

DR350SER (94er MODELL)

VORWORT

Dieser Abschnitt beschreibt Wartungsdaten und -maßnahmen, die von denen für DR350R/SR/SHR (Modell '94) abweichen.

HINWEIS:

- Unterschiede zwischen DR350R/SR/SHR und DR350SER hinsichtlich Technische Daten und Wartungsdaten sind mit einem Sternchen (*) deutlich gekennzeichnet.
- Einzelheiten, die in diesem Abschnitt nicht aufgeführt sind, siehe Abschnitt 1 bis 14.

INHALT

TECHNISCHE DATEN	15- 1
WARTUNGSDATEN	15- 3
DREHMOMENT	15- 9
ZEITPLAN FÜR REGELMÄSSIGE WARTUNG	15-10
ANLASSERKUPPLUNG	15-11
GETRIEBE	15-14
ZÜND- UND ANLASSERSYSTEM	15-15
LICHTMASCHINE	15-16
CDI-EINHEIT	15-17
ANLASSER	15-18
ANLASSERRELAIS UND SEITENSTÄNDER-/ZÜNDSPERRENRELAIS	15-21
BATTERIE	15-22
FEDERBEIN	15-23
SCHALTPLAN	15-24
KABELFÜHRUNG	15-26
SEILZUGFÜHRUNG	15-28

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN UND LEERGEWICHT

Gesamtlänge	2 335 mm ... Für Deutschland und Schweiz
	* 2 235 mm ... Sonstige
Gesamtbreite	885 mm
Gesamthöhe	1 245 mm
Radstand	* 1 440 mm
Bodenfreiheit	290 mm
Sitzhöhe	* 890 mm
Leergewicht	* 130 kg

MOTOR

Typ	4-Takt-Motor, luftgekühlt mit SACS, OHC
Ventilspiel	EIN: 0,05—0,10 mm AUS: 0,17—0,22 mm
Anzahl der Zylinder . .	1
Bohrung	79,0 mm
Hub	71,2 mm
Hubraum	348 cm ³
Kompressionsver- hältnis	9,5 : 1
Vergaser	BST33SS (1)
Luftfilter	Polyurethan- Schaumeinsatz
Anlasser	* Elektrisch
Schmiersystem	Trockensumpf

GETRIEBE

Kupplung	Mehrscheiben- Ölbadekupplung
Getriebe	6-Gang- Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 5 aufwärts
Primäruntersetzung . .	3,200 (64/20)
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)
Enduntersetzung	2,733 (41/15)
Antriebskette	RK520SO oder DID, 520VC5, 108 Glieder

ELEKTRISCHE ANLAGE

Zündung	Elektronisches Zündsystem
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM
Zündkerze	NGK CR9EK oder NIPPONDENSO U27ETR
Batterie	* 12V 21,6 kC (6 Ah)/ 10 Std.
Lichtmaschine	Drehstromlicht- maschine
Sicherung	15A
Scheinwerfer	12V 60/55W
Standlicht	12V 4W
Blinker	12V 21W
Rück/Bremslicht	12V 5/21W
Kennzeichen- beleuchtung	12V 5W
Tachometer- beleuchtung	12V 1,7W (x 2 Stücke)
Drehzahlmesser- beleuchtung	12V 3W
Leerlaufanzeige- lämpchen	12V 1,7W
Fernlichtanzeige- lämpchen	12V 1,7W
Blinkeranzeige- lämpchen	12V 1,7W

FAHRGESTELL

Vorderradaufhängung .	Teleskopgabel, Schraubenfeder, öl- gedämpft; Federvor- spannung voll einstellbar, Kompres- sionsdämpfungskraft 8fach einstellbar
Hinterradaufhängung .	Schwingarm-System (Hinterradaufhän- gung), Schraubenfe- der, gas/ölgedämpft, Federvorlast voll ein- stellbar, Druck- dämpfung voll ein- stellbar

Vorderradaufhängung-	
hub	280 mm
Hinterradfederweg . . .	* 255 mm
Nachlaufwinkel	62° 30'
Nachlaufbetrag	115 mm
Lenkungswinkel	45° (rechts und links)
Wendekreis	2,3 m
Vorderradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Hinterradbremse	Hydraulisch betätigte Scheibenbremse
Vorderreifengröße	80/100-21 51P
Hinterreifengröße	110/90-18 61P

FÜLLMENGEN

Kraftstofftank	
einschl. Reserve	9,0 L
	8,0 L ... Nur für Kalifornien (USA)
Reserve	2,0 L
Motoröl, Ölwechsel . .	1 700 ml
Filterwechsel . .	1 900 ml
Überholung . . .	2 100 ml
Teleskopgabelöl	569 ml

Technische Änderungen vorbehalten.
 Die mit einem Sternchen (*) bezeichneten Werte
 gelten nur für das Modell DR350SER.

WARTUNGSDATEN**VENTIL + FÜHRUNG**

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Ventildurchmesser	EIN	30,6	—
	AUS	27,0	—
Ventilspiel (kalt)	EIN	0,05–0,10	—
	AUS	0,17–0,22	—
Abstand Ventilfehrung/Ventilschaft	EIN	0,010–0,037	—
	AUS	0,030–0,057	—
Verbiegung des Ventilschafts	EIN & AUS	—	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	33,450–33,490	33,150
	AUS	33,520–33,560	33,220
Nockenlaufflächenspiel	rechts	0,032–0,066	0,150
	links	0,028–0,059	0,150
Laufflächenpfannen Innendurchmesser	rechts	22,012–22,025	—
	links	17,512–17,525	—
Lauffläche Außendurchmesser	rechts	21,959–21,980	—
	links	17,466–17,484	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Kipphebel innendurchmesser	EIN & AUS	12,000–12,018	—
Kipphebelwelle Außendurchmesser	EIN & AUS	11,973–11,984	—
Zylinderkopfverzug	—		0,05
Zylinderkopfhäubenverzug	—		0,05
Dekompressionshebelspiel	0–2		—

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	—
Kolbenringbohrung	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			—
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		3,200 (64/20)		—
Enduntersetzung		2,733 (41/15)		—
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	D.I.D. 520VC5 RK520SO	—
		Glieder	108	—
		Länge über 20 Abstände	—	319,4
Kettendurchhang		25—40		—

VERGASER

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-04, 21, 34, 94	E-03	E-33
Vergasertyp	BST33SS	←	←
Bohrung	33 mm	←	←
Kenn-Nr.	*14EK	*14EP	*14ES
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 UPM	←	←
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	# 135	# 127,5	←
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,6 mm	←	←
Düsennadel (J.N.)	5CD56 (3)	5CD16	←
Nadeldüse (N.J.)	O-3	□-6	←
Drosselventil (Th.V.)	# 115	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	# 42,5	# 37,5	←
Bypass (B.P.)	0,8, 0,8, 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß (P.O.)	0,8 mm	1,0 mm	←
Ventilsitz (V.S.)	1,5 mm	←	←
Anlasserdüse (G.S.)	* # 35	←	←
Leerlauf Luftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG (1 1/8 Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG	←
Leerlauf Luftdüse (P.A.J.)	1,3 mm	←	←
Gaszugspiel (Zugseilzug)	0,5—1,0 mm	←	←

Die mit einem Sternchen (*) bezeichneten Werte gelten nur für das Modell DR350SER.

E-03 USA (außer Kalifornien) E-04 Frankreich E-21 Belgien

E-33 Kalifornien E-34 Italien E-94 Barbados

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		
	E-22	E-28	E-18
Vergasertyp	BST33SS	←	←
Bohrung	33 mm	←	←
Kenn-Nr.	*14EM	*14ER	*14EL
Leerlaufdrehzahl	1 500 ± 100 UPM	←	1 400 ± 50 UPM
Schwimmerhöhe	14,6 ± 1,0 mm	←	←
Hauptdüse (M.J.)	# 127,5	←	# 132,5
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,6 mm	←	←
Düsenadel (J.N.)	5CD56 (4)	←	←
Nadeldüse (N.J.)	O-5	←	O-7
Drosselventil (Th.V.)	# 115	←	←
Leerlaufdüse (P.J.)	# 37,5	←	←
Bypass (B.P.)	0,8 0,8 0,8 mm	←	←
Leerlaufauslaß (P.O.)	0,8 mm	←	0,9 mm
Ventilsitz (V.S.)	1,5 mm	←	←
Anlasserdüse (G.S.)	# 35	←	←
Leerlauf Luftschraube (P.S.)	VOREINSTELLUNG (1 1/8 Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (1 3/4 Umdrehungen heraus)	VOREINSTELLUNG (2 Umdrehungen heraus)
Leerlauf luftdüse (P.A.J.)	1,2 mm	←	1,3 mm
Gaszugspiel	0,5 – 1,0 mm	←	←

ELEKTRISCHE ANLAGE

Einheit: mm

GEGENSTAND	SPEZIFIKATION		BEMERKUNG
Zündzeitpunkt	30° vor OT über 4 300 UPM		
Zündkerze	Typ	ND.: U27ETR N.G.K.: CR9EK	
	Elektrodenabstand	0,6 – 0,7	
Funkenleistung	Über 8 bei 1 atü		
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1 – 1,0 Ω	Pol – Erde
	Sekundär	12 – 22 kΩ	Kerzenkappe – Pol
Magnetzünderspulenwiderstand	Beleuchtung	0,1 – 1,5 Ω	Gelb – Gelb
	Spannungsversorgung	350 – 650 Ω	Weiß – Braun
	Erregerspule Nr.1	350 – 700 Ω	Grün – Blau
	Erregerspule Nr.2	350 – 700 Ω	Gelb – Grau
Lichtmaschinen-Nulllastspannung (bei kaltem Motor)	Mehr als 60V Wechselstrom bei 5 000 UPM		Gelb – Gelb
Regelspannung	13,0 – 15,5V bei 5 000 UPM		
Maximale Magnetzündenerleistung	Ca. 125W bei 5 000 UPM		
Anlasser	Bürstenlänge	*Grenzwert: 6	
	Kommutator – Glimmertiefe	*Grenzwert: 0,2	
Widerstandswert des Anlasserrelais	*3 – 7 Ω		

Die mit einem Sternchen (*) bezeichneten Werte gelten nur für das Modell DR350SER.

E-18 Schweiz E-22 Deutschland E-28 Kanada

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	BEMERKUNG
Batterie	Typenbezeichnung	*YTX7L-BS	
	Kapazität	*12V 21,6 kC (6 Ah)/10 Std.	
	Säuredichte	1,320 bei 20°C	
Sicherung		*20 A	

WATTVERBRAUCH

Einheit: W

GEGENSTAND		SPEZIFIKATION	
		E-03, 33	Sonstige
Scheinwerfer	Fernlicht	60	←
	Abblendlicht	55	←
Standlicht			4
Rück/Bremslicht		5/21	←
Blinker		21	←
Drehzahlmesserbeleuchtung		3	←
Tachometerbeleuchtung		1,7 x 2	←
Blinkeranzeigelämpchen		1,7	←
Fernlichtanzeigelämpchen		1,7	←
Leerlaufanzeigelämpchen		1,7	←
Kennzeichenbeleuchtung		5	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD		VERSCHLEISS- GRENZE
Bremshebelspiel	0,1 – 0,3		—
Hinterbremspedalhöhe	5		—
Bremssscheibenstärke	Vorne	3,5 ± 0,2	3,0
	Hinten	4,0 ± 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 Dunlop D601J (E-03,28,33) Dunlop K560J (Sonstige)	—
	Hinten	110/90-18 61P Dunlop D601 (E-03,28,33) Dunlop K560J (Sonstige)	—
Reifenprofiltiefe	Vorne	—	3,0
	Hinten	—	3,0

RADAUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE	BEMERKUNG
Teleskopgabelhub	280	—	
Freie Länge der Teleskopgabelfeder	—	602	
Teleskopgabelölstand	152	—	
Stoßdämpfergasdruck	1 000 kPa (10 kg/cm ²)	—	
Eingestellte Federlänge des Federbeins	*253,4	—	
Hinterradfederweg	*255	—	
Schwingenachsschlag	—	0,3	

REIFENDRUCK

REIFENDRUCK 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 von mindestens 87 Oktan (MOZ) bzw. 91 Oktan (ROZ) oder höher nehmen.		E-28
	Benzin mit 85—95 Oktan oder mehr verwenden. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin.		Sonstige Modelle
Kraftstofftank einschl. Reserve	9,0 L		
	2,0 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)	569 ml		
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		

Die mit einem Sternchen (*) bezeichneten Werte gelten nur für das Modell DR350SER.

DREHMOMENT**MOTOR**

GEGENSTAND	N·m	kg·m
Schraube an Zylinderkopfhaube	10	1,0
Schraube am Nockenwellenkettensrad	15	1,5
Zylinderkopfschraube	38	3,8
Zylinderkopfmutter	25	2,5
Zylindersockelmutter	25	2,5
Schraube an Kipphebelwelle	28	2,8
Schraube an Ausgleicherwelle	50	5,0
Mutter am Primärantriebsrad	70	7,0
Mutter am Magnetzünderrotor	130	13,0
Schraube der Anlasserkupplung	* 26	* 2,6
Mutter am Kupplungskorb	50	5,0
Schaltarmanschlag	19	1,9
Schraube am Schalnockenabtriebsrad	10	1,0
Befestigungsschraube des Steuerkettenspanners	Rechts	10
	Links	11
Schraube an Federhalterung des Steuerkettenspanners	8	0,8
Motorölablaßschraube (am Kurbelgehäuse)	21	2,1
Motorölablaßschraube (am Rahmen)	18	1,8
Kurbelgehäuseschraube	11	1,1
Ölleitungsverbindungsschraube	21	2,1
Ölkanalschraube	23	2,3
Ölsieb	28	2,8
Ölschlauchverbindungsschraube	28	2,8
Schraube am Ölstandmesser	10	1,0
Ölschlauchschrabe (am Kurbelgehäuse)	10	1,0
Ölschlauchschrabe (am Zylinderkopf)	23	2,3
Ölschlauchklemmschraube	1,8	0,18
Schraube am OT	23	2,3
Motorbefestigungsschraube und -mutter	66	6,6
	41	4,1
	23	2,3
Schraube am Auspuffrohr	23	2,3
Schraube am Auspufftopfanschluß	23	2,3
Befestigungsschraube des Auspufftopfs	26	2,6

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	7 500	11 000	15 000
	Monate	2	12	24	36	48
Zylinderkopfschrauben und -mutter, Zylindermutter, Auspuffrohrschraben und Auspufftopfanschlüsse	T	T	T	T	T	T
Ventilspiel	I	I	I	I	I	I
Zündkerze	—	I	R	I	R	R
Funkenlöcher (nur für USA und Kanada)	—	C	C	C	C	C
Luftfilter	Alle 3 000 km (2 000 miles) reinigen.					
Motoröl und Ölfilter	R	R	R	R	R	R
Motorölleitungen	I	I	I	I	I	I
Motorölsieb	C	C	C	C	C	R
Vergaser	I	I	I	I	I	I
Kraftstoffleitung	I	I	I	I	I	I
	Alle 4 Jahre erneuern.					
Kupplung	I	I	I	I	I	I
	I	I	I	I	I	I
Antriebskette	Alle 1 000 km (600 miles) reinigen und schmieren.					
Bremsen	I	I	I	I	I	I
Bremsschläuche	I	I	I	I	I	I
	Alle 4 Jahre erneuern.					
Bremsflüssigkeit	I	I	I	I	I	I
	Alle 2 Jahre wechseln.					
Reifen	I	I	I	I	I	I
Lenkung	I	I	I	I	I	I
Teleskopgabel	I	—	I	—	I	I
Hinterradaufhängung	I	—	I	—	I	I
Fahrgestellschrauben und -mutter	T	T	T	T	T	T

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

R : Erneuern

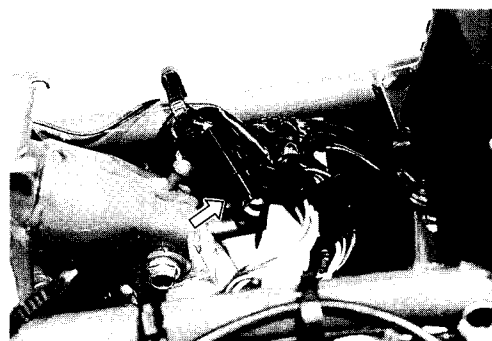
T : Anziehen

C : Reinigen

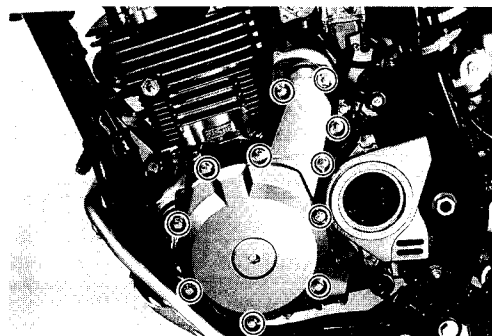
ANLASSERKUPPLUNG

AUSBAU

- Das Motoröl ablassen.
- Die Rahmenabdeckungen entfernen.
- Die Sitzbank abnehmen.
- Die CDI-Einheit verschieben, dann die Magnetzünderkabel abziehen.

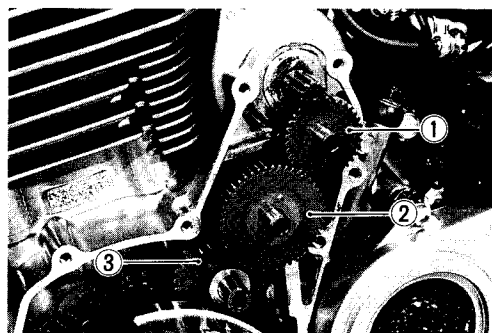


- Den Schalthebel ausbauen.
- Die Magnetzünderabdeckung abnehmen.

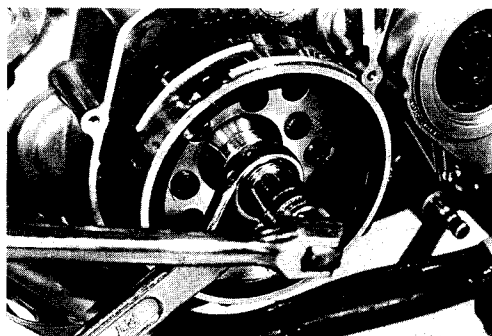


- Die Anlasser-Zwischenräder mit der Welle ausbauen.

- ①: Anlasser-Zwischenrad Nr. 1
- ②: Anlasser-Zwischenrad Nr. 2
- ③: Anlasser-Zwischenrad Nr. 3



- Die Mutter des Magnetzünderrotors mit Hilfe eines 27-mm-Ringschlüssels abnehmen.

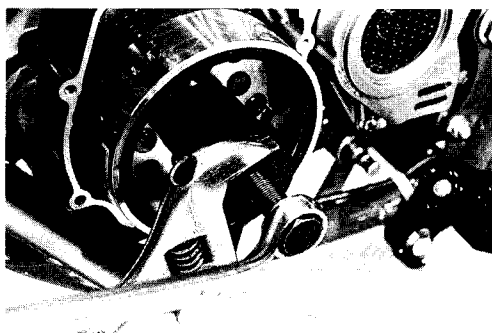


- Die Magnetzünderrotor-Einheit mit Hilfe des Spezialwerkzeugs ausbauen.

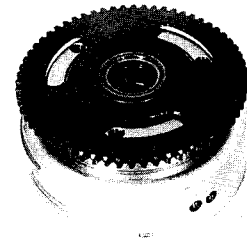
09930-34912: Rotorabzieher

ACHTUNG:

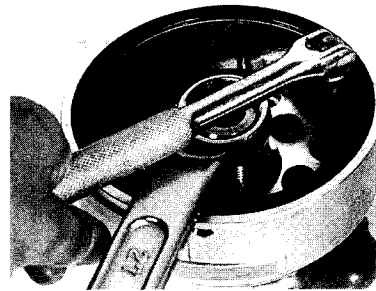
Nicht mit einem Hammer auf den Rotor schlagen.



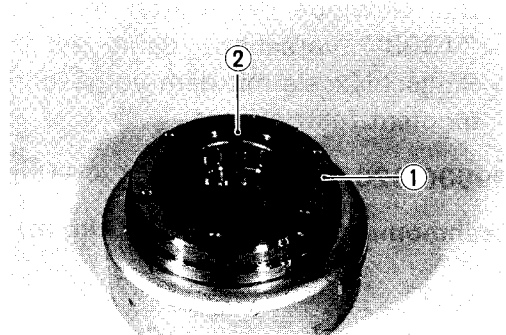
- Das Anlasserzahnrad und das Lager ausbauen.



- Die drei Schrauben mit Hilfe eines 6-mm-Sechskantschlüssels und eines 27-mm-Ringschlüssels herausdrehen.



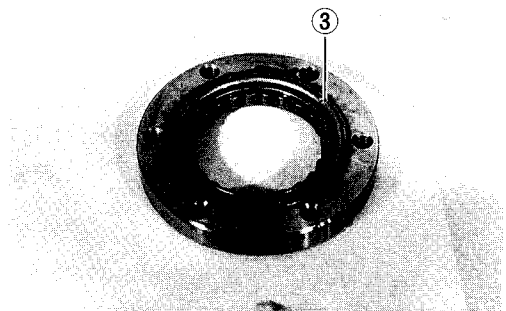
- Den Halter ① der Anlasserkupplung und die Anlasserkupplung ② entfernen.



ZUSAMMENBAU UND MONTAGE

Die Anlasserkupplung in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder zusammen- und einbauen, wobei die folgenden Punkte besonders zu beachten sind.

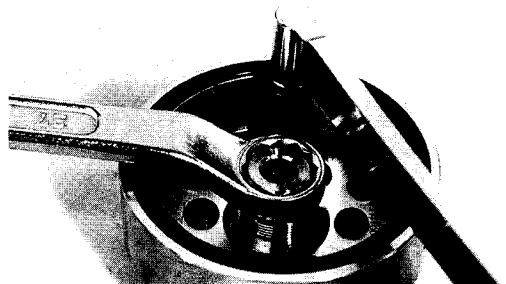
- Beim Einbau der Anlasserkupplung am Rotor muß der Einschnitt ③ des Laufkäfigs in Richtung Rotor zeigen, wie in der Abbildung gezeigt.



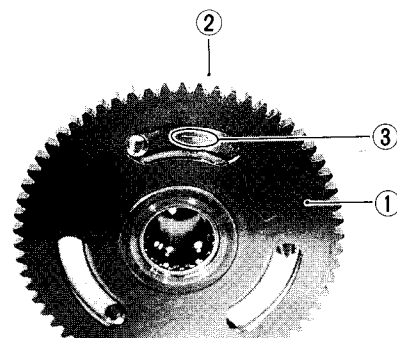
- Die Schrauben mit THREAD LOCK SUPER "1303" versehen, dann mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

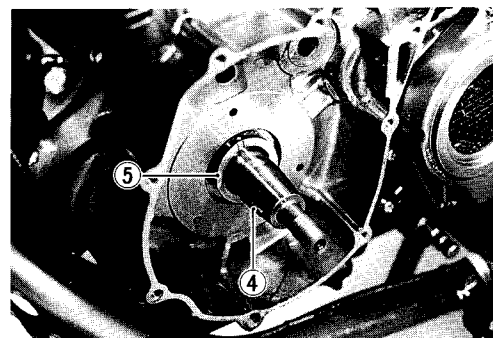
Drehmoment: 26 N·m (2,6 kg·m)



- Das Anlasserzahnrad ① an der Anlasserkupplung montieren.
- Sich vergewissern, daß sich der Rotor ② in Richtung der Pfeilmarkierung ③ am Halter der Anlasserkupplung dreht; hierbei ist das Anlasserzahnrad ① zu arretieren. Der Rotor ② darf sich nicht in Gegenrichtung der Pfeilmarkierung ③ drehen lassen.



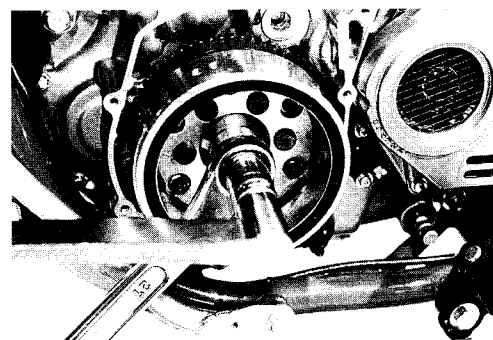
- Den kegelförmigen Teil des Magnetzünderrotors und den entsprechenden Bereich der Kurbelwelle entfetten.
- Den Keil ④ und die Unterlegscheibe ⑤ einpassen.
- Die Magnetzünderrotor-Einheit einbauen.



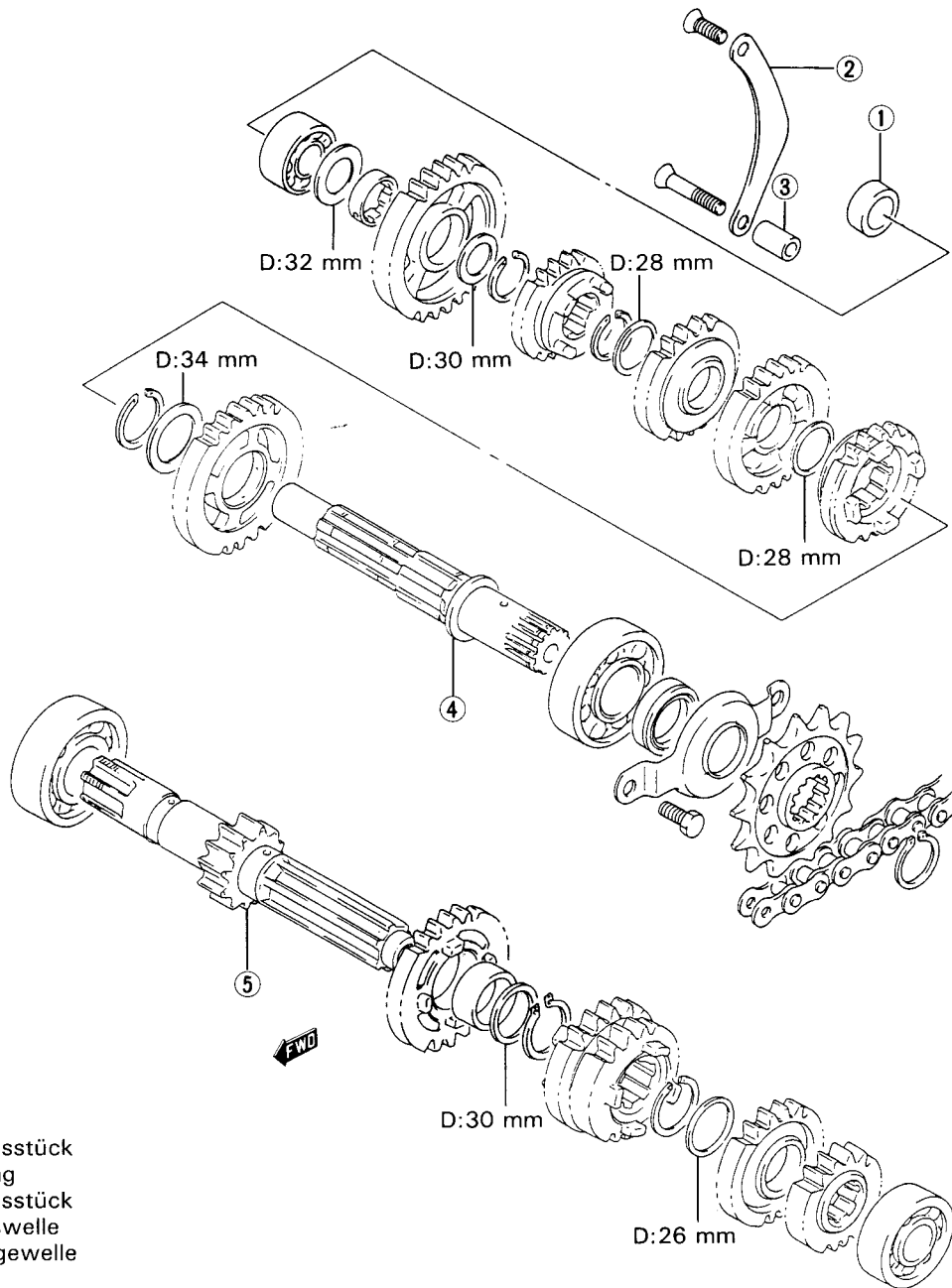
- Das Gewinde der Mutter mit THREAD LOCK SUPER "1303" versehen, dann mit Hilfe eines 27-mm-Ringschlüssels mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

Drehmoment: 130 N·m (13,0 kg-m)



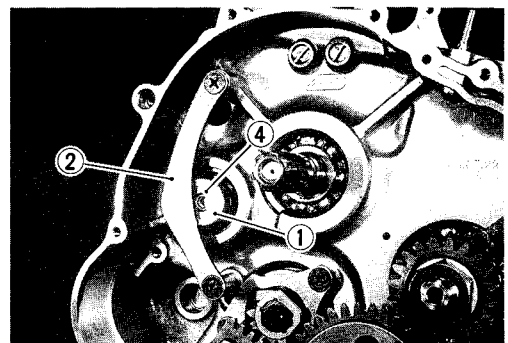
GETRIEBE



- ① Abstandsstück
- ② Halterung
- ③ Abstandsstück
- ④ Antriebswelle
- ⑤ Vorgelegewelle

Hinweis: "D" bezeichnet den Außendurchmesser der Unterlegscheiben.

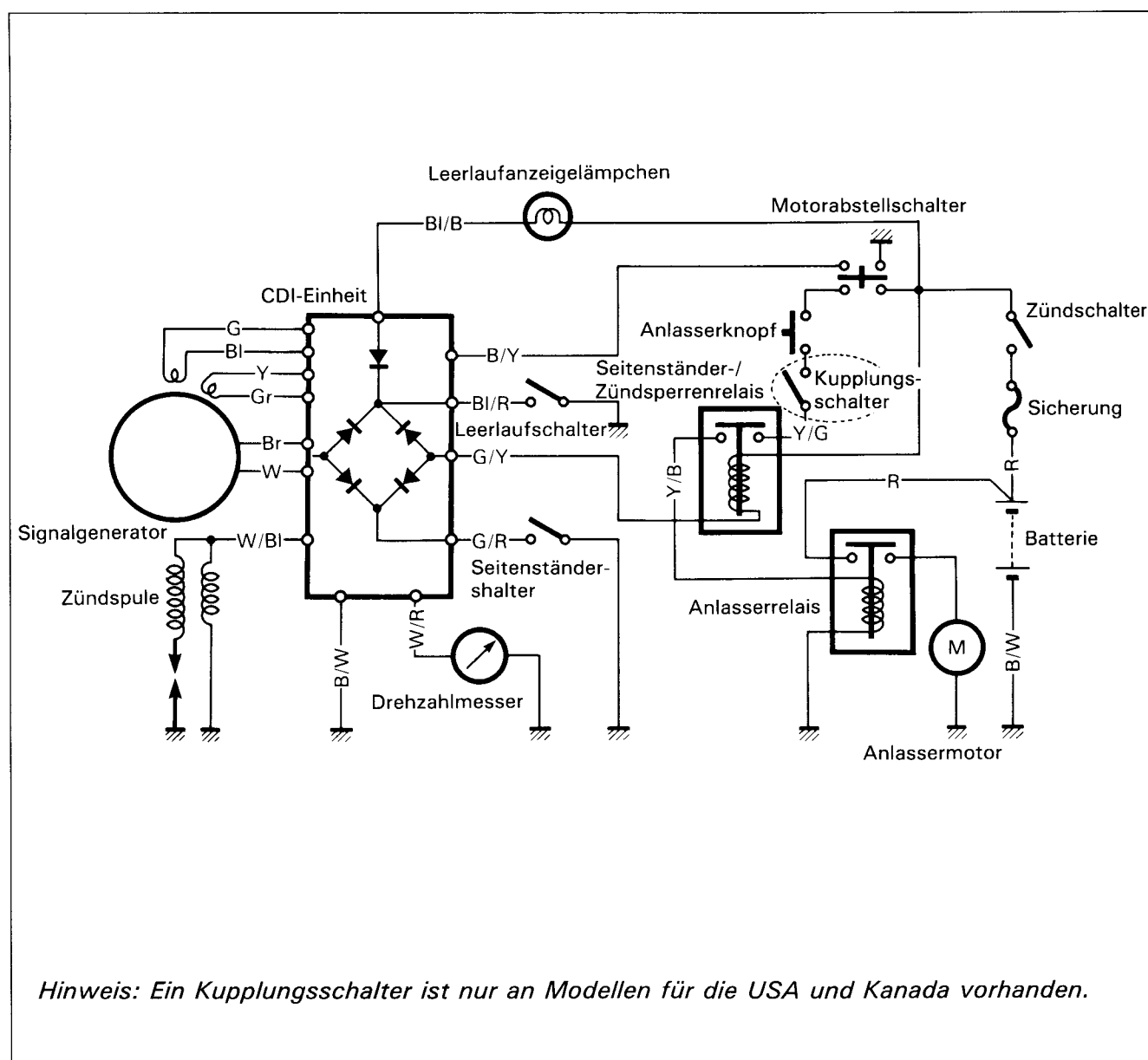
- Das Abstandsstück ① an der Antriebswelle ④ anbringen, bevor die Halterung ② eingebaut wird.



ZÜND- UND ANLASSERSYSTEM

FUNKTIONSWEISE

Das Kondensator-Zündsystem besteht aus einem Signalgenerator, einer CDI-Einheit, Zündspule und der Zündkerze. Die vom Signalgenerator erzeugte elektrische Energie dient zur Aufladung des Kondensators. Zum festgelegten Zündzeitpunkt wird diese gespeicherte Energie mittels einer einzigen Entladung zur Primärseite der Zündspule abgegeben. In der Sekundärwicklung der Zündspule wird dadurch ein Hochspannungsstrom induziert, der einen starken Zündfunken an der Zündkerzenelektrode erzeugt. Die CDI-Einheit ist mit einem Zündstrom-Unterbrechungskreis versehen. Wird die Kurbelwelle in Gegenrichtung gedreht, wodurch ein Umkehrstrom erzeugt wird, sorgt dieser Unterbrechungskreis für eine Abschaltung des Zündspulen-Primärstroms am Kondensator. Dies verhindert eine Funkenbildung an der Zündkerzenelektrode. Das Anlassersystem besteht aus dem Seitenständerschalter, Neutralstellungsschalter, Kupplungsschalter und einem Seitenständerrelais. Hierbei liegt Batteriestrom am Seitenständer- und Anlasserrelais an, wenn sich das Getriebe in der Neutralstellung befindet oder wenn der Seitenständer hochgeklappt ist.



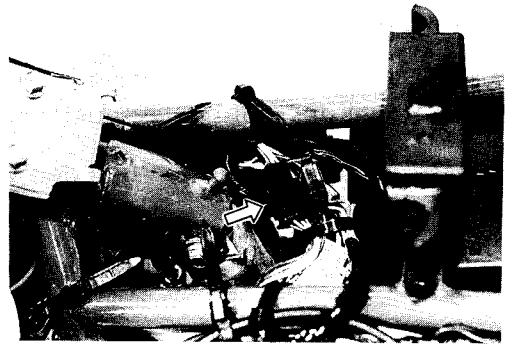
LICHTMASCHINE

STATORWICKLUNG DER LICHTMASCHINE

- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank ausbauen.
- Die Kabel der Lichtmaschine abklemmen.

Den Widerstand zwischen den Kabeln mit einem Testgerät messen, wie in der Abbildung gezeigt.

09900-25002: Taschenprüfer



Widerstand der Lichtmaschinen-Statorwicklung (DR350SER)

Beleuchtungsspule: 0,1 – 1,5 Ohm (Y – Y)

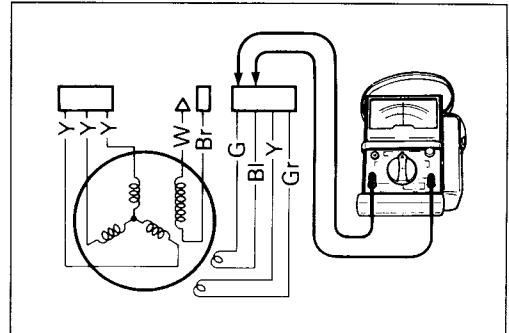
Stromquellenspule: 350 – 650 Ohm (W – Br)

Erregerspule Nr.1: 350 – 700 Ohm (G – Bl)

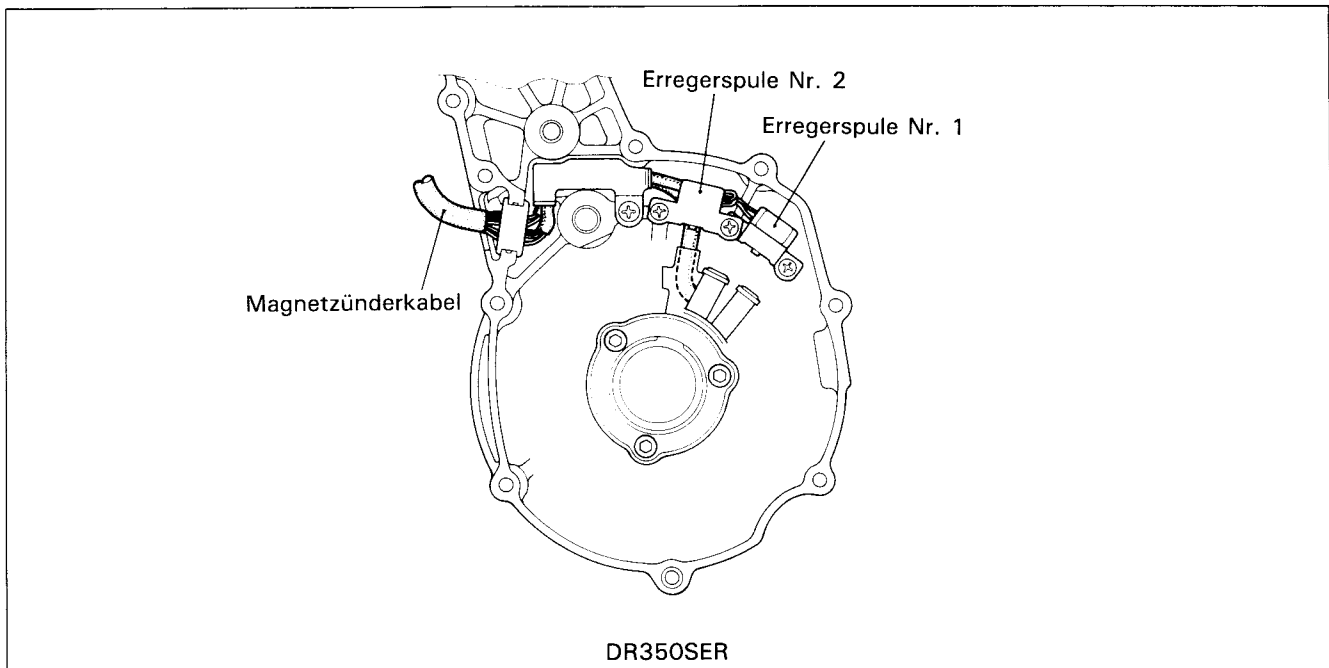
Erregerspule Nr.2: 350 – 700 Ohm (Y – Gr)

DRAHTFARBE

B : Schwarz	Gr : Grau
Bl : Blau	W : Weiß
Br : Braun	Y : Gelb
G : Grün	



EINBAU DES STATORWICKLUNG DER LICHTMASCHINE

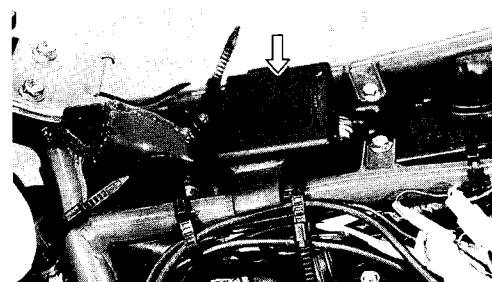


CDI-EINHEIT

- Die Rahmenabdeckungen und die Sitzbank ausbauen.
- Die Kabel der CDI-Einheit abklemmen.

Auf Durchgang überprüfen und den Widerstand mit einem Testgerät messen.

09900-25002: Taschenprüfer



DRAHTFARBE

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

DR350SER

Einheit: k Ω

⊕-Pol des Prüfers an:														
⊖-Pol des Prüfers an:		G	Bl	Y	Gr	W	Br	B/Y	W/Bl	B/W	Bl/R	Bl/B	G/R	W/R
	G		3-30	5-40	3-30	5-40	5-40	10-100	∞	3-30	50-500	∞	50-500	5-80
	Bl	3-30		3-30	0	0.5-10	0.5-10	3-40	∞	0	30-500	∞	30-500	1-30
	Y	5-40	3-30		3-30	5-40	5-40	10-100	∞	3-30	50-500	∞	50-500	5-80
	Gr	3-30	0	3-30		0.5-10	0.5-10	3-40	∞	0	30-500	∞	30-500	1-30
	W	5-80	3-40	5-80	3-40		10-100	30-1000	∞	3-40	Über 100	∞	Über 100	5-100
	Br	50-300	50-300	50-300	50-300	50-300		0.5-10	∞	50-300	Über 100	∞	Über 100	50-500
	B/Y	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞	∞	∞	∞
	W/Bl	5-40	0.5-10	5-40	0.5-10	3-40	3-40	10-300		0.5-10	Über 70	∞	Über 70	5-50
	B/W	3-30	0	3-30	0	0.5-10	0.5-10	3-40	∞		30-500	∞	30-500	1-20
	Bl/R	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞
	Bl/B	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	0.5-10		∞	∞
	G/R	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞
	W/R	10-100	5-80	10-100	5-80	10-200	10-200	30-1000	∞	5-80	Über 100	∞	Über 100	

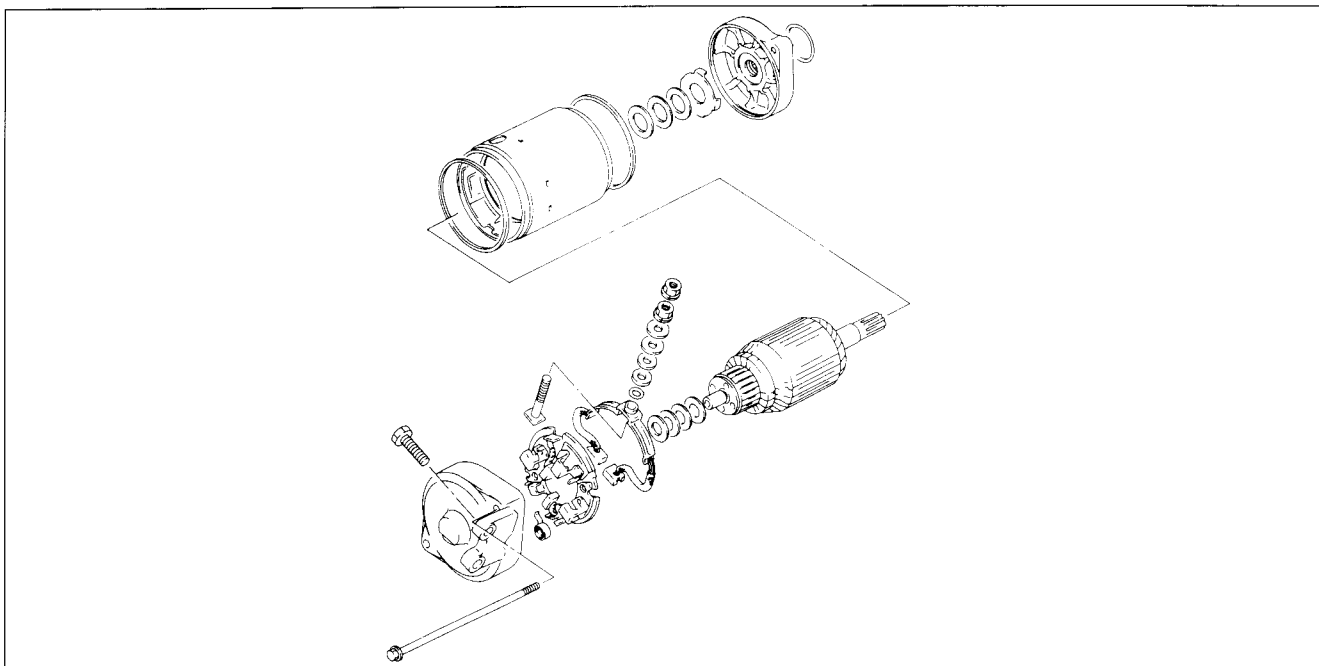
HINWEIS:

Wenn ein Ohmmeter eines anderen Fabrikats anstatt eines SUZUKI-Prüfgeräts verwendet wird, können sich von der Spezifikation abweichende Meßwerte ergeben, da die Kondensatoren, Dioden usw. der CDI-Einheit andere Widerstandswerte aufweisen.

HINWEIS:

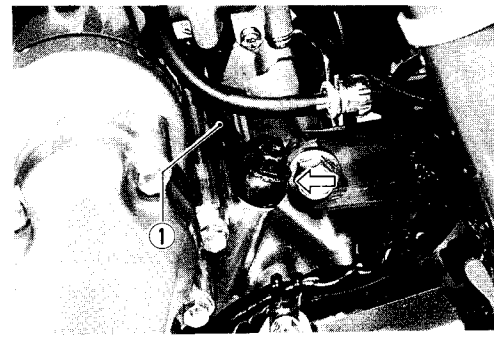
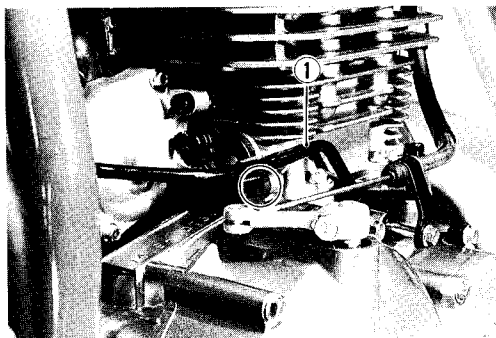
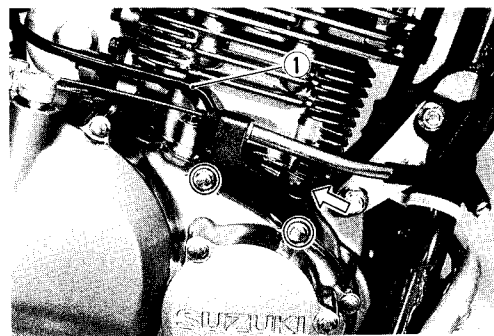
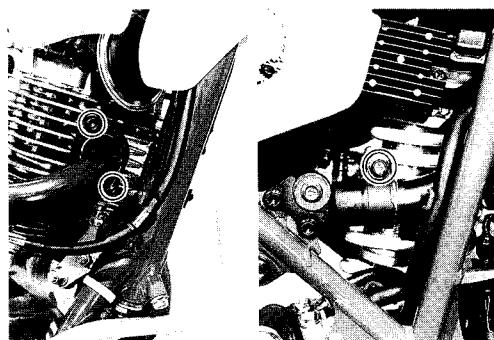
Die Zündkerze ausbauen und auf die Zylinderkopfhaube legen; den Kickstarter betätigen und die Funkenbildung an der Zündkerze überprüfen. Wenn kein Zündfunke zu sehen ist, die CDI-Einheit ersetzen bzw. die Magnetzünderspulen, Zündspulen und Zündkerzen kontrollieren. Wenn diese Teile in Ordnung sind, kann der Defekt in der CDI-Einheit liegen; in diesem Falle die CDI-Einheit durch ein Neuteil ersetzen.

ANLASSER

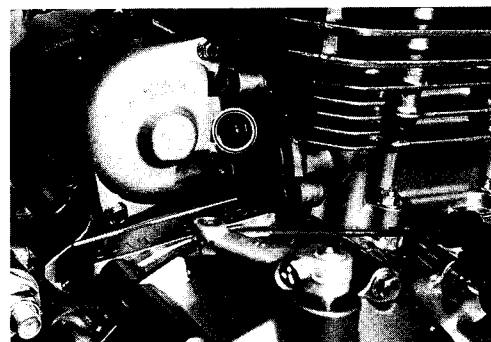


AUSBAU UND ZERLEGUNG DES ANLASSERS

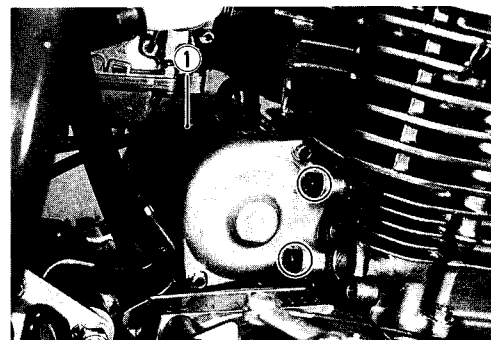
- Den Schalldämpfer ausbauen.
- Die Befestigungsschrauben des Kupplungszughalters lösen, dann das Motorölrohr ① abnehmen.



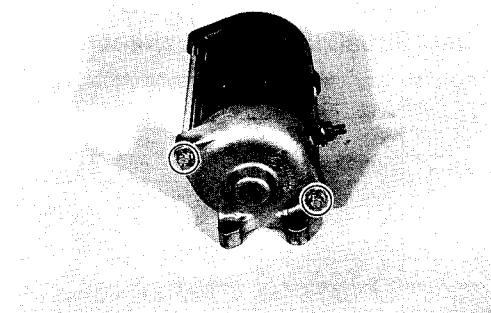
- Die Einstellvorrichtung des Nockenwellen-Steuerkettenspanners ausbauen.



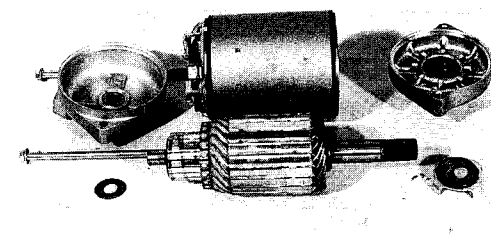
- Das Anlasserkabel ① abklemmen.
- Den Anlasser ausbauen.



- Die Schrauben herausdrehen.



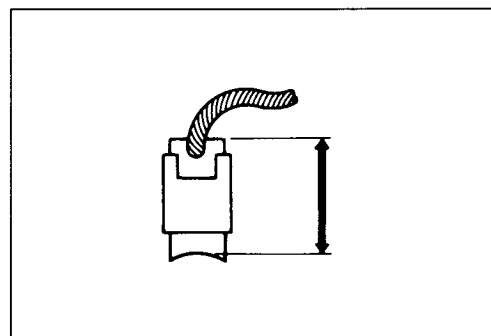
- Den Anlasser zerlegen.



ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERS BÜRSTEN

Wenn die Bürsten abgenutzt sind, kann der Anlasser kein ausreichendes Drehmoment erzeugen, wodurch sich der Motor nicht mehr schnell genug drehen läßt, um ein einwandfreies Anspringen zu gewährleisten. Um dies zu vermeiden, müssen die Bürsten in periodischen Abständen auf korrekte Länge überprüft werden. Wenn die Bürsten zu kurz oder abgesplittert sind, müssen sie ersetzt werden.

Verschleißgrenze: 6,0 mm

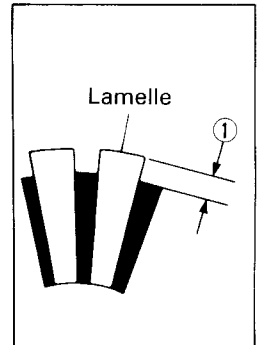
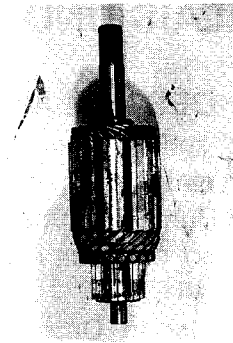


KOMMUTATOR

Wenn die Kommutator-Oberfläche verschmutzt ist, reduziert dies die Leistung des Anlassers. In diesem Falle den Kommutator mit Schmirgelpapier Nr. 400 o.ä. polieren. Nach dem Reinigen den Kommutator mit einem trockenen, sauberen Lappen abwischen.

Die Glimmertiefe ① messen.

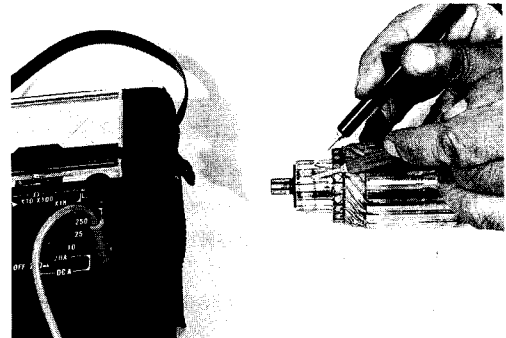
Verschleißgrenze: 0,2 mm



ANKERWICKLUNG

Mit einem Taschentester die Wicklung auf einen offenen Stromkreis und Masseschluß überprüfen, indem die Prüfsonden an jede Kommutatorlamelle und die Rotormitte (zur Überprüfung auf Masseschluß) bzw. an zwei beliebige Lamellen an verschiedenen Stellen (zur Überprüfung auf offenen Stromkreis) angelegt werden, wobei die Bürsten von der Kommutator-Oberfläche abgehoben werden müssen.

Wenn die Wicklung einen offenen Stromkreis oder Masseschluß aufweist, muß der Anker ersetzt werden. Wenn ein defekter Anker wieder eingebaut wird, kann dies zu einem plötzlichen Versagen des Anlassers führen.



09900-25002: Taschentester

ZUSAMMENBAU DES ANLASSERS

O-RING

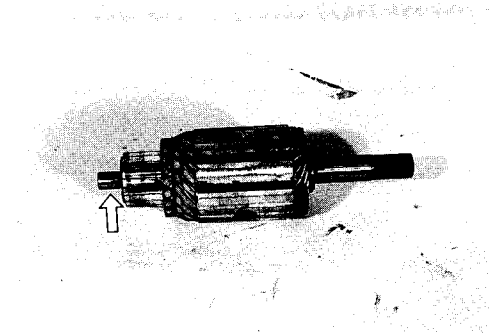
ACHTUNG:

Um Ölverlust und Eindringen von Feuchtigkeit zu vermeiden, sind O-Ringe stets durch Neuteile zu ersetzen.

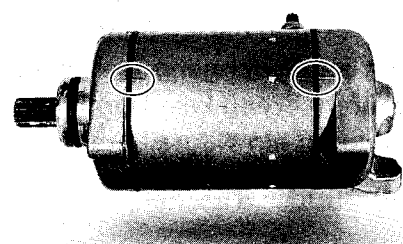
ANKER

- Die Endbereiche des Ankers mit einer geringen Menge Moly-Paste versehen.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE



- Beim Einbau des Anlassergehäuses und des Gehäuse-Endes sind die Markierungen auszurichten.



ANLASSERRELAIS UND SEITENSTÄNDER-/ZÜNDSPERRENRELAIS

ÜBERPRÜFUNG DES ANLASSERRELAIS

- Das Anlasserkabel am Anlasserrelais abklemmen.
- Den Zündschalter einschalten, dann an den Plus- und Minusklemmen auf Durchgang überprüfen, wenn der Kupplungshebel gezogen und der Anlasserknopf gedrückt wird.

Das Anlasserrelais ist in Ordnung, wenn Durchgang vorhanden ist.

09900-25002: Taschenprüfer

- Die Kabel vom Anlasserrelais abnehmen.
- Die Wicklung auf offenen Stromkreis, Masseschluß und den vorgeschriebenen Widerstand überprüfen. Die Wicklung ist in Ordnung, wenn der Widerstandswert innerhalb der folgenden Spezifikation liegt.

Widerstand des Anlasserrelais: 3 – 7 Ω

09900-25002: Taschenprüfer

ÜBERPRÜFUNG DES SEITENSTÄNDER-SCHALTERS

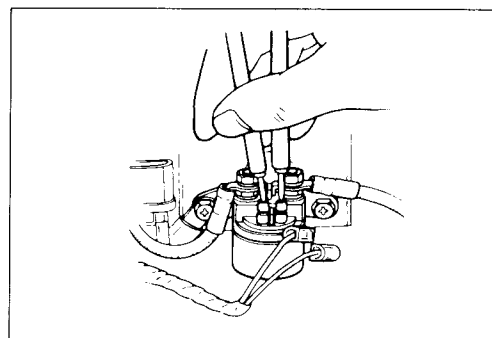
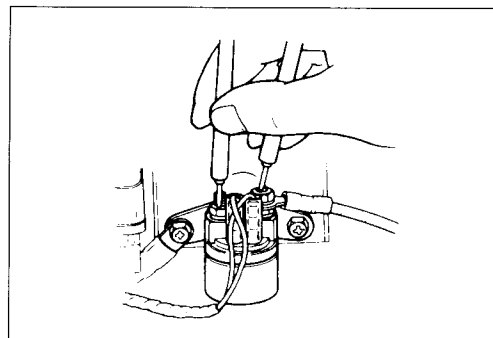
	Grün	Schwarz/Weiß
ON (Ständer oben)	○ — ○	○ — ○
OFF (Ständer unten)		

ÜBERPRÜFUNG DES SEITENSTÄNDER-/ZÜNDSPERRENRELAIS

Die Kabel des Seitenständer-/Zündsperrrelais abklemmen.

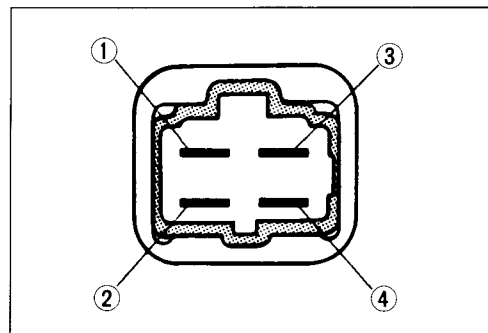
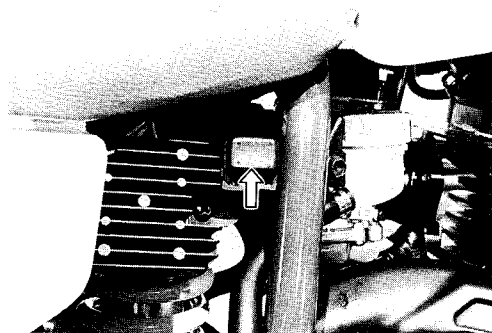
Als erstes die Isolierung zwischen den Klemmen ① und ② mit Hilfe eines Testgeräts überprüfen. Danach 12 Volt an den Klemmen ③ und ④ anlegen, wobei die \oplus -Sonde an Klemme ③ und die \ominus -Sonde an Klemme ④ anzulegen ist. Danach auf Durchgang zwischen den Klemmen ① und ② überprüfen. Wenn kein Durchgang vorhanden ist, muß das Relais durch ein Neuteil ersetzt werden.

09900-25002: Taschenprüfer



HINWEIS:

Bei der Überprüfung des Seitenständerschalters ist die \oplus -Probe des Testgeräts mit dem schwarz/weißen Kabel, und die \ominus -Probe mit dem grünen Kabel zu verbinden.



BATTERIE

SPEZIFIKATION

Typenbezeichnung	YTX7L-BS
Kapazität	12V 21,6 kC (6Ah)/10 Std
Standard-Säuredichte	1,320 bei 20°C

NACHLADEN DER BATTERIE

- Mit Hilfe eines Taschentesters die Batteriespannung überprüfen. Wenn die gemessene Spannung weniger als 12,0V beträgt, muß die Batterie an ein Batterieladegerät anhängt werden.

ACHTUNG:

Zum Nachladen der Batterie muß diese aus dem Motorrad ausgebaut werden.

HINWEIS:

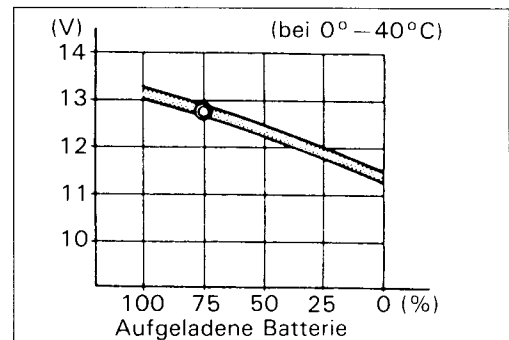
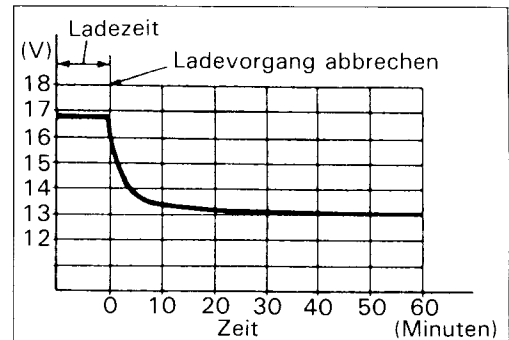
Beim Nachladen dürfen die Verschlußstopfen an der Batterieoberseite nicht abgenommen werden.

Ladezeit: 0,7 Ampere für 5 Stunden, oder 3 Ampere für eine Stunde

ACHTUNG:

Darauf achten, daß der Ladestrom zu keiner Zeit 3 Ampere übersteigt.

- Nach dem Aufladen mindestens 30 Minuten warten, dann die Batteriespannung mit Hilfe eines Taschentesters überprüfen.
- Wenn die Batteriespannung unter 12,5V liegt, muß der Aufladevorgang wiederholt werden.
- Wenn auch nach einem wiederholten Aufladen die Spannung immer noch unter 12,5V liegt, muß die Batterie ersetzt werden.
- Wird eine Batterie für längere Zeit nicht benutzt, entlädt sie sich von selbst. Bei Nichtverwendung des Motorrads (insbesondere im Winter), muß die Batterie wenigstens einmal pro Monat nachgeladen werden.



FEDERBEIN

EINSTELLUNG DER FEDERBEINVORSPANNUNG

Federspannung des Federbeins mit einem Universalschlüssel einstellen. Dazu Stellring für Federvorspannung wie folgt drehen.

Standardmäßig eingestellte Federlänge: 253,4 mm

09910-60611: Universalschlüssel

ACHTUNG:

Nach Einstellung der Vorspannung Verschlußring des Federeinstellers festziehen.

EINSTELLTABELLE

Federlänge

Standard : 253,4 mm

Weicher : 258,4 mm

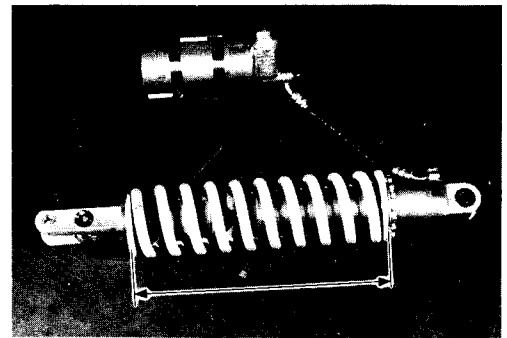
Härter : 235,9 mm

Dämpfungseinstellung (Standard)

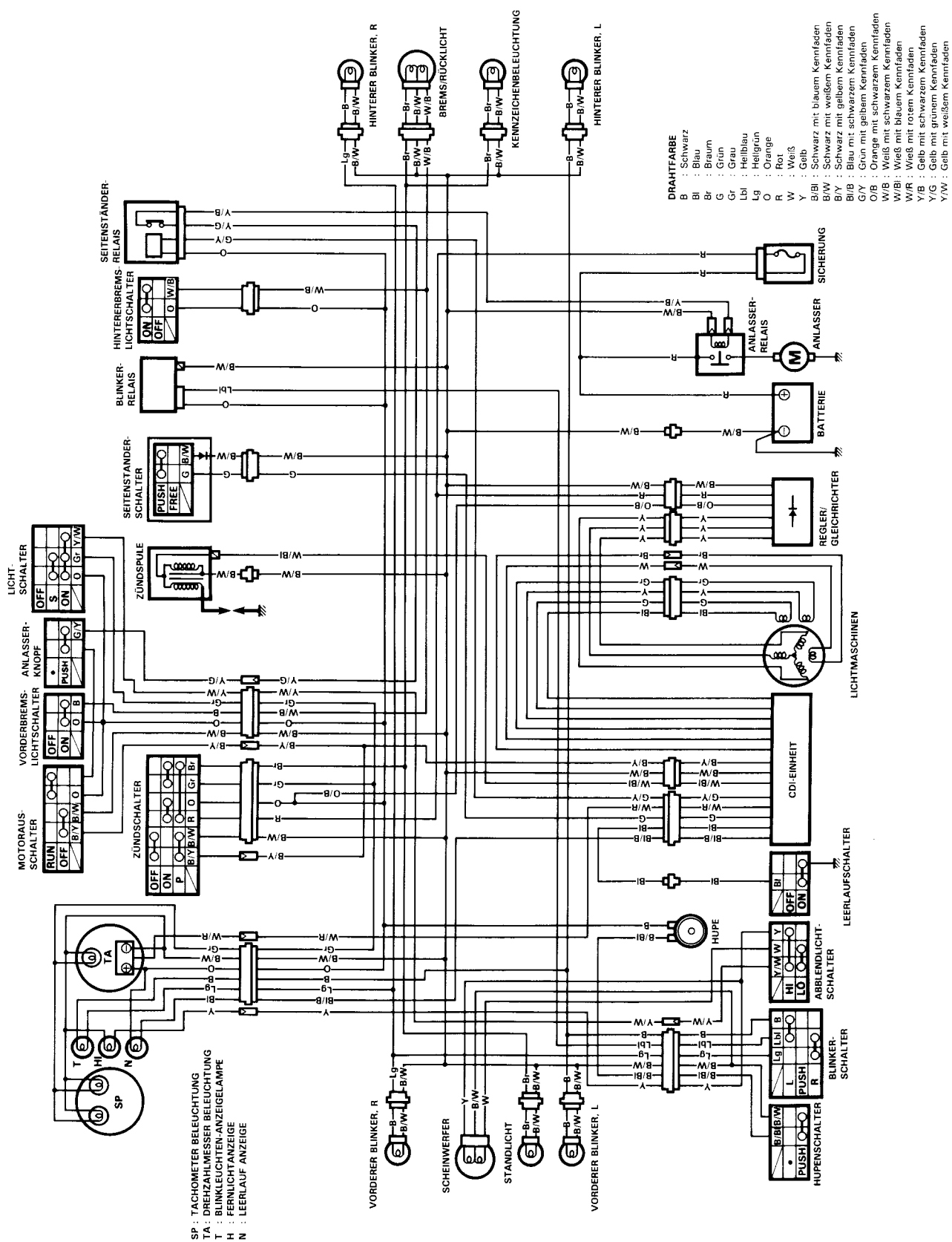
Druck : Um $\frac{3}{4}$ Umdrehungen aus der ganz hineingedrehten Position herausdrehen.

HINWEIS:

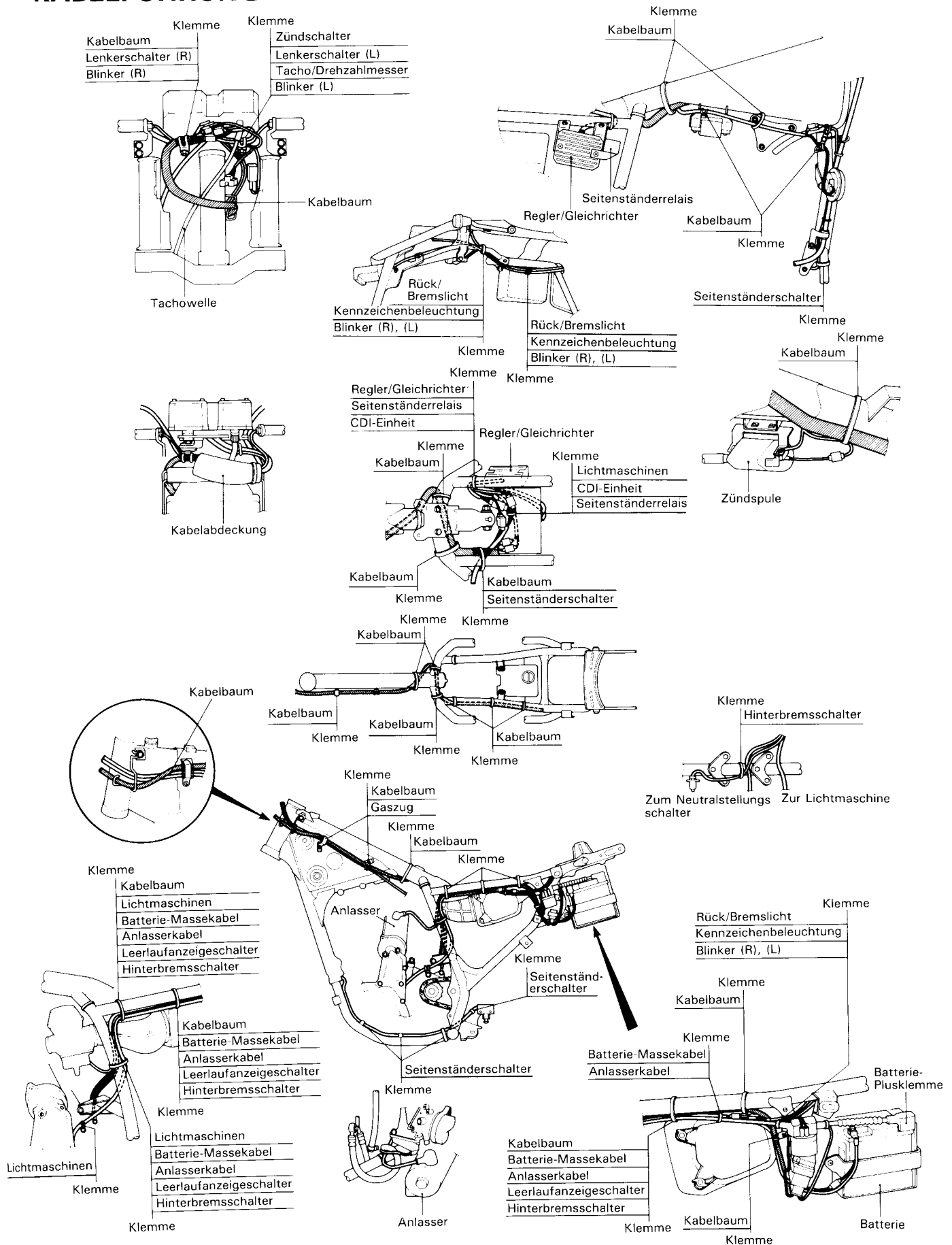
In der ganz hineingedrehten Position ist die Federung am härtesten.

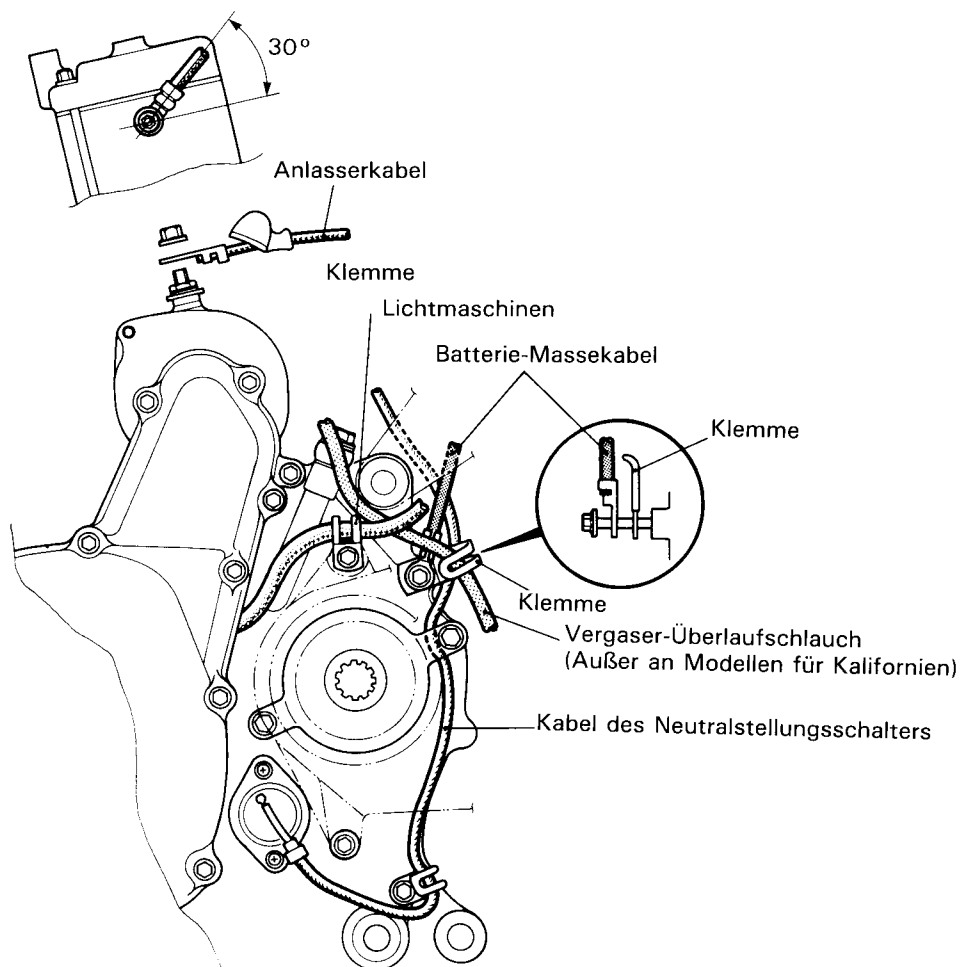


Für die Sonstige



KABELFÜHRUNG





SEILZUGFÜHRUNG

