

WARTUNGSDATEN VENTIL + FÜHRUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STD/SPEZ.		GRENZE
Ventildurchm.	EINLASS	33	—
	AUSLASS	27,5	—
Ventilspiel (kalt)	EINLASS	0,10 – 0,20	—
	AUSLASS	0,20 – 0,30	—
Spiel zwischen Ventilfehrung und Ventilschaft	EINLASS	0,010 – 0,037	—
	AUSLASS	0,030 – 0,057	—
Ventilfehrung-ID.	EINLASS u. AUSLASS	5,000 – 5,012	—
Ventilschaft-AD.	EINLASS	4,975 – 4,990	—
	AUSLASS	4,955 – 4,970	—
Ventilschaft-Abweichung	EINLASS u. AUSLASS	—	0,35
Ventilschaftschlag	EINLASS u. AUSLASS	—	0,05
Ventiltellerdicke	EINLASS u. AUSLASS	—	0,5
Ventilsitzbreite	EINLASS u. AUSLASS	0,9 – 1,1	—
Ventilteller-Radialschlag	EINLASS u. AUSLASS	—	0,03
Länge der Ventilfeeder in unbelastetem Zustand (EIN- u. AUSLASS)	INNEN	—	35,1
	AUSSEN	—	45,2
Ventilfeederspannung (EIN- u. AUSLASS)	INNEN	3,1 – 3,5 kgf bei einer Länge von 33,1 mm	—
	AUSSEN	15,5 – 17,9 kgf bei einer Länge von 36,6 mm	—

NOCKENWELLE + ZYLINDERKOPF

Einheit: mm

GEGENSTAND	STD/SPEZ.		GRENZE
Nockenhöhe	EINLASS	36,780 – 36,848	36,48
	AUSLASS	35,480 – 35,548	35,18
Nockenwellenzapfen-Lagerspiel	EINLASS u. AUSLASS	0,032 – 0,066	0,150
Nockenwellenzapfenhalter-ID.	EINLASS u. AUSLASS	24,012 – 24,025	—
Nockenwellenzapfen-AD.	EINLASS u. AUSLASS	23,959 – 23,980	—
Nockenwellenschlag	—		0,10
Steuerkettenstift (bei Pfeil "3")	15. Stift		—
Zylinderkopf-Verzug	—		0,20

ZYLINDER + KOLBEN + KOLBENRING

Einheit: mm

GEGENSTAND	STD/SPEZ.		GRENZE
Kompressionsdruck	1 200 – 1 600 kPa (12 – 16 kgf/cm ²)		900 kPa (9 kgf/cm ²)
Kompressionsdruck-Unterschied	—		200 kPa (2 kgf/cm ²)
Laufspiel des Kolbens im Zylinder	0,020 – 0,030		0,120
Zylinderbohrung	81,000 – 81,015		Kerben oder Kratzer
Kolbendurchm.	80,975 – 80,990 15 mm vom Hemdende messen.		80,880
Zylinder-Verzug	—		0,20

GEGENSTAND	STD/SPEZ.		GRENZE	
Kolbenring-Stoßfuge, unbelastet	1.	R	Ca. 7,3	5,8
	2.	RN	Ca. 8,1	6,4
Kolbenring-Stoßfuge	1.	R	0,08 – 0,20	0,50
	2.	RN	0,08 – 0,20	0,50
Kolbenring-Nuten-Spiel	1.		—	0,180
	2.		—	0,150
Kolbenringnutenbreite	1.		1,21 – 1,23	—
	2.		1,01 – 1,03	—
	Öl		2,01 – 2,03	—
Kolbenringdicke	1.		1,17 – 1,19	—
	2.		0,97 – 0,99	—
Kolbenbolzenbohrung			20,002 – 20,008	20,030
Kolbenbolzen-AD.			19,995 – 20,000	19,980

PLEUELSTANGE + KURBELWELLE

Einheit: mm

GEGENSTAND	STD/SPEZ.		GRENZE	
Pleuelkopf-ID.			20,010 – 20,018	20,040
Pleuelfuß-Seitenspiel			0,10 – 0,20	0,30
Pleuelfußbreite			20,95 – 21,00	—
Kurbelzapfenbreite			21,10 – 21,15	—
Pleuelfuß-Lagerspiel			0,032 – 0,056	0,080
Kurbelzapfen-AD.			37,976 – 38,000	—
Kurbelwellenzapfen-Lagerspiel			0,016 – 0,040	0,080
Kurbelwellenzapfen-AD.			39,976 – 40,000	—
Kurbelwellen-Drucklagerdicke	Rechte Seite		2,425 – 2,450	—
	Linke Seite		2,350 – 2,500	—
Kurbelwellen-Druckspiel			0,055 – 0,110	—
Kurbelwellenschlag			—	0,05

ÖLPUMPE

GEGENSTAND	STD/SPEZ.	GRENZE
Öldruck (bei 60°C)	Über 200 kPa (2,0 kgf/cm ²) Unter 500 kPa (5,0 kgf/cm ²) bei 3 000 U/min	—

KUPPLUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND	STD/SPEZ.		GRENZE
Antriebsscheibendicke	Nr. 1	2,92 – 3,08	2,62
	Nr. 2	3,72 – 3,88	3,42
Antriebsscheibenklauenbreite	Nr. 1	13,85 – 13,96	13,05
	Nr. 2	13,90 – 14,00	13,10
Abtriebsscheibenverzug			0,10
Länge der Kupplungsfeder in unbelastetem Zustand	24,88		23,7
Hauptkupplungszylinder-Bohrung	14,000 – 14,043		—
Hauptkupplungszylinder-Kolbendurchm.	13,957 – 13,984		—

GEGENSTAND	STD/SPEZ.	GRENZE
Kupplungsaustrückzylinder-Bohrung	38,100 – 38,162	—
Kupplungsaustrückzylinder-Kolbendurchm.	38,042 – 38,075	—
Kupplungsflüssigkeitstyp	Bremsflüssigkeit (DOT 4)	—

GETRIEBE + ANTRIEBSKETTE

Einheit: mm (Außer Verhältnis)

GEGENSTAND	STD/SPEZ.	GRENZE	
Primäruntersetzungsverhältnis	1,596 (83/52)	—	
Enduntersetzungsverhältnis	2,352 (40/17)	—	
Gang-Abstufung	1.	2,615 (34/13)	—
	2.	1,937 (31/16)	—
	3.	1,526 (29/19)	—
	4.	1,285 (27/21)	—
	5.	1,136 (25/22)	—
	6.	1,043 (24/23)	—
Spiel zwischen Schaltgabel und Nut	0,10 – 0,30	0,50	
Schaltgabel-Nutenbreite	5,0 – 5,1	—	
Schaltgabeldicke	4,8 – 4,9	—	
Antriebskette	Typ	RK GB50GSV Z3	—
	Glieder	112 Glieder	—
	Länge über 20 Teilungen	—	319,4
Antriebsketten-Durchhang (an Seitenständer)	20 – 30	—	
Schalthebelhöhe	50 – 60	—	

THERMOSTAT + KÜHLER + LÜFTER + KÜHLMITTEL

GEGENSTAND	STD/SPEZ.	GRENZE	
Thermostatventil-Öffnungstemperatur	Ca. 82°C	—	
Thermostatventilhub	Über 8 mm bei 95°C	—	
Motor-Kühlmitteltemperatursensor-Widerstand	20°C	Ca. 2,45 kΩ	—
	50°C	Ca. 0,811 kΩ	—
	80°C	Ca. 0,318 kΩ	—
	110°C	Ca. 0,142 kΩ	—
	130°C	Ca. 0,088 kΩ	—
Kühlerdeckelventil-Öffnungsdruck	95 – 125 kPa (0,95 – 1,25 kgf/cm ²)	—	
Kühllüfter-Thermoschalter-Betätigungstemperatur	AUS → EIN	Ca. 105°C	—
	EIN → AUS	Ca. 100°C	—
Motor-Kühlmitteltyp	Ein mit einem Aluminium-Kühler kompatibles Frostschutz/Kühlmittel verwenden, das nur mit destilliertem Wasser im Verhältnis von 50:50 gemischt ist.	—	
Motor-Kühlmittel einschließlich Reserve	Ausgleichbehälterseite	Ca. 250 ml	—
	Motorseite	Ca. 2 700 ml	—

EINSPRITZVENTIL + KRAFTSTOFFPUMPE + KRAFTSTOFFDRUCKREGLER

GEGENSTAND	STD/SPEZ.	HINWEIS
Einspritzventil-Widerstand	11 – 16 Ω bei 20°C	
Kraftstoffpumpen-Fördermenge	Ca. 65 Liter pro Stunde bei 300 kPa (3,0 kgf/cm ²)	
Kraftstoffdruckregler- Betriebseinstelldruck	Ca. 300 kPa (3,0 kgf/cm ²)	

FI-SENSOREN + LUFTANSAUGSTEUERVENTIL

GEGENSTAND	STD/SPEZ.	HINWEIS
CMP-Sensor-Widerstand	0,9 – 1,3 k Ω	
CMP-Sensor-Spitzenspannung	Über 0,7 V	
CKP-Sensor-Widerstand	180 – 280 Ω	
CKP-Sensor-Spitzenspannung	Über 3 V	
IAP-Sensor-Eingangsspannung	4,5 – 5,5 V	
IAP-Sensor-Ausgangsspannung	Ca. 2,5 V bei Leerlaufdrehzahl	
TP-Sensor-Eingangsspannung	4,5 – 5,5 V	
TP-Sensor-Widerstand	Geschlossen	Ca. 1,3 k Ω
	Geöffnet	Ca. 4,5 k Ω
TP-Sensor-Ausgangsspannung	Geschlossen	Ca. 1,1 V
	Geöffnet	Ca. 4,3 V
ECT-Sensor-Eingangsspannung	4,5 – 5,5 V	
ECT-Sensor-Widerstand	2,3 – 2,6 k Ω bei 20°C	
IAT-Sensor-Eingangsspannung	4,5 – 5,5 V	
IAT-Sensor-Widerstand	2,2 – 2,7 k Ω bei 20°C	
AP-Sensor-Eingangsspannung	4,5 – 5,5 V	
AP-Sensor-Ausgangsspannung	Ca. 3,6 V bei 100 kPa (760 mmHg)	
TO-Sensor-Widerstand	60 – 64 k Ω	
TO-Sensor-Spannung	Ca. 2,5 V	
GP-Schalterspannung	Über 0,6 V (vom ersten bis zum höchsten Gang)	
Einspritzventil-Spannung	Batteriespannung	
Zündspulen-Primärspitzenspannung	Über 80 V (beim Durchdrehen)	
VCSV-Widerstand	36 – 44 Ω	
Luftansaugsteuerventil- Betriebsdrehzahl	Öffnen	Über 2 500 U/min
	Schließen	Unter 2 200 U/min

DROSSELGEHÄUSE

GEGENSTAND	STD/SPEZ.	
Schnelleerlaufdrehzahl	3 500 U/min (nach Warmlauf)	
Leerlaufdrehzahl	E-18	1 150 \pm 50 U/min
	Andere	1 150 \pm 100 U/min
Gasseilzugspiel	2,0 – 4,0 mm	

ELEKTRIK

Einheit: mm

GEGENSTAND	STD/SPEZ.		HINWEIS
Zündfolge	1-2-4-3		
Zündkerze	Typ	NGK: CR9E DENSO: U27ESR-N	
	Elektroden- abstand	0,7 – 0,8	
Zündleistung	Über 8 bei 1 atm		
CKP-Sensor-Widerstand	180 – 280 Ω		
CKP-Sensor-Spitzenspannung	Über 3 V		G – W
Zündspulen-Widerstand	Primär	0,8 – 1,2 Ω	Klemme – Klemme
	Sekundär	8 – 15 k Ω	Zündkerzen- stecker – Klemme
Zündspulen-Primärspitzenspannung	Über 80 V		
Generatorspulen-Widerstand	0,2 – 0,4 Ω		
Max. Generator-Ausgang	Ca. 400 W bei 5 000 U/min		
Lastfreie Generator-Spannung (bei kaltem Motor)	Über 65 V (Wechselspannung) bei 5 000 U/min		
Regelspannung	13,5 – 15,0 V bei 5 000 U/min		
Starter-Relais-Widerstand	3 – 5 Ω		
Batterie	Typen- Bezeichnung	YT12A-BS	
	Kapazität	12 V 36 kC (10 Ah)/10 H	
Sicherungsgröße	Schein- werfer	(HI)	15 A
		(LO)	15 A
	Signal	15 A	
	Zündung	15 A	
	Kraftstoff	10 A	
	Lüfter	10 A	
	Haupt	30 A	

WATTZAHL

GEGENSTAND		STD/SPEZ.	
		E-03, -24, -28, -33	Andere Länder
Scheinwerfer	HI	65 + 55 W	←
	LO	55 W	←
Park- oder Positionsleuchte			5W
Brems-/Schlußleuchte		21/5 W × 2	←
Blinkleuchte		21W × 4	←
Kennzeichenleuchte		5W	←
Drehzahlmesserleuchte		LED	←
Tachometerleuchte		LED	←
Kraftstoffanzeige		LED	←
Motor-Kühlmitteltemperatur-Anzeige		LED	←
Blinkeranzeigeleuchte		LED	←
Fernlichtanzeigeleuchte		LED	←
Leerlaufanzeigeleuchte		LED	←
Öldruckanzeigeleuchte		LED	←
FI-Anzeigeleuchte		LED	←
Kraftstoffanzeigeleuchte		LED	←
Motor-Kühlmitteltemperatur-Anzeigeleuchte		LED	←

BREMSE + RAD

Einheit: mm

GEGENSTAND	STD/SPEZ.		GRENZE
Bremspedalhöhe	55 – 65		—
Brems Scheibendicke	Vorne	4,8 – 5,2	4,5
	Hinten	4,8 – 5,2	4,5
Brems Scheibenschlag	—		0,30
Hauptzylinderbohrung	Vorne	15,870 – 15,913	—
	Hinten	12,700 – 12,743	—
Hauptzylinder-Kolbendurchm.	Vorne	15,827 – 15,854	—
	Hinten	12,657 – 12,684	—
Bremsattel-Zylinderbohrung	Vorne	Auflauf	24,000 – 24,076
		Ablauf	27,000 – 27,076
	Hinten	38,180 – 38,256	
Bremsattel-Kolbendurchm.	Vorne	Auflauf	23,925 – 23,975
		Ablauf	26,920 – 26,970
	Hinten	38,098 – 38,148	
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4		—
Radfelgenschlag	Axial	—	2,0
	Radial	—	2,0
Radfelgengröße	Vorne	17 × MT3,50	—
	Hinten	17 × MT6,00	—
Radachsschlag	Vorne	—	0,25
	Hinten	—	0,25

REIFEN

Einheit: mm

GEGENSTAND		STD/SPEZ.	GRENZE
Reifenfülldruck in kaltem Zustand (Solo-Fahrt)	Vorne	290 kPa (2,90 kgf/cm ²)	—
	Hinten	290 kPa (2,90 kgf/cm ²)	—
Reifenfülldruck in kaltem Zustand (mit Sozius)	Vorne	290 kPa (2,90 kgf/cm ²)	—
	Hinten	290 kPa (2,90 kgf/cm ²)	—
Reifengröße	Vorne	120/70 ZR17 (58W)	—
	Hinten	190/50 ZR17 (73W)	—
Reifentyp	Vorne	BRIDGESTONE: BT56F J	—
	Hinten	BRIDGESTONE: BT56R J	—
Reifenprofiltiefe (Empfohlene Tiefe)	Vorne	—	1,6
	Hinten	—	2,0

AUFHÄNGUNG

Einheit: mm

GEGENSTAND		STD/SPEZ.	GRENZE
Teleskopgabelhub		120	—
Teleskopgabel-Federlänge, entspannt		245,1	240
Teleskopgabel-Ölstand (ohne Feder, Außenrohr ganz zusammengedrückt)		98	—
Gabelöltyp		SUZUKI FORK OIL L01 oder ein gleichwertiges Gabelöl	—
Teleskopgabelöl-Füllmenge (pro Holm)		480 ml	—
Teleskopgabelfeder-Einsteller		5. Rille von oben	—
Teleskopgabel-Dämpfungskraft-Einsteller	Ausfederung	3 Drehungen zurück	—
	Einfederung	9 Drehungen zurück	—
Stoßdämpferfeder-Voreinstell-Länge		183	—
Stoßdämpfer-Dämpfungskraft-Einsteller	Ausfederung	11 Drehungen zurück	—
	Einfederung	8 Drehungen zurück	—
Hinterrad-Federweg		140	—
Schwingenzapfenwellenschlag		—	0,3

KRAFTSTOFF + ÖL

GEGENSTAND	STD/SPEZ.		HINWEIS
Kraftstofftyp	Nur bleifreies Benzin mit einer Pumpenoktanzahl von mindestens 87 ($\frac{R+M}{2}$) bzw. 91 oder höher nach der Research-Methode verwenden. Benzin mit MTBE (Methyl-Tertiär-Butyl-Ether), mit weniger als 10% Ethanol oder weniger als 5% Methanol, kann unter gleichzeitigem Gebrauch der entsprechenden Kosolventen und Korrosionsschutzmittel verwendet werden.		E-03, -33
	Nur bleifreies Benzin mit einer Pumpenoktanzahl von mindestens 87 ($\frac{R+M}{2}$) oder einer Research-Oktanzahl von 91 oder höher verwenden.		E-28
	Als Benzin ist ein solches mit einer Oktanzahl von 91 oder höher zu verwenden. Bleifreies Benzin wird empfohlen.		Andere
Kraftstofftank-Füllmenge	einschließlich	20,0 L	E-33
	Reserve	22,0 L	Andere
Motoröltyp	SAE 10W/40, API SF oder SG		
Motoröl-Füllmenge	Wechseln	3,3 L	
	Filterwechsel	3,5 L	
	Überholung	4,2 L	