

SUZUKI MOTOR POLAND

INSTRUKCJA OBSŁUGI

MOTOCYKLA



GSF 600/S K4

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

UWAGA

Ważne informacje o docieraniu motocykla.

Pierwsze 1.600 km jest najważniejsze dla trwałości Twojego motocykla. Pojazdy Suzuki produkowane są w oparciu o wysoko rozwiniętą technologię i przy wykorzystaniu materiałów najwyższej jakości. Prawidłowe dotarcie zapewnia optymalne wzajemne dopasowanie się współpracujących elementów, a co za tym idzie powoduje wydłużenie żywotności i bezawaryjności jednoślada.

Przy zachowaniu szczególnej ostrożności w okresie docierania motocykla, jego niezawodność i zdolności użytkowe pozostają nienaruszone. Szczególnie ważnym jest, aby silnik, podczas pracy w tym okresie, nie był zbyt przeciążany. Szczegółowe informacje o docieraniu pojazdu znajdziesz w rozdziale: **Docieranie**.

OSTRZEŻENIE, **UWAGA**, *WAŻNE*.

Prosimy o dokładne przeczytanie tej instrukcji i ścisłe przestrzeganie zawartych w niej zaleceń. Dla podkreślenia szczególnie ważnych informacji, słowom OSTRZEŻENIE, **UWAGA**, *WAŻNE* nadano specjalne znaczenia. Informacje oznaczone tymi nagłówkami wymagają szczególnej uwagi.

OSTRZEŻENIE

Sygnalizuje potencjalne ryzyko odniesienia obrażeń lub śmierci.

UWAGA

Należy bezwzględnie przestrzegać podanych zasad w celu ochrony pojazdu.

WAŻNE

Zawiera specjalne informacje ułatwiające obsługę i pielęgnację maszyny.

PRZEDMOWA

Motocyklizm jest jednym z najaktywniejszych sportów. Abyś mógł bezpiecznie korzystać z motocykla należy przed pierwszą jazdą zapoznać się dokładnie z tekstem niniejszej instrukcji.

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

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

Suzuki zastrzega sobie w każdej chwili prawo do zmian.

Proszę zauważyć, że podręcznik ten opisuje wszystkie wersje wyposażeniowe rozprowadzane we wszystkich regionach sprzedaży. Model, który nabyłeś może być seryjnie inaczej przygotowany i odbiegać od opisanego w niniejszym podręczniku.

SUZUKI MOTOR CORPORATION

SPIS TREŚCI

Informacje dla użytkownika	5
Rozmieszczenie wskaźników, elementów sterowania i wyposażenia	8
Elementy obsługi	11
<i>Kluczyki</i>	11
<i>Włącznik zapłonu</i>	11
<i>Zestaw zegarów</i>	13
<i>Lewy uchwyt kierownicy</i>	17
<i>Prawy uchwyt kierownicy</i>	18
<i>Korek wlewu paliwa</i>	20
<i>Kranik paliwa</i>	21
<i>Dźwignia zmiany biegów</i>	23
<i>Pedał hamulca tylnego</i>	24
<i>Zamknięcie siedziska i uchwyt na kask</i>	24
<i>Podnóżek centralny i nóżka boczna</i>	25
<i>Regulacja zawieszenia tylnego</i>	27
Zalecane rodzaje benzyny i oleju	28
Docieranie	29
Kontrola przed jazdą	30
Reguły bezpiecznej jazdy	31
Przeglądy okresowe	34
<i>Plan przeglądów</i>	36
<i>Zestaw narzędzi</i>	37
<i>Punkty smarowania</i>	37
<i>Demontaż zbiornika paliwa</i>	38
<i>Akumulator</i>	39
<i>Filtr powietrza</i>	40
<i>Świece zapłonowe</i>	43
<i>Przewody paliwowe</i>	45
<i>Olej silnikowy</i>	45
<i>Gaźnik</i>	48
<i>Ustawienie prędkości obrotowej biegu jałowego</i>	48
<i>Regulacja linki gazu</i>	49
<i>Sprzęgło</i>	50
<i>Łańcuch napędowy</i>	50
<i>Hamulce</i>	53
<i>Opony</i>	58
<i>Wylłącznik blokady zapłonu nóżki bocznej</i>	61
<i>Demontaż kół</i>	62
<i>Oświetlenie</i>	66
<i>Bezpieczniki</i>	70
Usterki i ich usuwanie	71
Czyszczenie motocykla	73
Przechowywanie	74
Dane techniczne	76

Informacje dla użytkownika

Korzystanie z akcesoriów i wskazówki dotyczące bezpieczeństwa

Istnieje bardzo wiele akcesoriów, które sprzedawane są posiadaczom motocykli Suzuki. Firma Suzuki nie ma żadnego wpływu na ich jakość i użyteczność. Korzystanie z nieodpowiednich akcesoriów może negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo jazdy. Suzuki nie jest w stanie sprawdzić wszystkich dostępnych na rynku akcesoriów lub części. Autoryzowany przedstawiciel Suzuki może pomóc w wyborze odpowiednich akcesoriów i właściwie je zamontować.

Należy zachować szczególną ostrożność przy wyborze i montowaniu akcesoriów w motocyklu. Poniżej podajemy kilka ogólnych porad, które będą pomocne przy podejmowaniu decyzji dotyczących wyposażenia motocykla w akcesoria.

OSTRZEŻENIE

Używanie nieodpowiednich akcesoriów oraz dokonywanie jakichkolwiek modyfikacji może stać się przyczyną obniżenia bezpieczeństwa osób używających motocykla lub też doprowadzić do wypadku.

Nigdy nie można dokonywać modyfikacji instalując niewłaściwe lub złej jakości akcesoria. Należy dokładnie zapoznać się ze wskazówkami i instrukcjami dotyczącymi modyfikacji i akcesoriów, zawartymi w powyższej instrukcji. Zaleca się używanie wyłącznie oryginalnych akcesoriów Suzuki lub ich odpowiedników przetestowanych, zaprojektowanych do odpowiedniego typu motocykla. W przypadku wątpliwości co do wyboru akcesoriów należy skontaktować się z autoryzowanym dealerem Suzuki, który pomoże w dobraniu odpowiednich akcesoriów.

1) Nigdy nie wolno przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej motocykla. Przy wyborze akcesoriów należy brać pod uwagę zarówno ich ciężar, jak i ciężar kierowcy. Montaż akcesoriów może ograniczyć bezpieczeństwo jazdy oraz łatwość kierowania.

Dopuszczalna masa całkowita: 440 kg,

Przy ciśnieniu w zimnych oponach:

Przód: $2,25 \text{ kg/cm}^2$

Tył: $2,50 \text{ kg/cm}^2$

2) Jeżeli motocykl ma zostać załadowany, czy też mają być zamontowane dodatkowe akcesoria ujemnie wpływające na aerodynamikę motocykla, to zarówno ładunek jak i akcesoria powinny być umieszczone tak nisko, jak to jest możliwe. Wysoko położony środek ciężkości jest niebezpieczny i utrudnia prowadzenie motocykla. Stelaże i inne przystawki muszą być dobrze zamocowane. Ładunek powinien być rozłożony równomiernie na obydwie strony i dobrze przymocowany.

3) Należy upewnić się, czy przy pokonywaniu zakrętów będzie istniał bezpieczny odstęp między bagażem, a ziemią.

4) Akcesoria, które mocuje się na kierownicy lub widelcu koła przedniego również oznaczają dodatkową masę, która powoduje zmniejszenie sprawności układu kierowniczego. Zamontowanie zbyt ciężkiego wyposażenia w tej części motocykla może doprowadzić do wpadania przedniego zawieszenia w oscylacje. Dlatego też nie zaleca się mocowania zbędnych elementów na kierownicy i przednim zawieszeniu.

5) Stabilność motocykla może zostać naruszona przy przeciwnym wietrze lub podczas wyprzedzania przez inne pojazdy. Źle zamocowane lub źle skonstruowane przystawki (bagażniki, uchwyty) mogą w takich sytuacjach spowodować istotne pogorszenie bezpieczeństwa jazdy. Dlatego też należy zachować szczególną staranność przy wyborze i montażu akcesoriów.

6) Niektóre akcesoria wypierają prowadzącego z jego normalnej pozycji siedzącej i tym samym ograniczają mu swobodę ruchów.

7) Akcesoria elektryczne oznaczają dodatkowe obciążenie dla instalacji elektrycznej motocykla. Przeciążenie układu doprowadzić może do uszkodzenia wiązki elektrycznej lub poszczególnych komponentów instalacji. Należy sobie zdać sprawę z następstw i niebezpieczeństw nieoczekiwanej przerwy w dostawie prądu z powodu przeciążenia.

Jeżeli transportujesz na motocyklu także bagaż, to należy umieścić go tak płasko i tak szczelnie przy maszynie, jak tylko jest to możliwe. Niewłaściwie umocowany ładunek może zmienić właściwości jezdne pojazdu i zagrozić bezpieczeństwu ruchu. Wielkość ładunku może również zakłócić aerodynamikę i reakcje motocykla. Bagaż na motocyklu powinien być zawsze dobrze umocowany i równomiernie rozmieszczony.

Modyfikacje

Poprzez wymontowanie oryginalnych części lub przeprowadzenie innych zmian w motocyklu, mogą zostać naruszone przepisy ruchu drogowego, jak również może zmniejszyć się bezpieczeństwo jazdy.

Zasady bezpiecznej jazdy dla motocyklistów

Jazda motocyklem jest olbrzymią przyjemnością. Ulica należy do Państwa - ale pod jednym warunkiem - należy być zawsze świadomym grożących nam niebezpieczeństw. W związku z tym należy zawsze przestrzegać kilku ważnych reguł.

Zawsze należy jeździć w kasku ochronnym.

Bezpieczna jazda zaczyna się od założenia kasku. Jest on nieodłącznym elementem jazdy motocyklem. Należy także używać osłon na oczy.

Należy się odpowiednio ubierać.

Szeroka, modna odzież może okazać się podczas jazdy motocyklem niewygodna, a nawet niebezpieczna. Przed wyruszeniem w drogę należy dobrać odpowiedni strój do jazdy motocyklem.

Należy sprawdzić motocykl przed jazdą.

Prosimy stosować się do zaleceń z rozdziału "Sprawdzanie przed jazdą" znajdującego się w niniejszym podręczniku. Nie powinni Państwo bagatelizować dokładnego sprawdzenia motocykla zarówno dla bezpieczeństwa własnego, jak i pasażera oraz innych użytkowników drogi.

Należy dokładnie zapoznać się z motocyklem.

Państwa zdolności i wiedza techniczna są podstawą bezpiecznej jazdy. Przede wszystkim należy dokładnie zapoznać się z maszyną i jej własnościami jezdnyimi.

Należy zawsze jeździć tak, aby nie przekroczyć granic własnych możliwości, co znacznie zmniejszy ryzyko wypadku.

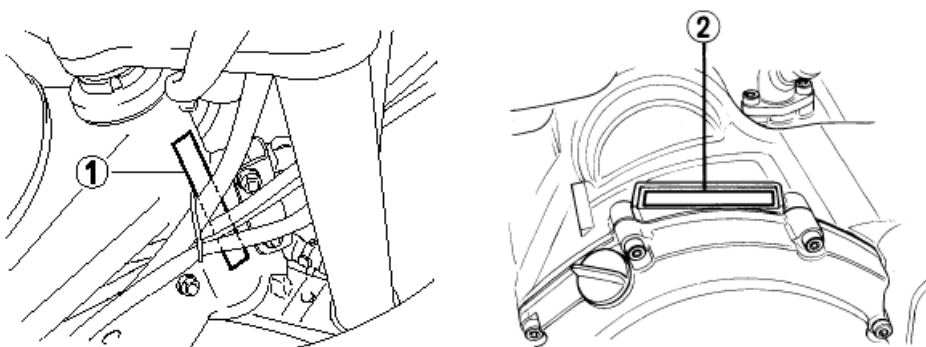
Jazda motocyklem w dni deszczowe.

Mokre nawierzchnie są niebezpieczne i przy przyspieszaniu należy uważać, aby nie utracić przyczepności kół. Należy zachować wystarczający odstęp w stosunku do pojazdu jadącego przed Państwem. Trzeba pamiętać, że na mokrej nawierzchni droga hamowania wydłuża się. Należy zmniejszyć szybkość za każdym razem, gdy mają Państwo wątpliwości co do stanu nawierzchni.

Położenie numeru seryjnego.

Numer seryjny ramy (1) jest wybity na główce ramy.

Numer seryjny silnika (2) znajduje się na prawej obudowie skrzyni korbowej.



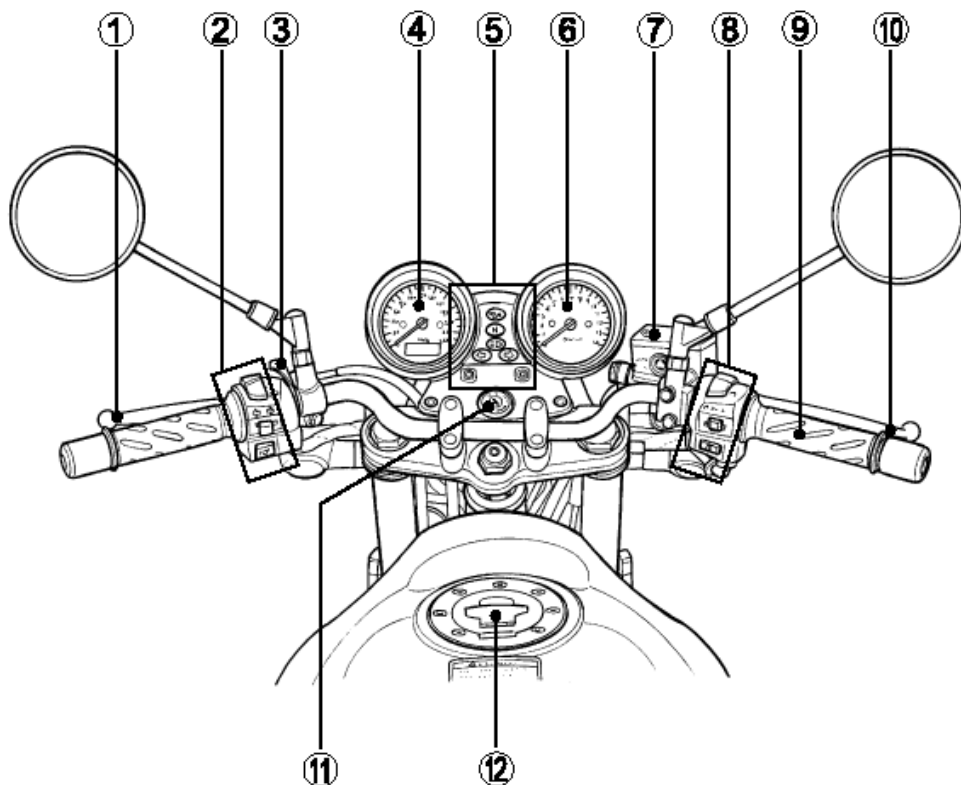
Numery te mają znaczenie przy rejestrowaniu maszyny i zamawianiu części zamiennych.

Proszę wpisać tutaj numery seryjne

Nr ramy

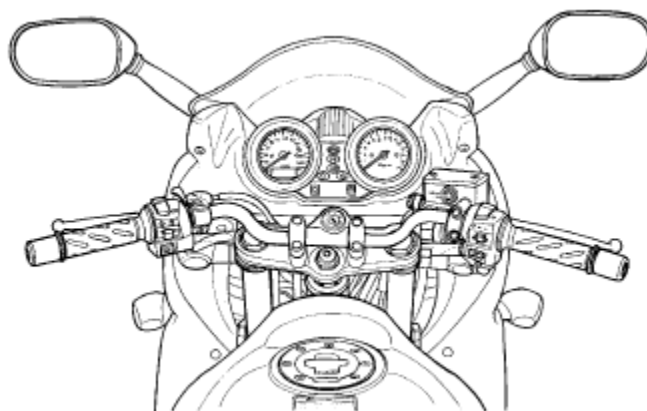
Nr silnika

Rozmieszczenie wskaźników, elementów sterowania i wyposażenia

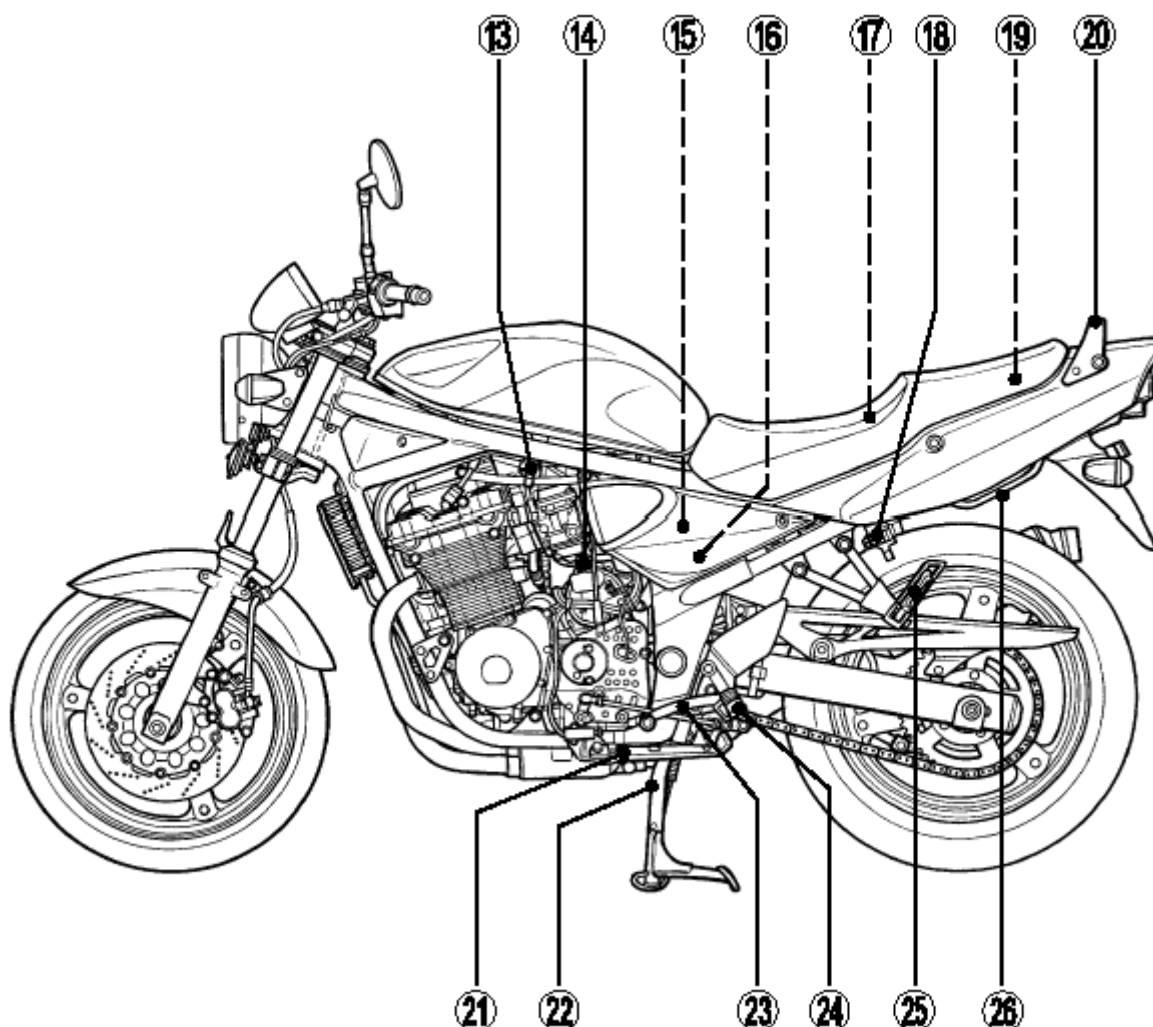


GSF600

1. dźwignia sprzęgła
2. lewy przełącznik kierownicy
3. dźwignia ssania
4. prędkościomierz
5. zestaw kontrolki
6. obrotomierz
7. zbiorniczek płynu hamulc. przedn. h-
ca
8. prawy przełącznik kierownicy
9. manetka gazu
10. dźwignia hamulca przedniego
11. stacyjka
12. korek wlewu paliwa

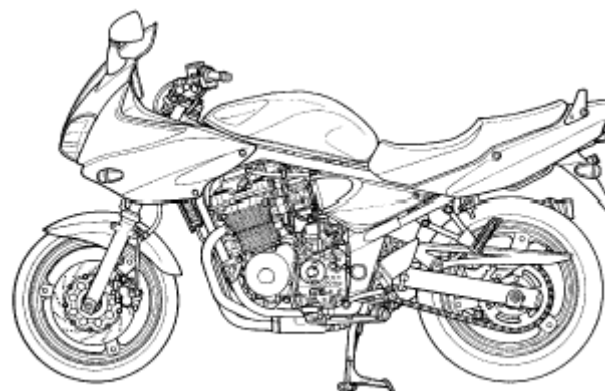


GGSF600S

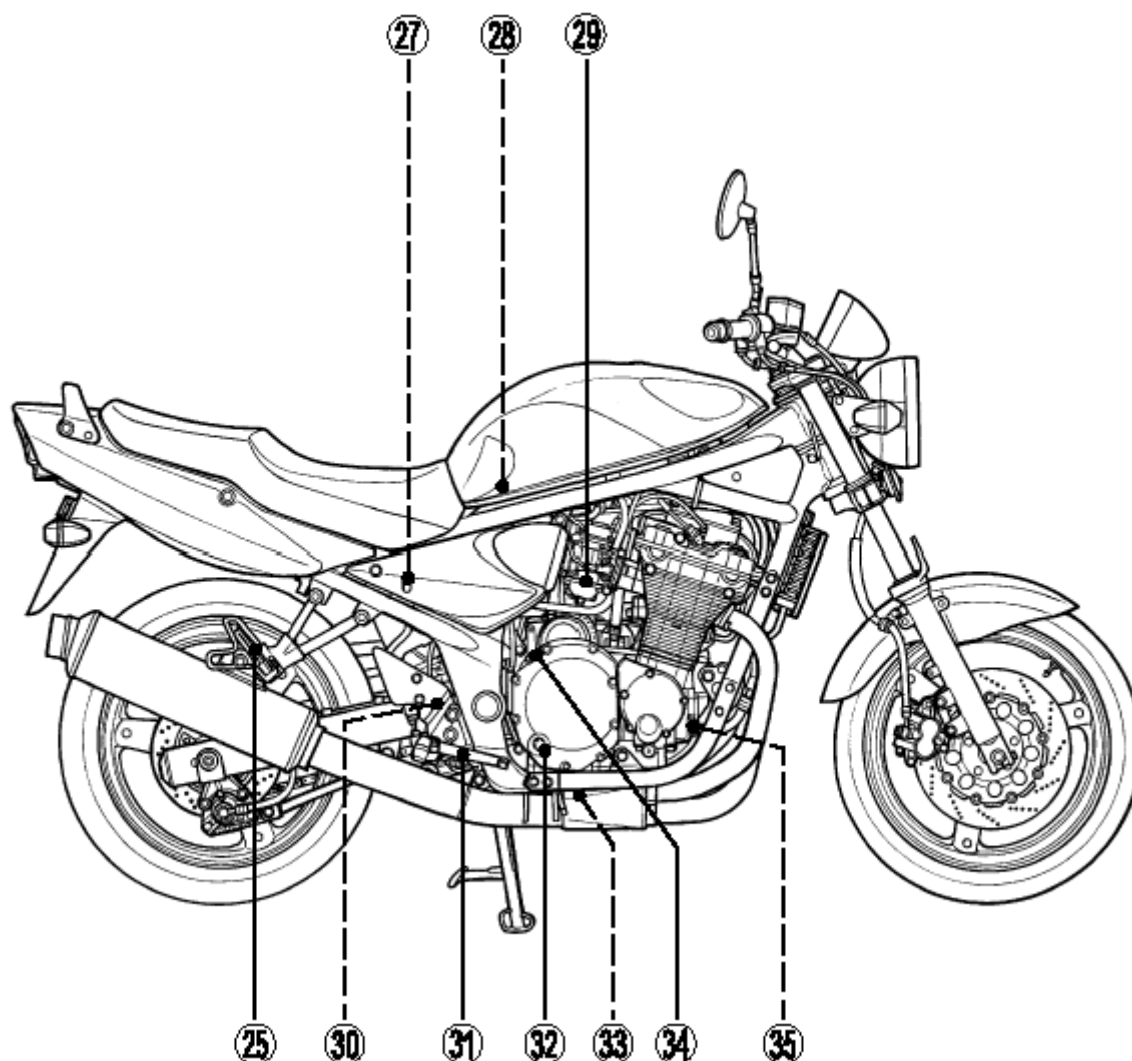


GSF600

- 13. kranik paliwa
- 14. śruba regulacji wolnych obrotów
- 15. bezpiecznik główny
- 16. akumulator
- 17. uchwyt na kask
- 18. zamek siedzenia i uchwyt kasku
- 19. zestaw narzędzi
- 20. uchwyt dla pasażera
- 21. nóżka boczna
- 22. podnóżek centralny
- 23. dźwignia zmiany biegów
- 24. podnóżki kierowcy
- 25. podnóżki pasażera
- 26. uchwyt boczny

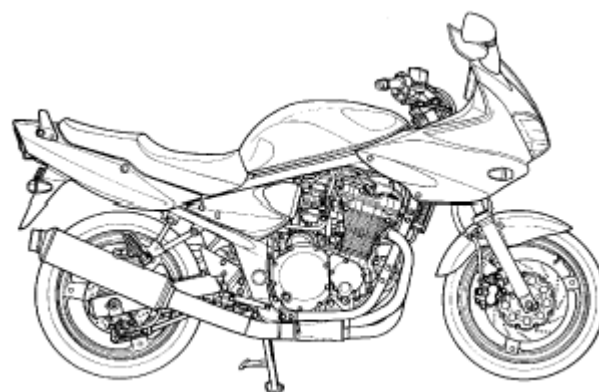


GSF600S



GSF600

- 27. zbiorniczek płynu hamulc. tylnego h-ca
- 28. filtr powietrza
- 29. gaźniki
- 30. włącznik światła hamulca tylnego
- 31. pedał hamulca tylnego
- 32. okienko kontrolne poziomu oleju silnikowego
- 33. korek spustowy oleju
- 34. korek wlewu oleju
- 35. filtr oleju

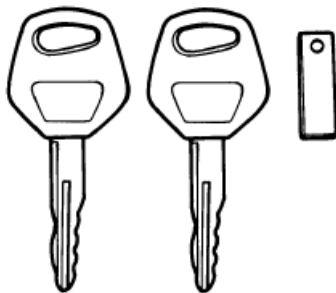


GSF600S

Elementy obsługi

Kluczyki

Motocykl ten jest wyposażony w dwa takie same kluczyki. Jeden z nich należy schować w bezpiecznym miejscu.



Kluczyki włącznika zapłonu są oznaczone numerem identyfikacyjnym. Ułatwi to zamówienie (w razie konieczności) kluczyka zastępczego.

Prosimy o wpisanie poniżej numeru kluczyka:

Nr kluczyka

Włącznik zapłonu (stacyjka)



Stacyjka posiada cztery położenia:

Pozycja "off"

Wyłączone. Wszystkie obwody elektryczne są wyłączone.

Pozycja "on"

Włączone. Obwód zapłonowy jest zamknięty i silnik może zostać uruchomiony. W tym położeniu kluczyk nie może zostać wyciągnięty.

WAŻNE:

Uruchom silnik niezwłocznie po włączeniu zapłonu. W przeciwnym razie uruchomiony reflektor rozładuje akumulator.

Pozycja "lock"

Blokada. Aby zablokować kierownicę należy przekręcić ją całkowicie w lewo. Następnie należy włożyć kluczyk, przekręcić go do pozycji "lock" i wyjąć. Kierownica została zablokowana. Wszystkie obwody elektryczne są wyłączone.

Pozycja "P"

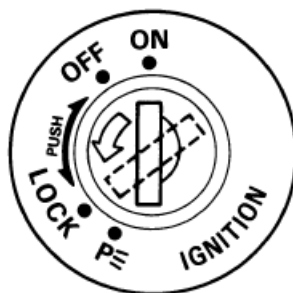
Parkowanie. Przy parkowaniu motocykla należy przekręcić kierownicę w lewo, do oporu. Następnie należy przekręcić kluczyk do pozycji "P" i wyciągnąć. W tym położeniu dodatkowo zapalone są światła postojowe.

UWAGA:

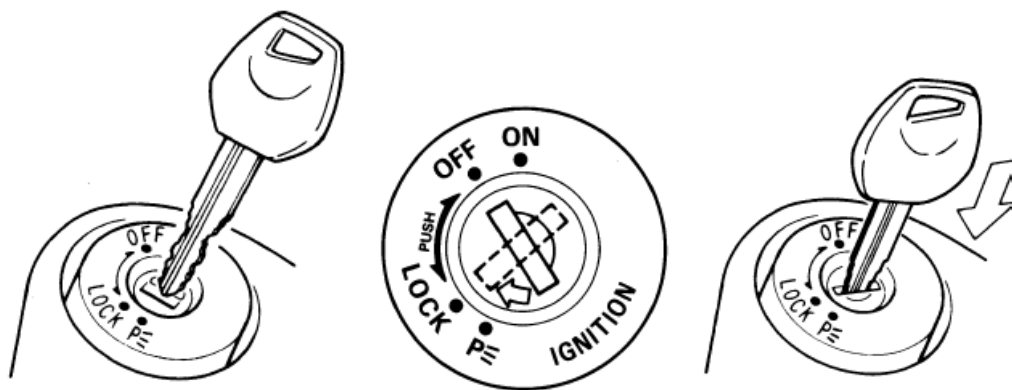
- chcąc zablokować kierownicę należy uprzednio zadbać o stabilne ustawienie pojazdu
- nie należy próbować pchać motocykla z zablokowaną kierownicą, gdyż grozi to utratą równowagi i przewróceniem.
- należy zatrzymać motocykl i postawić go na nóżce bocznej lub stojaku centralnym zanim zablokujemy kierownicę. Nigdy nie wolno pchać motocykla w sytuacji, gdy ma zablokowaną kierownicę.

WAŻNE

Aby zminimalizować ryzyko kradzieży, otwór na kluczyk powinien zostać zakryty pokrywą (patrz rys.).

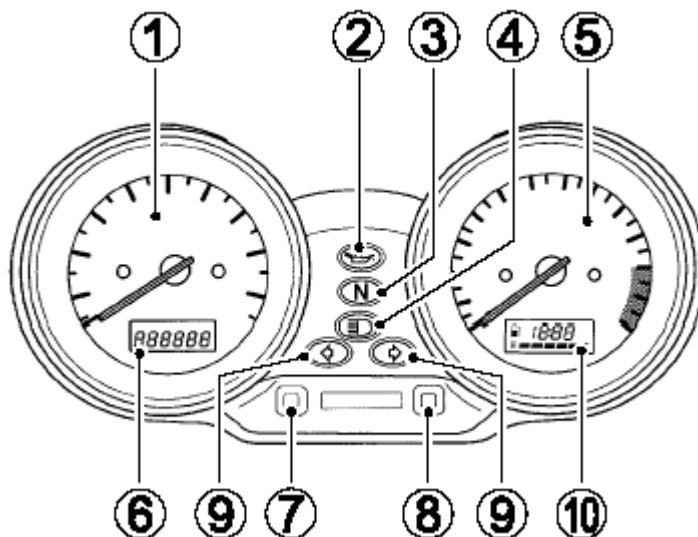


Przekręć kluczyk włącznika zapłonu do pozycji LOCK i zmień pozycję otworu na kluczyk w momencie, gdy odchodzisz od motocykla.



Pozycja kluczyka wkładanego do stacyjki musi być dopasowana do pozycji, w jakiej znajduje się pokrywa otworu na kluczyk.

Zestaw zegarów



Po włączeniu stacyjki wskazówki zegarów obracają się do położenia maksymalnego i z powrotem.

Szybkościomierz (1) - wskazuje prędkość jazdy w kilometrach na godzinę.

Kontrolka ciśnienia oleju (2) - kontrolka ta zapala się w momencie, gdy ciśnienie oleju silnikowego spada poniżej minimalnej dopuszczalnej wartości. Kontrolka powinna zapalić się w momencie, gdy przekręcimy kluczyk włącznika zapłonu do pozycji ON. Powinna zgasnąć w momencie, gdy uruchomimy silnik.

UWAGA

Kontynuowanie jazdy motocyklem w momencie, gdy jest zapalona kontrolka ciśnienia oleju, może doprowadzić do uszkodzenia silnika i układu przenoszenia napędu.

Jeżeli zapali się kontrolka ciśnienia oleju, wskazując niskie ciśnienie oleju, należy natychmiast zatrzymać motocykl i wyłączyć silnik. Następnie należy ocenić poziom oleju i uzupełnić go, jeśli jest to konieczne. W przypadku, gdy kontrolka ciśnienia oleju wciąż się świeci, należy skontaktować się z autoryzowanym dealerem motocyklowym Suzuki.

Kontrolka biegu jałowego (3) - zielona kontrolka zapala się w momencie, gdy silnik pracuje na biegu jałowym, lampka gaśnie z chwilą wrzucenia innego biegu

Kontrolka świateł drogowych (4) - w momencie, gdy włączone są światła drogowe, zapalona jest niebieska kontrolka

Obrotomierz (5) - wskazuje prędkość obrotową silnika wyrażoną w obrotach na minutę

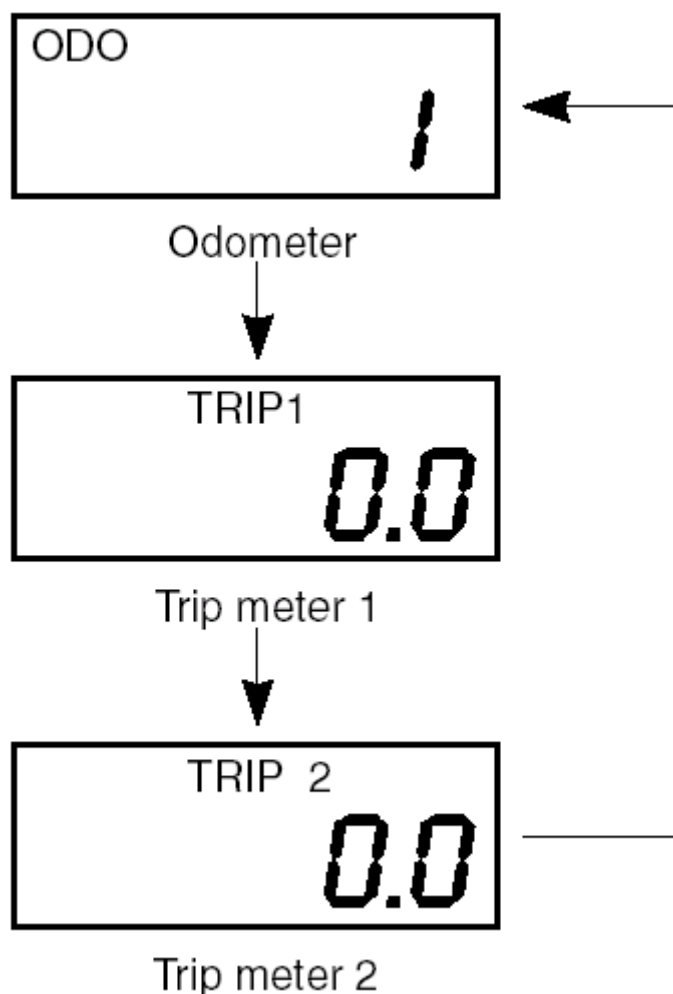
Licznik kilometrów/Licznik przebiegu dziennego (6) - wyświetlacz zainstalowany jest w szybkościomierzu i posiada trzy funkcje:

- licznik kilometrów
- dwa liczniki przebiegu dziennego

W momencie, gdy włącznik zapłonu jest przekręcony do pozycji ON, na wyświetlaczu ukaże się wzór testowy (patrz rys.), który będzie wyświetlany przez 3 sekundy. Po tym czasie wyświetlacz przejdzie w funkcję zegara.



Aby zmienić rodzaj wyświetlacza, należy wcisnąć przycisk „Select” (7). Kolejno ukażą się kolejno wszystkie rodzaje wyświetlacza (w kolejności przedstawionej na rysunku):



Licznik kilometrów rejestruje całkowitą liczbę kilometrów przejechanych przez motocykl.

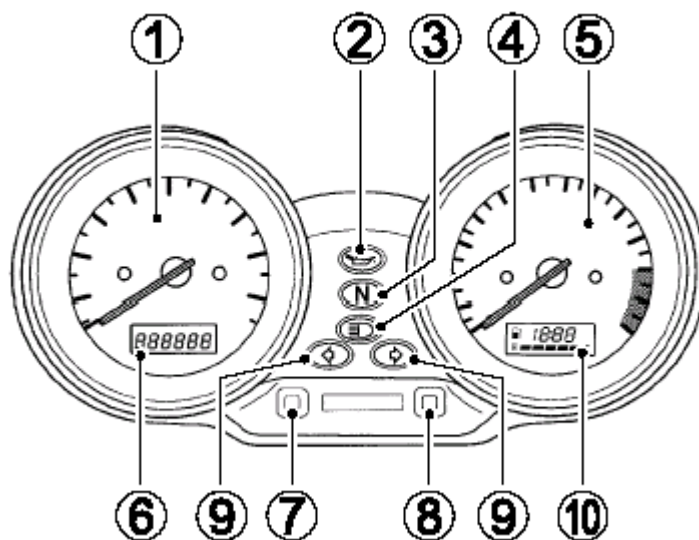
Dwa liczniki dziennego przebiegu są licznikami dającymi się wyzerować. Mogą rejestrować dwa różne parametry jednocześnie. Dla przykładu:

- licznik nr1 dziennego przebiegu rejestruje przejechaną odległość
- licznik nr 2 dziennego przebiegu rejestruje dystans jaki został pokonany między kolejnymi tankowaniami

Aby wyzerować licznik dziennego przebiegu nr 1 lub nr 2, należy w wybranej opcji (licznik nr1 lub licznik nr 2) wcisnąć przycisk „Reset” (8) na ok. 2 sekundy.

OSTRZEŻENIE

Obsługiwanie wyświetlacza w czasie jazdy może okazać się bardzo niebezpieczne. Zdejmowanie ręki z uchwytu kierownicy może zmniejszyć zdolność prowadzącego do kontroli motocykla. W czasie jazdy prowadzący powinien trzymać oba uchwyty kierownicy.



Kontrolka kierunkowskazów (9) - w przypadku uruchomienia świateł kierunkowskazów kontrolka miga i gaśnie wraz z wyłączeniem świateł kierunkowskazów

WAŻNE

W przypadku, gdy którykolwiek z kierunkowskazów nie funkcjonuje prawidłowo, ponieważ żarówka lub obwód elektryczny są uszkodzone, to kontrolka kierunkowskazów miga częściej niż normalnie, informując prowadzącego motocykl o zaistniałej usterce

Zegar czasowy / wskaźnik poziomu paliwa

Wyświetlacz w obrotomierzu posiada dwie funkcje: zegara i wskaźnika poziomu paliwa.



Zegar wskazuje czas w trybie 12-to godzinnym. Aby zresetować zegar należy:

1. Nacisnąć równocześnie przyciski (7) i (8), aż wskazanie minutowe zacznie migać.
2. Ustawić wskazanie minutowe naciskając przycisk „reset” (8).

WAŻNE:

Przyciśnięcie i przytrzymanie w tym położeniu przycisku „reset” spowoduje szybszą zmianę wskazań.

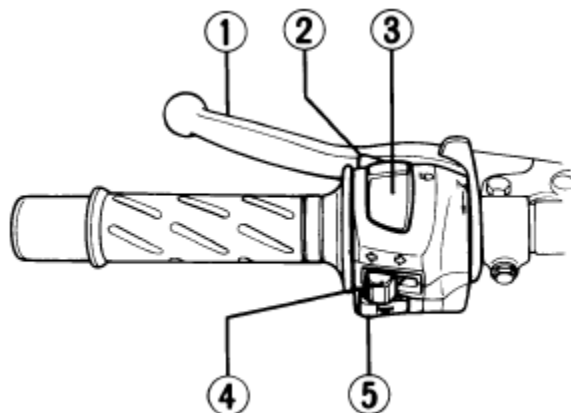
3. Aby zmienić ustawienie godziny należy nacisnąć przycisk „select” (7).
4. Właściwą godzinę ustawić przy pomocy przycisku „reset” (8).
5. Aby wrócić do normalnego trybu pracy zegara nacisnąć przycisk „select”.

Wskaźnik poziomu paliwa

Wskazuje ilość paliwa pozostałą w zbiorniku. Przy pełnym zbiorniku wyświetlone zostaje pięć segmentów. Lewy segment zaczyna migać, jeśli ilość paliwa spadnie poniżej 2,5 litra.

Fuel tank	Approximately 2.5 L	Approximately 6.0 L	Full
Fuel gauge	Flicker 		
Mark	Flicker 	Flicker 	

Lewy uchwyt kierownicy



Dźwignia sprzęgła (1)

Z dźwigni sprzęgła korzysta się przy zapalaniu lub zmianie biegów. Wysprzęglenie następuje poprzez pociągnięcie dźwigni.

Włącznik sygnału świetlnego (2)

Nacisnąć w celu krótkotrwałego włączenia reflektora

Przełącznik świateł (3)

Pozycja “” oznacza włączenie świateł mijania

Pozycja “” oznacza włączenie świateł drogowych. Jednocześnie świeci się niebieska kontrolka świateł drogowych.

Przełącznik kierunkowskazów (4)

Pozycja “” oznacza uruchomienie lewego kierunkowskazu i jednocześnie kontrolki lewego kierunkowskazu.

Pozycja “” oznacza uruchomienie prawego kierunkowskazu i jednocześnie kontrolki prawego kierunkowskazu.

Wyłączenie kierunkowskazów następuje przez wciśnięcie przełącznika.

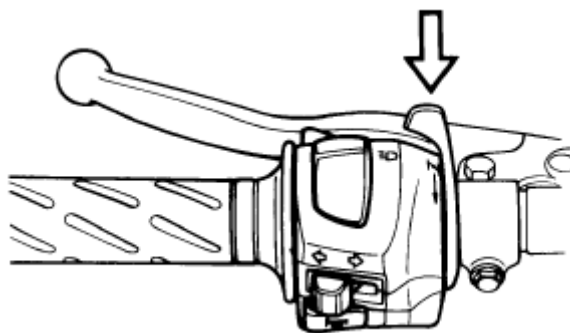
OSTRZEŻENIE

Brak sygnalizacji kierunkowskazem lub pozostawienie włączonego kierunkowskazu po zakończeniu manewru, może się okazać bardzo niebezpieczne. Inni użytkownicy drogi mogą źle ocenić zamiary prowadzącego, co może w rezultacie doprowadzić do wypadku. Przy zmianie pasa ruchu lub skręcaniu należy zawsze używać kierunkowskazów. Po zakończeniu manewru należy wyłączyć kierunkowskaz.

Włącznik sygnału dźwiękowego (5)

Nacisnąć przycisk sygnału w celu jego użycia.

Dźwignia ssania.

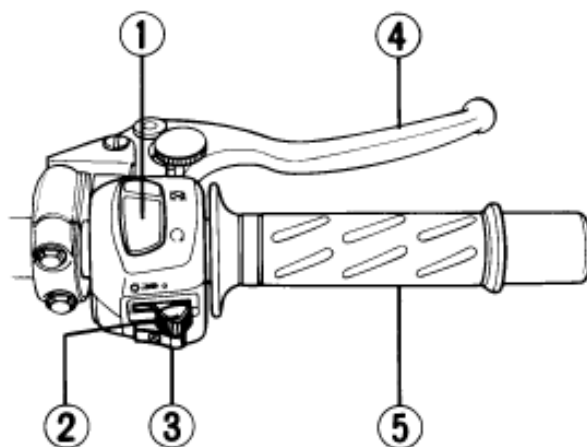


W celu ułatwienia uruchomienia zimnego silnika, gaźnik motocykla wyposażony jest w układ rozruchowy (ssanie). Aby uruchomić zimny silnik, należy całkowicie przekręcić dźwignię ssania do siebie. System ssania funkcjonuje najlepiej wtedy, gdy przepustnica główna jest całkowicie zamknięta. Gdy silnik jest rozgrzany nie ma potrzeby korzystania z systemu rozruchowego (ssania).

WAŻNE:

Rozruch silnika opisany jest szczegółowo w rozdziale: Wskazówki do bezpiecznej jazdy.

Prawy uchwyt kierownicy



Wyłącznik silnika (1)

Pozycja 

Obwód zapłonowy jest przerwany. Silnik nie może zostać uruchomiony.

Pozycja “”

Obwód elektryczny jest zamknięty, silnik może pracować.

Włącznik świateł awaryjnych (2)

Po ustawieniu przełącznika w położeniu „ON” i stacyjce w położeniu „ON” lub „P” wszystkie kierunkowskazy i ich kontrolka będą uruchomione równocześnie. Ostrzegaj innych uczestników ruchu podczas awaryjnego parkowania lub przy pojawieniu się sytuacji niebezpiecznej.

Przycisk rozrusznika elektrycznego “” (3)

Kluczyk włącznika zapłonu/stacyjkę należy przekręcić do pozycji "ON", wyłącznik silnika ustawić w pozycji “”, wrzucić bieg jałowy i wysprzęglić. Następnie, aby włączyć rozrusznik i uruchomić silnik należy przycisnąć guzik startera elektrycznego.

WAŻNE

Motocykl ten jest wyposażony w blokady przełączników: zapłonu i rozrusznika.

Uruchomienie silnika jest możliwe jeżeli:

- 1) biegi są ustawione w pozycji biegu jałowego i sprzęgło jest wysprzęglone, lub*
- 2) bieg jest wrzucony, nóżka boczna całkowicie schowana, a sprzęgło jest wysprzęglone.*

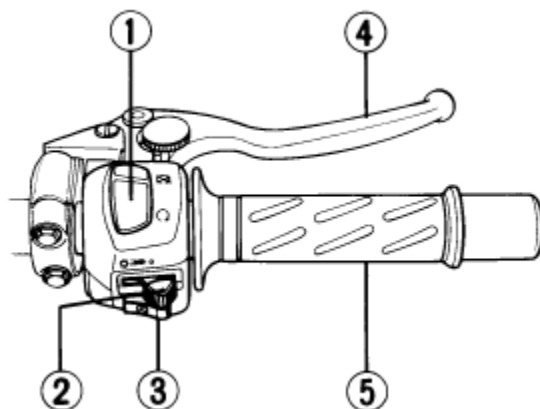
UWAGA:

Rozrusznik nie powinien pracować ciągle dłużej niż 5 sekund. Może to spowodować zarówno przegrzanie się jego jak i przewodów elektrycznych.

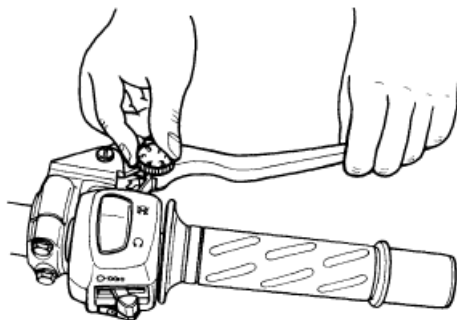
Jeżeli silnik nie daje się uruchomić przy ponownych próbach, należy sprawdzić dopływ paliwa i układ zapłonowy (patrz rozdział "Usterki i ich usuwanie").

Dźwignia hamulca przedniego (4)

Hamulec przedni zostaje uruchomiony poprzez naciśnięcie dźwigni. Motocykl jest wyposażony w hamulce tarczowe i w związku z tym już lekkie naciśnięcie dźwigni hamulca powoduje skuteczne działanie. Światło stopu zapala się w momencie pociągnięcia dźwigni hamulca.



Regulacja dźwigni hamulca przedniego



Odstęp pomiędzy manetką gazu i dźwignią hamulca przedniego można ustawić 6-cio stopniowo. Aby zmienić ten odstęp należy nacisnąć dźwignię hamulca do przodu i przekręcić śrubę regulacyjną do wybranej pozycji. Należy upewnić się, że śruba regulacyjna uzyskała właściwe położenie - czop na uchwycie dźwigni hamulcowej powinien wchodzić w otwór przy śrubie regulacyjnej.

Motocykl jest ustawiony fabrycznie w pozycji 4.

OSTRZEŻENIE

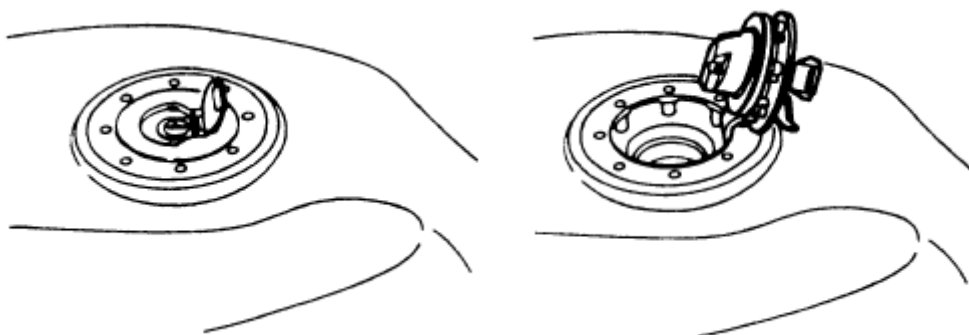
Nie wolno nigdy próbować zmieniać pozycji (nastawienia) dźwigni hamulca przedniego podczas jazdy. Zdejmowanie rąk z uchwytów kierownicy, podczas jazdy może przyczynić się do utraty kontroli nad motocyklem.

W czasie jazdy prowadzący powinien trzymać oba uchwyty kierownicy.

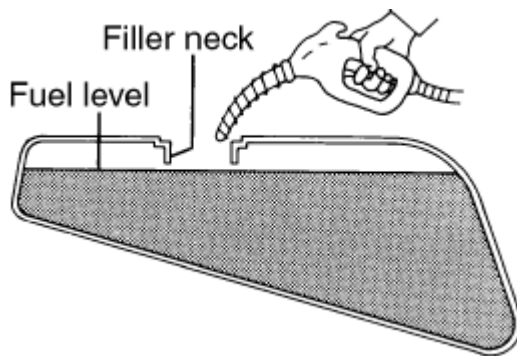
Manetka gazu (5)

Prędkość obrotowa silnika jest kontrolowana za pomocą manetki. Przekręcenie manetki do siebie powoduje zwiększenie liczby obrotów. Przekręcenie manetki w przeciwnym kierunku powoduje zmniejszenie prędkości obrotowej silnika.

Korek wlewu paliwa



Aby otworzyć korek wlewu paliwa należy: otworzyć pokrywę zamka, włożyć kluczyk do zamka i przekręcić zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Przytrzymać kluczyk w tej pozycji i odchylić korek wraz z kluczykiem. Zanim korek zostanie ponownie zamknięty, klucz musi znajdować się w zamku korka.



OSTRZEŻENIE

- nie wolno przepelniać zbiornika paliwa. Należy uważać, żeby nie rozlać benzyny na gorący silnik. Nie należy napełniać baku paliwowego powyżej dolnej krawędzi króćca wlewowego - jak pokazano na rysunku - ponieważ, w przeciwnym razie, benzyna po rozgrzaniu się i zwiększeniu objętości, może się przelać.
- podczas tankowania silnik musi być wyłączony, a stacyjka ustawiona w pozycji "OFF". Nigdy nie należy tankować w pobliżu otwartego ognia.

OSTRZEŻENIE

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

- zatrzymaj silnik i sprawdź, czy w pobliżu nie znajdują się jakieś źródła ognia czy ciepła
- paliwo uzupełniaj na dworze lub w dobrze wietrzonych pomieszczeniach
- nie pal tytoniu w czasie tankowania
- w przypadku rozlania się paliwa na motocykl, należy niezwłocznie wytrzeć zacieki, plamy powstałe poprzez rozlanie
- unikaj wdychania oparów paliwa
- w czasie tankowania, dzieci i zwierzęta domowe powinny znajdować się z dala od motocykla

Kranik paliwa

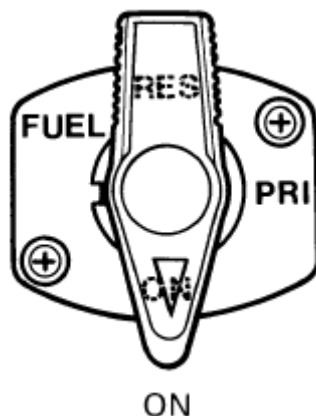
Motocykl ten posiada automatyczny kranik membranowy o trzech pozycjach:

"ON" (otwarte)

"RES" (rezerwa)

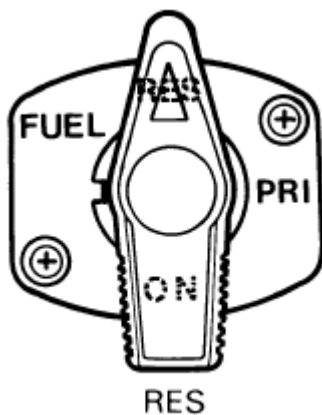
"PRI" (dopływ paliwa rozruchowego)

"ON" (otwarte)



Przed rozruchem silnika należy przestawić kranik paliwa na pozycję "ON". W tej pozycji paliwo nie przepływa przez kranik do gaźnika, chyba że silnik pracuje lub jest uruchamiany.

"RES" (rezerwa)

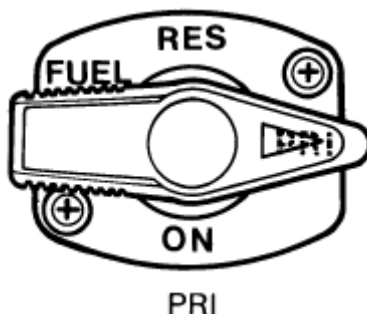


Jeżeli w zbiorniku znajduje się zbyt mało paliwa, należy przekręcić kranik paliwa do pozycji "RES". W tej sytuacji paliwo nie przepływa przez kranik do gaźnika, chyba że silnik pracuje lub jest uruchamiany. Dzięki tej czynności dysponujemy rezerwą w wysokości ok. 4.5 l.

WAŻNE

Po przekręceniu kranika do pozycji "RES", należy uzupełnić poziom paliwa na najbliższej stacji benzynowej. Po uzupełnieniu paliwa należy się upewnić, że kranik został ponownie przekręcony do pozycji "ON".

"PRI" (dopływ paliwa rozruchowego)



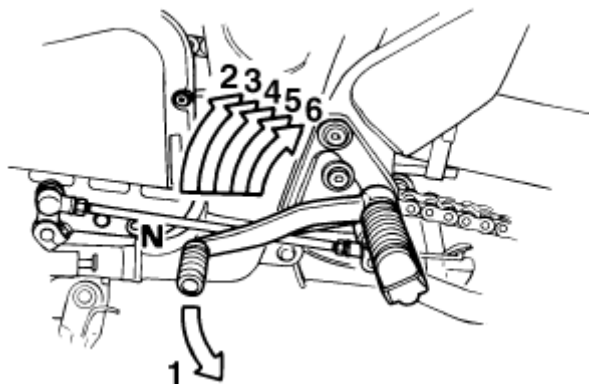
W przypadku braku paliwa w gaźniku należy przestawić kurek paliwa do pozycji "PRI". Paliwo dopłynie wtedy bezpośrednio do gaźnika, nawet jeżeli silnik nie pracuje. Po rozruchu silnika należy zwrócić uwagę, żeby ponownie przestawić kranik paliwa na pozycję "ON" lub, jeżeli to konieczne - na pozycję "RES".

UWAGA:

Jeżeli kranik paliwa pozostawimy w pozycji "PRI", to paliwo może przelać się niekontrolowanie do cylindrów. Może to wywołać znaczne uszkodzenia mechaniczne po uruchomieniu silnika.

Zawsze należy zostawiać kranik paliwa w pozycji "ON" lub "RES".

Dźwignia zmiany biegów

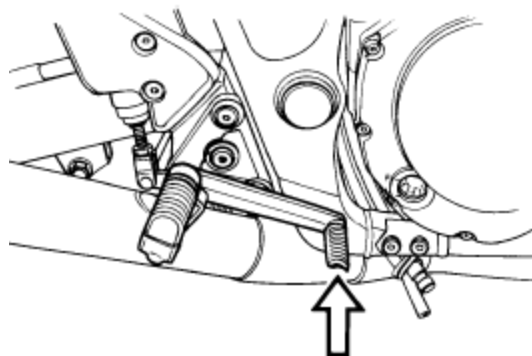


Opisywany tu motocykl jest wyposażony w 6-cio stopniową skrzynię biegów, której funkcjonowanie przedstawiono na rysunku. Aby poprawnie zmienić bieg, należy: wcisnąć dźwignię sprzęgła i w momencie gdy operujemy dźwignią zmiany biegów zamknąć przepustnicę. W celu zmiany biegu na wyższy, należy podciągnąć do góry dźwignię zmiany biegów, aby przełożyć na niższy bieg należy nacisnąć w dół dźwignię zmiany biegów. Bieg jałowy znajduje się pomiędzy 1 i 2 biegiem. Przełożenia na bieg jałowy dokonuje się - w zależności od pozycji wyjściowej - przez naciśnięcie lub podciągnięcie do połowy (między biegiem 1 a 2) dźwigni zmiany biegów.

WAŻNE:

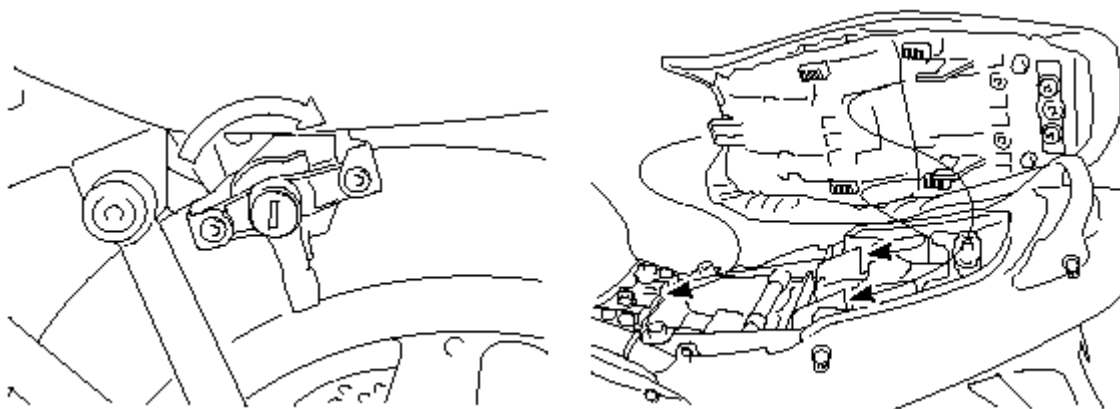
Po włączeniu biegu jałowego zapala się zielona lampka kontrolna. Pomimo tego zaleca się ostrożnie puszczać dźwignię sprzęgła aby ocenić, czy rzeczywiście dźwignia zmiany biegów znajduje się dokładnie w pozycji biegu jałowego.

Pedał hamulca koła tylnego



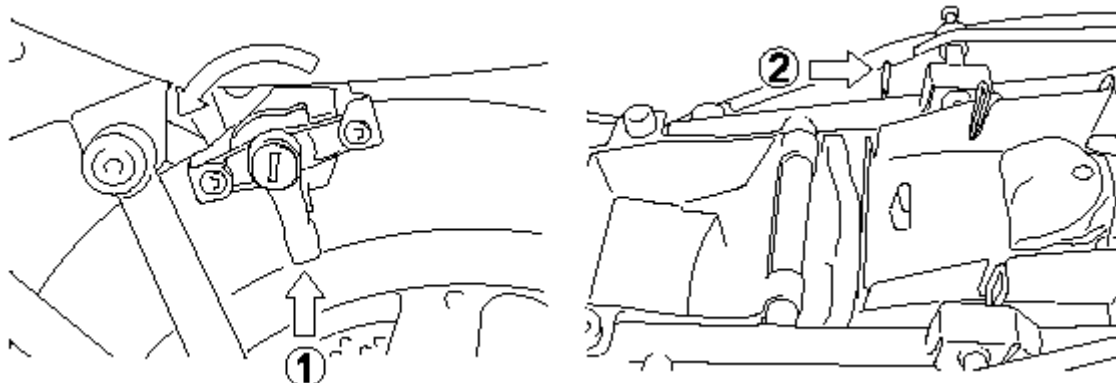
Poprzez naciśnięcie pedału uruchamiany jest tylny hamulec tarczowy i równocześnie zapala się światło "stopu".

Zamknięcie siedzenia i uchwyt na kask



Zdejmowanie siedzenia.

W celu otwarcia zamka siedzenia należy włożyć kluczyk do zamka i przekręcić go zgodnie z ruchem wskazówek zegara. W celu zamknięcia należy przesunąć haczyk siedzenia w stronę jego uchwytu i mocno nacisnąć w dół dopóki nie zamkną się zatrzaski siedzenia.



Uchwyt na kask

Aby skorzystać z uchwytu na kask (1) należy włożyć do zamka kluczyk zapłonowy i przekręcić w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Spowoduje to otworzenie haczyka, na którym można zawiesić kask. Aby zamknąć uchwyt należy przekręcić z powrotem kluczyk.

Drugi uchwyt na kask (2) usytuowany jest pod siedzeniem. W celu użycia uchwytu należy zdjąć siedzenie, zaczepić kask na uchwycie i ponownie zamontować siedzenie.

OSTRZEŻENIE

Jeżeli siedzenie zostanie zainstalowane nieprawidłowo, może przesuwać się w czasie jazdy, a to z kolei może doprowadzić do utraty kontroli nad motocyklem. Siedzenie musi być umocowane w poprawnej pozycji i zabezpieczone.

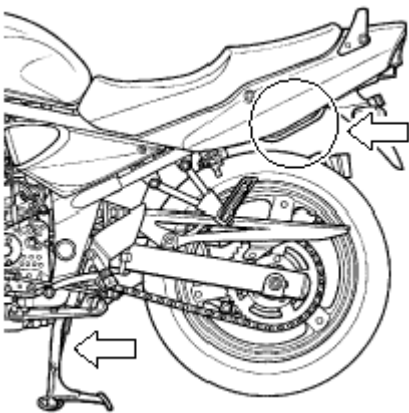
OSTRZEŻENIE:

- nie wolno jechać motocyklem, jeśli kask jest zamocowany w uchwycie. Mogłoby to zagrozić bezpieczeństwu ruchu, ponieważ mógłby się on dostać w obręb koła i kierowca straciłby kontrolę nad pojazdem.
- nie wolno przewozić kasku przyczepionego do uchwytu na kask. W przypadku przewożenia kasku, należy przymocować go na górze siedzenia.

Podnóżek centralny i nóżka boczna.

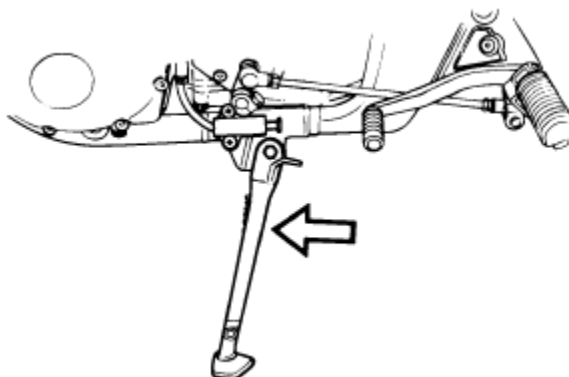
Motocykl jest wyposażony zarówno w podnóżek centralny, jak i nóżkę boczną.

Podnóżek centralny



Aby postawić motocykl na podnóżku centralnym, należy: postawić stopę na jego wystającej części i zdecydowanym ruchem pociągnąć motocykl do tyłu i w górę, trzymając prawą ręką za uchwyt boczny, a jednocześnie lewą ręką trzymając uchwyt kierownicy.

Nóżka boczna.



Chcąc postawić motocykl na nóżce bocznej, należy postawić stopę na końcu nóżki, naciskając zdecydowanie na dół aż do momentu, gdy ruch poruszającej się po łuku nóżki nie zostanie zatrzymany przez ogranicznik.

Jeżeli nóżka boczna jest rozłożona i nie jest wrzucony bieg jałowy, to wbudowane zabezpieczenie blokuje włącznik zapłonu.

Blokada zapłonu przy nóżce bocznej funkcjonuje następująco:

- 1) jeżeli nóżka boczna jest rozłożona i wrzucony jest jeden z biegów, to silnik nie może zostać uruchomiony,
- 2) jeżeli silnik pracuje i przy rozłożonej nóżce bocznej zostanie wrzucony bieg, to silnik automatycznie gaśnie,
- 3) jeżeli silnik pracuje i przy wrzuconym biegu zostanie rozłożona nóżka boczna, to silnik automatycznie zgaśnie.

OSTRZEŻENIE

Jeżdżenie motocyklem z niecałkowicie złożoną nóżką boczną może stać się przyczyną wypadku, zwłaszcza podczas skręcania w lewo.

- przed jazdą należy sprawdzić prawidłowe funkcjonowanie blokady zapłonu przy nóżce bocznej na podstawie zaleceń w odcinku "blokada zapłonu przy nóżce bocznej".
- przed rozpoczęciem jazdy zawsze należy sprawdzić, czy nóżka boczna jest całkowicie złożona

UWAGA

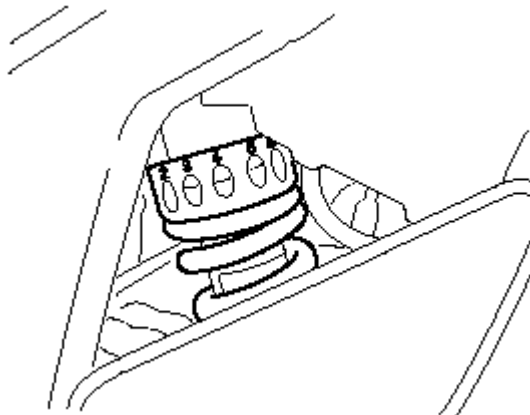
Motocykl należy parkować na twardym podłożu, aby zapobiec jego przewróceniu się.

W przypadku, gdy zachodzi konieczność zaparkowania motocykla na pochyłym terenie, należy ustawić przód motocykla w kierunku szczytu wzniesienia i włączyć pierwszy bieg - w ten sposób zostanie ograniczona możliwość zsunięcia się motocykla z nóżki bocznej.

Regulacja twardości zawieszén

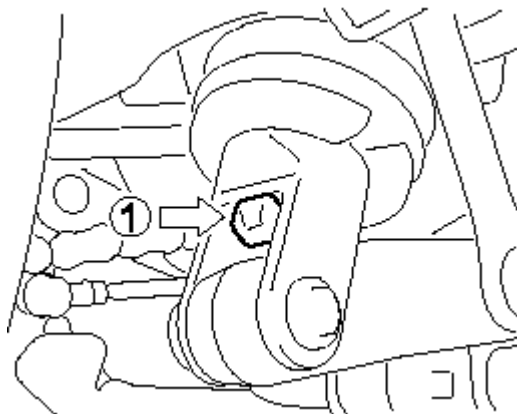
Zawieszenie tylne.

Regulacja napięcia wstępnego sprężyny tylnego zawieszenia



Regulacja twardości zawieszenia daje możliwość dostosowania motocykla do wymagań kierowcy i stylu jazdy i obciążenia. Zawieszenie może być regulowane w 7-miu położeniach. Aby zmienić napięcie sprężyny tylnego amortyzatora należy ustawić motocykl na nóżce bocznej. Używając klucza z kompletu narzędzi obrócić pierścień regulacyjny do żądanej pozycji. (1 - najbardziej miękka, 7 - najtwardsza). Zawieszenie motocykla zostało fabrycznie ustawione w pozycji 4.

Regulacja siły tłumienia.



Regulacja siły tłumienia przy rozprężaniu (przy odbiciu) posiada cztery nastawy, każde ozn. odpowiednią cyfrą, umieszczoną na regulatorze (1). Zmiana położenia regulatora zasygnalizowana jest kliknięciem. Jego obrót musi być zawsze wykonany od kliknięcia do kliknięcia, jak również powinien być widzialny numer nastawu (od 1 do 4). Pozycja numer 1 (najmniejsza) oferuje najmniejszą siłę tłumienia, zaś pozycja numer 4 (najszywniejsza) największą siłę tłumienia. Fabrycznie motocykl został ustawiony w pozycji numer 2.

WAŻNE

Ustawienie pozycji pośredniej tj. 2 1/2, 3 1/2 nie jest możliwe. Pozostawienie regulatora w takim położeniu jest równoznaczne z automatycznym wybraniem opcji najtwardszej - 4.

Jeżeli silnik nie pracuje w sposób charakterystyczny dla niego, to należy przestawić się na benzynę z wyższą ilością oktan; różnice w ilości oktan występują także w ramach benzyny super, w zależności od dostawcy.

Mieszanka benzyny bezołowiowej i etanolu (alkoholu zbożowego), zwana niekiedy GASOHOLEM może zostać zastosowana w tym motocyklu, o ile zawartość etanolu jest nie większa niż 10%.

W w/w motocyklu możliwe jest zastosowanie mieszanki benzyny z metanolem, o zawartości metanolu nie większej niż 5% pod warunkiem, że paliwo takie zawiera współrozpuszczalniki oraz inhibitory korozji.

NIE UŻYWAJ pod żadnym pozorem paliwa zawierającego więcej niż 5% metanolu. Rezultatem użycia takiego paliwa może być zniszczenie układu paliwowego bądź pogorszenie osiągnięć motocykla. Suzuki nie ponosi odpowiedzialności za takie uszkodzenia i zastrzega sobie, iż mogą one nie zostać objęte gwarancją.

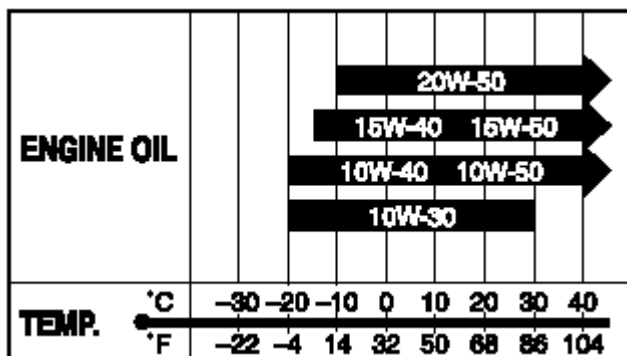
Rozlanie benzyny zawierającej alkohol może spowodować uszkodzenia motocykla. Alkohol może zniszczyć lakierowane powierzchnie.

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

Używanie wysokiej jakości oleju silnikowego do 4-suwów przedłuży żywotność motocykla.

Należy zwracać uwagę, żeby użyty olej odpowiadał w klasyfikacji API klasie SF lub SG, a jego lepkość wynosiła SAE 10W-40.

Jeżeli olej silnikowy SAE 10W-40 nie jest dostępny, należy dobrać lepkość oleju według poniższej tabeli:



Docieranie

Już na wstępie podkreślono wagę właściwego docierania dla przedłużenia żywotności i właściwości użytkowych Państwa motocykla SUZUKI. Dalej zostaną przedstawione zasady właściwego docierania.

Zalecane maksymalne ilości obrotów silnika .

Poniższa tabela zawiera zalecane maksymalne ilości obrotów podczas docierania:

pierwsze 800 km	poniżej 6000 obr./min.
do 1.600 km	poniżej 9000 obr./min.
powyżej 1.600 km	poniżej 12000 obr./min.

Zmiana obrotów silnika

W okresie docierania powinno się jeździć ze zmiennymi obrotami silnika (nie na stałym gazie), pozwala to na efektywniejsze dopasowanie się współpracujących części. Zmienne obciążenie silnika jest sprawą bardzo ważną, lecz nigdy nie należy go nadmiernie przeciążać.

Docieranie i jazda na nowych oponach

Nowe opony wymagają również odpowiedniej fazy docierania, tak jak i silnik. Nowe opony są zazwyczaj bardzo śliskie i należy stopniowo zwiększać pochylanie motocykla na zakrętach. Należy unikać gwałtownego przyspieszania, hamowania i ostrego pochylania motocykla przez pierwsze 160 km.

OSTRZEŻENIE:

Zaniechanie fazy docierania opon może doprowadzić do ich szybszego zużycia, bądź utraty kontroli nad pojazdem.
--

Należy unikać stale niskiej liczby obrotów.

Można przyspieszać motocyklem dowolnie na wszystkich biegach, ale uważając, żeby nie przekroczyć wartości granicznych.

Nie należy jednak jeździć podczas pierwszych 1.600 km na pełnym gazie.

Olej silnikowy powinien mieć możliwość cyrkulacji jeszcze przed jazdą.

Po uruchomieniu ciepłego lub zimnego silnika, zanim się go obciąży, należy pozwolić mu przez pewien czas pracować na biegu jałowym. Poprzez ten zabieg olej dotrze do wszystkich miejsc wymagających smarowania.

Należy pamiętać o pierwszym i najważniejszym przeglądzie motocykla

Przegląd diagnostyczny po pierwszym 1.000 km jest najważniejszą inspekcją dla Państwa motocykla. W wyniku docierania pewne nastawy fabryczne mogły ulec zmianom, co wymaga obecnie fachowej korekty.

Punktualne dotrzymanie terminu przeglądu przy 1.000 km gwarantuje optymalną żywotność i pożądane efekty użytkowe silnika.

WAŻNE

Pierwsza diagnostyka, po przejechaniu 1.000 km, powinna zostać przeprowadzona na podstawie planu przeglądu zawartego w niniejszym podręczniku. Należy zwrócić szczególną uwagę na OSTRZEŻENIA, UWAGI i WAŻNE zawarte w tym rozdziale.

Kontrola przed jazdą

OSTRZEŻENIE

Nie zastosowanie się do wskazówek dotyczących prawidłowego dokonywania przeglądu i obsługi okresowej może zwiększyć ryzyko wypadku lub zniszczenia wyposażenia motocykla. Przed każdą jazdą należy dokonywać przeglądu motocykla. Aby dokonać prawidłowego przeglądu należy odnieść się do tabeli zamieszczonej poniżej, a w celu uzyskania szczegółowych informacji należy zapoznać się z treścią rozdziału "Przegląd i obsługa okresowa".

OSTRZEŻENIE

Założenie używanych, źle napompowanych lub niewłaściwych opon zmniejszy stabilność motocykla i w rezultacie może doprowadzić do wypadku. Przed jazdą należy upewnić się, czy zostały sprawdzone wszystkie elementy wymienione w tabeli poniżej. Nigdy nie należy lekceważyć procedury sprawdzania wszystkich elementów.

OSTRZEŻENIE

Dokonywanie przeglądu poszczególnych elementów w sytuacji, gdy silnik pracuje może doprowadzić do powstania poważnych obrażeń ciała. W czasie, gdy silnik pracuje należy zachować szczególną ostrożność, aby ręce i elementy ubrania nie zostały wciągnięte przez ruchome części silnika. Przed dokonaniem przeglądu należy wyłączyć silnik, wyjątkiem jest sprawdzanie wyłącznika silnika i przepustnicy.

PUNKTY DO SPRAWDZENIA	RODZAJ SPRAWDZENIA
Układ kierowniczy	• łatwość poruszania • ewentualne zakłócenia w ruchu kierownicy • brak luzów, właściwe zamocowanie
Manetka	• właściwy luz • równomierne przekręcanie manetki i powrót do pozycji zamkniętej po jej puszczeniu
Sprzęgło	• właściwy luz linki • równomierne działanie
Hamulce	• poziom płynu w zbiorniczku powyżej linii "LOWER" • właściwy luz pedału dźwigni hamulca • nie występuje efekt zapowietrzenia układu hamulc. • brak wycieków płynu

Zawieszenie	• płynne działanie
Paliwo	• wystarczająca ilość w zbiorniku
Łańcuch napędowy	• właściwe napięcie łańcucha • prawidłowa konserwacja
Opony	• właściwe ciśnienie • wystarczający profil • brak cięć i rys w oponach
Olej silnikowy	• właściwy poziom
Światła	• właściwe funkcjonowanie funkcjonowanie wszystkich świateł, kontrolki i wskaźników
Sygnal dźwiękowy	• właściwe funkcjonowanie
Wyłącznik silnika	• właściwe funkcjonowanie
Nóżka boczna/blokada zapłonu	• właściwe funkcjonowanie

Reguły bezpiecznej jazdy

Rozruch silnika

Zanim uruchomisz silnik upewnij się, że:

- ustawiony jest bieg jałowy
- kranik paliwa znajduje się w pozycji "ON"
- wyłącznik silnika znajduje się w pozycji 

WAŻNE:

Motocykl jest wyposażony w wyłącznik blokujący obwodu elektrycznego zapłonu. Motocykl może zostać uruchomiony tylko wtedy, gdy:

- *włączony jest bieg jałowy, a sprzęgło nie jest wciśnięte, lub*
- *bieg jest włączony, nóżka boczna jest całkowicie złożona i sprzęgło nie jest wciśnięte*

GDY SILNIK JEST ZIMNY:

Pociągnąć dźwignię ssania do oporu, w kierunku do siebie. Zamknąć całkowicie przepustnicę/manetkę gazu. Wcisnąć przycisk rozrusznika elektrycznego - silnik powinien zostać uruchomiony. Zaraz po tym, jak silnik zostanie uruchomiony cofnąć dźwignię ssania do połowy i poczekać, aż silnik rozgrzeje się (należy utrzymywać wówczas prędkość obrotową silnika ok. 2000 – 3000 obr/min). Po rozgrzaniu silnika cofnąć do oporu dźwignię ssania, tak by znalazła się w pozycji wyłączonej (po około 30 sekundach). Jeśli temperatura jest bardzo niska możliwe jest dłuższe korzystanie z układu ssania.

GDY SILNIK JEST CIEPŁY:

Odkręcić przepustnicę/manetkę gazu o ok. 1/8 do 1/4 i wcisnąć przycisk rozrusznika elektrycznego. W przypadku, gdy silnik jest ciepły nie zachodzi konieczność użycia ssania.

OSTRZEŻENIE

Ze względu na szkodliwość spalin nie należy uruchamiać silnika w zamkniętych pomieszczeniach, z niewystarczającą wentylacją. Spaliny zawierają tlenek węgla, który jest

bezbardwy i bezwonny, a wdychanie go może spowodować śmierć lub poważne zatrucie. Silnik należy uruchamiać jedynie na zewnątrz, na świeżym powietrzu.

UWAGA:

Nie należy pozostawiać zbyt długo motocykla z pracującym silnikiem, ponieważ w ten sposób silnik może się przegrzać, jego wewnętrzne części mogą ulec uszkodzeniu, a rura wydechowa może się zabarwić.

Ruszanie

OSTRZEŻENIE

Jazda na motocyklu z nadmierną prędkością zwiększa szanse utraty kontroli nad motocyklem, a to może być przyczyną wypadku.

W czasie jazdy zawsze należy pamiętać, aby prędkość była dostosowana do własnych umiejętności, własności trakcyjnych motocykla oraz warunków zewnętrznych.

OSTRZEŻENIE

Zdejmowanie rąk z uchwytów kierownicy i nóg z podnóżków, w czasie jazdy jest bardzo niebezpieczne. Jeżeli zdejmiesz chociaż jedną rękę lub nogę, zmniejszysz w ten sposób zdolność kontrolowania motocykla w czasie jazdy.

Dlatego należy pamiętać, że w czasie jazdy trzeba zawsze trzymać oba uchwyty kierownicy, a nogi powinny być oparte o podnóżki.

OSTRZEŻENIE

Gwałtowne wiatry boczne, powstałe w momencie wymijania czy też wyprzedzania przez duże pojazdy, przy wyjazdach z tuneli lub powstające w terenach górzystych mogą również osłabić zdolność kontroli nad motocyklem.

Należy pamiętać o zredukowaniu prędkości i uważać na wiatry boczne.

Należy całkowicie złożyć nóżkę boczną, wcisnąć dźwignię sprzęgła, włączyć I bieg (dźwignia w dół). Zwiększając płynnie obroty silnika, poprzez delikatne odkręcenie manetki gazu, puszczać jednocześnie powoli i delikatnie dźwignię sprzęgła. Motocykl ruszy i wraz z dodawaniem gazu zacznie przyspieszać. Chcąc zmienić bieg na wyższy, należy nieznacznie przyspieszyć, wcisnąć ponownie sprzęgło z równoczesnym zamknięciem gazu i dźwignią zmiany biegów wybrać kolejne przełożenie, aż do najwyższego.

WAŻNE

Nóżka boczna wyposażona jest w blokadę, przerywającą dopływ prądu w układzie zapłonowym, w przypadku, gdy jest ona rozłożona i zostaje włączony bieg.

Zmiana biegów

Układ zmiany biegów został zaprojektowany tak, aby zapewnić silnikowi prawidłowe funkcjonowanie w przewidzianych do tego celu zakresach prędkości obrotowych. Rozłożenie przełożeń zostało starannie dopasowane do właściwości i charakterystyki silnika motocykla. Kierowca powinien zawsze dobrać odpowiedni bieg do aktualnych warunków. Nie należy

jeździć z częściowo wciśniętym, ślizgającym się sprzęgłem, gdyż przyspieszy to jego zużycie. Nie należy również częściowo wciskać sprzęgła w celu ograniczania prędkości poruszającego się motocykla, aby tego dokonać należy raczej zredukować bieg na niższy, co umożliwi pracę silnika w przewidzianych do tego zakresach prędkości obrotowych.

OSTRZEŻENIE

Redukcja biegu na niższy podczas, gdy prędkość obrotowa silnika jest zbyt wysoka może spowodować, że:

- tylne koło zacznie się ślizgać i straci przyczepność na skutek intensywnego hamowania silnikiem, co może stać się przyczyną wypadku lub
- dopuszczalna wartość prędkości obrotowej na niższym biegu zostanie przekroczona, co rezultacie doprowadzi do zniszczenia silnika

Należy zmniejszyć prędkość przed zredukowaniem biegu.

OSTRZEŻENIE

Redukowanie biegu, gdy motocykl wchodzi w zakręt może spowodować poślizg tylnego koła, a w konsekwencji utratę kontroli nad motocyklem.

Zawsze należy zmniejszyć prędkość i zredukować bieg przed wejściem w zakręt.

UWAGA:

Na żadnym biegu nie należy osiągać zakresu czerwonego pola na obrotomierzu.

Jazda po wzniesieniach

- W czasie podjazdu pod górę motocykl może zacząć zwalniać i wykazywać brak mocy należy wtedy zredukować bieg na niższy, tak aby silnik pracował w optymalnym zakresie. Zmiana biegów powinna nastąpić szybko, zanim motocykl wytraci prędkość.
- Przy długich zjazdach silnik może zostać użyty jako hamulec. Odbywa się to poprzez włączenie niższego biegu.
- Należy jednak wtedy uważać, żeby silnik nie przekroczył zalecanych obrotów; dodatkowo należy stosować hamulec ręczny i nożny.

Zatrzymanie i parkowanie:

1. zmniejszyć obroty silnika
2. użyć jednocześnie i równomiernie przedniego i tylnego hamulca
3. przy zmniejszeniu prędkości zredukować biegi
4. krótko przed zatrzymaniem motocykla wrzucić bieg jałowy. Poprawne wrzucenie biegu jałowego zostanie potwierdzone przez kontrolkę biegu jałowego.
5. zaparkować motocykl na twardej, płaskiej powierzchni tak, aby nie przewrócił się.

OSTRZEŻENIE

Niedoświadczeni kierowcy mają tendencję do nadmiernego używania przedniego hamulca, co powoduje wydłużenie drogi hamowania i może stać się bezpośrednią przyczyną kolizji. Korzystanie tylko z przedniego lub tylnego hamulca jest niebezpieczne, ponieważ motocykl może wpaść w poślizg, a kierowca może utracić nad nim kontrolę.

Należy używać obu hamulców jednocześnie.

OSTRZEŻENIE

Gwałtowne hamowanie w momencie zakręcania spowoduje poślizg i utratę kontroli nad motocyklem.
Należy zahamować przed rozpoczęciem zakręcania.

OSTRZEŻENIE

Na mokrej lub śliskiej nawierzchni oraz na zakrętach, hamulców należy używać ostrożnie. Nagłe hamowanie w tych warunkach jest szczególnie niebezpieczne.
Na śliskich i nieregularnych nawierzchniach należy zawsze hamować łagodnie i z wyczuciem.

OSTRZEŻENIE

Jazda za innym pojazdem w zbyt małej odległości może doprowadzić do kolizji. W miarę zwiększania się prędkości pojazdu wydłużeniu ulega również droga hamowania. Należy upewnić się, że zachowujemy bezpieczną odległość od pojazdu znajdującego się przed nami tzn, że droga hamowania jest krótsza niż dystans między pojazdami.

WAŻNE:

Jeżeli motocykl ma być zaparkowany na wzniesieniu i postawiony na nóżce bocznej, należy pamiętać aby skierować przód motocykla w kierunku szczytu wzniesienia, gdyż w przeciwnym razie nóżka boczna jednoślada może się złożyć. Zaleca się pozostawianie pojazdu na I biegu (przed uruchomieniem silnika należy ponownie włączyć bieg jałowy)

6. przełączyć włącznik zapłonu/stacyjkę do pozycji "OFF"
7. skrócić kierownicę maksymalnie w lewo i zablokować
8. wyjąć kluczyk ze stacyjki

OSTRZEŻENIE

Gorący tłumik może stanowić zagrożenie-może poparzyć. Jeszcze jakiś czas po wyłączeniu silnika, tłumik jest wystarczająco gorący aby spowodować oparzenie po dotknięciu. Miejsce parkowania motocykla powinno być tak wybrane, aby wykluczyć ewentualność kontaktu przechodniów i dzieci z gorącymi częściami motocykla.

Przeglądy okresowe

Dalej zamieszczona tabela wskazuje odstępy między przeglądami w kilometrach i miesiącach. Należy dotrzymywać terminów wszystkich przeglądów czy smarowań, tak jak podano w tabeli. Jeżeli motocykl jest używany w trudnych warunkach, czynności te powinny być przeprowadzane częściej. O tym, jak często w takich przypadkach należy przeprowadzać inspekcje motocykla, poinformuje Państwa indywidualnie autoryzowany dealer SUZUKI. Przeglądy nie mogą być przeprowadzane połowicznie lub niedokładnie, gdyż kontrola np. układu kierowniczego bądź jezdnego jest bardzo ważna dla bezpieczeństwa ruchu.

Najlepszą gwarancją bezpieczeństwa będzie regularna kontrola u autoryzowanego dealera SUZUKI.

OSTRZEŻENIE

Nieprawidłowe lub niestaranne, czy też niezgodne z zalecanym schematem wykonanie przeglądu zwiększy ryzyko wypadku lub zniszczenia motocykla.

Zawsze należy postępować zgodnie z zasadami i harmonogramem przeglądów okresowych zawartym w tej instrukcji obsługi. Należy dołożyć wszelkich starań, aby przeglądy były przeprowadzane sumiennie.

Przeglądy oznaczone symbolem (*) powinny być dokonywane przez autoryzowany punkt serwisowy Suzuki. Inne prace, które nie są w ten sposób zaznaczone mogą być wykonywane przez osoby posiadające doświadczenie mechaniczne, na podstawie wskazówek zawartych w instrukcji obsługi. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości powstałych w czasie dokonywania przeglądu czy też obsługi okresowej, należy niezwłocznie skontaktować się z autoryzowanym punktem serwisowym Suzuki i zlecić mu wykonanie przeglądu/obsługi okresowej.

OSTRZEŻENIE

Uruchamianie silnika w zamkniętych pomieszczeniach, garażach jest niebezpieczne. Spaliny zawierają tlenek węgla - gaz, który jest bezbarwny i bezwonny, mogący spowodować zatrucie, a nawet śmierć.

Silnik należy uruchamiać na zewnątrz, gdzie istnieje przepływ świeżego powietrza.

WAŻNE

Plan przeglądów i obsługi okresowej określa minimalne wymagania dotyczące przeglądów. Jeżeli motocykl używany jest w ciężkich warunkach, przeglądy powinny być dokonywane częściej niż wynika to z planu przeglądów. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości co do terminów przeglądów i obsługi okresowej, należy skontaktować się z autoryzowanym punktem serwisowym Suzuki.

UWAGA:

Stosowanie niskiej jakości zamienników oryginalnych części zamiennych może przyspieszyć zużycie pojazdu i skrócić wydawnie jego żywotność.

Stosuj wyłącznie oryginalne części zamienne.

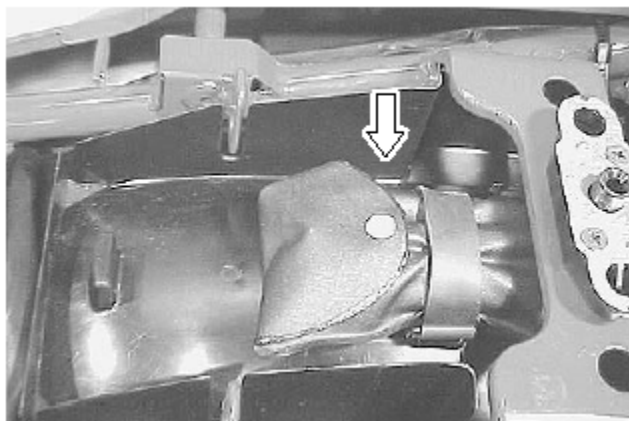
Plan przeglądów

Uwaga: Czynności te powinny być przeprowadzane według stanu licznika kilometrów lub też po upływie określonego czasu - w zależności od tego, co prędzej nastąpi.

Przedział	km	1000	6000	12000	18000	24000
	miesiące	2	12	24	36	48
Element						
wkład filtra powietrza		-	I	I	R	I
*śruby i nakrętki układu wydechowego		T	-	T	-	T
*luz zaworowy		I	-	I	-	I
świece zapłonowe		-	I	R	I	R
przewód paliwowy		-	I	I	I	I
		* wymieniać co 4 lata				
olej silnikowy		R	R	R	R	R
filtr oleju silnikowego		R	-	-	R	-
wolne obroty		I	I	I	I	I
luz linki gazu		I	I	I	I	I
sprzęgło		-	I	I	I	I
		I	I	I	I	I
łańcuch napędowy		czyścić i smarować po każdym 1000 km				
*hamulce		I	I	I	I	I
przewód hamulcowy		-	I	I	I	I
		* wymieniać co 4 lata				
płyn hamulcowy		-	I	I	I	I
		* wymieniać co 2 lata				
opony		-	I	I	I	I
*układ kierowniczy		I	-	I	-	I
*zawieszenie przednie		-	-	I	-	I
*zawieszenie tylne		-	-	I	-	I
*śruby konstrukcyjne ramy		T	T	T	T	T

Ważne: **I** - przegląd i czyszczenie, regulacja, wymiana lub smarowanie - w zależności od potrzeb;
R - wymiana; **T** - dociąganie, dokręcanie

Zestaw narzędzi



Aby ułatwić wykonywanie przeglądów okresowych motocykl posiada komplet narzędzi umieszczony pod siedzeniem.

Punkty smarowania

Regularne smarowanie współpracujących części jest bardzo ważne dla zachowania prawidłowej eksploatacji oraz dla bezpiecznej jazdy.

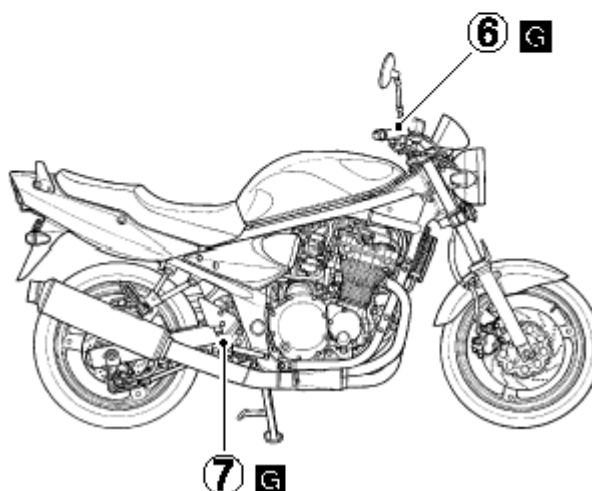
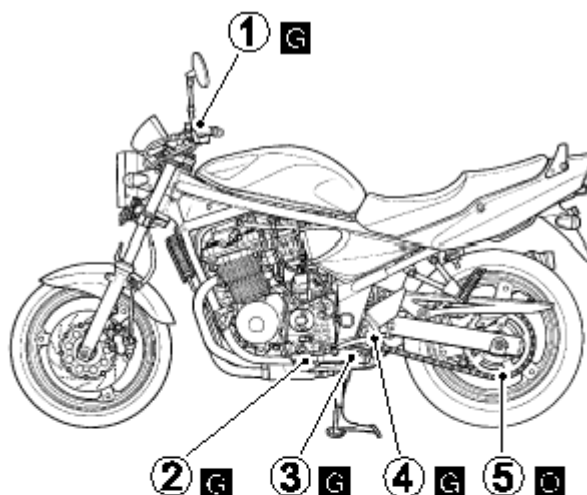
Godne polecenia jest smarowanie motocykla po jeździe w deszczu, po długiej podróży, czy po myciu wodą.

Główne miejsca, które należy smarować są pokazane na rysunku.

1. uchwyt linki sprzęgła
2. oś nóżki bocznej i zaczep sprężyny
3. oś podnóżka centralnego i zaczep sprężyny
4. oś dźwigni zmiany biegów i podnóżków
5. łańcuch napędowy
6. uchwyt dźwigni hamulca
7. oś pedału hamulcowego

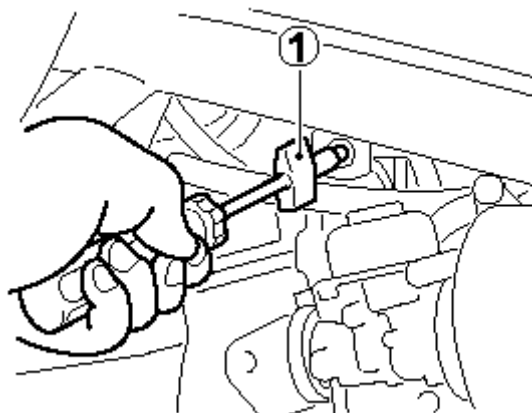
O - OLEJ

G - SMAR

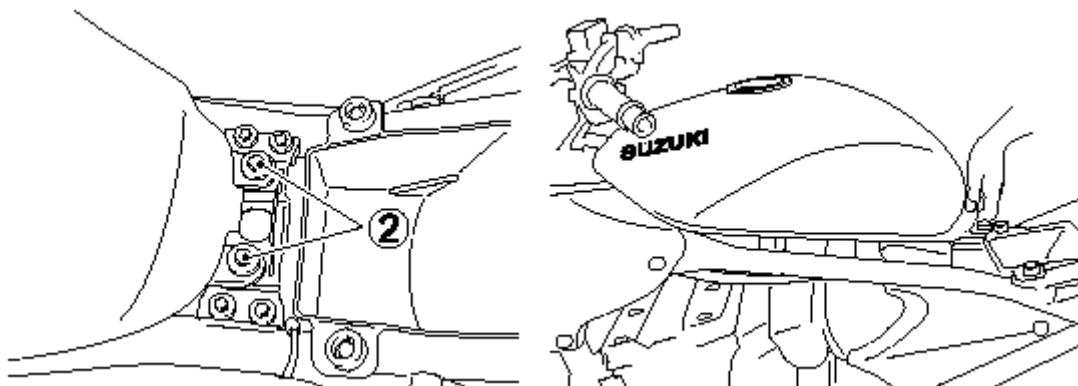


Demontaż zbiornika paliwa

1. Ustawić motocykl na nóżce bocznej



2. Zdemontować dźwignię kranika paliwa

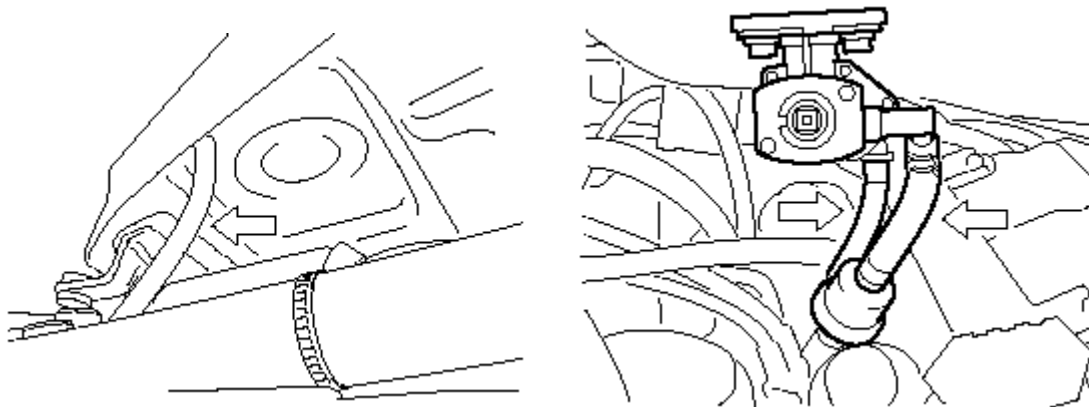


3. Odkręcić śruby mocujące (2).

WAŻNE:

Należy uważać, aby nie zgubić elastycznych podkładek i tulejek dystansowych

4. Unieść tylną część zbiornika i przesunąć do tyłu.

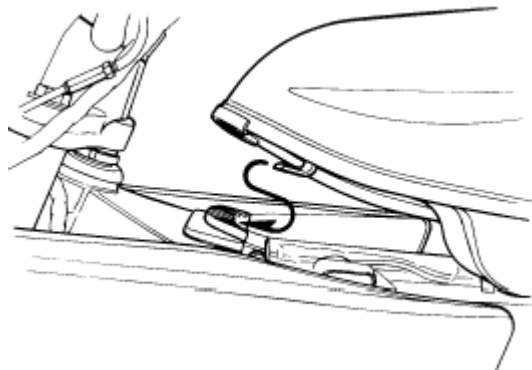


5. Odłączyć wąż spustowy.

6. Odłączyć przewód paliwowy i zdjąć zbiornik.

OSTRZEŻENIE:

Benzyna jest materiałem łatwopalnym. Rozlanie benzyny może spowodować pożar. Należy trzymać paliwo z dala od ognia, źródeł ciepła itp. Przechowywać paliwo można jedynie w przewidzianych do tego pojemnikach.



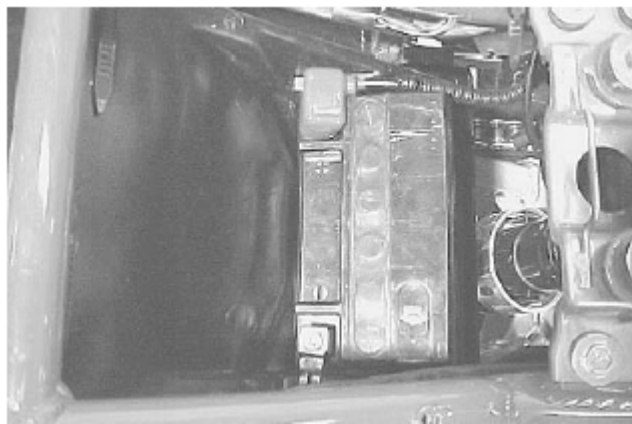
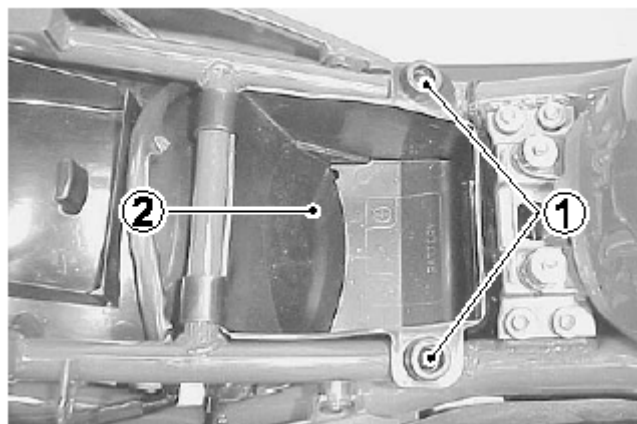
Montaż zbiornika:

Przeprowadzić należy w odwrotnej kolejności, upewniając się, że:

1. Zbiornik został właściwie usytuowany i zamocowany
2. Przewód paliwowy został prawidłowo podłączony

Akumulator

Akumulator znajduje się pod siedzeniem. Jest to akumulator typu bezobsługowego, jednakże wskazane jest aby stopień naładowania akumulatora był sprawdzany co jakiś czas przez autoryzowany punkt serwisowy.



Aby wyjąć akumulator należy odkręcić śruby (1) i zdemontować schowek (2).

Standardowy prąd ładowania akumulatora to: 0.9A X 5 do 10 h i maksymalny prąd ładowania akumulatora to: 4A X 1h. Nigdy nie wolno przekraczać maksymalnej, podanej powyżej wartości prądu ładowania akumulatora.

OSTRZEŻENIE

Z akumulatora wydziela się wodór, który może eksplodować w zetknięciu z ogniem lub iskrą. Wszelkiego rodzaju źródła ognia, iskier itp. Powinny znajdować się z dala od akumulatora. Pracując w bliskiej odległości od akumulatora nie wolno palić!

UWAGA

Użycie większego niż to zostało podane, maksymalnego prądu ładowania akumulatora spowoduje skrócenie jego żywotności. Nigdy nie należy przekraczać maksymalnej wartości prądu ładowania akumulatora.

UWAGA

Kabel akumulatora należy podłączyć poprzez zaciski do właściwych biegunów. Czerwone łącze dochodzi do zacisku plus (+), a czarne złącze (lub czarne z białymi paskami) do zacisku minus (-). Jeżeli zamieni się te połączenia, to akumulator i system ładowania zostaną uszkodzone.

Filtr powietrza

Jeżeli jest on zanieczyszczony i zmniejsza się jego przepuszczalność, to automatycznie pogarszają się osiągi pojazdu (spadek mocy, wzrost zużycia paliwa). Wkład filtra należy sprawdzić i czyścić regularnie. W przypadkach, gdy motocykl jest eksploatowany w ciężkich warunkach – (np.: jazda w kurzu) czyszczenie lub wymiana wkładu filtra powietrza powinna być dokonywana częściej niż to wynika z harmonogramu przeglądów. Należy sprawdzać i czyścić wkład filtra regularnie, zgodnie z opisaną poniżej procedurą.

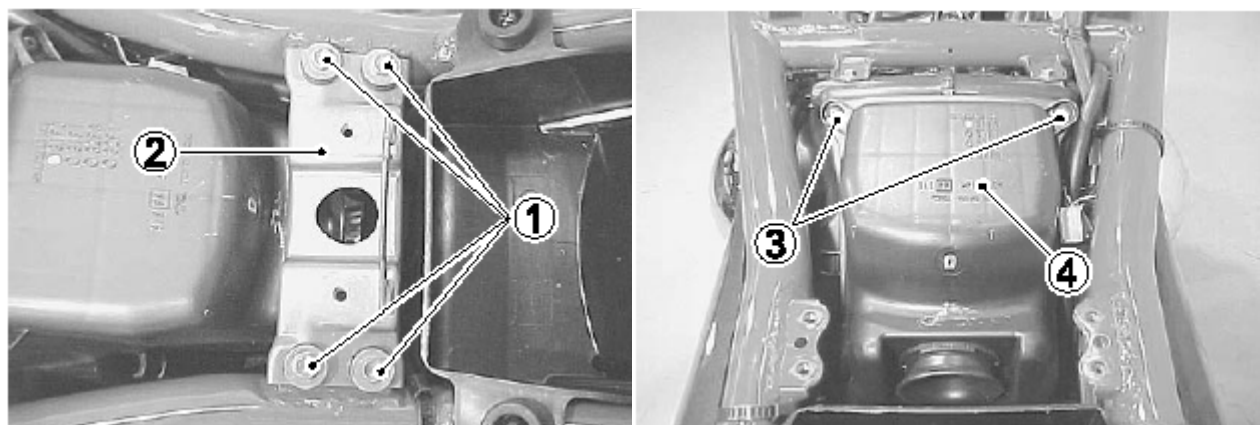
OSTRZEŻENIE

Uruchamianie silnika, gdy wkład filtra powietrza nie znajduje się na swoim miejscu może spowodować dostanie się zanieczyszczeń do silnika, a w pewnych okolicznościach pracy silnika może dojść również do cofnięcia się płomienia z silnika i w konsekwencji do zapalenia się motocykla. Nigdy nie należy uruchamiać silnika, gdy wkład filtra powietrza nie jest poprawnie zainstalowany.

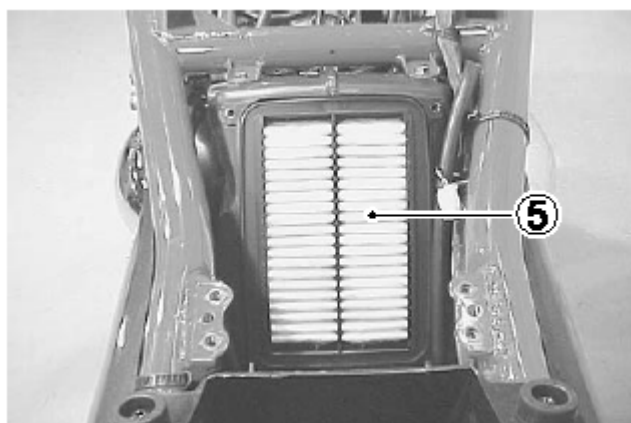
UWAGA

Jeżeli motocykl jest eksploatowany w ciężkich warunkach: kurz, błoto, mokra nawierzchnia, to wkład filtra powietrza powinien być często czyszczony lub wymieniany. Eksploatowanie motocykla w opisanych powyżej warunkach spowoduje zanieczyszczenie (zmniejsza się wtedy jego przepuszczalność), a w konsekwencji zapchanie się wkładu filtra w wyniku czego dojdzie do pogorszenia się osiągow motocykla, wzrostu zużycia paliwa a następnie do uszkodzenia silnika. Obudowę i wkład filtra należy wyczyścić niezwłocznie po tym, jak woda dostanie się do wnętrza obudowy.

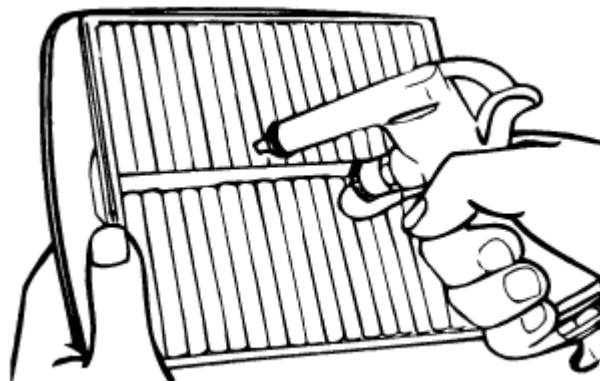
1) zdjąć zbiornik paliwa (patrz sekcja: demontaż zbiornika paliwa)



- 2) odkręcić cztery śruby (1), oraz uchwyt (2)
- 3) Odkręcić dwie śruby (3)
- 4) Zdjąć pokrywę filtra powietrza (4)

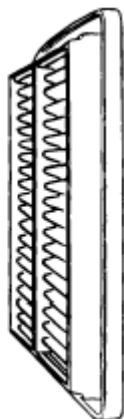


- 5) Wyjąć wkład filtra powietrza (5).



- 6) Oczyszczyć filtr z kurzu za pomocą sprężonego powietrza

Carburetor side



WAŻNE:

Wkład filtra powietrza należy przedmuchiwać tylko od strony gaźnika. Czyszczenie sprężonym powietrzem do wewnątrz spowoduje wciśnięcie obcych elementów (lub zanieczyszczeń) w pory filtra i zarazem pogorszenie jego własności.

7) Zamontować wyczyszczony lub nowy wkład filtra powietrza w odwrotnej kolejności niż to zostało opisane w przypadku demontażu. Należy upewnić się, że wkład został poprawnie zainstalowany i sprawdzić szczelność jego zamknięcia. Wkład filtra należy regularnie wymieniać.

UWAGA

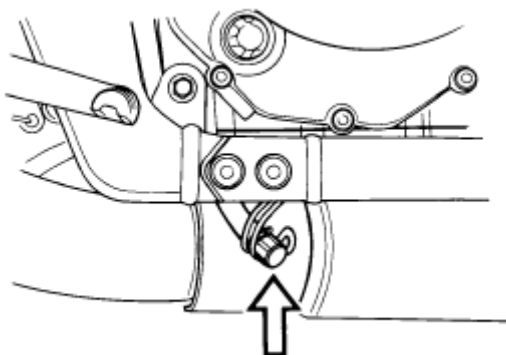
Rozdarty wkład filtra powietrza spowoduje, że kurz dostanie się do silnika i spowoduje jego uszkodzenie. Wkład należy czyścić bardzo ostrożnie, sprawdzając jednocześnie czy nie jest rozdarty. W przypadku, gdy zauważymy rozdarcie należy wkład wymienić na nowy.

UWAGA

Jeżeli wkład filtra zostanie zamontowany nieprawidłowo, wtedy kurz może dostać się do silnika omijając wkład filtra, a silnik ulegnie uszkodzeniu.

Należy upewnić się czy wkład filtra został poprawnie zamontowany.

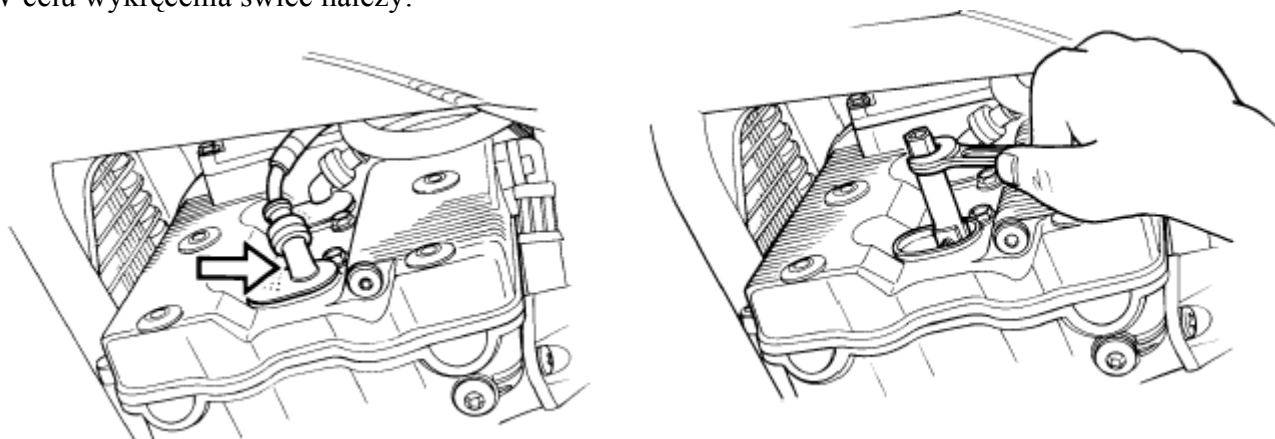
Rurka spustowa filtra powietrza.



Zdjąć korek spustowy i spuścić nagromadzoną wodę oraz olej. Czynność ta powinna być dokonywana w czasie przeglądów okresowych.

Świece zapłonowe

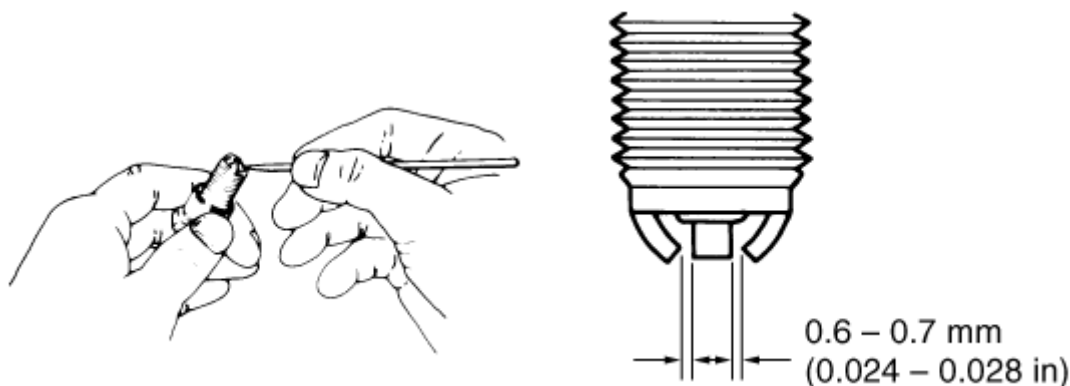
W celu wykręcenia świec należy:



1. ściągnąć nasadki ze świec
2. specjalnym kluczem znajdującym się w zestawie, wykręcić świece

WAŻNE:

Przy trudnościach ze zdjęciem kapturków należy je podważyć np.: śrubokrętem. Nie należy ciągnąć za przewód wysokiego napięcia.



Świecę zapłonową należy co jakiś czas oczyszczać z osadu za pomocą szczotki drucianej. Odstęp elektrod należy ustawić za pomocą szczelinomierza na 0.6 - 0.7 mm. Świece zapłonowe należy wymieniać co 12000 km.

Zanim osad zostanie usunięty należy dokładnie przyjrzeć się zabarwieniu świecy. Rodzaj zabarwienia świadczy o przydatności świecy do danych warunków pracy. Normalna świeca powinna mieć kolor jasnobrązowy. Zasady doboru świec podano w tabeli poniżej.

Zasady wymiany świec zapłonowych.

NGK	DENSO	REMARKS
CR8EK	U24ETR	Jeżeli standardowa świeca jest mokra lub bardzo ciemna, to należy ją zastąpić tą świecą
CR9EK	U27ETR	standardowa świeca
CR10EK	U31ETR	Jeżeli standardowa świeca wydaje się szklista lub bardzo biała, to należy ją zastąpić tą świecą

UWAGA:

Świece zapłonowe należy dokręcać z wyczuciem. Zbyt mocne dokręcenie grozi uszkodzeniem aluminiowego gwintu głowicy cylindra.

Najpierw należy ostrożnie wkręcać świecę ręcznie do momentu, gdy natrafimy na opór. Następnie należy dokręcić świecę za pomocą klucza o: 1/2 obrotu w przypadku świecy nowej lub o 1/8 obrotu - w przypadku świecy, która po oczyszczeniu jest użyta ponownie.

UWAGA

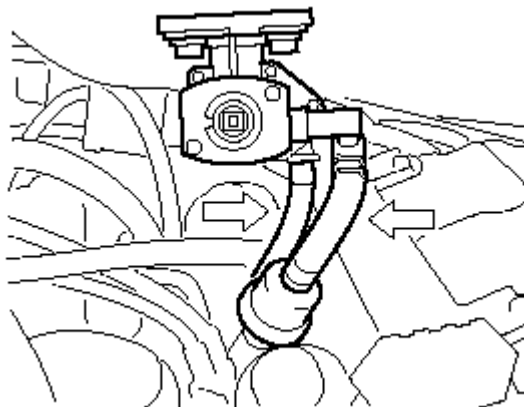
W przypadku, gdy świece są wykręcone należy zatkać otwory po nich, tak aby do silnika nie dostały się ciała obce, kurz lub inne zanieczyszczenia, które mogą być przyczyną zniszczenia silnika.

UWAGA

Zastosowanie nieodpowiedniego typu świecy wpłynie niekorzystnie na pracę silnika, wręcz może doprowadzić do zniszczenia silnika. W tym przypadku uszkodzenie nie będzie objęte gwarancją.

Suzuki zaleca stosowanie podanych poniżej typów świec zapłonowych lub ich odpowiedników. W przypadku gdy występują wątpliwości co do rodzaju i przeznaczenia świecy zapłonowej, należy skonsultować się autoryzowanym dealerem motocykli Suzuki lub autoryzowanym serwisem.

Przewody paliwowe



Przewody paliwowe należy kontrolować pod kątem szczelności i uszkodzeń. Przy stwierdzeniu jakiegokolwiek nieprawidłowości przewód należy wymienić na nowy.

Olej silnikowy

Żywotność silnika zależy także w dużej mierze od jakości i regularnej wymiany oleju silnikowego. Codzienna kontrola poziomu oleju i regularna wymiana należą do najważniejszych prac przeglądowych.

Przy sprawdzaniu poziomu oleju należy postępować w następujący sposób:

- 1) ustawić motocykl na podnóżku centralnym
- 2) uruchomić silnik i pozostawić go na kilka minut
- 3) wyłączyć silnik i odczekać trzy minuty
- 4) ustawić prosto motocykl i skontrolować poziom oleju w okienku kontrolnym umieszczonym z prawej strony silnika



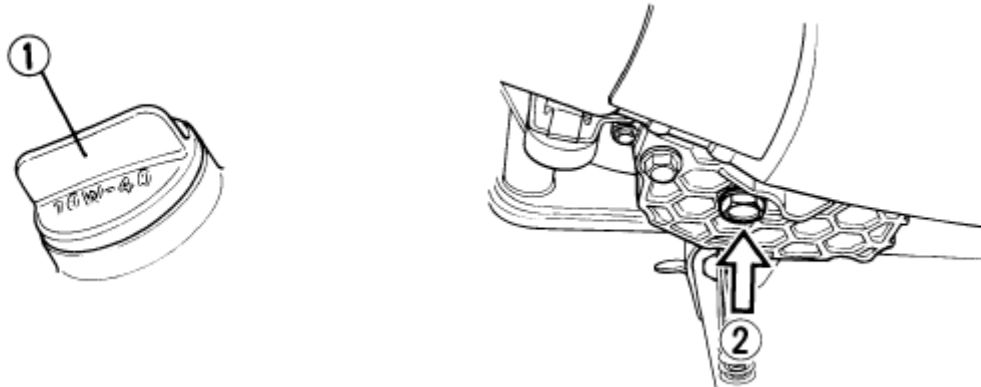
UWAGA

Jeżeli motocykl stoi prosto na płaskiej powierzchni poziom oleju powinien zawsze znajdować się pomiędzy oznaczeniami "L" i "F" w okienku kontrolnym.

Wymiana filtra oleju

Olej silnikowy i filtr oleju należy zmienić po pierwszym 1000 km, a później według tabeli przeglądów. Aby olej mógł całkowicie wyciec, powinien być spuszcany przy ciepłym silniku. Procedura wymiany oleju jest następująca:

- 1) ustawić motocykl na podnóżku centralnym

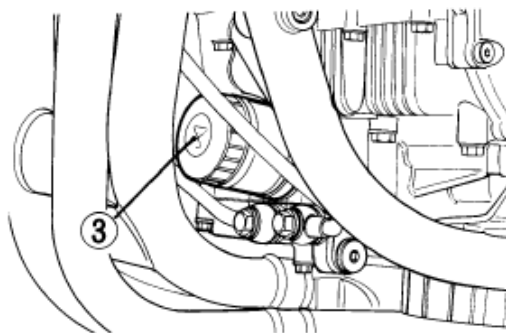


- 1) odkręcić korek wlewu oleju (1)
- 2) postawić pojemnik pod śrubę do spuszczenia oleju (2)
- 3) śrubę do spuszczenia oleju odkręcić przy pomocy klucza i poczekać, aż olej całkowicie spłynie

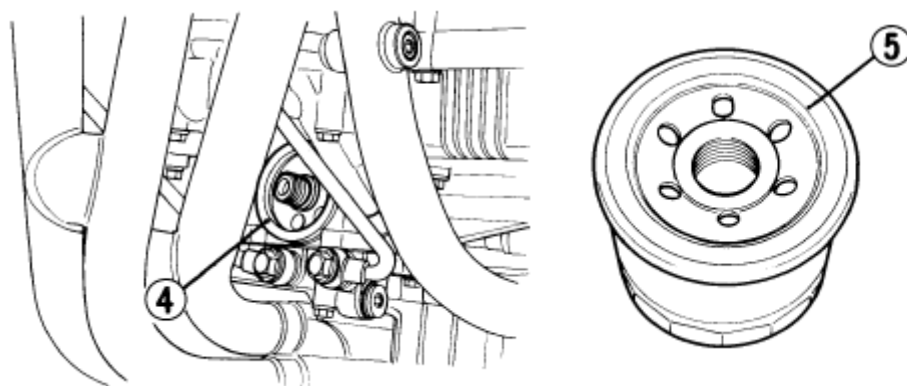
OSTRZEŻENIE

- olej silnikowy może być bardzo gorący, tak że mogliby Państwo poparzyć sobie palce przy odkręcaniu śruby spustowej. Należy poczekać, aż śruba ta na tyle się ostudzi, by można ją było dotykać gołymi rękami.
- należy uważać, żeby nie dotknąć gorącej rury wydechowej, ponieważ grozi to oparzeniem.

- 4) wkręcić ponownie śrubę spustową wraz z uszczelką i dokręcić przy pomocy klucza
- 5) odkręcić przy pomocy specjalnego klucza filtr oleju (3)



Specjalny klucz do filtra oleju o nr 09915-40611 można zamówić u autoryzowanego dealera SUZUKI.



6) miejsce (4), w które zostanie wstawiony nowy filtr należy przetrzeć czystą szmatką

7) uszczelkę gumową filtra (5) zwilżyć odrobiną oleju silnikowego

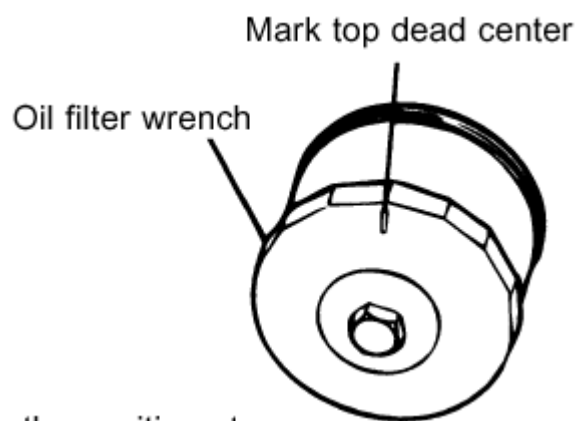
UWAGA

Należy stosować wyłącznie oryginalny filtr oleju SUZUKI. Zastosowanie innego filtra może prowadzić do skrócenia żywotności silnika.

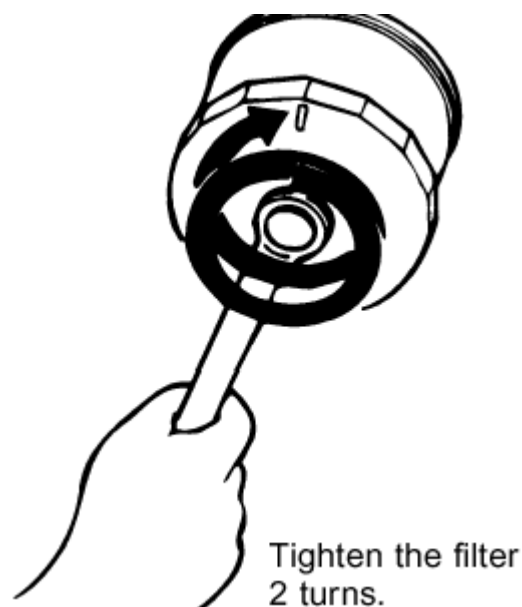
8) dociągnąć filtr oleju, aż do momentu w którym wyczuwalny będzie lekki opór.

UWAGA

W celu właściwego dociągnięcia filtra oleju ważne jest dokładne ustalenie pozycji, w której powierzchnia filtra zaczyna stykać się z powierzchnią silnika.



zaznaczyć górny punkt; w pozycji, w której uszczelka filtra zaczyna stykać się z powierzchnią silnika filtr dociągnąć o dwa obroty



9) górny punkt zaznaczyć na kluczu nasadowym filtra lub na filtrze. Filtr dociągnąć o dwa obroty odpowiednim kluczem.

10) zalać silnik ilością 3500 ml świeżego oleju i zakręcić korek wlewowy.

Należy pamiętać o stosowaniu właściwego rodzaju oleju, tak jak opisano to w rozdziale "Zalecane rodzaje benzyny i oleju".

WAŻNE:

Przy wymianie oleju i pozostawieniu starego filtra oleju niezbędne będzie ok. 3300 ml oleju silnikowego.

UWAGA

Silnik może zostać uszkodzony w przypadku gdy, zastosujemy olej nie spełniający wymogów narzucanych przez Suzuki

11) sprawdzić przy pracującym silniku ewentualne nieszczelności przy filtrze oleju i śrubie do spuszczenia oleju. W tym celu silnik powinien pracować 2-3 minuty ze zmienną prędkością obrotową

12) zatrzymać silnik i kilka minut odczekać. Ponownie sprawdzić poziom oleju. Poziom oleju może być obserwowany poprzez okienko kontrolne. Jeżeli poziom oleju znajduje się poniżej kreski "F", to należy go uzupełnić. Po uzupełnieniu należy dokonać ponownego sprawdzenia pod kątem szczelności.

WAŻNE

W przypadku, gdy nie dysponujesz specjalnym kluczem do odkręcania filtra oleju, należy zlecić przeprowadzenie operacji wymiany filtra autoryzowanemu serwisowi Suzuki.

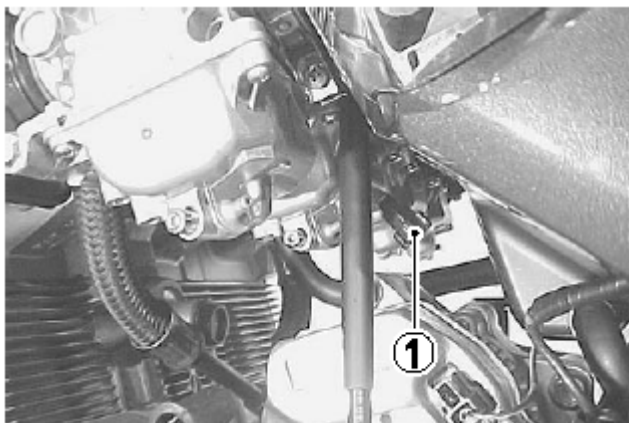
Gaźnik

Gaźniki są fabrycznie nastawione; w związku z tym ustawienie gaźnika nie powinno być zmieniane. Jednak dwie inne regulacje mogą być przeprowadzone samemu przez posiadacza motocykla, a mianowicie regulacja prędkości obrotowej biegu jałowego i luzu linki gazu.

Ustawienie prędkości obrotowej biegu jałowego

Do ustawienia prawidłowej prędkości obrotowej biegu jałowego niezbędny jest obrotomierz. W przypadku jego braku należy zwrócić się do autoryzowanego warsztatu Suzuki.

1) uruchomić i rozgrzać silnik

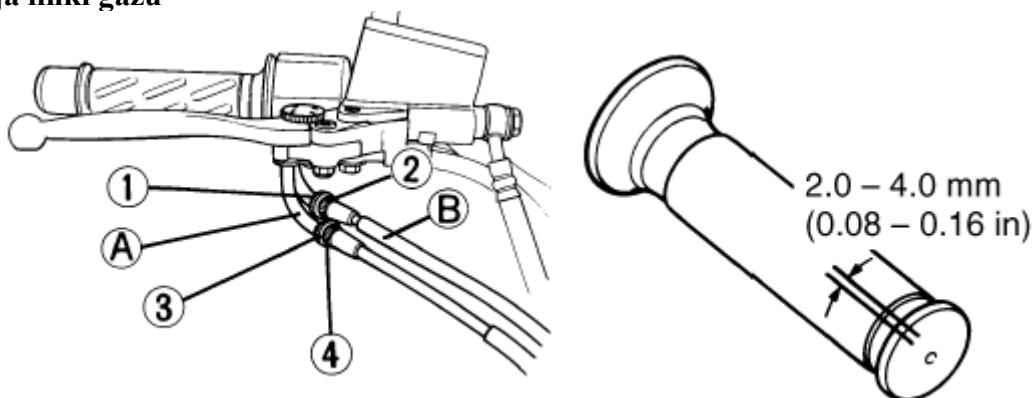


2) po rozgrzaniu silnika, wkręcić lub wykręcić śrubę regulacyjną biegu jałowego (1) przy gaźniku, tak aby silnik pracował z prędkością 1100 - 1300 obr./min.

WAŻNE:

Regulację należy przeprowadzać przy dobrze rozgrzanym silniku.

Regulacja linki gazu



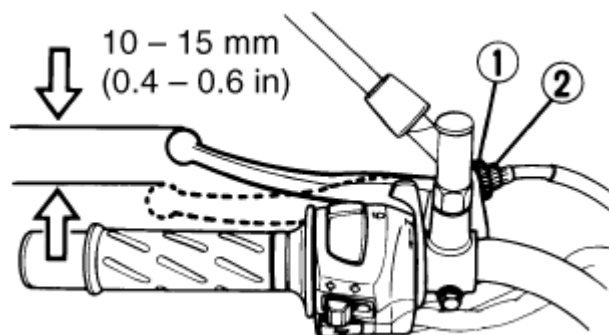
Motocykl ten jest wyposażony w podwójną linkę gazu: (A) ciągnącą i (B) powrotną
Regulację przeprowadzić następująco:

- 1) poluzować nakrętkę zabezpieczającą (1)
- 2) wkręcić całkowicie śrubę regulacyjną (2)
- 3) poluzować nakrętkę zabezpieczającą (3)
- 4) luz linki ustawić za pomocą śruby regulacyjnej (2) tak, by wynosił on 2.0-4.0 mm
- 5) po nastawieniu dociągnąć nakrętkę zabezpieczającą (3)
- 6) przy całkowicie zamkniętym gazie wykręcić śrubę regulacyjną (2), aż do uzyskania wyczuwalnego oporu
- 7) dokręcić nakrętkę zabezpieczającą (1)

OSTRZEŻENIE

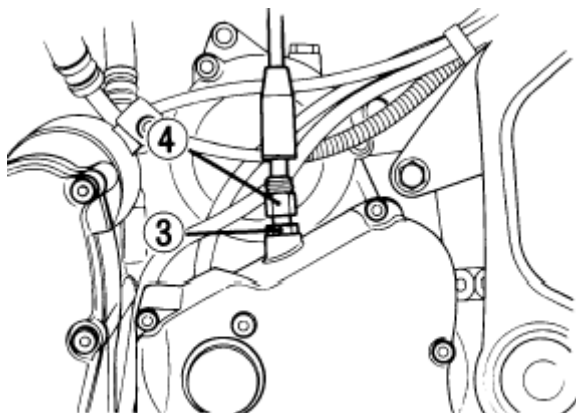
Po nastawieniu cięgna gazu należy sprawdzić, czy prędkość obrotowa silnika nie podnosi się przy skrócie kierownicy i czy manetka gazu powraca samoczynnie i lekko.

Sprzęgło



Przy każdym przeglądzie okresowym należy skorygować śrubą regulacyjną luz sprzęgła. Luz ten powinien wynosić 10-15 mm, przy pomiarze przy uchwycie dźwigni sprzęgła, zanim sprzęgło zostanie wysprężone.

Niewłaściwy luz dźwigni sprzęgła należy skorygować następująco.



- 1) poluzować nakrętkę zabezpieczającą śruby regulacyjnej (1)
- 2) śrubę regulacyjną linki (2) wkręcić do oporu.
- 3) poluzować przeciwnakrętkę (3) i śrubą regulacyjną (4) ustawić właściwy luz linki, wynoszący 10 – 15 mm.
- 4) drobniejsze regulacje można przeprowadzić przy pomocy śruby regulacyjnej (2).
- 5) dokręcić nakrętki zabezpieczające śrub regulacyjnych (1) oraz (3).

WAŻNE:

Wszystkie inne prace przy sprzęgle powinny być wykonywane przez serwis Suzuki.

Łańcuch napędowy

Motocykl ten wyposażony jest w specjalny łańcuch napędowy, nie posiadający spinki.

W przypadku zużycia polecamy wymienić łańcuch w warsztacie u autoryzowanego dealera Suzuki.

Dla zapewnienia całkowitego bezpieczeństwa, przed każdą jazdą należy sprawdzać stan i napięcie łańcucha napędowego.

Przy wymianie i smarowaniu prosimy stosować się do wskazań producenta.

OSTRZEŻENIE

Przed jazdą należy sprawdzić stan łańcucha. Jazda z łańcuchem, którego stan budzi zastrzeżenia lub jest źle wyregulowany może doprowadzić do wypadku.

Podczas regularnych przeglądów trzeba sprawdzać łańcuch ze względu na:

1. poluzowanie naciągów (przy wahaczu)
2. uszkodzenia wałków
3. wysuszenie lub pordzewienie ogniów
4. zgniecenie lub zatarcie się ogniów
5. nadmierne zużycie
6. złe nastawienie łańcuch

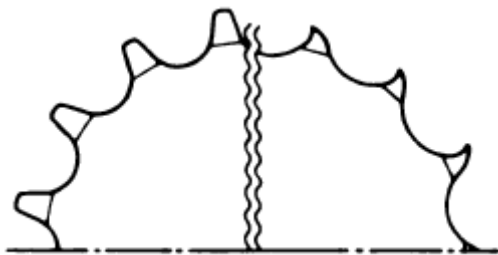
W przypadku wystąpienia jakichkolwiek nieprawidłowości w działaniu łańcucha napędowego należy (w przypadku, gdy wiesz jak to zrobić) usunąć usterkę.

Jeżeli wystąpią wątpliwości należy skonsultować się z autoryzowanym serwisem Suzuki.

Jeżeli któraś z opisanych tu usterek występuje także w Państwa łańcuchu, to zachodzi także prawdopodobieństwo, że uszkodzone są zębatki łańcucha.

Stan dobry

Zużyta



WAŻNE:

Przy wymianie łańcucha należy skontrolować obydwa koła zębate i w razie konieczności wymienić jako zestaw.

Zastosowany w tym motocyklu łańcuch nie posiada spinki. W związku z tym do wymiany łańcucha niezbędne jest zdemonutowanie wahacza. Pracę tę wykonać może jedynie wykwalifikowany mechanik. Nie zaleca się stosowania łańcucha ze spinką.

W tym wypadku należy sprawdzić koła zębate pod względem:

1. nadmiernego zużycia zębów
2. wyłamania lub uszkodzenia zębów
3. poluzowania śrub zębatek

W przypadku, gdy zaistnieje któryś z powyższych problemów należy skonsultować się z autoryzowanym serwisem Suzuki.

Przy zakładaniu nowego łańcucha należy sprawdzić także obydwa koła łańcuchowe pod względem zużycia.

Czyszczenie i smarowanie łańcucha napędowego

Łańcuch napędowy jest ponadto wykonany ze specjalnych materiałów i posiada uszczelki pierścieniowe, które utrzymują stale smar w wałkach łańcucha (tzw. łańcuch z O-ringami), przez co zwiększa się jego trwałość.

Łańcuch należy czyścić i smarować cyklicznie w następujący sposób:

1) zaleca się obmyć łańcuch naftą świetlną

Jeżeli łańcuch szybko rdzewieje, to należy go czyścić w krótszych odstępach. Nafta świetlna jest produktem o lekko smarującym i dobrze czyszczącym działaniu.

OSTRZEŻENIE

Nafta może być niebezpieczna. Jest łatwopalna. Należy zachować ostrożność, tak aby dzieci i zwierzęta domowe nie miały bezpośredniego kontaktu z naftą.

Naftę należy przechowywać z dala od wszelkiego rodzaju źródeł ognia. Naftę należy przechowywać w bezpiecznym miejscu, poza zasięgiem dzieci i zwierząt domowych. W razie połknięcia, nie należy wywoływać wymiotów. Należy natychmiast wezwać lekarza.

Zużyta nafta powinna być w odpowiedni sposób zutylizowana.

UWAGA:

Do czyszczenia łańcucha nie należy stosować benzyny lub znajdujących się w handlu innych środków czyszczących. Tego rodzaju płyny czyszczące są żrące w działaniu i mogą przez to zaatakować pierścienie łańcucha.

Łańcuch należy czyścić naftą.

2) po starannym umyciu i wysuszeniu łańcucha nasmarować jego ogniwa ciężkim olejem silnikowym lub odpowiednim spray'em do łańcuchów motocyklowych.

UWAGA:

Należy używać środków smarujących przeznaczonych do łańcuchów z o-ringami. Zastosowanie niewłaściwego środka smarującego może spowodować uszkodzenie o-ringów łańcucha napędowego.

Regulacja naciągu łańcucha napędowego

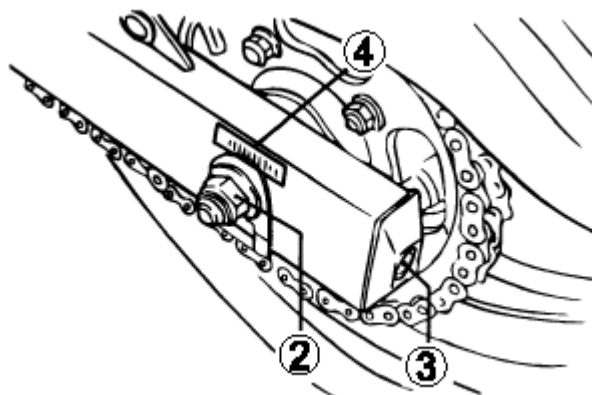
Należy zmierzyć zwis łańcucha w środku, pomiędzy dwoma zębatkami. Istnieje konieczność częstszego nastawiania łańcucha, niż tylko w terminach przewidzianych planem regularnych inspekcji.

OSTRZEŻENIE

Łańcuch napędowy powinien być sprawdzany przed każdą jazdą. Nadmierny zwis łańcucha mógłby spowodować jego wyrwanie, a w następstwie wypadek lub poważne straty materialne.

Aby sprawdzić i wyregulować luz łańcucha należy:

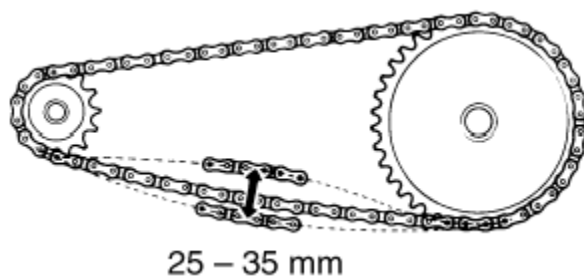
1) motocykl ustawić na nóżce bocznej



2) poluzować nakrętkę osi (2).

OSTRZEŻENIE

Jeżeli motocykl był wcześniej używany należy uważać na rozgrzane elementy układu wydechowego, których dotknięcie grozi poparzeniem.



3) ustawić właściwy luz (25 - 35 mm) za pomocą śrub naciagowych (3). Podczas regulacji naciągu łańcucha zębataka zdawcza przy silniku musi być w jednej osi z zębatką tylnego koła. Dla ułatwienia tego na wahaczu i naciągach łańcucha zrobione są oznaczenia, które powinny być użyte jako punkty odniesienia. Obydwie strony muszą zostać ustawione identycznie.

4) po ustawieniu właściwego luzu dociągnąć nakrętkę osi (2).

5) po skończonej operacji należy sprawdzić ponownie luz łańcucha i w razie potrzeby wyregulować.

Moment dociągnięcia nakrętki tylnej osi:

[100 N-m.; 10 Kg-m.]

Hamulce

Motocykl ten jest wyposażony z przodu i z tyłu w hamulce tarczowe. Niezawodnie funkcjonujące hamulce są główną przesłanką bezpiecznej jazdy. Nie wolno zapominać o regularnych kontrolach hamulców przeprowadzanych w/g zaleceń tej książki.

OSTRZEŻENIE

Zaniedbanie kontroli lub obsługi układu hamulcowego zwiększa ryzyko wypadku. Sprawdź układ hamulcowy przed każdą jazdą zgodnie ze wskazówkami zawartymi w tabeli: „Sprawdzenie przed jazdą”. Postępuj zgodnie z grafikami przeglądów.

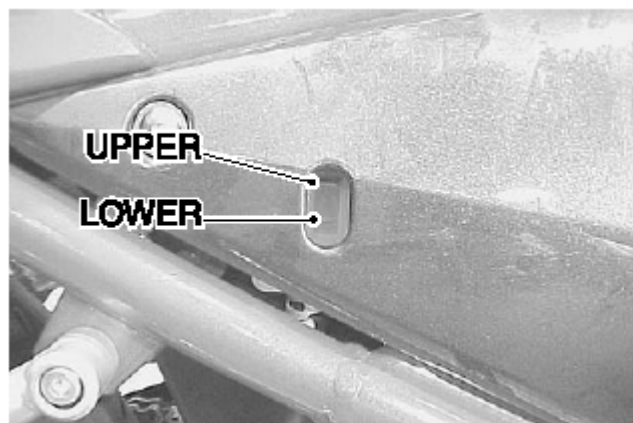
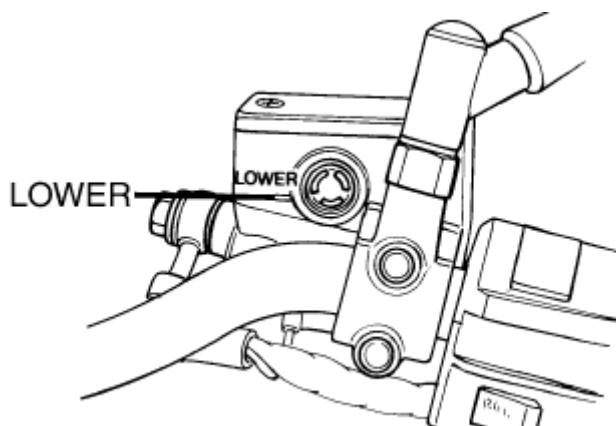
Przed każdym wyjazdem należy sprawdzić następujące elementy układu hamulcowego:

- 1) skontrolować stan płynu hamulcowego w zbiorniczku przedniego i tylnego hamulca
- 2) sprawdzić hamulce z przodu i z tyłu pod względem nieszczelności i wycieków
- 3) sprawdzić przewód hamulcowy pod względem nieszczelności i pęknięć
- 4) dźwignia i pedał hamulca powinny zawsze mieć właściwy skok i być w sposób bezpieczny zamontowane
- 5) sprawdzić zużycie klocków hamulcowych

Płyn hamulcowy

OSTRZEŻENIE

Płyn hamulcowy jest szkodliwy. Jeżeli zostanie połknięty nie wywoływać wymiotów. Należy wówczas jak najszybciej skomunikować się z lekarzem. W przypadku, gdy płyn hamulcowy dostanie się on na skórę lub do oczu, należy je wypłukać w dużej ilości wody. Zaleca się wówczas skorzystanie z opieki medycznej. Roztwór płynu hamulcowego będzie szkodliwy dla zwierząt. Płyn należy trzymać z dala od dzieci i zwierząt.



OSTRZEŻENIE

Jeżeli zbiorniczek płynu hamulcowego napełniony zostanie niewłaściwym płynem hamulcowym lub w niewłaściwej ilości to działanie hamulców będzie nieprawidłowe. Doprowadzić to może do wypadku.

Poziom płynu hamulcowego należy kontrolować przed każdą jazdą i uzupełniać w razie potrzeby wyłącznie płynem DOT 4.

Należy sprawdzić poziom płynu hamulcowego w obu zbiorniczkach: przednim i tylnym. Jeżeli w którymś zbiorniczku poziom płynu hamulcowego jest poniżej zaznaczonej dolnej wartości,

należy dodać płynu hamulcowego DOT4, sprawdzić stan zużycia klocków hamulcowych jak również ewentualne wycieki płynu.

WAŻNE

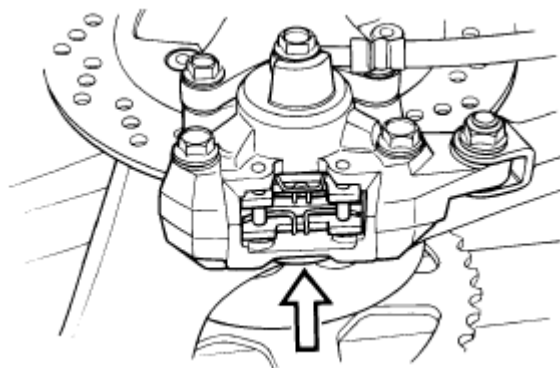
Zbiorniczek płynu hamulcowego hamulca tylnego znajduje się pod siedzeniem.

UWAGA

- **nigdy nie należy używać płynu hamulcowego, który był przechowywany w używanym lub nieszczelnym pojemniku. Nie należy także używać płynu hamulcowego, który pozostał z wcześniejszych prac diagnostycznych, ponieważ w międzyczasie została przez niego wchłonięta wilgoć z powietrza**
- **należy używać wyłącznie płynu hamulcowego DOT-4**
- **należy unikać uzupełniania płynu hamulcowego w obrębie powierzchni lakierowanych lub części z tworzywa sztucznego, ponieważ aktywny chemicznie płyn może je uszkodzić.**

Sprawdzaj poziom płynu hamulcowego w przednim i tylnym zbiorniczku. Jeżeli jego poziom przy prosto stojącym motocyklu znajduje się poniżej oznaczenia minimum, to należy uzupełnić go właściwym płynem zgodnie ze specyfikacjami Suzuki. Jeśli poziom jest poniżej dolnej linii skontroluj zużycie klocków hamulcowych i szczelność układu.

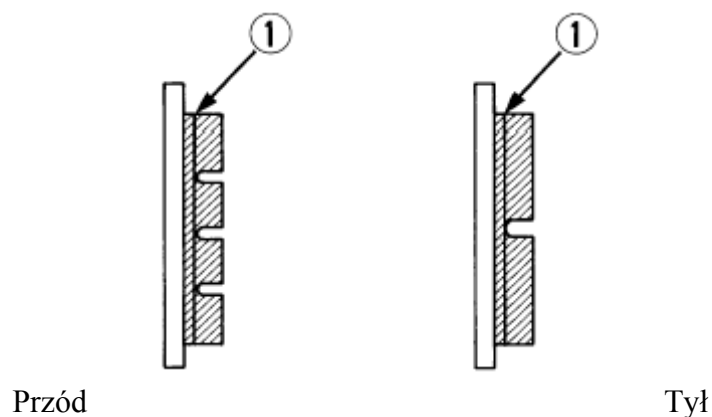
Klocki hamulcowe



WAŻNE:

Aby sprawdzić stan klocków w tylnym hamulcu należy zdjąć pokrywę z zacisku. Do kontroli wygodne będzie użycie lusterka.

Stan klocków powinien być kontrolowany przy każdej okazji. Po osiągnięciu granicznego zużycia (nacięty rowek (1) na klocku) należy je wymienić jako zestaw. Pracę tę powinien wykonać autoryzowany serwis Suzuki.



(1) graniczna linia zużycia

OSTRZEŻENIE

Po wymianie klocków hamulcowych jazdę można rozpocząć dopiero po kilkukrotnym naciśnięciu dźwigni i pedału hamulca, w celu ułożenia się klocków oraz osiągnięcia prawidłowego skoku obydwu dźwigni hamulcowych, co zapewni ich prawidłowe działanie.

OSTRZEŻENIE

Jazda ze zużytymi klockami hamulcowymi zredukuje skuteczność hamulców, co zwiększy prawdopodobieństwo wypadku.

Należy pamiętać o regularnych kontrolach klocków hamulcowych. W przypadku osiągnięcia granicznej linii zużycia, wymianę klocków należy zlecić fachowemu warsztatowi.

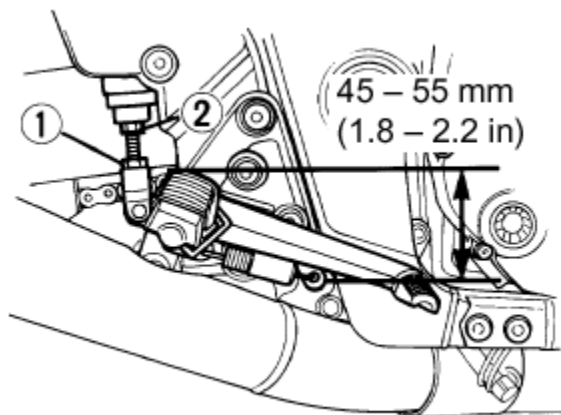
UWAGA

Nie należy uruchamiać hamulców, jeżeli klocki hamulcowe nie są zamontowane.

Ponowne wciśnięcie tłoków jest wówczas trudne, jak również może dojść do wycieku płynu hamulcowego.

Ustawienie pedału hamulca koła tylnego

Pozycja pedału hamulca musi być zawsze właściwie ustawiona. Niewłaściwe położenie pedału spowoduje przyspieszone zużycie klocków i tarczy hamulcowej. Ustawienie to można skorygować w następujący sposób:



- 1) odkręcić śrubę zabezpieczającą (1) i ustawić śrubą regulacyjną (2) właściwe położenie pedału hamulca wynoszące 45 – 55 mm poniżej górnej krawędzi podnóżka.
- 2) Dokręcić ponownie przeciwnakrętkę (1), zabezpieczając położenie śruby (2).

UWAGA

Złe ustawienie pedału hamulca koła tylnego może być przyczyną stałego ocierania się klocków hamulcowych o tarczę hamulca, co w rezultacie doprowadzi do zniszczenia tarczy oraz klocków hamulcowych.

Włącznik światła „stopu” hamulca tylnego.



Włącznik ten znajduje się pod prawą osłoną ramy. Aby ustawić włącznik światła hamulca należy go przestawić w dół lub do góry, tak aby światło hamulca zapalało się w momencie, gdy przy naciśnięciu pedału hamulca odczuwa się silniejszy opór.

Opony

OSTRZEŻENIE

Rodzaj opon, ich ciśnienie, stan, prawidłowe obciążenie motocykla to czynności wpływające na bezpieczeństwo jazdy. Aby jeździć bezpiecznie należy spełnić poniższe warunki:

- stan i ciśnienie opon należy sprawdzać regularnie i przy zimnych oponach – dane zawarte są w tabeli poniżej
- nie należy przeciążać opon. Po osiągnięciu dopuszczalnego zużycia opony należy wymienić
- podane granice zużycia zostaną osiągnięte zanim oznaczenia zużycia umieszczone na oponie wejdą w bezpośredni kontakt z podłożem
- opony należy wymienić w przypadku zauważenia rys lub pęknięć.
- po założeniu nowej opony należy wyważyć koło
- Przeczytaj uważnie tę część instrukcji

OSTRZEŻENIE

Pamiętaj o fazie dotarcia opon. Zaniedbanie jej doprowadzić może do niewłaściwego zużycia opon i utraty panowania nad pojazdem.

Unikaj podczas pierwszych 160 km gwałtownych przyspieszeń, hamowań i głębokiego pochyłania się w zakrętach.

Ciśnienie w oponach i obciążenie

Właściwe ciśnienie i obciążenie opon jest istotnym czynnikiem wpływającym na prowadzenie motocykla. Przeciążenie opon doprowadzić może do ich uszkodzenia i utraty panowania nad pojazdem. Ciśnienie powietrza w oponach należy sprawdzać każdego dnia przed jazdą (wg podanej poniżej tabeli). Ciśnienie należy sprawdzać wyłącznie przed jazdą. Po jeździe nagrzane opony zafałszowywać będą odczyt.

Zbyt niskie ciśnienie opon wpływa negatywnie na właściwości jezdne, szczególnie na zakrętach, jak również na trwałość ogumienia.

Zbyt wysokie ciśnienie powietrza w oponie sprawia iż, tylko część bieżnika styka się z podłożem i zarazem zmniejsza się przyczepność pojazdów. Ponadto opona zużywa się nieprawidłowo.

Ciśnienie powietrza przy zimnych oponach

Obciążenie Opony	Solo	Z pasażerem
Przód	2,25 kg/cm ³ 33 psi 225 kPa	2,25 kg/cm ³ 33 psi 225 kPa
Tył	2,50 kg/cm ³ 36 psi 250 kPa	2,50 kg/cm ³ 36 psi 250 KPa

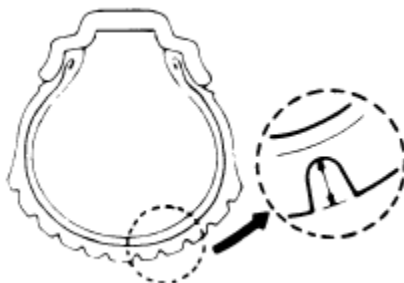
WAŻNE:

Po stwierdzeniu ubytku ciśnienia należy skontrolować oponę pod kątem uszkodzeń np. wbitych gwoździ.

Opony bezdętkowe czasami tracą ciśnienie bardzo powoli.

Typ i stan opon

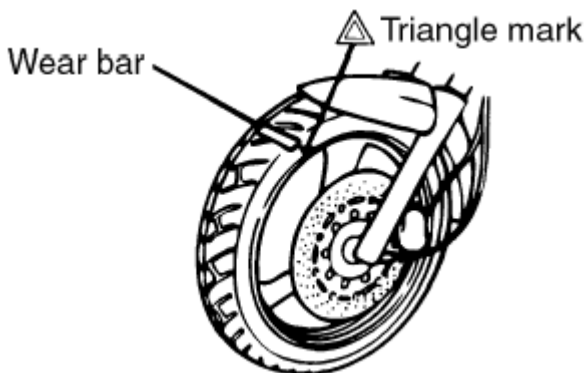
Właściwy typ opon oraz ich dobry stan wpływają na właściwości jezdne motocykla. Zbyt zużyte opony są podatniejsze na uszkodzenia i stwarzają zagrożenie utraty kontroli nad pojazdem, zmieniają również właściwości jezdne motocykla.



Przy wymianie ogumienia stosować należy właściwe rozmiary opon. Zastosowanie innych niż zalecane może pogorszyć właściwości jezdne pojazdu.

Stan ogumienia należy sprawdzać każdego dnia przed jazdą. W przypadku, gdy widoczne są zewnętrzne zmiany stanu opon tj. rysy, pęknięcia lub głębokość bieżnika jest mniejsza niż 1.6 mm dla przedniej opony i 2.0 mm dla opony tylnej, należy niezwłocznie wymienić odpowiednią oponę.

	Przód	Tył
Rozmiar	120/60 ZR17 M/C (55W)	160/60 ZR17 M/C (69W)
Typ	Bridgestone BT56F F (GSF600S) BT56F J (GSF600)	Bridgestone BT56R F (GSF600S) BT56R J (GSF600)



WAŻNE

Opony osiągną limit zużycia w momencie zetknięcia się trójkątnych wskaźników zużycia z powierzchnią drogi.

OSTRZEŻENIE

Właściwe zamontowanie oraz wyważenie wymienionej opony mają duże znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu jak i dla żywotności samej opony.
Dlatego też praca ta powinna zostać zlecona wykwalifikowanemu warsztatowi.

WAŻNE:

Przednie i tylne opony motocykla posiadają określony kierunek obracania się. Muszą być zawsze montowane zgodnie z kierunkiem wskazanym przez strzałkę na powłoce opony.

Przy każdym zakładaniu nowej lub zastępczej opony należy się upewnić, że strzałka ta pokazuje we właściwym kierunku. Montaż wbrew tej zasadzie skraca żywotność opony.

Po każdej naprawie czy też wymianie opony należy wyważyć koło. Właściwe wyważenie koła ma bardzo duże znaczenie. Przy źle wyważonym kole kontakt opony z powierzchnią drogi nie jest stabilny, następuje również szybsze zużycie opony.

OSTRZEŻENIE

Użycie źle naprawionej, zainstalowanej lub wyważonej opony może przyczynić się do utraty kontroli nad motocyklem i nadmiernego zużycia opony.

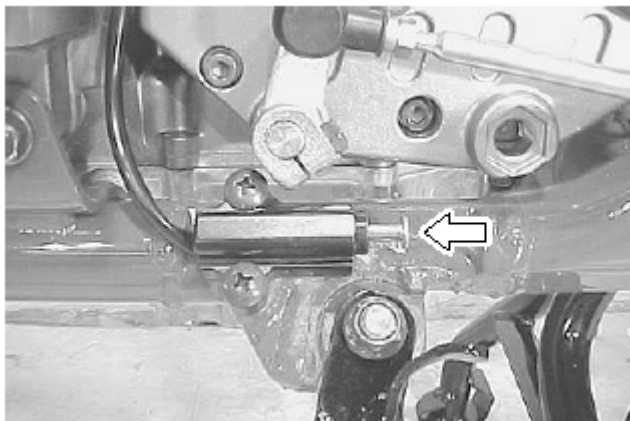
- w wypadku naprawy, wymiany opony czy też wyważania koła Suzuki zaleca, aby prace te zostały wykonane przez autoryzowany serwis Suzuki, którego pracownicy dysponują specjalistycznym sprzętem i doświadczeniem
- Muszą być zawsze montowane zgodnie z kierunkiem wskazanym przez strzałkę na powłoce opony

OSTRZEŻENIE

Opony bezdętkowe wymagają innego rodzaju diagnostyki niż opony z dętkami.

- stopka opony i felga muszą przylegać do siebie z zachowaniem szczelności. Uszkodzenie stopki opony lub wewnętrznej powierzchni felgi powoduje nieszczelność. Przy ściąganiu lub nakładaniu opony należy więc zachować szczególną ostrożność. W celu uniknięcia uszkodzeń należy używać specjalnych dźwigni do montażu opon i ochraniaczy na felgi lub specjalnych maszyn do montażu opon.
- uszkodzenia opon bezdętkowych są w ten sposób naprawiane, że oponę ściąga się i wewnątrz nakłada się łatę.
- po założeniu naprawionej opony należy przez, co najmniej, następne 24 godziny nie jeździć szybciej niż 80 km/h. Unika się w ten sposób nadmiernego nagrzania się opony, co mogłoby doprowadzić do ponownego naruszenia naprawianego miejsca i w następstwie do spadku ciśnienia w oponie
- motocykl z naprawianą oponą nie powinien przekraczać prędkości 130 km/h, gdyż może spowodować to efekt opisany powyżej
- oponę należy wymienić jeśli jest uszkodzona powierzchnia nośna lub uszkodzenie profilu opony jest większe niż 6 mm. Tego typu usterki nie dają się naprawić w sposób wystarczający lub nie zapewniają należytego bezpieczeństwa.

Wyłącznik blokady zapłonu nóżki bocznej



Prawidłowe funkcjonowanie tego wyłącznika należy sprawdzić w sposób następujący:

- 1) usiąść w normalnej pozycji do jazdy na motocyklu ze złożonym podnóżkiem
- 2) włączyć pierwszy bieg, przytrzymać dźwignię sprzęgła w pozycji wysprzęglonej i uruchomić silnik
- 3) w stanie wysprzęglonym wystawić nóżkę boczną, jak do podparcia

Jeżeli silnik przy rozłożonej nóżce gaśnie to znaczy, że wyłącznik blokady nóżki bocznej funkcjonuje w sposób prawidłowy.

Dalsza praca silnika świadczy o nieprawidłowym działaniu opisywanego wyłącznika. W takiej sytuacji należy zwrócić się do serwisu Suzuki, bądź wyszkolonego mechanika w celu usunięcia usterki.

OSTRZEŻENIE

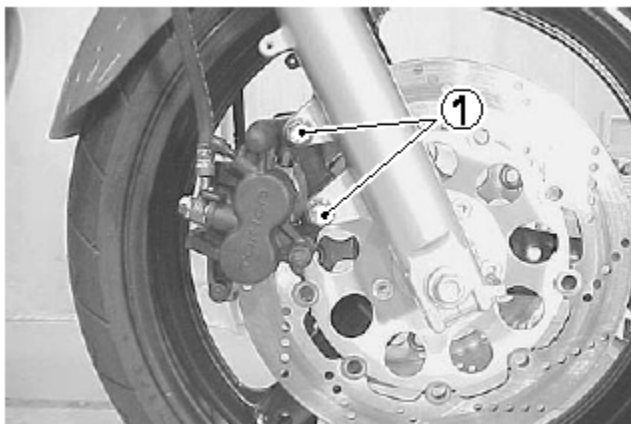
Przed jazdą należy upewnić się o prawidłowym działaniu wyłącznika blokady zapłonu nóżki bocznej. Przy jego uszkodzeniu i pozostawieniu rozłożonej nóżki bocznej może dojść przy skręcie w lewo do utraty kontroli nad pojazdem.

Przed jazdą należy sprawdzić działanie wyłącznika blokady zapłonu nóżki bocznej. Zanim zaczniemy jazdę należy również sprawdzić, czy nóżka boczna została całkowicie złożona.

Demontaż kół

Demontaż przedniego koła

1) ustawić motocykl na podnóżku centralnym

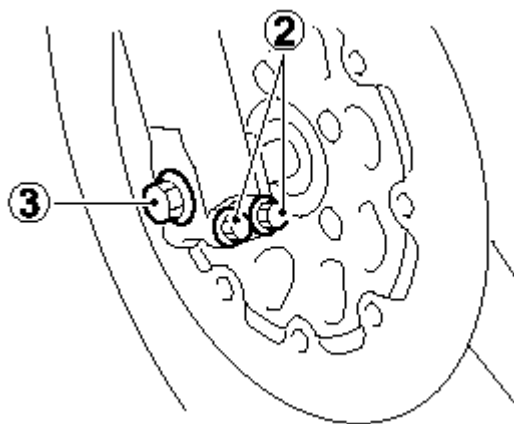


2) odkręcić śruby (1) mocujące zaciski z prawej i z lewej strony

WAŻNE:

Nie należy uruchamiać hamulców, jeżeli klocki hamulcowe nie są zamontowane.

Ponowne wciśnięcie tłoków jest wówczas trudne, jak również może dojść do wycieku płynu hamulcowego.



3) poluzować śruby zaciskowe (2) osi.

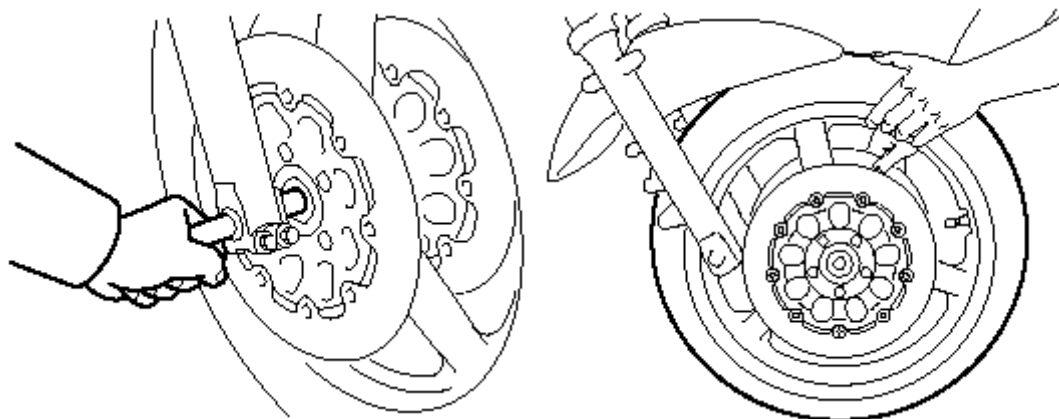
4) Poluzować oś (3) przedniego koła.

5) użyć dźwigu, aby podnieść przód motocykla; zastosować specjalny stojak bądź podstawkę innego typu, tak aby przednie koło nie stykało się z podłożem.

UWAGA

Niewłaściwe użycie dźwigu może spowodować uszkodzenie osłony motocykla bądź filtra oleju.

W czasie podnoszenia motocykla nie wolno podkładać żadnych podpórek i stojaków pod filtr oleju.



- 6) wykręcić oś w kierunku przeciwnym do wskazówek zegara.
- 7) wyciągnąć koło przednie
- 8) zamontowanie koła przebiega w kolejności odwrotnej od opisanego procesu zdejmowania
- 9) po ponownym zamontowaniu koła, aby klocki przyjęły prawidłową pozycję i dźwignia uzyskała prawidłowy skok, nacisnąć kilkakrotnie hamulec

OSTRZEŻENIE

- jazdę motocyklem można rozpocząć po kilkakrotnym naciśnięciu dźwigni hamulca, co spowoduje prawidłowe ułożenie się klocków hamulcowych i odpowiedni luz dźwigni
- trzeba też sprawdzić czy koło obraca się swobodnie
- po uprzednim demontażu koła ważne jest dociągnięcie poluzowanych śrub kluczem z odpowiednim momentem. Zaleca się wykonanie tej pracy u autoryzowanego dealera Suzuki.

OSTRZEŻENIE

Niewłaściwe dokręcenie nakrętek i śrub może doprowadzić do wypadku. Nakrętki i śruby powinny być dokręcone według odpowiedniej specyfikacji. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości należy skontaktować się z autoryzowanym serwisem Suzuki.

Moment dokręcenia przedniej osi:
[65 N-m.; 6.5 Kg-m.]

Moment dokręcenia śrub zaciskowych osi:
[23 N-m.; 2.3 Kg-m.]

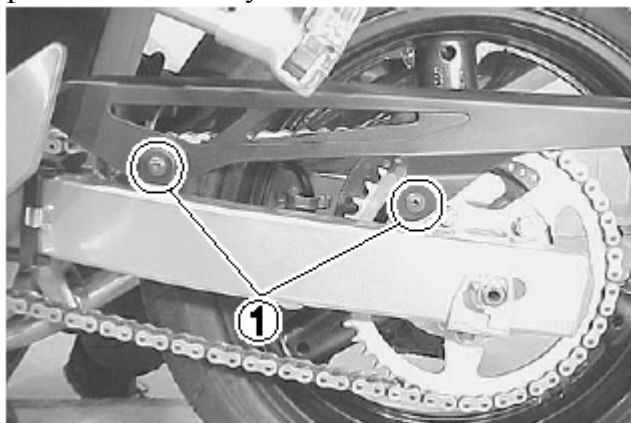
Moment dokręcenia śrub mocujących zaciski (oś przednia):
[39 N-m.; 3.9 Kg-m.]

UWAGA:

- obudowę ślimaka prędkościomierza należy tak włożyć, aby linka prędkościomierza nie była zbyt pocięta
- zacisk hamulca należy montować tak, aby nie poskręcać i nie pocięć zbyt mocno przewodów hamulcowych.

Demontaż koła tylnego

1) motocykl ustawić na podnóżku centralnym

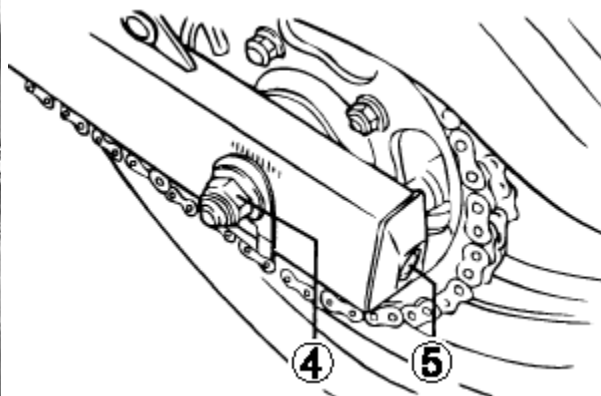
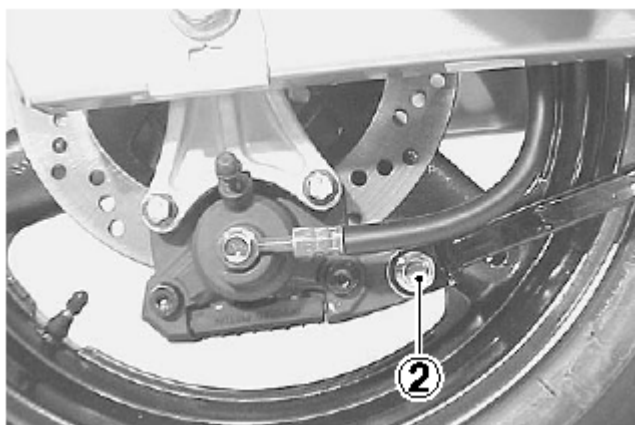


2) odkręcić śruby (1) i zdjąć osłonę łańcucha.

OSTRZEŻENIE

Nie dotykać gorącego układu wydechowego. Kontakt z nim grozi oparzeniem.

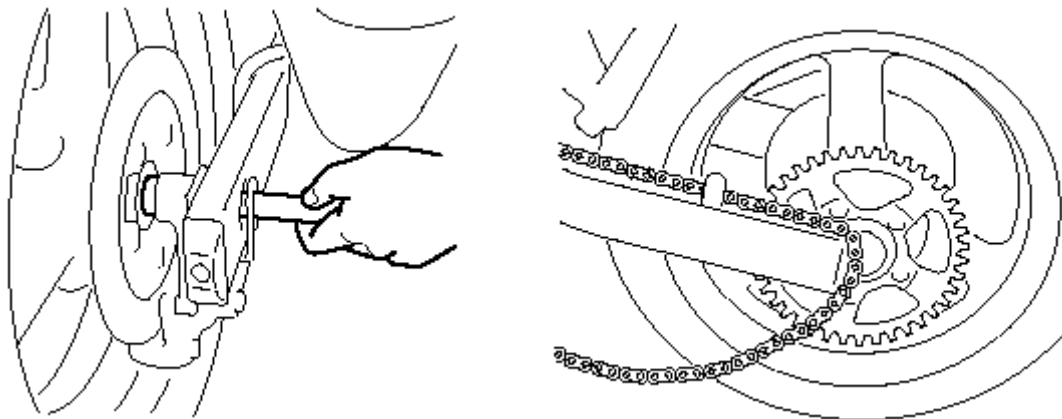
3) odkręcić śrubę i nakrętkę (2)



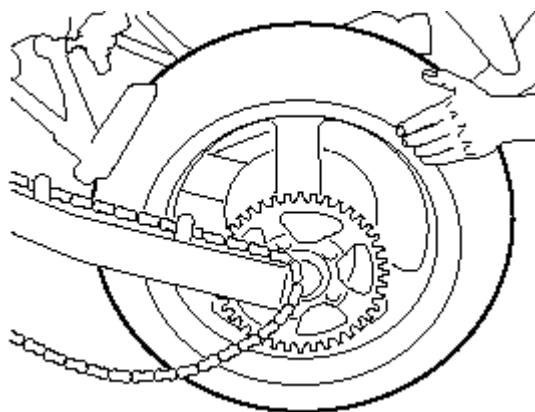
4) odkręcić nakrętkę osi koła (4)

5) poluzować śruby naciągowe łańcucha (5) – prawą i lewą

6) wyjąć oś koła



7) przesunąć koło do przodu i zdjąć łańcuch z zębarki



8) wyjąć koło do tyłu

WAŻNE:

Nie należy uruchamiać hamulców, jeżeli klocki hamulcowe nie są zamontowane.

Ponowne wciśnięcie tłoków jest wówczas trudne, jak również może dojść do wycieku płynu hamulcowego.

9) montaż przeprowadzić w odwrotnej kolejności.

10) po montażu koła nacisnąć kilkakrotnie hamulec i skontrolować jego działanie.

OSTRZEŻENIE

- po uprzednim demontażu koła jest ważne dociągnięcie poluzowanych śrub z odpowiednim momentem. Zaleca się wykonanie tych prac w autoryzowanym serwisie Suzuki
- jazdę motocyklem można rozpocząć po kilkakrotnym naciśnięciu pedału hamulca, co spowoduje prawidłowe ułożenie się klocków i odpowiedni luz pedału.
- po zamontowaniu tylnego koła należy wyregulować napięcie/naciąg łańcucha napędowego zgodnie z zaleceniami zawartymi w sekcji Regulacja Naciągu Łańcucha Napędowego

Moment dociągnięcia nakrętki tylnej osi:

[120 N-m.; 12.0 Kg-m.]

OSTRZEŻENIE

- jazdę motocyklem można rozpocząć po kilkakrotnym naciśnięciu dźwigni hamulca, co spowoduje prawidłowe ułożenie się klocków hamulcowych i odpowiedni luz dźwigni
- jeżeli czynność ta nie zostanie wykonana, wtedy zostanie znacznie obniżona skuteczność układu hamulcowego, a to z kolei może być przyczyną wypadku

Oświetlenie

Wymiana żarówek.

Moc każdej żarówki jest opisana. Wymiana przepalonej żarówki na podobną (lecz nie taką samą) jest niewskazana. Stosowane żarówki muszą odpowiadać przepisom. Poniżej zamieszczone zostało zestawienie żarówek stosowanych w motocyklu :

UWAGA:

Zastosowanie żarówek o niewłaściwej mocy może spowodować uszkodzenie instalacji elektrycznej bądź skrócić żywotność żarówki.

Należy zawsze stosować wyłącznie zalecane żarówki.

Światła Przednie	GSF600	12V 60/55W
	GSF600S	12V 65+50/55W
Światła Kierunkowskazów		12V 21W
Światło Tylne/Hamowania		12V 21/5W

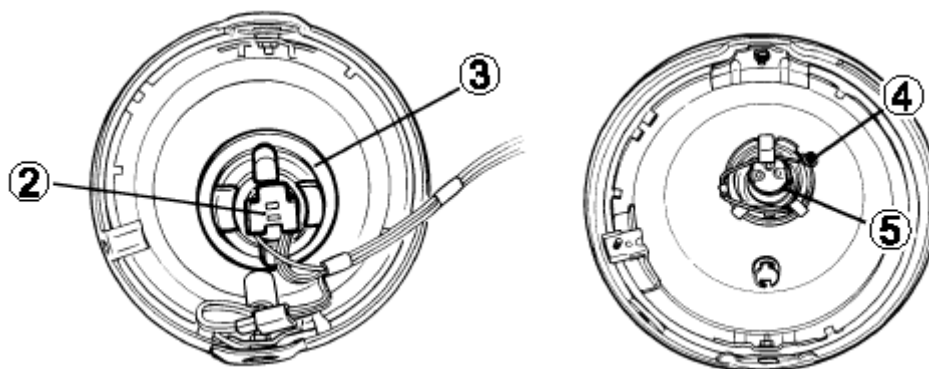
Reflektor

Przy wymianie żarówki reflektora należy postępować w następujący sposób.

GSF600



1. odkręcić dwie śruby (1) mocujące oprawkę reflektora.

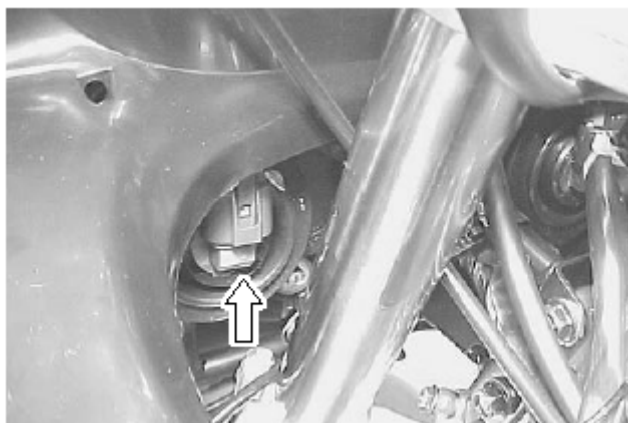


2. odłączyć kostkę (2) ze styków żarówki oraz zdjąć gumowy kaptur (3)
3. odpiąć sprężynę mocującą (4) żarówkę i wyciągnąć żarówkę (5)

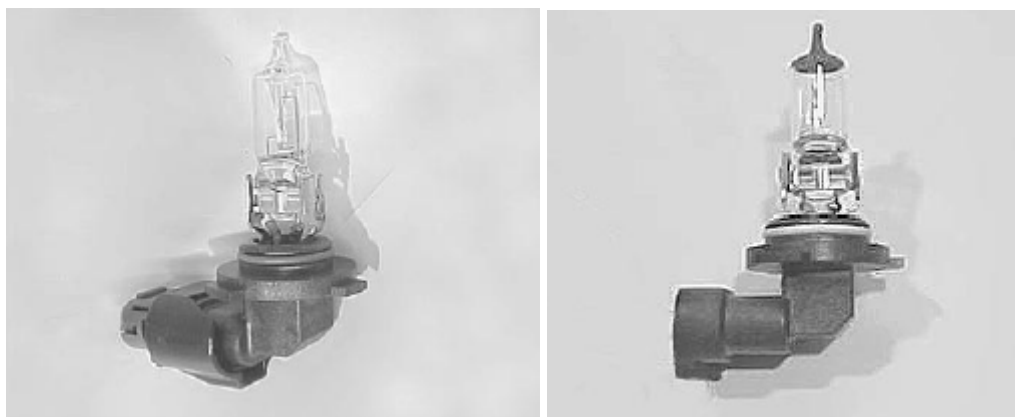
UWAGA:

Motocykl ten jest wyposażony w reflektor halogenowy. Przy wymianie żarówek należy uważać, żeby nie dotykać części szklanej gołymi rękoma, ponieważ prowadzi to do skrócenia ich żywotności.

GSF600S



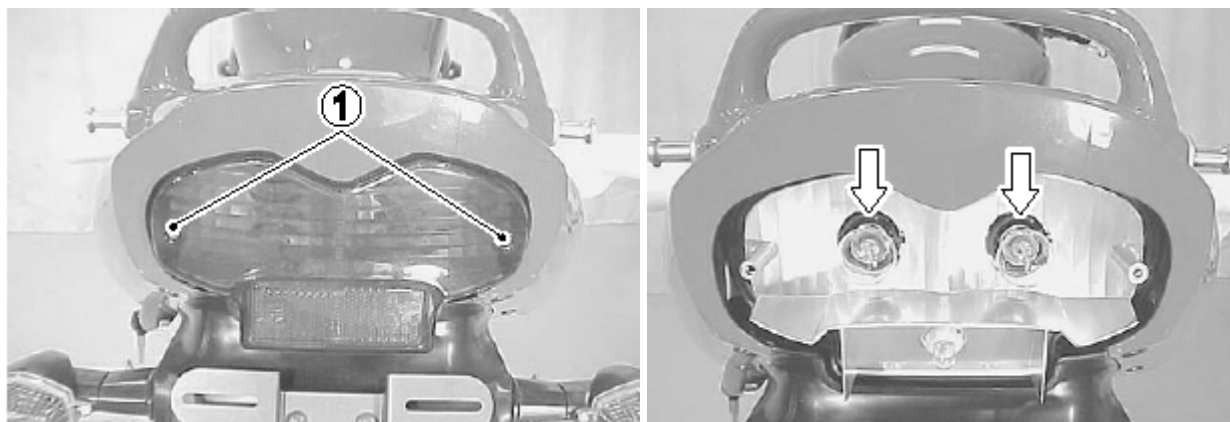
1. przekręcić oprawkę przeciwnie do ruchu wskazówek zegara



2. rozłączyć złącza elektryczne

Światło tylne / hamowania

W celu wymiany żarówek należy:

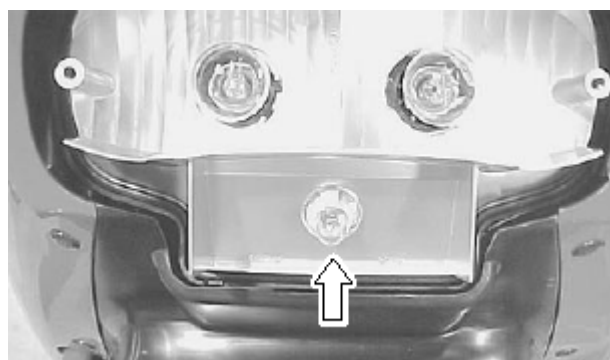


- 1) odkręcić śruby mocujące (1) i zdjąć klosz lampy
- 2) żarówkę nacisnąć, przekręcić w lewo i wyciągnąć

Oświetlenie tablicy rejestracyjnej

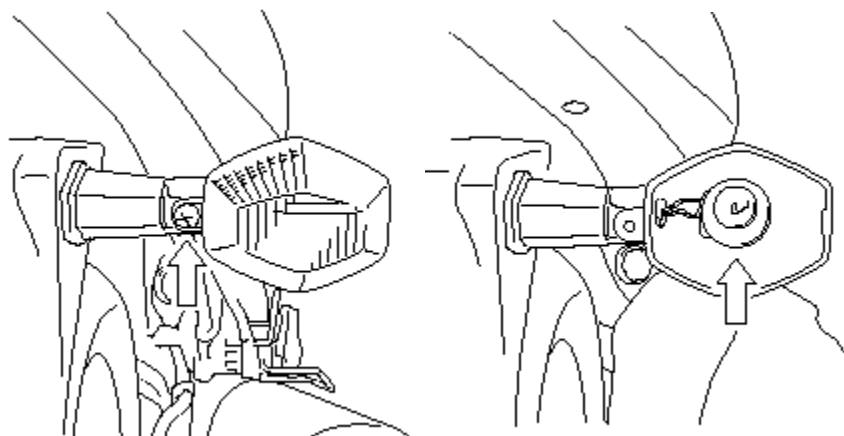
Aby wymienić żarówkę należy:

- 1) wykręcić śruby oraz zdjąć klosz lampy
- 2) wyciągnąć żarówkę



Kierunkowskazy

Aby wymienić żarówkę należy:



- 1) odkręcić śrubę mocującą i zdjąć klosz lampy

- 2) żarówkę wcisnąć, przekręcić w lewo i wyciągnąć
- 3) nową żarówkę należy włożyć do oprawki, nacisnąć i przekręcić w prawo naciskając

UWAGA

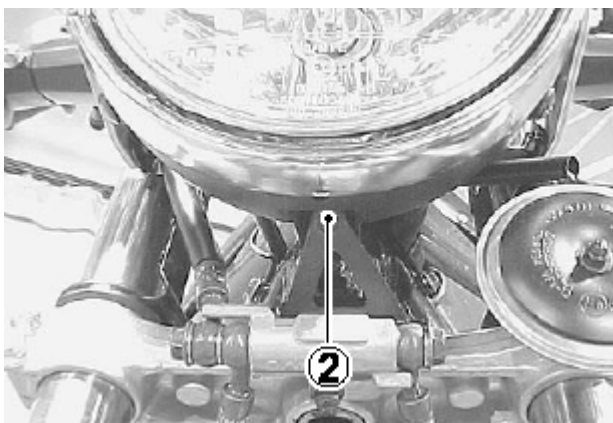
Zbyt mocne dociągnięcie śrub może spowodować zniszczenie kloszy.

W momencie napotkania wyczuwalnego oporu należy przestać dokręcać śruby.

Ustawienie promienia reflektora

W razie konieczności, promień reflektora może zostać przestawiony zarówno w pionie, jak i w poziomie.

GSF600



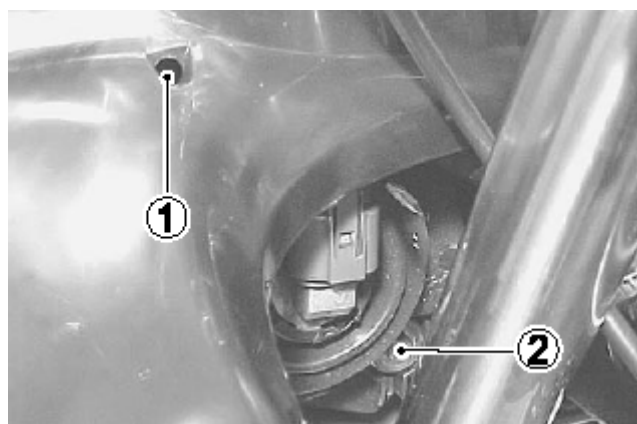
Ustawienie poziome

Śrubę regulacyjną (1) wkręcać lub wykręcać w zależności od potrzeb.

Ustawienie pionowe

Następuje za pośrednictwem śruby regulacyjnej (2). Wkręcać lub wykręcać w zależności od potrzeb.

GSF600S



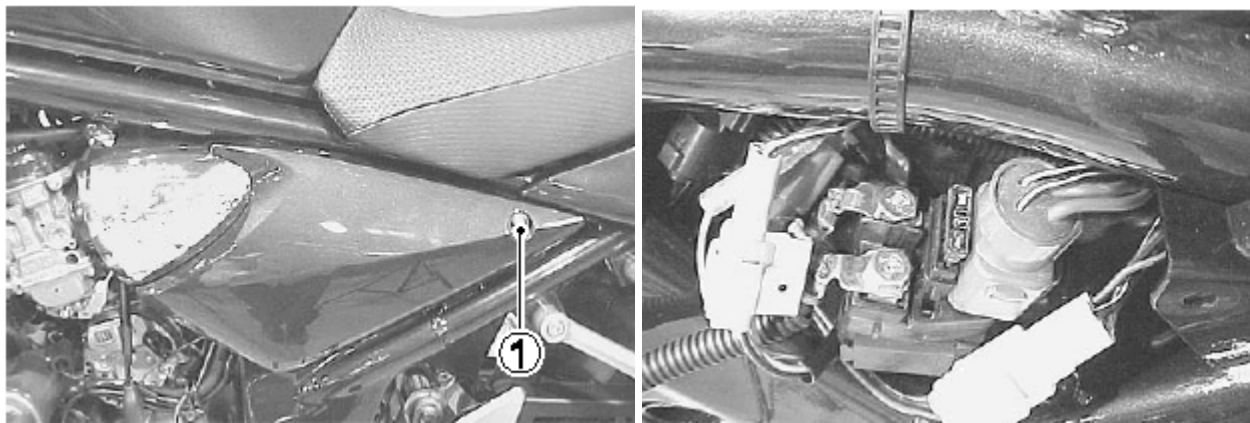
Ustawienie poziome

Śrubę regulacyjną (1) wkręcać lub wykręcać w zależności od potrzeb.

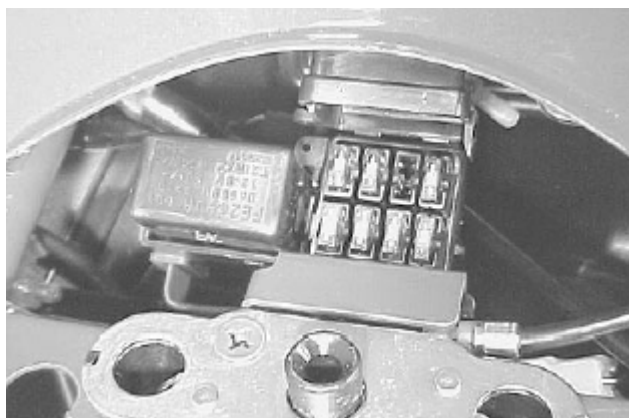
Ustawienie pionowe

Następuje za pośrednictwem śruby regulacyjnej (2). Wkręcać lub wykręcać w zależności od potrzeb.

Bezpieczniki



Główny bezpiecznik znajduje się pod lewą osłoną ramy. Odkręcić śrubę (1) i zdemonstrować lewą osłonę boczną. Jeden dodatkowy 30A bezpiecznik znajduje się w skrzynce bezpieczników.



Bezpieczniki znajdują się pod siedzeniem w skrzynce bezpiecznikowej. Bezpiecznik jest tak skonstruowany, że przepala się jeżeli w obwodzie elektrycznym jeden z odcinków jest przeciążony. Jeżeli któryś z systemów elektrycznych przestanie działać, to należy sprawdzić bezpiecznik. Zapasowe bezpieczniki 10A i 15A znajdują się w skrzynce bezpiecznikowej.

UWAGA:

- **nigdy nie używać bezpieczników innych niż rekomendowane**
- **nigdy nie używać drutu czy folii aluminiowej zamiast bezpieczników**
- **należy uważać przy wymianie przepalonego bezpiecznika, żeby nowy wykazywał właściwą liczbę Amper. Nigdy nie wolno stosować środków pomocniczych np. folii aluminiowej lub kawałka drutu jako zastępstwa dla przepalonego bezpiecznika**
- **jeżeli nowo założony bezpiecznik przepala się po krótkim czasie to możliwe jest iż nastąpiło poważniejsze uszkodzenie w obwodzie elektrycznym. W tym wypadku należy zwrócić się do autoryzowanego serwisu Suzuki**

Lista bezpieczników

1. Bezpiecznik 30A MAIN chroni całą instalację elektryczną
2. Bezpiecznik 10A HEAD-HI zabezpiecza światło drogowe i kontrolkę światel drogowych.
3. Bezpiecznik 10A HEAD-LO zabezpiecza światło mijania
4. Bezpiecznik 10 A IGNITION służy do ochrony cewki zapłonowej
5. Bezpiecznik 15A SIGNAL chroni kierunkowskazy, kontrolkę kierunkowskazów, światło hamowania, lampkę kontrolki ciśnienia oleju, lampkę kontrolki biegu jałowego, sygnał dźwiękowy, podświetlenie zegarów oraz światło postojowe
6. Bezpiecznik 10A METER służy do ochrony prędkościomierza

Usterki i ich usuwanie

Radzimy poradzić się autoryzowanego dealera Suzuki, zanim przystąpisz do samodzielnego diagnozowania usterek.

Poniższe informacje mogą być pomocne przy weryfikowaniu prostych usterek.

UWAGA

Samodzielne diagnozowanie i usuwanie usterek niezgodne z procedurami opisanymi w powyższej sekcji może doprowadzić do uszkodzenia motocykla zamiast do usunięcia usterki. Taka szkoda nie będzie objęta gwarancją.

W przypadku jakichkolwiek wątpliwości co do metody postępowania czy też diagnozowania usterki, należy niezwłocznie skontaktować się z autoryzowanym serwisem lub dealerem Suzuki.

W przypadku, gdy nie będzie można uruchomić silnika, należy zastosować następującą procedurę w celu określenia przyczyny:

Sprawdzanie układu zasilania w paliwo.

- 1) należy upewnić się czy jest odpowiednia ilość paliwa w zbiorniku
- 2) sprawdzić czy kranik paliwa jest przekreślony do pozycji ON
- 3) sprawdzić przepływ paliwa ze zbiornika do gaźnika.
 - a) odkręcić śrubę spustową z gaźnika (umieszczoną pod gaźnikiem). Podstawić kontener na wyciekające z gaźnika paliwo

OSTRZEŻENIE

Benzyna i jej opary są wysoce łatwopalne i toksyczne. Mając do czynienia z benzyną możesz ulec poparzeniu lub zatruciu.

W czasie spuszczenia paliwa z gaźnika:

- wyłączyć silnik i trzymać z dala wszelkiego rodzaju źródła ognia i ciepła
- spuszczać paliwo jedynie na zewnątrz lub w dobrze wentylowanych pomieszczeniach
- nie palić tytoniu
- wycierać od razu wszystkie zacieki
- unikać wdychania oparów
- trzymać z dala dzieci i zwierzęta domowe
- we właściwy sposób zutylizować wypuszczone z gaźnika paliwo

- b) podłożyć pod gaźnik pusty pojemnik. Przekręcić kranik paliwa do pozycji PRI i zaobserwować czy paliwo wypływa przez otwór spustowy.
- c) przekręcić kranik paliwa do pozycji ON
- d) spuścić paliwo i dociągnąć śrubę spustową
- e) wcisnąć przycisk rozrusznika elektrycznego na kilka sekund - patrz sekcja Uruchamianie Silnika
- f) odkręcić śrubę spustową i sprawdzić czy w gaźniku znajduje się paliwo
- g) dociągnąć śrubę spustową

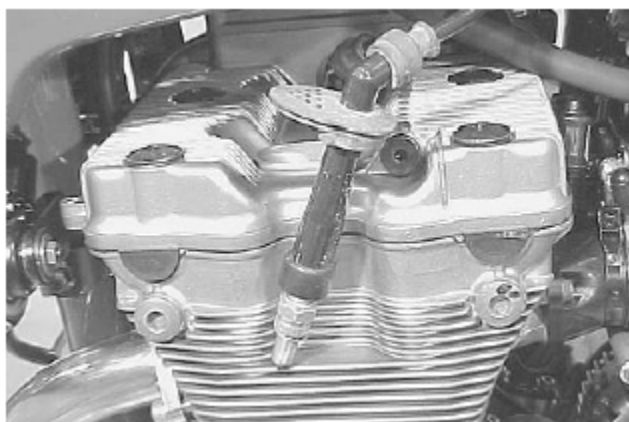
4) jeżeli okazało się, że paliwo dopływa do gaźnika, w dalszej kolejności, należy sprawdzić układ zapłonowy.

Sprawdzanie urządzenia zapłonowego

- 1) wykręcić świece zapłonowe i połączyć je z „fajkami”
- 2) świecę zapłonową trzymać mocno przyciśniętą do silnika i jednocześnie przekręcić stacyjkę do pozycji „ON”, wyłącznik silnika przestawić do pozycji „RUN”, wrzucić bieg jałowy i wysprzęglić. Jeżeli urządzenie zapłonowe właściwie funkcjonuje, to podczas rozruchu między elektrodami przeskoczy niebieska iskra. Jeżeli tak się nie stanie, to należy zwrócić się do autoryzowanego dealera Suzuki.

OSTRZEŻENIE

Nieprawidłowe przeprowadzenie tej próby grozi porażeniem prądem. Świece należy trzymać za pośrednictwem materiału izolacyjnego. Testu tego nie powinny wykonywać osoby chore na serce, bądź posiadające stymulator serca. Nie należy trzymać świecy zbyt blisko otworu głowicy cylindra, ponieważ grozi to zapaleniem się oparów paliwa w cylindrze.



Gdy gaśnie silnik

W tym przypadku należy:

- 1) sprawdzić stan paliwa w zbiorniku
- 2) skontrolować przerwę między elektrodami świecy zapłonowej i jakość iskry
- 3) sprawdzić prędkość obrotową silnika na biegu jałowym

Czyszczenie motocykla

Mycie motocykla

- 1) brud i błoto należy zmyć pod bieżącą wodą. Do mycia motocykla należy używać łagodnych środków czyszczących (np. szamponów samochodowych) oraz gąbki lub miękkiej szczotki.
- 2) pojazd obficie spłukiwać wodą. Nie używać twardych przedmiotów, które mogłyby porysować lakier.

UWAGA:

Nie czyścić chłodnicy wodą pod wysokim ciśnieniem, gdyż może to doprowadzić do uszkodzenia jej żeber.

WAŻNE

Nie polewać obficie wodą następujących miejsc:

- * stacyjka
- * świece zapłonowe
- * gaźnik
- * korek wlewu paliwa
- * pompka hamulcowa

- 3) o ile istnieje możliwość, po umyciu wymienione miejsca przedmuchać sprężonym powietrzem.
- 4) po spłukaniu wytrzeć motocykl wilgotną szmatką, a następnie zostawić w cieniu do wyschnięcia.
- 5) sprawdzić motocykl pod kątem uszkodzeń lakieru,

W przypadku konieczności wykonania zaprawek należy postępować następująco:

- a) uszkodzone miejsca dokładnie wyczyścić i odtłuścić (np. benzyną ekstrakcyjną)
- b) lakier dobrze rozmieszać i uszkodzone miejsce pomalować małym pędzelkiem
- c) lakier dobrze wysuszyć

Czyszczenie przedniej szyby (GSF600S)

Szybę tę należy czyścić miękką szmatką i ciepłą wodą z odrobiną odpowiedniego płynu.

Szybę zmatowiałą lub porysowaną, pogarszającą widoczność należy wymienić na nową - oryginalną Suzuki.

UWAGA:

Czyszcząc szybę benzyną, alkoholem i innymi środkami lotnymi można ją łatwo uszkodzić. Zawsze należy używać tylko łagodnych i neutralnych środków do jej czyszczenia.

Woskowanie motocykla

Po umyciu motocykla dobrze jest go nawoskować i wypolerować w celu ochrony lakieru

- używać tylko wosków i środków polerujących wysokiej jakości
- przy woskowaniu i polerowaniu stosować się do zaleceń producentów tych środków.

Sprawdzanie po myciu

W celu zachowania długiej żywotności motocykla lub jego części należy go właściwie i regularnie smarować według zaleceń z rozdziału „Punkty smarowania”.

OSTRZEŻENIE

Jazda motocyklem bezpośrednio po umyciu musi być bezwzględnie poprzedzona kontrolą hamulców. Mokre tarcze hamulcowe zmniejszają znacznie skuteczność hamulców. Jadąc powoli należy kilkakrotnie łagodnie uruchomić hamulce w celu wysuszenia tarcz.

Przed kolejnym użyciem motocykla postępuj zgodnie z instrukcjami zawartymi w rozdziale: „Kontrola przed jazdą”

Przechowywanie motocykla

Jeżeli motocykl przez dłuższy czas nie będzie używany np. w okresie zimy lub z innych powodów, to należy go do tego w sposób szczególny przygotować. Ponieważ wymaga to zastosowania specjalnych środków, narzędzi, etc. zaleca się zwrócenie po pomoc do autoryzowanego serwisu Suzuki. Jeśli chcesz przygotować samodzielnie motocykl do dłuższego postoju należy postępować wg. podanych poniżej zasad:

- motocykl należy ustawić na głównym stojaku i umyć dokładnie całą maszynę

Paliwo

- zbiornik paliwa napełnić po brzegi

Silnik

- wlać jedną łyżeczkę oleju silnikowego do otworu świec zapłonowych. Świece ponownie wkręcić i przekręcić kilkakrotnie silnik bez zapłonu
- olej silnikowy starannie i całkowicie spuścić oraz wymontować filtr oleju. Nie wymaga się umieszczenia nowego filtra oleju. Silnik napełnić świeżym olejem, aż do otworu wlewowego.

Akumulator

- wymontować akumulator z motocykla

WAŻNE:

Najpierw należy zdjąć ujemny zacisk (masa), a dopiero później dodatni.

- akumulator dokładnie wymyć łagodnym środkiem czyszczącym. Korozję - jeśli wystąpiła należy całkowicie usunąć z połączeń akumulatora i wiązki kablowej
- akumulator magazynować w ogrzewanym pomieszczeniu

Opony

- opony należy napompować do ich normalnego ciśnienia

Części zewnętrzne

- wszystkie części z tworzywa sztucznego i gumowe należy zakonserwować środkiem do pielęgnacji gumy
- wszystkie nielakierowane części zakonserwować środkiem antykorozyjnym
- powierzchnie lakierowane zakonserwować środkami do pielęgnacji i polerowania lakierów samochodowych

Działania po zmagazynowaniu motocykla

- raz w miesiącu należy doładowywać akumulator. Prąd ładowania należy ustawić na 1/10 pojemności akumulatora (Ah). Standardowy prąd ładowania wynosi 0.9A x 5 –10 godzin

Przygotowanie do jazdy po dłuższym postoju

- umyć cały motocykl
- ponownie zamontować akumulator

UWAGA:

Zawsze należy najpierw założyć dodatni, a dopiero potem ujemny zacisk.

- wymontować świece zapłonowe. Silnik kilkakrotnie przekręcić w ten sposób, że na najwyższym biegu pokręci się tylnym kołem. Wkręcić ponownie świece zapłonowe.
- olej silnikowy całkowicie spuścić. Zamontować nowy filtr oleju i napełnić silnik olejem w ilości podanej w danych technicznych.
- sprawdzić ciśnienie powietrza w oponach, tak jak opisano w rozdziale „Opony”
- nasmarować wszystkie miejsca, które tego wymagają, w sposób w jaki opisano to powyżej
- przeprowadzić tak jak opisano „Sprawdzenie przed jazdą”



DANE TECHNICZNE MOTOCYKLA SUZUKI GSF600(GSF600S)

WYMIARY I CIĘŻAR	
Długość całkowita	2130(2070) mm
Szerokość całkowita	770 mm
Wysokość całkowita	1095(1220) mm
Rozstaw kół	1440 mm
Prześwit	130 mm
Wysokość siedzenia	790 mm
Ciężar motocykla bez paliwa i oleju	205(209) kg

SILNIK	
Typ	4-suwowy, chłodzony powietrzem, DOHC
Ilość cylindrów	4
Średnica cylindra	62.6 mm
Skok tłoka	48.7 mm
Pojemność skokowa	600 cm ³
Stopień sprężania	11.3 : 1
Gaźnik	4, keihin CVR32
Filtr powietrza	z wkładem z włókien poliestrowych
System rozruchu	elektryczny
System smarowania	smarowanie pod ciśnieniem

PEZENIESIENIE NAPĘDU	
Sprzęgło	Wielotarczowe, w kąpielu olejowej
Skrzynia biegów	6-biegowa
Schemat zmiany biegów	1 w dół, 5 do góry
Przełożenie reduktora	1.774 (75/43)
Przełożenia biegów	
1	3.083 (37/12)
2	2.062 (33/16)
3	1.647 (28/17)
4	1.400 (28/20)
5	1.227 (27/22)
6	1.095 (23/21)
Przełożenie przekładni głównej	3.133 (47/15)
Łańcuch	RKFS50SMOZ1, 112 ogniw

RAMA	
Przednie zawieszenie	widelec teleskopowy, sprężyny spiralne, tłumienie olejowe
Tylne zawieszenie	wahacz wleczony, sprężyna spiralna, tłumienie olejowe
Kąt skrętu kierownicy	35° (w lewo i w prawo)
Kąt główki ramy	24°55' (25°)
Wybieg	99.0 (98) mm
Promień zawracania	2.8 m.
Przedni hamulec	Tarczowy, o dwóch tarczach
Tylne hamulec	tarczowy
Rozmiar opony przedniej	120/60 ZR17 M/C (55W), bezdętkowe
Rozmiar opony tylnej	160/60 ZR17 M/C (69W), bezdętkowe

WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE	
Zapłon	Elektroniczny (tranzystorowy)
Świeca zapłonowa	NGK CR9EK lub DENSO U27ETR
Akumulator	12V 28.8 kC (8 Ah)/10 HR
Generator	3-fazowy generator prądu zmiennego
Bezpiecznik	30/10/10/10/15/10 A
Reflektor	12V 60/55W (H4) (12V 65+51/51W), światło drogowe (HB3), mijania (HB4)
Światło pozycyjne	12V 5W
Światło tylne hamowania	12V 21/5W
Światła kierunkowskazów	12V 21W
Oświetlenie tablicy rejestracyjnej	12V 5W
Żarówka szybkościomierza	LED
Żarówka obrotomierza	LED
Kontrolka biegu jałowego	LED
Kontrolka świateł długich	LED
Kontrolka kierunkowskazów	LED
Kontrolka ciśnienia oleju	LED

POJEMNOŚCI	
Zbiornik paliwa wraz z rezerwą	20.0 l
Rezerwa	4.5 l
Ilość oleju do napełnienia bez zmiany filtra	3300 ml
ze zmianą filtra	3500 ml