

SUZUKI

GT380

OWNER'S MANUAL

USO E MANUTENZIONE

K

Home of World-Champion Motorcycles

SUZUKI MOTOR CO., LTD.



DISTRIBUTTRICE PER L'ITALIA

SAIAD

S.R.L.

Via Cassini, 89 Bis-Tel. 50 42 22 (tre linee)
10129 TORINO

JAPAN

PREFAZIONE

Vi siamo grati di aver scelto la Suzuki come vostra motocicletta fra tutte le altre marche in commercio. Le Suzuki, con le loro prestazioni e la loro linea moderna sono il risultato di un'eccellente progettazione e di prove accuratissime.

La garanzia delle prestazioni delle Suzuki è frutto dell'esperienza che ha portato le nostre macchine a numerose vittorie nei Gran Premi internazionali. La nostra esperienza data dal 1936, anno in cui la Suzuki cominciò a costruire motocicli ed automobili nei suoi moderni stabilimenti.

Anche una macchina eccellente non raggiunge le massime prestazioni se non viene usata correttamente.

Leggete questo manuale e seguite i suoi insegnamenti. Abbiate la massima cura della vostra Suzuki, guidatela correttamente e godrete del comfort e della guida entusiasmante che solo una macchina campionesse del mondo vi può dare.

Ancora grati per la fiducia accordata alla ns. Casa, abbiate i nostri auguri per le migliori soddisfazioni.

SUZUKI MOTOR CO.,LTD.

AVVERTENZE

(1) Spazio di frenata del veicolo

Nella figura in calce abbiamo riportato il grafico degli spazi di frenatura a veicolo con il minimo e massimo carico, ad una velocità di circa 100 Km/h.

La tabella si riferisce a frenature ottimali su terreno buono, condotte fino al limite di bloccaggio delle ruote, senza tuttavia raggiungere tale limite.

Ricordate sempre che lo spazio indicato di frenatura si riferisce ad operazioni condotte magistralmente e nelle migliori condizioni.

Frenatura integrale (ant. e post.)

Carico medio



45 mt.

Carico massimo



51 mt.

(2) Accelerazione e prova di sorpasso

La figura in calce indica i tempi e gli spazi necessari per un sorpasso di un veicolo marciante a 28 e a 80 Km/h con una velocità iniziale di 28 Km/h e finale di 56 Km/h nel primo caso, iniziale di 80 Km/h e finale di 130 nel secondo caso.

Il tempo impiegato nel primo caso è di 7,1 secondi con uno spazio di 114 mt. Nel secondo caso il tempo risulta di 10,7 secondi, con uno spazio percorso dall'inizio della manovra alla fine di 344 mt.

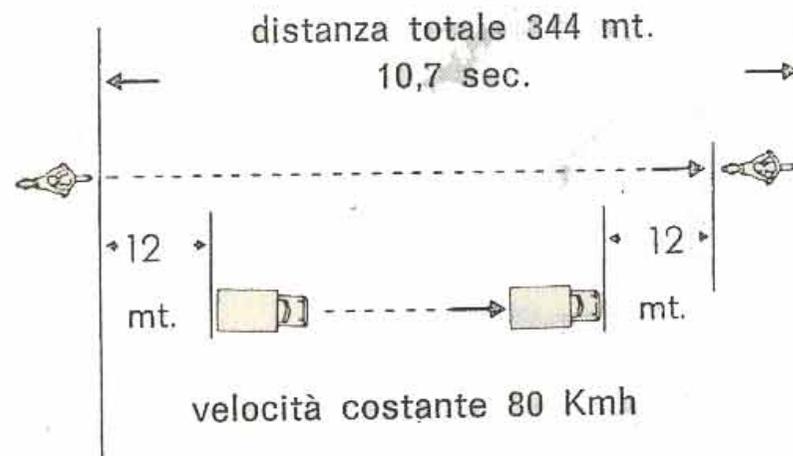
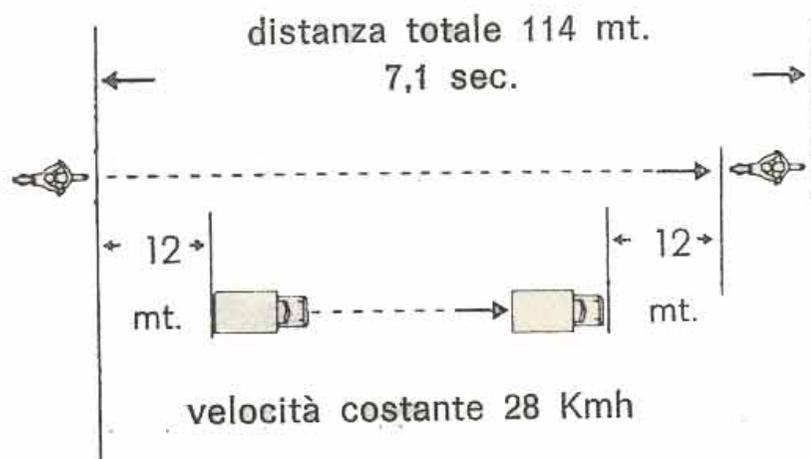
Questi dati sono stati rilevati in condizioni ottimali di terreno e con un pilota di peso normale a bordo. Fatene tesoro per la vostra sicurezza di guida.

Vel. iniziale 28 Km/h.

Vel. finale 56 Km/h.

Vel. iniziale 80 Km/h.

Vel. finale 130 Km/h.



IMPORTANTE

RODAGGIO

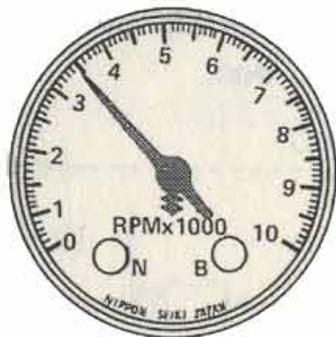
La vita della motocicletta dipende dal periodo di rodaggio e da come questo è stato eseguito. Proprio come un neonato, il motore ha bisogno delle massime cure. Durante il rodaggio mettete in pratica le seguenti istruzioni:

- ★ NON SPINGERE LA MACCHINA A VELOCITA' TROPPO ELEVATE.
- ★ NELLE MARCE BASSE NON RAGGIUNGERE UN REGIME ECCESSIVO PER IL MOTORE.
- ★ NON SFRUTTARE IL MOTORE COME SE SI FOSSE IN CORSA.
- ★ RISPETTARE I LIMITI DI GIRI PRESCRITTI.

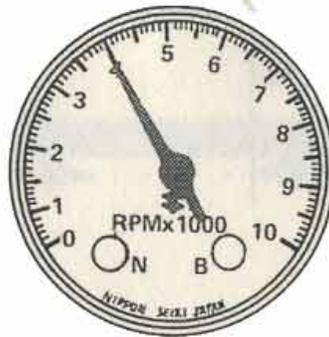
Primi 800 Km.: Non superare i 4000 giri

Fino a 1600 Km.: Mantenere il motore al di sotto dei 5000 giri

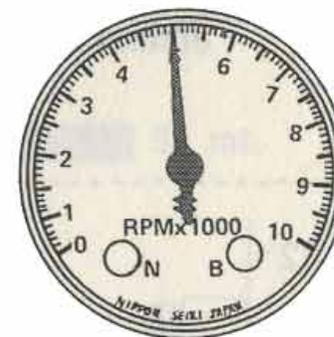
Attenzione: Per i primi 160 Km. non superare i 3500 giri.



Primi 160 Km.



Fino a 800 Km.



Fino a 1.600 Km.

CONTENUTO

| | |
|---|--------|
| PREFAZIONE | Pag. 1 |
| RODAGGIO | » 4 |
| 1. DATI TECNICI | » 6 |
| 2. SISTEMA DI LUBRIFICAZIONE SUZUKI CCI | » 10 |
| 3. NUOVO SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO RAS | » 12 |
| 4. DISPOSIZIONE ORGANI E COMANDI | » 15 |
| 5. CONTROLLI PRIMA DELL'USO | » 26 |
| 6. CONSIGLI DI GUIDA | » 32 |
| 7. CONTROLLI E MANUTENZIONE | » 36 |
| 8. FUNZIONAMENTO IRREGOLARE | » 58 |
| 9. SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO | » 61 |
| 10. INDICE | » 62 |

1. DATI TECNICI

★ DIMENSIONI E PESI

| | |
|-----------------------------|---------------|
| Lunghezza massima | 2105 mm |
| Larghezza massima | 850 mm |
| Altezza | 1100 mm |
| Passo | 1355 mm |
| Altezza da terra | 155 mm |
| Ruota anteriore | 3,00 x 19 4PR |
| Ruota posteriore | 3,50 x 18 4PR |
| Peso a secco | 171 Kg. |

★ PRESTAZIONI

| | |
|------------------------------------|--------------|
| Velocità massima | 168/176 Km/h |
| Accelerazione (0-400 m.) | 13,8 sec. |
| Pendenza massima | 33° |

★ MOTORE

| | |
|---|----------------------------|
| Tipo | 3 cilindri 2 tempi |
| Cilindrata | 371 cc. |
| Alesaggio - corsa | 54 x 54 |
| Cilindri | 3 affiancati fronte marcia |
| Rapporto di compressione corretto | 6 . 7 . 1 |
| Potenza massima | 38 HP/ 7000 giri |
| Coppia massima | 3,93 Kgm/ 6000 giri |
| Avviamento | pedale |

★ ALIMENTAZIONE

| | |
|------------------------------|------------------------------|
| Carburatori | VM 24 SC x 3 |
| Filtro aria | Cartuccia in feltro resinato |
| Capacità serbatoio | 15 lt. di cui 4,6 di riserva |

★ LUBRIFICAZIONE

| | |
|------------------------------|-------------------------|
| Motore | Suzuki CCI |
| Cambio | A bagno d'olio 1400 cc. |
| Capacità serbatoio | 1,5 lt. |

★ ACCENSIONE

| | |
|---------------------------------|---|
| Sistema di accensione | Spinterogeno |
| Anticipo | 24° (Dest. e sin. 2,99 mm. Centr. 2,93 mm.) |
| Candele | NGK B-7ES Nippon Denso W 22-ES |

★ TRASMISSIONE

| | |
|--|----------------------------|
| Frizione | Multidisco a bagno d'olio |
| Cambio | 6 rapporti sempre in presa |
| Comando cambio | Lato sinistro a leva |
| Trasmissione primaria | 2,833 : 1 (68/24) |
| Trasmissione finale | 3.000 : 1 (42/14) |
| Rapporto finale trasmissione | 6,01 : 1 (6° velocità) |
| Catena | 50 HDS - 104 maglie |

★ SOSPENSIONI

| | |
|----------------------|---|
| Posteriore | Forcellone oscillante con ammortizzatori telescopici |
| Anteriore | Forcella teleidraulica |

★ GEOMETRIA DI STERZO

| | |
|------------------------------|-----------------------|
| Angolo di sterzata | 42° destro e sinistro |
| Angolo canotto | 62° |
| Avancorsa | 109 m/m |
| Raggio di sterzata | 2,3 m. |

★ FRENI

| | |
|----------------------|-------------------------|
| Anteriore | Idraulico a disco |
| Posteriore | Meccanico a due ganasce |

★ IMPIANTO ELETTRICO

| | |
|----------------------------|-------------|
| Generatore | Alternatore |
| Batteria | 12 V 7 Ah |
| Fanale anteriore | 12 V 35/25W |

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Fanale posteriore | 12 V 8/23W |
| Spia folle | 12 V 3,4W |
| Spia abbaglianti | 12 V 3,4W |
| Spia indicatori direzione | 12 V 1,7W |
| Lampadina tachimetro | 12 V 3,4W |
| Lampadina contagiri | 12 V 3,4W |
| Lampadina frecce | 12 V 23W |
| Fusibile | 15 A |

*** DATI SUSCETTIBILI DI VARIAZIONI SENZA PREAVVISO**

* Potrete trovare leggere differenze nel vostro motociclo rispetto ai dati riportati su questo manuale. Ciò a causa delle regolamentazioni di traffico diverse per ogni paese.
 Vi assicuriamo comunque che questo manuale soddisfa le vostre esigenze di conoscenza e di manutenzione.

2. SISTEMA DI LUBRIFICAZIONE SUZUKI CCI

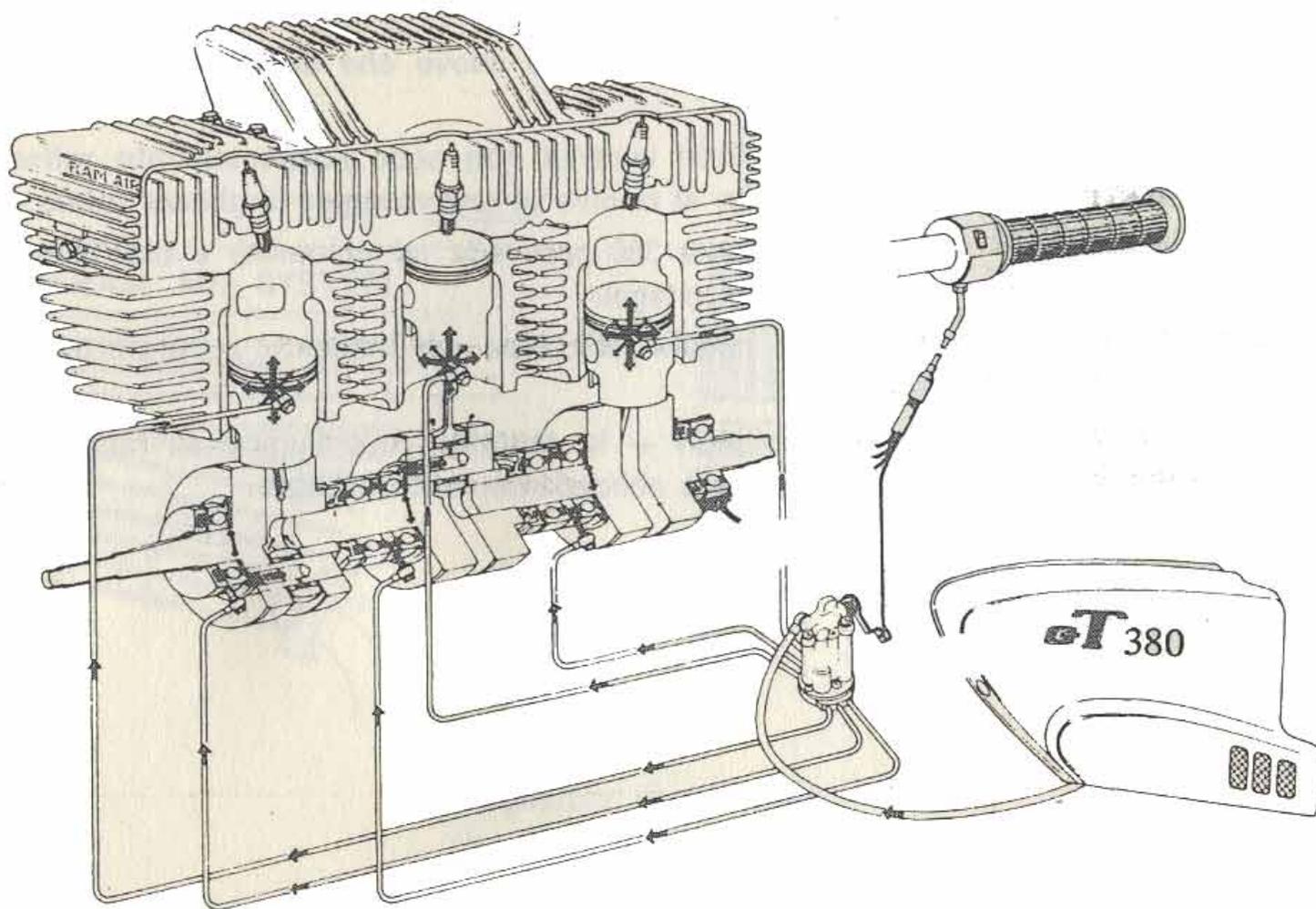
La lubrificazione con il metodo Suzuki CCI è il sistema più avanzato per motori a due tempi. L'olio non viene miscelato con la benzina, né viene iniettato nei collettori di aspirazione, come nei normali motori a due tempi.

Nella Suzuki l'olio raggiunge le parti che necessitano di lubrificazione direttamente, senza essere diluito dalla benzina. L'olio viene pompato al motore da sei tubazioni. Tre di queste iniettano il lubrificante nei cuscinetti di banco; di qui l'olio passa ai cuscinetti di biella e viene quindi centrifugato all'interno dei carter, di dove raggiunge gli spinotti e la parete dei cilindri dal lato aspirazione. Il cuscinetto di banco affiancato all'ingranaggio della trasmissione primaria viene lubrificato dall'olio del cambio stesso.

La pompa è azionata tramite un sistema di riduzioni dal motore stesso e la sua portata è funzione del numero di giri e dell'apertura della manopola del gas.

Così il motore gode di una lubrificazione totale e della massima efficienza.

Il sistema Suzuki CCI annulla inoltre i problemi di eccessivi depositi carboniosi oltre a quelli di un consumo di lubrificante superiore alle esigenze effettive.



Schema impianto di lubrificazione Suzuki CCI

3. IL NUOVO SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO RAS

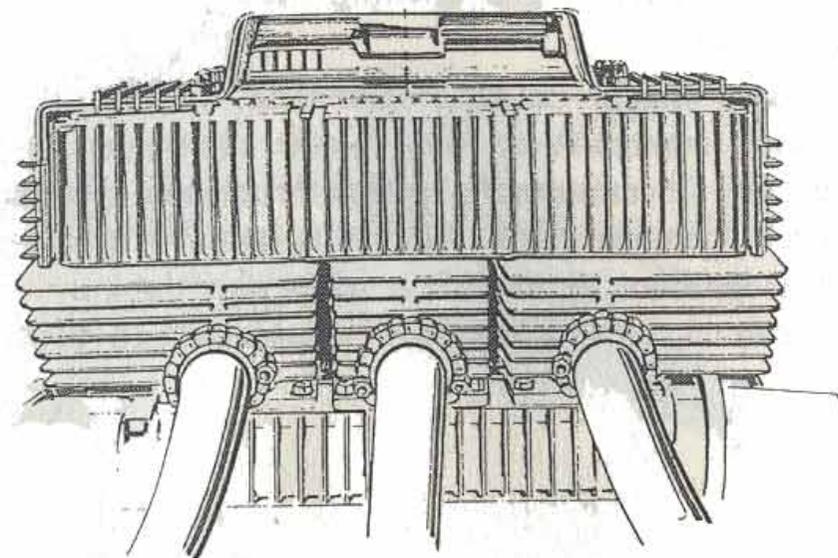
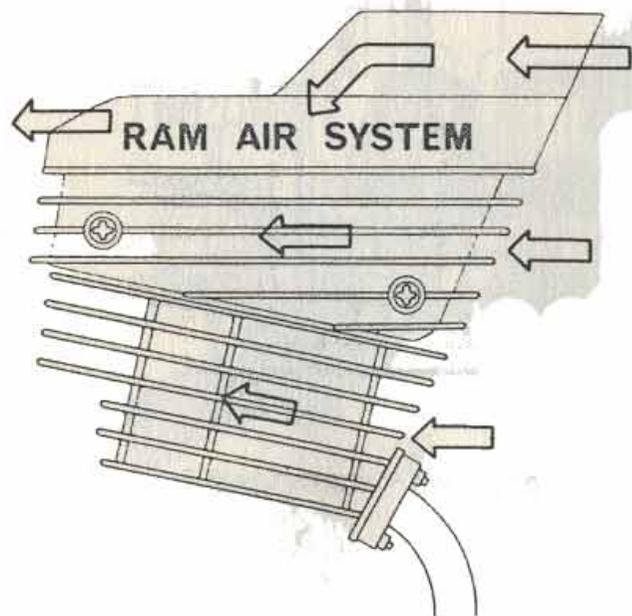
La Suzuki 380 adotta un sistema di raffreddamento del tutto nuovo che si chiama RAM AIR SYSTEM (abbreviato in RAS).

In genere nel caso di motori pluricilindrici i cilindri centrali non sono adeguatamente raffreddati e richiedono un'estensione superiore di alettatura, il che si risolve in una maggior larghezza totale del motore.

Il convogliatore d'aria sistemato sulla testata della 380 provvede ad eliminare e distribuire in uguale misura il flusso d'aria a tutti e tre i cilindri senza ristagni.

Il sistema di raffreddamento RAS assicura la miglior efficienza dell'impianto e permette altresì di ridurre l'ingombro trasversale del motore stesso.

Insieme all'alettatura di cui sono provvisti i cilindri e la testata, contribuisce al raffreddamento del motore anche la parte frontale del carter motore che è abbondantemente alettata.

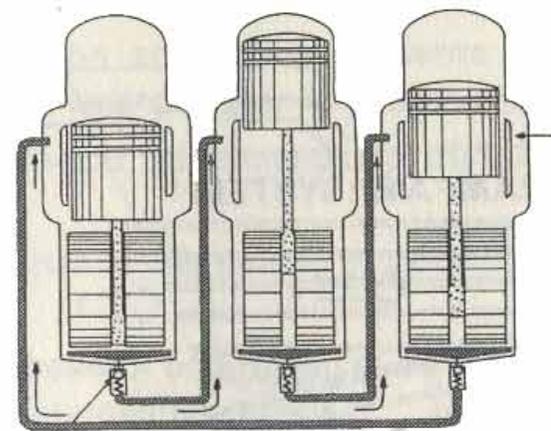


Convogliatore di raffreddamento RAS

★ Ricupero gas incombusti

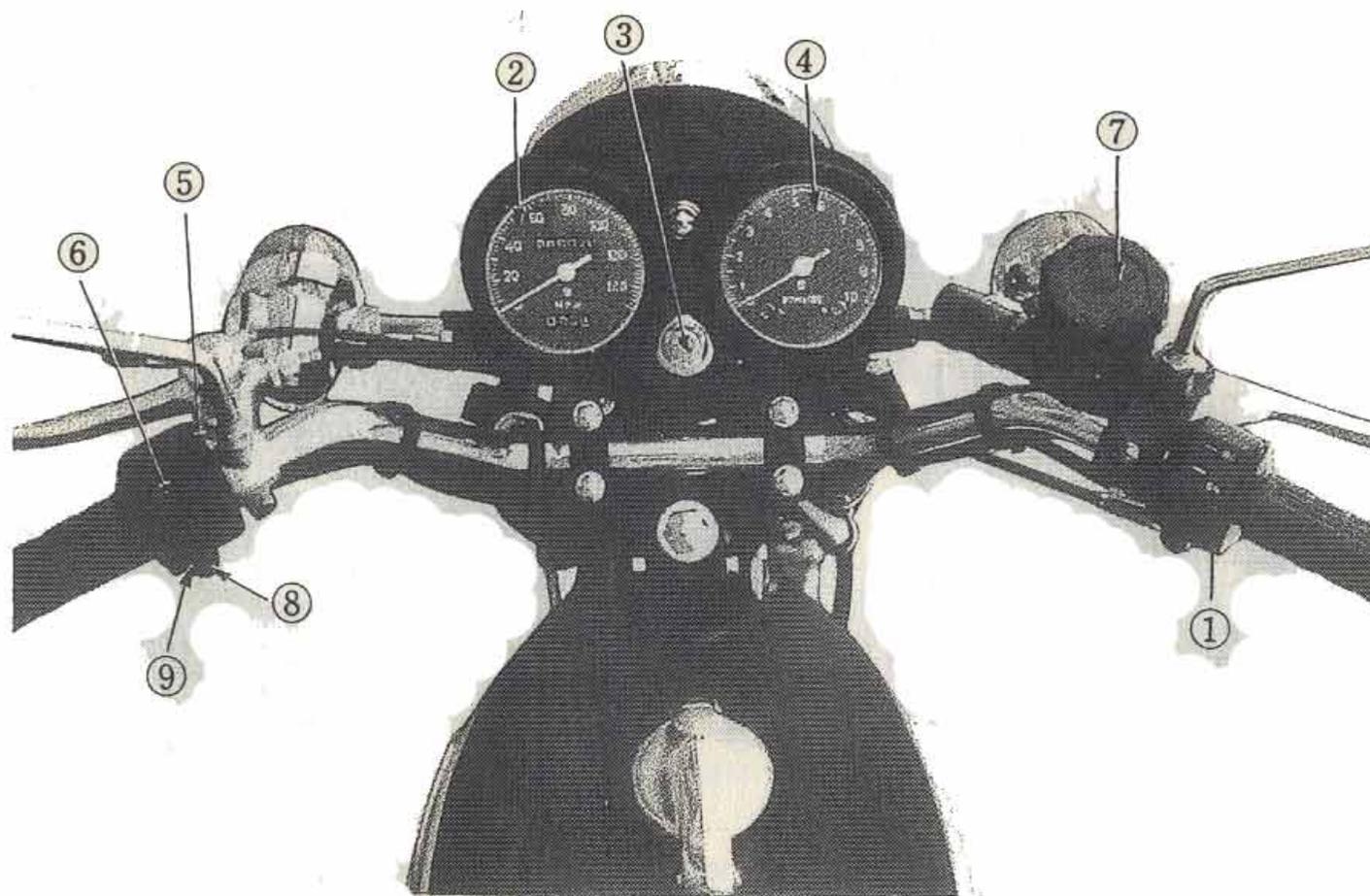
Quando si usa il motociclo a bassa velocità nel traffico cittadino, l'olio del motore, si può depositare nel carter, facendo sì che quando si accelera una quantità eccessiva di fumo esca dai tubi di scarico.

Per rendere minimo questo fenomeno, l'olio che si ferma nel carter viene mandato ad una valvola attraverso dei tubi e si mescola con il carburante pulito bruciando perfettamente nella camera di combustione. Questo sistema è chiamato « Suzuki Recycle Injection System » e oltre che diminuire il fumo di scarico, evita la possibilità che si sporchino le candele.



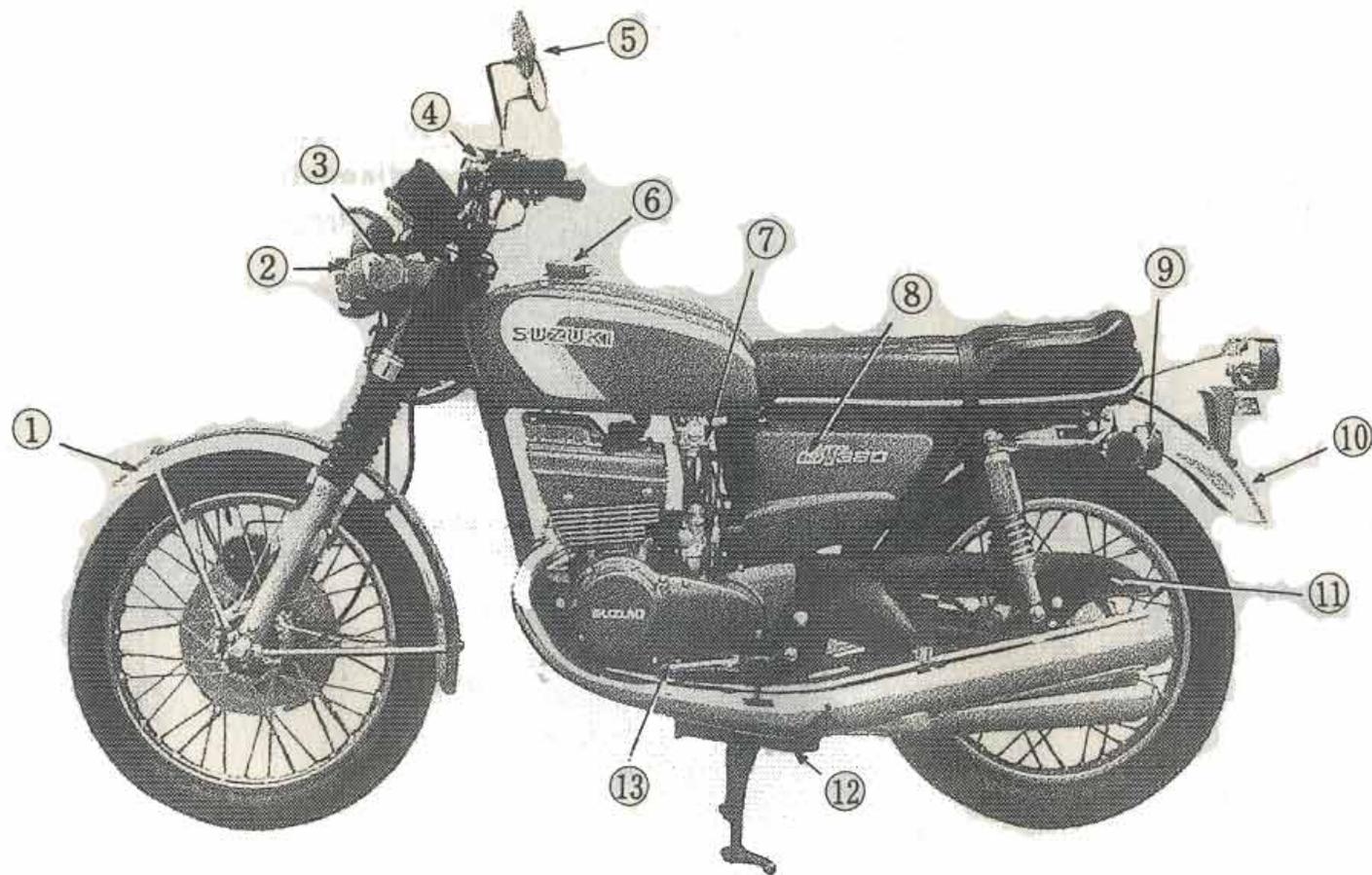
Ricupero gas incombusti

4. DISPOSIZIONE ORGANI E COMANDI



1. Interruttore di emergenza
2. Tachimetro
3. Interruttore accensione
4. Indicatore velocità
5. Leva interruttore luci.

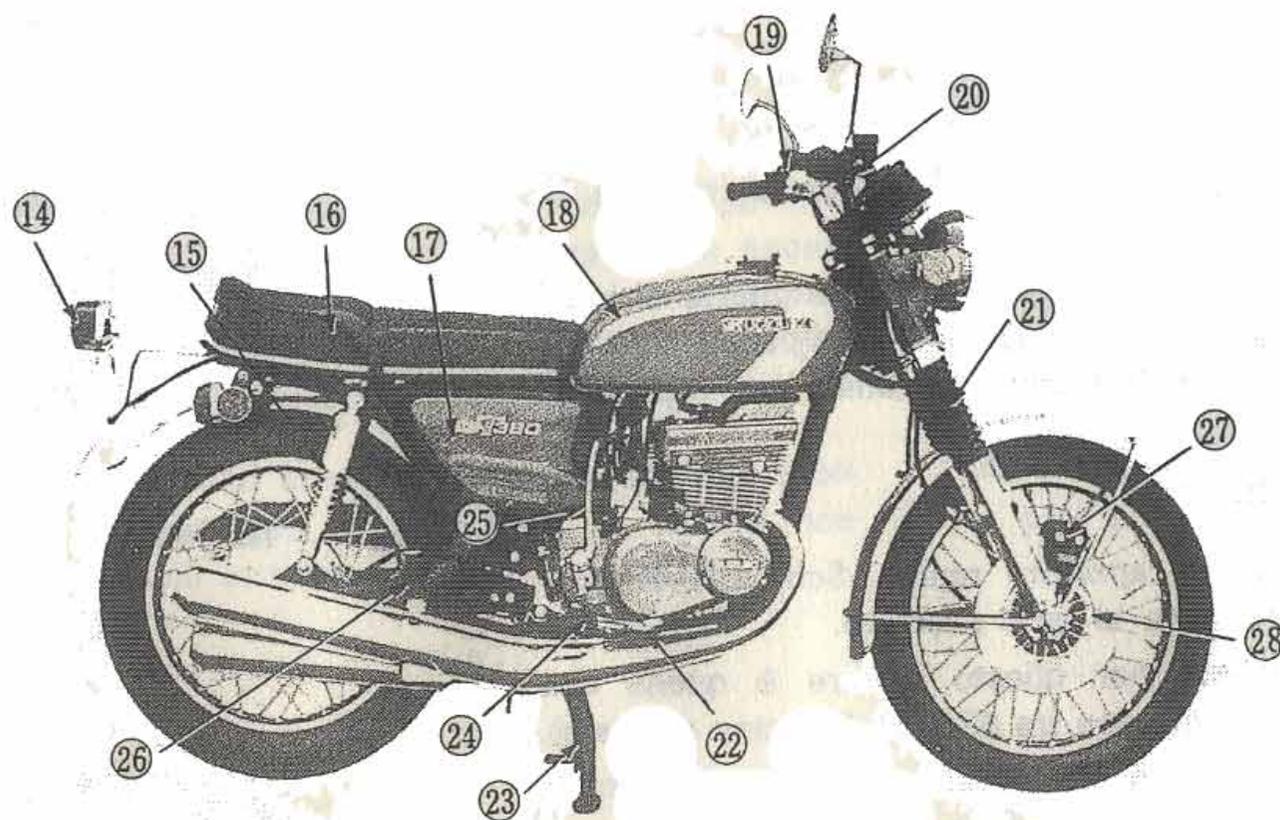
6. Deviatore luce abbagliante
7. Vaschetta liquido freni a disco
8. Comando indicatori di direzione
9. Comando avvisatore acustico



1. Parafango anteriore
 2. Faro
 3. Freccia anteriore
 4. Leva frizione
 5. Specchio retrovisore

6. Tappo serbatoio carburante
 7. Rubinetto carburante
 8. Coperchio sinistro
 9. Freccia posteriore
 10. Parafango posteriore

11. Carter Copricatena
 12. Cavalletto laterale
 13. Leva cambio



14. Fanale posizione e stop
 15. Ammortizzatore posteriore
 16. Sella
 17. Coperchio destro
 18. Serbatoio carburante

19. Acceleratore
 20. Leva freno ant.
 21. Forcella
 22. Pedale freno post.
 23. Cavalletto centrale

24. Poggiapiedi anteriore
 25. Leva avviamento a pedale
 26. Poggiapiedi posteriore
 27. Pinza freno a disco
 28. Disco freno

★ Targhette caratteristiche e di identificazione

Il numero del motore e quello del Telaio sono riportati sulla targhetta di identificazione della macchina. Oltre che per la immatricolazione del mezzo, i numeri servono per l'ordinazione delle parti di ricambio. Non dimenticatevi di citare i numeri del telaio e del motore quando richiedete qualche particolare al vostro agente Suzuki.

Alcune macchine sono fornite di un'altra Targhetta di identificazione (a destra nella fotografia). Questo dipende dalle diverse regolamentazioni e legislazioni del traffico nei vari paesi.

★ Tappo carburante

Il tappo è del tipo ad apertura rapida. Schiacciando l'apposito pulsante laterale, esso si apre a scatto.

La benzina consigliata per questo motore è quella con numero di ottano (RM) compreso fra 85 e 95 (benzina normale).

Il tappo è anche dotato di serratura, azionabile con la stessa chiave di accensione.



Fig. 1 - Targhetta di identificazione



Fig. 2 - Apertura serbatoio carburante

★ Rubinetto carburante

Prima di far partire il motore, ruotare il rubinetto nella posizione ON, posizione in cui il flusso è assicurato a motore in moto. Se siete a corto di carburante il rubinetto va ruotato nella posizione RES che assicura 4,6 lt. di riserva. Soltanto quando le vaschette dei carburatori siano vuote (dopo una lunga inattività o dopo lo smontaggio dei carburatori), è necessario ruotare il rubinetto nella posizione PRI che assicura l'afflusso di benzina anche a motore spento.

Appena il motore è in moto, tornare alla posizione ON.

Attenzione: Non smontate la camera a depressione del rubinetto, perché, dopo il rimontaggio la valvola non funzionerà più in modo corretto.

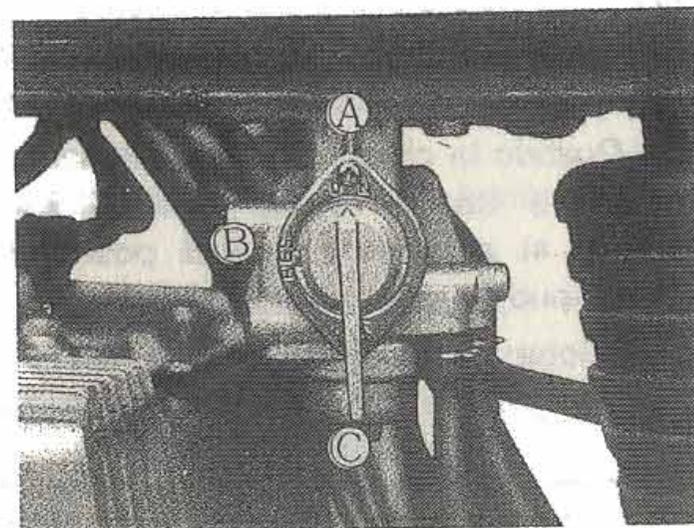


Fig. 3 - Rubinetto carburante

★ Interruttore di accensione

L'interruttore di accensione ha tre posizioni: OFF, ON, Parking. (Spento, acceso, luci di parcheggio).

Quando la chiave è nella posizione ON il motore può essere avviato e tutti i servizi elettrici funzionano. Nella posizione Parking si accendono le luci posteriori di stazionamento e la chiave può essere estratta dal quadro.

Attenzione: Assicurarsi che la chiave sia in posizione ON prima di azionare l'avviamento. In caso contrario il motore non parte.



Fig. 4 - Interruttore di accensione

| | OFF | ON | PARKING |
|--------------------------|-----|-----------------------|-----------------------|
| Segnalatori di direzione | | <input type="radio"/> | |
| Spia segnalatori | | <input type="radio"/> | |
| Avvisatore acustico | | <input type="radio"/> | |
| Spia folle | | <input type="radio"/> | |
| Luci stop | | <input type="radio"/> | |
| Fanale anteriore | | <input type="radio"/> | |
| Proiettore anteriore | | <input type="radio"/> | |
| Luci tachimetro | | <input type="radio"/> | |
| Luci contagiri | | <input type="radio"/> | |
| Luci posteriori | | <input type="radio"/> | |
| Luci di parcheggio | | | <input type="radio"/> |

★ Interruttore di emergenza

In condizioni di emergenza si può arrestare il motore spingendo il pulsante nella posizione OFF. Per il successivo avviamento ricordarsi di tornare alla posizione ON.

★ Interruttore e deviatore luci

L'interruttore ha due posizioni « ON » e « OFF ». In « ON », con la chiave di accensione inserita nella posizione « ON », le luci sono accese.

Si passa dalle luci alte a quelle basse spostando il selettore dalla posizione « H » a quella « L » o viceversa.

Le luci non possono essere accese se la chiave quadro è in posizione « OFF ».

★ Pedale di avviamento

Il pedale di avviamento assicura la partenza del motore in qualsiasi condizione e con sforzo ridotto.

Poiché il congegno è calettato sulla trasmissione primaria, esso funziona anche con qualsiasi marcia inserita e, ovviamente, la frizione staccata.

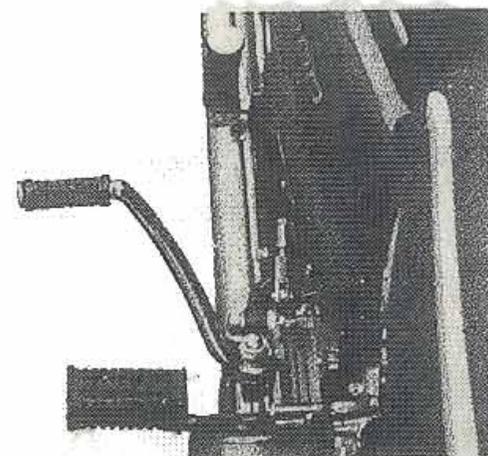
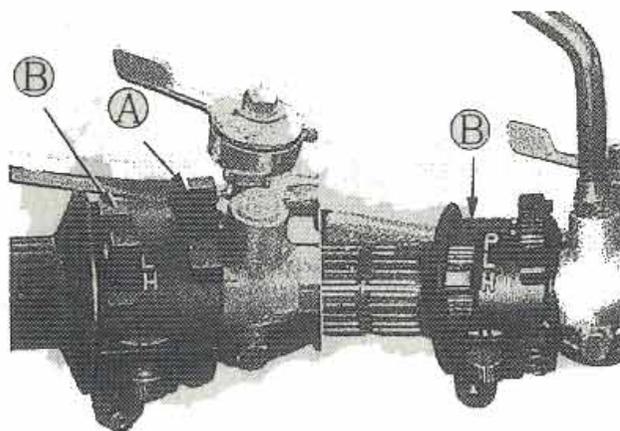
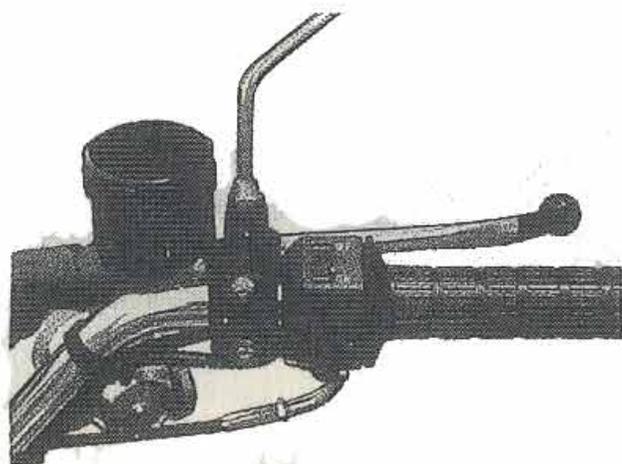


Fig. 5 - Interruttore di emergenza Fig. 6 - Interruttore e deviatore luci Fig. 7 - Pedivella di avviamento 21

★ Arricchitore di miscela

Sul ramo sinistro del manubrio è disposto il comando dello starter (A). Esso serve per l'avviamento a freddo del motore. Il congegno va disinserito gradualmente non appena il motore comincia a scaldarsi. **Attenzione: Non azionare la manopola del gas con il dispositivo di starter inserito.** In caso contrario insorgerebbero sensibili difficoltà di avviamento.

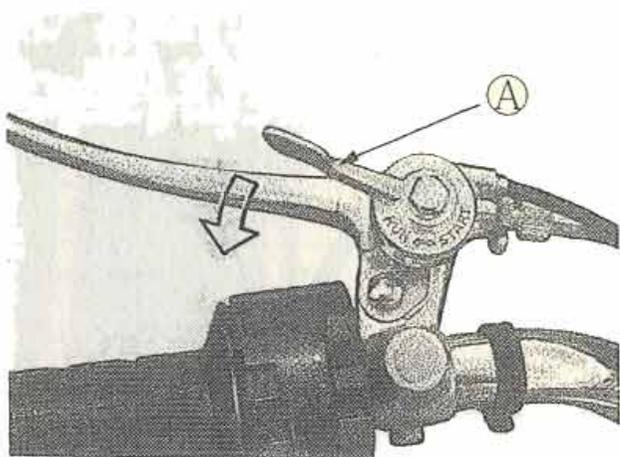
★ Leva della frizione

La leva della frizione aziona il dispositivo stesso che serve per disinserire la trasmissione fra motore e cambio. Schiacciandola, la trasmissione resta isolata e rilasciandola il moto viene di nuovo trasmesso alla ruota posteriore (B).

★ Manopola acceleratore

Il comando del gas (C) controlla il regime del motore. Ruotandolo verso il basso il motore accelera e viceversa.

Un registro per la regolazione del cavo di comando è previsto nella parte inferiore della manopola.



22 Fig. 8 - Leva comando starter

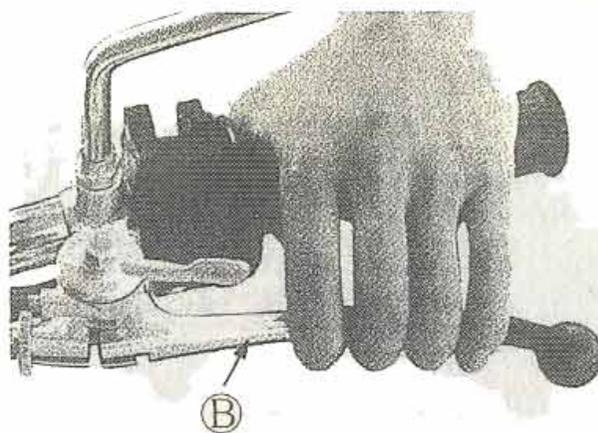


Fig. 9 - Leva frizione

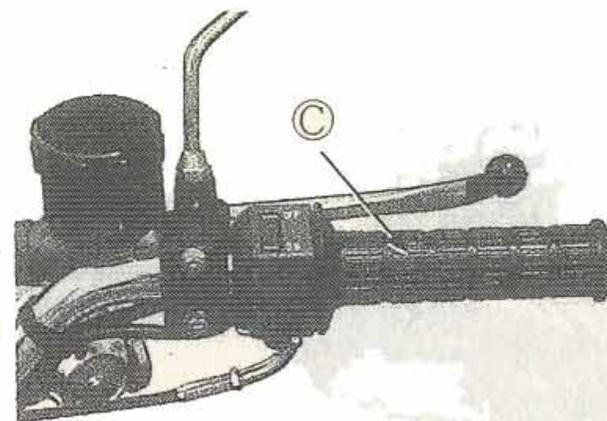


Fig. 10 - Manopola gas

★ Leva freno anteriore

La leva sul ramo destro del manubrio comanda il freno anteriore.

★ Pedale freno posteriore

Il pedale sul lato destro comanda il freno posteriore. Quando viene azionato per frenata esso provoca automaticamente l'accensione della luce posteriore di stop.

★ Leva comando cambio

La macchina è equipaggiata con un cambio a 6 velocità.

Il dispositivo di comando è congegnato in modo che la posizione di folle è situata fra prima e seconda velocità.

Per innestare la prima velocità schiacciare la leva verso il basso, le marce successive si innestano spingendo la leva verso l'alto. Per passare dalla seconda velocità alla prima è sufficiente schiacciare il pedale una sola volta con sufficiente energia per superare la posizione intermedia di folle. Il folle viene inserito dalla prima o dalla seconda velocità sollevando e abbassando con delicatezza il pedale.

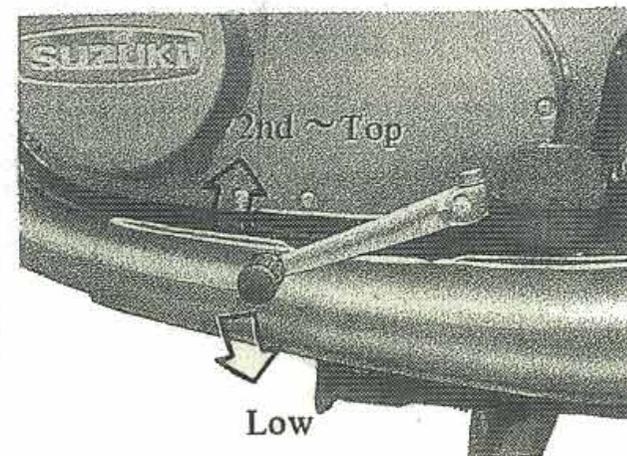
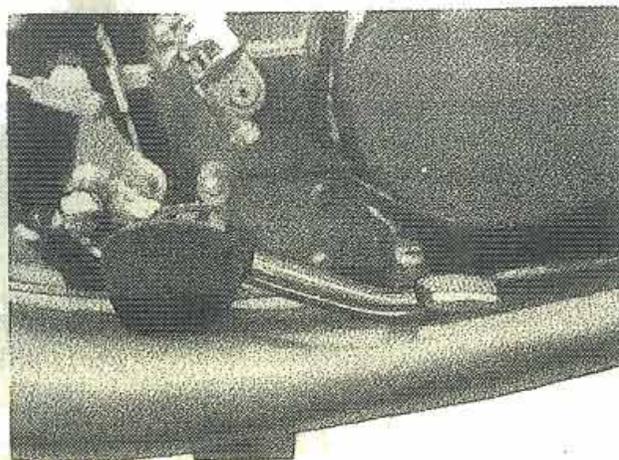
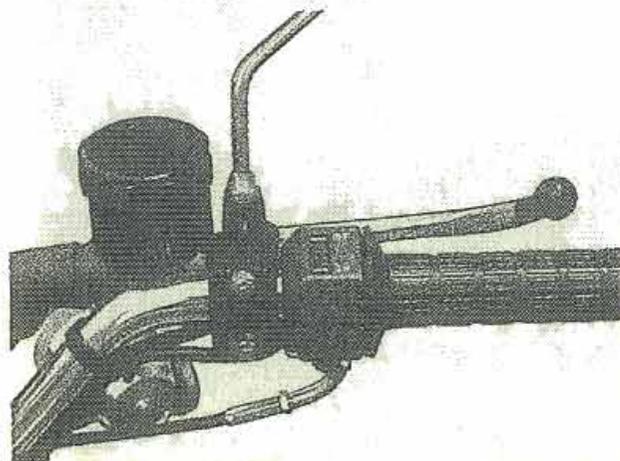


Fig. 11 - Leva del freno anteriore

Fig. 13 - Pedale comando cambio

Fig. 12 - Pedale del freno posteriore

★ Spie di controllo

Ci sono tre spie di controllo incorporate nel quadro del contagiri. La spia verde indica la posizione di folle del cambio, quella rossa segnala la luce abbagliante del proiettore; quella color arancio è la spia degli indicatori di direzione.

★ Contachilometri parziale

Il contachilometri parziale è inserito nel quadrante del tachimetro.

Per l'azzeramento girare in senso orario il pomello situato sul lato sinistro dello strumento.

Attenzione: la manovra di azzeramento deve essere sempre compiuta a veicolo fermo.

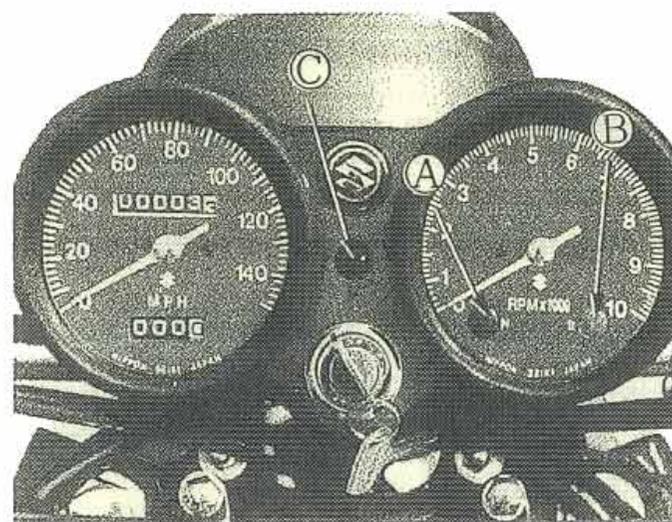


Fig. 14 - Spie di controllo

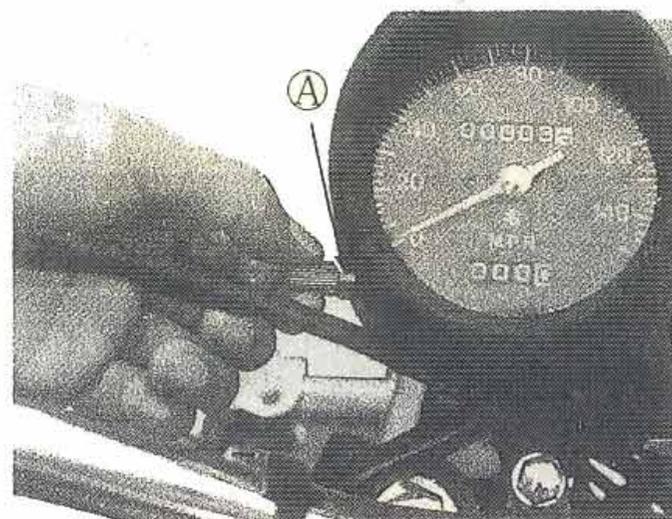


Fig. 15 - Contachilometri giornaliero

★ Bloccasterzo

Un congegno antifurto bloccasterzo è inserito nella piastra inferiore della forcella.

Per bloccarlo sterzare completamente a sinistra il manubrio, inserire la chiave e ruotarla in senso orario.

Non dimenticatevi di azionare l'antifurto quando parcheggiate la vostra macchina.

★ Leva sgancio apertura sella

Alzando la sella, si accede, per i normali controlli, alla batteria, filtro aria, ecc.

Per aprire e ribaltare la sella, azionare la leva di sgancio sul lato destro.



Fig. 16 - Bloccasterzo

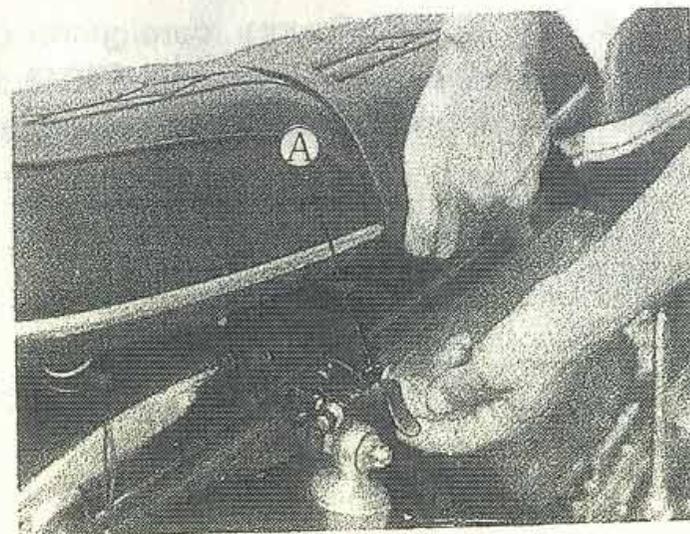


Fig. 17 - Leva sgancio sella

5. CONTROLLI PRIMA DELL'USO

Controllare i seguenti particolari prima di usare la vostra motocicletta :

★ Carburante

Controllare il livello del carburante nel serbatoio. La capacità del serbatoio è di 15 lt. di cui 4,6 litri di riserva.

★ Olio motore

Controllare il livello dell'olio nel serbatoio prima di avviare il motore. Se il livello è più basso della spia di controllo, aggiungere lubrificante fino al livello massimo.

Il tipo di lubrificante consigliato è il **Suzuki CCI**. Qualora non fosse reperibile, usate olio **SHELL 2T**. L'impiego di qualsiasi altro tipo di olio comporta l'immediato decadimento della garanzia.



Fig. 18 - Spia livello lubrificante

★ Freni

I freni sono l'elemento più importante per un guida sicura. Controllateli sempre prima di partire.

* Freno anteriore

- 1) Controllate che non ci siano perdite di liquido dal sistema idraulico dei freni. Se ve ne sono, portate il motociclo a riparare presso un'officina autorizzata Suzuki.
- 2) Controllate i tubi in gomma dei freni. Se sono deteriorati o danneggiati portate il motociclo al Vostro rivenditore Suzuki e fateli sostituire.
- 3) Controllate il funzionamento della leva comando freno. Se il gioco diventa eccessivo, o se essa è troppo morbida o lenta, ciò significa che vi sono bollicine d'aria nel sistema idraulico. Portate la moto al vostro rivenditore Suzuki e fate spurgare completamente l'aria. Solo in caso di emergenza, potete eseguire voi stessi questa operazione seguendo le istruzioni a pag. 50.
- 4) Controllate le pastiglie. Se sono consumate fino al limite massimo di usura e cioè fino alla linea (A) segnata in rosso sulla circonferenza delle pastiglie stesse, portate la moto dal vostro rivenditore Suzuki e fatele sostituire.

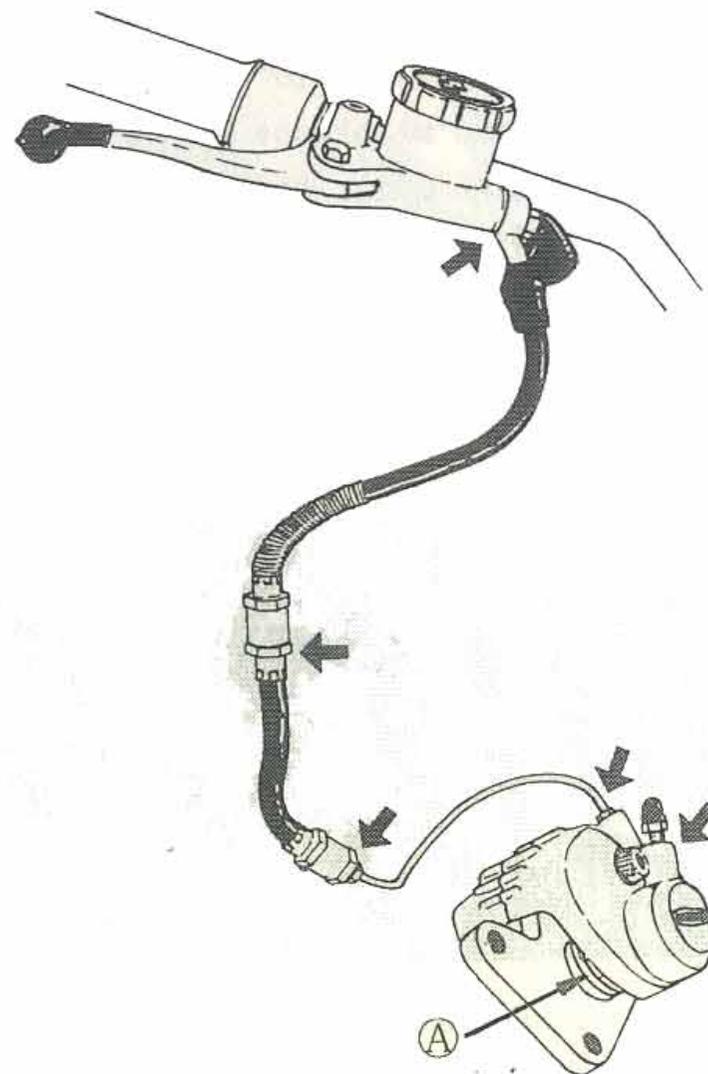


Fig. 19 - Raccordi tubazione freno a disco

* Freno posteriore :

Prima di regolare la corsa del freno posteriore regolatene la posizione mediante l'apposito registro, fino ad ottenere quella che più vi si confà per la guida.

- Avvitando il registro il pedale si alza,
- Svitandolo si abbassa.

Dopo questa prima operazione regolare la corsa a vuoto del pedale mediante il registro, lasciandola a valori prossimi a 20-30 mm.

- Avvitando il registro la corsa a vuoto diminuisce,
- Svitando aumenta.

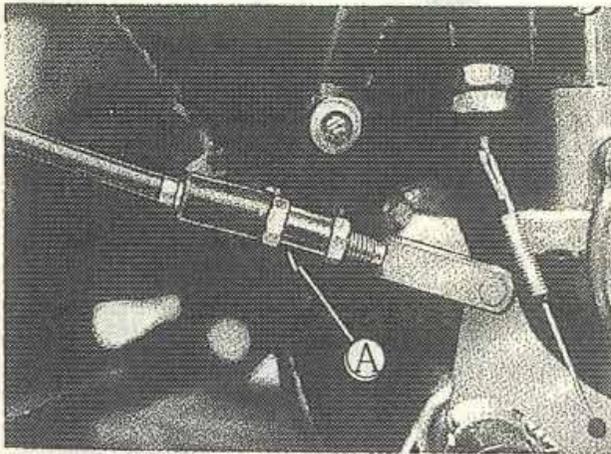


Fig. 20 - Registrazione pedale freno posteriore

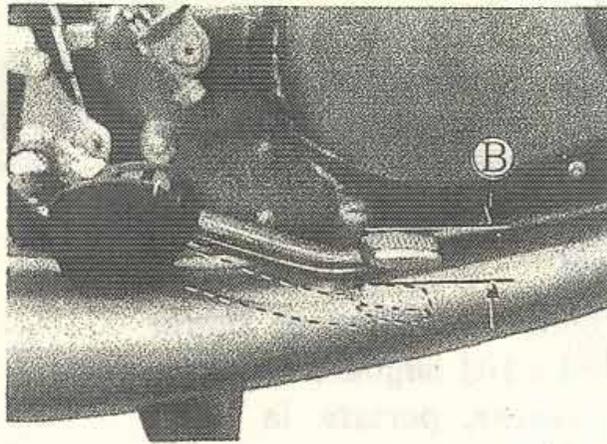


Fig. 21 - Gioco pedale freno

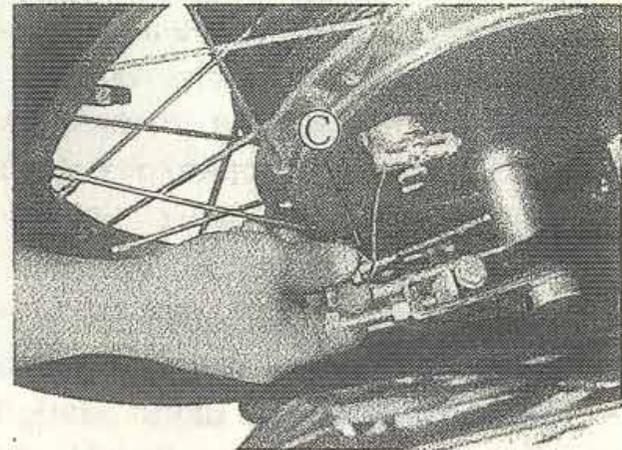


Fig. 22 - Registrazione freno posteriore

★ Controllo pneumatici

La corretta pressione di gonfiaggio dei pneumatici è assai importante per la durata degli stessi e per la sicurezza della vostra marcia.

Un pneumatico sgonfio si scalda e non assicura una piena aderenza in tutte le condizioni.

Al contrario un pneumatico a pressione troppo elevata non offre sufficiente superficie di contatto con la sede stradale, e, pur offrendo minor resistenza all'avanzamento, rende assai problematica la guida in curva, in frenata e sul terreno bagnato.

Per le corrette pressioni di gonfiaggio, attenetevi ai valori consigliati nella tabella seguente.

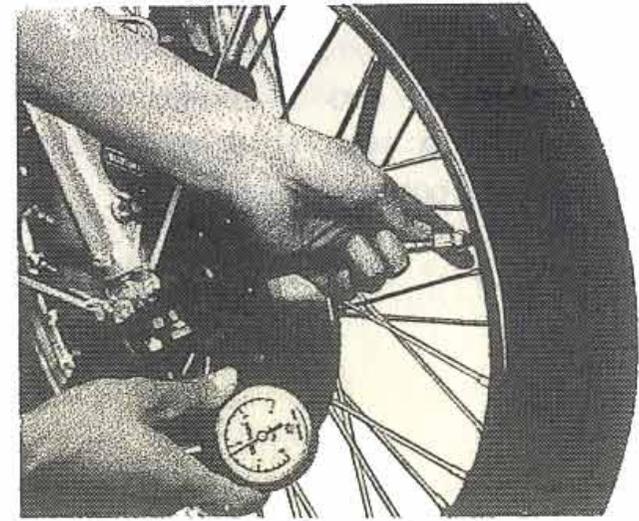


Fig. 23 - Controllo pressione pneumatici

| | ANTERIORE | | POSTERIORE | |
|----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | Solo pilota | Pilota + pass. | Solo pilota | Pilota + pass. |
| | Kg/cm ² | Kg/cm ² | Kg/cm ² | Kg/cm ² |
| GUIDA NORMALE | 1,8 | 1,8 | 2,0 | 2,2 |
| GUIDA ALTA VELOCITA' | 1,8 | 1,8 | 2,2 | 2,2 |

★ Regolazione dell'interruttore dello stop

E' molto importante il funzionamento di questo congegno nel traffico. Per la sua regolazione allentare il controdado che fissa l'interruttore al suo supporto. Avvitandolo e svitandolo quindi far sì che lo stop si accenda alcuni mm. prima della posizione di fondo corsa del pedale.

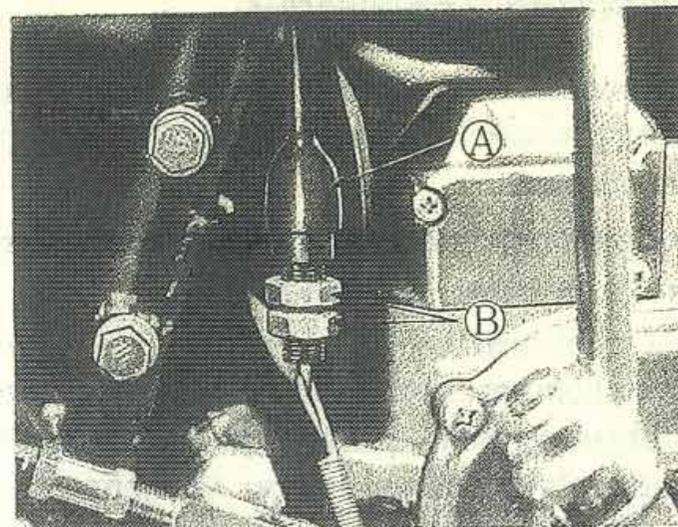


Fig. 24 - Interruttore luci stop

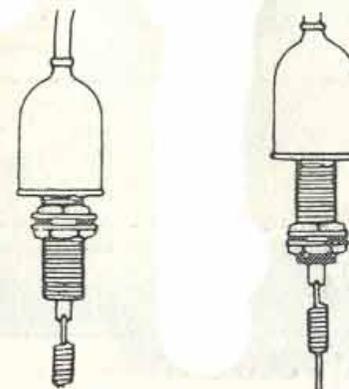


Fig. 25 - Regolazione interruttore stop

★ Faro anteriore

Controllate che il faro si accenda quando girate la chiavetta dell'accensione e l'interruttore di accensione è su « ON », e che possa passare da anabbagliante ad abbagliante spostando il deviatore luci.

★ Indicatori di direzione

Controllate che le frecce funzionino quando la chiavetta dell'accensione è su « ON », spostando l'interruttore di comando frecce.

★ Avvisatore acustico

Controllate che suoni perfettamente premendo l'apposito pulsante.

★ Catena di trasmissione

Un'ispezione giornaliera è molto importante per prolungare la durata della catena di trasmissione e per una guida sicura. Vedere a pag. 48.

6. CONSIGLI DI GUIDA

★ Avviamento motore

- 1) Assicurarsi che il rubinetto carburante sia in posizione « ON »
- 2) Inserire la chiave e ruotarla in posizione « ON » assicurandosi che la macchina sia in folle.

A) Motore freddo :

- 1) Inserire lo starter e chiudere completamente la manopola del gas.
- 2) Premere il pedale di avviamento e il motore parte.
- 3) Dopo l'avviamento lasciar girare il motore per qualche minuto. Disinserire lo starter dopo un minuto circa, non appena il motore è in grado di mantenere un regime di minimo costante.

B) Motore caldo :

- 1) Quando il motore è caldo per uso precedente o in climi temperati, non è necessario l'uso dello starter.
- 2) Premere il pedale di avviamento aprendo la manopola del gas di 1/8 - 1/4 di giro.

★ Partenza

- 1) Tirare la leva della frizione e schiacciare il pedale del cambio per inserire la prima velocità.
- 2) Azionare con delicatezza la manopola del gas e contemporaneamente rilasciare la leva della frizione. La motocicletta si avvia. Se il motore è mantenuto ad un regime troppo elevato o se si allenta la frizione in modo brusco, la macchina si muove di scatto o il motore si spegne.
- 3) Raggiunti i 20 Km. orari circa, chiudere il gas e tirare la leva della frizione per inserire la seconda velocità (pedale ruotato verso l'alto). Rilasciare la frizione e contemporaneamente riaprire la manopola del gas. Procedere in tal senso per le altre marce.

La tabellina seguente indica il margine di esercizio di ogni singola velocità.

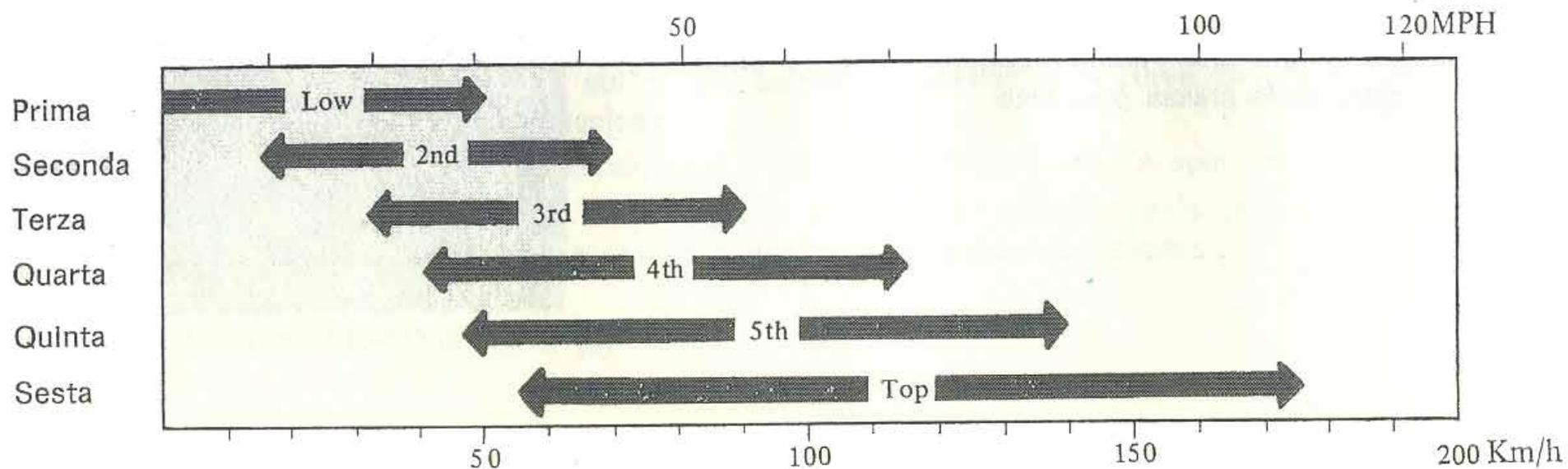


Fig. 26 - Margini di velocità nelle varie marce

★ Guida ad alta velocità

- 1) Regolate la pressione dei pneumatici secondo i valori consigliati a pag. 29.
- 2) Sostituite le candele con altre di tipo più freddo, passando alla NGK B.8ES o Nippon Denso W-24ES.
- 3) Regolate gli ammortizzatori in modo che siano adatti alle condizioni della strada, del carico e della velocità.

Per esempio :

Posizione (1) : guida normale

Posizione (2)

Posizione (3)

Posizione (4)

Posizione (5)

} variate dalla posizione (2) alla posizione (5)
con l'aumentare della velocità

Attenzione: controllate che l'ammortizzatore destro e sinistro siano sulla stessa posizione.

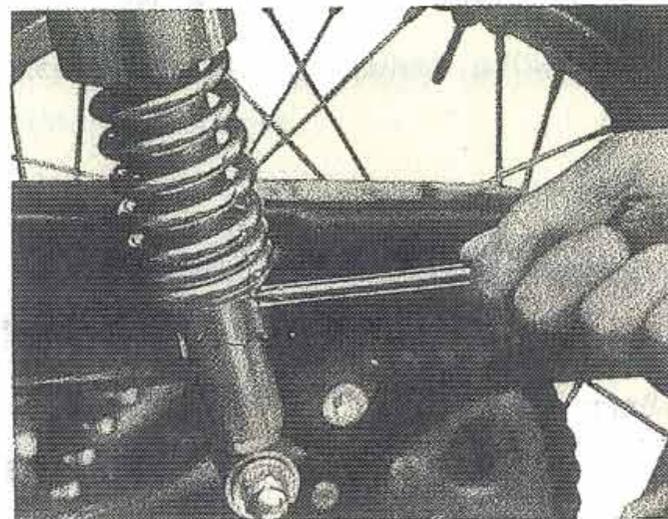


Fig. 27 - Regolazione carico ammortizzatori

★ Guida in montagna

- 1) Se la velocità della moto diminuisce in salita, passare rapidamente ad una marcia inferiore in modo da mantenere il motore ad un regime appropriato.
- 2) In discesa limitare la propria velocità, non solo con l'uso dei freni, ma anche inserendo una marcia più bassa e tenendo chiusa la manopola del gas per sfruttare l'effetto frenante del motore. Più bassa è la marcia inserita e maggiore sarà l'effetto frenante. Regolarsi di conseguenza a seconda della pendenza della strada e della velocità che si intende mantenere.

★ Per fermarsi

- 1) Chiudere completamente la manopola del gas.
- 2) Frenare contemporaneamente con ambedue i freni per un rallentamento sicuro e graduale. L'uso di uno solo dei due freni può essere causa di slittamenti o perdita di controllo. Abituarsi fin dal principio ad azionare i due freni contemporaneamente.
- 3) Frenate moderatamente e con dolcezza sui terreni bagnati e scivolosi e in curva. Una frenata brusca in queste condizioni può essere assai pericolosa.
- 4) Prima di arrestarvi assicuratevi che il cambio sia in folle controllando che la spia verde sia accesa.
- 5) Ruotare la chiave nella posizione OFF o Parking per spegnere il motore. Nella posizione Parking restano accese le luci posteriori, per la massima sicurezza nel parcheggio notturno.
- 6) Togliere la chiave dall'interruttore.
- 7) Ricordatevi di azionare il bloccasterzo per evitare i furti.

7. CONTROLLI E MANUTENZIONE

★ Controlli giornalieri

Controllate scrupolosamente i seguenti punti ogni giorno prima di usare la vostra macchina :

- 1) Quantità del lubrificante nel serbatoio
- 2) Carburante
- 3) Controllo efficienza freni
- 4) Pressione pneumatici
- 5) Controllo gioco frizione
- 6) Controllo luci anteriori e posteriori
- 7) Controllo avvisatore acustico
- 8) Controllo eventuali giochi o indurimenti sterzo
- 9) Controllo tensione catena

★ Dotazione attrezzi

La macchina è provvista di una borsa contenente tutti gli attrezzi necessari per l'ordinaria manutenzione. Questa è sistemata all'interno del coperchio laterale che nasconde la batteria.

La dotazione comprende :

- 1 Astuccio portattrezzi
- 2 Chiave piatta da 8 m/m
- 3 Chiave piatta 10 x 12
- 4 Chiave piatta 14 x 17
- 5 Chiave a tubo da 10
- 6 Chiave a tubo da 14
- 7 Chiave a tubo da 21
- 8 Chiave a occhio da 24
- 9 Manico per chiave
- 10 Cacciavite a croce
- 11 Cacciavite combinato
- 12 Manico per cacciavite
- 13 Pinze
- 14 Chiave per contatti

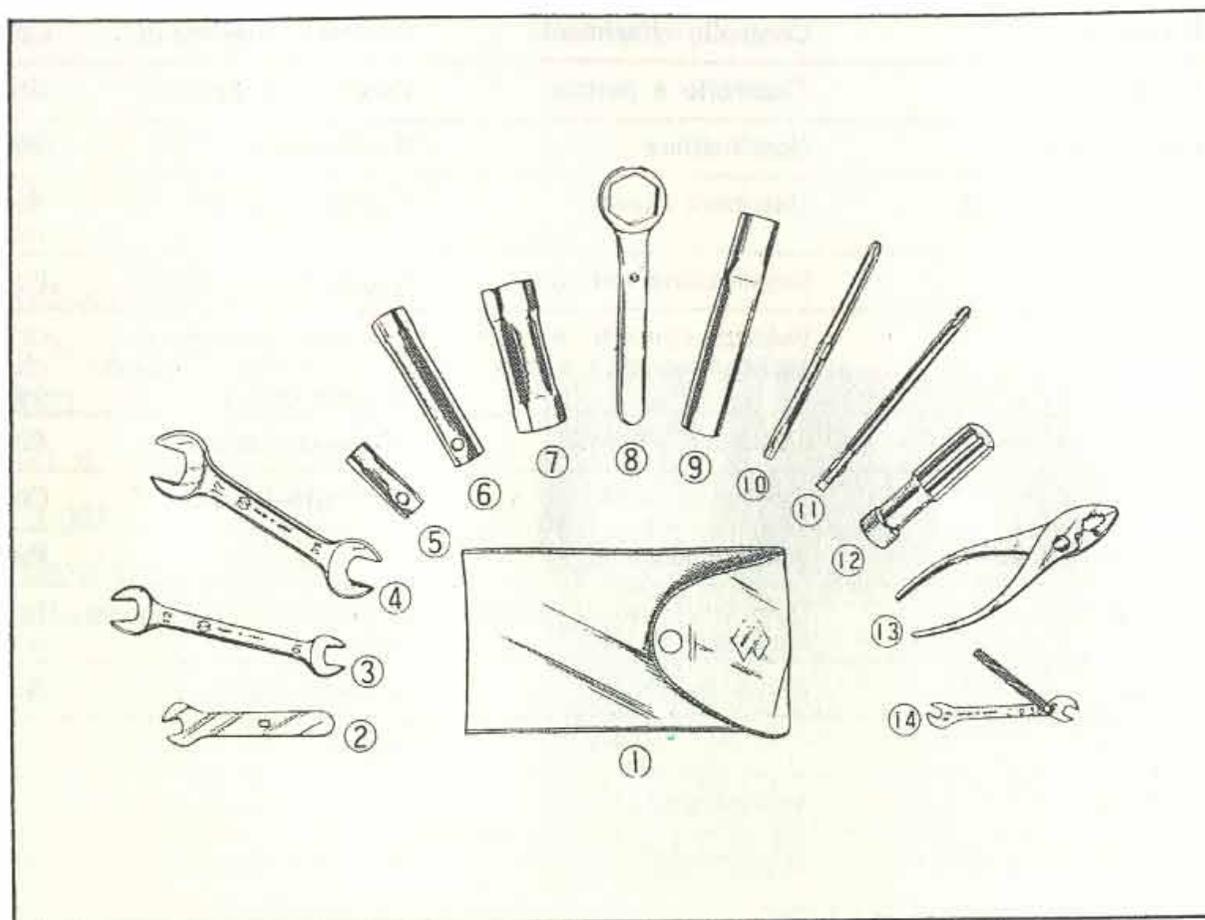


Fig. 28 - Dotazione attrezzi

★ Ispezione periodica

L'ispezione periodica è la norma più valida per un lungo e prolungato uso della vostra macchina. Occupatevi voi stessi o fatelo fare dal meccanico di fiducia.

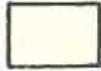
| Chilometraggio | Primi 1000 Km. | Ogni 3000 Km. | Ogni 6000 Km. | Ogni 12000 Km. |
|-----------------------------|--|--|--|--|
| Pompa olio | Controllo riferimenti | Controllo riferimenti | Controllo riferimenti | Controllo riferimenti |
| Candele | Controllo e pulizia | Controllo e pulizia | Sostituzione | Sostituzione |
| Olio cambio | Sostituzione | Sostituzione | Sostituzione | Sostituzione |
| Cavi gas, freno e frizione | Recupero gioco | Recupero gioco | Recupero gioco e ingrassaggio | Recupero gioco e ingrassaggio |
| Carburatore | Regolazione minimo | Regolazione minimo | Regolazione minimo | Pulizia |
| Magneto | Pulizia contatti e controllo fase accensione | Controllo contatti e chiusura dado + lubrificazione feltro | Controllo contatti e chiusura dado + lubrificazione feltro | Sostituzione contatti |
| Testa e cilindro | Chiusura bulloni | Chiusura bulloni | Eliminare incrostaz. | Eliminare incrostaz. |
| Batteria | Controllo livello | Controllo livello | Controllo livello | Controllo livello |
| Rubinetto benzina | Pulizia filtro | — | Pulizia filtro | Pulizia filtro |
| Catena | Registrazione e lubrificazione | Registrazione e lubrificazione | Lavaggio, lubrificazione e registrazione | Lavaggio, lubrificazione e registrazione |
| Freni | Regolare gioco | Regolare gioco | Regolare gioco | Regolare gioco |
| Filtro aria | | Pulizia | Pulizia | Sostituzione |
| Manopola gas | Ingrassaggio | — | Ingrassaggio | Ingrassaggio |
| Tubi scarico e marmitte | Stringere flange | Stringere flange | Stringere flange ed eliminare incrostaz. | Stringere flange ed eliminare incrostaz. |
| Cannotto dello sterzo | Recupero gioco | — | Recupero gioco | Recupero gioco |
| * Dadi viti tutti - e raggi | Controllo bloccaggio | — | Controllo bloccaggio | Controllo bloccaggio |
| Frizione | Regolazione | Regolazione | Regolazione | Regolazione |

★ Regolazione carburatori

La carburazione, dopo un lungo periodo di uso, del motociclo, può necessitare di una regolazione.

Dato che l'operazione di regolazione è estremamente delicata, raccomandiamo di farla eseguire da una officina autorizzata Suzuki. Solo in caso di emergenza fatelo da voi seguendo queste istruzioni:

* Regolazione cavo comando

- 1) Regolate il gioco dei cavi di comando di ogni carburatore lasciando 2-3 mm. di corsa a vuoto come illustrato nella Fig. 29.
- 2) Avvitare le viti dell'aria (B) di ogni carburatore fino in fondo, quindi svitare ognuna di un giro e $\frac{1}{4}$.
- 3) Avviate il motore e lasciatelo scaldare per circa 5 minuti.
- 4) Svitare le viti del minimo (C) di 3 giri e mezzo.
- 5) Avviate il motore e lasciatelo girare a vuoto.
- 6) **S** = Cilindro sinistro  = Candela collegata, cilindro in funzione
C = Cilindro centrale
D = Cilindro destro  = Candela non collegata, cilindro non in funzione

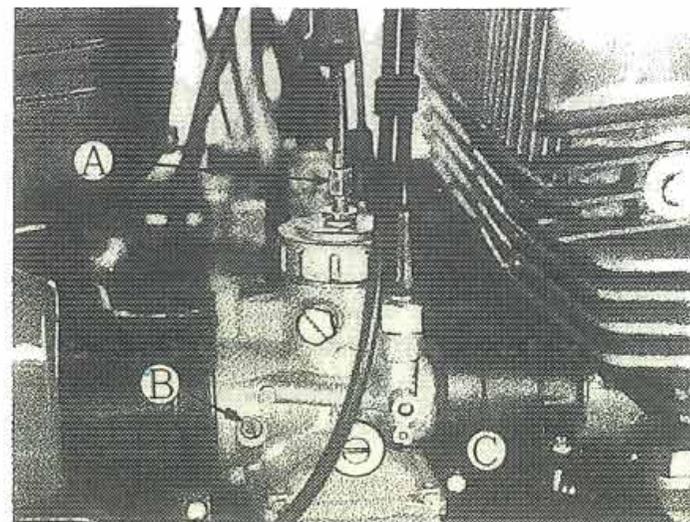


Fig. 29 - Regolazione carburatori

Togliete il cappuccio della candela destra e regolate la vite del minimo del carburatore centrale (C) fino a stabilizzare il regime di rotazione a 1100 giri/1'.

7) Disinserite il cappuccio della candela centrale e regolate la vite del minimo sul carburatore destro (D) fino a stabilizzare il regime di rotazione a 1100 giri/1'.

8) Disinserite il cappuccio della candela sinistra e controllate quanti giri/1' fa il motore con i cilindri M e R in funzione.

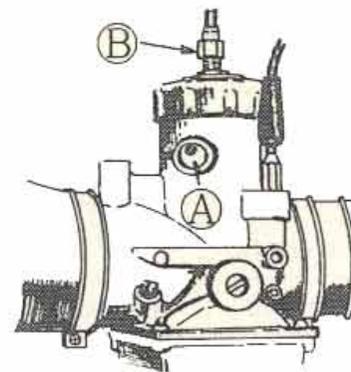
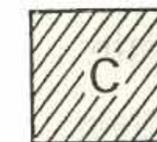
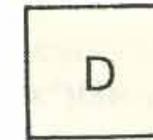
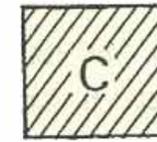
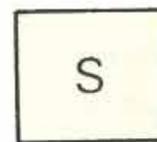
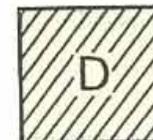
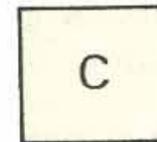
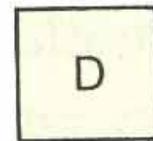
9) Disinserite il cappuccio della candela destra e regolate la vite del minimo sul carburatore sinistro (S) in modo da ottenere lo stesso regime di rotazione verificato al punto 8).

10) Ripetete le operazioni ai punti (8) e (9) e verificate che in ciascuno dei casi si ottenga lo stesso regime di rotazione.

11) Reinserite tutti i cappucci delle candele ed avviate il motore. Svitare tutte le viti del minimo in egual misura finché a portare il motore a girare a 1100 giri/1' a vuoto.

12) Sincronizzate la posizione delle valvole gas come segue e regolate il gioco della manopola dell'acceleratore :

1) Togliete i tappi per l'ispezione delle valvole gas e girate la manopola dell'acceleratore finché non appare il marchio punzonato (A) sulla valvola gas destra (Vedi fig. 30).



- 2) Tenendo la manopola nella stessa posizione, regolate tutti i cavi in modo che ogni valvola gas del carburatore si trovi allineata con i marchi punzonati nella posizione illustrata.
- 3) Regolate il gioco della manopola dell'acceleratore agendo sull'apposito registro (B) posto vicino alla manopola in modo che il gioco (C) sia di 1 mm. (Fig. 31).
- 4) Queste regolazioni possono variare la registrazione della leva comando pompa dell'olio: pertanto dopo queste operazioni controllate i riferimenti della pompa olio e registrarli secondo quanto illustrato a pag. 44.

Nota: Nel caso sia necessario regolare il carburatore a causa della differenza di clima e di altitudine, portate il Vostro motociclo presso un'officina autorizzata Suzuki. **GUASTI O INCONVENIENTI MECCANICI PROVOCATI DA INTERVENTI DIRETTI DELL'UTENTE PER REGOLARE I CARBURATORI NON SONO COPERTI DA GARANZIA.**

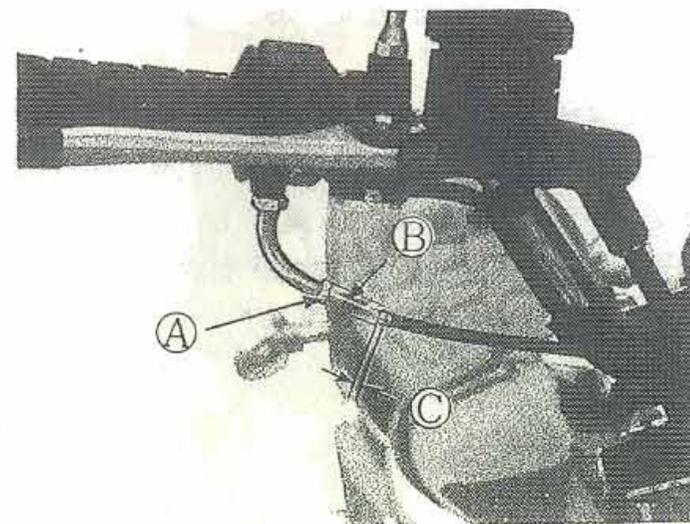


Fig. 31 - Registro cavo acceleratore

★ Regolazione anticipo di accensione

L'anticipo di accensione mal regolato diminuisce le prestazioni del motore e ne abbrevia la vita. Controllatelo con frequenza. Per prima cosa assicuratevi che il gioco di apertura dei contatti sia identico per i tre cilindri. Quindi passate alla regolazione dell'anticipo.

Questa è un'operazione abbastanza delicata che andrebbe fatta da un tecnico specializzato. In caso di emergenza comportatevi come segue: togliere il coperchio del distributore di accensione svitando le tre viti; iniziare la regolazione partendo dal cilindro di sinistra.

Cilindro sinistro :

- 1) Ruotare con una chiave da 14 la camma fino a che i contatti contrassegnati dalla lettera L raggiungano la massima apertura.
- 2) Controllare l'apertura medesima con lo spessore di dotazione da 0,35 mm. L'apertura corretta va da 0,30 a 0,40 mm.
- 3) Allentare la vite « A » e regolare l'apertura muovendo la parte fissa dei contatti con un cacciavite. Serrare la vite a regolazione avvenuta.

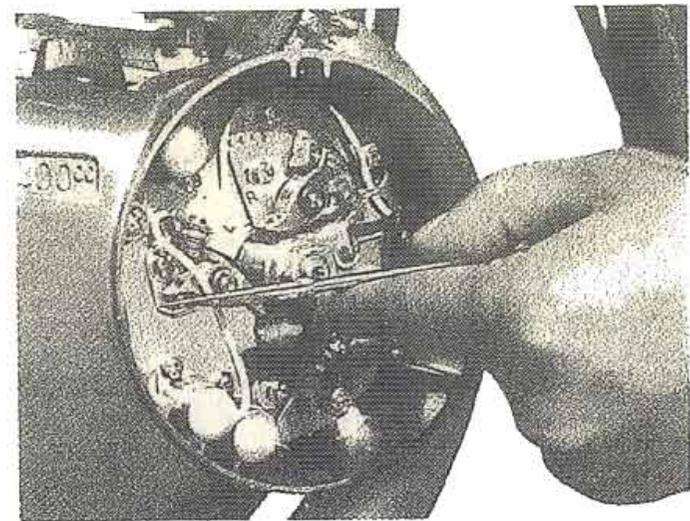


Fig. 32 - Controllo apertura contatti

- 4) Si procede alla regolazione dell'anticipo. Girare l'albero in senso antiorario fino al punto in cui i contatti iniziano l'apertura.
- 5) Controllare che la linea « B » segnata con L sulla piastra sia allineata con il riferimento « C » visibile sul carter. Se « B » è a destra di « C » l'accensione è anticipata se « B » è a sinistra di « C », l'accensione è ritardata.
- 6) Se l'accensione è anticipata, allentare le tre viti « D » e ruotare la piastra in senso antiorario sino a che i contatti comincino ad aprirsi proprio quando i riferimenti « B » e « C » coincidano.
- 7) Se l'accensione è ritardata, ruotare la piastra in senso orario ripetendo le operazioni del punto precedente; serrare quindi le viti « D ».

Cilindro destro e centrale.

Ruotare l'albero in senso antiorario di circa 120° fino alla massima apertura dei contatti segnati « C », allentando la vite « E ».

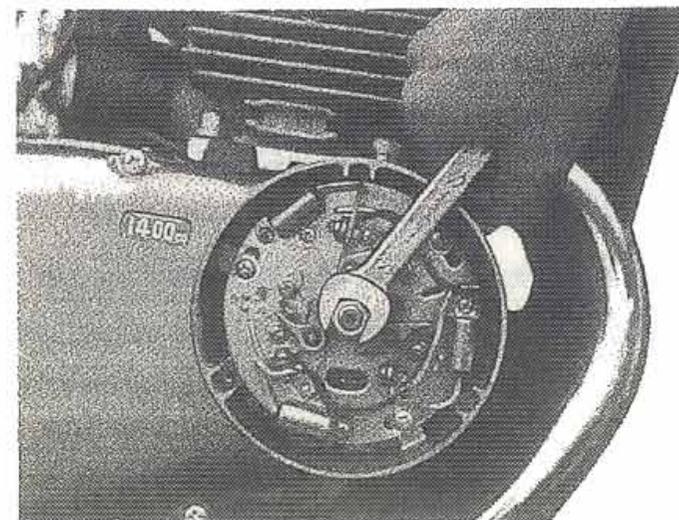


Fig. 33 - Rotazione albero a camma

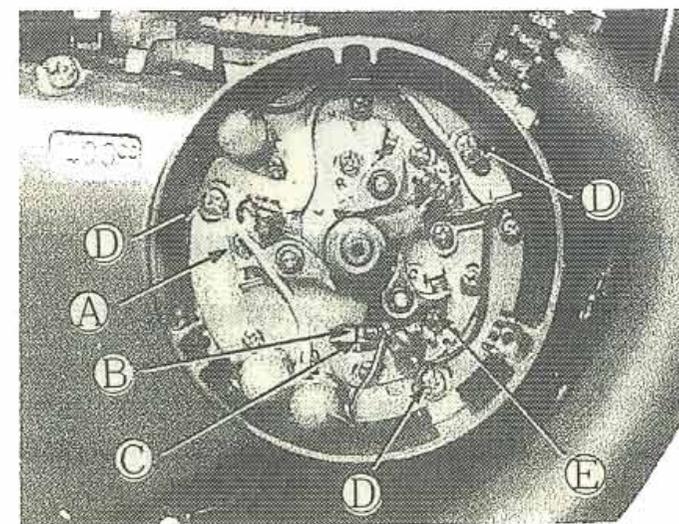


Fig. 34 - Riferimenti messa in fase

Controllare la misura dell'apertura dei contatti, regolare quindi l'anticipo di accensione spostando la posizione del supporto « F » dei contatti finchè il contrassegno « C » della piastra non sia allineato con il riferimento del carter al momento dell'apertura dei contatti.

Ripetere le stesse operazioni per il cilindro destro.

Attenzione: La superficie dei contatti può essere corrosa, ossidata od oleosa. Controllare sovente le puntine e pulirle se è il caso. Per la pulizia usate carta abrasiva molto fine facendo attenzione a non sporcare la superficie d'olio.

2) Ripetiamo ancora che questo tipo di operazione può essere eseguita in modo corretto solo dalle officine autorizzate SUZUKI che dispongono degli appositi tester. Se non è indispensabile, evitate quindi di eseguire Voi stessi questa operazione.

★ Regolazione pompa olio

Registrare il cavo comando della pompa dell'olio in modo che i Riferimenti « A » e « B » coincidano quando la tacca di riferimento della valvola gas del carburatore tocca il bordo superiore del foro di controllo, ruotando la manopola del gas.

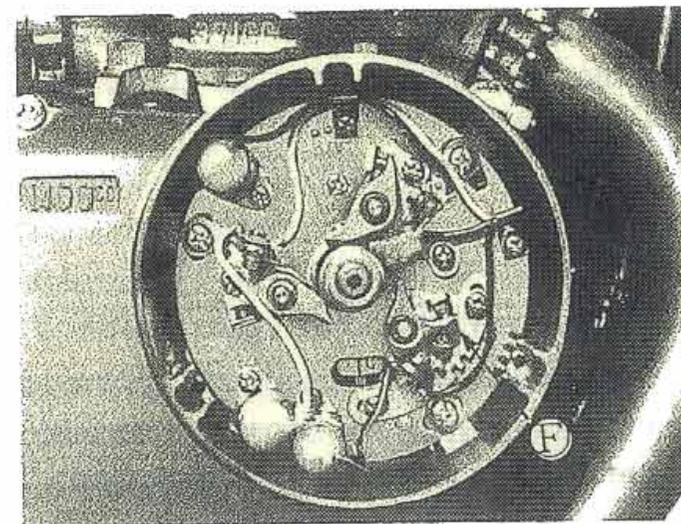


Fig. 35 - Riferimenti messa in fase

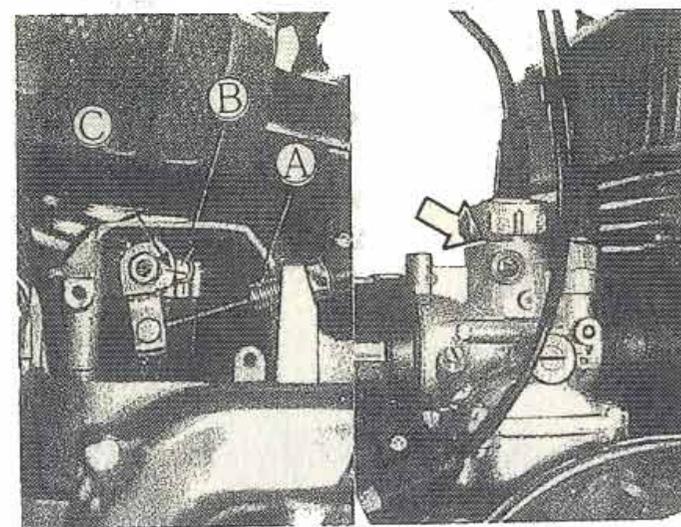


Fig. 36 - Regolazione pompa olio

★ Candele

Quando una candela presenta un deposito di parti carboniose sulla sua superficie di lavoro, la sua efficienza diminuisce. La candela va pulita e disincrostata con l'uso di una punta sottile che passi tra corpo metallico ed isolante.

La regolazione della distanza degli elettrodi va fatta con l'uso dello spessimetro e deve essere di 0,7/0,8 mm. per le candele NGK e 0,6/0,7 mm. per le candele Nippon Denso (A).

Le candele NGK B-7ES e ND W-22ES sono quelle più appropriate per la vostra motocicletta.

Qualora aveste bisogno di candele di altre caratteristiche, consultate le seguenti tabelle :

| | | Nippon Denso | |
|-------------|--|--------------|-----------------------------------|
| Tipo caldo | | W-20ES | se la candela normale si bagna |
| Normale | | W-22ES | |
| Tipo freddo | | W-24ES | se la candela normale surriscalda |

Dovendo sostituire marca di candele, attenetevi alla seguente tabella di conversione:

| | NGK | Nippon-Denso | Champion | AC | Autolite | Bosch | Lodge |
|----------|-------|--------------|-----------------|---------------------------------------|-------------------|--|------------------------------------|
| + calda | B-6ES | W-20ES | N84 N6 N5 | 45XL,45N 44XL,44N C44N C44XL | AG5 AG4 AG3 | W160T2 W175T2 W200T27 W215T28 W225T2 | CLNH HBLN HL14,HLNP HF2HL |
| ↕ | B-7ES | W-22ES | | 43XL,43N C42N | AG2 | W225T28 W240T28 | 2HL,HLN |
| + fredda | B-8ES | W-24ES | N3 | 42XL | AG901 | W250P21 | 2HLN |

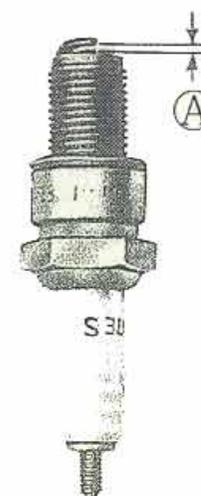


Fig. 37 - Controllo distanza elettrodi

★ Pulizia filtro aria

Se il filtro aria è eccessivamente sporco, può essere causa di anormale funzionamento e di eccessivo consumo di carburante; controllarlo e pulirlo ogni 3000 Km.

- 1) Sganciare la molletta « A » e svitare le due viti « B » che bloccano la scatola del filtro alzando il serbatoio.
- 2) Allentare le fascetta della presa d'aria e togliere la scatola dal lato destro.
- 3) Aprire la scatola svitando le sei viti di ritegno.
- 4) Svitare le due viti che trattengono la cartuccia « C ».
- 5) Togliere la cartuccia « D ».
- 6) Lavare la cartuccia con benzina.
- 7) Dopo l'asciugatura, inumidire la cartuccia con olio Suzuki CCI (oppure SHELL 2T).
- 8) Rimontare il filtro

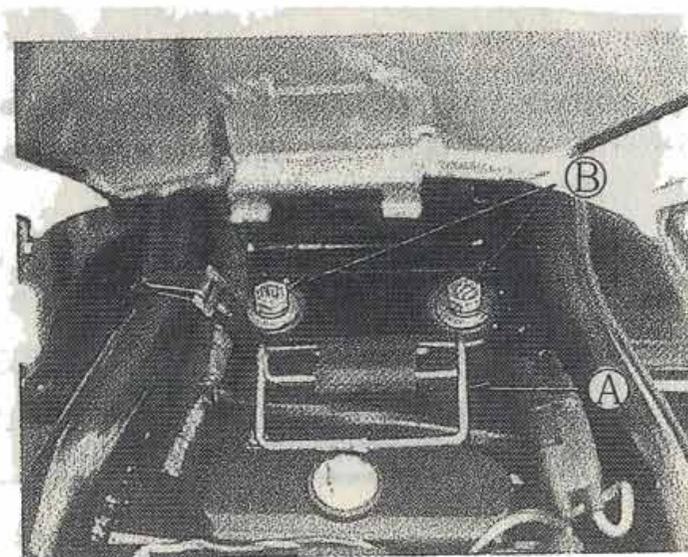


Fig. 38 - Bulloni ritegno filtro aria

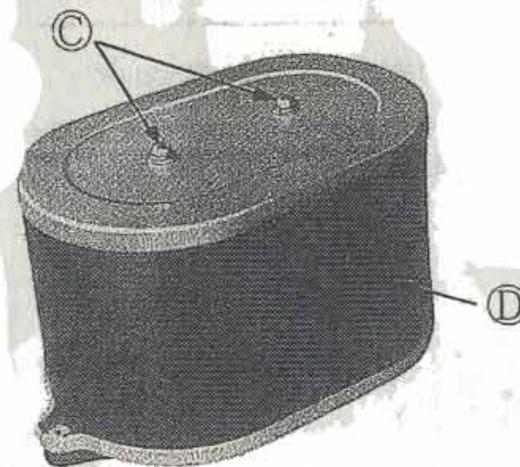


Fig. 39 - Rimozione filtro

★ Registrazione della frizione

Registrate la frizione agendo sia sul registro della manopola che sul registro esterno del cavo (B).

Il gioco della leva deve essere di 4 mm.

Se il registro della leva non è sufficiente per dare questo gioco, agite nel modo seguente :

- 1) Avvitare il registro sulla manopola e allentare il dado di bloccaggio « A ». Agire sul registro « B » in modo da recuperare il gioco esistente alla manopola.
- 2) Allentare il dado di bloccaggio « D » e agire sul registro « C » fino a bloccarlo dolcemente, quindi svitare la vite di registro « C » di circa $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ giro.
- 3) Agire quindi sul registro « B » in modo da ottenere 4 mm. di gioco alla manopola.

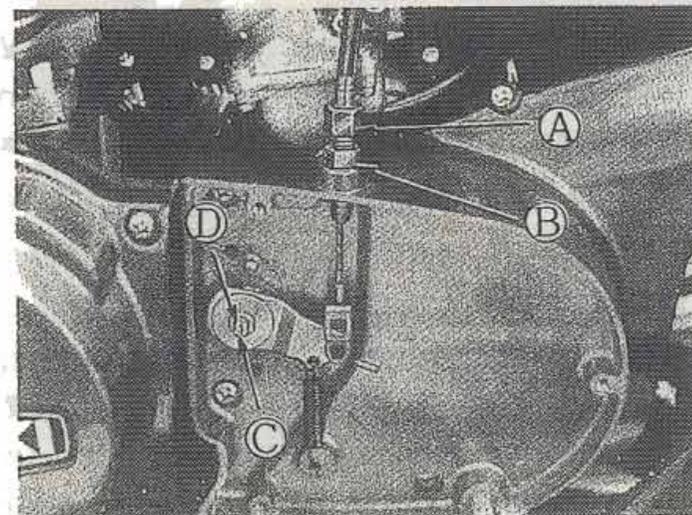


Fig. 40 - Regolazione frizione

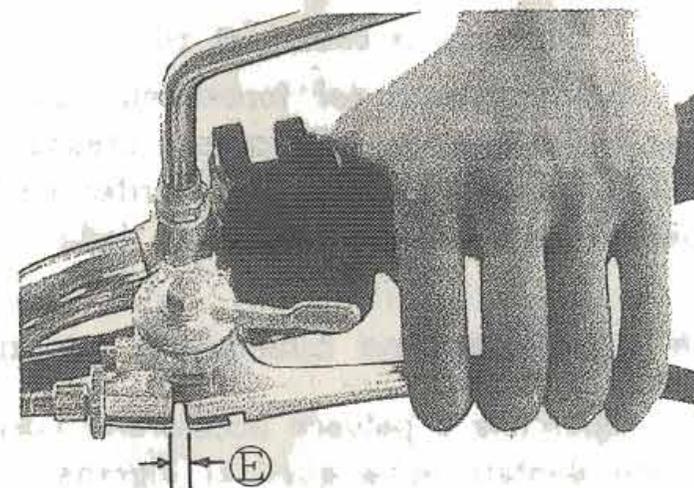


Fig. 41 - Regolazione gioco leva frizione

★ Regolazione catena di trasmissione

Una catena troppo tesa è causa di notevoli assorbimenti di potenza, se è troppo lenta di rumorosità. La catena va costantemente tenuta nelle giuste condizioni di regolazione.

- 1) Mettere la motocicletta sul cavalletto centrale.
- 2) Togliere la coppiglia « C » e allentare il dado del perno ruota posteriore « B ».
- 3) Agire sui registri « D » fino a che la catena non abbia una escursione in su e in giù di 15-20 mm. « A ». I registri vanno azionati da ambo le parti in egual misura per non spostare la ruota fuori dal suo allineamento.

Ricordarsi che :

- Avvitando il registro la catena si tende
- Svitando, la catena si allenta.

Sull'estremità del forcellone sono indicati dei riferimenti per l'allineamento della catena stessa. Per controllare l'allineamento servirsi delle tacche di riferimento « E » e posizionare il perno ruota in corrispondenza della stessa tacca ambo i lati.

★ Lubrificazione catena di trasmissione

Sporcizia e polvere accelerano l'usura della catena e delle ruote dentate sulle quali si ingrana. Pulire la catena con solvente e lubrificarla ogni 800 Km.

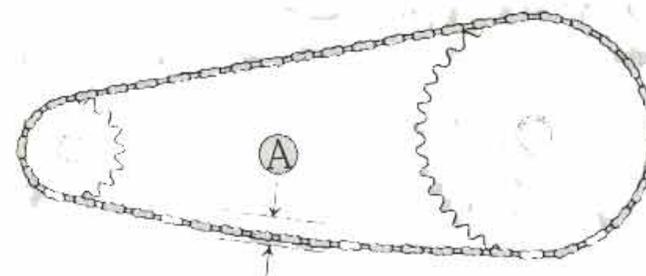


Fig. 42 - Gioco catena

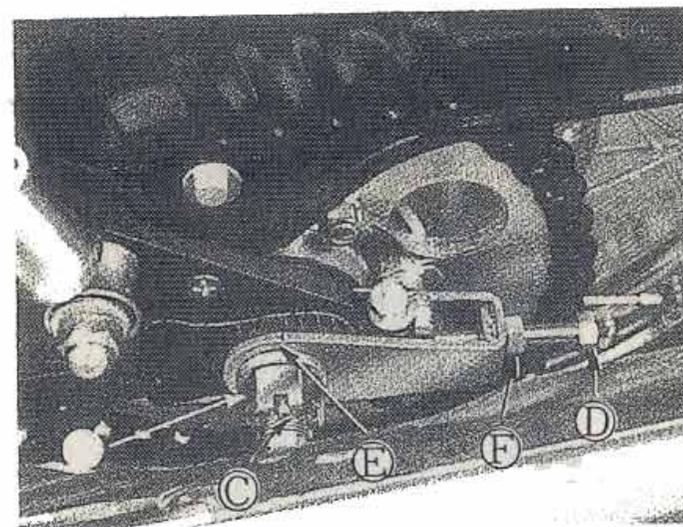


Fig. 43 - Registro catena

Se usate la motocicletta in terreni sabbiosi, con frequenti accelerazioni o ad elevate velocità, controllate la catena con maggior frequenza, assicurandovi che sia sempre in perfette condizioni di lubrificazione.

★ Controllo catena

Ispezione giornaliera. Controllate la catena facendo ruotare la ruota posteriore con la macchina sul cavalletto centrale e, insieme ad essa, date un'occhiata anche alla corona dentata posteriore.

Controllo catena

- Rullini danneggiati
- Pernetti lenti
- Piastrine asciutte o arrugginite
- Maglie grippate o indurite
- Consumo eccessivo

Controllo pignone e corona

- Denti eccessivamente usurati
- Denti rotti o danneggiati
- Pignone motore allentato

Poiché la catena originale montata sulla vostra macchina è senza giunto di smontaggio, in caso di rilevamento di anomalie, portare la macchina dal vostro concessionario Suzuki per i provvedimenti del caso, giacché la catena non può essere smontata.

Il controllo e la manutenzione periodica della catena è assai importante e va eseguito secondo le indicazioni della tabella di gap. 38 senza deroghe.

La catena deve sempre essere nelle migliori condizioni e ogni minuto speso per il suo controllo è assai importante per la vita della macchina.

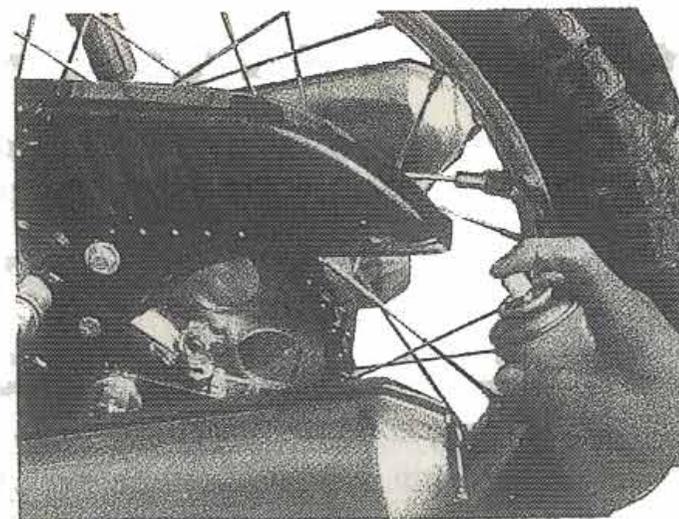


Fig. 44 - Lubrificazione catena

★ Rifornimento della vaschetta liquido freni

Ad intervalli regolari bisogna controllare il livello del liquido per freni togliendo il tappo, la piastrina del diaframma e il diaframma della vaschetta (vedi pag. 38). Se il livello del liquido è sotto il segno (A), riempite la vaschetta con liquido per freni **SHELL DONAX HB**.

Nota: Dato che la vaschetta viene riempita dal costruttore di liquido a base di glicol, non usate o mescolate tipi differenti di liquidi specie se a base di siliconi per riempire la vaschetta, altrimenti causerete seri danni. Evitate di usare liquido preso da contenitori vecchi, usati o non sigillati.

★ Spurgo dei freni

Se il gioco della leva diventa eccessivo o se schiacciandola si sente che è troppo dolce, è necessario portare la macchina presso un'officina autorizzata Suzuki e far spurgare i freni per espellere l'aria dal sistema idraulico. Solo in caso di emergenza potete farlo da voi, seguendo la seguente procedura. (E' meglio se l'operazione è fatta da due persone).

- 1) Attaccate un tubo di sfogo (B) alla valvola di sfogo, dopo aver tolto il coperchio parapolvere dalla stessa. E' meglio usare un tubo trasparente per vedere se vi sono bolle di aria nel sistema idraulico (Vedi fig. 45 - 46).

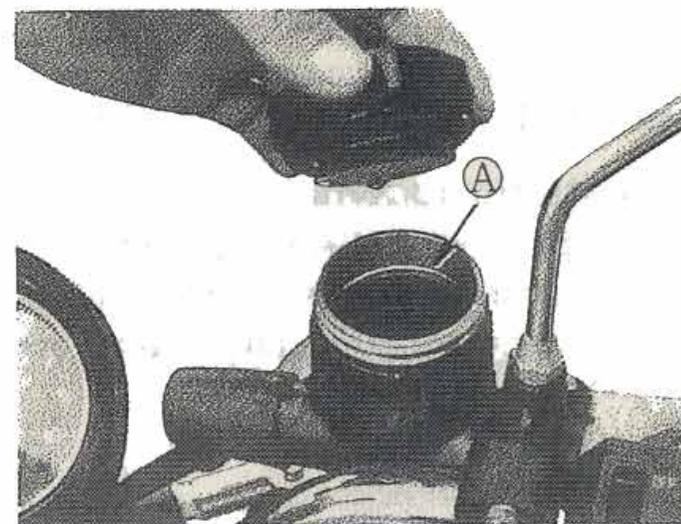


Fig. 45 - Serbatoio liquido freno

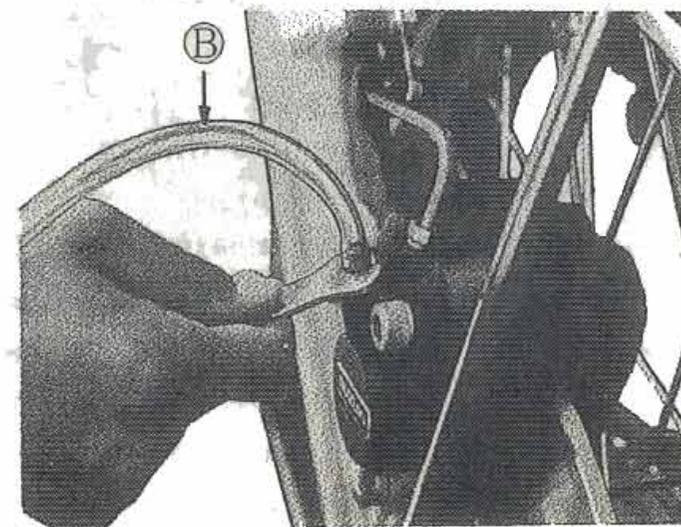


Fig. 46 - Spurgo freno

- 2) Il tubo deve essere immerso in un contenitore pulito, riempito parzialmente di liquido per i freni.
- 3) Riempite la vaschetta con il liquido suddetto.

Nota: Durante il drenaggio, mantenete la vaschetta piena almeno a metà di liquido.

- 4) Avvitare il tappo della vaschetta per impedire spruzzi di liquido o che entri polvere.
- 5) Tenete in pressione il sistema idraulico tirando la leva del freno parecchie volte e poi tenendola stretta per un po' di tempo.
- 6) Aprire la valvola di sfogo di mezzo giro e schiacciate del tutto la leva. Non lasciate andare la leva finché la valvola di sfogo si richiude.
- 7) Ripetere le operazioni ai punti 5 e 6 finché le bolle d'aria scompaiono nel tubo di scarico o nel contenitore, quindi chiudete bene la valvola. Togliete il tubo e avvitate il tappo della valvola di sfogo.
- 8) Controllate il livello del liquido nella vaschetta e riempitela se necessario, dopo aver completato l'operazione di sfiato.
- 9) Rimettete il diaframma e la piastrina e chiudete bene il tappo della vaschetta.

Nota: Non riutilizzate il liquido spurgato.

★ Lubrificazione

Ogni parte in movimento relativo della macchina necessita di lubrificazione periodica. Seguire la tabella riportata.

| | | |
|-------------------------|----------------|----------------------|
| Camma freno ant. | ogni 3.000 Km. | olio da motore |
| Camma freno post. | ogni 3.000 Km. | grasso |
| Cavi frizione e freno | ogni 3.000 Km. | grasso |
| Catena | ogni 1.200 Km. | olio denso da catene |
| Manopola gas | ogni 6.000 Km. | grasso |
| Ingrass. pedale avviam. | ogni 6.000 Km. | grasso |

ATTENZIONE a non eccedere con la quantità di lubrificante alle camme del freno poiché può sgocciolare sulle guarnizioni di attrito.

★ Faro anteriore

Il fascio luce del proiettore anteriore può essere regolato orizzontalmente e verticalmente.

* REGOLAZIONE ORIZZONTALE :

Agire sulla vite a croce « A » situata sul lato sinistro della cornice cromata del faro.

* REGOLAZIONE VERTICALE :

Rimuovere cornice e gruppo ottico dal corpo faro. Allentare i due dadi di supporto « B » e regolare l'inclinazione del corpo faro fino ad ottenere il valore voluto.

★ Condizioni di usura dei pneumatici

Usare il motociclo con gomme molto consumate significa diminuire la stabilità di guida ed aumentare i pericoli di incidenti.

Si raccomanda di cambiare le gomme quando lo spessore dei battistrada diventa di 1,6 mm per la ruota anteriore e 2,0 mm. per quella posteriore.

Nota : Il pneumatico anteriore standard della motocicletta è 3,00-19 e 3,50-18 questo posteriore. Usare gomme diverse dal tipo standard può causare inconvenienti. E' raccomandabile pertanto usare gomme originali o una buona marca nelle dimensioni specificate.

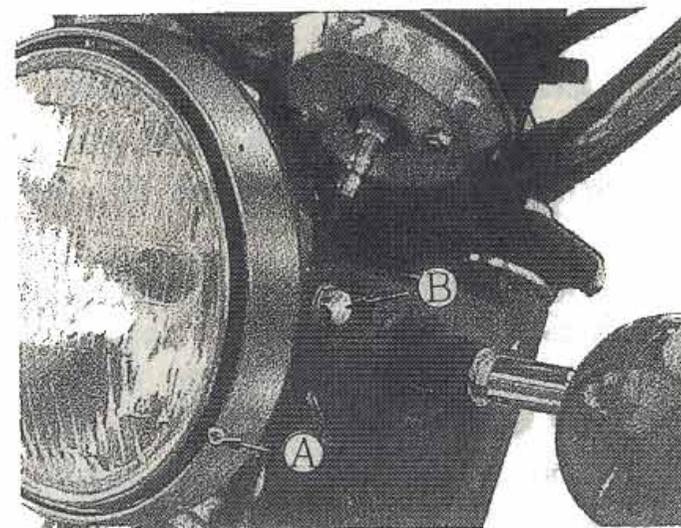


Fig. 47 - Registrazione faro anteriore

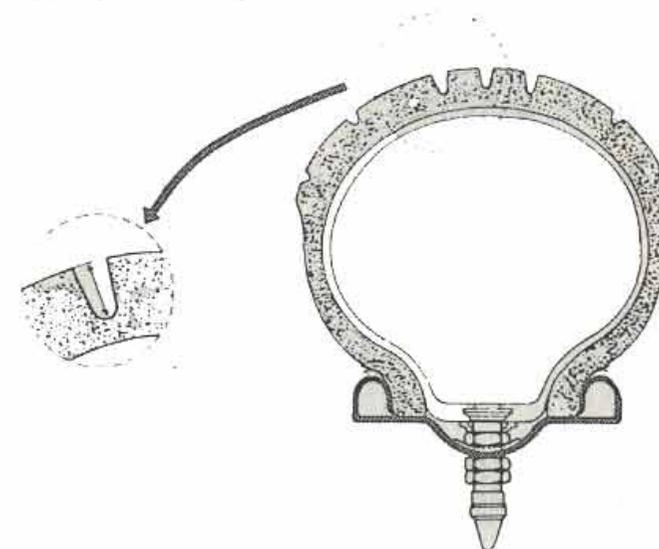


Fig. 48 - Controllo usura pneumatici

★ Decarbonizzazione

Svitare le viti di ritegno e sfilare il tubo interno.

Per la pulizia, immergere il tubo in benzina o solvente e asportare i depositi carboniosi con una spazzola di acciaio.

Qualora l'entità dei depositi sia tale da non poter essere aggredita dai solventi, essi possono essere eliminati con l'azione di una fiaccola a benzina e successiva spazzolata.

Attenzione: Molti motociclisti rimuovono i silenziatori interni dai propri tubi di scarico. La macchina in queste condizioni fa molto più rumore, ma le prestazioni diminuiscono e insorgono irregolarità di carburazione che possono provocare gravi danni. La garanzia della Suzuki decade se i tubi silenziatori vengono asportati.

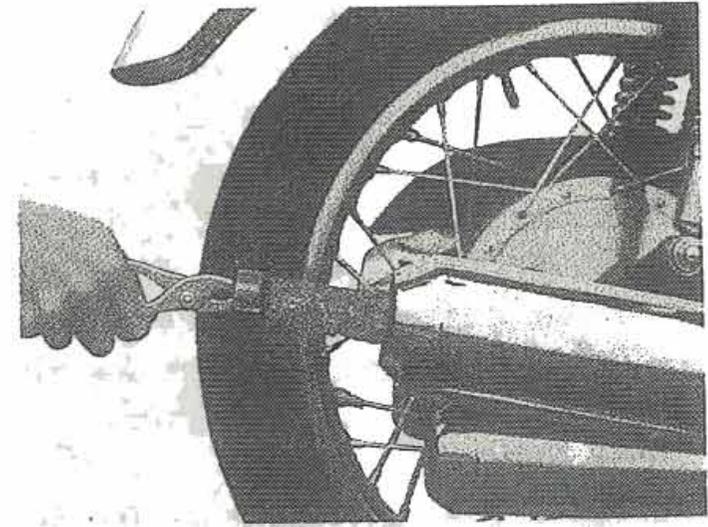


Fig. 49 - Estrazione tubo silenziatore

★ Sostituzione olio della trasmissione

E' necessario cambiare l'olio dopo i primi 1000 Km. e successivamente ogni 3000 Km.

- Togliere il tappo di immissione e il tappo di scarico inferiore e lasciar scolare l'olio usato. Per completare al meglio questa operazione si consiglia di eseguirla a motore caldo.
- Avvitare il tappo inferiore come si vede nella fig. 64 e serrarlo adeguatamente. Dal tappo superiore inserire l'olio nuovo che deve essere di gradazione SAE 20W/40. (**SHELL Super 100**).
- La quantità di lubrificante necessaria per la trasmissione è 1,4 litri.
- Per controllare il livello svitare la vite di controllo e osservare che l'olio defluisca leggermente dal foro.

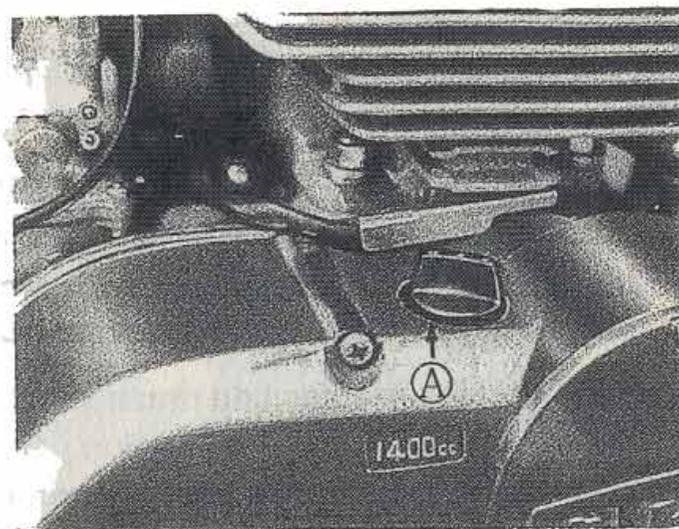


Fig. 50 - Tappo immissione olio

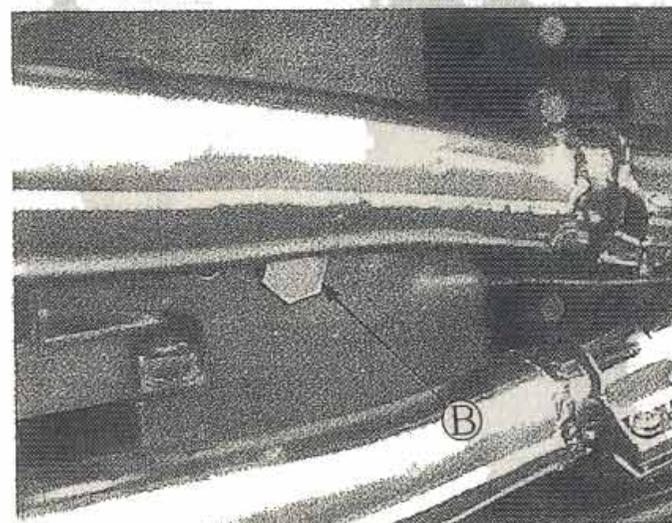


Fig. 51 - Tappo scarico olio trasmissione

★ Sostituzione olio forcella

Il funzionamento della forcella anteriore è idrotelescopico; per la sostituzione dell'olio agire nel seguente modo :

- Togliere la vite di scarico « A » da un ramo della forcella.
- Far scolare l'olio, aiutandosi con affondamento della sospensione.
- Ripetere la stessa operazione per l'altro ramo ed avvitare le due viti di sfogo. Togliere i tappi di immissione superiore.
- Versare in ogni stelo 210 cc. di olio SAE 30.
- Maggiore è la quantità d'olio e più dura diviene la corsa di ritorno.

Se la quantità è minore il funzionamento della forcella diventa rumoroso.



Fig. 52 - Vite scarico olio forcella

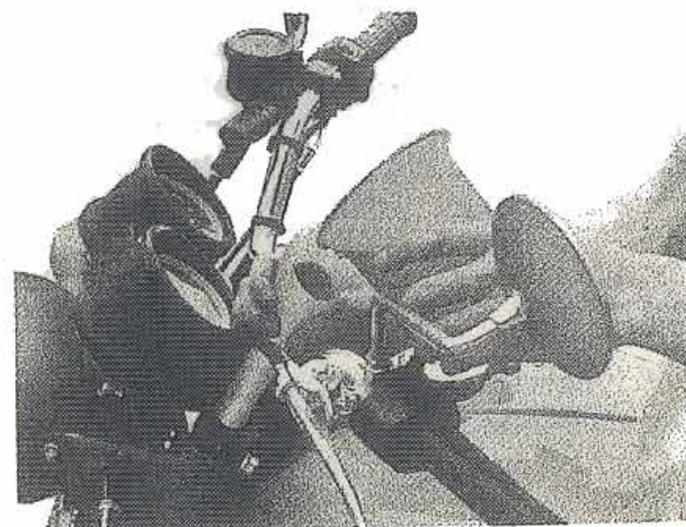


Fig. 53 - Rifornimento olio forcella

★ Batteria

La batteria adottata è una 12W 7AH.

Il livello dell'elettrolita diminuisce continuamente per evaporazione. E' pertanto necessario controllarlo ogni due settimane. Il livello non deve essere mai inferiore al minimo prescritto. Per ripristinarlo aggiungete soltanto ed unicamente acqua distillata. Quando controllate la batteria osservate che i fili di collegamento siano saldamente attaccati e non corrosi.

Attenzione: Assicurarsi sempre che il tubo di sfiato sia libero per impedire che gas interni possano danneggiare o rompere l'involucro della batteria.



Fig. 54 - Livello batteria

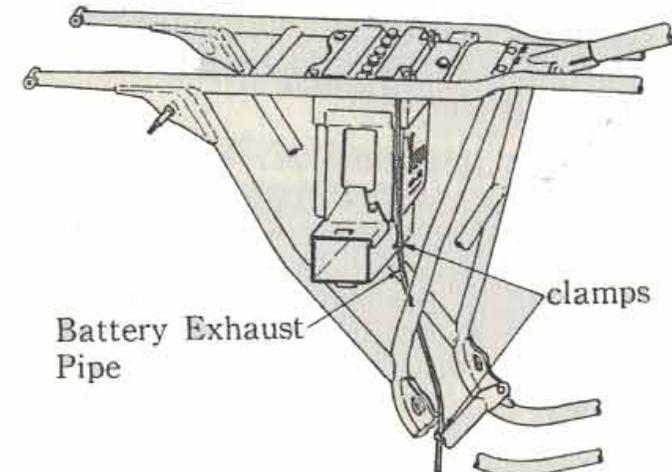


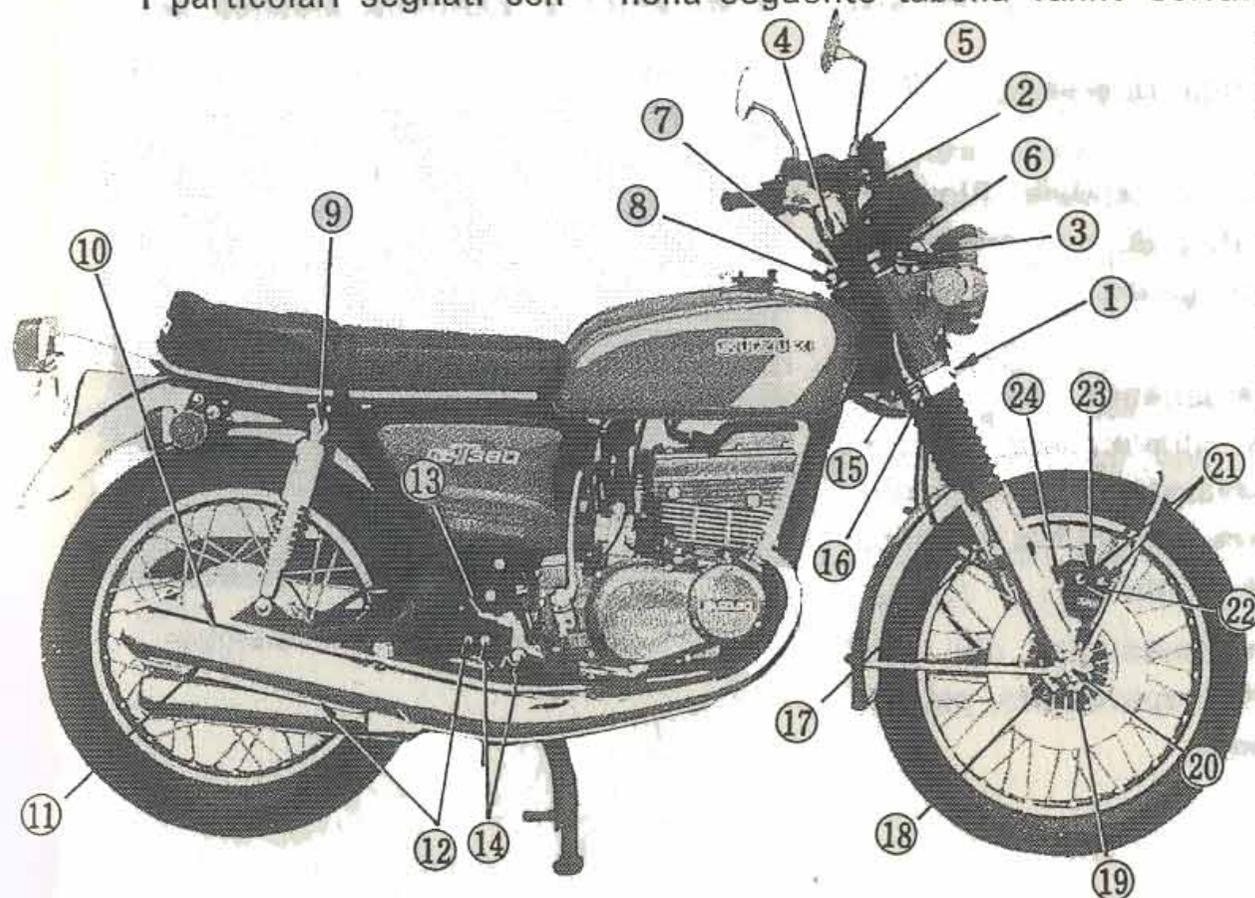
Fig. 55 - Tubo di sfiato batteria

Serraggio viti e bulloni

Alcuni dadi e bulloni possono allentarsi a causa delle vibrazioni; controllarne periodicamente il serraggio per sicurezza.

Per la vostra sicurezza di guida siate sicuri che questi particolari siano bloccati secondo i valori stabiliti dalla Suzuki. Tali valori sono indicati sui manuali di servizio che sono in possesso delle officine autorizzate Suzuki.

I particolari segnati con * nella seguente tabella vanno serrati con il carico prescritto.



- * 1. Bullone supporto forcella anteriore
- * 2. Bullone collegamento tubo freni
- * 3. Guida tubo freni
- * 4. Bullone bloccaggio manubrio
- * 5. Bullone pompa freni
- * 6. Bullone (D e S) del supporto superiore forcella
- * 7. Bullone canotto sterzo
- * 8. Bullone posteriore canotto
- * 9. Dado ammortizzatore posteriore
- * 10. Dado fissaggio leva camma freno
- * 11. Dado perno posteriore
- * 12. Dadi ancoraggio freno
- * 13. Dado perno forcellone oscillante
- * 14. Bulloni poggiapiedi anteriore
- * 15. Giunto tubo freni
- * 16. Guida tubo freni
- * 17. Bullone di fissaggio tubo pinza freno a disco
- * 18. Bulloni fissaggio disco freno
- * 19. Dado supporto perno anteriore
- * 20. Dado perno ant.
- * 21. Bullone asse pinza
- * 22. Valvola spurgo
- * 23. Bulloni raccordo tubazione freno

Fig. 56 - Punti da controllare per il serraggio

8. FUNZIONAMENTO IRREGOLARE

Nonostante l'eccellenza delle nostre macchine talvolta possono insorgere piccoli guai. Nell'elenco seguente sono elencati i più comuni ed i provvedimenti da adottare per ovviarli.

Se il motore non parte

Se il motore non parte le cause vanno ricercate nell'impianto di accensione o di alimentazione.

- 1) Controllare gli elettrodi e gli isolanti delle candele. Ripulirli se il caso. Controllare se dopo i tentativi di avviamento le candele restano asciutte. In questo caso guardate che vi sia benzina nel serbatoio.
- 2) Montare le candele nel rispettivo collegamento elettrico ed appoggiarle sulla testa dei cilindri. A chiave inserita, premere il pedale di avviamento ed osservare che scocchi la scintilla fra gli elettrodi. Nel caso che non ci sia scintilla, controllare i fusibili e la superficie dei contatti.

Attenzione: Non piazzare la candela in prossimità del suo alloggiamento per questa ultima operazione, poiché vi sono seri pericoli di incendio.

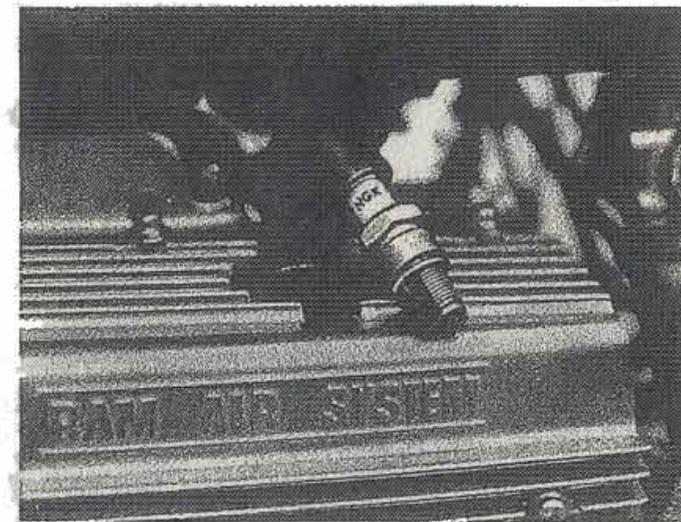


Fig. 57 - Controllo accensione

Se il motore non sviluppa tutta la sua potenza

1) Quando il motore difetta di potenza dipende nella maggior parte dei casi da insufficiente compressione. Controllare le seguenti cose :

- una candela allentata è fonte di sporcizia nel punto « A » (vedi fig. 69).
- la testata allentata è causa di sporcizia nel punto « B » mentre perdite di pressione alla base del cilindro sono individuabili nel punto « C ».

In questo caso consultate il vostro meccanico, e assicuratevi che la chiusura delle parti allentate venga fatta con gli appropriati carichi di serraggio.

2) Ponendo le palme delle mani a una spanna di distanza dei tubi di scarico analizzare la spinta dei gas di scarico che deve essere vigorosa. Qualora un cilindro non producesse tale spinta, assicurarsi che il rispettivo scarico non sia intasato; far eseguire le operazioni relative dal vostro meccanico.

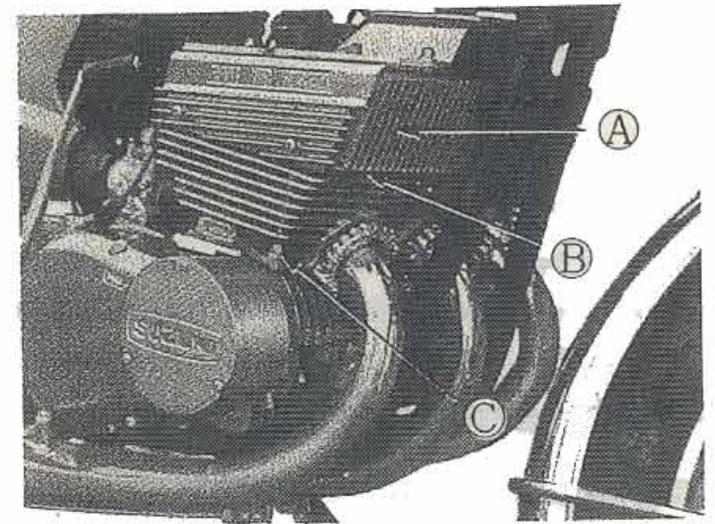


Fig. 58 - Controllo serraggio corpo cilindri

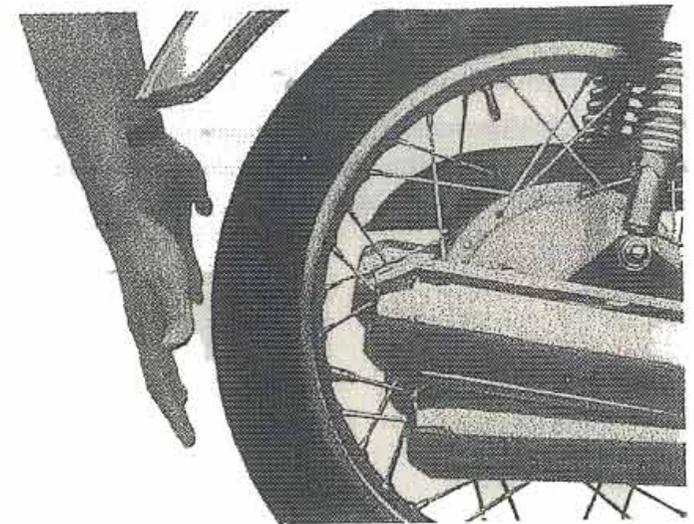


Fig. 59 - Controllo pressione scarico

Se il motore si ferma di colpo

- 1) Controllare che vi sia benzina e che il rubinetto non sia otturato.
- 2) Controllare che gli elettrodi della candela non siano in cortocircuito.
- 3) Se il motore sembra essersi surriscaldato, portarlo dal meccanico e farlo controllare immediatamente.

Inconvenienti di guida

- 1) Controllare la pressione dei pneumatici.
- 2) Controllare il gioco della forcella e delle calotte.
- 3) Controllare l'allineamento della ruota posteriore, facendo riferimento alle tacche del forcellone.
- 4) Controllare che il perno del forcellone non si sia allentato.

N. B. - L'allineamento dei pneumatici è molto importante specialmente per guida ad alta velocità. Se non siete sicuri del vostro operato servitevi piuttosto dell'esperienza del vostro meccanico.

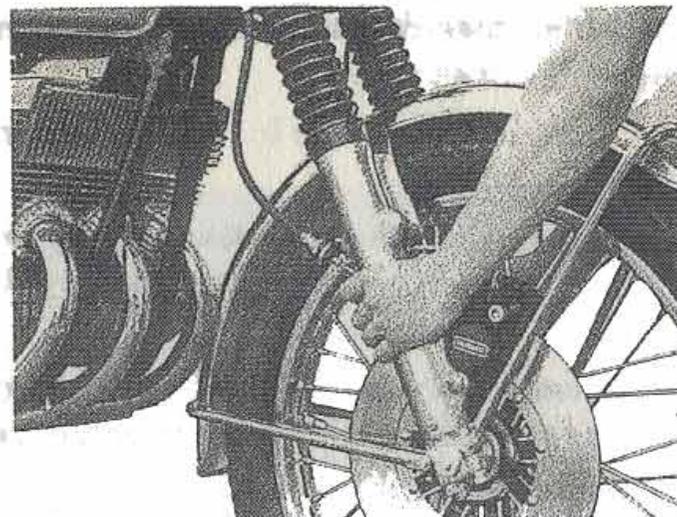


Fig. 60 - Controllo gioco forcella

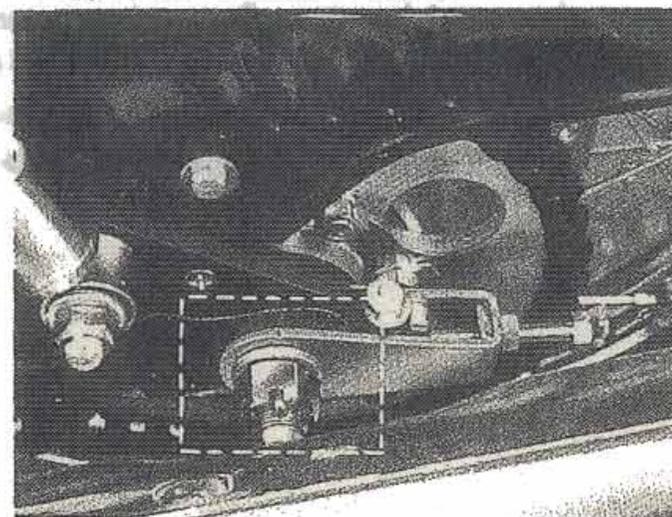
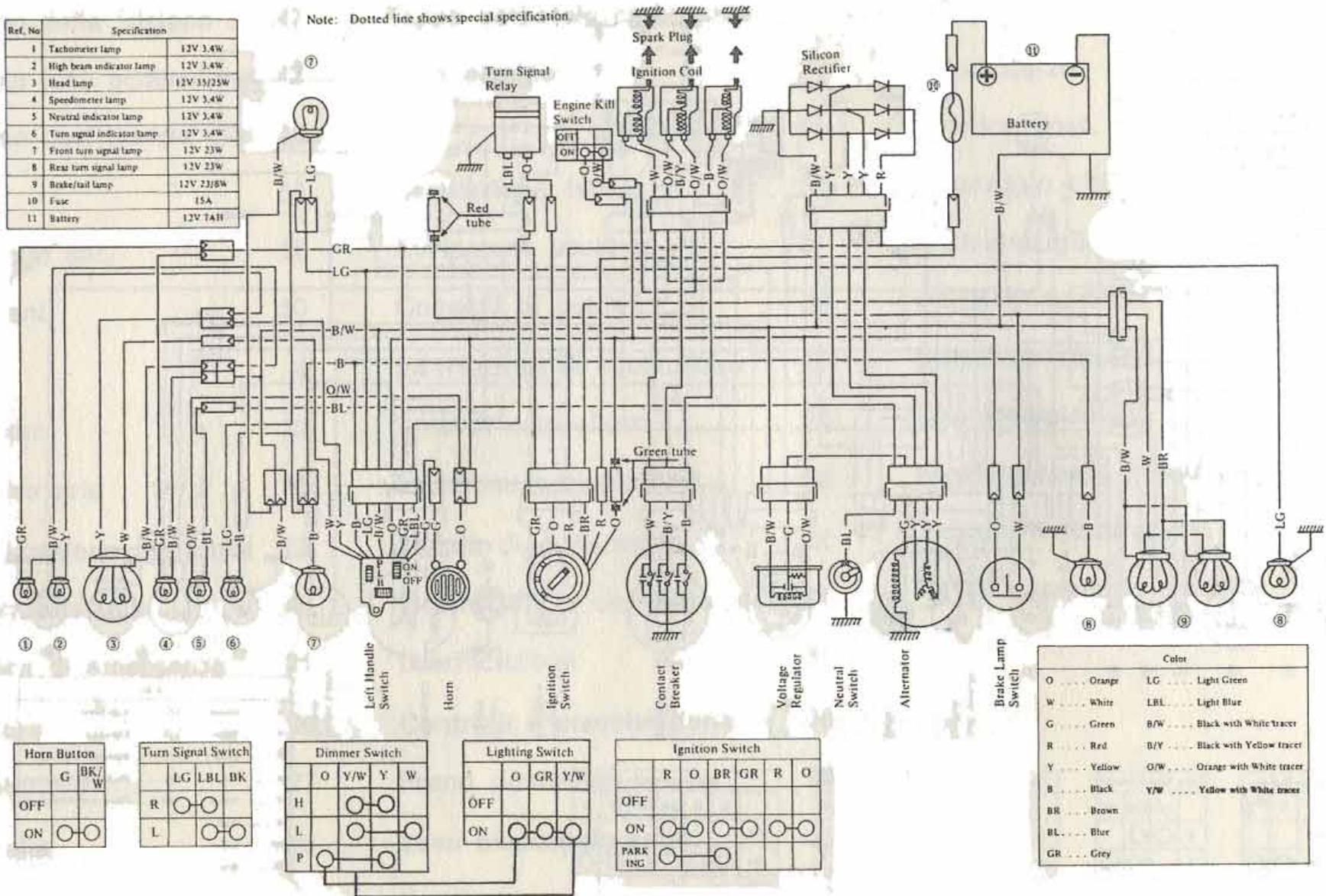


Fig. 61 - Tacche di allineamento ruota

9. SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO

| Ref. No | Specification |
|---------|-------------------------------------|
| 1 | Tachometer lamp 12V 3.4W |
| 2 | High beam indicator lamp 12V 3.4W |
| 3 | Head lamp 12V 19/25W |
| 4 | Speedometer lamp 12V 3.4W |
| 5 | Neutral indicator lamp 12V 3.4W |
| 6 | Turn signal indicator lamp 12V 3.4W |
| 7 | Front turn signal lamp 12V 23W |
| 8 | Rear turn signal lamp 12V 23W |
| 9 | Brake/tail lamp 12V 21/8W |
| 10 | Fuse 15A |
| 11 | Battery 12V 7AH |

Note: Dotted line shows special specification.



| Horn Button | |
|-------------|--------|
| | G BK/W |
| OFF | |
| ON | ○ ○ |

| Turn Signal Switch | | |
|--------------------|-----|--------|
| | LG | LBL BK |
| R | ○ ○ | |
| L | | ○ ○ |

| Dimmer Switch | | | |
|---------------|-----|-----|-----|
| | O | Y/W | Y W |
| H | ○ ○ | | |
| L | | ○ ○ | |
| P | | | ○ ○ |

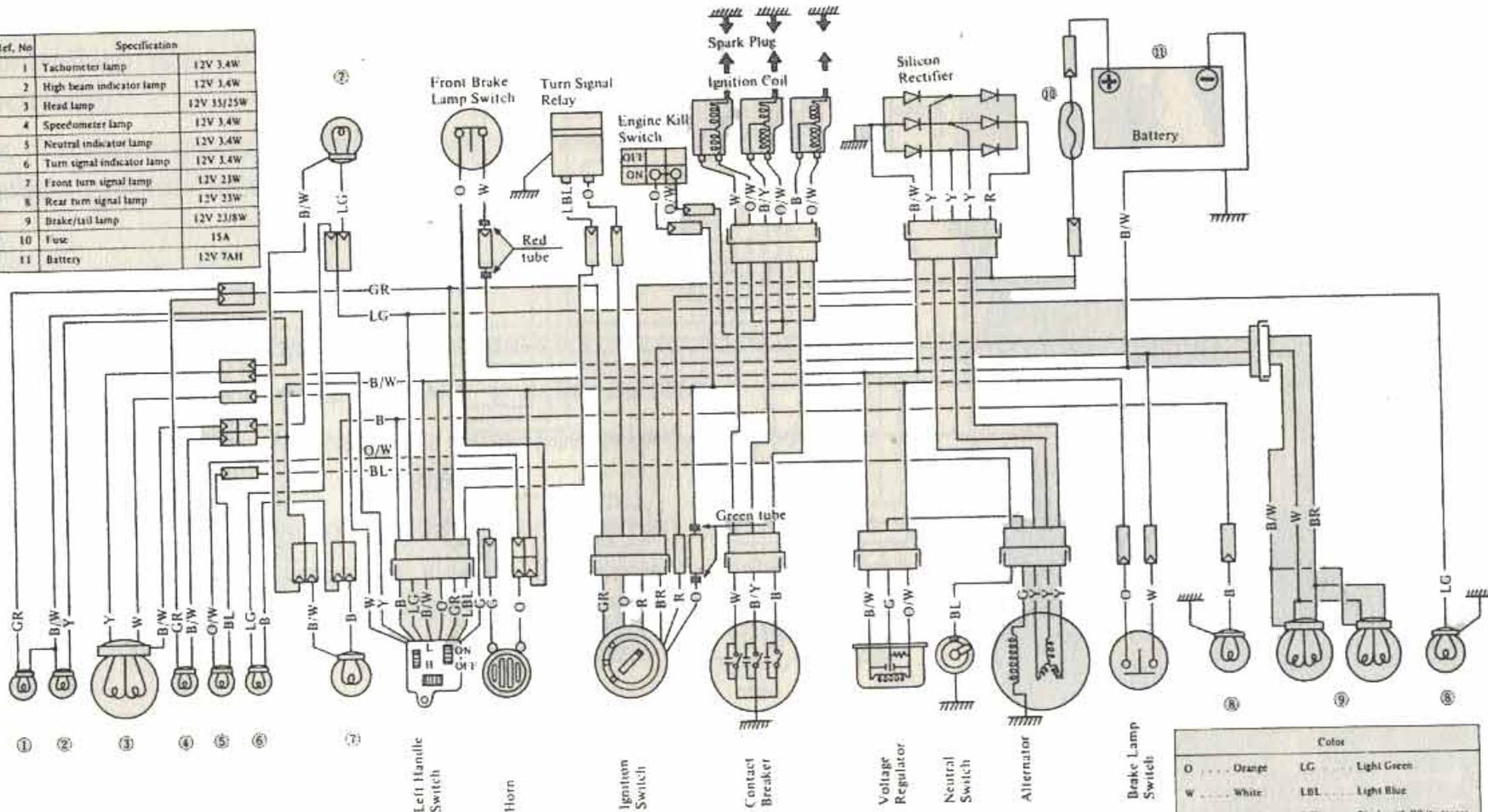
| Lighting Switch | | |
|-----------------|-----|--------|
| | O | GR Y/W |
| OFF | | |
| ON | ○ ○ | |

| Ignition Switch | | | | | |
|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| | R | O | BR | GR | R O |
| OFF | | | | | |
| ON | ○ ○ | ○ ○ | ○ ○ | ○ ○ | |
| PARKING | ○ ○ | | | | |

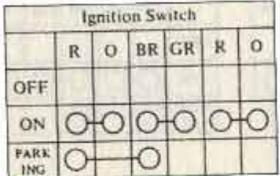
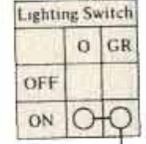
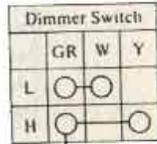
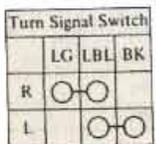
| Color | |
|-------|--------------------------|
| O | Orange |
| LG | Light Green |
| W | White |
| LBL | Light Blue |
| G | Green |
| B/W | Black with White tracer |
| R | Red |
| B/Y | Black with Yellow tracer |
| Y | Yellow |
| O/W | Orange with White tracer |
| B | Black |
| Y/W | Yellow with White tracer |
| BR | Brown |
| BL | Blue |
| GR | Grey |

9. SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO

| Ref. No | Specification |
|---------|-------------------------------------|
| 1 | Tachometer lamp 12V 3.4W |
| 2 | High beam indicator lamp 12V 3.4W |
| 3 | Head lamp 12V 35/25W |
| 4 | Speedometer lamp 12V 3.4W |
| 5 | Neutral indicator lamp 12V 3.4W |
| 6 | Turn signal indicator lamp 12V 3.4W |
| 7 | Front turn signal lamp 12V 23W |
| 8 | Rear turn signal lamp 12V 23W |
| 9 | Brake/tail lamp 12V 23/8W |
| 10 | Fuse 15A |
| 11 | Battery 12V 7AH |

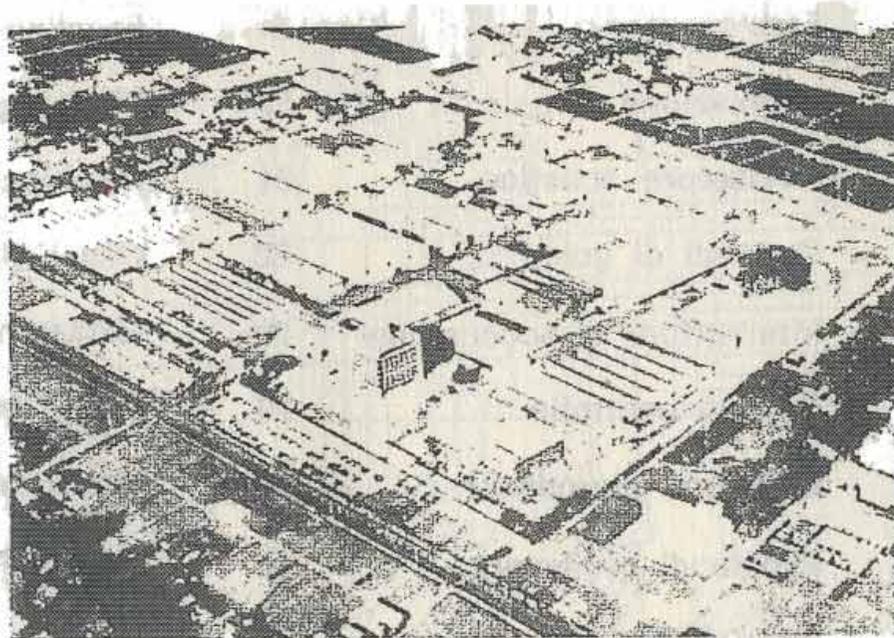


| Color | |
|--------------------|--|
| O Orange | LG Light Green |
| W White | LBL Light Blue |
| G Green | B/W Black with White tracer |
| R Red | B/Y Black with Yellow tracer |
| Y Yellow | O/W Orange with White tracer |
| B Black | |
| BR Brown | |
| BL Blue | |
| GR Grey | |



10. INDICE

| | | | | | |
|-----------------------------|----|-------------------------------|----|---------------------------|----|
| Regolazione dei carburatori | 39 | Rubinetto carburante | 19 | Candele | 45 |
| Regolazione della frizione | 47 | Tappo serbatoio carburante | 18 | Caratteristiche | 6 |
| Regolazione fase accensione | 42 | Leva cambio | 23 | Bloccasterzo | 25 |
| Regolazione cavi pompa olio | 44 | Faro | 31 | Fanalino post. | 30 |
| Batteria | 56 | Regolazione faro | 52 | Bloccaggio viti e dadi | 57 |
| Spurgo freno ant. | 50 | Avvisatore acustico | 31 | Pressione gomme | 29 |
| Liquido freni | 50 | Consigli di guida | 32 | Usura pneumatici | 52 |
| Rodaggio | 4 | Interruttore di accensione | 20 | Dotazione attrezzi | 37 |
| Leva starter | 22 | Spie di controllo | 24 | Olio trasmissione | 54 |
| Pulizia filtro aria | 46 | Ispezione periodica | 38 | Funzionamento irregolare | 58 |
| Decarbonizzazione marmitta | 53 | Pedale di avviamento | 21 | Indicatori di direzione | 31 |
| Catena trasmissione | 48 | Interruttore e deviatore luci | 21 | Schema impianto elettrico | 61 |
| Interruttore di emergenza | 21 | Lubrificazione | 51 | | |
| Olio motore | 26 | Controlli e manutenzione | 36 | | |
| Freno anteriore | 27 | Freno posteriore | 28 | | |
| Olio forcella | 55 | Leva bloccaggio sella | 25 | | |



Home of World-Champion Motorcycles

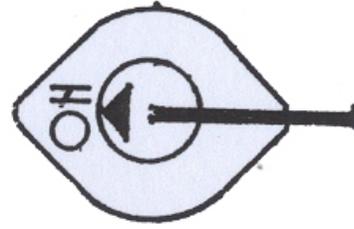
♢ SUZUKI MOTOR CO.,LTD.

CARBURANTE: BENZINA NORMALE

I M P O R T A N T E

Il rubinetto carburante deve essere **SEMPRE** lasciato nella posizione "ON" (Pos. 1) oppure nella posizione "RES" (riserva) (Pos. 2).

Solo nel caso di sosta per un periodo superiore a una settimana, o quando il carburatore sia stato svuotato a seguito di riparazioni, l'avviamento deve essere fatto con il rubinetto nella posizione "PRI" (Pos. 3).



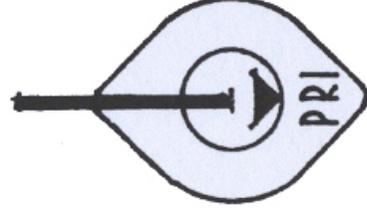
POS. 1

Marcia normale



POS. 2

Riserva



POS. 3

*Solo avviamento
dopo lunga sosta*

Appena il motore è avviato, riportare il rubinetto nella posizione "ON".