

VORWORT

*Dieses Kapitel beschreibt aktuellste, von denen für DR350 abweichende Wartungsarbeiten.
In diesem Kapitel beschriebene Punkte siehe auch Kapitel 1 bis 7.*

HINWEIS:

*Unterschiede zwischen DR350 und DR350S hinsichtlich Technische Daten und Warungs-
daten sind mit einem Sternchen (*) deutlich gekennzeichnet.*

INHALT

ANSICHT DER DR350S	8- 1
TECHNISCHE DATEN	8- 2
WARTUNGSDATEN	8- 3
DREHMOMENT	8-10
ZEITPLAN FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG	8-12
EINFAHREN	8-16
MOTORBEFESTIGUNG	8-16
VERGASER	8-17
ZÜNDANLAGE	8-23
LADESYSTEM	8-25
LAMPEN	8-28
TACHOMETER UND DREHZAHLMESSER	8-29
SCHALTER	8-30
BATTERIE	8-31
TELESKOPGABEL	8-34
STÖRUNGSBESEITIGUNG	8-35
SCHALTPLAN	8-36
KABEL-, SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG	8-38

LAND BZW. GEBIET

E-02 : England

E-03 : USA

E-04 : Frankreich

E-15 : Finnland

E-17 : Schweden

E-21 : Belgien

E-22 : DR Deutschland

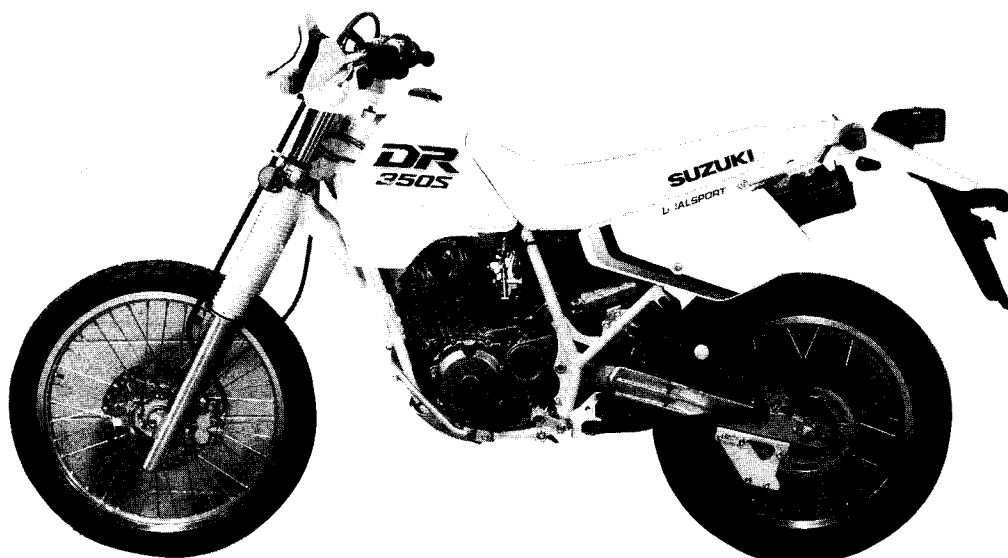
E-25 : Niederlande

E-28 : Kanada

E-33 : Kalifornien (USA)

E-34 : Italien

ANSICHT DER DR350S



LINKE SEITE



RECHTE SEITE

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	*2 235 mm
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	*1 245 mm
Radstand	*1 435 mm
Bodenfreiheit	* 290 mm
Sitzhöhe	* 890 mm
Leergewicht	* 118 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC
Anzahl der Zylinder	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	349 cm ³
Kompressionsverhältnis	9,5 : 1
Vergaser	*MIKUNI BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan- Schaumeinsatz
Anlasser	Primärkickstarter
Schmiersystem	Trockensumpf

GETBIEBE

Kupplung	Mehrscheiben- Ölbadekupplung
Getriebe	6-Gang- Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung	2,818 (62/22)
Enduntersetzung	*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)
6. Gang	0,826 (19/23)
Antriebskette	TAKASAGO RK520SO oder DAIDO DID, 520VC5, *108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	SUZUKI "PEI"
Zündzeitpunkt	5° vor OT unter 2 300 UPM und 30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK DPR9EA-9 oder NIPPON DENSO X27EPR-U9
Batterie	*12V 10,8 kC (3Ah)/ 10 Std.
Sicherung	*15A

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft, Feder- vorlast voll ein- stellbar, Druck- dämpfung einstellbar
Hinterradaufhängung	Vollschwingendes Federungssystem, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll einstellbar, Druck- dämpfung einstellbar
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	*115 mm
Wendekreis	*2,3 m
Vorderradbremse	Scheibenbremse
Hinterradbremse	Scheibenbremse
Vorderreifengröße	*80/100-21 51P
Hinterreifengröße	*110/90-18 61P

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank einschließlich	
Reserve	*9,0 L
Reserve	*1,5 L
Motoröl, Ölwechsel	1 700 ml
Teleskopgabelöl	*544 ml

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350S.

Technische Änderungen vorbehalten.

WARTUNGSDATEN

VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilhub	EIN	8,0	—
	AUS	8,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05 – 0,10	—
	AUS	0,08 – 0,13	—
Abstand Ventilfehrung/Ventilschaft	EIN	0,010 – 0,037	0,35
	AUS	0,030 – 0,057	0,35
Ventilfehrung Innendurchmesser	EIN & AUS	5,000 – 5,012	—
Ventilschaft Außendurchmesser	EIN	4,975 – 4,990	—
	AUS	4,955 – 4,970	—
Ventilschaftschlag	EIN & AUS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EIN & AUS	—	0,5
Ventilschaftendlänge	EIN & AUS	—	1,8
Ventilsitzbreite	EIN & AUS	0,9 – 1,1	—
Ventiltellerradialschlag	EIN & AUS	—	0,03
Freie Ventilfehrerlänge (EIN & AUS)	INNEN	—	35,0
	AUSSEN	—	37,8
Ventilfehrerspannung (EIN & AUS)	INNEN	5,3 – 6,5 kg bei 28,0 mm Länge	—
	AUSSEN	13,1 – 15,1 kg bei 31,5 mm Länge	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Nockenhöhe	EIN	33,430 – 33,470	33,13
	AUS	33,460 – 33,500	33,16
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032 – 0,066	0,150
	links	0,028 – 0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurch- messer	rechts	22,012 – 22,025	—
	links	17,512 – 17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959 – 21,980	—
	links	17,466 – 17,484	—

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Nockenwellenschlag	—		0,10
Steuerkettenlänge (20 Abstände)	—		128,9
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000 – 12,018	—
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973 – 11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Zylinderkopfhaubenverzug	—		0,05
Dekompressionshebelspiel	*0 – 1		—

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Abstand Kolben/Zylinder	0,055 – 0,065		0,120
Zylinderbohrung	79,000 – 79,015		79,075
Kolbendurchmesser	78,940 – 78,955 15 mm vom Kolbenhemdende gemessen.		78,880
Zylinderverzug	—		0,05
Freier Kolbenringspalt	1. Ring	R Ca. 10,2	8,2
	2. Ring	R Ca. 11,1	8,9
Kolbenringspalt	1. Ring	0,15 – 0,30	0,70
	2. Ring	0,35 – 0,50	0,70
Abstand Kolbenring/Ringnut	1. Ring	—	0,180
	2. Ring	—	0,150
Kolbenringnutbreite	1. Ring	1,01 – 1,03	—
	2. Ring	1,01 – 1,03	—
	Ölabstreifring	2,01 – 2,03	—
Kolbenringdicke	1. Ring	0,97 – 0,99	—
	2. Ring	0,97 – 0,99	—
Kolbenringdicke	20,002 – 20,008		20,030
Kolbenbolzen Außendurchmesser	19,996 – 20,000		19,980

PLEUEL + KURBELWELLE + AUSGLEICHER

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Pleuelkopf Innendurchmesser	20,006 – 20,014		20,040
Pleuelbiegung	—		3,0
Pleuelfuß-Seitenspiel	0,10 – 0,55		1,0
Pleuelfußbreite	21,95 – 22,00		—

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350S.

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
Breite Wange zu Wange	60,0 ± 0,1	—
Kurbelwellenschlag	—	0,05
Freie Länge der Ausgleichsfeder	—	10,3

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
Ölpumpenuntersetzung	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 UPM.	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
Kupplungshebelspiel	10 – 15	—
Treiblamellenstärke	2,72 – 2,88	2,42
Zahnbreite der Treiblamelle	15,8 – 16,0	15,2
Stahllamellenverzug	—	0,10
Freie Länge der Kupplungsfeder	—	29,5

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Untersetzung)

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Primäruntersetzung	2,818 (62/22)		—
Enduntersetzung	* 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)	—
	6. Gang	0,826 (19/23)	—
Abstand Schaltgabel/Laufrille	0,1 – 0,3		0,5
Schaltgabel-Laufrillenbreite	Gabel 1, 2 & 3	5,0 – 5,1	—
Schaltgabelstärke	Gabel 1, 2 & 3	4,8 – 4,9	—
Antriebskette	Typ	DAIDO: D.I.D. 520VC5 TAKASAGO: RK520SO	—
	Glieder	* 108	—
	Länge über 20 Abstände	—	319,4
Kettendurchhang	25 – 40		—

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350S.

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-03	E-33
Vergasertyp	*MIKUNI BST33SS	←
Bohrung	33 mm	←
Kenn-Nr.	*14D2	*14D3
Leerlaufdrehzahl	*1 500 ± 100 UPM	←
Kraftstoffstand	*1,5 ± 0,5 mm	←
Schwimmerhöhe	*14,6 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	* #135	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	*0,6 mm	←
Düsennadel (J.N.)	*5CD16	←
Nadeldüse (N.J.)	* 0-6	←
Ausschnitt (C.A.)	* # 115	←
Leerlaufdüse (P.J.)	* #37,5	←
Bypass (B.P.)	*0,8 mm, 0,8 mm, 0,8 mm	←
Leerlaufauslaß (P.O.)	*0,8 mm	←
Ventilsitz (V.S.)	*1,5 mm	←
Anlasserdüse (G.S.)	* # 37,5	←
Leerlauf Luftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG	←
Leerlauf Luftdüse (P.A.J.)	*1,3 mm	←
Gaszugspiel	*0,5 – 1,0 mm	←

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-02,04,15, 17,21,25,34	E-22	E-28
Vergasertyp	*MIKUNI BST33SS	←	←
Bohrung	33 mm	←	←
Kenn-Nr.	*14D1	*14D4	*14D6
Leerlaufdrehzahl	*1500 ± 100 UPM	←	←
Kraftstoffstand	*1,5 ± 0,5 mm	←	←
Schwimmerhöhe	*14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	* #135	←	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	*0,6 mm	←	←
Düsennadel (J.N.)	*5CD18 (3)	*5CD18 (4)	*5CD18 (3)
Nadeldüse (N.J.)	*0-6	←	←
Ausschnitt (C.A.)	* # 115	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	* #37,5	* #40	* #37,5
Bypass (B.P.)	*0,8, 0,8, 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß (P.O.)	*0,8 mm	←	←
Ventilsitz (V.S.)	*1,5 mm	←	←
Anlasserdüse (G.S.)	* # 37,5	←	←
Leerlauf Luftschraube (P.S.)	*VOREIN- STELLUNG (2,0 Umdrehun- gen heraus)	*VOREIN- STELLUNG (1,0 Umdrehun- gen heraus)	*VOREIN- STELLUNG (2,0 Umdrehun- gen heraus)

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350S.

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-02,04,15, 17,21,25,34	E-22	E-28
Leerlaufuftdüse (P.A.J.)	*0,6 mm	←	←
Gaszugspiel	*0,5—1,0 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt		5° vor OT unter 2 300 UPM und 30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.: X27EPR-U9 N.G.K.: DPR9EA-9		
	Elektrodenab- stand	0,8 — 0,9		
Funkenleistung		Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1 — 1,0 Ω		Pol — Erde
	Sekundär	12 — 22 k Ω		Kerzenkappe—Pol
Magnetzünderspulenwiderstand	Beleuchtung	*0,1 — 1,3 Ω		Gelb — Gelb
	Spannungs- versorgung	250 — 370 Ω		Weiß — Braun
	Abtaster	180 — 270 Ω		Grün — Blau
Lichtmaschinen-Nulllastspannung (bei kaltem Motor)		Mehr als *65V Wechselstrom bei 5 000 UPM		
Regelspannung		*13,0 — 15,5 bei 5 000 UPM		
Batterie	Typenbezeichnung	*YT4L-BS oder FT4L-BS		
	Kapazität	*12V 10,8 kC (3 Ah)/10 Std.		
	Säuredichte	*1,320 bei 20°C		
Sicherung		*15A		

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03, 28, 33	E-02,04,15,17,21,22,25,34
Scheinwerfer	Fernlicht	*60	←
	Abblendlicht	*55	←
Standlicht			*3,4
Rück/Bremslicht		*5/21	←
Blinker		*21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		*3	←
Tachometerbeleuchtung		*1,7	←
Blinkeranzeigelämpchen		*1,7	←
Fernlichtanzeigelämpchen		*1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen		*1,7	←
Kennzeichenbeleuchtung		*5	←

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350S.

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Bremshebelspiel	0 – 0,3		—
Hinterbremspedalhöhe	5		—
Bremssscheibenstärke	Vorne	$3,5 \pm 0,2$	3,0
	Hinten	$4,0 \pm 0,2$	3,5
Bremssscheibenschlag	—		0,30
Hauptbremszylinderbohrung	Vorne	*12,700 – 12,743	—
	Hinten	12,700 – 12,743	—
Hauptbremszylinder Kolbendurchmesser	Vorne	*12,657 – 12,684	—
	Hinten	12,657 – 12,684	—
Bremsattelzylinderbohrung	Vorne	27,000 – 27,050	—
	Hinten	*30,230 – 30,280	—
Bremsattelkolbendurchmesser	Vorne	26,900 – 26,950	—
	Hinten	*30,160 – 30,180	—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radachsenschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25
Reifengröße	Vorne	*80/100-21 51P	—
	Hinten	*110/90-18 61P	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	*3,0
	Hinten	—	*3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	*602	
Teleskopgabelölstand	*170	—	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm ²)	—	
Eingestellte Federrlänge des Federbeins	*272,8	—	
Hinterradfederweg	280	—	
Schwingenachsschlag	—	0,3	

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350S.

REIFENDRUCK

REIFEDRUCK KALT	SOLO		MIT SOZIUS	
	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		BEMERKUNG
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R + M}{2}$ -Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyltertiärbuthyläther), weniger als 10% Äthanol oder weniger als 5% Methanol mit geeigneten Kosolventen und Rostschutzmitteln kann verwendet werden.		USA
	Nur bleifreies Benzin mit mindestens 87 Pumpoktan ($\frac{R + M}{2}$ -Methode) oder 91 Oktan oder mehr nach der Research-Methode verwenden.		Kanada
	Benzin mit 85 – 95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		Sonstige
Kraftstofftank einschl. Reserve	*9,0 L		
Reserve	*1,5 L		
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SE oder SF		
Motorölfüllmenge	Ölwechsel	1 700 ml	
	Filterwechsel	1 900 ml	
	Überholung	2 100 ml	
Teleskopgabelöltyp	Gabelöl # 10		
Teleskopgabelölfüllmenge (pro Holm)	*544 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

Technische Daten mit Sternchen (*) gelten nur für DR350S.

DREHMOMENT

MOTOR

GEGENSTAND		N·m	kg·m
Schraube an Zylinderkopfhaube		8 – 12	0,8 – 1,2
Schraube am Nockenwellenkettenrad		14 – 16	1,4 – 1,6
Zylinderkopfschraube		35 – 40	3,5 – 4,0
Zylinderkopfmutter		23 – 27	2,3 – 2,7
Zylindersockelmutter		23 – 27	2,3 – 2,7
Schraube an Kipphebelwelle		25 – 30	2,5 – 3,0
Schraube an Ausgleicherwelle		40 – 60	4,0 – 6,0
Mutter am Primärtriebsrad		60 – 80	6,0 – 8,0
Mutter am Magnetzünderröter		120 – 140	12,0 – 14,0
Mutter am Kupplungskorb		40 – 60	4,0 – 6,0
Schaltarmanschlag		15 – 23	1,5 – 2,3
Schraube am Schalnockenabtriebsrad		8 – 12	0,8 – 1,2
Befestigungsschraube des Steuerkettenspanners	Rechts	8 – 12	0,8 – 1,2
	Links	9 – 13	0,9 – 1,3
Schraube an Federhalterung des Steuerkettenspanners		7 – 9	0,7 – 0,9
Motorölablaßschraube (am Kurbelgehäuse)		18 – 23	1,8 – 2,3
Motorölablaßschraube (am Rahmen)		15 – 20	1,5 – 2,0
Kurbelgehäuseschraube		9 – 13	0,9 – 1,3
Ölleitungsverbindungsschraube		18 – 23	1,8 – 2,3
Ölkanalschraube		20 – 25	2,0 – 2,5
Ölsieb		25 – 30	2,5 – 3,0
Ölschlauchverbindungsschraube		25 – 30	2,5 – 3,0
Schraube am Ölstandmesser		8 – 12	0,8 – 1,2
Ölschlauchschrube (am Kurbelgehäuse)		8 – 12	0,8 – 1,2
Ölschlauchschrube (am Zylinderkopf)		20 – 25	2,0 – 2,5
Ölschlauchklemmschraube		1,5 – 2,0	0,15 – 0,2
Schraube am OT		20 – 25	2,0 – 2,5
Motorbefestigungsschraube und -mutter (siehe Seite 8-17)		60 – 72	6,0 – 7,2
		37 – 45	3,7 – 4,5
		18 – 28	1,8 – 2,8
Schraube am Auspuffrohr		18 – 28	1,8 – 2,8
Schraube am Auspufftopfanschluß		18 – 28	1,8 – 2,8
Befestigungsschraube des Auspufftopfs		23 – 28	2,3 – 2,8

FAHRGESTELL

GEGENSTAND	N·m	kg·m
Vorderachswelle	50 – 80	5,0 – 8,0
Vorderachssicherungsmutter	6 – 8	0,6 – 0,8
Schraube an Dämpferstange der Teleskopgabel	30 – 40	3,0 – 4,0
Schraube an der unteren Gabelbrücke der Teleskopgabel	20 – 31	2,0 – 3,1
Schraube an der oberen Gabelbrücke der Teleskopgabel	20 – 31	2,0 – 3,1
Hutschraube der Teleskopgabel	30 – 40	3,0 – 4,0
Lenkkopfmutter	80 – 100	8,0 – 10,0
Lenkerklemmschraube	18 – 28	1,8 – 2,8
Befestigungsschraube des Hauptbremszylinders (Vorderrad)	6 – 9	0,6 – 0,9
Befestigungsschraube des Vorderbremssattels	20 – 31	2,0 – 3,1
Befestigungsschraube für Vorderbremsklotz	15 – 20	1,5 – 2,0
Bremsschlauchverbindungsschraube (vorne & hinten)	20 – 25	2,0 – 2,5
Entlüftungsventil (vorne & hinten)	6 – 9	0,6 – 0,9
Befestigungsschraube der Bremsscheibe (vorne & hinten)	18 – 28	1,8 – 2,8
Schwingenachsmutter	61 – 94	6,1 – 9,4
Vordere Fußrastenschraube	44 – 66	4,4 – 6,6
Befestigungsmutter des Federbeins (oben & unten)	48 – 72	4,8 – 7,2
Befestigungsmutter der Dämpferstange	84 – 120	8,4 – 12,0
Dämpferhebelmutter (vorne)	60 – 96	6,0 – 9,6
Dämpferhebelmutter (Mitte)	84 – 120	8,4 – 12,0
Hinterachsmutter	85 – 115	8,5 – 11,5
Befestigungsschraube für Vorderbremsklotz	15 – 20	1,5 – 2,0
Befestigungsschraube des Hauptbremszylinders (Hinterrad)	8 – 12	0,8 – 1,2
Sicherungsmutter am Hinterbremsgestänge	15 – 20	1,5 – 2,0
Speichennippel	2 – 4	0,2 – 0,4

ZEITPLAN FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG

Folgende Tabelle enthält die empfohlenen Zeitabstände für alle regelmäßigen Wartungsarbeiten, die erforderlich sind, um das Motorrad leistungsmäßig und wirtschaftlich im Bestzustand zu halten. Die gefahrene Strecke wird in Kilometern und Zeit angegeben.

HINWEIS:

Bei unter harten Bedingungen eingesetzten Motorrädern kann eine häufigere Wartung erforderlich sein.

TABELLE FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG

INTERVALL: JE NACH PRIORITÄT TACHOZÜHLER- ANZEIGE ODER MONATE	km	1 000	6 000	12 000	18 000	24 000
	Miles	600	4 000	7500	11 000	15 000
	Monate	2	12	24	36	48
Batterie		—	I	I	I	I
Zylinderkopfschrauben und -mutter, Zylindermutter, Auspuffrohrschrauben und Auspufftopfanschlüsse		T	T	T	T	T
Ventilspiel		I	I	I	I	I
Zündkerze		—	I	R	I	R
Funkenlöcher		—	C	C	C	C
Luftfilter	Alle 3 000 km (2 000 miles) reinigen.					
Dekompressionshebel		I	I	I	I	I
Motoröl und Ölfilter		R	R	R	R	R
Motorölleitungen		I	I	I	I	I
Motorölsieb		C	C	C	C	C
Vergaser		I	I	I	I	I
Kraftstoffleitung		I	I	I	I	I
	Alle 4 Jahre erneuern.					
Kupplung		I	I	I	I	I
Antriebskette		I	I	I	I	I
	Alle 1 000 km (600 miles) reinigen und schmieren.					
Bremsen		I	I	I	I	I
Bremsschläuche		I	I	I	I	I
	Alle 4 Jahre erneuern.					
Bremsflüssigkeit		I	I	I	I	I
	Alle 2 Jahre wechseln.					
Reifen		I	I	I	I	I
Speichennippel		I	I	I	I	I
Lenkung		I	I	I	I	I
Teleskopgabel		I	I	I	I	I
Hinterradaufhängung		I	I	I	I	I
Fahrgestellschrauben und -mutter		T	T	T	T	T

I : Überprüfen und ggf. einstellen, reinigen, schmieren oder erneuern

R: Erneuern

T: Anziehen

C: Reinigen

BATTERIE

Alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen

- Linke Rahmenverkleidung abnehmen.
- Batteriespannung mit Taschenprüfer prüfen.

09900-25002: Taschenprüfer



Liegt der Spannungswert unter 12,0V, Batterie nachladen.

Batteriespannung: Über 12,0V

- \ominus - und \oplus -Pol der Batterie abklemmen und Batterie ausbauen.

WARNUNG:

Beim Trennen der Batteriekabel zuerst \ominus -Pol abklemmen.

ACHTUNG:

Batteriewartung siehe Abschnitt "BATTERIE" (siehe Seite 8-33.)

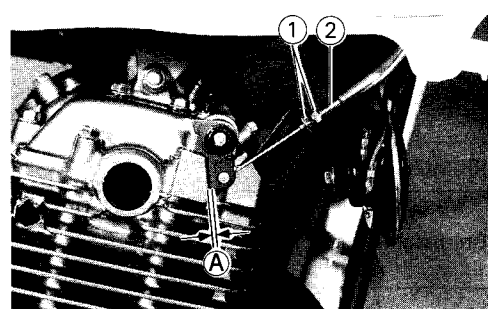
DEKOMPRESSIONSHEBEL

Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann
alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen

Falsche Einstellung des Hebelspiels kann zu Anlaßschwierigkeiten oder Motorschaden führen. Hebelspiel überprüfen und ggf. wie folgt einstellen:

- Ventilspiel einstellen. (siehe Seite 2-4.)
- Rechte Kraftstofftankverkleidung abnehmen.
- Beide Sicherungsmuttern ① am Seilzugeinsteller ② lockern.
- Einsteller ② so anbringen, daß sich das vorgeschriebene Hebelspiel A ergibt (siehe Abb.).
- Sicherungsmuttern ① anziehen.

Dekompressionshebelspiel A: 0 – 1 mm



VERGASER

Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann
alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen

GASZUGSPIEL

Gaszug auf ein Spiel **A** von 0,5 – 1,0 mm einstellen.
Bei erforderlicher Einstellung Spiel wie folgt einstellen:

- Sicherungsmutter **①** lockern und Einsteller **②** ganz hineinschrauben.
- Sitzbank und Kraftstofftank abnehmen.
- Sicherungsmutter **③** lockern und am Einsteller **④** das vorgeschriebene Spiel **A** einstellen.

Gaszugspiel: 0,5 – 1,0 mm

- Nach Einstellung des Spiels Sicherungsmutter **①** und **③** anziehen.

HINWEIS:

Die Feineinstellung läßt sich am Einsteller **②** nach Lockern der Sicherungsmutter **①** vornehmen.

WARNUNG:

Nach erfolgter Einstellung überprüfen, ob sich durch Drehen des Lenkers nicht die Leerlaufdrehzahl erhöht und ob der Gasgriff gleichmäßig und von selbst zurückgeht.

LEERAUFEINSTELLUNG

- Gaszugspiel einstellen.

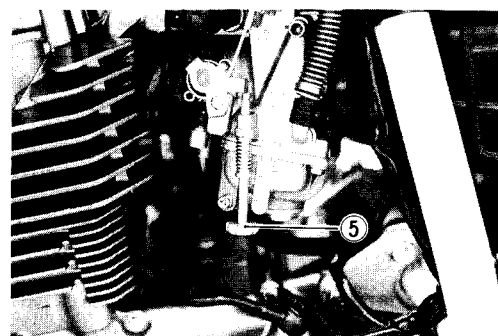
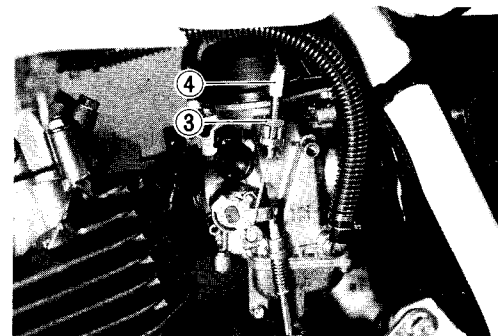
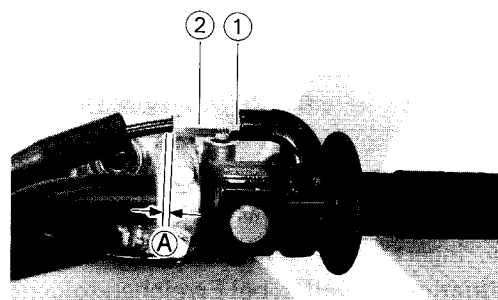
HINWEIS:

Diese Einstellung bei warmem Motor vornehmen.

- Einen Drehzahlmesser anschließen.
- Motor anlassen und Drehzahl durch Drehen der Drosselanschlagschraube **⑤** zwischen 1 400 und 1 600 UPM einstellen.
- Leerlauf Luftschraube von der Standardeinstellung 1/2 Drehung hinein- oder herausdrehen und bei Erreichen der höchsten drehzahl feststellen.
- Nach dieser Einstellung Leerlaufdrehzahl erneut überprüfen und ggf. an der Drosselanschlagschraube zwischen 1 400 und 1 600 UPM einstellen.

LEERLAUFDREHZAHL

- 1 400 – 1 600 UPM



REIFEN

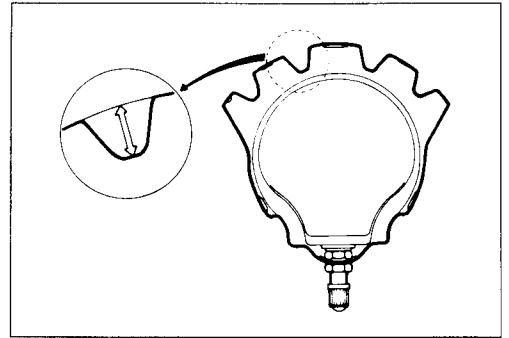
Erstmals nach 1 000 km (2 Monaten) und dann
alle 6 000 km (12 Monate) überprüfen

REIFENPROFIL

Ein Betreiben der Maschine mit stark abgefahrenen Reifen verringert die Fahrstabilität und führt zu gefährlichen Situationen. Reifen bei Erreichen folgender Profiltiefe erneuern.

Mindestreifenprofil

Vorne & hinten: 3,0 mm

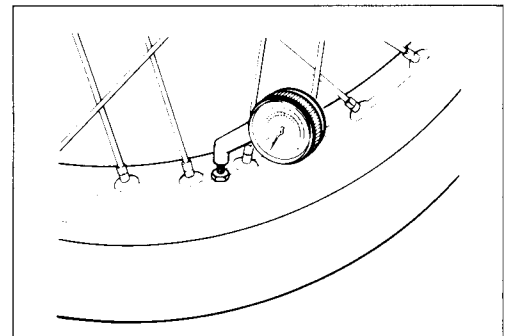


REIFENDRUCK

Zu hoher oder zu geringer Reifendruck beeinträchtigt das Lenken und erhöht den Reifenverschleiß. Im Hinblick auf gutes Fahrverhalten und eine lange Lebensdauer der Reifen stets richtigen Reifendruck einhalten.

Der Luftdruck bei kaltem Reifen ist wie folgt:

LUFTDRUCK BEI KALTEM REIFEN	SOLO		MIT SOZIUS	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VORNE	150	1,50	150	1,50
HINTEN	150	1,50	175	1,75



ACHTUNG:

Der Standardreifen an diesem Motorrad ist 80/100-21 51P am Vorderrad und 110/90-18 61P am Hinterrad. Die Verwendung von anderen Reifen als den vorgeschriebenen kann zu Instabilität führen. Die Verwendung von SUZUKI Originalreifen wird dringend empfohlen.

EINFAHREN

Bei der Herstellung werden nur bestmögliche Materialien verwendet und alle maschinell gefertigten Teile sind nach sehr hohen Qualitätsnormen verarbeitet. Trotzdem ist ein "EINFAHREN" der beweglichen Teile erforderlich, bevor der Motor maximaler Belastung ausgesetzt werden kann. Die zukünftige Leistung und Zuverlässigkeit des Motors hängen von Pflege und Schonung in der Einfahrzeit ab. Es gelten folgende allgemeine Regeln.

- Diese Höchstdrehzahlen beim Einfahren einhalten.

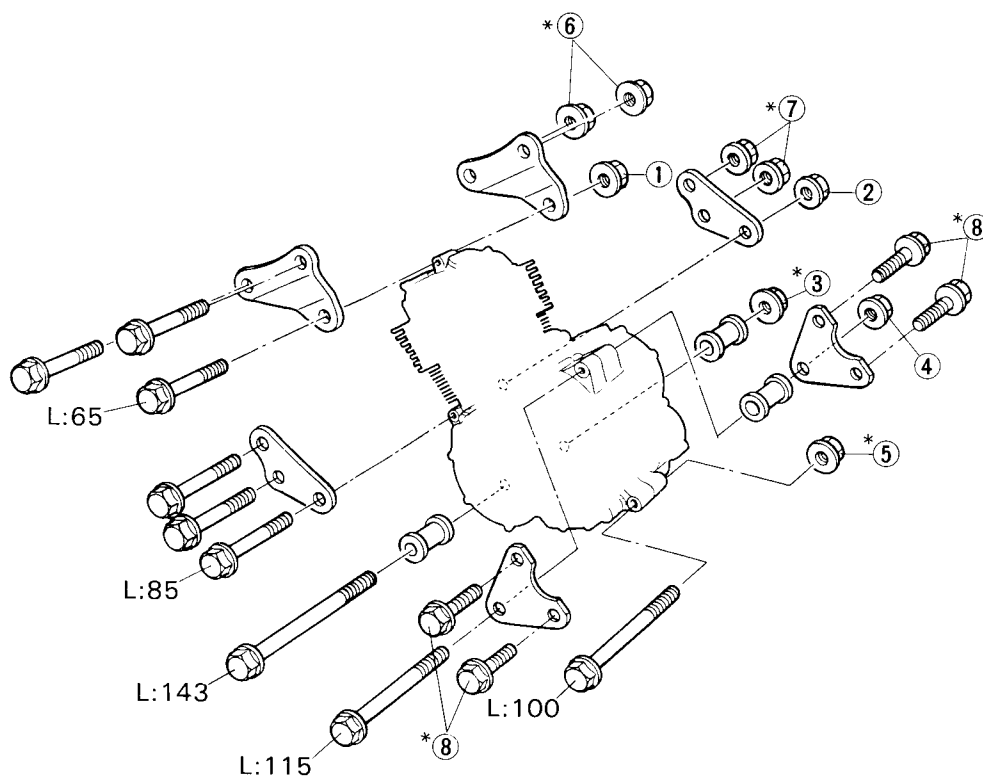
Erste 800 km: Unter 5 000 UPM

Bis 1 600 km: Unter 6 000 UPM

Über 1 600 km: Unter 9 500 UPM

- Nach Erreichen eines Kilometerstandes von 1 600 km kann das Motorrad mit Vollgas gefahren werden. Jedoch nie 9 500 UPM überschreiten.

MOTORBEFESTIGUNG

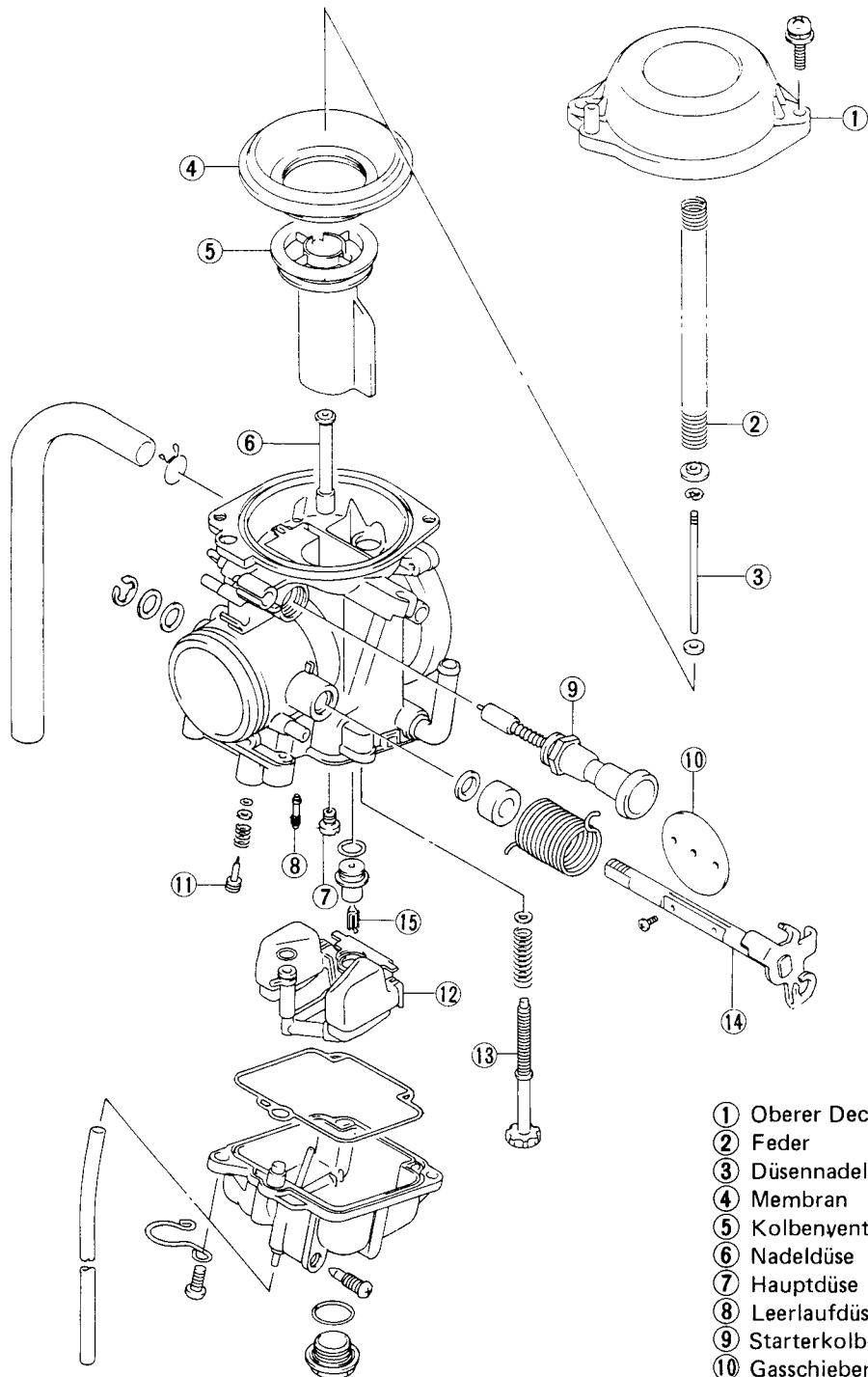


Gegenstand	Drehmoment	
	N-m	kg-m
①, ⑥, ⑦	37 – 45	3,7 – 4,5
②, ③, ④, ⑤,	60 – 72	6,0 – 7,2
⑧	18 – 28	1,8 – 2,8

* THREAD LOCK SUPER "1303" (99000-32030) auftragen

VERGASER

AUFBAU



- ① Oberer Deckel
- ② Feder
- ③ Düsennadel
- ④ Membran
- ⑤ Kolbenventil
- ⑥ Nadeldüse
- ⑦ Hauptdüse
- ⑧ Leerlaufdüse
- ⑨ Starterkolben
- ⑩ Gasschieber
- ⑪ Leerlaufluftschraube
- ⑫ Schwimmer
- ⑬ Gasschieber-Anschlagschraube
- ⑭ Gasschieberführungsrohr
- ⑮ Nadelventil

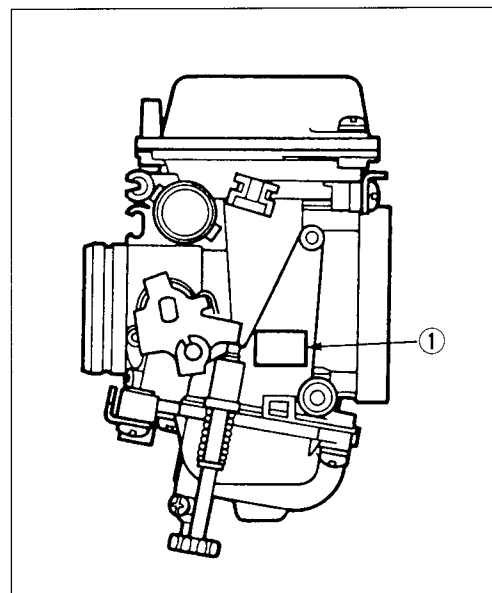
TECHNISCHE DATEN

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-02,04,15, 17,21,25,34	E-22	E-28
Vergasertyp	MIKUNI BST33SS	←	←
Bohrung	33 mm	←	←
Kenn-Nr.	14D1	14D4	14D6
Leerlaufdrehzahl	1500 ± 100 UPM	←	←
Kraftstoffstand	1,5 ± 0,5 mm	←	←
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	# 135	←	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,6 mm	←	←
Düsennadel (J.N.)	5CD18 (3)	5CD18 (4)	5CD18 (3)
Nadeldüse (N.J.)	0-6	←	←
Ausschnitt (C.A.)	# 115	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	# 37,5	# 40	# 37,5
Bypass (B.P.)	0,8, 0,8, 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß (P.O.)	0,8 mm	←	←
Ventilsitz (V.S.)	1,5 mm	←	←
Anlasserdüse (G.S.)	# 37,5	←	←
Leerlauf Luftschraube (P.S.)	VOREIN- STELLUNG (2,0 Umdrehun- gen heraus)	VOREIN- STELLUNG (1,0 Umdrehun- gen heraus)	VOREIN- STELLUNG (2,0 Umdrehun- gen heraus)
Leerlauf luftdüse (P.A.J.)	1,3 mm	←	←
Gaszugspiel	0,5 – 1,0 mm	←	←

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION	
	E-03	E-33
Vergasertyp	MIKUNI BST33SS	←
Bohrung	33 mm	←
Kenn-Nr.	14D2	14D3
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 UPM	←
Kraftstoffstand	1,5 ± 0,5 mm	←
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm	←
Hauptdüse (M.J.)	#135	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,6 mm	←
Düsennadel (J.N.)	5CD16	←
Nadeldüse (N.J.)	0-6	←
Ausschnitt (C.A.)	# 115	←
Leerlaufdüse (P.J.)	#37.5	←
Bypass (B.P.)	0,8 mm, 0,8 mm, 0,8 mm	←
Leerlaufauslaß (P.O.)	0,8 mm	←
Ventilsitz (V.S.)	1,5 mm	←
Anlasserdüse (G.S.)	# 37.5	←
Leerlaufluftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG	←
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	1,3 mm	←
Gaszugspiel	0,5 – 1,0 mm	←

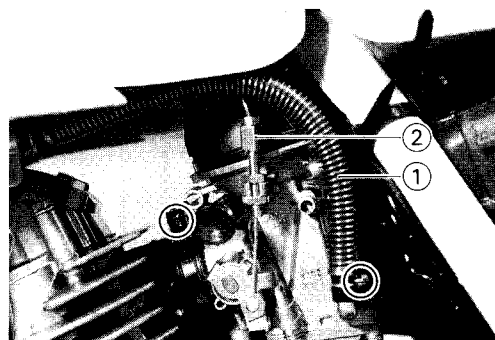
LAGER DER KENN-NR.

Jeder Vergaser hat auf dem Vergasergehäuse je nach Spezifikation eine Kenn-Nr. ① eingepreßt.



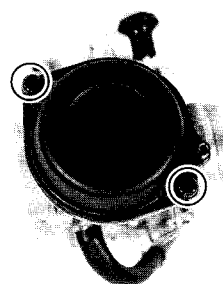
AUSBAU

- Kraftstoffschlauch ① abnehmen.
- Gaszug ② abnehmen.
- Klemmschrauben lockern und Vergaser ausbauen.

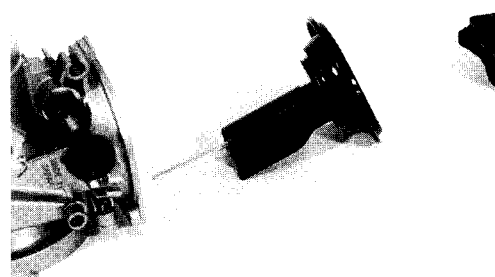


ZERLEGUNG

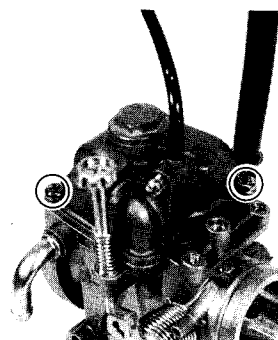
- Oberen Deckel abnehmen.



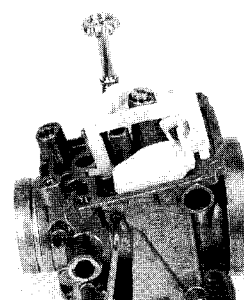
- Membran mit Kolbenventil herausnehmen.



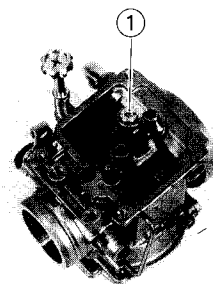
- Schwimmerkammer entfernen.



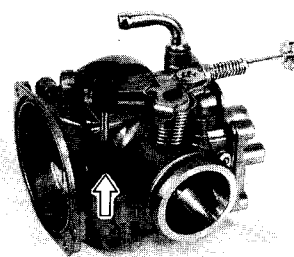
- Schwimmer mit Nadelventil entfernen.



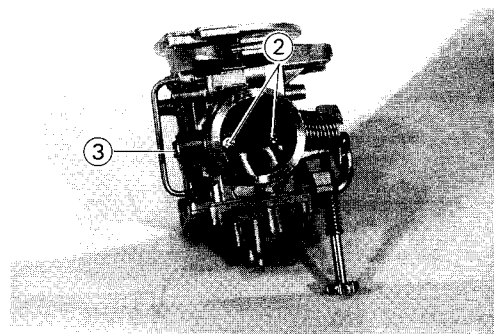
- Hauptdüse ① entfernen.



- Starterkolben herausnehmen.



- Schrauben ② lösen und Gasschieber entfernen.
- E-Ring ③ entfernen und Gasschieberführungsrohr sowie Rückholfeder herausnehmen.



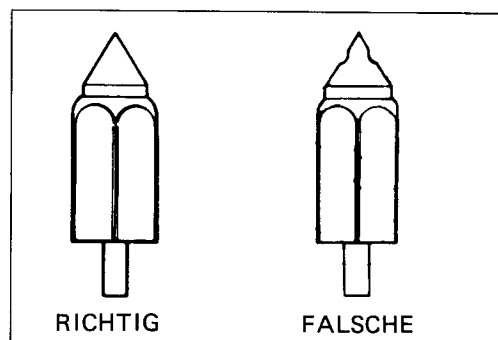
ÜBERPRÜFUNG UND EINSTELLUNG

Folgende Gegenstände auf Beschädigung oder Verstopfung überprüfen.

- | | |
|---------------------------------|---|
| * Leerlaufdüse | * Nadelventil |
| * Hauptdüse | * Starterdüse |
| * Hauptluftdüse | * Dichtung und O-Ring |
| * Leerlauf Luftdüse | * Öldichtung am Gasschieberführungsrohr |
| * Entlüftungsloch der Nadeldüse | * Membran |
| * Schwimmer | * Leerlaufauslaß- und Bypassloch |

ÜBERPRÜFUNG DES NADELVENTILS

Bleiben Fremdkörper zwischen Ventilsitz und Nadel hängen, strömt Benzin weiter und verursacht Überfluten. Sind Sitz und Nadel über das zulässige Maß hinaus abgenutzt, treten ähnliche Störungen auf. Klemmt dagegen die Nadel, fließt kein Benzin in die Schwimmerkammer. Schwimmerkammer und Schwimmerteile mit Benzin reinigen. Bei Abnutzung (siehe Abb.) Nadel samt Ventilsitz erneuern. Kraftstoffkanal der Mischkammer mit Druckluft reinigen.



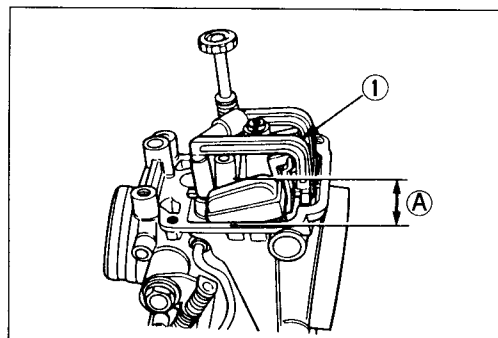
SCHWIMMERHÖHENEINSTELLUNG

Zur Überprüfung der Schwimmerhöhe Vergasergehäuse bei freiem Schwimmerarm auf den Kopf stellen und Höhe ① mit einer Schublehre messen, wenn der Schwimmerarm das Nadelventil gerade berührt.

Um Höhe ① auf diesen Wert zu bringen, Zunge ① ggf. verbiegen.

Schwimmerhöhe ① : $14,6 \pm 1,0$ mm

09900-20102: Schublehre

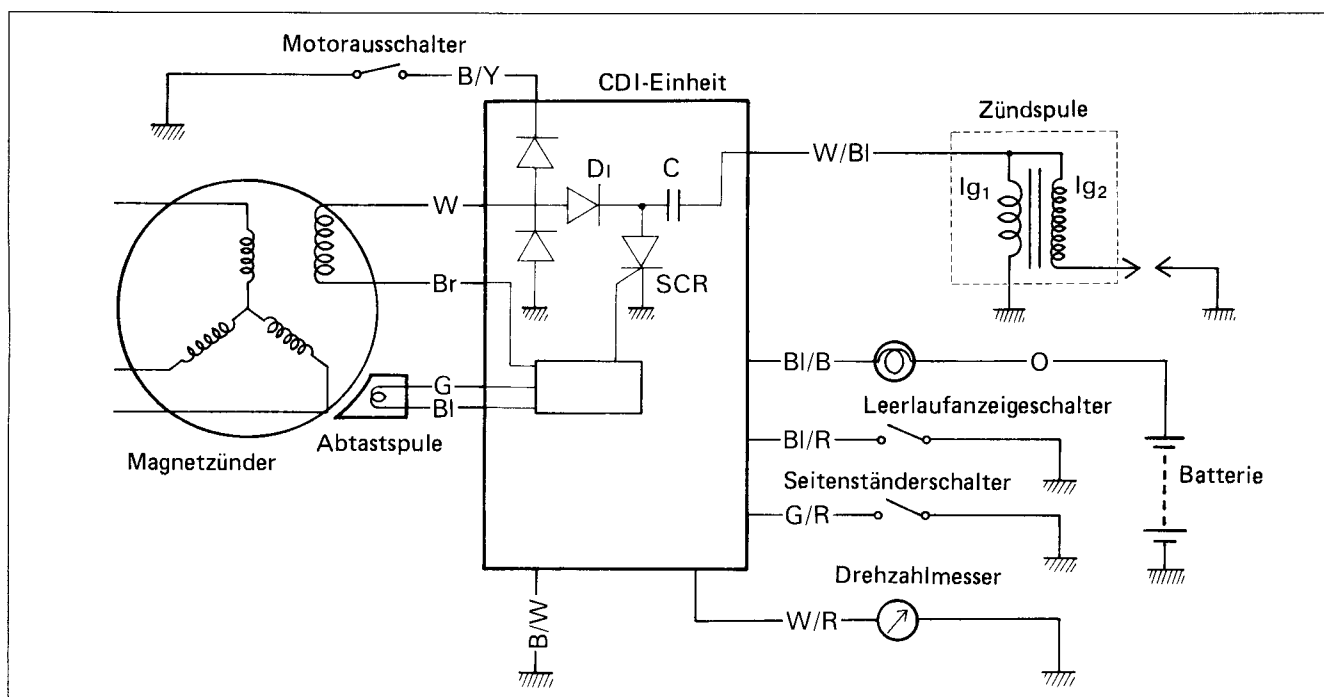


WIEDERZUSAMMENBAU UND EINBAU

Vergaser komplett in umgekehrter Reihenfolge von Ausbau und Zerlegung wiederzusammenbauen und einbauen.

- Nach Einbau des Vergasers folgende Einstellungen vornehmen.
 - * Motorleerlaufdrehzahl Seite 8-14
 - * Gaszugspiel Seite 8-14

ZÜNDANLAGE



BESCHREIBUNG

Der Motor der DR350S ist mit einer neuartigen Zündanlage versehen. Diese neue Anlage vermindert Zündzeitschwankungen noch mehr. Sie hat einen "Zündzeitsteuerkreis", der je nach Motordrehzahl den Zündzeitpunkt genau steuert.

WIRKUNGSWEISE

Bei Drehen des Magnetzünderrotors wird in der Spannungsversorgungsspule ein elektrischer Strom erzeugt. Dieser Strom lädt den Kondensator "C" über Diode "D1". Wenn andererseits der Vorsprung am Rotor an der Abtastspule vorbeistreicht, wird Strom erzeugt. Er fließt zum Zündzeitsteuerkreis und wird in ein Zündsignal umgewandelt. Dieses Signal geht zu "SCR", "SCR" wird angeschaltet und es entsteht der Stromkreis "C" → "SCR" → "Ig1". Da die in Kondensator "C" gespeicherte elektrische Energie sofort entladen wird, wird in der Sekundärwicklung "Ig2" der Zündspule Hochspannung induziert, die einen Funken erzeugt.

Der Zündstromkreis dieses Motorrads ist mit Sicherheitsschaltern versehen.

Der Motor kann daher nur unter den folgenden Voraussetzungen angelassen werden:

Das Getriebe befindet sich in Neutralstellung, oder:

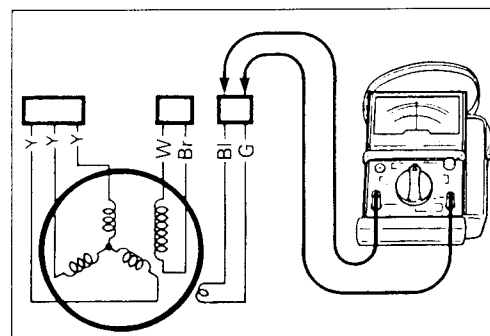
Ein Gang ist eingelegt, die Kupplung ist ausgerückt und der Seitenständer ist ganz hochgeklappt.

ÜBERPRÜFUNG

MAGNETZÜNDERSPULE

- Sitzbank abnehmen.
- Widerstand zwischen den Kabeln folgender Tabelle mit einem Taschenprüfer messen.

09900-25002: Taschenprüfer



Magnetzünderspulenwiderstand

Abtastspule	G – Bl 180 – 270 Ω (Bereich: x 100 Ω)
Spannungsversorgungsspule	W – Br 250 – 370 Ω (Bereich: x 100 Ω)
Ladespule	Y – Y 0,1 – 1,3 Ω (Bereich: x 1 Ω)

DRAHTFARBE

Bl : Blau
 Br : Braun
 G : Grün
 W : Weiß
 Y : Gelb

ZÜNDSPULE

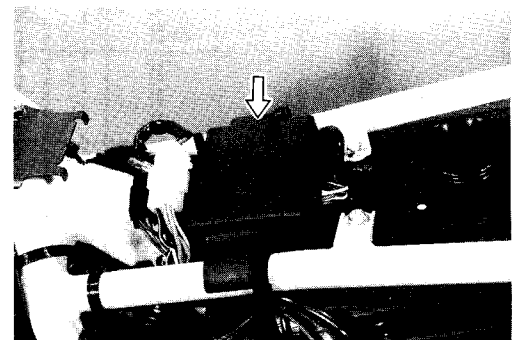
Siehe Seite 5-2.

CDI-EINHEIT

- Sitzbank abnehmen.
- CDI-Einheit ausbauen.

Widerstand zwischen den Kabeln folgender Tabelle mit dem Taschenprüfer messen.

09900-25002: Taschenprüfer



Einheit: ca. k Ω

⊕ -Pol des Prüfers an:											
⊖ -Pol des Prüfers an:	G	Bl	W	W/Bl	B/Y	B/W	Br	Bl/R	Bl/B	G/R	W/R
	G	7–14	13–24	∞	22–54	7–14	12–24	80–180	∞	80–180	16–33
	Bl	7–14	2–5	∞	6–18	0	2–5	56–150	∞	56–150	4–10
	W	64–180	40–120	∞	160–500	48–120	160–360	400–1000	∞	400–1000	17–42
	W/Bl	12–27	2–5	7–20	24–110	2–5	6–18	160–600	∞	160–600	12–35
	B/Y	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞
	B/W	7–14	0	2–5	6–18		1–5	56–150	∞	56–150	4–10
	Br	48–110	32–72	64–180	∞	2–5	32–72	160–500	∞	160–500	56–120
	Bl/R	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞
	Bl/B	∞	∞	∞	∞	∞	∞	2–5		∞	∞
	G/R	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞
	W/R	24–60	8–24	32–180	∞	72–360	11–24	22–60	320–1000	∞	320–1000

ACHTUNG:

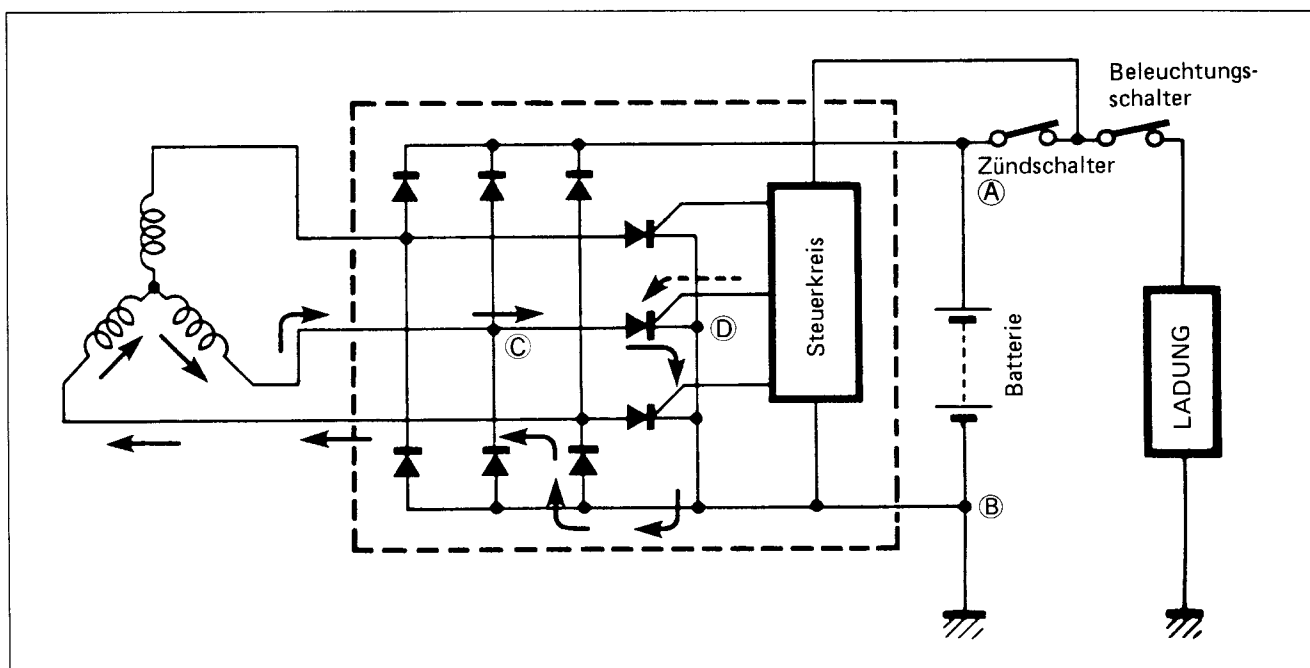
Da diese Einheit mit Kondensatoren, Zenerdioden usw. bestückt ist, weichen die Widerstandswerte bei Verwendung eines anderen Ohmmeters als dem SUZUKI Taschenprüfer ab.

DRAFTFARBE

Bl : Blau
 Br : Braun
 G : Grün
 W : Weiß
 B/W: Schwarz mit weißem Kennfaden
 B/Y: Schwarz mit gelbem Kennfaden
 Bl/B: Blau mit schwarzem Kennfaden
 Bl/R: Blau mit rotem Kennfaden
 G/R: Grün mit rotem Kennfaden
 W/Bl: Weiß mit blauem Kennfaden
 W/R: Weiß mit rotem Kennfaden

Bei erhöhter Drehzahl und verringerter Ladung steigt die Batterieladespannung aufgrund der vom Generator erzeugten Spannung. Die Batterie wird weiter von der erzeugten Spannung geladen, bis die Batteriespannung (Spannung zwischen ① und ②) den vom Steuerkreis im Regler eingestellten Wert erreicht. Dann ergeht ein Signal vom Stromkreis an SCR. Bei SCR an werden ③ und ④ leitend, so daß die Spannung nicht die Batterie lädt, sondern zum Generator zurückfließt.

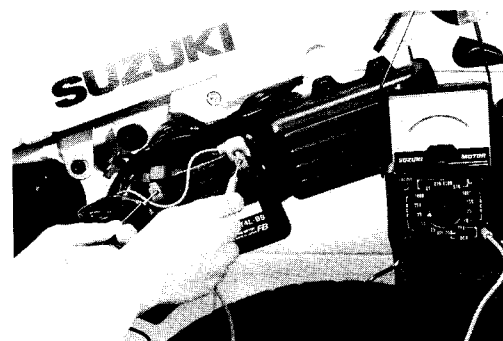
Fällt die Batteriespannung, bleibt das Signal an SCR aus; SCR schaltet aus. Infolge dessen beginnt die erzeugte Spannung die Batterie erneut zu laden. Dadurch daß der Regler diesen Vorgang wiederholt, bleibt die Batteriespannung konstant, was ein Überladen der Batterie verhindert.



ÜBERPRÜFUNG

ÜBERPRÜFUNG DER LADELEISTUNG

- Linke Rahmenverkleidung abnehmen.
- Motor anlassen und mit eingeschaltetem Fernlicht bei 5 000 UPM laufen lassen.
- Gleichspannung zwischen den Batteriepolen \oplus und \ominus mit dem Taschenprüfer messen. Zeigt der Prüfer unter 13,0V oder über 15,5V an, Nullastleistung des Wechselstromgenerators sowie Regler/Gleichrichter überprüfen.

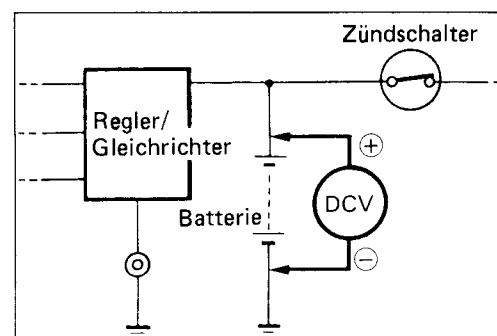


HINWIES:

Batterie zu diesem Test voll laden.

Standardladeleistung: 13,0 – 15,5V (Gleichstrom) bei 5 000 UPM

09900-25002: Taschenprüfer

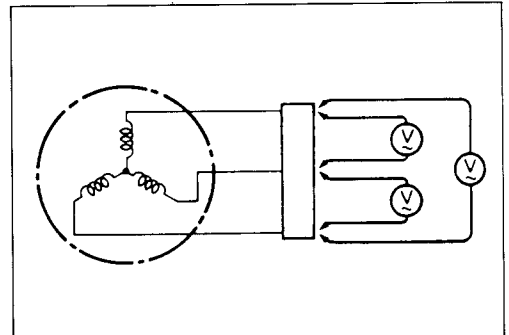
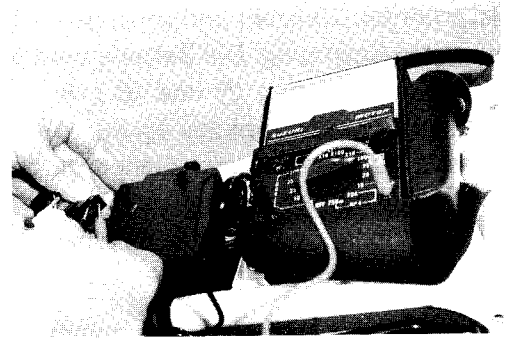


NULLASTLEISTUNG DES WECHSELSTROM-GENERATORS

- Sitzbank abnehmen.
 - Verbindung des Wechselstromgeneratorkabels trennen.
 - Motor anlassen und bei 5 000 UPM laufen lassen.
 - Wechselstromspannung zwischen den drei gelben Kabeln mit dem Taschenprüfer messen.
- Bei einem Wert von unter 65V ist der Wechselstromgenerator defekt.

Standardnullastleistung: Über 65V (Wechselstrom) bei 5 000 UPM

09900-25002: Taschenprüfer



STATORSPULE DES WECHSELSTROMGENERATORS

Durchgang zwischen den Statorkabeln mit Taschenprüfer messen.

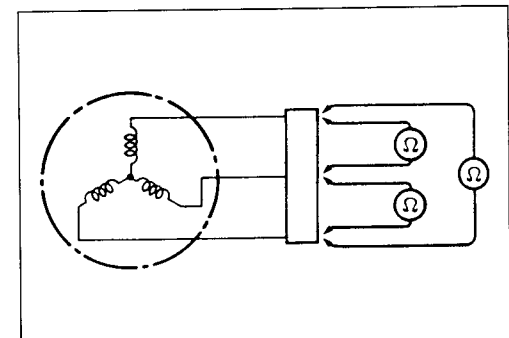
Anch Isolierung des Statorkerns überprüfen.

Standardwiderstand: 0,1 – 1,3 Ω

09900-25002: Taschenprüfer

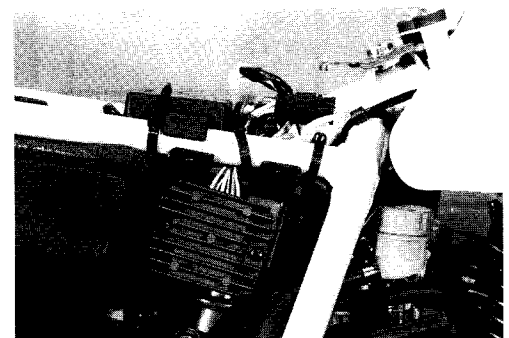
HINWEIS:

Zu diesem Test erübrigt sich ein Ausbau des Wechselstromgenerators.



REGLER/GLEICHRICHTER

- Sitzbank abnehmen.
- Kabel abklemmen.

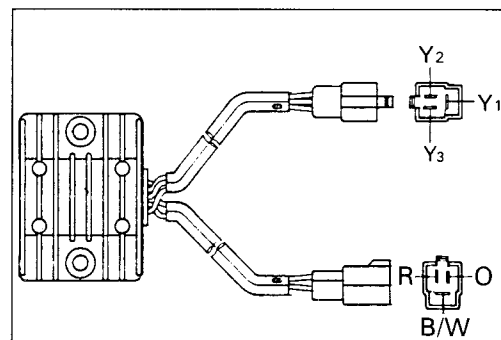


Widerstand zwischen den Kabeln folgender Tabelle mit dem Taschenprüfer (Bereich: $\times 1 \text{ k}\Omega$) messen. Bei falschem Wert Regler/Gleichrichter erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer

Einheit: ca. $\text{k}\Omega$

⊖-Pol des Prüfers an:	⊕-Pol des Prüfers an:					
	Y ₁	Y ₂	Y ₃	R	B/W	O
	Y ₁	∞	∞	1-5	∞	∞
	Y ₂	∞	∞	1-5	∞	∞
	Y ₃	∞	∞	1-5	∞	∞
	R	∞	∞	∞	∞	∞
	B/W	1-5	1-5	4-10	∞	2-8
	O	20-60	20-60	40-100	15-50	∞



DRAHTFARBE

O : Orange

R : Rot

Y : Gelb

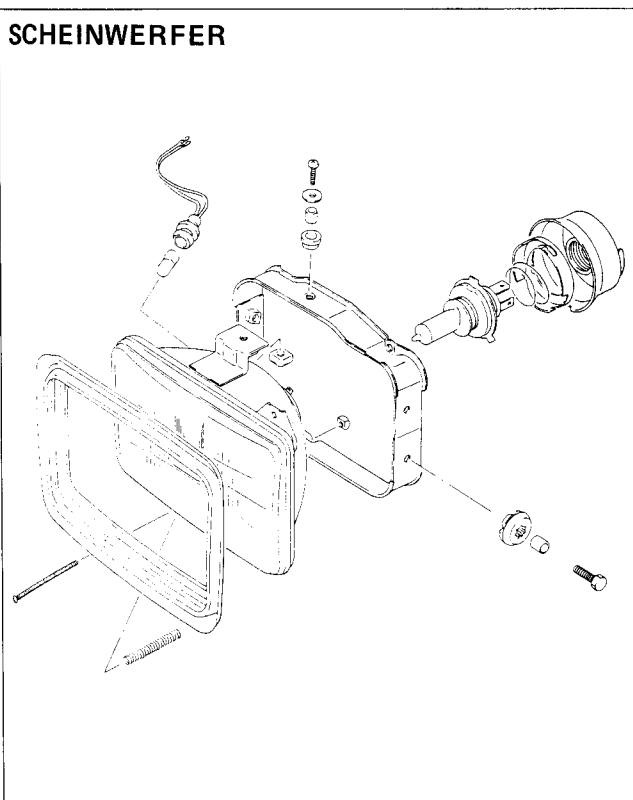
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden

ACHTUNG:

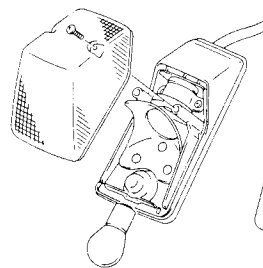
Da diese Regler/Gleichrichter-Einheit mit SCR und Dioden bestückt ist, weichen die Widerstandswerte bei Verwendung eines anderen Ohmmeters als dem SUZUKI Taschenprüfer ab.

LAMPEN

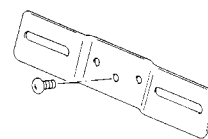
SCHEINWERFER



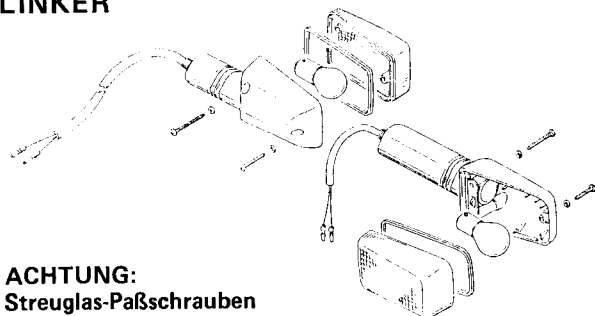
RÜCK/BREMSLICHT



ACHTUNG:
Streuglas-Paßschrauben
nicht überdrehen.

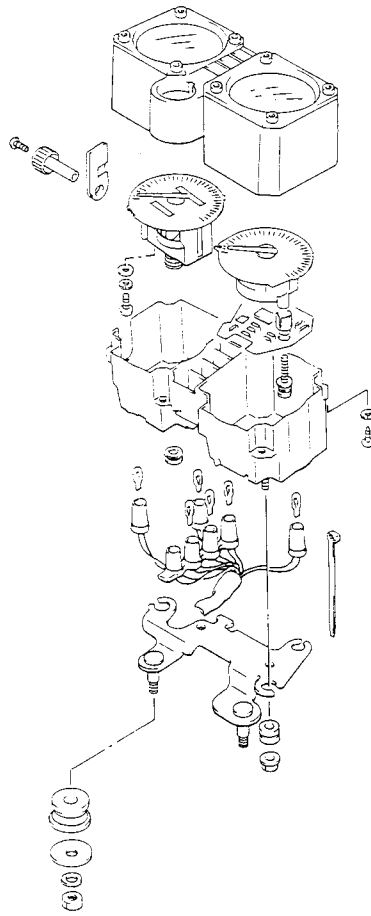


BLINKER



ACHTUNG:
Streuglas-Paßschrauben
nicht überdrehen.

TACHOMETER UND DREHZAHLMESSER



SCHALTER

Jeden Schalter mit dem Taschenprüfer unter Bezugnahme auf Tabelle unten auf Durchgang überprüfen. Bei Unregelmäßigkeiten entsprechende Schaltereinheit erneuern.

09900-25002: Taschenprüfer

ZÜNDSCHALTER

FARBE STELLUNG	B/Y	B/W	R	O	Gr	Br
OFF						
ON						
P						

LICHTSCHALTER

(Modell Kanada und USA)

FARBE STELLUNG	O	Gr	Y/W
ON			

(Sonstige Modelle)

FARBE STELLUNG	O	Gr	Y/W
OFF			
•			
ON			

ABBLENDSCHALTER

FARBE STELLUNG	W	Y	Y/W
HI			
LO			

BLINKERSCHALTER

FARBE STELLUNG	B	Lbl	Lg
R			
•			
L			

HUPENSCHALTER

FARBE STELLUNG	B/Bl	B/W
ON (Gedrückt)		
OFF		

SEITENSTÄNDERSCHALTER

FARBE STELLUNG	G	B/W
ON (Ständer oben)		
OFF (Ständer unten)		

HINWEIS:

Bei Überprüfung des Seitenständerschalters \oplus -Pol des Taschenprüfers mit B/W-Kabel und \ominus -Pol mit G-Kabel verbinden.

MOTORAUSSCHALTER

FARBE STELLUNG	B/Y	B/W
OFF		
RUN		

LEERLAUFANZEIGESCHALTER

FARBE STELLUNG	Bl	Erde
ON (Leerlaufstellung)		
OFF		

VORDERBREMSSCHALTER

STELLUNG \ FARBE	Pol	Pol
ON (Hebel gedrückt)	○	○
OFF		

HINTERBREMSSCHALTER

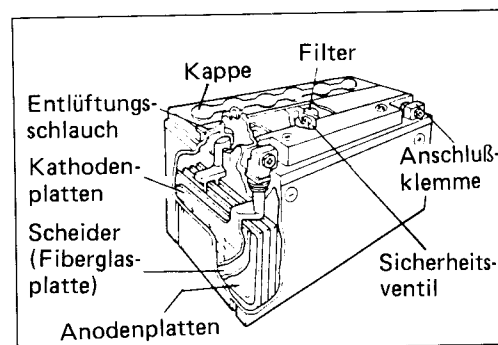
STELLUNG \ FARBE	O	W/B
ON (Pedal gedrückt)	○	○
OFF		

DRAHTFARBE

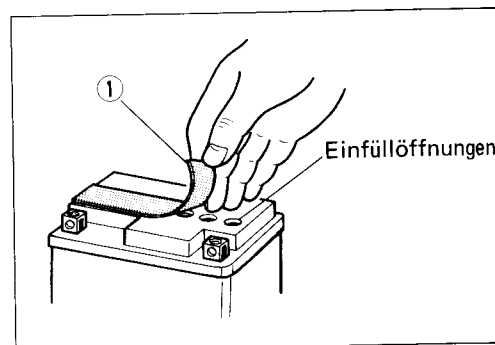
B : Schwarz
 Bl : Blau
 Br : Braun
 G : Grün
 Gr : Grau
 Lbl : Hellblau
 Lg : Hellgrün
 O : Orange
 R : Rot
 W : Weiß
 Y : Gelb
 B/Bl : Schwarz mit blauem Kennfaden
 B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
 B/Y : Schwarz mit gelbem Kennfaden
 W/B : Weiß mit schwarzem Kennfaden
 Y/W : Gelb mit weißem Kennfaden

BATTERIE**TECHNISCHE DATEN**

Typenbezeichnung	YT4L – BS oder FT4L – BS
Kapazität	12V 10,8 kC (3 Ah)/10Std.
Standardsäuredichte	1,320 bei 20°C

**ERSTLADUNG****Einfüllen von Elektrolyt**

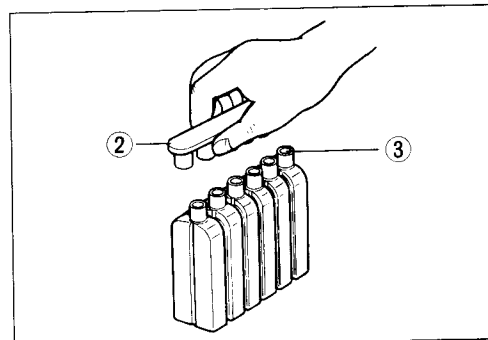
- Aluminiumversiegelung ① über den Einfüllöffnungen der Batterie entfernen.



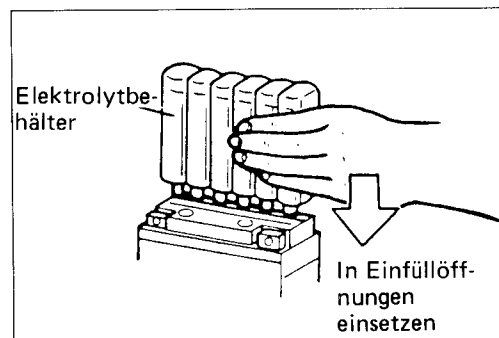
- Kappe ② entfernen.

HINWEIS:

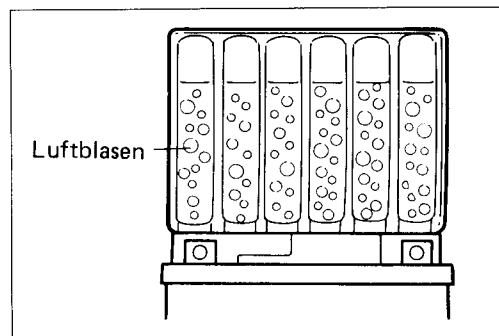
- Nach Einfüllen des Elektrolyts die entfernte Kappe ② als Verschlusskappe für die Einfüllöffnungen der Batterie verwenden.
- Versiegelungen ③ des Elektrolytbehälters nicht entfernen oder durchbohren.



- Ausgußöffnungen des Elektrolytbehälters in die Einfüllöffnungen der Batterie einführen und Behälter festhalten, damit er nicht herunterfällt. Keine Flüssigkeit verschütten.



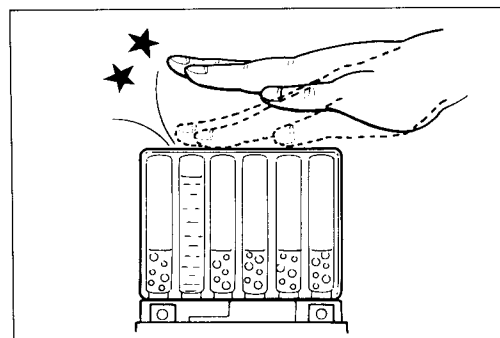
- In jedem Elektrolytbehälter müssen Luftblasen aufsteigen. Dann Behälter gut 20 Minuten so lassen.



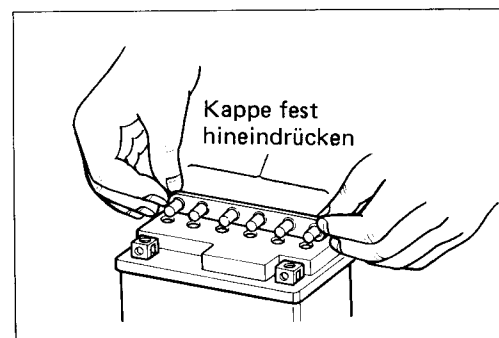
HINWEIS:

Steigen von einer Einfüllöffnung keine Luftblasen auf, Boden zwei- oder dreimal antippen.

Behälter nicht von der Batterie nehmen.



- Nach vollständigem Einfüllen des Elektrolyts in die Batterie Elektrolytbehälter von der Batterie nehmen. Etwa 20 Minuten warten.
- Kappe in die Einfüllöffnungen einführen und fest hineindrücken, so daß ihre Oberfläche nicht über die Oberkante der Batterieoberseite hinausragt.



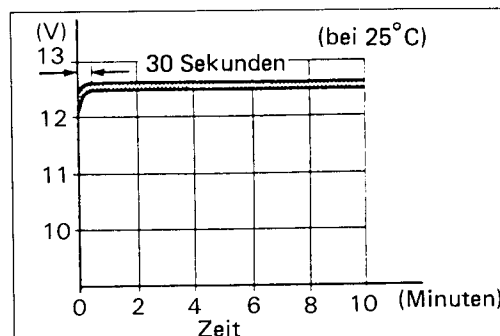
ACHTUNG:

- * Stets nur die vorgeschriebene Batterie nehmen.
- * Kappe auf einmal einsetzen; Kappe nicht wieder abnehmen.

- Batteriespannung mit SUZUKI Taschenprüfer messen. Der Prüfer sollte mehr als 12,5V (Gleichstrom) anzeigen (siehe Abb.). Liegt die Batteriespannung unter dem vorgeschriebenen Wert, Batterie mit einem Ladegerät laden. (Nachladen siehe Seite 8-33.)

HINWEIS:

Erstladung einer neuen Batterie empfiehlt sich zwei Jahre nach Herstellungsdatum.



WARTUNG

Oberfläche des Batteriebehälters ansehen. Bei Anzeichen auf Rißbildung bzw. Auslaufen von Elektrolyt an der Seite Batterie erneuern. Bei Rost bzw. einer weißen Säuresubstanz an den Anschlußklemmen Pole mit Schmirgelpapier abschleifen.

NACHLADEN

- Batteriespannung mit einem Taschenprüfer messen. Liegt der Wert unter 12,0V (Gleichstrom), Batterie mit einem Ladegerät nachladen.

ACHTUNG:

Batterie zum Nachladen aus dem Motorrad ausbauen.

HINWEIS:

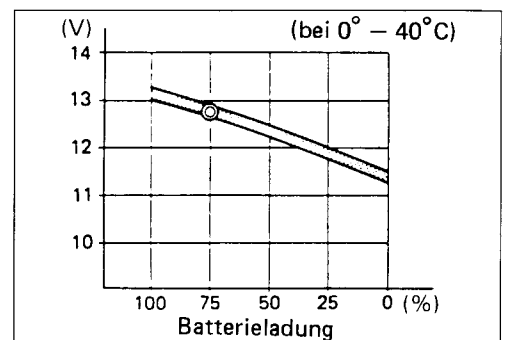
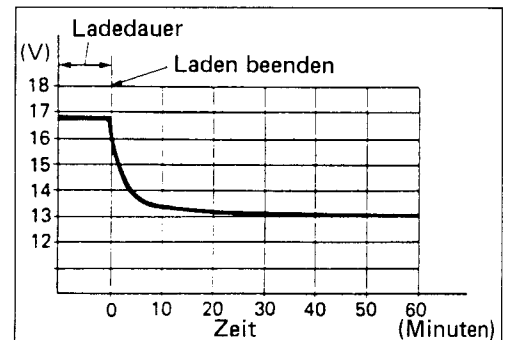
Beim Nachladen Kappe auf der Batterie nicht abnehmen.

Ladezeit: 4A eine halbe Stunde oder 0,4A fünf Stunden

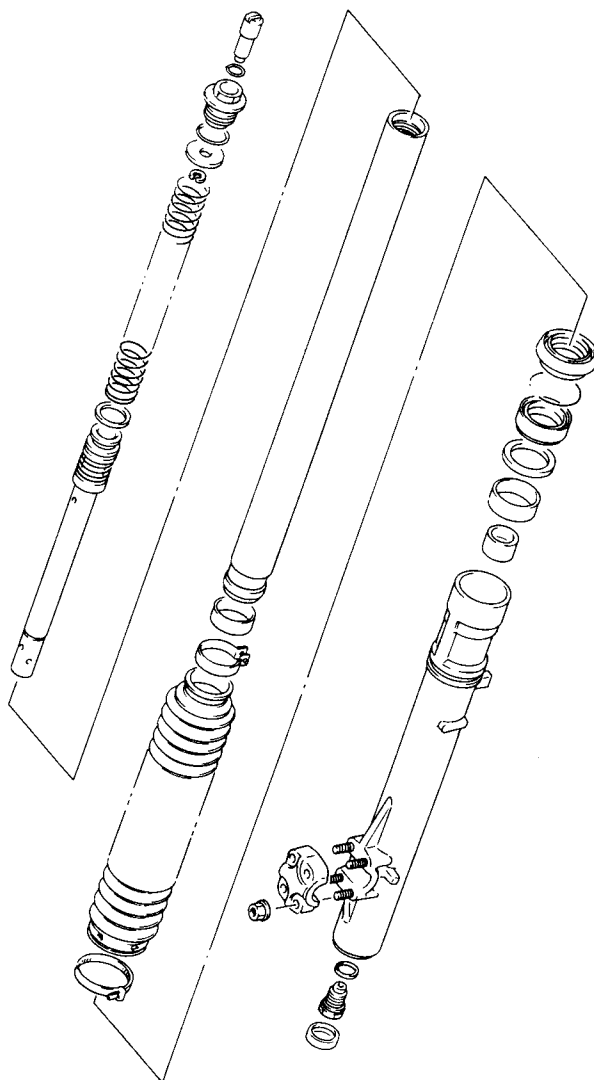
ACHTUNG:

Ladestrom darf nie 4A überschreiten.

- Nach dem Nachladen mehr als 30 Minuten warten und Batteriespannung mit einem Taschenprüfer messen.
- Liegt die Batteriespannung unter 12,5V, Batterie erneut nachladen.
- Liegt die Batteriespannung auch nach dem Nachladen unter 12,5V, Batterie erneuern.
- Wird eine Batterie lange Zeit nicht benutzt, entlädt sie sich. Wird das Motorrad mehr als 1 Monat nicht benutzt (besonders in der kalten Jahreszeit), Batterie mindestens einmal im Monat nachladen.



TELESKOPGABEL



Gabelfeder

Verschleissgrenze: 602 mm

Gabelöltyp: Gabelöl # 10

Gabelölfüllmenge: 544 ml

Standardgabelölstand: 170 mm

STANDARDEINSTELLUNG DER RADAUFHÄNGUNG

VORNE		HINTEN	
Federvorlast- einsteller	Dämpfungs- einsteller	Eingestellte Federlänge	Dämpfungs- einsteller
3	Max. – 7	272,8 mm	Max. – 1,5

STÖRUNGSBESEITIGUNG

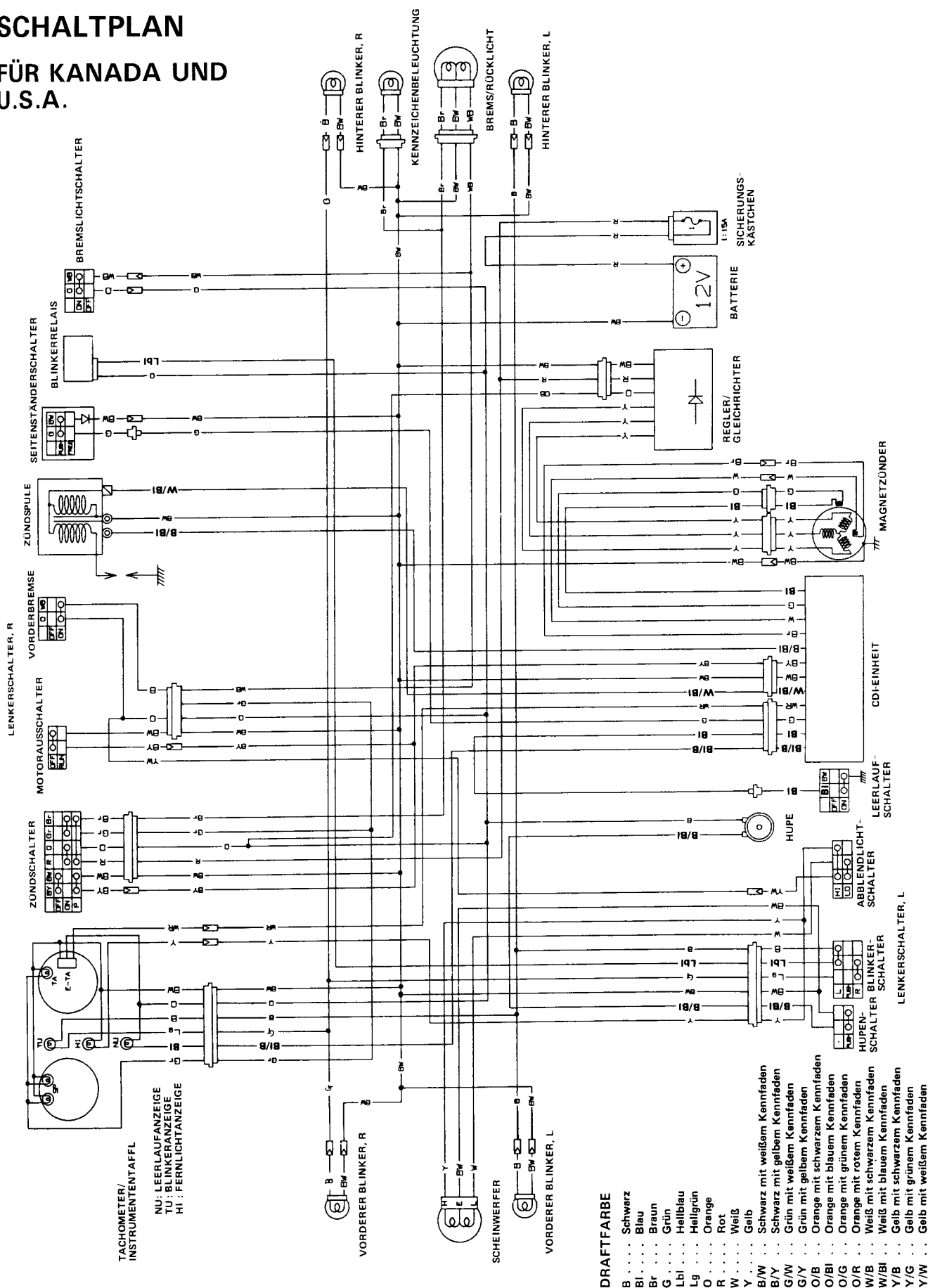
ELEKTRISCHE ANLAGE

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Lichtmaschine lädt nicht.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kabel unterbrochen oder kurzgeschlossen bzw. Anschlüsse lose. 2. Generatorwicklungen kurzgeschlossen, geerdet oder unterbrochen. 3. Regler/Gleichrichter kurzgeschlossen oder beschädigt. 	Reparieren, erneuern oder nachziehen. Erneuern. Erneuern.
Lichtmaschine lädt, aber unter Sollwert.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kabel kurzgeschlossen oder unterbrochen bzw. Anschlüsse lose. 2. Statorwicklungen der Lichtmaschine geerdet oder unterbrochen. 3. Regler/Gleichrichter defekt. 4. Batterie defekt. 	Reparieren oder nachziehen. Erneuern. Erneuern. Erneuern.
Lichtmaschine überlädt.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Batterie intern kurzgeschlossen. 2. Widerstand im Regler/Gleichrichter beschädigt oder defekt. 3. Regler/Gleichrichter schlecht geerdet. 	Batterie erneuern. Erneuern. Erdanschluß reinigen und festziehen.
Laden ungleichmäßig.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kabelisolierung durch Vibrationen durchgescheuert; daher gelegentlich Kurzschluß. 2. Lichtmaschine intern kurzgeschlossen. 3. Regler/Gleichrichter defekt. 	Reparieren oder erneuern. Erneuern. Erneuern.

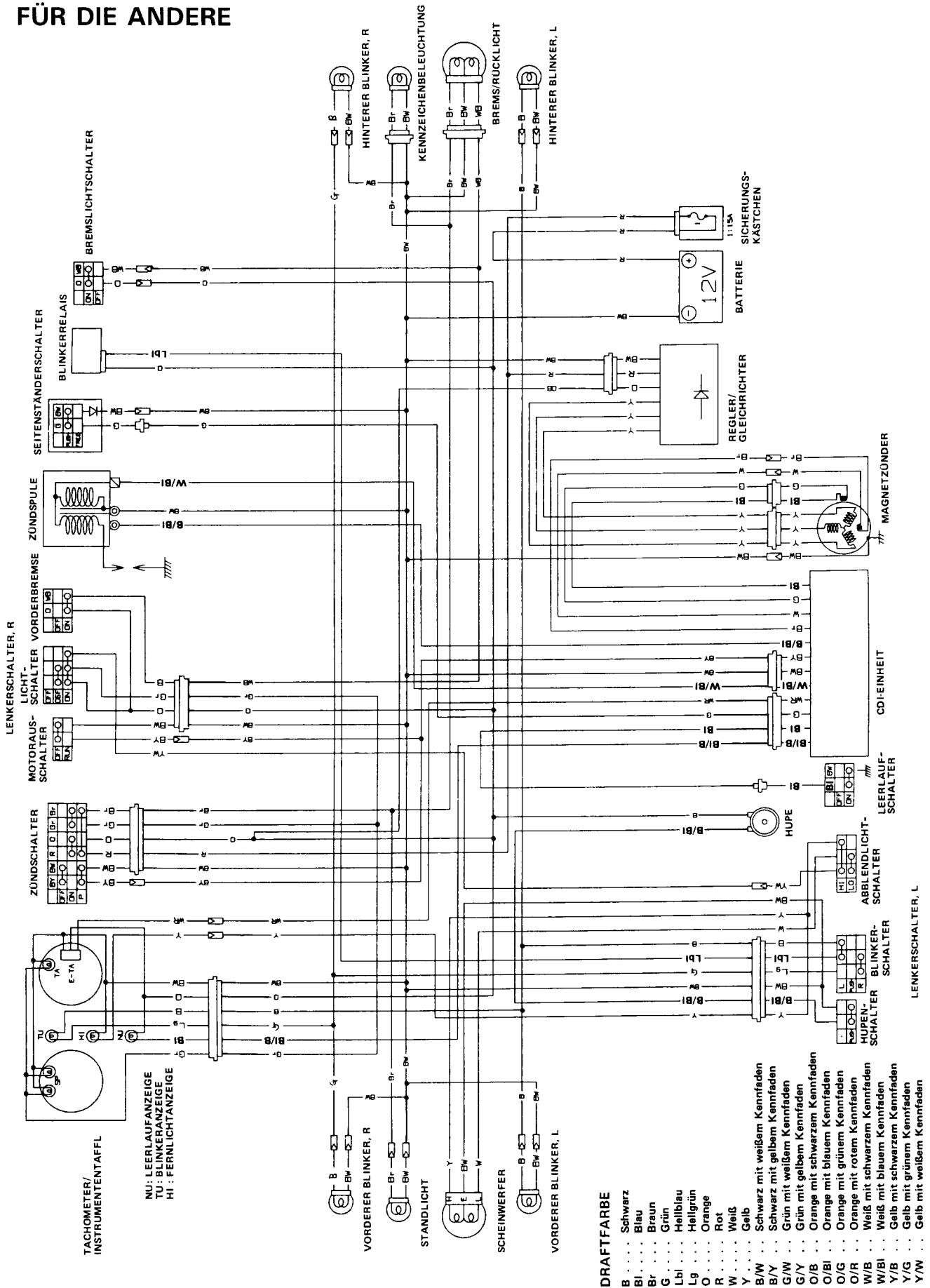
BATTERIE

Störung	Symptom und mögliche Ursachen	Beseitigung
Batterie wird schnell leer.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ladevorgang falsche. 2. Akkumulatorplatten haben wegen Überladung viel ihres aktiven Materials verloren. 3. Kurzschluß in der Batterie wegen übermäßiger Ansammlung von Ablagerungen infolge eines falschen Elektrolyts. 4. Batterie ist zu alt. 	Lichtmaschinen-, Regler-/Gleichrichter- und Schaltungsanschlüsse überprüfen. Zur Herstellung des normalen Ladevorgangs erforderliche Korrekturen vornehmen. Batterie erneuern und Ladesystem korrigieren. Batterie erneuern. Batterie erneuern.
Batteriepolartität vertauscht.	Batterie wurde verkehrt herum an das System angeschlossen, so daß sie in umgekehrter Richtung geladen wird.	Batterie erneuern und Batterie richtig anschließen.
Batterie entlädt sich zu schnell.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Batteriebehälter oben und seitlich verschmutzt. 2. Batterie ist zu alt. 	Reinigen. Erneuern.

SCHALTPLAN FÜR KANADA UND U.S.A.

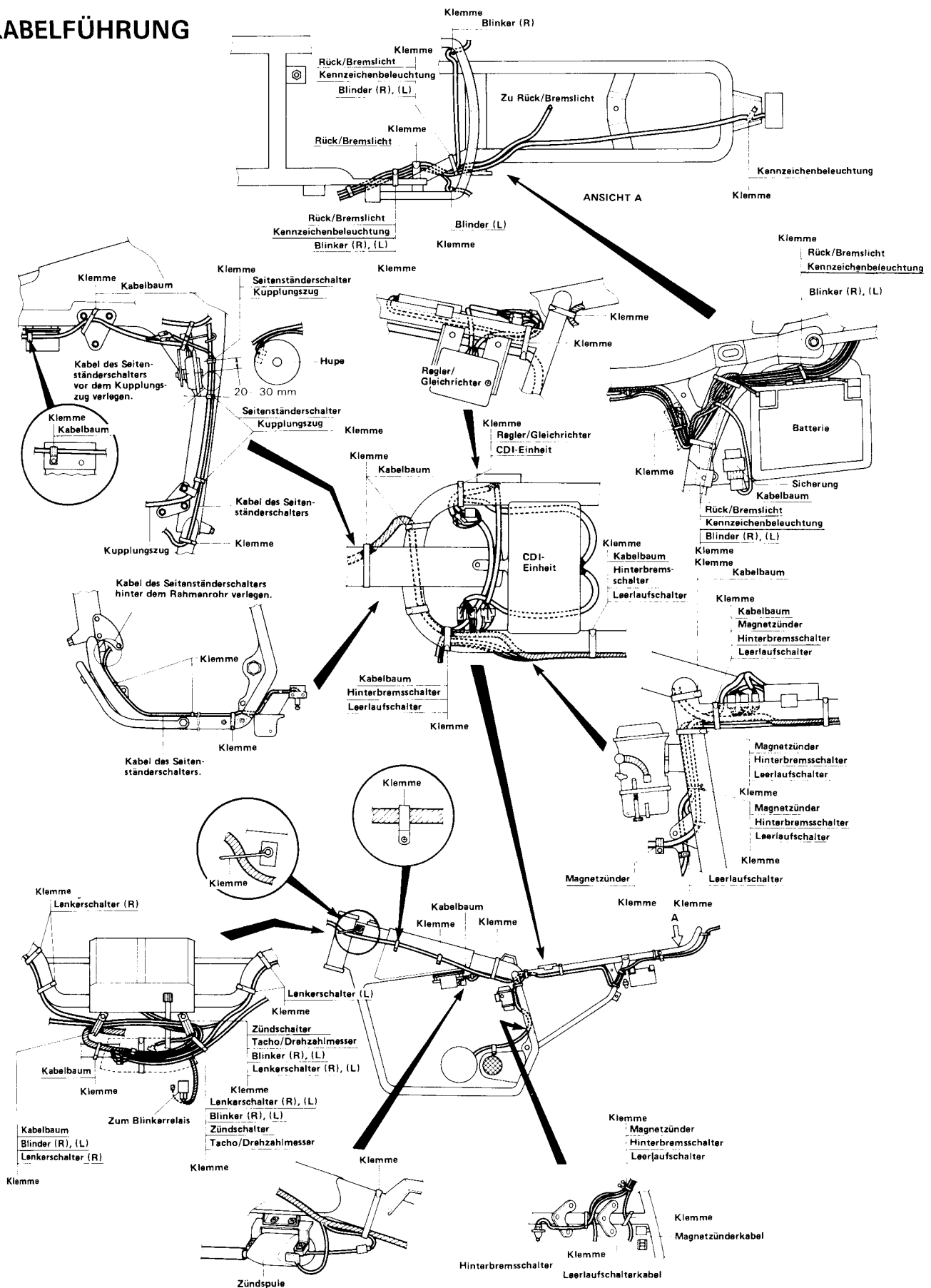


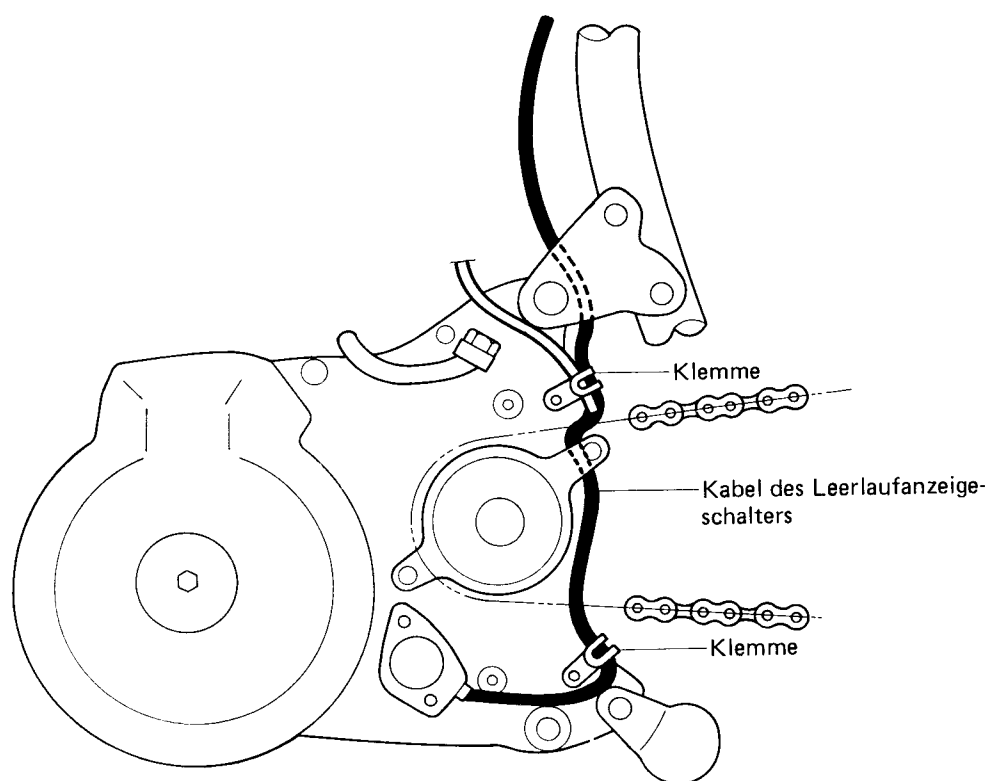
FÜR DIE ANDERE



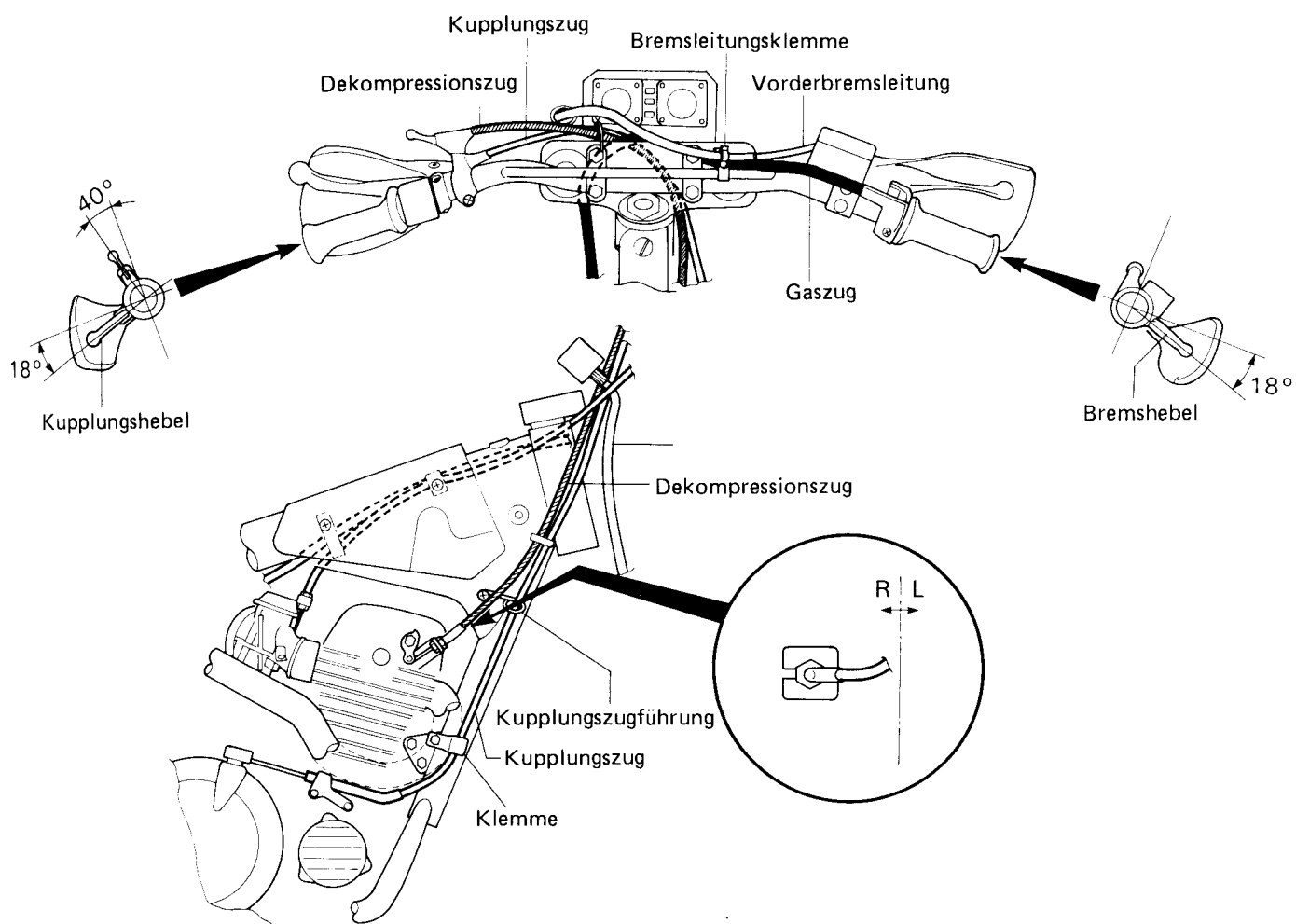
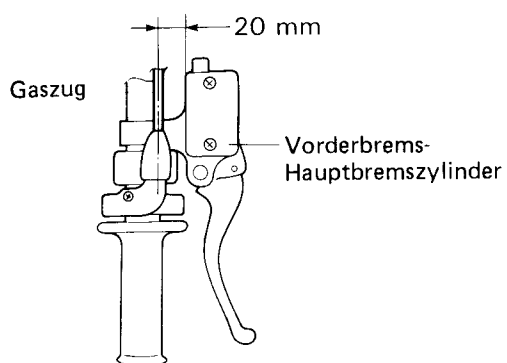
KABEL-, SEILZUG- UND LEITUNGSFÜHRUNG

KABELFÜHRUNG

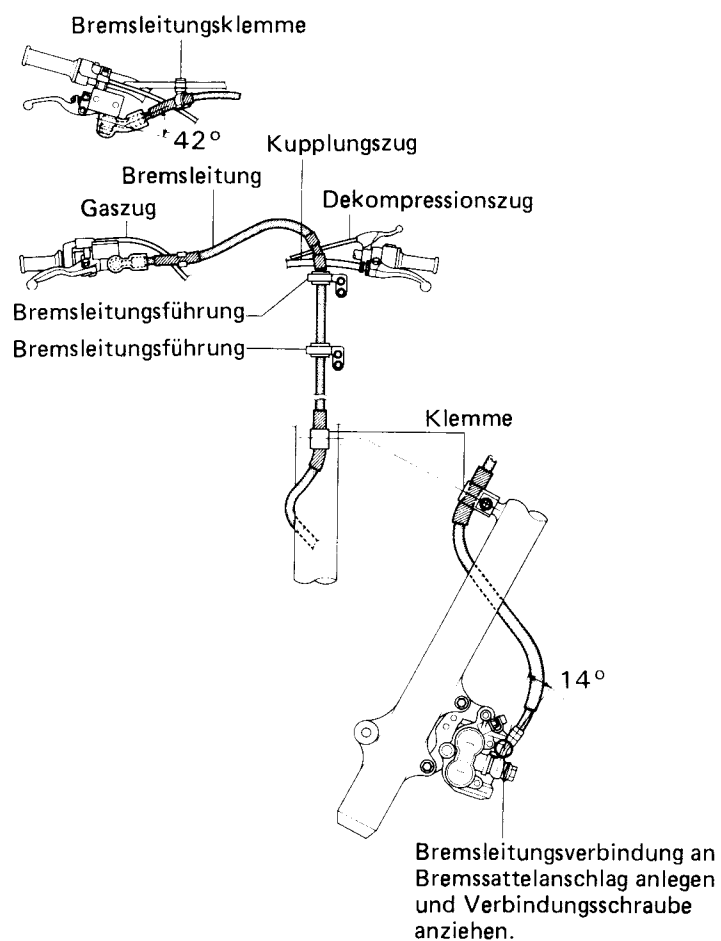
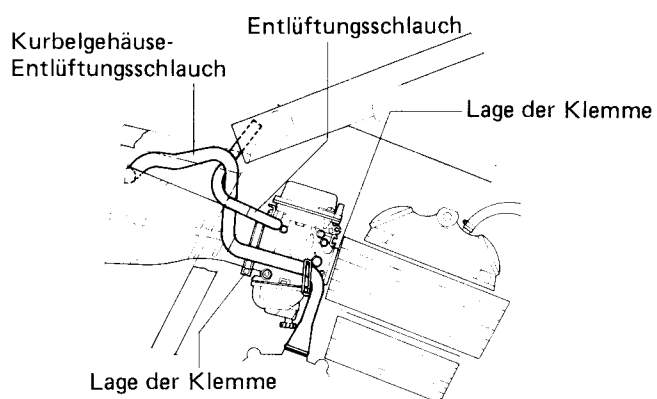




SEILZUGFÜHRUNG



LEITUNGSFÜHRUNG



NUR FÜR SCHWEIZ

