

DR350SHN (MODELL '92)

VORWORT

Dieses Kapitel beschreibt aktuellste, von denen für DR350SM abweichende Wartungsarbeiten.

HINWEIS:

Alle Unterschiede zwischen den technischen Daten und Wartungsspezifikationen der Modelle DR350SM und DR350SHN sind durch Sternchen () gekennzeichnet.*

WARNUNG:

Bevor das Motorrad auf dem Seitenständer abgestellt wird, muß der SHC-Knopf auf die L-Position gestellt werden.

INHALT

TECHNISCHE DATEN	12- 1
WARTUNGSDATEN	12- 2
ANZUGSMOMENTE	12- 8
SPEZIALWERKZEUGE	12- 9
VERGASER	12-10
HÖHENREGULIERSYSTEM	12-12
VORDERGABEL	12-17
HINTERER STOSSDÄMPFER	12-29
HINWEISE ZUM ZUSAMMENBAU DES HÖHENREGULIERKNOPFS UND DER SEILZÜGE	12-34
VERLEGUNG DER KABEL, SEILZÜGE UND SCHLÄUCHE	12-36

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND GEWICHT

Gesamtlänge	2 335 mm	E18, 22
	2 235 mm	übrige Modelle
Gesamtbreite	885 mm	
Gesamthöhe	1 245 mm	
Radstand	1 440 mm	
Bodenfreiheit	*280 mm	
Sitzhöhe	890 mm	
Leergewicht	*124 kg	

MOTOR

Ausführung	Luftgeköhlter Viertaktmotor mit SACS, obenliegender Nockenwelle	
Ventilspiel, EIN	0,05—0,10 mm	
AUS	0,10—0,15 mm	
Anzahl der Zylinder	1	
Bohrung	79,0 mm	
Hub	71,2 mm	
Hubraum	349 cm ³	
Verdichtungsverhältnis	9,5 : 1	
Vergaser	MIKUNI BST33SS Einzelvergaser	
Luftfilter	Polyurethan-Schaumstoffeinsatz	
Anlaßsystem	Primär-Kickstarter	
Schmiersystem	Trockensumpf	

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung	
Getriebe	6-Gang-Synchrongetriebe	
Schaltchema	1 abwärts, 5 aufwärts	
Primäruntersetzung	2,818 (62/22)	
Endübersetzungsverhältnis	3,071 (43/14)	
Gangabstufung, 1. Gang	2,416 (29/12)	
2. Gang	1,733 (26/15)	
3. Gang	1,333 (24/18)	
4. Gang	1,111 (20/18)	
5. Gang	0,952 (20/21)	
Direkt	0,826 (19/23)	
Antriebskette	TAKASAGO RK520SO oder DAIDO DID520VC.5, 108 Glieder	

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	*Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Kompressionsdämpfungskraft einstellbar	
Hinterradaufhängung	*Schwingarm-Ausführung, Schraubenfeder, Gasdruck-/Öldämpfung, Kompressionsdämpfungskraft voll einstellbar	
Hub der Vorderradaufhängung	*270 mm	
Hinterradhub	*270 mm	
Nachlaufwinkel	62° 30'	
Nachlaufstrecke	115 mm	
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)	
Wenderadius	2,3 m	
Vorderradbremse	Scheibenbremse	
Hinterradbremse	Scheibenbremse	
Reifengröße vorn	80/100-21 51P, Schlauchreifen	
Reifengröße hinten	110/90-18 61P, Schlauchreifen	

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündsystem	SUZUKI "PEI"	
Zündzeitpunkt	5° vor OT unter 2 300 U/min	
	30° vor OT über 4 300 U/min	
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 oder ND X27EPR-U9	
Batterie	12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Stunden	
Lichtmaschine	Dreiphasen-Wechselstromlichtmaschine	
Sicherung	15A	
Scheinwerfer	12V 60/55W	
Positionsluchte	12V 3,4W E02	
	12V 4W..... übrige Modelle	
Blinkleuchte	12V 21W	
Brems-/Schlußleuchte	12V 5/21W	
Kennzeichenbeleuchtung	12V 5W	
Tachometerbeleuchtung	12V 1,7W (x 2 Stück)	
Drehzahlmesserbeleuchtung	12V 3W	
Neutralstellungs-Anzeigelampe	12V 1,7W	
Fernlicht-Anzeigelampe	12V 1,7W	
Blinkleuchten-Anzeigelampe	12V 1,7W	

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich Reserve	9,0 Liter
Reserve	1,5 Liter
Motoröl, bei Ölwechsel	1 700 ml
mit Filterwechsel	1 900 ml
bei Motorüberholung	2 100 ml
Vordergabelflüssigkeit (je Gabelholm)	*404 ml

Die mit einem Sternchen (*) versehenen Spezifikationen wurden für das Modell "DR350SHN" neu aufgenommen.

WARTUNGSDATEN

VENTILE + FÜHRUNGEN

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilhub	EIN	8,0	—
	AUS	8,0	—
Ventilspiel (bei kaltem Motor)	EIN	0,05—0,10	—
	AUS	0,10—0,15	—
Spiel zwischen Ventilführung und Ventilschaft	EIN	0,010—0,037	0,35
	AUS	0,030—0,057	0,35
Innendurchmesser der Ventilführung	EIN und AUS	5,000—5,012	—
Außendurchmesser der Ventilschafts	EIN	4,975—4,990	—
	AUS	4,955—4,970	—
Schlag des Ventilschafts	EIN und AUS	—	0,05
Dicke des Ventiltellers	EIN und AUS	—	0,5
Länge des Ventilschaftendes	EIN und AUS	—	1,8
Breite des Ventilsitzes	EIN und AUS	0,9—1,1	—
Radialschlag des Ventiltellers	EIN und AUS	—	0,03
Freie Länge der Ventalfeder (EIN und AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Spannung der Ventalfeder (EIN und AUS)	INNEN	5,3—6,5 kg bei einer Länge von 28,0 mm	—
	AUSSEN	13,1—15,1 kg bei einer Länge von 31,5 mm	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,430—33,470	33,13
	AUS	33,460—33,500	33,16
Laufspiel des Nockenwellen- Lagerzapfens	Rechte Seite	0,032—0,066	0,150
	Linke Seite	0,028—0,059	0,150
Innendurchmesser des Nockenwellen-Lagerbocks	Rechte Seite	22,012—22,025	—
	Linke Seite	17,512—17,525	—
Außendurchmesser des Nockenwellen-Lagerzapfens	Rechte Seite	21,959—21,980	—
	Linke Seite	17,466—17,484	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Steuerkettenlänge über 20 Stifte	—		128,9
Innendurchmesser der Kipphebel	EIN und AUS	12,000—12,018	—
Außendurchmesser der Kipphebelwelle	EIN und AUS	11,973—11,984	—

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Verzug des Zylinderkopfs	—	0,05
Verzug der Zylinderkopfhaube	—	0,05
Spiel des Dekompressionszugs	0–2	—

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRINGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Spiel zwischen Kolben und Zylinder	0,055–0,065		0,120
Zylinderbohrung	79,000–79,015		79,075
Kolbendurchmesser	78,940–78,955 15 mm von der Unterkante des Kolbenschafts messen.		78,880
Zylinderverzug	—		0,05
Kolbenringstoß, unbelastet	1. Ring	R Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R Ca. 11,1	8,9
Kolbenringstoß	1. Ring	0,15–0,30	0,70
	2. Ring	0,35–0,50	0,70
Spiel zwischen Kolbenring und Kolbenringnut	1. Ring	—	0,180
	2. Ring	—	0,150
Breite der Kolbenringnut	1. Ring	1,01–1,03	—
	2. Ring	1,01–1,03	—
	Ölabstreifring	2,01–2,03	—
Kolbenringstärke	1. Ring	0,97–0,99	—
	2. Ring	0,97–0,99	—
Kolbenbolzenbohrung	20,002–20,008		20,030
Außendurchmesser des Kolbenbolzens	19,996–20,000		19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHSWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Innendurchmesser des Pleuelauges	20,006–20,014	20,040
Pleuelstangenbiegung	—	3,0
Seitenspiel des Pleuelfußes	0,10–0,55	1,0
Breite des Pleuelstangenfußes	21,95–22,00	—
Abstand zwischen den Ausgleichgewichten	60,0±0,1	—
Kurbelwellenschlag	—	0,05
Freie Länge der Ausgleichsfeder	—	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Untersetzungsverhältnis der Ölpumpe	1,590 (35/22)	—
Öldruck (bei 60°C)	Über 40 kPa (0,4 kg/cm ²) Unter 140 kPa (1,4 kg/cm ²) bei 3 000 U/min	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE
Spiel des Kupplungshebels	10–15	—
Stärke der Antriebsscheiben	2,72–2,88	2,42
Klauenbreite der Antriebs- scheiben	15,8–16,0	15,2
Verzug der Abtriebsscheiben	—	0,10
Freie Länge der Kupplungs- federfeder	—	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

(in der 1.-Gang-Position)

Einheit: mm (außer Übersetzungsverhältnis)

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Primär-Untersetzungs- verhältnis	2,818 (62/22)		—
End-Untersetzungsverhältnis	3,071 (43/14)		—
Gangabstufung	1. Gang	2,416 (29/12)	—
	2. Gang	1,733 (26/15)	—
	3. Gang	1,333 (24/18)	—
	4. Gang	1,111 (20/18)	—
	5. Gang	0,952 (20/21)	—
	Direkter Gang	0,826 (19/23)	—
Spiel zwischen Schaltgabel und Nut	0,1–0,3		0,5
Breite der Schaltgabelnut	Nr. 1, Nr. 2 und Nr. 3	5,0–5,1	—
Stärke der Schaltgabel	Nr. 1, Nr. 2 und Nr. 3	4,8–4,9	—
Antriebskette	Typ	DAIDO: D.I.D. 520VC5 TAKASAGO: RK520SO	—
	Anzahl der Glieder	108	—
	Länge für 20 Stifte	—	319,4
Antriebsketten-Durchhang (SHC-Knopf auf "L")	* 20–35		—

Die mit einem Sternchen (*) versehenen Spezifikationen wurden für das Modell DR350SHN neu aufgenommen.

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-02, 04, 21	E-22	E-18
Vergasertyp	MIKUNI BST33SS	←	←
Bohrung	33 mm	←	←
Identifikationsnummer	* 14E0	* 14E1	* 14E4
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 U/min	←	* 1 400 ± 50 U/min
Kraftstoffstand	1,5 ± 0,5 mm	←	←
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	# 135	←	* # 130
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,6 mm	←	←
Düsennadel (J.N.)	5CD56 (3)	5CD18 (4)	5CD20 (3)
Düsenhalter (N.J.)	O-3	O-6	O-7
Drosselklappenventil (Th.V.)	# 115	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	# 42,5	# 40	# 37,5
Bypass (B.P.)	0,8, 0,8, 0,8 mm	←	←
Leerlauföffnung (P.O.)	0,8 mm	←	←
Ventilsitz (V.S.)	1,5 mm	←	←
Kaltstartdüse (G.S.)	# 45	←	←
Leerlaufregulierschraube (P.S.)	VOREINGESTELLT (1-1/8 Umdrehungen herausdrehen)	VOREINGESTELLT (1-1/4 Umdrehung herausdrehen)	VOREINGESTELLT (* 2,0 Umdrehung herausdrehen)
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	1,3 mm	←	←
Spiel des Gaszugs (Zugkabel)	0,5 – 1,0 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		ANMERKUNG
Zündzeitpunkt	5° vor OT bei unter 2 300 U/min 30° vor OT bei über 4 300 U/min		
Zündkerze	Typ	ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9	
	Abstand	0,8 – 0,9	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1 – 1,0 Ω	Klemme – Masse
	Sekundär	12 – 22 kΩ	Zündkerzenstecker – Klemme
Magnetzünderspulen-Widerstand	Beim Aufladen	0,1 – 1,3 Ω	Gelb – Gelb
	Stromquelle	250 – 370 Ω	Weiß – Braun
	Erregerspule	180 – 270 Ω	Grün – Blau
Lichtmaschinen-Nullastspannung (bei kaltem Motor)	Über 65V (Wechselstrom) bei 5 000 U/min		
Regelspannung	13,0 – 15,5V bei 5 000 U/min		

Die mit einem Sternchen (*) versehenen Spezifikationen wurden für das Modell "DR350SHN" neu aufgenommen.

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	ANMERKUNG
Batterie	Typenbezeichnung	YT4L-BS oder FT4L-BS	
	Kapazität	12V 10,8 kC (3Ah)/10HR	
	Säuredichte-Sollwert	1,320 bei 20°C	
Widerstandswert der Sicherung		15A	

WATTLEISTUNGEN

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-02	Übrige Modelle
Scheinwerfer	Fernlicht (HI)	60	←
	Abblendlicht (LO)	55	←
Positionsleuchte		3,4	*4
Schluß-/Bremsleuchte		5/21	←
Blinkleuchte		21	←
Drehzahlmesser-Beleuchtung		3	←
Tachometerbeleuchtung		1,7	←
Blinkleuchten-Anzeigelampe		1,7	←
Fernlichtanzeige		1,7	←
Neutralstellungsanzeige		1,7	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RÄDER

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS-GRENZE
Spiel des Bremshebels	0—0,3		—
Höhe des hinteren Bremspedals	5		—
Stärke der Bremsscheibe	Vorne	3,5 ± 0,2	3,0
	Hinten	4,0 ± 0,2	3,5
Schlag der Bremsscheibe	—		0,30
Bohrung des Hauptbremszylinders	Vorne	12,700—12,743	—
	Hinten	12,700—12,743	—
Durchmesser des Hauptbremszylinder-Kolbens	Vorne	12,657—12,684	—
	Hinten	12,657—12,684	—
Bohrung des Bremssattelkolbens	Vorne	27,000—27,050	—
	Hinten	30,230—30,280	—
Durchmesser des Bremssattelkolbens	Vorne	26,900—26,950	—
	Hinten	30,160—30,180	—
Felgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Achswellenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25

Die mit einem Sternchen (*) versehenen Spezifikationen wurden für das Modell "DR350SHN" neu aufgenommen.

GEGENSTAND	SOLLWERT		VERSCHLEISS- GRENZE
Reifengröße	Vorne	80/100-21 51P	—
	Hinten	110/90-18 61P	—
Profiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	SOLLWERT	VERSCHLEISS- GRENZE	ANMERKUNG
Hub der Teleskopgabel	* 270	—	
Freie Länge der Teleskop- gabelfeder	—	* 545	
Ölstand der Teleskopgabel	* 189	—	
Gasdruck des hinteren Stoßdämpfers	* 870 kPa (8,7 kg/cm ²)	—	
Hinterradhub	* 270	—	
Schlag der Schwingarm- Drehlagerwelle	—	0,3	

REIFENDRUCK

REINDRUCK FALT	BEI SOLO-FAHRT		MIT BEIFAHRER	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		ANMERKUNG
Kraftstofftyp	Benzin mit einer Oktanzahl zwischen 85 und 95 oder höher verwenden. Bleifreier Kraftstoff ist zu bevorzugen.		
Kraftstofftank einschl. Reserve	9,0 L		
Reserve	1,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motoröl-Einfüllmenge	Bei Wechsel	1 700 ml	
	Mit Filterwechsel	1 900 ml	
	Bei Überholung	2 100 ml	
Gabelöltyp	Gabelöl Nr. 10		
Gabelöl-Kapazität (pro Gabelholm)	* 404 ml		
Bremsflüssigkeits-Typ	DOT 4		

Die mit einem Sternchen (*) versehenen Spezifikationen wurden für das Modell "DR350SHN" neu aufgenommen.

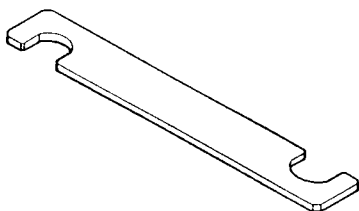
ANZUGSMOMENTE

FAHRGESTELL

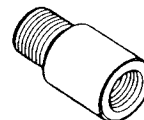
BEFESTIGUNGSTEIL	N·m	kg·m
Vorderachswelle	50—80	5,0—8,0
Vorderachswellen-Klemmschraube	* 18—28	* 1,8—2,8
Schraube der Vordergabel-Dämpferstange	30—40	3,0—4,0
Schraube der unteren Vordergabelhalterung	* 20—30	* 2,0—3,0
Schraube der oberen Vordergabelhalterung	* 25—39	* 2,5—3,9
Sicherungsmutter der Vordergabel-Druckkammer	* 30—40	* 3,0—4,0
Sicherungsmutter der Vordergabel-Dämpferstange	* 18—22	* 1,8—2,2
Druckzylinder-Ringmutter	* 30	* 3,0
Lenkschaftschraube	80—100	8,0—10,0
Lenkerhalter-Klemmschraube	18—28	1,8—2,8
Befestigungsschraube des vorderen Hauptbremszylinders	6—9	0,6—0,9
Befestigungsschraube des vorderen Bremssattels	20—31	2,0—3,1
Befestigungsschraube der vorderen Bremsklötze	15—20	1,5—2,0
Bremsschlauch-Verbindungsschraube (Hauptbremszylinder-Seite) (vorne und hinten)	20—25	2,0—2,5
Bremsschlauch-Verbindungsschraube (Bremssattel-Seite) (vorne und hinten)	* 27—32	* 2,7—3,2
Bremsentlüftungsventil (vorne und hinten)	6—9	0,6—0,9
Befestigungsschraube der Bremsscheiben (vorne und hinten)	18—28	1,8—2,8
Mutter des Schwingarm-Drehlagers	61—94	6,1—9,4
Vordere Fußrastenschraube	44—66	4,4—6,6
Stoßdämpfer-Befestigungsmutter (oben und unten)	48—72	4,8—7,2
Befestigungsmutter des hinteren Dämpferhebels	84—120	8,4—12,0
Hintere Dämpferhebelsmutter (vorne)	60—96	6,0—9,6
Hintere Dämpferhebelsmutter (Mitte)	84—120	8,4—12,0
Hinterachswellen-Mutter	85—115	8,5—11,5
Befestigungsschraube der hinteren Bremsklötze	15—20	1,5—2,0
Befestigungsschraube des hinteren Hauptbremszylinders	8—12	0,8—1,2
Sicherungsmutter der hinteren Bremsstange	15—20	1,5—2,0
Speichennippel	2—4	0,2—0,4

Die mit einem Sternchen (*) versehenen Spezifikationen wurden für das Modell "DR350SHN" neu aufgenommen.

SPEZIALWERKZEUGE



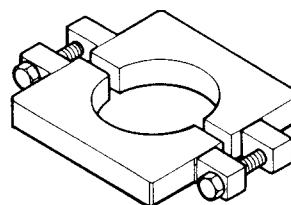
Dieses Werkzeug dient zum Lösen und Festziehen der Druckzylinder-Ringmutter und der Vordergabel-Sicherungsmutter.
09940-32740: Ringmutter-Haltewerkzeug



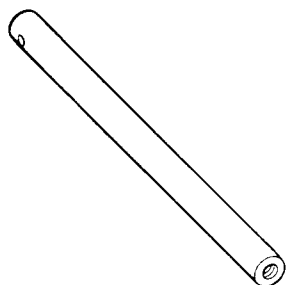
Dieses Werkzeug dient zum Herausziehen der Vordergabel-Innenstange.
09940-32750: Adapter



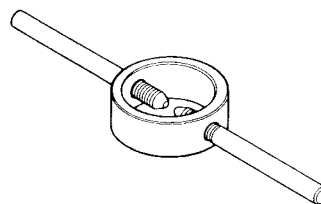
Dieses Werkzeug dient zum Einbauen des Vordergabel-Öldichtrings.
09940-52850: Öldichtring-Einbauwerkzeug



Dieses Werkzeug dient zum Einbauen des Vordergabel-Öldichtrings.
09940-52830: Gehäusehalter für Öldichtring



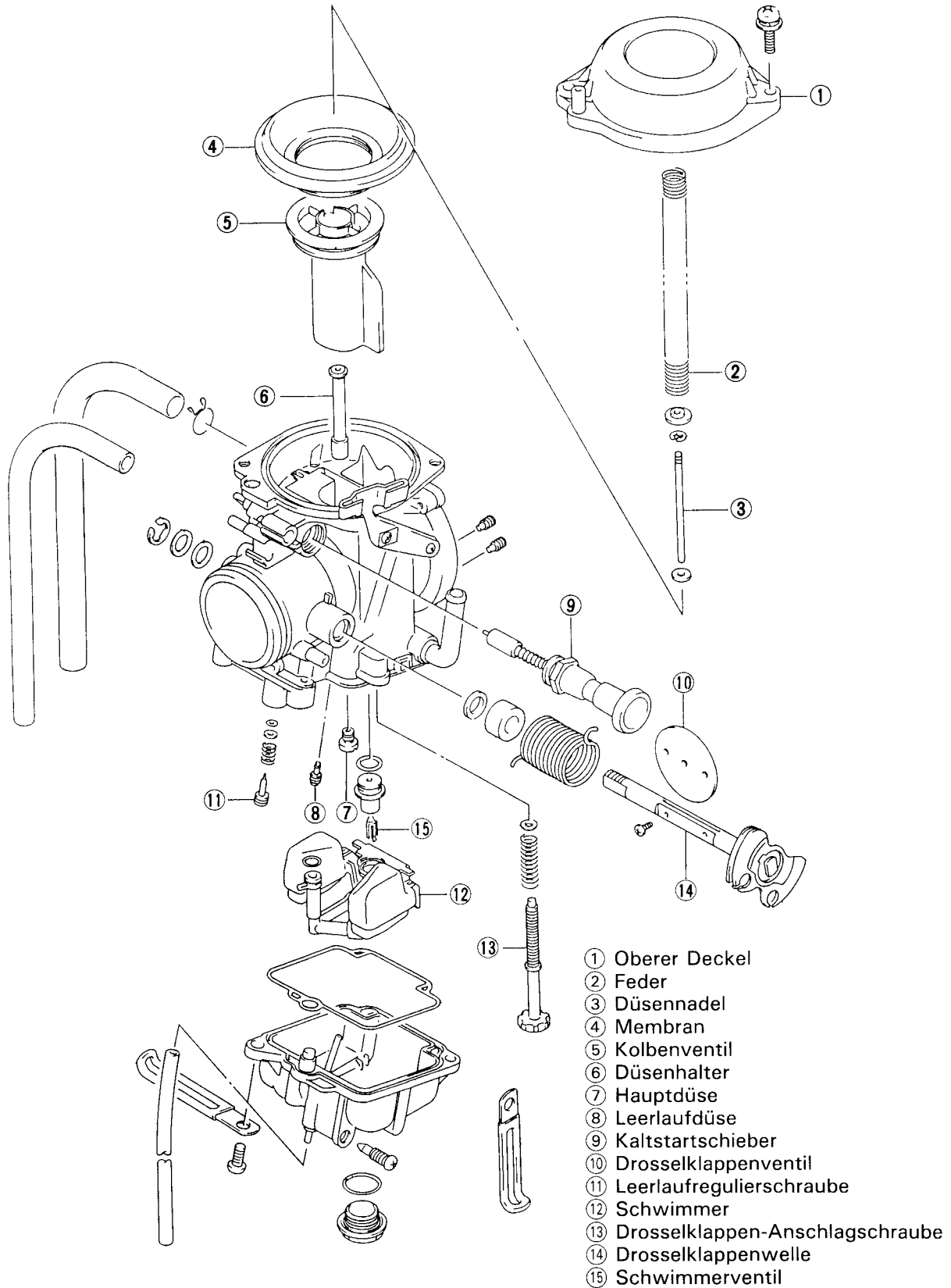
Dieses Werkzeug dient zum Herausziehen der Vordergabel-Innenstange.
09940-52840: Arretierwerkzeug der Vordergabel-Innenstange



Dieses Werkzeug dient zum Zusammen-drücken der Vordergabelfeder.
09940-94930: Abstandsstückhalter der Vordergabel

VERGASER

AUFBAU

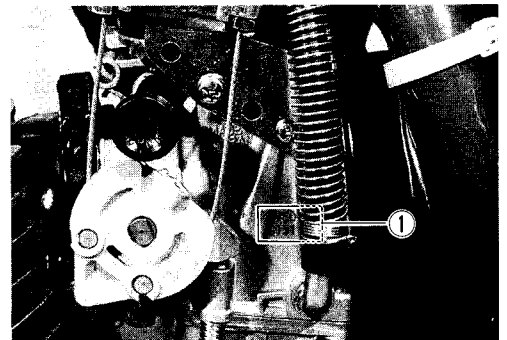


TECHNISCHE DATEN

Sich auf Seite 5 beziehen.

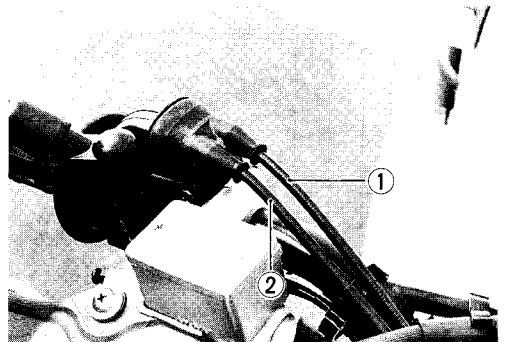
LAGE DER IDENTIFIKATIONSNUMMER

Jeder Vergaser ist mit einer Identifikationsnummer ① versehen, die in das Vergasergehäuse eingestanzt ist.



EINSTELLEN DES GASZUGS

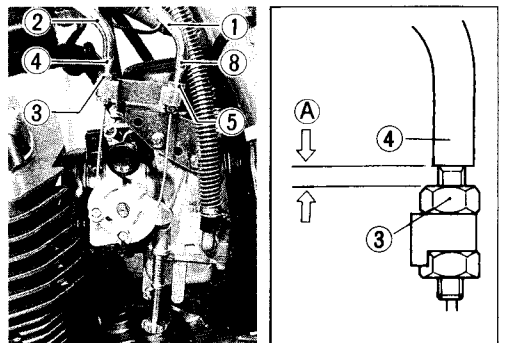
An diesem Motorrad wird ein Tandem-Gaszug verwendet. Der Primär-Seilzug ① dient zum Öffnen (Ziehen) der Drosselklappe, während Zug ② (Sekundärzug) zum Rückstellen dient. Bei der Einstellung des Gaszugspiels ist zuerst der Rückstellzug und dann der Öffnungszug einzustellen.



Spiel des Rückstellzugs

Die Einstellvorrichtung ④ des Rückstellzugs muß ein Spiel von 2–3 mm aufweisen, wie in der Abbildung gezeigt. Wenn eine Einstellung erforderlich ist, wie folgt vorgehen:

- Die Sicherungsmutter ③ lösen.
- Die Einstellvorrichtung ④ entsprechend drehen, um ein Spiel A von 2–3 mm zu erhalten.
- Die Sicherungsmutter ③ wieder gut festziehen.



Spiel des Öffnungszugs

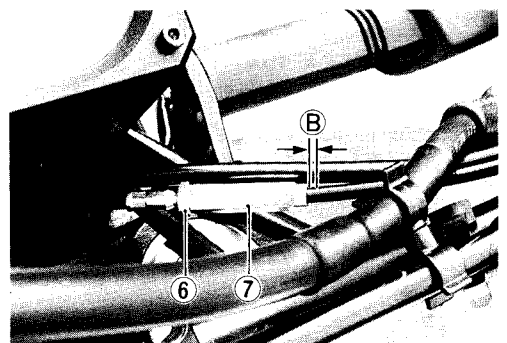
Das Spiel B des Öffnungszugs Betrieb muß 0,5–1,0 mm betragen.

Wenn eine Einstellung erforderlich ist, wie folgt vorgehen:

- Den Lenker ganz nach links einschlagen.
- Die Sicherungsmuttern (⑤ , ⑥) lösen.
- Die Einstellvorrichtung ⑦ entsprechend drehen bzw. die Einstellvorrichtung ⑧ verschieben, um ein Spiel von 0,5–1,0 mm zu erhalten.
- Die Sicherungsmuttern (⑤ , ⑥) wieder gut festziehen.

WARNUNG:

Nachdem die Einstellung abgeschlossen ist, sich vergewissern, daß sich bei einer Bewegung des Lenkers die Motor-drehzahl nicht erhöht und daß der Gasdrehgriff einwandfrei und selbsttätig zur Ausgangsstellung zurückkehrt.



HÖHENREGULIERSYSTEM

Das Modell DR350SHN ist mit einem neuen Höhenreguliersystem, dem Suzuki Height Control System (SHC), ausgestattet. Hierbei kann die Höhe des Motorrads auf zwei Stufen, hoch und niedrig, eingestellt werden, indem einfach ein am Lenker befestigter Regulierknopf (SHC-Knopf) betätigt wird. Die Einstellung der Höhe erfolgt auf hydraulischem Wege, indem Hydraulikflüssigkeit in die Hydraulikkammern der Vordergabel sowie der hinteren Stoßdämpfer hinein- bzw. herausgedrückt wird. Das SHC-System besteht hauptsächlich aus der Vordergabel, die hinteren Stoßdämpfer, ein Reservebehälter, ein Druckzylinder, dem Höhenregulierknopf und zwei Steuerzügen. Für die Lage dieser Komponenten sich auf Abbildung 1 beziehen.

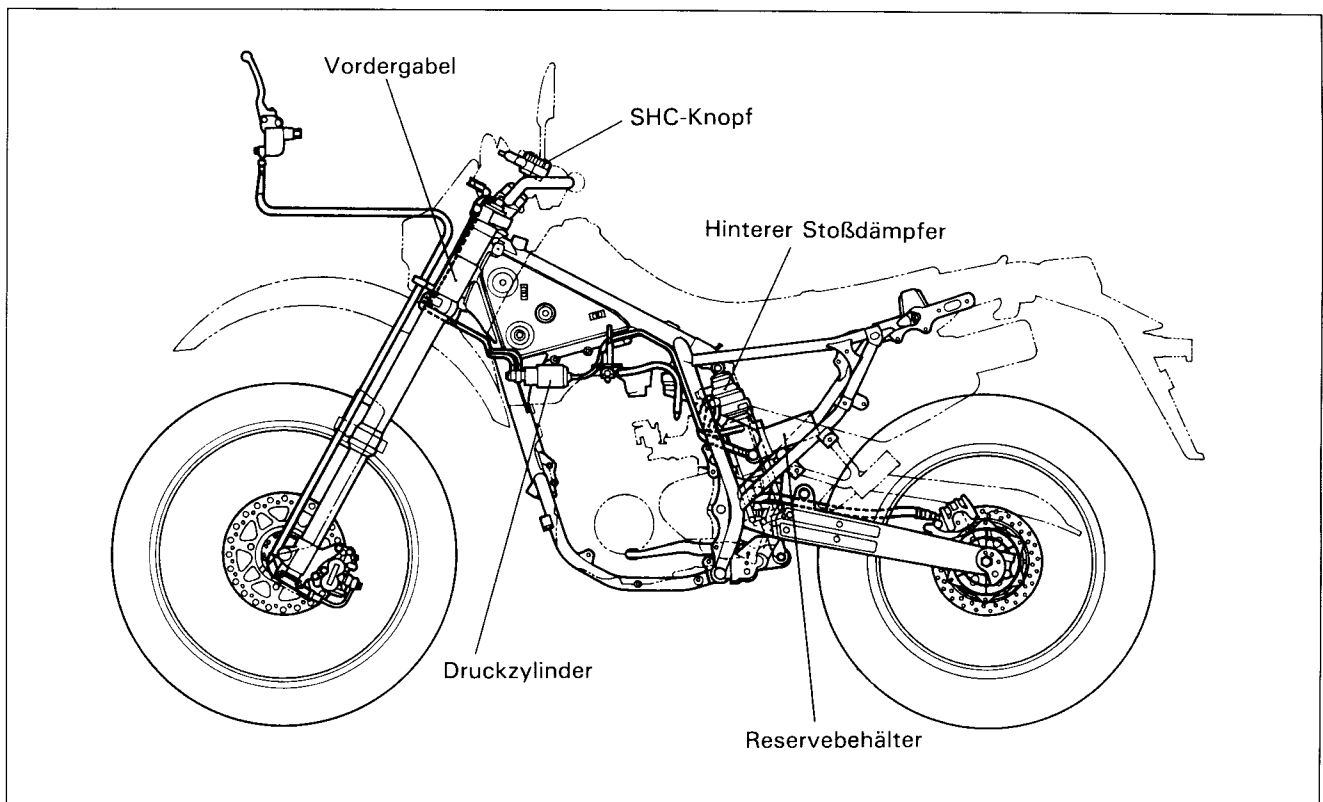


Abb. 1

VERWENDUNG DES HÖHENREGULIERSYSTEMS

A. VERSTELLEN DER FAHRZEUGHÖHE VON HOCH AUF TIEF:

Den SHC-Knopf im Gegenuhrzeigersinn drehen, bis die L-Markierung am Knopf mit der Markierung "Δ" am Gehäuse ausgerichtet ist. Danach verringert sich die Höhe des Fahrzeugs, da es durch sein Eigengewicht oder durch leichtes Auf- und Abbewegen nach unten gedrückt wird. Wenn die Höheneinstellung auf die Niedrigposition gestellt ist, befindet sich der SHC-Indikator am hinteren Stoßdämpfer auf der Position, die in Abbildung 2 gezeigt ist.

Durch die oben beschriebene Einstellung des SHC-Knopfes wird die Hydraulikflüssigkeit in den Druckkammern der Vordergabel und der hinteren Stoßdämpfer herausgedrückt, wodurch sich die Höhe des Fahrzeugs verringert. Dies geschieht auf die folgende Weise:

1. Wenn der SHC-Knopf im Gegenuhrzeigersinn gedreht wird, um die L-Markierung mit der "Δ"-markierung auszurichten, wird diese Bewegung durch die beiden Steuerzüge zum Schaltventil im Innern des Reservebehälters übertragen, Hierdurch ändert sich die Stellung des Ventils zu der in Abbildung 3 gezeigten Position. In dieser Stellung des Schaltventils drückt der Nocken den Stift nach oben und gibt das Rückschlagventil (A) frei.
2. Nachdem das Rückschlagventil (A) freigegeben wurde, strömt die Hydraulikflüssigkeit in der Druckkammer (B) und dem Druckzylinder (C) über den Ölschlauch (1), das Schaltventil und die Leitung (2) in den Reservebehälter (D), wie in der Abbildung 3 gezeigt.
3. Wenn die Hydraulikflüssigkeit im Druckzylinder (C) ausströmt, bewegt sich der unbelastete Kolben in Richtung (1) und die in den Druckkammern (E) der Vordergabel befindliche Hydraulikflüssigkeit strömt in den freien Raum (F) des Druckzylinders. Dies bewirkt, daß die Flüssigkeit in den Druckkammern der Vordergabel und der hinteren Stoßdämpfer (B und E) herausgedrückt wird und sich die Höhe des Motorrads verringert.
4. Nachdem die Höhenregulierung zur Niedrigposition abgeschlossen ist, fließt die Flüssigkeit in den Stoßdämpfern in der folgenden Richtung: Beim Kompressionshub strömt die Hydraulikflüssigkeit in Richtung (2) zum Reservebehälter, wie in der Abbildung 3 gezeigt. Beim Rückprallhub fließt die Flüssigkeit in Richtung (3) und kehrt damit zum Stoßdämpfer zurück.

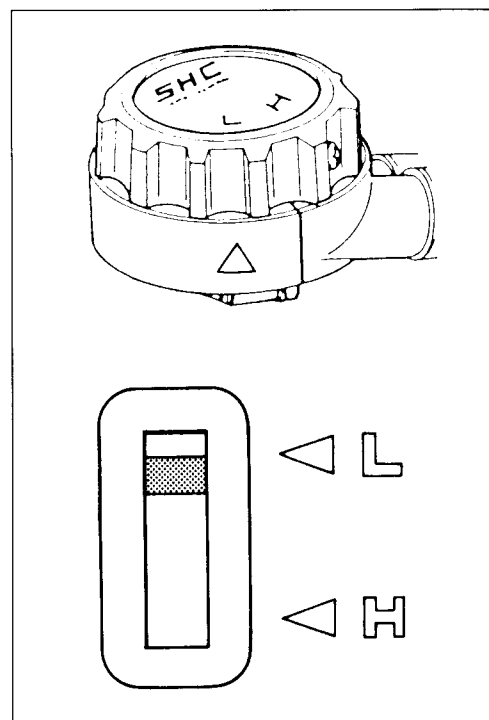


Abb. 2

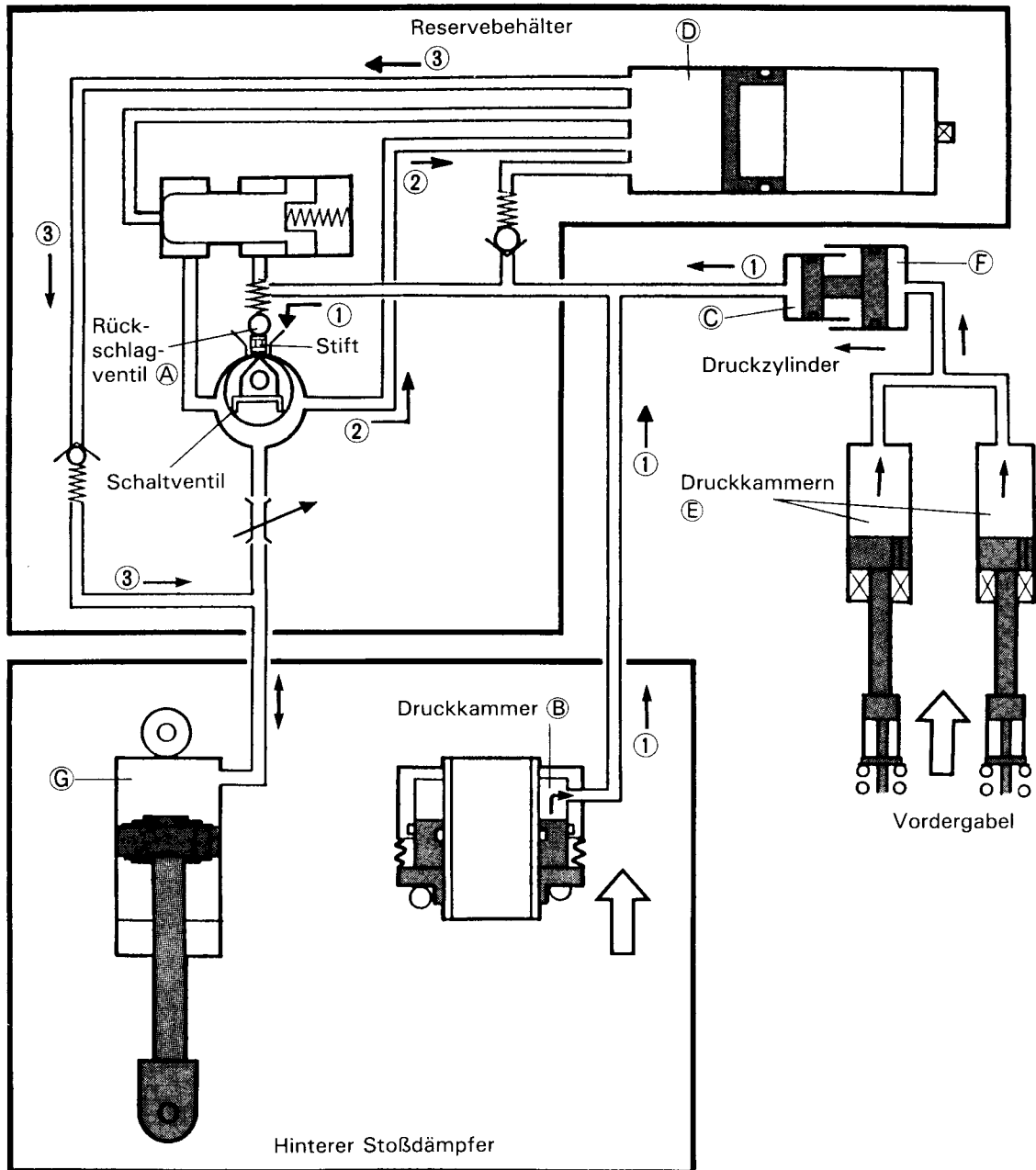


Abb. 3

B. VERSTELLEN DER FAHRZEUGHÖHE VON TIEF AUF HOCH:

Den SHC-Knopf im Uhrzeigersinn drehen, bis die H-Markierung am Knopf mit der Markierung "Δ" am Gehäuse ausgerichtet ist. Durch Fahren des Motorrads oder kräftiges Auf- und Abbewegen kann nun die Höhe des Fahrzeugs vergrößert werden. Wenn die Höheneinstellung auf die Höchstposition gestellt ist, befindet sich der SHC-Indikator am hinteren Stoßdämpfer auf der Position, die in Abbildung 4 gezeigt ist.

Durch die oben beschriebene Einstellung des SHC-Knopfes wird die Hydraulikflüssigkeit in die Druckkammern beider hinterer Stoßdämpfer und der Vordergabel (B und E) gedrückt, wodurch sich die Höhe des Fahrzeugs vergrößert.

1. Wenn der SHC-Knopf im Uhrzeigersinn gedreht wird, um die H-Markierung mit der "Δ"-Markierung auszurichten, verändert sich die Position des Schaltventils zu der in Abbildung 5 gezeigten Stellung; hierbei wird der Ölkanal vom hinteren Stoßdämpfer zum Reservebehälter D geschlossen.
2. Wenn der hintere Stoßdämpfer kräftig auf- und abbewegt wird, fließt die in G befindliche Hydraulikflüssigkeit über das Umschaltventil, das Rückschlagventil A und die Ölschläuche ① und ② in den Druckzylinder C und die Druckkammern B der Stoßdämpfer. Durch die in Druckkammer B einströmende Flüssigkeit wird eine direkte Hebewirkung erzielt, während die in den Druckzylinder C geleitete Flüssigkeit den unbelasteten Kolben H nach unten drückt, wodurch Hydraulikflüssigkeit über den Kanal F in die Druckkammern E der Vordergabel einströmen kann.
3. Beim Rückprallhub der Stoßdämpfer fließt die im Reservebehälter D befindliche Flüssigkeit durch den Ölschlauch in Richtung ⑤ zum hinteren Stoßdämpfer G, wie in Abbildung 5 angezeigt. Beim nachfolgenden Kompressionshub wird die Flüssigkeit G wieder herausgedrückt. Mit Hilfe der Kompressions- und Rückprallbewegungen des Stoßdämpfers werden auf diese Weise die Druckkammern (B und E) mit Flüssigkeit versorgt, wodurch sich die Fahrzeughöhe vergrößert.
4. Wenn die Druckkammern (B und E) restlos mit Flüssigkeit gefüllt sind (der Anhebevorgang ist nun abgeschlossen), erhöht sich der am Kolbenventil ③ in Abbildung 5 anliegende Öldruck; dies bewirkt, daß das Kolbenventil nach hinten gedrückt wird und den Ölkanal ④ freigibt. Nachdem sich der Ölkanal ④ geöffnet hat, kann die Flüssigkeit nicht mehr durch die Leitungen ① und ② abfließen, sondern wird beim Kompressionshub über den Kanal ④ zum Reservebehälter D gedrückt. Während des Rückprallhubs strömt die Hydraulikflüssigkeit durch die Leitung ⑤ zum Stoßdämpfer G zurück. Die obigen Vorgänge wiederholen sich dann dementsprechend.

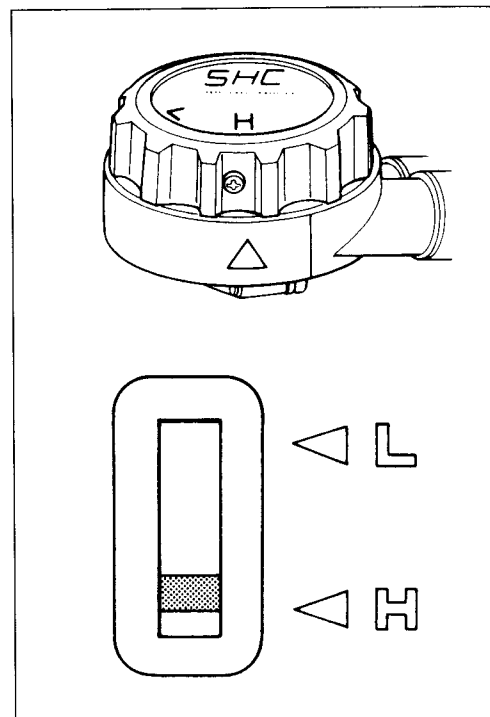


Abb. 4

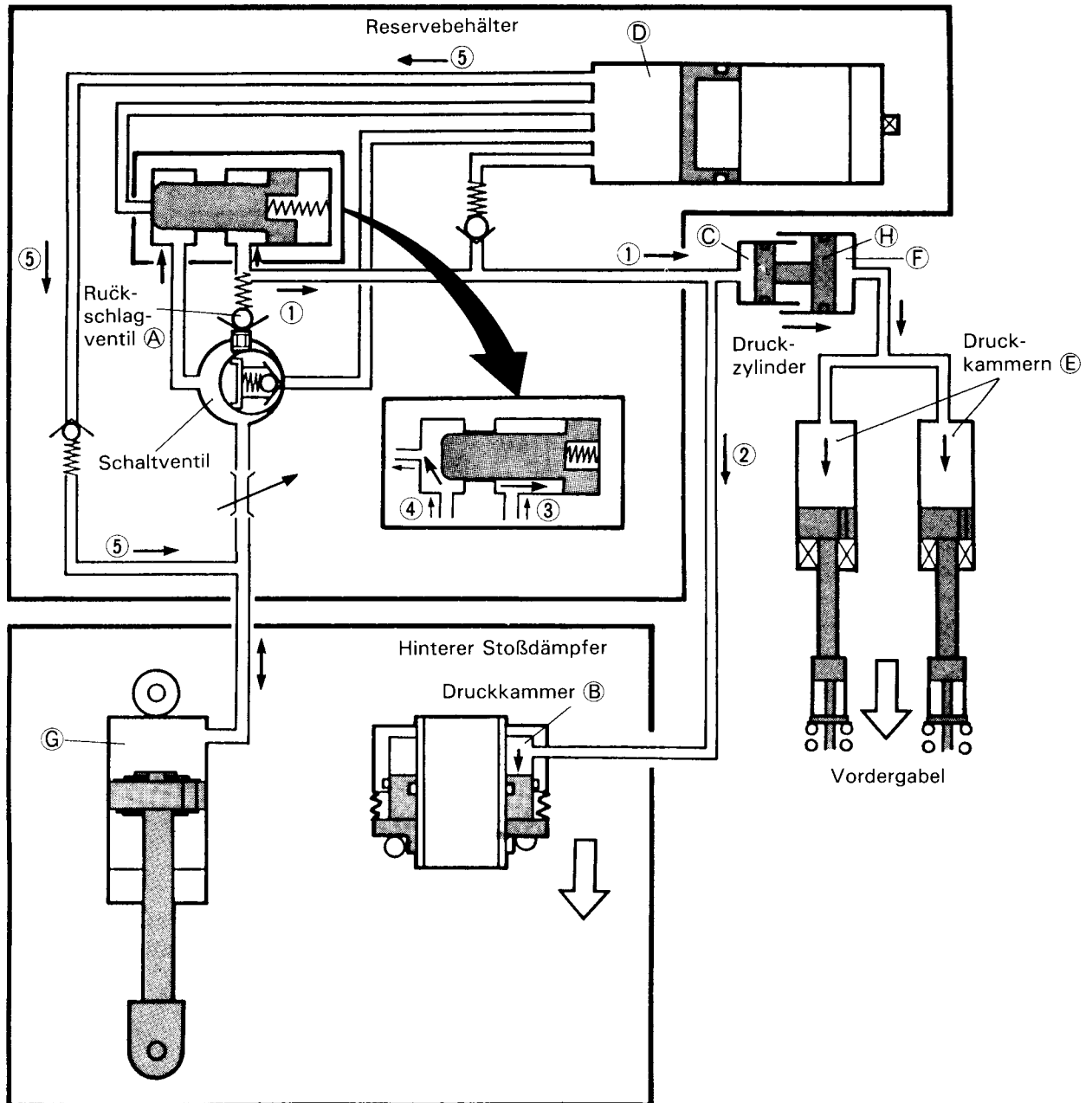
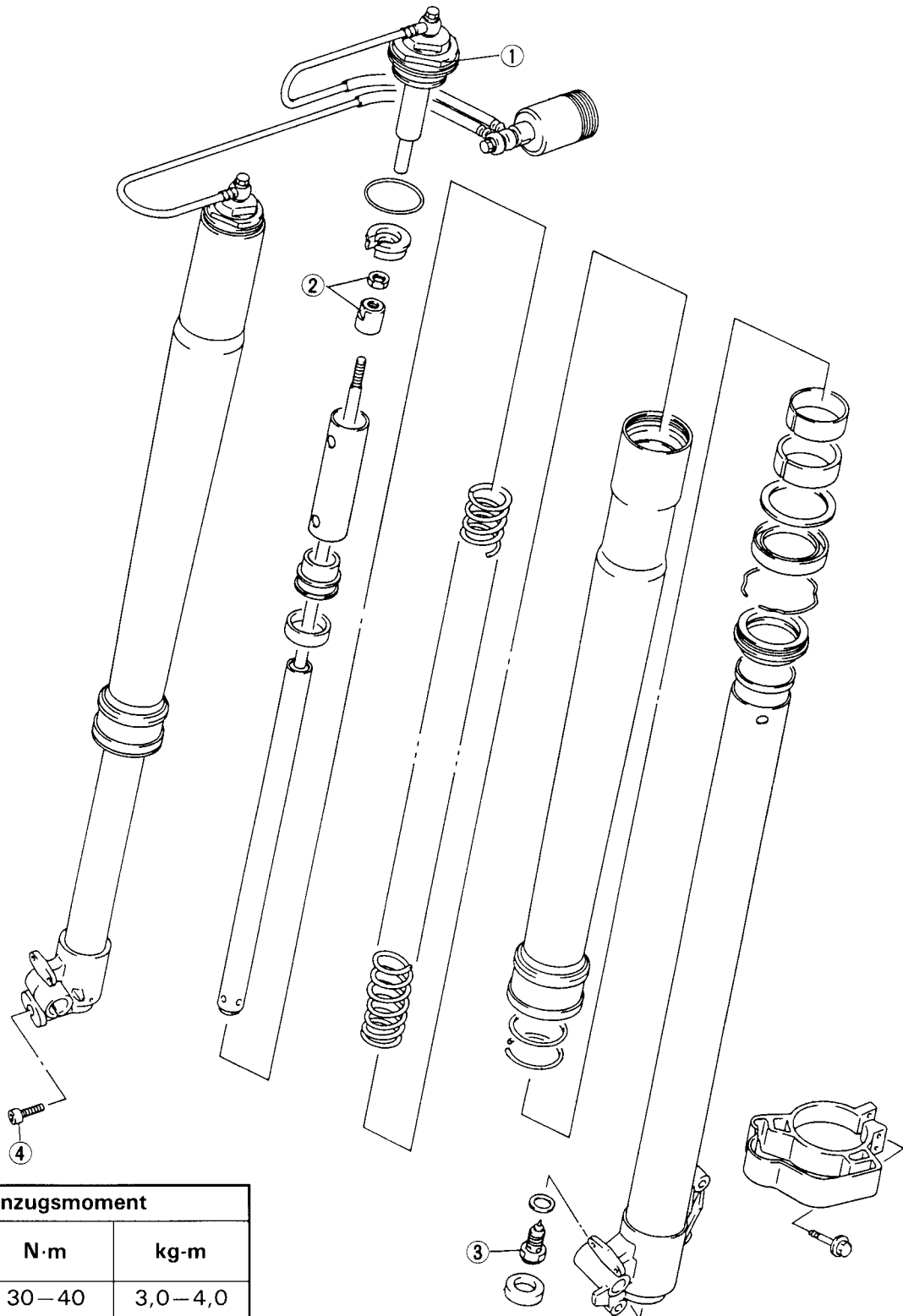


Abb. 5

VORDERGABEL



Anzugsmoment		
Gegenstand	N·m	kg·m
①	30–40	3,0–4,0
②	18–22	1,8–2,8
③	30–40	3,0–4,0
④	18–28	1,8–2,8

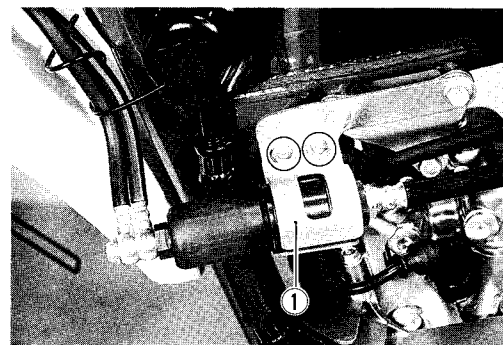
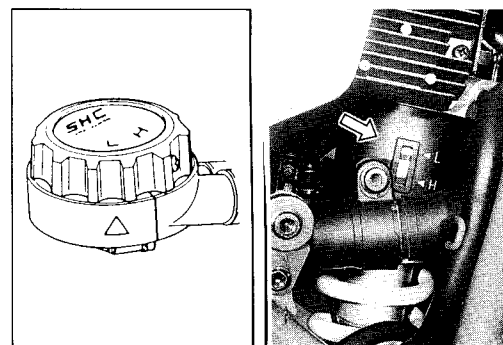
LÖSEN DES DRUCKZYLINDERS

- Den SHC-Indikator am hinteren Stoßdämpfer überprüfen; wenn die Anzeige auf der H-position steht, ist der SHC-Knopf entsprechend zu drehen, bis die L-markierung mit der "Δ"-Markierung ausgerichtet ist.

HINWEIS:

Wenn die niedrige Fahrzeughöheneinstellung gewählt wird, erleichtert dies das Abnehmen des Zylinders.

- Die seitlichen Rahmenverkleidungen abnehmen.
- Die Sitzbank abnehmen.
- Den Kraftstofftank ausbauen.
- Das Motorrad mit einem Wagenheber oder Holzklotz so abstützen, daß sich das Vorderrad vom Boden abhebt.
- Die Halterung des Druckzylinders ① ausbauen.



- Die Ringmutter des Druckzylinders mit Hilfe des Spezialwerkzeugs lösen, dann den Zylinder abnehmen.

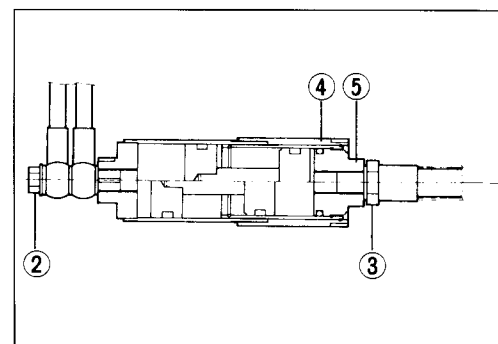
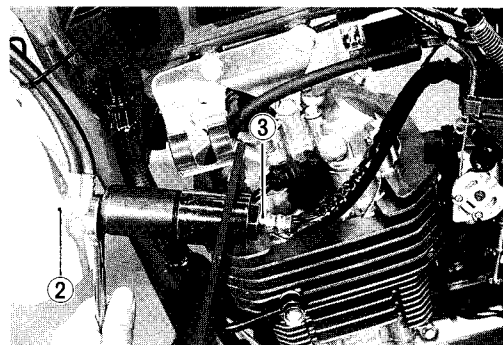
09940-32740: Ringmutter-Haltewerkzeug

VORSICHT:

Die Schlauchhalteschraube ② und die Schlauchhaltemutter ③ dürfen auf keinen Fall gelöst werden.

VORSICHT:

Wenn die in der Abbildung gezeigte Ringmutter ④ gelöst oder festgezogen wird, dreht sich das Verbindungsstück ⑤ des Ölschlauchs mit, wodurch der Schlauch verdreht wird. Um dies zu verhindern, ist das Verbindungsstück ⑤ nach jeder 1/2 Umdrehung der Ringmutter ④ etwas zurückzudrehen, um eine übermäßige Belastung des Ölschlauchs zu vermeiden.

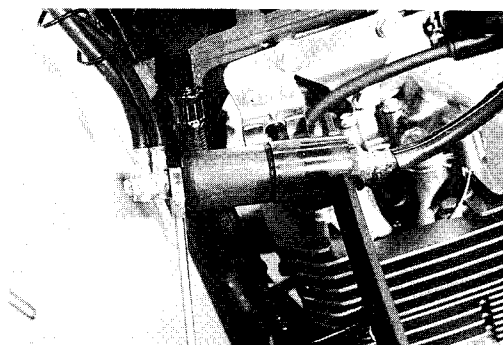


ANSCHLUSS DES DRUCKZYLINDERS

- Die Druckzylinder-Ringmutter mit dem Spezialwerkzeug mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

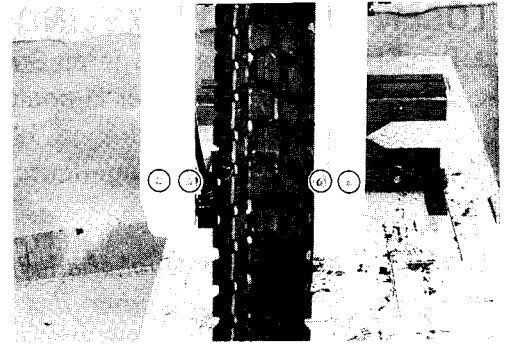
Anzugsmoment: 30 N·m (3,0 kg-m)

09940-32740: Ringmutter-Haltewerkzeug

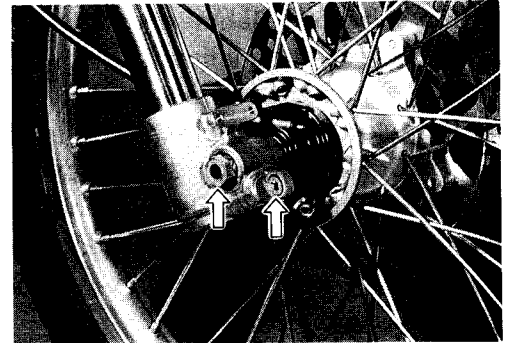


AUS- UND EINBAU DER VORDERGABEL

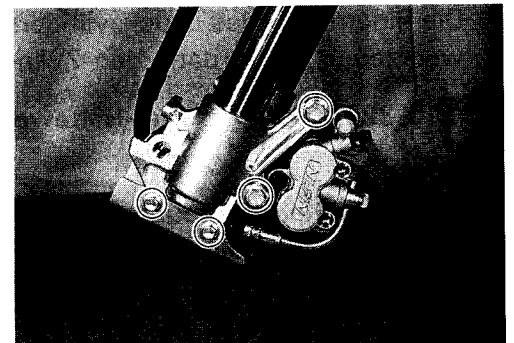
- Den Druckzylinder lösen. (siehe Seite 18.)
- Die Abdeckungen der Vordergabel abnehmen.



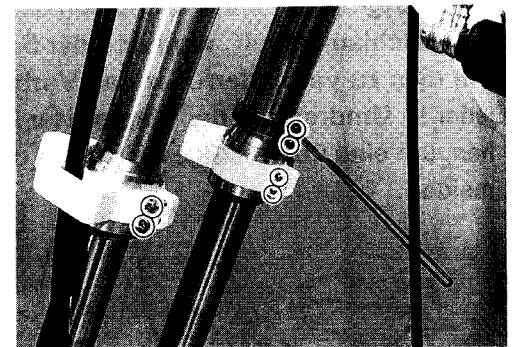
- Das Vorderrad ausbauen.



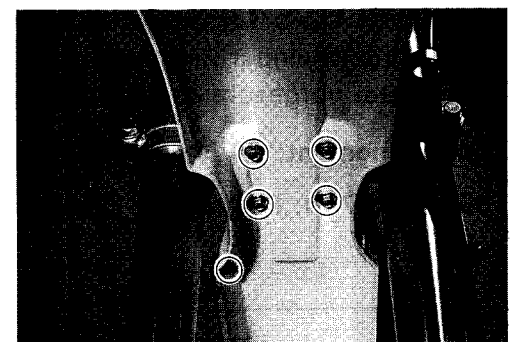
- Die vordere Bremsschlauchführung ausbauen.
- Den vorderen Bremsattel ausbauen.



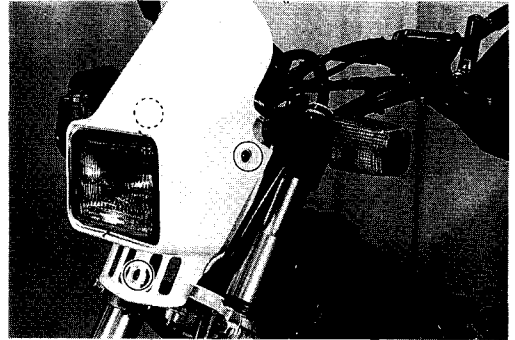
- Die Führungen der Vordergabelabdeckungen und der Tachometerwelle ausbauen.



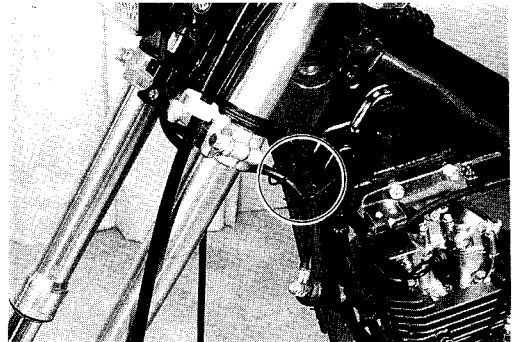
- Die Führung der Tachometer welle entfernen.
- Den vorderen Kotflügel ausbauen.



- Die Scheinwerferabdeckung abnehmen.



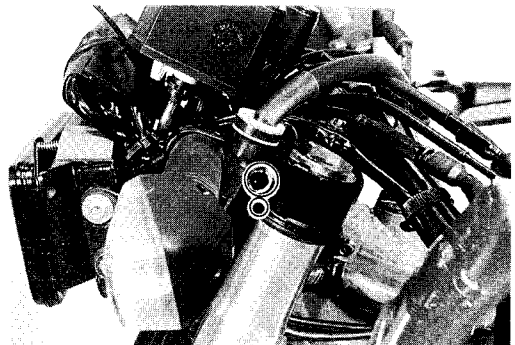
- Den Schlauch des Druckzylinders aus der Schlauchführung nehmen.



- Die Befestigungsschraube des Lenkers herausdrehen.



- Die obere Halteschraube der Vordergabel lösen.
- Die Schraube der Blinkleuchtenhalterung herausdrehen.

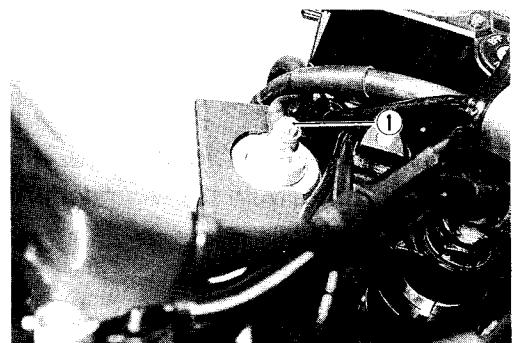


- Die Sicherungsmutter der Vordergable-Druckkammer mit Hilfe des Spezialwerkzeugs lösen.

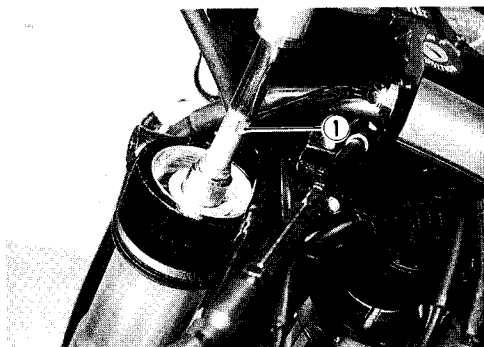
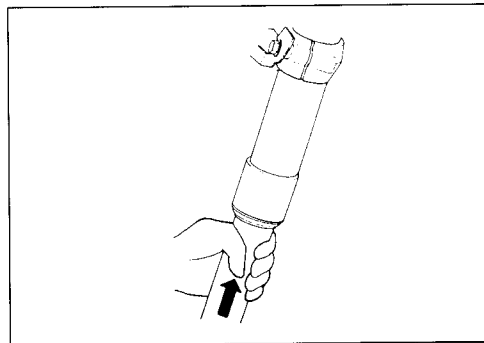
09940-32740: Mutter-Haltewerkzeug (Ringmutter-Haltewerkzeug)

VORSICHT:

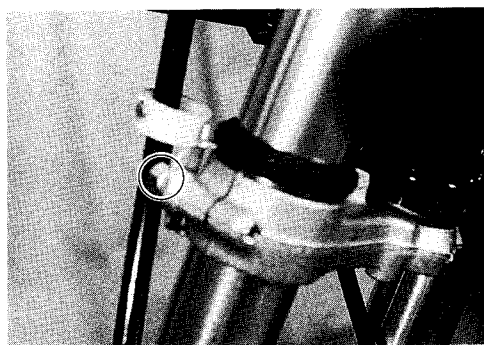
Die Schlauchhalteschraube ① darf nicht gelöst werden.



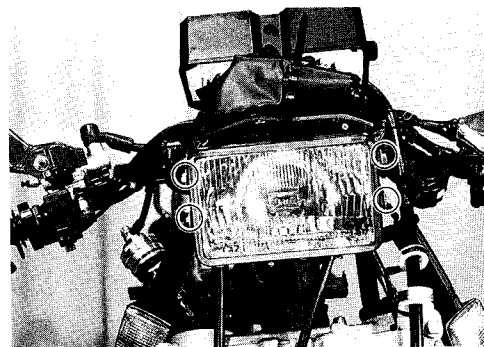
- Die Druckkammer der Vordergabel vom äußeren Gabelrohr trennen, indem das innere Rohr vorsichtig zum äußeren Gabelrohr gedrückt wird.
- Die Druckkammer durch Lösen der Stange ① trennen.



- Die untere Halteschraube lösen und die Vordergabel herausnehmen.



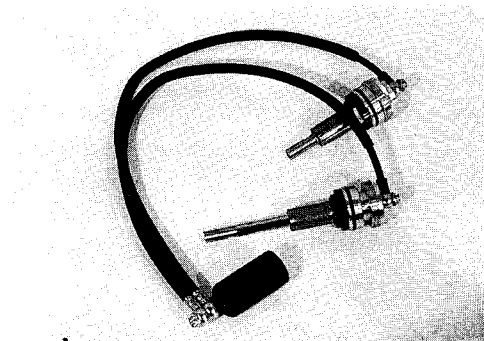
- Den Scheinwerfer ausbauen.



- Die Druckkammern zusammen mit dem Druckzylinder ausbauen.

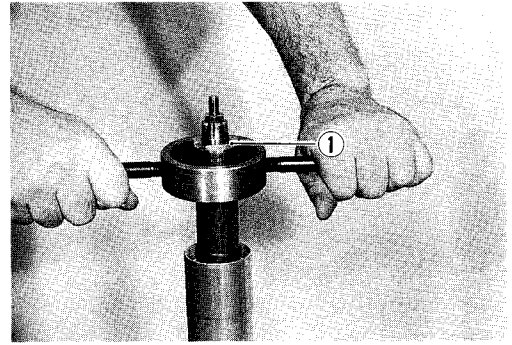
VORSICHT:

Die Druckkammern, der Druckzylinder und die Schläuche sind wartungsfreie Teile und dürfen daher nicht zerlegt werden.

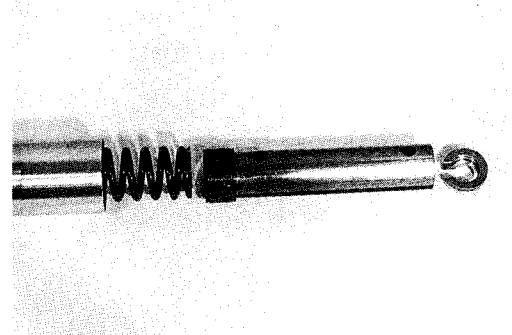


- Den Sitz des Abstandsstücks ① ausbauen, indem die Feder mit Hilfe des Spezialwerkzeugs zusammengedrückt wird.

09940-94930: Vordergabel-Abstandsstückhaltewerkzeug



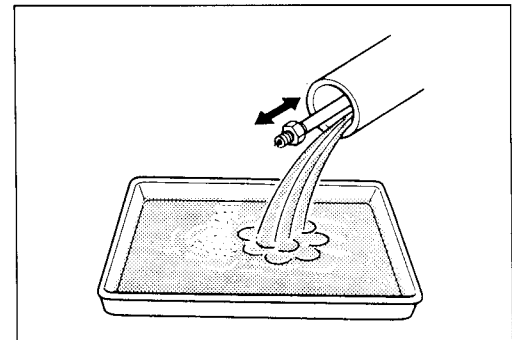
- Das Abstandsstück und die Feder ausbauen.



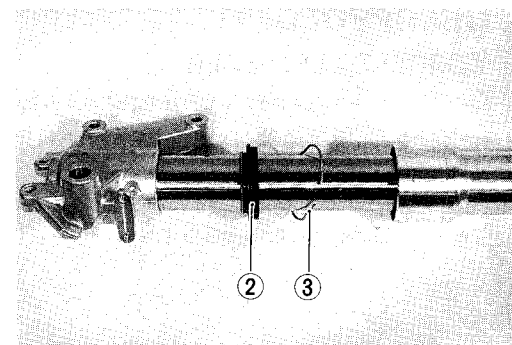
- Die Vordergabel umdrehen und mehrere Male auf- und abbewegen, um die Hydraulikflüssigkeit abzulassen.
- Die Vordergabel einige Minuten in diesem Zustand belassen, bis die Flüssigkeit restlos herausgelaufen ist.

HINWEIS:

Zum Ablassen der Flüssigkeit die Einstellvorrichtung der Dämpfungskraft auf die niedrigste Position stellen.



- Den Staubdichtring ② und den Anschlagring ③ Herausnehmen.



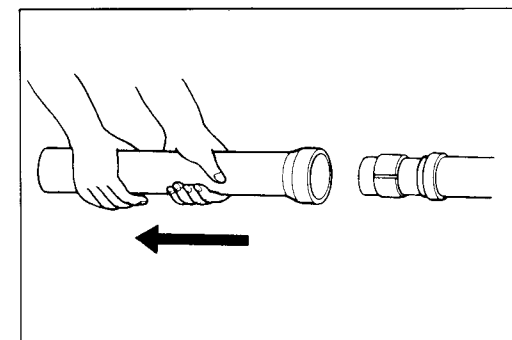
- Das Innenrohr langsam herausziehen, dann den Öldichtring entfernen.

HINWEIS:

Darauf achten, daß die Innenseite des Rohres nicht beschädigt wird.

VORSICHT:

Die ANTIFRIKTIONS-Gleitringe des äußeren und inneren Rohres müssen beim Zusammenbau der Vordergabel zusammen mit dem Öldichtring und dem Staubdichtring ersetzt werden.



- Die Dämpferstangenschraube ① und die Dämpferstange ② ausbauen.

HINWEIS:

Wenn es sich als schwierig erweisen sollte, die Dämpferstangenschraube zu lösen, ist ein Schlagschrauber zu benutzen.

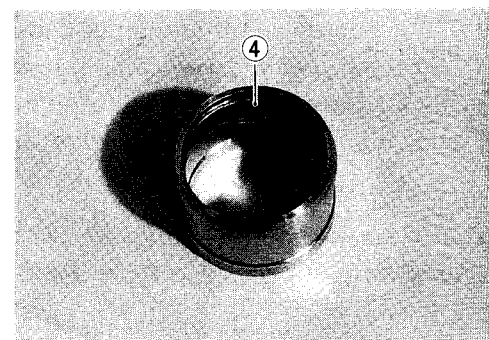
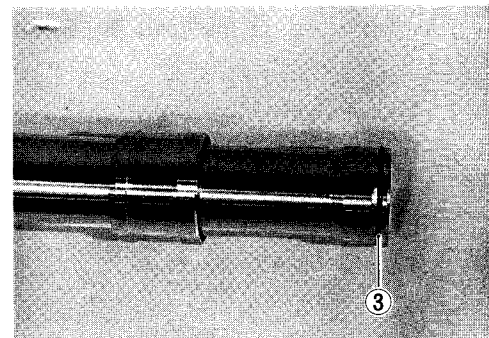
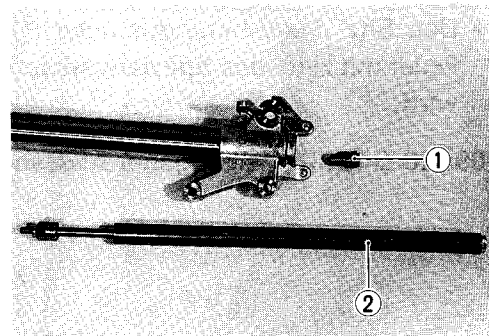
VORSICHT:

Die Dämpferstange ist wartungsfrei und darf daher nicht zerlegt werden.

- Den Anschlagring ③ herausnehmen, dann das Gehäuse des Öldichtrings ausbauen.

HINWEIS:

Der ausgebaute O-Ring ④ muß beim Einbau durch ein Neuteil ersetzt werden.

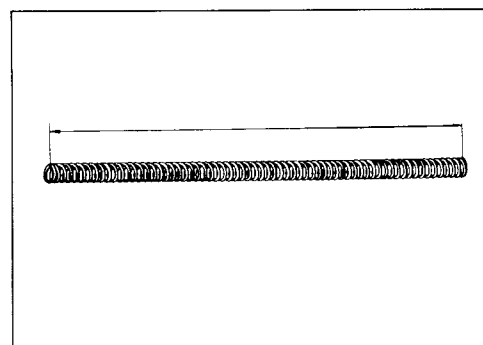


ÜBERPRÜFUNG

VORDERGABELFEDER

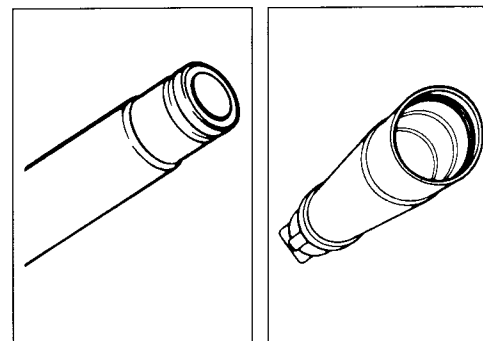
Die freie Länge der Vordergabelfeder messen. Wenn das erhaltene Maß die Verschleißgrenze unterschreitet, muß die Feder ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 545 mm



INNERES UND ÄUSSERES ROHR

Die Gleitflächen der inneren und äußeren Rohre auf Verschleißerscheinungen überprüfen.



ZUSAMMENBAU UND MONTAGE

Die Vordergabel in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus und der Zerlegung wieder zusammenbauen und montieren. Dabei sind die folgenden Punkte besonders zu beachten:

GEHÄUSE DES ÖLDICHTRINGS

- Einen neuen O-Ring ① im Gehäuse des Öldichtrings einsetzen und den O-Ring mit SUZUKI SUPER GREASE "A" versehen.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Das Gehäuse des Öldichtrings am äußeren Rohr anbringen.
- Den Anschlagring ② fest einschieben.

GLEITRINGE UND DICHRINGE

- Das innere Rohr senkrecht halten; die Nut zuerst gut reinigen, dann den ANTIFRIKTIONS-Gleitring von Hand einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.

VORSICHT:

Beim Einbau sehr vorsichtig vorgehen, damit die mit Teflon beschichtete Oberfläche der ANTIFRIKTIONS-Gleitringe nicht beschädigt wird.

- Den Staubdichtring, Anschlagring des Öldichtrings, den Öldichtring, die Öldichtring-Halterung und die Gleitringe auf dem Innenrohr montieren.

VORSICHT:

- * Beim Einbau des Staubdichtrings ③ und des Öldichtrings ⑤ am Innenrohr sind die Dichtlippen mit einem Stück Plastik A zu schützen, um eine Beschädigung des Öldichtrings zu vermeiden.
- * Zum Reinigen kein Lösungsmittel verwenden, um eine Beschädigung der Öldichtringe zu vermeiden.

- ③ Staubdichtring
- ④ Anschlagring des Öldichtrings
- ⑤ Öldichtring
- ⑥ Halterung des Öldichtrings
- ⑦ Antifriktions-Gleitring (äußeres Rohr)
- ⑧ Antifriktions-Gleitring (inneres Rohr)

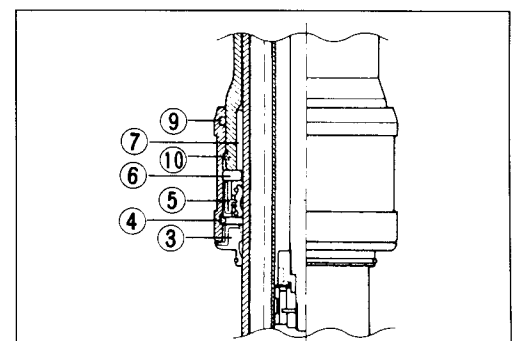
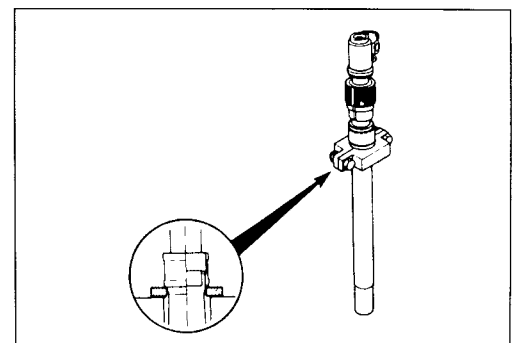
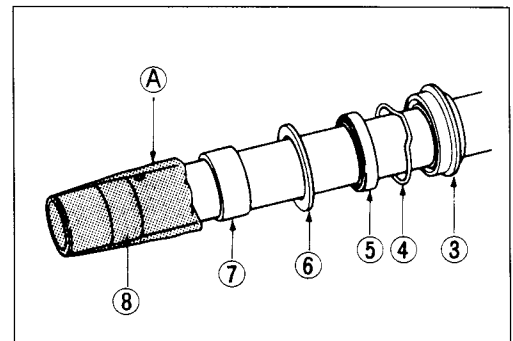
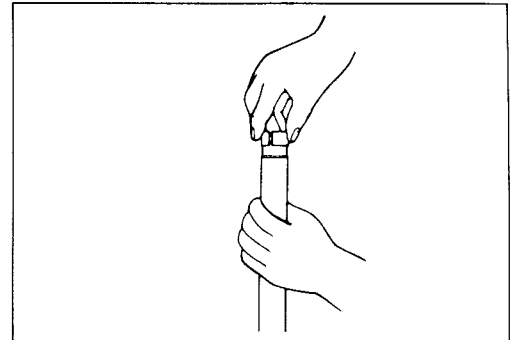
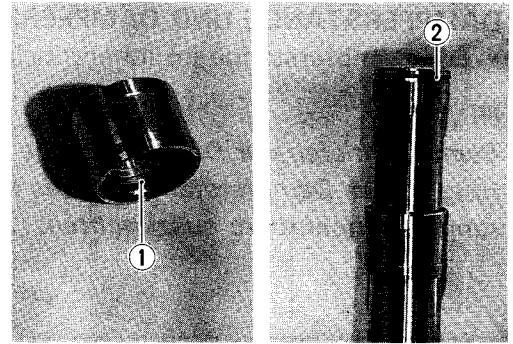
- Das Innenrohr in das äußere Rohr einschieben, dann den Öldichtring mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einsetzen.

09940-52850: Öldichtring-Einbauwerkzeug der Vordergabel

09940-52830: Vordergabel-Gehäusehalter für Öldichtring

- Nach dem Einbau des Öldichtrings den Anschlagring und den Staubdichtring installieren.

- ⑨ O-Ring
- ⑩ Anschlagring des Öldichtrings

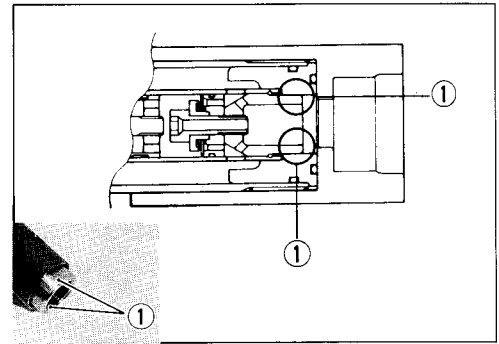


DÄMPFERSTANGE UND DÄMPFERSTANGENSCHRAUBE

- Die Dämpferstange im Innenrohr montieren.

HINWEIS:

Beim Montieren der Dämpferstange ist die Parallelmarkierung ① des Dämpferstangenendes mit der Parallelmarkierung des Innenrohrs auszurichten.



- Die Dämpferstangenschraube mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment: 30–40 N·m (3,0–4,0 kg·m)

VORSICHT:

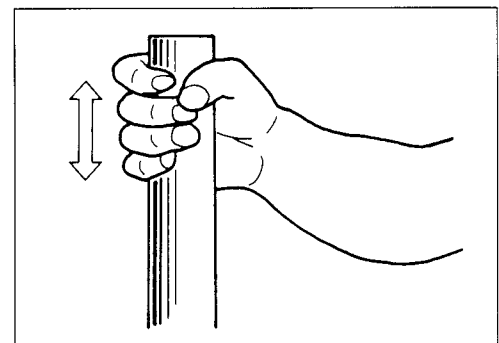
Beim Einbau eine neue Dichtung verwenden, um Undichtigkeiten zu vermeiden.

GABELFLÜSSIGKEIT

Entlüften der Vordergabel

- Die Vordergabel in senkrechter Position aufsetzen und ohne die Feder vollkommen zusammendrücken.
- Die vorgeschriebene Gabelflüssigkeit einfüllen, bis der obere Rand des Innenrohrs erreicht ist.

Gabelflüssigkeitstyp: Gabelflüssigkeit Nr.10

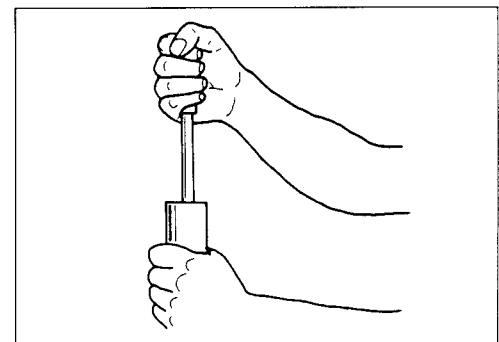


- Die Dämpferstange mindestens zehnmal auf- und abbewegen, bis keine Luftblasen mehr festzustellen sind.

HINWEIS:

Um festzustellen, ob noch Luftblasen austreten, ist beim Entlüftungsvorgang etwas Flüssigkeit in das Innenrohr zu gießen.

- Noch einmal eine geringe Menge der vorgeschriebenen Gabelflüssigkeit einfüllen, bis der obere Rand des Innenrohrs erreicht ist. Das äußere Rohr etwa 150 mm nach oben und nach unten bewegen, bis keine Luftblasen aus der Flüssigkeit austreten.
- Die Vordergabel 5–6 Minuten in vertikaler Position halten.



HINWEIS:

Unbedingt darauf achten, daß die Luft restlos aus den Gabelholmen entfernt wird.

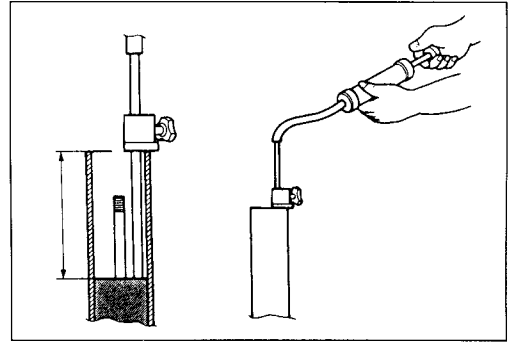
Einregulierung des Gabelflüssigkeitsstands

- Die Vordergabel senkrecht halten und den Flüssigkeitsstand mit Hilfe des Spezialwerkzeugs einregulieren.

09943-74111: Meßgerät für Gabelflüssigkeit

Gabelflüssigkeitsstand: 189 mm

Gabelflüssigkeits-Einfüllmenge: 404 ml
(pro Gabelholm)

**HINWEIS:**

Beim Einregulieren der Gabelflüssigkeit muß die Gabelfeder herausgenommen und das äußere Rohr ganz zusammenge-drückt werden.

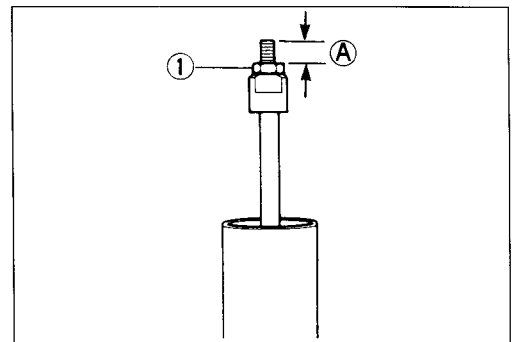
INNENROHR

- Den Abstand \textcircled{A} so einstellen, wie in der Abbildung gezeigt.

Abstand \textcircled{A} : $12 \pm 0,5$ mm

- Die Sicherungsmutter $\textcircled{1}$ mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

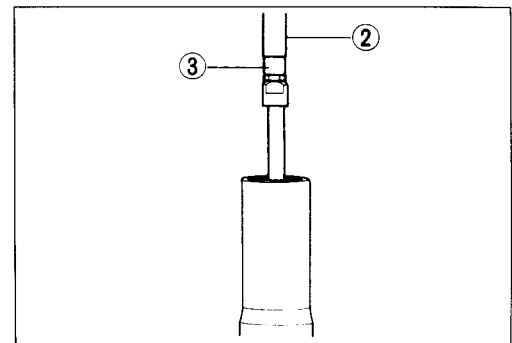
Anzugsmoment: 18 – 22 N·m (1,8 – 2,2 kg·m)



- Die Spezialwerkzeuge an der Dämpferstange anbringen.

09940-52840: Haltewerkzeug der Vordergabel-Dämpferstange $\textcircled{2}$

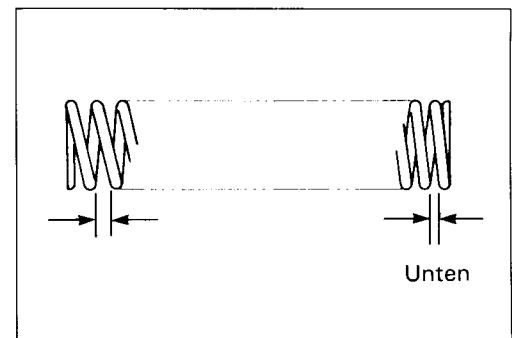
09940-32750: Adapter $\textcircled{3}$

**GABELFEDER**

- Die Feder und das Abstandsstück installieren.

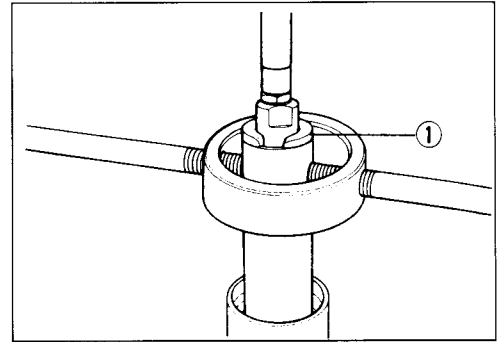
HINWEIS:

Beim Einbau der Feder müssen die eng gewundenen Wicklungen nach unten zeigen.



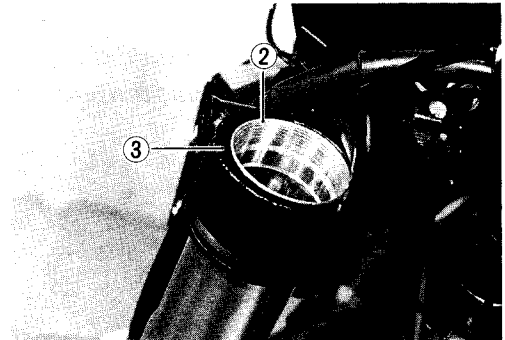
- Die Feder mit dem Spezialwerkzeug zusammendrücken, dann den Sitz des Abstandsstücks ① einsetzen.

09940-94930: Haltewerkzeug für Vordergabel-Abstandsstück



- Die Vordergabel an der Lenkerhalterung befestigen, wobei die obere Kante ② des äußeren Rohrs mit der Oberkante ③ der oberen Lenkschafthalterung ausgerichtet sein muß.
- Die Halteschraube der unteren Vordergabelhalterung mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment: 20–30 N·m (2,0–3,0 kg·m)



- Die Druckkammer der Vordergabel installieren und die Druckstange festziehen.



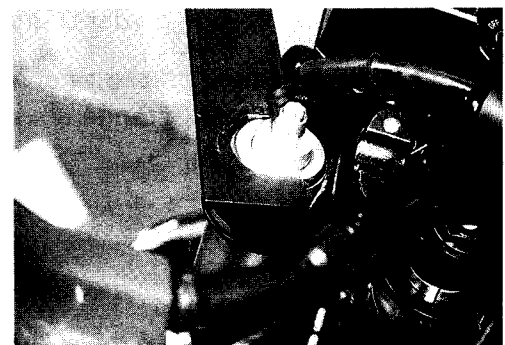
- Die Sicherungsmutter der Druckkammer mit Hilfe des Spezialwerkzeugs auf das vorgeschriebene Anzugsmoment festziehen.

**09940-32740: Mutter-Haltewerkzeug
(Ringmutter-Haltewerkzeug)**

Anzugsmoment: 30–40 N·m (3,0–4,0 kg·m)

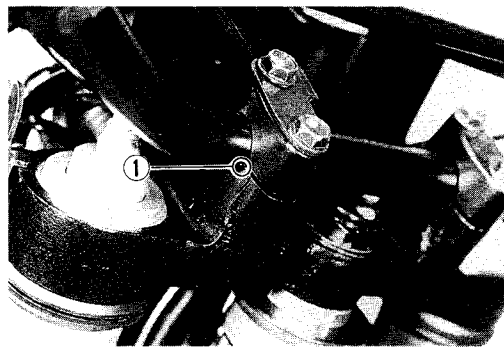
VORSICHT:

Beim Anziehen der Sicherungsmutter den Ölschlauch so positionieren, daß dieser nach vorne zeigt.



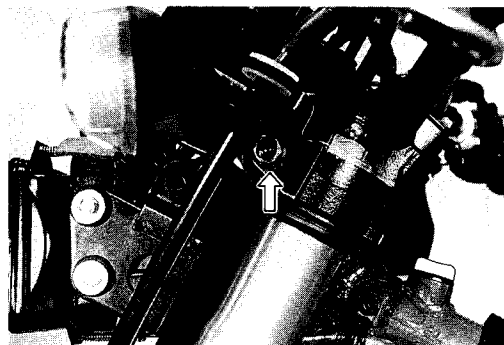
- Den Lenker so positionieren, daß die eingeschlagene Markierung ① mit der entsprechenden Fläche der Halterung ausgerichtet ist.
- Die Schrauben der Lenkerhalterung mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment: 18–28 N·m (1,8–2,8 kg-m)



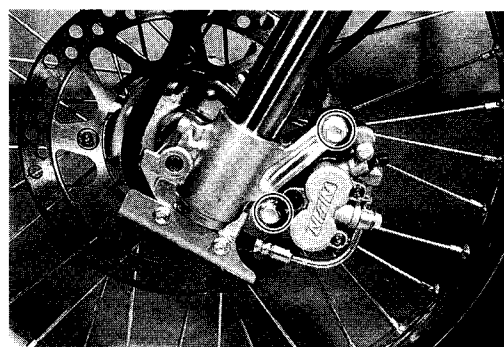
- Die Schraube der oberen Halterung mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment: 25–39 N·m (2,5–3,9 kg-m)



- Die Bremssattel-Halteschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment: 20–31 N·m (2,0–3,1 kg-m)

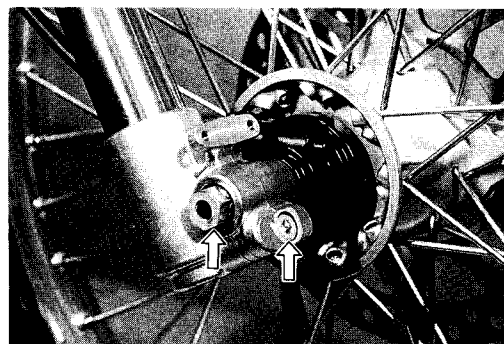


- Die Achswelle und die Schraube des Achswellenhalters mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment

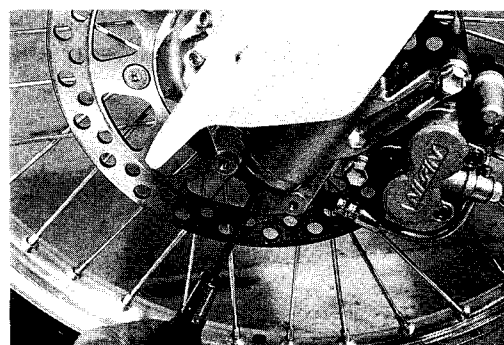
Achswelle: 50–80 N·m (5,0–8,0 kg-m)

Achswellenklemmschraube: 18–28 N·m (1,8–2,8 kg-m)

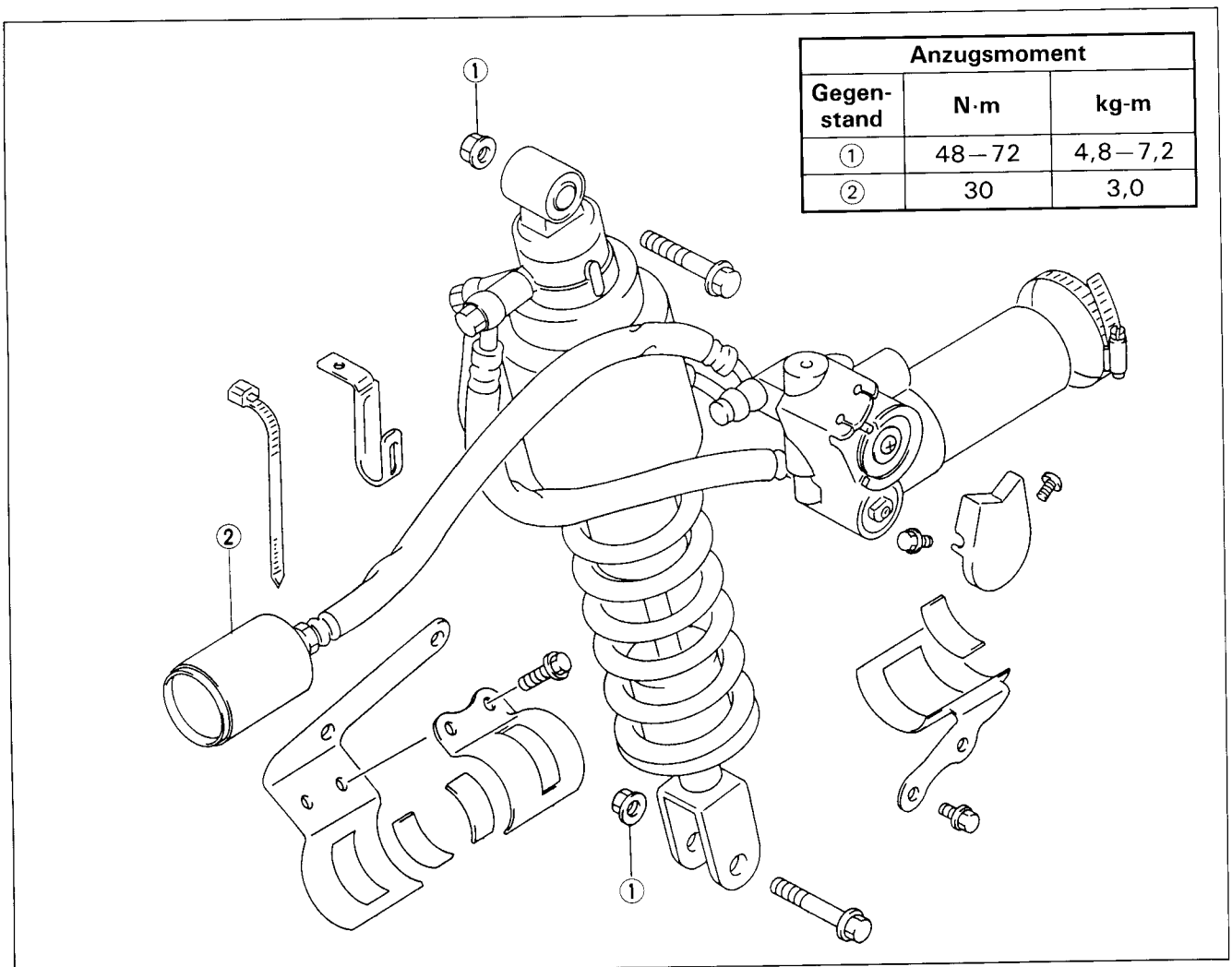


- Den Druckzylinder einbauen. (siehe Seite 18.)
- Die Kompressionsdämpfungskraft einstellen.

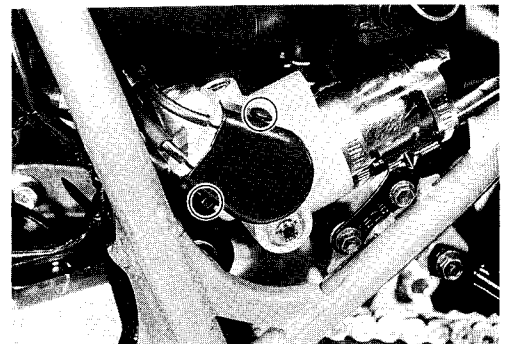
STANDARD-Dämpfkraft: Maximal 7 Einrastpositionen



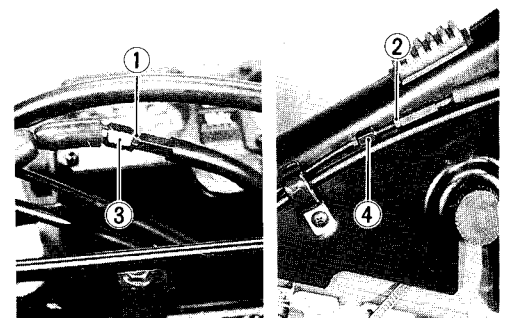
HINTERER STOSSDÄMPFER



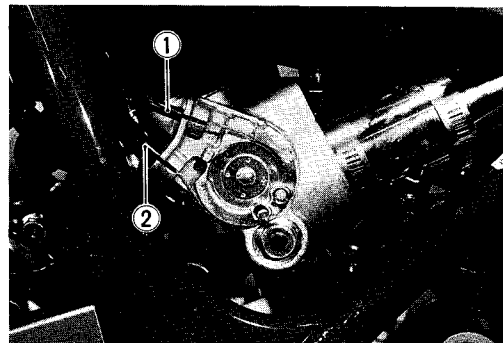
- Den Druckzylinder abnehmen. (siehe Seite 18.)
- Die Riemenscheibenabdeckung abnehmen.



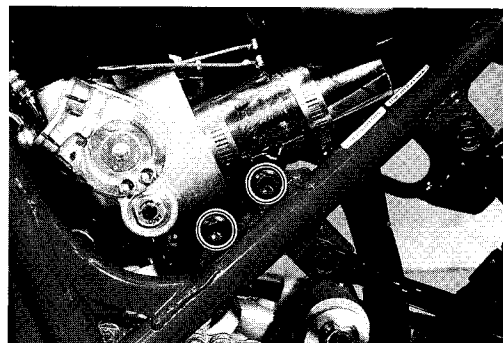
- Die Sicherungsmuttern (① , ②) lösen, dann die Einstellvorrichtungen (③ , ④) festziehen.



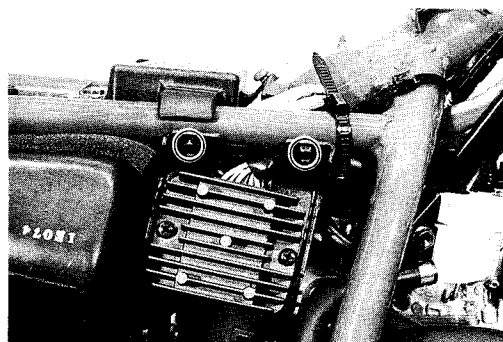
- Die Kabel (① , ②) abklemmen.



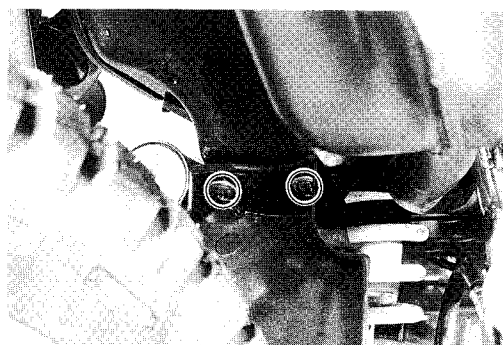
- Den Reservebehälter ausbauen.



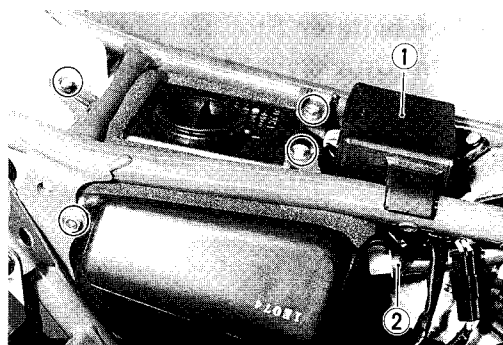
- Den Regler/Gleichrichter ausbauen.



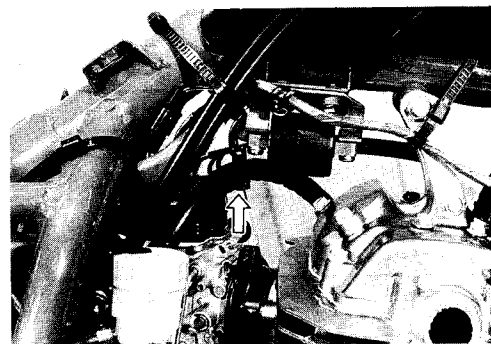
- Den vorderen Tail des Hinterkotflügels ausbauen.



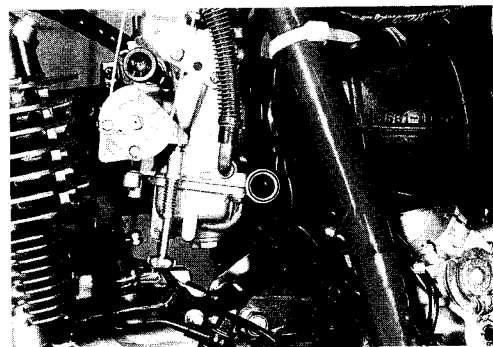
- Die CDI-Einheit ① vom Rahmen abnehmen.
- Den Schlauch der Kurbelgehäuseentlüftung ② abziehen.
- Die Befestigungsschrauben des Luftfilters entfernen.
- Die Befestigungsschraube des Hinterkotflügels herausdrehen.



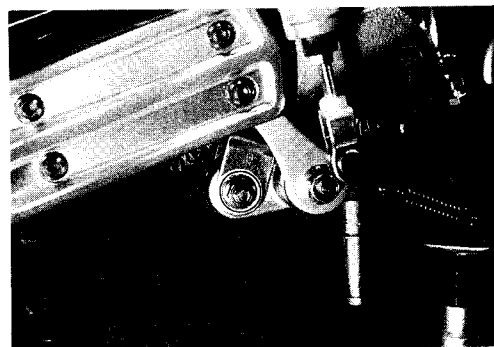
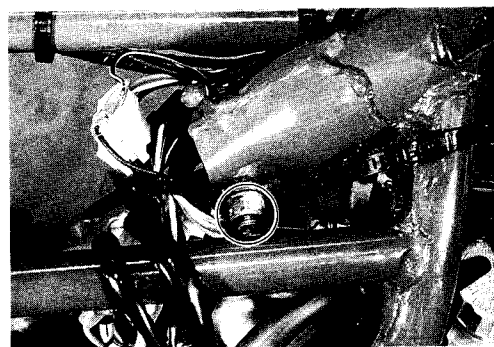
- Den Schlauch des Druckzylindres aus der Halteklammer nehmen.



- Die Klemmschraube der Vergaser-Lufteinlaßführung lösen.
- Den Luftfilter ausbauen.



- Die oberen und unteren Befestigungsschrauben des hinteren Stoßdämpfers herausdrehen.

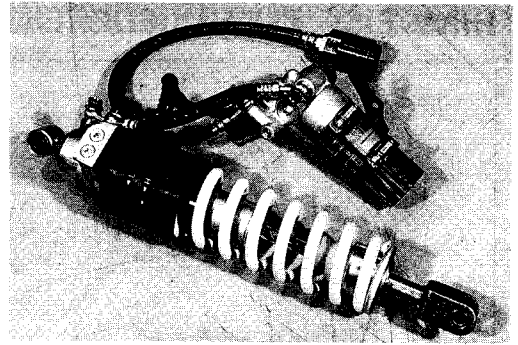


- Den hinteren Stoßdämpfer mit dem Reservebehälter und dem Druckzylinder ausbauen.



VORSICHT:

Der Stoßdämpfer, Reservebehälter und Druckzylinder sind wartungsfreie Teile und dürfen daher nicht zerlegt werden.

**ÜBERPRÜFUNG**

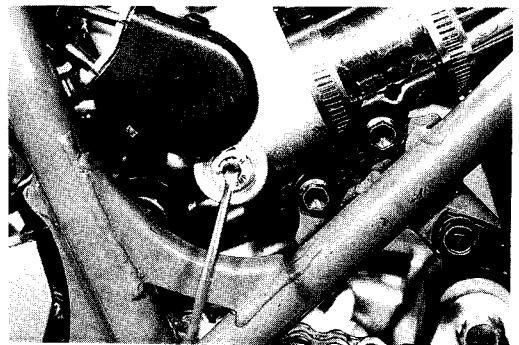
Den Stoßdämpfer, Reservebehälter und Druckzylinder auf Undichtigkeit und Beschädigung überprüfen.

WIEDEREINBAU

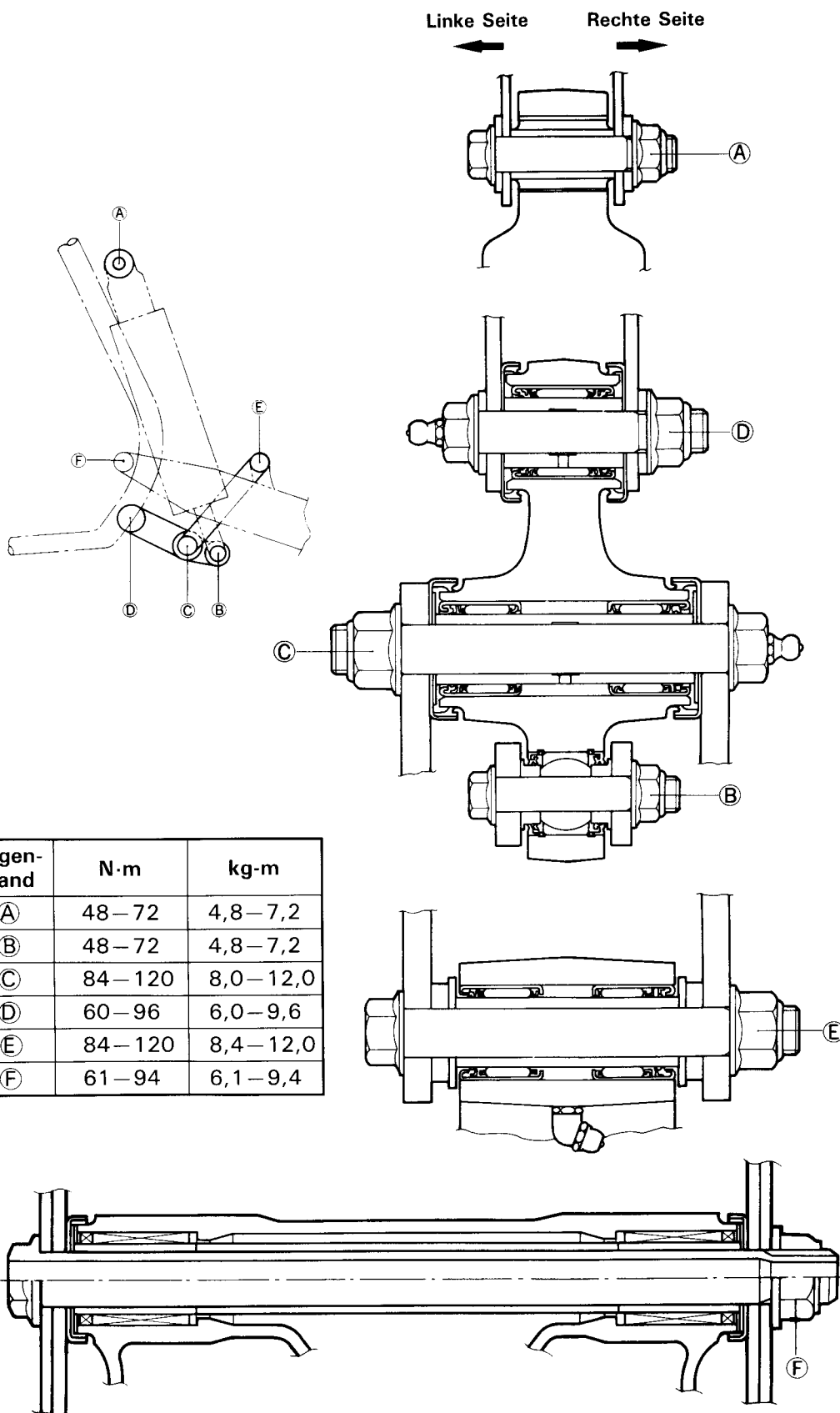
Den Stoßdämpfer mit dem Reservebehälter und dem Druckzylinder in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

- Siehe Seite 33 und 34.
- Die Kompressionsdämpfungskraft einstellen.

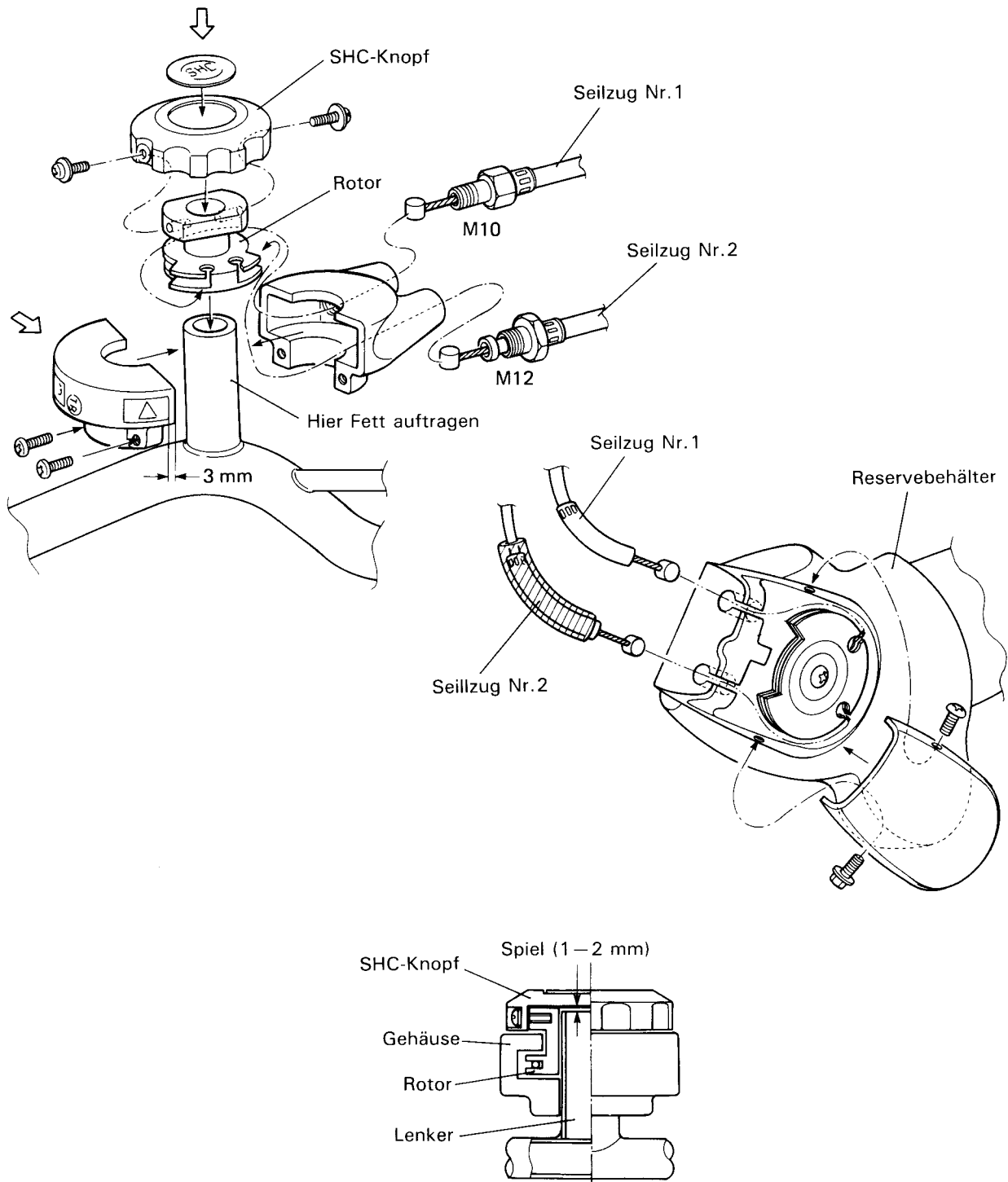
STANDARD-Dämpfungskraft: Minimum-Einstellposition



HINWEISE ZUM WIEDEREINBAU



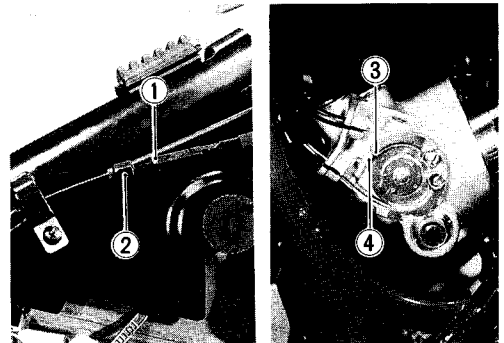
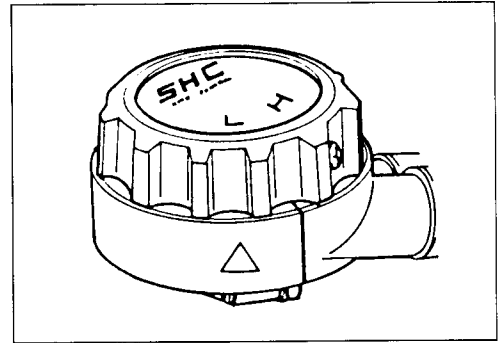
HINWEISE ZUM ZUSAMMENBAU DES HÖHENREGULIER-KNOPFS UND DER SEILZÜGE



EINSTELLUNG DER HÖHENREGULIERZÜGE

Die Höhenregulierzüge sind wie folgt einzustellen:

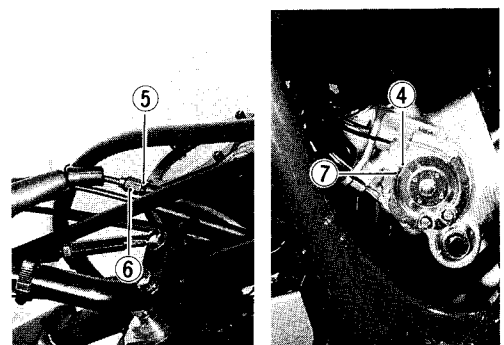
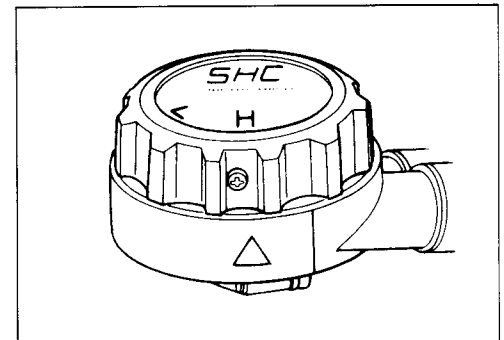
- Den SHC-Knopf drehen, bis die L-Markierung mit der "Δ"-Markierung ausgerichtet ist.
- Die Sicherungsmutter ① lösen, dann die Einstellvorrichtung ② drehen, bis das Ende der Riemenscheibe ③ den Anschlag ④ berührt.



- Den SHC-Knopf drehen, bis die H-Markierung mit der "Δ"-Markierung ausgerichtet ist.
- Die Sicherungsmutter ⑤ lösen, dann die Einstellvorrichtung ⑥ drehen, bis das Ende der Riemenscheibe ⑦ den Anschlag ④ berührt.

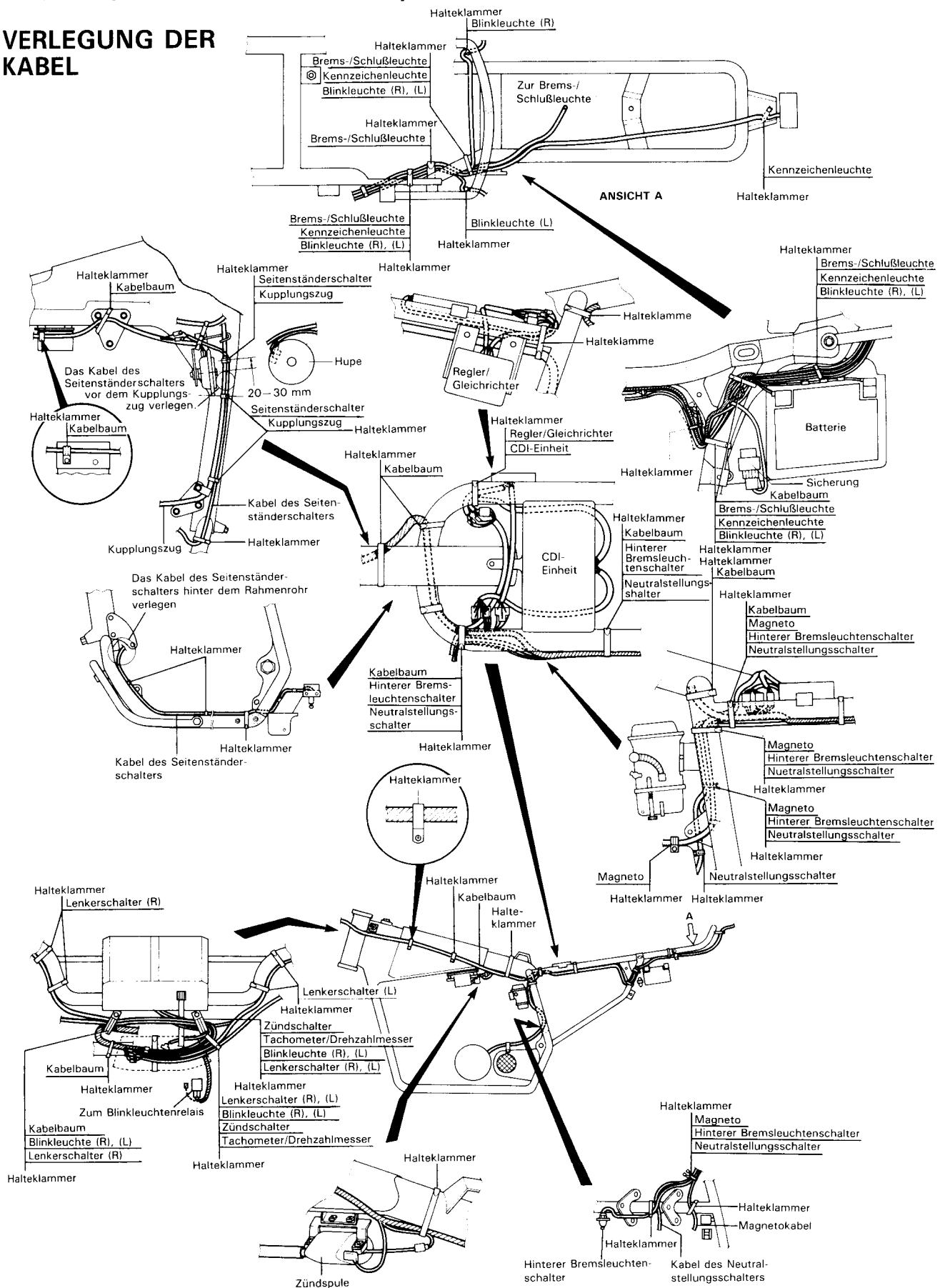
VORSICHT:

Sich vergewissern, daß sich der SHC-Knopf einwandfrei drehen läßt, nachdem die Einstellung abgeschlossen ist.

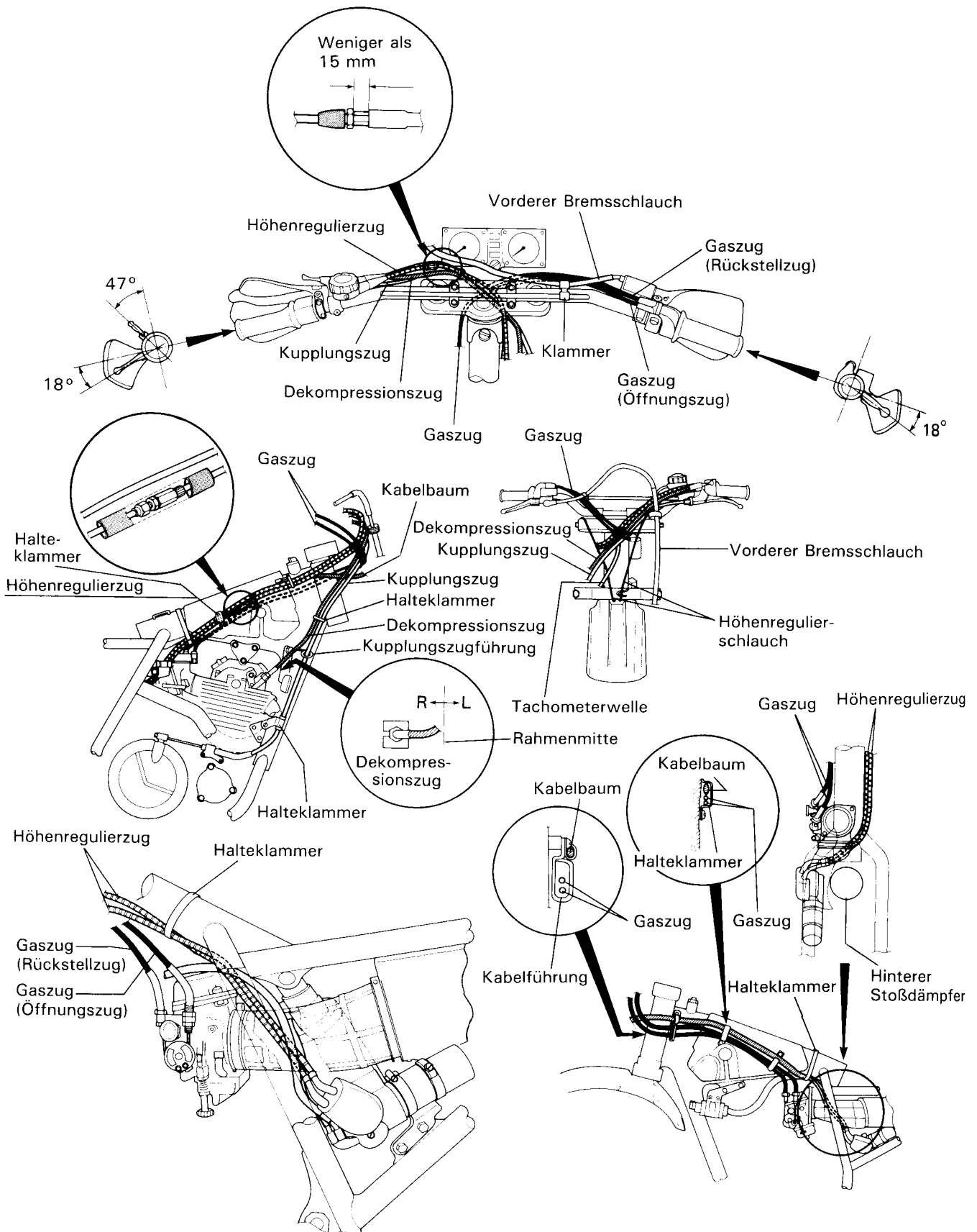


VERLEGUNG DER KABEL, SEILZÜGE UND SCHLÄUCHE

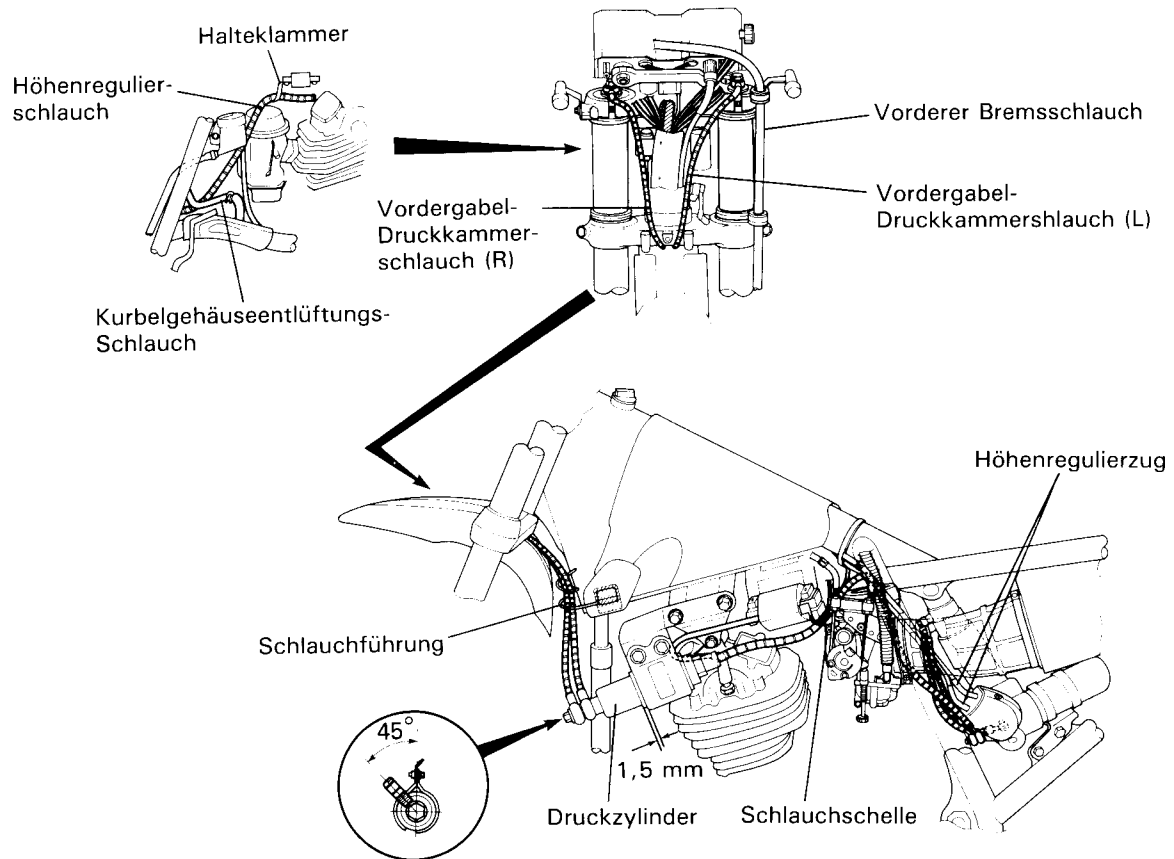
VERLEGUNG DER KABEL



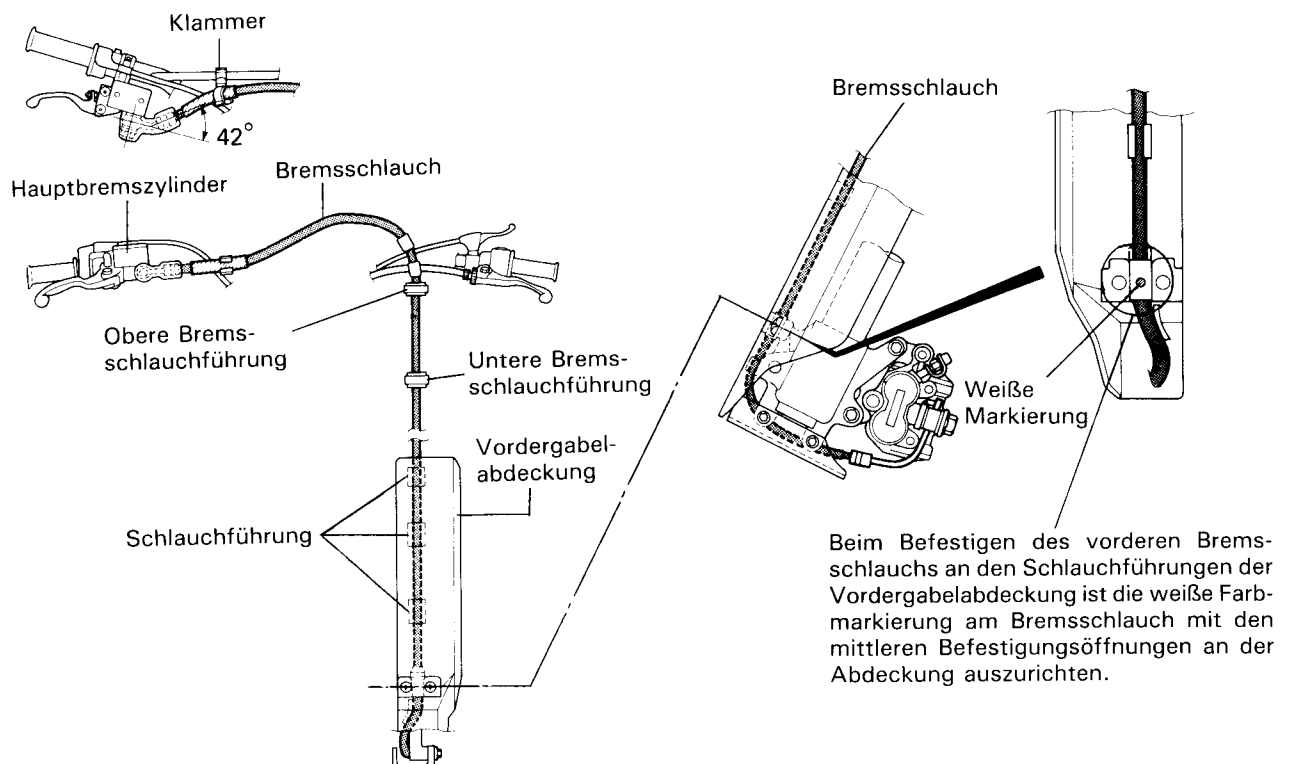
VERLEGUNG DER SEITZÜGE



VERLEGUNG DER HÖHENREGULIERSCHLÄUCHE

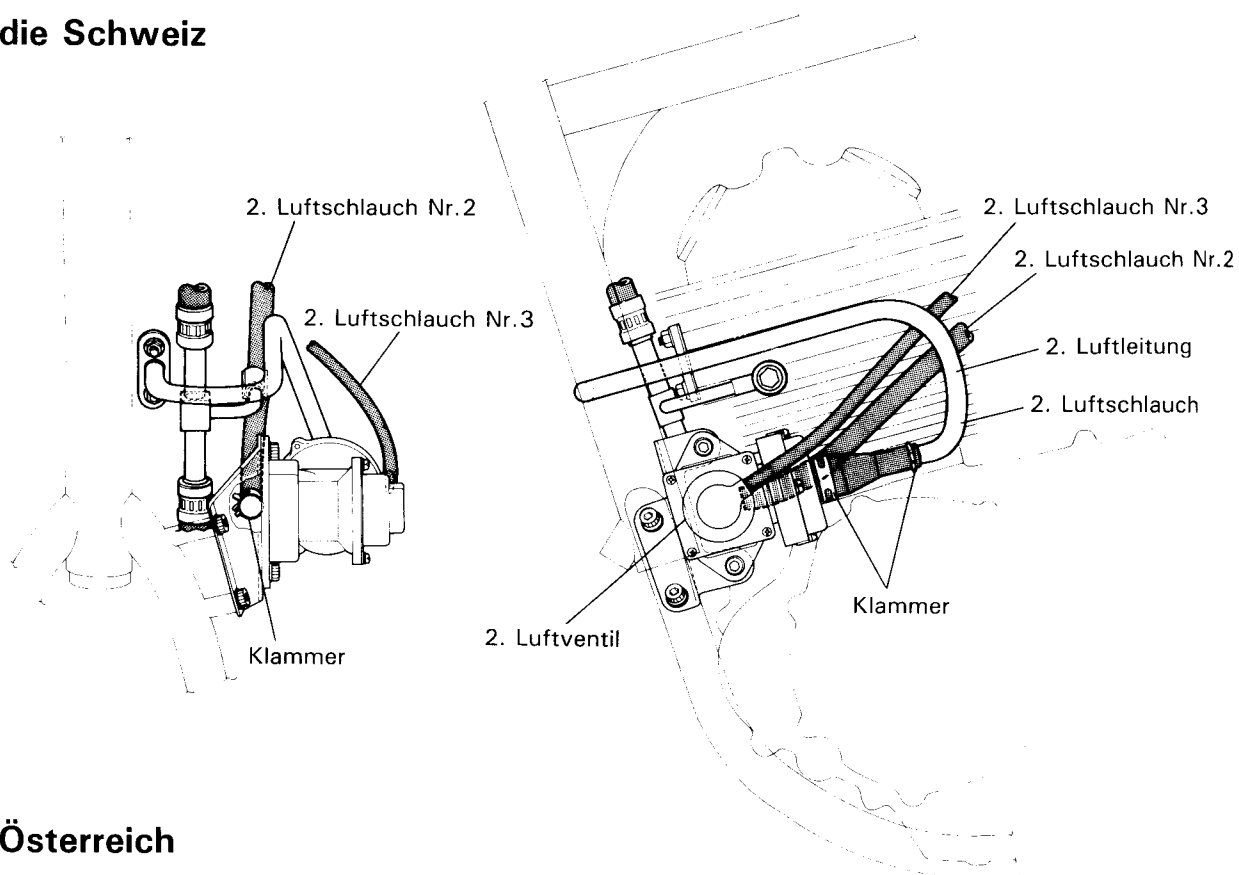


VERLEGUNG DES VORDEREN BREMSSCHLAUCHS



VERLEGUNG DER LUFTSCHLÄUCHE

Für die Schweiz



Für Österreich

