

SUZUKI

ZR50SLP

WERKPLAATSHANDBOEK

VOORWOORD

De informatie in dit handboek is bestemd voor diegenen, die tot taak hebben de ZR50SLP te onderhouden, af te stellen en te repareren.

In dit boek wordt het standaardmodel van de ZR50SLP beschreven.

In andere landen kunnen ZR50SLP's iets van dit standaardmodel afwijken wegens nationale uitvoeringseisen.

Dit geeft echter geen consequenties ten aanzien van het onderhoud en de reparaties.

Dit handboek bevat up-to-date informatie ten tijde van de uitgave.

Naderhand aangebrachte wijzigingen en veranderingen worden aan allen die deel uitmaken van de organisatie bekend gemaakt.

SUZUKI MOTOR CO., LTD.

Service Afdeling

Citeren, copieëren of op andere wijze gebruik maken van welk gedeelte dan ook van dit handboek, zonder nadrukkelijke toestemming van SUZUKI MOTOR CO., LTD. is niet toegestaan.

GROEP INDELING

ALGEMENE INLICHTINGEN	1
PERIODIEK ONDERHOUD EN HERSTELWERKZAAMHEDEN	2
MOTOR	3
BENZINE EN OLIE	4
ELECTRISCHE INSTALLATIE	5
FRAME	6
ONDERHOUDSINFORMATIE	7

ALGEMENE INLICHTINGEN

1

INHOUD

PLAATSING SERIENUMMERS	1- 1
AANBEVOLEN OLIE EN BENZINE	1- 2
ALGEMENE INSTRUCTIES EN VOORBEREIDINGEN	1- 3
SPECIALE MATERIALEN.....	1- 4
TECHNISCHE GEGEVENS	1- 5

PLAATS VAN SERIENUMMERS

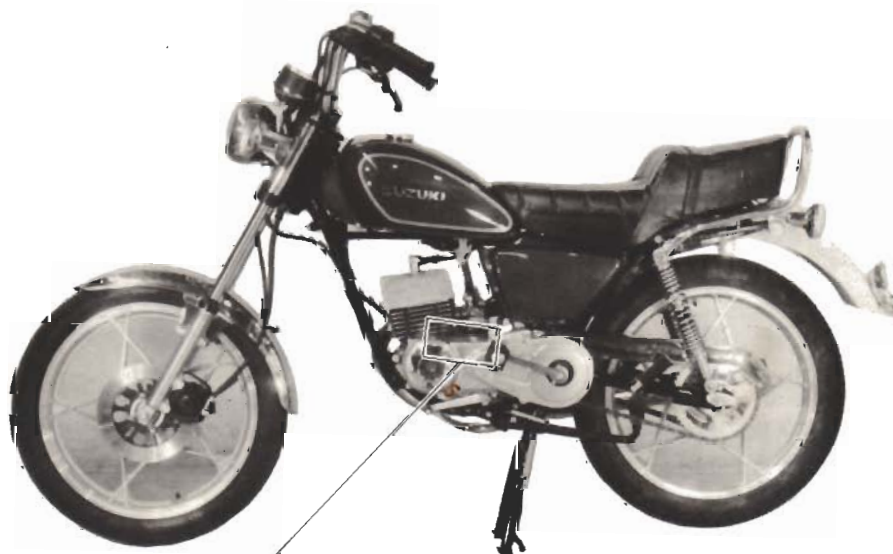
RECHTS



FRAME NUMMER

Het framenummer is rechts van het balhoofd ingeslagen.

LINKS



MOTORNUMMER

Het motornummer is bovenin het linker carter ingeslagen.

AANBEVOLEN OLIE EN BENZINE

Gebruik altijd een goede soort olie en benzine.

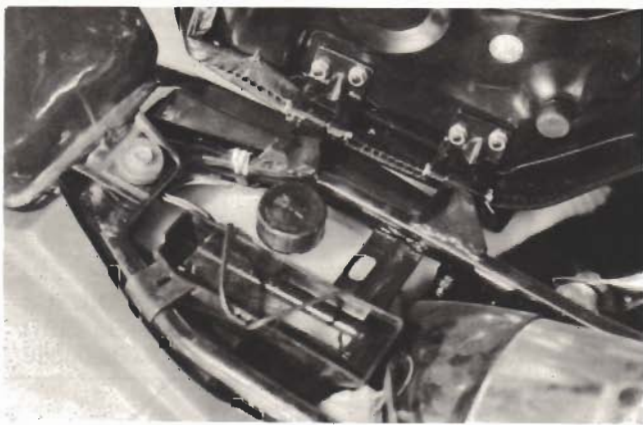
BENZINE

Er kan het beste altijd normale benzine getankt worden.



MOTOR OLIE

Voor het SUZUKI CCI systeem moet **altijd** een goede tweetakt olie gebruikt worden, gebruik hiervoor geen zelfmengende olie.



TRANSMISSIE OLIE

Gebruik voor de versnellingsbak een goede SAE 10W/40 olie.



VOORVORK OLIE

Voor de voorvork moet een goede olie gebruikt worden met een viscositeit van SAE 10W/20 of een goed A.T.F. (Automatic Transmission Fluid).

REM OLIE

De remvloeistof verversen of bijvullen met SUZUKI BRAKE FLUID eventueel met onderstaande vervangende rem olie.

Specificatie	SAE J1703
--------------	-----------

99000-23021	SUZUKI Brake fluid
-------------	--------------------

LET OP:

- * Het remsysteem van deze bromfiets is gevuld met remolie op glycol basis, nooit mixen met een ander soort rem vloeistof op silicone en/of petroleumbasis.
- * Deze vloeistoffen tasten het systeem aan.
- * Gebruik geen remvloeistof uit oude en niet afgesloten bussen.



ALGEMENE INSTRUCTIES

Lees het onderstaande voor met het demonteren begonnen wordt.

- ☐ Pakkingen, Circlips, O ringen e.d. moeten steeds vernieuwd worden.

WAARSCHUWING:

Gebruik nooit een circlip voor een tweede keer.

Bij gebruik van een nieuwe circlip, oppassen dat hij niet verder opengemaakt wordt dan nodig is om hem over de as te krijgen.

Na montage van een nieuwe circlip, controleren of hij helemaal in de groef zit.

- ☐ Trek bouten en moeren, van binnen naar buiten diagonaal vast met de aangegeven aanhaalkoppels.
- ☐ Gebruik waar nodig speciaal gereedschap.
- ☐ Gebruik originele onderdelen en aanbevolen olieën.
- ☐ Na montage alle onderdelen controleren, zit alles vast en werkt alles zoals het hoort.
- ☐ Weest altijd voorzichtig met benzine; gebruik dit ook nooit als schoonmaakmiddel.

De termen let op, waarschuwing en attentie komen soms in dit boekje voor, zij betekenen resp.

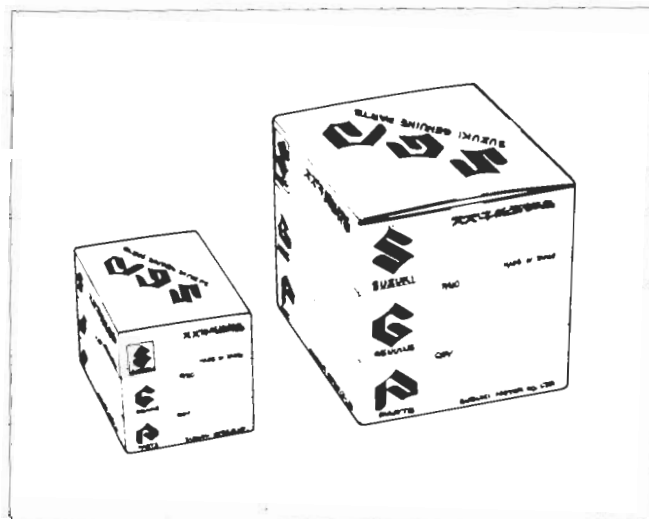
WAARSCHUWING Heeft betrekking op de veiligheid van de rijder.

ATTENTIE Heeft betrekking op het motorvoertuig.

LET OP Betreft speciaal advies over dit bepaalde hoofdstuk.

GEBRUIK VAN ORGINELE SUZUKI ONDERDELEN

Voor de vervanging van welk onderdeel van de machine dan ook dient een origineel Suzuki onderdeel gebruikt te worden. Indien imitatie onderdelen of onderdelen uit andere bron dan die van Suzuki worden gebruikt ter vervanging van een origineel Suzuki onderdeel, zal dit afbreuk doen aan de algehele prestaties van de machine, erger nog, dit zou kostbare mechanische storing kunnen veroorzaken.






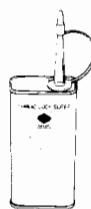
SPECIAL MATERIALEN

VOOR ONDERHOUD BENODIGDE MATERIALEN

De hieronder genoemde materialen zijn nodig voor onderhoudswerkzaamheden aan de ZR50SLP en dienen ten alle tijde beschikbaar te zijn. Bovendien behoren standaard materialen als schoonmaakmiddelen, smeeroliën, vetten enz in voorraad te zijn.

Hoe ze gebruikt dienen te worden wordt verder in deze handleiding vermeld.

Materiaal	Toepassing
 <p>SUZUKI BRAKE FLUID 0.5L 99000-23021</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Rem vloeistof
 <p>SUZUKI SUPER GREASE "A" 99000-25010</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Oliekeerringen ○ Gashandle ○ Km teller kabel ○ Remnok ○ Km teller aandrijving ○ Balhoofd lagers ○ Swing-armas ○ Pedaal-onderdelen
 <p>SUZUKI SILICONE GREASE 99000-25010</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Remklauwas
 <p>SUZUKI BOND NO. 4 99000-31030</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Carterhelften ○ Vork binnendemper bevestigingsbout

Materiaal	Toepassing
 <p>SUZUKI LOCK SUPER "1333B" 99000-32020</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Schakelwalsgeleider
 <p>SUZUKI LOCK SUPER "1303B" 99000-32030</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Afstandsbus primaire as
 <p>SUZUKI THREAD LOCK "1342" 99000-32050</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vork binnendemper bevestigingsbout ○ Borgmoer rotor ○ Bevestigingsschroef lagerhouder ○ Schakelwalsgeleider
 <p>SUZUKI THREAD LOCK CEMENT 99000-32040</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Krukas keerringen ○ Koppelings drukveerbouten

TECHNISCHE GEGEVENS

AFMETINGEN EN GEWICHT

Totale lengte	2030 mm
Totale breedte	720 mm
Totale hoogte	1145 mm
Wielbasis	1255 mm
Grondspeling	175 mm
Eigen gewicht	89 kg

MOTOR

Type	Tweetakt luchtgekoeld
Inlaatsysteem	Zuiger gestuurd
Aantal cilinders	1.
Boring	41.0 mm
Slag	37.8 mm
Inhoud	49.9 cc
Compressieverhouding	6.1 : 1
Carburateur	MIKUNI VM12SH
Luchtfilter	Polyurethaan schuim element
Startsysteem	Kickstarter
Smering	SUZUKI "CCI"

TRANSMISSIE

Koppeling	Natte meervoudige platen koppeling
Type versnellingsbak	Vier versnellingen constant mesh
Schakelpatroon	1 omlaag, 3 omhoog
Primaire reductie	3.84 (73/19)
Eind reductie	4.00 (48/12)
Overbrengingsverhoudingen	1 ste 3.16 (38/12)
	2 de 1.94 (33/17)
	3 de 1.38 (29/21)
	4 de 1.08 (26/24)
Ketting	DAIDO D.I.D. 420 of TAKASAGO RK 420 112 schakels

FRAME

Voorvering	Telescopisch, oliegedempt
Achtervering	Swing arm, oliegedempt
Stuuruitslag	43 graden rechts en links
Balhoofdshoek	62 graden 30'
Naloop	73 mm
Draaicirkel	1.9 m
Voorrem	Schijfrem
Achterrem	Trommel
Maat voorband	2.75-18 4PR
Maat achterband	3.00-18 4PR
Spanning voorband	1,75 Bar (1,75 kg/cm ²) solo
Spanning achterband	2,25 Bar (2,25 kg/cm ²)

ELECTRISCHE INSTALLATIE

Type ontsteking	SUZUKI "PEI"
Ontstekingsstijdstip	22 graden voor B.D.P.
Bougie	NGK BP6ES of NIPPON DENSO W20EP
Accu	6V 4AH/10 uur 6N4B-2A
Dynamo	Vliegwiël-magneet
Zekering	10A

INHOUD

Benzinetank inclusief reserve	8.7 liter.
reserve	1.5 liter.
Motorolie tank	1.2 liter.
Voorvorkolie	89 ml.
Versnellingsbakolie	650 ml.

* Deze gegevens kunnen zonder voorafgaand bericht gewijzigd worden.

PERIODIEK ONDERHOUD EN AFSTELWERKZAAMHEDEN

INHOUD

PERIODIEK ONDERHOUDSSHEMA	2- 1
ONDERHOUD EN AFSTELWERKZAAMHEDEN	2- 3

PERIODIEK ONDERHOUDSSCHEMA

Het onderstaand onderhoudsschema moet nauwgezet aangehouden worden, om zeker te zijn van optimaal rijcomfort en veiligheid en om de ZR50SLP de langst mogelijke levensduur te geven tegen de laagst mogelijke kosten.

LET OP

Aan bromfietsen die aan bijzondere omstandigheden worden blootgesteld dient het onderhoud vaker te gebeuren.

PERIODIEK ONDERHOUD TABEL

MOTOR

Item \ Afstand in km	Eerste 1000	Elke 3000	Elke 6000	Elke 12000	Pag
Accu	Controleer	Controleer	—	—	2-3
Luchtfilter	—	Schoonmaken	—	—	2-4
Bougie	Controleer	Controleer	Vervang	—	2-5
Transmissie olie	Vervang	—	Vervang	—	2-6
Carburateur	Controleer	Controleer	—	Reinig	2-6
Benzineleidig	Elke twee jaar vernieuwen				2-5
Oliepomp	Controleer	Controleer	—	—	2-8
Benzinekraan	Reinigen	—	Reinigen	—	2-7
Koppeling	Controleer	Controleer	—	—	2-9
Motor bouten en moeren	Controleer	Controleer	—	—	2-16
Cilinderkop, cilinder en uitlaat	—	—	Kool verwijderen	—	2-16

FRAME

Item \ Afstand in km	Eerste 1000	Elke 3000	Elke 12000	Pag
Ketting	Controleren en smeren elke 1000 km			2-9
Remmen	Controleer	Controleer	—	2-10
Remleiding	Elke twee jaar vervangen			2-10
Remolie	Elk jaar vervangen			2-10
Banden	Controleer	Controleer	—	2-14
Wegligging	Controleer	Controleer	—	2-16
Voorvorkolie	Vervang	—	Vervang	—
Bouten en moeren	Controleer	Controleer	—	—

SMEERTABEL

Draaiende en bewegende onderdelen moeten geregeld gesmeerd worden. Niet tijdig smeren heeft snelle slijtage en beschadiging ten gevolg. Smeer de onderstaande onderdelen geregeld.

Item \ Afstand in km	Elke 6000	Elke 12000
Remnok	—	Vet
Rempedaal as	—	Vet
Koppelingskabel	Motor olie	—
Ketting	Kettingspray of motor olie elke 1000 km	
Kilometertellerkabel	—	Vet
Toerentellerkabel	—	Vet
Gashandle	—	Vet
Trapas	—	Vet
Fietsketting	—	Vet
Balhoofdlagers	Elke twee jaar of 20000 km smeren	
Oliepompkabel	Motor olie	—

WAARSCHUWING

Pas op dat bij het smeren van de remnok geen vet op de remvoering komt.

Na een rit in de regen kunnen onderdelen die snel roesten het beste ingesmeerd worden met motorolie of SUZUKI super grease "A" (No 99000-25010)

Maak de onderdelen die gesmeerd worden eerst goed schoon en verwijder roest, stof enz.

ONDERHOUD EN AFSTEL WERKZAAMHEDEN

ACCU

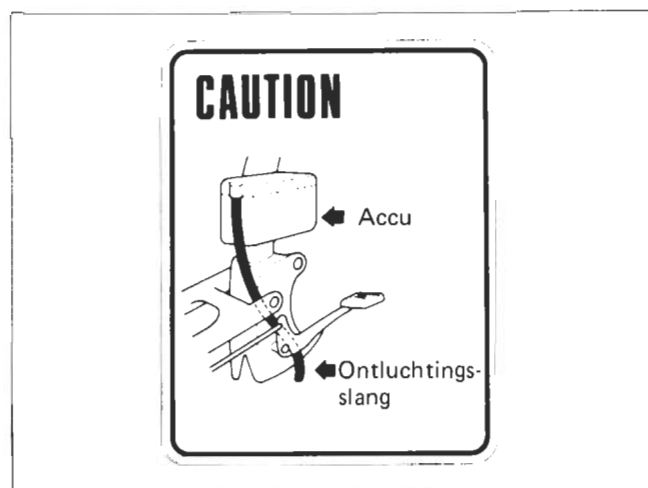
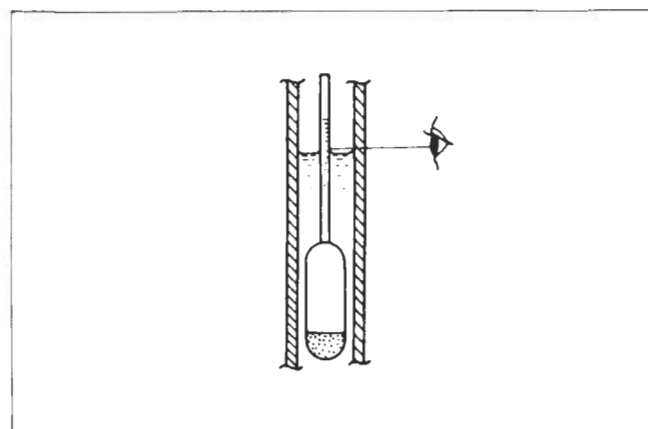
Controleer bij eerste 1000 km
daarna elke 3000 km

Accu specificaties	
Type	6N4B-2A
Voltage	6 Volt
Capaciteit	14.4 KC (4Ah)
S.G. van accuzuur	1.26 bij 20 graden C

- Verwijder het rechterzijdeksel.
- Voeg zoveel gedistilleerd water toe tot het tussen LOWER en UPPER peil streepje staat.
- Als het peil van de accu snel zakt en er vaak ged. water bijgevuld moet worden moet het laadsysteem gecontroleerd worden op laadcapaciteit.
- Controleer het S.G. van het accuzuur geregeld, gebruik hiervoor een zuurweger.
- Een S.G. gehalte van 1.22 (bij 20 graden) of lager houdt in dat de accu geladen moet worden. Het is beter de accu uit het frame te halen om op te laden om zodoende de gelijkrichter te sparen.

ATTENTIE.

Gebruik nooit gewoon leidingwater om de accu bij te vullen en zorg ervoor de ont-luchtingslang weer te monteren.



- Controleer of de ontluchtingslang goed gemonteerd is en vrij hangt.

LUCHTFILTER

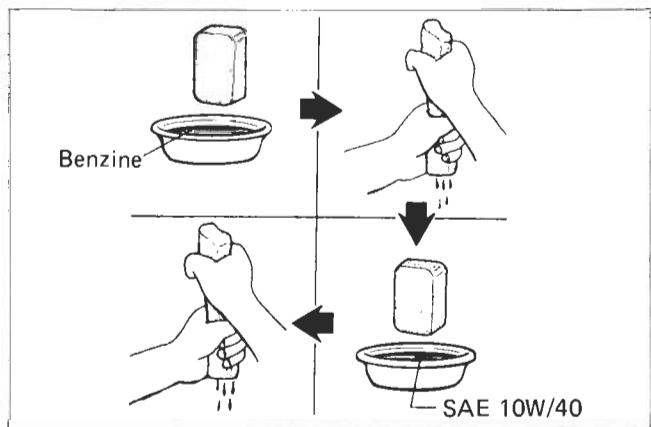
Reinigen elke 3000 km

- Een verstopt luchtfilter veroorzaakt vermogensverlies en verhoogt het benzineverbruik. Reinig het filter regelmatig.
- Verwijder het linker zijdeksel.
- Gebruik een bak waar het filter geheel in kan. Vul de bak met benzine, dompel het filter erin en was het schoon.
- Knijp het filter tot de benzine er uit is en laat het filter drogen.
- Dompel het filter (droog) in motorolie.
- Knijp de olie uit doch laat wat olie achter, zodanig dat er geen olie meer uitdruipt.
- Monteer het filter.

ATTENTIE

Controleer het filter voor en tijdens het schoonmaken op sporen van inscheuren of andere beschadigingen en vervang het filter indien nodig.

Monteer het filter op de juiste manier, een niet goed gemonteerd filter is vaak de oorzaak van snelle slijtage aan de cilinder en zuigerveren.



BOUGIE

Controleer eerste 1000 km en
daarna elke 3000 km
Elke 6000 km vervangen

Verwaarlozing van de bougie kan leiden tot moeilijk starten en mindere prestaties, vernieuw hem dus tijdig.

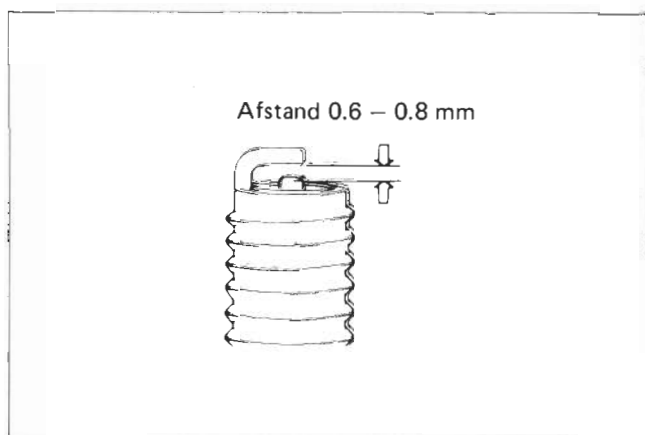
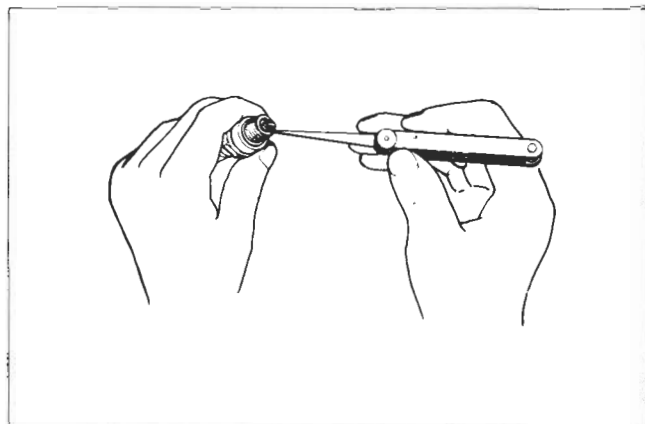
- Als er zich koolaanslag op de elektroden heeft afgezet kan dit met een staalborstel worden verwijderd.
- Daarna moet de elektrodenafstand weer afgesteld worden, gebruik daarvoor een voelmaat.

09900-20803	Voelmaat
-------------	----------

Electrodenafstand	0.6 – 0.8 mm
-------------------	--------------

- Controleer de bougie op slijtage en vernieuw hem zonodig.
- Zet de bougie vast met een pondensleutel met het onderstaand aanhaalkoppel.

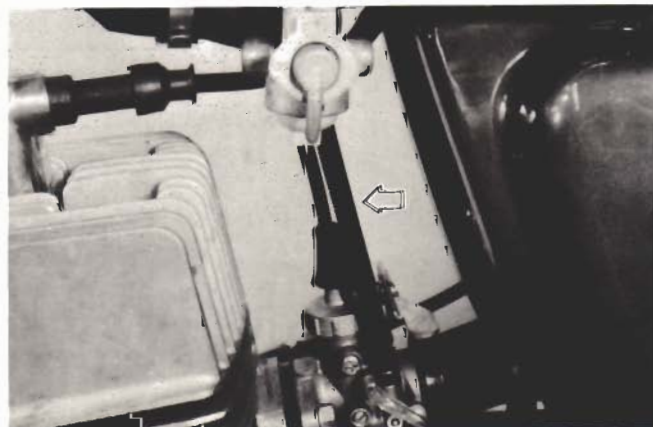
Aanhaalkoppel Bougie	25 – 30 N·m (2.5 – 3.0 kg·m)
-------------------------	---------------------------------



NGK	DENSO	Opmerkingen
BP5ES	W16EP	Als de standaard bougie te nat wordt gebruik dan deze.
BP6ES	W20EP	Standaardbougie.
BP7ES	W22EP	Als de standaard bougie te heet wordt gebruik dan deze.

BENZINELEIDING

Elke twee jaar vernieuwen



TRANSMISSIE OLIE

Ververs eerste keer bij 1000 km
daarna elke 3000 km

Na een bepaalde periode verslechterd de olie waardoor de smeereigenschappen verminderen en er dus sneller slijtage zal optreden. Vervang de olie regelmatig, raadpleeg hiervoor de onderhoudstabel.

- Start de motor en laat hem even warm draaien, zet hem dan weer af.
- Schroef de vuldop ① en aftapplug ② los en laat de olie weglopen.
- Zet de aftapplug weer vast.
- Gebruik een goede SAE 10W/40 olie.

Inhoud	650 ml
--------	--------

- Controleer het oliepeil met de oliepeilschroef ③.

CARBURATEUR

Afstellen eerste keer bij 1000 km
daarna elke 3000 km

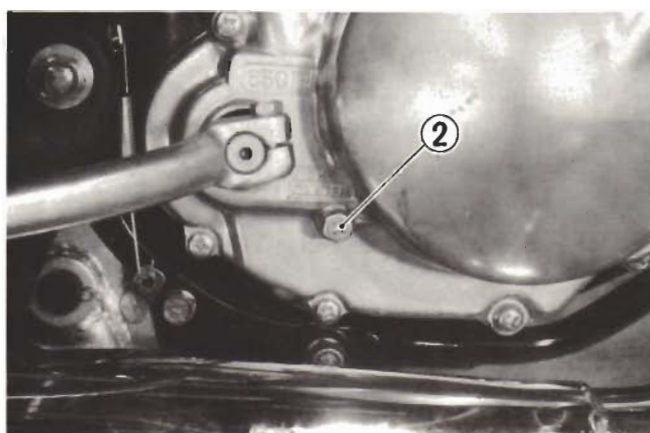
Stel het stationaire toerental als volgt.

- Start de motor en laat hem warm worden.

LET OP

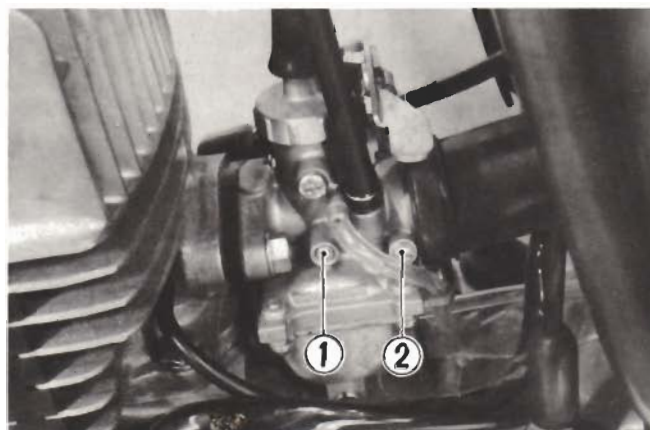
Met een warme motor wordt bedoeld, een motor waarmee in zijn hoogste versnelling is gereden voor een minuut of negen.

- Draai de gasschuif-stelschroef tot de motor met 1500 toeren blijft lopen.
- Draai nu luchtregelschroef in of uit (ongeveer 1/4 slag) van de originele stand (2 slagen uit).
- De motor zal door het verdraaien van de luchtregelschroef harder of langzamer gaan lopen, zet de luchtregelschroef zo dat de motor het snelst loopt.



- Draai nu de gasschuif-stelschroef zo dat de motor tussen 1400-1600 toeren blijft lopen.

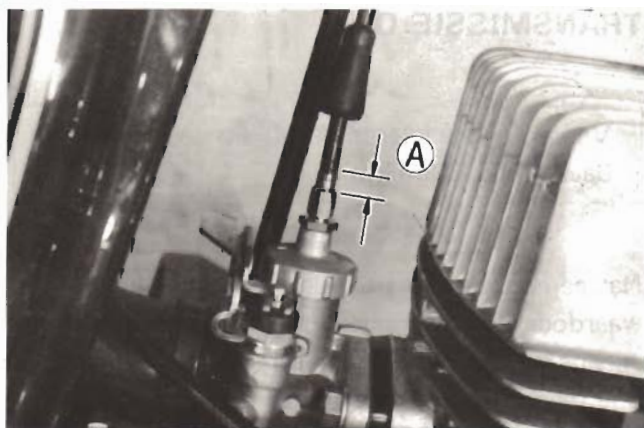
Stationair toerental	1400 – 1600 t/min
----------------------	-------------------



GASKABELSPELING

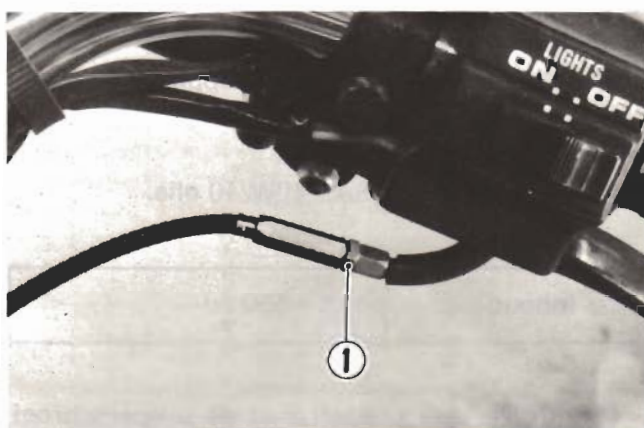
De speling van de gaskabel mag niet meer dan 0.5 mm (A) bedragen. Stel af op de volgende manier.

- Voel aan de gaskabel om de speling te controleren.
- Draai contraamoer ① los, draai daarna kabelsteller losser of vaster tot de gewenste speling is verkregen.
- Zet nu de contraamoer weer vast.



LET OP

Als de gaskabelspeling gesteld is moet ook de oliepompkabel gesteld worden. Ook als de gasschuif-stelschroef versteld is moet de gaskabelspeling gecontroleerd worden.



CARBURATEUR SCHOONMAKEN

Uit elkaar halen en reinigen elke 6000 km

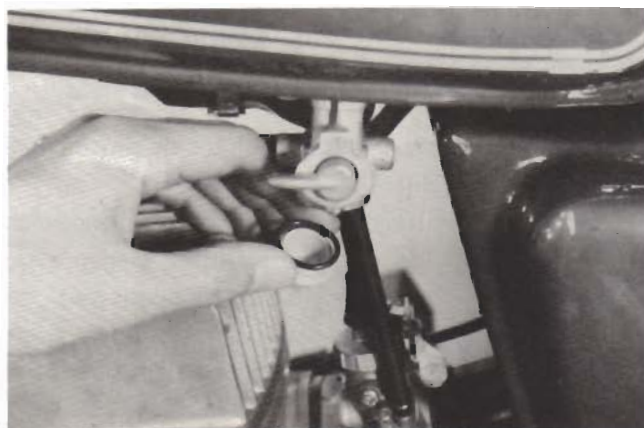
Haal de carburateur uit elkaar en maak de onderdelen schoon in een schoonmaakmiddel. Controleer het vlotterniveau en de vlotternaald voor hij in elkaar gezet wordt.

Blaas alle sproeiers en doorgangen goed schoon met gecomprimeerde lucht, gebruik nooit een ijzerdraad of i.d.

BENZINEFILTERDOP

**Reinig eerste keer bij 1000 km
daarna elke 6000 km**

Als er zich vuil of water in de benzinefilterdop bevindt heeft dat tot gevolg dat de benzine niet vlot naar de carburateur loopt wat weer tot prestatieverlies leidt. Maak de dop schoon met de kraan in de OFF positie.



OLIEPOMP

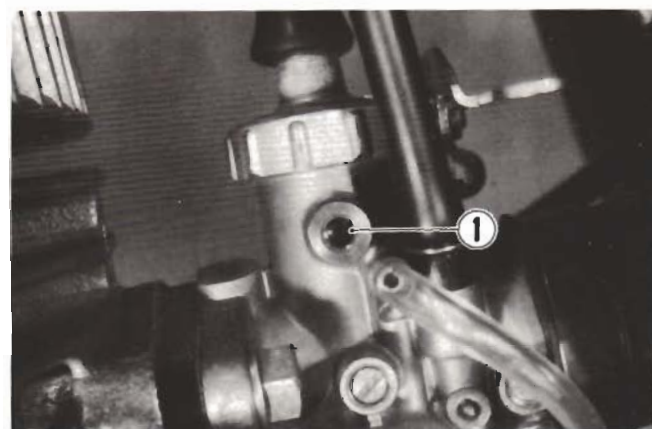
Afstellen eerste keer bij 1000 km
daarna elke 3000 km

De motor wordt voorzien van olie door een olie-pomp. De hoeveelheid olie die de motor nodig heeft bij elk toerental wordt geregeld door de stand van het gashandle. Hoe meer gas gegeven wordt des te meer olie komt er in de motor. Controleer de oliepompe op de volgende manier.

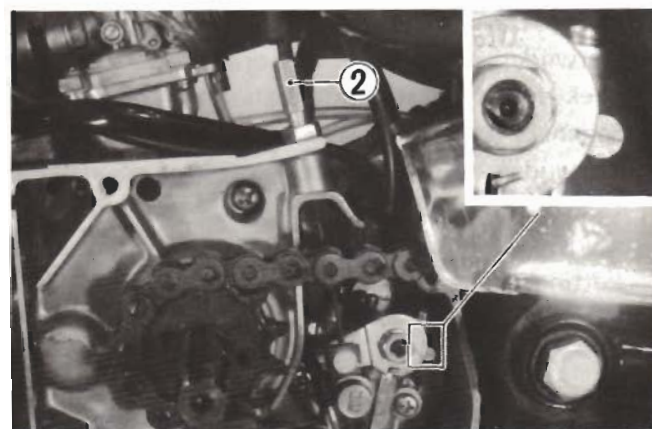
- Verwijder linker pedaal, kettingkast etc. dynamodeksel en oliepompe oeksel.



- Als het gashandle verdraaid wordt, (waardoor de gasschuif omhooggetrokken wordt) ziet men het centerpunt ① in het inspectiegat verschijnen.
- Als het centerpunt ① tegen de bovenkant van het inspectiegat staat moeten de merktekens van de oliepompe in lijn staan.



- Is dit niet het geval, verdraai dan kabelsteller ②.



ATTENTIE

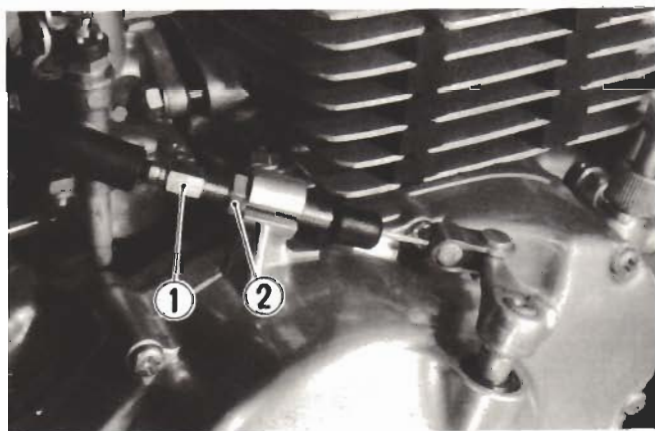
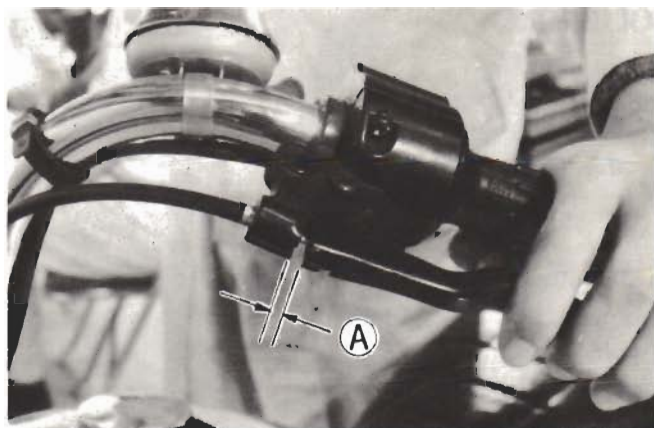
Deze afstelling kan de stand van de gaskabel veranderen, stel deze opnieuw.

KOPPELING

Afstellen eerste keer bij 1000 km
daarna elke 3000 km

De koppeling mag niet meer dan 2-3 mm **A** speling hebben, dit moet gemeten worden aan het koppelingshandle net voor het ontkoppelen.

- Draai borgmoer **①** los, verdraai de kabelsteller **②** tot de gewenste speling is bereikt.
- Draai daarna de borgmoer weer vast, zorg ervoor dat de kabelsteller op zijn plaats blijft.

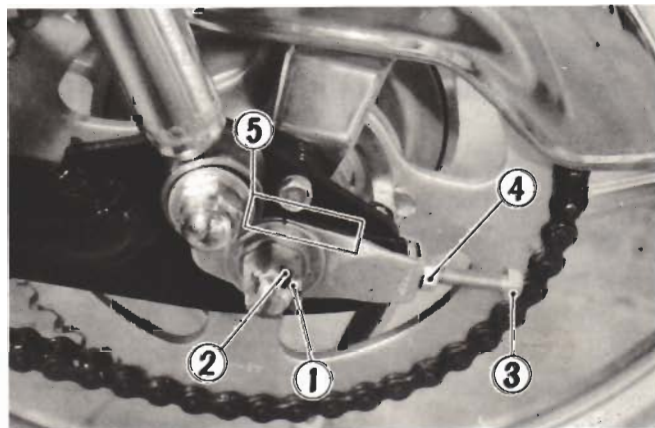


AANDRIJFKETTING

Controleer en stel de ketting
eerste keer bij 1000 km
daarna elke 3000 km
smeren elke 1000 km
reinigen en smeren elke 6000 km

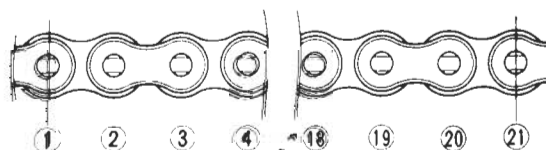
Controleer de ketting geregeld op de volgende punten.

1. Losse pennen
2. Beschadigde rollen
3. Roestige schakels
4. Verbogen of kapotte schakels
5. Te grote slijtage



CONTROLE

- Verwijder splitpen **②** en draai moer **①** los.
 - Trek de ketting strak met behulp van de kettingspanners **③**.
 - Verwijder de kettingkast, meet dan de afstand tussen 21 pennen.
- Is deze afstand groter dan 259 mm dan is de ketting versleten en moet vervangen worden.

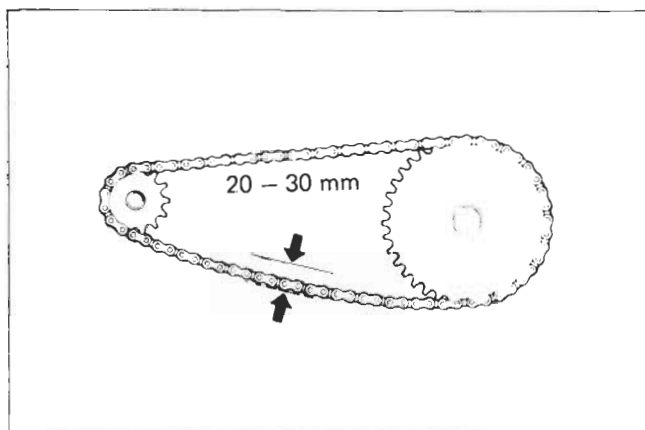


Uiterste afstand

259 mm

AFSTELLEN

- Verstel met de kettingspanners de achteras zodanig dat de voorgeschreven speling van 20-30 mm bereikt is. Het merkteken ⑤ op de kettingspanners moet aan beide kanten gelijk zitten om er zeker van te zijn dat het achterwiel in lijn staat.
- Draai borgmoer ④ weer vast.
- Na het spannen van de ketting asmoer ① weer vastzetten en borgen met splitpen ②. Gebruik altijd een nieuwe splitpen.

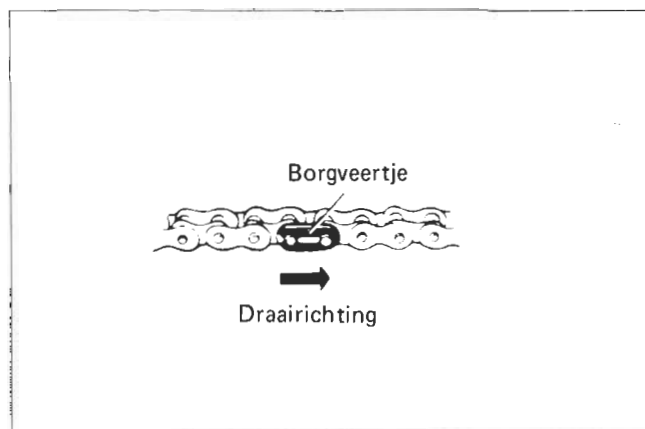


Aanhaalkoppel
achterasmoer

36 – 52 N·m
(3.6 – 5.2 kg·m)

Reinig de ketting in een schoonmaakmiddel en smeer hem met ketting-spray of motor olie.

Als er veelvuldig in slecht weer gereden wordt of als er extreem hard mee gereden wordt dient het aanbeveling de ketting vaker te reinigen en te smeren.



LET OP

Fietsketting ook regelmatig smeren met motor olie.

REMMEN

Controleer eerste keer bij 1000 km
daarna elke 3000 km
Vervang remslang elke twee jaar
Ververs olie elk jaar



PEIL REMVLOEISTOF

- Zet de bromfiets op de middenbok en houd het stuur recht.
- Controleer het peil van de remvloeistof, dit moet tussen upper en lower merktekens staan.
- Als het peil beneden de lower streep staat moet er olie bijgevoerd worden.



Specificatie	SAE J1703
--------------	-----------

99000-23021	SUZUKI rem vloeistof
-------------	----------------------

ATTENTIE

Het remsysteem van deze bromfiets is gevuld met een olie op glycol basis, nooit mixen met een ander soort remolie op silicone en/of petroleum basis. Deze vloeistoffen tasten het systeem aan. Gebruik nooit remvloeistof uit oude en niet afgesloten bussen.

WAARSCHUWING

Mors niet met remvloeistof, deze vloeistof tast gelakte en verchroomde oppervlakten aan. Controleer daarom ook geregeld de aansluitingen van de remslangen.

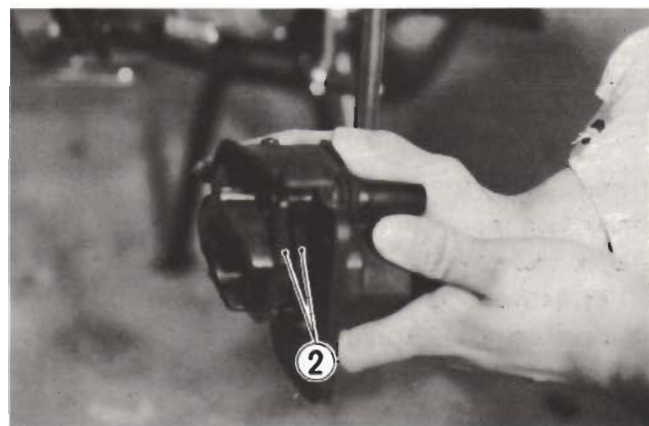
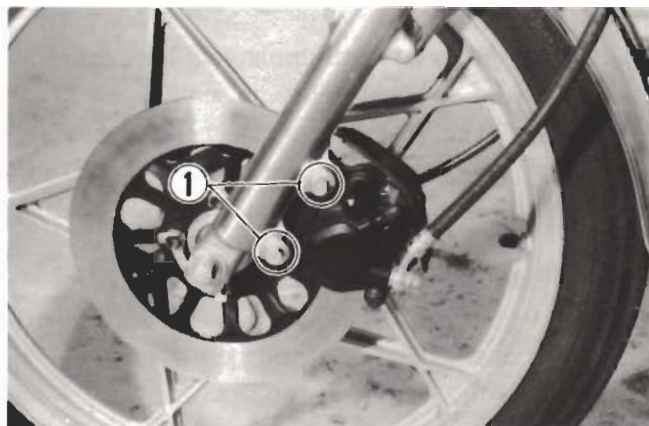
REMBLOKJES

- Verwijder de remklauw in zijn geheel door de twee bouten ① los te draaien.
- Slijtage van de remblokjes kan gecontroleerd worden d.m.v. de rode merkstreep ② op het remblokje.
- Controleer of de remvoering de toelaatbare slijtagegrens heeft bereikt, zo ja vervang ze dan.

Remklauw bouten	25 – 40 N·m
Aanhaalkoppel	(2.5 – 4.0 kg-m)

ATTENTIE

Let bij het vernieuwen van de remblokjes op dat de veer weer in zijn oorspronkelijke stand komt.



ONTLUCHTEN VAN HET REMSYSTEEM

Als er zich lucht in het remsysteem bevindt moet het ontluicht worden, doe dit op de volgende manier.

- Vul het reservoir tot aan de "UPPER" streep met olie.
Doe de dop er weer op om stof te weren.
- Plaats een slang op het ontluichtingsventiel en plaats er een schone glazen pot of fles onder.

Ontluichtingsventiel	7 – 9 N·m
Aanhaalkoppel	(0.7 – 0.9 kg·m)

- Haal het remhandle een paar maal op en neer en houd het dan in ingetrokken positie vast.
Draai nu het ontluichtingsventiel een kwart slag los en laat de remolie in het opvangbusje lopen. Herhaal dit tot er geen lucht meer in de leiding is.
Draai het ventiel weer dicht en verwijder de slang. Vul het reservoir weer bij tot aan de "UPPER" streep.

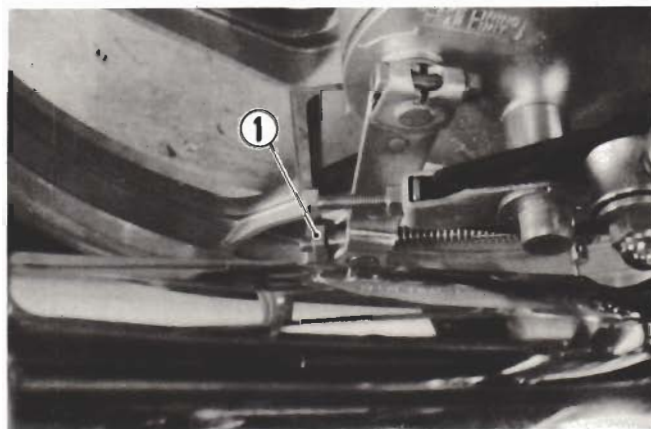
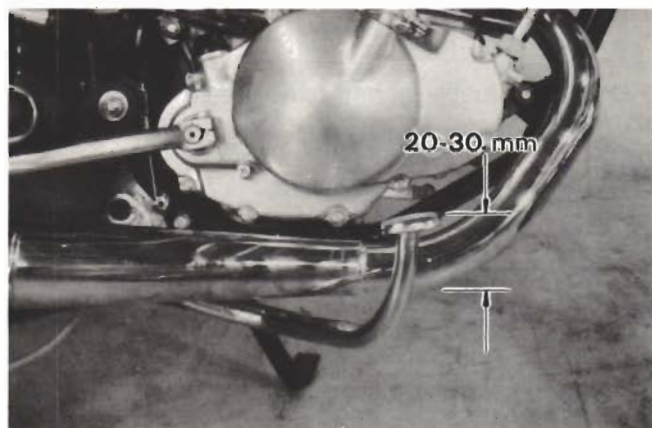
ATTENTIE

Wees voorzichtig bij het gebruik van remvloeistof, mors geen vloeistof op beschilderde of plastic oppervlakten aangezien het oppervlak ernstig aangetast kan worden.



REMPEDAAL

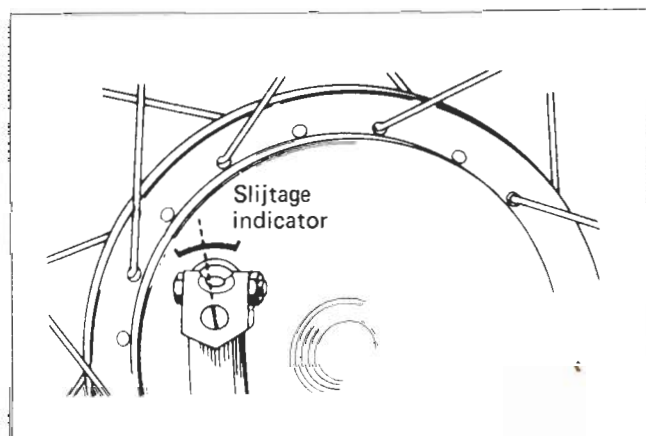
Stel de vrije slag van het rempedaal, deze mag niet meer dan 20-30 mm zijn. Verdraai stelmoer (1) tot de gewenste speling is verkregen.



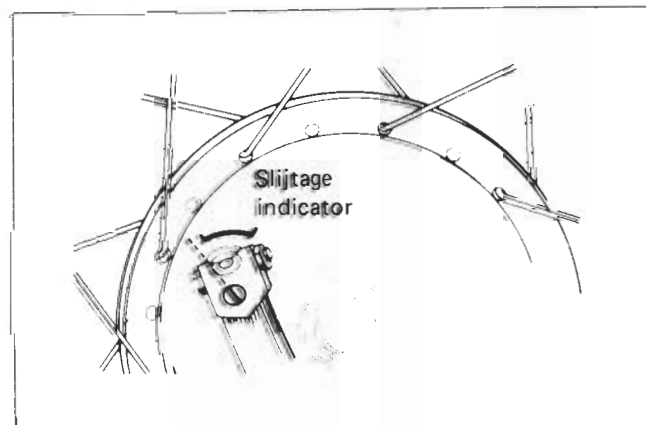
SLIJTAGE REMSCHOENEN

Deze bromfiets is uitgerust met een z.g. slijtage-indicator.

In het geval van normale slijtage moet de lijn op de remnokaas binnen de lijn blijven op de remschijf, met aangetrokken rem.



Binnen de slijtagegrens.



Buiten de slijtagegrens.

Controleer remschoenslijtage op de volgende manier.

- Controleer eerst of de rem goed is afgesteld.
- Controleer met aangetrokken rem of de streep op de remnokaas binnen de lijn op de remschijf blijft.
- Is dit niet het geval vervang dan de remschoenen.

REMLICHTSCHAKELAAR

Stel de remlichtschakelaar zodanig af dat het remlicht gaat branden net voor er druk op het pedaal wordt uitgeoefend.

BANDEN

Controleer eerste keer bij 1000 km
daarna bij elke 3000 km

CONDITIE LOOPVLAK

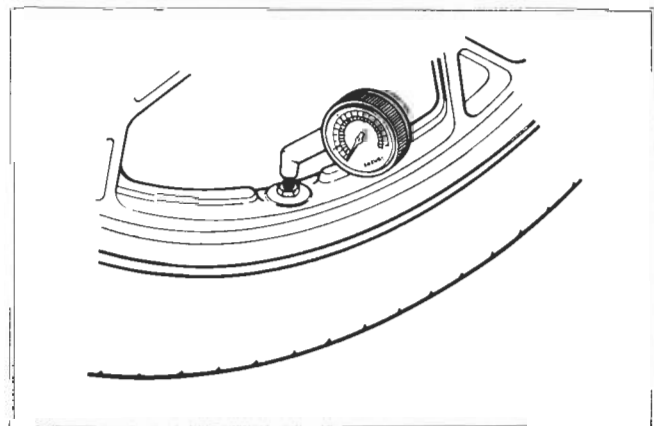
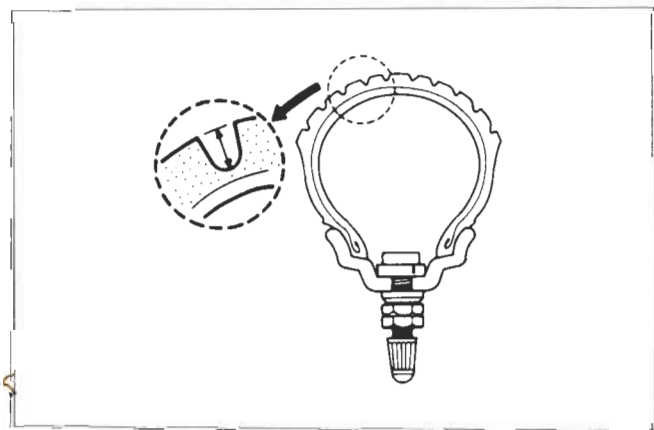
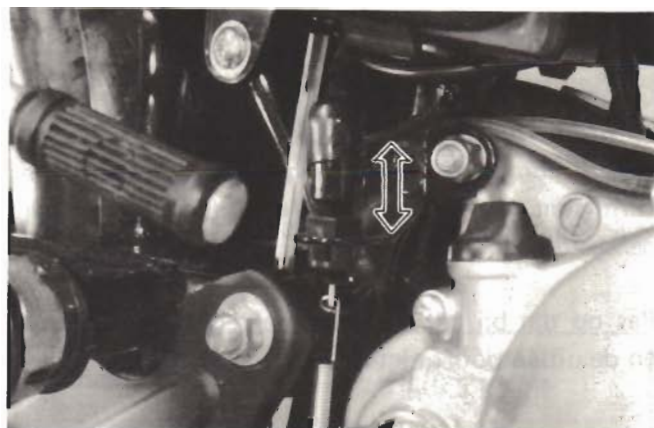
Rijden op een bromfiets met versleten banden vermindert de stabiliteit tijdens het rijden en kan leiden tot het verliezen van de controle over de bromfiets. Het is aan te raden de banden te vervangen wanneer het profiel minder is dan de hieronder aangegeven waarden.

VOOR	ACHTER
1.6 mm	1.6 mm

BANDENSPANNING

Te hoge of te lage bandenspanning veroorzaakt niet alleen snellere slijtage maar heeft ook een nadelige invloed op de wegligging van de bromfiets. Meet de bandenspanning als de banden koud zijn.

	SOLO		DUO	
	kpa	kg/cm ²	kpa	kg/cm ²
VOOR	175	1.75	175	1.75
ACHTER	225	2.25	225	2.25



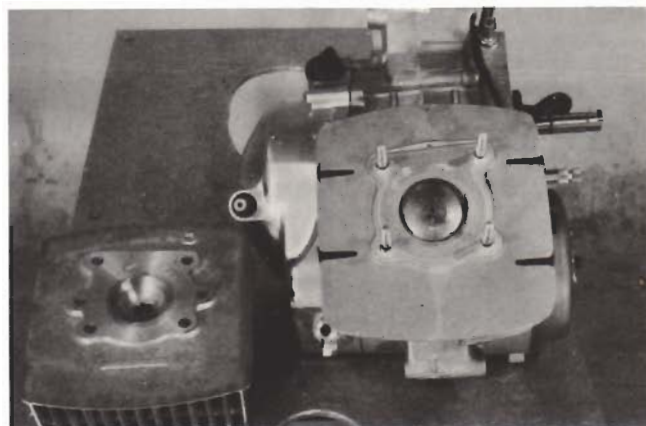
ATTENTIE

Standaard is deze bromfiets uitgerust met 2.75-18 4PR voor en 3.00-18 4PR achter. Let er op dat bij montage van nieuwe banden dezelfde maten gemonteerd worden.

CILINDERKOP

Ophoping van koolaanslag in de verbrandingskamer en/of op de kop van de zuiger resulteert in een hogere compressieverhouding en veroorzaakt oververhitting van de motor. Verwijder deze aanslag geregeld.

Pas op dat bij het ontkolen de verbrandingskamer en de uitlaatpoort niet beschadigd worden.

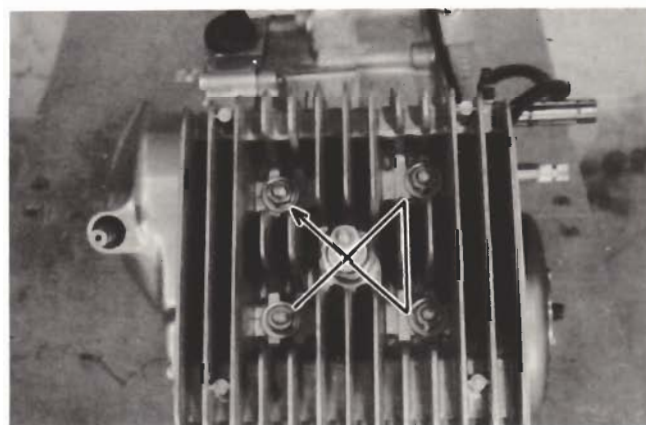


CILINDER EN CILINDERKOP MOEREN

**Natrekken eerste keer bij 1000 km
daarna elke 3000 km**

- Trek de cilinder en cilinderkopmoeren aan volgens de aanhaalkoppels hieronder.

Cilinderkop moeren.	8 – 12 N·m (0.8 – 1.2 kg-m)
Cilinder moeren	8 – 12 N·m (0.8 – 1.2 kg-m)
Uitlaatpijp klembout	15 – 20 N·m (1.5 – 2.0 kg-m)



T-STUK

Controleer eerste keer bij 1000 km
daarna elke 3000 km

Het balhoofd moet soepel draaien, niet te zwaar maar er mag ook geen speling gevoeld worden. Als een van beide gevallen zich voordoet moet het balhoofdlager gesteld worden.

- Zet de bromfiets op een bok of kist zodat het voorwiel los van de grond komt.
- Verwijder de benzinetank.
- Maak de bovenplaatbouten los, ook de onderste klembouten.



- Stel met behulp van speciaal gereedschap ① het balhoofdlager zodanig dat het stuur weer soepel kan draaien.

09940-10122

T-stuk sleutel

LET OP

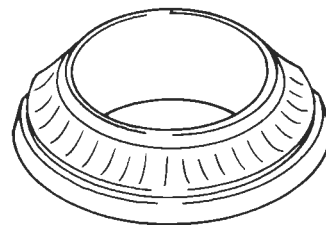
Stel het balhoofdlager zo dat het stuur door zijn eigen gewicht omvalt.

- Trek de bouten aan volgens de hieronder vermelde koppels.

Balhoofdbout	35 – 55 N·m (3.5 – 5.5 kg·m)
Voorvork bouten	35 – 55 N·m (3.5 – 5.5 kg·m)
Onderste klembouten	20 – 30 N·m (2.0 – 3.0 kg·m)

Controleer bij blgvende speling de volgende onderdelen en vervang ze indien nodig.

- * Slijtage aan de cups.
- * Slijtage aan de kogels.
- * Het juiste aantal kogels.
- * Verbogen T-stuk.



Aantal benodigde kogels

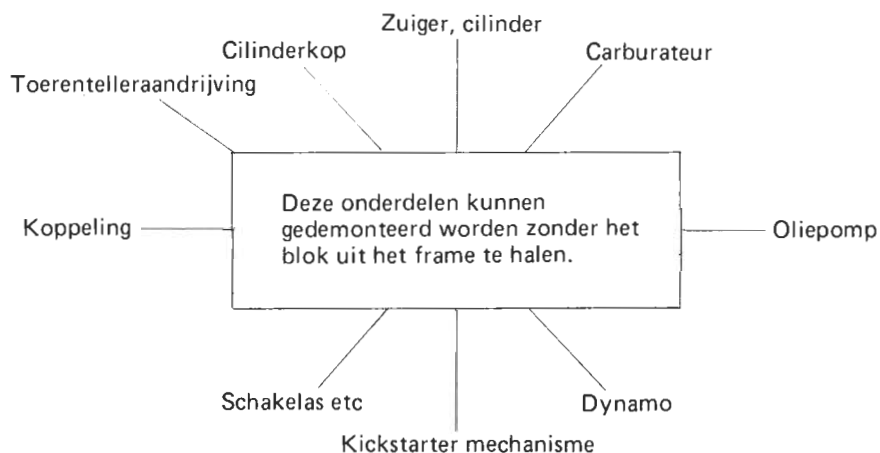
Boven	22 stuks
Onder	18 stuks

MOTOR

INHOUD

VERWIJDERING MOTORONDERDELEN MET MOTOR IN FRAME	3- 1
UITBOUWEN VAN MOTOR	3- 1
DEMONTAGE VAN DE MOTOR.....	3- 7
DEMONTAGE ONDERDELEN.....	3-12
TOERENTELLER-AANDRIJVING	3-12
FIETS/MOTOR AANDRIJF PEDALEN	3-12
TANDWIELASSEN	3-13
CONTROLE EN ONDERHOUD MOTORONDERDELEN	3-16
MONTEREN VAN MOTOR.....	3-22

MOTORONDERDELEN DIE VERWIJDERD KUNNEN WORDEN TERWIJL DE MOTOR IN HET FRAME BLIJFT



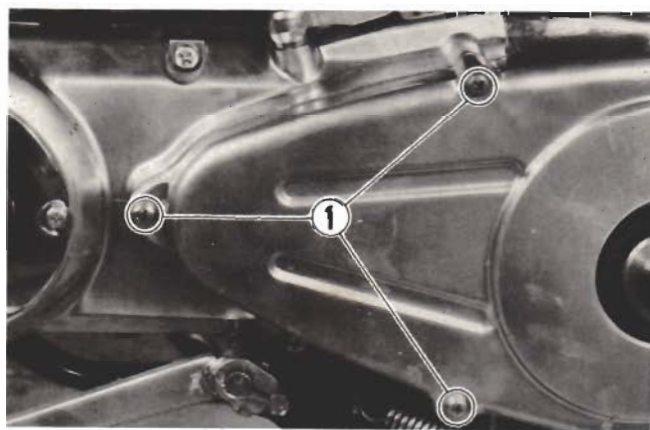
MOTOR UITBOUWEN

Maak de motor voor met uitbouwen begonnen wordt eerst goed schoon en tap alle olie af. Het uitbouwen van de motor wordt in de navolgende afbeeldingen duidelijk gemaakt. Het inbouwen wordt in omgekeerde volgorde gedaan.

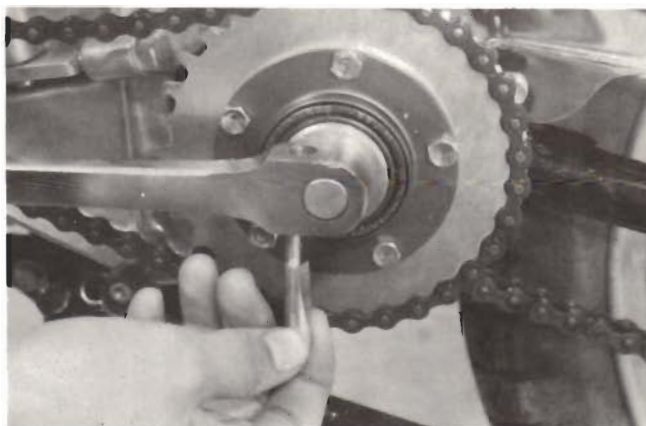
1. Zet de pedalen in de fietspositie. Zet het linkenpeoal naazachter.



2. Verwijder het fiets kettingscherm door de drie bouten ① los te draaien.



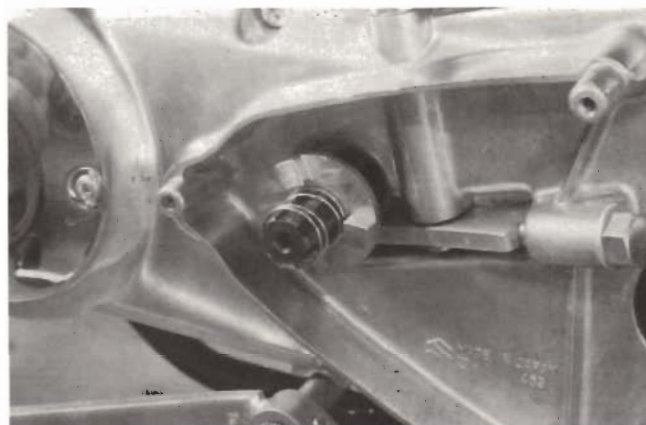
3. Verwijder de crankspie van het linker pedaal.



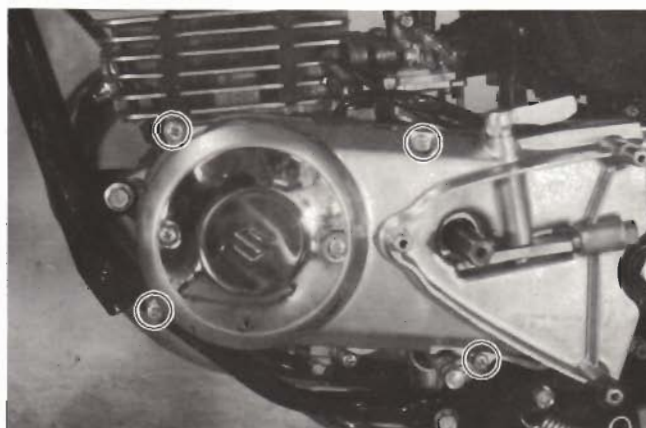
4. Verwijder de circlip met de circliptang en trek beide tandwielen tegelijk met de ketting uit.



5. Verwijder veer en meeneemwiel van de aandrijfas.



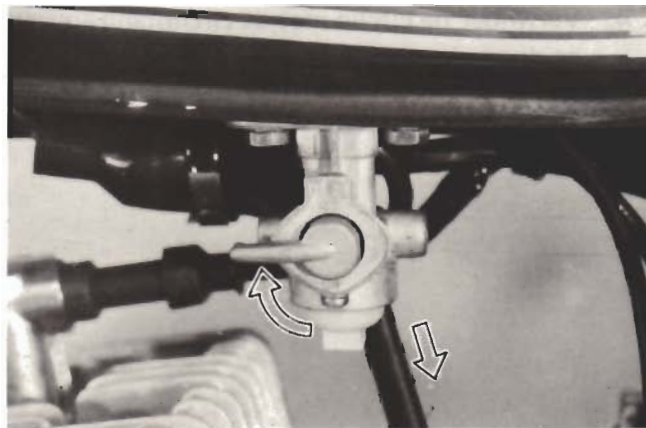
6. Verwijder schakelpedaal en dynamodeksel door de vier schroeven los te draaien.



7. Tap transmissieolie af.



8. Klap het buddyseat omhoog.
 - Draai benzienkraan dicht en maak de benzienleiding los.



9. Draaide bout van de benzientank los en verwijder de tank.



10. Verwijder linker en rechter zijdeksels en maak de leiding van de olietank los.



11. Maak bedrading van dynamo en vrijstandschrakelaar los.
Verwijder de bougiekap.



12. Verwijder toerentellerkabel.



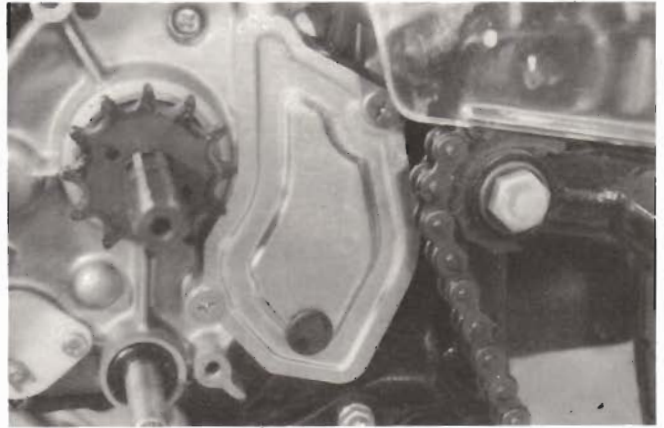
13. Verwijder koppelingskabel.



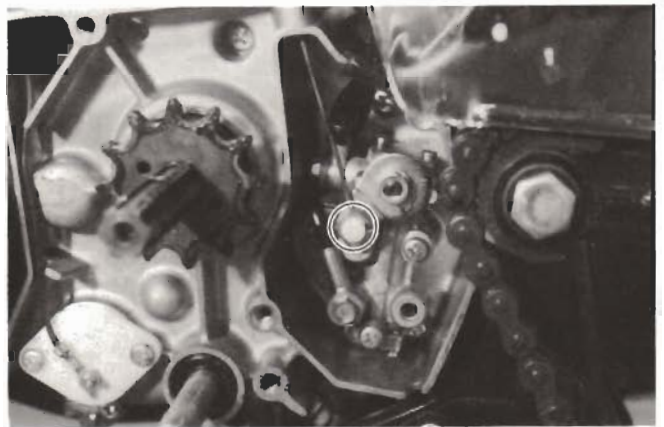
14. Verwijder de carburateur.



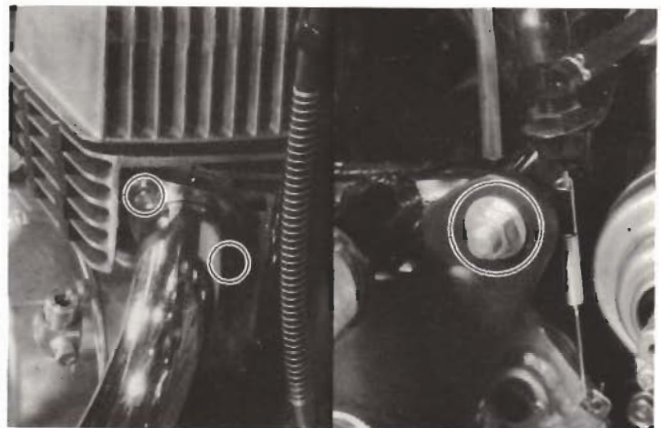
15. Haal de aandrijvketting los en verwijder de kettingkast.



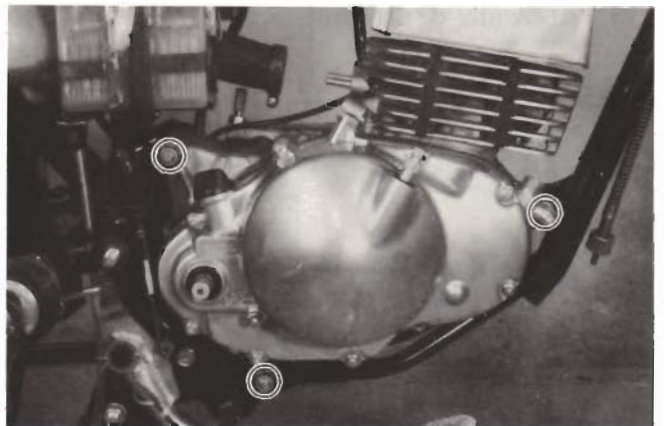
16. Verwijder het oliepompe deksel en maak de oliepompkabel los.



17. Verwijder de uitlaatpijp klemmbouten en uitlaatbevestigingsmoer (swing-arm asmoer) los en verwijder de uitlaat.

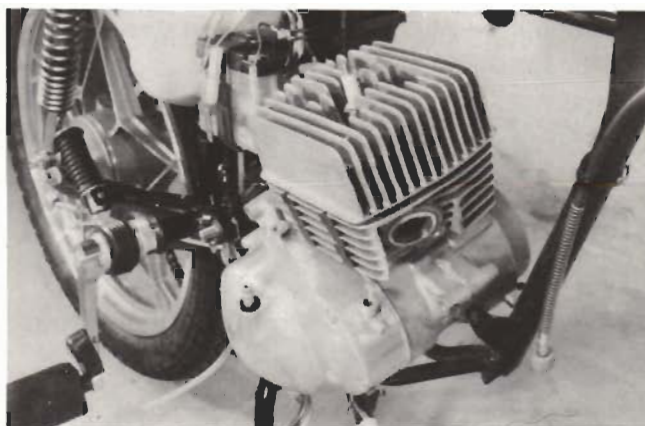


18. Draai de drie motorbevestigingsmoeren los en neem de boulevit.



19. Neem motorblok uit vanaf de rechter kant.

Aanhaalkoppel motorbevestigings boven	13 – 23 N·m (1.3 – 2.3 kg·m)
---	---------------------------------



20. Voor de bevestiging van het motorblok worden drie zelfborgende moeren gebruikt. Gebruik deze nooit een tweede keer maar monteer altijd nieuwe.

LET OP:

Nadat de motor weer ingebouwd is moeten de volgende onderdelen afgesteld worden.

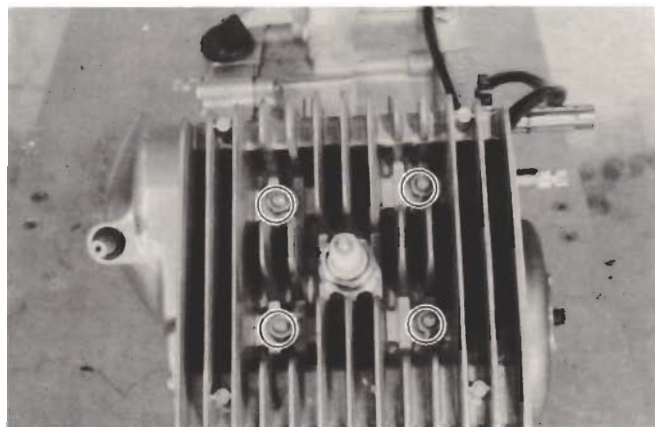
- * Speling gaskabel
- * Oliepomp kabel
- * Speling koppelin gskabel
- * Vrije slag ketting



DEMONTAGE VAN DE MOTOR

De demontage van de motor wordt in de volgende handelingen beschreven.

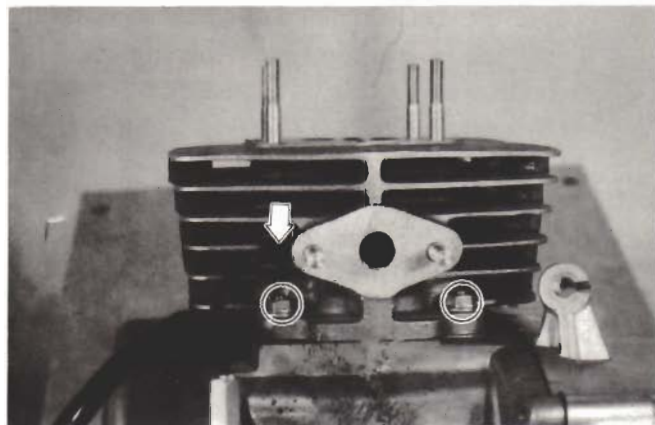
1. Verwijder cilinderkop.
2. Maak olieleiding los en verwijder de cilinder door de vier moeren los te draaien.
3. Verwijder de circlip en druk pistonpen uit.



ATTENTIE:

Gebruik altijd nieuwe circlips.

4. Verwijder koppelingsdeksel, gebruik voor de bouten een slagschroevendraaier.



LET OP:

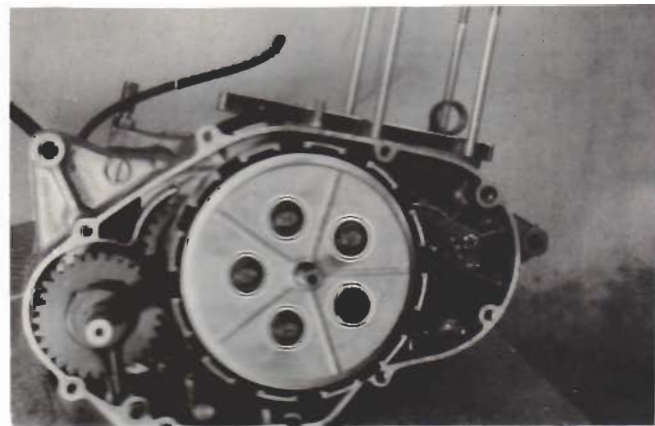
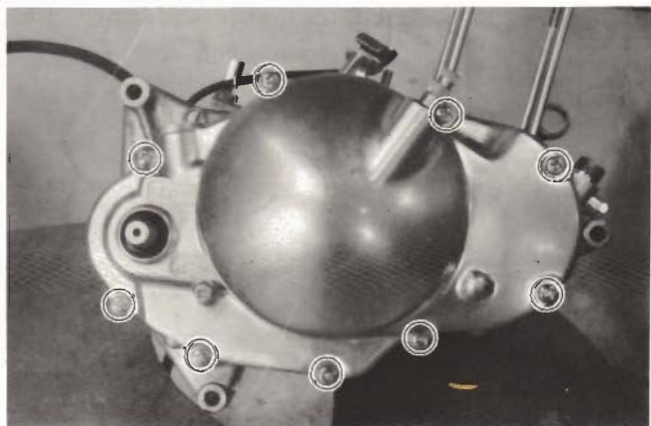
Denk om de twee paspennen.

5. Draai koppelingsdrukveerbouten los en neem koppelingsplaten uit.
Gebruik speciaal gereedschap.



09910-20115

Drijfstang houder



6. Hou de koppelingsnaaf vast met speciaal gereedschap en draai de moer los.

09920-53710

Koppelingsnaafhouder

7. Draai koppelingsmoer los met speciaal gereedschap.

LET OP:

Denk om de spie van de koppelingsnaaf.

09910-20115

Drijfstaang houder

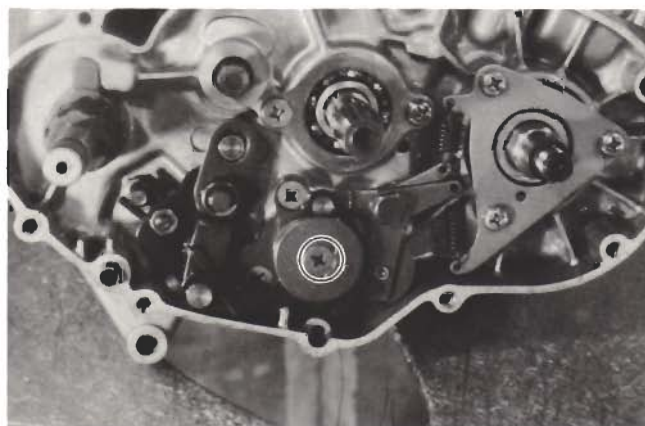
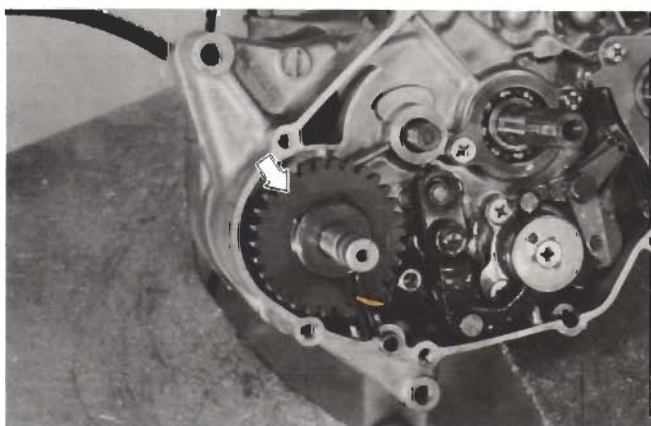
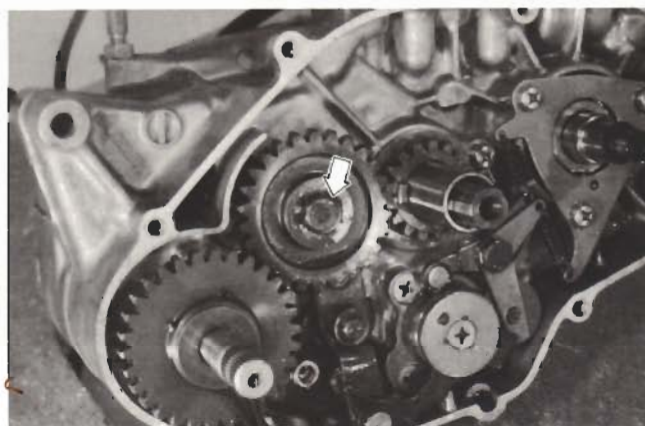
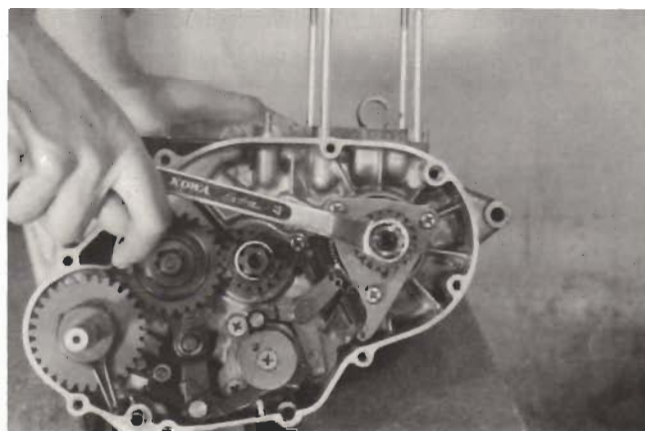
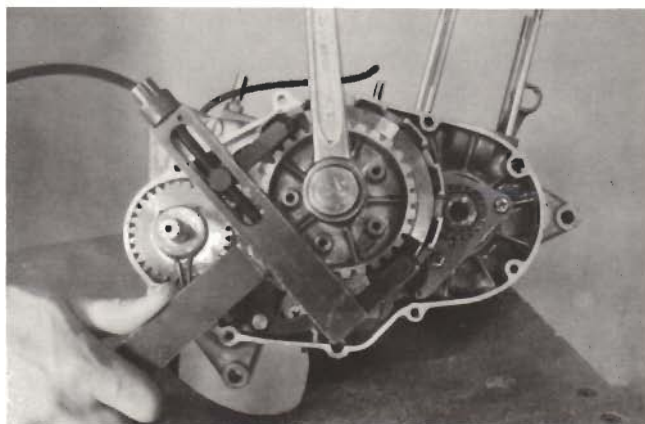
8. Verwijder circlip en neem kickstarter-hulptandwiel af.

09900-06104

Circliptang

9. Trek kickstarter-tandwiel en veer uit.

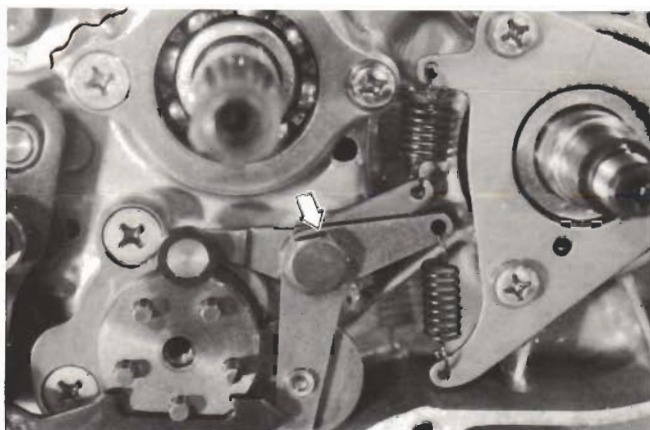
10. Draai de schroef los met een slagschroevendraaier en verwijder schakelpenhouder.



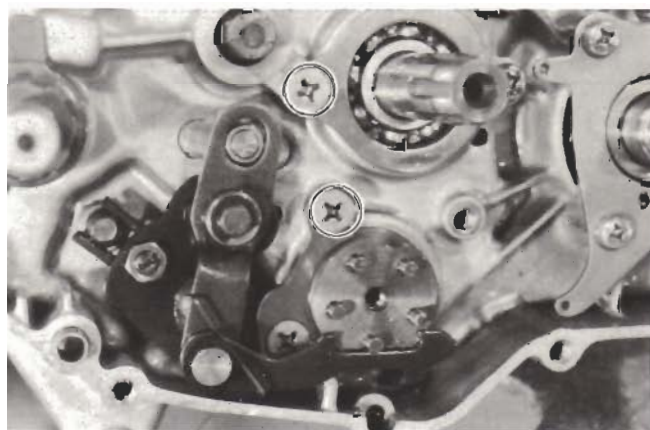
11. Verwijder schakelwalsblokkeerplaat en neutraalstandblokkeerschijf met de twee veren.

LET OP:

Denk om de ring in de neutraalblokkeerschijf.



12. Verwijder de schakelwalsgeleider, gebruik hiervoor een slagschroevendraaier.

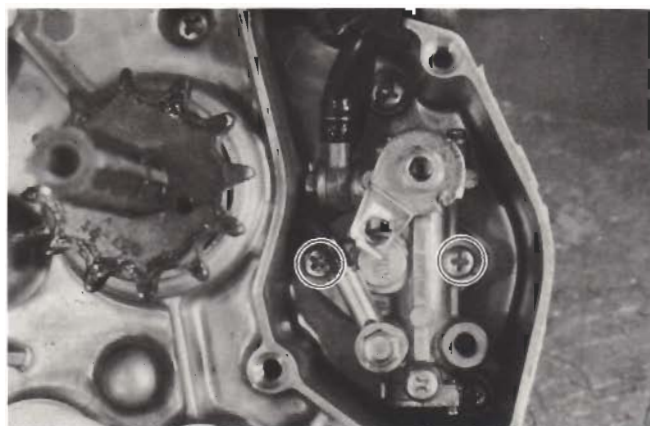
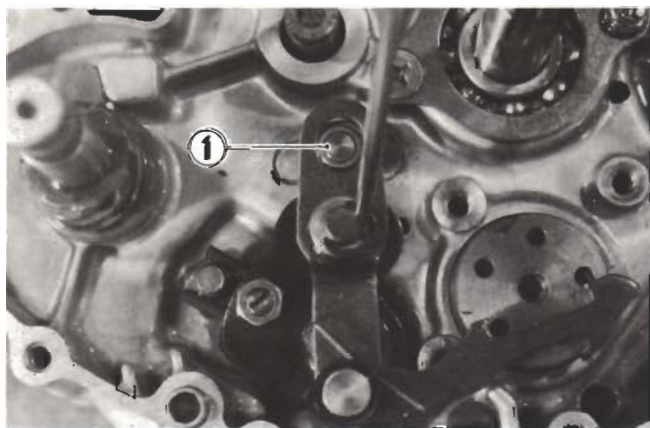


13. Verwijder de E ring en verwijder de schakelhaan.

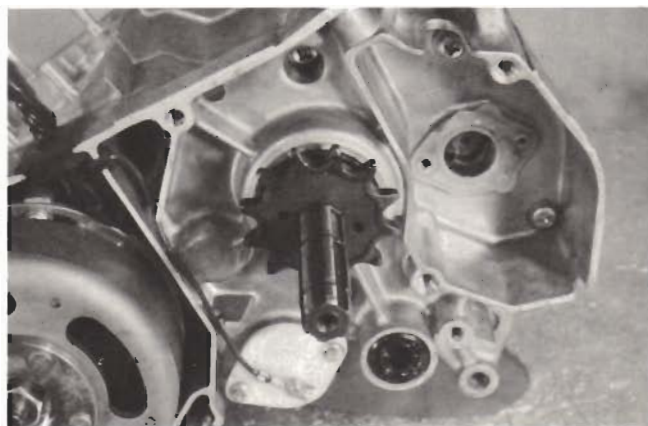
LET OP:

Denk om geleider (1).

14. Trek de schakelas uit.
15. Verwijder de oliepomp.

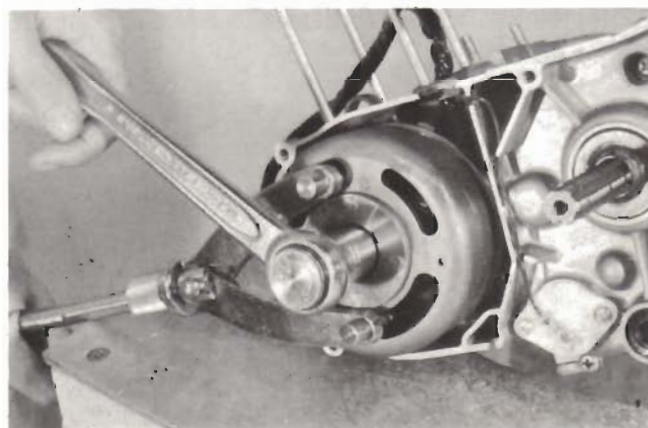


16. Verwijder ring en trek het voortandwiel af.



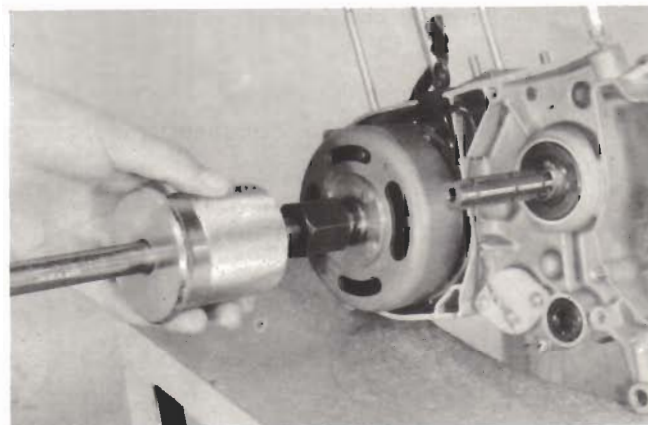
17. Houd de rotor vast met speciaal gereedschap en draai de moer los.

09930-40113	Rotor houder
-------------	--------------



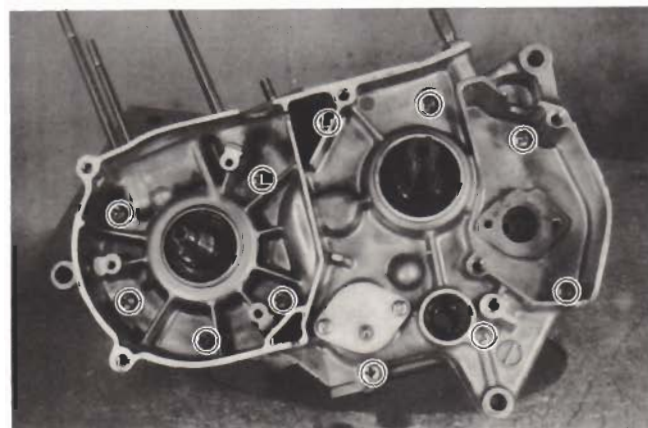
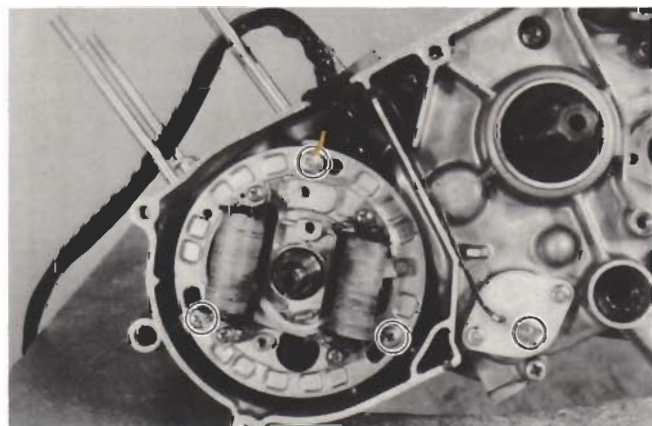
18. Trek de rotor af met speciaal gereedschap.

09930-30102	Slagtrekker
09930-30161	Vliegwieltrekker verloopstuk



19. Verwijder grondplaat en maak draad van neutraalschakelaar los.

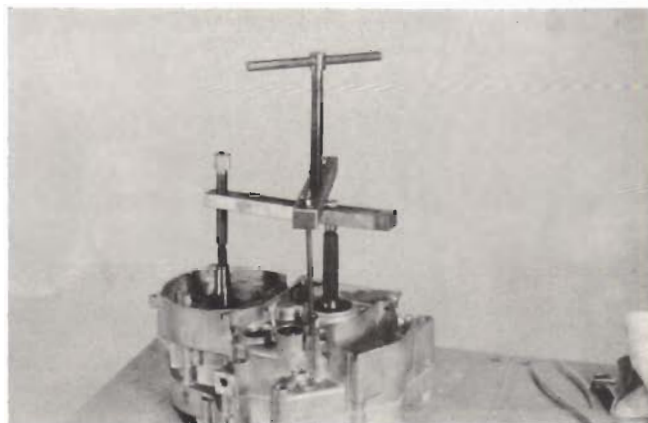
20. Draai de schroeven van carterhelften los. Gebruik hiervoor een slagschroevendraaier.



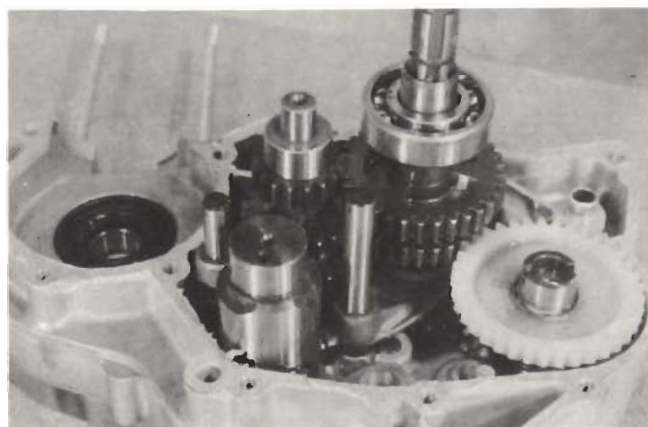
21. Trek de carterhelften van elkaar met speciaal gereedschap.

09910-80113

Carterhelft trekker

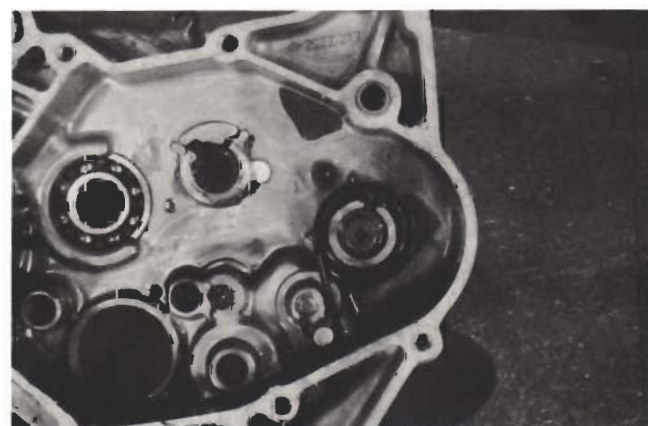
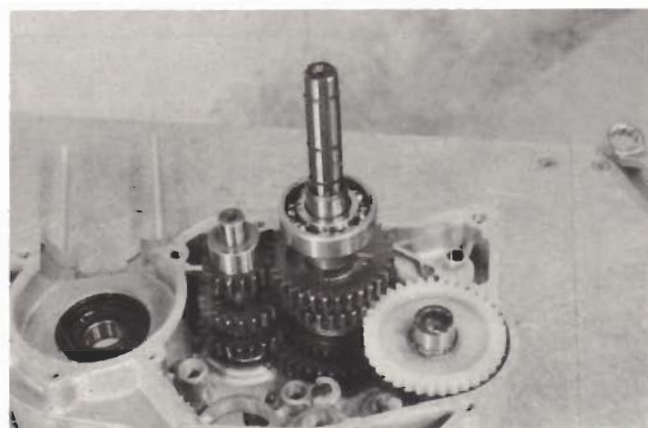


22. Trek de schakelvorkassen, schakelvorken en schakelwals uit.

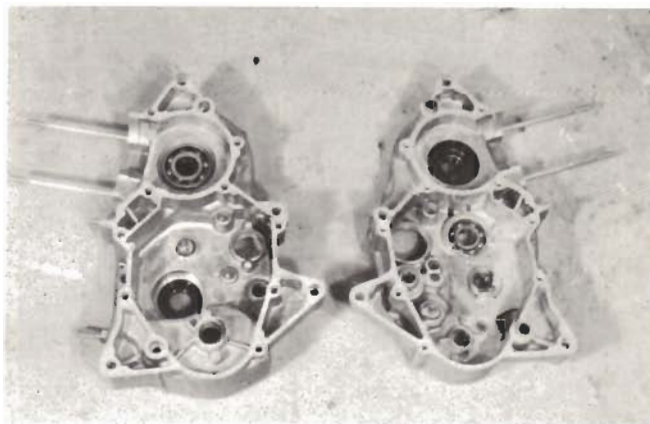


23. Verwijder oliepompaandrijftandwiel.

24. Verwijder kickstarterveeren kickstarteras.
Trek tandwielgroepen compleet met assen uit.
Verwijder de krukas.



25. Controleer beide carterhelften en de lagers.

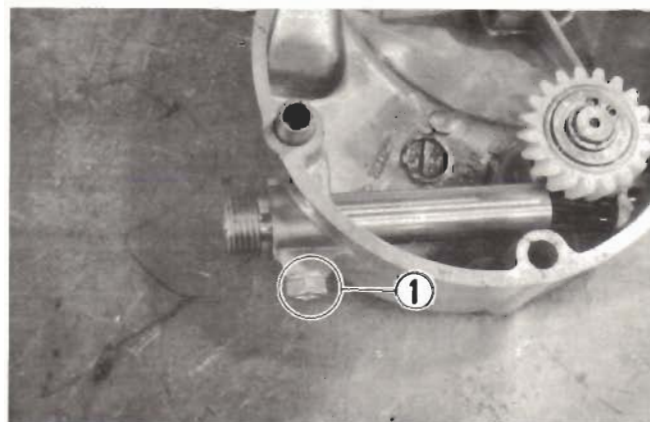


DEMONTAGE SAMENGESTELDE DELEN TOERENTELLERAANDRIJVING

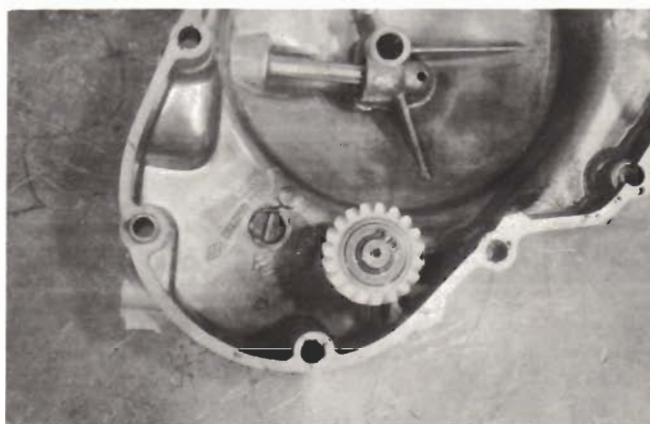
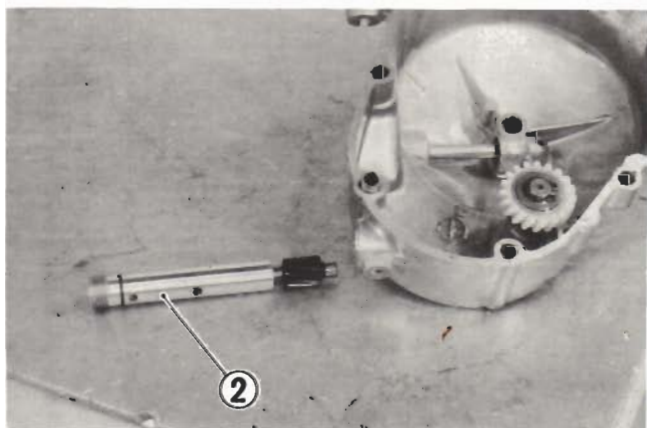
- Verwijder bout ① met ring, trek het busje en het tandwiel uit.

LET OP:

Let bij montage op dat het gat in het busje ② precies voor bout ① zit.

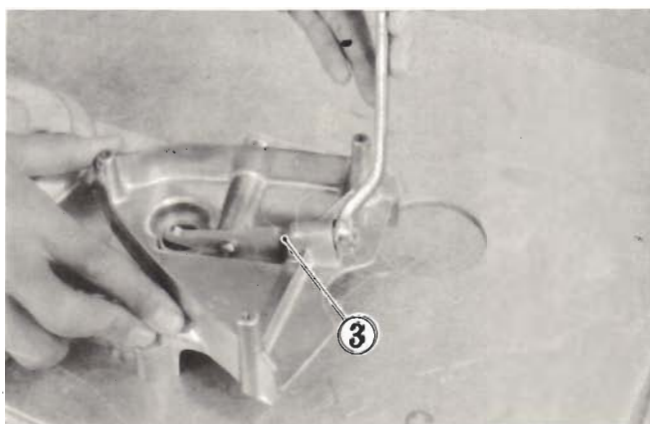


- Verwijder circlip en trek het tandwiel van de as.

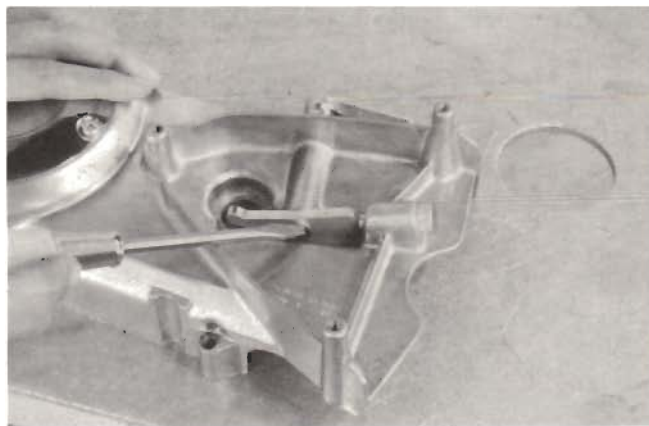


FIETS/MOTOR SCHAKEL HANDLE

- Verwijder blokkeerplaathouder ③ van dynamodeksel.
- Verwijder blokkeerplaat en veer.



- Verwijder borgring en verwijder het schakelhandle van de schakelarm.



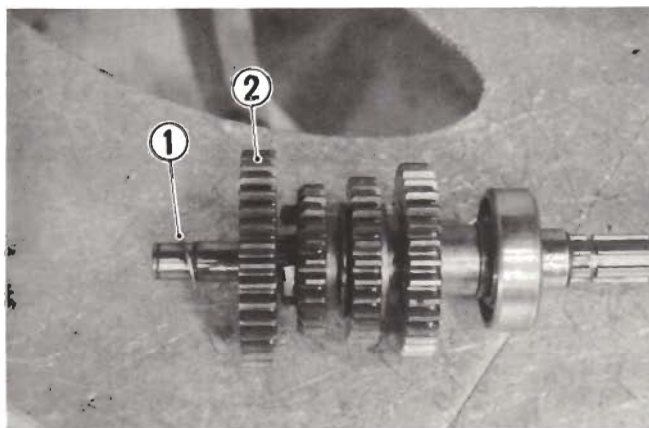
LET OP:

Bij het monteren van de schakelarm er op latten dat het schakel handle in de positie is als in voorbeeld en broengwakvetarn.

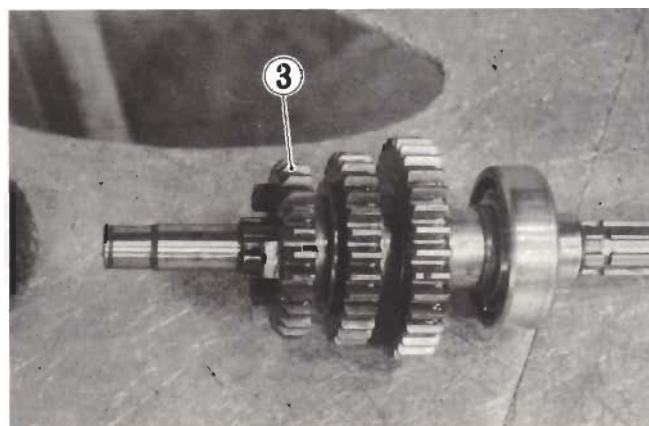


DEMONTAGE PRIMAIRE AS

- Verwijder ring ① en eerste versnellingstandwiel ②.



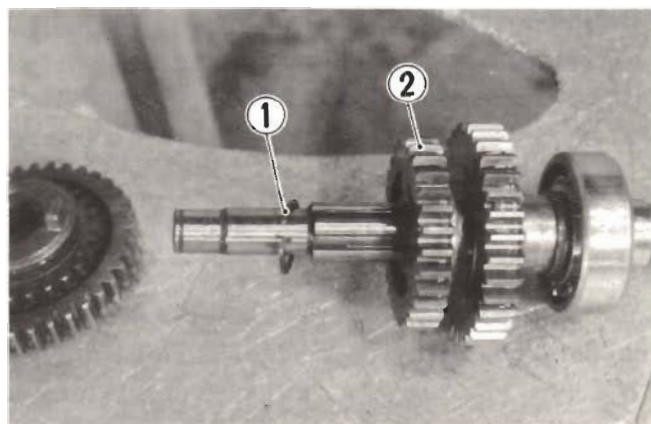
- Verwijder vierde versnellingstandwiel ③.



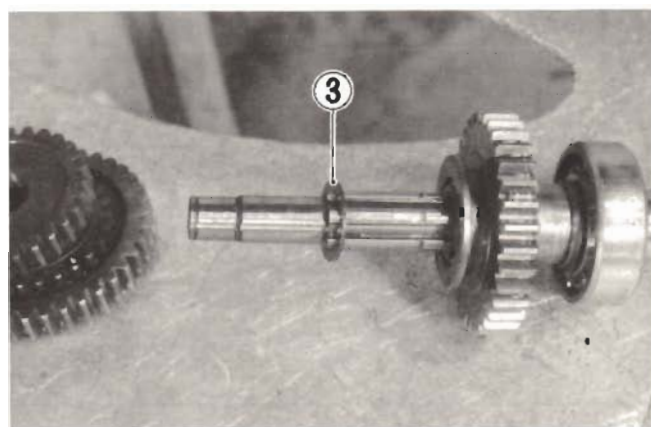
- Verwijder circlip ① en derde versnellingsstandwiel ②.

LET OP:

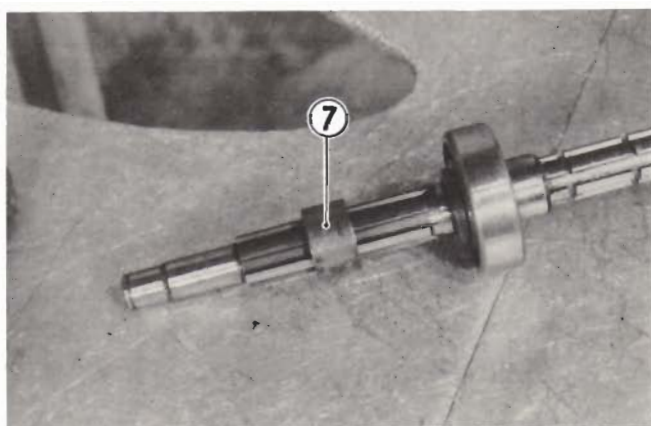
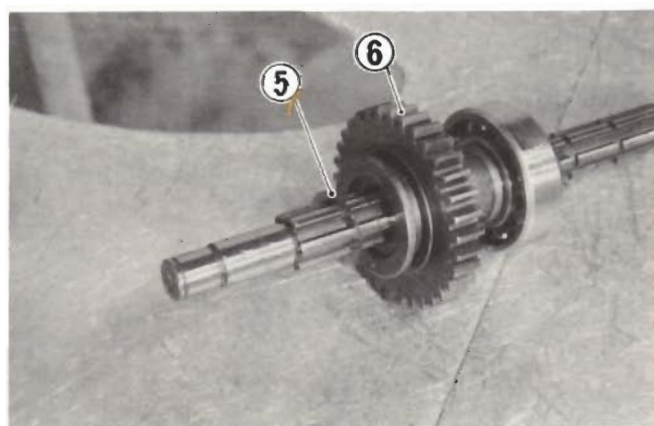
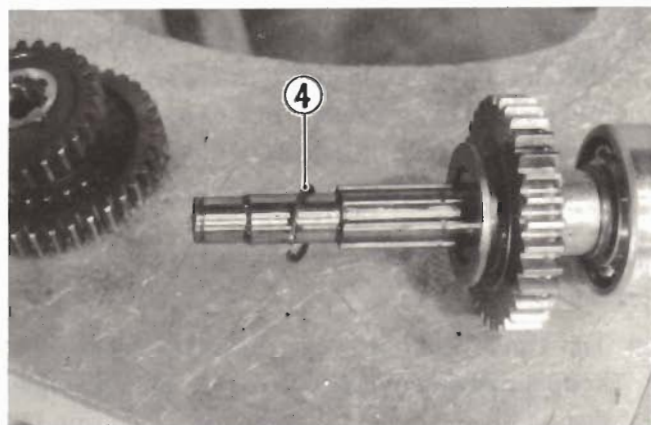
Bij montage nieuwe circlips gebruiken.



- Verwijder ring ③, circlip ④ en ring ⑤.

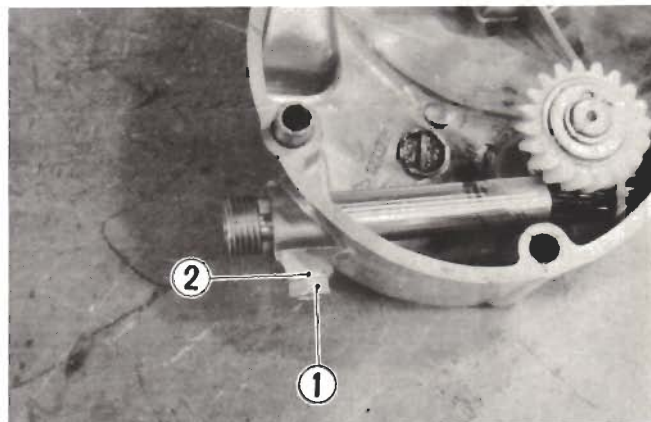


- Verwijder tweede versnellingsstandwiel ⑥ en afstandsbus ⑦.



KOPPELINGSDEKSEL

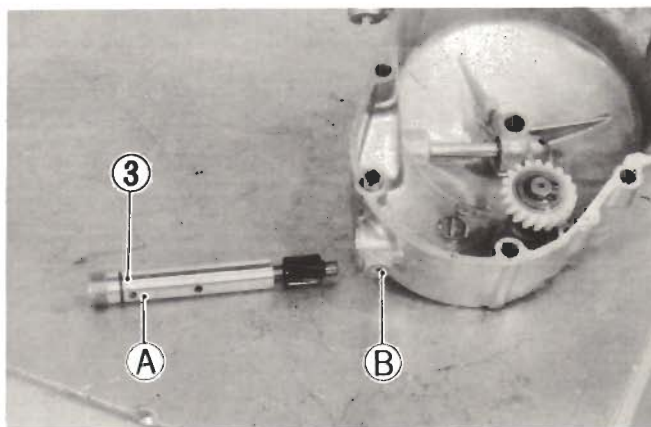
- Verwijder blokkeerschroef ① en ring ②.



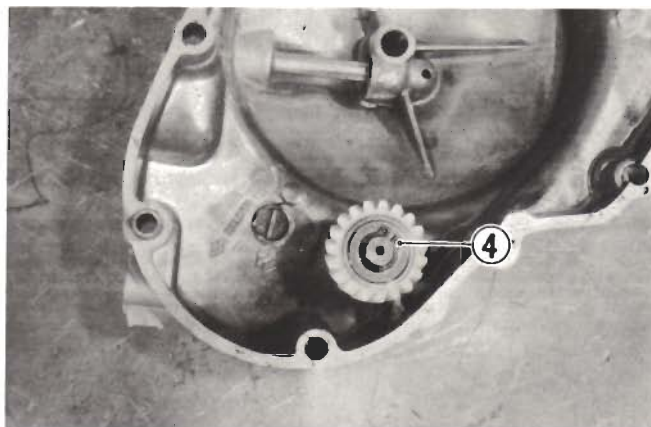
- Trek de bus met tandwiel en O ring uit.

LET OP:

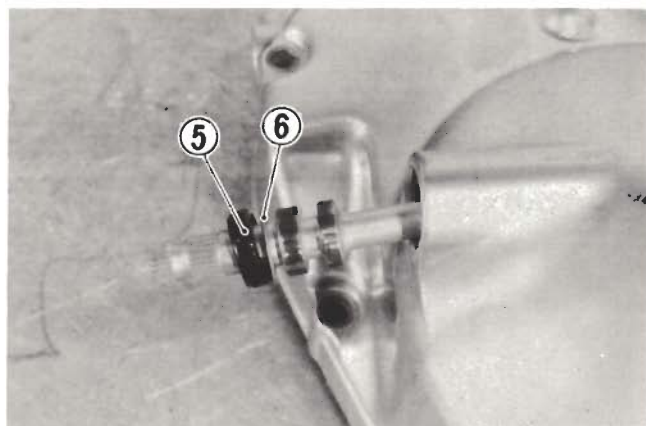
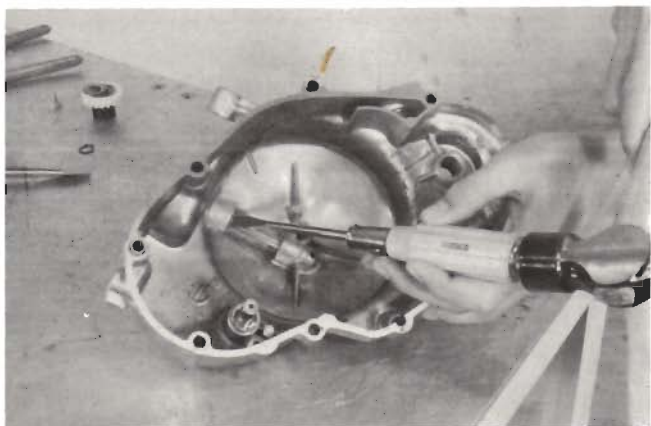
Bij montage nieuwe O ring ③ monteren. Zet het gat ④ in de bus in lijn met het gat ⑤ in het koppelingsdeksel.



- Verwijder de circlip ④ ring en toerenteller-tandwiel.



- Tik met een schroevendraaier tegen het koppelingsbedieningsmechanisme en verwijder daarna het tandwiel, oliekeerring ⑤ en ring ⑥.

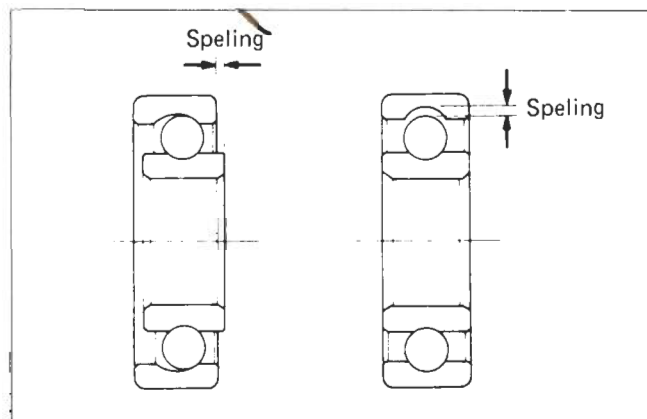


CONTROLE EN ONDERHOUD MOTORONDERDELEN

LAGERS

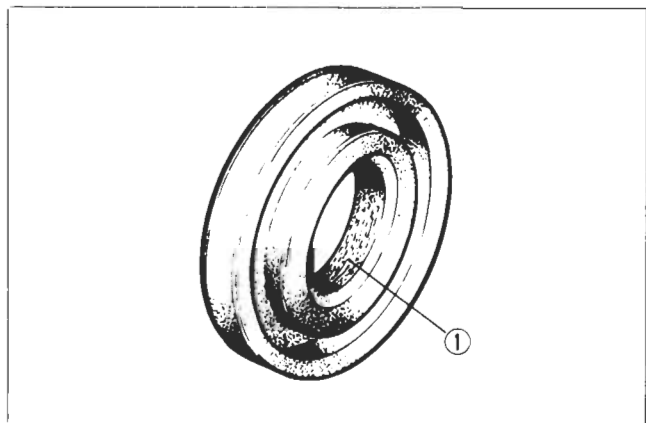
Maak de kogellagers schoon en smeer ze met motor olie om ze te controleren.

- Draai de binnenring van het lager om te controleren of het soepel loopt. Als het niet soepel ronddraait en knarst is het lager kapot en moet vernieuwd worden.



OLIEKEERRINGEN

Slijtage aan de lip ① van een oliekeerring leidt altijd tot lekkage. Controleer de keerringen goed en vernieuw ze zondig.

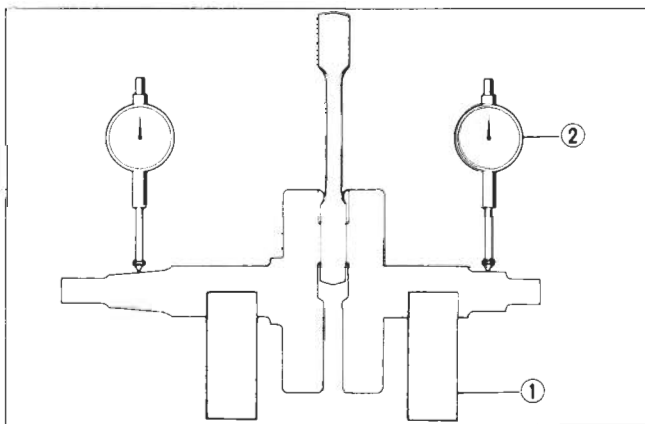


KRUKAS

Leg de krukas op "V" blokken ①. Plaats de meetklokken ② op de krukastappen en lees de slinging af.

Max slinging	0.05 mm
--------------	---------

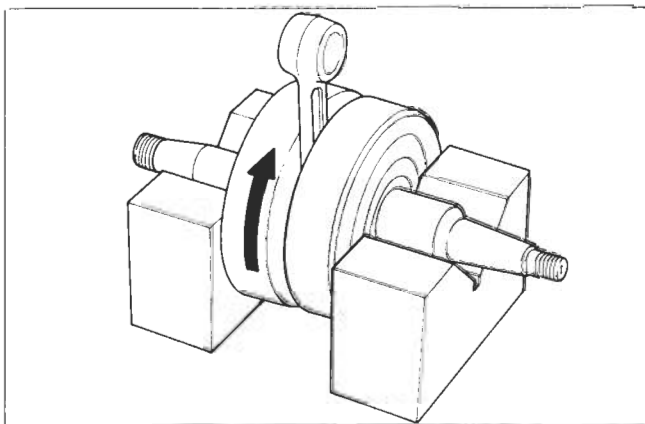
Overmatige krukasslingering is vaak de oorzaak van abnormale motortrillingen en deze verkorten de levensduur van de motor.



CONDITIE VAN HET BIG-END LAGER

Draai de krukas door de drijfstang op en neer te bewegen en voel of het big-end soepel en zonder haperingen ronddraait. Houd vervolgens de krukas stil en beweeg de drijfstang op en neer om te voelen of er speling op het big-end zit.

09900-21302	V-blokken
09900-20603	Meetklok (1/100 mm)
09900-20701	Magneet standaard

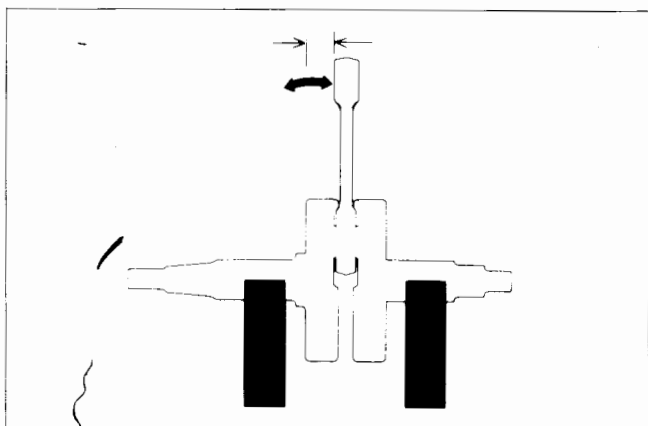


Slijtage aan het big-end of de drijfstang kan gecontroleerd worden door de drijfstang aan het bovenste gedeelte heen en weer te bewegen.

Als de slijtage boven de grens komt moeten het big-end, big endlager en de drijfstang vernieuwd worden.

Max slijtage

3 mm

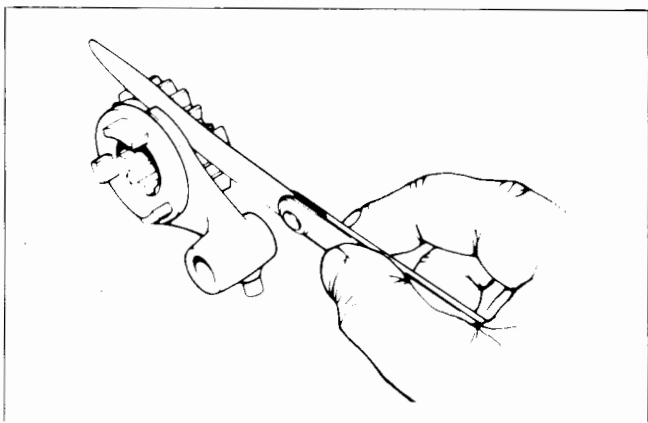


TANDWIELEN EN SCHAKELVORKEN

Na demontage van de motor dienen de onderdelen van de versnellingsbak geïnspecteerd te worden op beschadiging en op correct tandcontact van alle tandwiel. Controleer met een voelmaat de speling tussen schakelvork en tandwielen.

09900-20803

Voelmaat



Speling schakelvork in groef.

De speling van de beide schakelvorken speelt een belangrijke rol bij soepel en exact schakelen. Iedere schakelvork draait in de groef van desbetreffend tandwiel. Tijdens het draaien is er een glijdend contact tussen de schakelvork en tandwiel. Als er geschakeld wordt drukt de schakelvork het tandwiel axiaal opzij. Teveel speling kan uit de versnelling springen ten gevolge hebben. Als vastgesteld wordt, dat de speling onderstaande limiet overschrijdt vervang dan schakelvork of tandwiel, of beiden.

Schakelvork speling

		Maximum Speling
Nr. 1	Voor 4e tandwiel:	0.50 mm
Nr. 3	Voor 3e tandwiel:	

KOPPELING

BEKLEDE EN STALEN PLATEN

De koppelingsplaten zijn altijd vet omdat ze in de olie draaien. Hierdoor is er sprake van weinig slijtage, dus lange levensduur. De levensduur wordt hoofdzakelijk bepaald door de kwaliteit van de olie en de manier waarop de koppeling bediend wordt.

Deze platen zijn makkelijk te vervangen. Als ze versleten of krom zijn is het tijd ze te vernieuwen. Gebruik een schuifmaat om de dikte van de beklede platen te meten en controleer met een voelmaat of ze krom zijn.

09900-20101

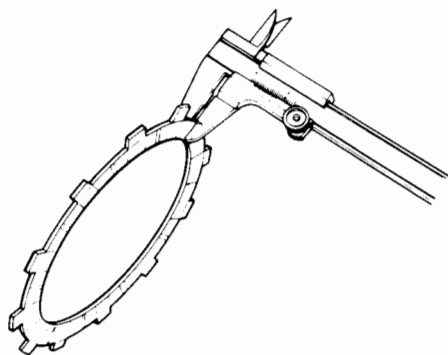
Schuifmaat

09900-20803

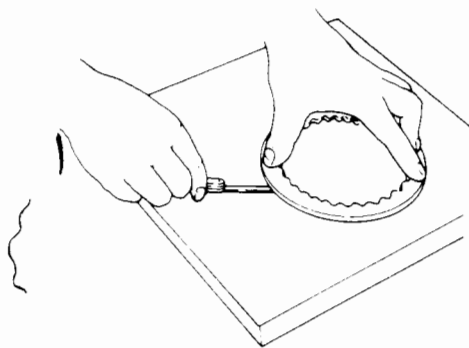
Voelmaat

mm

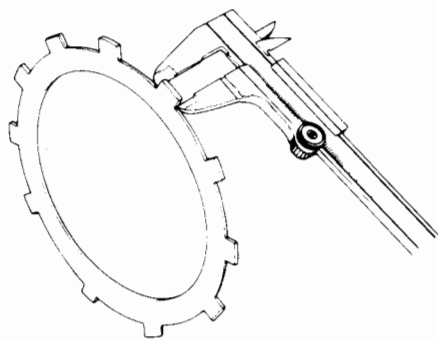
Max. slijtage	Beklede plaat	Stalen plaat
Dikte	2.6	—
Vervroming	—	0.1
Nok breedte	11.3	—



Meten van de plaatdikte



Meten van vervorming



Meten nokbreedte

KOPPELINGSDRUKVEREN

Koppelingsdrukveren die hun spanning verliezen veroorzaken slippen van de koppeling en dus slijtage van de platen.

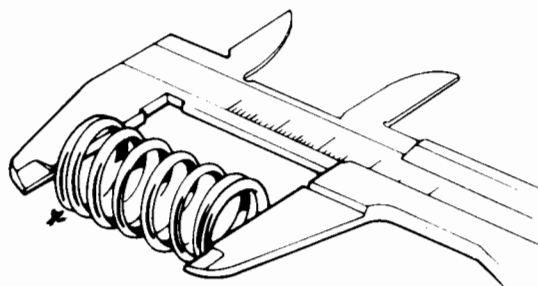
Verwijder de veren en meet de vrije lengte met een schuifmaat.

Max lengte	33.6 mm
------------	---------

LET OP:

Als een van de veren te kort is, vernieuw ze dan allemaal.

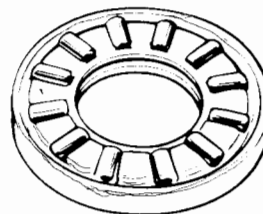
09900-20101	Schuifmaat
-------------	------------



DRUKLAGER

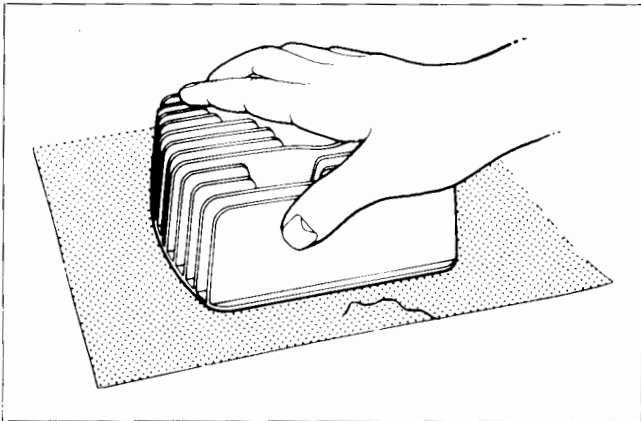
Controleer dit axiaallager op conditie, en let er vooral op of er geen kooi gebroken is. Vervang het lager als er maar enige twijfel bestaat.

Soepel aangrijpen en ontkoppelen hangt in grote mate af van de conditie van het druklager.



Controleer met een vlakplaat of het pasvlak van de cilinderkop nog goed vlak is. Als er oneffenheden waargenomen worden verwijder deze dan door de kop over een vel schuurpapier (No 400) dat op de vlakplaat ligt te halen.

Het pasvlak moet glad en volkomen vlak zijn om een volledige afdichting te waarborgen: een lekkende afdichting kan vermogensverlies en verhoogd brandstofverbruik veroorzaken.



Vlakschuren van cilinderkop.

CILINDERKOPVERVORMING

Maximum	0.05 mm
---------	---------

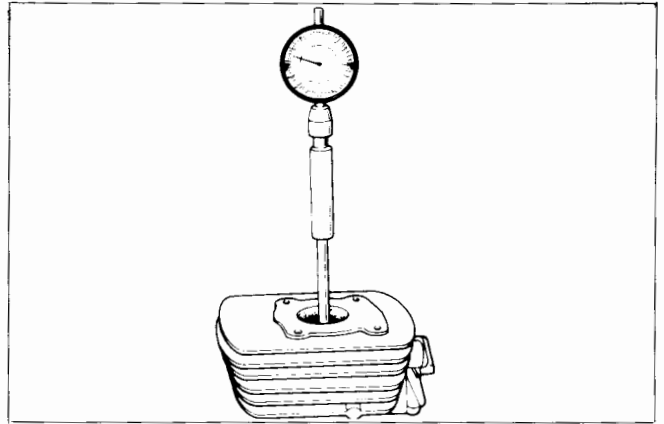
CILINDER

De slijtage van de cilinder wordt bepaald door de afgelezen waarde op een meetklok gemeten op 15 mm van de top van de cilinder.

Als slijtage van de cilinder is vastgesteld, boor dan de cilinder op de volgende overmaat of vervang de cilinder.

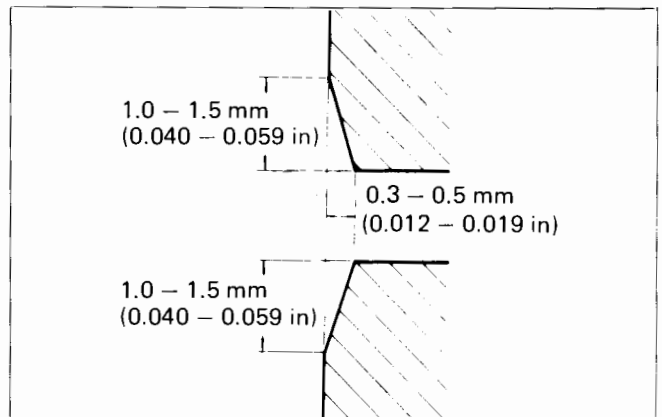
Overmaatzuigers zijn leverbaar in twee overmaten: 0.5 mm en 1.0 mm.

09900-20508	Meetklok
-------------	----------



Max slijtage cilinder	41.065 mm
-----------------------	-----------

Na de cilinder op een overmaat geboord te hebben moeten de randen van de poorten afgeschuind worden en de afschuiningen nog even met schuurpapier afgewerkt worden. Gebruik een schraapstaal om de afschuiningen te maken en let er op de cilinderwand niet te beschadigen.



LET OP:

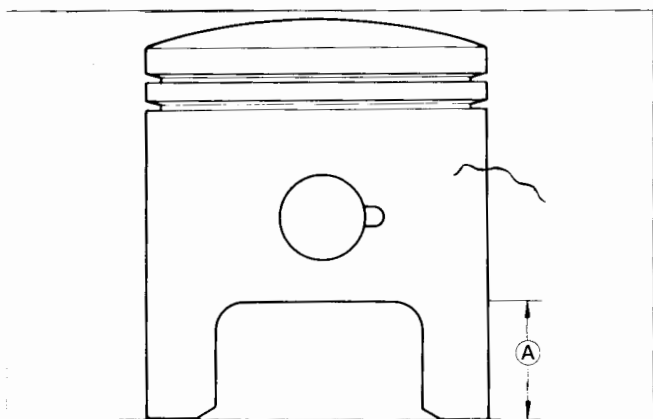
Kleine onregelmatigheden op de cilinderwand die ontstaan zijn door een vastloper of iets dergelijks kunnen verwijderd worden door afschuren van de cilinderwand met een fijn schuurpapier. Indien de onregelmatigheden bestaan uit diepe groeven moet de cilinder op de volgende overmaat geboord worden.

ZUIGERSPELING

De zuigerspeling is het verschil tussen de zuigerdiameter gemeten ter hoogte van het punt zoals aangegeven bij ① en de cilinderdiameter gemeten ter hoogte van het punt zoals aangegeven bij ②. De afstand ① is 23 mm, afstand ② is 15 mm.

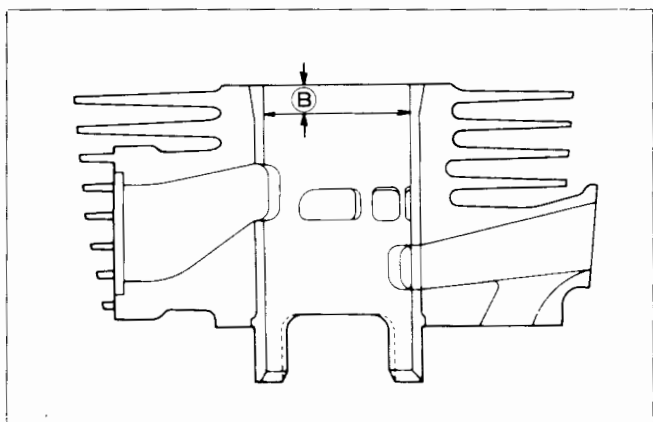
09900-20202

Micrometer

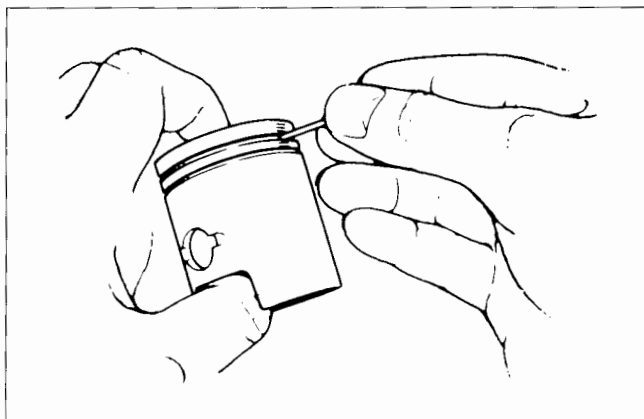


mm

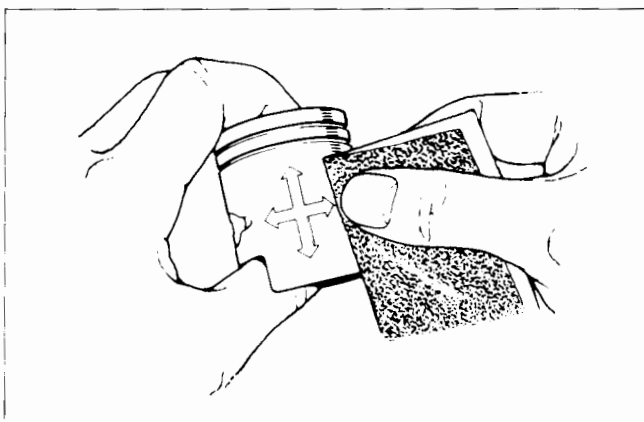
Maten	STD	MAX.
Cilinder diameter	40.975 – 40.990	41.065
Zuiger diameter	40.930 – 40.945	40.885
Zvinder speling	0.040 – 0.050	0.120



Verwijder koolaanslag uit de zuigerveergroeven zoals aangegeven. Nadat de groeven gereinigd zijn even de zuiderveren in de groeven ronddraaien om er zeker van te zijn dat ze moeiteloos kunnen bewegen.



Een zuiger met door oververhitting gegroefde of gevretene mantel moet vervangen worden. Lichte groefjes of vreetplekken kunnen worden weggeschuurd met schuurpapier No 400.

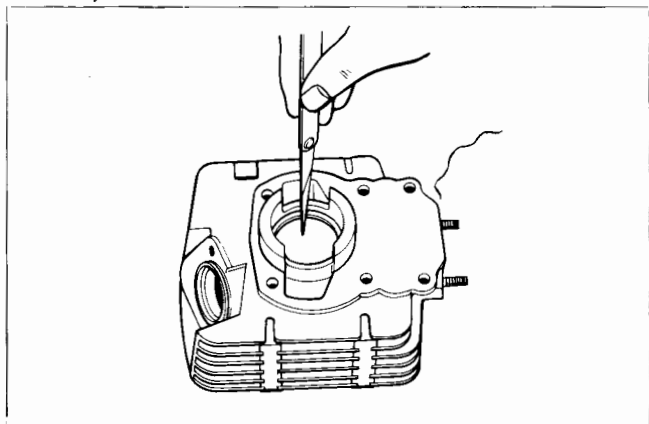


Schuur de zuiger glad met schuurpapier.

ZUIGERVEREN

Controleer met voelermaten de slotspeling van de zuigerveren als aangegeven in voorbeeld. Als de slotspeling de onderstaande limiet overschrijdt vervang dan de zuigerveren.

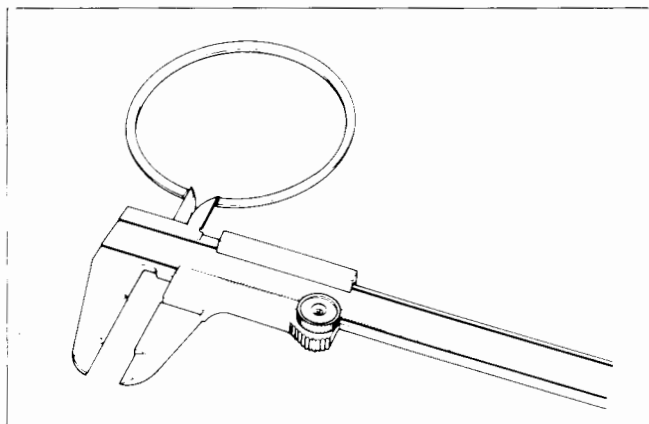
De slotspeling van de zuigerveer wordt gemeten met de zuigerveer recht in de cilinderboring en wel daar, waar de cilinder aan de onderkant het minst gesleten is.



Max. slotspeling	0.75 mm
------------------	---------

Als de zuigerveer versleten is wordt de slotspeling groter waardoor lekkage ontstaat, dit veroorzaakt vermogensverlies.

Meet ook de opening van de zuigerveer om de veerspanning te controleren.



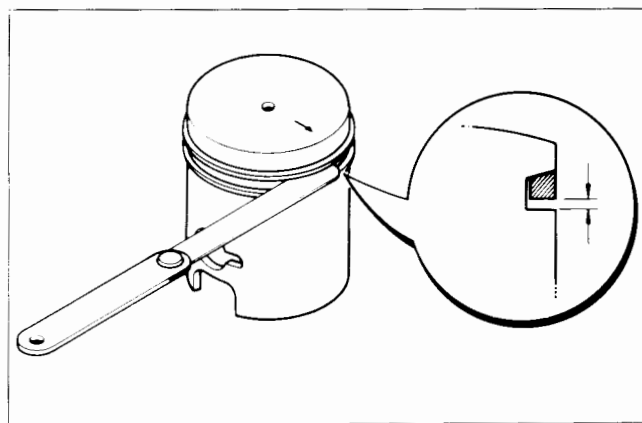
Merkteken	Max opening
"R"	3.6 mm
"T"	4.0 mm

Plaats de zuigerveer in de zuigerveergroef en meet de speling met een voelermaat.

LET OP:

In de tweede groef is onder de tweede zuigerveer een z.g. expander geplaatst.

STD speling	0.010 – 0.050 mm
-------------	------------------



MONTEREN VAN MOTORBLOK

Montage is over het algemeen een tegenovergestelde volgorde van demontage, maar er zijn een aantal montage-handelingen die speciale aandacht vragen. Deze handelingen worden hierna voor de desbetreffende delen omschreven.

LAGERS

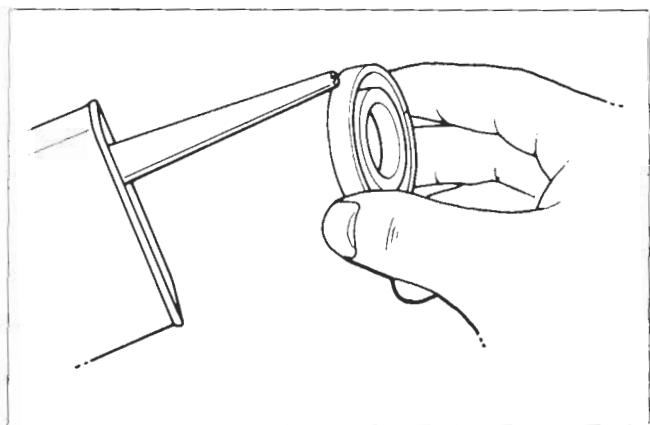
Monteer de lagers in het carter met behulp van speciaal gereedschap 09913-70122 of 09913-80111. Na montage van het lager niet ver geten het te smeren.

OLIEKEERRINGEN

Monteer de oliekeerringen als volgt in de carter-helften.

Gebruik altijd nieuwe keerringen.

- Smeer SUZUKI Super Grease "A" (99000-25010) op de lip van de keerring.
- Smeer "Thread Lock Cement" (99000-32040) aan de buitenkamten van de oliekeerringen die in de carterhelften komen zodat ze niet kunnen verdraaien.



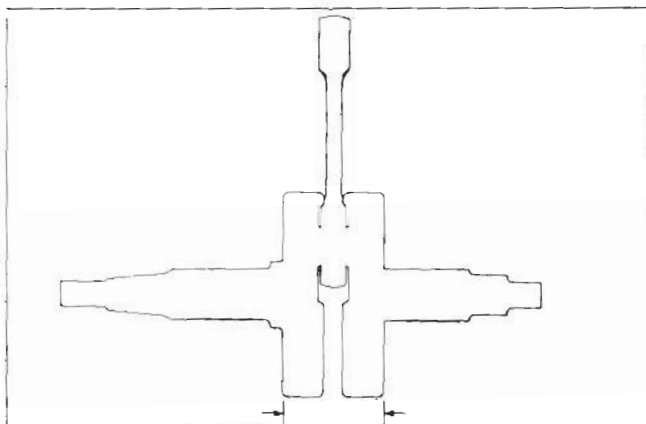
- Gebruik voor het monteren van de keerringen in de carterhelften speciaal gereedschap (09913-70122 of 09913-80111).

LET OP:

Smeer wat olie op alle draaiende en bewegende onderdelen voor ze gemonteerd worden.

KRUKAS

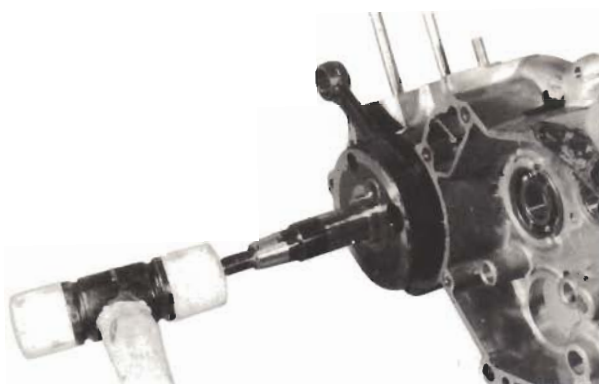
Kijk of de ruimte tussen de wangen correspondeert met de onderstaande gegevens.



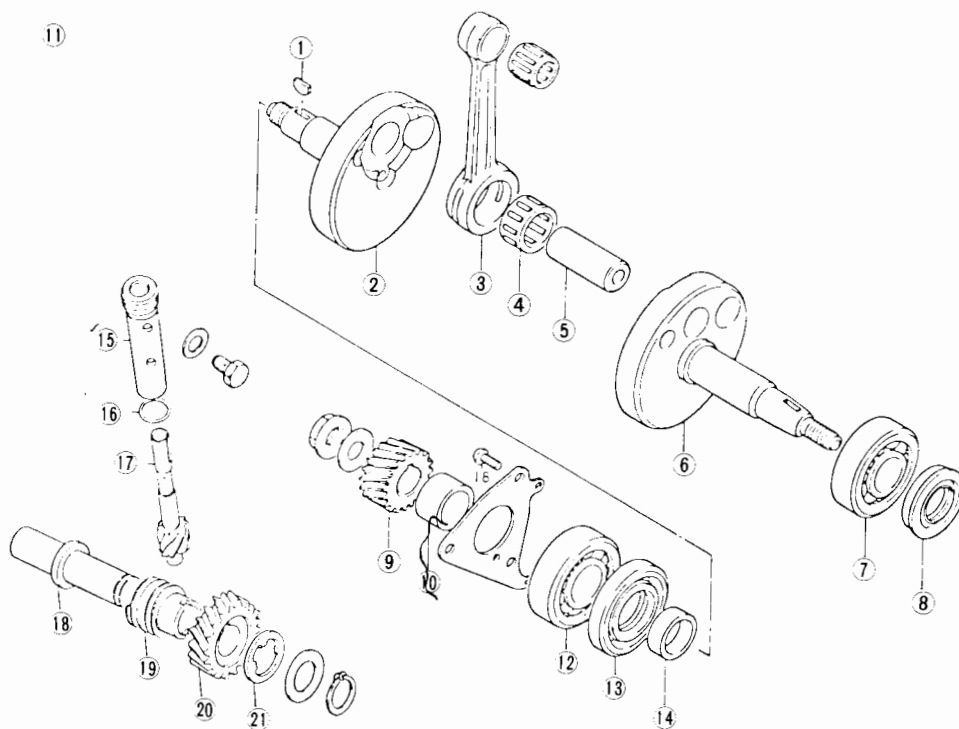
STD ruimte
tussen wangen

39.9 – 40.1 mm

Bij montage van de krukas in het carter is het noodzakelijk dat de rechter tap van de krukas in het carter wordt getikt, gebruik hiervoor een plastic of koperen hamer om de schroefdraad niet te beschadigen.

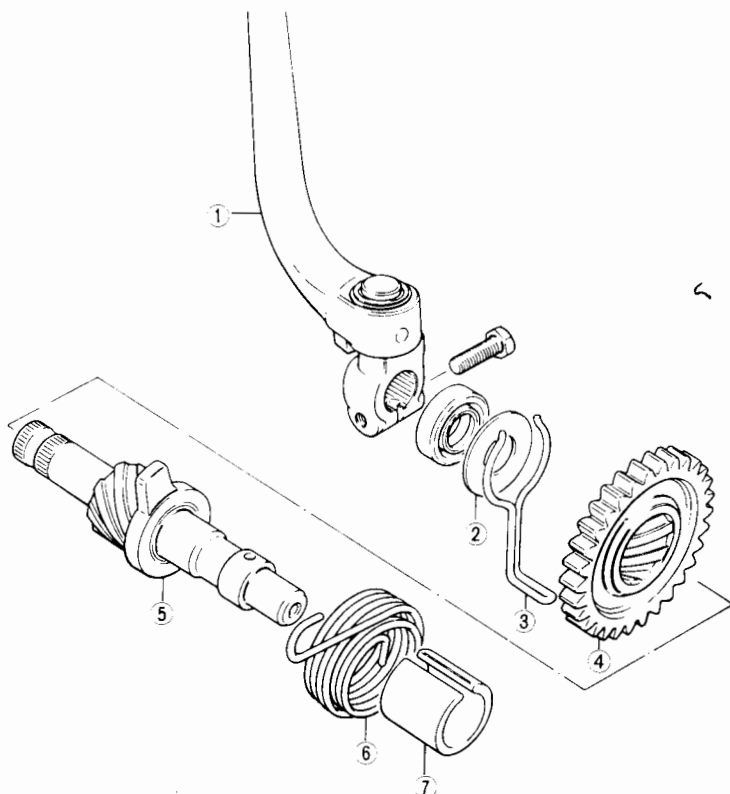


OPBOUW KRUKAS



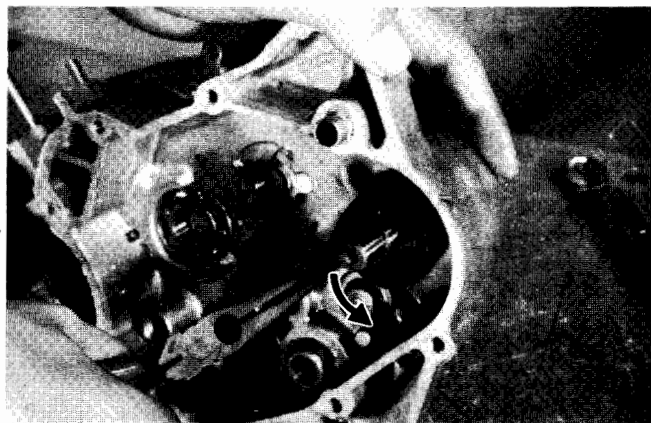
- ① Spie
- ② Rechter krukvang
- ③ Drijfslag
- ④ Lager
- ⑤ Pen
- ⑥ Linker krukvang
- ⑦ Krukaslager
- ⑧ Linker oliekeerring
- ⑨ Krukastandwiel
- ⑩ Afstandsbus
- ⑪ Borgplaat
- ⑫ Lager
- ⑬ Rechter oliekeerring
- ⑭ Afstandsbus
- ⑮ Bus
- ⑯ O ring
- ⑰ Toerenteller aandrijving
- ⑱ As
- ⑲ Tandwiel No 2 van toerenteller
- ⑳ Tandwiel No 1 van toerenteller
- ㉑ Circlip

KICK STARTER



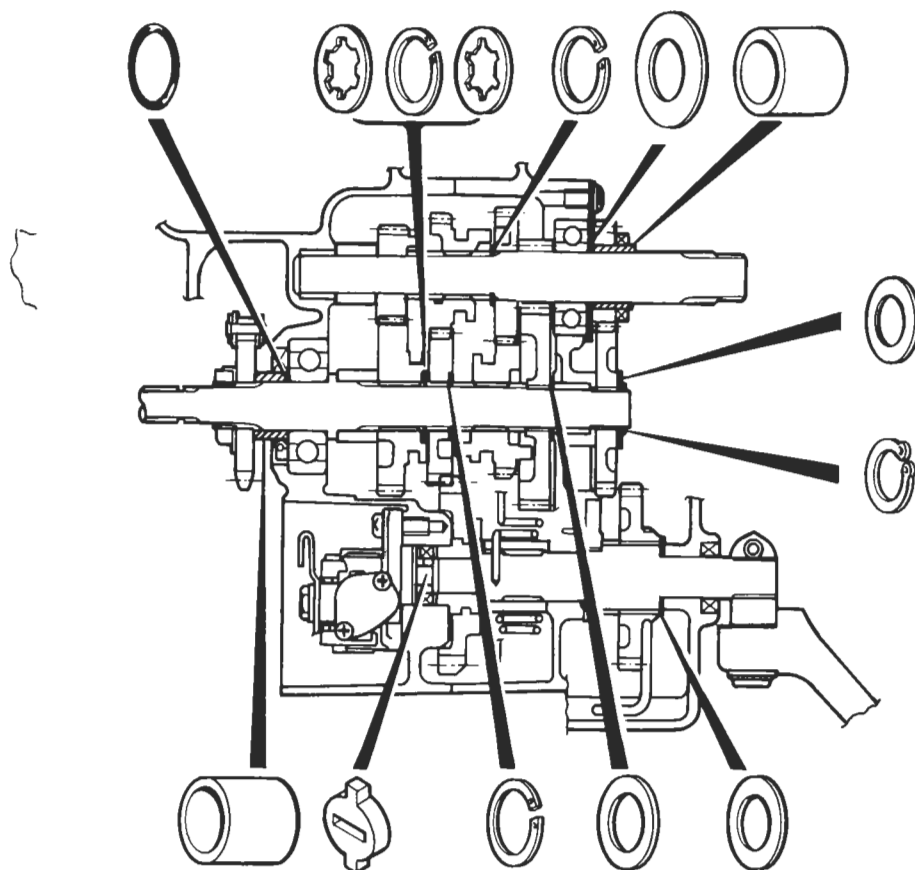
- ① Kickstarterpedaal
- ② Ring
- ③ Drukveer
- ④ Startertandwiel
- ⑤ Starteras
- ⑥ Starterveer
- ⑦ Veergeleider

Plaats een eind van de starterveer in het gat van de starteras, draai de veer ongeveer 90 graden tegen de klok in en plaats het andere eind van de veer in het carter.



VERSNELLINGSBAK

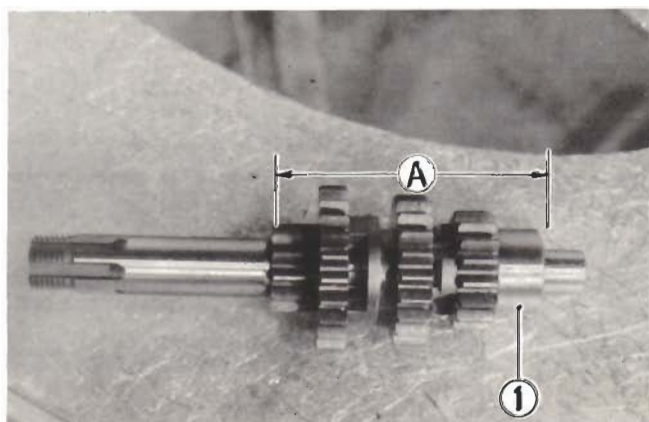
Tijdens de montage van de versnellingsbak moet worden opgelet op welke plaatsen de diverse afstandsringen, circlips etc. moeten worden aangebracht. Raadpleeg bij twijfel onderstaande tekening.



De afstandsbus ① zit op de primaire as geperst. Bij verwijdering een hydraulische pers gebruiken. Smeer de binnenkant van het vierde versnellingsstandwiel in met SUZUKI Lock Super "1303B" (99000-32030) en breng het zo aan dat lengte ② 76.0-76.1 mm bedraagt.

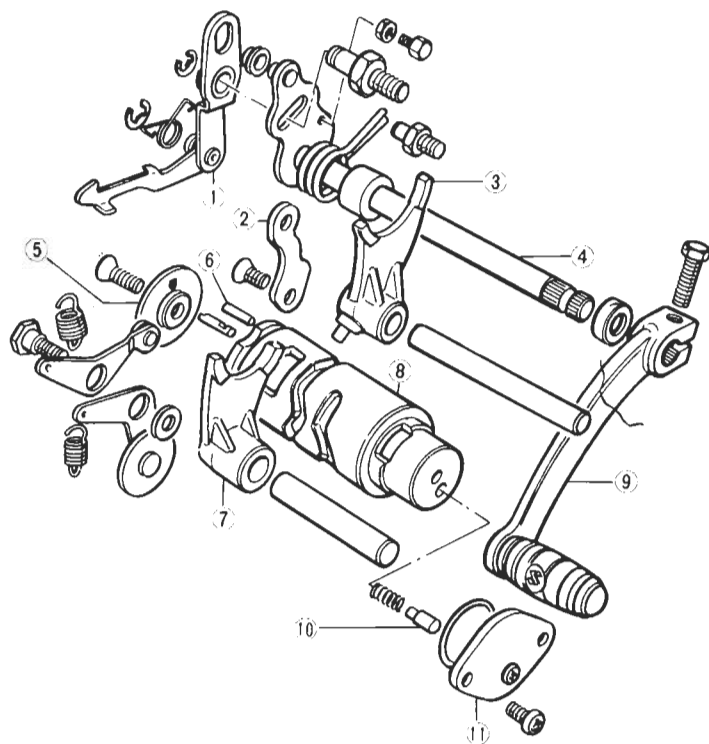
LENGTE ②

STD	76.0 – 76.1 mm
-----	----------------



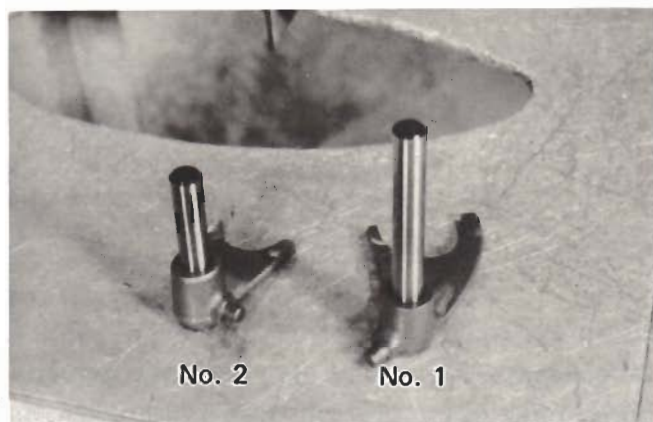
SCHAKELMECHANISME

Gebruik de onderstaande samenstellingstekening als handleiding voor montage.

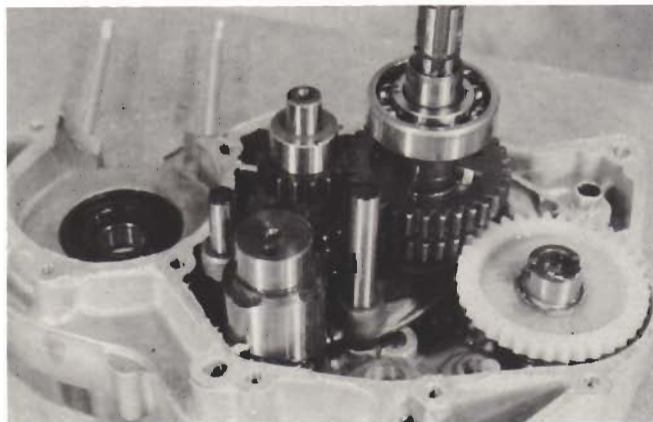


- ① Schakelhaan
- ② Schakelwalsgeleider
- ③ Schakelvork No 1
- ④ Schakelas
- ⑤ Schakelpenhouder
- ⑥ Schakelpen
- ⑦ Schakelvork No 2
- ⑧ Schakelwals
- ⑨ Schakelpedaal
- ⑩ Contactstift
- ⑪ Neutraalstand schakelaar

Er zijn twee verschillende schakelvorken gebruikt. Raadpleeg de tekening hiernaast voor de nummers 1 en 2.

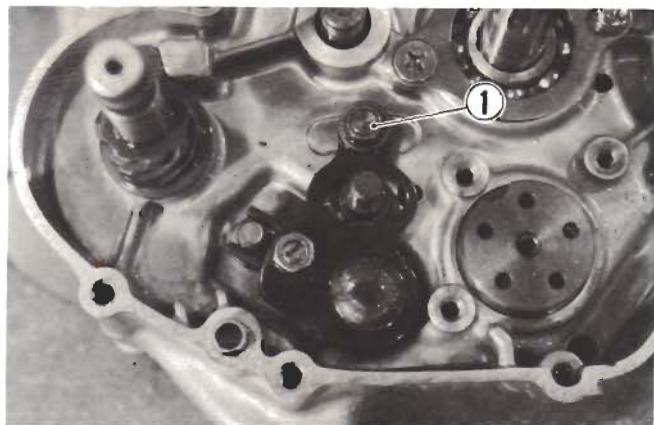


Maak voor montage de pasvlakken van de carterhelften goed schoon en smeer een carterhelft in met "SUZUKI BOND No 4" (99000-31030).



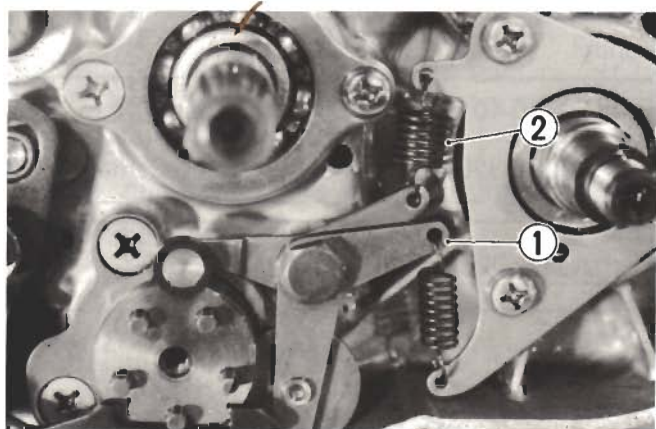
SCHAKELAS

Let bij montage van de schakelas op dat de geleiderol ① op de juiste plaats zit.

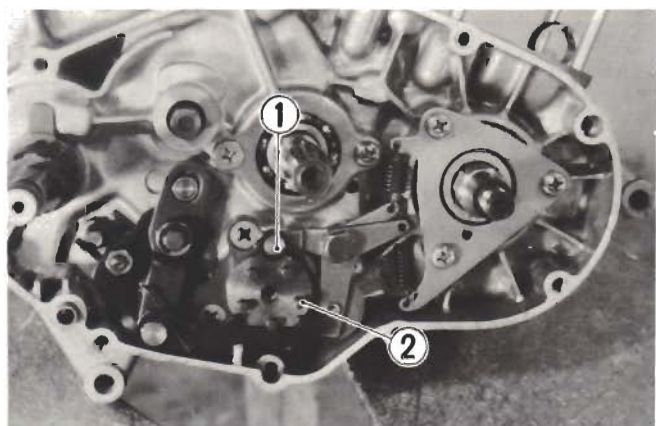


SCHAKELWALSBLOKKEERPLAAT EN NEUTRAALSTANDSTOPPER

Denk om de ring als de schakelwalsblokkeerplaat ① en neutraalstandstopper gemonteerd worden. De dikkere veer moet ② in de neutraalstandstopper worden gehaakt.



Draai de schakelwals in de neutraal positie ① en zorg ervoor dat de neutraal schakelpen ② op de plaats zit zoals aangegeven hieronder.



KRUKASTANDWIEL MOER

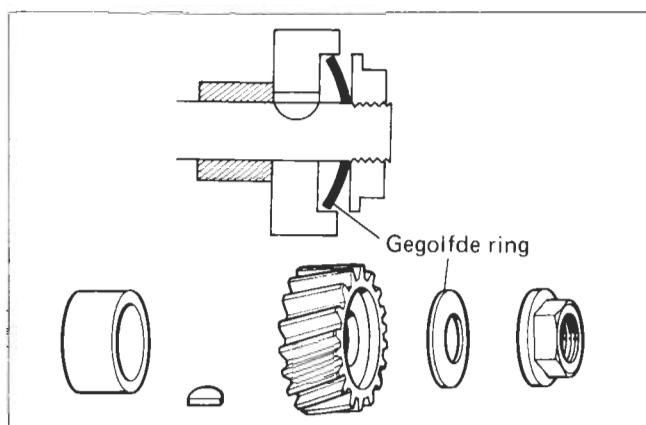
Monteer de afstandsbus, spie, tandwiel en ring op de krukas.

Gebruik speciaal gereedschap en draai de krukasmoeer vast.

Gebruik hierbij "Thread Lock Cement".

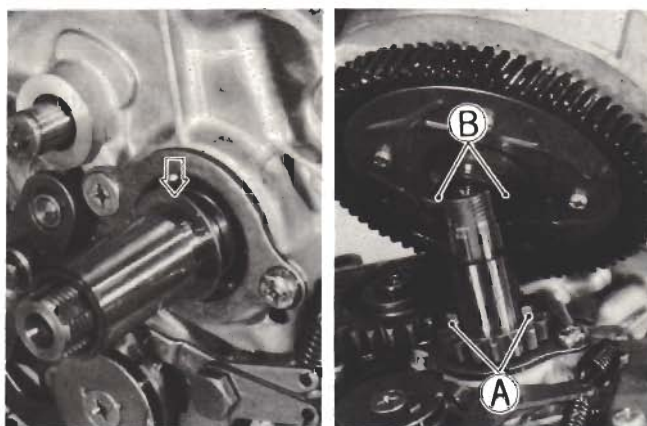
09910-20115	Drijfstang houder
99000-32040	Thread Lock Cement

Aanhaalkoppel krukasmoeer	36 – 50 N·m (3.6 – 5.0 kg·m)
------------------------------	---------------------------------



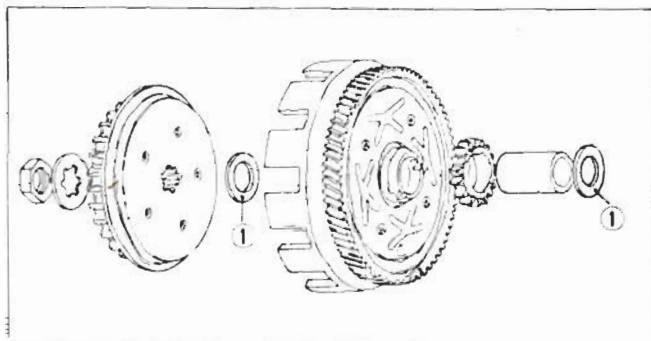
KOPPELINGSHUIS

Monteer de ring, afstandsbus en kickstarterhulptandwiel op de primaire as. Zorg ervoor dat de nokken van het kickstarterhulptandwiel ① in de groeven ② van het primaire tandwiel vallen.



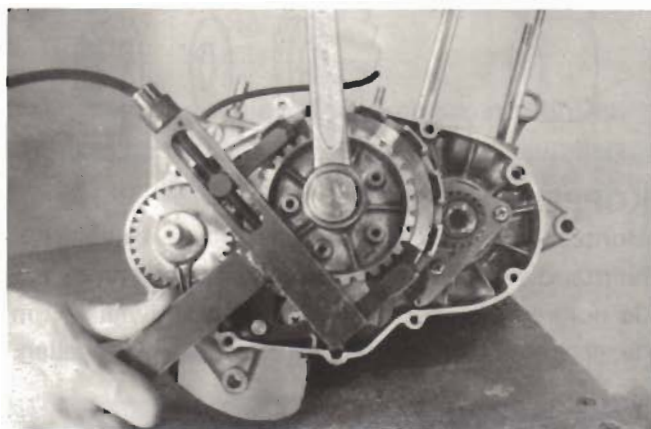
LET OP:

Pas op dat de twee afstandsringen ① op de juiste manier aangebracht worden.

**KOPPELINGSNAAF**

Zet de koppelingsnaafmoer vast, gebruik daarvoor speciaal gereedschap.

09920-53710	Koppelingsnaafhouder
Aanhaalkoppel	30 – 50 N·m (3.0 – 5.0 kg·m)

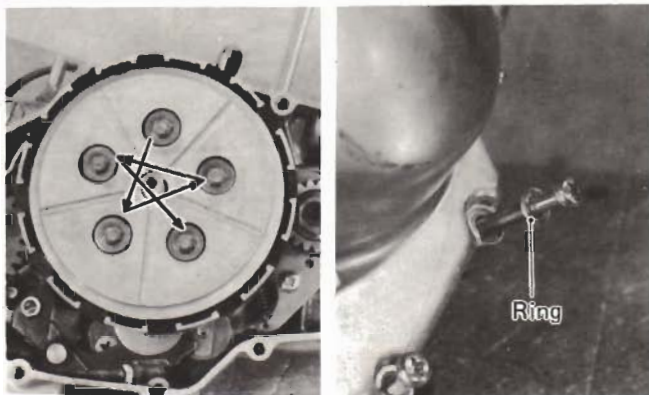
**KOPPELINGSDRUKSIFT**

Let op dat het druklager op de juiste manier gemonteerd wordt.



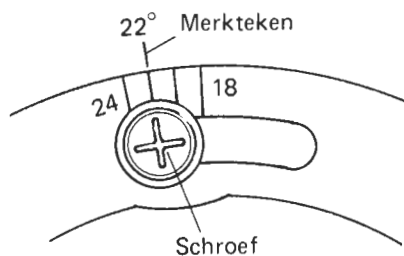
Draai de koppelingsbouten vast volgens onderstaand schema en aanhaalkoppel.

Aanhaalkoppel	3 – 5 N·m (0.3 – 0.5 kg·m)
---------------	-------------------------------

**ROTOR**

Maak de rotor en de krukastap goed schoon en monteer de stator. Monteer de rotor (denk om spie) met gebruikmaking van "Thread Lock Cement" voor de moer. Draai de moer vast met speciaal gereedschap volgens onderstaand aanhaalkoppel.

09930-40113	Rotorhouder
99000-32040	Thread Lock Cement
Aanhaalkoppel	30 – 40 N·m (3.0 – 4.0 kg·m)



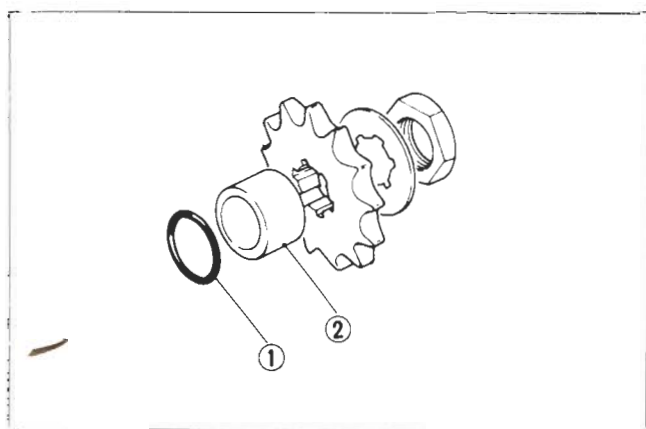
VOORKETTINGTANDWIEL

VOORKETTINGTANDWIEL

De O ring ① die direct achter de afstandsbus ② op de hoofd as zit dient als afdichting van de ruimte tussen afstandsbus en as. Draai de moer vast met speciaal gereedschap volgens onderstaand aanhaalkoppel.

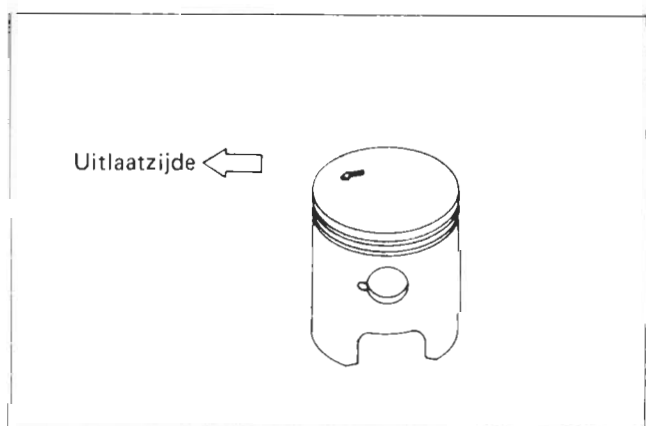
09930-40113	Rotor houder
-------------	--------------

Aanhaalkoppel	30 – 50 N·m (3.0 – 5.0 kg·m)
---------------	---------------------------------



ZUIGER

Op de zuiger staat een pijltje, dit moet naar de uitlaatkant wijzen.



LET OP:

Smeer wat olie op de zuiger, **zuigerveer**, cilinder en krukaslagers.

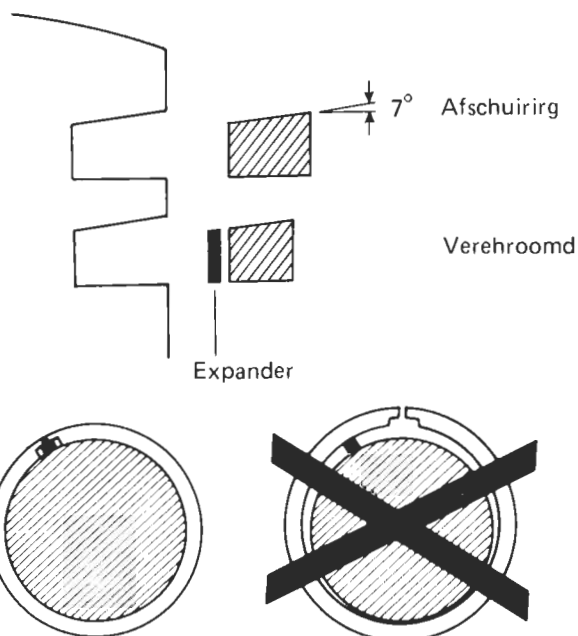
ZUIGERVEER

De beide zuigerveeren zijn van het z.g. "key-stone" type en zijn gemerkt met R of T aan de bovenzijden.

De expander zit onder de tweede veer. Zorg ervoor dat de veren aangebracht worden zoals aangegeven in hieronderstaand figuur.

LET OP:

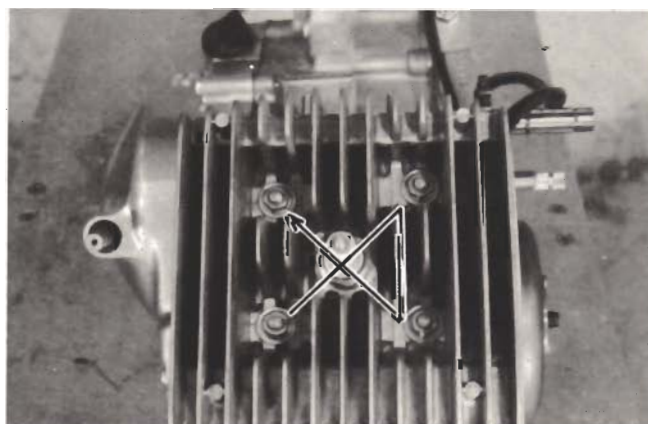
De bovenste veer is verchroomd, de tweede veer is donker van kleur.



CILINDERKOP

Zet de cilinderkopmoeren vast volgens onderstaand schema en aanhaalkoppel.

Aanhaalkoppel	8 – 12 N·m (0.8 – 1.2 kg·m)
---------------	--------------------------------



BENZINE EN OLIE

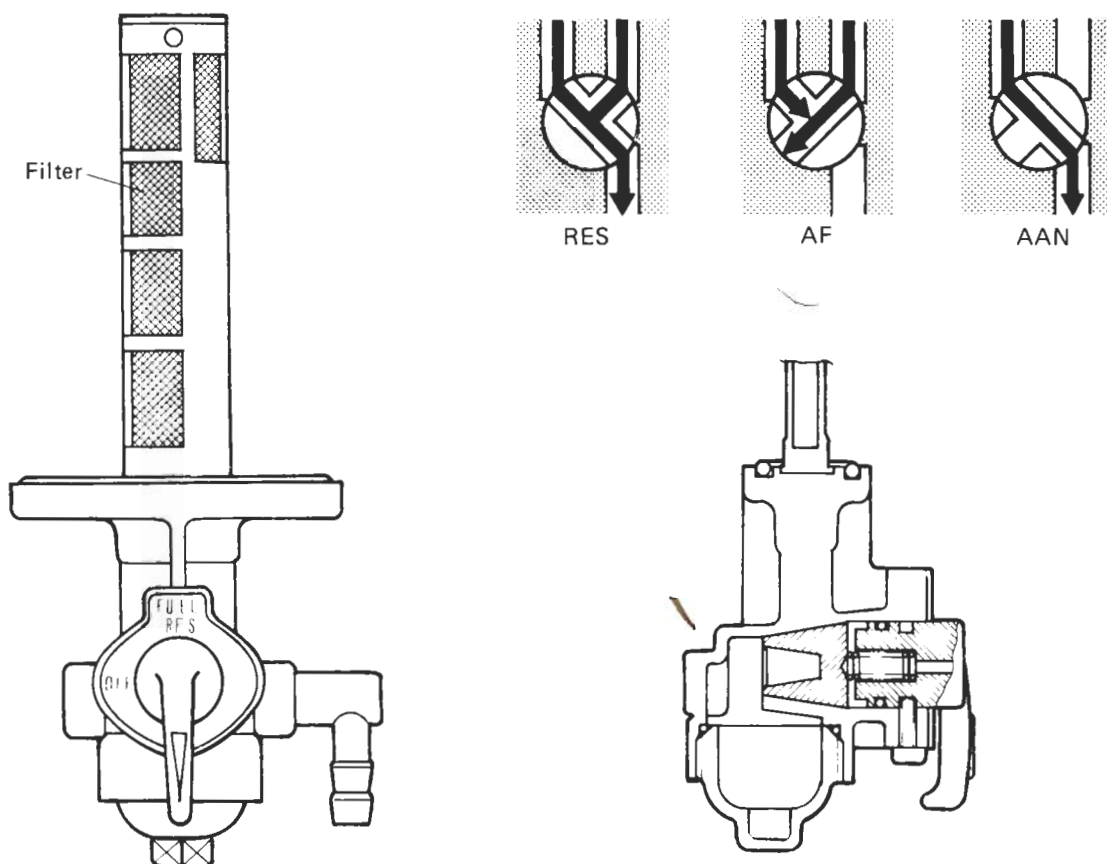
INHOUD

BENZINETANK EN BENZINEKRAAN	4- 1
CARBURATEUR	4- 2
OLIEPOMP.....	4- 5

BENZINETANK EN BENZINEKRAAN

De benzinetank is uitgerust met een tankdop en een benzinekraan, in de tankdop zit een luchtdoorlaat die ervoor zorgt dat de benzine zonder hapering naar de carburateur loopt.

De benzinekraan heeft drie standen te weten aan, uit, reserve. Normaal komt er wel eens wat water of vuil in de benzinekraan, daarvoor is een filter in de kraan gemonteerd, onder in uet verzamelbakje.



REINIGEN

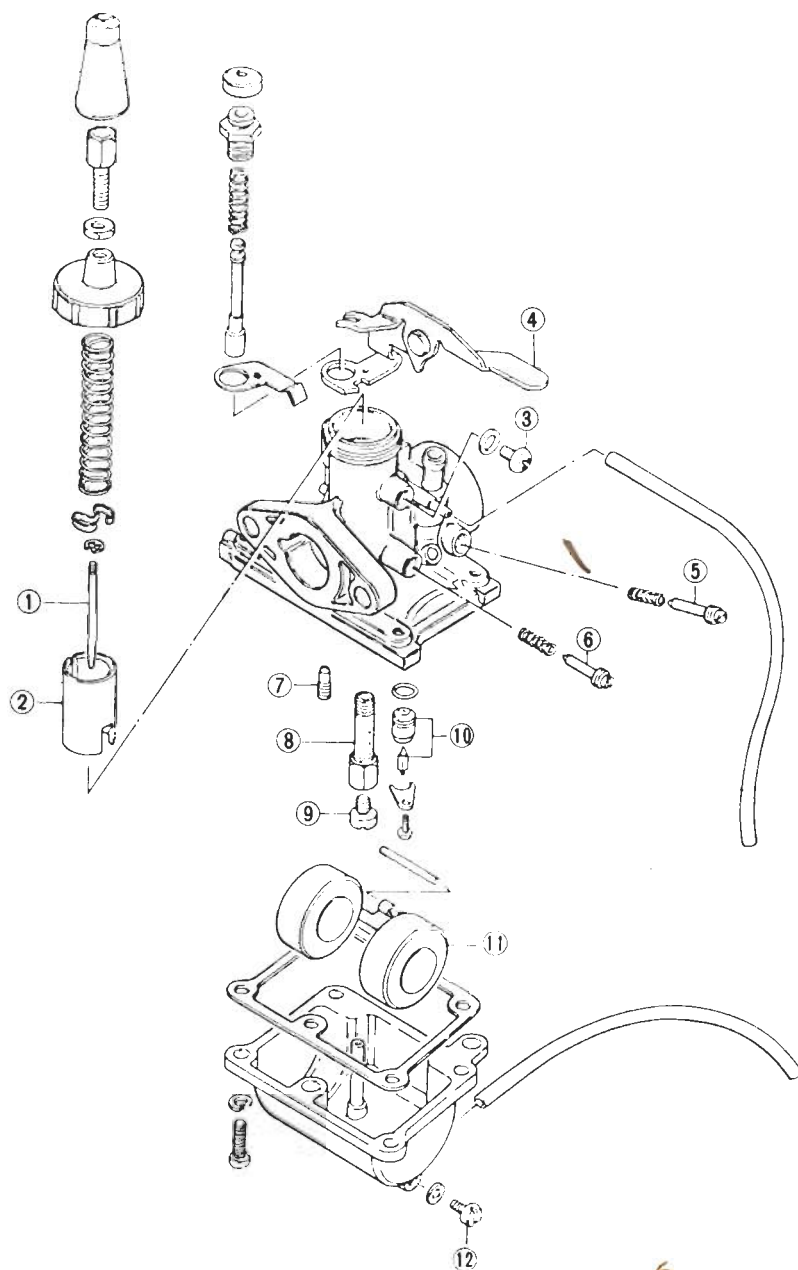
Het filter moet op zijn tijd ontdaan worden van het verzamelde vuil, dan moet tegelijkertijd ook de benzinetank gereinigd worden.

INSPECTIE

Als de benzinekraan lekt is er waarschijnlijk een pakking of de ring tussen de kraan en het verzamelbakje kapot, controleer dit regelmatig en vernieuw de pakkingen als dit nodig is.

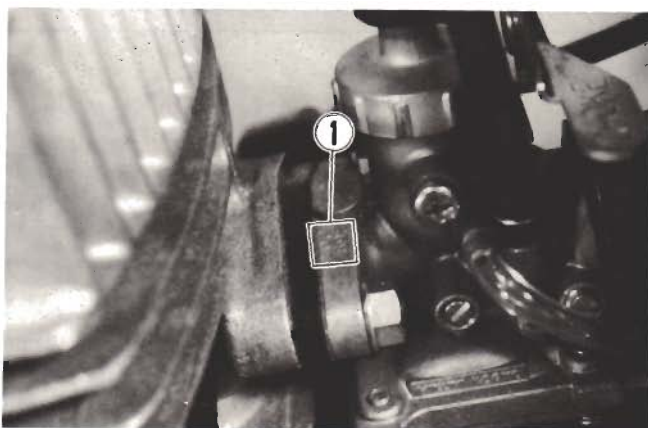
Kijk ook of de luchtdoorlaat in de benzinedop niet verstopt is, zo ja, doorblazen met perslucht.

CARBURATEUR



SPROEIERMATEN

Type	Mikuni VM12SH
Identificatieno	46790
Boring	12 mm
Vlotter niveau	24 ± 1.0 mm
Luchtregelschroef	2 slagen open
Gasschuif inkeping	2.0
Sproeiernaald	3D6-2de Grdef
Stationair sproeier	22.5
Naaldsproeier	D6
Hoofdsproeier	52.5

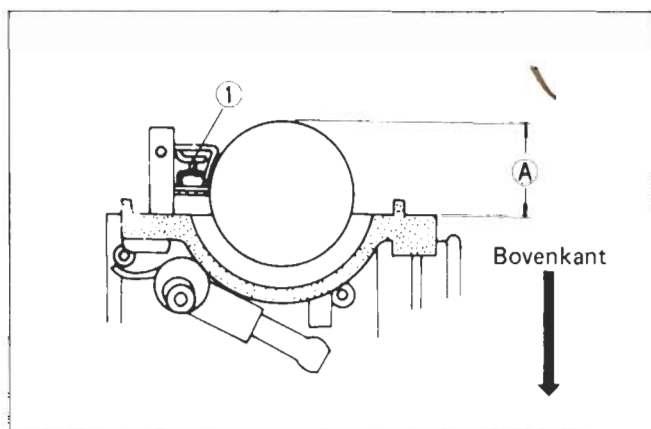


① Identificatie nummer

AFSTELLEN VLOTTERNIVEAU

Een juist mengsel bij ieder toerental hangt sterk af van een correct vlotterniveau. Controle en afstelling van dit niveau is zeer belangrijk. Om het vlotterniveau te controleren moet de carburateur omgekeerd worden (let op dat het pennentje niet valt). Als het lipje van de vlotterarm net de vlotternaald raakt, moet de afstand **A** gemeten worden met een schuifmaat. Het lipje **1** kan verbogen worden om de correcte afstelling te verkrijgen.

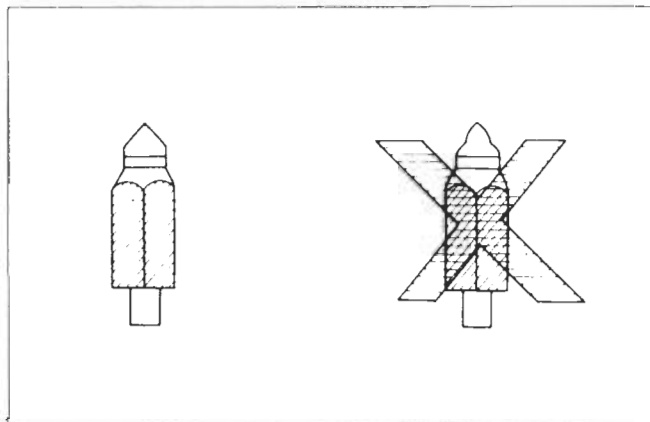
Vlotterniveau	$24 \pm 1.0 \text{ mm}$
---------------	-------------------------



VLOTTERNAALD INSPECTIE

Als er zich iets bevindt tussen de vlotternaald en zitting sluit de naald niet meer af en zal de vlotter overlopen. Ditzelfde gebeurt als of de vlotternaald of de zitting versleten is. Anderszijds zal er geen benzine naar de vlotter stromen als de naald blokkeert.

Maak de carburateur los en maak de vlotterkamer en vlotteronderdelen goed schoon. Is de naald versleten vervang hem dan, gelijktijdig ook de zitting vervangen. Blaas daarna de carburateur en alle openingen goed schoon met perslucht.



DIAGNOSE VAN HET MENSEL

Of de carburateur een juist mengsel heeft kan gecontroleerd worden aan de hand van een test op de weg, gebruik dan de standaardbougie. Na de test kan de kleur van de bougie geconstateerd worden of de carburateur te arm of te rijk staat. Eventueel kan de cilinderkop verwijderd worden om de verbranding op de zuiger af te kunnen lezen.

REGELEN VAN HET MENGSEL

- Het mengsel wordt hoofdzakelijk bepaald door de hoofdsproeier en de sproeiernaald. Voordat hier iets aan word veranderd moet eerst gezord worden dat het vlotterniveau goed is en dat de overstroomleiding, aanzuigrubber en luchtfilter in goede staat zijn.
- Stel vast bij welke stand van de gasschuif de motor inhoudt of hapert. Rijdt de bromfiets dan op die stand van het gas over een behoorlijk traject van enkele kilometers, bekijk daarna de kleur van de bougie en/of cilinderkop.
- Het mengsel kan "rijker" of "armer" gemaakt worden op drie manieren, n.l., andere hoofdsproeier, verstelling van de sproeiernaald en verstelling van de stationaire luchtregelschroef. Het effect van deze veranderingen hangt af van de stand van de gasschuif hetgeen tot uitdrukking komt in onderstaand schema.

Gasschuif	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	Geheel open
Hoofdsproeier				
Sproeiernaald				
Luchtregelschroef				

LET OP:

Als er een stuk op "halfgas" gereden is en er blijkt dat het mengsel te arm of te rijk staat, corrigeer dit dan door een andere stand van de sproeiernaald en de luchtregelschroef.

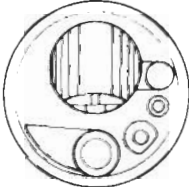
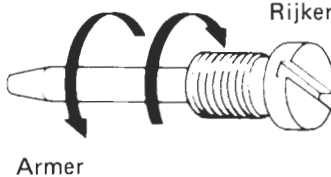
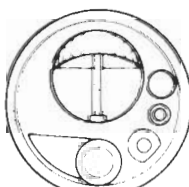
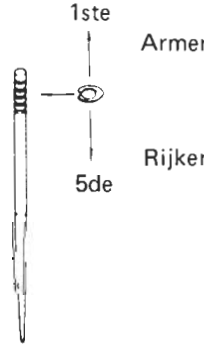
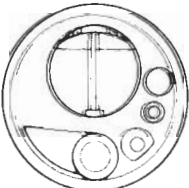
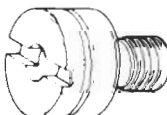
CARBURATIE

Een correct mengsel moet worden vastgesteld aan de hand van verschillende testen, hoofdzakelijk voor wat betreft motorvermogen, brandstofverbruik en bedrijfstemperatuur van de motor.

De sproeierbezetting is zo uitgekiend dat de beste resultaten bereikt werden. Daarom moet nooit een andere sproeier aangebracht worden, of afstellingen veranderd worden, behalve wanneer er andere omstandigheden heersen van klimatologische aard of hoogte.

Is aanpassing noodzakelijk, let dan op het volgende.

Het benzine-lucht mengsel kan als volgt veranderd worden.

Stand gasschuif	Mengsel veranderen	Standaard mengsel
 <p>Iets open</p>	<p>Luchtregelschroef</p> 	<p>2 omw open</p>
 <p>Half open</p>	<p>Sproeiernaald</p> 	<p>3D6-2de groef</p>
 <p>Helemaal open</p>	<p>Hoofdsproeier</p>  <p>Hoger nummer: rijker mengsel Lager nummer Armer mengsel</p>	<p>52.5</p>

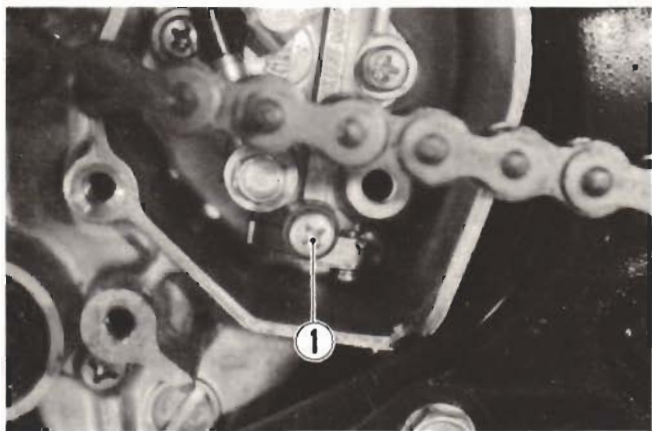
OLIEPOMP ONTLUCHTEN

Als er een luchtbel in de leiding vanaf de olietank zit, of als de oliepomp er af is geweest moet het systeem ontlucht worden met gemonteerde oliepomp.

Ontluchten doet men als volgt: houdt de machine in stilstaande toestand: draai schroef ① uit en laat de olie weglopen. Zodra er olie zonder onderbrekingen uitstroomt zit er geen lucht meer in de leiding. Draai dan de schroef weer stevig vast.

LET OP:

Verwijder linker pedaal, fietsketting, tandwielen en dynamodeksel voor deze werkzaamheden.



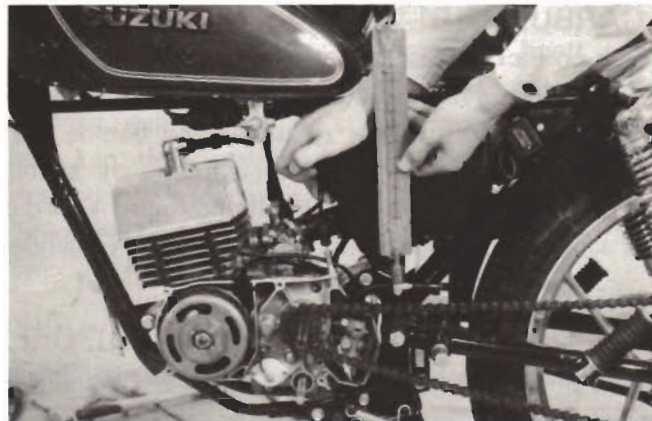
CONTROLE OLIEPOMP

Met behulp van het speciale gereedschap kan de oliepomp-opbrengst gemeten worden op basis van een vastgestelde tijdsduur als hieronder aangegeven.

09900-21602

oliepomp-
opbrengstmeter

- Vul het maastglas van speciaal gereedschap met de voorgeschreven olie en sluit de leiding van het gereedschap aan op de aanzuigzijde van de oliepomp.

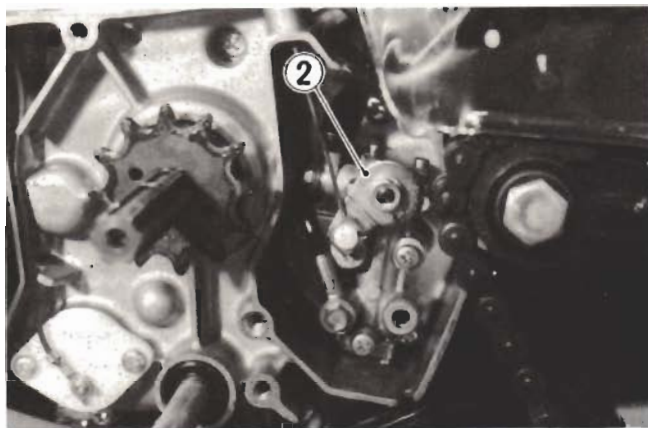


- Laat de motor 2000 toeren draaien.
- Zorg dat de oliepomphevel in volledig open positie ② staat en laat de motor zo ongeveer 5 min op 2000 toeren draaien. Als de pomp in goede staat is moet er tussen 1.05 en 1.27 afgelezen worden op de schaalverdeling.

5 min. op 2000 t/min helemaal open

olie opbrengst

1.05 – 1.27 ml.



LET OP:

Stel madien de gas-en oliepompkabels opnieuw af.

ELECTRISCHE INSTALLATIE

INHOUD

ONTSTEKINGSSYSTEEM	5- 1
CONTROLE EN AFSTELLING	5- 3
LAADCIRCUIT/VERLICHTING	5- 7
SCHAKELAARS	5- 8
ACCU	5-10

ONTSTEKING SYSTEEM

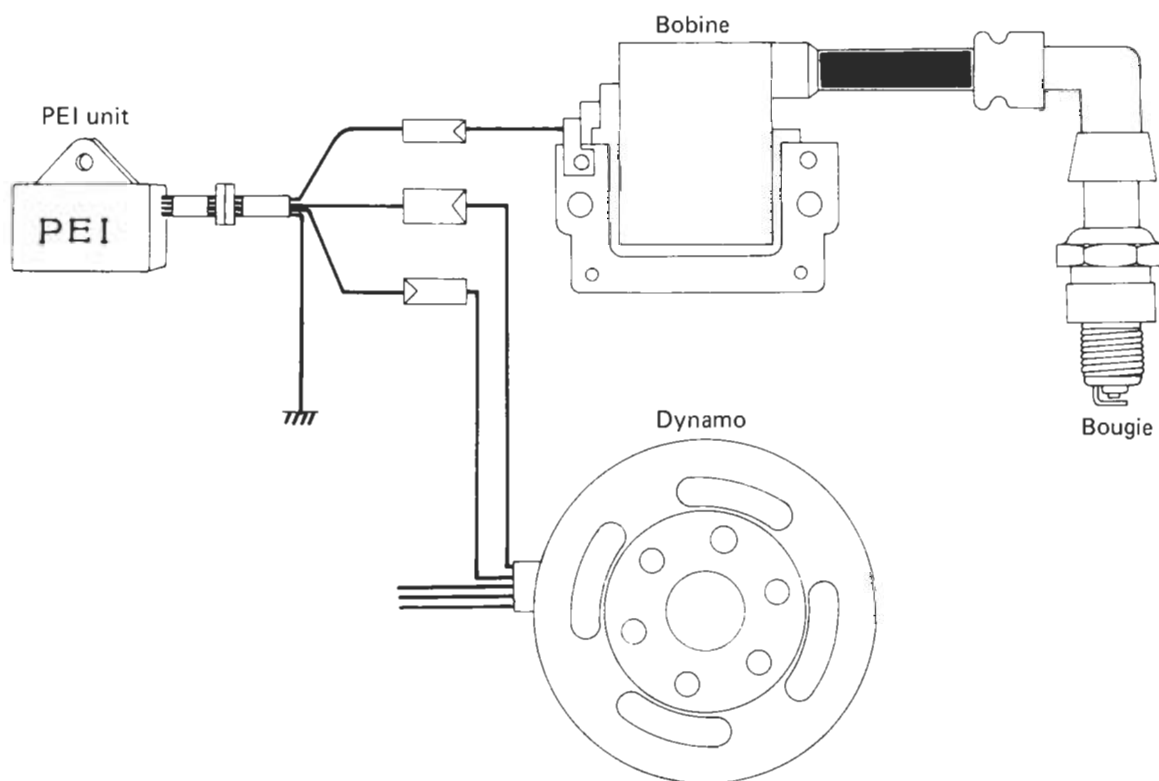
"PEI" SYSTEEM

In de ZR50 wordt gebruik gemaakt van een PEI systeem.

In het PEI systeem wordt een vliegwielmagneet als stroombron gebruikt, waarbij de condensator dienst doet als berging voor honderden volts.

Deze condensator geeft zijn lading af, op het juiste ontstekingsmoment, aan de primaire winding van de ontstekingsspoel waarin dan door inductie een hoge spanning in de secundaire winding wordt opgewekt waardoor een vonk tussen de bougie-elektroden overspringt.

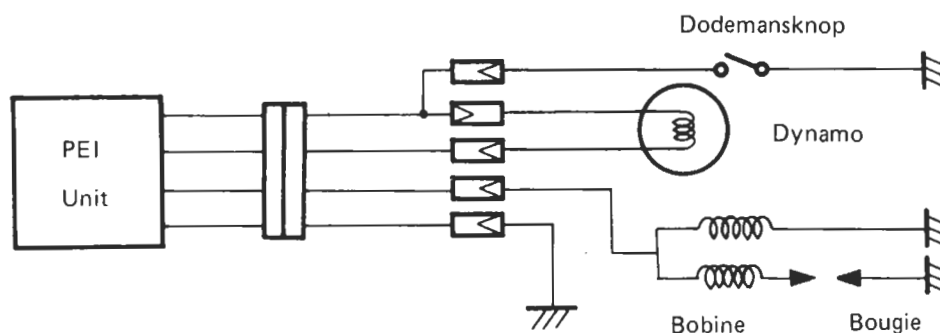
Het PEI systeem heeft geen contactpunten en vergt daardoor weinig onderhoud.



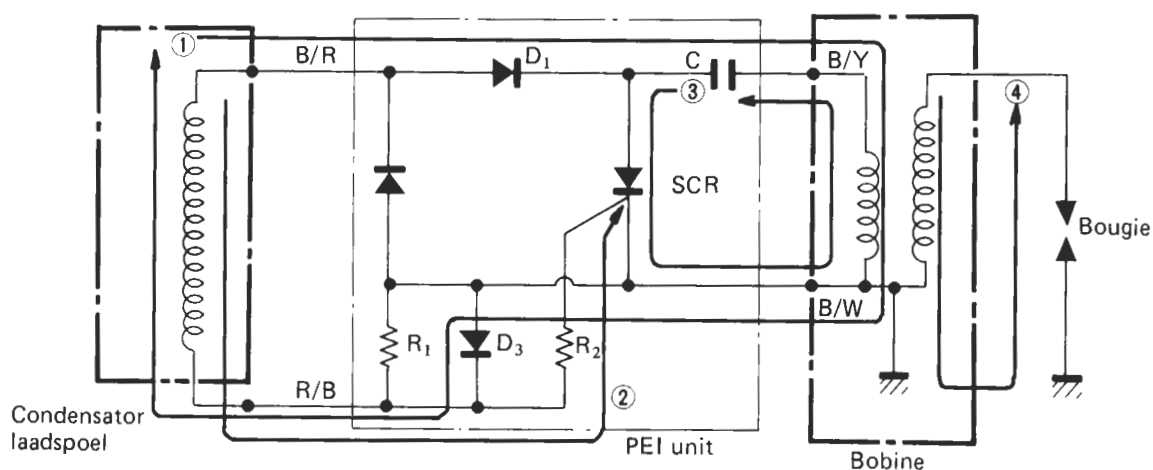
KENMERKEN VAN HET "PEI" SYSTEEM

1. Minder vervuilen van de bougie omdat ten alle tijde een zeer sterke vonk wordt geproduceerd.
2. Door het ontbreken van contactpunten minder onderhoud.
3. Behoud van motorvermogen omdat het ontstekingsstip altijd gewaarborgd is.
4. Minder onderhoudskosten wegens het ontbreken van contactpunten die bijgesteld of vernieuwd moeten worden.

AANSLUITSCHEMA



BEDRADINGSSCHEMA



BESCHRIJVING

1. Als de dynamo draait vloeit de opgewekte stroom via de volgende weg: laadspool-diode D1-condensator C-primaire winding bobine-diode D3-laadspool.
2. Als de rotor 180 graden is verdraaid veranderdt de polariteit van rood/zwart pool in plus (+) en de opgewekte stroom gaat door R1 naar R2 en naar SCR. Als de stroom bij SCR arriveert wordt SCR geleidend.
3. Als SCR stroom doorlaat zal er een ontleding via de condensator plaatsvinden via het volgende circuit.
Condensator C-SCR-Bobine (primaire winding)-Condensator C.
4. Op deze manier zal een sterke stroom in de secundaire winding van de bobine opgebouwd worden die voor een sterke vonk tussen de bougiepunten zorgt.

LET OP:

Door toepassing van het PEI systeem ontstaan er twee vonken per krukasomwenteling.

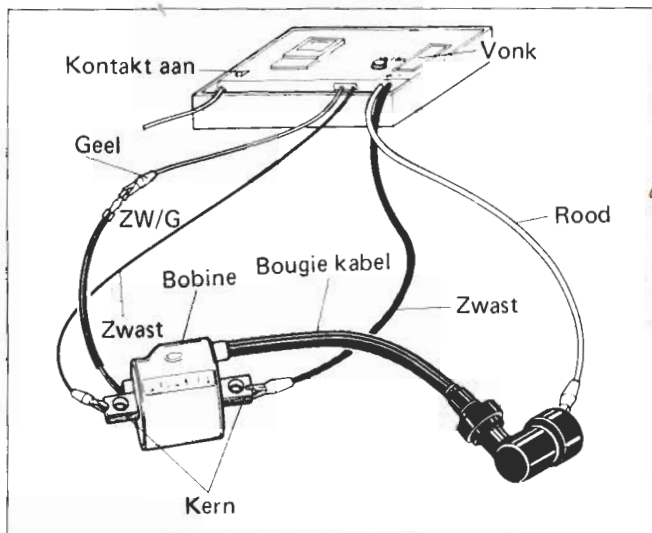
INSPECTIE EN AFSTELLING

INSPECTIE EN AFSTELLING

De bobine is een soort transformator, hij verandert lage spanningen in hoge. Daarom zijn er twee windingen; de eerste (laagspanningsinvoer) is de primaire winding, de tweede (hoogspanningsuitgang) de secundaire winding. Gebruik een electro-tester type SS-II om de conditie van de bobine te controleren.

09900-28106	Electro-tester
-------------	----------------

- Zet de schakelaar op "OFF".
- Verbind draad uit tester met gele merk met bobinedraad B/Y.
Verbind zwarte draad uit tester met de bobine-kern (massa).
Verbind de rode draad \oplus uit tester met de bougiekap.
Verbind dikke zwarte draad \ominus uit tester met bobine-kern (Massa).
- Zet de schakelaar op "ON".
- Bekijk de vonk in het venster. De vonk behoort sterk en continu te zijn, niet onderbroken, over een tevoren ingestelde vonkbrug van 8 mm.
Laat de vonk tenminste 5 min. lang achter elkaar overspringen teneinde zeker te zijn van een goede werking bij bedrijfstemperatuur.



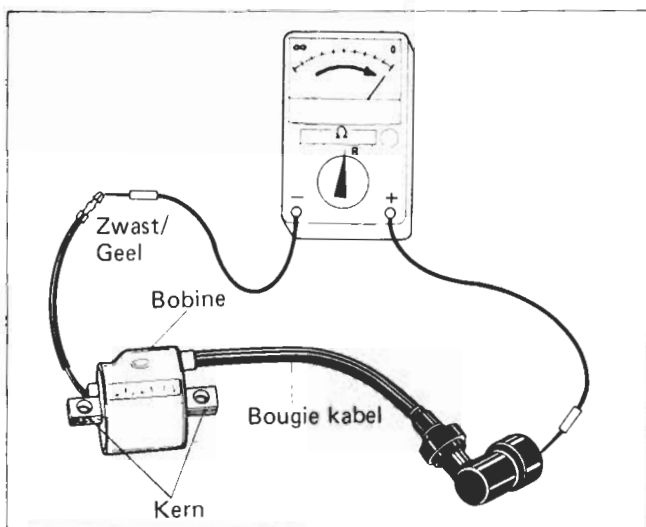
CONTROLE LAAD EN LICHTSPOELEN

Inplaats van een SS-II tester kan ook gebruik gemaakt worden van een multi-tester of een ohm-meter.

Exacte aflezing van de ohm's is niet zo belangrijk, mocht een van de windingen van de bobine onderbroken zijn dan zal de gemiddelde aflezing onvoldoende zijn.

09900-25002	Multi-tester
-------------	--------------

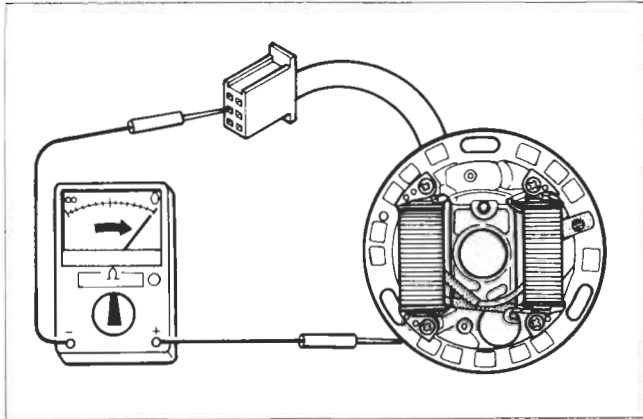
	Bobine weerstand
Primair (Zwast/Geel — Massa)	0.2 — 0.4 ohm.
Secundair (Zwast/Geel — Bougie kabel)	13 — 15 ohm.



CONTROLE LAAD EN LICHTSPOELEN

Gebruik een SUZUKI multi-tester of een ohm meter om de licht en laadspeel door.

	Weerstand spoelen
Primaire spoel (ZW/R – R/ZW)	140 – 170 ohm.
Laadspeel (W/R – Massa)	0.5 – 0.7 ohm.
Lichtspoel (G – Massa)	0.2 – 0.3 ohm.



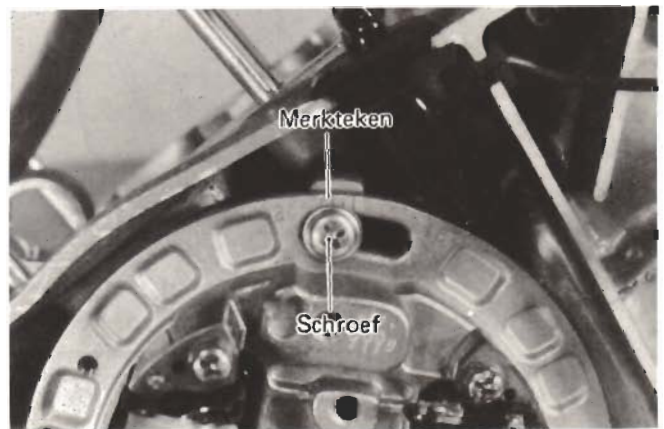
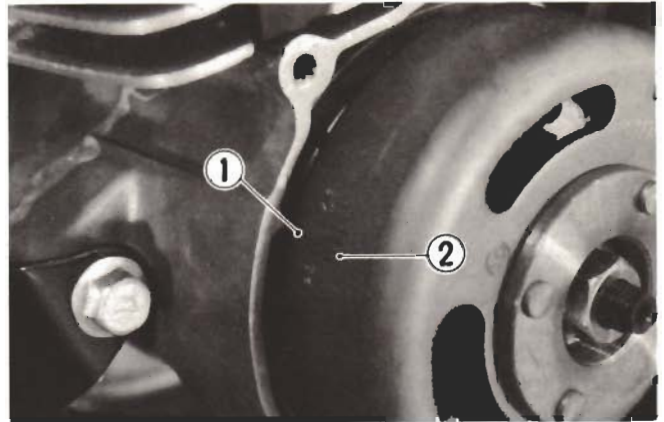
AFSTELLEN ONTSTEKING

- Gebruik de electro tester SS-II.
- Zet de schakelaar op "OFF".
- Plaats de kabel van de timing lamp in het contact van de tester.
- Bevestig de hoogspanningskabel aan de bougiekap-adapter (hoogspanningsadapter).
- Zet de schakelaar op "ON".

Richt de lamp op het ingeslagen merk ① en de merktekens op het vliegwiel ②. Als de timing-lamp oplicht op het moment dat de merktekens tegenover elkaar staan is de afstelling in orde. Als de lamp oplicht wanneer het vaste merk zich voor het ingeslagen merk bevindt (t.o.v. draairichting) dan staat de ontsteking te vroeg. Bevindt het zich achter het ingeslagen merk dan staat de ontsteking te vroeg. Corrigeer dit door verdraaiing van de stator.

09900-28106

Electro-tester

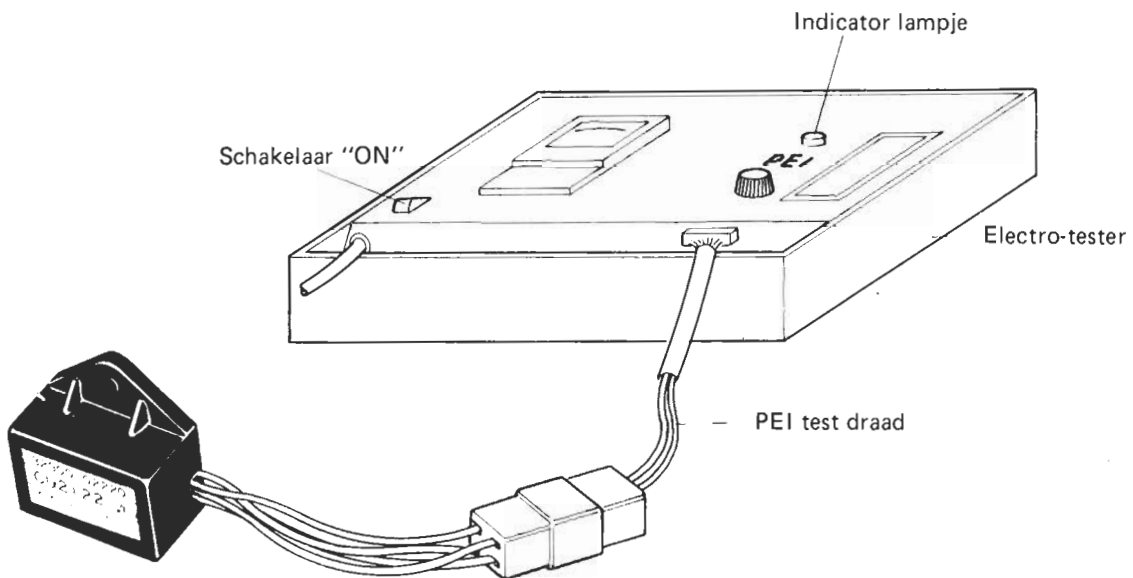


PEI UNIT

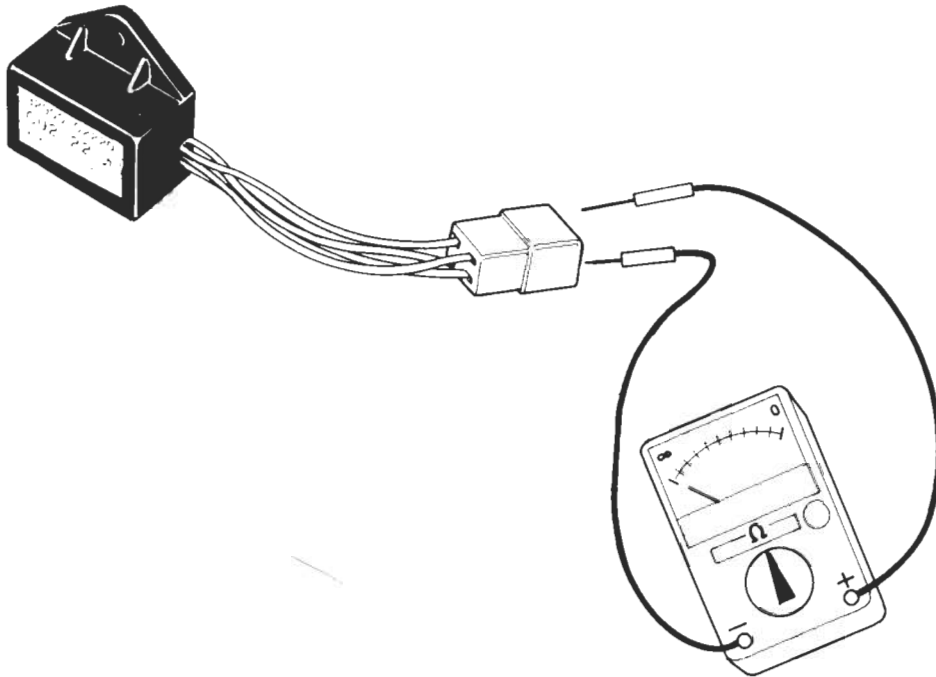
PEI test draad

09900-28607

- Verbind de bedrading met de PEI unit en zet de schakelaar op "ON".
- Als het indicator lampje gaat branden en blijft branden is de PEI unit in orde, als het lampje niet gaat branden moet de unit vervangen worden.



CONTROLE PEI UNIT MET MULTI TESTER



		Plus ⊕ stekker op:			
		Zwart/Rood	Rood/Zwart	Zwart/Wit	Zwart/Geel
Min stekker op:	Zwart/Rood		OFF	OFF	OFF
	Rood/Zwart	2 – 7K ohm		0 – 20K ohm	OFF
	Zwart/Wit	2 – 7K ohm	0 – 20K ohm		OFF
	Zwart/Geel	OFF	OFF	OFF	

- De keuzeknop van de tester moet op "X1 ohm" of X1 kilo ohm" staan.
- De twee testpluggen ⊕ en ⊖ moeten aan de klemmen van de PEI unit geplaatst worden volgens hlt schema.
- De plus ⊕ plug in een van de klemmen genoemd in de horizontale rij.
De min ⊖ plug in een van de klemmen in de verticale rij.

LET OP:

Het makkelijkste is het om de PEI unit tijdelijk te vervangen voor een nieuwe om zo snel mogelijk te controleren of hij nog goed is.

LAAD/VERLICHTING SYSTEEM

LICHTSPOELOPBRENGST

Hieronder wordt de controle van de lichtspool en de laadspool beschreven.

09900-25002

Multi-tester

LET OP:

Gebruik voor de metingen een 6V 4 A-h accu die volledig geladen is. Let er op dat de \oplus en-stekkers van de tester niet onderling verwisseld worden.

CONTROLE LICHTSPOEL

- Zet de testerknop op AC volt 10.
- Trek verbinding Y/R van de regelaar los.
- Maak een verbinding als aangegeven in voorbeeld.
- Start de motor.
- Controleer of de voltmeter de volgende uitslag geeft.

Meer dan 6.3 Volt bij 3000 t/min.

Minder dan 8.7 Volt bij 8000 t/min.

LAADSTROOMCONTROLE

- Zet de knop van de tester op DCA 20A schaal.
- Start de motor.
- Controleer of de juiste laadstroom wordt afgegeven bij de hieronder volgende toerentallen (de waarden die genoemd zijn geven de minima aan, dus indien alles in goede conditie is moeten deze waarden hoger liggen).

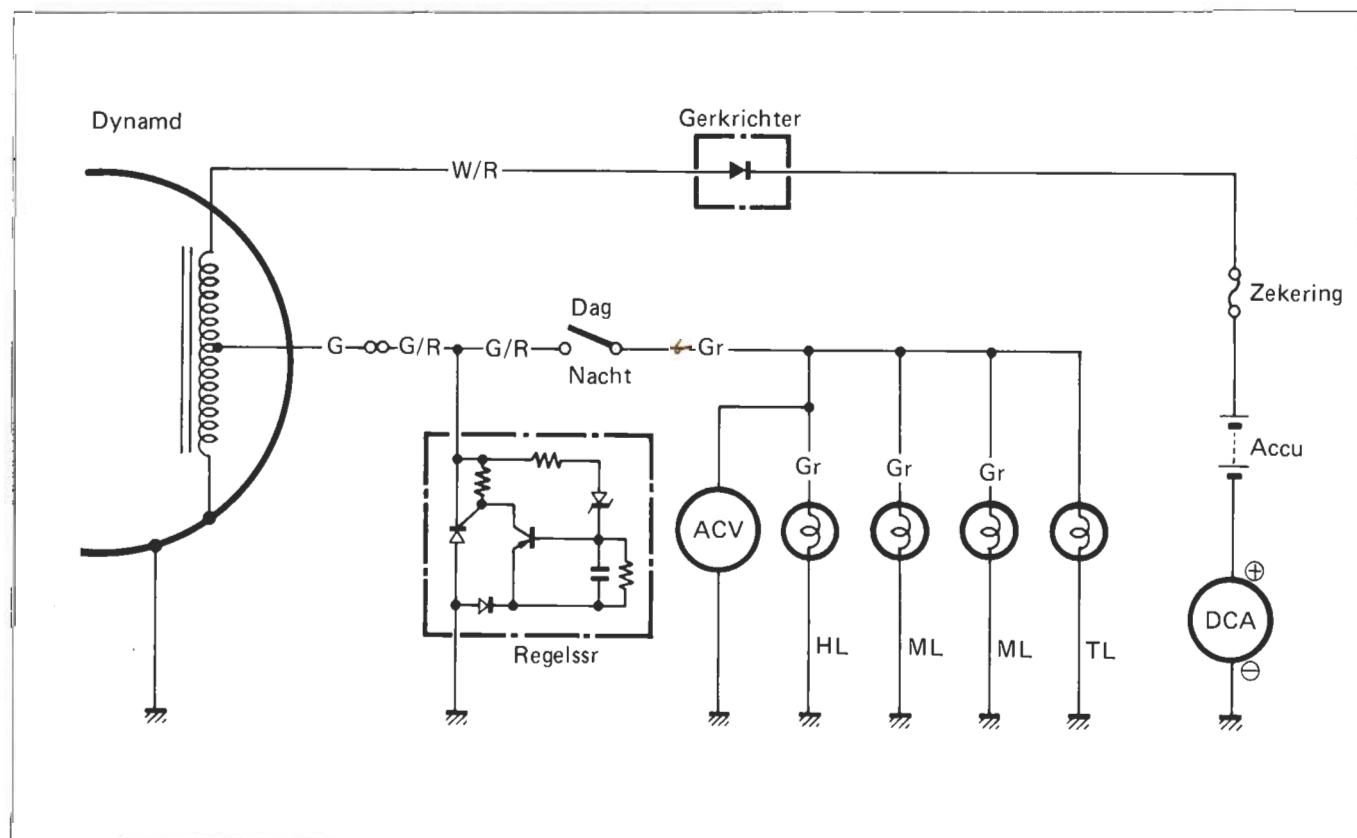
LET OP:

Voor het testen de draad van de regelaar losmaken.

Licht aan:

Meer dan 0.9A bij 4000 t/min.

Minder dan 2.5A bij 8000 t/min.



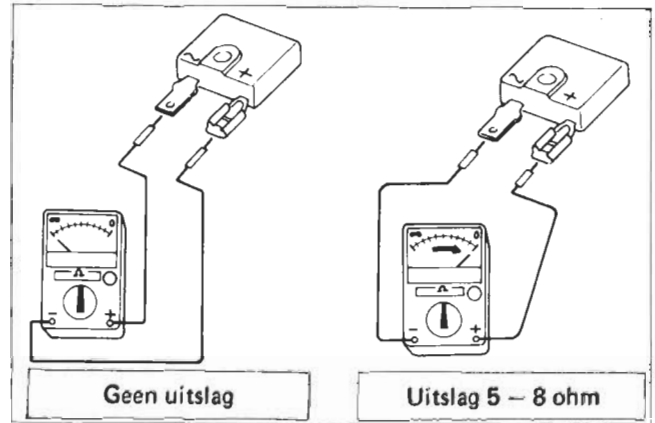
SILICIUM GELIJKRICHTER

De gelijkrichter zet wisselstroom om in gelijkstroom door de stroom slechts in een richting door te laten.

Controle van de gelijkrichter.

- Zet de multi-tester op de ohm X1 schaal.
- Sluit de plus \oplus stekker van de tester aan op de AC stekker van de gelijkrichter en de min \ominus stekker van de tester op de plus van de gelijkrichter.

Als bij de eerste test de ohm-meter niet uitslaat en bij de tweede test wel is de gelijkrichter in orde.



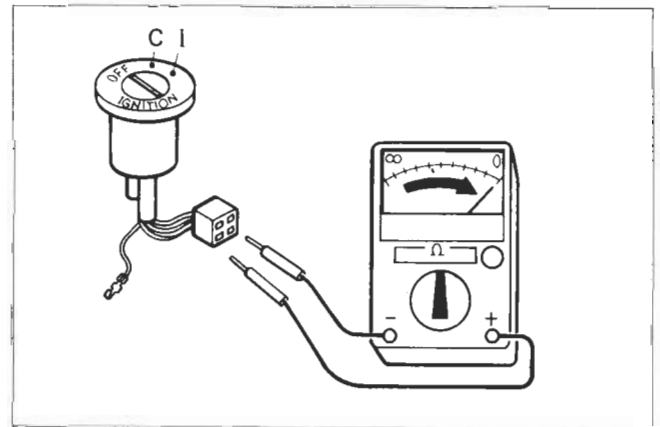
SCHAKELAARS

Zet de knop van de tester op ohm voor begonnen wordt met het meten van de weerstand in de verschillende schakelaars.

CONTACTSLOT

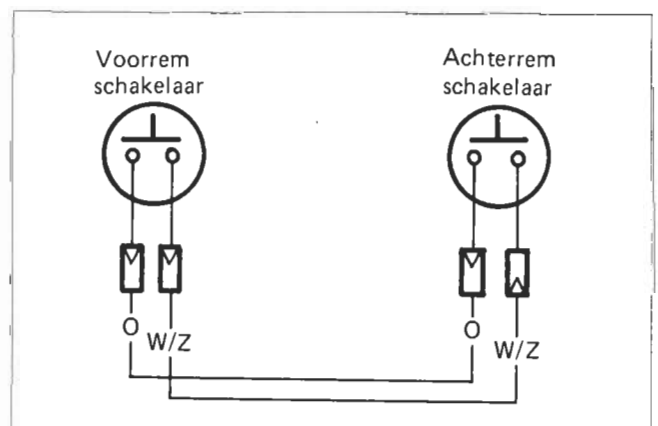
Controleer de doorverbindingen van iedere kabel door de aansluitingen te gebruiken in onderstaande tabel. Als er een doorverbinding is die er volgens de tabel niet behoort te zijn vervang dan het contactslot.

	ZW/W	Z/W	Z/G	R	O
OFF		○	○		
C	○	○	○	○	○
I				○	○



VOOR- EN ACHTER REMLICHTSCHAKELAARS

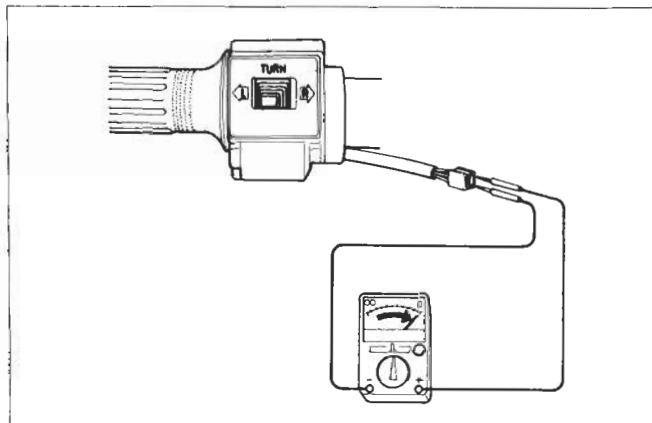
Kontroleer de doorverbinding tussen de schakelaarsaansluiting terwijl het remhandle is ingetrokken of het rempedaal is ingedrukt. Als er doorverbinding vastgesteld wordt is de schakelaar goed.



RICHTINGAANWIJZERSCHAKELAAR

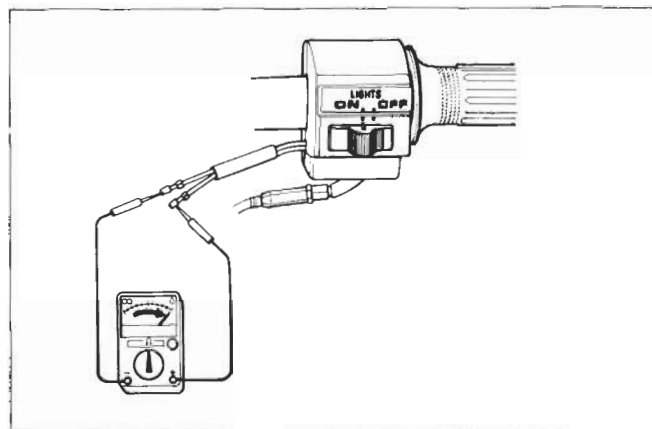
Controleer de doorverbindingen van de richtingaanwijzer schakelaar. Als er geen doorverbinding is als aangegeven in onderstaande tabel, vervang de schakelaar dan.

	Z	LBL	LG
Links	○	○	
Rechts		○	○

**LICHTSCHAKELAAR**

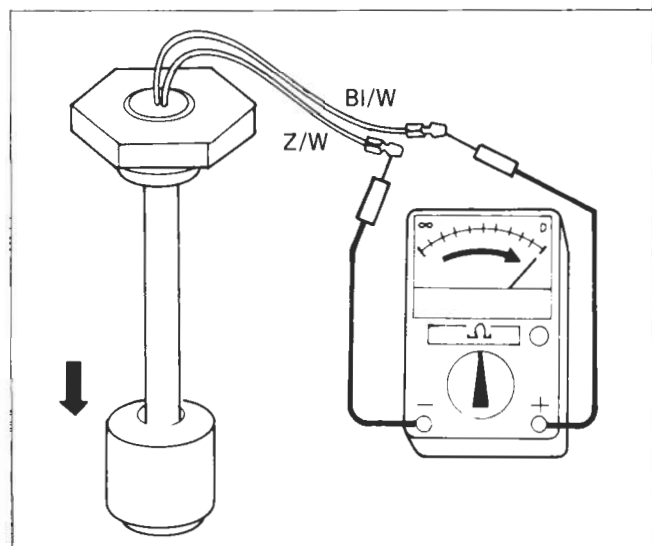
Controleer de doorverbindingen van de lichtschakelaar volgens onderstaande tabel.

	Gr	G/R
ON	○	○
OFF		

**OLINIVEAVSCHAKELAAR**

Controleer de olieniveauschakelaar op doorverbindingen tussen B/W en BL/W draden.

Als de tester geen 0-1 ohm aangeeft maak dan de contacten schoon of vervang de schakelaar.

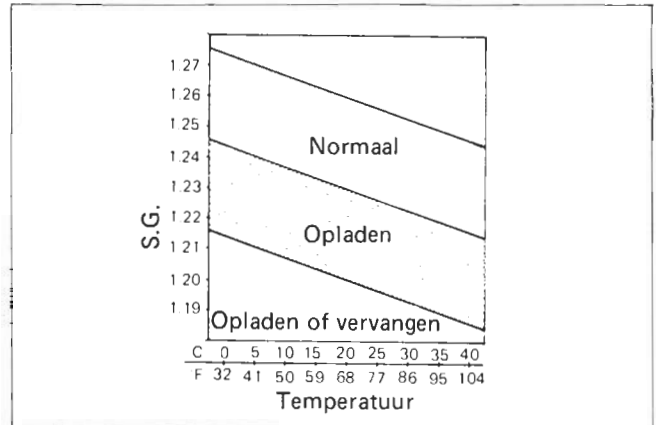


ACCU

EERSTE LADING

Deze accu is een drooggeladen type, voor de ingebruikneming moet de accu op een speciale manier worden opgeladen omdat de platen tijdens de opslag geoxydeert kunnen zijn.

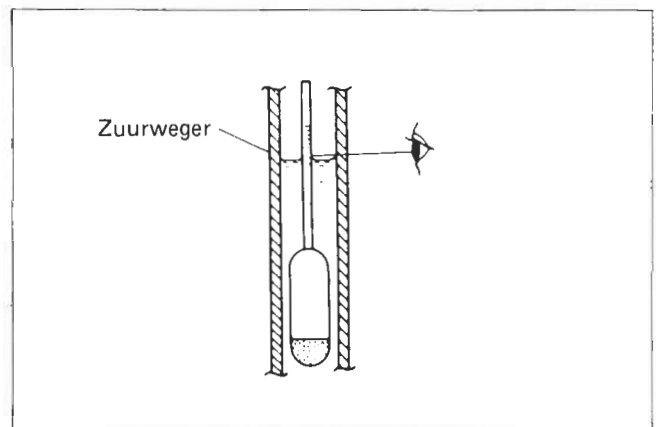
Eerste lading	0.4A, 10-12 uur.
S.G. accuzuur	1.26 bij 20°C



OPLADEN

Gebruik een zuurweger om het S.G. van het accuzuur te meten. Maak gebruik van onderstaande tabel om de conditie te bepalen.

S.G. bij 20°C	Conditie	Maatregel
1.250 – 1.270	Normaal	
1.220 – 1.250	Te laag	Laden
Onder 1.220	Leeg	Laden of vervangen

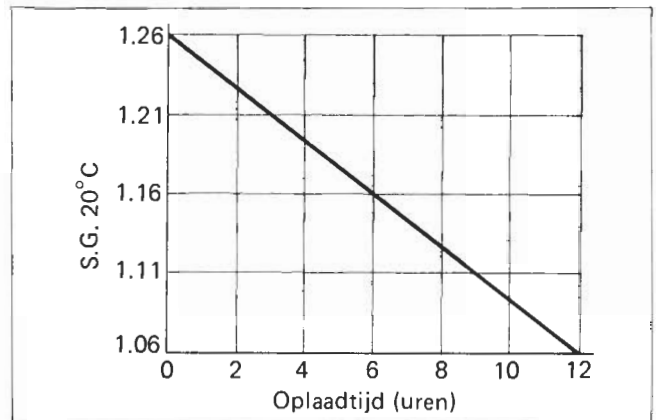


LET OP:

Het is beter de accu uit het frame te halen tijdens het laden om zodoende de gelijkrichter te behoeden voor te hoge spanning.

WAARSCHUWING:

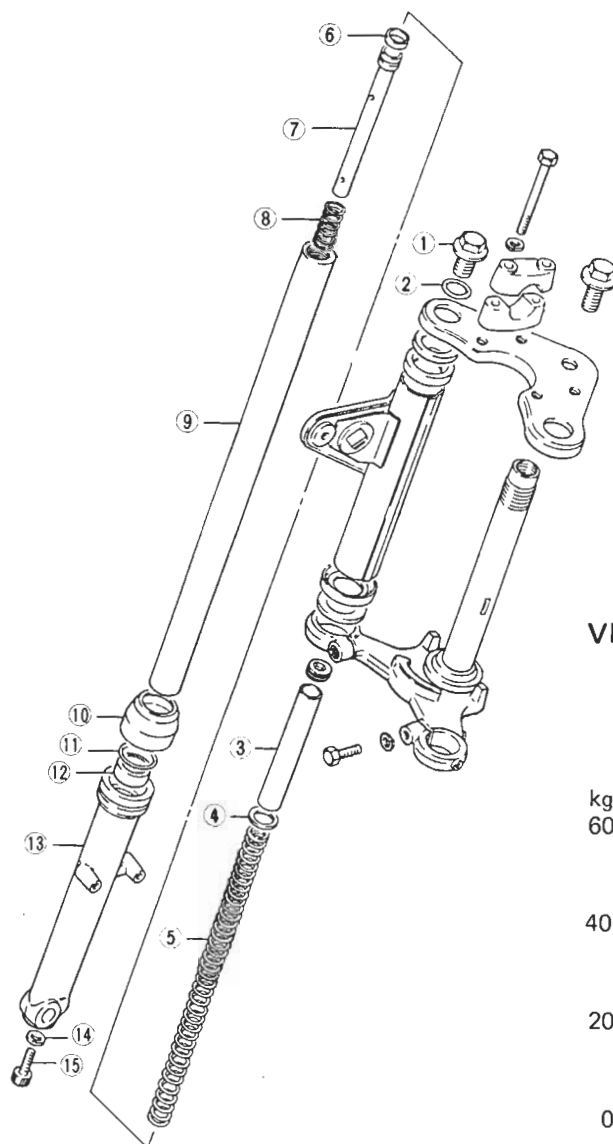
Zorg er altijd voor dat de ventilatie van de accu open is als er aan de accu gewerkt wordt of als de accu opgeladen wordt. Leg de ontluchtingsslang van de accu zodanig dat er geen knikken in komen.



INHOUD

VOORVORK.....	6- 1
BALHOOFD	6- 5
WIELEN.....	6- 7
REMMEN.....	6-14
PEDALEN	6-22

VOORVORK

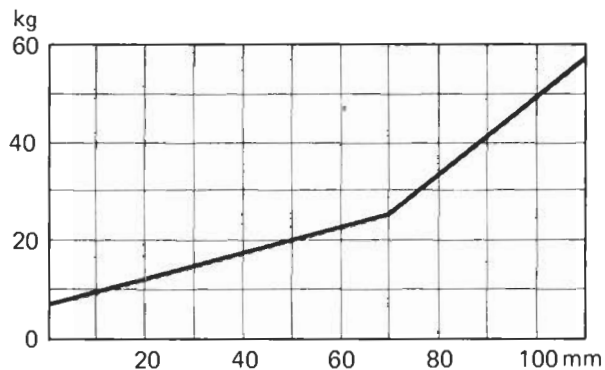


- ① Dekplaatbout
- ② O ring
- ③ Afstandsveer
- ④ Ring
- ⑤ Veer
- ⑥ Demper veer
- ⑦ Demper
- ⑧ Vorkveer
- ⑨ Binnenpoot
- ⑩ Stofkap
- ⑪ Ring
- ⑫ Oliekeerring
- ⑬ Buitenpoot
- ⑭ Pakking
- ⑮ Imbusbout

VEER KARAKTERESTIEK

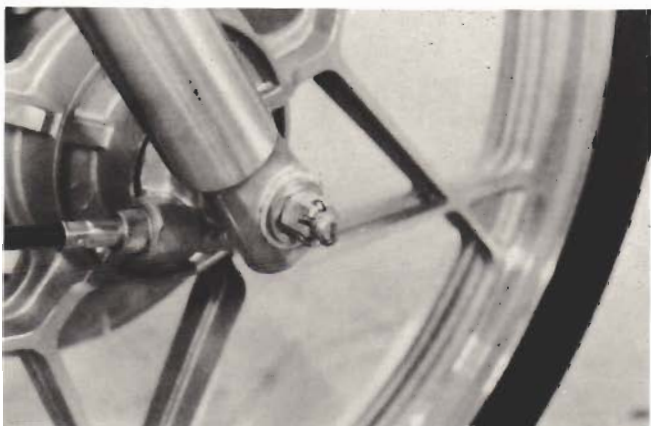
ZR50SLP

Voorvorkveer karakterestiek



DEMONTAGE

1. Verwijder splitpen, tellerkabel en draai moer los.



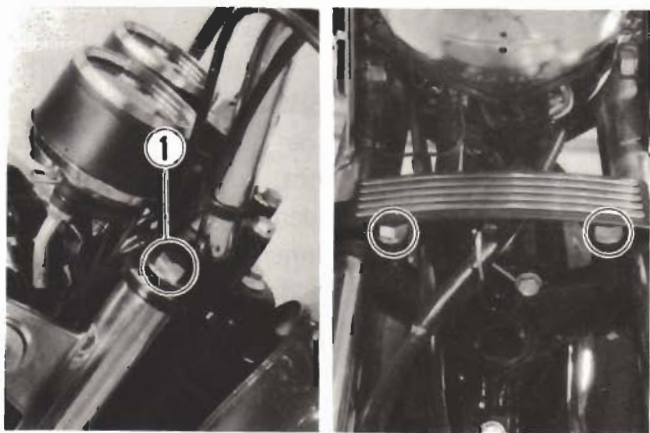
2. Verwijder remklauw en steekas.



3. Verwijder voorspatbord.



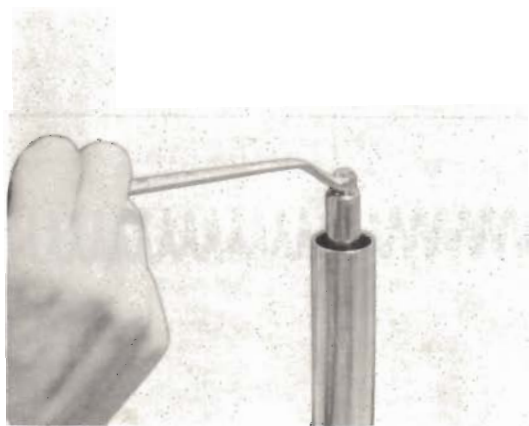
4. Draai dekplaatbout ① en de onderste klembout los.



5. Verwijder blokkeermoer, gebruik hiervoor.

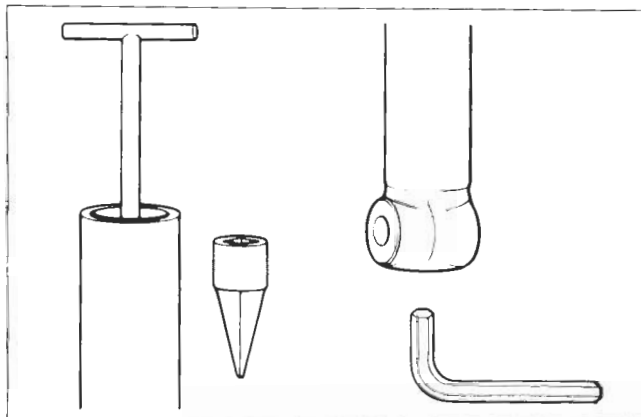
09941-03610	8 x 10 pijpsleutel
-------------	--------------------

Verwijder veer en tap de olie af.

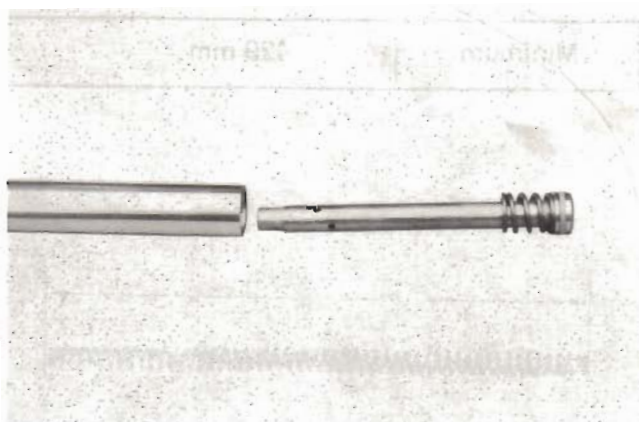


6. Draai de dempermoer los met 6 mm pijpsleutel en speciaal gereedschap.

09940-34520	Voorvork T sleutel
09940-34561	Verloopstuk



7. Trek binnenpoot en de moer met veer uit de onderpoot.



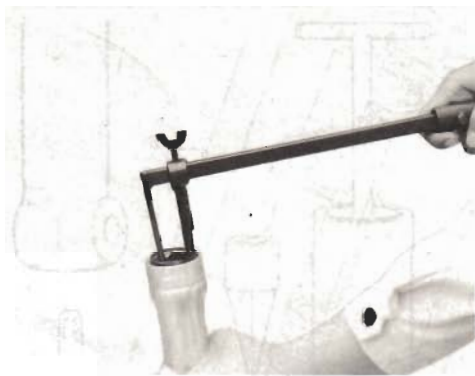
8. Verwijder circlip.



9. Verwijder oliekeerring, gebruik hiervoor speciaal gereedschap.

09913-50121

Oliekeerring sleutel



- Monteer de nieuwe oliekeerring, gebruik hiervoor speciaal gereedschap.

09940-50110

Oliekeerring-stempel

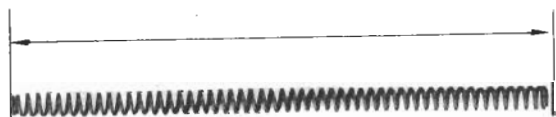


CONTROLE

Meet de vrije lengte van de veer, is hij korter dan de voorgeschreven lengte vervang hem dan.

Minimum

429 mm



Controleer de volgende onderdelen op afwijkingen.

- Oliekeerring.
- Beschadiging van binnenpoot.

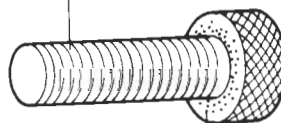
MONTAGE

Monteer de voorvork in tegengestelde volgorde van demontage, gebruik de samenstellingstekening.

DEMPER BEVESTIGINGSBOUT

Na het aanbrengen van de oliekeerring kan de binnenpoot in de onderpoot, duw hem zover tot hij stuit. Dit zal n.l. de demper in de onderpoot centreren. Houdt de binnenpoot ingedrukt en draai nu de imbusbout in de demper. De draad van deze bout moet ingesmeerd zijn met THREAD LOCK "1342" (99000-32050).

Thread lock "1342"



Bond No. 4

VOORVORKOLIE

Gebruik voorvorkolie met een viscositeit van SAE 5W/20 of een A.T.F. (automatic transmission fluid).

Inhoud voorvork per poot	89 ml (89 cc)
-----------------------------	---------------

Meet het oliepeil met speciaal gereedschap.

09943-74110	Voorvork olie- peilmeter
-------------	-----------------------------

Oliepeil	200 mm
----------	--------



LET OP:

Verwijder voor het meten de voorvorkveer en duw de binnenpoot helemaal naar beneden.

Let bij het monteren van de veer dat het smalle eind van de veer naar beneden wijst.



Zet de hieronderstaande bouten en moeren vast met de volgende aanhaalkoppels.

	N·m	kg·m
Dekplaatbout	35 – 55	3.5 – 5.5
Onderste klembout	20 – 30	2.0 – 3.0
Asmoer	27 – 43	2.7 – 4.3
Remklauwbout	15 – 25	1.5 – 2.5

BALHOOFD

DEMONTAGE

1. Verwijder koplamp, stuur en dekplaat.



2. Verwijder moer van T-stuk met speciaal gereedschap.

09940-10122

T-stuk
moersleutel



3. Laat het T-stuk zakken, pas daarbij op dat er geen kogels vallen.

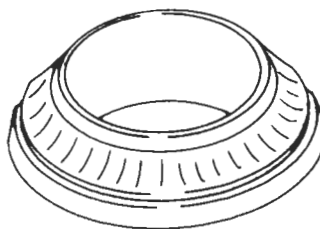
Aantal kogels	Boven	22
	Onder	18



CONTROLE

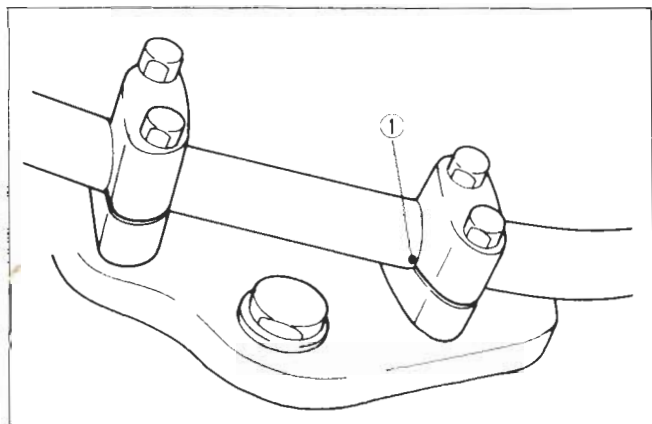
Controleer de volgende onderdelen op het volobende:

- * Stuur: Vervorming
- * Stuurklemmen: Slgtage
- * Kogels: Beschadiginden slgtage
- * T-stuk: Vervorming
- * Cups: Invrefing

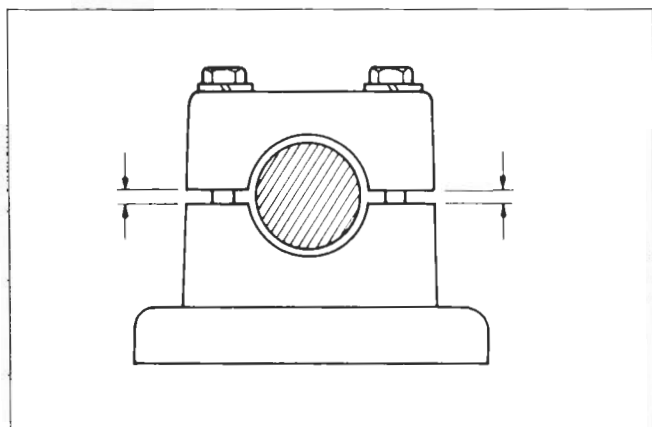


AFSTELLING

Zet de moer van het T-stuk dusdanig vast dat het T-stuk uit zichzelf naar links en rechts draait (met gemonteerd stuur en vork). Monteer het stuur, het gemerkte ① gedeelte moet precies in de klemmen komen.



De afstand van de stuurklemmen, voor en achter het stuur moet gelijk zijn.

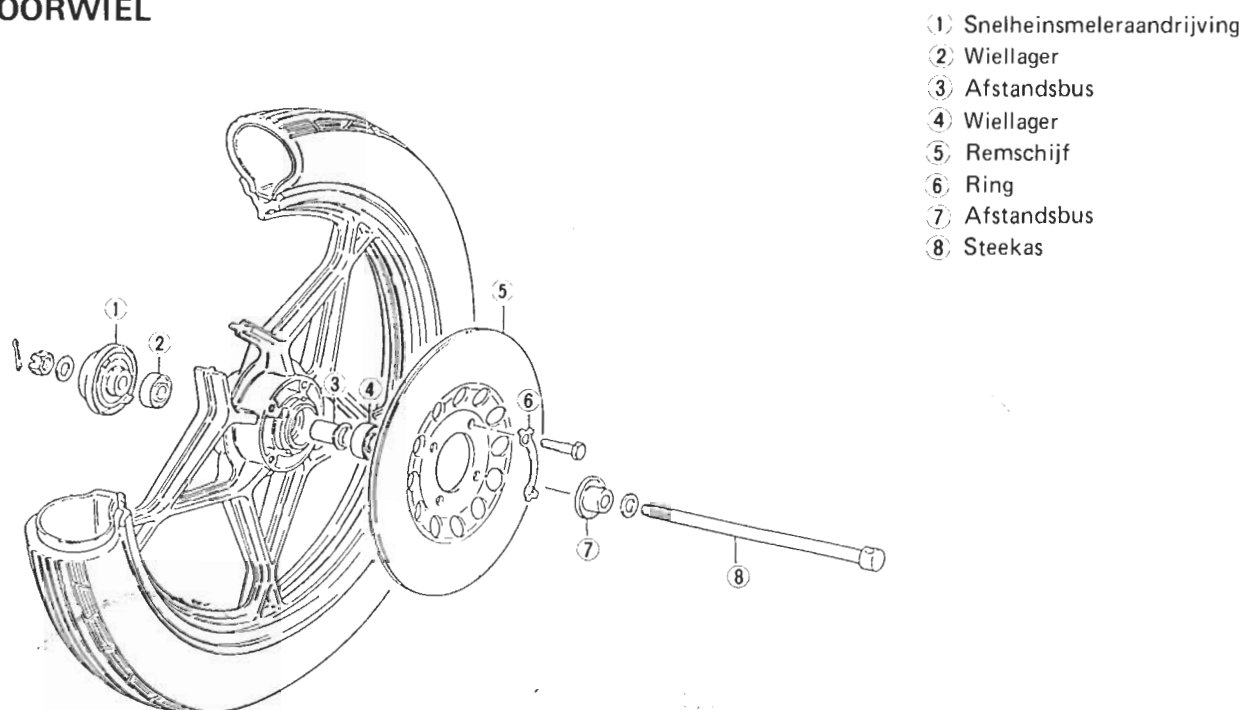


Zet de volgende moeren en bouten met hieronderstaande aanhaalkoppele vast.

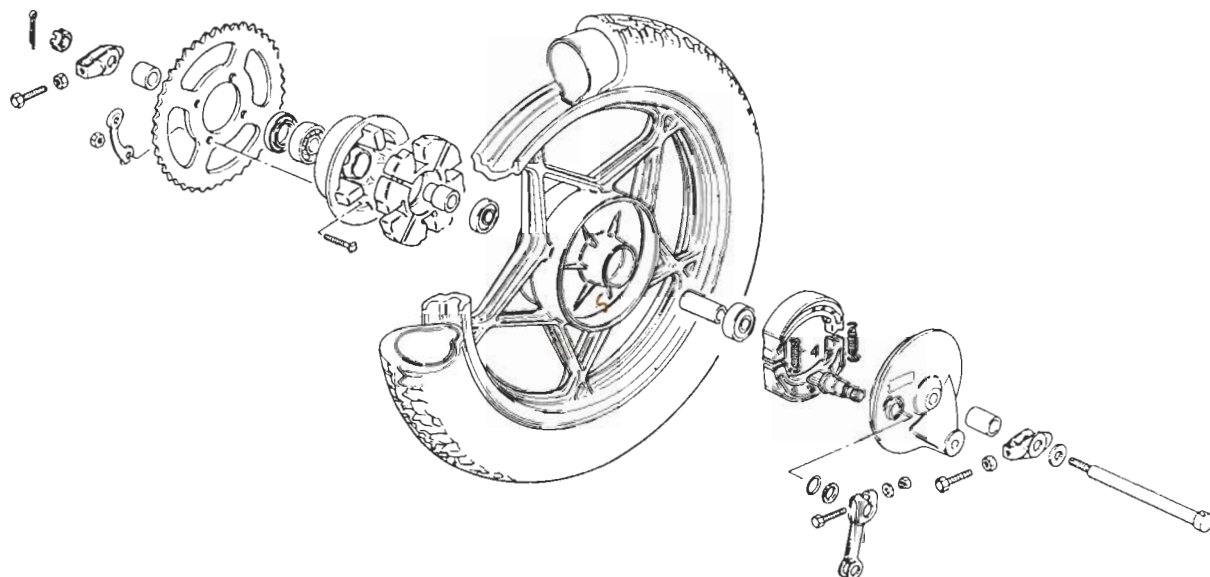
	N·m	kg·m
Stuurklembouten	12 – 20	1.2 – 2.0
T-stuk moer	35 – 55	3.5 – 5.5
Dekplaatbouten	35 – 55	3.5 – 5.5

VOOR EN ACHTERWIEL

VOORWIEL



ACHTERWIEL

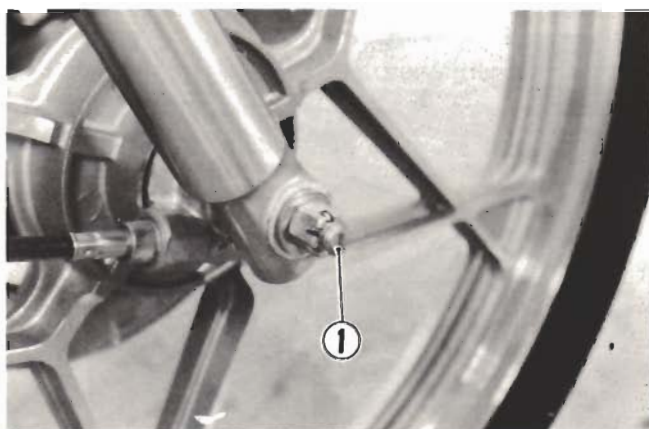


DEMONTAGE EN VERWIJDERING VOORWIEL

LET OP:

Wees voorzichtig met de gegoten wielen, zij beschadigen sneller dan de stalen velgen.

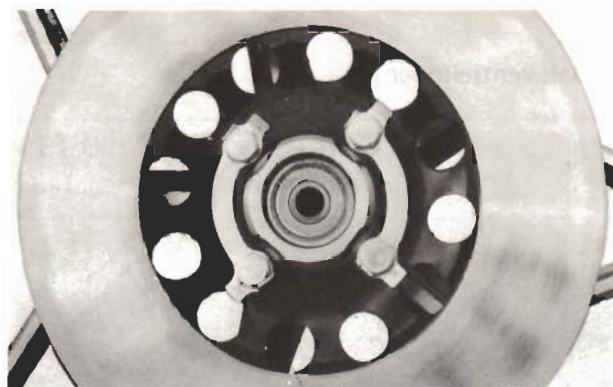
- Zet een bok onder de motor.
- Maak de tellerkabel aan het wiel los.
- Trek de splitpen ① uit de as en verwijder de moer, trek daarna de steekas uit en verwijder voorwiel.



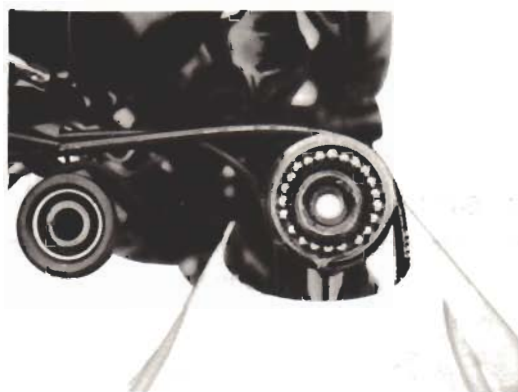
ATTENTIE:

Kom na verwijdering van het voorwiel niet aan het remhandle omdat dan de remblokken verschuiven. De remblokken moeten op precies dezelfde plaats blijven, anders wordt het moeilijk om het wiel weer te monteren.

- Draai de vier bouten die de schijf vasthouden los en verwijder schijf van het voorwiel.

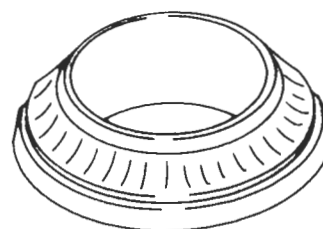


- Verwijder de voorwiellagers, gebruik hiervoor een metalen staaf.



AFHALEN VAN DE BAND

- Merk de band eerst bij het ventiel.



- Verwijder ventieldop en laat de lucht ontsnappen.
- Maak ventielmoer los.



- Verijder binnenband.
- Verwijder buitenband van de velg.

- Ga op de band staan en duw de hiel naar beneden. Plaats dan de wielbeschermers tussen band en wiel.

09941-94510

Wielbeschermers



DEMONTAGE ACHTERWIEL

- Haal uitlaat weg.
- Verwijder de ketting, trek splitpen uit, draai moer los en trek steekas uit.



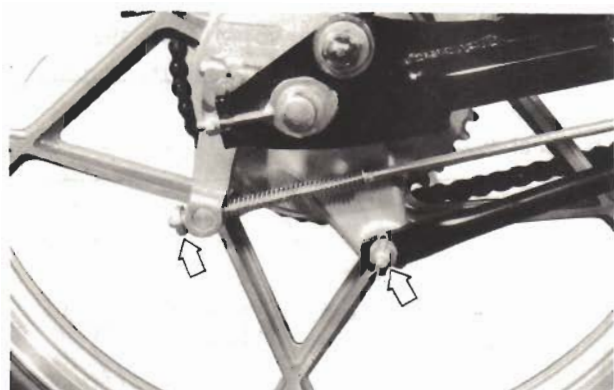
ATTENTIE:

Gebruik om beschadiging van het wiel te voorkomen altijd de wielbeschermers.



- Werk met een platte bandenlichter de band van de velg, te beginnen bij het ventiel.

- Verwijder de remstang en trekstang.



- Trek de steekas uit en verwijder achterwiel compleet met tandwiel.
- Verwijder tandwiel van de naaf door de vier moeren los te draaien.



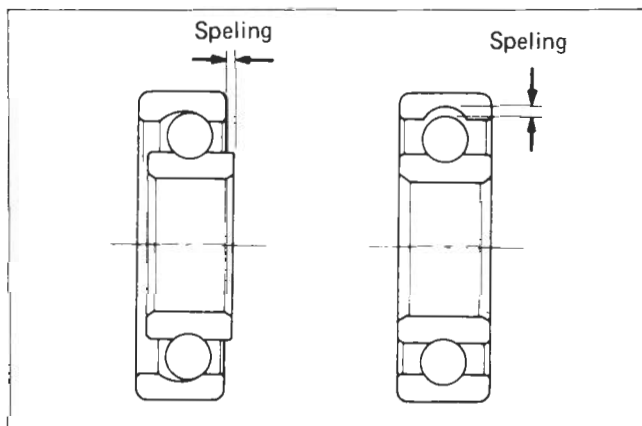
- Verwijder lager uit naaf met gebruik van metalen staaf.

LET OP:
Dit lager elke keer vernieuwen.



CONTROLE WIELLAGERS

Na de lagers gereinigd te hebben laat men het lager op de hand draaien. Een lager dat ratelt of een krassend geluid maakt, of verkleurd is moet vernieuwd worden.

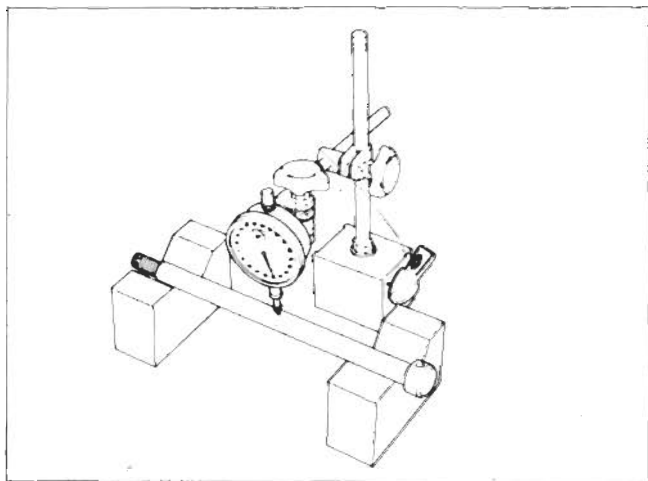


STEEKAS

- Meet met een meetklok of de as nog goed recht is.

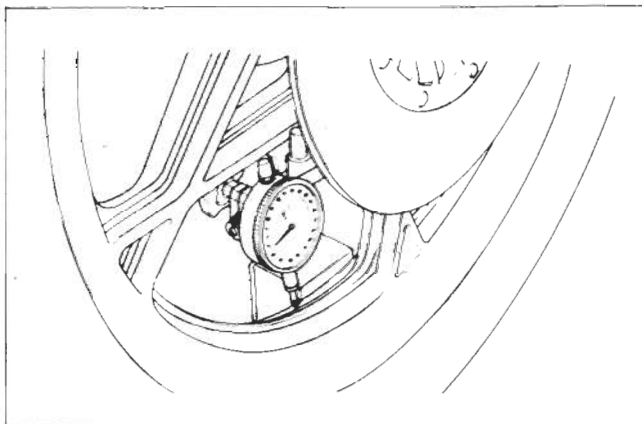
09900-20603	Meetsklok (1/100)
09900-21302	V-blok
09900-20701	Magneet standaard

Steekas slingering	0.25 mm
--------------------	---------

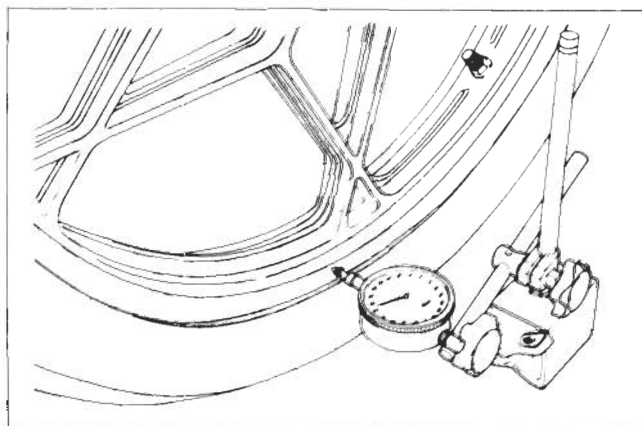
**VELG**

Controleer of de velgslingering de toegestane waarde niet overschrijdt.

Velgslingering (Radiaal & Axiaal)	2.0 mm
--------------------------------------	--------



Radiaal (opwaarts)

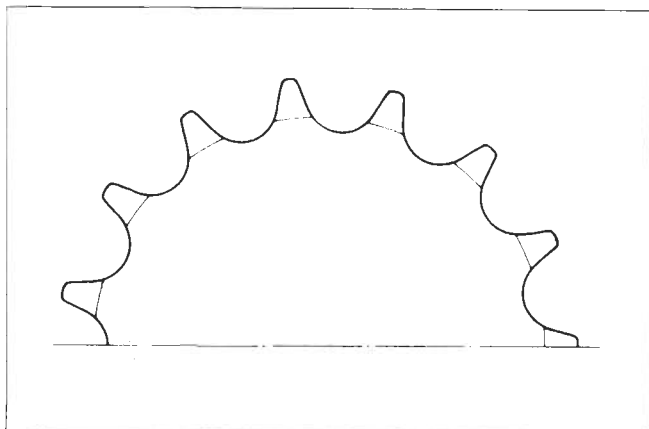


Axiaal (zijwaarts)

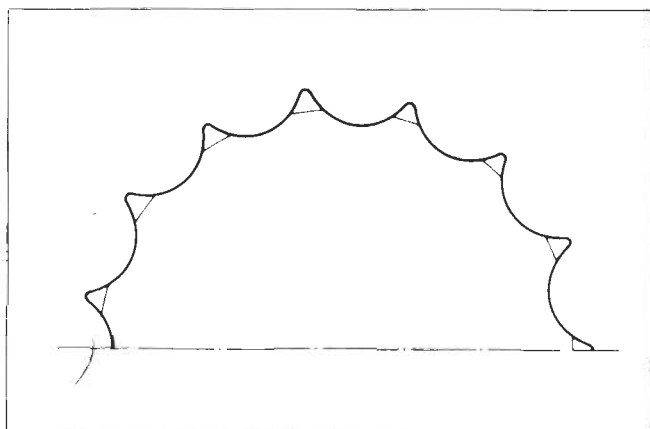
ACHTERKETTINGWIEL

Een versleten achterkettingwiel veroorzaakt veel kettinglawaai en snelle kettingslijtage.

Inspecteer het tandwiel geregeld op slijtage en vervang het tijdig.



Goede conditie



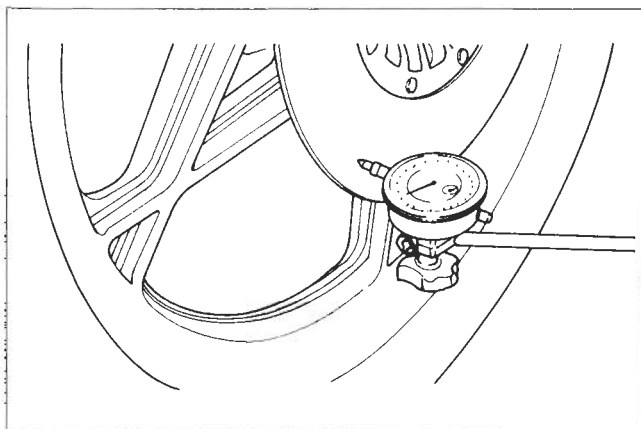
Versleten

BUITENBAND

Het loopvlak van de band moet een bepaalde hoogte hebben, een versleten band beïnvloed het rijden nadelig, en is ook gevaarlijk.

Banden met een loopvlak minder dan 1.6 mm moeten vernieuwd worden.

	Min. hoogte
Voor	1.6 mm
Achter	1.6 mm



BANDENSPANNING

Te hard of te zacht opgepompte banden hebben een nadelige invloed op het rijgedrag en zullen ook sneller slijten.

LET OP:

De spanning moet bij een koude band gemeten worden.

	VOOR		ACHTER	
	kpa	kg/cm ²	kpa	kg/cm ²
Solo	150	1.50	200	2.00
Duo	175	1.75	225	2.25

MONTAGE

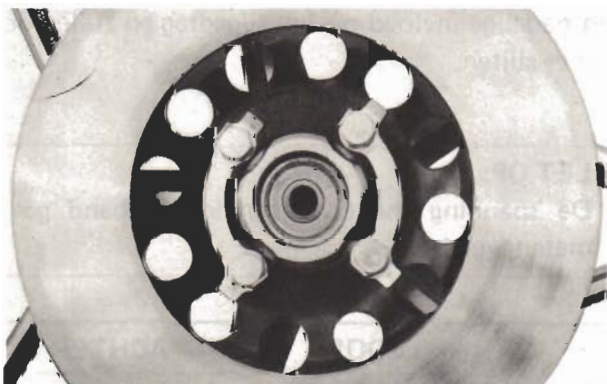
Monteer de beide wielen in tegengestelde volgorde van demontage, let daarbij op het volgende.

- Gebruik de juist lagerstempels bij het monteren van de lagers.

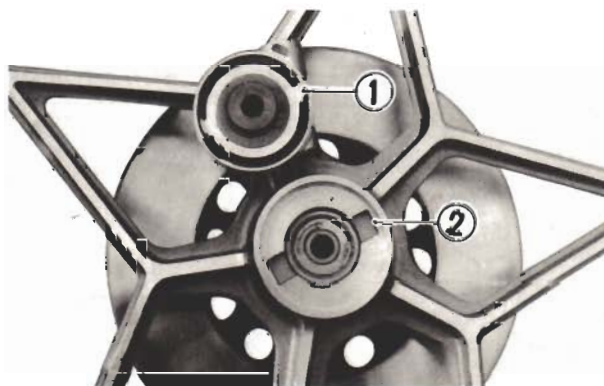


- Zorg ervoor dat de rem schijf volkomen schoon is, en denk er om de lippen van de borgringen om te buigen nadat de bouten zijn vastgedraaid.

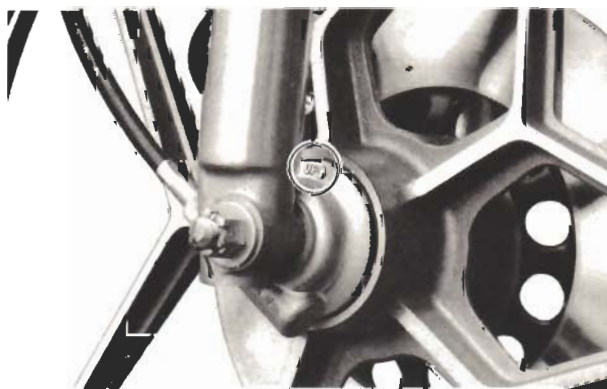
Aanhaalkoppel	15 – 25 N·m (1.5 – 2.5 kg-m)
---------------	---------------------------------



- Smeer de snelheidsmeteraandrijving ① in met vet en zorg dat de uitstekende nokken precies in de uitsparingen ② in de naaf vallen.



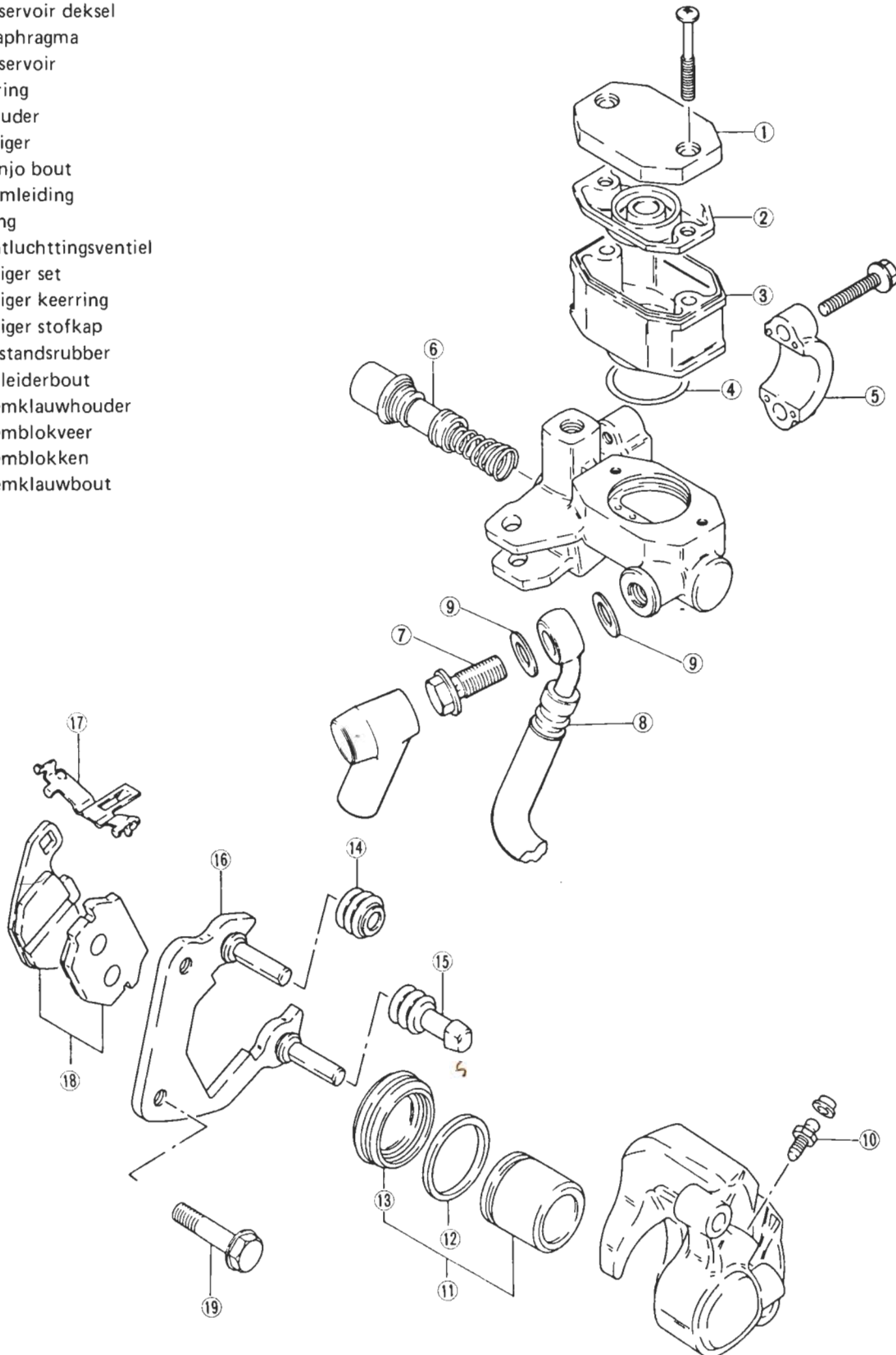
- Let bij het vastdraaien van de steekas op dat de aandrijving in de goede positie is zoals aangegeven hieronder.



- Zet de volgende bouten moeren vast met de hieronderstaande aanhaalkoppels.

	N·m	kg-m
Steekasmoer (voor)	27 – 43	2.7 – 4.3
Remschijfbouten	15 – 25	1.5 – 2.5
Remnokhevelmoer	5 – 8	0.5 – 0.8
Steekasmoer (achter)	36 – 52	3.6 – 5.2
Trekstangmoer	10 – 15	1.0 – 1.5

- ① Reservoir deksel
- ② Diaphragma
- ③ Reservoir
- ④ O ring
- ⑤ Houder
- ⑥ Zuiger
- ⑦ Banjo bout
- ⑧ Remleiding
- ⑨ Ring
- ⑩ Ontluchttingsventiel
- ⑪ Zuiger set
- ⑫ Zuiger keerring
- ⑬ Zuiger stofkap
- ⑭ Afstandsrubber
- ⑮ Geleiderbout
- ⑯ Remklauwhouder
- ⑰ Remblokveer
- ⑱ Remblokken
- ⑲ Remklauwbout



REMVLOEISTOF BEHANDELING

ATTENTIE:

In de ZR50SLP wordt remvloeistof op een glycol basis gebruikt. Gebruik of meng geen andere remvloeistof op silicone of petroleum basis daar dit ernstige schade aan het remsysteem kan veroorzaken.

Gebruik geen remvloeistof uit bussen die niet afgesloten zijn of uit bussen die al lange tijd staan. Haal het remhandle niet heen en weer als het reservoir openstaat, de kans bestaat dat er remvloeistof uitspat.

Mors geen remvloeistof op beschilderde of plastic oppervlakken aangezien deze ernstig beschadigd wordendoor de remvloeistof.

Let er zeer speciaal op dat er nooit water (regen) bij de remvloeistof kan komen.

VERWIJDERING VAN HET REMSYSTEEM

- Leg ter bescherming een doek onder de banjobout, draai deze bout dan los en verwijder de remleiding.

ATTENTIE:

Verwijder onmiddellijk eventueel gemorste remvloeistof van de bromfiets.

- Verwijder reservoir door de twee bouten los te draaien.



- Verwijder remslangeleider bout.

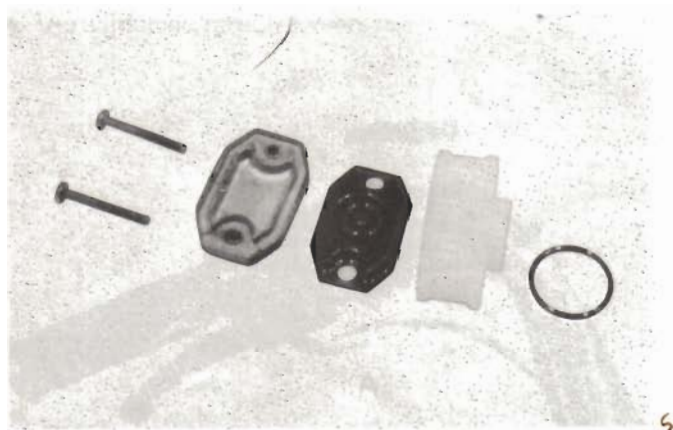


- Verwijder de remklauw in zijn geheel door de twee bouten los te draaien.



DEMONTAGE REMCILINDER

- Verwijder het deksel en tap de remvloeistof af.
- Maak het reservoir los van de hoofdremcilinder.

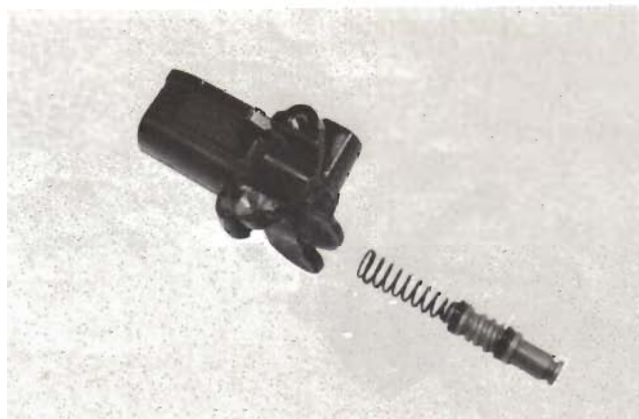


- Verwijder stofkap en circlip, gebruik een circlip-tang.

09900-06108

Circliptang

- Verwijder de zuigerset.



CONTROLE

Controleer de hieronderstaande onderdelen op slijtage of beschadiging.

- * Cilinder binnenzijde.
- * Buitenkant zuiger.
- * De beide cup's.
- * Stofkap.

MONTAGE HOOFDREMCIJLINDER

ATTENTIE:

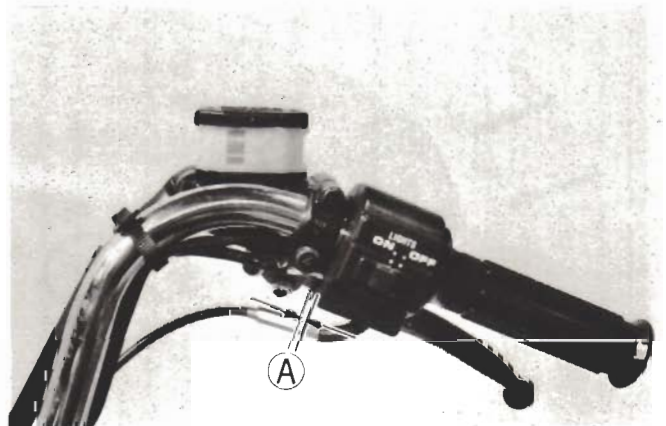
Maak alle onderdelen van de hoofdremcilinder schoon met remvloeistof, gebruik hiervoor geen ander middel.

Smeer wat remolie op alle onderdelen voor met monteren begonnen wordt.

Monteer de hoofdremcilinder zo op het stuur dat het "UP" merk naar boven wijst, zet daarna de bovenste klembout eerst vast.

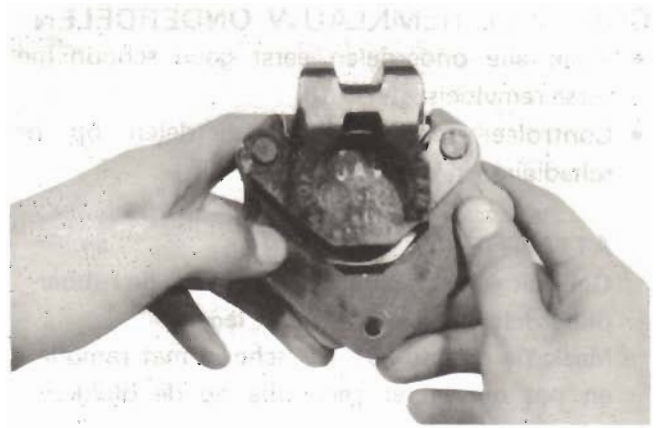
ATTENTIE:

Zorg ervoor dat de ruimte tussen hoofdremcilinder en rechterschakelaar zodanig is dat het reservoir horizontaal komt als de bromfiets op de middenbok staat met het stuur in het midden. (rechtuitpositie)



DEMONTAGE REMKLAUW

- Duw de remklauwhouder naar beneden en verwijder de remblokken.
- Verwijder de remklauwhouder door de afstandsrubbers weg te duwen.
- Verwijder de remblokveer.



- Leg een doek over de zuiger zodat hij er niet uit kan springen. Verwijder de zuiger met behulp van den lucht distool.

ATTENTIE:

Gebruik geen hoog gecomprimeerde lucht om de zuiger te verwijderen.



CONTROLE REMKLAUW ONDERDELEN

- Maak alle onderdelen eerst goed schoon met verse remvloeistof.
- Controleer daarna alle onderdelen op beschadiging en/of slijtage.

ATTENTIE:

Gebruik geen benzine of petroleum, de rubber onderdelen kunnen daar niet tegen.

Maak de remblokjes niet schoon met remolie en pas op dat er geen olie op de blokken komt.



MONTAGE REMKLAUW

Schenk extra aandacht aan het volgende bij montage van de remklaus.

- Smeer verse remvloeistof op de cilinder en zuigerwand.
- Smeer siliconevet op de as en plaats de geleide-rubbers op de assen.



99000-25100	Suzuki siliconevet
-------------	--------------------

- Monteer de zuigerveer op de juiste manier.



CONTROLE REMSCHIJF

Slijtage van de schijf

- Meet de slijtage van de schijf met een micrometer, deze meting kan gedaan worden met de schijf op het wiel.

De max. slijtage is in de schijf ingeslagen.

09900-20201	Micrometer (0 – 25 mm)
-------------	------------------------

Slijtagegrens	3.0 mm
---------------	--------



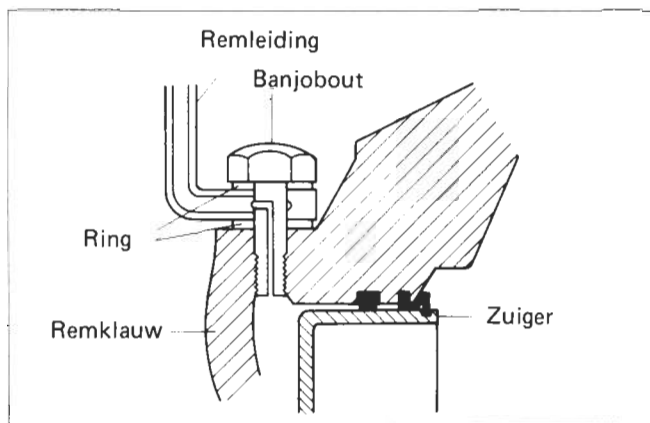
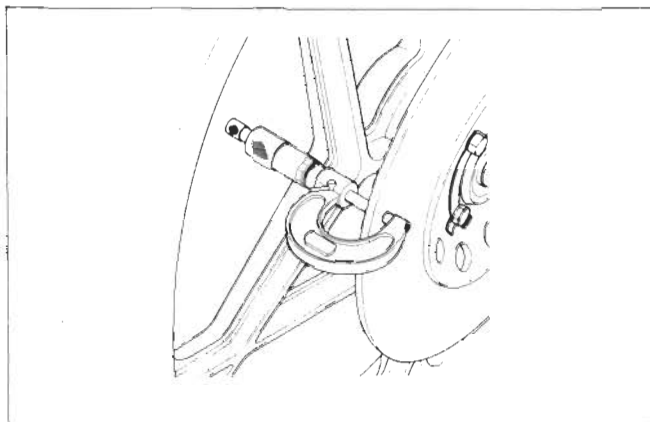
SLINGERING SCHIJF

- Meet de slingering van de schijf, de schijf moet bij deze meting op het wiel blijven. Gebruik een meetklok.

Maximum	0.30 mm
---------	---------

MONTAGE VAN REMSYSTEEM

- Trek alle bouten vast volgens aanhaalkoppels als vermeld op pag. 7-14.
- Als de remleidingen vastgezet worden denk er dan om dat zij niet verdraaien.
- Schroef de banjobout eerst een stukje met de vingers in om er zeker van te zijn dat de schroefdraad niet beschadigd wordt.
- Controleer of de remleidingen overal vrij lopen, speciaal als het stuur naar links of rechts gedraaid wordt, en als de voorvork helemaal ingeduwd wordt.
- Vul het reservoir met remvloeistof en ontluicht het systeem volgens pag 2-12.
- Controleer of er nergens lekkage optreedt als het remhandle helemaal ingetrokken is.



ACHTERREM

In het achterwiel is een trommelrem gemonteerd die door de voet bediend wordt.

De remschoenen en veren zijn onderling verwisselbaar.

Bij montage van de remschoenen moeten de veren eerst op de remschoenen geplaatst worden.

verwijder de veren tegelgk met de remschoenen.

CONTROLE

REMHEVEL

Als de remvoering gesleten is en de rem niet meer kan worden bijgesteld met de remstang kan het remhevel nog versteld worden.

Als dat niet helpt moet de remvoering vernieuwd worden. Controleer dan tegelijk de slijtage van de remtrommel.

REMSCHOENEN

Meet de dikte van de remvoering, vernieuw de remvoering als ze minder dan 1.5 mm dik zijn.

Slijtagegrens	1.5 mm
---------------	--------

REMOK

Als er water of vuil in de remtrommel komt gaat de remnok roesten, waardoor de rem niet meer goed kan werken. Verwijder de remnok uit de plaat door er zacht met een houten hamer tegen te tikken.

Schuur de nok glad en smeer hem in met wat vet voor hij weer gemonteerd wordt. Controleer de remwerking.

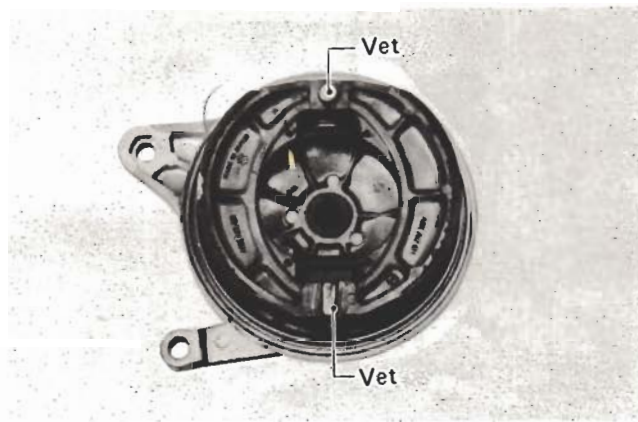
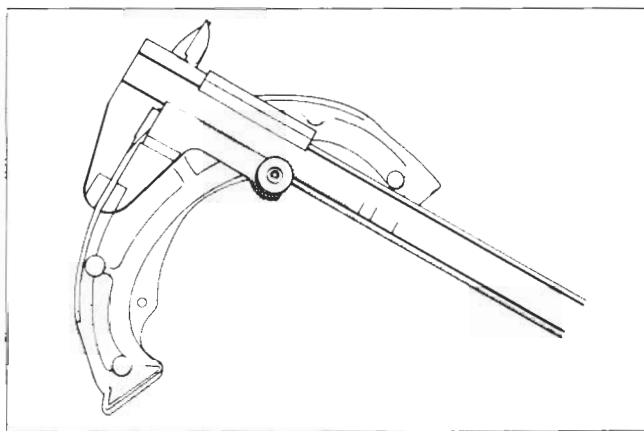
Als de remnok versleten is vernieuw hem dan.

99000-25010	Suzuki super grease "A"
-------------	-------------------------

REMTROMMEL

Meet de binnendiameter van de remtrommel om te zien hoever hij gesleten is. Als de slijtage onderstaande waarde overschrijdt moet hij vervangen worden. De uiterste grens staat in de trommel ingeslagen.

Slijtage grens	110.7 mm
----------------	----------



PEDALEN

VERWIJDEREN

- Schakel de cranck's in de motoraandrijfpositie en verwijder de pedalen met behulp van speciaal gereedschap.

09960-10410

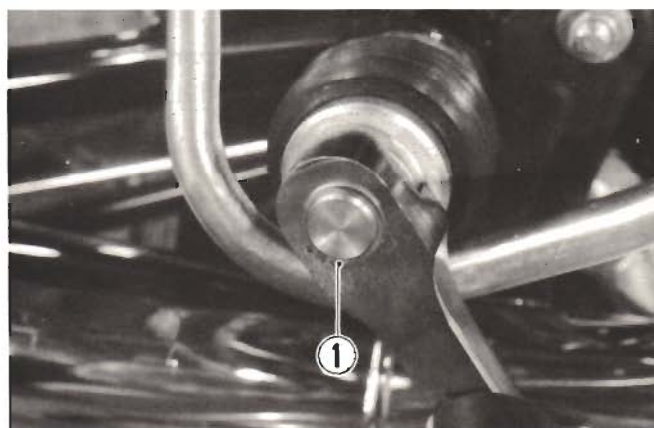
Pedaal sleutel



- Verwijder circlip ① en verwijder cranck.

LET OP:

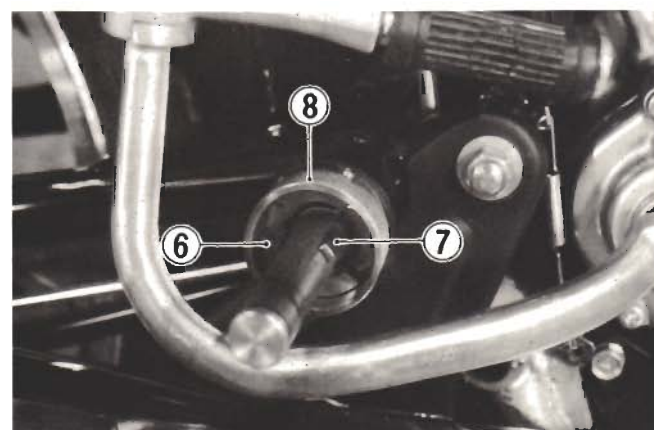
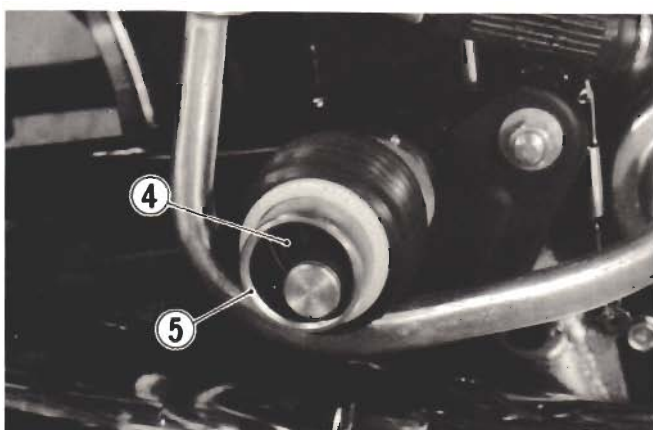
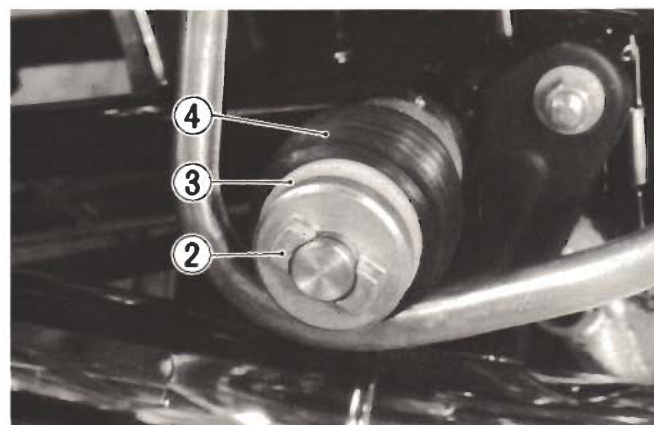
Bij montage nieuwe circlip gebruiken.



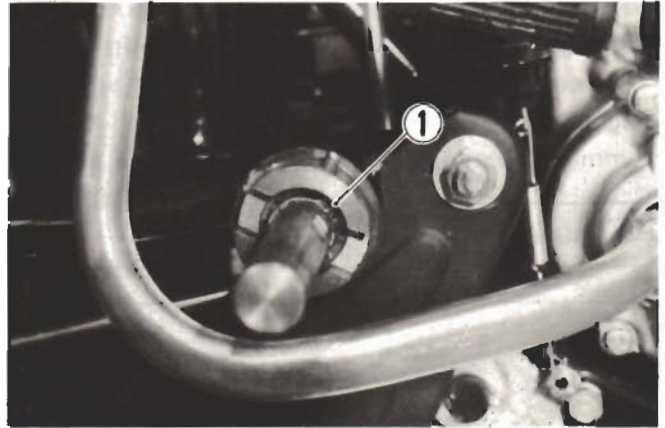
- Trek de buitenschijf ②, stofkapringen ③, stofkap ④ en veer met afstandsbuis ⑤ uit.
- Verwijder binnenschijf ⑥ spie ⑦ en blokkeerplaat ⑧.

LET OP:

Let bij montage van de binnenste schijf op dat de spie en de spiebaan met elkaar overeenstemmen.

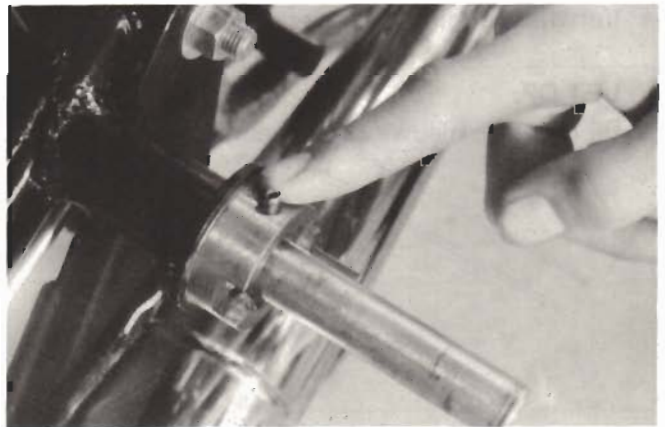


- Verwijder circlip ① van de trapas en haal de trapas aan de linkerzijde uit.



MONTEREN

Smeer voor met monteren begonnen wordt alle onderdelen eerst in met SUZUKI SUPER GREASE "A".



- Zorg dat de stofkap de veer geheel bedekt zodat geen vuil of stof kan binnenkomen.



ONDERHOUDSINFORMATIE

INHOUD

STORINGEN OPHEFFEN.....	7- 1
BEDRADINGSSHEMA.....	7- 8
BEDRADING AAN FRAME MONTEREN	7- 9
BEDIENINGSKABELS AAN FRAME	7-10
SPECIAAL GEREEDSCHAP	7-11
AANHAALKOPPELS	7-14
ONDERHOUDSSHEMA.....	7-16

STORINGEN OPHEFFEN

Als er storingen optreden probeer die dan zo snel mogelijk te lokaliseren. Als de oorzaak is vastgesteld niet aan de onderdelen komen die wel goed functioneren. De SYMPTOON/OORZAAK/OPLOSSING methode zoals hieronder aangegeven kan een goede hulp zijn bij het snel en vakkundig opheffen van storingen.

1. MOTOR START MOEILIJK

Stap	Symptoon	Mogelijke oorzaak	Oplossing
1	Benzine komt niet in carburateur.	(1) Filter verstopt. (2) Verstopte of kapotte benzineleiding. (3) Benzinekraan verstopt.	(1) Schoonmaken. (2) Schoonmaken of vervangen. (3) Schoonmaken.
2	Vonk is te blauw.	(1) Ontstekingmoment niet goed.	(1) Afstellen.
3	Zwakke vonk.	(1) Defekte bougie. (2) Elektrode afstand niet goed. (3) Bougiekap defekt. (4) PEI unit defekt. (5) Bobine defekt.	(1) Vervangen. (2) Afstellen. (3) Vervangen. (4) Vervangen. (5) Vervange.
4	Geen vonk.	(1) Bougie defekt. (2) Bougie vuil. (3) Elektrode afstand niet goed. (4) PEI unit defekt. (5) Bobine defekt. (6) Contactslot defekt. (7) Storing in bedrading.	(1) Vervangen. (2) Schoonmaken. (3) Afstellen. (4) Vervangen. (5) Vervangen. (6) Vervangen. (7) Repareren of vervangen.
5	Compressie is te laag.	(1) Versleten cil. of zuigerveren. (2) Zuigerveer blijft steken. (3) Koppakking lekt. (4) Zuiger defekt. (5) Losse bougie. (6) Lekke cil.-kop. (7) Lekke pakkingen. (8) Cilinderkop defekt.	(1) Repereren of vervangen. (2) Repareren of vervangen. (3) Vervangen. (4) Vervangen. (5) Vastdraaien. (6) Vastdraaien. (7) Vervangen. (8) Vervangen.

ATTENTIE: De oorzaak van een moeilijk te starten motor ligt meestal bij de benzinetoevoer, bougievonk en compressieverlies. 5

2. MOTOR LOOPT RAUW OF VERLIEST VERMOGEN

Stap	Symptoom	Mogelijke oorzaak	Oplossing
1	Motor loopt goed maar verliest snelheid.	(1) Koppeling slipt.	(1) Stel kabel goed af of vervang platen en/of veren.
2	Bij gasgeven pakt de motor te langzaam op.	(1) Carburatie niet goed afgesteld. (2) Luchtfilter vuil. (3) Verstopte benzineleiding. (4) Ontstekingstijpstip niet goed. (5) Uitlaat vuil. (6) Chokehevel niet in goed afgesteld.	(1) Afstellen. (2) Schoonmaken. (3) Schoonmaken. (4) Afstellen. (5) Schoonmaken. (6) Afstellen.
3	Bij snel gasgeven loopt de motor rauw.	(1) Ontstekingsmoment niet juist. (2) PEI unit defekt. (3) Carburatie niet goed afgesteld. (4) Bougie vuil.	(1) Afstellen. (2) Vervangen. (3) Afstellen. (4) Schoonmaken.
4	Motor loopt rauw bij laag toerental.	(1) Ontsteking te vroeg. (2) Carburateur niet goed afgesteld. (3) Bougie vuil of elektroden afstand niet goed. (4) Verstopte of kapotte benzineleiding.	(1) Afstellen. (2) Afstellen. (3) Schoonmaken of vervangen. (4) Schoonmaken of ver vervangen.
5	Motor loopt rauw bij hoog toerental.	(1) Verstopte of kapotte benzineleiding. (2) Bougie vuil of elektrodenafstand niet goed. (3) Ontsteking te laat. (4) Carburateur niet goed afgesteld. (5) Luchtfilter vuil.	(1) Schoonmaken of vervangen. (2) Afstellen of schoonmaken. (3) Afstellen. (4) Afstellen. (5) Schoonmaken of vervangen.
6	Compressie tellaag.	(1) Verwijzing naar stap (5), 5-1 motor start moeilijk.	
7	Motor raakt overhit.	(1) Hevel oliepomp niet goed afgesteld. (2) Lucht in olieleiding. (3) Ontsteking staat niet goed. (4) Koolaanslag in verbrandingskamer en uitlaat systeem. (5) Verkeerde warmtegraad bougie. (6) Te dikke olie. (7) Koppeling slipt. (8) Rem loopt aan. (9) Te strakke ketting.	(1) Afstellen op de merktekens. (2) Ontluchten. (3) Afstellen. (4) Schoonmaken. (5) Vervangen. (6) Vervangen door goede dikte. (7) Afstellen en/of platen vernieuwen. (8) Afstellen. (9) Afstellen.

3. MOTOR MAAKT TEVEEL LAWAAI

Symptoon	Mogelijke oorzaak	Oplossing
Motor maakt lawaai bij elk toerental.	(1) Speling op zuiger. (2) Speling op zuigerveren. (3) Zuigerveren vast door koolaanslag. (4) Versleten big end, smal end, krukas lagers of versnellings bak lagers of tandwielen. (5) Ontsteking te vroeg. (6) Versleten krukastandwiel .	(1) Vervangen of cilinder uitboren. (2) Zuiger vervangen. (3) Schoonmaken. (4) Vervangen. (5) Afstellen. (6) Vervangen.

4. OVERVERHITTE MOTOR

Een aanlopende rem, een niet goed werkend oliesysteem of vuil in de koelribben van de cilinder is vaak de oorzaak van een oververhitte motor die goed is ingereden.

Symptoon	Mogelijke oorzaak	Oplossing
Motor wordt heet bij elk toerental.	Fout in het oliesysteem, lucht in de leiding, verkeerde olie, oliepomp niet goed afgesteld.	Oliepomp goed afstellen, ontluchten, goede oliesoort gebruiken.
	Te hoge compressiedoor, koolaanslag of verkeerde koppakking.	Ontkolen en koppakking vervangen.
	Zuigerveren zitten vast, slippende koppeling, ontsteking te laat, of te vroeg, ketting te strak, verkeerde bougie, te arm mengsel, luchtlekkage bij inlaatrubber.	Schoonmaken, ontkolen, afstellen en/of vervangen.

5. MOTOR STOPT PLOTSELING

De oorzaak dat een motor ineens afslaat is vaak, geen benzine in de tank en/of een losse draad in het elektrische systeem.

Controleer dit eerst voor verder gekeken wordt.

Stap	Symptoon	Mogelijke oorzaak	Oplossing
1	Motor stopt ineens.	(1) Vastgelopen zuiger. (2) Vastgelopen krukas. (3) Vastgelopen versnellingsbak. (4) Parel in bougie. (5) Defekt bobine. (6) Ontsteking defekt.	(1) Repareer of vervang. (2) Repareer of vervang. (3) Repareer of vervang. (4) Schoonmaken. (5) Vervangen. (6) Repareer of vervang.
2	Motor stopt geleidelgk.	(1) Losse bougie. (2) Losse cil.-kop. (3) Lekke koppakking. (4) Verstopte benzineleiding.	(1) Vastzetten. (2) Vastzetten. (3) Vervangen. (4) Schoonmaken.

6. SLECHTE REMWERKING VOOR

Stap	Symptoon	Mogelijke oorzaak	Oplossing
1	Te weinig rem kracht.	(1) Remleiding lekt. (2) Versleten blokjes. (3) Blokjes vuil. (4) Versleten schijf. (5) Lucht in leiding.	(1) Repareer of vervang. (2) Vervangen. (3) Blok en schijf schoormaken. (4) Vervangen. (5) Ontluchten.
2	Piepende rem.	(1) Remblokjes vuil of verglaasd. (2) Versleten blokjes. (3) Remblok zit vast. (4) Defekt wiellager. (5) Steekas zit los. (6) Remolie vervuild. (7) Retourgaatje in hoofdremcilinder verstopt.	(1) Schoonmaken. (2) Vervangen. (3) Losmaken. (4) Vervangen. (5) Vastzetten. (6) Verversen. (7) Demonteren en schoonmaken.
3	Te veel slag op remhandle.	(1) Olie in leiding. (2) Remhandle versleten. (3) Te weinig remolie. (4) Verkeerde remolie. 5	(1) Ontluchten. (2) Vervangen. (3) Bijvullen. (4) Vervangen door de goede olie.
4	Remolie lekkage.	(1) Losse verbinding. (2) Kapotte remleiding. (3) Versleten zuiger.	(1) Vastzetten. (2) Vervangen. (3) Vervangen.

7. SLECHTE REMWERKING ACHTER

Stap	Symptoon	Mogelijke oorzaak	Oplossing
1	Te weinig remkracht.	(1) Versleten remvoering. (2) Vervuilde remvoering. (3) Vervuilde remtrommel. (4) Versleten remnok.	(1) Vervangen. (2) Schoonmaken. (3) Schoonmaken. (4) Vervangen.
2	Rem loopt aan.	(1) Verroeste onderdelen. (2) Te veel olie op bewegende onderdelen of slechtesmering.	(1) Schoonmaken. (2) Schoonmaken of smeren.
3	Rem maakt begeluid.	(1) Versleten remvoering. (2) Stof of vuil op de remvoering. (3) Vuil in de remtrommel.	(1) Vervangen. (2) Schoonmaken. (3) Schoonmaken.

8. KOPPELING SLIPT OF KOMT NIET VRIJ

Stap	Symptoon	Mogelijke oorzaak	Oplossing
1	Koppeling slipt.	(1) Verkeerd afgesteld. (2) Slappe koppelingsveren. (3) Versleten platen.	(1) Afstellen. (2) Vervangen. (3) Vervangen.
2	Koppeling komt niet vrij.	(1) Te dikke olie. (2) Vervormde platen. (3) Koppelingskabel verkeerd afgesteld.	(1) Vervangen door de juiste olie. (2) Vervangen. (3) Goed afstellen.

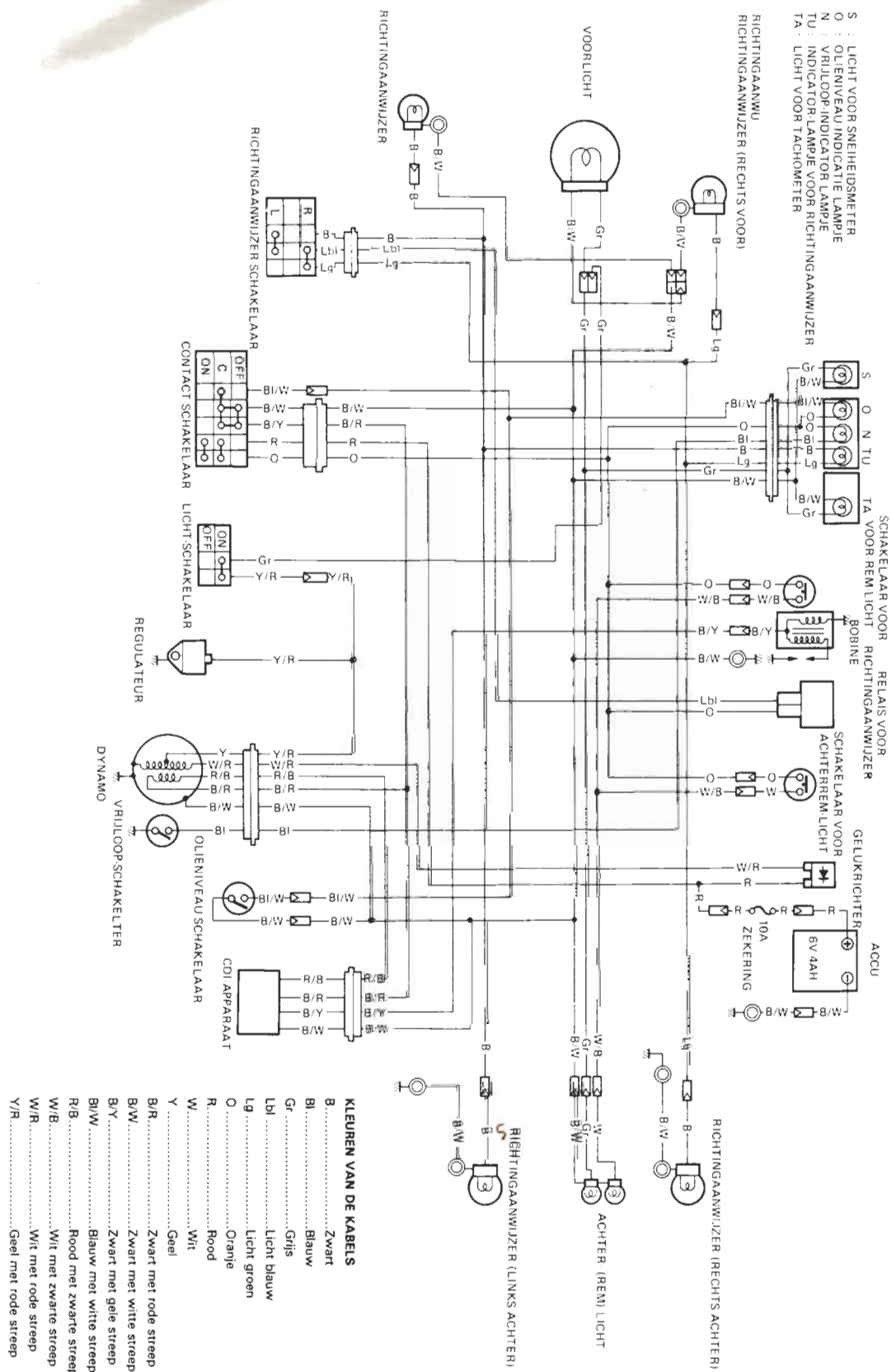
9. DE VERSNELLINGSBAK SCHAKELT MOEILIJK

Stap	Symptoon	Mogelijke oorzaak	Oplossing
1	Bak schakelt niet.	(1) Groeven in schakelwals beschadigd. (2) Schakelvork blijft in de wals vastzitten. (3) Versleten tandwielen. (4) Beschadigde schakelas.	(1) Schakelwals vervangen. (2) Vervangen of repareren. (3) Vervangen. (4) Vervangen.
2	Versnellingspedaal komt niet terug.	(1) Gebroken of verslachte schakelveer.	(1) Vervangen.
3	Springt uit de versnellingen.	(1) Schakelwalsblokkeerplaat. functioneert niet goed (2) Versleten of verbogen schakelvork. (3) Versleten tanden op tandwielen.	(1) Controleer en vervang zonodig. (2) Vervangen. (3) Tandwielen vervangen.

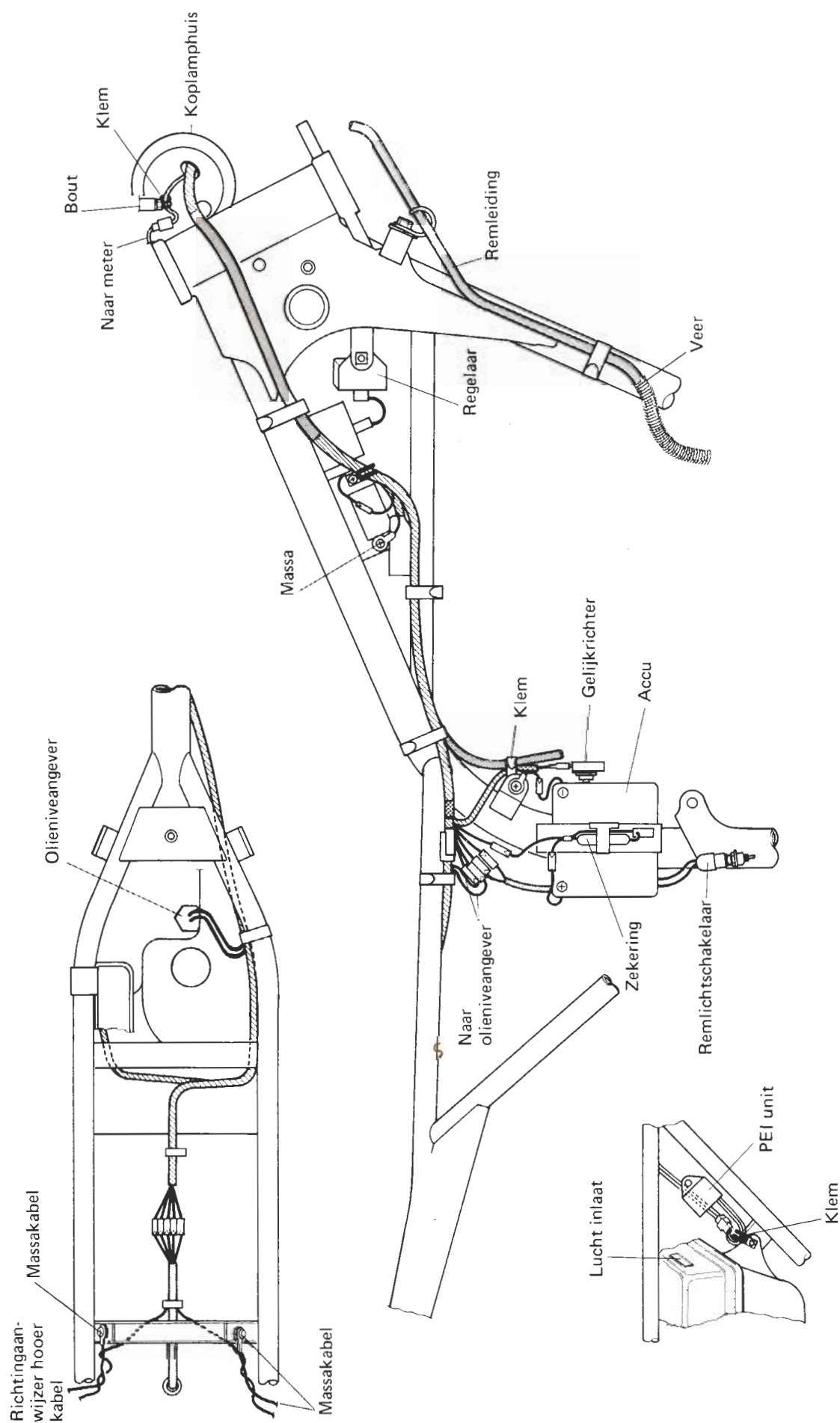
10. ONSTABIEL WEGLICGING

Stap	Symptoon	Mogelijke oorzaak	Oplossing
1	Zwaar sturen.	(1) Balhoofd te strak afgesteld. (2) T-stuk verbogen. (3) Beschadigde of gebroken kogels.	(1) Afstellen. (2) Repareer of vervang. (3) Vervangen.
2	Slingeren.	(1) Wielen niet in lijn. (2) Beschadigde of versleten langerevps. (3) Kromme vorkplaat. (4) Verbogen vorkpoot. (5) Verbogen swing-arm.	(1) Afstellen. (2) Vervangen. (3) Vervangen. (4) Vervangen. (5) Vervangen.
3	Wiel gaat op en neer.	(1) Onbalans in het wiel. (2) Speling op lagers. (3) Wiel krom. (4) Ketting te strak. (5) Speling op swing-arm. (6) Krom frame. (7) Verkeerde bandenspanning.	(1) Uitbalanceren. (2) Vervangen. (3) Vervangen. (4) Afstellen. (5) Lagers vervangen. (6) Vervangen. (7) Op de juiste spanning brengen.

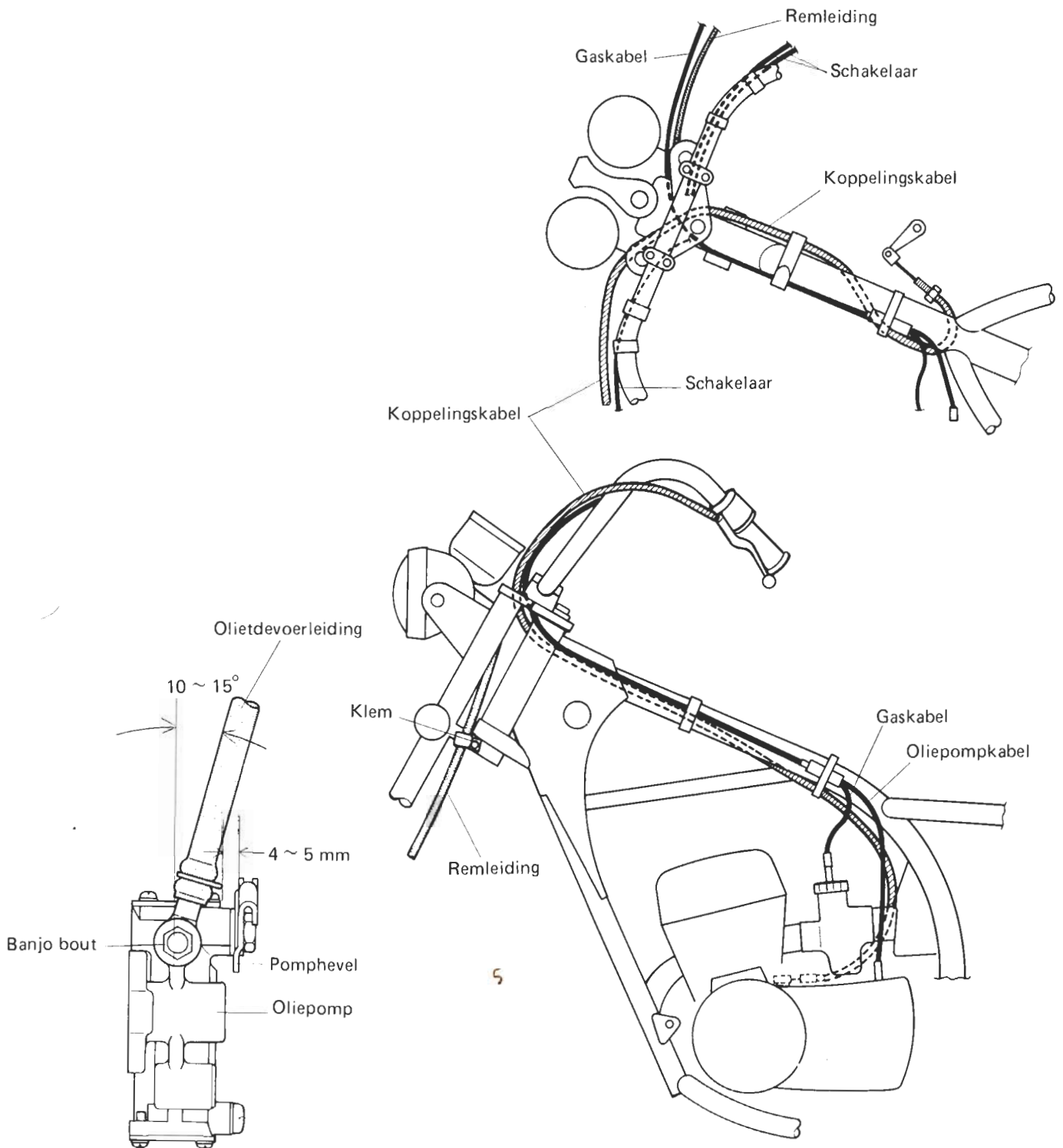
BEDRADINGSHEMA



BEDRADING AAN FRAME



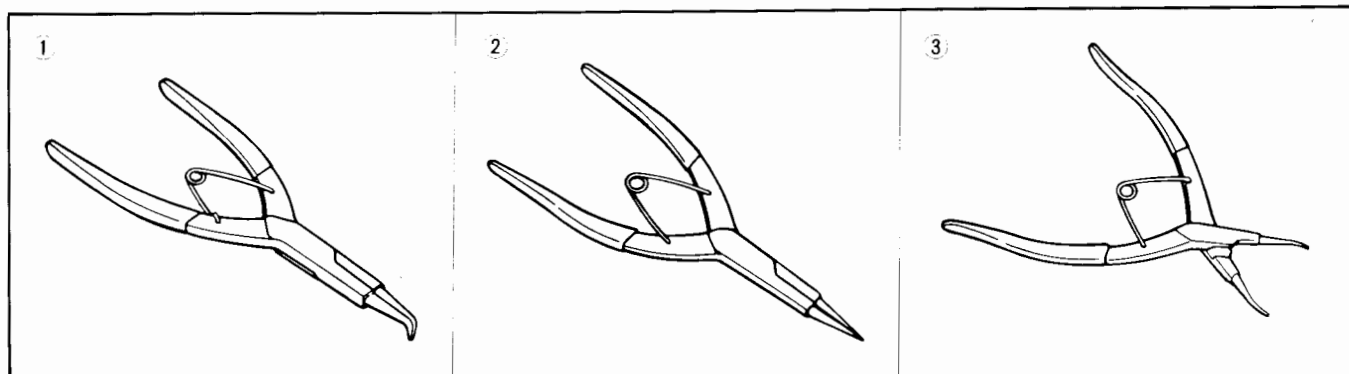
BEDIENINGSKABELS

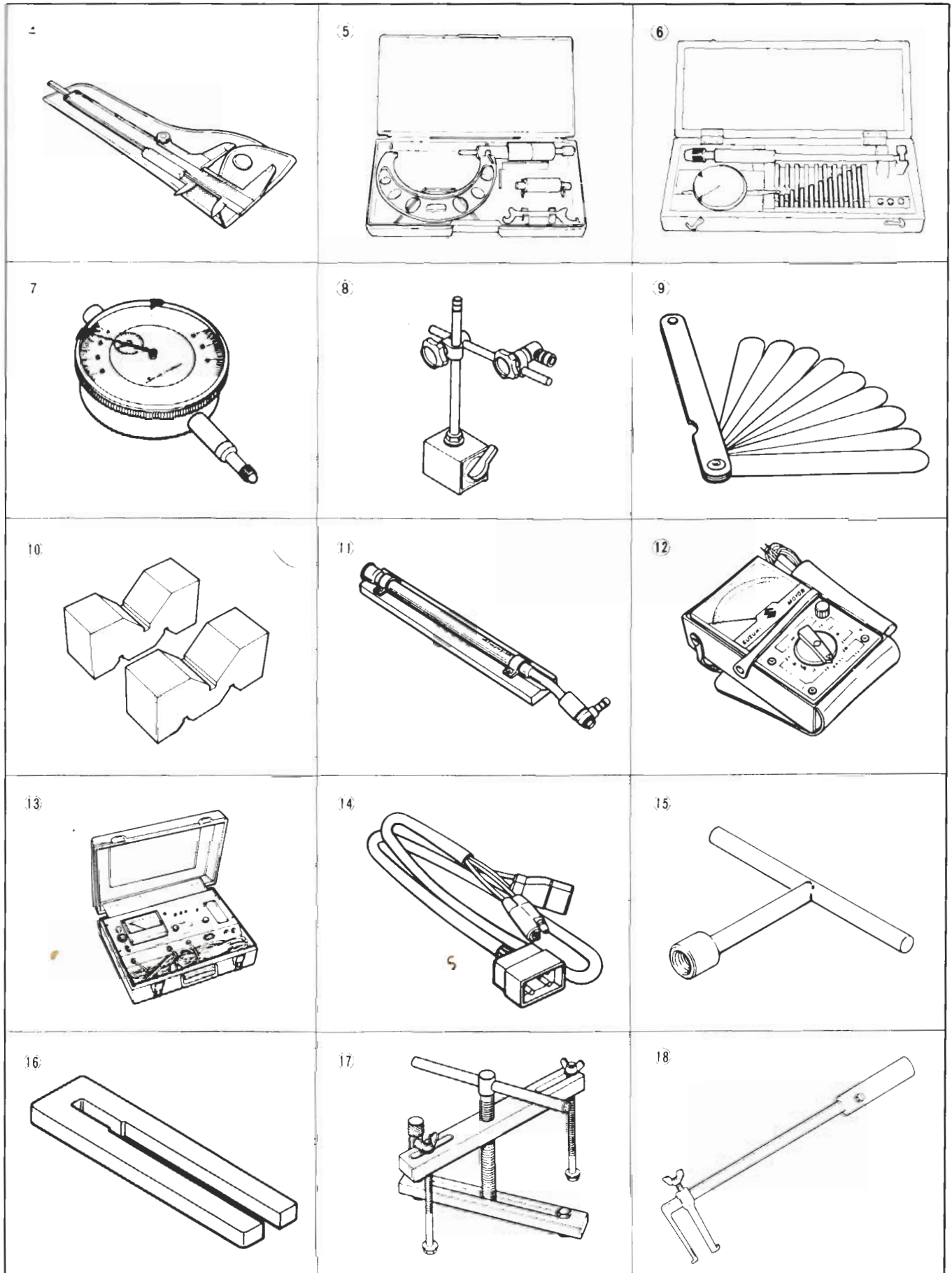


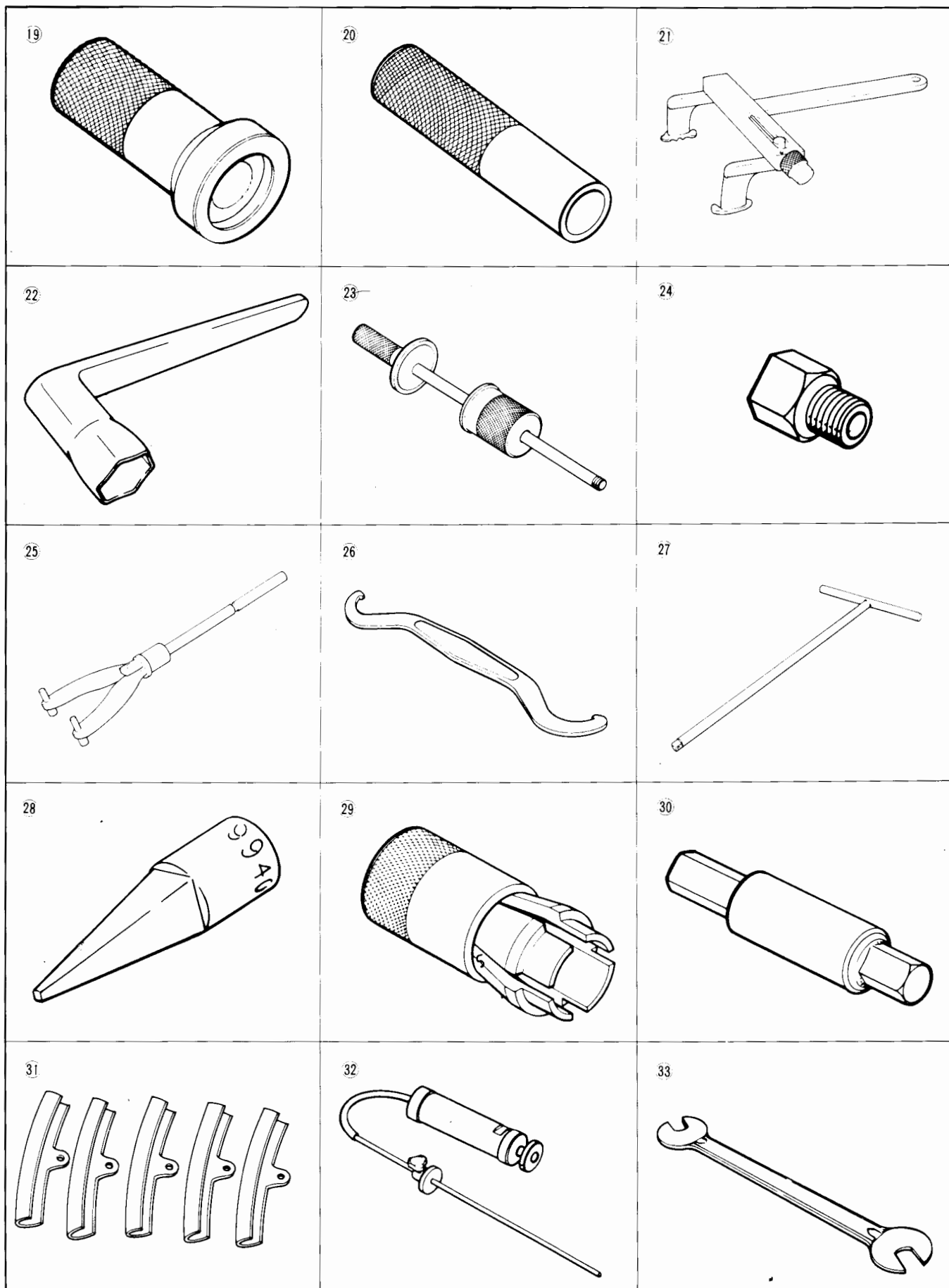
SPECIAAL GEREEDSCHAP

No	Onderdeelnummer	Onderdeelbenaming
1	09900-06104	Borgveertang
2	09900-06107	Borgveertang
3	09900-06108	Borgveertang
4	09900-20101	Schuifmaat
5	09900-20201	Micrometer (0-25 mm)
	09900-20202	Micrometer (25-50 mm)
6	09900-20508	Cilinder meetgereedschap
7	09900-20603	Meetklok (1/100 mm)
8	09900-20701	Magneet standaard
9	09900-20803	Voelermaten
10	09900-21302	Set V-blokken
11	09900-21602	Oliepompobbrengstmeter
12	09900-25002	Multitester
13	09900-28106	Electrotester (type SS-11)
14	09900-28607	PEI testkabels
15	09910-10110	Tapeind indraaijer
16	09910-20115	Drijfstandhouder
17	09910-80113	Carterhelpt trekker
18	09913-50121	Oliekeerring sleutel (verwijderen)
19	09913-70122	Lager en oliekeerring stempel
20	09913-80111	Lager en oliekeerring stempel 34 mm
21	09920-53710	Koppelingsnaafhouder
22	09930-10111	Bougiesleutel
23	09930-30102	Slagtrekker
24	09930-30161	Vliegwieltrekker verloopstuk
25	09930-40113	Vlieg wielhouder
26	09940-10122	T-stuk haaksleutel
27	09940-34520	Voorvork T sleutel
28	09940-34561	Verloopstuk
29	09940-50110	Oliekeerring sleutel
30	09941-03610	8X10 imbus sleutel
31	09941-94510	Wielbeschermers
32	09943-74110	Voorvork oliepeilmeter
33	09960-10410	Pedaalsleutel

5







AANHAALKOPPELS

Benaming	Aantal	N·m	kg·m
----------	--------	-----	------

MOTOR

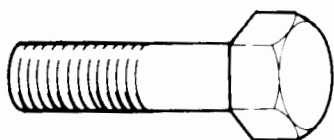
Cilinderkop moer	4	8 – 12	0.8 – 1.2
Vliegwielmoe	1	30 – 40	3.0 – 4.0
Olieleidingbout	2	3 – 4	0.3 – 0.4
Koppelingsnaafmoer	1	30 – 50	3.0 – 5.0
Krukastandwielmoe	1	36 – 50	3.6 – 5.0
Motorbevestigingsbout 8 mm	3	13 – 23	1.3 – 2.3
Koppelingsveerbout	5	3 – 5	0.3 – 0.5
Koppelingshevelbout	1	5 – 9	0.5 – 0.9
Kickstarterbout	1	5 – 8	0.5 – 0.8

FRAME

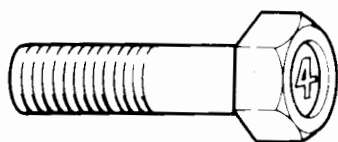
Voorsteekasmoer	1	27 – 43	2.7 – 4.3
Stuurklembout	4	12 – 20	1.2 – 2.0
T-stukbout	1	35 – 55	3.5 – 5.5
Binnenpootmoer	2	35 – 55	3.5 – 5.5
T-stuk klembout	2	20 – 30	2.0 – 3.0
Remklauwbout	2	25 – 40	2.5 – 4.0
Ontluchtinas ventiel	1	7 – 9	0.7 – 0.9
Remschijfbout	4	15 – 25	1.5 – 2.5
Remleidingbout	2	15 – 25	1.5 – 2.5
Uitlaatklembout	2	15 – 20	1.5 – 2.0
Swingarmasmoer	1	25 – 40	2.5 – 4.0
Achterschokbrekermoe	4	20 – 30	2.0 – 3.0
Remtorsiestangmoer	2	10 – 15	1.0 – 1.5
Achtersteekasmoer	1	36 – 52	3.6 – 5.2
Remhevelmoer	2	5 – 8	0.5 – 0.8
Remcilinder klembout	2	5 – 8	0.5 – 0.8

AANHAALMOMENT SPECIFICATIES

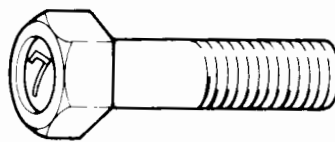
Raadpleeg onderstaande tabel voor bouten en moeren die niet vermeld zijn in de lijst op de vorige pagina.



Conventionele bout



Met "4" gemerkte bout



Met "7" gemerkte bout

TABEL MET AANHAALMOMENTEN

Raadpleeg deze tabel ook voor bouten en moeren die niet genoemd zijn.

Aanhaalmdment

Bout diam. (mm)	Conventionele of met "4" gemerkte bouten		Met "7" gemerkte bouten	
	kg-m	N-m	kg-m	N-m
4	0.1 – 0.2	1 – 2	0.15 – 0.3	1.5 – 3
5	0.2 – 0.4	2 – 4	0.3 – 0.6	3 – 6
6	0.4 – 0.7	4 – 7	0.8 – 1.2	8 – 12
8	1.0 – 1.6	10 – 16	1.8 – 2.8	18 – 28
10	2.2 – 3.5	22 – 35	4.0 – 6.0	40 – 60
12	3.5 – 5.5	35 – 55	7.0 – 10.0	70 – 100
14	5.0 – 8.0	50 – 80	11.0 – 16.0	110 – 160
16	8.0 – 13.0	80 – 130	17.0 – 25.0	170 – 250
18	13.0 – 19.0	130 – 190	20.0 – 28.0	200 – 280

AFMETINGEN EN AFSTELGEGEVENS

CILINDER + ZUIGER + ZUIGERVEER

mm

ONDERDEEL	STANDAARD		LIMIET
Zuigerspeling	0.040 – 0.050		0.120
Cilinder boring	40.975 – 40.990 Gemeten op 15 van bovenkant		41.065
Zuigerdiam	40.930 – 40.945 Gemeten op 23 van onder kant zuigers		40.855
Cilinder vervorming	—		0.05
Cil-kop vervorming	—		0.05
Slotspeling zuigerveer	1ste en 2de	4.5	3.6
		5.0	4.0
Zuigerveeropening	0.10 – 0.25		0.75
Zuigerveerspeling in groef	1ste en 2de	0.010 – 0.050	—
Pistonpen boring	12.002 – 12.010		12.030
Pistonpen buitendiam	11.996 – 12.000		11.980

DRIJFSTANG + KRUKAS

mm

ONDERDEEL	STANDAARD	LIMIET
Kleine drijfstangoog	16.003 – 16.011	16.040
Drijfstang afwijking	—	3.0
Afstand tussen krukwanen	40 ± 0.1	—
Krukas slingering	—	0.05

OLIEPOMP

ONDERDEEL	SPECIFICATIE
Overbrengverhouding	6.769 (73/19 x 37/21)
Opbrengst oliepomp (helemaal open)	1.05 – 1.27 ml/5 min. op 2000 t/min.

KOPPELING

mm

ONDERDEEL	STANDAARD	LIMIET
Koppelingskabelspeling	2.0 – 3.0	—
Dikte beklede platen	2.9 – 3.1	2.6
Nokbreedte beklede plaat	11.8 – 12.0	11.3
Dikte stalen platen	1.6	—
Vervorming stalen platen	—	0.10
Vrije lengte koppelingsveren	—	33.6

VERSNELLINGSBAK

mm

ONDERDEEL		STANDAARD	LIMIET
Primaire overbrenging		3.842 (73 / 19)	—
Eind overbrenging		4.000 (48 / 12)	—
Fiets overbrenging		0.375 (12 / 32)	—
Versnellingsverhouding	1ste	3.166 (38 / 12)	—
	2de	1.941 (33 / 17)	—
	3de	1.380 (29 / 21)	—
	4de	1.083 (26 / 24)	—
Schakelvorkspeling in groef	No.1, en No.3	0.10 – 0.30	0.50
Groefbreedte schakelwals	No.1, en No.3	4.45 – 4.55	—
Vorkgaffeldikte	No.1, en No.3	4.25 – 4.35	—
Te meten afstand op primaire as		76 + 0.1	—

KETTING

mm

ONDERDEEL		STANDAARD	LIMIET
Aandrijfketting	Type	D.I.D.: 420 TAKASAGO: RK420	—
	Aantal schakels	112	—
	Lengte over 20 pennen	—	259
Vrije slag ketting		10 – 15	—
Fietsketting	Type	D.I.D.: 1/2 x 1/8	—
	Aantal schakels	46	—
	Lengte over 20 pennen	—	259

CARBURATEUR

mm

ONDERDEEL	SPECIFICATIE
Type carburateur	MIKUNI VM12SH
Doorlaat	12
Identificatie No.	46790
Stationair toerental	1500 ± 100 t/min.
Vlotterniveau	24 ± 1.0 (0.9 ± 0.4)
Vlotterhoogte	22.4 (0.88)
Hoofdsproeier	52.5
Luchtsproeier	0.6
Sproeiernaald	3D 6 - 2de
Naaldsproeier	D - 6
Afschuining	2.0
Stationair sproeier	22.5
Stationair uitlaat	0.9
Luchtregelschroef	2 slagen open
Vlotternaaldzitting	1.2
Startsproeier	35
Gaskabelspeling	0.5 – 1.0 (0.02 – 0.04)

ELECTRISCHE INSTALLATIE

mm

ONDERDEEL	SPECIFICATIE						LET OP
Ontstekingsstijdstip	22 graden voor B.D.P. bij 4000 t/min.						
Bougie	Type	N.G.K. BP6ES Nippon Denso W20EP					
	Electrodenafstand	0.6 – 0.8					
Vonksterkte	Meer dan 8 mm bij 1 atm.						
Bobine weerstand	Primaire winding	Ong: 0.2 – 0.4 ohm (B/Y – Massa)					
	Sec. winding	Ong: 13 – 15 Kilo ohm (Bougiekap – Massa)					
Magneetspoelweerstand	Primaire winding	140 – 170 ohm Ong: (B/R – R/B)					
	Laadgedeelte	0.5 – 0.7 ohm Ong: (W/R – Massa)					
	Verlicldincsgedeelte	0.2 – 0.3 ohm Ong: (Y – Massa)					
Laadcapaciteit	Boven	0.9	Volt	bij	4000	t/min.	
	Onder	2.5	Volt	bij	8000	t/min.	
Lichtspoelopbrengst	Boven	6.3	Volt	bij	3000	t/min.	
	Onder	8.7	Volt	bij	8000	t/min.	
Voorgeschreven voltage	7.0 – 8.0 volt bij 5000 t/min.						
Accu	Type	6N4B – 2A					
	Capaciteit	6V 4Ah/10uur.					
	Soortelijk gewicht	1.26 bij 20 graden					
Hoofdzekering	10 A						

REMMEN EN WIELEN

mm

ONDERDEEL	STANDAARD		LIMIET
Vrije slag rempedaal	20 – 30		—
Remtrommel binnendiam	Achter	—	110.7
Dikte remvoering	—		1.5
Dikte remschijf	Voor	4.0 ± 2.0	3.0
Slingering schijf	—		0.30
Remcilinder doorlaat	Voor	12.700 – 12.743	—
Zuigerdiam. hoofdremcilinder	Voor	12.657 – 12.684	—
Remklauw cil. boring	Voor	33.96	—
Remklauw zuigerdiam.	Voor	33.96	—
Slingering wielen	Axiaal	—	2.0
	Radiaal	—	2.0
Steekas slijtage	Voor	—	0.25
	Achter	—	0.25
Bandenmaten	Voor	2.75 – 18 4PR	—
	Achter	3.00 – 18 4PR	—
Profiel diepte	Voor	—	1.6
	Achter	—	1.6

BANDENSPANNING

METEN ALS DE BANDEN KOUD ZIJN	NORMAAL RIJGEDRAG			
	SOLO		DUO	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
VOOR	150	1.50	175	1.75
ACHTER	200	2.00	225	2.25

VERING

mm

ONDERDEEL	STANDAARD	LIMIET	LET OP
Voorvork veerweg	110	—	
Vrije lengte voorvorkveer	—	429	
Voorvork oliepeil	200	—	
Veerweg achterwiel	77	—	
Swingarm-as slingering	—	0,6	

BENZINE EN OLIE

ONDERDEEL	SPECIFICATIE	LET OP
Benzine	Gebruik een goede benzinesoort. Meteen octaangetal van 85 tot 95.	
Inhoud benzinetank (incl reserve)	8.7 liter (2.30/1.91 US/imp gal)	
reserve	1.5 liter (1.59/1.32 US/imp qt)	
Motorolie	Gebruik een goede SAE30 tweetaktolie van het niet zelfmengende type.	
Inhoud olietank	1.2 liter (1.27/1.06 US/imp qt)	
Versnellingsbak olie	SAE 10W/40	
Inhoud versnellingsbak	Verversen 650 ml (0.69/0.57 US/imp qt)	
	Na revisie 700 ml (0.74/0.62 US/imp qt)	
Voorvorkolie	SAE 5W-20 of A.T.F.	
Hoeveelheid olie per poot	89 ml (3.01/3.13 US/imp oz)	
Remvloeistof	SAE J1703	

LAMPEN

(W)

ONDERDEEL	SPECIFICATIE
Koplamp	15
Achter/stoplamp	4/5
Richtingaanwijzerlamp	10
Toerentellerlamp	1.7
Kilometertellerlamp	1.7
Waarschuwinglampjes neutraal	3
Richtingaanwijzer	3
Oliepeil	3

Prepared by

SUZUKI MOTOR CO., LTD.

Administration

Overseas Service Division

May, 1981

Part No. SR-0590 (蘭) E-25

Printed in Japan

SUZUKI MOTOR CO., LTD.