



# RM-Z250

*NÁVOD K OBSLUZE*

Tento návod by měl být považován za součást motocyklu a měl by být předán novému majiteli motocyklu při prodeji nebo jiné změně majitele nebo obsluhy.  
Návod obsahuje důležité bezpečnostní informace a pokyny, které by měly být pečlivě prostudovány před začátkem používání motocyklu.

## **VAROVÁNÍ/UPOZORNĚNÍ/POZNÁMKA**

Přečtěte si prosím tento „Návod k obsluze a údržbě“ a pečlivě dodržujte pokyny, které jsou v něm uvedeny. Pro zdůraznění určitých speciálních informací se používá symbolu ▲ a slov VAROVÁNÍ, UPOZORNĚNÍ a POZNÁMKA - tyto pasáže je třeba pročíst obzvlášť pečlivě. Věnujte zvláštní pozornost zprávám zvýrazněným pomocí následujících slov:

### **▲ VAROVÁNÍ**

Označuje potenciální nebezpečí, které může způsobit smrt nebo zranění.

### **UPOZORNĚNÍ**

Označuje potenciální nebezpečí, které může způsobit poškození motocyklu.

### **POZNÁMKA:**

Označuje speciální informace pro snazší provedení údržby nebo vysvětluje pokyny.

## PŘEDMLUVA

Tento návod představuje způsoby, jak udržet za všech situací váš motocykl RM-Z250 ve špičkovém provozním stavu. Vaše jízdní zkušenosti a kroky údržby navržené v tomto manuálu vás ujistí o špičkových vlastnostech vašeho motocyklu v jakémkoliv typu závodu.

Naším přáním je, aby váš motocykl Suzuki úspěšně spolupracoval po mnoho let šťastné jízdy.

Veškeré informace, vyobrazení, fotografie a technické údaje, uvedené v tomto „Návodu k obsluze“, jsou založeny na nejnovějších informacích o výrobku, které jsou dostupné v době tisku. V důsledku zlepšování nebo díky dalším změnám se mohou v tomto „Návodu k obsluze“ vyskytnout určité odchylky. Společnost Suzuki si vyhrazuje právo na provedení změn kdykoliv, bez předchozího upozornění a bez jakýchkoliv závazků pro provedení stejných nebo podobných změn na předešlých verzích výrobku.

Suzuki Motor Corporation má velký zájem na ochraně přírody a přírodních zdrojů. Proto nakonec žádáme každého majitele, aby recykloval použité součásti a jaksepatří přiměřeně naložil s použitým motorovým olejem, chladicí kapalinou a dalšími kapalinami a pneumatikami.

**SUZUKI MOTOR CORPORATION**

## VŠEOBECNÉ ÚVAHY

- **Noste přilbu a ochranné brýle**

Přilba je nedůležitější částí ochranné výbavy. Přilby nesnižují výhled a sluch. Všeobecně, přilby zvyšují ochranu před úrazem při nárazu. Přilby jednoduše chrání váš život.

Váš zrak je stejně důležitý. Použití vhodné ochrany očí může pomoci udržet váš zrak nerozmazaný větrem a pomáhá ochránit vaše oči od větvi a částic ve vzduchu jako je hmyz, kamínky nebo špína odhozené od pneumatik. Při každé jízdě noste přilbu a ochranné brýle.

- **Noste ochrannou výbavu**

Při jízdě noste správný oděv. Vyhněte se volným oděvům nebo šálám, které by se mohly zachytit mezi pohyblivé díly. Nošením ochranného oděvu obsahujícího rukavice, odolné boty nad kotníky, dlouhé kalhoty a tričko nebo bundu s dlouhým rukávem minimalizuje zranění způsobená odřením. Zkušení jezdci často používají ledvinový pás a chránič hrudníku nebo zad pro další pohodlí a ochranu.

- **Kontrola vašeho stroje před jízdou**

Před každým použitím proveďte kontrolu podle „Pravidelné kontroly“ uvedené v části začínající na straně 2-3.

- **Žádní pasažéři**

Motocykl Suzuki RM není určen pro přepravu pasažérů.

- **Trénink na vhodném prostoru**

Před začátkem závodění, byste si měli najít nějaký vhodný prostor pro vyzkoušení vašich zkušeností pro bezpečnou jízdu. Vyhledejte rovný, otevřený prostor s dostatkem místa pro manévrování. Pokud neznáte místa, kde můžete jezdit, kontaktujte prodejce Suzuki.

Před jízdou si zkontrolujte ovládání vašeho motocyklu.

- **Buďte si vědomi svých hranic**

Vždy jezděte v mezích vašich možností. Znalost těchto hranic a jejich dodržování vám pomůže vyhnout se nehodám. Jezděte pouze za podmínek odpovídajících vašim zkušenostem.

Bezpečné závodění na motocyklu vyžaduje, aby vaše duševní a fyzické schopnosti byly plnou součástí vašich zkušeností. Nezkoušejte řídit motorová vozidla, speciálně ty o dvou kolech, pokud jste pod vlivem alkoholu nebo drog. Alkohol, drogy a některé léky způsobují ospalost, ztrátu koordinace, ztrátu rovnováhy a ztrátu dobrého úsudku. Pokud jste unaveni nebo pod vlivem alkoholu nebo drog **PROSÍM, NEŘÍDTE** váš motocykl.

- **Závěrem**

Chování ostatních závodníků je nepředvídatelné. Stav vašeho motocyklu se může změnit. Tyto faktory můžete eliminovat, pokud se budete na každou jízdu plně soustředit.

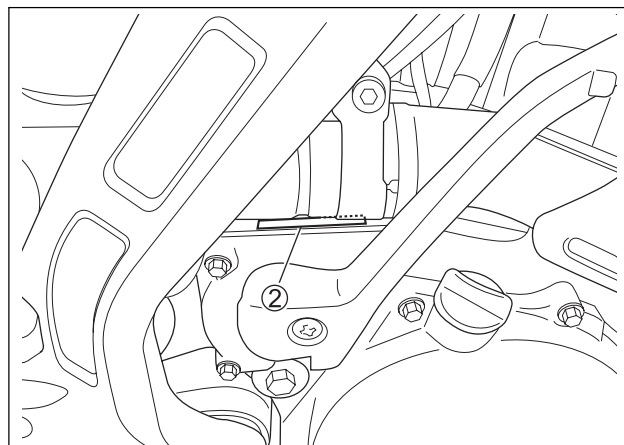
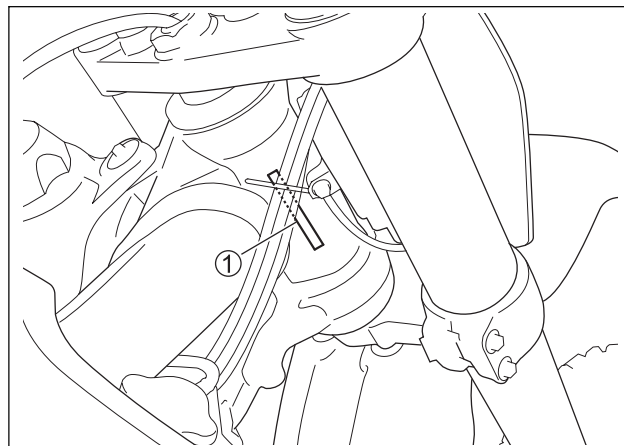
Okolnosti mimo vaši kontrolu mohou vést k nehodě. Musíte se připravit na neočekávané okolnosti tím, že budete nosit přilbu a další ochranné prostředky a tréninkem bezpečné jízdní techniky snížíte riziko vašeho úrazu a poškození motocyklu.

Přejeme vám, aby všechny vaše jízdy na vašem novém motocyklu Suzuki byly vítězné!

## UMÍSTĚNÍ VÝROBNÍHO ČÍSLA

Číslo rámu ① je vyraženo na hlavě řízení, jak je znázorněno na obrázku. Číslo motoru ② je vyraženo na pravé straně klikové skříně.

Pro případné použití v budoucnosti, si prosím označte obě čísla do následujících rámečků.



Číslo rámu:	
-------------	--

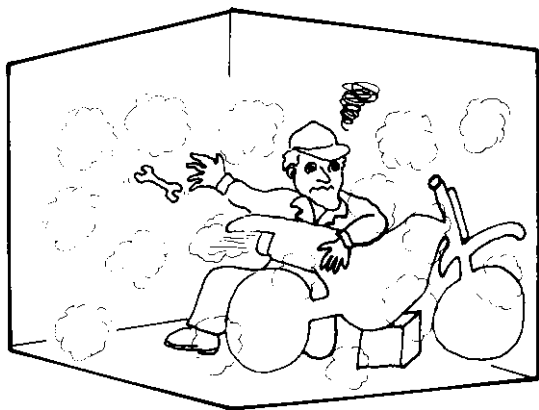
Číslo motoru:	
---------------	--

## VAROVÁNÍ PRO ÚDRŽBU

### ⚠ VAROVÁNÍ

Nikdy nenechávejte spuštěný motor v místnosti nebo garáži. Výfukové plyny obsahují oxid uhelnatý; tento plyn, který je bez barvy a bez zápachu může způsobit vážné ohrožení zdraví nebo i smrt.

Motor mějte spuštěný vždy jen venku, kde je čerstvý vzduch.



### ⚠ VAROVÁNÍ

Při styku s horkým motorem a tlumičem výfuku může hrozit popálení.

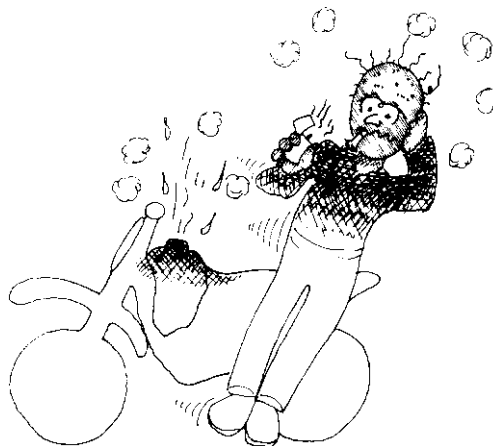
Před započetím údržby vyčkejte až motor a tlumič výfuku zchladne.



### ⚠ VAROVÁNÍ

Palivo může začít hořet, pokud s ním není nakládáno bezpečně. Benzinové páry mohou snadno vzplátnout.

Při údržbě motocyklu nekuřte. Údržbu neprovádějte v oblasti, kde se vyskytuje otevřený oheň nebo jiskření.



### ⚠ VAROVÁNÍ

Brzdová kapalina a chladicí kapalina mohou být nebezpečné pro lidi a zvířata. Brzdová kapalina a chladicí kapalina může být škodlivá nebo smrtelná, je-li požitá vnitřně a škodlivá, dostane-li se do očí nebo na pokožku.

Skladujte brzdovou kapalinu a chladicí kapalinu motoru mimo dosah dětí. Pokud došlo k požití brzdové nebo chladicí kapaliny, vyhledejte neprodleně lékařskou pomoc a snažte se vyvolat zvracení. Pokud se chladicí kapalina nebo brzdová kapalina dostane do očí nebo na pokožku, opláchněte postižené místo tekoucí vodou.



## ⚠ VAROVÁNÍ

Údržba motocyklu s běžícím motorem může být nebezpečná. Můžete být zachyceni pohybujícími se částmi jako sekundární řetěz, řetězová kola atd.

Při údržbě motocyklu zastavte motor.



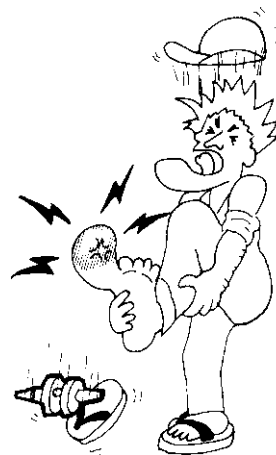
## BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PRO ÚDRŽBU

- Při výměně těsnění, zajišťovacích kroužků, pružných kroužků, O-kroužků a závlaček použijte vždy nové.
- Při montáži pojistného kroužku dávejte pozor, abyste pojistný kroužek nadměrně neroztahovali.
- Používejte speciální přípravky, pokud je to uvedeno.
- Používejte originální náhradní díly SUZUKI a doporučené oleje.
- Pokud vám při práci pomáhají další osoby, věnujte pozornost bezpečnosti každé z nich.
- Po dokončení údržby zkontrolujte funkci a utažení jednotlivých dílů.

## ⚠ VAROVÁNÍ

Údržba motocyklu bez správného oblečení a ochranných pomůcek může být nebezpečná. V případě, že nedodržíte pokyny pro správné oblečení a ochranné pomůcky může vzniknout nebezpečí vašeho zranění.

Při údržbě noste správné oblečení a obuv, pokud je to nezbytné, také ochranné brýle, respirátor a rukavice.



## VÝMĚNA DÍLŮ

Používejte pouze originální náhradní díly SUZUKI nebo jejich ekvivalenty. Originální díly SUZUKI jsou vysoce kvalitní díly, které jsou navrženy a vyrobeny výhradně pro motocykly SUZUKI.

### POZNÁMKA:

*Použití jiných než originálních náhradních dílů SUZUKI může způsobit poškození stroje a problémy s výkonem.*

# **INDEX SKUPINY**

**VŠEOBECNÉ INFORMACE**

**1**

**PRAVIDELNÁ ÚDRŽBA**

**2**

**ODSTRAŇOVÁNÍ ZÁVAD**






















**3**

**LADĚNÍ MOTOCYKLU**

**4**

## ZNAČKY A MATERIÁLY

V tabulce níže jsou zobrazeny symboly označující pokyny a ostatní informace. Význam každého symbolu je také znázorněn v tabulce.

SYMBOL	DEFINICE	SYMBOL	DEFINICE
	Požadavek na kontrolu dotažení. Údaj vedle udává požadovaný utahovací moment.		Použijte lepidlo na závity THREAD LOCK SUPER „1360“. 99000-32130
	Použijte olej. Použijte motorový nebo převodový olej pokud není uvedeno jinak.		Použijte olej SUZUKI FORK OIL SS-05 nebo odpovídající olej do vidlic. 99000-99001-SS5
	Použijte roztok molybdenového oleje. (Směs motorového oleje a přípravku SUZUKI MOLY PASTE v poměru 1:1)		Použijte olej SUZUKI REAR SUSPENSION OIL SS-25 nebo odpovídající olej do zadního zavěšení kola. 99000-99001-S25
	Použijte vazelínu SUZUKI SUPER GREASE „A“ nebo ekvivalentní. 99000-25010		Použijte chladicí kapalinu.
	Použijte vazelínu SUZUKI SILICONE GREASE. 99000-25100		Použijte brzdovou kapalinu. (DOT 4)
	Použijte přípravek SUZUKI MOLY PASTE. 99000-25140		Měřte rozsah napětí.
	Použijte lepidlo SUZUKI BOND „1215“ nebo ekvivalentní. 99000-31110		Měřte odpor.
	Použijte lepidlo SUZUKI BOND „1207B“. 99000-31140		Použijte speciální přípravek.
	Použijte lepidlo na závity THREAD LOCK SUPER „1303“. 99000-32030		Označení údajů pro údržbu.
	Použijte lepidlo na závity THREAD LOCK SUPER „1322“ nebo ekvivalentní. 99000-32110		Při opětovném složení vyměňte díly za nové.
	Použijte lepidlo na závity THREAD LOCK SUPER „1342“. 99000-32050		



# VŠEOBECNÉ INFORMACE

## OBSAH

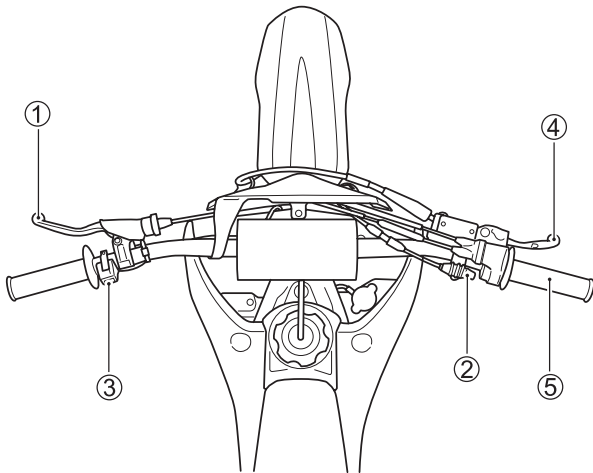
UMÍSTĚNÍ JEDNOTLIVÝCH SOUČÁSTÍ .....	1-2
PŘÍSLUŠENSTVÍ .....	1-3
BOČNÍ (POHOTOVOSTNÍ) STOJÁNEK .....	1-3
DOPORUČENÉ PALIVO A MOTOROVÝ OLEJ .....	1-3
NÁVOD K OBSLUZE .....	1-4
SPUŠTĚNÍ MOTORU .....	1-4
ZASTAVENÍ MOTORU .....	1-5
PŘEVODOVKA .....	1-5
ZÁBĚH .....	1-6
POKUD JE MOTOCYKL NOVÝ .....	1-6
PŘI VÝMĚNĚ ČÁSTÍ MOTORU .....	1-6
VNĚJŠÍ ČÁSTI .....	1-7

## KÓDY ZEMÍ A OBLASTÍ

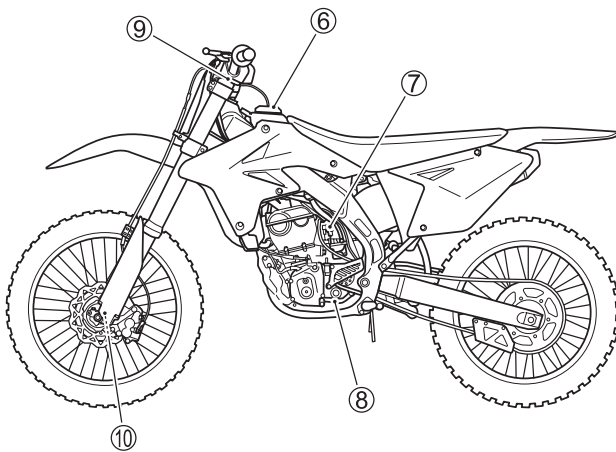
Následující kódy označují příslušné země a oblasti.

KÓD	ZEMĚ nebo OBLAST	ČÍSLO RÁMU
000	Japonsko	JS1RJ41A000 500001 –
E-03	U.S.A.	JS1RJ41C 82 100001 –
E-19	E.U.	JS1RJ41C000 500001 –
E-28	Kanada	JS1RJ41C 82 100001 –

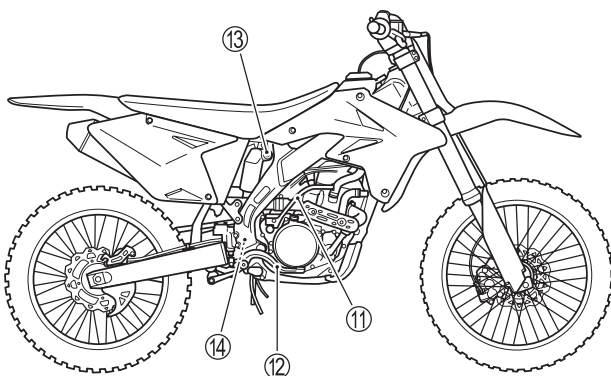
## UMÍSTĚNÍ JEDNOTLIVÝCH SOUČÁSTÍ



- ① Páčka spojky
- ② Ovladač systému startování teplého motoru
- ③ Spínač pro vypnutí motoru
- ④ Páčka přední brzdy
- ⑤ Rukojeť plynu



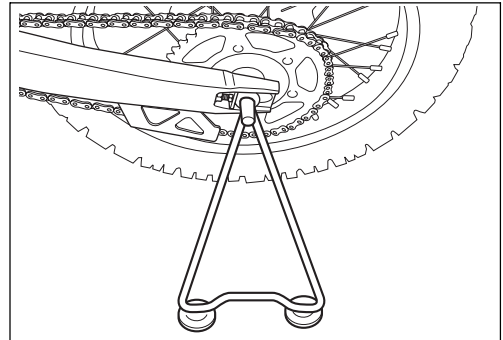
- ⑥ Víčko palivové nádrže
- ⑦ Ovladač sytiče karburátoru
- ⑧ Řadící páka
- ⑨ Seřizovací prvek kompresní tlumicí síly odpružení předního kola
- ⑩ Seřizovací prvek zpětného útlumu odpružení předního kola



- ⑪ Páka nožního startéru
- ⑫ Pedál zadní brzdy
- ⑬ Seřizovací prvek kompresní tlumicí síly odpružení zadního kola
- ⑭ Seřizovací prvek zpětného útlumu odpružení zadního kola

## PŘÍSLUŠENSTVÍ BOČNÍ (POHOTOVOSTNÍ) STOJÁNEK

Tento motocykl není vybaven bočním stojánkem. Pro podepření motocyklu na krátkou dobu použijte dodatečný boční stojánek dodávaný s motocyklem. Při údržbě motocyklu použijte servisní stojánek a řádně podepřete motor. Při provozu motocyklu nezapomeňte boční stojánek sundat.



## DOPORUČENÉ PALIVO A MOTOROVÝ OLEJ

Benzín:

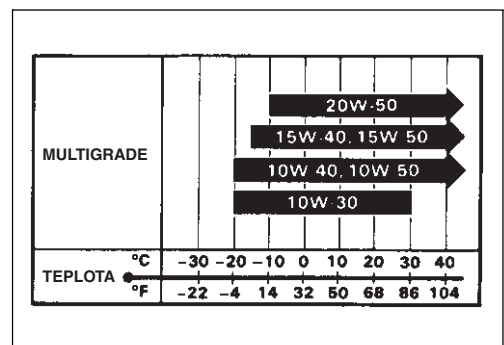
Použijte pouze bezolovnatý 95 oktanový benzín.

Motorový olej:

SUZUKI doporučuje používání motorového oleje SUZUKI PERFORMANCE 4 MOTOR OIL nebo ekvivalentního motorového oleje. Používejte oleje s klasifikací API (American Petroleum Institute) SF/SG nebo SH/SJ s klasifikací JASO MA. Doporučená viskozita oleje je SAE 10W-40. V případě, že není k dispozici olej SAE 10W-40, vyberte jinou alternativu podle následující tabulky.....Pro E-03

MOTUL 300V 10W-40 (doporučený olej) nebo použijte kvalitní motorový olej pro čtyřdobé motory pro zajištění delší životnosti vašeho motocyklu. Používejte oleje s klasifikací SF/SG nebo SH/SJ v API s klasifikací JASO MA. Doporučená viskozita je SAE 10W-40. V případě, že není k dispozici olej SAE 10W-40, vyberte jinou alternativu podle tabulky vpravo.....Ostatní

Kapacita palivové nádrže: 7,0 l



### **VAROVÁNÍ**

**Benzín je hořlavina, která může způsobit nebezpečí vzniku požáru nebo popálení. Při manipulaci s benzínem zastavte motor a dodržujte bezpečnou vzdálenost od ohně nebo jiskření.**

## NÁVOD K OBSLUZE

### UPOZORNĚNÍ

Ponecháte-li motor po jízdě běžet na volnoběžné otáčky, může dojít k jeho přehřátí, protože tento soutěžní motocykl není vybaven ventilátorem chlazení a vyrovnávací nádržkou chladiče. Jestliže svůj motocykl používáte v náročných podmínkách za značného namáhání, například v blátivém nebo písčitém terénu při vysoké okolní teplotě, může se doba zahřátí zkrátit.

Po jízdě na motocyklu nenechávejte motor běžet na volnoběžné otáčky. Před tréninkovou jízdou a závodem zkontrolujte, zda je v chladiči dostatečné množství chladicí kapaliny.

### SPUŠTĚNÍ MOTORU

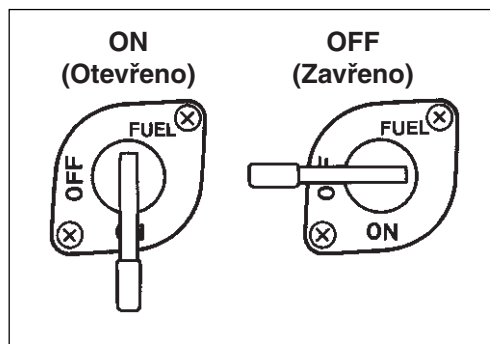
Před nastartováním motoru zkontrolujte hladinu motorového oleje, hladinu chladicí kapaliny a stav vzduchového filtru.

#### Při studeném motoru:

- 1) Otočte páčku palivového ventilu do polohy ON (Otevřeno).
- 2) Vyřadte na neutrál.

#### POZNÁMKA:

*Nepřidávejte opakovaně plyn při startování, zastavování a běhu motoru na volnoběh. Akcelerační pumpička může zaplavit zapalovací svíčku nadměrným množstvím paliva.*



- 3) Vytáhněte ovladač sytiče ①.
- 4) Vyhledejte polohu startovací páky okolo horní polohy tak, aby při pomalém stlačení pedálu byl citelný plný odpor.
- 5) Našlápněte motor bez přidání plynu.

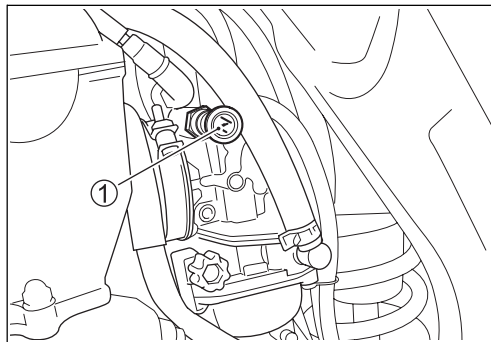
### UPOZORNĚNÍ

**Při startování motoru našlapováním sejměte boční stojánek.**

- 6) Jakmile motor běží rovnoměrně, vraťte ovladač sytiče do počáteční polohy.

#### POZNÁMKA:

*Pokud je stlačena páčka spojky, může být motocykl nastartován při jakémkoli zařazeném převodovém stupni.*

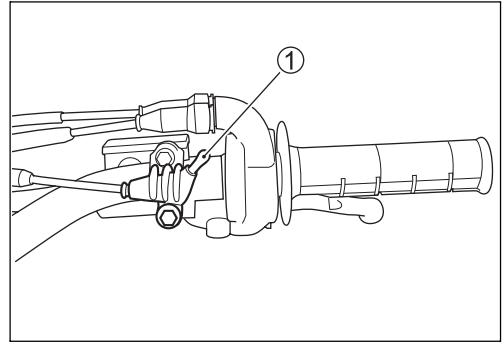


**Při teplém motoru nebo při opětovném startu:**

- 1) Vytáhněte ovladač systému startování teplého motoru ①.
- 2) Našlápněte motor, škrticí klapku ponechte uzavřenou bez použití sytiče.
- 3) Po nastartování motoru okamžitě vraťte ovladač systému startování teplého motoru do původní polohy.

**POZNÁMKA:**

Pokud nastartování motoru bylo neúspěšné, plně otevřete škrticí klapku a 4-5 sešlápněte startovací páku, abyste vyfoukli přebytečnou směs z motoru. Poté našlápněte motor, škrticí klapku ponechte uzavřenou s vytaženým ovladačem systému startování teplého motoru.

**UPOZORNĚNÍ**

Přidáváním plynu při neutrálu můžete přetočit motor. Překročením limitu otáček motoru můžete poškodit pohyblivé díly motoru.

Nevytácejte motor příliš do vysokých otáček, můžete poškodit motor.

**Podmínky, za kterých se používá sytič nebo ovladač systému startování teplého motoru**

Stav motoru	Ovladač systému startování teplého motoru	Sytič
Zahřátý motor	Vytaženo (ON)	Zataženo (OFF)
Opětovný start po neúspěšném startu	Vytaženo (ON)	Zataženo (OFF)
Studený motor	Nepoužito (OFF)	Použito (ON)

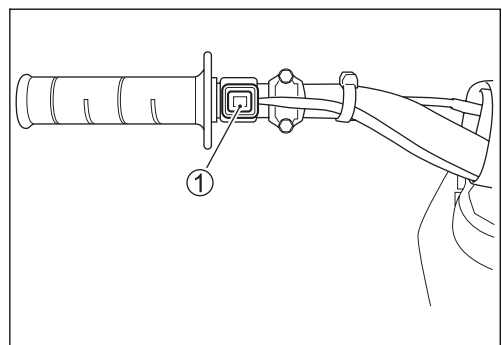
**ZASTAVENÍ MOTORU**

- 1) Vyřadte na neutrální.
- 2) Otočte páčku palivového ventilu do polohy „OFF“ (Zavřeno).
- 3) Pro zastavení motoru zatlačte spínač zastavení motoru ①.

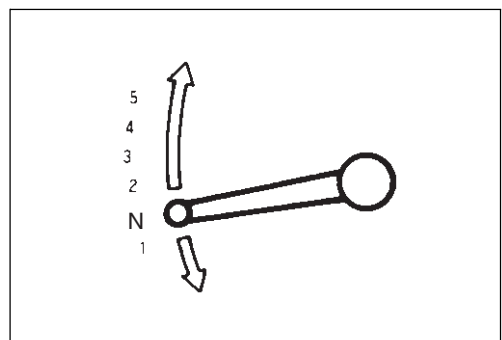
**VAROVÁNÍ**

Ponechání zapnutého palivového ventilu (poloha „ON“) může způsobit zaplavení karburátoru. To může vést ke vzniku ohně nebo to může způsobit vážné poškození motoru při nastartování.

Pokud motor neběží, vždy vypněte palivový ventil (poloha „OFF“).

**PŘEVODOVKA**

Tento motocykl je vybaven 5. rychlostní převodovkou. Neutrál je umístěn mezi prvním a druhým rychlostním stupněm. První rychlostní stupeň zařadíte sešlápnutím řadicí páky směrem dolů z polohy neutrálu. Vyšší rychlostní stupeň můžete zařadit pomocí zvednutí řadicí páky o jeden stupeň. Pokud potřebujete zařadit neutrální, sešlápněte nebo zdvihněte řadicí páku napůl mezi první a druhý rychlostní stupeň.



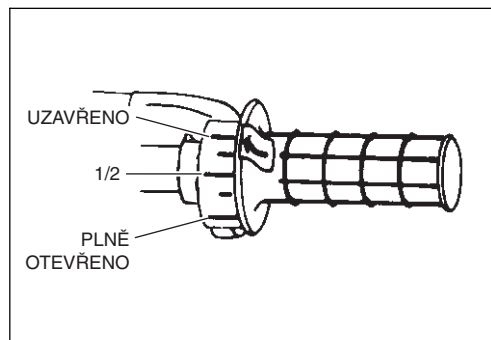
## ZÁBĚH

### POKUD JE MOTOCYKL NOVÝ

- 1) Před startem zahřejte motor.
- 2) Jedťe 60 minut na maximálně 1/2 plynu.
- 3) Jedťe 60 minut na maximálně 3/4 plynu.

#### POZNÁMKA:

- \* Doba záběhu je období největšího opotřebení.
- \* Šrouby a matice se mohou na novém motocyklu rychle uvolnit. Během záběhu kontrolujte dotažení šroubů a matic.

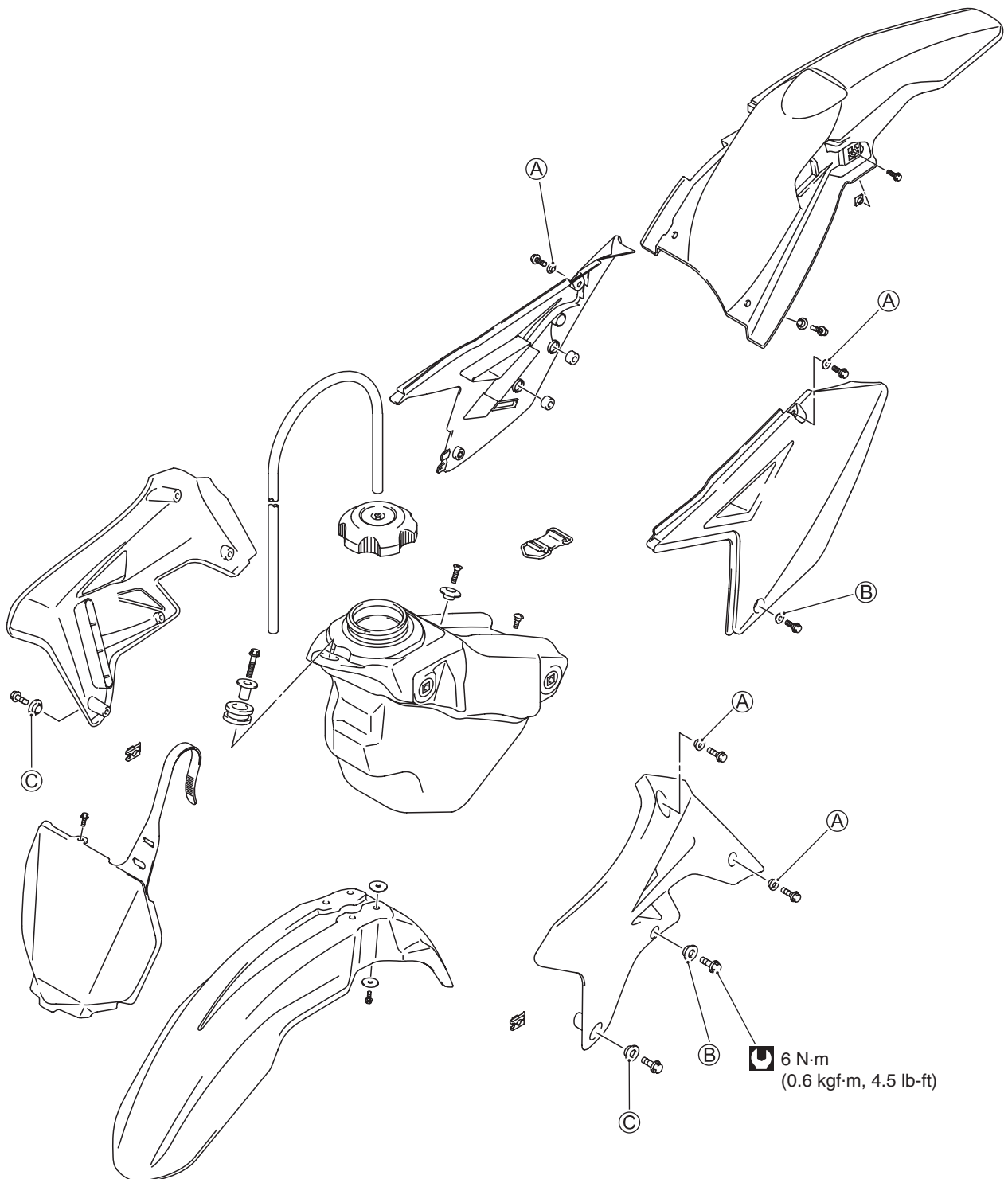


### PŘI VÝMĚNĚ ČÁSTÍ MOTORU

Při výměně jakékoliv z následujících částí postupujte podle stejného postupu:

- Píst
- Pístní kroužek
- Válec
- Kliková hřídel
- Ložiska klikové hřídele

## VNĚJŠÍ ČÁSTI



A	B	C
<p>4.4 mm (0.17 in)</p> <p><math>\phi 15</math> mm (0.59 in)</p> <p><math>\phi 9</math> mm (0.35 in)</p>	<p>4.4 mm (0.17 in)</p> <p><math>\phi 16</math> mm (0.63 in)</p> <p><math>\phi 11</math> mm (0.43 in)</p>	<p>6 mm (0.24 in)</p> <p><math>\phi 16</math> mm (0.63 in)</p> <p><math>\phi 10</math> mm (0.39 in)</p>

# PRAVIDELNÁ ÚDRŽBA

## OBSAH

PRAVIDELNÁ ÚDRŽBA .....	2-3
KONTROLA PŘED TRÉNINKEM .....	2-3
KONTROLA PŘED ZÁVODEM	
(Plus všechny položky výše uvedené kontroly před tréninkem) .....	2-4
TABULKA PRAVIDELNÉ ÚDRŽBY .....	2-5
ZAPALOVACÍ SVÍČKA .....	2-7
ČISTIČ VZDUCHU .....	2-9
DEMONTÁŽ VLOŽKY VZDUCHOVÉHO FILTRU .....	2-9
MYTÍ .....	2-9
INSTALACE .....	2-9
VÝMĚNA OLEJE A OLEJOVÉHO FILTRU .....	2-10
PROHLÍDKA PŘED KONTROLOU HLADINY MOTOROVÉHO OLEJE .....	2-11
KONTROLA HLADINY MOTOROVÉHO OLEJE .....	2-11
VÝMĚNA MOTOROVÉHO OLEJE .....	2-12
VÝMĚNA OLEJOVÉHO FILTRU .....	2-13
OLEJOVÁ SÍTKA .....	2-14
PROHLÍDKA .....	2-14
CHLADICÍ KAPALINA MOTORU .....	2-15
KONTROLA HLADINY CHLADICÍ KAPALINY .....	2-15
DOPLNĚNÍ CHLADICÍ KAPALINY .....	2-16
KONTROLA CHLADICÍHO SYSTÉMU .....	2-16
LANKO SPOJKY .....	2-17
VELKÉ SEŘÍZENÍ .....	2-17
MALÉ SEŘÍZENÍ .....	2-17
LANKO PLYNU .....	2-18
SEŘÍZENÍ LANKA PLYNU .....	2-18
PROMAZÁNÍ LANKA PLYNU .....	2-18
SYSTÉM STARTOVÁNÍ TEPLÉHO MOTORU .....	2-19
VOLNOBĚŽNÉ OTÁČKY MOTORU .....	2-20
HADICE ODVĚTRÁNÍ KLIKOVÉ SKŘÍŇE .....	2-20
HADICE PŘÍVODU PALIVA .....	2-21
PALIVOVÝ FILTR .....	2-21
VŮLE VENTILŮ .....	2-22
SEŘÍZENÍ VŮLE VENTILŮ .....	2-23
HLAVA VÁLCŮ, VÁLEC A PÍST .....	2-26
PROHLÍDKA HLAVY VÁLCE .....	2-26
PROHLÍDKA VÁLCE .....	2-26
PROHLÍDKA PÍSTU .....	2-26



# PRAVIDELNÁ ÚDRŽBA

## OBSAH

TLUMIČ VÝFUKU .....	2-27
KONTROLA A VÝMĚNA TLUMIČE VÝFUKU .....	2-27
SEKUNDÁRNÍ ŘETĚZ A ŘETĚZOVÁ KOLA .....	2-28
PRŮHYB SEKUNDÁRNÍHO ŘETĚZU .....	2-28
TĚSNĚNÍ OLEJE KLIKOVÉ HŘÍDELE .....	2-28
SEŘÍZENÍ SEKUNDÁRNÍHO ŘETĚZU .....	2-28
DÉLKA 20 ČLÁNKŮ ŘETĚZU .....	2-28
MAZÁNÍ SEKUNDÁRNÍHO ŘETĚZU .....	2-29
KONTROLA ROZETY .....	2-29
VEDENÍ SEKUNDÁRNÍHO ŘETĚZU, CHRÁNIČ KYVNÉ VIDLICE A NAPÍNACÍ Kladka .....	2-30
PROHLÍDKA VEDENÍ SEKUNDÁRNÍHO ŘETĚZU .....	2-30
PROHLÍDKA CHRÁNIČE KYVNÉ VIDLICE A NAPÍNACÍ Kladky SEKUNDÁRNÍHO ŘETĚZU .....	2-30
BRZDY .....	2-31
HLADINA BRZDOVÉ KAPALINY .....	2-31
BRZDOVÉ OBLOŽENÍ .....	2-32
SEŘÍZENÍ PÁČKY PŘEDNÍ BRZDY .....	2-32
SEŘÍZENÍ VÝŠKY BRZDOVÉHO PEDÁLU .....	2-32
PŘEDNÍ VIDLICE .....	2-33
ZAVĚŠENÍ ZADNÍHO KOLA .....	2-33
KOLA A PNEUMATIKY .....	2-33
PROHLÍDKA RÁFKŮ A PNEUMATIK .....	2-33
PROHLÍDKA MATIC VÝPLETU A ZÁMKY RÁFKU .....	2-34
TLAK V PNEUMATIKÁCH .....	2-34
ŘÍZENÍ .....	2-34
MAZÁNÍ .....	2-35
KONTROLA KOMPRESNÍHO TLAKU .....	2-36
POSTUP KONTROLY KOMPRESNÍHO TLAKU .....	2-36
KONTROLA TLAKU OLEJE .....	2-37
POSTUP KONTROLY TLAKU OLEJE .....	2-37

## PRAVIDELNÁ ÚDRŽBA

### KONTROLA PŘED TRÉNINKEM

CO ZKONTROLOVAT	ZKONTROLUJTE
Zapalovací svíčka	Teplotní rozsah, znečištění elektrody, těsnost
Vložka čističe vzduchu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zaprášení</li> <li>• Promazání</li> </ul>
Motorový olej	Hladinu oleje
Chladicí kapalina	Hladinu chladicí kapaliny
Chladicí systém	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poškození hadice chladiče</li> <li>• Únik chladicí kapaliny z motoru</li> </ul>
Spojka	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vůle</li> <li>• Plynulé ovládání</li> </ul>
Ovládání plynu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vůle</li> <li>• Plynulé ovládání</li> </ul>
Hadice odvětrání klikové skříňě	Přicpání nebo ohnutí hadice odvětrání
Volnoběžné otáčky motoru	Otáčky motoru
Brzdová kapalina	Hladinu kapaliny
Brzdy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Polohu páčky brzdy</li> <li>• Výšku brzdového pedálu</li> <li>• Ovládání</li> </ul>
Sekundární řetěz	Průhyb, promazání
Vedení sekundárního řetězu/chránič kyvné vidlice	Opotřebení, poškození
Odpružení	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plynulé ovládání</li> <li>• Tlak vzduchu v předních vidlicích</li> </ul>
Kola	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Napnutí výpletu</li> <li>• Dotažení nebo poškození zámku ráfku</li> </ul>
Pneumatiky	Tlak v pneumatikách
Řízení	Hladké ovládání a vůli
Trubka výfuku a tlumič výfuku	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Únik výfukových plynů</li> <li>• Dotažení spojů</li> </ul>
Šrouby a matice	Dotažení spojů

**KONTROLA PŘED ZÁVODEM****(Plus všechny položky výše uvedené kontroly před tréninkem)**

CO ZKONTROLOVAT	ZKONTROLUJTE
Spojka	Opotřebení a deformaci lamely spojky
Brzdové destičky	Opotřebení
Řetězová kola	Opotřebení, čistotu
Palivová nádrž	Únik paliva
Palivové vedení	<ul style="list-style-type: none"><li>Poškození</li><li>Hadice a zapojení</li></ul>
Palivový filtr	Přicpání a poškození palivového filtru
Trubka výfuku a tlumič výfuku	Poškození
Hlava válce	Usazeniny karbonu ve spalovacím prostoru
Píst a válec	<ul style="list-style-type: none"><li>Usazeniny karbonu ve spalovacím prostoru</li><li>Usazeniny karbonu na hlavě válců</li><li>Opotřebení pístu a válce</li></ul>
Čistič vzduchu	<ul style="list-style-type: none"><li>Poškození</li><li>Uvolnění výstupní trubky</li></ul>

## TABULKA PRAVIDELNÉ ÚDRŽBY

To je velmi důležité pro správnou pravidelnou kontrolu a údržbu motocyklu. Postupujte podle návodu uvedeného v tabulce. Životnost jednotlivých částí závisí na jízdních podmínkách. Jestliže svůj motocykl používáte v náročných podmínkách za značného namáhání, je třeba určité servisní úkony provádět častěji, než je uvedeno v této tabulce.

Interval Položka údržby	závody	Každý závod	Každý 3. závod	Každý 6. závod	Poznámky
	hodiny	Každé 2 hodiny	Každých 6 hodin	Každých 12 hodin	
Zapalovací svíčka		I	—	—	
Čistič vzduchu		C	—	—	Pokud je zapotřebí, vložku čističe vzduchu vyměňte.
Motorový olej		—	R	—	Vyměňte po prvním záběhu.
Filtr motorového oleje		—	—	R	
Olejevá sítko		—	—	I	
Chladicí systém		I	—	—	Každý rok vyměňte hadice chladiče a chladicí kapalinu. Proplach po opravě nebo uskladnění.
Spojka		I	—	—	V případě potřeby vyměňte lamely spojky.
Lanko plynu a spojky		I a L	—	—	
Systém startování teplého motoru		I	—	—	
Karburátor		I	—	—	Vyměňte sací trubku každý 5 závod (10 hodin).
Hadice odvětrání klikové skříňe		I	—	—	
Palivové vedení		I	—	—	Výměna každé 4 roky.
Vůle ventilů		—	—	I	
Píst		—	—	R	
Pístní kroužek		—	—	R	
Hlava válců, Válec		—	—	I	
Výfuk		I	—	—	
Tlumič výfuku		I	—	R	
Sekundární řetěz		I a L	R	—	Nastavte průhyb každých 30 minut.
Těsnění oleje klikové hřídele		I	—	—	Těsnění oleje často kontrolujte z hlediska neběžných stavů (prach, kamínek nebo cizí materiály). V případě potřeby těsnění vyměňte za nové.
Řetězové kolo motoru		I	—	—	
Zadní rozeta		I	—	—	Zkontrolujte dotažení šroubů rozety na začátku a po 10 minutách jízdy a po každém závodu.
Vedení sekundárního řetězu a chránič kyvné vidlice		—	R	—	
Brzdy		I	—	—	Každý rok vyměňte brzdové hadice a brzdovou kapalinu.
Olej přední vidlice		—	R	—	Vyměňte po prvním záběhu.
Přední vidlice		I	—	—	Často kontrolujte vnitřní trubku přední vidlice, zda nevykazuje poškození. Zkontrolujte tlak vzduchu.
Zavěšení zadního kola		I	—	—	Často kontrolujte zavěšení zadního kola, a pokud je zapotřebí, namažte otočnou část s čepem.

Interval Položka údržby	závody	Každý závod	Každý 3. závod	Každý 6. závod	Poznámky
	hodiny	Každé 2 hodiny	Každých 6 hodin	Každých 12 hodin	
Pneumatiky		I	—	—	
Matice výpletu		I	—	—	Kontrolujte každých 20 minut během úvodní jízdy a poté před každou jízdou.
Řízení		I	—	—	
Páka nožního startéru		I a L	—	—	
Šrouby a matice		T	—	—	Dotáhněte každou hodinu.

*POZNÁMKA: R = Výměna, C = Vyčištění, T = Dotážení, I = Kontrola a vyčištění, seřízení, promazání nebo v případě potřeby výměna, L = Promazání*

## ZAPALOVACÍ SVÍČKA

- Demontujte sedlo. (☞ 5-2)
- Demontujte kryty chladiče a palivovou nádrž. (☞ 5-2)
- Odpojte propojku s kabelem z konektoru zapalovací cívký/svíčky.

### UPOZORNĚNÍ

Propojku s kabelem odpojte z konektoru zapalovací cívký/svíčky před demontáží konektoru cívký/svíčky, aby se předešlo poškození propojky s kabelem.

- Sundejte konektor zapalovací cívký/svíčky.

### UPOZORNĚNÍ

Nesundávejte konektor zapalovací cívký/svíčky šroubovákem nebo tyčkou, abyste jej nepoškodili.

Dejte pozor, aby vám konektor zapalovací cívký/svíčky neupadl, aby nedošlo ke zkratování/otevření obvodu.

- Demontujte zapalovací svíčku klíčem na zapalovací svíčky.

#### POZNÁMKA:

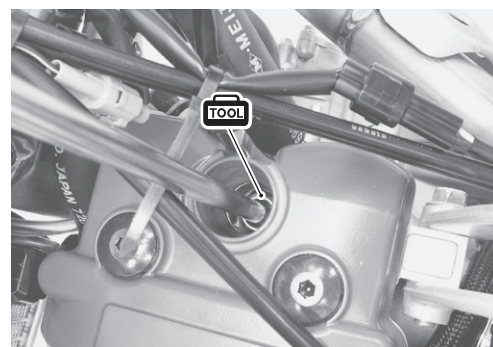
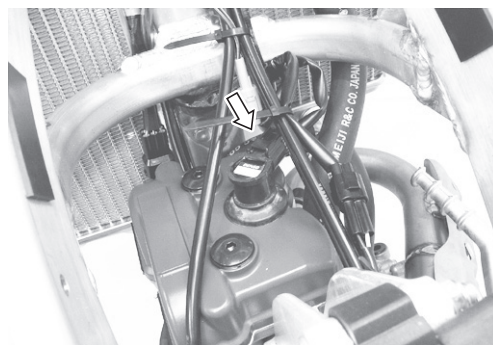
Před demontáží zapalovací svíčky odstraňte nečistoty okolo svíčky, abyste zabránili vniknutí nečistot do spalovacího prostoru.



#### 09930-10121: Klíč na zapalovací svíčku

- Po demontáži zapalovací svíčky zkontrolujte stav zapalovací svíčky, barvu elektrody, usazeniny karbonu, mezeru mezi elektrodami a poškození izolátoru.
- Pokud je svíčka mimořádně opotřebená nebo spálená, vyměňte ji za novou.  
Zapalovací svíčku vyměňte také tehdy, pokud má ulomený izolátor, poškozený závit nebo podobné poškození.
- Zkontrolujte barvu porcelánové špičky.

Barva porcelánové špičky	Příčina
Bílá (Přehřátá)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teplý typ zapalovací svíčky</li> <li>• Velký předstih zapalování</li> <li>• Chudá směs</li> <li>• Staré palivo</li> </ul>
Černá (Znečištěná)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Studený typ zapalovací svíčky</li> <li>• Malý předstih zapalování</li> <li>• Bohatá směs</li> </ul>



- Zkontrolujte vzdálenost mezi elektrodami zapalovací svíčky  
Ⓐ pomocí měrky.



**09900-20803: Měrka pro měření vzdálenosti mezi elektrodami**



**Vzdálenost mezi elektrodami: 0,9 - 1,0 mm**



**Standardní zapalovací svíčka**

NGK	CR8EIA-10
-----	-----------

### UPOZORNĚNÍ

Použití zapalovací svíčky nesprávného tepelného rozsahu může poškodit motor.

Teplotní rozsah zapalovací svíčky vyberte po seřízení nastavení karburátoru.

- Po dotažení zapalovací svíčky rukou dotáhněte zapalovací svíčku pomocí klíče na svíčku na předepsaný moment.



**09930-10121: Klíč na zapalovací svíčku**



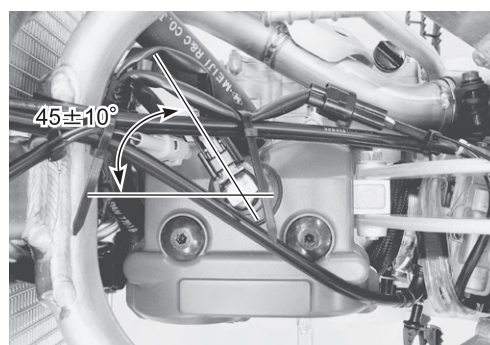
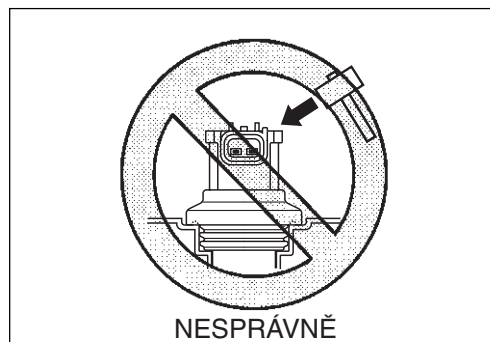
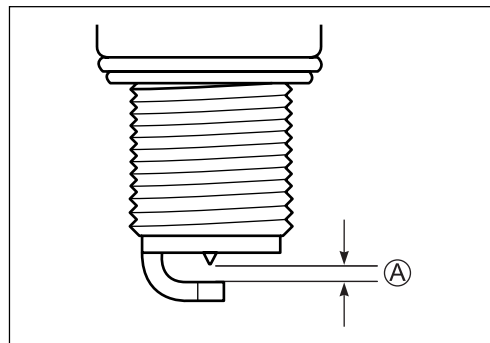
**Zapalovací svíčka: 11 N•m (1,1 kgf-m)**

- Nainstalujte bezpečně konektor zapalovací cívky/svíčky.

### UPOZORNĚNÍ

Při instalaci zapalovací cívky/svíčky neuhoděte do zapalovací cívky/svíčky plastovým kladívkem.

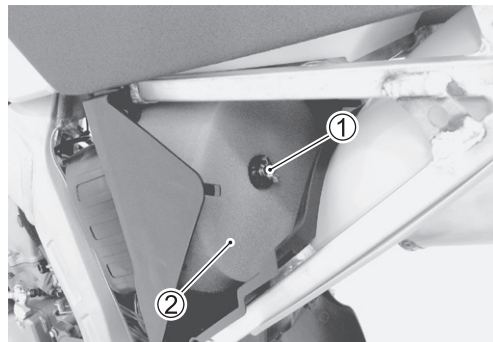
- Zapojte propojku kabelu.



## ČISTIČ VZDUCHU

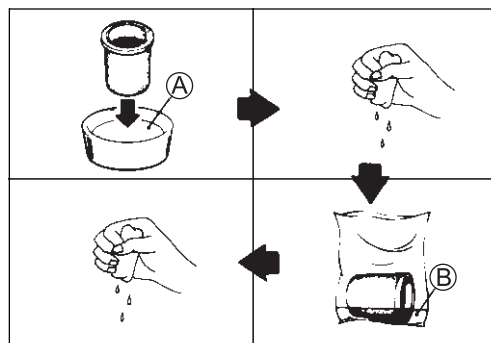
### DEMONTÁŽ VLOŽKY VZDUCHOVÉHO FILTRU

- Demontujte levý kryt rámu.
- Uvolněte křídlovou matici ①.
- Vyjměte vložku ② z držáku vložky.



### MYTÍ

- Naplňte dostatečně velkou nádobu na mytí vložky nehořlavým čisticím přípravkem (A). Ponořte vložku do rozpouštědla a properte ji, aby se vyčistila.
- Použijte čistič na vzduchový filtr MOTUL AIR FILTER CLEAN nebo odpovídající čisticí přípravek.
- Vymačkejte z vložky přebytečný čisticí prostředek. Vložku čističe vzduchu nekroutěte ani neždímejte, aby se na ní nevytvořily trhliny.
- Vysušte vložku filtru v plastovém sáčku a aplikujte na molitanovou vložku filtru olej (B), který zapracujete do vložky filtru.
- Použijte olej na vzduchový filtr MOTUL AIR FILTER OIL nebo odpovídající olej na vzduchový filtr
- Vymačkejte z vložky přebytečný olej.



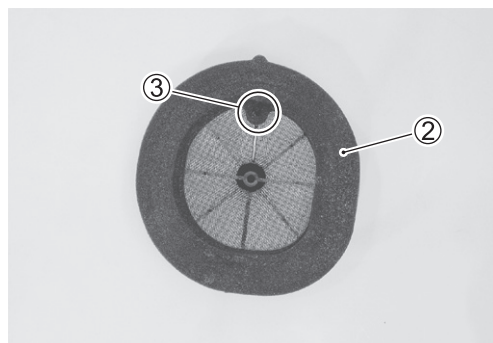
### INSTALACE

- Mazacím tukem namažte styčnou plochu vložky filtru se skříní vzduchového filtru.
- Namontujte vložku do držáku.

#### POZNÁMKA:

Namontujte výčnělek vložky filtru ③ do otvoru držáku filtru ②.

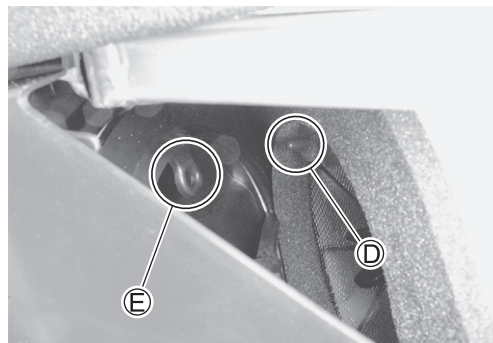
- Namontujte je do skříně vzduchového filtru zapadnutím výčnělku ④ držáku vložky filtru do otvoru ⑤ skříně vzduchového filtru.



### UPOZORNĚNÍ

Nesprávně namontovaná vložka filtru může způsobit vniknutí prachu a nečistot do spalovacího prostoru. To může způsobit opotřebení pístu a válce.

Po montáži vložky filtru zkontrolujte správnou těsnost vložky filtru.

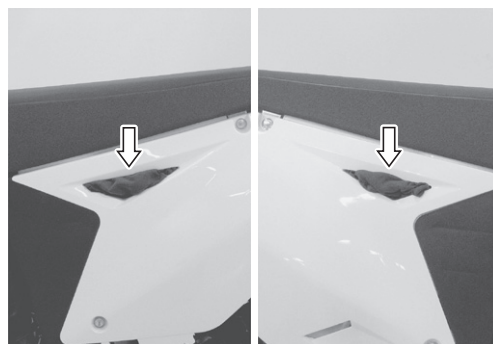




**POZNÁMKA:**

Při mytí motocyklu dodržujte následující informace, abyste zajistili, že vložka filtru nenavlhne.

- Zakryjte vložku filtru plastovým sáčkem.
- Namontujte levý kryt rámu.
- Zakryjte vstupní otvor v krytu rámu, abyste zabránili vniknutí vody do skříňě vzduchového filtru.
- Nestříkejte vysokotlakou vodou na skříň vzduchového filtru.



## VÝMĚNA OLEJE A OLEJOVÉHO FILTRU

### ⚠ VAROVÁNÍ

Motorový olej a výfukové potrubí jsou určitou dobu natolik horké, že se o ně můžete popálit.

Počkejte do chvíle, kdy je vypouštěcí zátka a výfukové potrubí dostatečně chladné, abyste se jej mohli před vypuštěním oleje dotknout holýma rukama.

### ⚠ VAROVÁNÍ

Nový a vyjetý olej a rozpouštědlo mohou být nebezpečné. Děti a domácí zvířata mohou být ohrožena, pokud by došlo k požití nového nebo vyjetého oleje nebo rozpouštědla. Krátkodobý kontakt s vyjetým olejem nebo rozpouštědlem způsobuje podráždění pokožky.

- \* Nový a vyjetý olej a rozpouštědlo skladujte mimo dosah dětí a domácích zvířat.
- \* Oblečte si košili s dlouhými rukávy a nepropustné rukavice.
- \* Pokud dojde ke kontaktu Vaší pokožky s olejem nebo rozpouštědlem, omyjte si zasažená místa mýdlem.

**POZNÁMKA:**

Vyjetý olej a rozpouštědlo předejte k recyklaci nebo je správně znehodnoťte.

## PROHLÍDKA PŘED KONTROLOU HLADINY MOTOROVÉHO OLEJE

- Před nastartováním motoru zkontrolujte, že hladina oleje je dostatečná pro nastartování motoru.

### UPOZORNĚNÍ

**Pokud nastartujete motor s nedostatkem oleje nebo dokonce bez oleje, je pravděpodobné, že poškodíte některé části motoru.**

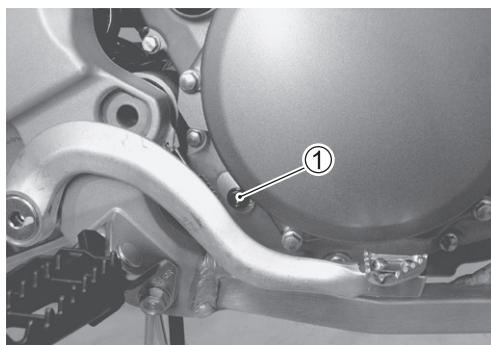
#### POZNÁMKA:

Měření hladiny oleje nemusí být přesné, pokud motocykl nestojí svisle, protože sklon motocyklu může ovlivnit hladinu oleje.

- Během kontroly musí motocykl stát svisle na rovném povrchu.
- Uvolněte kontrolní šroub hladiny oleje ①. Pokud v této chvíli začne olej vytékat z kontrolního otvoru, postupujte podle pokynů v níže uvedené části „KONTROLA HLADINY OLEJE“.



**Kontrolní šroub hladiny oleje: 6 N•m (0,6 kgf-m)**



## KONTROLA HLADINY MOTOROVÉHO OLEJE

- Během kontroly musí motocykl stát svisle na rovném povrchu.

#### POZNÁMKA:

Měření hladiny oleje nemusí být přesné, pokud motocykl nestojí svisle, protože sklon motocyklu může ovlivnit hladinu oleje.

- Nastartujte motor a nechte jej běžet tři minuty na volnoběh.

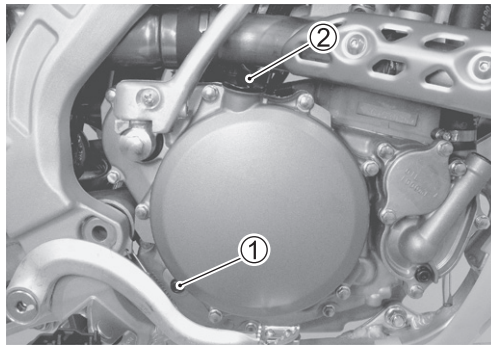
#### POZNÁMKA:

Nenechávejte motor běžet ve vysokých otáčkách, neboť to může ovlivnit kontrolu hladiny oleje.

- Zastavte motor a ponechte jej v klidu přibližně dvě minuty. Pokud hladina oleje dosahuje kontrolního otvoru ① je hladina oleje v pořádku.
- Pokud je oleje v motoru příliš, nechejte olej vytéci z kontrolního otvoru.
- Pokud olej stále nevytéká, zašroubujte kontrolní šroub, uvolněte plnicí otvor ② a doplňte příslušné množství doporučeného oleje.
- Zopakujte postup uvedený výše.
- Dotáhněte kontrolní šroub hladiny oleje.




**Kontrolní šroub hladiny oleje: 6 N•m (0,6 kgf-m)**





## VÝMĚNA MOTOROVÉHO OLEJE

- Během kontroly musí motocykl stát svisle na rovném povrchu.
- Zahřejte motor.
- Demontujte plnicí zátku, TDC zátku ①, vypouštěcí zátku ② a zátku vypouštění oleje ③ číslo 2. Vypusťte úplně olej.
- Vyměňte ploché podložky za nové a utáhněte příslušné vypouštěcí zátky.

 **Vypouštěcí zátka oleje: 21 N•m (2,1 kgf-m)**  
**Vypouštěcí zátka oleje číslo 2: 6 N•m (0,6 kgf-m)**

- Doplněte předepsané množství motorového oleje.

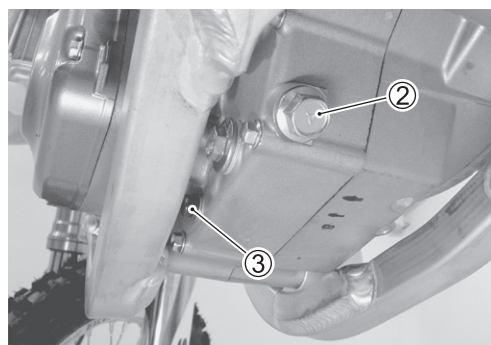
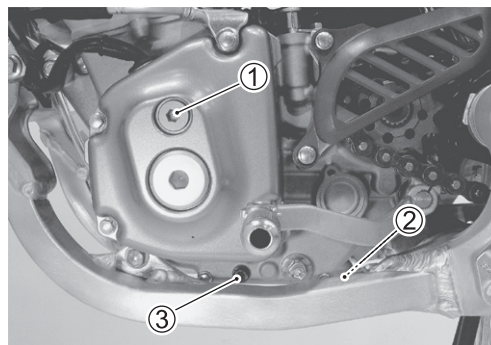
 **SAE 10W-40, API SF/SG nebo SH/SJ se specifikací JASO MA.....Pro E-03**  
**MOTUL 300V 10W-40 (doporučený olej)**  
**nebo SAE 10W-40, API SF/SG nebo SH/SJ se specifikací JASO MA.....Ostatní**

 **Výměna oleje 900 ml**  
**S výměnou filtru 950 ml**  
**Při naplnění 1.000 ml**

- Vyměňte O-kroužek za nový a utáhněte zátku vypouštění TDC ①.

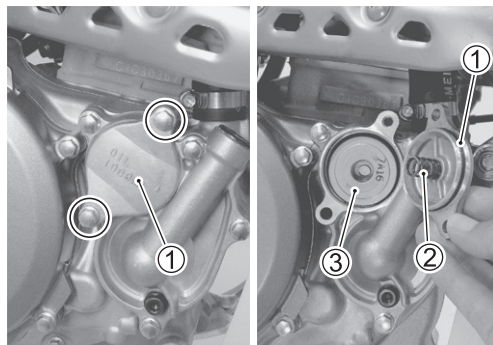
 **Zátka vypouštění oleje TDC: 14 N•m (1,4 kgf-m)**

- Dotáhněte plnicí zátku.
- Spusťte motor na několik minut a zastavte jej. Vyčkejte několik minut.
- Zkontrolujte hladinu oleje.



## VÝMĚNA OLEJOVÉHO FILTRU

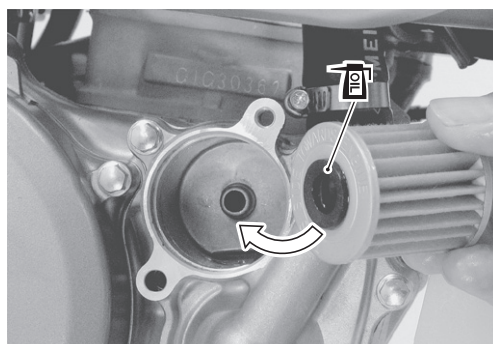
- Vypusťte motorový olej podle popisu v postupu pro výměnu motorového oleje.
- Demontujte víčko olejového filtru ① a pružinu ② s olejovým filtrem ③.



- Před montáží nového olejového filtru jemně namažte těsnění filtru motorovým olejem.
- Nainstalujte nový olejový filtr.

### UPOZORNĚNÍ

Dostatečně dotáhněte olejový filtr. V případě nedostatečného utažení olejového filtru hrozí závažné poškození motoru.



- Nový O-kroužek jemně namažte motorovým olejem.

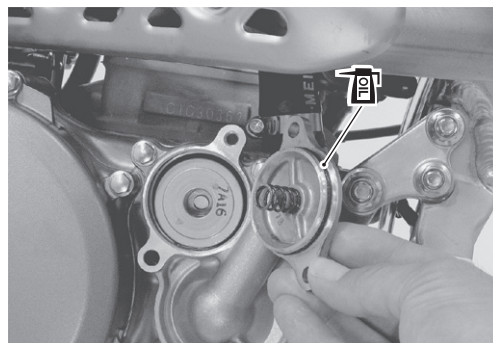
### UPOZORNĚNÍ

Abyste zabránili úniku oleje, použijte nový O-kroužek.

- Namontujte víčko olejového filtru a řádně dotáhněte šrouby.

 Šroub uzávěru olejového filtru: 11 N•m (1,1 kgf-m)

- Doplňte nový motorový olej a zkontrolujte hladinu motorového oleje podle popisu v pokynech pro kontrolu hladiny motorového oleje.



**DATA** Výměna oleje 900 ml  
S výměnou filtru 950 ml  
Při naplnění 1.000 ml

## OLEJOVÁ SÍTKA

### DEMONTÁŽ OLEJOVÉHO SÍTKA (ze strany podávacího čerpadla)

- Vypusťte motorový olej. (☞ 2-12)
- Demontujte uzávěr sítka motorového oleje.

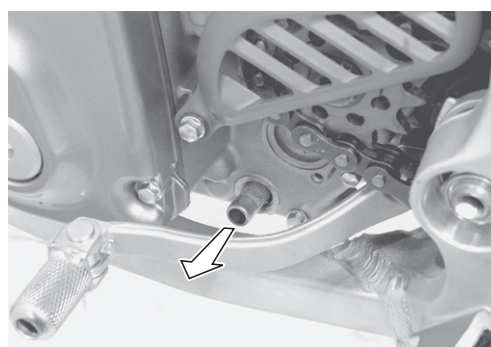
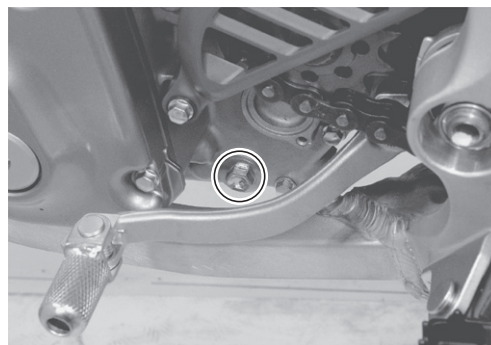
#### UPOZORNĚNÍ

Nepokládejte motocykl, aby se při demontáži olejového sítka (ze strany podávacího čerpadla) předešlo proniknutí znečištěného motorového oleje do olejového obvodu.

- Vytáhněte olejové sítko.

#### POZNÁMKA:

Doporučujeme vám, abyste kontrolu olejového sítka ze strany podávacího čerpadla prováděli každý závod.



## DEMONTÁŽ OLEJOVÉHO SÍTKA (ze strany odsávacího čerpadla)

(☞ 10-4)

### PROHLÍDKA

- Zkontrolujte, zda nejsou olejová sítka poškozena nebo ucpána nečistotami.
- Pokud jsou olejová sítka ucpána nečistotami, vyčistěte olejová sítka stlačeným vzduchem.



## MONTÁŽ OLEJOVÉHO SÍTKA (ze strany odsávacího čerpadla)

(☞ 10-15)

## MONTÁŽ OLEJOVÉHO SÍTKA (ze strany podávacího čerpadla)

- Namontujte olejové sítko a pak utáhněte uzávěr olejového sítka na specifikovaný moment.

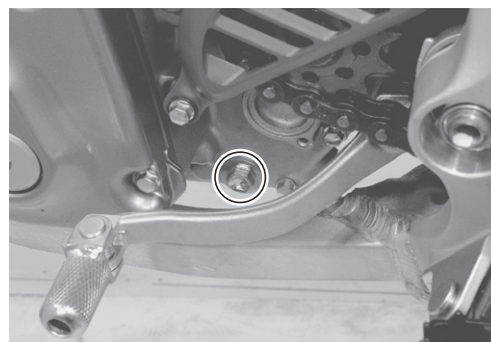
#### UPOZORNĚNÍ

Vyměňte ploché těsnění za nové.



**Uzávěr sítka motorového oleje: 21 N•m (2,1 kgf-m)**

- Doplňte nový motorový olej a zkontrolujte hladinu oleje. (☞ 2-11)



## CHLADICÍ KAPALINA MOTORU KONTROLA HLADINY CHLADICÍ KAPALINY

### ⚠ VAROVÁNÍ

Pokud otevřete zátku chladiče ve chvíli, kdy je ještě motor horký, mohli byste se opařit horkou kapalinou nebo párou.

Nesundávejte zátku chladiče ve chvíli, kdy je motor dosud horký. Počkejte, až motor vychladne.

- Demontujte uzávěr chladiče ①.
- Zkontrolujte, zda je hladina chladicí kapaliny na spodní úrovni vstupního otvoru. Pokud tomu tak není, doplňte chladič předepsanou chladicí kapalinou motoru.
- Řádně dotáhněte uzávěr chladiče.

### UPOZORNĚNÍ

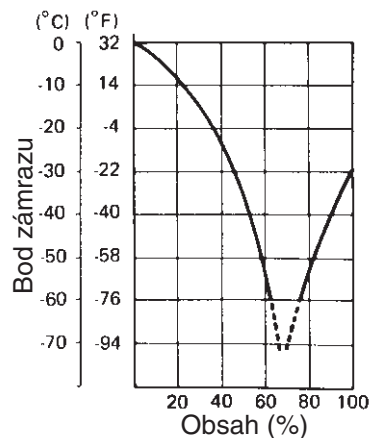
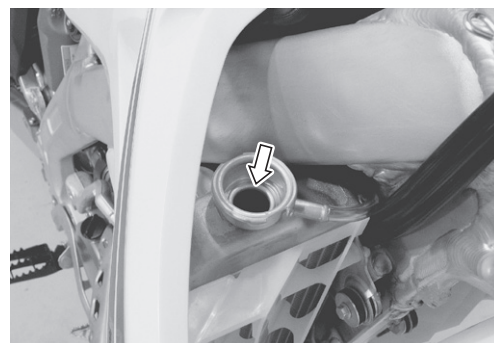
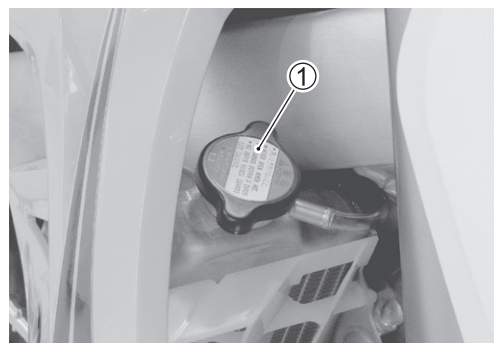
Nesprávně utažený uzávěr chladiče způsobí, že se v chladicím systému nevytvoří potřebný přetlak, což může vést k přehřívání motoru.

Jemně dotahujte víčko chladiče, dokud nezaklapne.

#### POZNÁMKA:

- \* Tento motocykl není vybaven vyrovnávací nádržkou na konci odvodušňovací hadice. Proto se může během jízdy hladina chladicí kapaliny snížit. Před každou jízdou zkontrolujte hladinu chladicí kapaliny.
- \* Při výměně chladicí kapaliny smíchejte nemrznoucí směs s destilovanou vodou v poměru 50:50. Použití obyčejné vody ke zředění chladicí kapaliny může snížit výkon chladicího systému.
- \* Pokud bude motocykl vystaven teplotě nižší než  $-31\text{ }^{\circ}\text{C}$ , obsah nemrznoucí směsi se musí zvýšit na 55 % nebo 60 %, podle obrázku 1.

Obsah nemrznoucí směsi	Bod zámrazu
50 %	$-31\text{ }^{\circ}\text{C}$
55 %	$-40\text{ }^{\circ}\text{C}$
60 %	$-55\text{ }^{\circ}\text{C}$



Obr.1 Bod zámrazu-hustoty chladicí kapaliny

## DOPLNĚNÍ CHLADICÍ KAPALINY

- Používejte nemrznoucí směs a letní chladicí kapalinu, která je určena pro hliníkové chladiče a namíchejte ji s destilovanou vodou v poměru 50:50.

### POZNÁMKA:

*Chladič, válec a hlava válců jsou vyrobeny ze slitiny hliníku. Používání jiné než doporučené chladicí kapaliny může způsobit korozi slitiny hliníku a následné ucpání kanálů chlazení.*

### VAROVÁNÍ

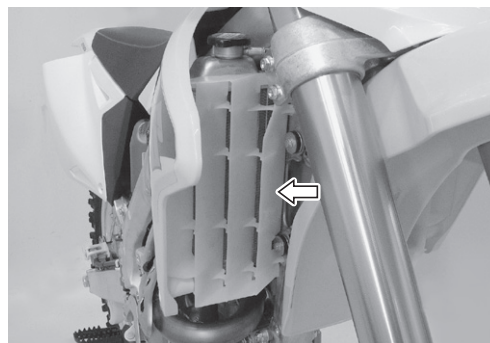
**Chladicí kapalina motoru může být škodlivá, je-li požitá vnitřně nebo dostane-li se do očí nebo na pokožku.**

**Skladujte chladicí kapalinu motoru mimo dosah dětí a domácích zvířat. Pokud došlo k požití chladicí kapaliny, vyhledejte neprodleně lékařskou pomoc a snažte se vyvolat zvracení. Pokud se chladicí kapalina dostane do očí nebo na pokožku, opláchněte postižené místo tekoucí vodou.**

## KONTROLA CHLADICÍHO SYSTÉMU

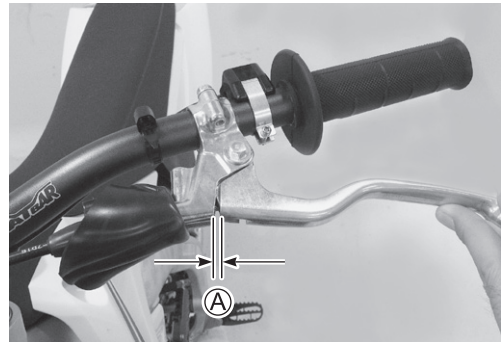
Před tréninkem a závodem zkontrolujte následující položky:

- Únik chladicí kapaliny z motoru
- Praskliny a deformace hadic chladiče
- Stav uchycení chladiče
- Stav hadice odvětrání chladiče
- Stav žebrování chladiče



## LANKO SPOJKY

Vůle lanka spojky seřídíte podle následujícího postupu:



## VELKÉ SEŘÍZENÍ

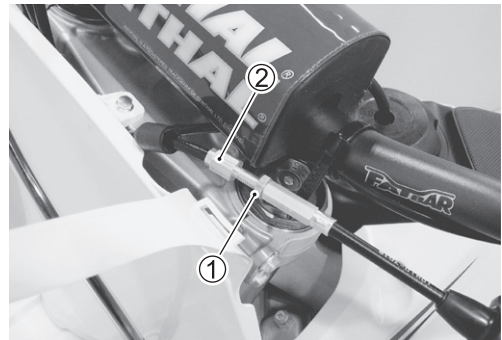
- Uvolněte zajišťovací matici ①.
- Otáčejte seřizovacím prvkem ② tak, vůle páčky spojky ③, měřená na držáku páčky, byla přibližně 2 - 3 mm (až ucítíte odpor při stisknutí páčky).
- Dotáhněte zajišťovací matici ① na předepsaný utahovací moment.



**Vůle páčky spojky ③: 2 - 3 mm**



**Zajišťovací matice seřizovacího prvku lanka:  
2,2 N•m (0,22 kgf-m)**

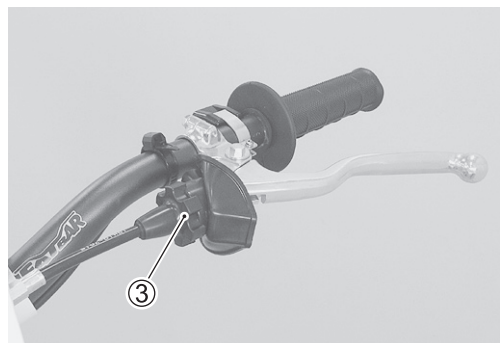


## MALE SEŘÍZENÍ

- Otáčejte seřizovacím prvkem ③ tak, vůle páčky spojky ④, měřená na držáku páčky, byla přibližně 2 - 3 mm (až ucítíte odpor při stisknutí páčky).



**Vůle páčky spojky ④: 2 - 3 mm**





## LANKO PLYNU

### ⚠ VAROVÁNÍ

Nesprávně seřízená vůle lanka plynu může způsobovat náhlé zvýšení otáček motoru při natočení řídítek. To může mít za následek ztrátu kontroly nad motocyklem.

Seřídte vůli lanka plynu tak, aby při natočení řídítek nedocházelo ke zvýšení volnoběžných otáček motoru.

Vůli lanka plynu ① seřídte podle následujícího postupu:



## SEŘÍZENÍ LANKA PLYNU

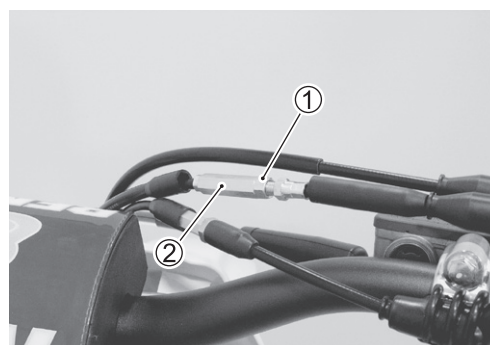
- Uvolněte zajišťovací matici ①.
- Otočte seřizovacím prvkem ② tak, že rukojeť plynu má vůli 2 - 4 mm.
- Dotáhněte zajišťovací matici ① na předepsaný utahovací moment.



Vůle lanka plynu ①: 2 - 4 mm



Zajišťovací matice seřizovacího prvku lanka:  
2,2 N•m (0,22 kgf-m)

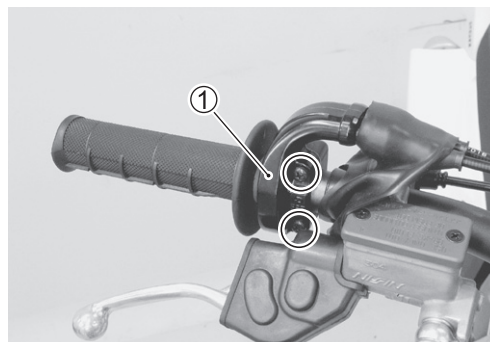


### ⚠ VAROVÁNÍ

Po dokončení seřízení zkontrolujte, zda se nezvyšují otáčky motoru, pokud otáčíte řídítky, a zda se rukojeť plynu vrací hladce a automaticky.

## PROMAZÁNÍ LANKA PLYNU

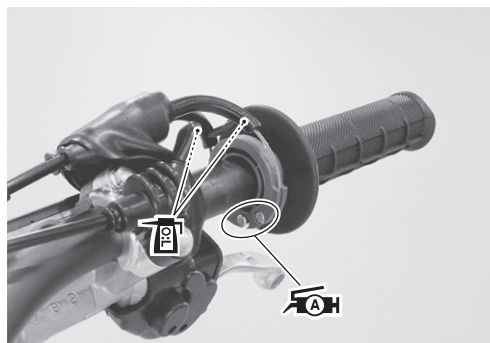
- Demontujte skříňku cívky lanka ①.



- Namažte lanko plynu olejem.
- Namažte cívku lanka plynu mazivem.



99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE „A“  
(nebo ekvivalentní mazivo)



## SYSTEM STARTOVÁNÍ TEPLÉHO MOTORU

Vůli lanka systému startování teplého motoru seřídíte následovně:

### POZNÁMKA:

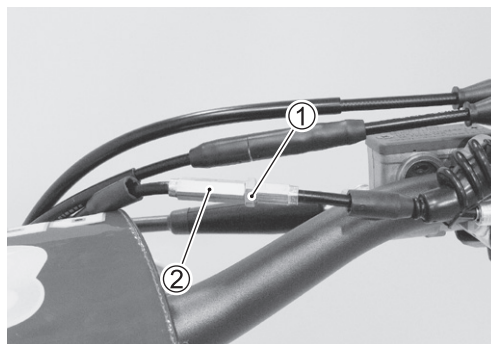
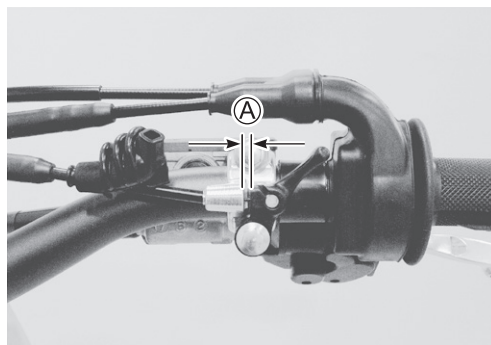
Při instalaci dejte pozor, abyste nepoškodili kryt páčky.

(☞ 19-21)

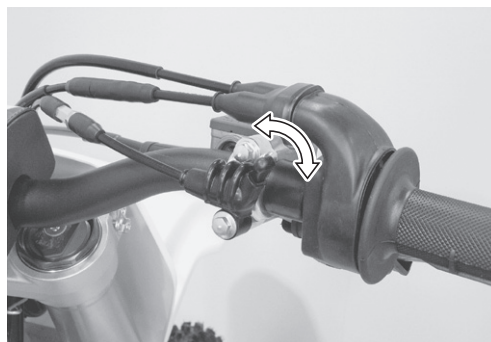
- Uvolněte zajišťovací matici ①.
- Otáčejte seřizovacím prvkem ② tak, vůle lanka systému startování teplého motoru ③, měřená na držáku páčky byla přibližně 2 - 3 mm (až ucítíte odpor při stisknutí páčky).
- Dotáhněte zajišťovací matici ① na předepsaný utahovací moment.

**DATA** Vůle páčky systému startování teplého motoru ③:  
2 - 3 mm

**🔧** Zajišťovací matice seřizovacího prvku lanka:  
2,2 N•m (0,22 kgf-m)



- Zkontrolujte, že se ovladač systému startování teplého motoru hladce pohybuje z plně otevřené do plně uzavřené polohy.
- Pokud se nepohybuje plynule, lanko systému startování teplého motoru promažte.

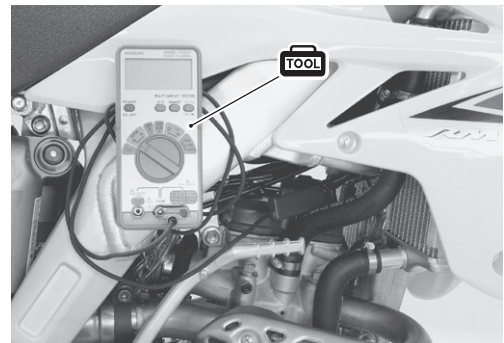


## VOLNOBĚŽNÉ OTÁČKY MOTORU

- Seřídte vůli lanka plynu. (☞ 2-18)
- Zahřejte motor.
- Zapojte multitester do vysokonapěťového vedení (W/BI).



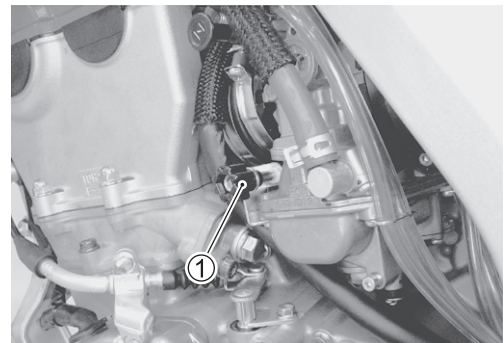
**09900-25008: Sada multitesteru**



- Nastartujte motor, otočte šroubem zarážky volnoběhu ① a následovně nastavte volnoběžné otáčky.

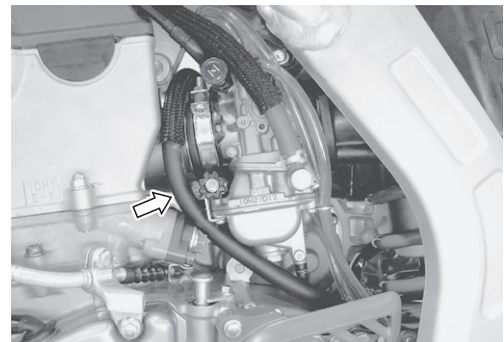


**Volnoběžné otáčky motoru: 2.100 ± 50 ot./min.**



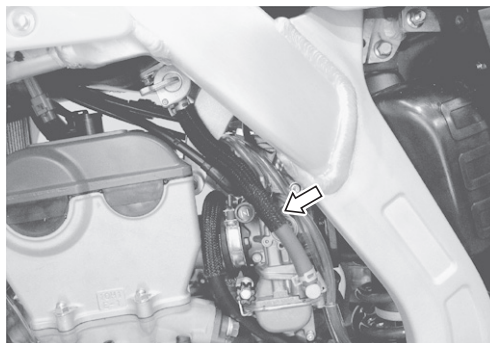
## HADICE ODVĚTRÁNÍ KLIKOVÉ SKŘÍŇĚ

- Zkontrolujte hadici odvětrání klikové skříně, zda není poškozená, ucpaná nebo ohnutá. Pokud najdete jakékoli známky poškození, musí být hadice odvětrání vyměněna.



## HADICE PŘÍVODU PALIVA

- Zkontrolujte, zda hadice přívodu paliva není poškozena, nebo zda nedochází k úniku paliva. Pokud najdete jakékoli známky poškození, musí být hadice přívodu paliva vyměněna.
- Palivovou hadici vyměňte každé 4 roky.



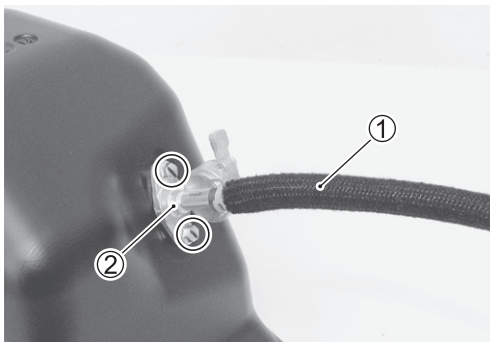
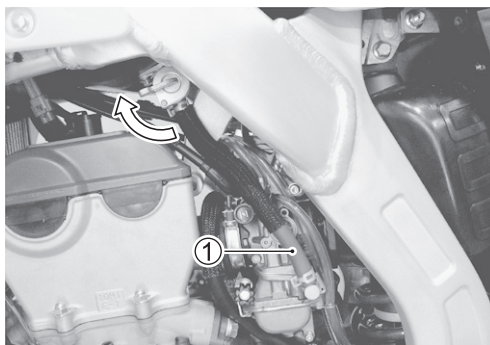
## PALIVOVÝ FILTR

### ⚠ VAROVÁNÍ

**Benzín je vysoce hořlavý a výbušný.**

**Benzín udržujte mimo dosah otevřeného ohně, jisker a zdrojů tepla.**

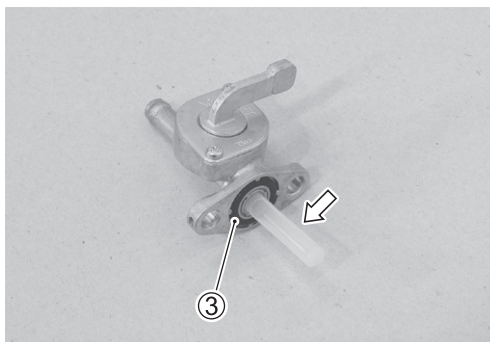
- Vypusťte palivo z nádrže.
- Demontujte sedlo a kryty chladiče. (☞ 5-2)
- Otočte palivový ventil do polohy OFF (Zavřeno).
- Odpojte palivové vedení ① a demontujte palivovou nádrž. (☞ 5-2)
- Demontujte palivové vedení ① a palivový ventil ②.



- V případě, že je palivový filtr zanesen usazeninami, palivo nebude protékat hladce.
- Vyčistěte palivový filtr stlačeným vzduchem.

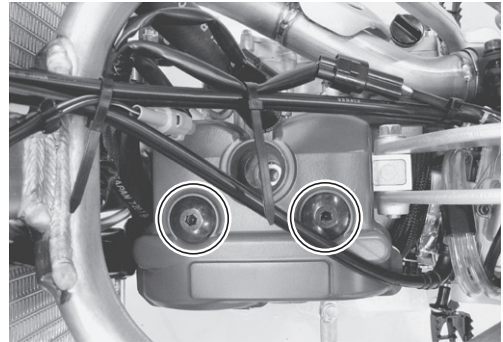
### UPOZORNĚNÍ

**O-kroužek ③ musí být vyměněn za nový, aby se zabránilo úniku paliva.**



## VŮLE VENTILŮ

- Demontujte sedlo. (🔧 5-2)
- Demontujte kryty chladiče a palivovou nádrž. (🔧 5-2)
- Odpojte propojku zapalovací cívky/svíčky. (🔧 2-7)
- Demontujte konektor zapalovací cívky/svíčky a zapalovací svíčku. (🔧 2-7)
- Demontujte kryt hlavy válce s těsněním.

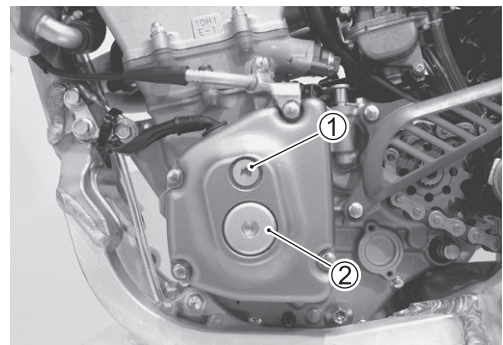


Vůle ventilů je rozdílná pro výfukové a sací ventily. Nastavení vůle ventilů musí být kontrolováno a seřízeno: 1) při každé pravidelné údržbě, 2) při opravě ventilového mechanismu a 3) pokud je vyměněna vačková hřídel.

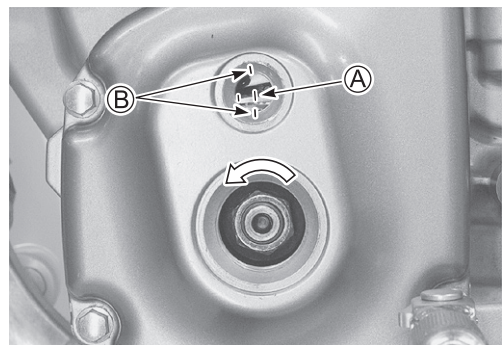
### POZNÁMKA:

- \* Při seřizování vůle ventilů musí být píst v horní úvrati (TDC) kompresního zdvihu.
- \* Vůle ventilů musí být kontrolována při studeném motoru.

- Demontujte TDC zátku ① a uzavřete otvor klikového hřídele ②.



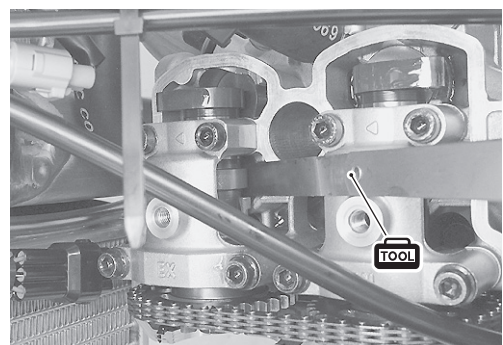
- Umístěte klíč na klikový hřídel a otočte motorem proti směru hodinových ručiček tak, aby značka TDC (A) byla ve středu drážek (B) kontrolního otvoru časování rozvodů.



### POZNÁMKA:

Píst musí být v horní úvrati kompresního zdvihu. (🔧 6-3)

- Vložte spárové měrky mezi zdvihátko ventilů a vačku. Pokud vůle neodpovídá předepsaným hodnotám, seřídte ji podle následujícího postupu.
- Umístěte plochý klíč na klikový hřídel a otočte motorem proti směru hodinových ručiček tak, aby značka TDC (A) byla ve středu drážky (B) kontrolního otvoru časování rozvodů.



**Vůle ventilů (za studena):**

**Standardní: Sání: 0,09 - 0,16 mm**

**Výfuk: 0,17 - 0,24 mm**

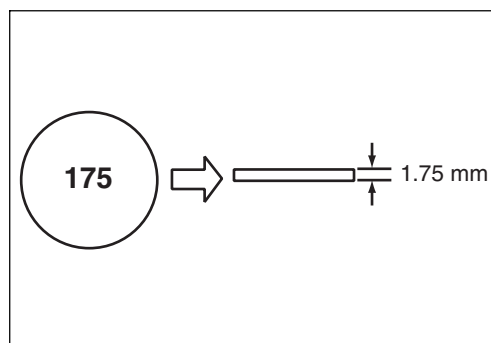
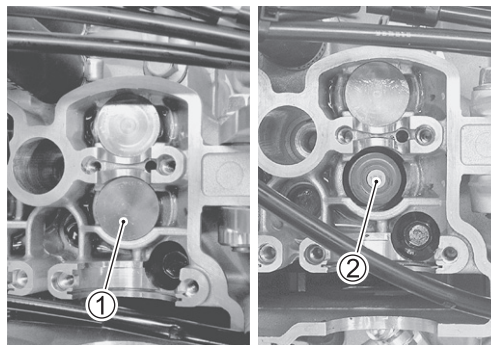


**09900-20803: Měrka pro měření vzdálenosti mezi elektrodami**

## SEŘÍZENÍ VŮLE VENTILŮ

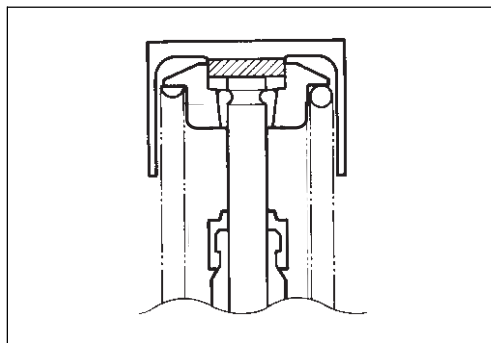
Vůle ventilů se seřizuje výměnou stávající vymežovací podložky za silnější nebo slabší podložku.

- Demontujte vačkový hřídel sacích nebo výfukových ventilů. (☞ 6-4)
- Vyměňte zdvihátko ① a vymežovací podložku ② prsty nebo pomocí magnetu.
- Zkontrolujte údaje vyražené na podložce. Tyto údaje značí tloušťku vymežovací podložky, jak je uvedeno na obrázku.
- Vyberte novou podložku, která bude odpovídat nastavení požadované vůle. Pro tento účel jsou k dispozici vymežovací podložky v rozsahu od 1.200 do 2.200 mm po 0,025 mm. Namontujte zvolenou podložku na konec dřívku ventilu, číslicemi směrem ke zdvihátku. Pomocí mikrometru zkontrolujte správnou velikost podložky. Více informací naleznete v tabulce vyrovnávacích podložek (☞ 2-24, 2-25).



### POZNÁMKA:

- \* Nezapomeňte podložku namazat z obou stran olejem.
- \* Podložku namontujte vyraženými číslicemi směrem ke zdvihátku.
- Opětovně namontujte vačkový hřídel specifikovaným způsobem. (☞ 6-29)
- Po výměně vymežovací podložky a vačkové hřídele, otočte motorem tak, aby vodítko ventilů bylo plně zatlačeno. Tím se vytlačí olej uvězněný mezi vymežovací podložkou a zdvihátkem, který by mohl způsobit nepřesnost měření. Poté opětovně zkontrolujte vůli ventilů, abyste si ověřili, že je správně seřizena.
- Po dokončení seřízení vůle ventilů, opětovně namontujte následující položky.
- Víko hlavy ventilů (☞ 6-32)
- Zapalovací svíčku a konektor zapalovací cívky/svíčky (☞ 2-8)
- Kryty chladiče, palivovou nádrž a sedlo
- TDC zátku a uzávěr otvoru klikového hřídele (☞ 6-31).





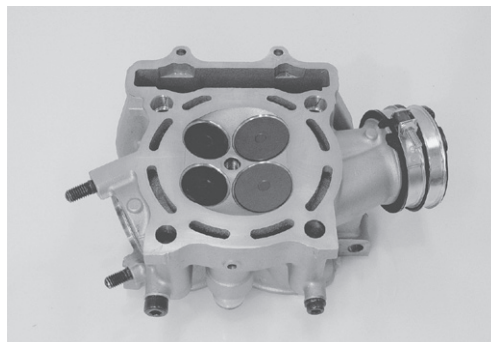




## HLAVA VÁLCŮ, VÁLEC A PÍST

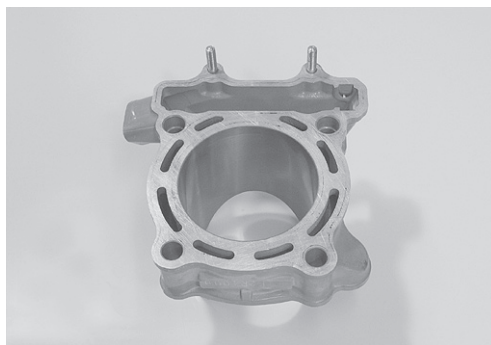
### PROHLÍDKA HLAVY VÁLCE

- Demontujte hlavu válců. (👉 6-4)
- Očistěte spalovací komoru od karbonu.
- Zkontrolujte, zda na hlavě válců nejsou praskliny, díry a jiná poškození.
- Pokud najdete jakékoli defekty, vyměňte hlavu válce za novou.



### PROHLÍDKA VÁLCE

- Demontujte válec. (👉 6-5)
- Zkontrolujte stěny válce, zda na nich nejsou rýhy, zda nesou známky nadměrného opotřebení a ostatních poškození.
- Pokud najdete jakékoli defekty, vyměňte válec za nový.



### PROHLÍDKA PÍSTU

- Demontujte píst. (👉 6-6)
- Očistěte horní plochu pístu od karbonu.
- Odstraňte karbon z drážek pístních kroužků.
- Zkontrolujte, zda na pístu nejsou rýhy a praskliny.
- Zkontrolujte opotřebení pístních kroužků.
- Pokud najdete jakékoli poškození, vyměňte píst za nový.



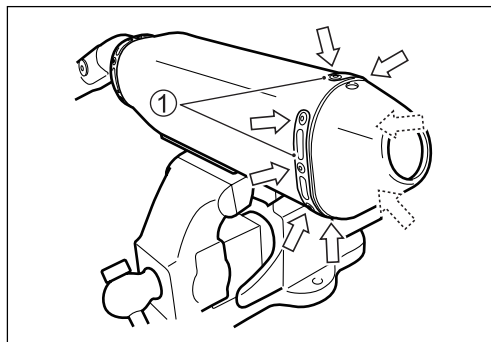
## TLUMIČ VÝFUKU

### KONTROLA A VÝMĚNA TLUMIČE VÝFUKU

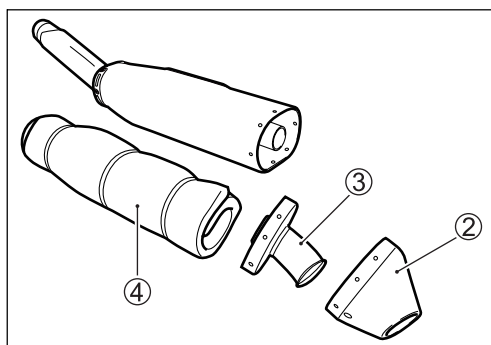
- Demontujte koncovku výfuku. (☞ 5-3)
- Demontujte pásky ① a nýty pomocí vrtáku o průměru 5,0 mm.

**POZNÁMKA:**

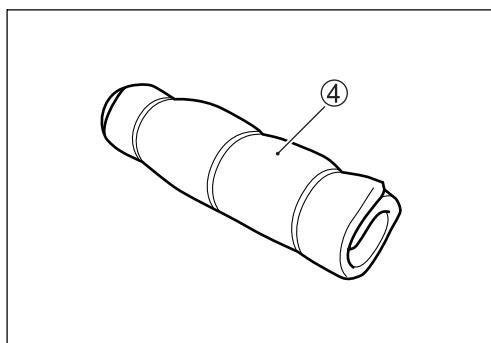
*Dejte pozor, abyste nepoškodili zadní část výfuku a koncovku výfuku.*



- Demontujte montážní celek zadní části výfuku ②, koncovku výfuku ③ a tlumící výplň ④ z těla výfuku.



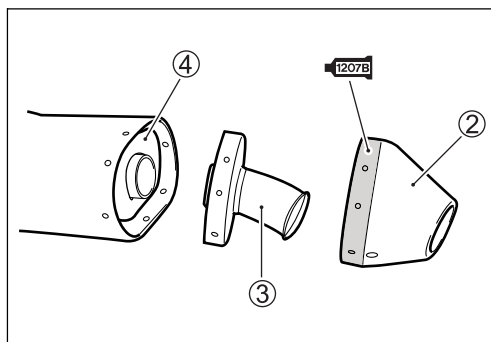
- Prohlédněte tlumící výplň ④, zda v ní nejsou usazeniny korbónu nebo dehtu.
- V případě potřeby vyměňte tlumící výplň za novou.



- Zasuňte tlumící výplň ④ do těla výfuku.
- Použijte prostředek SUZUKI BOND na obvod zadního těla výfuku ②.

**1207B** (99000-31140: SUZUKI BOND „1207B“)

- Zasuňte zadní část výfuku ② a koncovku výfuku ③ do těla výfuku tak, aby byly v zákrytu otvory pro nýty.



- Nainstalujte pásky a nýty.
- Nainstalujte výfuk. (☞ 5-8)

**POZNÁMKA:**

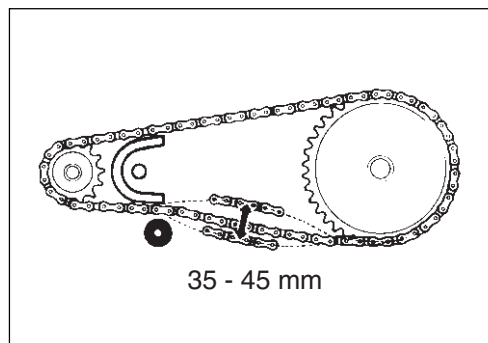
*Po smontování výfuku zkontrolujte, zda výfukové potrubí dobře těsní (výfukové plyny nesmí prolínat).*

## SEKUNDÁRNÍ ŘETĚZ A ŘETĚZOVÁ KOLA

### PRŮHYB SEKUNDÁRNÍHO ŘETĚZU

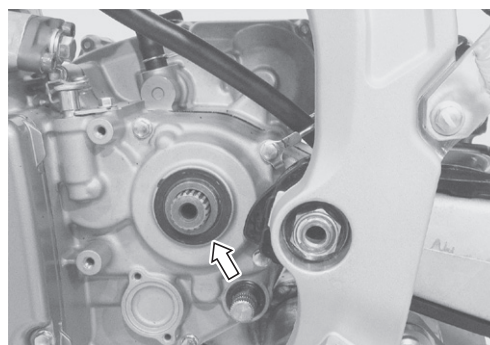
- Umístěte motocykl na vhodný blok, aby se zadní kolo zvedlo nad zem.
- Zkontrolujte průhyb sekundárního řetězu ve střední části mezi vedením sekundárního řetězu a dvěma řetězovými koly.

**DATA** Průhyb sekundárního řetězu: 35 - 45 mm



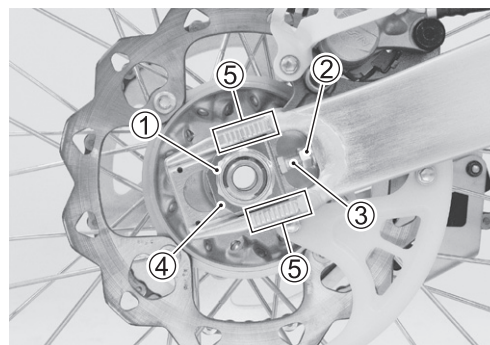
### TĚSNĚNÍ OLEJE KLIKOVÉ HŘÍDELE

- Těsnění oleje často kontrolujte z hlediska neběžných stavů (prach, kamínek nebo cizí materiály).
- V případě potřeby těsnění vyměňte za nové.



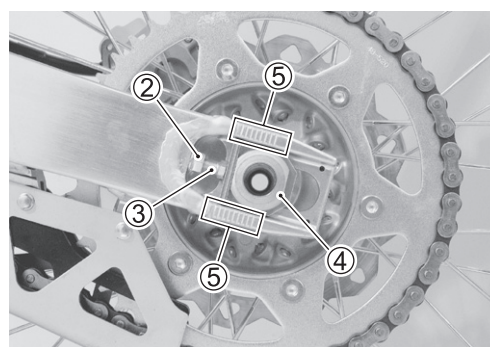
### SEŘÍZENÍ SEKUNDÁRNÍHO ŘETĚZU

- Povolte matici hřídele ①.
- Uvolněte zajišťovací matice ② a seřídte průhyb sekundárního řetězu otáčením seřizovacích prvků ③ na předepsanou úroveň. Přesvědčte se, že desky seřizovacích prvků ④ jsou na obou stranách ve stejné poloze na stupnicích ⑤.
- Přidržte seřizovací prvek ③ a dotáhněte zajišťovací matice ②.
- Zatlačte desky seřizovacího prvku ④ směrem k seřizovacímu prvku ③ a dotáhněte matici hřídele ①.



**🔧** Matice hřídele: 90 N•m (9,0 kgf-m)

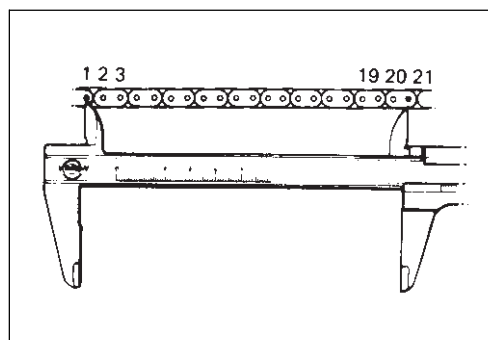
- Dotáhněte zajišťovací matici ②.



### DÉLKA 20 ČLÁNKŮ ŘETĚZU

Napněte sekundární řetěz a změřte délku 20 článků.

**DATA** Délka 20 článků sekundárního řetězu  
Limit životnosti: 323,8 mm



## MAZÁNÍ SEKUNDÁRNÍHO ŘETĚZU

- Vyměňte zajišťovací spojku a propojku ze sekundárního řetězu a demontujte řetěz.

### POZNÁMKA:

*Dávejte pozor, abyste neohnuli zajišťovací spojku.*

- Zkontrolujte opotřebení a poškození sekundárního řetězu, pokud je to zapotřebí, sekundární řetěz vyměňte.

- Očistěte sekundární řetěz nehořlavým čisticím prostředkem.

### UPOZORNĚNÍ

**Pro čištění sekundárního řetězu nepoužívejte benzín.**

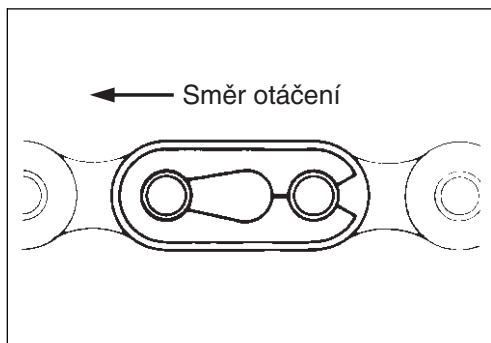
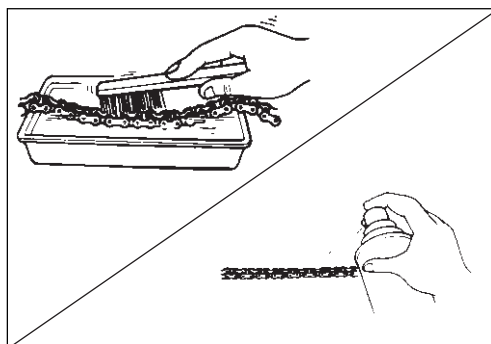
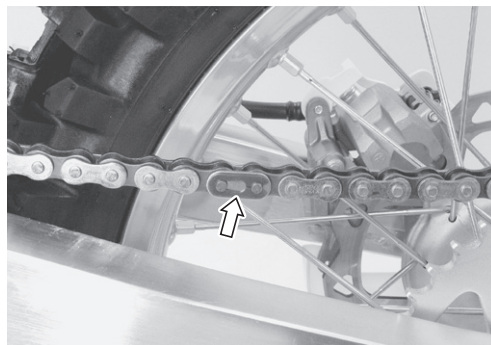
- Osušte sekundární řetěz.
- Na články a válečky řetězu použijte mazací tuk Suzuki Chain Lube nebo podobný prostředek.

- Opětovně složte sekundární řetěz.

### POZNÁMKA:

*Smontujte sekundární řetěz tak, že zadní část zajišťovací spojky bude proti směru otáčení.*

- Seřídte průhyb sekundárního řetězu. (☞ 2-28)

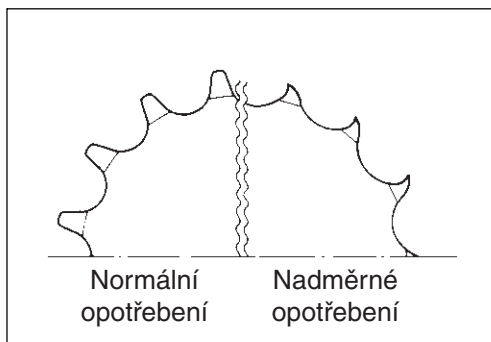


## KONTROLA ROZETY

Zkontrolujte řetězové kolo na motoru a rozetu na zadním kole, zda nenesou známky poškození nebo prasklin. V případě potřeby vadné díly vyměňte.

### POZNÁMKA:

*Pokud měníte opotřebené řetězové kolo nebo rozetu je velmi pravděpodobné, že bude zapotřebí vyměnit také sekundární řetěz.*



## VEDENÍ SEKUNDÁRNÍHO ŘETĚZU, CHRÁNIČ KYVNÉ VIDLICE A NAPÍNACÍ Kladka

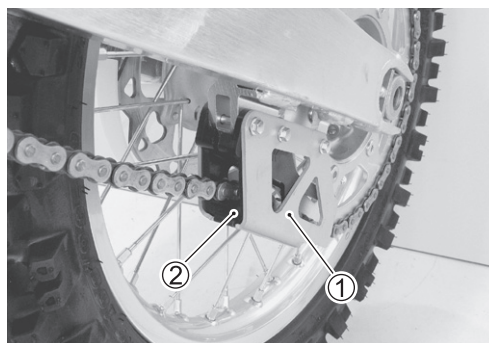
### PROHLÍDKA VEDENÍ SEKUNDÁRNÍHO ŘETĚZU

- Zkontrolujte vedení sekundárního řetězu ①, zda není poškozené nebo ohnuté.

#### POZNÁMKA:

Sekundární řetěz může zachycovat o ohnuté vedení sekundárního řetězu, což může způsobovat hluk a opotřebení sekundárního řetězu.

- Zkontrolujte chránič vedení řetězu ②, zda není opotřebený.
- Pokud je to zapotřebí, vyměňte vadné části za nové.



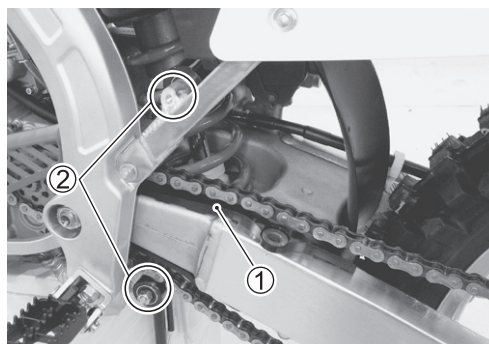
### PROHLÍDKA CHRÁNIČE KYVNÉ VIDLICE A NAPÍNACÍ Kladky SEKUNDÁRNÍHO ŘETĚZU

- Zkontrolujte chránič kyvné vidlice ①, zda není opotřebený nebo prasklý.
- Zkontrolujte napínací kladky řetězu ②, zda nejsou opotřebené.
- Pokud je to zapotřebí, vyměňte vadné části za nové.

#### POZNÁMKA:

Pokud je chránič kyvné vidlice opotřebený, může se sekundární řetěz přímo dotýkat kyvné vidlice. To způsobí poškození sekundárního řetězu a kyvné vidlice.

- Zkontrolujte šroub napínací kladky řetězu a matici z hlediska utažení.



**Šroub/matice napínací kladky sekundárního řetězu:  
22 N•m (2,2 kgf-m)**

## BRZDY

### HLADINA BRZDOVÉ KAPALINY

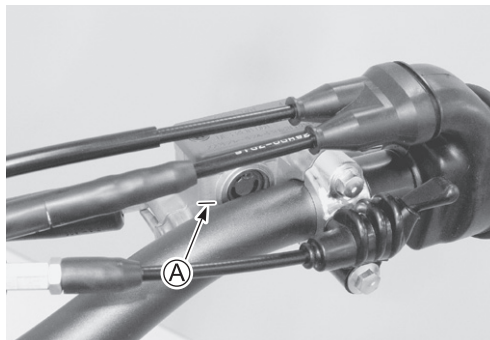
- Zkontrolujte hladinu v nádobkách brzdové kapaliny přední a zadní brzdy. Pokud je hladina kapaliny pod značkou LOWER (spodní) (A), doplňte do nádoby předepsanou kapalinu na značku UPPER (horní).

(☞ 16-3)

Při poklesu hladiny brzdové kapaliny zkontrolujte opotřebení brzdových destiček a těsnost brzdového systému.



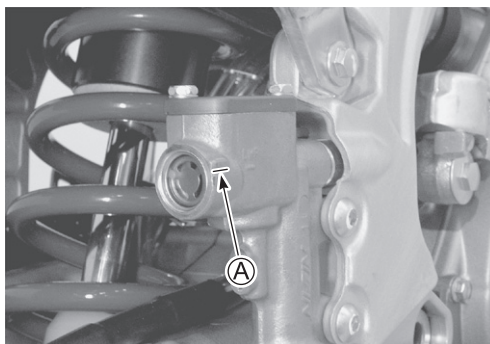
**Brzdová kapalina: DOT 4**



#### ⚠ VAROVÁNÍ

Brzdová kapalina může být nebezpečné pro lidi a zvířata. Brzdová kapalina může být škodlivá nebo smrtelná, je-li požitá vnitřně, a škodlivá, dostane-li se do očí nebo na pokožku.

Brzdovou kapalinu skladujte mimo dosah dětí. Pokud došlo k požití brzdové kapaliny, vyhledejte neprodleně lékařskou pomoc a snažte se vyvolat zvracení. Pokud se brzdová kapalina dostane do očí nebo na pokožku, opláchněte postižené místo tekoucí vodou.



#### ⚠ VAROVÁNÍ

Používání jiné brzdové kapaliny než DOT4 (z uzavřené nádoby) může vést k poškození brzdového systému a následné nehodě.

Používejte výhradně brzdovou kapalinu DOT 4, která byla skladována v uzavřené nádobce. Nikdy nepoužívejte ani nemíchejte odlišné typy brzdové kapaliny.

#### UPOZORNĚNÍ

Rozlitá brzdová kapalina může poškodit lakované plochy a plastové části.

Dávejte pozor, abyste při dolévání brzdovou kapalinu nerozlili. Případné polítky brzdovou kapalinou neprodleně otřete.

## BRZDOVÉ OBLOŽENÍ

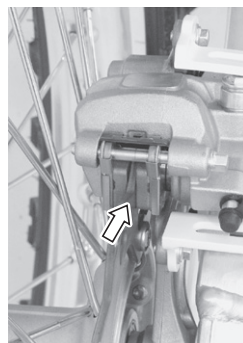
- Zkontrolujte opotřebení brzdových destiček. Pokud jsou brzdové destičky opotřebované, vyměňte je za nové. (👉 16-5)

### POZNÁMKA:

- \* Po výměně brzdových destiček několikrát po sobě stiskněte páčku nebo sešlápněte pedál brzd.
- \* Při výměně brzdových destiček vyměňte současně destičky na obou stranách.



Limit opotřebení



Limit opotřebení

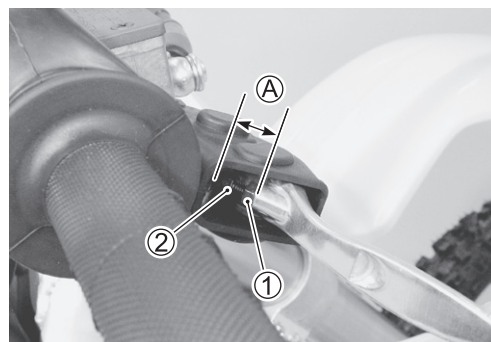


## SEŘÍZENÍ PÁČKY PŘEDNÍ BRZDY

Seřízení páčky brzd provedte podle následujících kroků:

- Uvolněte zajišťovací matici ①.
- Otočte seřizovacím prvkem ② ven nebo dovnitř, abyste nastavili správnou polohu páčky brzd.
- Standardní délka seřizovacího prvku ③ je mezi 11 mm až 15 mm.
- Dotáhněte zajišťovací matici ①.

**DATA** Délka seřizovacího prvku páčky brzd ③:  
11 - 15 mm

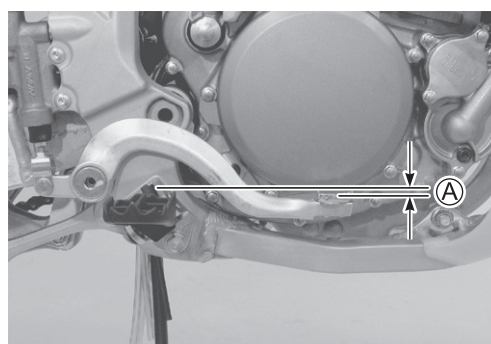
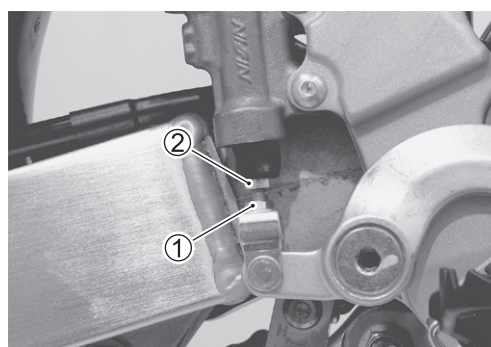


## SEŘÍZENÍ VÝŠKY BRZDOVÉHO PEDÁLU

Seřízení pedálu zadní brzd provedte podle následujících kroků:

- Uvolněte zajišťovací matici ①.
- Nastavte výšku pedálu brzd ② otáčením seřizovacího prvku ③, aby se vymežila vzdálenost pedálu mezi 0 - 10 mm pod horním okrajem stupačky.
- Dotáhněte zajišťovací matici ①.

**DATA** Výška brzdového pedálu ②: 0 - 10 mm  
Zajišťovací matice tyčky hlavního válce:  
6 N•m (0,6 kgf-m)



## PŘEDNÍ VIDLICE

- Několikrát po sobě propérujte přední vidlici nahoru a dolů a zkontrolujte hladký pohyb.
- Zkontrolujte, zda vidlice nejsou poškozeny a zda z nich neuniká olej.
- Zkontrolujte utažení šroubů a matic.
- Pokud najdete jakékoli vady, vyměňte přední vidlici za novou.



- Podložte trubku šasi pevnou podpěrou tak, aby se přední kolo zvedlo nad zem.
- Vyšroubujte odvzdušňovací šroub, aby se tlak vzduchu v obou částech přední vidlice vyrovnal podle atmosférického tlaku.
- Zašroubujte zpět odvzdušňovací šroub.



## ZAVĚŠENÍ ZADNÍHO KOLA

- Několikrát po sobě propérujte zadní zavěšení kola nahoru a dolů a zkontrolujte hladký pohyb.
- Zkontrolujte, zda vidlice nejsou poškozeny a zda z nich neuniká olej.
- Zkontrolujte utažení šroubů a matic.
- Provéřte vůli nebo tuhost zavěšení zadního kola tak, že budete pohybovat kyvnou vidlicí nahoru a dolů a vpravo a vlevo.
- Pokud je to zapotřebí, vyměňte vadné části za nové.



## KOLA A PNEUMATIKY

### PROHLÍDKA RÁFKŮ A PNEUMATIK

- Zkontrolujte, zda nejsou kola a pneumatiky poškozené.
- Zkontrolujte hlučnost ložisek kola. (👉 15-4)
- Zkontrolujte házivost ráfku. (👉 15-4)
- Pokud je to zapotřebí, vyměňte vadné části za nové.





## PROHLÍDKA MATICE VÝPLETU A ZÁMKY RÁFKU

- Zkontrolujte napnutí výpletu stisknutím drátů výpletu.
- Dotáhněte matice výpletu pomocí klíče na matice výpletu tak, aby byly všechny dráty stejně napnuté.

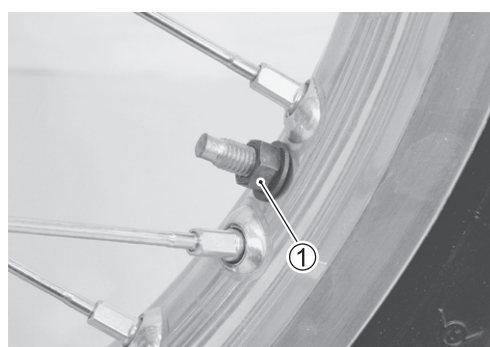
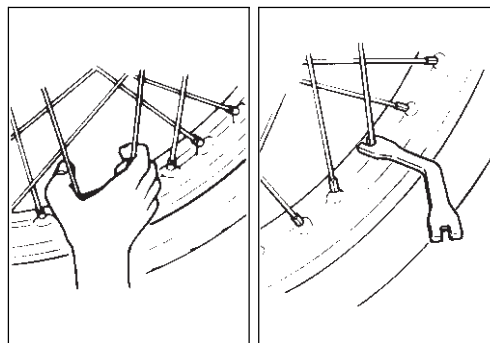
 **Matice výpletu: 6 N•m (0,6 kgf-m)**

### UPOZORNĚNÍ

Nesprávně dotažený výplet kol může způsobit poškození kola.

Pokaždé dotahujte matice výpletu maximálně o 1/2 otáčky.  
Zkontrolujte napnutí výpletu a poté dotáhněte matice výpletu.

- Zkontrolujte dotažení zámku ráfku ①.



## TLAK V PNEUMATIKÁCH

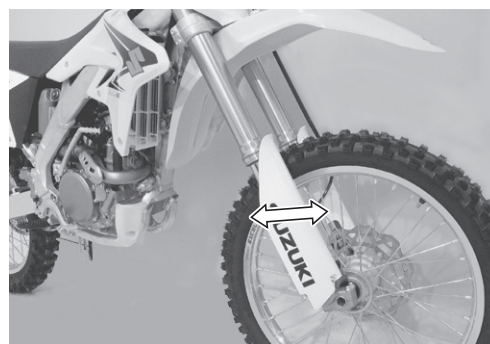
- Zkontrolujte tlak v přední a zadní pneumatice.

**DATA** Tlak v pneumatikách (za studena): 70 - 110 kPa  
(0,7 - 1,1 kgf/cm<sup>2</sup>)



## ŘÍZENÍ

- Zkontrolujte řízení propérováním přední vidlice nahoru/dolů a dozadu/dopředu. Pokud má řízení vůli nebo jde ztuha, zkontrolujte dotažení matice hlavy řízení a ložiska řízení. (☞ 17-20, -22)



## MAZÁNÍ

Všechny pohyblivé části namažte mazacím tukem nebo olejem, abyste zvýšili životnost těchto částí a zabránili opotřebení.

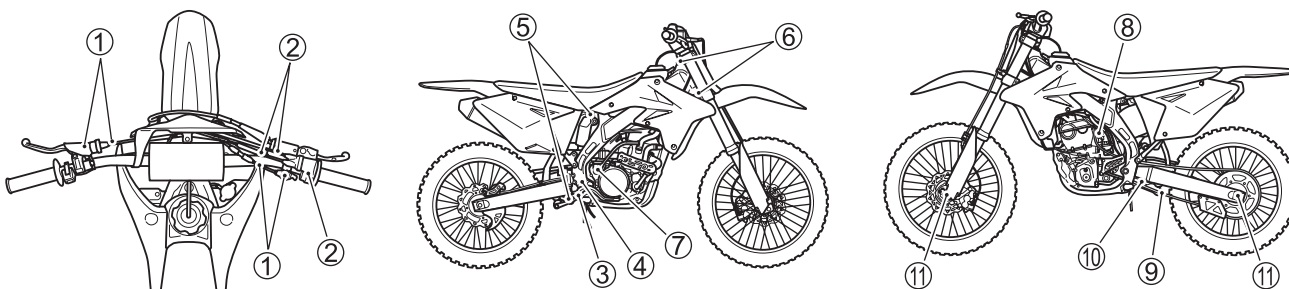
Číslo	POLOŽKA	MAZIVO	ČETNOST	KOMENTÁŘE
①	Vnitřní lanko spojky, páčka Vnitřní lanko systému startování teplého motoru, páčka	A	Před závodem a mezi každým závodem	Aplikujte olej okolo lanka, dokud se neobjeví na spodním konci. Namažte otočné čepy konců lanek.
②	Rukojeť ovládání plynu, obal lanka plynu a lanko	A	Před závodem	Lehce namažte cívku lanka mazacím tukem. Zabraňte vniknutí nečistot.
③	Pedál zadní brzdy	C	Před závodem	Promažte čep pedálu brzdy.
④	Kyvná vidlice	C	Každý 3 závod/ Častěji podle potřeby	Očistěte a namažte ložiska. Kontrolujte stav těsnění. Těsnění namažte.
⑤	Táhlo přepákování zavěšení zadního kola	C	Každý závod/Častěji podle potřeby	Očistěte a namažte ložiska. Kontrolujte stav těsnění. Těsnění namažte.
⑥	Ložiska hlavy řízení	C	Každý 5 závod/ Častěji podle potřeby	Očistěte a namažte ložiska. Udržujte těsnění v dobrém stavu.
⑦	Páka nožního startéru	C	Před závodem	Promažte čep páky nožního startéru.
⑦	Hřídel startéru	A	Před závodem	Lehce namažte olejem hřídel řazení.
⑨	Sekundární řetěz	B	Před závodem a mezi jednotlivými závody	Udržujte řetěz pokaždé důkladně namazaný. Vždy zkontrolujte opotřebení a rovnoběžnost.
⑩	Prachovky tlumiče	A	Před závodem	Těsnění namažte.
⑪	Přední a zadní kolo	A	Před závodem	Namažte ložiska a těsnění.

K těmto úkonům je zapotřebí následující materiál:

A. Lehký mazací olej jako je WD-40 nebo vzlínající olej.

B. Mazadlo na řetěz ve spreji

C. Mazací tuk SUZUKI SUPER GREASE „A“ (nebo ekvivalentní mazivo) nebo vodě odolný mazací tuk na ložiska kol.



Postupujte důsledně podle plánu údržby. Rozebírání nezbytné pro promazání jednotlivých komponentů je součástí preventivní údržby. To vám dovoluje kontrolovat opotřebení, únavu materiálu, seřízení a dotažení jednotlivých komponentů a dále vám to umožní vyčistit tyto části od nečistot a kamínků, což by jinak nebylo možno provést.

## KONTROLA KOMPRESNÍHO TLAKU

Hodnota kompresního tlaku válce je dobrým indikátorem stavu válce. Rozhodnutí o výměně válce často závisí na výsledku kontroly kompresního tlaku.

### SPECIFIKACE KOMPRESNÍHO TLAKU (Aktivována automatická dekomprese)

Standardní
400 - 800 kPa (4,0 - 8,0 kgf/cm <sup>2</sup> )

#### Nízký kompresní tlak může indikovat jakýkoliv z následujících stavů:

- \* Nadměrně opotřebené stěny válce
- \* Opotřebený píst nebo pístní kroužky
- \* Zablokované pístní kroužky v drážkách
- \* Nedostatečně těsná sedla ventilů
- \* Špatné seřízení vůle ventilů
- \* Podpálené nebo jinak porušené těsnění hlavy válců
- \* Problémy s dekompresí

## POSTUP KONTROLY KOMPRESNÍHO TLAKU

#### POZNÁMKA:

- \* Před zkouškou kompresního tlaku zkontrolujte dotažení matic hlavy válců na předepsaný moment a správné nastavení vůle ventilů.
- \* Před zkouškou zahřejte motor.

Demontujte odpovídající součásti a proveďte zkoušku kompresního tlaku následujícím postupem:

- Demontujte sedlo. (☞ 5-2)
- Demontujte palivovou nádrž. (☞ 5-2)
- Demontujte zapalovací svíčku. (☞ 2-7)
- Namontujte do otvoru zapalovací svíčky přístroj na měření komprese a adaptér. Zkontrolujte patřičné utažení.
- Rukojeť ovládání plynu podržte v plně otevřené poloze.
- Pomocí nožního startéru 5krát po sobě protočte motor.
- Maximální zaznamenaná hodnota odpovídá kompresnímu tlaku.



**09913-10750: Adaptér přístroje na měření komprese**  
**09915-64512: Přístroj na měření komprese**

- Nainstalujte zpět všechny součástky, které jste demontovali.



## KONTROLA TLAKU OLEJE

Pravidelně kontrolujte tlak oleje motoru. Tlak oleje vám poskytuje dobrou indikaci stavu pohyblivých částí v motoru.

**DATA** Tlak oleje:  
20 kPa (0,2 kgf/cm<sup>2</sup>) při 6.000 ot./min., teplota oleje 50 °C

**Nízký nebo vysoký tlak oleje může značit jakýkoliv z následujících stavů:**

### NÍZKÝ TLAK OLEJE

- \* Ucpaný olejový filtr
- \* Únik oleje z olejového kanálu
- \* Poškozené olejové těsnění
- \* Vadné olejové čerpadlo
- \* Kombinace výše uvedených položek

### VYSOKÝ TLAK OLEJE

- \* Viskozita motorového oleje je příliš vysoká
- \* Ucpaný olejový kanál
- \* Kombinace výše uvedených položek

## POSTUP KONTROLY TLAKU OLEJE

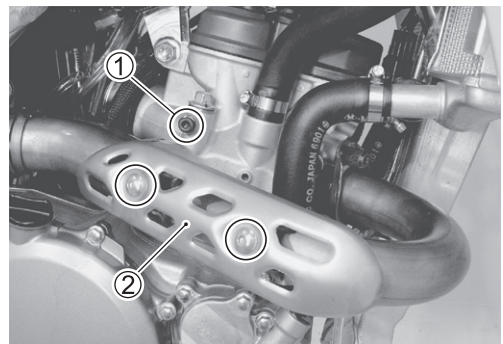
- Zapojte multitester do vysokonapěťového vedení (W/BI).

**TOOL** 9900-25008: Sada multitesteru



- Demontujte zátku hlavního olejového kanálu ① a kryt trubky výfuku ②.
- Namontujte tlakoměr oleje a adaptér do hlavního olejového kanálu.

**TOOL** 9915-74511: Tlakoměr oleje  
09940-40211: Adaptér



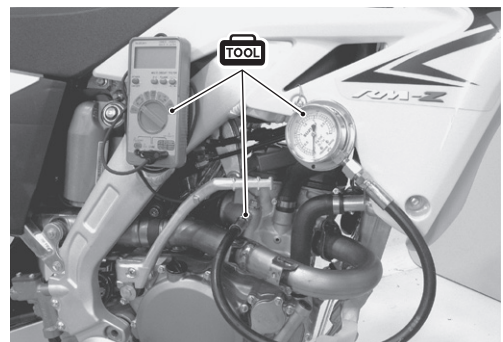
- Zahřejte motor.
- Po zahřátí motoru zvyšte otáčky motoru na 6.000 r/min (sledujte otáčkoměr) a odečtěte tlak oleje na tlakoměru.

### **VAROVÁNÍ**

**Nedemontujte adaptér tlakoměru oleje, pokud je motor ještě horký. Počkejte, až motor vychladne.**

- Namontujte zpět zátku hlavního olejového kanálu ① a kryt trubky výfuku ②.

**Zátka hlavního olejového kanálu [M6]: 4.5 N•m (0,45 kgf-m)  
Šroub krytu trubky výfuku: 11 N•m (1,1 kgf-m)**



# ***ODSTRAŇOVÁNÍ ZÁVAD***

## **OBSAH**

<b>MOTOR .....</b>	<b>3-2</b>
<b>KARBURÁTOR .....</b>	<b>3-6</b>
<b>CHLADIČ (CHLADICÍ SYSTÉM) .....</b>	<b>3-6</b>
<b>PODVOZEK .....</b>	<b>3-7</b>
<b>BRZDY .....</b>	<b>3-8</b>
<b>ELEKTRICKÝ SYSTÉM .....</b>	<b>3-9</b>

## MOTOR

Potíže	Příznak a možná příčina	Náprava
<b>Motor nelze nastartovat nebo jde obtížně nastartovat.</b>	<p><b>Příliš nízká komprese</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Špatné seřízení vůle ventilů</li> <li>Opotřebená vodítka ventilů nebo špatná zdvihátka ventilů</li> <li>Chybné časování ventilů</li> <li>Nadměrně opotřebený pístní kroužek</li> <li>Opotřebené vrtání válce</li> <li>Špatně upevněná zapalovací svíčka</li> <li>Zlomený, prasklý nebo poškozený píst</li> <li>Vada automatické dekomprese</li> </ul> <p><b>Svíčka nedává jiskru</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Znečištěná zapalovací svíčka</li> <li>Navlhlá zapalovací svíčka</li> <li>Nesprávná mezera zapalovací svíčky</li> <li>Vadný konektor zapalovací cívky/svíčky</li> <li>Vadná jednotka CDI</li> <li>Otevřený obvod kabelů</li> <li>Vadné magneto</li> </ul> <p><b>Do karburátoru se nedostává žádné palivo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ucpaná odvětrávací hadice přívodu paliva</li> <li>Ucpaný nebo vadný palivový ventil</li> <li>Ucpaná hadice přívodu paliva</li> <li>Vadný ventil hladiny karburátoru</li> </ul>	<p>Seřízení Oprava nebo výměna</p> <p>Seřízení Výměna Výměna Dotazení Výměna Vyčištění nebo výměna</p> <p>Výměna Vyčištění a vysušení Seřízení Výměna Výměna Oprava nebo výměna Výměna</p> <p>Vyčištění nebo výměna Vyčištění nebo výměna Vyčištění nebo výměna Vyčištění nebo výměna</p>
<b>Nepravidelné volnoběžné otáčky motoru.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Špatné seřízení vůle ventilů</li> <li>Nesprávné časování ventilů</li> <li>Nedostatečně těsná sedla ventilů</li> <li>Opotřebené vodítko ventilu</li> <li>Opotřebené vačkové hřídele</li> <li>Nesprávná mezera zapalovací svíčky</li> <li>Vadný konektor zapalovací cívky/svíčky</li> <li>Vadná jednotka CDI</li> <li>Vadné magneto</li> <li>Vadný senzor polohy škrticí klapky</li> <li>Nasávání falešného vzduchu z hadice přívodu vzduchu</li> <li>Nedostatečná vůle lanka plynu</li> </ul>	<p>Seřízení Seřízení Oprava nebo výměna Výměna Výměna Seřízení Výměna Výměna Výměna Seřízení nebo výměna Dotazení nebo výměna Seřízení</p>
<b>Motor se často zastavuje.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Znečištěná zapalovací svíčka</li> <li>Vadný systém zapalování</li> <li>Ucpaná hadice přívodu paliva</li> <li>Špatné seřízení vůle ventilů</li> </ul>	<p>Výměna Výměna Vyčištění Seřízení</p>

Potíže	Příznak a možná příčina	Náprava
<b>Hlučný motor</b>	<p><b>Nadměrný hluk ventilů</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Příliš velká vůle ventilů</li> <li>• Prasklá nebo unavená pružina ventilu</li> <li>• Opotřebené zdvihátko nebo povrch vačky</li> <li>• Opotřebené ložisko vačkové hřídele</li> </ul> <p><b>Zdá se, jakoby hluk vycházel z pístu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opotřebený píst nebo válec</li> <li>• Zakarbonované spalovací prostory</li> <li>• Opotřebený pístní čep nebo otvor pro pístní čep</li> <li>• Opotřebené pístní kroužky nebo drážky</li> </ul> <p><b>Zdá se, jakoby hluk vycházel z řetězu rozvodu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Napnutý řetěz</li> <li>• Opotřebená řetězová kola</li> </ul> <p><b>Zdá se, jakoby hluk vycházel ze spojky</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opotřebené drážky hřídele nebo náboj pouzdra spojky</li> <li>• Opotřebené zuby spojkových desek</li> <li>• Zdeformované spojkové desky a náhon</li> <li>• Opotřebené ložisko uvolňovacího mechanismu spojky</li> </ul> <p><b>Zdá se, jakoby hluk vycházel z klikové hřídele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lomoz ložisek v důsledku jejich opotřebení</li> <li>• Opotřebené a spálené ojnicí ložisko</li> <li>• Opotřebená a podpálená kluzná ložiska</li> </ul> <p><b>Zdá se, jakoby hluk vycházel z převodovky</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opotřebené nebo drhnoucí převody</li> <li>• Opotřebené drážky</li> <li>• Opotřebená ložiska</li> </ul> <p><b>Zdá se, jakoby hluk vycházel z vodního čerpadla</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opotřebená nebo poškozená hřídel vodního čerpadla</li> <li>• Opotřebené nebo poškozené olejové těsnění</li> <li>• Kontakt mezi skříní čerpadla a vodním čerpadlem</li> </ul>	<p>Seřízení Výměna Výměna Výměna</p> <p>Výměna Vyčištění Výměna Výměna</p> <p>Výměna Výměna</p> <p>Výměna Výměna Výměna Výměna</p> <p>Výměna Výměna Výměna</p> <p>Výměna Výměna Výměna</p> <p>Výměna Výměna Výměna</p>
<b>Špatný běh motoru nebo nízký výkon ve vysokých otáčkách.</b>	<p><b>Vadné vnitřní/elektrické součástky motoru</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unavené pružiny ventilu</li> <li>• Opotřebené vačkové hřídele</li> <li>• Nesprávné časování ventilů</li> <li>• Nesprávná mezera zapalovací svíčky</li> <li>• Nedostatečný předstih zapalování v důsledku špatně pracujícího systému časování předstihu (cívka, senzor polohy škrticí klapky a jednotka CDI)</li> <li>• Vadný konektor zapalovací cívky/svíčky</li> <li>• Vadné magneto</li> <li>• Ucpaná vložka vzduchového filtru</li> <li>• Ucpaná palivová hadice, což se projevuje nepravidelnou dodávkou paliva do karburátoru</li> <li>• Ucpaná odvětrávací hadice přívodu paliva</li> </ul>	<p>Výměna Výměna Seřízení Seřízení Výměna</p> <p>Výměna Výměna Vyčištění Vyčištění a výměna Vyčištění a výměna</p>

Potíže	Příznak a možná příčina	Náprava
<b>Motor ztrácí výkon.</b>	<p><b>Poškozené vnitřní součástky motoru</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Změna správné vůle ventilů</li> <li>• Unavené pružiny ventilu</li> <li>• Nesprávné časování ventilů</li> <li>• Opotřebený pístní kroužek nebo válec</li> <li>• Nedostatečně těsná sedla ventilů</li> <li>• Znečištěná zapalovací svíčka</li> <li>• Nesprávná mezera zapalovací svíčky</li> <li>• Příliš mnoho motorového oleje</li> </ul> <p><b>Ostatní faktory</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vadný karburátor</li> <li>• Nasávání falešného vzduchu z hadice přívodu vzduchu</li> <li>• Ucpaná vložka vzduchového filtru</li> <li>• Ucpaný tlumič výfuku</li> </ul>	<p>Seřízení Výměna Seřízení Výměna Oprava Výměna Výměna Vypuštění přebytečného oleje</p> <p>Viz část, pojednávající o karburátoru Dotažení nebo výměna Vyčištění nebo výměna Vyčištění nebo výměna</p>
<b>Motor se přehřívá</b>	<p><b>Poškozené vnitřní součástky motoru</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Usazeniny karbonu na pístu</li> <li>• Málo oleje v motoru</li> <li>• Vadné olejové čerpadlo nebo ucpaný olejový obvod</li> <li>• Nasávání falešného vzduchu z hadice přívodu vzduchu</li> <li>• Použití nesprávného motorového oleje</li> </ul> <p><b>Ostatní faktory</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Příliš chudá směs</li> <li>• Nesprávný předstih zapalování v důsledku špatně pracujícího systému časování předstihu (cívka, senzor polohy škrticí klapky a jednotka CDI)</li> <li>• Vada v chladicím systému</li> <li>• Příliš utažený sekundární řetěz</li> </ul>	<p>Vyčištění Doplnění oleje Výměna nebo vyčištění Dotažení nebo výměna Výměna</p> <p>Ladění karburátoru Výměna</p> <p>Viz část, pojednávající o chladiči Seřízení</p>
<b>Nečistý nebo těžký výfukový kouř</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• V motoru je příliš mnoho motorového oleje</li> <li>• Opotřebený pístní kroužek nebo válec</li> <li>• Opotřebená vodítka ventilů</li> <li>• Vroubkovaná nebo odřená stěna válce</li> <li>• Opotřebená zdvihátka ventilů</li> <li>• Vadné těsnění dříků</li> <li>• Opotřebený stírací kroužek</li> </ul>	<p>Vypuštění přebytečného oleje Výměna Výměna Výměna Výměna Výměna Výměna</p>



Potíže	Příznak a možná příčina	Náprava
<b>Spojka prokluzuje</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opotřebené pružiny spojky</li> <li>• Opotřebený nebo zdeformovaný přítlačný talíř</li> <li>• Opotřebené nebo zdeformované spojkové desky</li> <li>• Nedostatečná vůle lanka spojky</li> </ul>	Výměna Výměna Výměna Seřízení
<b>Spojka „táhne“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Některé pružiny spojky jsou zeslabené a jiné nikoli</li> <li>• Zdeformovaná přítlačná deska nebo spojkové kotouče</li> </ul>	Výměna Výměna
<b>Nefunguje převodovka.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prasklá vačka řazení</li> <li>• Zdeformované vidličky řazení v převodovce</li> <li>• Opotřebená západka řazení</li> </ul>	Výměna Výměna Výměna
<b>Převodovka neumožňuje přeřazení zpět.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prasklá vratná pružina hřídele na táhle řazení</li> <li>• Drhnoucí nebo uvážené táhlo řazení</li> <li>• Zdeformované nebo opotřebované vidličky řazení</li> </ul>	Výměna Oprava nebo výměna Výměna
<b>Vyskakování rychlostního stupně</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opotřebované převody na předlohovém nebo hnacím hřídeli</li> <li>• Zdeformované nebo opotřebované vidličky řazení</li> <li>• Praská nebo unavená pružina západky řazení</li> <li>• Opotřebená deska vačky řazení</li> </ul>	Výměna  Výměna Výměna Výměna

**KARBURÁTOR**

Potíže	Příznak a možná příčina	Náprava
<b>Obtížné nastartování.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nesprávně pracující tlačítko startéru</li> <li>Nesprávně pracující ovladač systému startování teplého motoru</li> <li>Ucpaný průchod startovací trysky</li> <li>Chybně seřízený šroub bohatosti</li> <li>Chybně seřízený šroub zarážky škrticí klapky</li> <li>Ucpaná tryska nebo vzduchový kanál</li> <li>Nasávání falešného vzduchu z hadice přívodu vzduchu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> <li>-</li> <li>Vyčištění</li> <li>Seřízení</li> <li>Seřízení</li> <li>Vyčištění nebo výměna</li> <li>Dotažení nebo výměna</li> </ul>
<b>Špatný běh motoru v nízkých otáčkách</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chybně seřízený šroub bohatosti</li> <li>Ucpaná tryska nebo vzduchový kanál</li> <li>Ucpaná hlavní tryska nebo průchod vzduchu</li> <li>Nasávání falešného vzduchu z hadice přívodu vzduchu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seřízení</li> <li>Vyčištění nebo výměna</li> <li>Vyčištění nebo výměna</li> <li>Dotažení nebo výměna</li> </ul>
<b>Špatný běh motoru ve vysokých otáčkách</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ucpaná hlavní tryska</li> <li>Opotřebená tryska hladiny nebo hlavní tryska</li> <li>Ucpaná hlavní tryska nebo průchod vzduchu</li> <li>Nesprávně pracující ventil škrticí klapky</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vyčištění nebo výměna</li> <li>Vyčištění nebo výměna</li> <li>Vyčištění nebo výměna</li> <li>Seřízení</li> </ul>
<b>Přeplňování karburátoru a výkyvy hladiny paliva</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opotřebený nebo poškozený ventil plováku</li> <li>Cizí těleso na ventilu plováku</li> <li>Prasklá pružina ventilu plováku</li> <li>Nesprávně pracující plovák</li> <li>Hladina paliva v plovákové komoře je příliš vysoká</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Výměna</li> <li>Vyčištění nebo výměna</li> <li>Výměna</li> <li>Seřízení nebo výměna</li> <li>Seřízení výšky hladiny paliva</li> </ul>

**CHLADIČ (CHLADICÍ SYSTÉM)**

Potíže	Příznak a možná příčina	Náprava
<b>Motor se přehřívá</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nedostatečné množství chladicí kapaliny motoru</li> <li>Hadice chladiče je ucpaná nečistotami nebo kotelním kamenem</li> <li>Ucpaný průchod vody</li> <li>Uvázlá voda v chladicím systému</li> <li>Vadné vodní čerpadlo</li> <li>Použití nesprávné chladicí kapaliny</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Doplnění chladicí kapaliny</li> <li>Vyčištění</li> <li>Vyčištění</li> <li>Odvzdušnění</li> <li>Výměna</li> <li>Výměna</li> </ul>

## PODVOZEK

Potíže	Příznak a možná příčina	Náprava
<b>Řídítka lze těžko otočit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Příliš utažená matice hlavy řízení</li> <li>Poškozené ložisko ve sloupku řízení</li> <li>Zdeformovaný sloupek řízení</li> <li>Nedostatečný tlak v pneumatikách</li> </ul>	Seřízení Výměna Výměna Seřízení
<b>Řídítka se třesou nebo nadměrně vibrují</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ztráta vyvážení mezi pravou a levou přední vidlicí</li> <li>Zdeformovaná přední vidlice</li> <li>Zdeformovaná přední hřídel nebo zkroucená pneumatika</li> <li>Příliš volná matice hlavy řízení</li> <li>Sjetá nebo nesprávná pneumatika nebo nesprávný tlak v pneumatice</li> <li>Opotřebované ložisko hlavy řízení</li> </ul>	Seřízení Oprava nebo výměna Výměna Seřízení Seřízení nebo výměna  Výměna
<b>Přední kolo vibruje</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zdeformovaný ráfek kola</li> <li>Opotřebovaná ložiska předního kola</li> <li>Vadná nebo nevhodná pneumatika</li> <li>Uvolněný hřídel nebo šroub hřídele</li> <li>Nedostatek oleje v přední vidlici</li> <li>Uvolněný paprsek kola</li> </ul>	Výměna Výměna Výměna Dotažení Seřízení Dotažení
<b>Příliš měkké přední zavěšení</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unavené pružiny</li> <li>Málo oleje ve vidlici</li> <li>Nesprávný olej v přední vidlici</li> <li>Nesprávně nastavený seřizovací prvek kompresní tlumicí síly přední pružiny</li> </ul>	Výměna Doplnění oleje Výměna Seřízení
<b>Příliš tvrdé přední zavěšení</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Příliš vysoká viskozita oleje ve vidlici</li> <li>Ve vidlici je příliš mnoho oleje</li> <li>Ohnutá přední vidlice</li> <li>Nesprávně nastavený seřizovací prvek kompresní tlumicí síly přední pružiny</li> </ul>	Výměna Vypuštění přebytečného oleje Výměna Seřízení
<b>Hlučné přední zavěšení</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Málo oleje ve vidlici</li> <li>Uvolněné šrouby zavěšení</li> <li>Prasklá pružina</li> </ul>	Doplnění oleje Dotažení Výměna
<b>Zadní kolo vibruje</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zdeformovaný ráfek kola</li> <li>Opotřebované ložisko zadního kola nebo ložiska kyvné vidlice</li> <li>Vadná nebo nevhodná pneumatika</li> <li>Opotřebované kyvné rameno a ložiska zavěšení zadního kola</li> <li>Uvolněné matice nebo šrouby zadního zavěšení</li> </ul>	Výměna Výměna  Výměna Výměna  Dotažení
<b>Příliš měkké zadní zavěšení</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zeslabená pružina tlumiče odpružení</li> <li>Nesprávně seřízený prvek síly odpružení tlumiče</li> <li>Únik oleje nebo plynu ze zadního tlumiče odpružení</li> <li>Nesprávně seřízený prvek kompresní tlumicí síly</li> </ul>	Výměna Seřízení Oprava nebo výměna Seřízení
<b>Příliš tvrdé zadní zavěšení</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ohnutý hřídel tlumiče odpružení</li> <li>Nesprávně seřízený prvek síly odpružení tlumiče</li> <li>Ohnutý čep kyvné vidlice</li> <li>Opotřebované kyvné rameno a ložiska zavěšení zadního kola</li> <li>Nesprávně seřízený prvek kompresní tlumicí síly</li> </ul>	Výměna Seřízení Výměna Výměna  Seřízení
<b>Hlučné zadní zavěšení</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uvolněné matice nebo šrouby zadního zavěšení</li> <li>Opotřebované kyvné rameno a ložiska zavěšení</li> </ul>	Dotažení Výměna

**BRZDY**

Potíže	Příznak a možná příčina	Náprava
<b>Nedostatečný výkon brzd</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Únik brzdové kapaliny z hydraulického systému</li> <li>Opotřebené brzdové destičky</li> <li>Účinný povrch brzdových destiček je zaolejovaný</li> <li>Opotřebený kotouč</li> <li>Zavzdušněný hydraulický systém</li> <li>Málo brzdové kapaliny ve vyrovnávací nádrže</li> </ul>	Oprava nebo výměna Výměna Očištění kotouče a destiček Výměna Odvzdušnění Doplnění
<b>Brzdy „pískají“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Usazeniny karbonu na povrchu destiček</li> <li>Vychýlené brzdové destičky</li> <li>Opotřebené brzdové destičky</li> <li>Poškozená ložiska kola</li> <li>Uvolněná hřídel předního nebo zadního kola</li> <li>Cizí materiál v brzdové kapalině</li> <li>Ucpané vratné vedení brzdového válce</li> </ul>	Oprava povrchu smirkovým papírem Správné usazení nebo výměna destiček Výměna Výměna Dotažení na požadovaný uťahovací moment Výměna brzdové kapaliny Rozebrání a vyčištění brzdového válce
<b>Nadměrný krok páčky brzdy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zavzdušněný hydraulický systém</li> <li>Nedostatečné množství brzdové kapaliny</li> <li>Nesprávná kvalita brzdové kapaliny</li> </ul>	Odvzdušnění Doplnění kapaliny na požadovanou úroveň, odvzdušnění Náhrada za správnou kapalinu
<b>Prolínání brzdové kapaliny</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nedostatečné dotažení spojovacích prvků</li> <li>Prasklá brzdová hadice</li> <li>Opotřebený píst nebo těsnění</li> <li>Opotřebený válec nebo pístek</li> </ul>	Dotažení na požadovaný uťahovací moment Výměna Výměna pístu nebo těsnění Výměna válce nebo šálku
<b>Brzdy „táhnou“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zrezavělé součásti</li> <li>Nedostatečné promazání páčky brzdy nebo čepu brzdového pedálu</li> </ul>	Vyčištění a promazání Promazání

**ELEKTRICKÝ SYSTÉM**

Potíže	Příznak a možná příčina	Náprava
<b>Žádná nebo slabá jiskra</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vadný konektor zapalovací cívky/svíčky</li> <li>Vadná zapalovací svíčka</li> <li>Vadná jednotka CDI</li> <li>Vadné magneto</li> <li>Otevřený obvod kabelů</li> </ul>	Výměna Výměna Výměna Výměna Kontrola a oprava
<b>Zapalovací svíčka se brzy znečistí karbonem.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Příliš bohatá směs</li> <li>Nastavené volnoběžné otáčky jsou příliš vysoké</li> <li>Nesprávný benzín</li> <li>Znečištěná vložka vzduchového filtru</li> <li>Příliš studená zapalovací svíčka</li> </ul>	Ladění karburátoru Seřízení šroubu zarážky škrticí klapky Výměna Výměna Náhrada za „teplejší“ svíčku
<b>Zapalovací svíčka se brzy znečistí.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opotřebený pístní kroužek</li> <li>Opotřebený píst nebo válec</li> <li>Nadměrná vůle zdvihátek ventilů ve vodítkách ventilů</li> <li>Opotřebená těsnění zdvihátek</li> </ul>	Výměna Výměna Výměna Výměna
<b>Elektrody zapalovací svíčky se přehřívají nebo opalují</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Příliš „horká“ zapalovací svíčka</li> <li>Přehřátý motor</li> <li>Uvolněná zapalovací svíčka</li> <li>Příliš chudá směs</li> </ul>	Náhrada za „studenější“ svíčku Vyladění Dotažení Ladění karburátoru
<b>Magneto nedobíjí.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Otevřený nebo zkratovaný okruh vodičů nebo uvolněné přípoje kabelů</li> <li>Zkratovaný, uzemněný nebo otevřený obvod cívky statoru</li> </ul>	Oprava nebo výměna Výměna

# LADĚNÍ MOTOCYKLU

## OBSAH

LADĚNÍ KARBURÁTORU .....	4-2
PRINCIPY LADĚNÍ KARBURÁTORU .....	4-2
SYSTEM VOLNOBĚHU .....	4-3
HLAVNÍ SYSTÉM .....	4-5
STŘEDNÍ SYSTÉM .....	4-5
LADĚNÍ KARBURÁTORU PŘI TRÉNINKU .....	4-7
LADĚNÍ PŘEDNÍ VIDLICE .....	4-10
SEŘÍZENÍ KOMPRESNÍ SÍLY TLUMENÍ ODPRUŽENÍ .....	4-10
SEŘÍZENÍ ZPĚTNÉ SÍLY TLUMENÍ ODPRUŽENÍ .....	4-10
MALÉ NASTAVENÍ MNOŽSTVÍ OLEJE .....	4-11
VÝMĚNA OLEJE (Pouze ve vnější trubce pístnice) .....	4-12
VÝMĚNA PRUŽINY .....	4-14
POSTUP LADĚNÍ PŘEDNÍ VIDLICE .....	4-16
LADĚNÍ ZAVĚŠENÍ ZADNÍHO KOLA .....	4-17
SEŘÍZENÍ KOMPRESNÍ SÍLY TLUMENÍ ODPRUŽENÍ .....	4-17
SEŘÍZENÍ ZPĚTNÉ SÍLY TLUMENÍ ODPRUŽENÍ .....	4-18
SEŘÍZENÍ PŘEDPĚTÍ PRUŽINY .....	4-18
POSTUP LADĚNÍ ZAVĚŠENÍ ZADNÍHO KOLA .....	4-19
VYVÁŽENÍ ODPRUŽENÍ .....	4-21
ZKOUŠKA VYVÁŽENÍ .....	4-21
TIPY PRO VYVÁŽENÍ .....	4-21

## LADĚNÍ KARBURÁTORU

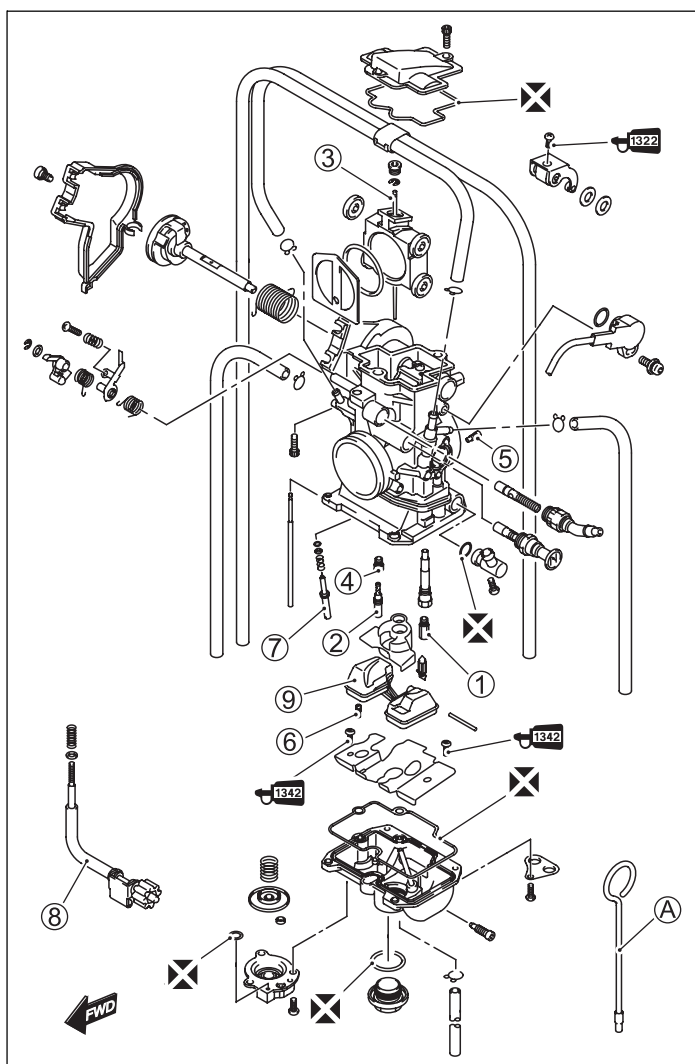
Karburátor vašeho motocyklu byl pečlivě vybrán po náročných testech. Zjistíte, že tvoření směsi bude prováděno hladce při všech rozličných provozních podmínkách. Pro dosažení nejlepší výsledků doporučujeme ponechat tvoření směsi nastavené tak, jak je z výroby.

Někteří závodníci mohou provozovat svůj motocykl za velmi náročných podmínek, jako jsou; velmi vysoké nadmořské výšky nebo extrémně nízké a vysoké teploty. V těchto případech bude zapotřebí změnit nastavení tvoření směsi přetřeskáním karburátoru nebo jiným seřízením. Závodníci, kteří nemají zkušenosti s nastavením směsi karburátoru KEIHIN, mohou kontaktovat místního prodejce Suzuki, který provede potřebné seřízení. Technické zkušenosti závodníků s nastavením karburátoru se mohou opřít o následující informace a technické údaje.

## PRINCIPY LADĚNÍ KARBURÁTORU

### KOMPONENTY A FUNKCE KARBURÁTORU

Karburátor se skládá z několika částí uvedených níže. Hvězdičkou (\*) označené díly jsou přesně obrobeny, což zajišťuje přesný poměr nasávaného vzduchu a paliva. Tyto části můžeme rozdělit do tří provozních skupin; systém volnoběhu, střední systém a hlavní systém, přičemž každý z nich dosahuje své funkce při odpovídajícím rozsahu otevření škrticí klapky. Pro správné nastavení karburátoru je nezbytné plně porozumět funkci těchto částí.



### TECHNICKÉ ÚDAJE KARBURÁTORU

① * Hlavní tryska (M.J.)	# 170
② * Tryska volnoběhu (S.J.)	# 42
③ * Jehla trysky (J.N.)	NLDT-4th
④ Tryska startování	# 75
⑤ Tryska vzduchu při volnoběhu (S.A.J.)	# 100
⑥ Přepouštěcí tryska	# 45
⑦ * Šroub bohatosti	Otočení o 2 otáčky zpět
⑧ Šroub zarážky škrticí klapky	Nastaví požadované volnoběžné otáčky.
⑨ Výška plováku	8 mm

Součástky pro nastavení	Číslo dílu
Hlavní tryska # 165	09491-33009
Hlavní tryska # 175	09491-35009
Jehla trysky NLCT	13383-10H40
Držák jehly trysky (A)	13220-35G00

Jak je uvedeno níže, každý díl označený hvězdičkou (\*) je umístěn mezi vzduchovým/palivovým kanálem a má vlastní rozsah nastavení směřování paliva a vzduchu v závislosti na otevření škrticí klapky. Tabulka ukazuje, že karburátor může dodávat správnou směs paliva a vzduchu pro motor v jakémkoliv rozsahu z důvodu překrytí rozsahu nastavení každé části.

DÍLY PRO LADĚNÍ	OTEVŘENÍ ŠKRTICÍ KLAPKY
HLAVNÍ TRYSKA (M.J.)	
JEHLA TRYSKY (J.N.) POLOHA ÚCHYTU	
JEHLA TRYSKY (J.N.) PRŮMĚR	
TRYSKA VOLNOBĚHU (S.J.) A ŠROUB BOHATOSTI	
OTEVŘENÍ ŠKRTICÍ KLAPKY	

① SYSTÉM VOLNOBĚHU    ② STŘEDNÍ SYSTÉM    ③ HLAVNÍ SYSTÉM

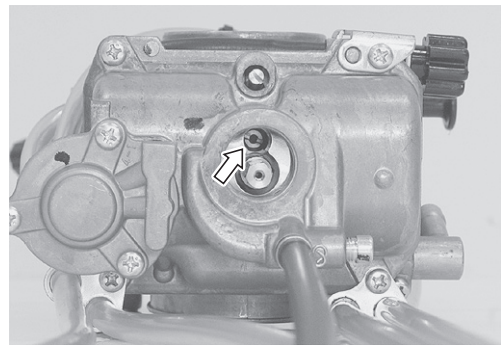
Při ladění karburátoru nejdříve zjistěte na základě barvy výfukových plynů, zapalovací svíčky, reakce škrticí klapky, výkonu atd., v jakém rozsahu otevření škrticí klapky je nesprávná směs paliva a vzduchu dodávána. Poté (podle následujících pokynů) vyměňte nebo seřídte součást (součásti), které mají vztah k rozsahu otevření škrticí klapky. Velikosti uvedené v obrázcích jsou pro standardní nastavení.

## SYSTÉM VOLNOBĚHU

### TRYSKA VOLNOBĚHU (S.J.)

Tryska volnoběhu měří dodávané palivo pro systém volnoběhu. Každá velikost trysky je označena číslem. Velké číslo značí velký vnitřní průměr a montáž trysky volnoběhu s velkým číslem zvyšuje bohatost směsi paliva a vzduchu.


Směs paliva/ vzduchu	VELIKOST	ČÍSLO DÍLU
	# 35	09492-35019
	# 40	09492-40022
	# 42	09492-42019
	# 45	09492-45032
	# 48	09492-48013
	# 50	09492-50023
	# 52	09492-52011
	# 55	09492-55017
	# 58	09492-58001
	Bohatá směs	# 60

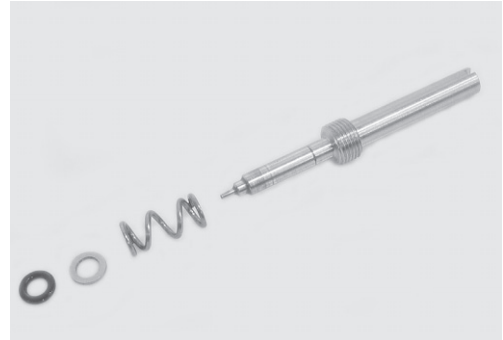
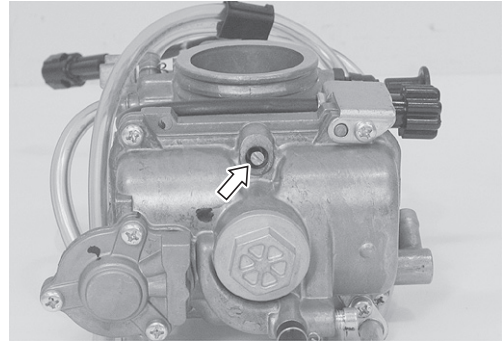




**ŠROUB BOHATOSTI (P.S.)**

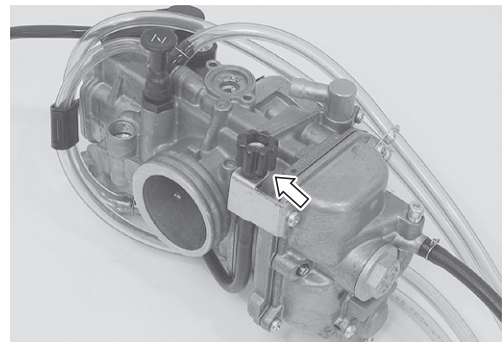
Šroub bohatosti ovládá bohatost směsi vzduchu a paliva při nízkých otáčkách. Specifikace šroubu bohatosti uvádí počet otáček z lehce dotažené polohy.

Směs paliva/vzduchu	Otočení šroubem zpět
Chudá směs  Bohatá směs	Otočení o 1 a 1/4 otáčky zpět
	Otočení o 1 a 1/2 otáčky zpět
	Otočení o 1 a 3/4 otáčky zpět
	Otočení o 2 otáčky zpět
	Otočení o 2 a 1/4 otáčky zpět
	Otočení o 2 a 1/2 otáčky zpět
	Otočení o 2 a 3/4 otáčky zpět

**ŠROUB ZARÁŽKY ŠKRTICÍ KLAPKY**

Šroub zarážky škrťací klapky (nastavení volnoběhu) určuje plně uzavřenou polohu škrťací klapky.

- Otočením ve směru hodinových ručiček zvýšíte otevření škrťací klapky.
- Otočením proti směru hodinových ručiček snížíte otevření škrťací klapky.

**UPOZORNĚNÍ**


Příliš vysoký volnoběh může snížit jízdní vlastnosti motocyklu jako je nedostatečné brzdění motorem a nízké zpomalení při použití brzd.

VOLNOBĚŽNÉ OTÁČKY MOTORU .....  2-20

## HLAVNÍ SYSTÉM

### HLAVNÍ TRYSKA (M.J.)

Hlavní tryska, stejně jako tryska volnoběhu, měří průtok paliva. Každá velikost trysky je označena číslem. Velké číslo značí velký vnitřní průměr a montáž hlavní trysky s velkým číslem zvyšuje bohatost směsi paliva a vzduchu.

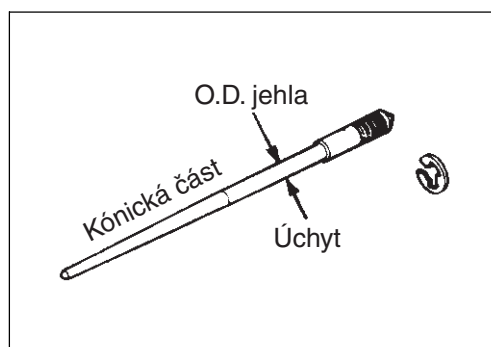
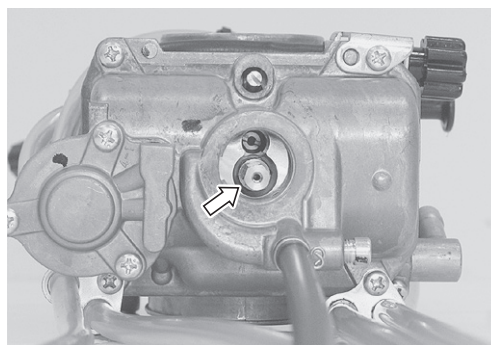
Směs paliva/ vzduchu	VELIKOST	ČÍSLO DÍLU
	# 150	09491-30018
	# 152	09491-30019
	# 155	09491-31012
	# 158	09491-31013
	# 160	09491-32010
	# 162	09491-32011
	* # 165	09491-33009
	# 168	09491-33010
	# 170	09491-34010
	# 172	09491-34011
	* # 175	09491-35009
	# 178	09491-35010
	# 180	09491-36008
	# 185	09491-37008
	Bohatá směs	# 190

\* Zahrnuje střídané díly

## STŘEDNÍ SYSTÉM


### JEHLA TRYSKY (J.N.)

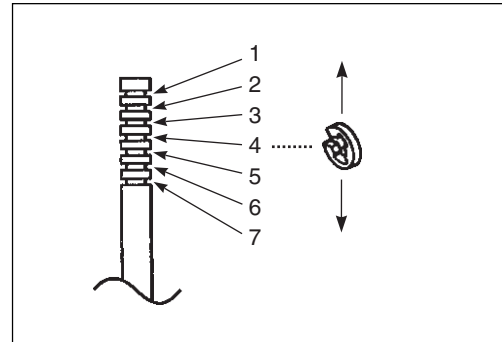
Jehla trysky je spojena se škrticí klapkou pomocí úchytu jehly. Její spodní část je kónická a má sedm drážek v horní části pro montáž úchytu jehly.



### Poloha úchytu jehly

Pro nastavení směsi paliva a vzduchu jehlovou tryskou, změňte polohu úchytu jehly, který je nastaven do 4. drážky. Pokud je úchyt jehly posunut z nižší drážky do vyšší, jehlová tryska se zvětší a větší vůle jehlové trysky má za následek bohatší směs.

Směs paliva/vzduchu	Typ jehly a poloha úchytu
	NLDT-1. drážka
	NLCT- 1. drážka
	NLDT-2. drážka
	NLCT-2. drážka
	NLDT-3. drážka
	NLCT-3. drážka
	NLDT-4. drážka
	NLCT-4. drážka
	NLDT-5. drážka
	NLCT-5. drážka
	NLDT-6. drážka
	NLCT-6. drážka
	NLDT-7. drážka
	NLCT-7. drážka



### Číslo jehly

NLDT  
|  
O.D.

Výměna jehly sama o sobě ovládá poměr směsi paliva a vzduchu ve středním rozsahu otevření škrticí klapky. Menší O.D. zvyšuje bohatost směsi paliva a vzduchu.

Směs paliva/vzduchu	Číslo jehly	Číslo dílu	O.D.
	NLDV	13383-10H90	2.795
	NLCV	13383-10H80	
	NLDU	13383-10H70	2.785
	NLCU	13383-10H60	
	NLDT	13383-10H50	2.775
	* NLCT	13383-10H40	
	NLDS	13383-10H30	2.765
	NLCS	13383-10H20	
	NLDR	13383-10H10	2.755
	NLCR	13383-10H00	

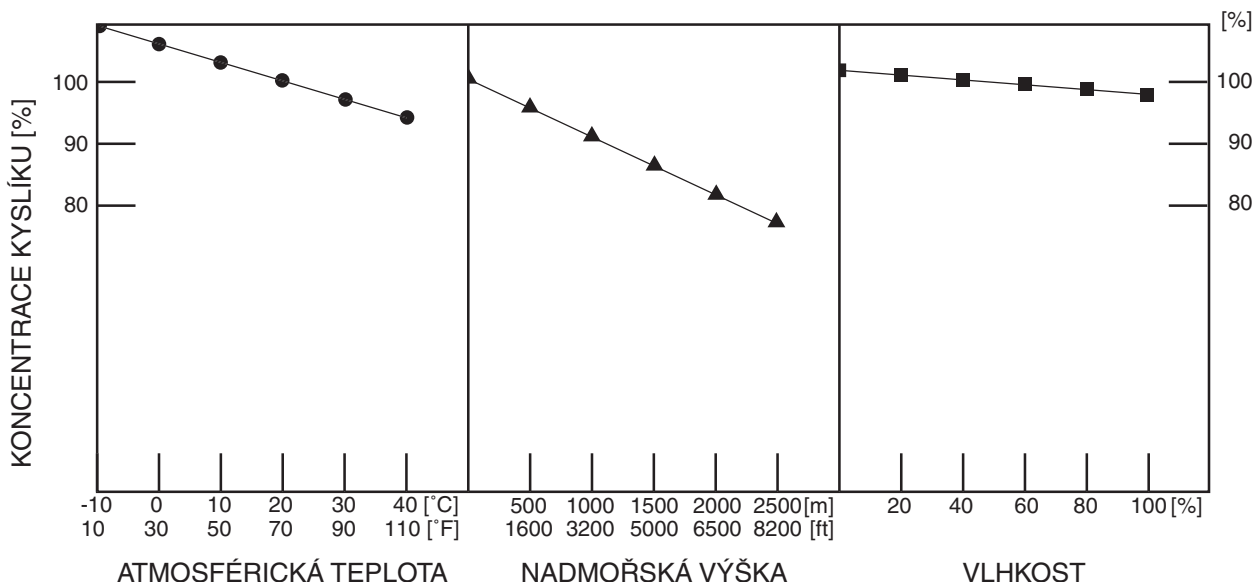
\* Zahrnuje střídané díly

## LADĚNÍ KARBURÁTORU PŘI TRÉNINKU

V předcházející části jsme vysvětlili základní principy ladění karburátoru. V této části je popisováno základní ladění karburátoru, odpovídající různým změnám hustoty vzduchu.

### ZMĚNY HUSTOTY VZDUCHU A NASTAVENÍ KARBURÁTORU

Hustota vzduchu se mění v závislosti na teplotě nadmořské výšce a vlhkosti. Každý z těchto třech faktorů různým způsobem ovlivňuje vlastnosti vzduchu a v následující tabulce jsou uvedeny podmínky hustoty vzduchu.



Ve výše uvedeném grafu je hustota vzduchu uvedena na svislé ose, zatímco teplota, nadmořská výška a vlhkost je uvedena na vodorovné ose. Hodnota 100 % hustoty vzduchu je nastavena při 20 °C, 0 m a 50 % vlhkosti. Standardní nastavení karburátoru bylo vybráno, aby byl nejlepší výkon motoru za těchto podmínek.

Hodnota v levé části grafu zobrazuje změny hustoty vzduchu o 10 % při rozdílu teploty 0 °C až 40 °C, střední hodnota 20 % zobrazuje změnu nadmořské výšky od 0 do 2.000 m a hodnota 5 % v pravé části grafu zobrazuje změnu vlhkosti od 0 do 100 %. Normální rozsah vlhkosti je od 20 do 95 %. Z tohoto důvodu je pravděpodobný vliv vlhkosti vzduchu na hustotu vzduchu zanedbatelný, takže může být ignorován. Proto lze říci, že hustota vzduchu se mění až o 20 % v závislosti na teplotě vzduchu a nadmořské výšce během normálních podmínek jízdy. Na druhé straně, na rozdíl od vzduchu, palivo stěží změní objem dokonce, i když se změní podmínky prostředí. Proto se při zvýšení hustoty vzduchu zvýší nebo sníží bohatost paliva.

Jak karburátor směšuje benzín se vzduchem, které je měřeno pomocí každé trysky v rozdílných poměrech tak, aby bylo vhodné vůči otevření škrticí klapky, směs paliva a vzduchu se mění v závislosti na změně hustoty vzduchu tak, jak je popsáno výše. Poté nemůže být dosažen potřebný výkon motoru a směs paliva a vzduchu je příliš chudá, což může mít za následek zadření pístu. Pro vyrovnání těchto změn hustoty vzduchu je zapotřebí nejdříve provést naladění karburátoru. Tento požadavek platí pro všechny modely motocyklů a nezáleží, zda jsou použity v oblastech se širokým rozsahem teplot a nadmořských výšek. Následující část detailně popisuje postup ladění popisovaný výše.

**HODNOCENÍ SMĚŠOVÁNÍ PALIVA A VZDUCHU**

Pro správné naladění karburátoru je nezbytné vědět, jak posuzovat vytváření směsi vzduchu a paliva v karburátoru; zda je směs příliš bohatá, příliš chudá nebo správně smíšená. V další části jsou uvedeny příznaky, kdy motor není plněn správným poměrem směsi paliva a vzduchu z karburátoru. Zkontrolujte každou položku pro vyhodnocení stavu hodnocení směšování paliva a vzduchu.

Pokud je směs paliva/vzduchu příliš bohatá

- 1) Zvuk motoru je tupý a přerušovaný.
- 2) Chod motoru se zhorší při použití sytiče.
- 3) Chod motoru se zhorší při zahřátí motoru.
- 4) Chod motoru se zlepší při vyjmutí vzduchového filtru.
- 5) Zapalovací svíčka je zakarbonovaná (vlhká).
- 6) Z výfuku se nadměrně kouří.

Pokud je směs vzduchu/paliva příliš chudá

- 1) Motor se přehřívá.
- 2) Chod motoru se zlepší při použití sytiče.
- 3) Akcelerace je slabá.
- 4) Zapalovací svíčka je vyhřátá do běla.
- 5) Otáčky motoru kolísají a je patrný nedostatek výkonu.
- 6) Objevuje se zvonění a klepání.


**Postup ladění**

Následující postup zobrazuje správný postup ladění vašeho motocyklu. Nejdříve proveďte zkušební jízdu, abyste vyhodnotili aktuální stav a poté nastavte motor pro nejlepší režim podle vyhodnocení směsi paliva.


Standardní nastavení karburátoru

- Hlavní tryska: # 170  
 Jehla trysky: NLDT-4. drážka  
 Tryska volnoběhu: # 42  
 Šroub bohatosti: Otočení o 2 otáčky zpět


**PŘILOŽENÉ DÍLY A VOLITELNÉ DÍLY****Hlavní tryska**

Směs paliva/ vzduchu	VELIKOST	ČÍSLO DÍLU
	# 150	09491-30018
	# 152	09491-30019
	# 155	09491-31012
	# 158	09491-31013
	# 160	09491-32010
	# 162	09491-32011
	* # 165	09491-33009
	# 168	09491-33010
	# 170	09491-34010
	# 172	09491-34011
	* # 175	09491-35009
	# 178	09491-35010
	# 180	09491-36008
	# 185	09491-37008
	# 190	09491-38011
Chudá směs		
Bohatá směs		

**Tryska volnoběhu**

Směs paliva/ vzduchu	VELIKOST	ČÍSLO DÍLU
	# 35	09492-35019
	# 40	09492-40022
	# 42	09492-42019
	# 45	09492-45032
	# 48	09492-48013
	# 50	09492-50023
	# 52	09492-52011
	# 55	09492-55017
	# 58	09492-58001
	# 60	09492-60016
	Chudá směs	
Bohatá směs		

### Jehla trysky

Směs paliva/ vzduchu	Číslo jehly	Číslo dílu
	NLDV	13383-10H90
	NLCV	13383-10H80
	NLDU	13383-10H70
	NLCU	13383-10H60
	NLDT	13383-10H50
	* NLCT	13383-10H40
	NLDS	13383-10H30
	NLCS	13383-10H20
	NLDR	13383-10H10
	NLCR	13383-10H00
Bohatá směs		

STÍNOVANÁ ČÁST: STANDARDNÍ  
\*: VČETNĚ ALTERNATIVNÍCH DÍLŮ

ŽÁDNÉ: VOLITELNÉ DÍLY

#### ① Nastavení systému volnoběhu

- 1) Nastavte šroub bohatosti podle specifikace.
- 2) Vyhodnocením směsi paliva zjistěte, je zda vybraná tryska volnoběhu správná nebo nikoli. Pokud je směs bohatá, vyměňte trysku za menší. Pokud je směs chudá, vyměňte trysku za větší.

#### Například

Tryska volnoběhu #42  
Pokud je směs bohatá, vyměňte trysku za pomalou trysku #40. Pokud je směs chudá, vyměňte trysku za pomalou trysku #45.

#### ② Nastavení hlavního systému

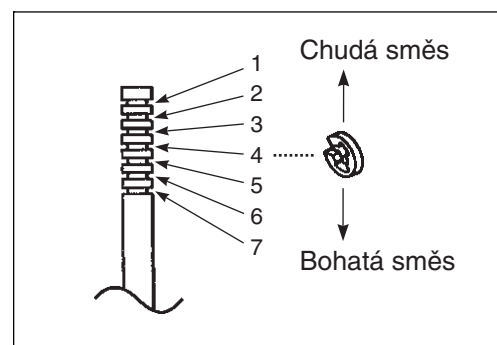
Se škrtkicí klapkou otevřenou do 3/4 proveďte nastavení hlavního systému za současné kontroly bohatosti směsi paliva po dokončení nastavení systému volnoběhu.

- \* Proveďte nastavení hlavního systému před nastavením středního systému.

#### Například

Hlavní tryska #170  
Pokud je směs bohatá, vyměňte trysku za hlavní trysku #168. Pokud je směs chudá, vyměňte trysku za hlavní trysku #172.

#### ③ Nastavení středního systému




Zkontrolujte bohatost směsi a seřídte střední systém pomocí změny polohy uchycení jehly.

#### ④ Na závěr nastavte systém volnoběhu

Po správném nastavení provedeného pomocí postupu ① až ③, proveďte jemné doladění karburátoru podle aktuálních podmínek závodu.

- 1) Seřídte bohatost směsi pomocí otočení šroubu bohatosti o 1 a 1/4 – 2 a 3/4 otáčky zpět.

Směs paliva/ vzduchu	Otočení šroubem zpět
	Otočení o 1 a 1/4 otáčky zpět
	Otočení o 1 a 1/2 otáčky zpět
	Otočení o 1 a 3/4 otáčky zpět
	Otočení o 2 otáčky zpět
	Otočení o 2 a 1/4 otáčky zpět
	Otočení o 2 a 1/2 otáčky zpět
	Otočení o 2 a 3/4 otáčky zpět
Bohatá směs	

- 2) Pokud bohatost směsi nemůže být seřídána otočným šroubem v rozsahu 1 a 1/4 - 2 a 3/4 otáčky zpět, znovu seřídte systém volnoběhu ①.

#### ⑤ Na závěr nastavte střední systém

Jemné doladění středního systému se provádí změnou typu jehly a změnou polohy jehly.

## LADĚNÍ PŘEDNÍ VIDLICE

Podle uvážení jezdce, jeho hmotnosti a podmínek při závodu, je možno seřídit kompresní a zpětnou sílu tlumení předních vidlic a hladinu oleje.

### POZNÁMKA:

- \* Před zahájením seřizování zaběhněte nové přední vidlice.
- \* Proveďte současné nastavení levé a pravé vidlice.
- \* Před začátkem seřízení zkontrolujte následující položky.
  - \* Nastavení tlaku vzduchu v předních vidlicích. (☞ 2-33)
  - \* Poškození a únik oleje z předních vidlic. (☞ 2-33)
  - \* Tlak v pneumatikách. (☞ 2-34)
  - \* Poškození pneumatiky a kola. (☞ 2-33)
  - \* Napnutí výpletu kola a dotažení zámku ráfku. (☞ 2-34)
  - \* Pohyb řízení. (☞ 2-34)

## SEŘÍZENÍ KOMPRESNÍ SÍLY TLUMENÍ ODPRUŽENÍ

- Otočte seřizovacím šroubem ve směru hodinových ručiček, až na doraz (plná tvrdá poloha).

### POZNÁMKA:

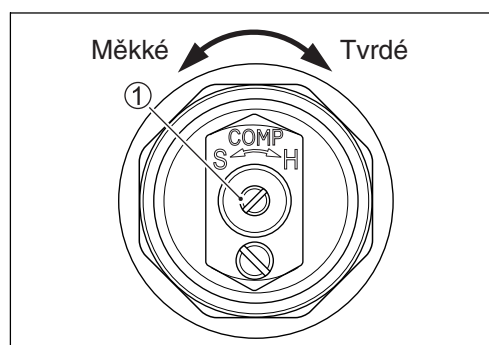
Pro nastavení seřizovacího prvku musíte jemně otáčet seřizovacím šroubem ve směru hodinových ručiček až na doraz, a poté otáčet zpět o předepsaný počet otáček. Pokud se seřizovací šroub zastaví, již jej dále neutahujte, protože můžete poškodit seřizovací mechanismus.

- Otočte seřizovacím šroubem ① proti směru hodinových ručiček a o 11 cvaknutí do standardní polohy.



### Seřízení kompresní síly odpružení

Standardní nastavení: 11 cvaknutí otočit zpět



## SEŘÍZENÍ ZPĚTNÉ SÍLY TLUMENÍ ODPRUŽENÍ

- Otočte seřizovacím šroubem ve směru hodinových ručiček, až na doraz (plná tvrdá poloha).

### POZNÁMKA:

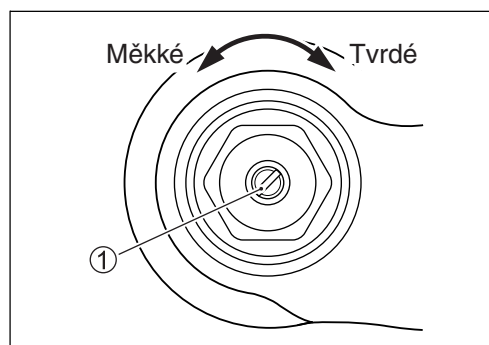
Pro nastavení seřizovacího prvku musíte jemně otáčet seřizovacím šroubem ve směru hodinových ručiček až na doraz, a poté otáčet zpět o předepsaný počet otáček. Pokud se seřizovací šroub zastaví, již jej dále neutahujte, protože můžete poškodit seřizovací mechanismus.

- Otočte seřizovacím šroubem ① proti směru hodinových ručiček a o 14 cvaknutí do standardní polohy.



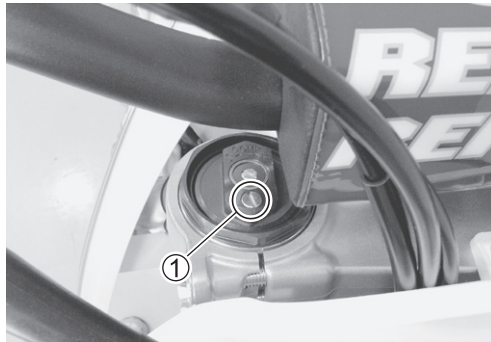
### Seřízení zpětné síly tlumení odpružení

Standardní nastavení: 14 cvaknutí otočit zpět



## MALÉ NASTAVENÍ MNOŽSTVÍ OLEJE PŘIDÁNÍ OLEJE DO PŘEDNÍCH VIDLIC

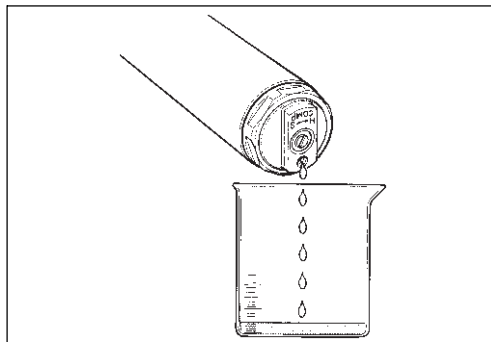
- Demontujte odvzdušňovací šroub ①.
- Pomocí injekční stříkačky přidejte odvzdušňovacím otvorem olej do předních vidlic.



### ODEBRÁNÍ OLEJE Z PŘEDNÍCH VIDLIC

- Demontujte přední vidlice. (☞ 17-4)
- Demontujte odvzdušňovací šroub.
- Pomocí odvzdušňovacího otvoru vylijte přebytečný olej z předních vidlic.

### Postup ladění přední vidlice (☞ 4-16)



#### POZNÁMKA:

*Pokud se objem oleje v předních vidlicích sníží nebo zvýší o 1 ml, hladina oleje poklesne nebo se zvýší o 1,8 mm. Po seřízení změřte hladinu oleje přidaného/odebraného oleje z předních vidlic a tento údaj si poznamenejte.*

### UPOZORNĚNÍ

**Množství oleje musí být nastaveno stejně pro obě strany vidlice, aby byl zajištěn vyvážený výkon.**

**Provoz motocyklu s nerovnoměrnou náplní oleje v obou stranách vidlice může způsobit nestabilitu při jízdě.**

**Nikdy nemíchejte různé typy oleje pro přední vidlice. Rozdílné typy olejů mohou způsobit chemickou reakci a znehodnocení oleje.**

**FORK 99000-99001-SS5: Olej do předních vidlic SUZUKI FORK OIL SS-05**  
(nebo ekvivalentní olej pro vidlice)



## VÝMĚNA OLEJE

### (Pouze ve vnější trubce pístnice)

- Demontujte přední vidlice. (☞ 17-4)
- Před rozebráním přední vidlici důkladně vyčistěte.

#### UPOZORNĚNÍ

Množství oleje musí být nastaveno stejně pro obě strany vidlice, aby byl zajištěn vyvážený výkon.

Poškrábání nebo jiné poškození vnitřní trubky nebo těsnicích kroužků může způsobit únik oleje.

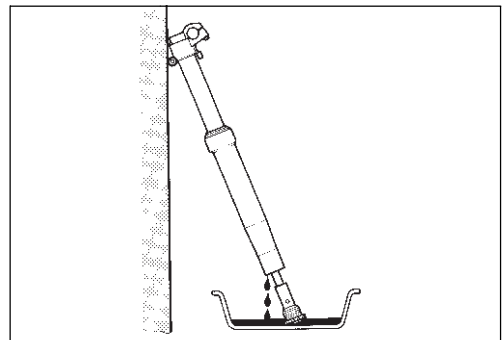
Vyvarujte se poškrábání nebo poškození vnitřní trubky nebo těsnicího kroužku. Při čištění použijte houbu, mýdlový roztok nebo autošampón a velké množství vody.

- Upněte vnější trubku do svěráku. Při sevření do svěráku použijte vhodnou ochranu, abyste nepoškodili vnější trubku. (☞ 17-5)
- Uvolněte a demontujte šroub víčka vidlic (sub-tank) od vnější trubky a opatrně posuňte vnější trubku dolů. (☞ 17-5)



#### 09941-53630: Klíč na horní víčko přední vidlice

- Podržte přední vidlici ve vzpřímené poloze více než 20 minut, aby všechn olej vytekl ven.

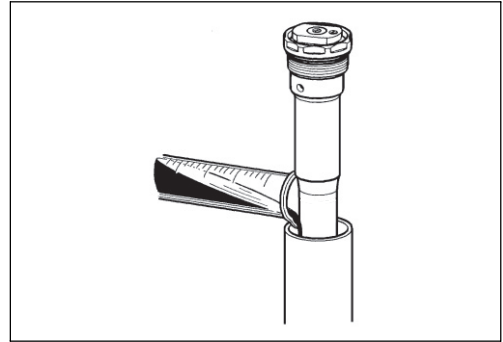


- Pomocí stlačeného vzduchu vyfoukejte zbývající olej ven.



- Posuňte vnější trubku dolů.
- Naplňte předepsané množství oleje do vnější trubky.

**FORK** 99000-99001-SS5: Olej do předních vidlic SUZUKI  
 FORK OIL SS-05  
 (nebo ekvivalentní olej pro vidlice)



	Číslo dílu	Charakteristika pružiny	Identifikace (Vyrytá značka na konci pružiny)	STD Množství oleje	Rozsah nastavení množství oleje
Měkké	51171-10H20	4,2 N/mm (0,42 kgf/mm)	45°: I 90°: II 135°: I (Viz níže uvedený Obr. 1)	375 ml	325 - 419 ml
STD	51171-10H10	4,4 N/mm (0,44 kgf/mm)	45°: I 120°: III (Viz níže uvedený Obr. 2)	370 ml	320 - 414 ml
Tvrdé	51171-10H30	4,6 N/mm (0,46 kgf/mm)	45°: II 120°: III (Viz níže uvedený Obr. 3)	365 ml	315 - 409 ml

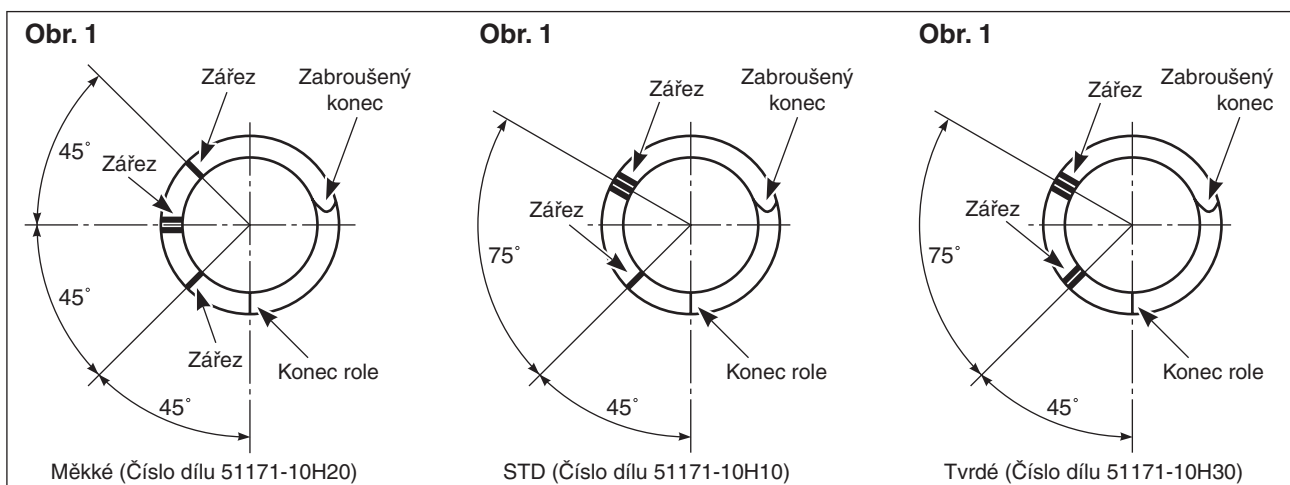
**POZNÁMKA:**

Zajistěte nastavení množství oleje předních vidlic ve výše uvedeném rozsahu.

- Zasuňte vnější trubku a mírně dotáhněte šroub víčka přední vidlice (sub-tank). (☞ 17-16)

**TOOL** 09941-53630: Klíč na horní víčko přední vidlice

- Namontujte přední vidlice. (☞ 17-17)



## VÝMĚNA PRUŽINY

- Demontujte přední vidlice. (☞ 17-4)
- Před rozebráním přední vidlici důkladně vyčistěte.

### UPOZORNĚNÍ

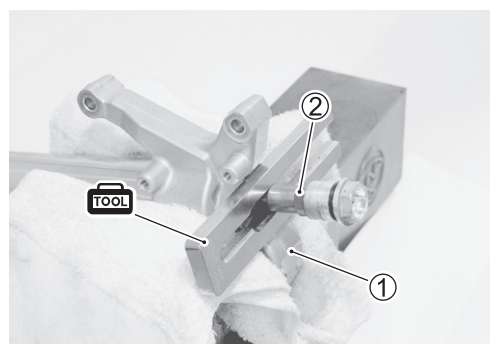
Množství oleje musí být nastaveno stejně pro obě strany vidlice, aby byl zajištěn vyvážený výkon.

Poškrábání nebo jiné poškození vnitřní trubky nebo těsnících kroužků může způsobit únik oleje.

Vyvarujte se poškrábání nebo poškození vnitřní trubky nebo těsnícího kroužku. Při čištění použijte houbu, mýdlový roztok nebo autošampón a velké množství vody.

- Demontujte šroub víčka přední vidlice a vypusťte olej. (☞ 17-5)
- Úplně uvolněte hlavní šroub. (☞ 17-6)
- Stlačte vnější trubku rukama a namontujte držák spojovací tyče (speciální přípravek) mezi spodní držák hřídele ① a zajišťovací matici ②.

 **09910-20115: Držák spojovací tyče**



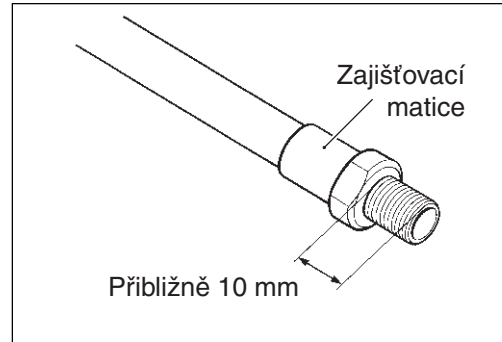
- Podržte zajišťovací matici klíčem a demontujte hlavní šroub.
- Demontujte ojnici. (☞ 17-6)
- Demontujte montážní celek tlumící tyče a pružinu vidlice. (☞ 17-7)
- Podržte přední vidlici ve vzpřímené poloze více než 20 minut, aby všechn olej vytekl ven. (☞ 4-12)
- Pomocí stlačeného vzduchu vyfoukejte zbývající olej ven. (☞ 4-12)
- Vyměňte pružinu.



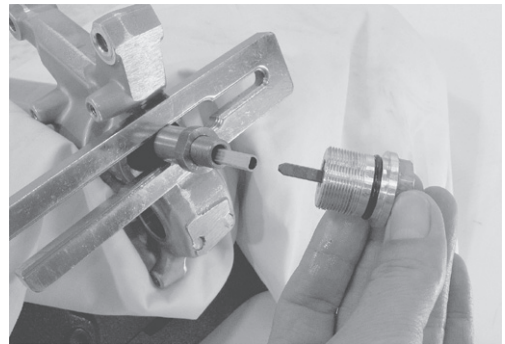
	PRUŽINA/ ČÍSLO	CHARAKTERISTIKA PRUŽINY	Identifikace (Vyrytá značka na konci pružiny)
Měkké	51171-10H20	4,2 N/mm (0,42 kgf/mm)	(☞ 4-13)
STD	51171-10H10	4,4 N/m (0,44 kgf/mm)	(☞ 4-13)
Tvrdé	51171-10H30	4,6 N/mm (0,46 kgf/mm)	(☞ 4-13)



- Přesvědčte se, že závit vnitřní tyče přesahuje konec přibližně o 10 mm.



- Namontujte montážní celek tlumicí tyče. (☞ 17-14)
- Vložte zdvihací tyč do vnitřní trubky.
- Vložte zahnutý výčnělek hlavního šroubu do zdvihací tyče. (☞ 17-15)



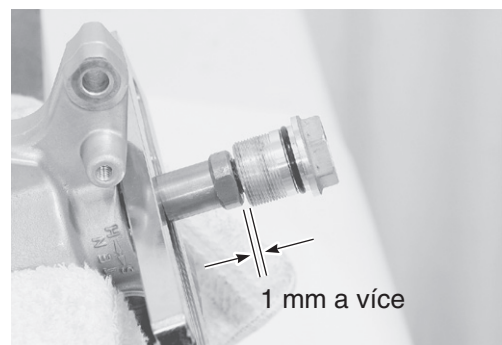
- Zkontrolujte nebo seřídte nastavení vůle mezi zajišťovací maticí a hlavním šroubem tak, aby byla minimálně 1 mm. (☞ 17-15)
- Dotáhněte zajišťovací matici/hlavní šroub na předepsaný utahovací moment.

**Zajišťovací matice/hlavní šroub: 22 N•m (2,2 kgf-m)**

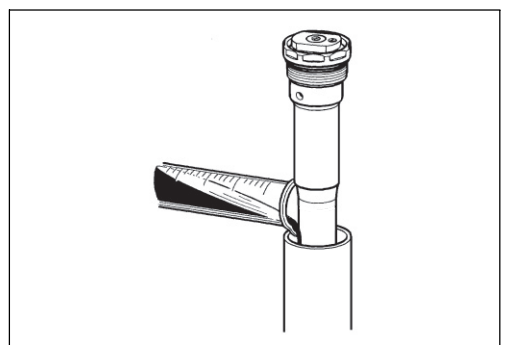
- Dotáhněte hlavní šroub na předepsaný utahovací moment.

**Hlavní šroub: 70 N•m (7,0 kgf-m)**

- Nalijte odpovídající množství předepsaného oleje do vnější trubky podle následující tabulky.



	PRUŽINA	STANDARDNÍ MNOŽSTVÍ OLEJE	ROZSAH NASTAVENÍ MNOŽSTVÍ OLEJE
Měkké	51171-10H20	375 ml	325 - 419 ml
STD	51171-10H10	370 ml	320 - 414 ml
Tvrdé	51171-10H30	365 ml	315 - 409 ml



- FORK 99000-99001-SS5: Olej do předních vidlic SUZUKI FORK OIL SS-05**  
(nebo ekvivalentní olej pro vidlice)

## POSTUP LADĚNÍ PŘEDNÍ VIDLICE

Proveďte zkušební jízdu a přesvědčte se, že přední odpružení reaguje na různé typy povrchů. Podle uvedených příznaků seřídte přední vidlice tak, aby co nejvíce vyhovovaly jezdcí a stavu trati. Pro nastavení změny množství oleje a kompresní/zpětné síly odpružení použijte pokyny v následující tabulce.

PŘÍZNAK	ČÁST	POSTUP NASTAVENÍ
<b>Celkový pocit příliš tvrdého odpružení</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skok</li> <li>• Velké boule</li> <li>• Série středních boulí</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seřídte zpětnou a kompresní sílu odpružení na měkké nastavení.</li> <li>2. Snižte množství oleje ve vidlici.</li> <li>3. Vyměňte pružiny za volitelné měkčí.</li> </ol>
<b>Celkový pocit příliš měkkého odpružení a pocit, že odpružení jde do dorazů</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skok</li> <li>• Velké boule</li> <li>• Při brzdění</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seřídte kompresní sílu odpružení na tužší nastavení.</li> <li>2. Zvyšte množství oleje v předních vidlicích.</li> <li>3. Vyměňte pružinu za volitelnou tužší.</li> </ol>
<b>Pocit příliš tvrdého odpružení u konce dráhy zdvihu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skok</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Snižte množství oleje ve vidlici.</li> </ol>
<b>Pocit příliš měkkého odpružení u konce dráhy zdvihu a tvrdý ve spodní části zdvihu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skok</li> <li>• Velké boule</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seřídte kompresní sílu odpružení na tužší nastavení.</li> <li>2. Zvyšte množství oleje v předních vidlicích.</li> </ol>
<b>Pocit příliš tvrdého odpružení na začátku zdvihu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skok</li> <li>• Velké boule</li> <li>• Série středních boulí</li> <li>• Série malých boulí</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seřídte kompresní sílu odpružení na měkčí nastavení.</li> </ol>
<b>Pocit příliš měkkého odpružení a nestability</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Série středních boulí</li> <li>• Série malých boulí</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seřídte zpětnou sílu odpružení na tužší nastavení.</li> </ol>
<b>Odskoky</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skok</li> <li>• Velké boule</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seřídte zpětnou sílu odpružení na tužší nastavení.</li> </ol>
<b>Odskoky</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Série malých boulí</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seřídte zpětnou sílu odpružení na měkčí nastavení.</li> </ol>

### POZNÁMKA:

Při nastavování množství oleje v předních vidlicích, mějte na paměti, že hladina oleje musí být ve specifikovaném rozsahu. Množství oleje může být také zvýšeno nebo sníženo o 1 ml (přibližně 1,8 mm) najednou.

Při seřizování tlumicí síly odpružení se pokuste při každém nastavení otočit seřizovacím prvkem o 1 až 2 záseky najednou.

## LADĚNÍ ZAVĚŠENÍ ZADNÍHO KOLA

Podle uvážení jezdce, jeho hmotnosti a podmínek při závodu, je možno seřídit kompresní a zpětnou sílu tlumení zadní vidlice a předpětí pružiny.

### POZNÁMKA:

- \* Zaběhněte zadní odpružení, pokud jedete s novou zadní pružící a tlumící jednotkou. (☞ 1-6)
- \* Před začátkem seřízení zkontrolujte následující položky.
  - \* Poškození zadního tlumiče odpružení a prolínání oleje. (☞ 2-33)
  - \* Utažení kyvné vidlice a spojů. (☞ 2-33)
  - \* Tlak v pneumatikách. (☞ 2-34)
  - \* Poškození pneumatiky a kola. (☞ 2-33)
  - \* Napnutí výpletu kola a dotažení zámku ráfku. (☞ 2-34)

## SEŘÍZENÍ KOMPRESNÍ SÍLY TLUMENÍ ODPRUŽENÍ

### POZNÁMKA:

Pro nastavení seřizovacího prvku musíte jemně otáčet seřizovacím šroubem ve směru hodinových ručiček až na doraz, a poté otáčet zpět o předepsaný počet otáček. Pokud se seřizovací šroub zastaví, již jej dále neutahujte, můžete poškodit seřizovací mechanismus.

### Nízkorychlostní tlumení

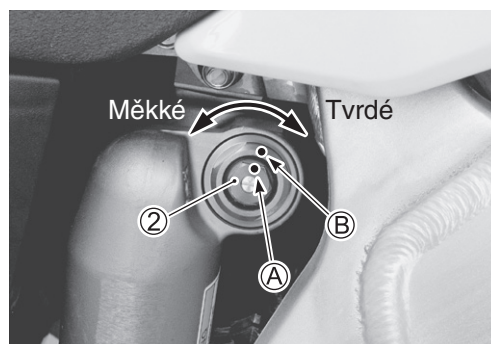
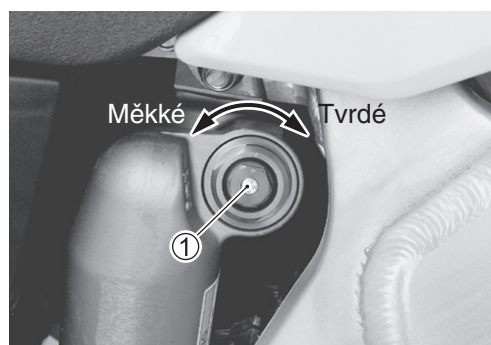
- Otočte seřizovacím šroubem ① ve směru hodinových ručiček až na doraz (plná tvrdá poloha).
- Otočte seřizovacím šroubem ① proti směru hodinových ručiček přibližně o 11 cvaknutí.

**DATA** Standardní nastavení: (Nízkorychlostní tlumení)  
o 11 cvaknutí otočit zpět

### Vysorychlostní tlumení

- Otočte seřizovacím šroubem ② ve směru hodinových ručiček až na doraz (plná tvrdá poloha).
- Otočte seřizovacím šroubem ② proti směru hodinových ručiček přibližně o 2 otáčky, až budou obě značky (A, B) v zákrytu.

**DATA** Standardní nastavení: (Vysokorychlostní tlumení)  
o 2 otáčky zpět

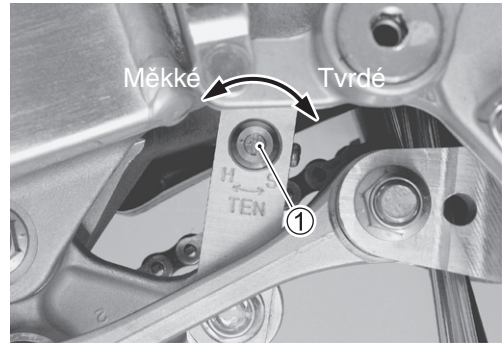


## SEŘÍZENÍ ZPĚTNÉ SÍLY ODPRUŽENÍ

### POZNÁMKA:

Pro nastavení seřizovacího prvku musíte jemně otáčet seřizovacím šroubem ve směru hodinových ručiček až na doraz, a poté otáčet zpět o předepsaný počet otáček. Pokud se seřizovací šroub zastaví, již jej dále neutahujte, můžete poškodit seřizovací mechanismus.

- Otočte seřizovacím šroubem ① ve směru hodinových ručiček až na doraz (plná tvrdá poloha).
- Otočte seřizovacím šroubem ① proti směru hodinových ručiček o přibližně 5 záseků, až budou obě značky v zákrytu.



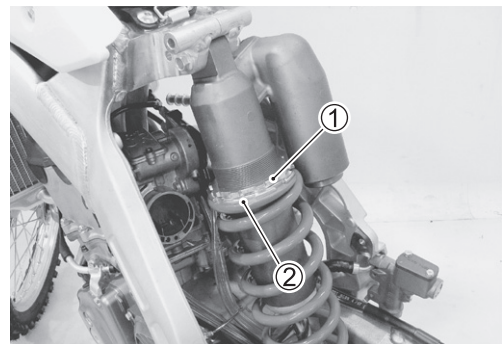
**DATA** Standardní nastavení: 5 záseků otočit zpět

## SEŘÍZENÍ PŘEDPĚTÍ PRUŽINY

- Umístěte pod trubku podvozku vhodný blok.
- Demontujte výfukové potrubí a montážní celek kolejničky sedla. (☞ 18-3)
- Speciálním nástrojem uvolněte zajišťovací matici ①.

**TOOL** 09910-60611: Univerzální plochý klíč

- Pro změnu předpětí pružiny otáčejte seřizovacím prvkem ② ve směru hodinových ručiček nebo proti směru hodinových ručiček.
- Dotáhněte zajišťovací matici ①.



**DATA** Standardní délka nastavení pružiny: 5,7 mm stlačené z plné volné délky pružiny  
 Nastavitelný rozsah délky nastavení pružiny:  
 247 - 263 mm  
 [při volné délce pružiny 265 mm]

### POZNÁMKA:

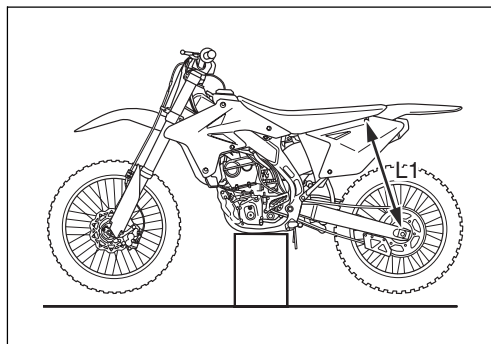
Při otáčení seřizovacího prvku ② bez povolené zajišťovací matice ① může dojít k poškození zadního polštáře.

## POSTUP LADĚNÍ ZAVĚŠENÍ ZADNÍHO KOLA

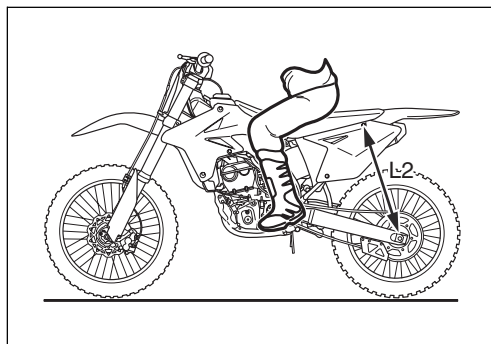
- Zavěšení zadního kola seřídte v závislosti na hmotnosti jezdce a jeho preferencích podle následující tabulky.

Pružina	Číslo dílu	Charakteristika pružiny	Barevné značení	Nastavitelný rozsah délky nastavení pružiny
Měkké	62211-10H20	50 N/mm (5,0 kgf/mm)	Bílé	247 - 263 mm [při volné délce pružiny 265 mm]
	62211-10H10	52 N/mm (5,2 kgf/mm)	Žluté	
Standardní	62211-10H00	54 N/mm (5,4 kgf/mm)	Zelené	
Tvrdé	62211-37FM0	56 N/mm (5,6 kgf/mm)	Růžové	
	62211-35G30	57 N/mm (5,7 kgf/mm)	Růžová 2x	

- Změřte vzdálenost L1 od šroubu sedla k zajišťovací matici seřizovacího prvku sekundárního řetězu s motocyklem na stojánku a zadním kolem nad zemí.



- Změřte vzdálenost L2 od šroubu sedla k zajišťovací matici seřizovacího prvku sekundárního řetězu s motocyklem (bez stojánku) na zemi a jezdcem, plně vybaveným pro jízdu.
- Vypočítejte zdvih odečtením vzdálenosti L2 od vzdálenosti L1. Standardní zdvih je 100 mm.



Pokud je naměřený zdvih:	Postup nastavení
Menší než 100 mm	Snižte přednastavenou délku otočením seřizovací matice pružiny.
Více než 100 mm	Zvyšte přednastavenou délku otočením seřizovací matice pružiny.



Po změření a nastavení zdvihu na 100 mm proveďte zkušební jízdu na motocyklu a seřídte odpružení pro podmínky jezdce a trati tak, jak je uvedeno níže.

PŘÍZNAK	ČÁST	POSTUP NASTAVENÍ
<b>Celkový pocit příliš tvrdého odpružení</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skok</li> <li>• Série boulí</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seřídte kompresní sílu odpružení pro nízkou rychlost na měkčí nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> <li>2. Seřídte zpětnou sílu odpružení na měkčí nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> <li>3. Vyměňte pružiny za volitelné měkčí. (☞ 4-19)</li> <li>4. Seřídte kompresní sílu odpružení pro vysokou rychlost na měkčí nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> </ol>
<b>Odpor při pohybu nahoru</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Střední až velké boule</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seřídte zpětnou a kompresní sílu odpružení pro nízkou rychlost na tužší nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> <li>2. Seřídte kompresní sílu odpružení pro vysokou rychlost na tužší nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> </ol>
<b>Pocit měkkého odpružení, které jde do dorazů a je nestabilní</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skok</li> <li>• Velká boule</li> <li>• Série boulí</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seřídte zpětnou a kompresní sílu odpružení pro nízkou rychlost na tužší nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> <li>2. Seřídte zpětnou sílu odpružení na tužší nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> <li>3. Vyměňte pružinu za volitelnou tužší. (☞ 4-19)</li> </ol>
<b>Pocit tvrdého odpružení a zachycení nerovností je příliš tvrdé</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skok</li> <li>• Velká boule</li> <li>• Série boulí</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seřídte zpětnou a kompresní sílu odpružení pro nízkou rychlost na tužší nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> <li>2. Seřídte zpětnou sílu odpružení na tužší nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> <li>3. Pokud odpružení jde i při tomto nastavení do dorazů, seřídte kompresní sílu odpružení pro vysokou rychlost na tužší nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> </ol>
<b>Poskytuje malou přilnavost k povrchu trati</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zrychlení</li> <li>• Série malých boulí</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seřídte zpětnou sílu odpružení na tužší nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> <li>2. Pokud máte pocit, že motocykl nezlepšil přilnavost k trati po výše uvedeném nastavení, nastavte kompresní odpružení pro nízkou rychlost na měkčí nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> <li>3. Pokud odpružení jde i při tomto nastavení do dorazů, seřídte kompresní sílu odpružení pro vysokou rychlost na tužší nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> </ol>
<b>Motocykl má sklon naklánět se dopředu spíše než dozadu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zpomalení nebo brzdění</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seřídte kompresní sílu odpružení pro vysokou rychlost na měkčí nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> <li>2. Seřídte zpětnou sílu odpružení na tužší nastavení. (Viz níže uvedená poznámka.)</li> </ol>

**POZNÁMKA:**

Při seřizování kompresní tlumicí síly se pokuste otočit seřizovacím prvkem o 1 až 2 cvaknutí najednou při každém nastavení.

## VYVÁŽENÍ ODPRUŽENÍ

Správné vyvážení předního a zadního odpružení je nejkritičtějším nastavením výkonu odpružení. Pokud jsou přední vidlice nastaveny na tvrdší odpružení než zadní odpružení, například výměna hustšího oleje předních vidlic, tvrdší nastavení kompresní a zpětné síly odpružení, vyšší tlak vzduchu v předních vidlicích atd., budou přední vidlice méně pérovat na boulích. Tím se přenáší více hmotnosti motocyklu a jezdce na zadní kolo, což může způsobit, že zadní odpružení jde do dorazů, což jste mohli cítit před nastavením předních vidlic.

## ZKOUŠKA VYVÁŽENÍ

Postavte motocykl na rovinu. Umístěte jednu nohu na stupačku nejbližší k vám. Stlačte motocykl ostře dolů. Přední a zadní odpružení se musí stlačit rovnoměrně.

## TIPY PRO VYVÁŽENÍ

- Zkontrolujte tlak vzduchu v předních vidlicích. Teplota a nadmořská výška zvýší tlak vzduchu v předních vidlicích.
- Při nastavování měkčího nebo tvrdšího nastavení pružiny zadního odpružení musíte být vždy v limitu 100 mm. Pokud to není možné, musíte použít nejbližší tvrdší nebo měkčí pružinu z příslušenství.
- Nastavení kompresní síly tlumiče zadního odpružení je snadno přístupné a může být jemně doladěno pro vyvážení odpružení.



