

SUZUKI

RV125

MANUEL D'ENTRETIEN

SAMPLE



AVANT-PROPOS

Ce manuel a pour but de décrire les principales caractéristiques de la SUZUKI RV125 et les procédures d'inspection/d'entretien et de révision de ses principaux éléments.

Les autres informations d'ordre général ne sont pas indiquées.

Lire attentivement la partie GENERALITES pour se familiariser avec la moto et avec son entretien. Utiliser cette section ainsi que les autres comme guide pour l'inspection et l'entretien corrects.

Ce manuel devrait vous permettre de mieux connaître cette moto et d'assurer ainsi à vos clients un service plus rapide et de meilleure qualité.

* Ce manuel a été préparé sur la base des plus récentes spécifications à la date de publication. Si des modifications ont été effectuées depuis, certaines différences peuvent exister entre le contenu de ce manuel et la moto modifiée.

* Les illustrations dans ce manuel sont utilisées pour décrire les principes de base de fonctionnement et les procédures de travail. Elles ne sont pas censées représenter exactement la moto dans le détail.

* Ce manuel est destiné aux personnes ayant des connaissances, une expérience et les outils, y compris les outils spéciaux, suffisants pour assurer l'entretien des motocyclettes SUZUKI. Si vous ne possédez pas ces connaissances et ne disposez pas de cet outillage, demandez l'aide de votre concessionnaire agréé SUZUKI.

▲ AVERTISSEMENT

Des mécaniciens non expérimentés ou des mécaniciens ne possédant pas l'outillage et l'équipement appropriés risquent de ne pas être à même de procéder correctement aux opérations d'entretien décrites dans ce manuel. Toute réparation incorrecte risque d'entraîner un risque de blessures pour le mécanicien et de rendre la moto dangereuse pour le conducteur.

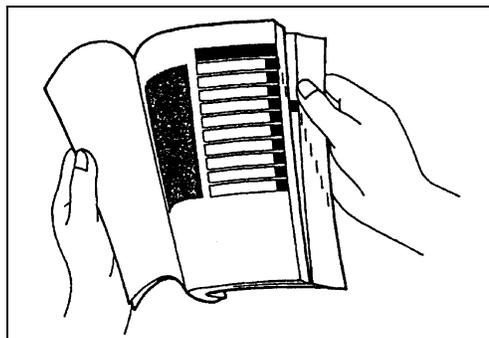
SUZUKI MOTOR CORPORATION

INDEX DES GROUPES

GENERALITES	1
ENTRETIEN PERIODIQUE	2
MOTEUR	3
SYSTEME DE CARBURANT ET DE GRAISSAGE	4
CADRE	5
SYSTEME ELECTRIQUE	6
INSTRUCTIONS CONCERNANT L'ENTRETIEN	7

COMMENT UTILISER CE MANUEL POUR TROUVER CE QUE L'ON CHERCHE:

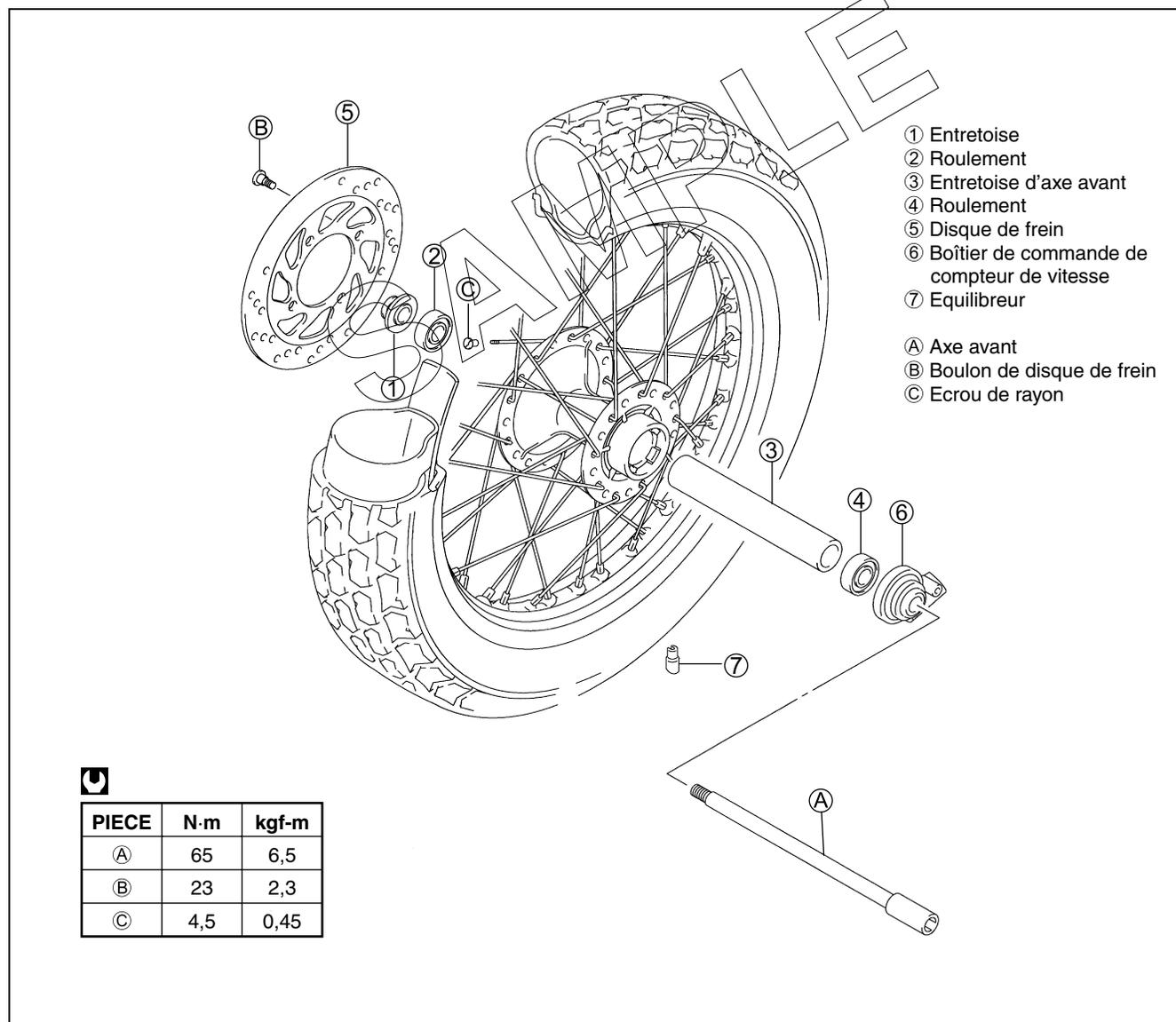
1. Ce manuel est divisé en sections.
2. Le titre des sections est indiqué dans l'INDEX DES GROUPES.
3. Tenir le manuel comme illustré ci-contre pour repérer facilement la première page de chaque section.
4. La table des matières est présentée sur la première page de chaque section, ce qui permet de trouver facilement la rubrique et la page que l'on cherche.



PIECES CONSTITUTIVES ET TRAVAIL A FAIRE

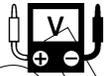
Sous le nom de chaque système ou unité se trouve une vue en éclaté. Les instructions de travail et les autres informations d'entretien comme les couples de serrage, les points de graissage et les points de produit de blocage sont indiqués.

Exemple: Roue avant



SYMBOLE

Le tableau suivant donne la liste des symboles signalant des instructions et d'autres informations nécessaires pour l'entretien. Le sens de chacun des symboles est également donné dans ce tableau.

SYMBOLE	DEFINITION	SYMBOLE	DEFINITION
	Couple de serrage à respecter. La valeur suivant ce symbole correspond au couple de serrage prescrit.		Appliquer du produit THREAD LOCK "1322". 99000-32050
	Indique les données de service.		Appliquer du produit THREAD LOCK "1342". 99000-32050
	Enduire d'huile. Utiliser de l'huile-moteur sauf spécification contraire.		Appliquer du produit THREAD LOCK SUPER "1360". 99000-32130
	Enduire de lubrifiant au molybdène. (Mélange d'huile-moteur et de produit SUZUKI MOLY PASTE à un taux de 1:1)		Enduire ou utiliser du liquide de frein.
	Appliquer de la graisse SUZUKI SUPER GREASE "A". 99000-25010		Mesurer la tension.
	Appliquer de la graisse SUZUKI SILICONE GREASE. 99000-25100		Mesurer la résistance.
	Enduire de produit SUZUKI MOLY PASTE. 99000-25140		Mesurer l'intensité.
	Enduire de graisse THERMO-GREASE. 99000-59029		Mesurer la valeur de la diode.
	Appliquer du produit SUZUKI BOND "1207B". 99000-31140		Mesurer la continuité.
	Appliquer du produit SUZUKI BOND "1216B". 99000-31230		Utiliser un outil spécial.
	Appliquer du produit THREAD LOCK SUPER "1303". 99000-32030		Utiliser une huile pour fourche. 99000-99044-10G

GENERALITES

1

TABLE DES MATIERES

AVERTISSEMENT/ATTENTION/NOTE	1- 2
PRECAUTIONS GENERALES	1- 2
SUZUKI RV125K3 (MODELE 2003)	1- 4
EMPLACEMENT DU NUMERO DE SERIE	1- 4
RECOMMANDATIONS POUR LE CARBURANT ET L'HUILE	1- 4
CARBURANT	1- 4
HUILE-MOTEUR	1- 5
LIQUIDE DE FREIN	1- 5
HUILE DE FOURCHE AVANT	1- 5
PROCEDURES DE RODAGE	1- 5
ETIQUETTES	1- 6
SPECIFICATIONS	1- 7
DIMENSIONS ET POIDS A VIDE	1- 7
MOTEUR	1- 7
TRAIN MOTEUR	1- 7
CADRE	1- 8
SYSTEME ELECTRIQUE	1- 8
CAPACITES	1- 8
CODES DES PAYS OU REGIONS	1- 9

AVERTISSEMENT/ATTENTION/NOTE

Lire attentivement ce manuel et se conformer soigneusement aux instructions données. Pour attirer l'attention sur les information spéciales, les mots AVERTISSEMENT, ATTENTION et NOTE sont utilisés avec un sens particulier. Prendre spécialement garde aux messages repérés par ces titres.

▲ AVERTISSEMENT

Signale un danger potentiel pouvant résulter en accident grave ou mortel.

ATTENTION

Signale un danger potentiel pouvant résulter en détérioration de la motocyclette.

NOTE:

Signale des informations spéciales pour faciliter l'entretien ou clarifier les instructions.

Toutefois, prière de noter que les avertissements et précautions contenus dans ce manuel ne peuvent pas couvrir tous les risques liés à l'entretien, ou au manque d'entretien, du véhicule. En plus des messages AVERTISSEMENT et ATTENTION donnés, il est important d'exercer son bon sens et de respecter les principes élémentaires de sécurité en mécanique. En cas de doute sur la manière dont une opération d'entretien particulière doit être effectuée, demander conseil à un mécanicien plus expérimenté.

PRECAUTIONS GENERALES

▲ AVERTISSEMENT

- * Pour la sécurité du mécanicien et pour garantir la sécurité et la fiabilité de la moto, il est important de procéder selon des marches à suivre d'entretien et de réparation appropriées.
- * Quand plusieurs personnes travaillent ensemble, chacune d'elle doit faire attention à la sécurité des autres.
- * S'il est nécessaire de faire tourner le moteur à l'intérieur, vérifier que l'évacuation des gaz d'échappement vers l'extérieur est assurée.
- * Quand on travaille avec des produits toxiques ou inflammables, s'assurer que le local où on travaille est bien aéré et que l'on respecte toutes les instructions du fabricant de ces produits.
- * Ne jamais utiliser d'essence en guise de solvant de nettoyage.
- * Afin d'éviter de se brûler, ne pas toucher le moteur, l'huile-moteur, le radiateur, et le système d'échappement tant qu'ils n'ont pas refroidi.
- * Après l'entretien du système de carburant, d'huile, d'échappement ou de freinage, contrôler toutes les conduites et fixations du système en question pour s'assurer qu'il n'y a pas de fuites.

ATTENTION

- * Si un changement de pièces est nécessaire, utiliser des pièces d'origine SUZUKI ou leur équivalent.
 - * Quand on enlève des pièces qui doivent être réutilisées, les ranger de manière ordonnée afin de pouvoir les remonter dans l'ordre correct.
 - * Bien utiliser les outils spéciaux lorsque spécifié.
 - * Vérifier que toutes les pièces utilisées sont propres avant leur remontage. Les graisser quand spécifié.
 - * Utiliser le type spécifié de lubrifiant, de colle ou de produit d'étanchéité.
 - * Quand on enlève la batterie, débrancher d'abord le câble négatif, puis le câble positif. Quand on rebranche la batterie, brancher d'abord le câble positif, puis le câble négatif, et remonter le cache de la borne positive.
 - * Quand on travaille sur des éléments électriques, débrancher le câble négatif de la batterie si les opérations à effectuer ne nécessitent pas l'énergie de cette dernière.
 - * Quand on serre les boulons et les écrous de la culasse et du carter, commencer par ceux de plus grand diamètre. Toujours resserrer les boulons et les écrous en commençant par l'intérieur, et en diagonale.
 - * Chaque fois qu'on enlève des joints d'huile, des joints, des garnitures, des joints toriques, des rondelles de blocage, des écrous autobloquants, des goupilles fendues, des circlips, et autres pièces particulières quand cela est spécifié, veiller à les remplacer par des pièces neuves. De plus, avant de reposer ces pièces, bien nettoyer les surfaces de contact de toute trace de matériau.
 - * Ne jamais réutiliser les circlips. A l'installation d'un circlip neuf, prendre soin à ne pas ouvrir le circlip plus que nécessaire pour l'introduire sur l'arbre. Une fois le circlip en place, toujours vérifier qu'il est bien en position dans sa gorge et soigneusement fixé.
 - * Serrer toutes les fixations au couple de serrage spécifié en procédant à l'aide d'une clé dynamométrique. Nettoyer les filetages de toute trace de graisse ou huile.
 - * Après la repose, vérifier le bon serrage des pièces et leur bon fonctionnement.
-
- * Pour protéger l'environnement, ne pas mettre au rebut illégalement l'huile-moteur et les autres liquides usagés, les batteries, et les pneus.
 - * Pour protéger la nature et l'environnement, mettre correctement au rebut les motocyclettes et les pièces usagées.

SUZUKI RV125K3 (MODELE 2003)



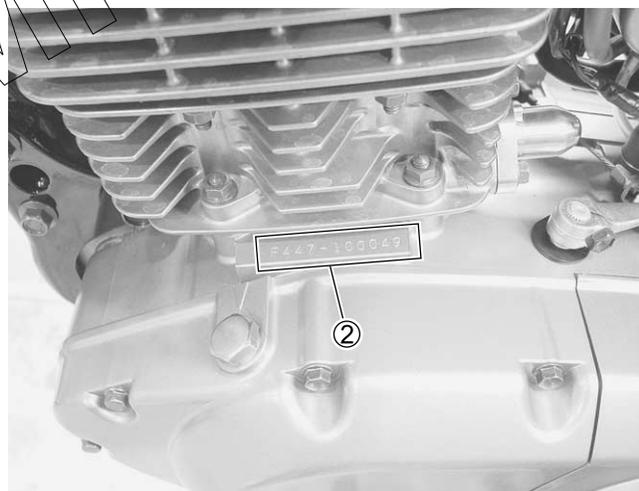
COTE GAUCHE



COTE DROIT

EMPLACEMENT DU NUMERO DE SERIE

Le numéro de série du cadre ou le V.I.N. (numéro d'identification du véhicule) ① est poinçonné sur la partie droite du tube de la colonne de direction. Le numéro de série du moteur ② est indiqué sur la partie gauche du carter-moteur. Ces numéros sont nécessaires pour l'immatriculation des machines et pour les commandes de pièces de rechange.



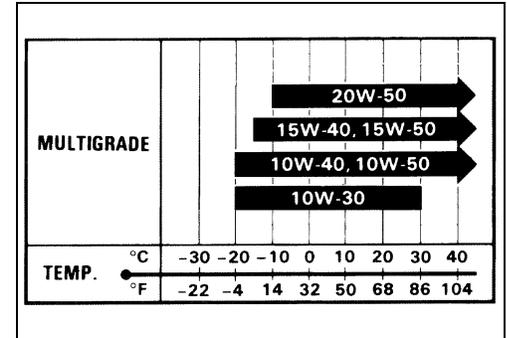
RECOMMANDATIONS POUR LE CARBURANT ET L'HUILE

CARBURANT

L'essence utilisée doit avoir un indice d'octane de 91 ou plus (méthode recherche). De l'essence sans plomb est recommandée.

HUILE-MOTEUR

Utiliser une huile-moteur de haute qualité pour moteurs à 4 temps pour assurer une longue durée de service de votre moto. N'utiliser que des huiles de nuance SF ou SF ou SG conformément à la classification de l'API (American Petroleum Institute). La viscosité recommandée est SAE 10W-40. Si une huile SAE 10W-40 n'est pas disponible, sélectionner une huile adéquate en se référant au tableau ci-contre.



LIQUIDE DE FREIN



Spécification et classification: DOT 4

⚠ AVERTISSEMENT

Le système de frein de cette motocyclette ayant été rempli d'un liquide de frein au glycol par le fabricant, ne pas utiliser un type de liquide de frein différent et n'effectuer aucun mélange, tel que liquide de frein au silicone et au pétrole pour faire l'appoint, sinon le système sera gravement endommagé.

Ne pas utiliser un liquide de frein provenant d'un récipient ancien ou déjà ouvert.

Ne jamais réutiliser de liquide de frein restant d'un entretien précédent et conservé pendant une période prolongée.

HUILE DE FOURCHE AVANT

SUZUKI FORK OIL #10 ou une huile de fourche équivalente.

PROCEDURES DE RODAGE

Des matériaux de la plus haute qualité sont utilisés pour la fabrication de cette motocyclette et toutes les pièces usinées font l'objet d'une finition de plus haut niveau, mais il est malgré tout nécessaire de "RODER" les pièces mobiles avant de soumettre le moteur aux charges maximales. Les performances futures et la fiabilité du moteur dépendent du soin et de la manière dont la moto est traitée pendant les premières semaines d'utilisation. Les règles générales à suivre pour le rodage sont indiquées ci-après:

- Observer les limites de vitesse du moteur suivantes pendant la période de rodage:

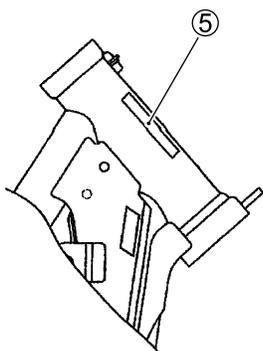
Premiers 800 km: Poignée des gaz ouverte à moins de la moitié

Jusqu'à 1 600 km: Poignée des gaz ouverte à moins des 3/4

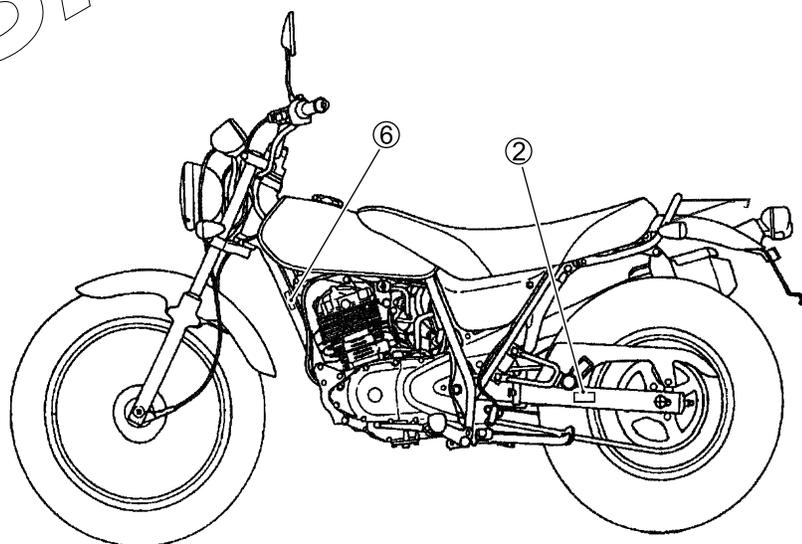
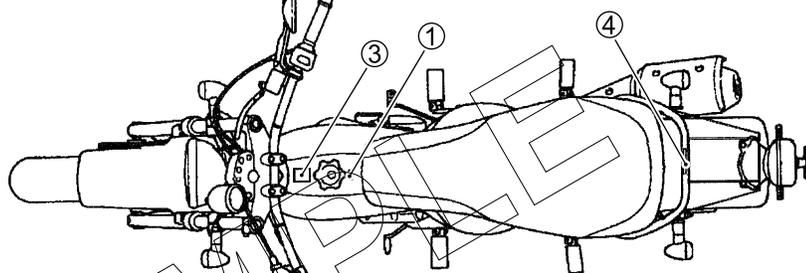
- Une fois que le compteur kilométrique indique 1 600 km, la conduite à pleins gaz est possible.
- Ne pas rouler à vitesse constante pendant longtemps en cours de rodage. Changer souvent de régime.

ETIQUETTES

N°	ETIQUETTE ou PLAQUE
①	Etiquette attention carburant
②	Etiquette information pneus
③	Etiquette avertissement sécurité
④	Etiquette avertissement porte-bagages arrière
⑤	Plaque d'identification
⑥	Etiquette anti modifications



Tube de colonne de direction (Côté droit)



SPECIFICATIONS

DIMENSIONS ET POIDS A VIDE

Longueur hors tout	2 140 mm
Largeur hors tout	860 mm
Hauteur hors tout	1 120 mm
Empattement	1 385 mm
Garde au sol	215 mm
Hauteur de la selle	770 mm
Poids à sec	117 kg

MOTEUR

Type	Moteur à quatre temps, à refroidissement par air, OHC
Nombre de cylindres	1
Alésage	57,0 mm
Course	48,8 mm
Cylindrée	125 cm ³
Taux de compression	9,2 : 1
Carburateur	MIKUNI BS26
Filtre à air	Élément en mousse de polyuréthane
Système de démarrage	Démarrateur électrique
Système de lubrification	A carter humide
Régime de ralenti	1 500 ± 100 tr/min

TRAIN MOTEUR

Embrayage	Multi-disque en bain d'huile
Transmission	6 vitesses avant en prise constante
Disposition des vitesses	1 en bas, 5 en haut
Rapport de réduction primaire	3,470 (59/17)
Rapports de démultiplication, 1ère	3,000 (33/11)
2ème	1,857 (26/14)
3ème	1,368 (26/19)
4ème	1,095 (23/21)
5ème	0,923 (24/26)
6ème	0,833 (20/24)
Rapport de réduction secondaire	3,400 (51/15)
Chaîne d'entraînement	DID.428, 134 maillons

CADRE

Suspension avant	Télescopique, à ressort hélicoïdal, amortissement à huile
Suspension arrière	Bras oscillant, ressort hélicoïdal, amortissement à l'huile
Course de suspension avant	110 mm
Course de la roue arrière	136 mm
Chasse	26°
Déport de chasse	91 mm
Angle de braquage	45° (droite & gauche)
Rayon de braquage	2,1 m
Frein avant	Frein à disque
Frein arrière	Frein à tambour
Dimensions du pneu avant	130/80-18M/C 66P, à chambre à air
Dimensions du pneu arrière	180/80-14M/C 78P, à chambre à air

SYSTEME ELECTRIQUE

Type d'allumage	Allumage électronique (Transistorisé)
Calage de l'allumage	13° avant PMH à 1 500 tr/min
Bougie d'allumage	NGK: CR8E ou DENSO: U24ESR-N
Batterie	12 V 21,6 kC (6 Ah)/10 HR
Génératrice	Alternateur triphasé
Fusible	20 A
Phare	12 V 60/55 W
Feu stop/feu arrière	12 V 21/5 W
Feu de position	12 V 4 W E-19
	12 V 5 W E-02
Clignotant	12 V 21 W
Eclairage du compteur de vitesse	12 V 1,7 W
Témoin du point mort	12 V 3,4 W
Témoin du feu route	12 V 1,7 W
Témoin de clignotant	12 V 3,4 W

CAPACITES

Réservoir de carburant, avec réserve	7,5 L
Réserve	1,8 L
Huile-moteur, vidange d'huile	850 ml
avec changement du filtre	950 ml
révision	1 200 ml
Fourche avant (chaque montant)	230 ml

Ces caractéristiques techniques sont sujettes à modification sans préavis.

CODES DES PAYS OU REGIONS

Les codes suivants représentent les pays et régions correspondants.

CODE	PAYS ou REGION
E-02	Royaume-Uni
E-19	Union Européenne

SAMPLE

ENTRETIEN PERIODIQUE

TABLE DES MATIERES

PROGRAMME D'ENTRETIEN PERIODIQUE	2- 2
TABLEAU D'ENTRETIEN PERIODIQUE	2- 2
POINTS DE LUBRIFICATION	2- 3
PROCEDURES D'ENTRETIEN ET DE MISES AU POINT	2- 4
FILTRE A AIR	2- 4
JEU DES SOUPAPES	2- 5
BOUGIE	2- 7
JEU DU CABLE D'ACCELERATEUR	2- 8
REGIME DE RALENTI DU MOTEUR	2- 8
FLEXIBLE A CARBURANT	2- 9
EMBAYAGE	2- 9
HUILE-MOTEUR ET FILTRE A HUILE	2-10
CHAINE D'ENTRAINEMENT	2-11
FREINS	2-13
DIRECTION	2-17
PNEU ET ROUE	2-18
BOULONS DU TUYAU D'ECHAPPEMENT ET BOULONS DE FIXATION DU SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT	2-19
FOURCHE AVANT	2-19
SUSPENSION ARRIERE	2-19
ECROUS ET BOULONS DU CADRE	2-20
VERIFICATION DE LA PRESSION DE COMPRESSION	2-22
PROCEDURE DE CONTROLE DE LA COMPRESSION	2-22
VERIFICATION DE LA PRESSION D'HUILE	2-23
PROCEDURE D'ESSAI DE LA PRESSION D'HUILE	2-23

PROGRAMME D'ENTRETIEN PERIODIQUE

Le tableau ci-dessous donne la liste des intervalles conseillés pour toutes les opérations d'entretien périodique nécessaires pour assurer un fonctionnement optimal de la moto tant du point de vue performance que du point de vue économie.

NOTE:

Lorsque les motos sont utilisées dans des conditions sévères, procéder plus fréquemment aux opérations d'entretien.

TABLEAU D'ENTRETIEN PERIODIQUE

Pièce	Intervalle		1 000	4 000	8 000
	km	Mois			
Elément du filtre à air			—	I	I
Boulons du tuyau d'échappement et boulons de fixation du silencieux			T	T	T
Jeu des soupapes			I	I	I
Bougie			—	I	R
Conduite de carburant			I	I	I
	Remplacer tous les 4 ans.				
Filtre à huile moteur			R	—	R
Huile moteur			R	R	R
Câble d'accélérateur			I	I	I
Vitesse du ralenti			I	I	I
Embrayage			I	I	I
Chaîne d'entraînement			T	I	I
	Nettoyer et graisser tous les 1 000 km.				
Freins			I	I	I
Flexible de frein			—	I	I
	Remplacer tous les 4 ans.				
Liquide de frein			—	I	I
	Remplacer tous les 2 ans.				
Pneus et roues			—	I	I
Direction			I	—	I
Fourches avant			—	—	I
Suspension arrière			—	—	I
Ecrous et boulons du cadre			T	T	T

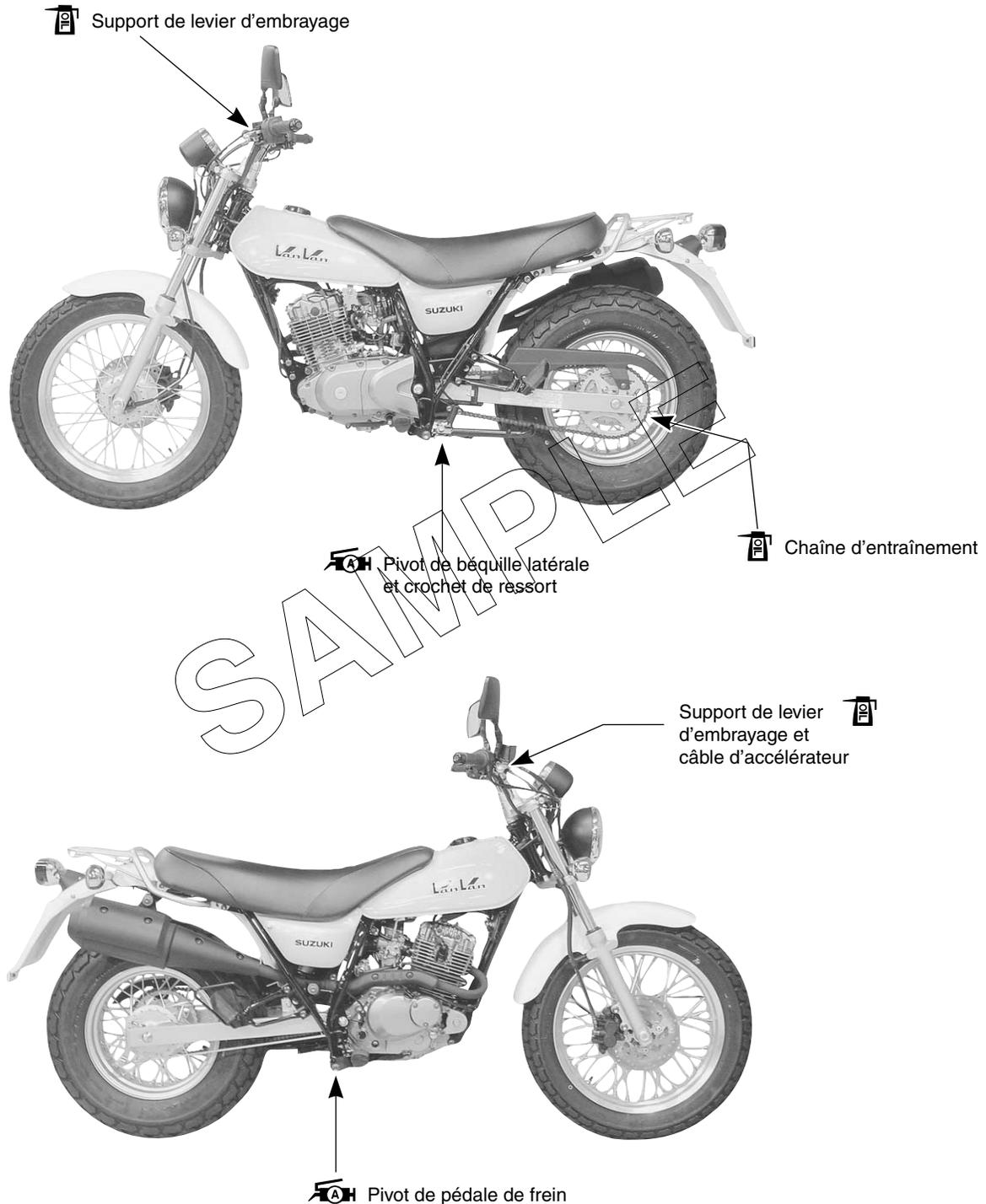
NOTE:

I=Inspecter et nettoyer, régler, remplacer ou graisser si nécessaire; C=Nettoyer; R=Changer; T=Resserrer

POINTS DE LUBRIFICATION

Une lubrification adéquate est importante pour le bon fonctionnement et la durée de vie de toutes les pièces de la moto.

Les points de graissage principaux sont les suivants.



NOTE:

- * Avant de graisser une pièce, la nettoyer de toute trace de rouille, graisse, huile, saleté et boue.
- * Graisser les pièces sujettes à la rouille par pulvérisation d'un anti-rouille, surtout lorsque la moto est utilisée par temps humide ou part temps de pluie.

PROCEDURES D'ENTRETIEN ET DE MISES AU POINT

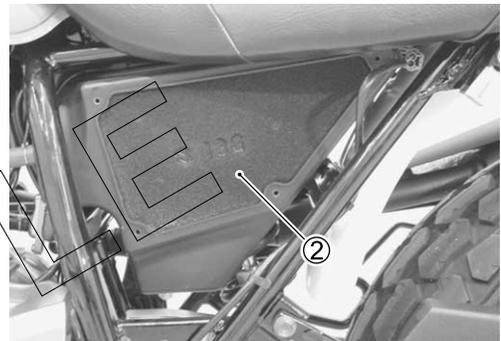
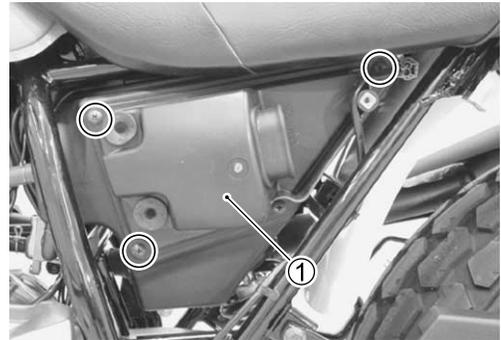
Cette section décrit les procédures d'entretien pour chaque rubrique mentionnée dans le tableau d'entretien périodique.

FILTRE A AIR

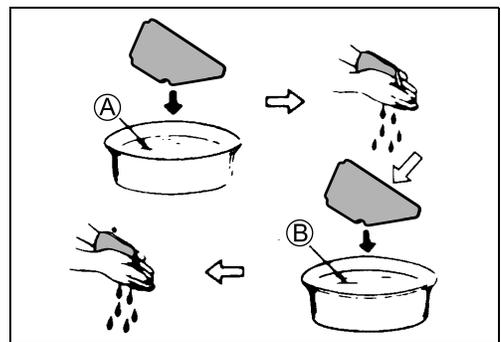
Inspecter tous les 4 000 km (20 mois).

Si le filtre à air est obstrué par la poussière, la résistance d'admission sera augmentée, ce qui entraîne une réduction de la puissance du moteur et une augmentation de la consommation d'essence. Nettoyer l'élément du filtre à air de la façon suivante:

- Déposer le cache gauche du cadre. (☞ 5-3)
- Déposer le couvercle du filtre à air ①.
- Déposer l'élément du filtre à air ②.



- Remplir un récipient avec un produit de nettoyage ininflammable.
- Plonger l'élément du filtre à air dans le produit de nettoyage et le nettoyer.
- Presser l'élément entre les paumes des mains pour faire sortir le produit de nettoyage: Ne pas tordre l'élément ou il se déchire.
- Plonger l'élément dans de l'huile-moteur et faire sortir l'huile de l'élément tout en laissant l'élément légèrement imprégné d'huile.

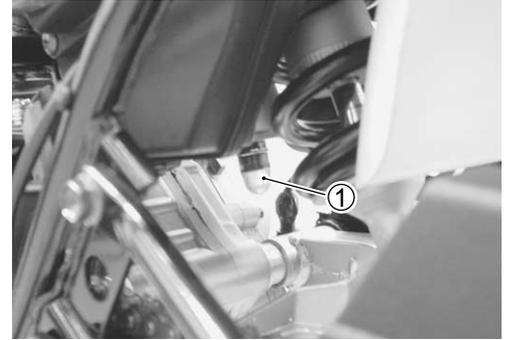


ATTENTION

Inspecter l'élément du filtre à air pour déchirures. Un élément déchiré doit être remplacé.

- Ⓐ Produit de nettoyage ininflammable
- Ⓑ Huile-moteur SAE #30 ou SAE 10W-40

- Déposer le bouchon de vidange ① pour faire ressortir toute l'eau.



- Reposer l'élément du filtre à air propre ou neuf dans l'ordre inverse de la dépose.

ATTENTION

S'assurer que l'élément est positionné avec précision et correctement, afin de ne pas laisser passer d'air. Ne pas oublier que l'usure rapide des segments de piston et de l'alésage du cylindre est souvent provoquée par un élément de filtre défectueux ou mal installé.

ATTENTION

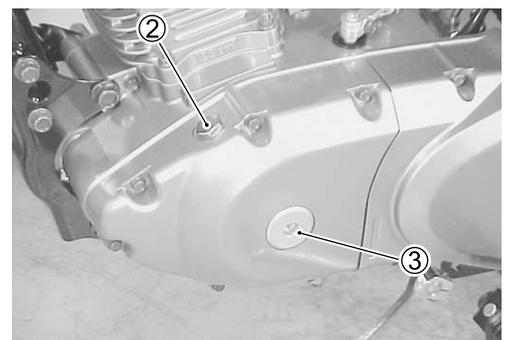
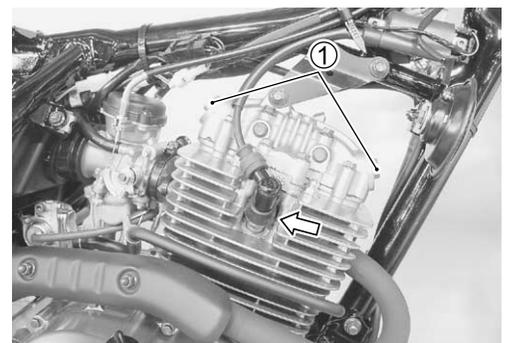
En cas de conduite sur des routes poussiéreuses, nettoyer l'élément du filtre à air plus fréquemment. La meilleure façon de réduire la durée de vie d'un moteur est de l'utiliser sans élément filtrant ou avec un élément détérioré. Vérifier régulièrement que le filtre à air est en bon état. La durée de service du moteur dépend largement de cette pièce!

JEU DES SOUPAPES

Inspecter d'abord à 1 000 km (5 mois) et tous les 4 000 km (20 mois) ensuite.

DEPOSE

- Déposer la selle. (☞ 5-3)
- Déposer le réservoir de carburant. (☞ 4-2)
- Déposer la bougie. (☞ 2-7)
- Déposer les chapeaux de contrôle de soupape①.
- Déposer le bouchon de contrôle de distribution ② et le bouchon du cache de l'alternateur ③.



INSPECTION

Les spécifications du jeu de soupape sont identiques pour les deux soupapes. Vérifier et régler le jeu des soupapes, 1) au moment des contrôles périodiques, 2) au moment de l'entretien du mécanisme des soupapes et 3) après dépose de l'arbre à cames pour entretien.

NOTE:

* Le piston doit être au point mort haut (PMH) de la course de compression afin de vérifier le jeu des soupapes ou de régler le jeu des soupapes.

* Le jeu des soupapes spécifié s'entend A FROID.

* Pour tourner le vilebrequin pour la vérification du jeu des soupapes, tourner dans le sens de rotation normale. La bougie doit être déposée.

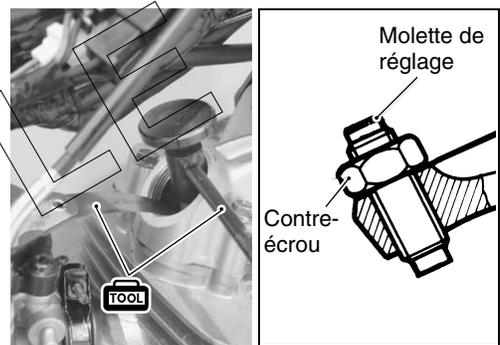
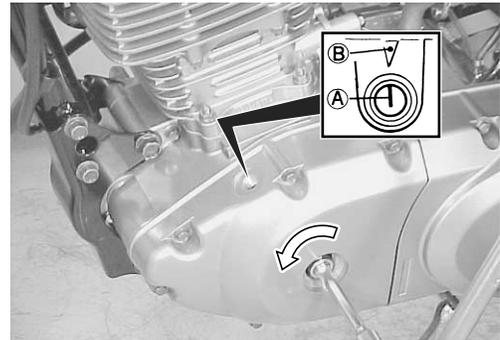
- Tourner le vilebrequin et aligner le trait "TDC" (A) sur le rotor avec le repère (B) sur le cache de l'alternateur.
- Introduire un calibre d'épaisseur entre l'extrémité de la tige de soupape et la vis de réglage sur le culbuteur.
Si le jeu n'est pas conforme, le régler aux spécifications.

TOOL 09900-20803: Calibre d'épaisseur
09917-13210: Tournevis de réglage de jeu des soupapes

DATA Jeu des soupapes (à froid):

ADM: 0,08 – 0,13 mm

ECHAP: 0,13 – 0,18 mm



SAMPLE

BOUGIE

Inspecter tous les 4 000 km (20 mois).
Remplacer tous les 8 000 km (40 mois).

	STD	Type froid	Type chaud
NGK	CR8E	CR7E	CR9E
DENSO	U24ESR-N	U22ESR-N	U27ESR-N

- Déconnecter le capuchon de bougie et déposer la bougie.

 **09930-10121: Jeu de clés à douille pour bougies**

ATTENTION

Confirmer la dimension et la profondeur taraudée du filetage au remplacement de la bougie. Si cette profondeur est insuffisante, de la calamine risque de se déposer sur la partie filetée du trou de bougie et de se traduire par une détérioration du moteur.

- La calamine sur la bougie empêche la bonne formation d'étincelles et peut provoquer des ratés du moteur. Veiller à nettoyer les dépôts de calamine périodiquement.
- Si l'électrode centrale est trop usée, la bougie doit être remplacée et l'écartement de l'électrode doit être réglé aux spécifications avec un calibre d'épaisseur.

 **09900-20803: Calibre d'épaisseur**

 **Ecartement de l'électrode: 0,7 – 0,8 mm**

- Vérifier la bougie pour brûlures. En cas de toute anomalie, remplacer la bougie.

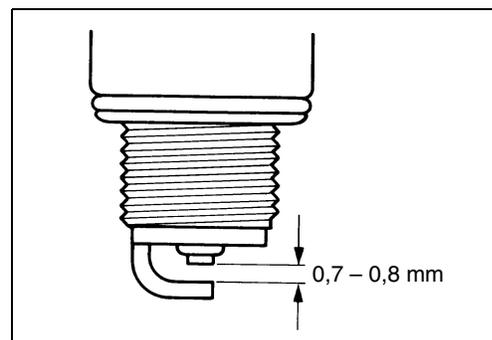
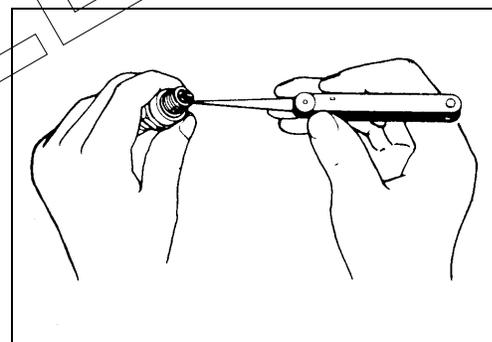
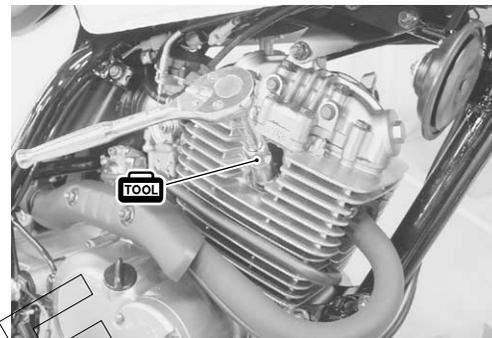
ATTENTION

Avant d'utiliser une clé à bougies, serrer avec soin la bougie à la main dans le filetage sur la culasse pour éviter toute détérioration.

- Resserrer la bougie au couple de serrage spécifié avec l'outil spécial.

 **Bougie: 18 N·m (1,8 kgf·m)**

 **09930-10121: Jeu de clés à douille pour bougies**



JEU DU CABLE D'ACCELERATEUR

Inspecter d'abord à 1 000 km (5 mois) et tous les 4 000 km (20 mois) ensuite.

Le jeu du câble d'accélérateur **A** doit être de 2,0 – 4,0 mm, mesuré à la poignée d'accélérateur en tournant légèrement la poignée d'accélérateur. Si le jeu **A** est incorrect, régler comme suit:

- Desserrer le contre-écrou et tourner la molette de réglage **2** en la serrant ou la desserrant afin d'obtenir le jeu spécifié.
- Resserrer le contre-écrou **1** tout en retenant la molette de réglage **2**.

DATA Jeu du câble d'accélérateur **A**: 2,0 – 4,0 mm

⚠ AVERTISSEMENT

Une fois le réglage terminé, vérifier que le mouvement du guidon n'augmente pas le ralenti moteur et que le rappel de la poignée des gaz se fait sans gripper et automatiquement.

NOTE:

Un réglage majeur peut être effectué avec la molette de réglage côté carburateur.

REGIME DE RALENTI DU MOTEUR

Inspecter d'abord à 1 000 km (5 mois) et tous les 4 000 km (20 mois) ensuite.

- Régler le jeu du câble d'accélérateur. (Voir ci-dessus.)
- Réchauffer le moteur.

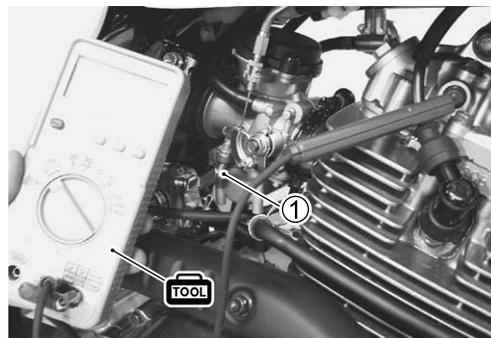
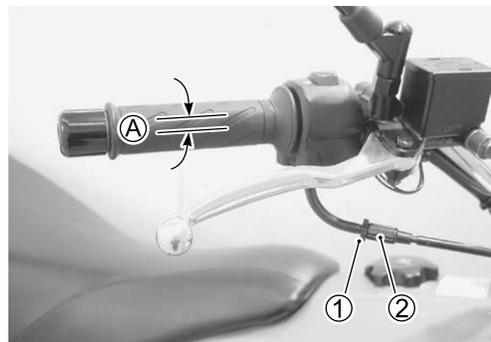
NOTE:

Effectuer ce réglage quand le moteur est chaud.

- Démarrer le moteur, tourner la vis de butée du papillon **1** et faire tourner le moteur au ralenti comme suit.
- Connecter le tachymètre électrique ou le multitesteur de circuit au fil haute tension.
- Démarrer le moteur et le faire tourner à un régime compris entre 1 400 et 1 600 tr/min en tournant la vis de butée du papillon **1**.

DATA Régime de ralenti du moteur: 1 500 ± 100 tr/min

TOOL 09900-26006: Tachymètre, ou
09900-25008: Multitesteur de circuit



FLEXIBLE A CARBURANT

**Inspecter d'abord à 1 000 km (5 mois) et tous les 4 000 km (20 mois) ensuite.
Remplacer tous les 4 ans.**

Inspecter le flexible à carburant pour détérioration et fuite de carburant. En cas de toute détérioration, remplacer le flexible à carburant par un neuf.



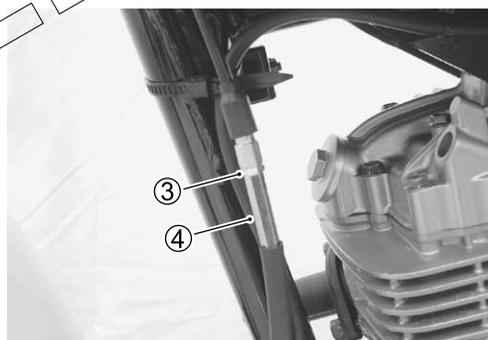
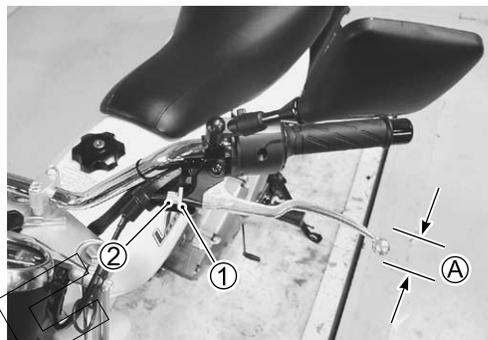
EMBRAYAGE

Inspecter d'abord à 1 000 km (5 mois) et tous les 4 000 km (20 mois) ensuite.

- Desserrer le contre-écrou ① et tourner la molette de réglage ② en la serrant à fond.
- Desserrer le contre-écrou ③ et tourner la molette de réglage ④ jusqu'à obtenir le jeu du levier d'embrayage ⑤ spécifié.

DATA Jeu du levier d'embrayage ⑤: 10 – 15 mm

- Desserrer les contre-écrous ① et ③.



SAMPLE

HUILE-MOTEUR ET FILTRE A HUILE

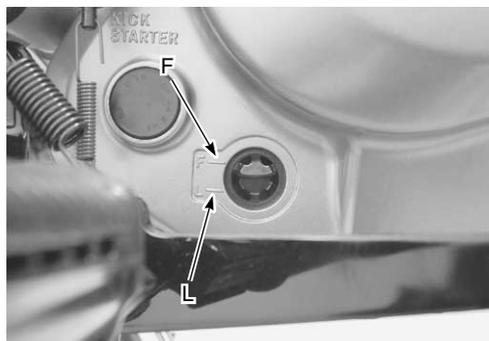
VIDANGE DE L'HUILE-MOTEUR

Changer d'abord à 1 000 km (5 mois) et tous les 4 000 km (20 mois) ensuite.

- Mettre un bac à huile sous le moteur. Vidanger l'huile en retirant le bouchon de vidange du moteur ①.
- Déposer le bouchon de remplissage d'huile ②.
- Resserrer le bouchon de vidange d'huile-moteur ① au couple de serrage spécifié. Verser de l'huile fraîche par le trou de remplissage d'huile. Pour la vidange de l'huile-moteur (sans remplacement du filtre à huile), le moteur a une capacité d'environ 0,85 L d'huile. Utiliser une huile-moteur qui est conforme aux normes API de type SF ou SG avec une viscosité de SAE 10W-40.

🔧 Bouchon de vidange d'huile-moteur ①:
28 N·m (2,8 kgf·m)

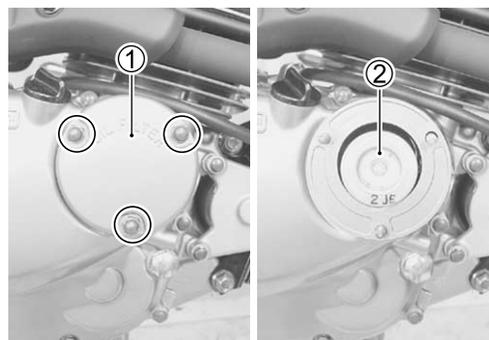
- S'assurer que le moteur est froid.
 - Placer la moto sur une surface plane et la tenir droite.
 - Reposer le bouchon de remplissage d'huile ②.
 - Démarrer le moteur et le faire tourner pendant quelques minutes au ralenti.
- Couper le moteur et attendre environ trois minutes avant de vérifier le niveau de l'huile par le regard d'inspection. Si le niveau d'huile est en-dessous du repère "L", ajouter de l'huile jusqu'au niveau "F". Si le niveau est au-dessus du repère "F", vidanger jusqu'au niveau "F".



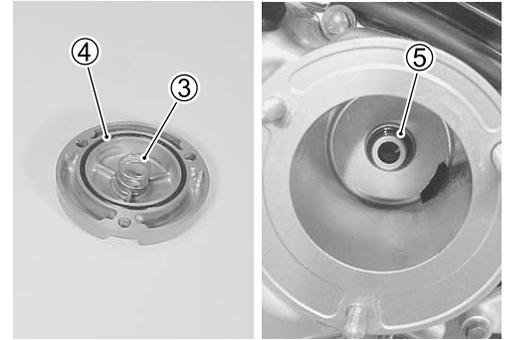
CHANGEMENT DU FILTRE A HUILE

Changer d'abord à 1 000 km (5 mois) et tous les 8 000 km (40 mois) ensuite.

- Vidanger l'huile-moteur comme décrit dans la procédure de vidange d'huile-moteur.
- Déposer le capuchon du filtre à huile ① et le filtre à huile ②.
- Remplacer le filtre à huile par un neuf.



- Reposer le ressort ③ correctement.
- Enduire légèrement d'huile-moteur le joint torique ④ et ⑤.
- Reposer le capuchon du filtre à huile et resserrer l'écrou à fond.
- Faire l'appoint avec de l'huile-moteur fraîche et vérifier le niveau d'huile comme décrit dans la procédure de vidange d'huile-moteur.



DATA Capacité d'huile-moteur

Vidange d'huile: 0,85 L

Changement d'huile et de filtre: 0,95 L

Révision du moteur: 1,2 L

ATTENTION

S'assurer que le filtre à huile est reposé correctement. Si le filtre n'est pas reposé correctement, une détérioration sérieuse du moteur peut en résulter.

CHAINE D'ENTRAÎNEMENT

**Inspecter d'abord à 1 000 km (5 mois) et tous les 4 000 km (20 mois) ensuite.
Nettoyer et graisser tous les 1 000 km.**

Inspecter visuellement la chaîne d'entraînement pour les défauts possibles mentionnés ci-dessous.

- * Goupilles desserrées
- * Rouleaux détériorés
- * Maillons rouillés
- * Maillons tordus ou grippés
- * Usure excessive
- * Maillons tordus ou déformés

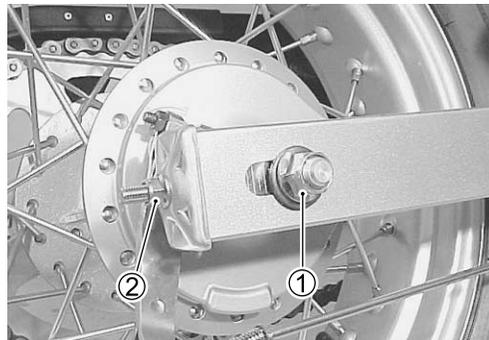
En cas de tout défaut, la chaîne d'entraînement doit être remplacée.

ATTENTION

La chaîne d'entraînement standard est du type DID 428. SUZUKI recommande d'utiliser cette chaîne d'entraînement standard lors du remplacement.

VERIFICATION ET REGLAGE

- Desserrer l'écrou de l'axe arrière ①.
- Tendre la chaîne d'entraînement à fond en tournant les deux tendeurs de chaîne ②.

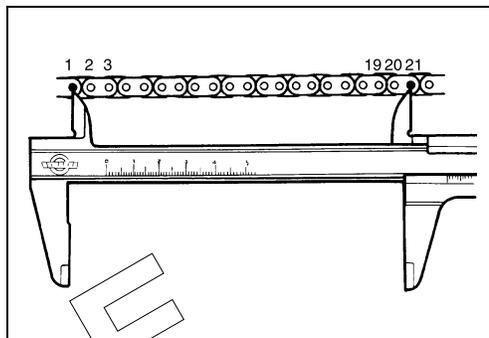


- Compter 21 goupilles (20 articulations) sur la chaîne et mesurer la distance entre les deux points. Si la distance dépasse la tolérance de service, la chaîne doit être remplacée.

DATA Longueur de la chaîne d'entraînement à 20 articulations:
259,0 mm

NOTE:

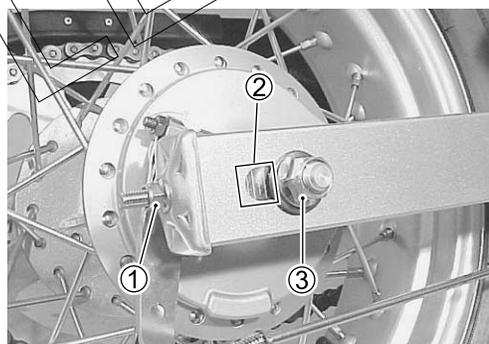
Lors du remplacement de la chaîne d'entraînement, remplacer la chaîne d'entraînement et les pignons en même temps.



- Placer la moto sur la béquille latérale.
- Desserrer ou resserrer les deux tendeurs de chaîne ① jusqu'à obtenir une flèche de 15 – 25 mm au milieu de la chaîne entre le pignon moteur et le pignon arrière, comme indiqué. Les marques de repère ② doivent être positionnées au même endroit pour s'assurer que la roue avant et la roue arrière sont correctement alignées.

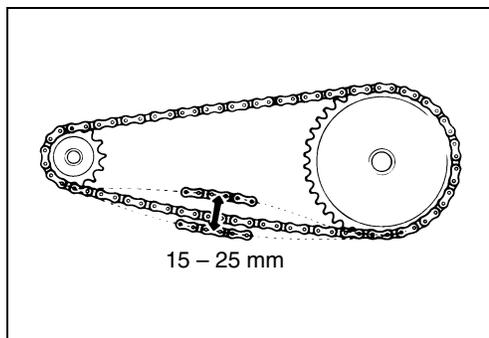
DATA Flèche de la chaîne d'entraînement: 15 – 25 mm

- Après avoir réglé la chaîne d'entraînement, resserrer l'écrou de l'axe arrière ③ au couple de serrage spécifié.



🔧 Ecrou d'arbre de roue arrière: 65 N·m (6,5 kgf·m)

- Revérifier la flèche de la chaîne après avoir resserré l'écrou de l'axe et régler si nécessaire.
- Resserrer les deux tendeurs de chaîne ① à fond.



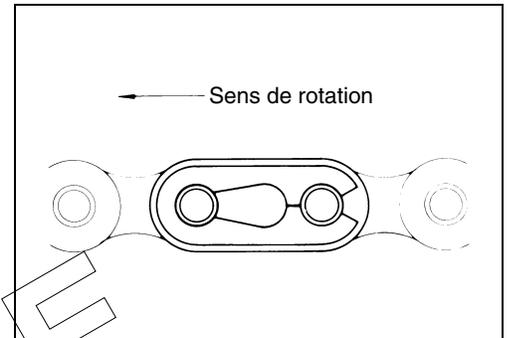
NETTOYAGE ET GRAISSAGE

- Nettoyer la chaîne d'entraînement avec du kérosène. Si la chaîne d'entraînement rouille rapidement, les intervalles doivent être réduits.
- Après avoir nettoyé et séché la chaîne, la graisser avec de l'huile-moteur épaisse.



ATTENTION

L'attache d'articulation de la chaîne d'entraînement doit être fixée de telle sorte que son ouverture soit orientée du côté opposé au sens de rotation.



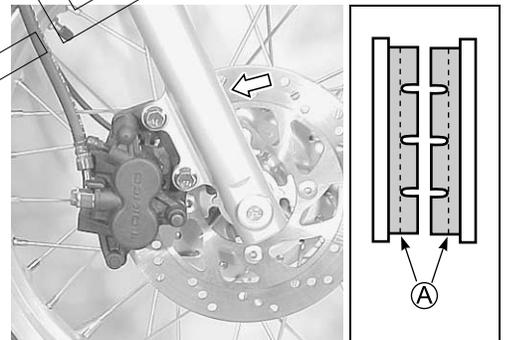
FREINS

(FREINS)

Inspecter d'abord à 1 000 km (5 mois) et tous les 4 000 km (20 mois) ensuite.

(FLEXIBLE DE FREIN/LIQUIDE DE FREIN)

Inspecter tous les 4 000 km (20 mois).
Remplacer le flexible de frein tous les 4 ans.
Changer le liquide de frein tous les 2 ans.



PLAQUETTES DE FREIN AVANT

L'état d'usure des plaquettes de frein peut être vérifié par observation du repère d'usure limite **A** sur les plaquettes. Quand l'usure dépasse le trait limite, remplacer les plaquettes par des neuves. (☞ 5-12)

ATTENTION

Remplacer les plaquettes de frein en même temps, sinon la performance de freinage sera affectée.

FLEXIBLES DE FREIN

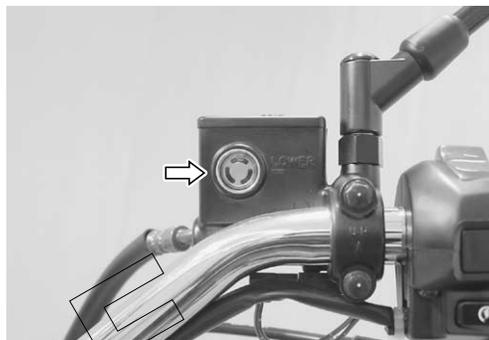
Vérifier les flexibles de frein pour fuite, fissures, usure et détérioration. En cas de tout défaut, remplacer les flexibles de frein par des neufs.



NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN

**Inspecter tous les 4 000 km (20 mois).
Remplacer tous les 2 ans.**

- Maintenir la moto bien droite et redresser le guidon.
- Vérifier le niveau de liquide de frein en observant le trait limite inférieur sur le réservoir de liquide de frein avant.
- Quand le niveau de liquide de frein est au-dessous du trait limite inférieur, faire l'appoint avec du liquide de frein conforme aux spécifications suivantes.



Spécification et classification: DOT 4

▲ AVERTISSEMENT

- * **Le système de freinage utilise un liquide de frein à base de glycol, de classification DOT 4. Ne pas utiliser ou mélanger d'autres types de liquide de frein, comme les liquides de frein au silicone ou au pétrole pour remplir le système de freinage, sous risque de détériorer sérieusement le système de freinage.**
- * **Ne pas utiliser un liquide de frein provenant d'un bidon ancien, usagé ou mal fermé.**
- * **Ne jamais se resservir du liquide de frein utilisé pour l'entretien précédent, et qui a été conservé pendant une période prolongée.**
- * **Pour conserver le liquide de frein, s'assurer que le récipient est bien fermé et ne pas le mettre à portée des enfants.**
- * **Pour faire l'appoint en liquide de frein, veiller à éviter toute pénétration de poussières ou autres corps étrangers dans le liquide.**
- * **En cas de fuite du liquide de frein, les conditions de sécurité ne sont plus remplies et les surfaces peintes vont être détériorées. Vérifier les flexibles de frein et les raccords de flexible pour fissures et fuite d'huile avant la conduite.**

PURGE DE L'AIR DU CIRCUIT DU LIQUIDE DE FREIN

L'air renfermé dans le circuit de liquide de frein agit comme un tampon pour absorber une grande proportion de la pression engendrée par le maître-cylindre, entraînant ainsi une réduction de la puissance de freinage de l'étrier de frein. La présence d'air est indiquée par la nature "spongieuse" de la poignée de frein et par le manque de puissance au freinage. Du fait du danger que l'air contenu dans le circuit de freinage représente pour le conducteur comme pour la machine, il est essentiel, après avoir remonté le frein et remis le système de freinage à l'état normal, de purger le circuit de liquide de frein de la façon suivante:

- Remplir le réservoir du maître-cylindre jusqu'au dessus du regard de contrôle. Remettre en place le capuchon du réservoir pour empêcher toute pénétration de poussière.
- Fixer un flexible au purgeur d'air ① et introduire l'autre extrémité du flexible dans un récipient.
- Purger l'air du système de frein.
- Actionner le levier de frein à plusieurs reprises et de manière successive puis serrer une dernière fois le levier sans le relâcher. Desserrer le purgeur d'air en le dévissant d'un quart de tour jusqu'à ce que du liquide de frein s'écoule dans le récipient. La pression exercée sur le levier de frein va se relâcher et le levier de frein va entrer en contact avec la poignée du guidon. Fermer le purgeur d'air, pomper sur le levier de frein et le serrer avant d'ouvrir à nouveau le purgeur. Répéter cette procédure jusqu'à ce que le fluide s'écoulant dans le récipient ne contienne plus aucune bulle d'air.

NOTE:

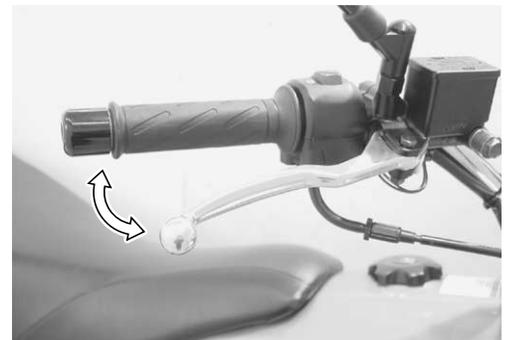
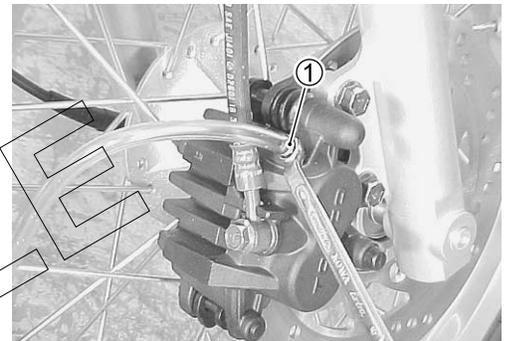
Lors de la purge du système de freinage, faire l'appoint en liquide de frein dans le réservoir si nécessaire. Toujours s'assurer que le réservoir contient une certaine quantité de liquide.

- Fermer le purgeur d'air et déconnecter le flexible. Remplir le réservoir du maître-cylindre jusqu'au dessus du regard de contrôle.

 **Purgeur d'air: 7,5 N·m (0,75 kgf·m)**

ATTENTION

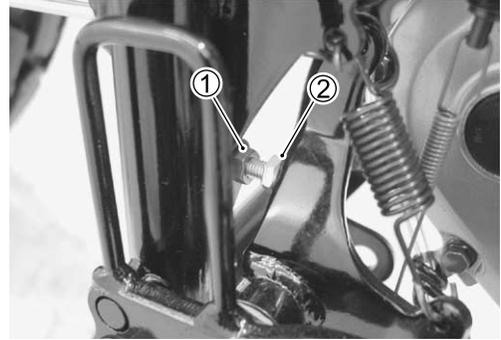
Manipuler le liquide de frein avec précautions: le liquide contient des produits provoquant une réaction chimique au contact de la peinture, des matières plastiques, du caoutchouc, etc.



HAUTEUR DE LA PEDALE DE FREIN ARRIERE

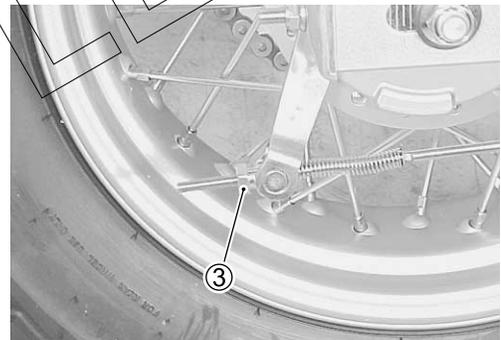
- Desserrer le contre-écrou ① et tourner le boulon de réglage ② pour que la pédale de frein soit à 5 – 15 mm ① au-dessous de la face supérieure du repose-pied.
- Resserrer le contre-écrou ① pour bloquer le boulon de réglage ② sur la position correcte.

DATA Hauteur de la pédale de frein ①: 5 – 15 mm

**REGLAGE DU FREIN ARRIERE**

- En repositionnant l'écrou de réglage ③ sur la tige de frein, régler le jeu de la pédale à 20 – 30 mm ③, mesuré à l'extrémité de la pédale.

DATA Course libre de la pédale de frein ③: 20 – 30 mm

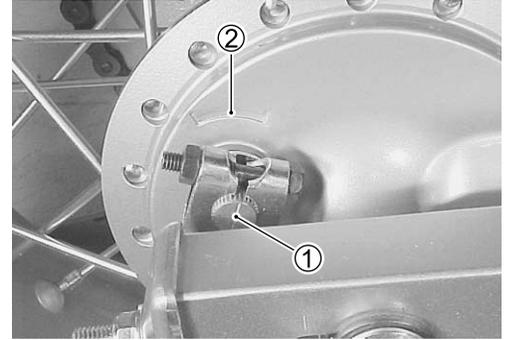


USURE DU SEGMENT DE FREIN ARRIERE

Cette moto est dotée d'un indicateur d'usure de garniture de frein sur le frein arrière.

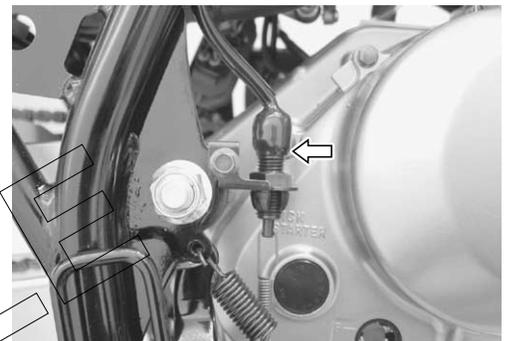
Pour vérifier l'usure de la garniture du frein, procéder comme suit.

- Vérifier d'abord si le système de freinage est correctement réglé.
- Tout en actionnant le frein, vérifier si la pointe de l'indicateur ① est dans les limites ② sur le panneau de frein.
- Si la pointe de l'indicateur ① n'est pas dans les limites ②, l'ensemble segment de frein doit être remplacé par un neuf. (🔧 5-39)



CONTACTEUR DE FEU STOP

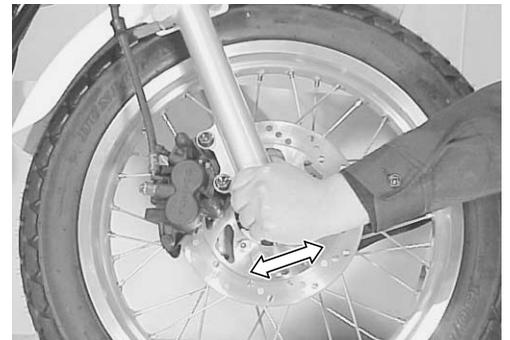
Régler le contacteur de feu stop du frein arrière de telle sorte que le feu stop s'allume juste avant d'appuyer sur la pédale de frein.



DIRECTION

Inspecter d'abord à 1 000 km (5 mois) et tous les 8 000 km (40 mois) ensuite.

Régler correctement la direction pour assurer un braquage en douceur du guidon et la sécurité sur la route. Une direction trop serrée se traduit par un braquage difficile du guidon et une direction trop molle entraîne une instabilité de la moto. Vérifier l'absence de jeu dans la fourche avant. Supporter la moto de telle sorte que la roue avant soit soulevée du sol. Avec la roue bien droite, tenir les tubes inférieurs de la fourche près de l'axe et tirer. En cas de jeu, régler la direction. (🔧 5-29)



PNEU ET ROUE

ETAT DE LA BANDE DE ROULEMENT

Inspecter tous les 4 000 km (20 mois).

Le fait de conduire avec des pneus très usés réduit la stabilité et présente un risque d'accident. Il est fortement recommandé de remplacer les pneus lorsque la profondeur restante de la bande de roulement atteint la limite spécifiée ci-dessous.

DATA Limite de la profondeur de la bande de roulement

Avant : 4,0 mm

Arrière : 4,0 mm

TOOL 09900-20805: Contrôleur de pneu

PRESSON DE GONFLAGE

Une pression de gonflage insuffisante ou excessive affecte la direction et accélère l'usure du pneu. Par conséquent, s'assurer que la pression correcte est maintenue pour garantir une bonne tenue de route et une durée de service prolongée des pneus. La pression de gonflage à froid est la suivante.

PRESSION DE GONFLAGE A FROID	SANS PASSAGER		AVEC PASSAGER	
	kPa	kgf/cm ²	kPa	kgf/cm ²
AVANT	125	1,25	125	1,25
ARRIERE	125	1,25	125	1,25

ATTENTION

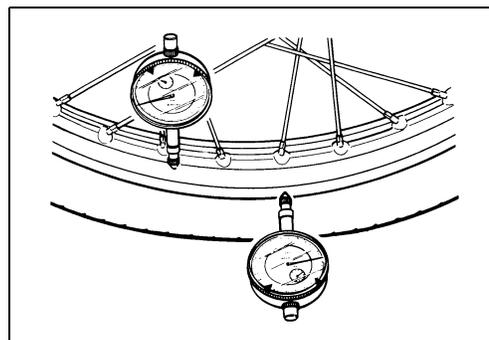
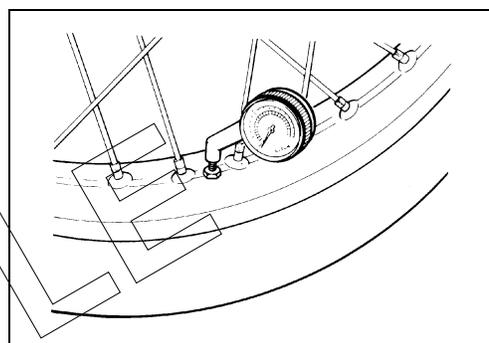
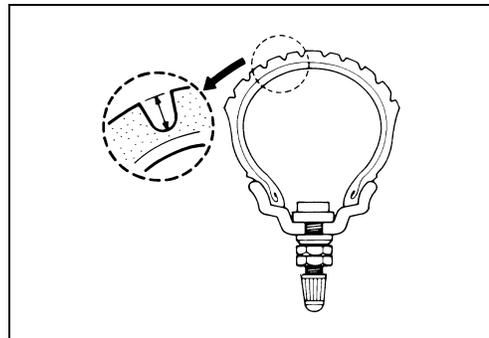
Le pneu standard pour cette moto est un pneu 130/80-18M/C 66P pour l'avant et un pneu 180/80-14M/C 78P pour l'arrière. L'installation de pneus autres que ceux spécifiés peut se traduire par une instabilité de la machine. Il est recommandé d'utiliser seulement les pneus spécifiés.

ROUE

S'assurer que l'ovalisation de la roue (axiale et radiale) ne dépasse pas la tolérance de service en vérifiant comme indiqué. Une ovalisation excessive est généralement due à des roulements de roue usés ou lâches et peut être diminué en remplaçant les roulements. Si le remplacement des roulements ne permet pas de diminuer l'ovalisation, remplacer la roue. (Inspection de la roue:  5-51)

DATA Ovalisation de la roue

Tolérance de service (axiale et radiale): 2,0 mm

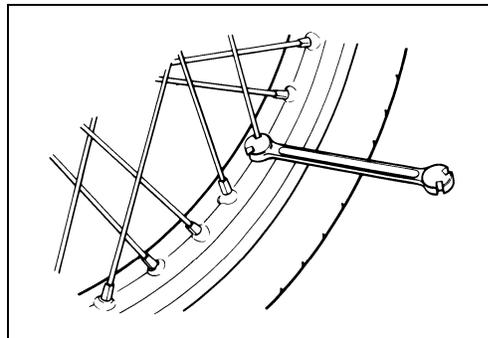


ECROUS DE RAYON

S'assurer que les écrous de rayon sont bien serrés. Si nécessaire, resserrer les avec une clé à écrou de rayon.

 **Ecrou de rayon: 4,5 N·m (0,45 kgf-m)**

 **09940-60113: Clé pour écrou de rayon**



BOULONS DU TUYAU D'ÉCHAPPEMENT ET BOULONS DE FIXATION DU SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT

Resserrer d'abord à 1 000 km (5 mois) et tous les 4 000 km (20 mois) ensuite.

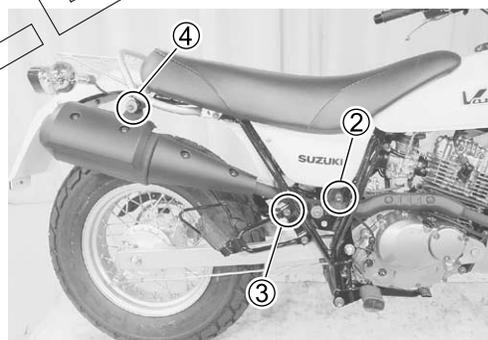
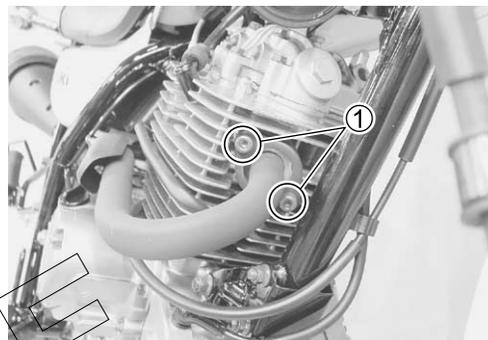
Les écrous de culasse, lorsqu'ils ne sont pas serrés au couple de serrage spécifié, peuvent entraîner une fuite du mélange de compression et réduire la puissance du moteur.

- Resserrer les boulons du tuyau d'échappement et les boulons de fixation du silencieux au couple de serrage spécifié.

 **Boulons du tuyau d'échappement ①: 23 N·m (2,3 kgf-m)**

Boulon de raccordement du silencieux ②:
20 N·m (2,0 kgf-m)

Boulon de fixation du silencieux ③ ④:
23 N·m (2,3 kgf-m)



FOURCHE AVANT

Inspecter tous les 8 000 km (40 mois).

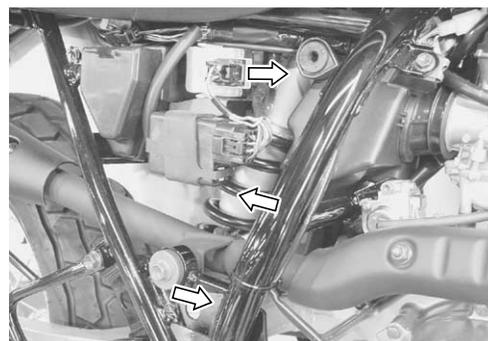
Inspecter la fourche avant pour fuite d'huile, éraflures ou rayures sur la surface externe des tubes internes. En cas de toute détérioration, remplacer la fourche avant par une neuve.



SUSPENSION ARRIERE

Inspecter tous les 8 000 km (40 mois).

Inspecter l'amortisseur arrière pour fuite d'huile et détérioration. En cas de toute détérioration, remplacer l'amortisseur arrière par un neuf.

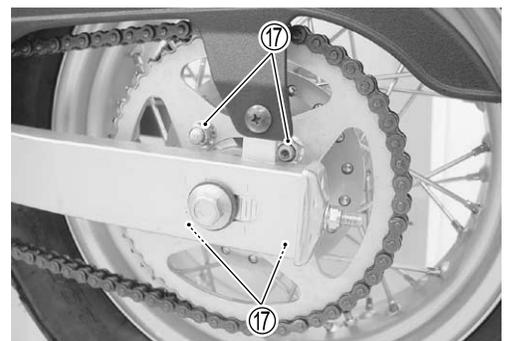
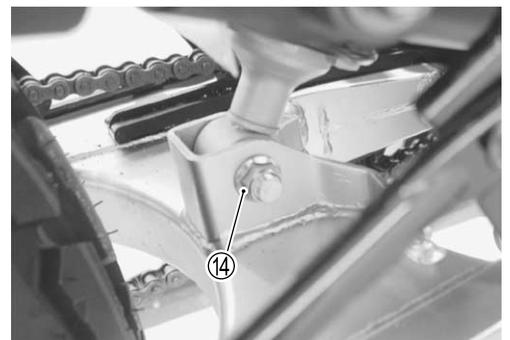
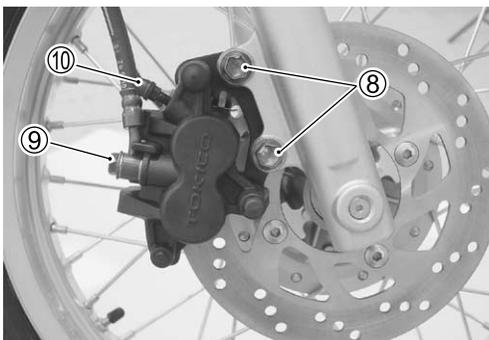
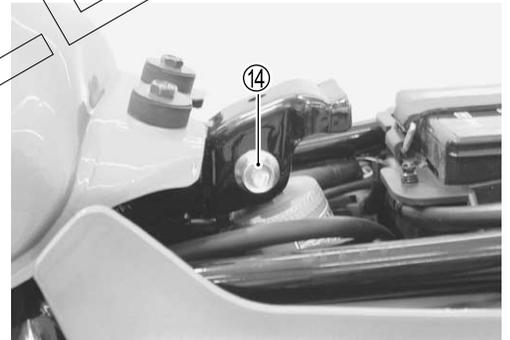
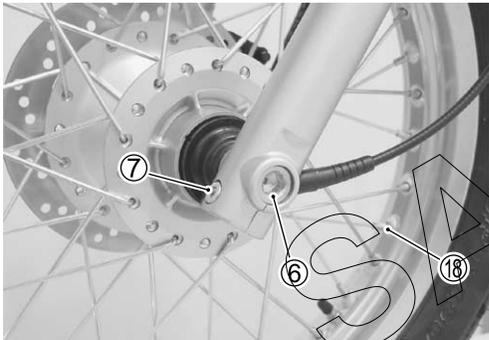
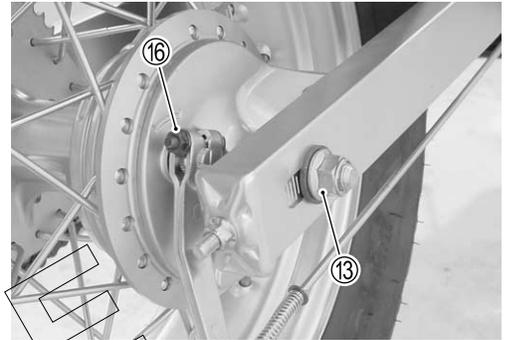
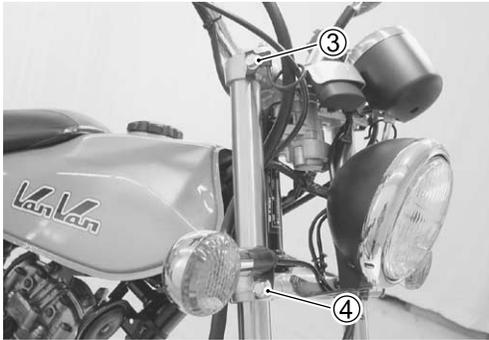
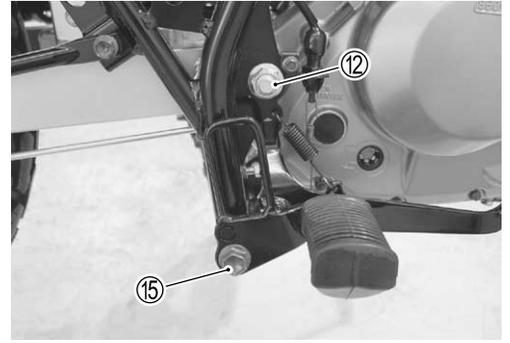
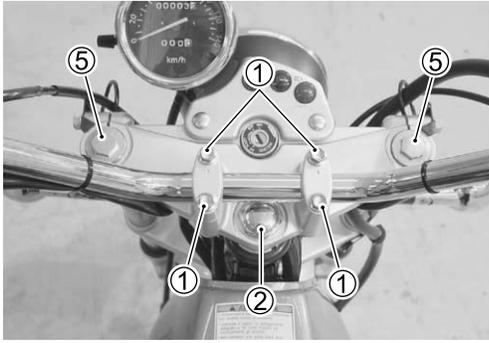


ECROUS ET BOULONS DU CADRE

Resserrer d'abord à 1 000 km (5 mois) et tous les 4 000 km (20 mois) ensuite.

Vérifier que tous les boulons et écrous du cadre sont serrés au couple de serrage spécifié. (Se référer à la page 2-21 pour les emplacements des écrous et boulons suivants sur la moto.)

Pièce	N·m	kgf·m
① Boulon de blocage du guidon	23	2,3
② Ecrou de la colonne de direction	90	9,0
③ Boulon de blocage supérieur de fourche avant	23	2,3
④ Boulon de blocage inférieur de fourche avant	33	3,3
⑤ Boulon capuchon de fourche avant	23	2,3
⑥ Axe avant	65	6,5
⑦ Boulon de bridage d'axe avant	23	2,3
⑧ Boulon de fixation d'étrier de frein avant	39	3,9
⑨ Boulon de raccord de flexible de frein avant	23	2,3
⑩ Purgeur d'air d'étrier de frein avant	7,5	0,75
⑪ Boulon de fixation de maître-cylindre de frein avant	10	1,0
⑫ Ecrou de pivot de bras oscillant	65	6,5
⑬ Ecrou d'axe arrière	65	6,5
⑭ Boulon/écrou de fixation d'amortisseur arrière (Supérieur et inférieur)	50	5,0
⑮ Boulon de repose-pied avant	94	9,4
⑯ Ecrou de levier à came de frein arrière	7	0,7
⑰ Ecrou de fixation de pignon arrière	60	6,0
⑱ Ecrou de rayon	4,5	0,45



VERIFICATION DE LA PRESSION DE COMPRESSION

La mesure de la pression de compression dans un cylindre est un bon indicateur de son état interne. La décision de réviser le cylindre est souvent basée sur les résultats de l'essai de compression. Les relevés de l'entretien périodique conservés chez votre concessionnaire devront comprendre les mesures de compression pour chaque entretien.

SPECIFICATION DE LA PRESSION DE COMPRESSION

Standard	Limite
1 300 – 1 700 kPa (13 – 17 kgf/cm ²)	980 kPa (9,8 kgf/cm ²)

Une basse pression de compression peut indiquer ce qui suit:

- * Usure excessive des parois du cylindre
- * Usure du piston ou des segments
- * Segments du piston grippés dans leurs gorges
- * Mauvais réglage des soupapes
- * Rupture du joint de culasse ou joint défectueux

NOTE:

Quand la pression de compression est inférieure aux spécifications, vérifier le moteur pour les conditions ci-dessus.

PROCEDURE DE CONTROLE DE LA COMPRESSION

NOTE:

- * Avant de tester le moteur pour la pression de compression, s'assurer que les boulons de culasse sont bien serrés au couple de serrage spécifié et que les soupapes sont bien réglées.
- * Réchauffer le moteur avant le contrôle.
- * Vérifier que la batterie est parfaitement chargée.

Déposer les pièces suivantes et contrôler la pression de compression de la façon suivante:

- Déposer la bougie. (☞ 2-7)
- Installer le compressiomètre et l'adaptateur dans le trou de la bougie. S'assurer que le raccordement est bien serré.
- Maintenir la poignée des gaz sur la position pleins gaz.
- Appuyer sur le démarreur et lancer le moteur pendant quelques secondes.
- Noter l'indication maximale sur le compressiomètre, qui est la compression dans le cylindre.

 **09915-64510: Compressiomètre**
09913-10750: Adaptateur



VERIFICATION DE LA PRESSION D'HUILE

Vérifier périodiquement la pression d'huile. Ceci est une bonne indication de l'état des pièces mobiles.

DATA Pression d'huile:

Au-dessus de 15 kPa (0,15 kgf/cm²) à 3 000 tr/min, température de l'huile 60°C
Au-dessous de 35 kPa (0,35 kgf/cm²)

Si la pression d'huile est inférieure ou supérieure à ces spécifications, les causes suivantes sont à considérer:

BASSE PRESSION D'HUILE

- * Filtre à huile obstrué
- * Fuite d'huile du passage d'huile
- * Joint torique détérioré
- * Pompe à huile défectueuse
- * Les deux problèmes précédents

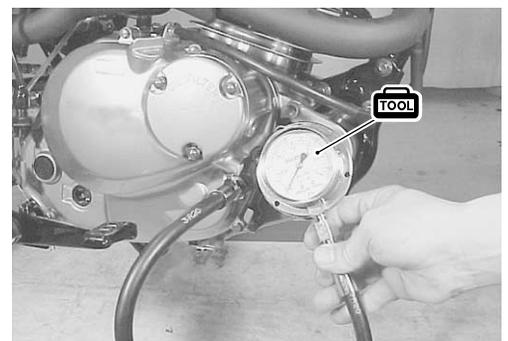
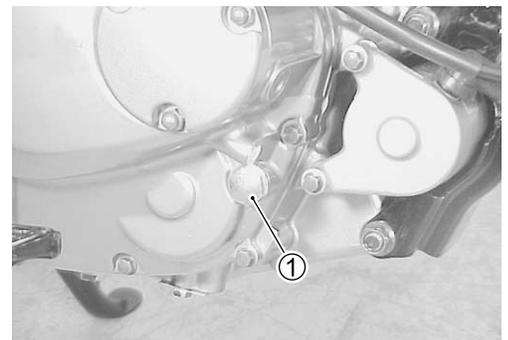
HAUTE PRESSION D'HUILE

- * Degré de viscosité de l'huile-moteur trop élevé
- * Passage d'huile obstrué
- * Les deux problèmes précédents

PROCEDURE D'ESSAI DE LA PRESSION D'HUILE

- Connecter un tachymètre au fil haute tension.
- Déposer le bouchon de la canalisation d'huile principale ①.
- Installer le manomètre de pression d'huile et l'adaptateur dans la canalisation d'huile principale.
- Réchauffer le moteur comme suit:
 Été: 10 minutes à 2 000 tr/min
 Hiver: 20 minutes à 2 000 tr/min
- Lorsque le moteur est chaud, le faire tourner à 3 000 tr/min (en observant le tachymètre), et noter la pression d'huile.

TOOL 09915-74510: Manomètre de pression d'huile
 09915-70610: Adaptateur



MOTEUR

TABLE DES MATIERES

PARTIES DU MOTEUR DEPOSABLES AVEC LE MOTEUR EN PLACE	3- 2
DEPOSE ET REPOSE DU MOTEUR	3- 3
DEPOSE DU MOTEUR	3- 3
REPOSE DU MOTEUR	3- 8
DEMONTAGE DU MOTEUR	3-11
INSPECTION ET ENTRETIEN DES PARTIES DU MOTEUR	3-21
COUVRE-CULASSE	3-21
CULASSE	3-23
ARBRE A CAMES	3-33
CYLINDRE	3-34
PISTON ET AXE DE PISTON	3-35
VILEBREQUIN ET BIELLE	3-38
ROCHET DE DEMARRAGE ET ROULEMENT DE L'ENGRENAGE	
MENE DU DEMARREUR	3-40
STATOR ET BOBINE EXPLORATRICE DE L'ALTERNATEUR	3-41
BOITE DE VITESSES	3-42
ENGRENAGE MENE PRIMAIRE	3-45
EMBAYAGE	3-46
FILTRE A HUILE	3-47
FILTRE DE CARTER D'HUILE	3-47
PALIER DU CARTER-MOTEUR	3-48
PALIER DU COUVERCLE D'ALTERNATEUR	3-50
ARBRE A CAMES DE DEBRAYAGE	3-51
REMONTAGE DU MOTEUR	3-52
SYSTEME D'ALIMENTATION D'AIR (PAIR)	3-68
FLEXIBLE PAIR	3-68
SOUPAPE DE COMMANDE PAIR	3-68

PARTIES DU MOTEUR DEPOSABLES AVEC LE MOTEUR EN PLACE

Les pièces décrites ci-dessous peuvent être démontées et remontées sans déposer le moteur du cadre. Se référer aux pages indiquées dans chaque section pour les instructions de dépose et de repose.

COTE GAUCHE DU MOTEUR

PIECES	DEPOSE	REPOSE
Couvercle d'alternateur	3-14	3-61
Stator d'alternateur	3-14	3-41
Rotor d'alternateur	3-17	3-55
Engrenage intermédiaire de démarreur	3-14	3-61
Contacteur de point mort	3-18	3-55

COTE DROIT DU MOTEUR

PIECES	DEPOSE	REPOSE
Couvercle d'embrayage	3-14	3-60
Embrayage	3-14	3-58
Pompe à huile	3-16	3-55
Axe de changement de vitesses	3-16	3-57
Engrenage mené de came de changement de vitesses	3-16	3-57
Engrenage mené primaire	3-15	3-58
Pignon de commande de pompe à huile	3-17	3-56
Engrenage menant primaire	3-16	3-56
Filtre à huile	3-47	3-47

CENTRE DU MOTEUR

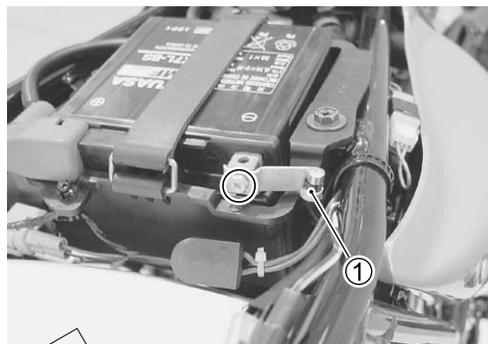
PIECES	DEPOSE	REPOSE
Couvre-culasse	3-12	3-65
Dispositif de réglage de tendeur de chaîne de distribution	3-12	3-67
Culasse	3-13	3-63
Pignon d'arbre à cames	3-12	3-62
Cylindre	3-13	3-63
Chaîne de distribution	3-18	3-55
Arbre à cames	3-12	3-64
Piston	3-13	3-61
Filtre de carter d'huile	3-47	3-47
Arbre à cames de débrayage	3-51	3-51
Butée de came de changement de vitesses	3-18	3-54
Démarreur	3-14	3-61

DEPOSE ET REPOSE DU MOTEUR

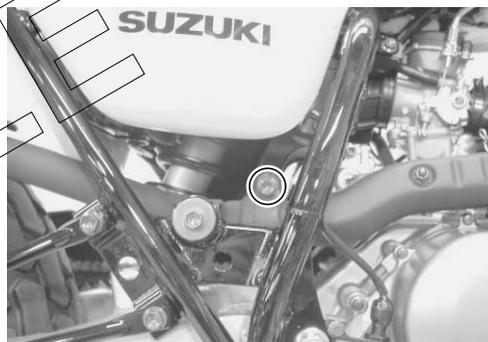
DEPOSE DU MOTEUR

- Déposer la selle. (☞ 5-3)
- Déposer le réservoir de carburant. (☞ 4-2)
- Vidanger l'huile-moteur. (☞ 2-10)

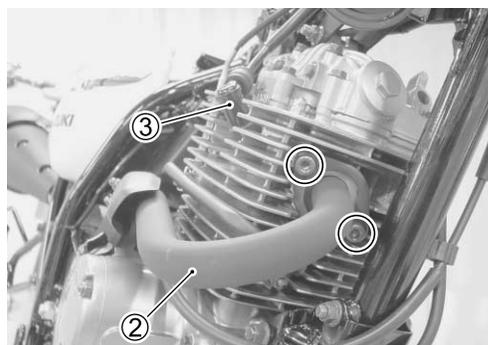
- Déconnecter le fil \ominus de la batterie ①.



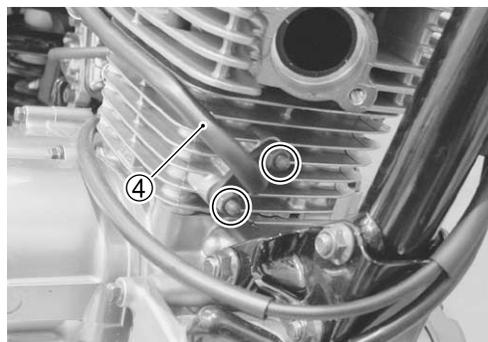
- Desserrer le boulon de raccordement du silencieux.



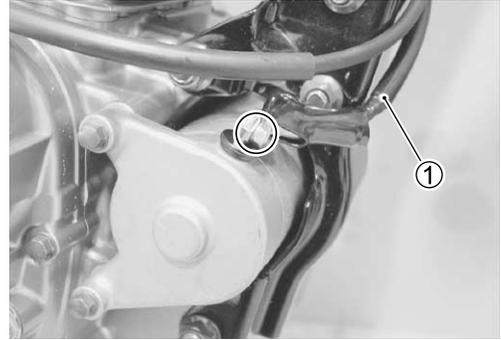
- Déposer le tuyau d'échappement ②.
- Déconnecter le capuchon de bougie ③.



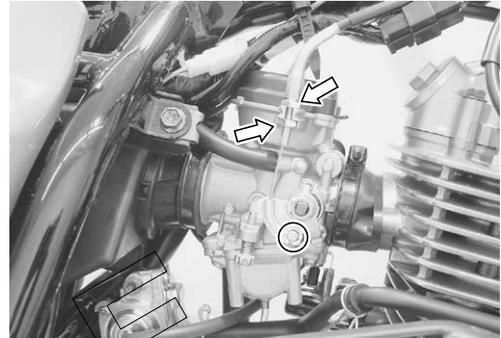
- Déposer le tuyau PAIR ④.



- Déconnecter le conducteur du démarreur ①.

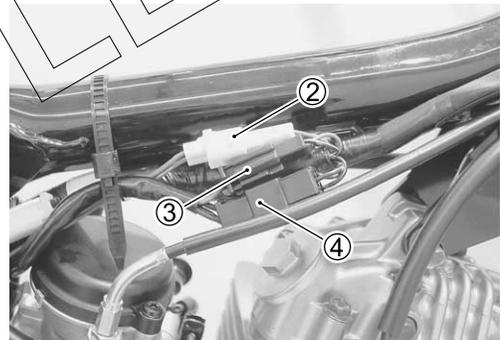


- Déconnecter le câble d'accélérateur du carburateur.

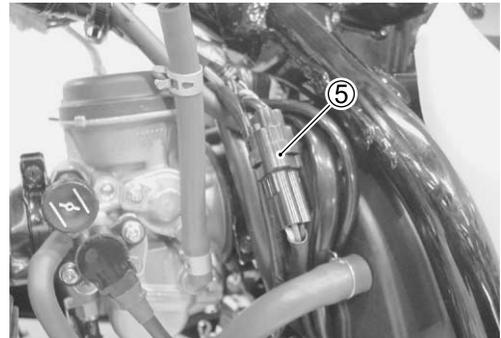


- Déconnecter le coupleur du conducteur du contacteur de point mort ②, le coupleur du conducteur de la bobine exploratrice ③ et le coupleur du conducteur de l'alternateur ④.

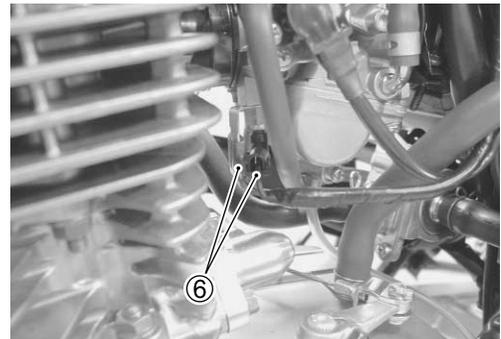
SAMPLE



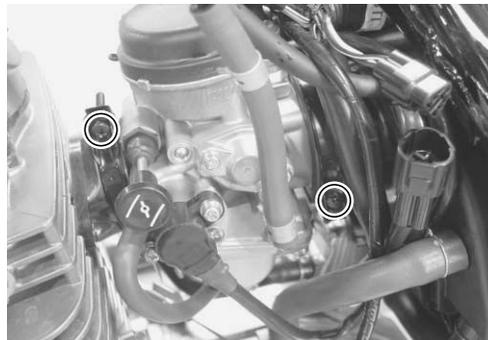
- Déconnecter le coupleur du conducteur du capteur de vitesse ⑤.



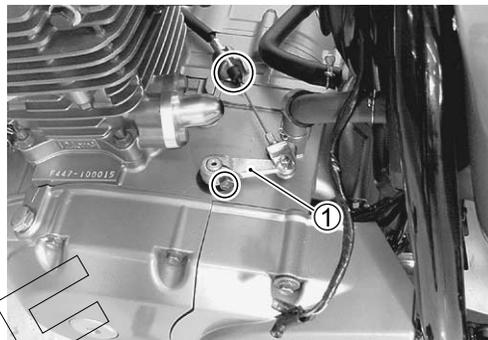
- Déconnecter les conducteurs du réchauffeur de carburateur ⑥.



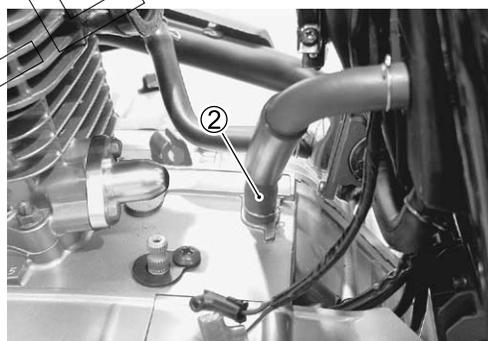
- Déposer le carburateur.



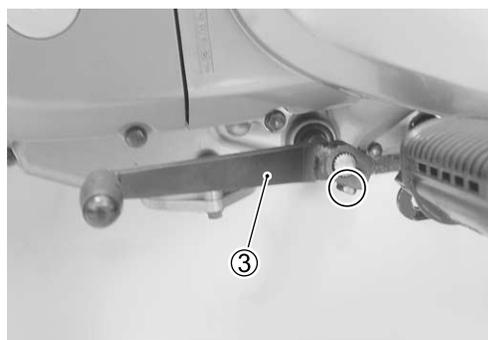
- Déposer la tige de débrayage ① avec le câble d'embrayage.



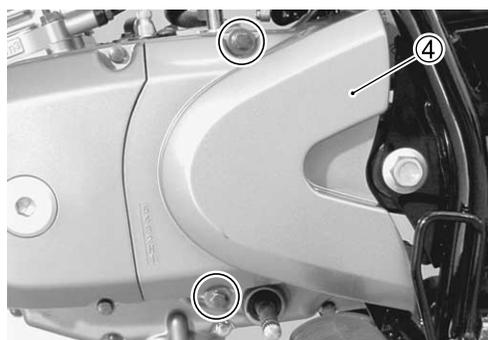
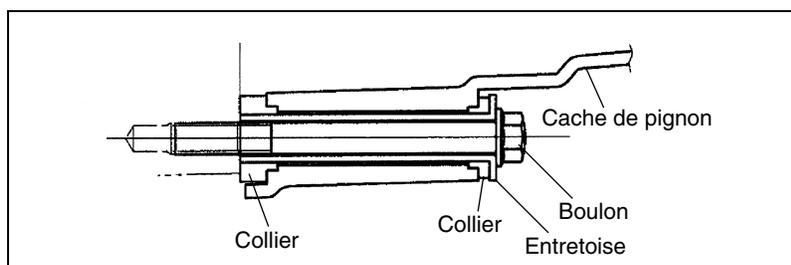
- Déconnecter le flexible du reniflard de carter-moteur ②.



- Déposer le levier de changement de vitesses ③.



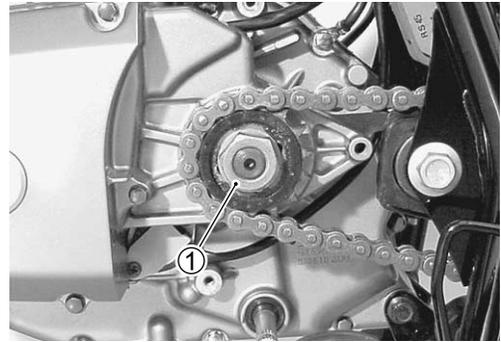
- Déposer le cache du pignon moteur ④.



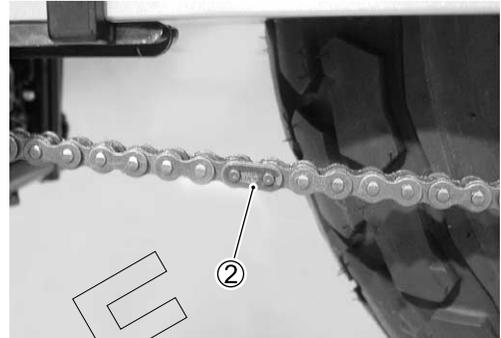
- Desserrer l'écrou du pignon moteur ①.

NOTE:

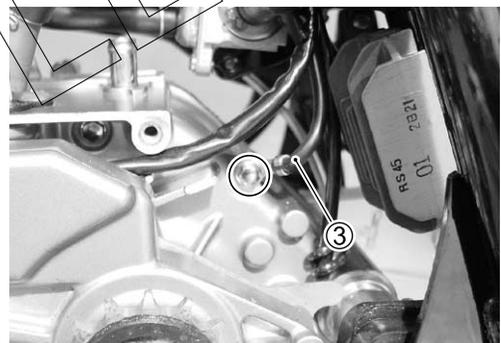
En desserrant l'écrou du pignon moteur ①, appuyer sur la pédale de frein.



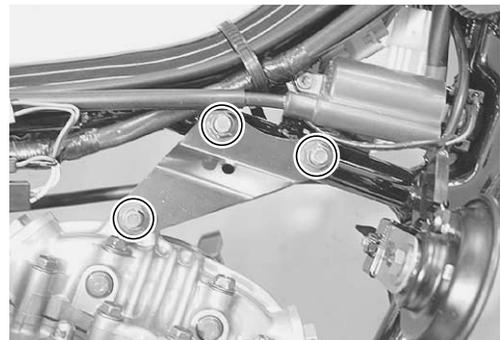
- Déposer l'attache d'articulation de la chaîne d'entraînement ②.
- Détacher la chaîne.



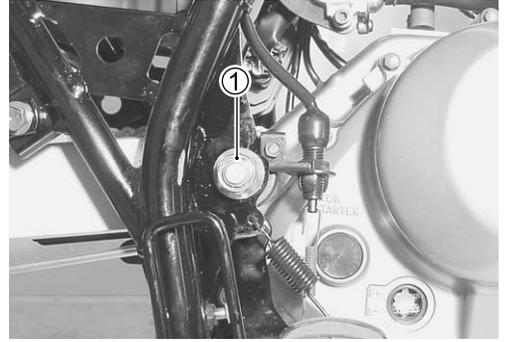
- Déconnecter le fil de masse du moteur ③.



- Déposer les écrous, boulons de fixation et les supports du moteur.



- Déposer l'écrou du pivot de bras oscillant ①.

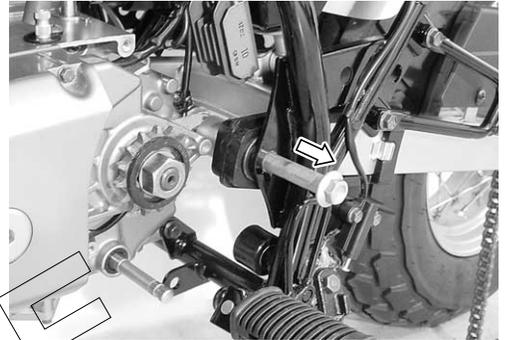


- Déposer partiellement l'axe du pivot de bras oscillant afin de pouvoir déposer le moteur.

NOTE:

Veiller à ne pas retirer l'axe du pivot.

- Abaisser progressivement le moteur.



SAMPLE

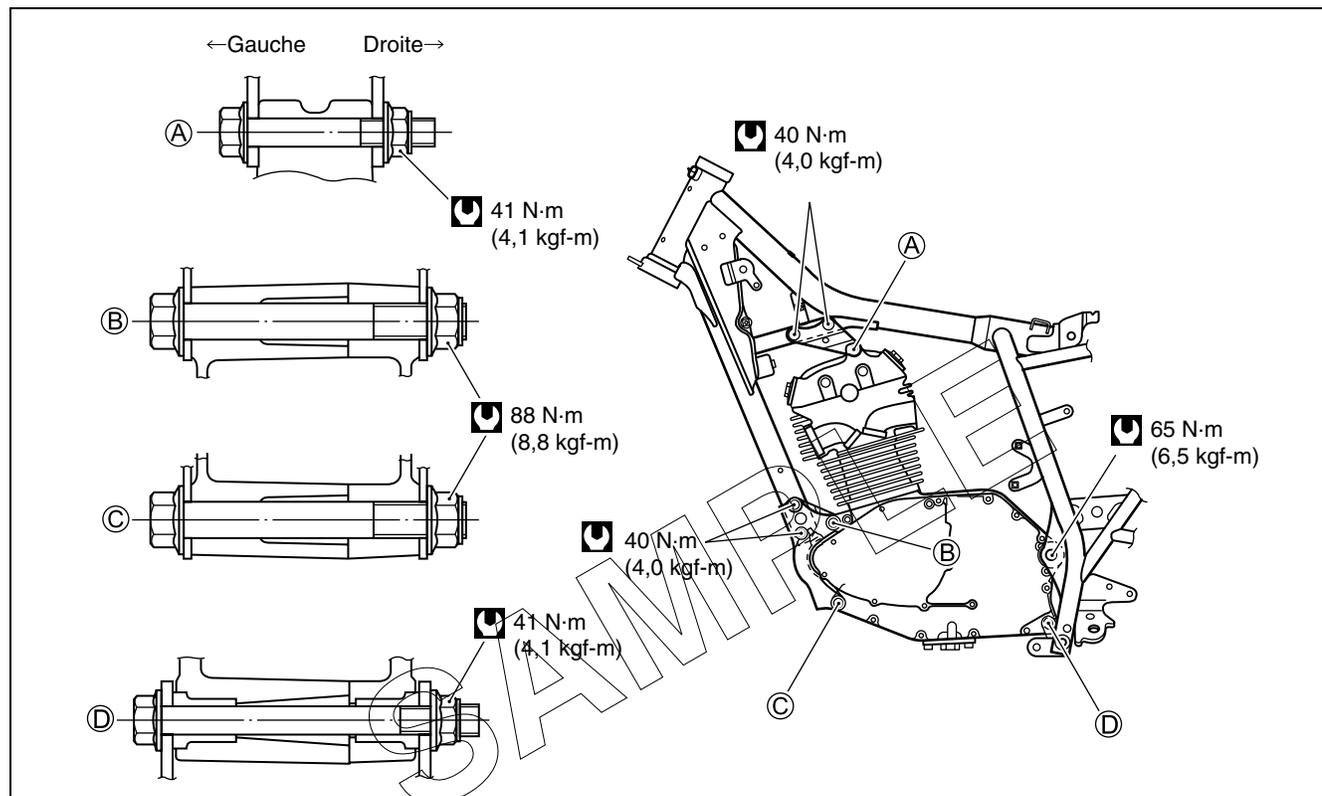
REPOSE DU MOTEUR

Reposer le moteur dans l'ordre inverse de la dépose du moteur.

- Reposer les boulons et écrous de fixation du moteur comme indiqué sur l'illustration suivante.
- Resserrer les écrous de fixation du moteur au couple de serrage spécifié.

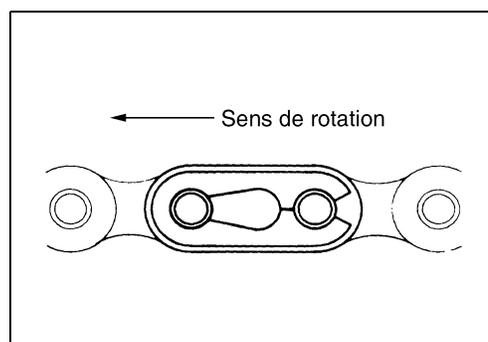
NOTE:

Les écrous de fixation du moteur sont du type autobloquant. Une fois que ces écrous ont été enlevés, ils ne peuvent plus être utilisés.



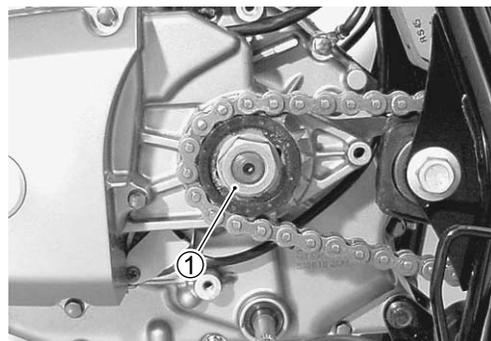
ATTENTION

L'attache d'articulation de la chaîne d'entraînement doit être fixée de telle sorte que son ouverture soit orientée du côté opposé au sens de rotation.



- Resserrer l'écrou du pignon moteur ① au couple de serrage spécifié.

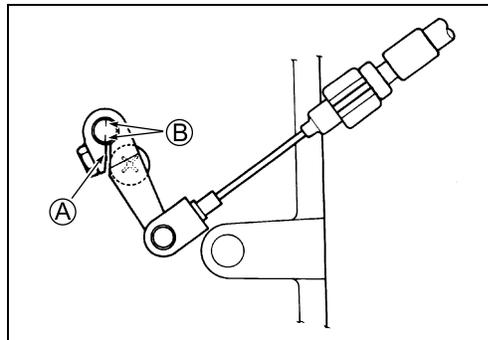
 **Ecrou du pignon moteur: 90 N·m (9,0 kgf·m)**



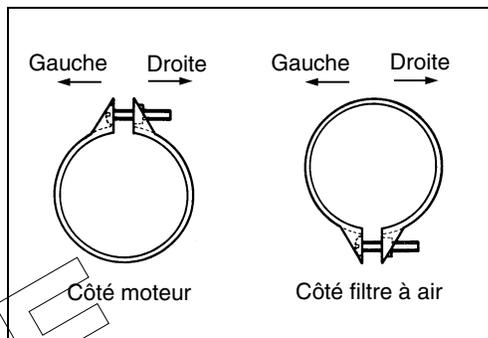
- Reposer la tige de débrayage comme indiqué sur l'illustration.

NOTE:

Aligner la fente sur la tige de débrayage ① avec l'entaille ② sur l'arbre à cames de débrayage.

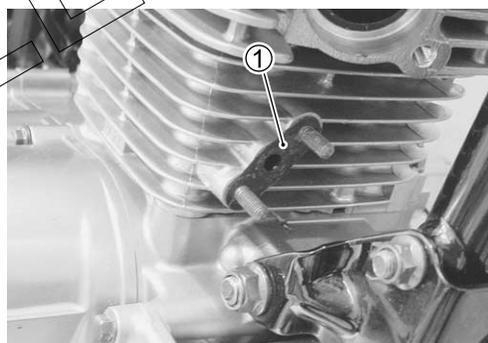


- Positionner les fixations du carburateur comme indiqué sur l'illustration.



- Reposer le joint ① du côté cylindre.
- Reposer le tuyau d'air PAIR et resserrer les écrous au couple de serrage spécifié.

🔩 Ecrou du tuyau d'air PAIR: 10 N·m (1,0 kgf·m)

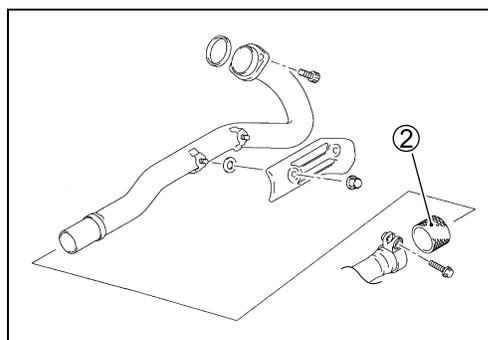


- Reposer un connecteur de tuyau d'échappement/silencieux neuf ② dans la lèvre du silencieux.

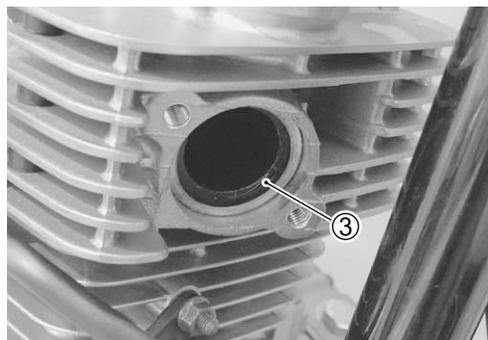
NOTE:

Du produit d'étanchéité aux gaz d'échappement devra être appliqué à l'intérieur et à l'extérieur du connecteur ②.

**PRODUIT D'ETANCHEITE AUX GAZ D'ECHAPPEMENT:
PERMATEX 1372**

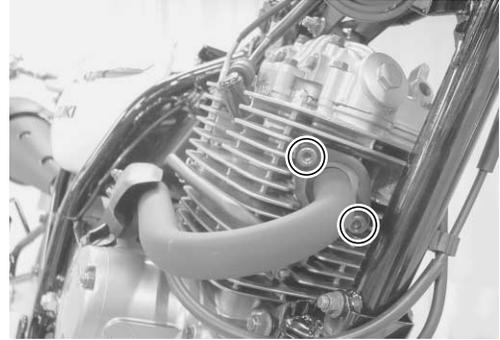


- Reposer le joint ③.



- Resserrer les boulons du tuyau d'échappement au couple de serrage spécifié.

 **Boulon du tuyau d'échappement: 23 N·m (2,3 kgf·m)**



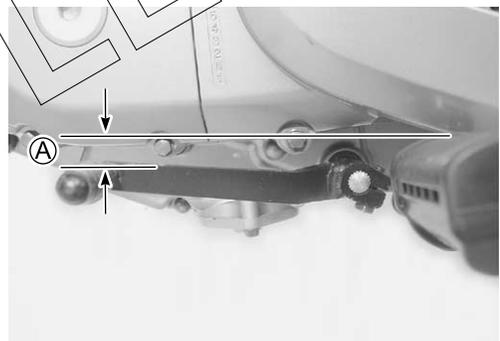
- Resserrer le boulon de raccordement du silencieux au couple de serrage spécifié.

 **Boulon de raccordement du silencieux: 20 N·m (2,0 kgf·m)**



- Reposer le levier de changement de vitesses sur l'axe de changement de vitesses correctement.

DATA Hauteur du levier de changement de vitesses (A): **20 mm**
(entre le dessus du repose-pied et le dessus du levier de changement de vitesses)



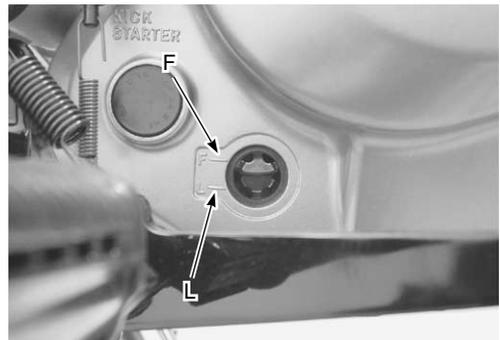
- Après avoir reposé le moteur, les réglages suivants sont nécessaires.

- * Jeu du levier d'embrayage  2-9
- * Jeu du câble d'accélérateur  2-8
- * Régime du ralenti du moteur.....  2-8
- * Flèche de la chaîne d'entraînement.....  2-12

ATTENTION

Vérifier le chemin de fils. ( 7-11)

- Verser 1 200 ml d'huile-moteur 10W-40 (SAE), SF ou SG (API) dans le moteur après la révision. Mettre le moteur en route et le laisser tourner pendant trois minutes au ralenti. Arrêter le moteur et attendre trois minutes, puis vérifier le niveau d'huile. Si le niveau est sous le trait "L", faire l'appoint d'huile jusqu'au trait de niveau "F". ( 2-10)

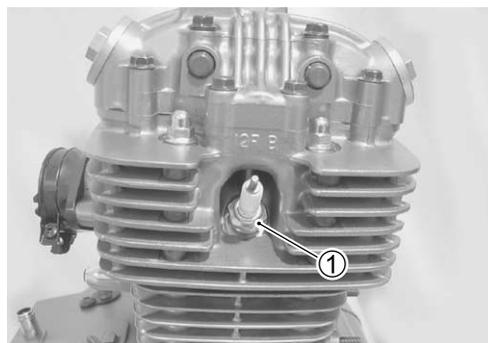


DEMONTAGE DU MOTEUR

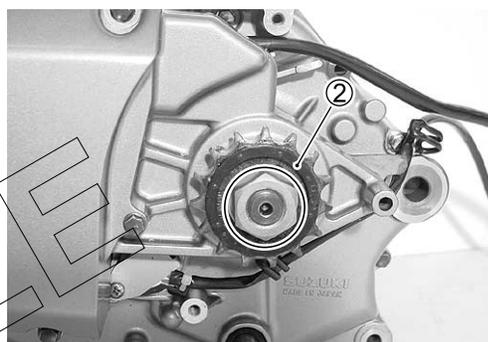
La procédure pour le démontage du moteur est expliquée dans l'ordre ci-après:

- Déposer la bougie ①.

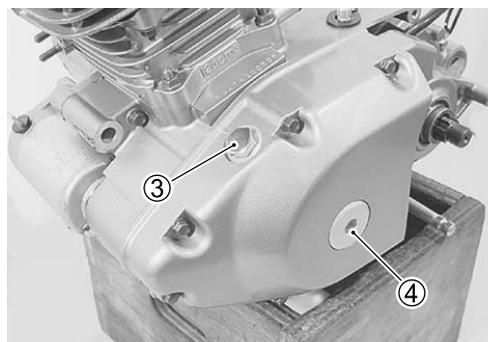
 09930-10121: Jeu de clés à douille pour bougies



- Déposer le cache du pignon moteur ②.



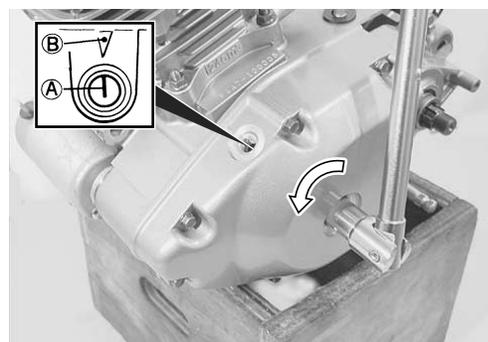
- Déposer le bouchon de contrôle de distribution ③ et le bouchon du couvercle de l'alternateur ④.



- Faire tourner le vilebrequin et aligner le trait A sur le rotor de l'alternateur avec la marque B sur le couvercle de l'alternateur.

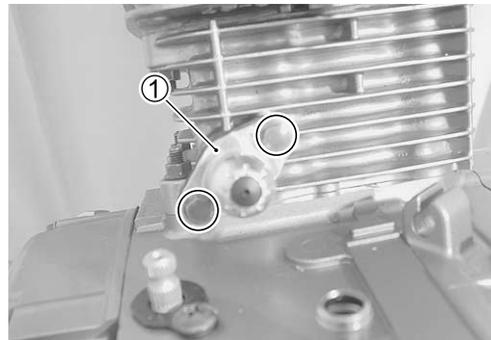
NOTE:

Le piston doit être au PMH de la course de compression.



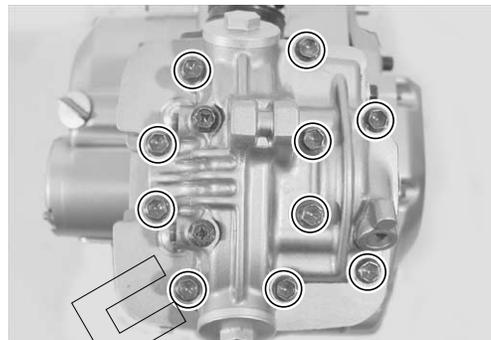
DISPOSITIF DE REGLAGE DU TENDEUR DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION

- Déposer le dispositif de réglage du tendeur de la chaîne de distribution ①.



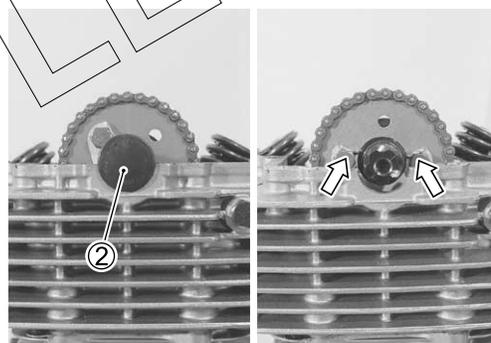
COUVRE-CULASSE

- Déposer le couvre-culasse.



ARBRE A CAMES

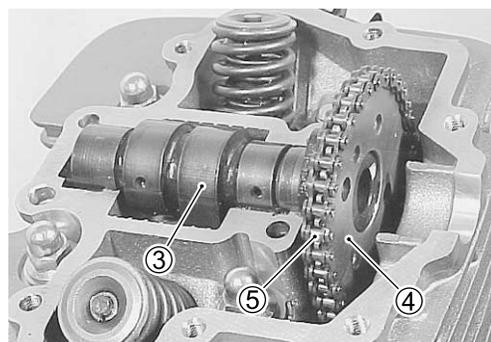
- Déposer le chapeau d'arbre à cames ②.
- Aplatir la rondelle de blocage et déposer les boulons du pignon d'arbre à cames.



- Déposer l'arbre à cames ③ et le pignon de l'arbre à cames ④.

ATTENTION

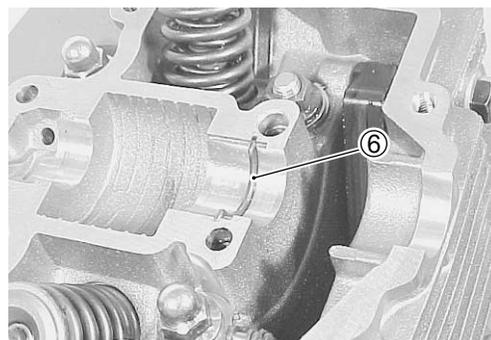
Ne pas faire tomber la chaîne de distribution ⑤ dans le carter-moteur.



- Déposer la rondelle fendue amovible ⑥.

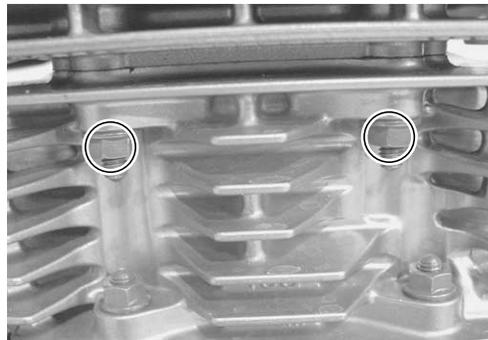
ATTENTION

Ne pas faire tomber la bague fendue amovible ⑥ dans le carter-moteur.



CULASSE

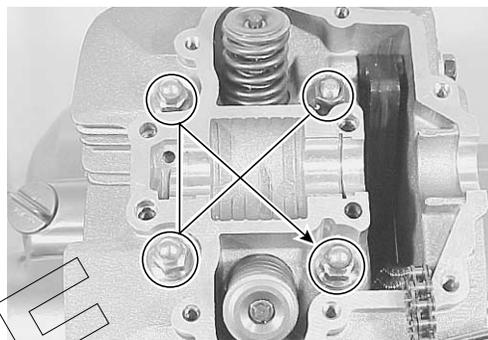
- Déposer les écrous de la culasse (M6).



- Déposer les écrous de la culasse (M8) en diagonale.
- Déposer la culasse.

NOTE:

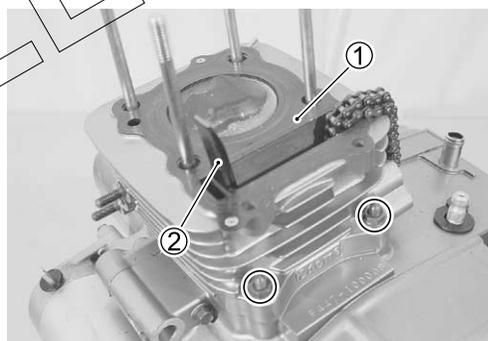
Si la culasse ne se détache pas, frapper légèrement sur une partie sans nervures avec un maillet en plastique.

**CYLINDRE**

- Déposer le joint ①.
- Déposer le guide de la chaîne de distribution ②.
- Déposer le cylindre après avoir enlevé les écrous de l'embase du cylindre.

NOTE:

Si le cylindre ne se détache pas, frapper légèrement sur une partie sans nervures avec un maillet en plastique.

**PISTON**

- Placer un chiffon propre sur l'embase du cylindre pour éviter que le circlip de l'axe de piston ③ ne tombe dans le carter-moteur. Ensuite, déposer le circlip de l'axe de piston ③.



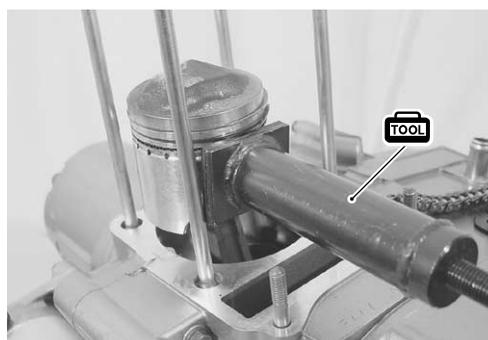
- Déposer l'axe de piston.

NOTE:

Utiliser l'outil spécial si nécessaire.

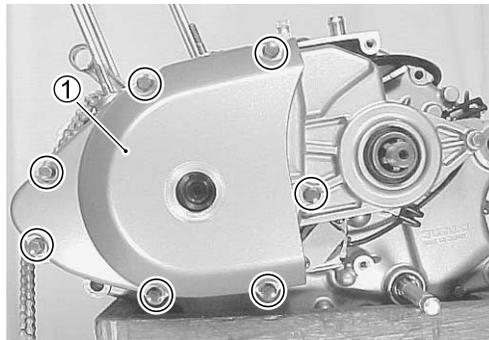
TOOL 09910-34510: Extracteur d'axe de piston

- Déposer le piston.



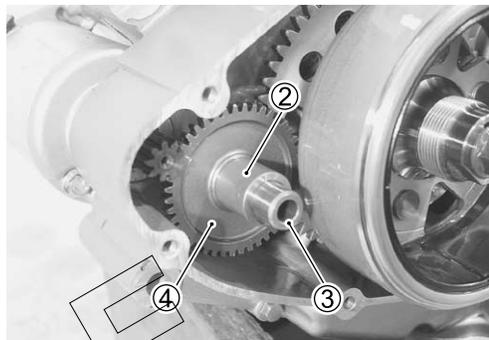
COUVERCLE DE L'ALTERNATEUR

- Déposer le couvercle de l'alternateur ①.

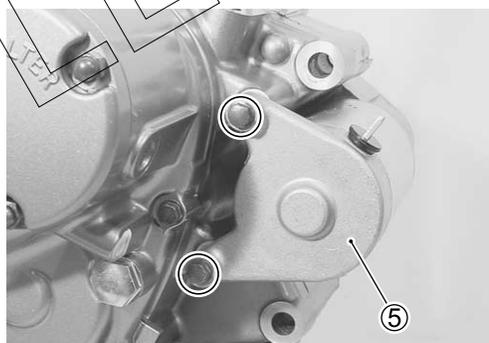


DEMARREUR

- Déposer l'entretoise ②, l'axe ③ et l'engrenage intermédiaire du démarreur ④.



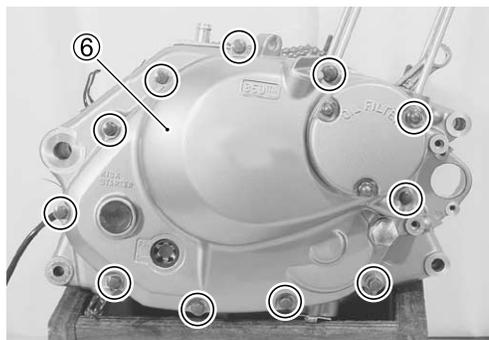
- Déposer le démarreur ⑤.



SAMPLE

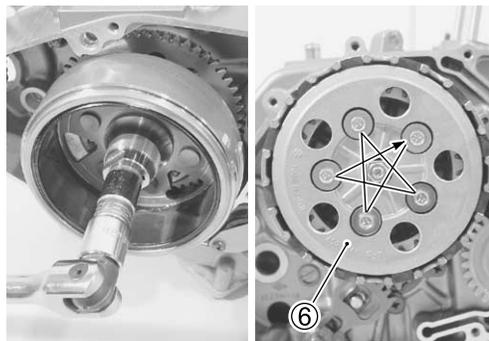
COUVERCLE D'EMBAYAGE

- Déposer le couvercle d'embrayage ⑥.

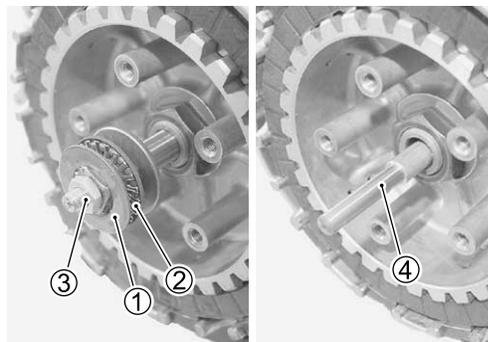


EMBAYAGE

- En retenant l'écrou du rotor de l'alternateur, déposer les boulons de fixation du ressort d'embrayage en diagonale, et déposer les ressorts d'embrayage et le plateau de pression d'embrayage ⑦.



- Déposer la rondelle ①, le roulement ②, le poussoir d'embrayage ③ et la tige de poussoir d'embrayage ④.



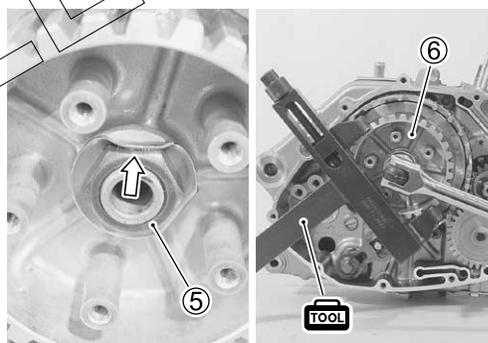
- Déposer les plateaux menant et mené d'embrayage.



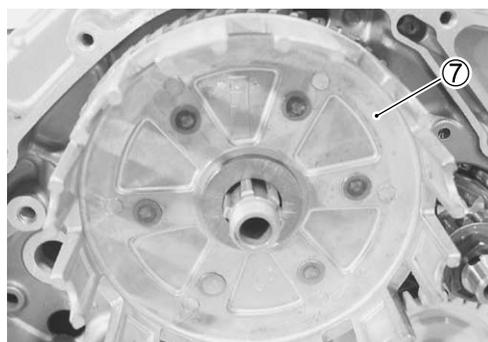
- Aplatir la rondelle de blocage et déposer l'écrou du moyeu de crabot ⑤ avec l'outil spécial.

TOOL 09920-53740: Support de moyeu de crabot

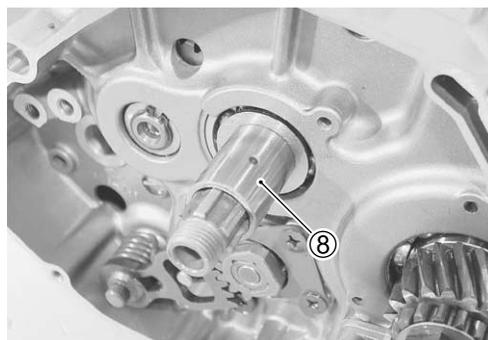
- Déposer le moyeu de crabot ⑥.



- Déposer la rondelle et l'ensemble engrenage mené primaire ⑦.

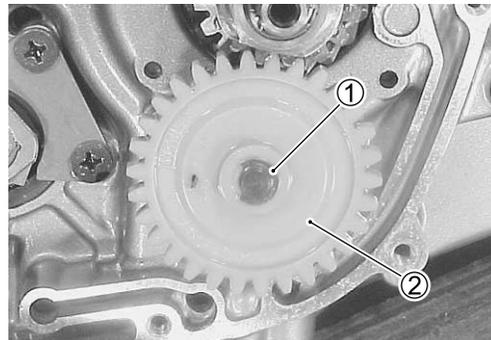


- Déposer l'entretoise ⑧ et la rondelle.



POMPE A HUILE

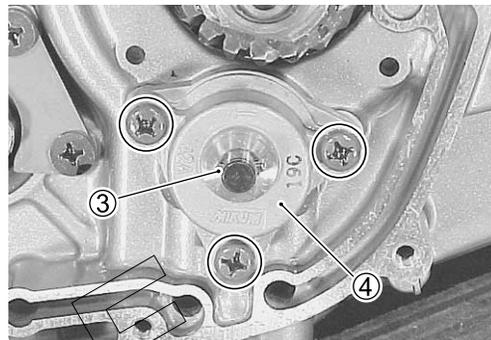
- Déposer le circlip ① et l'engrenage mené de la pompe à huile ②.



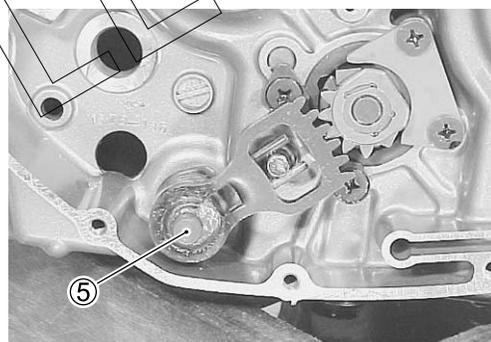
- Déposer la goupille ③.
- Déposer la pompe à huile ④.

ATTENTION

Ne pas tenter de démonter l'ensemble pompe à huile.

**CHANGEMENT DE VITESSES**

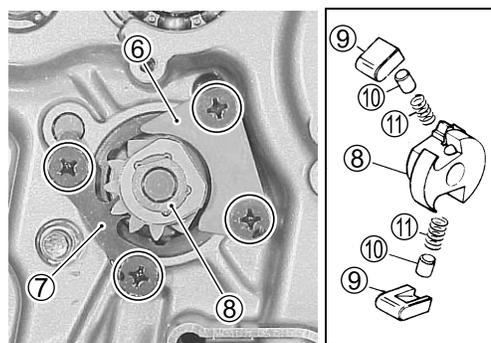
- Déposer l'axe de changement de vitesses ⑤.



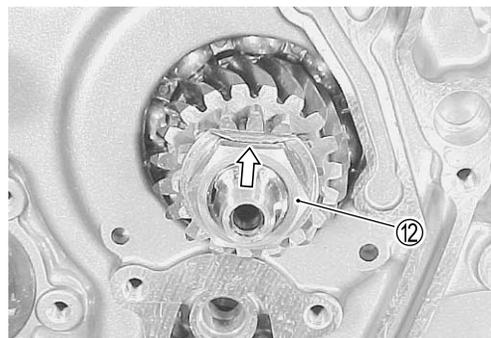
- Déposer le poussoir de cliquet ⑥ et le guide de came ⑦.
- Déposer l'engrenage mené de la came de changement de vitesses ⑧.

NOTE:

Pour déposer l'engrenage mené de la came ⑧, ne pas égarer les cliquets ⑨, les goupilles ⑩ et les ressorts ⑪.

**ENGRENAGE MENANT PRIMAIRE**

- Aplatir la rondelle de blocage de l'écrou de l'engrenage menant primaire ⑫.



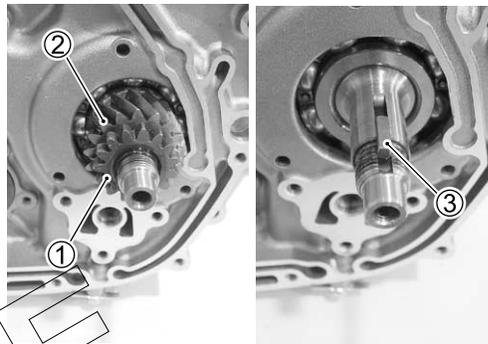
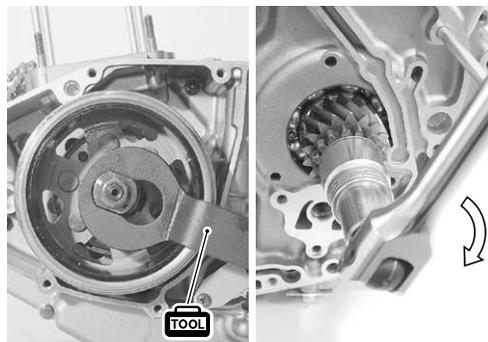
- En retenant le rotor de l'alternateur avec l'outil spécial, déposer l'écrou de l'engrenage menant primaire/engrenage menant de la pompe à huile.

 09930-44530: Support de rotor

ATTENTION

L'écrou de l'engrenage menant primaire/engrenage menant de la pompe à huile a un filetage à gauche.

- Déposer l'engrenage menant de la pompe à huile ① et l'engrenage menant primaire ②.
- Déposer la clavette ③.



ROTOR DE L'ALTERNATEUR

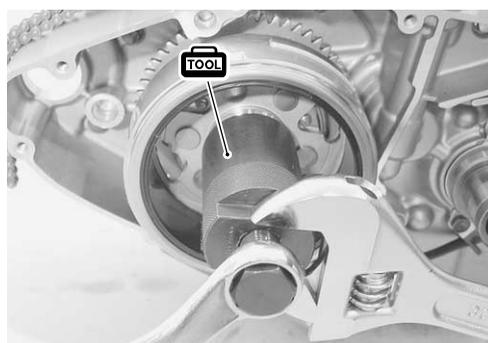
- Déposer l'écrou du rotor de l'alternateur avec l'outil spécial.

 09930-44530: Support de rotor



- Déposer le rotor de l'alternateur avec l'outil spécial.

 09930-34932: Outil de dépose de rotor

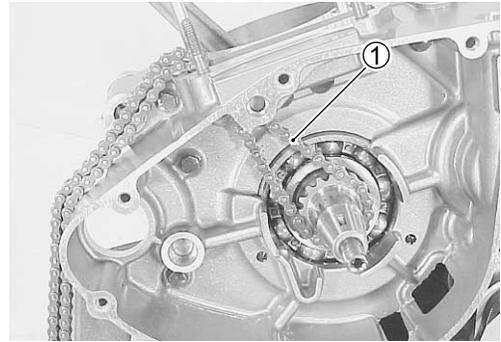


CHAINE DE DISTRIBUTION

- Déposer la clavette du rotor de l'alternateur ④ et l'engrenage mené du démarreur ⑤.

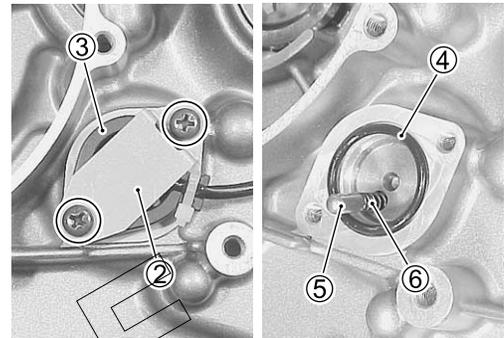


- Déposer la chaîne de distribution ①.

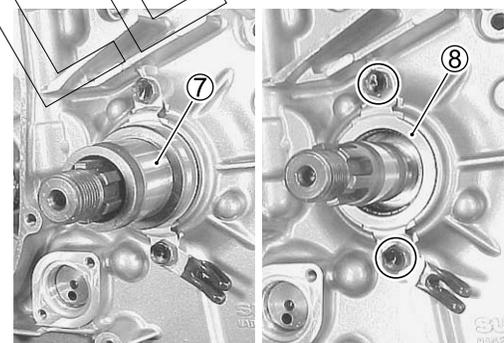


CONTACTEUR DU POINT MORT

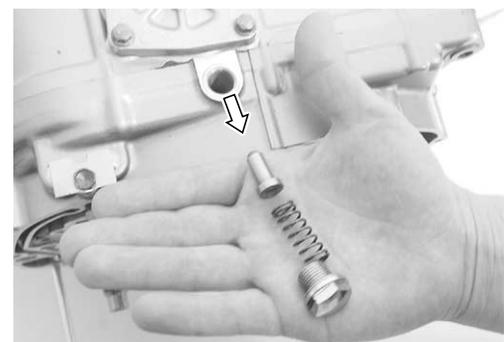
- Déposer la plaque ② et le contacteur du point mort ③.
- Déposer le joint torique ④, le contact ⑤ et le ressort ⑥.



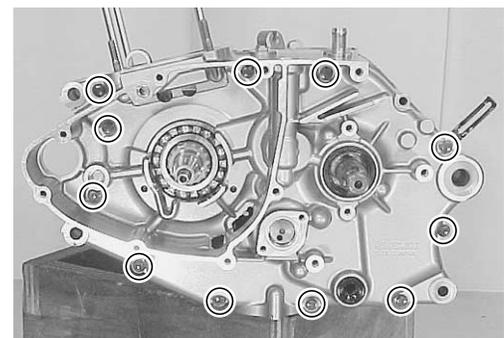
- Déposer l'entretoise du pignon moteur ⑦.
- Déposer l'arrêtoir du joint d'huile ⑧.



- Déposer la butée de la came de changement de vitesses.



- Déposer les boulons du carter-moteur.

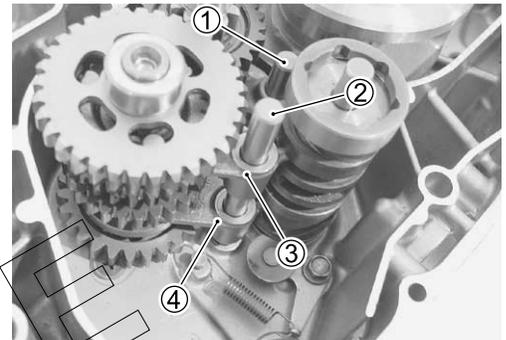
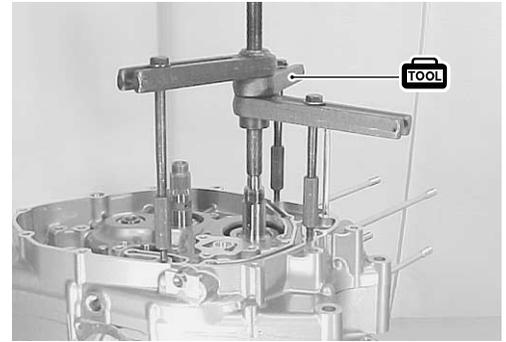


- Séparer les deux moitiés gauche et droite du carter-moteur avec l'outil spécial.

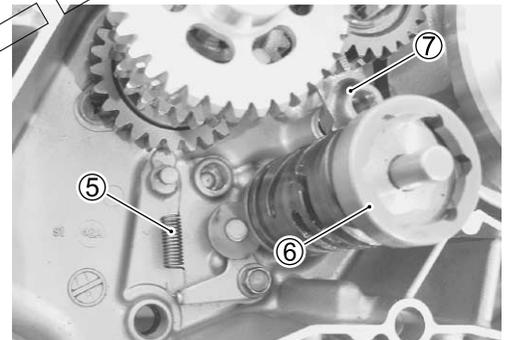
TOOL 09920-13120: Séparateur de carter-moteur

NOTE:

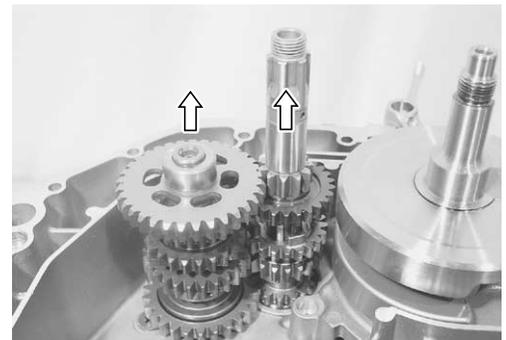
- * Installer l'outil de séparation du carter-moteur de sorte que les bras de l'outil soient parallèles aux côtés du carter-moteur.
- * La vilebrequin et les éléments de la boîte de vitesses doivent rester dans la moitié gauche du carter-moteur.
- * Pour séparer le carter-moteur, frapper sur l'extrémité de l'arbre de renvoi avec un maillet en plastique.
- Déposer les axes de fourchette de changement de vitesses (①, ②) et les fourchettes de changement de vitesses (③, ④).



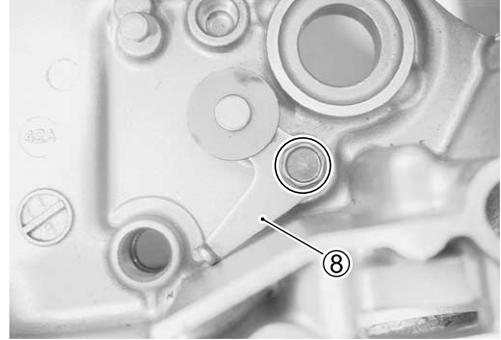
- Déposer le ressort de la butée de came de changement de vitesses ⑤.
- Déposer la came de changement de vitesses ⑥.
- Déposer la fourchette de changement de vitesses ⑦.



- Déposer l'ensemble arbre de commande et l'ensemble arbre de renvoi.



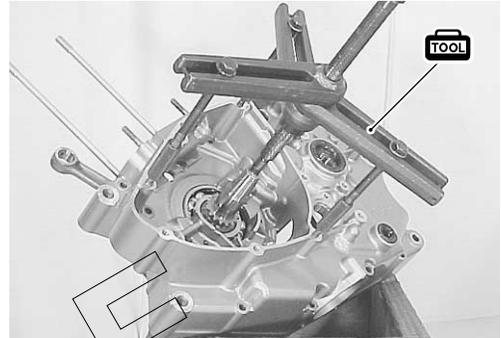
- Déposer la butée de la came de changement de vitesses ⑧.



VILEBREQUIN

- Déposer le vilebrequin avec l'outil spécial.

 09920-13120: Séparateur de carter-moteur



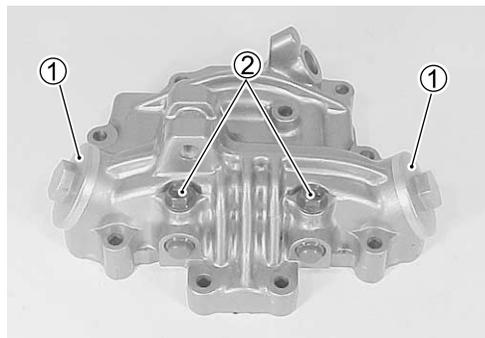
SAMPLE

INSPECTION ET ENTRETIEN DES PARTIES DU MOTEUR

COUVRE-CULASSE

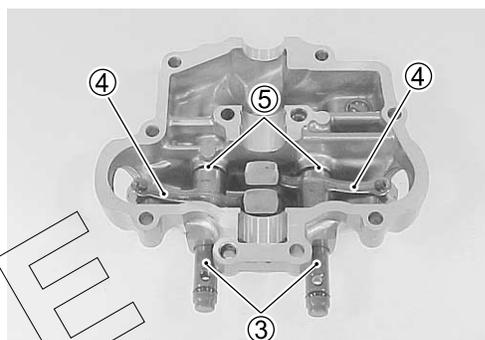
ATTENTION

Identifier la position de chaque pièce déposée. Disposer les pièces en groupes (admission ou échappement) afin de les reposer correctement.



DEMONTAGE

- Déposer les chapeaux de contrôle ①.
- Déposer les boulons de l'axe de culbuteur ②.
- Déposer les axes de culbuteur ③.
- Déposer les culbuteurs ④ et les rondelles ondulées ⑤.



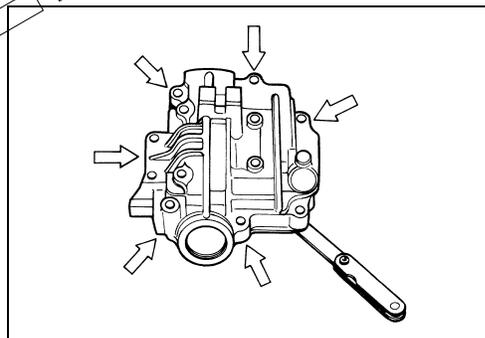
DEFORMATION DU COUVRE-CULASSE

Après avoir enlevé toute trace de produit d'étanchéité de la surface de montage du couvercle, placer le couvercle sur un marbre et vérifier la déformation avec un calibre d'épaisseur. Les points à vérifier sont indiqués sur la Fig.

DATA Déformation du couvercle
Tolérance de service: 0,05 mm

TOOL 09900-20803: Calibre d'épaisseur

Si la déformation dépasse la limite, remplacer le couvercle.

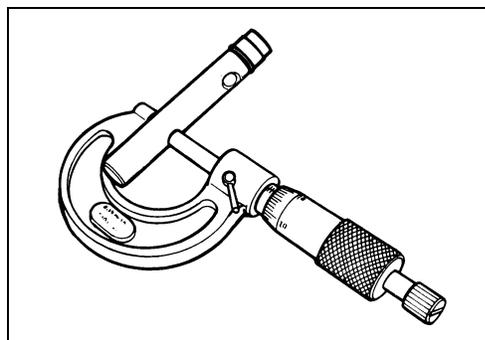


DIA. EXT. DE L'AXE DU CULBUTEUR

Mesurer le diamètre des axes de culbuteur.

DATA Dia. Ext. d'axe de culbuteur
Standard (ADM & ECH): 11,977 – 11,995 mm

TOOL 09900-20205: Micromètre



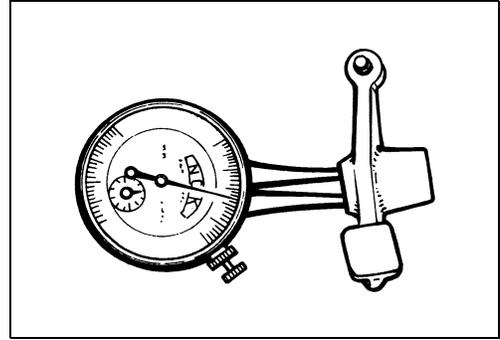
DIA. INT. DU CULBUTEUR

Mesurer le diamètre interne du culbuteur et vérifier l'usure de la surface de contact de l'arbre à cames.

DATA DIA. INT. du culbuteur

Standard (ADM & ECH): 12,000 – 12,018 mm

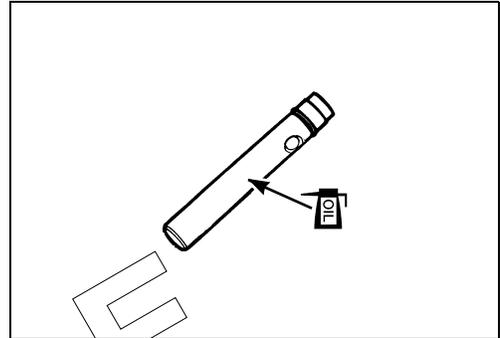
TOOL 09900-20605: Comparateur à cadran

**REMONTAGE**

Remonter le couvre-culasse dans l'ordre inverse du démontage.

Veiller à observer les points suivants:

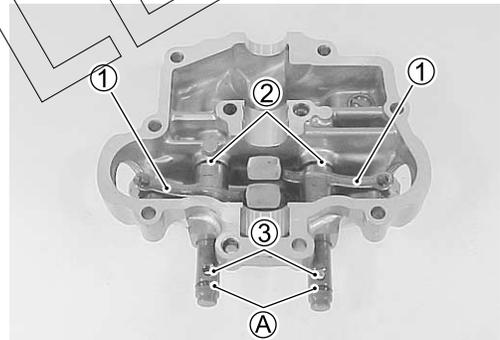
- Enduire d'huile-moteur les axes de culbuteur.



- Reposer les culbuteurs ①, les rondelles ondulées ② et les axes ③.

ATTENTION

Utiliser des joints toriques neufs **A** pour éviter toute fuite de carburant.

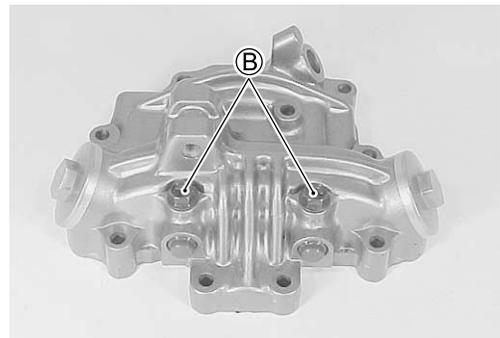


- Resserrer les boulons de l'axe de culbuteur au couple de serrage spécifié.

B Boulon d'axe du culbuteur: 9 N·m (0,9 kgf·m)

ATTENTION

Reposer la rondelle de joint sur le boulon **B**.



CULASSE

ATTENTION

Identifier la position de chaque pièce déposée. Disposer les pièces en groupes (admission ou échappement) afin de les reposer correctement.

DEMONTAGE

- Déposer le tendeur de la chaîne de distribution ①.
- Déposer le tuyau d'admission ②.
- Comprimer le ressort de soupape avec les outils spéciaux.

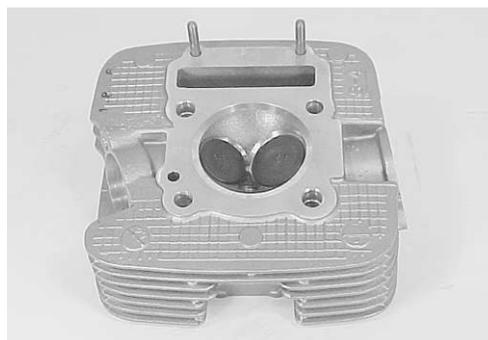
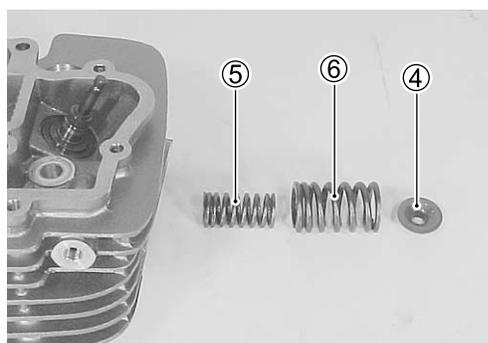
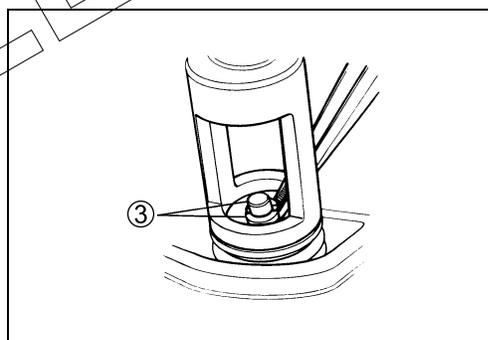
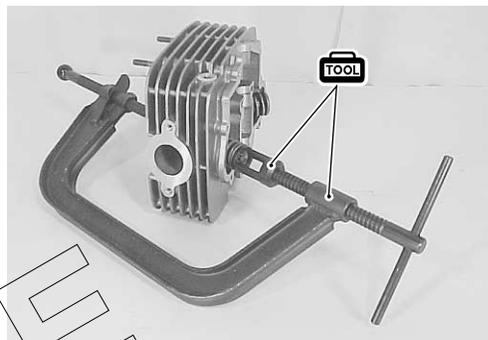
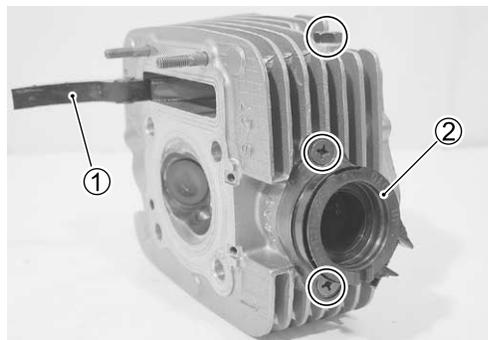
 **09916-14510: Lève-soupape**
09916-14910: Accessoire de lève-soupape

- Déposer les goupilles fendues de soupape ③ de la tige de soupape.

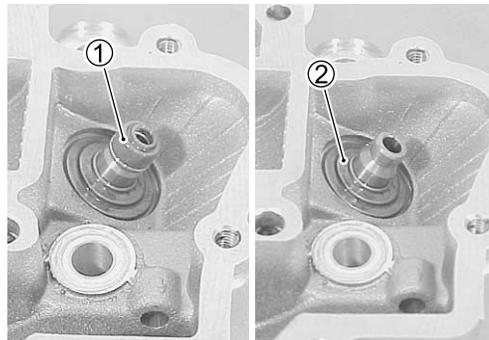
 **09916-84511: Pincettes**

- Déposer l'arrêt de ressort de soupape ④ et les ressorts de soupape interne et externe (⑤, ⑥).

- Déposer la soupape du côté chambre de combustion.



- Déposer le joint de la tige de soupape ①.
- Déposer la coupelle du ressort de soupape ②.



DEFORMATION DE LA CULASSE

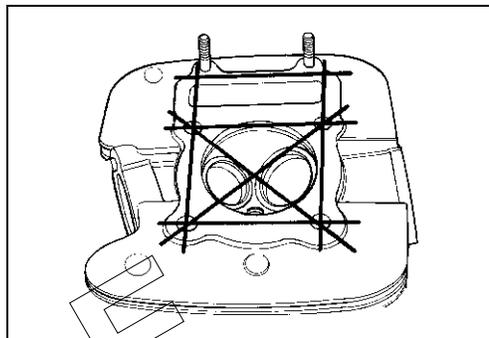
Décalaminer la chambre de combustion.

Vérifier la surface du joint de culasse pour déformation avec une règle et un calibre d'épaisseur. Prendre plusieurs mesures. Si la déformation dépasse la limite, remplacer le couvre-culasse.

DATA Déformation de la culasse

Tolérance de service: 0,05 mm

TOOL 09900-20803: Calibre d'épaisseur



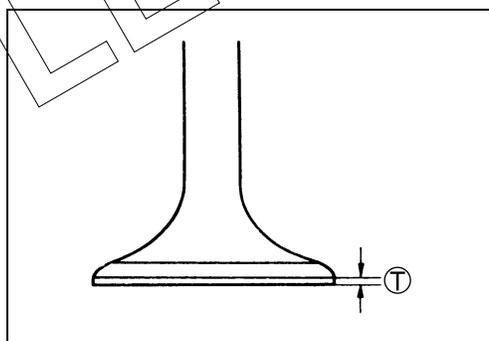
USURE DE LA FACE DE SOUPE

L'épaisseur de la face de soupape diminue avec l'usure de la face. Inspecter visuellement la face de chaque soupape pour usure et remplacer toute soupape ayant une face excessivement usée. Mesurer l'épaisseur de la face de soupape ①, et si elle n'est pas conforme, remplacer la soupape par une neuve.

DATA Epaisseur de la tête de soupape

Tolérance de service: 0,5 mm

TOOL 09900-20101: Pied à coulisse



OVALISATION DE LA TIGE DE SOUPE

Supporter la soupape sur un support en V, comme indiqué, et vérifier l'ovalisation au moyen d'un comparateur à cadran. Si l'ovalisation dépasse la tolérance de service, remplacer la soupape.

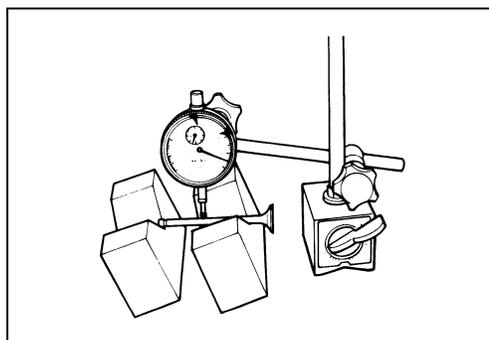
DATA Ovalisation de la tige de soupape

Tolérance de service: 0,05 mm

TOOL 09900-20606: Comparateur à cadran (1/100 mm)

09900-20701: Support magnétique

09900-21304: Support en V (100 mm)



OVALISATION RADIALE DE LA TÊTE DE SOUPAPE

Placer le comparateur à cadran à angle droit de la face de la tête de soupape et mesurer l'ovalisation radiale de la tête de soupape.

Si la mesure dépasse la tolérance de service, remplacer la soupape.

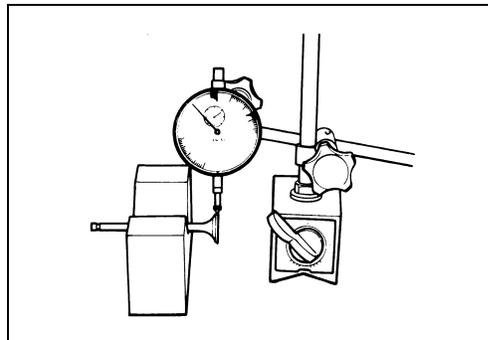
DATA Ovalisation radiale de la tête de soupape

Tolérance de service: 0,03 mm

TOOL 09900-20606: Comparateur à cadran (1/100 mm)

09900-20701: Support magnétique

09900-21304: Support en V (100 mm)

**DEFORMATION DE LA TIGE DE SOUPAPE**

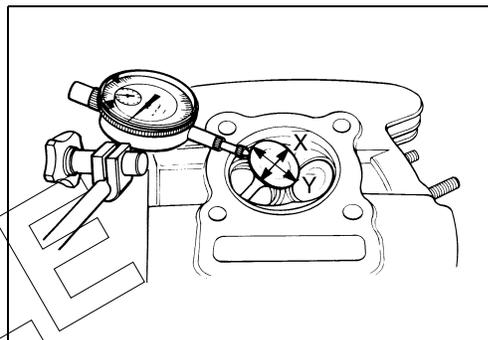
Lever la soupape d'environ 10 mm depuis son siège. Mesurer la déformation de la tige de soupape dans deux sens, "X" et "Y", perpendiculaire l'un par rapport à l'autre. Positionner le comparateur à cadran comme indiqué. Si la déformation dépasse la tolérance de service, déterminer s'il faut remplacer la soupape ou le guide.

DATA Déformation de la tige de soupape

Tolérance de service (ADM. & ECH.): 0,35 mm

TOOL 09900-20606: Comparateur à cadran (1/100 mm)

09900-20701: Support magnétique

**USURE DE LA TIGE DE SOUPAPE**

Mesurer le dia. ext. de la tige de soupape avec le micromètre. Si le diamètre n'est pas conforme, remplacer la soupape par une neuve. Si le dia. ext. de la tige de soupape est conforme mais si la déformation de la tige de soupape n'est pas conforme, remplacer le guide de soupape. Après avoir remplacé la soupape ou le guide de soupape, vérifier à nouveau la déformation.

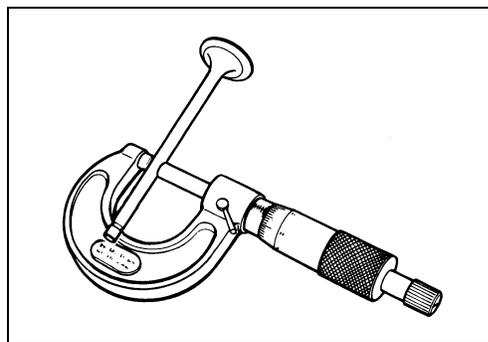
DATA DIA. EXT. de la tige de soupape

Standard:

ADM.: 5,475 – 5,490 mm

ECHAP: 5,455 – 5,470 mm

TOOL 09900-20205: Micromètre (0 – 25 mm)



NOTE:

Si les guides de soupape doivent être remplacés, se référer aux instructions pour entretien du guide de soupape ci-dessous.

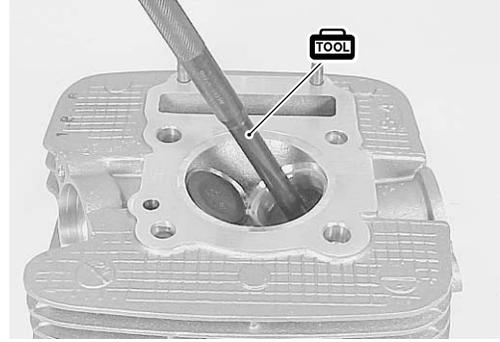
ENTRETIEN DU GUIDE DE SOUPAPE

- Déposer le guide de soupape avec l'outil spécial.

 **09916-44910: Outil de dépose/pose de guide de soupape**

NOTE:

- * Jeter les sous-ensembles du guide de soupape déposé.
- * Seuls des guides de soupape surdimensionnés sont disponibles en pièces de rechange.

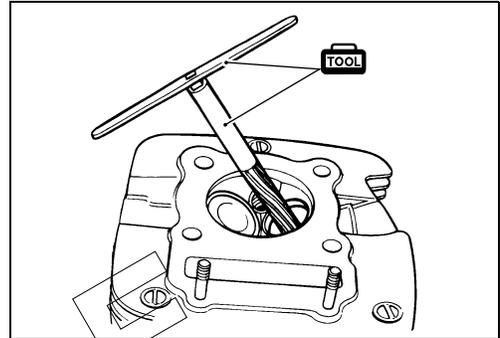


- Réaléser les trous de guide de soupape dans la culasse avec les outils spéciaux.

 **09916-34561: Alésoir de guide de soupape (11,3 mm)**
09916-34542: Poignée

NOTE:

Insérer l'alésoir depuis la chambre de combustion et toujours tourner la poignée de l'alésoir dans le sens des aiguilles d'une montre.



- Huiler le trou de la tige sur chaque guide de soupape et introduire le guide dans le trou de guide avec l'outil spécial.

 **09916-44910: Outil de dépose/pose de guide de soupape**

ATTENTION

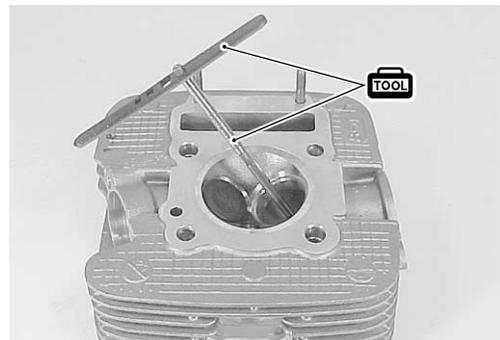
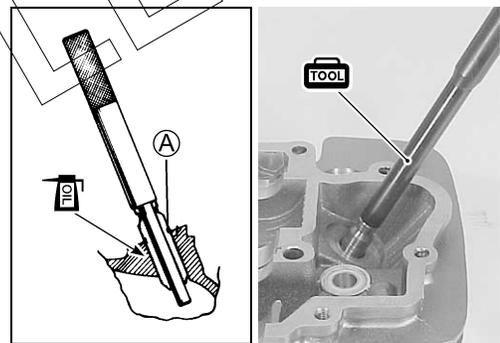
Veiller à utiliser une bague de guide de soupape et un guide de soupape neufs.

NOTE:

Reposer le guide de soupape en mettant en contact la bague [Ⓐ] avec la culasse.

- Après avoir reposé les guides de soupape, réaléser les alésages de guidage avec les outils spéciaux. Veiller à bien nettoyer et à huiler les guides après l'alésage.

 **09916-34550: Alésoir de guide de soupape (5,5 mm)**
09916-34542: Poignée



INSPECTION DE LA LARGEUR DU SIEGE DE SOUPAPE

Vérifier visuellement la largeur du siège de soupape sur chaque face de soupape.

Si l'usure de la face de soupape est anormale, remplacer la soupape.

Enduire le siège de soupape de bleu de Prusse et mettre la soupape en place. Faire tourner la soupape en appuyant légèrement. Vérifier si le bleu de Prusse est bien imprégné sur toute la face de soupape, sur le pourtour comme au centre de la face de soupape.

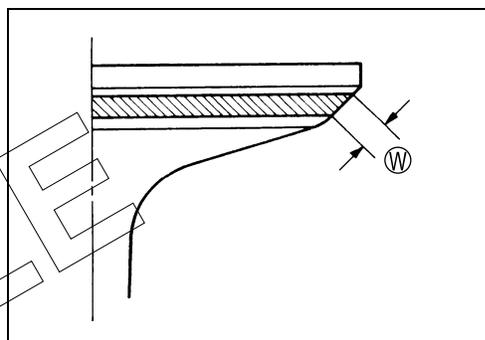
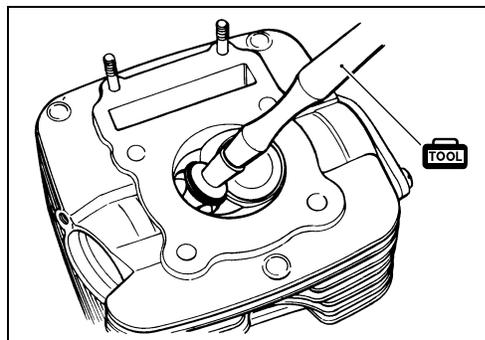
Si la largeur du siège $\text{\textcircled{W}}$ mesurée dépasse la valeur standard, ou si la largeur du siège n'est pas uniforme, rectifier le siège au moyen de la fraise de siège de soupape.

DATA Largeur du siège de soupape $\text{\textcircled{W}}$

Standard: 0,9 – 1,1 mm

TOOL 09916-10911: Rodoirs de soupape

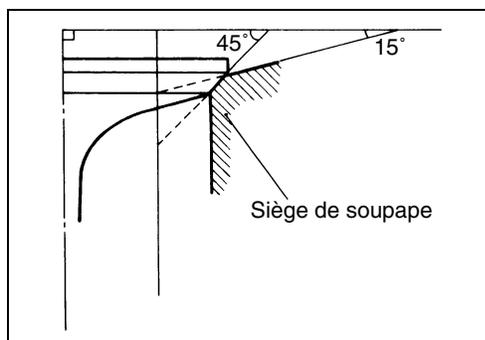
Si le siège de soupape n'est pas conforme, rectifier le siège comme suit.



REPARATION DU SIEGE DE SOUPAPE

Les sièges de soupape d'admission et d'échappement sont rectifiés à deux angles différents. (La surface de contact du siège est rectifiée à 45°.)

	COTE ADMISSION		COTE ECHAPPEMENT
15°	N-212	15°	N-121
45°	N-122	45°	N-122



TOOL 09916-20620: Fraise de siège de soupape (N-122)

09916-21111: Kit de fraises de siège de soupape

09916-24480: Tige pilote solide (N-140-5,5)

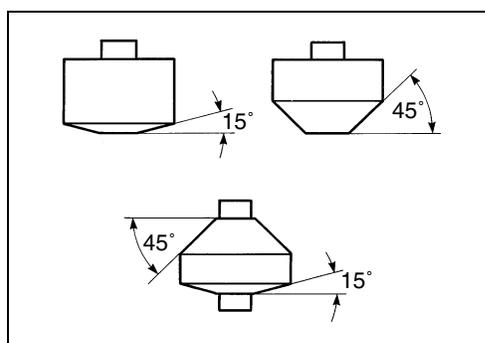
09916-24920: Fraise de siège de soupape (N-212)

NOTE:

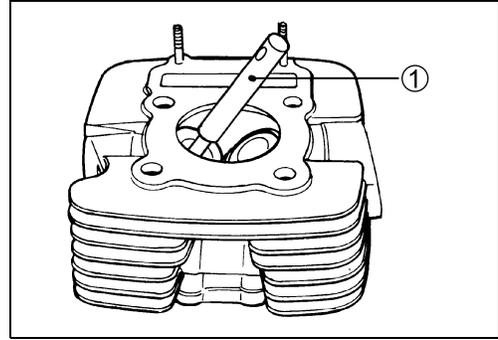
Utiliser la tige pilote solide (N-140-5,5) avec la fraise de siège de soupape (N-121, -122 et -212).

ATTENTION

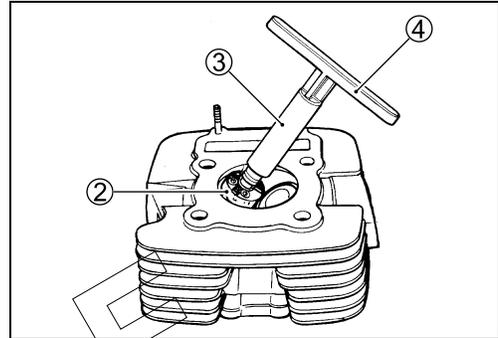
La zone de contact du siège de soupape doit être vérifiée après chaque coupe.



- En installant la tige pilote solide ①, la tourner légèrement.

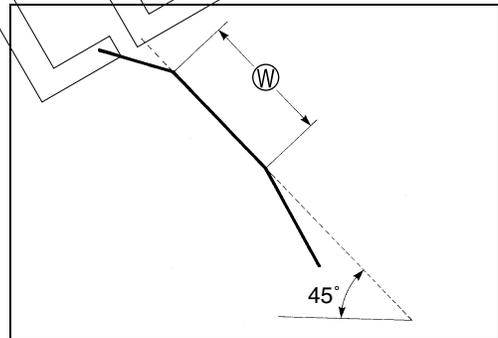


- Assujettir la tige pilote avec précision Poser la fraise à 45° ②, l'adaptateur ③ et la poignée en T ④.



COUPE INITIALE DU SIEGE

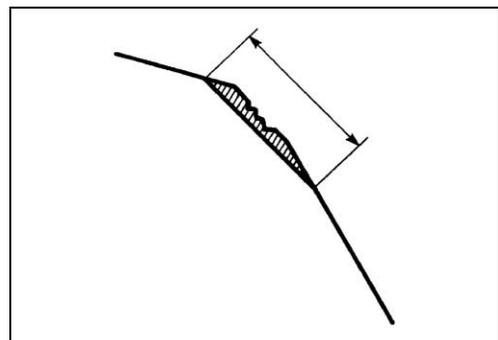
- Avec la fraise à 45°, décalaminer et nettoyer le siège. Faire tourner la fraise de un ou deux tours.
- Mesurer la largeur du siège de soupape W après chaque coupe.



- Si le siège de la soupape est piqué ou brûlé, utiliser la fraise à 45° pour rectifier le siège un peu plus.

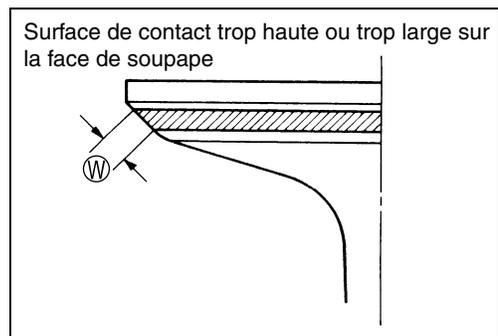
NOTE:

Couper seulement au minimum nécessaire le siège de la soupape de sorte que la tige ne soit pas trop rapprochée du culbuteur pour obtenir un angle de contact de soupape correct.

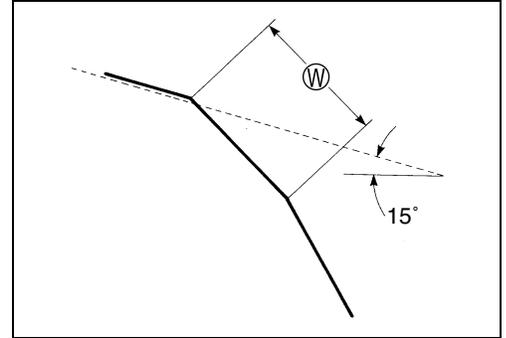


COUPE DE CHANFREINAGE SUPERIEUR

- Si la surface de contact est trop haute sur la soupape, ou trop large, utiliser la fraise à 15° pour abaisser et réduire la surface de contact.



(Utiliser la fraise à 15°.)



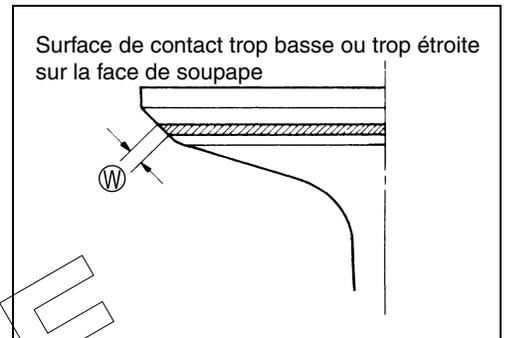
COUPE FINALE DU SIEGE

- Si la surface de contact est trop basse ou trop étroite, utiliser la fraise à 45° pour relever et élargir la surface de contact.

NOTE:

Après avoir découpé l'angle à 15°, il est possible que le siège de la soupape (45°) soit trop étroit. Dans ce cas, rectifier la largeur du siège de la soupape.

- Après avoir obtenu la position et la largeur du siège souhaitées, passer légèrement la fraise à 45° pour supprimer toute les ébarbures résultant des opérations de coupe précédentes.

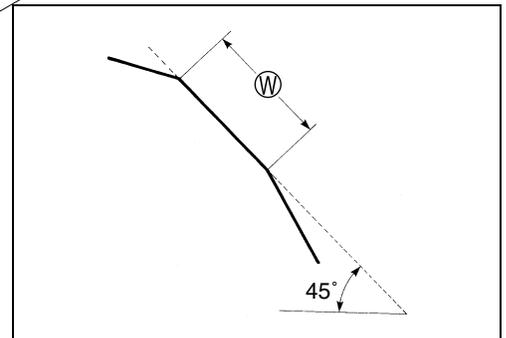


ATTENTION

Ne pas utiliser de composé de rodage après la coupe finale. Le siège de soupape rectifiée doit présenter un fini de surface parfaitement lisse mais pas poli à l'extrême ou brillant. Le rodage final du siège s'effectuera de lui-même pendant les premières secondes de fonctionnement du moteur.

NOTE:

Après l'entretien des sièges de soupape, veiller à bien vérifier le jeu des soupapes après avoir reposé la culasse. (☞ 2-5)



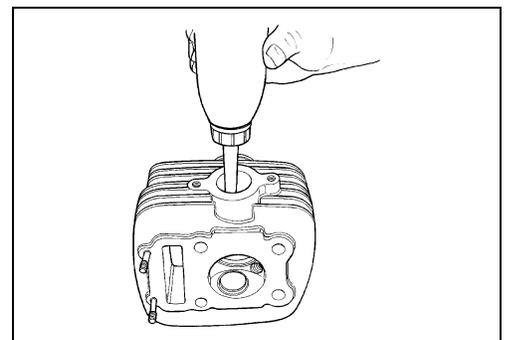
INSPECTION DE L'ETANCHEITE DU SIEGE DE SOUPAPE

Après avoir remonté la soupape et le ressort de soupape, mettre un peu d'essence dans l'orifice d'admission ou d'échappement.

Vérifier l'absence de fuite d'essence par le siège de soupape. En cas de fuite, rectifier la surface d'étanchéité.

▲ AVERTISSEMENT

Toujours prendre les précautions nécessaires pour manipuler l'essence.

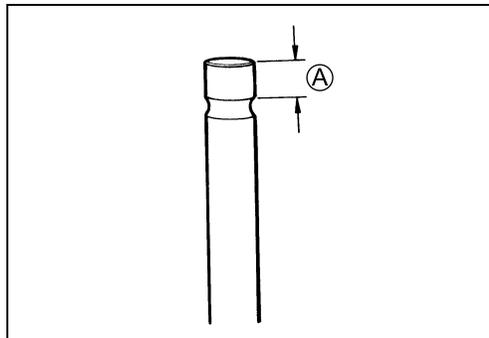


ETAT DE L'EXTREMITE DE LA TIGE DE SOUPAPE

Inspecter la face de l'extrémité de la tige de soupape pour piqûres et usure. En cas de piqûres ou d'usure, rectifier l'extrémité de la tige de soupape. S'assurer que la longueur \textcircled{A} n'est pas inférieure à 2,5 mm. Si cette longueur devient inférieure à 2,5 mm, remplacer la soupape.

DATA Longueur de l'extrémité de la tige de soupape

Tolérance de service: 2,5 mm

**RESSORTS DE SOUPAPE**

Vérifier le bon état des ressorts en mesurant leur longueur libre et la force nécessaire pour les comprimer. Si la longueur du ressort est inférieure à la tolérance de service, ou si la force nécessaire pour le comprimer n'est pas conforme, remplacer le ressort.

DATA Longueur du ressort détendu de soupape
(ADM & ECHAP)

Tolérance de service INTERNE: 36,8 mm

EXTERNE: 40,1 mm

TOOL 09900-20101: Pied à coulisse

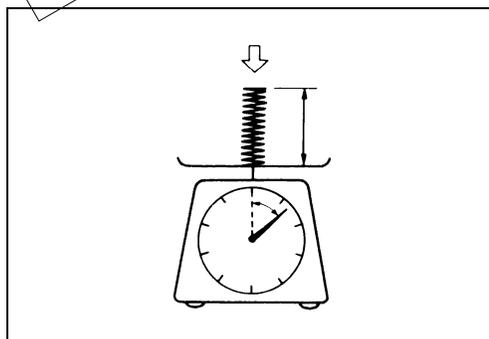
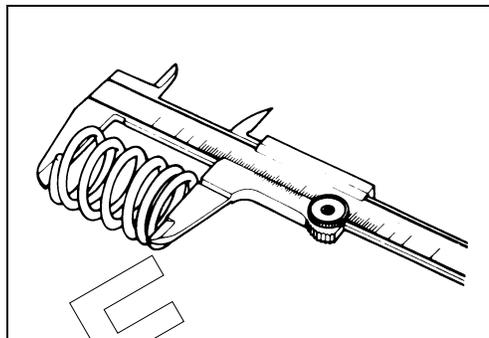
DATA Tension du ressort de soupape (ADM & ECHAP)

Standard INTERNE: 76 – 90 N/32,5 mm

(7,8 – 9,2 kgf/32,5 mm)

EXTERNE: 186 – 219 N/36,0 mm

(18,9 – 22,3 kgf/36,0 mm)

**TENDEUR DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION**

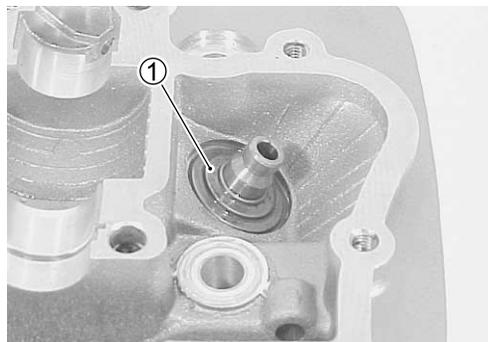
Inspecter le tendeur de la chaîne de distribution pour détérioration. En cas de toute détérioration, remplacer le tendeur de la chaîne de distribution par un neuf.



REMONTAGE

Remonter la culasse dans l'ordre inverse du démontage. Veiller à observer les points suivants:

- Reposer chaque coupelle de ressort de soupape ①.

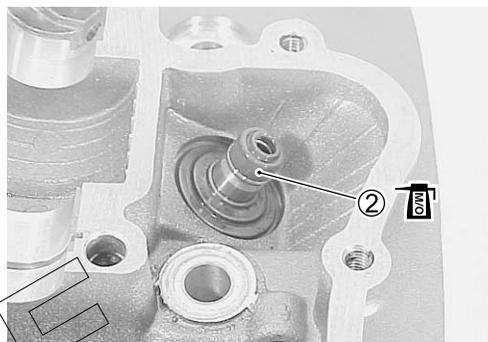


- Enduire de lubrifiant au molybdène le joint de la tige de soupape, et poser par ajustement pressé le joint à la main.

ATTENTION

Ne pas réutiliser les joints de tige de soupape.

 LUBRIFIANT AU MOLYBDENE

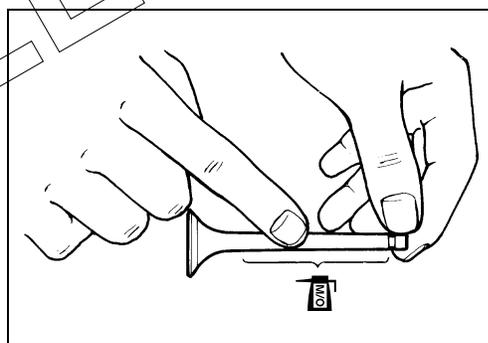


- Enduire de lubrifiant au molybdène les tiges de soupape.

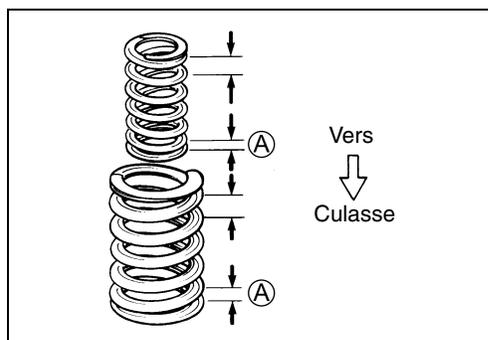
ATTENTION

Pour introduire chaque soupape, veiller à ne pas détériorer la lèvre du joint de la tige.

 LUBRIFIANT AU MOLYBDENE



- Reposer les ressorts de soupape avec l'extrémité à petit écartement (A) faisant face à la culasse.

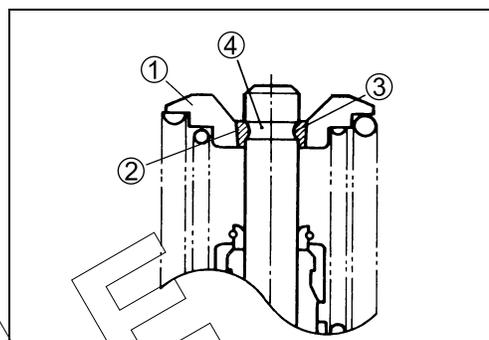
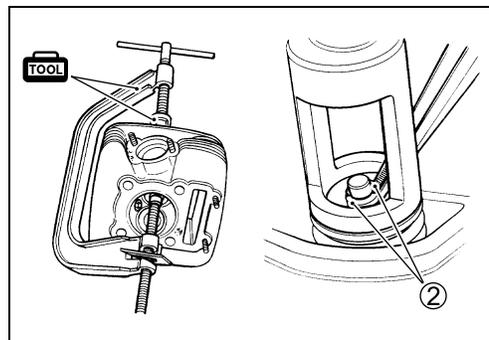


- Reposer l'arrêt de ressort de soupape ①, introduire le ressort avec le lève-soupape et reposer les goupilles fendues sur l'extrémité de la tige de soupape. Ensuite, libérer le lève-soupape pour coincer les goupilles fendues ② entre l'arrêt et la tige de soupape. Veiller à ce que la lèvre arrondie ③ de la goupille est assujettie avec précision dans la gorge ④ de l'extrémité de la tige.

TOOL 09916-14510: Lève-soupape
 09916-14910: Accessoire de lève-soupape
 09916-84511: Pincettes

ATTENTION

Veiller à reposer toutes les pièces sur leurs positions d'origine.



TUYAU D'ADMISSION

- Avant de reposer le tuyau d'admission, enduire de graisse le joint torique.

AH 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

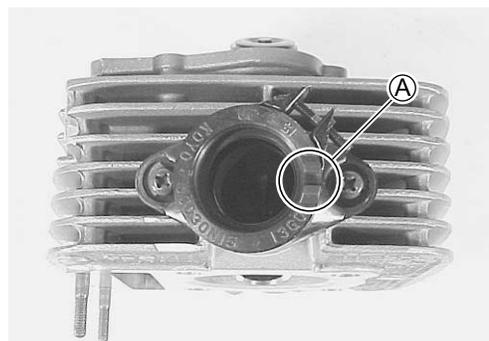
ATTENTION

Utiliser un joint torique neuf afin d'éviter toute aspiration d'air du joint.



NOTE:

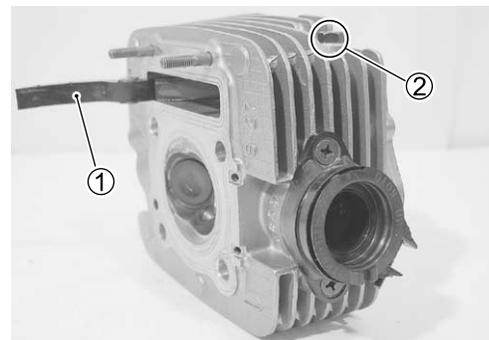
S'assurer que la saillie (A) est à droite.



TENDEUR DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION

- Reposer le tendeur de la chaîne de distribution ①.
- Resserer le boulon du tendeur de la chaîne de distribution ② au couple de serrage spécifié.

🔧 Boulon du tendeur de la chaîne de distribution: 13 N·m (1,3 kgf·m)



ARBRE A CAMES

INSPECTION DE L'ARBRE A CAMES

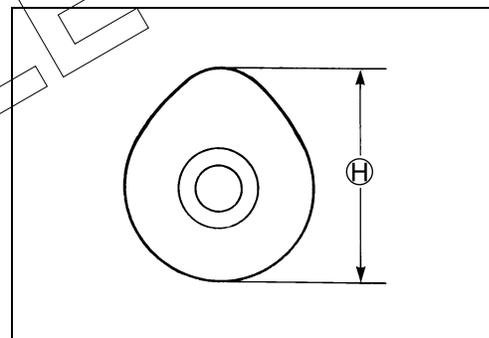
Si le moteur fait un bruit anormal, des vibrations ou manque de puissance, un arbre à cames est probablement déformé ou usé à la tolérance de service. L'ovalisation de l'arbre à cames devra être vérifié. De même, vérifier les cames et les tourillons pour usure ou détérioration.

USURE DE LA CAME

Des cames usées sont souvent la cause d'une mauvaise distribution, qui entraîne une réduction de la puissance du moteur. Mesurer la hauteur de la came \ominus avec un micromètre. Remplacer un arbre à cames si les cames sont usées à la tolérance de service.

DATA Hauteur de la came \ominus
Tolérance de service ADM.: 33,87 mm
ECH.: 33,50

🔧 09900-20202: Micromètre (25 – 50 mm)



USURE DES TOURILLONS D'ARBRE A CAMES

Vérifier si l'usure de chacun des tourillons est dans les limites de tolérance ou non en mesurant le jeu d'huile du tourillon d'arbre à cames, arbre à cames en place. Mesurer le jeu avec la jauge plastique ①.

🔧 09900-22301: Jauge plastique
09900-22302: Jauge plastique

NOTE:

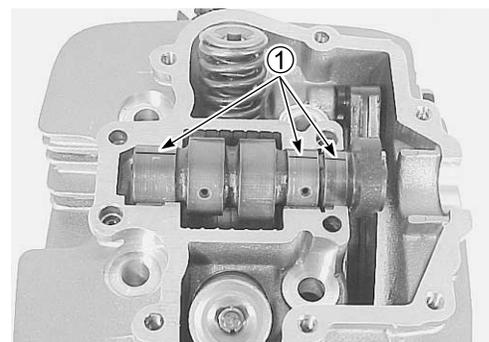
Reposer le couvre-culasse sur sa position d'origine.

- Resserer les boulons du couvre-culasse de façon uniforme et en diagonale au couple de serrage spécifié.

🔧 Boulon du couvre-culasse: 10 N·m (1,0 kgf·m)

NOTE:

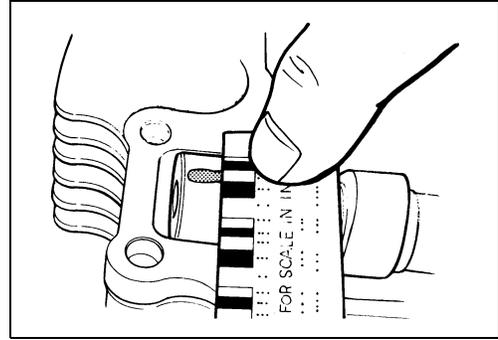
Ne pas faire tourner l'arbre à cames quand la jauge plastique est en place.



Déposer le couvre-culasse et mesurer la largeur de la jauge plastique comprimée avec l'enveloppe graduée. Cette mesure doit être prise à la partie la plus large de la jauge plastique comprimée.

DATA Passage d'huile du tourillon d'arbre à cames

Tolérance de service: 0,150 mm

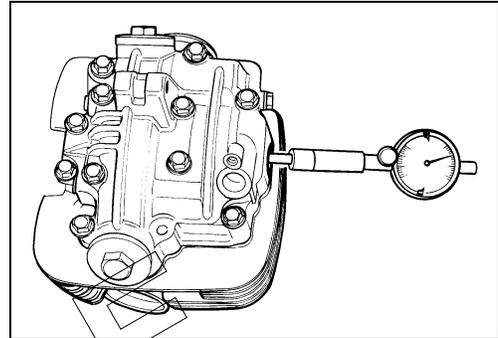


Si le jeu d'huile des tourillons d'arbre à cames dépasse la limite, mesurer le diamètre interne du support de tourillon d'arbre à cames et le diamètre externe du tourillon de l'arbre à cames. Remplacer l'arbre à cames ou la culasse selon la mesure qui dépasse les spécifications.

DATA Dia. Int. du support de tourillon d'arbre à cames

Standard: 22,012 – 22,025 mm

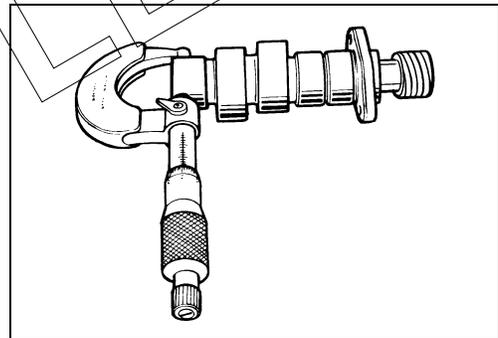
TOOL 09900-22403: Jauge pour petits alésages



DATA DIA. INT. du tourillon d'arbre à cames

Standard: 21,959 – 21,980 mm

TOOL 09900-20205: Micromètre (0 – 25 mm)



OVALISATION DE L'ARBRE A CAMES

Mesurer l'ovalisation avec un comparateur à cadran. Remplacer l'arbre à cames si l'ovalisation dépasse la limite.

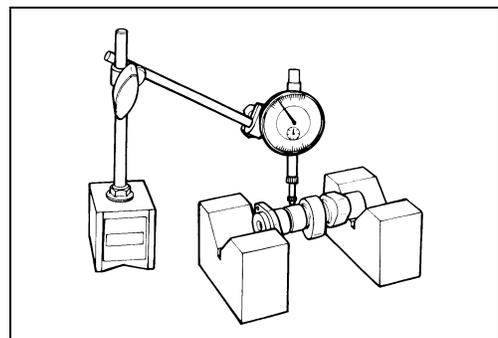
DATA Faux-rond d'arbre à cames

Tolérance de service: 0,10 mm

TOOL 09900-20606: Comparateur à cadran (1/100 mm)

09900-20701: Support magnétique

09900-21304: Support en V (100 mm)



CYLINDRE

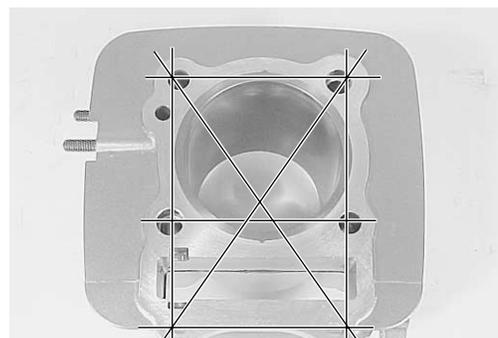
DEFORMATION

Vérifier la surface du joint du cylindre pour déformation avec une règle et un calibre d'épaisseur. Prendre plusieurs mesures. Si la déformation dépasse la tolérance de service, remplacer le cylindre.

DATA Déformation du cylindre

Tolérance de service: 0,05 mm

TOOL 09900-20803: Calibre d'épaisseur



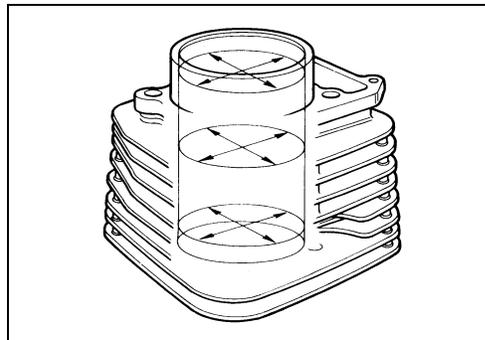
ALESAGE DU CYLINDRE

Mesurer le diamètre de l'alésage du cylindre en six endroits.
Si une des mesures dépasse la limite, réviser le cylindre et remplacer le piston avec un piston surdimensionné, ou remplacer le cylindre.

DATA Alésage du cylindre

Tolérance de service: 57,090 mm

TOOL 09900-20508: Comparateur à cadran pour cylindre

**DISPOSITIF DE REGLAGE DU TENDEUR DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION**

Vérifier le mouvement de la tige de poussoir. Si la tige de poussoir est bloquée ou si le mécanisme à ressort est défectueux, remplacer le dispositif de réglage de tension de la chaîne de distribution par un neuf.

**GUIDE DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION**

Inspecter le guide de la chaîne de distribution pour détérioration.
En cas de toute détérioration, remplacer le guide de la chaîne de distribution par un neuf.

**PISTON ET AXE DE PISTON
DIAMÈTRE**

Mesurer le diamètre du piston avec le micromètre à 8 mm de l'extrémité de la jupe.

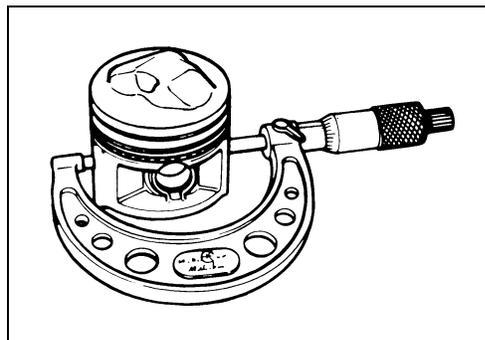
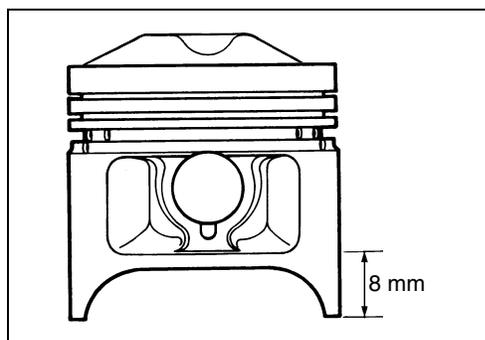
Si le diamètre du piston est inférieur à la tolérance de service, remplacer le piston.

DATA Diamètre du piston

Tolérance de service: 56,880 mm

Piston surdimensionné: 0,5 mm

TOOL 09900-20203: Micromètre (50 – 75 mm)



JEU PISTON-CYLINDRE

Soustraire le diamètre du piston du diamètre de l'alésage du cylindre. Si le jeu piston-cylindre dépasse la tolérance de service, réalésage le cylindre et utiliser un piston surdimensionné ou remplacer le cylindre et le piston.

DATA Jeu piston-cylindre

Tolérance de service: 0,120 mm

JEU ENTRE LE SEGMENT DE PISTON ET LA RAINURE

Mesurer le jeu axial du 1er et 2ème segment de piston avec le calibre d'épaisseur. Si un des jeux dépasse la limite, remplacer le piston et les segments de piston.

DATA Jeu entre le segment de piston et la gorge

Tolérance de service 1er: 0,18 mm

2ème: 0,15 mm

TOOL 09900-20803: Calibre d'épaisseur

09900-20205: Micromètre (0 – 25 mm)

DATA Largeur de la rainure du segment de piston

Standard 1er et 2ème: 1,01 – 1,03 mm

Racleur: 2,01 – 2,03 mm

DATA Epaisseur du segment de piston

Standard 1er et 2ème: 0,970 – 0,990 mm

NOTE:

Décalaminer la couronne du piston et des rainures de segment avec un grattoir à lame flexible.

OUVERTURE DU SEGMENT DE PISTON ET COUPURE DU SEGMENT DE PISTON

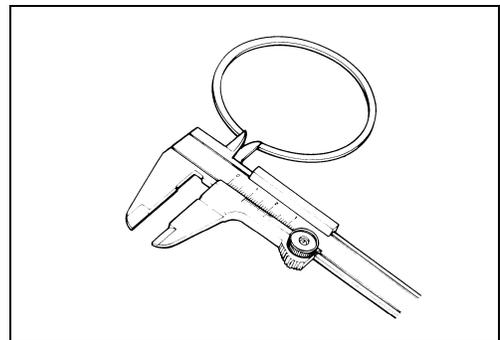
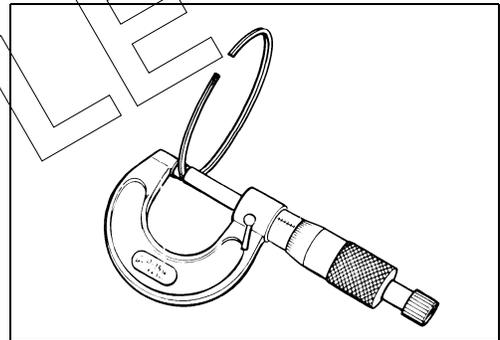
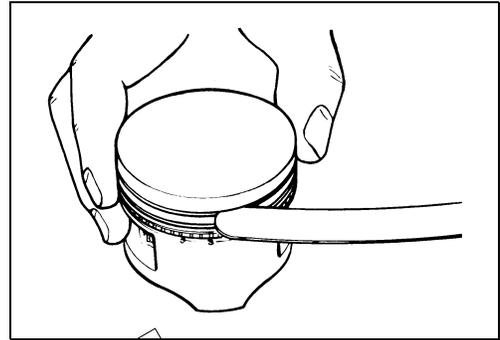
Mesurer l'ouverture du segment de piston avec un pied à coulisse. Insérer ensuite le segment de piston dans le cylindre et mesurer la coupure du segment de piston avec un calibre d'épaisseur.

Si la coupure du segment de piston n'est pas conforme, remplacer le segment de piston.

DATA Ouverture du segment de piston

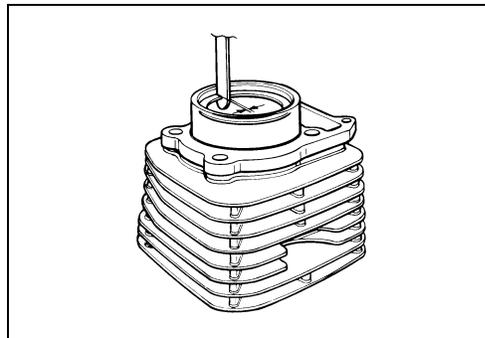
Tolérance de service 1er: 5,8 mm

2ème: 4,0 mm

TOOL 09900-20101: Pied à coulisse

DATA Coupure du segment de piston
Tolérance de service 1er et 2ème: 0,7 mm

TOOL 09900-20803: Calibre d'épaisseur



SEGMENTS SURDIMENSIONNES

Segment de piston surdimensionné

Le segment de piston surdimensionné suivant est utilisé. Il porte le numéro d'identification suivant:

1er et 2ème segment de piston 0,5 mm: 50

Segment racleur surdimensionné

Le segment de piston surdimensionné suivant est utilisé. Il porte le numéro d'identification suivant.

Segment racleur 0,5 mm: Rouge

Glissière surdimensionnée

Mesurer le diamètre externe pour identifier la dimension.

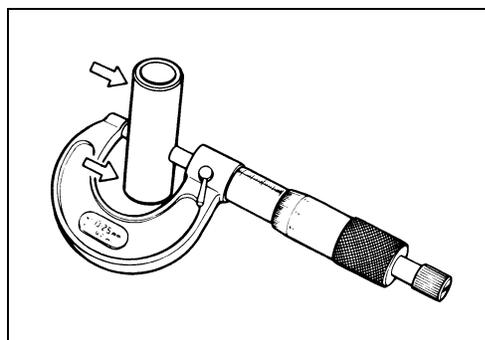
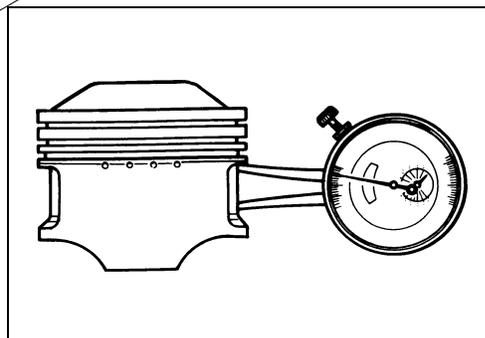
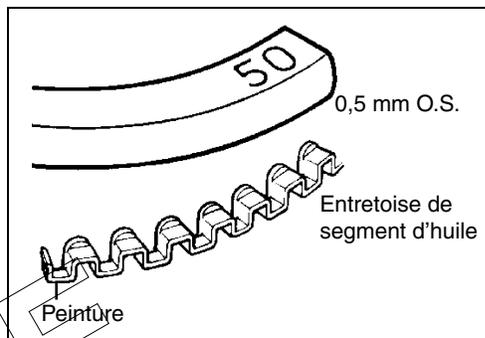
ALESAGE DE L'AXE DE PISTON

Mesurer le diamètre interne de l'alésage de l'axe de piston avec le comparateur à cadran et mesurer le diamètre externe de l'axe de piston avec le micromètre. Si un des deux diamètres n'est pas conforme ou si la différence entre les deux diamètres est supérieure aux limites, remplacer le piston et l'axe de piston.

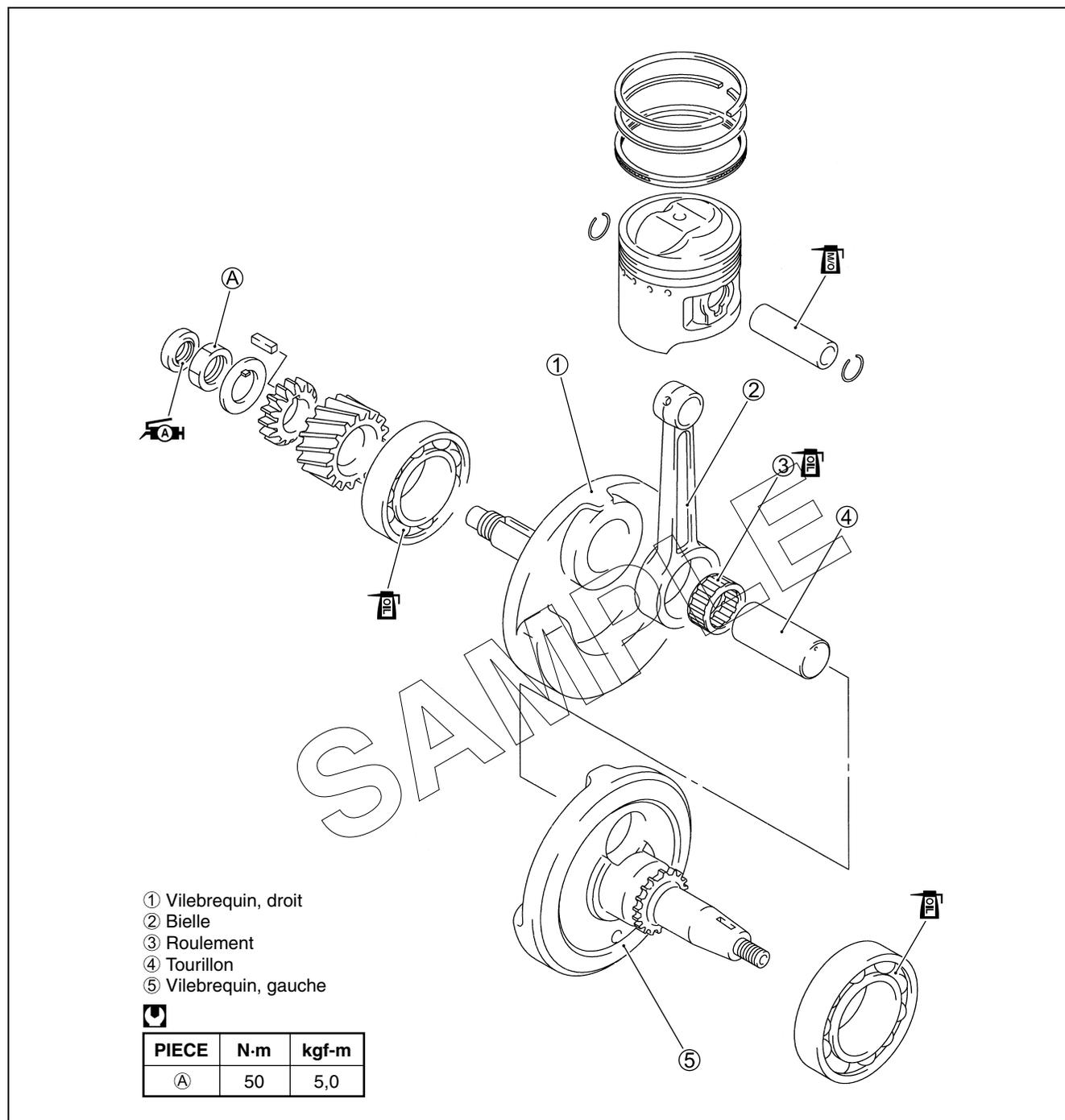
DATA Alésage de l'axe de piston
Tolérance de service: 14,030 mm

DATA DIA. EXT. de l'axe de piston
Tolérance de service: 13,980 mm

TOOL 09900-20605: Comparateur à cadran
09900-20205: Micromètre



VILEBREQUIN ET BIELLE

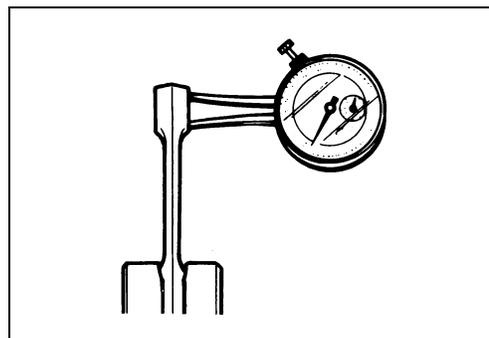
**DIA. INT. DU PIED DE BIELLE**

Mesurer le diamètre interne du pied de bielle avec le comparateur à cadran. Si le diamètre interne du pied de bielle dépasse la tolérance de service, remplacer la bielle.

DATA DIA. INT. du pied de bielle

Tolérance de service: 14,040 mm

TOOL 09900-20605: Comparateur à cadran



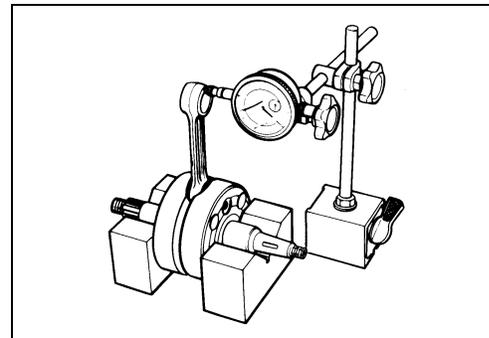
DEFORMATION DE LA BIELLE ET JEU LATERAL DE LA TETE DE BIELLE

L'usure de la tête de bielle peut être estimée en vérifiant le mouvement du pied de bielle. Cette méthode permet également de vérifier le degré d'usure sur la tête de bielle.

DATA Déformation de la bielle

Tolérance de service: 3,0 mm

- TOOL** 09900-20701: Support magnétique
 09900-20606: Comparateur à cadran (1/100 mm)
 09900-21304: Support en V (100 mm)



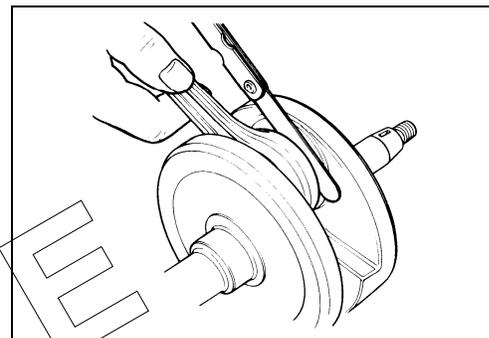
Repousser la tête de bielle d'un côté et mesurer le jeu latéral avec un calibre d'épaisseur.

DATA Jeu latéral de la tête de bielle

Tolérance de service: 1,0 mm

- TOOL** 09900-20803: Calibre d'épaisseur

Si le jeu latéral dépasse la tolérance de service, remplacer l'ensemble vilebrequin ou corriger la déformation et le jeu latéral aux spécifications en remplaçant les pièces usées. (par. ex. bielle, palier de tête de bielle et maneton.



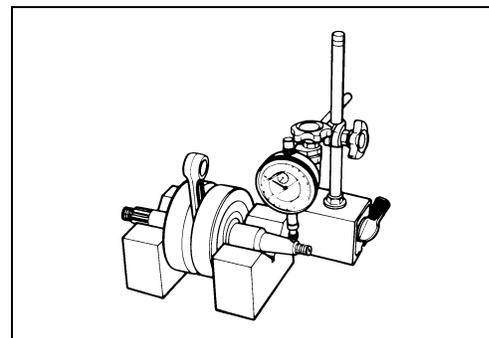
OVALISATION DU VILEBREQUIN

Supporter le vilebrequin avec un bloc en V comme indiqué. Positionner le comparateur à cadran, comme indiqué, et faire tourner le vilebrequin lentement pour mesurer l'ovalisation. Si l'ovalisation dépasse la tolérance de service, rectifier l'ovalisation ou remplacer l'ensemble vilebrequin.

DATA Ovalisation du vilebrequin

Tolérance de service: 0,08 mm

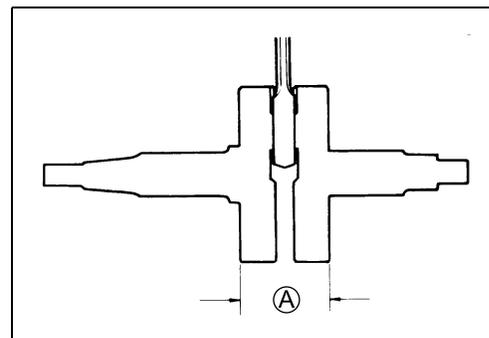
- TOOL** 09900-20701: Support magnétique
 09900-20606: Comparateur à cadran (1/100 mm)
 09900-21304: Support en V (100 mm)



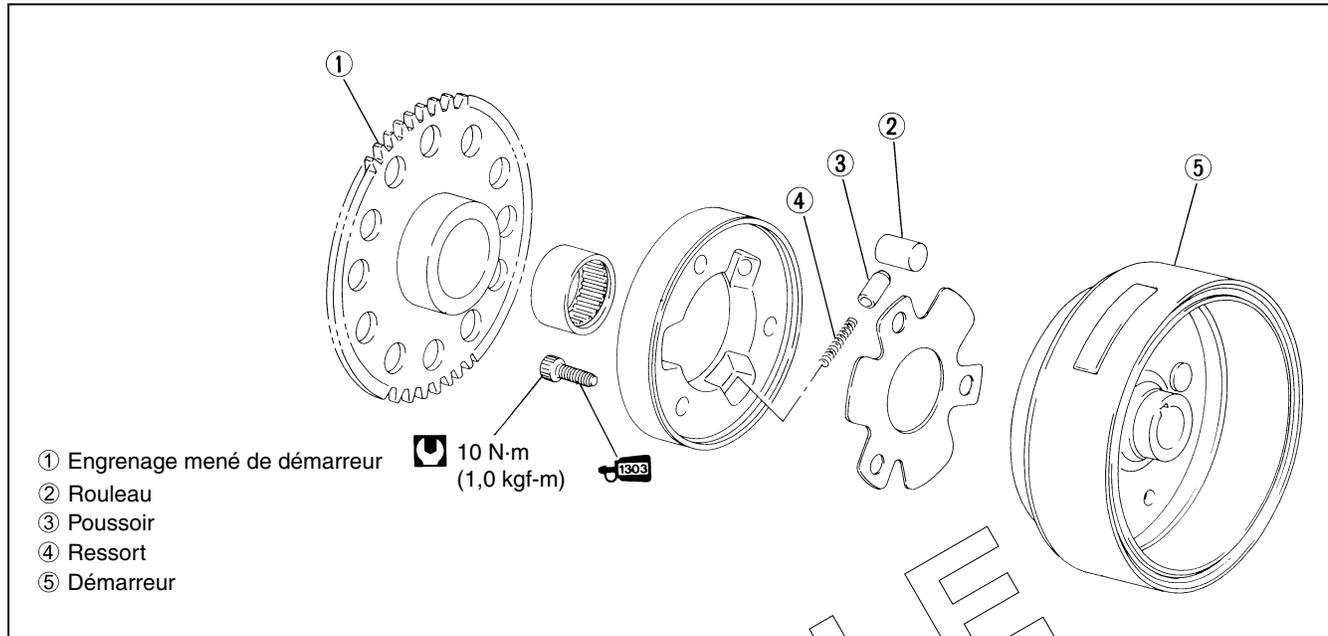
REMONTAGE

- Lors du remontage du vilebrequin, la largeur entre les joues $\text{\textcircled{A}}$ devra être conforme aux spécifications.

DATA Largeur joue à joue du vilebrequin $\text{\textcircled{A}}$: 53,0 \pm 0,1 mm



ROCHET DE DEMARRAGE ET ROULEMENT DE L'ENGRENAGE MENE DU DEMARREUR



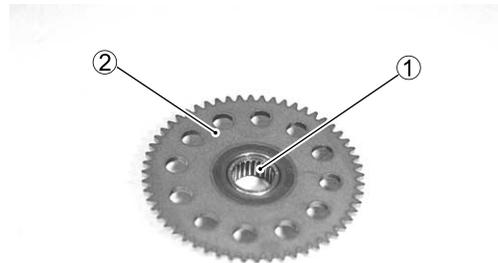
ROCHET DE DEMARRAGE

Reposer l'engrenage mené du démarreur sur le rochet de démarrage et tourner l'engrenage mené du démarreur à la main (l'engrenage tourne seulement dans un sens). L'engrenage mené du démarreur doit tourner en douceur. Si une résistance excessive est ressentie en tournant l'engrenage mené du démarreur, inspecter le rochet de démarrage. De même, inspecter la surface de l'engrenage mené du démarreur en contact avec le rochet de démarrage pour usure et détérioration. En cas de toute usure ou détérioration, remplacer les pièces défectueuses.



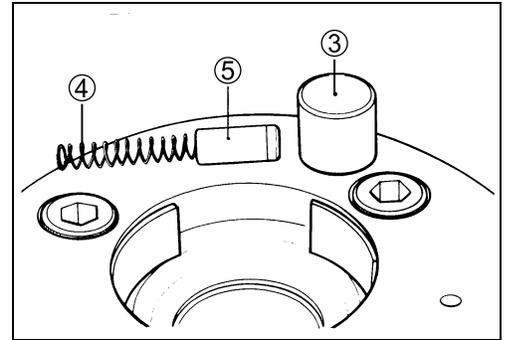
ROULEMENT DE L'ENGRENAGE MENE DU DEMARREUR

Reposer le roulement de l'engrenage mené du démarreur ① et l'engrenage ② sur le vilebrequin et tourner l'engrenage mené du démarreur à la main. Inspecter le roulement de l'engrenage mené du démarreur pour rotation en douceur et bruit anormal. Si le roulement ne tourne pas en douceur ou en cas de bruit anormal, le remplacer.



DEMONTAGE

- Déposer l'engrenage mené du démarreur.
- Déposer le rouleau ③, le ressort ④ et le poussoir ⑤.



- Retenir le rotor de l'alternateur avec le support de rotor et déposer les boulons du rochet de démarrage.

TOOL 09930-44530: Support de rotor

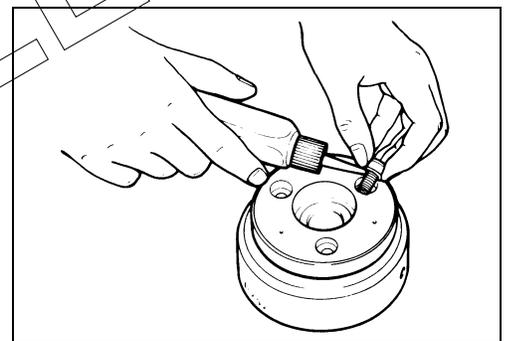
**REMONTAGE**

- Enduire légèrement de produit THREAD LOCK SUPER les boulons du rochet de démarrage et les resserrer au couple de serrage spécifié tout en retenant le support de rotor.

1303 99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

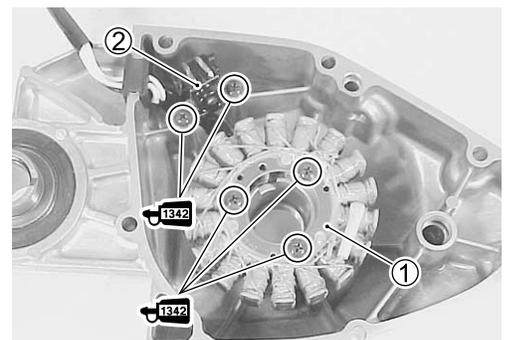
TOOL 09930-44530: Support de rotor

1342 Boulon du rochet de démarrage: 10 N·m (1,0 kgf·m)

**STATOR ET BOBINE EXPLORATRICE DE L'ALTERNATEUR**

- Pour remplacer le stator ① ou la bobine exploratrice ② de l'alternateur, enduire de produit THREAD LOCK les boulons d'assemblage du stator et les boulons d'assemblage de la bobine exploratrice de l'alternateur et les resserrer.

1342 99000-32050: THREAD LOCK "1342"



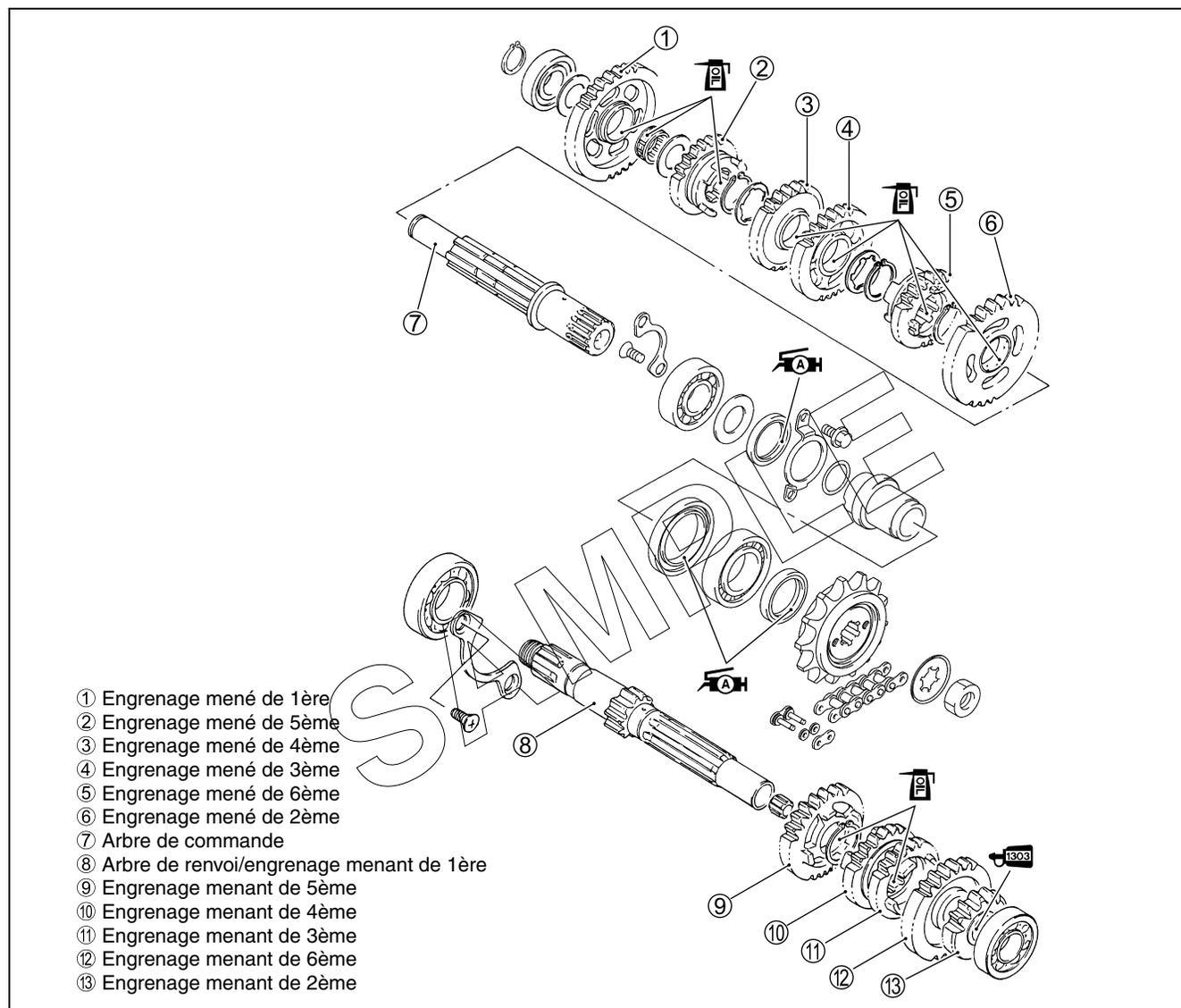
BOITE DE VITESSES

DEMONTAGE

- Démontez les engrenages de la boîte de vitesses comme indiqué sur l'illustration.

NOTE:

Pour déposer l'engrenage menant de 2ème, utiliser un extracteur d'engrenage et un accessoire approprié.



REMONTAGE

Remonter l'arbre de renvoi et l'arbre de commande dans l'ordre inverse du démontage. Veiller à observer les points suivants:

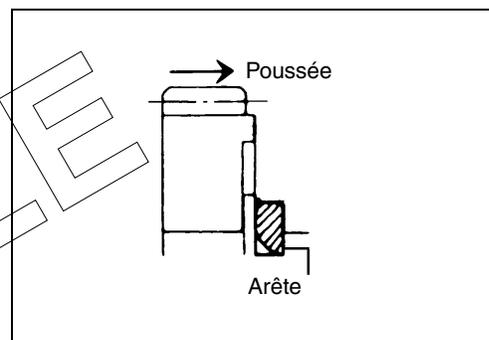
NOTE:

Avant de reposer les engrenages, enduire d'huile-moteur le roulement et la surface interne de chaque engrenage.

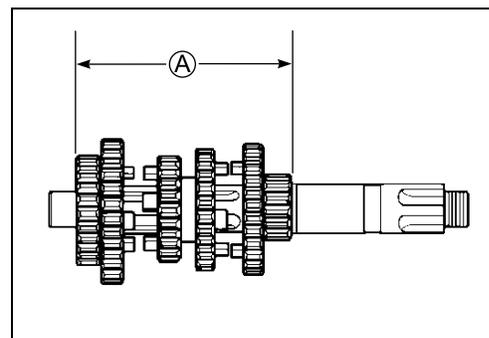
ATTENTION

- * Ne jamais réutiliser un anneau élastique. Après avoir enlevé un anneau élastique d'un arbre, il doit être jeté et remplacé par un anneau élastique neuf.
- * Quand on installe un anneau élastique neuf, ne pas écarter ses extrémités plus que nécessaire pour le glisser sur l'arbre.
- * Après l'installation d'un anneau élastique, s'assurer qu'il est complètement ajusté dans sa gorge et bien monté.

- Pour reposer un anneau élastique neuf, attention au sens de montage de l'anneau élastique. Assujettir l'anneau élastique du côté de la poussée comme indiqué sur l'illustration. Le côté arrondi doit être contre la surface de l'engrenage.



- Poser par ajustement pressé l'engrenage menant de 2ème sur l'arbre de renvoi. Avant le remontage, enduire la face interne de l'engrenage de 2ème de produit THREAD LOCK SUPER et reposer les engrenage de telle sorte que la longueur A soit comme indiqué.

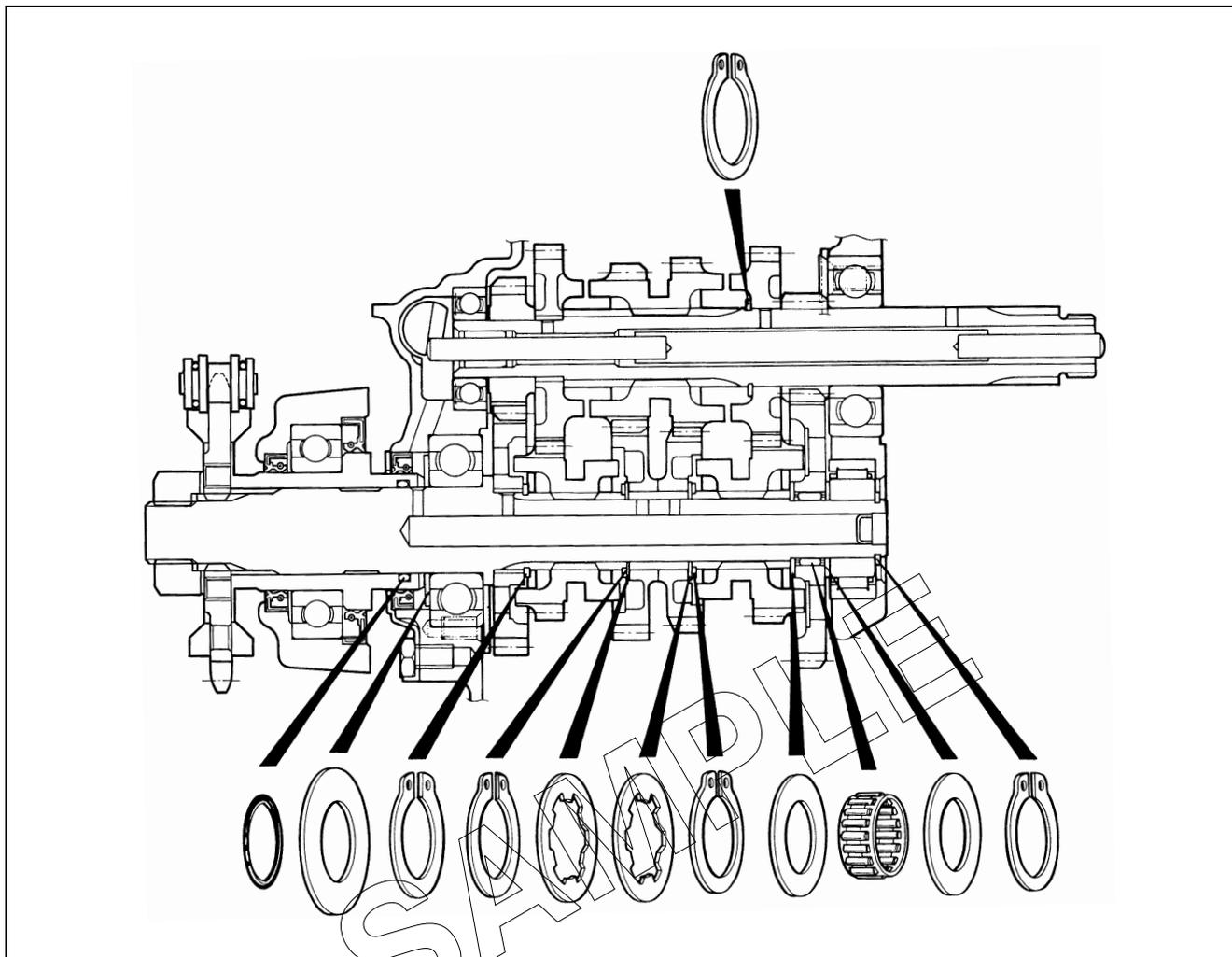


DATA Longueur de l'arbre de renvoi (A): $88,0^{+0,1}_0$ mm

1303 99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

NOTE:

Cette procédure peut être effectuée seulement deux fois avant le remplacement de l'arbre.



FOURCHETTES DE CHANGEMENT DE VITESSES

Mesurer le jeu de la fourchette de changement de vitesses dans la gorge de chaque engrenage avec le calibre d'épaisseur.

Le jeu pour chacune des deux fourchettes de changement de vitesses joue un rôle important pour le passage en douceur et l'engagement des vitesses. Chaque fourchette a ses dents introduites dans la rainure annulaire sur l'engrenage. Un contact par glissement se produit entre la fourchette et l'engrenage, et lors du passage de la vitesse, la fourchette repousse l'engrenage axialement.

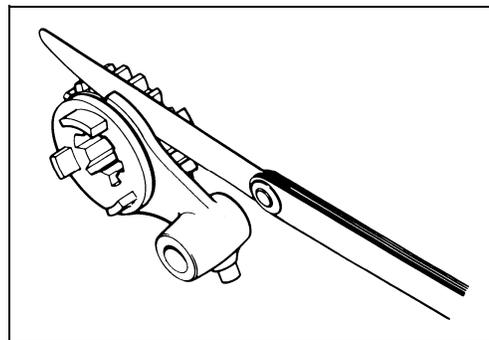
Si le jeu est trop important, les engrenages en prise peuvent se désengrèner.

Si le jeu dépasse la spécification, remplacer la fourchette ou son engrenage, ou les deux.

DATA Jeu entre la fourchette de changement de vitesses et la rainure

Tolérance de service: 0,5 mm

TOOL 09900-20803: Calibre d'épaisseur



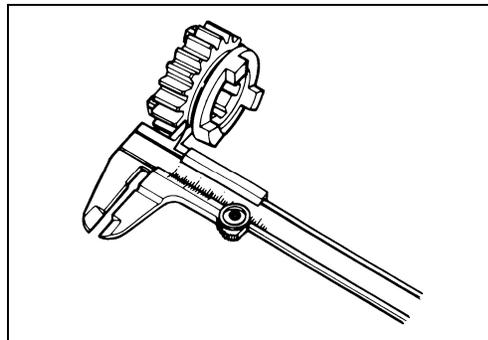
DATA Largeur de la rainure de fourchette de changement de vitesses

Standard

N°1: 5,0 – 5,1 mm

N°2: 5,5 – 5,6 mm

TOOL 09900-20101: Pied à coulisse

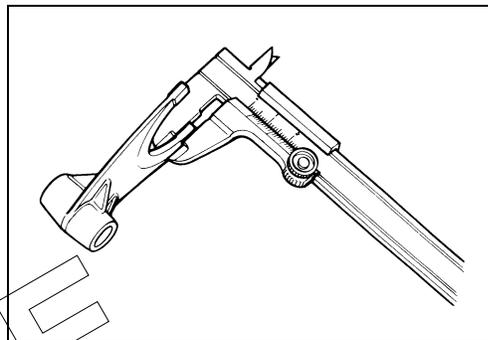


DATA Epaisseur de la fourchette de changement de vitesse

Standard

N°1: 4,8 – 4,9 mm

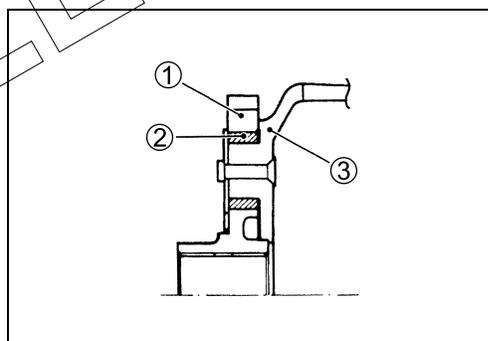
N°2: 5,3 – 5,4 mm



ENGRENAGE MENE PRIMAIRE

Si les amortisseurs internes sont usés, un jeu se produit entre l'engrenage et le carter, provoquant un bruit anormal. Si le jeu est trop important, remplacer l'ensemble engrenage mené primaire par un neuf.

- ① Engrenage mené primaire
- ② Amortisseur
- ③ Carter d'embrayage



EMBRAYAGE

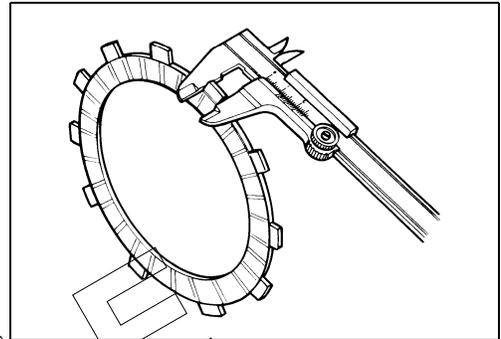
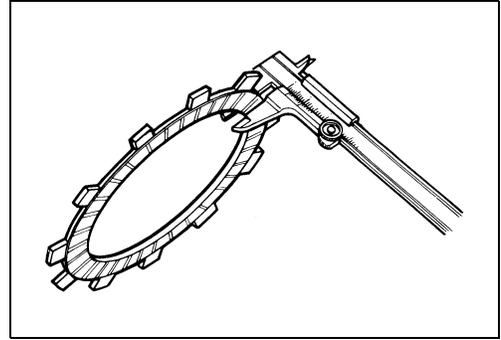
PLATEAUX MENANTS D'EMBRAYAGE

Mesurer l'épaisseur et la largeur de griffe des plateaux menants d'embrayage avec un pied à coulisse. Si un plateau menant d'embrayage n'est pas conforme à la tolérance de service, remplacer tous les plateaux d'embrayage en même temps.

DATA Epaisseur du plateau menant d'embrayage
Tolérance de service: 2,65 mm

TOOL 09900-20101: Pied à coulisse

DATA Largeur de la griffe du plateau menant d'embrayage
Tolérance de service: 11,5 mm

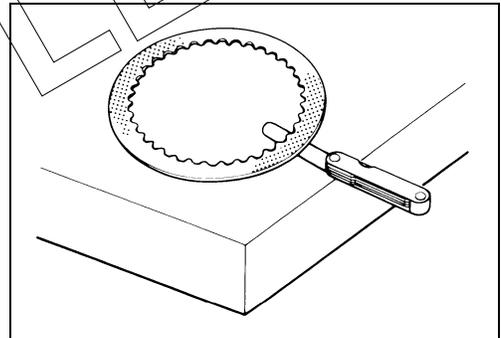


PLATEAUX MENES D'EMBRAYAGE

Mesurer chaque plateau mené d'embrayage pour déformation avec le calibre d'épaisseur. Si un plateau mené d'embrayage n'est pas conforme à la tolérance de service, remplacer tous les plateaux d'embrayage en même temps.

DATA Déformation du plateau mené d'embrayage
Tolérance de service: 0,10 mm

TOOL 09900-20803: Calibre d'épaisseur

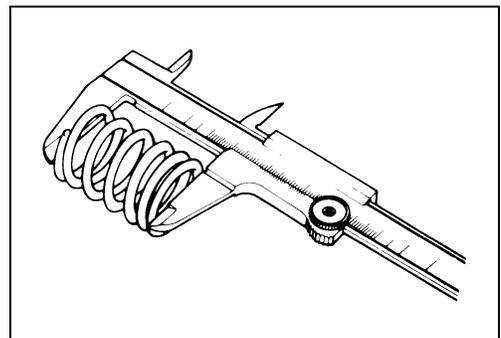


LONGUEUR LIBRE DU RESSORT D'EMBRAYAGE

Mesurer la longueur libre de chaque ressort d'embrayage avec un pied à coulisse. Si un ressort n'est pas conforme à la tolérance de service, remplacer tous les ressorts.

DATA Longueur du ressort détendu d'embrayage
Tolérance de service: 31,0 mm

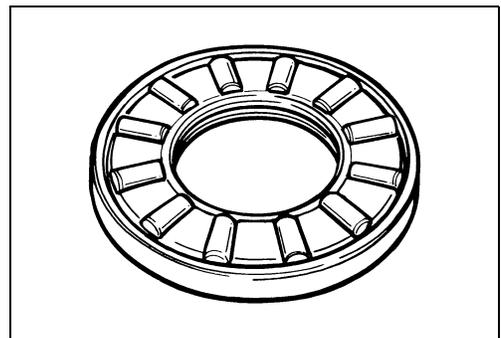
TOOL 09900-20101: Pied à coulisse



BUTEE DE DEBRAYAGE

Inspecter la butée de débrayage pour toute anomalie, particulièrement des fissures. En déposant la butée de l'embrayage, déterminer si elle peut être réutilisée ou si elle doit être remplacée.

L'embrayage et le déembrayage en douceur dépendent de l'état de cette butée.



FILTRE A HUILE

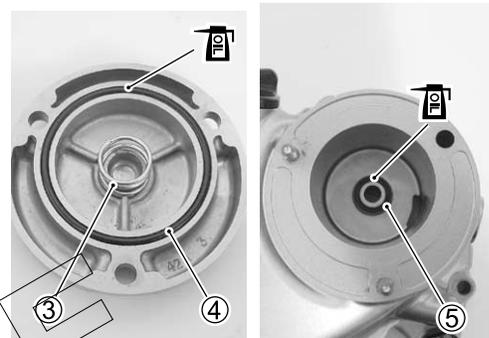
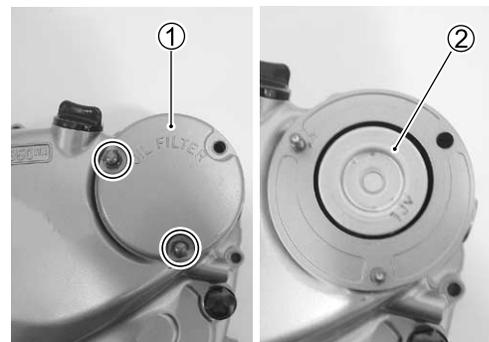
DEPOSE ET REPOSE

- Déposer le chapeau du filtre à huile ①.
- Déposer le filtre à huile ② et le remplacer par un neuf.

NOTE:

Avant de reposer le filtre à huile neuf et le chapeau du filtre à huile, s'assurer que le ressort ③ et les joints toriques neufs ④, ⑤) sont reposés correctement.

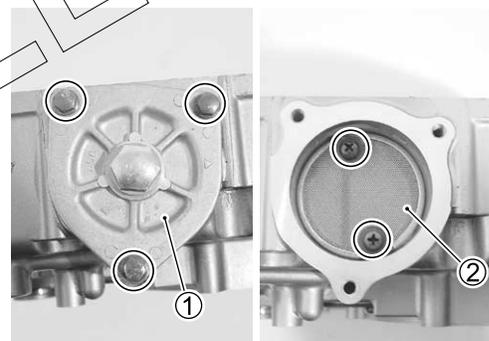
- Enduire d'huile-moteur les joints toriques ④ et ⑤.
- Reposer le chapeau du filtre à huile.



FILTRE DE CARTER D'HUILE

DEPOSE

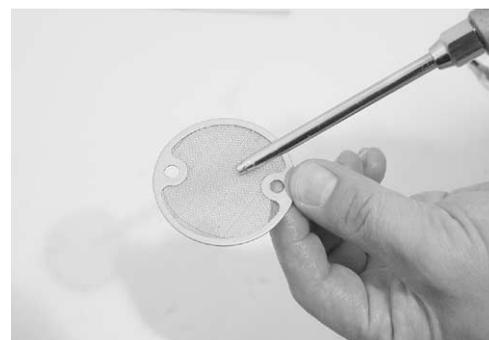
- Déposer le chapeau du filtre de carter d'huile ①.
- Déposer le filtre du carter d'huile ②.



NETTOYAGE ET INSPECTION

Nettoyer le filtre du carter d'huile à l'air comprimé.

Vérifier le filtre du carter d'huile pour détérioration ou obstruction.



REPOSE

- Reposer le le filtre du carter d'huile dans l'ordre inverse de la dépose.

ATTENTION

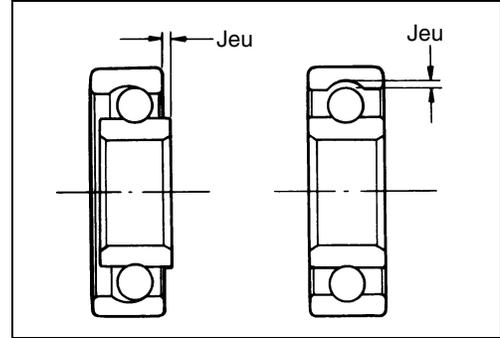
Remplacer le joint torique ③ par un neuf.



PALIER DU CARTER-MOTEUR

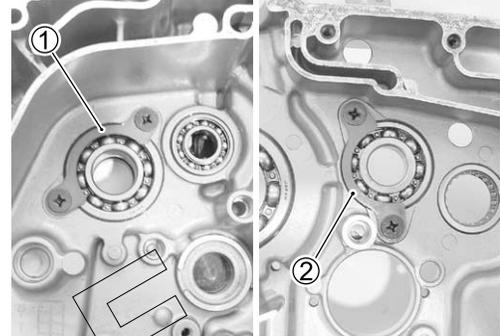
INSPECTION DU PALIER

Quand le palier est dans le carter-moteur, faire tourner sa bague interne et vérifier si elle tourne en douceur. Si elle ne tourne pas sans bruit et en douceur, ou en cas de signes d'anomalies, le palier est défectueux et doit être remplacé comme suit.



DEPOSE DU PALIER

- Déposer les arrêteurs du palier ① et ②.



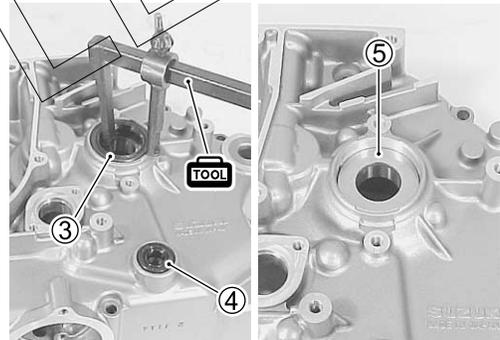
- Déposer les joints d'huile ③ et ④ avec l'outil spécial.

TOOL 09913-50121: Outil de dépose de joint d'huile

ATTENTION

Les joints d'huile déposés doivent être remplacés par des neufs.

- Déposer la rondelle ⑤.



- Déposer les paliers.

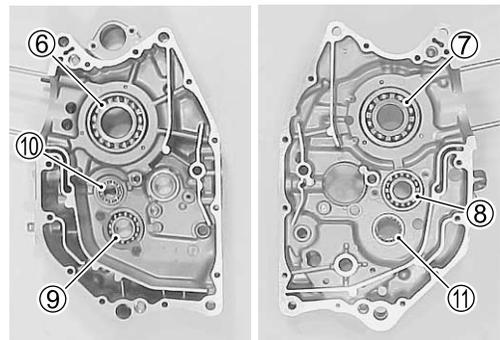
TOOL 09921-20240: Outil de dépose de roulement
(pour ⑥⑦⑧⑨⑪)

09941-20210: Outil de dépose de roulement (pour ⑩)

09930-30102: Arbre coulissant

ATTENTION

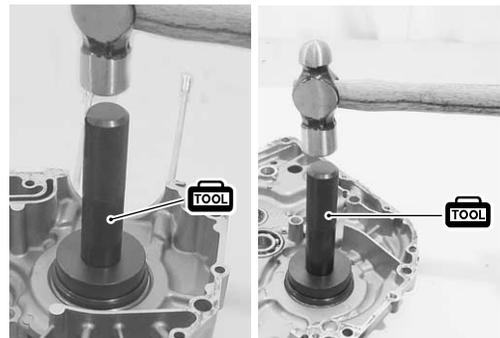
Les paliers déposés doivent être remplacés par des neufs.



REPOSE DU PALIER DE VILEBREQUIN

- Reposer les paliers de vilebrequin avec l'outil spécial.

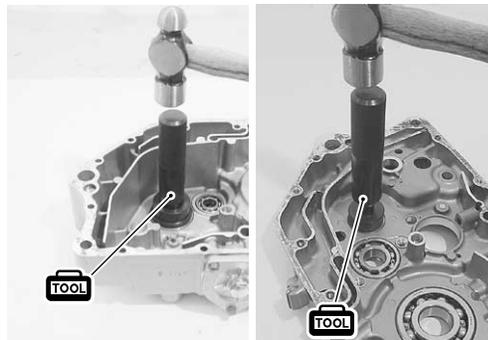
TOOL 09913-70210: Outil de pose de roulement



REPOSE DU PALIER D'ARBRE DE COMMANDE

- Reposer les paliers d'arbre de commande avec l'outil spécial.

 **09913-70210: Outil de pose de roulement**

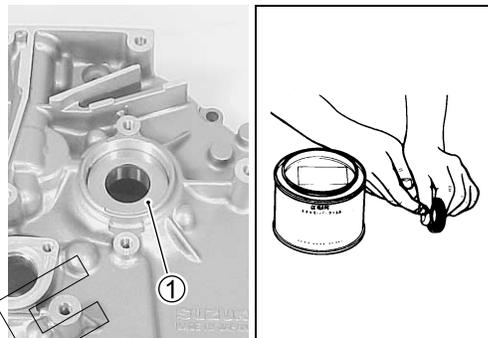


- Reposer la rondelle ①.
- Enduire légèrement de graisse SUZUKI SUPER GREASE la lèvre du joint d'huile.

 **99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**

- Reposer le joint d'huile avec l'outil spécial.

 **09913-70210: Outil de pose de roulement**

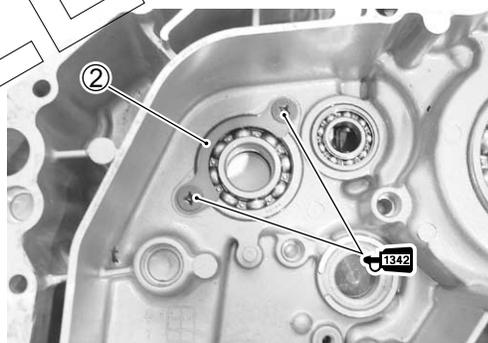


- Reposer l'arrêt de roulement ②.

NOTE:

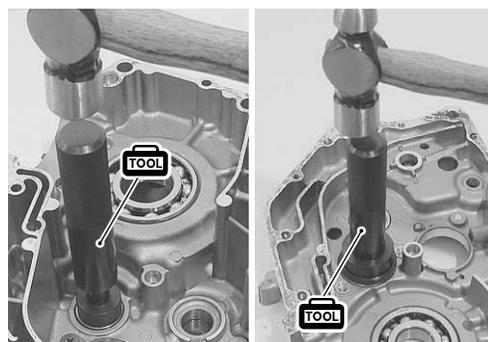
Enduire légèrement de produit **THREAD LOCK** les vis d'arrêt de roulement.

 **99000-32050: THREAD LOCK "1342"**

**REPOSE DU PALIER D'ARBRE DE RENVOI**

- Reposer les paliers d'arbre de renvoi avec les outils spéciaux.

 **09913-70210: Outil de pose de roulement**

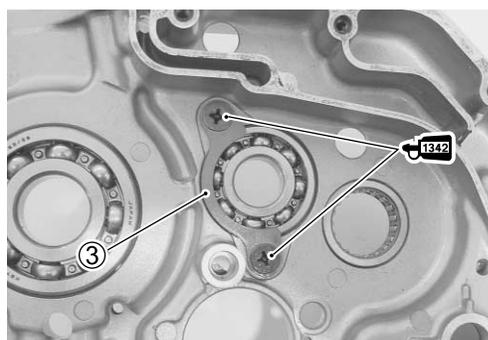


- Reposer l'arrêt de roulement ③.

NOTE:

Enduire légèrement de produit **THREAD LOCK** les vis d'arrêt de roulement.

 **99000-32050: THREAD LOCK "1342"**



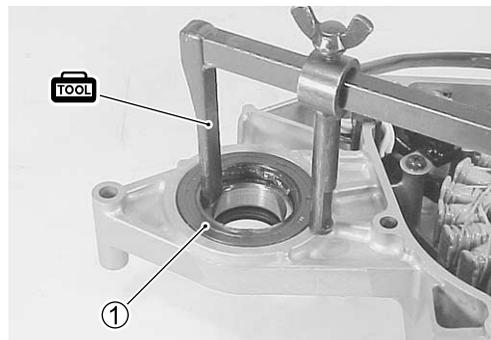
PALIER DU COUVERCLE D'ALTERNATEUR DEPOSE

- Déposer le joint antipoussière ①.

 09913-50121: Outil de dépose de joint d'huile

ATTENTION

Les joints d'huile déposés doivent être remplacés par des neufs.

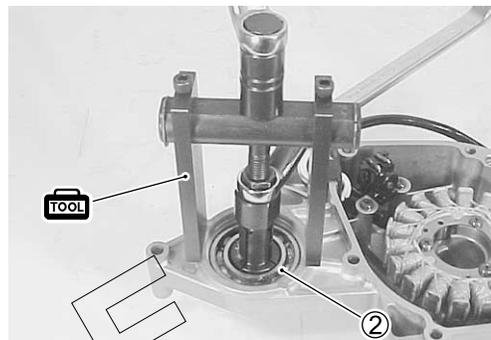


- Déposer le palier du couvercle de l'alternateur ②.

 09921-20240: Outil de dépose de roulement

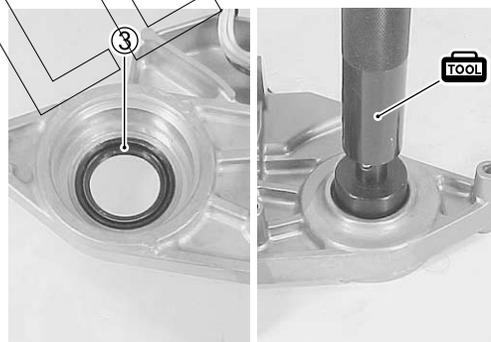
ATTENTION

Le roulement déposé doit être remplacé par un neuf.



- Déposer le joint antipoussière ③.

 09913-70210: Outil de pose de roulement



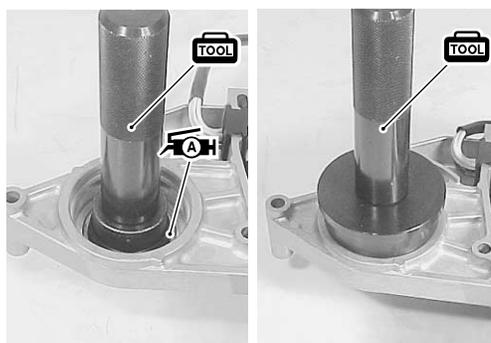
REPOSE

- Reposer les joints antipoussières et le palier avec l'outil spécial.

 09913-70210: Outil de pose de roulement

- Enduire légèrement de graisse SUZUKI SUPER GREASE la lèvre du joint d'huile.

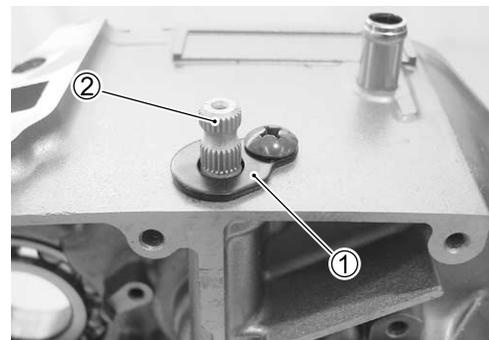
 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



ARBRE A CAMES DE DEBRAYAGE

DEPOSE

- Déposer l'arrêt de joint d'huile ①.
- Déposer l'arbre à cames de débrayage ②.

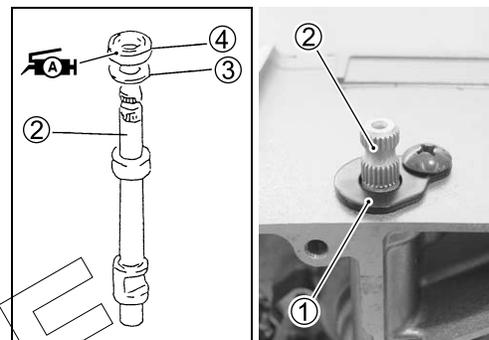


REMONTAGE ET REPOSE

- Enduire légèrement de graisse SUZUKI SUPER GREASE la lèvre du joint d'huile.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Reposer l'arbre à cames de débrayage ②, la rondelle ③ et le joint d'huile neuf ④.
- Reposer l'arrêt de joint d'huile ①.



SAMPLE

REMONTAGE DU MOTEUR

Remonter le moteur dans l'ordre inverse du démontage. Les procédures suivantes nécessitent une attention spéciale ou les mesures de précautions doivent être prises.

NOTE:

Enduire d'huile-moteur chaque pièce tournante avant le remontage.

VILEBREQUIN

- Pour reposer le vilebrequin dans le carter-moteur, il est nécessaire de tirer son extrémité gauche dans le carter-moteur avec les outils spéciaux.

 **09910-32812: Outil de pose de vilebrequin**
09910-20116: Support de bielle

ATTENTION

Ne jamais reposer le vilebrequin dans le carter-moteur en frappant avec un maillet en plastique. Toujours utiliser l'outil spécial, autrement le vilebrequin risque d'être décentré.

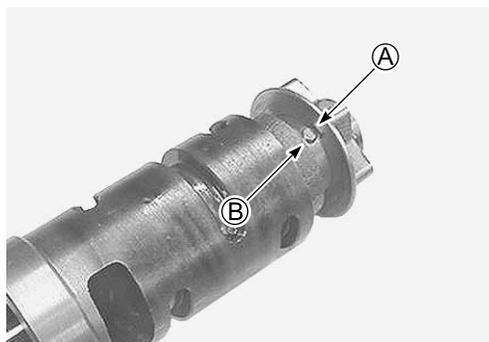
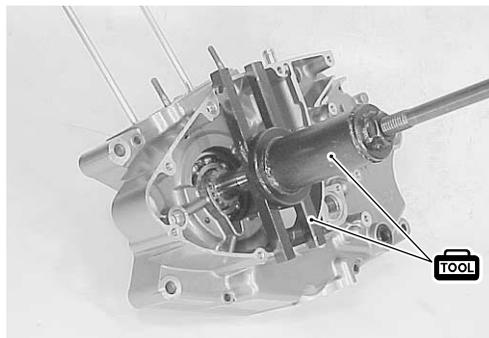
- Enduire d'huile-moteur les paliers de vilebrequin.

BOITE DE VITESSES

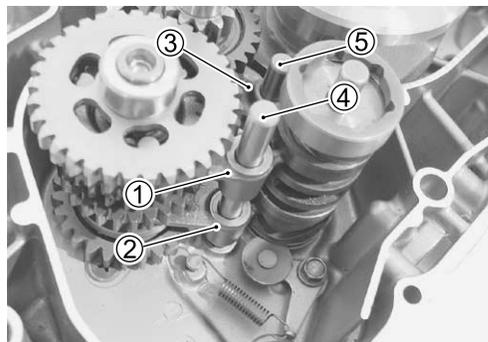
- Reposer les ensembles arbre de renvoi et arbre de commande.

CAME ET FOURCHETTES DE CHANGEMENT DE VITESSES

- Aligner la rainure de goupille (A) de la plaque d'arrêt de came de changement de vitesses avec la goupille (B) sur la came de changement de vitesses.

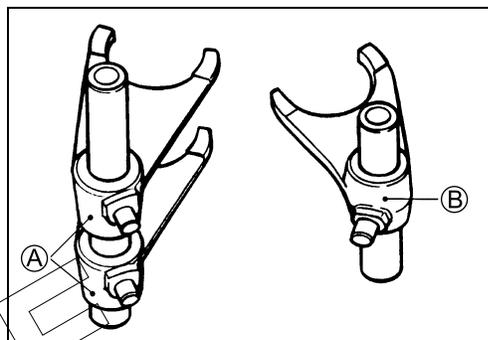


- Reposer la butée de la came de changement de vitesses et le ressort.
- Reposer les fourchettes de changement de vitesses et la came de changement de vitesses.
 - ①: Fourchette de changement de vitesses N° 1
 - ②: Fourchette de changement de vitesses N° 2
 - ③: Fourchette de changement de vitesses N° 3
- Reposer les axes de fourchette de changement de vitesses (④, ⑤).



NOTE:

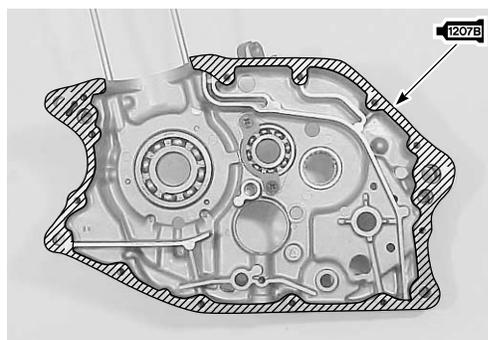
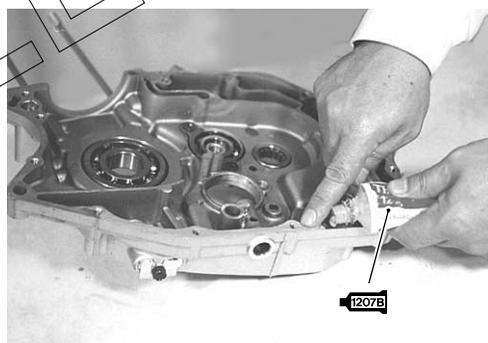
Deux types de fourchettes de changement de vitesses (A, B) sont utilisés. Elles sont presque identiques en ce qui concerne l'aspect externe et la configuration. Examiner avec soin l'illustration pour les positions et sens de repose corrects.



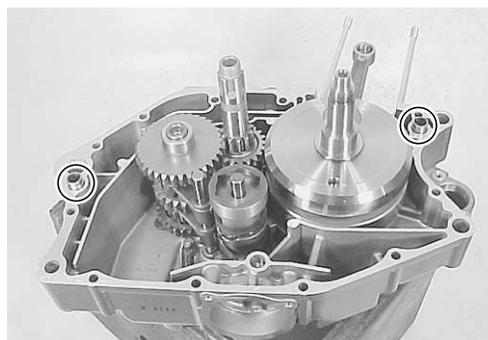
CARTER-MOTEUR

- Essuyer chaque surface de montage du carter-moteur avec un produit de nettoyage.
- Enduire de produit SUZUKI BOND de façon uniforme la surface de montage de la moitié droite du carter-moteur et remonter les deux moitiés du carter-moteur en quelques minutes.

 99104-31140: SUZUKI BOND "1207B"



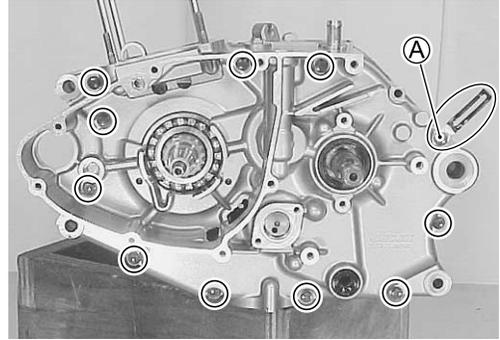
- Reposer les goujons d'assemblage dans la moitié gauche du carter-moteur.
- Enduire d'huile-moteur la tête de bielle et les engrenages de la boîte de vitesses



- Resserrer les boulons du carter-moteur au couple de serrage spécifié.

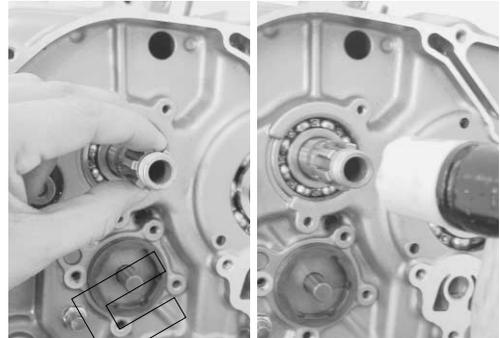
Boulon du carter-moteur: 11 N·m (1,1 kgf·m)

- Reposer la bride au boulon (A).

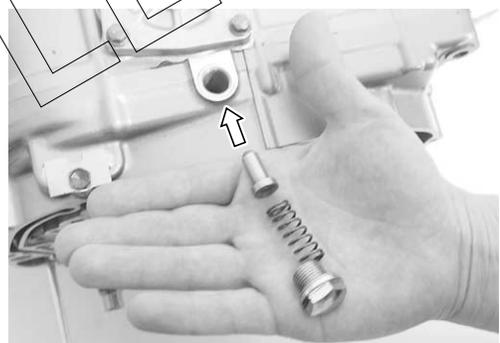


NOTE:

- * Après avoir resserré les boulons du carter-moteur, s'assurer que le vilebrequin, l'arbre de renvoi et l'arbre de commande tournent en douceur.
- * Si ces arbres ne tournent pas en douceur, tenter de les dégager en frappant avec un maillet en plastique.



- Reposer la butée de la came de changement de vitesses.

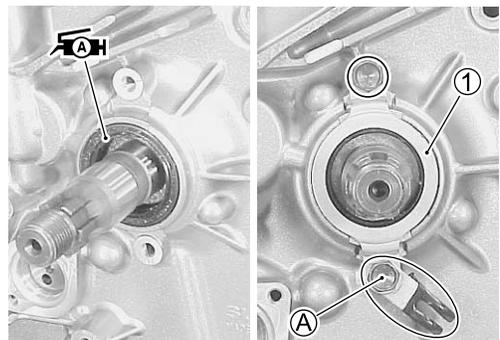


ENTRETOISE DU PIGNON MOTEUR

- Enduire de graisse SUZUKI SUPER GREASE la lèvre du joint d'huile.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Reposer l'arrêt du joint d'huile (1).
- Reposer la bride au boulon (A).

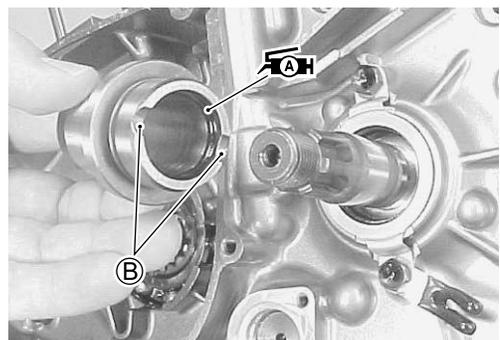


- Enduire de graisse SUZUKI SUPER GREASE le joint torique de l'entretoise du pignon moteur. En reposant l'entretoise du pignon moteur sur l'arbre de commande, diriger ses rainures (B) vers l'intérieur.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

ATTENTION

Utiliser un joint torique neuf.

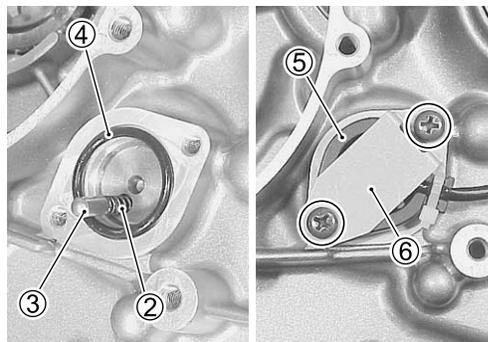


CONTACTEUR DU POINT MORT

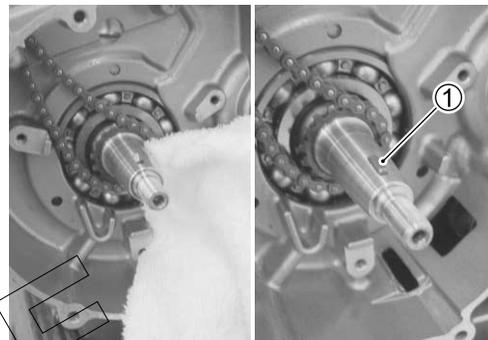
- Reposer le ressort ②, le contact du contacteur du point mort ③ et le joint torique ④.
- Reposer le contacteur du point mort ⑤ et la plaque ⑥.

ATTENTION

Utiliser un joint torique neuf.

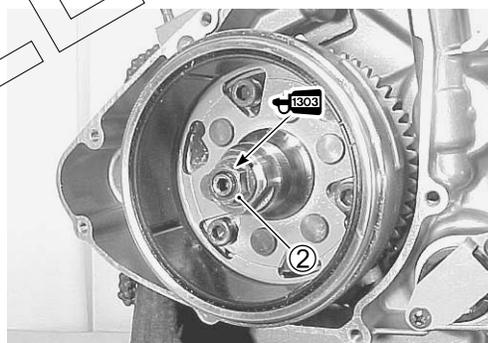
**ROTOR DE L'ALTERNATEUR**

- Reposer la chaîne de distribution.
- Eliminer toute trace de graisse de la portion conique du rotor de l'alternateur et du vilebrequin.
- Reposer la clavette du rotor de l'alternateur ①.



- Reposer le rotor de l'alternateur soigneusement.
- Enduire légèrement de produit THREAD LOCK SUPER l'écrou du rotor de l'alternateur ②.

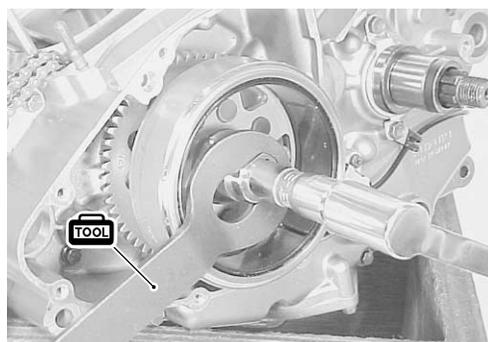
 99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"



- En bloquant le rotor de l'alternateur avec l'outil spécial, resserrer l'écrou du rotor de l'alternateur au couple de serrage spécifié avec une clé dynamométrique.

 09930-44530: Support de rotor

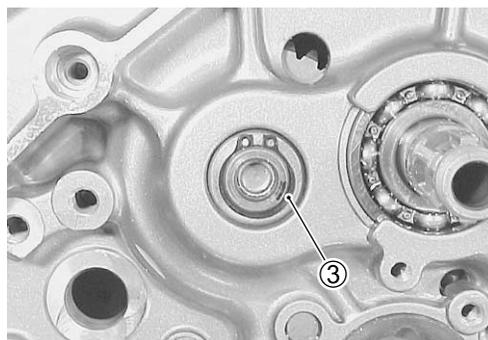
 Ecrou du rotor d'alternateur: 55 N·m (5,5 kgf·m)

**ARRETOIR DE L'ARBRE DE COMMANDE**

- Reposer l'anneau élastique ③ sur l'arbre de commande.

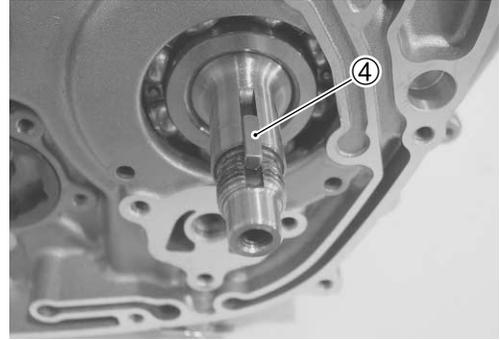
ATTENTION

Utiliser un anneau élastique neuf.



ENGRENAGE MENANT PRIMAIRE ET ENGRENAGE MENANT DE LA POMPE A HUILE

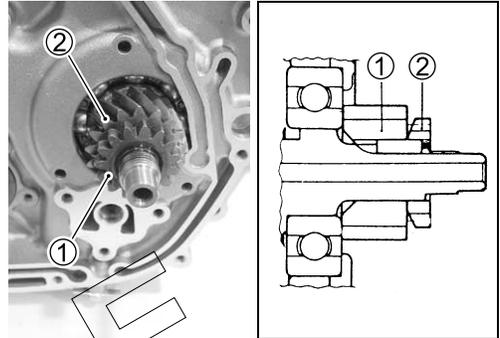
Reposer la clavette ④ sur le vilebrequin.



- Reposer l'engrenage menant primaire ① et l'engrenage menant de la pompe à huile ②.

NOTE:

Positionner l'engrenage menant de la pompe à huile ② comme indiqué sur l'illustration.

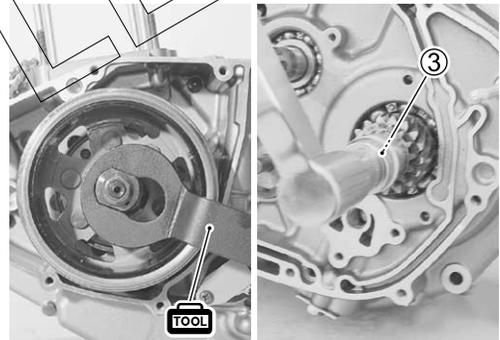


- Reposer la rondelle et l'écrou de l'engrenage menant primaire/engrenage menant de la pompe à huile ③.

NOTE:

Cet écrou ③ a un filetage à gauche.

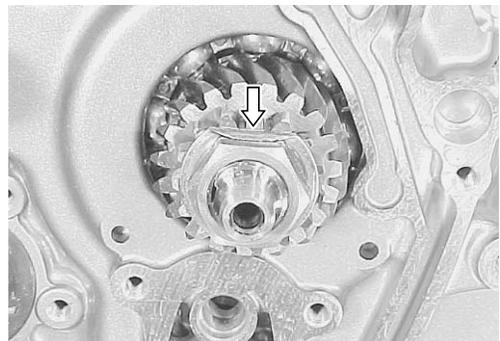
- En retenant le rotor de l'alternateur avec l'outil spécial, resserrer l'écrou de l'engrenage menant primaire/engrenage menant de la pompe à huile ③ au couple de serrage spécifié avec une clé dynamométrique.



TOOL 09930-44530: Support de rotor

U Ecrou de l'engrenage menant primaire/engrenage menant de la pompe à huile: 50 N·m (5,0 kgf·m)

- Replier la rondelle de blocage soigneusement.



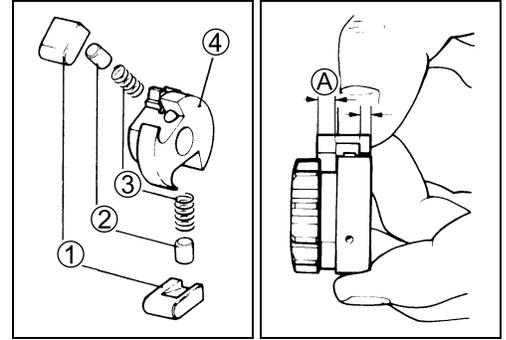
CHANGEMENT DE VITESSES

- Reposer chaque cliquet sur l'engrenage mené de came de changement de vitesses.

- ① Cliquet de changement de vitesses
- ② Goupille
- ③ Ressort
- ④ Engrenage mené de came de changement de vitesses

NOTE:

L'épaulement large (A) doit faire face à l'extérieur.

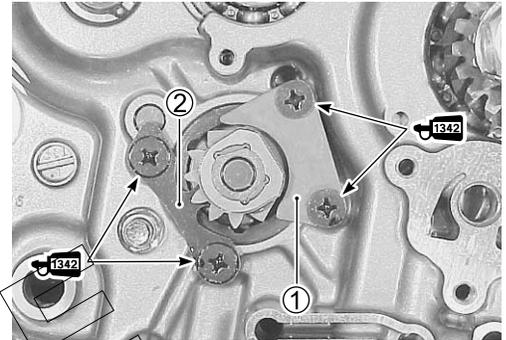


- Reposer l'ensemble engrenage mené de came de changement de vitesses.
- Reposer le poussoir de cliquet ① et le guide de came ②.

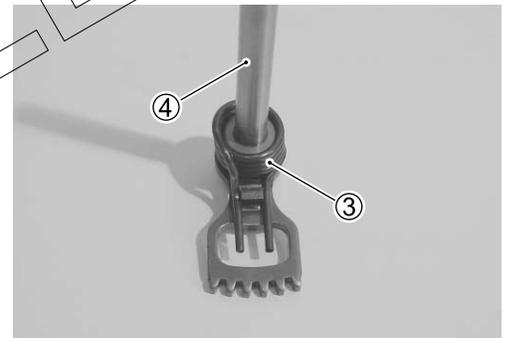
NOTE:

Enduire légèrement de produit **THREAD LOCK** le filetage des vis.

 **99000-32050: THREAD LOCK "1342"**



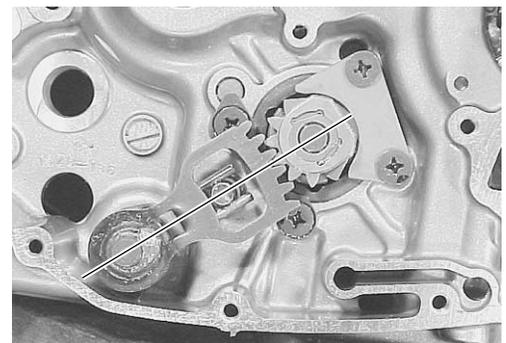
- Reposer le ressort de rappel ③ sur l'axe de changement de vitesses ④.



- Reposer l'axe de changement de vitesses.

NOTE:

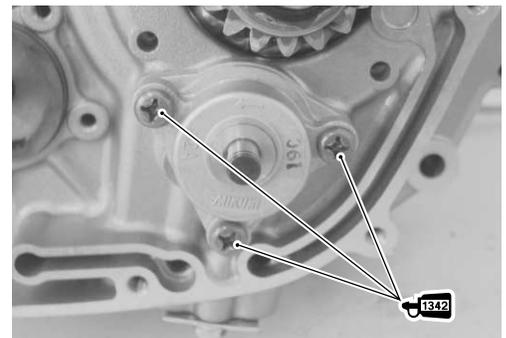
Aligner la denture centrale sur l'axe de changement de vitesses avec la denture centrale sur l'engrenage mené de came de changement de vitesses.



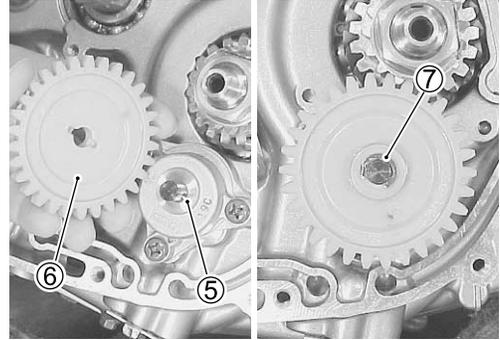
POMPE A HUILE

- Enduire d'huile-moteur les surfaces coulissantes du carter de la pompe à huile, du rotor externe, du rotor interne et de l'arbre, avant de reposer la pompe à huile.
- Enduire légèrement de produit **THREAD LOCK** les vis de fixation de la pompe à huile et les resserrer.

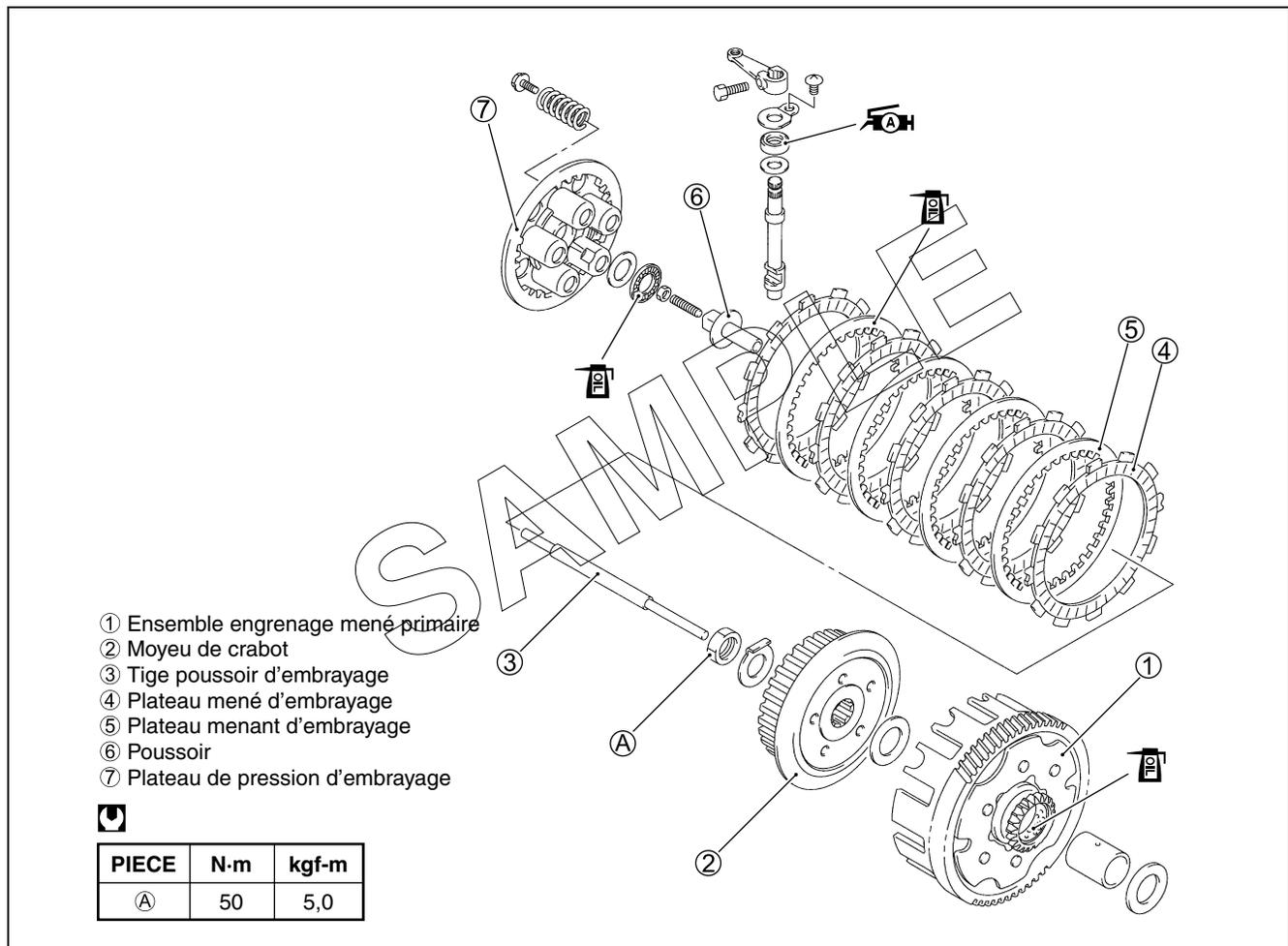
 **99000-32050: THREAD LOCK "1342"**



- Reposer la goupille ⑤.
- Reposer l'engrenage mené de la pompe à huile ⑥ et la bague fendue ⑦.



EMBRAYAGE



- Reposer la rondelle ① et l'entretoise ② sur l'arbre de renvoi.

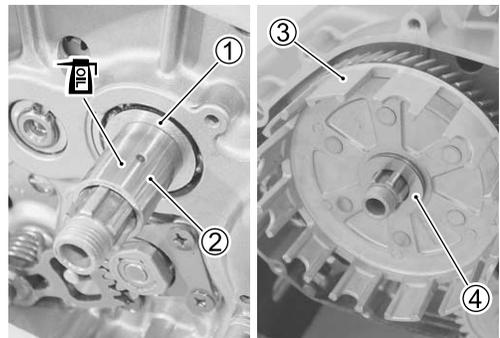
NOTE:

Enduire d'huile-moteur les surfaces interne et externe de l'entretoise.

- Reposer l'ensemble engrenage mené primaire ③ et la rondelle ④ sur l'arbre de renvoi.

NOTE:

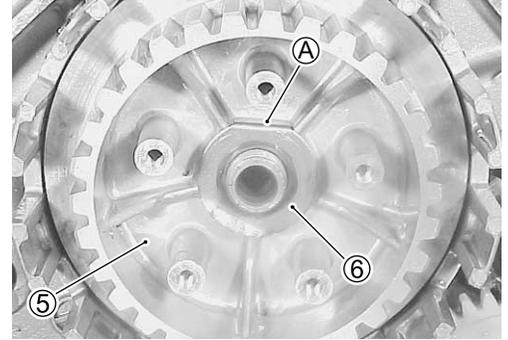
Pour engager les engrenages menant et mené primaires, tourner l'ensemble engrenage mené primaire dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.



- Reposer le moyeu de crabot ⑤ et la rondelle de blocage ⑥.

ATTENTION

Reposer la rondelle de blocage de telle sorte que sa languette A soit alignée avec la partie aplatie sur le moyeu de crabot.

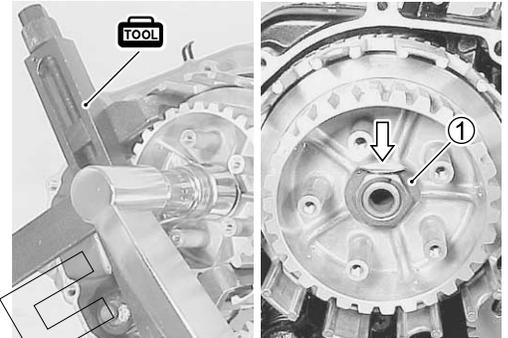


- Reposer l'écrou du moyeu de crabot, et le resserrer au couple de serrage spécifié avec l'outil spécial.

 **Ecrou du moyeu de crabot: 50 N·m (5,0 kgf·m)**

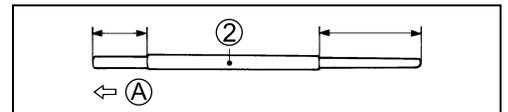
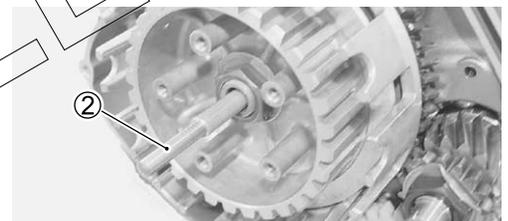
 **09920-53740: Support de moyeu de crabot**

- Replier la rondelle de blocage ① soigneusement.

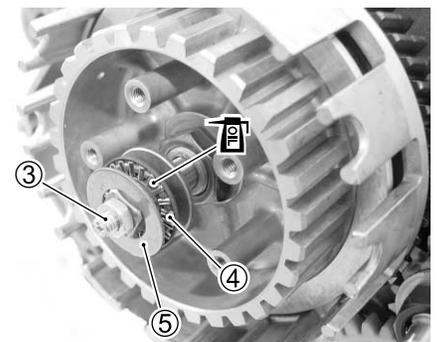


- Reposer la tige de poussoir d'embrayage ② comme indiqué sur l'illustration.

Ⓐ Côté poussoir



- Enduire d'huile-moteur le roulement.
- Déposer le poussoir ③, le roulement ④ et la rondelle ⑤.

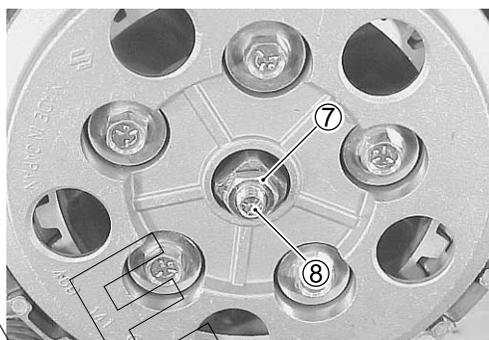
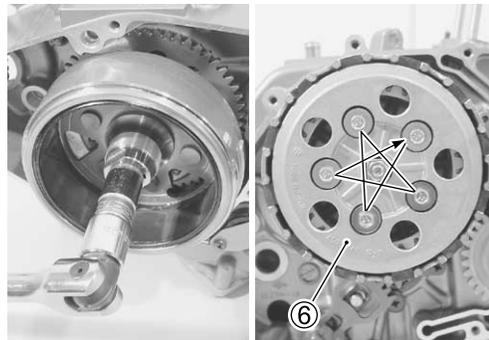


- Reposer les plateaux menants et les plateaux menés d'embrayage un par un sur le moyeu de crabot.
- Reposer le plateau de pression d'embrayage ⑥, les ressorts d'embrayage et les boulons de fixation du ressort d'embrayage.
- Retenir l'écrou du rotor d'alternateur et resserrer les boulons de fixation du ressort d'embrayage en diagonale.

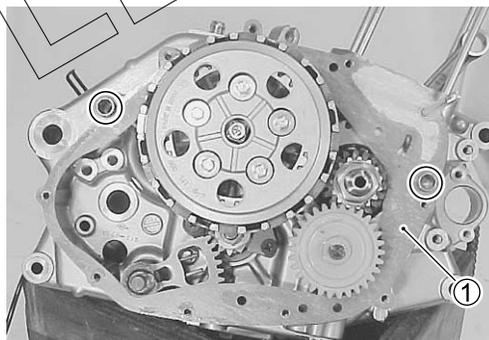
NOTE:

S'assurer que le plateau de pression d'embrayage est reposé correctement.

- Desserrer le contre-écrou ⑦, et visser la vis de détente ⑧ jusqu'à ressentir une résistance.
- De cette position, dévisser la vis de détente ⑧ de ¼ de tour, et resserrer le contre-écrou ⑦ en retenant la vis de détente ⑧.

**COUVERCLE D'EMBRAYAGE**

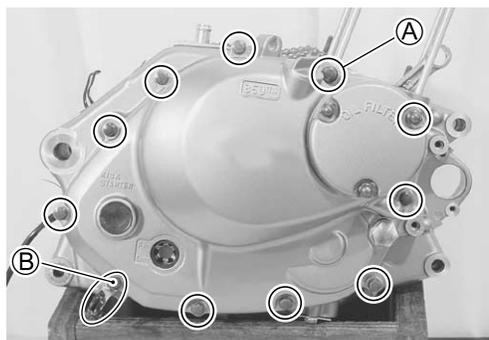
- Reposer les deux goupilles d'assemblage et un joint neuf ①.



- Resserrer les boulons du couvercle d'embrayage et l'écrou du chapeau du filtre à huile soigneusement.

ATTENTION

- * Reposer la rondelle de joint neuve sur le boulon ①.
- * Reposer la bride au boulon ②.



DEMARREUR

- Reposer le démarreur.

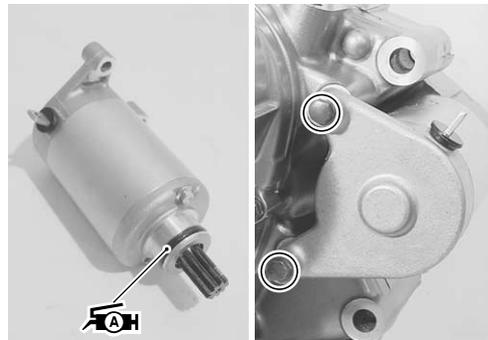
NOTE:

Enduire de graisse le joint torique.

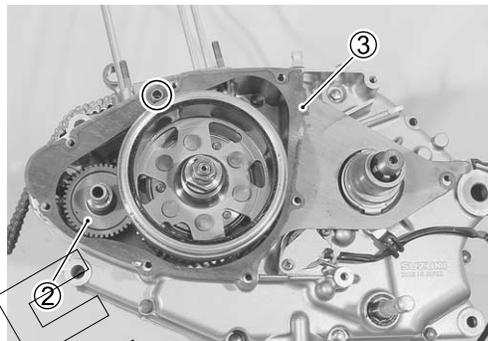
 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

ATTENTION

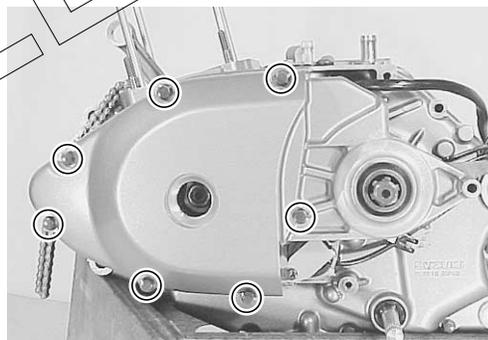
Utiliser un joint torique neuf pour éviter une fuite d'huile.

**COUVERCLE DE L'ALTERNATEUR**

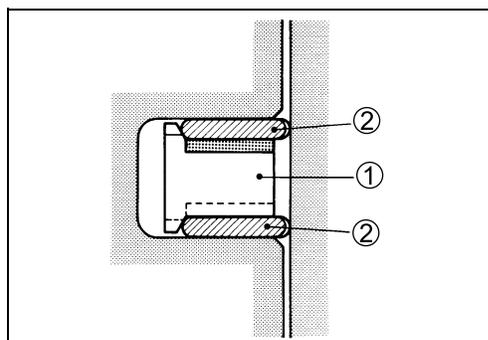
- Reposer l'engrenage intermédiaire du démarreur ②, l'axe et l'entretoise.
- Reposer la goupille d'assemblage et un joint neuf ③.



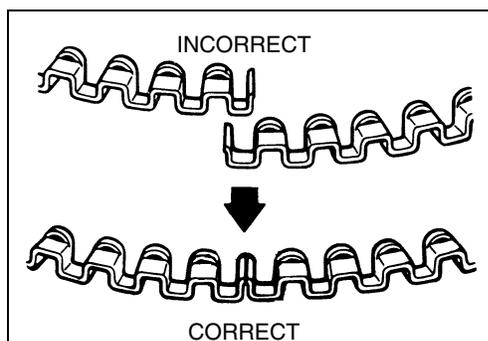
- Resserrer les boulons du couvercle de l'alternateur soigneusement.

**PISTON/SEGMENT DE PISTON**

- En premier, poser une entretoise ① dans la rainure du segment racleur et reposer ensuite les deux glissières latérales ②. L'entretoise et les glissières latérales n'ont pas de face supérieure ou inférieure spécifique quand elles sont neuves. Pour remonter les pièces déjà utilisées, les reposer sur leur position et leur sens d'origine.

**ATTENTION**

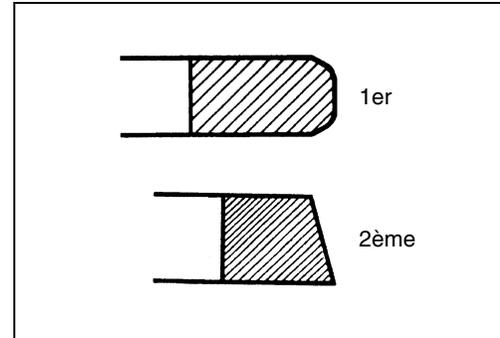
Pour reposer l'entretoise, veiller à ne pas faire chevaucher les deux extrémités dans la rainure du segment de piston.



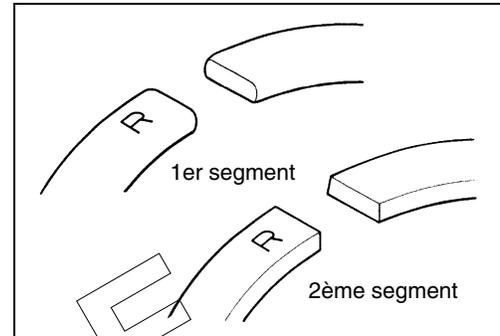
- Reposer le 2ème segment et le 1er segment.

NOTE:

Le 1er segment et le 2ème segment sont de formes différentes.



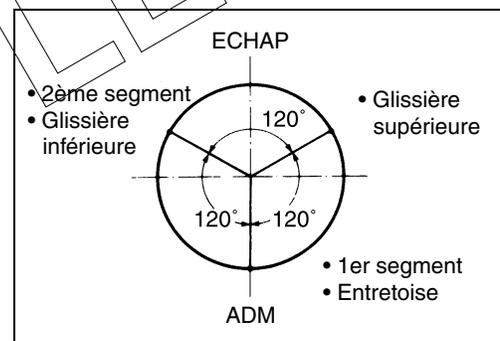
- Le 1er et le 2ème segments de piston doivent être reposés avec leurs marques en haut.



- Positionner les ouvertures de segment de piston comme indiqué.

NOTE:

Avant d'introduire le piston dans le cylindre, vérifier si les ouvertures sont bien positionnées.



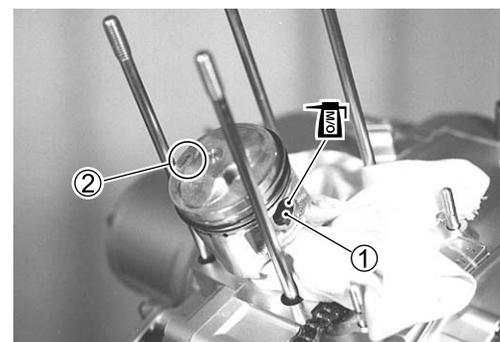
Pour reposer le piston, suivre les instructions ci-dessous:

- Avant de reposer l'axe de piston, enduire de lubrifiant au molybdène sa surface.
- Enduire de lubrifiant au molybdène la tête et le pied de la bielle.
- Placer un chiffon propre sur l'embase du cylindre pour éviter que le circlip de l'axe de piston ne tombe dans le carter-moteur. Reposer le circlip de l'axe de piston ①.

LUBRIFIANT AU MOLYBDENE

ATTENTION

Utiliser un circlip d'axe de piston neuf ① pour éviter toute détérioration du circlip.



- Reposer le piston avec la flèche ② orientée vers le côté échappement.

CYLINDRE

Avant de reposer le cylindre, graisser la tête et le pied de la bielle et la surface coulissante du piston.

- Reposer les goujons d'assemblage dans le carter-moteur et reposer ensuite le joint du cylindre ③.

ATTENTION

Utiliser un joint neuf pour éviter toute fuite d'huile.

- S'assurer que les segments de piston sont correctement positionnés, et introduire le piston dans le cylindre.

NOTE:

Pour reposer le cylindre, maintenir la chaîne de distribution tendue. La chaîne de distribution ne doit pas s'accrocher entre le pignon de commande de la chaîne de distribution et le carter-moteur quand le vilebrequin tourne.

- Resserrer provisoirement les écrous de l'embase du cylindre.
- Reposer le guide de la chaîne de distribution ④.

CULASSE

- Reposer les goupilles d'assemblage dans le cylindre et reposer ensuite le joint de culasse ⑤ dans le cylindre.

ATTENTION

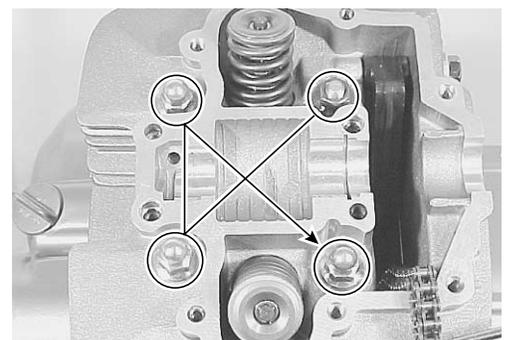
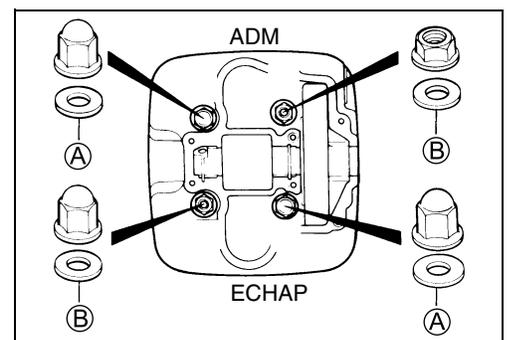
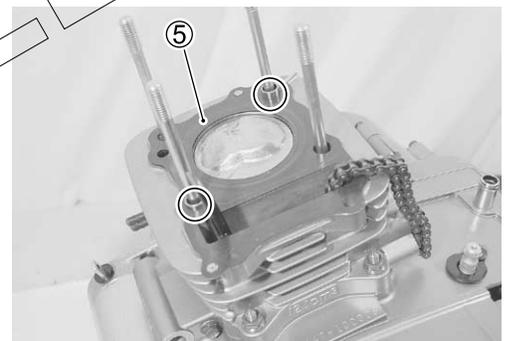
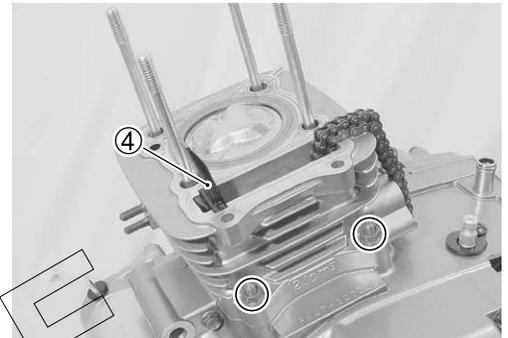
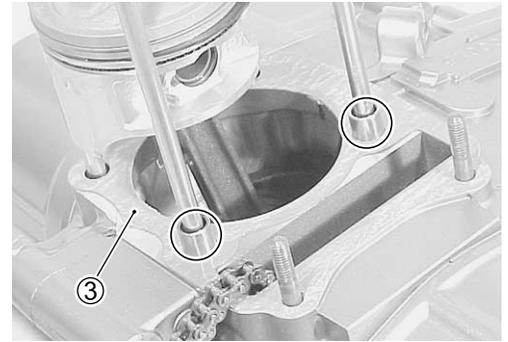
Utiliser un joint neuf pour éviter toute fuite de gaz.

- Placer la culasse dans le cylindre.
- Les écrous et les rondelles de la culasse doivent être reposés correctement, comme indiqué sur l'illustration.

- Ⓐ Rondelle de cuivre
- Ⓑ Rondelle en acier

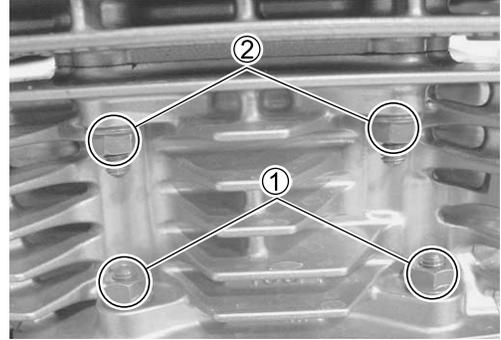
- Resserrer les écrous de la culasse au couple de serrage spécifié en diagonale.

**🔧 Ecrou de la culasse: Initial 10 N·m (1,0 kgf·m)
Final 23 N·m (2,3 kgf·m)**



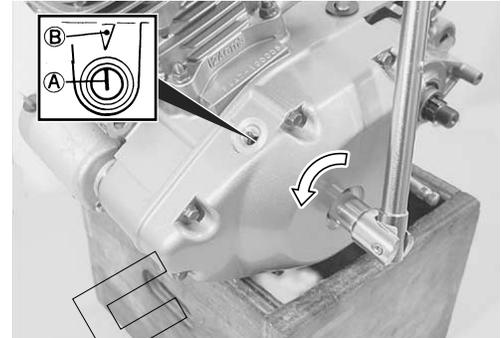
- Resserrer les écrous de l'embase du cylindre ① et les écrous de la culasse ② au couple de serrage spécifié.

 **Ecrou de l'embase du cylindre ①: 10 N·m (1,0 kgf·m)**
Ecrou de la culasse ②: 10 N·m (1,0 kgf·m)



ARBRE A CAMES

- Faire tourner le vilebrequin dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et aligner le trait A sur le rotor de l'alternateur avec la marque B sur le couvercle de l'alternateur tout en maintenant la chaîne de distribution tendue.



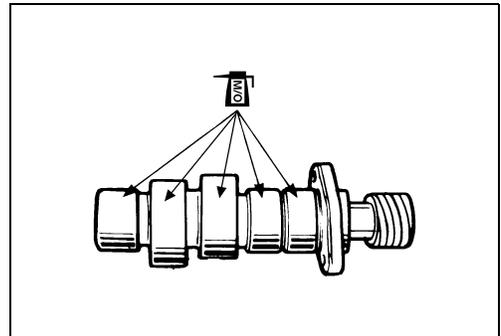
ATTENTION

Si le vilebrequin est tourné sans relever la chaîne de distribution, la chaîne de distribution s'accroche entre le carter-moteur et le pignon de commande de la chaîne de distribution.

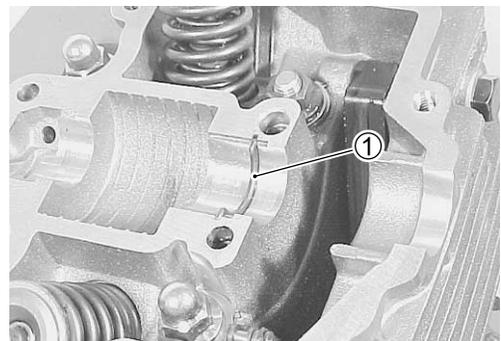
NOTE:

Juste avant de reposer l'arbre à cames dans la culasse, enduire de lubrifiant au molybdène les tourillons de l'arbre à cames et les faces de came. De plus, enduire d'huile-moteur les supports de tourillon d'arbre à cames.

 **LUBRIFIANT AU MOLYBDÈNE**



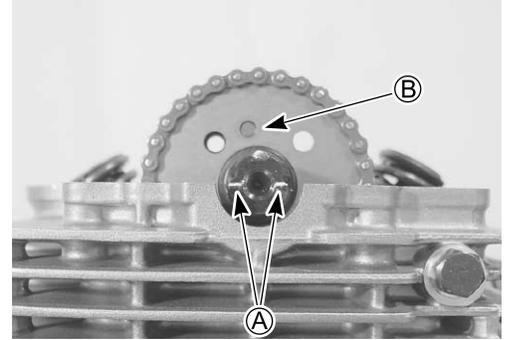
- Reposer la rondelle fendue amovible ① dans la rainure sur la culasse.



- Aligner les traits gravés (A) sur l'arbre à cames parallèlement à la surface de montage de la culasse et du couvre-culasse.
- Engager la chaîne de distribution sur le pignon de l'arbre à cames avec le trou du goujon de centrage (B) juste au-dessus de la position supérieure.

NOTE:

Ne pas tourner le vilebrequin en reposant l'arbre à cames ou la chaîne de distribution.



- Reposer la rondelle de blocage (2) de telle sorte qu'elle recouvre le goujon de centrage.

NOTE:

Enduire légèrement de produit THREAD LOCK e filetage des boulons du pignon de l'arbre à cames.

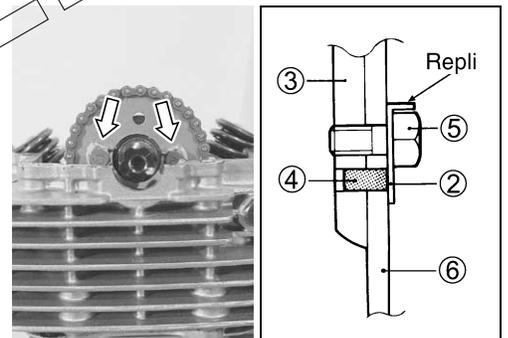
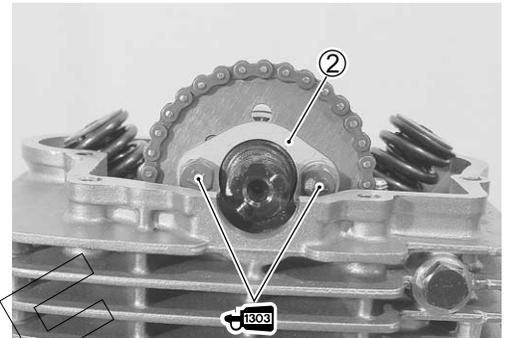
 **99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"**

- Resserrer les boulons du pignon de l'arbre à cames au couple de serrage spécifié.

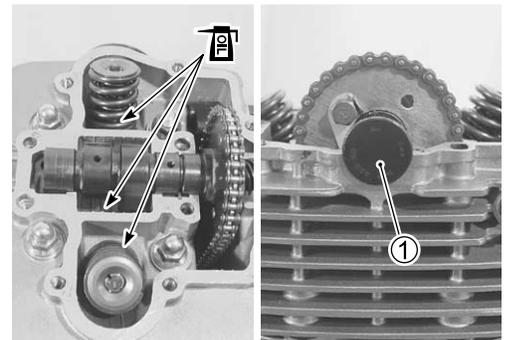
 **Boulon du pignon d'arbre à cames: 11 N·m (1,1 kgf·m)**

- Replier la rondelle de blocage soigneusement.

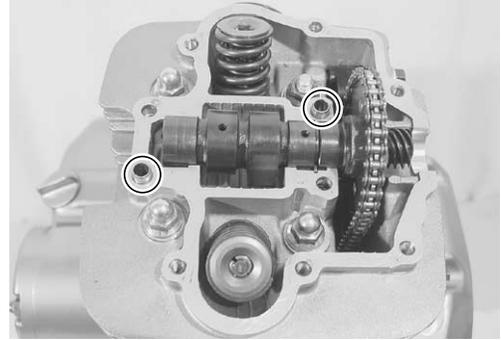
- ② Rondelle de blocage
- ③ Arbre à cames
- ④ Goupille
- ⑤ Boulon
- ⑥ Pignon d'arbre à cames

**COUVRE-CULASSE**

- Verser de l'huile-moteur dans chaque compartiment d'huile dans la culasse.
- Reposer le chapeau de l'arbre à cames (1).



- Nettoyer les surfaces de montage de la culasse et du couvre-culasse.
- Reposer les goujons d'assemblage.

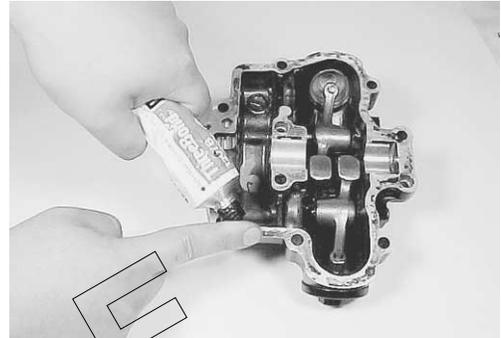


- Enduire de produit SUZUKI BOND de façon uniforme la surface de montage du couvre-culasse et le reposer en quelques minutes.

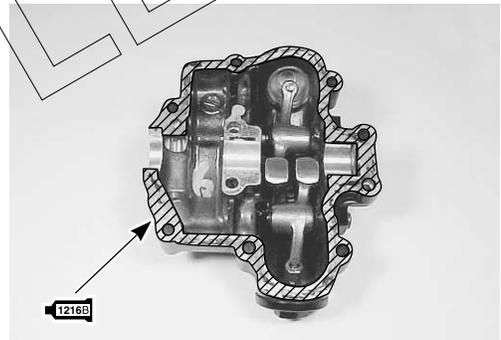
1216B 99000-31230: SUZUKI BOND "1216B"

NOTE:

Pour reposer le couvre-culasse, le piston doit être au point mort haut de la course de compression.



SAMPLE



- Resserrer les boulons du couvre-culasse au couple de serrage spécifié avec une clé dynamométrique en diagonale.

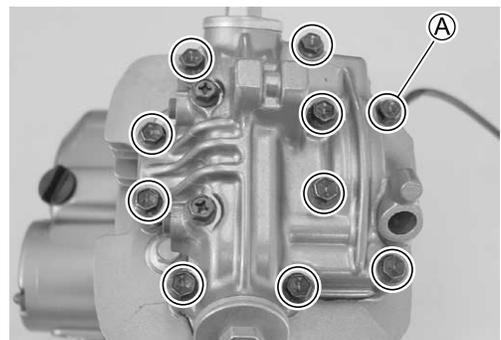
Boulon du couvre-culasse: 10 N·m (1,0 kgf-m)

ATTENTION

Reposer la rondelle de joint au boulon **A**.

ATTENTION

Veiller à bien vérifier le jeu des soupapes. (➡ 2-5)



DISPOSITIF DE REGLAGE DU TENDEUR DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION

Reposer le dispositif de réglage du tendeur de la chaîne de distribution. Veiller à observer les points suivants:

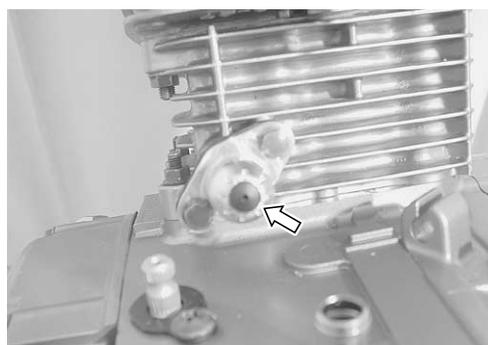
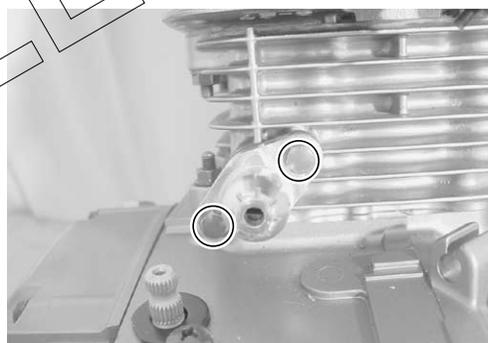
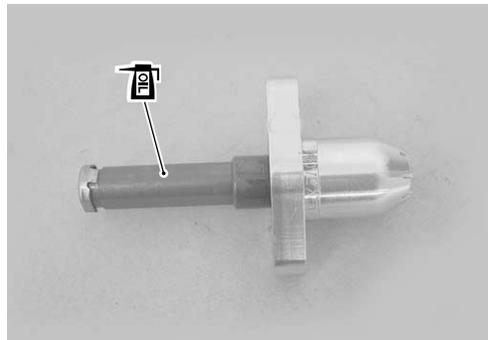
- Enduire d'huile-moteur la tige de poussoir.
- Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre avec un tournevis à lame plate pour bloquer la tige de poussoir.
- Assujettir un joint neuf sur le corps du dispositif de réglage de la chaîne de distribution.

ATTENTION

Utiliser un joint neuf pour éviter toute fuite d'huile.

- Reposer le corps du dispositif de réglage du tendeur de la chaîne de distribution sur le cylindre et resserrer les boulons au couple de serrage spécifié.
- 🔩 Boulon du dispositif de réglage du tendeur de chaîne de distribution: 7 N·m (0,7 kgf-m)**

- Tourner la vis de réglage dans le sens contraire des aiguilles d'une montre avec un tournevis à lame plate pour le débloquer.
- Reposer le capuchon en caoutchouc.

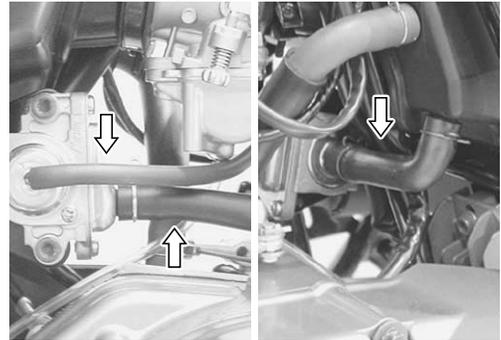


SYSTEME D'ALIMENTATION D'AIR (PAIR)

FLEXIBLE PAIR

INSPECTION

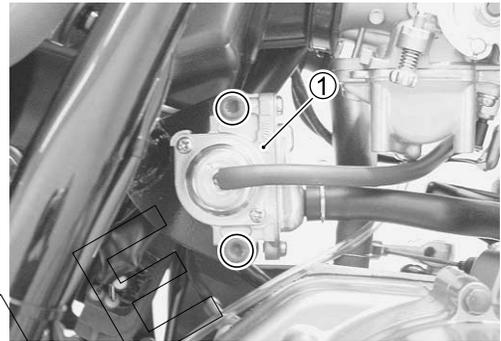
- Inspecter les flexibles PAIR pour usure ou détérioration.
- Inspecter les flexibles PAIR pour raccordement correct.



SOUPAPE DE COMMANDE PAIR

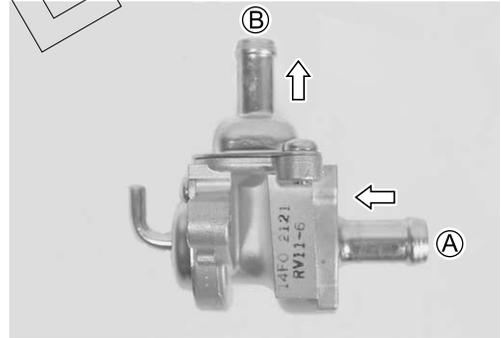
DÉPOSE

- Déconnecter les flexibles et déposer la soupape de commande PAIR ①.



INSPECTION

- S'assurer que l'air passe dans l'orifice d'entrée d'air de la soupape de commande PAIR ① et ressort par l'orifice de sortie d'air ②. Si l'air ne ressort pas, remplacer la soupape de commande PAIR par une neuve.

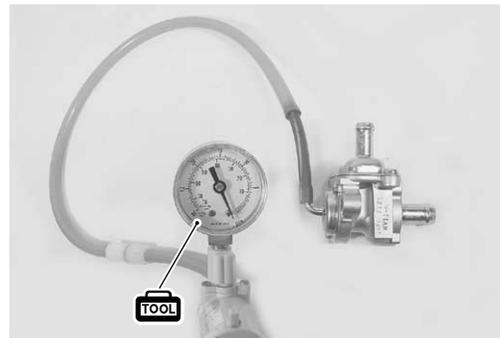


- Connecter le dépressiomètre à l'orifice de dépression de la soupape de commande comme indiqué sur la photo.
- Appliquer une pression négative lentement à la soupape de commande et inspecter le passage de l'air. Si l'air ne ressort pas, la soupape de commande est en bon état. Si la soupape de commande ne fonctionne pas, la remplacer par une neuve.

DATA Pression négative:

–37,3 – –60,0 kpa (–280 – –450 mmHg)

TOOL 09917-47010: Dépressiomètre



ATTENTION

Utiliser un dépressiomètre manuel pour éviter toute détérioration de la soupape de commande.

REPOSE

La repose est effectuée dans l'ordre inverse de la dépose.

SYSTEME DE CARBURANT ET DE GRAISSAGE**TABLE DES MATIERES**

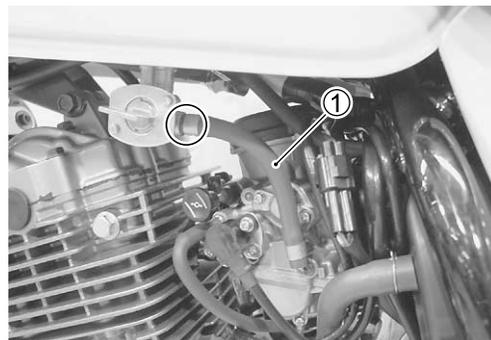
RESERVOIR DE CARBURANT/ROBINET DE CARBURANT	4- 2
DEPOSE	4- 2
INSPECTION	4- 2
REPOSE	4- 3
CARBURATEUR	4- 4
CONSTRUCTION	4- 4
SPECIFICATIONS	4- 5
EMPLACEMENT DU N° D'IDENTIFICATION	4- 5
DEPOSE	4- 5
DEMONTAGE	4- 6
NETTOYAGE	4- 9
INSPECTION	4- 9
REGLAGE DE LA HAUTEUR DU FLOTTEUR	4-10
REGLAGE DU NIVEAU DE CARBURANT	4-11
INSPECTION DU RECHAUFFEUR DU CARBURATEUR	4-11
INSPECTION DU THERMOCONTACT DU CARBURATEUR	4-12
INSPECTION DU CAPTEUR DE POSITION DU PAPILLON	4-12
REMONTAGE ET REPOSE	4-12
SYSTEME DE GRAISSAGE DU MOTEUR	4-15
SCHEMA DE GRAISSAGE DU MOTEUR	4-15
PRESSION D'HUILE	4-16
FILTRE A HUILE	4-16
FILTRE DE CARTER D'HUILE	4-16

RESERVOIR DE CARBURANT/ROBINET DE CARBURANT DEPOSE

⚠ AVERTISSEMENT

L'essence est un produit hautement inflammable et explosif. Eloigner de la chaleur, des étincelles et de la flamme.

- Déposer la selle. (☞ 5-3)
- Mettre le robinet de carburant sur la position "OFF" et déconnecter le flexible à carburant ① sur le robinet de carburant.
- Déposer le réservoir de carburant.

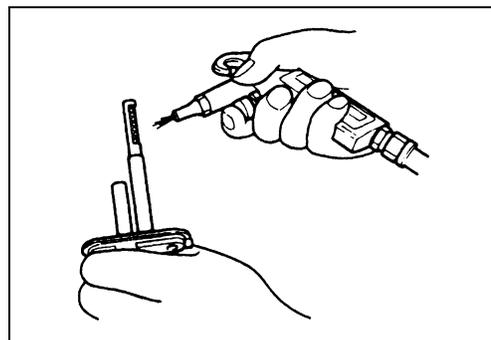


- Déposer le robinet de carburant.



INSPECTION ROBINET DE CARBURANT

Si le filtre à carburant est souillé de sédiments ou de rouille, le carburant ne circule pas bien et le moteur peut perdre de sa puissance. Nettoyer le filtre à carburant à l'air comprimé.

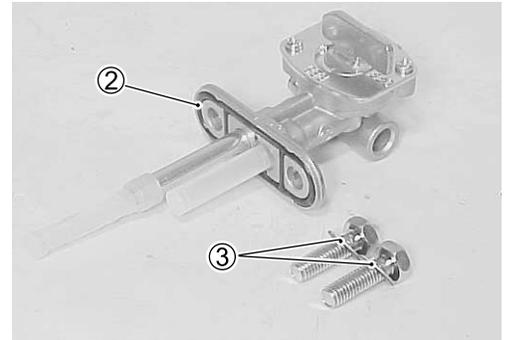


REPOSE

⚠ AVERTISSEMENT

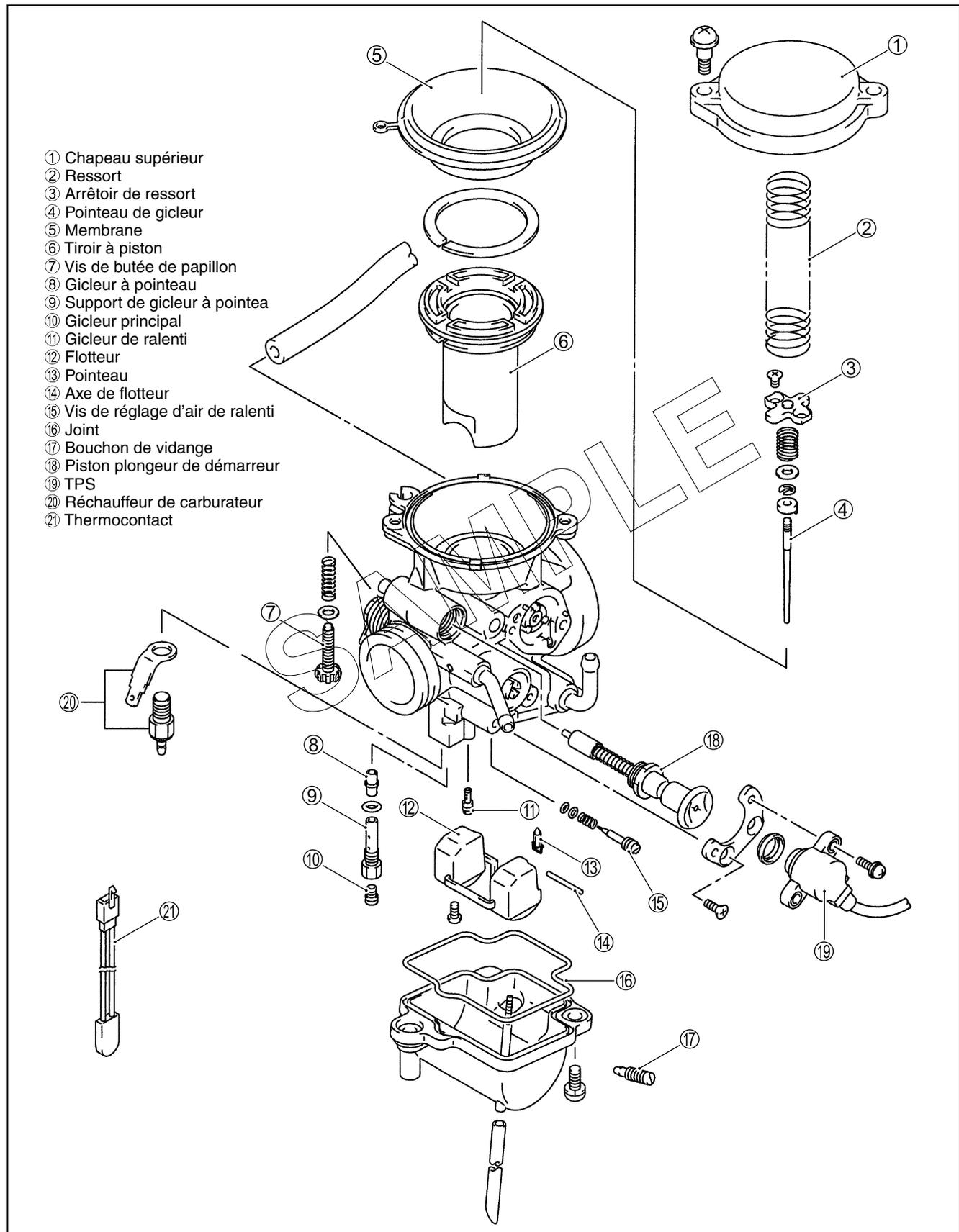
L'essence est très explosive. Prendre toutes les précautions nécessaires. Les joints (② et ③) doivent être remplacés par des neufs pour éviter toute fuite de carburant.

- Reposer le robinet de carburant dans l'ordre inverse de la dépose.



SAMPLE

CARBURATEUR CONSTRUCTION

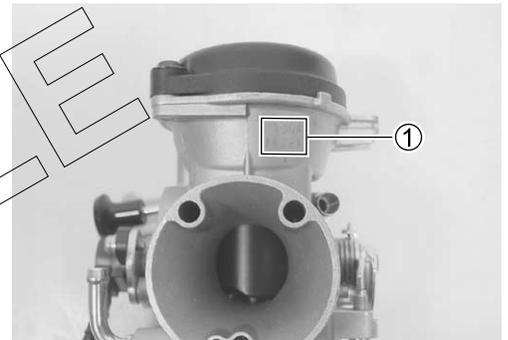


SPECIFICATIONS

PIECE	SPECIFICATION
Type de carburateur	MIKUNI BS26
Alésage	26 mm
N° d'identification	13GA
Vitesse de ralenti	1 500 ± 100 tr/min
Hauteur du flotteur	17,1 ± 1,0 mm
Gicleur principal (M.J.)	#115
Pointeau de gicleur (J.N.)	4EJ44-2ème
Gicleur à pointeau (N.J.)	P-0M
Papillon (Th.V.)	#105
Gicleur de ralenti (P.J.)	#15
Vis de réglage d'air de ralenti (P.S.)	PREREGLEE (déviscée de 2 tours)
Jeu du câble d'accélérateur	2,0 – 4,0 mm

EMPLACEMENT DU N° D'IDENTIFICATION

Le carburateur a un numéro d'identification ① sur son corps.

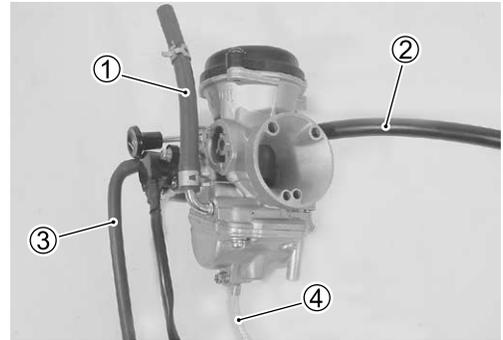


DEPOSE

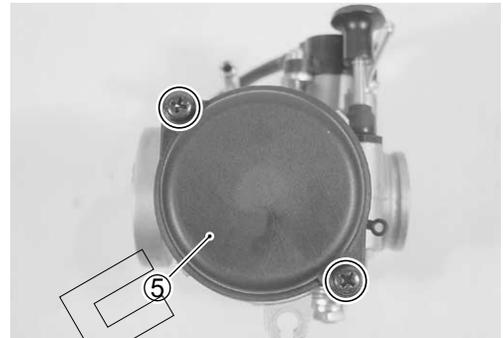
Voir page 3-4.

DEMONTAGE

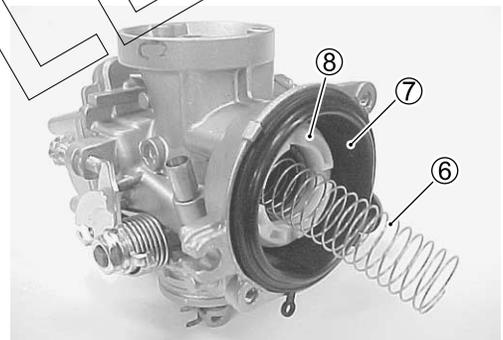
- Déconnecter le flexible à carburant ①, le flexible d'évent ②, le flexible à dépression ③ et le flexible de trop plein du carburateur ④.



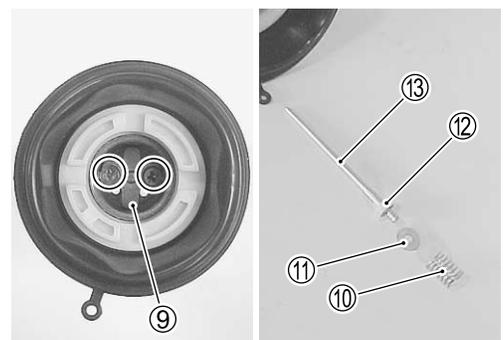
- Déposer le chapeau du carburateur ⑤.



- Déposer le ressort ⑥, la membrane ⑦ et le tiroir à piston ⑧.



- Déposer la coupelle de ressort ⑨.
- Déposer le ressort ⑩, les bagues ⑪, ⑫ et le pointeau de gicleur ⑬.



- Déposer la cuve à flotteur ⑭.

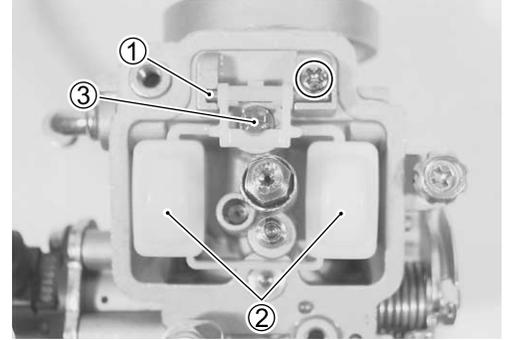


SAMPLE

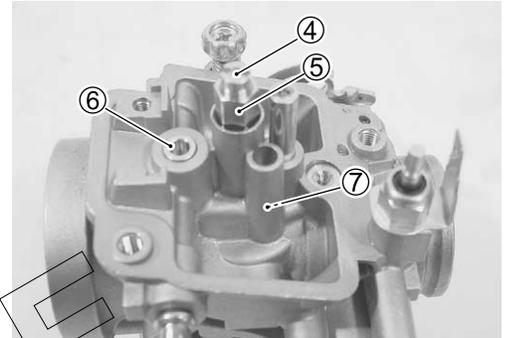
- Déposer l'axe du flotteur. ①.
- Déposer le flotteur ② avec le pointeau ③.

ATTENTION

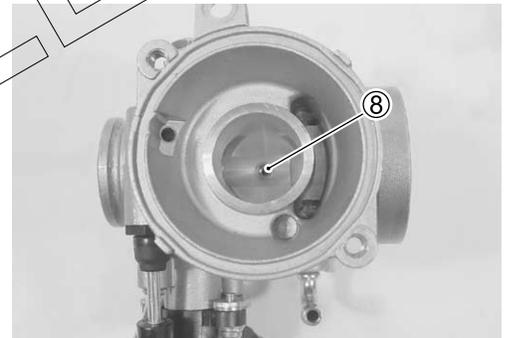
Ne pas utiliser un fil de fer pour nettoyer le siège de soupape et les gicleurs.



- Déposer le gicleur principal ④, le support de gicleur à pointeau ⑤, le siège de pointeau ⑥ et le gicleur de ralenti ⑦.



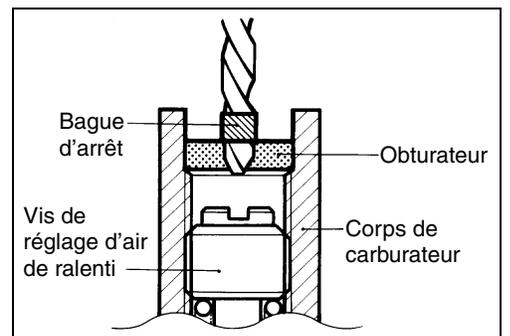
- Déposer le gicleur à pointeau ⑧.



- Déposer le piston plongeur du démarreur ⑨.



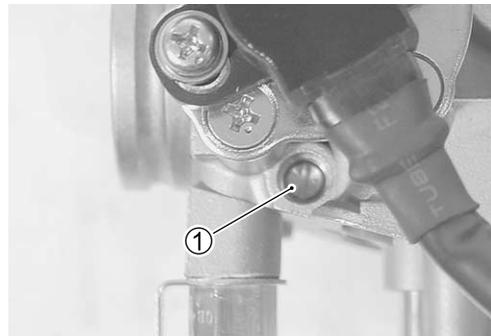
- Utiliser un foret 1/8" avec une bague d'arrêt pour enlever l'obturateur de la vis de réglage d'air de ralenti. Mettre la bague d'arrêt à 6 mm de la pointe du foret pour éviter de percer la vis de réglage. Percer avec soin l'obturateur.
- Visser une vis pour tôle autotaraudeuse dans l'obturateur. Tirer sur la tête de la vis avec une pince pour détacher l'obturateur. Nettoyer soigneusement toute trace d'ébarbures autour de l'obturateur.



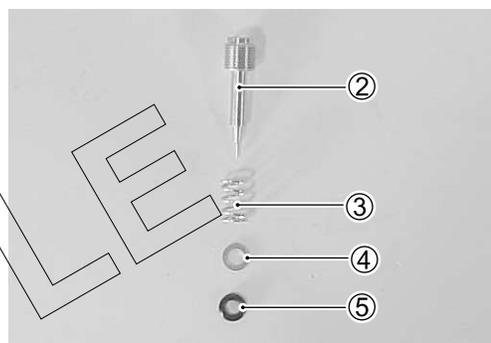
ATTENTION

Remplacer l'obturateur par un neuf.

- Tourner lentement la vis de réglage d'air de ralenti ① dans le sens des aiguilles d'une montre et compter le nombre de tours requis pour que la vis soit légèrement serrée. Noter le nombre de tours afin de remettre la vis en place correctement après le nettoyage.

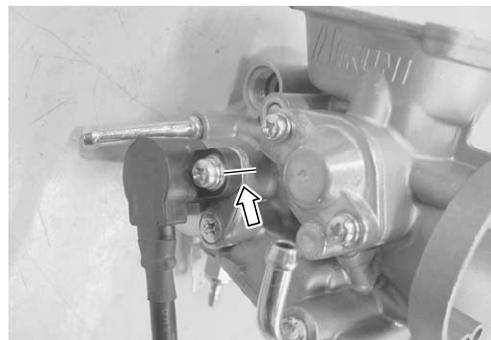


- Déposer la vis de réglage d'air de ralenti ②, le ressort ③, la rondelle ④ et le joint torique ⑤.

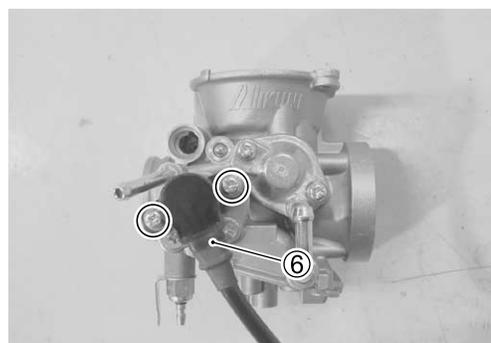


NOTE:

Avant le démontage, marquer la position d'origine du capteur à la peinture pour le reposer avec précision.



- Déposer le capteur de position du papillon ⑥.

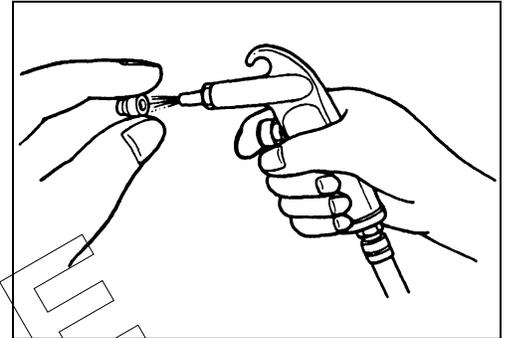


NETTOYAGE

⚠ AVERTISSEMENT

Certains produits chimiques pour le nettoyage des carburateurs, particulièrement les solutions pour trempage, sont très corrosifs et doivent être manipulés avec soin. Pour l'emploi, le maniement et le remisage corrects de ces produits, toujours suivre les instructions de leur fabricant.

- Nettoyer tous les gicleurs avec un produit en aérosol spécial pour carburateur puis les sécher à l'air comprimé.
- Nettoyer tous les circuits du carburateur et non pas seulement la partie qui semble sale. Nettoyer les circuits dans le corps du carburateur avec un aérosol de nettoyage et laisser chaque circuit dans ce produit si nécessaire pour enlever les saletés et le vernis. Sécher le corps à l'air comprimé.



ATTENTION

Ne pas utiliser de fil métallique pour nettoyer les gicleurs ou les passages. Un fil métallique peut détériorer les gicleurs et les passages. Si les pièces ne peuvent pas être nettoyées avec un produit spécial en aérosol, il peut s'avérer nécessaire d'utiliser une solution de trempage. Toujours suivre les instructions du fabricant pour l'usage correct et le nettoyage des pièces du carburateur.

- Après le nettoyage, remonter le carburateur avec des joints d'étanchéité et des joints neufs. Reposer la vis de réglage d'air de ralenti sur la position de réglage en usine avec un joint torique neuf.

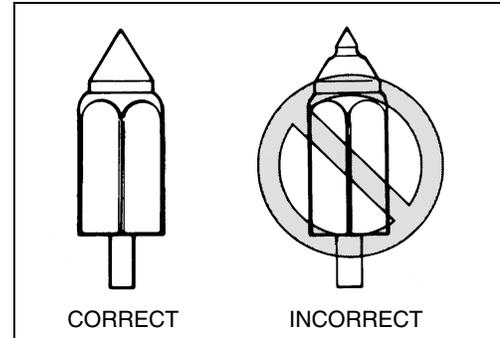
INSPECTION

Vérifier les pièces suivantes pour toute détérioration ou obstruction.

- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| * Gicleur de ralenti | * Flotteur |
| * Gicleur principal | * Pointeau de gicleur |
| * Gicleur d'air principal | * Gicleur à pointeau |
| * Porte-gicleur à pointeau | * Piston à tiroir |
| * Gicleur d'air de ralenti | * Membrane de piston à tiroir |

INSPECTION DU POINTEAU

En cas d'obstruction par des corps étrangers du passage entre le siège et le pointeau, l'essence continuera à s'écouler et débordera. Le même problème sera constaté lorsque le siège et le pointeau sont excessivement usés. Par contre, si le pointeau est grippé, l'essence ne s'écoulera pas dans la cuve à flotteur. Nettoyer la cuve à flotteur et les pièces du flotteur avec de l'essence. Si le pointeau est usé comme indiqué sur l'illustration, le remplacer avec le siège. Nettoyer le passage de carburant dans la chambre de mélange à l'air comprimé.

**REGLAGE DE LA HAUTEUR DU FLOTTEUR**

- Pour vérifier la hauteur du flotteur, retourner le corps du carburateur, avec le bras du flotteur libre, et mesurer la hauteur \textcircled{A} quand le bras du flotteur est juste en contact avec le pointeau avec un pied à coulisse.

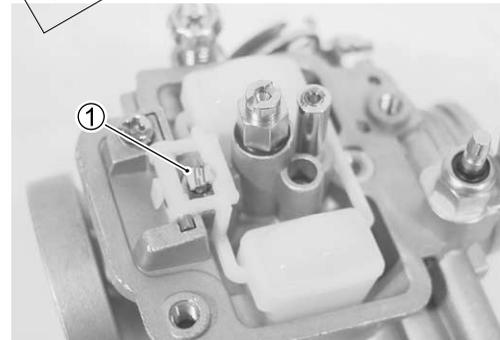
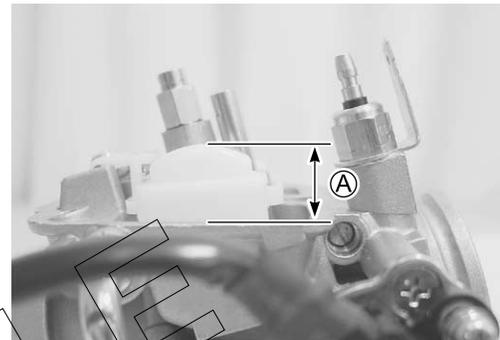
DATA Hauteur du flotteur \textcircled{A} : $17,1 \pm 1,0$ mm

TOOL 09900-20102: Pied à coulisse

NOTE:

Ces valeurs sont approximatives, à titre indicatif.

- Replier la languette $\textcircled{1}$ si nécessaire pour amener la hauteur \textcircled{A} à cette valeur.



SAMPLE

REGLAGE DU NIVEAU DE CARBURANT

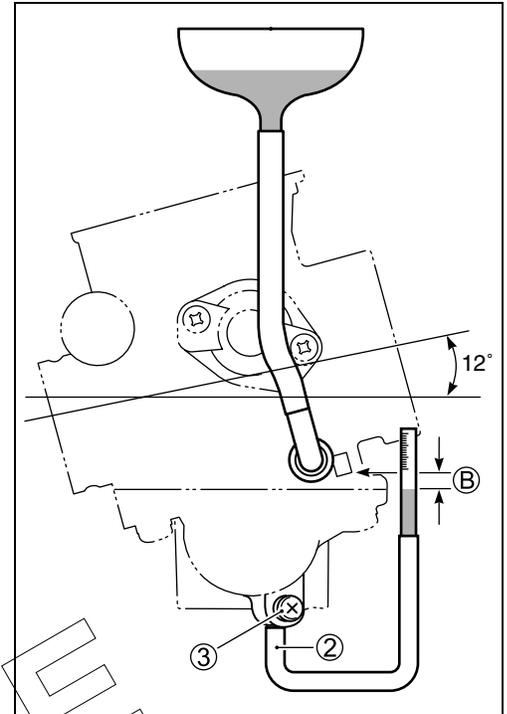
- Poser l'outil spécial sur la sortie de trop plein du carburateur ②.
- Desserrer le bouchon de vidange ③.

09913-10760: Jauge de niveau de carburant

- Régler le carburateur à l'angle correct en retenant le corps dans un étau ou similaire.

Position du carburateur	Latérale: Horizontale
	Longitudinale: Voir l'illustration.

- Remplir d'essence le carburateur.
- Eliminer l'air complètement de la jauge de niveau de carburant.
- En retenant la jauge de niveau verticale, abaisser lentement la jauge et aligner le point de référence avec l'échelle graduée de la jauge. (Voir l'illustration.)
- Attendre jusqu'à ce que le niveau de carburant se stabilise.
- Déterminer le point zéro sur l'échelle graduée de la jauge et après avoir attendu que le niveau se stabilise, mesurer la hauteur ⑥ à partir du point de référence.



DATA Jauge de niveau de carburant ⑥: $2,0 \pm 1,0$ mm au-dessous du point de référence

AVERTISSEMENT

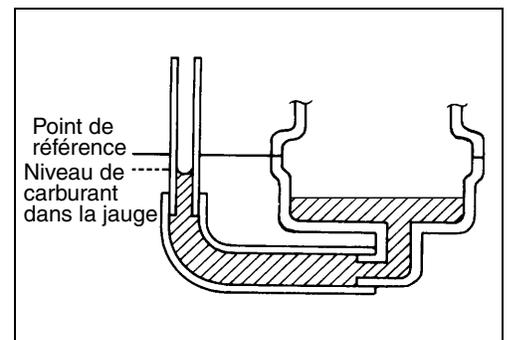
Ce contrôle doit être effectué dans un endroit bien aéré, éloigné de la flamme ou des étincelles car l'essence, un produit explosif, est utilisée pour ce réglage.

NOTE:

Ces valeurs sont approximatives, à titre indicatif.

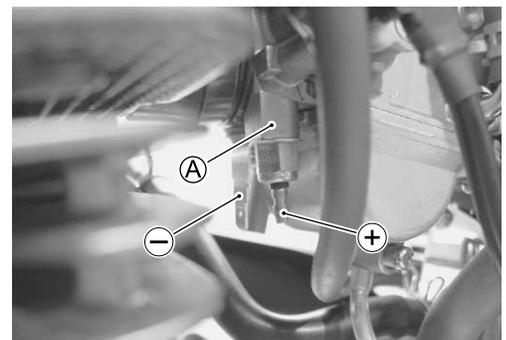
NOTE:

Le niveau de carburant apparent mesuré sur la jauge de niveau est plus élevé que le niveau dans la cuve à flotteur du fait de l'effet ménisque. (Le ménisque est approximativement 1 mm.)



INSPECTION DU RECHAUFFEUR DU CARBURATEUR

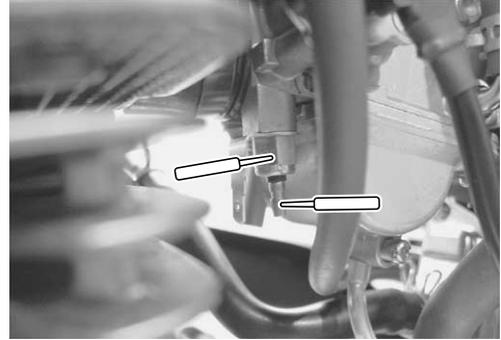
- Déconnecter les conducteurs du réchauffeur du carburateur.
- Connecter la borne positive (+) d'une batterie de 12 V à la borne du réchauffeur du carburateur et la borne négative de la batterie à la borne.
- Vérifier que l'élément du réchauffeur (A) est chaud 5 minutes après avoir connecté la batterie.



- Mesurer la résistance entre les bornes.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

DATA Résistance du réchauffeur de carburateur: 12 – 18 Ω

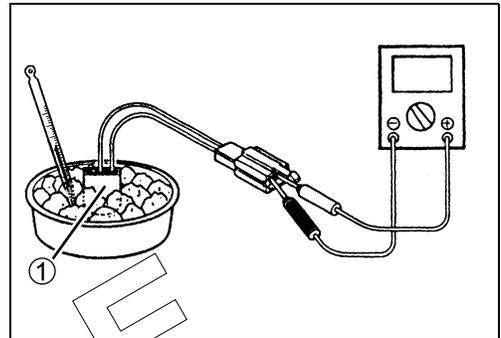


INSPECTION DU THERMOCONTACT DU CARBURATEUR

- Refroidir le thermocontact ① avec de l'eau glacée et vérifier la continuité.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

DATA Continuité du thermocontact: Moins de 8 – 14 °C Oui
Plus de 13 – 25 °C Non



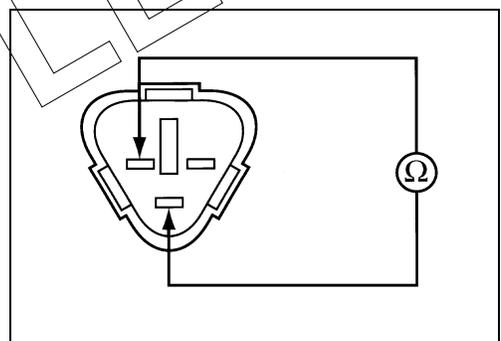
INSPECTION DU CAPTEUR DE POSITION DU PAPILLON

Mesurer la résistance entre les bornes comme indiqué sur l'illustration.

DATA Résistance du capteur de position du papillon:
Environ 5 k Ω

NOTE:

Pour effectuer cet essai, il n'est pas nécessaire de déposer le capteur de position du papillon.



REMONTAGE ET REPOSE

Remonter et reposer le carburateur dans l'ordre inverse de la dépose et du démontage.

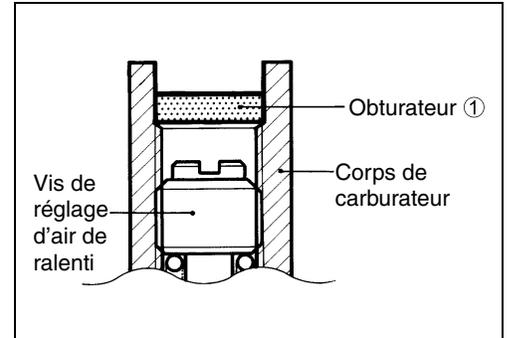
Veiller à observer les points suivants:

ATTENTION

- * Remonter les pièces en tenant compte de leur fonction.
- * Remplacer les joints toriques et les joints d'étanchéité déposés par des neufs.

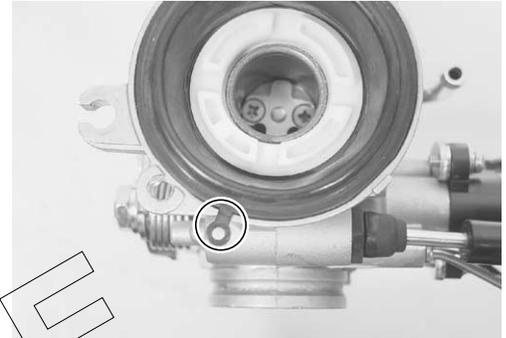
VIS DE REGLAGE D'AIR DE RALENTI

- Après le nettoyage, reposer la vis de réglage sur sa position de réglage normal en la tournant jusqu'à ce que la vis soit légèrement serrée et en la desserrant alors du même nombre de tours notés au cours du démontage.
- Poser un nouvel obturateur ① et l'introduire avec un poinçon.



MEMBRANE/TIROIR A PISTON

- Pour reposer le tiroir à piston, s'assurer que la languette de la membrane est bien alignée avec la section concave du rebord du corps du carburateur.



RECHAUFFEUR DU CARBURATEUR

- Enduire de graisse Thermo-Grease le filetage et resserrer le réchauffeur du carburateur.

 99000-59029: THERMO-GREASE

 Résistance du réchauffeur de carburateur: **3 N·m (0,3 kgf-m)**

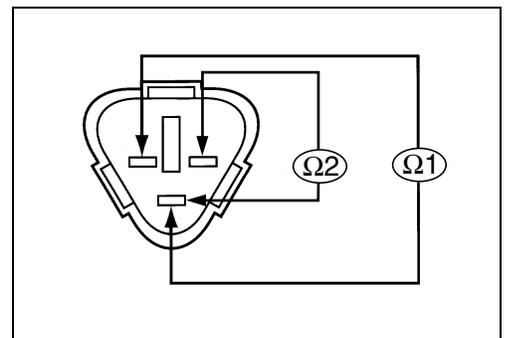


POSITIONNEMENT DU CAPTEUR DE POSITION DU PAPILLON

- Reposer le capteur de position du papillon avec les méplats sur l'extrémité de l'axe du papillon bien engagés dans la fente sur le capteur de position du papillon.
- Mesurer la résistance $\Omega 1$ entre les bornes du capteur de position du papillon comme indiqué sur l'illustration.

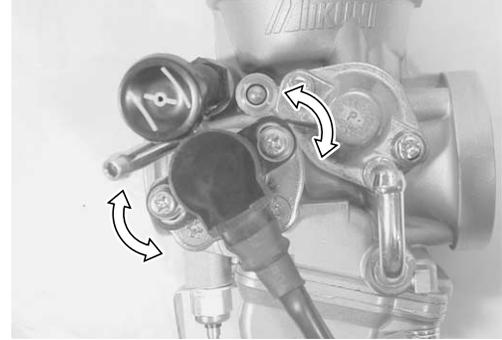
 Résistance du capteur de position du papillon $\Omega 1$:
Environ 5 k Ω

- Mesurer la résistance $\Omega 2$ entre les bornes du capteur de position du papillon comme indiqué sur l'illustration.



- Ouvrir à fond le papillon avec le levier du papillon.
- Positionner le capteur de position du papillon pour obtenir approximativement une résistance $\Omega 2$ de 3,09 – 4,63 k Ω .
- Quand la résistance $\Omega 2$ est conforme aux spécifications, resserrer les vis de fixation du capteur de position du papillon.

DATA Résistance du capteur de position du papillon $\Omega 2$:
Environ 3,09 – 4,63 k Ω

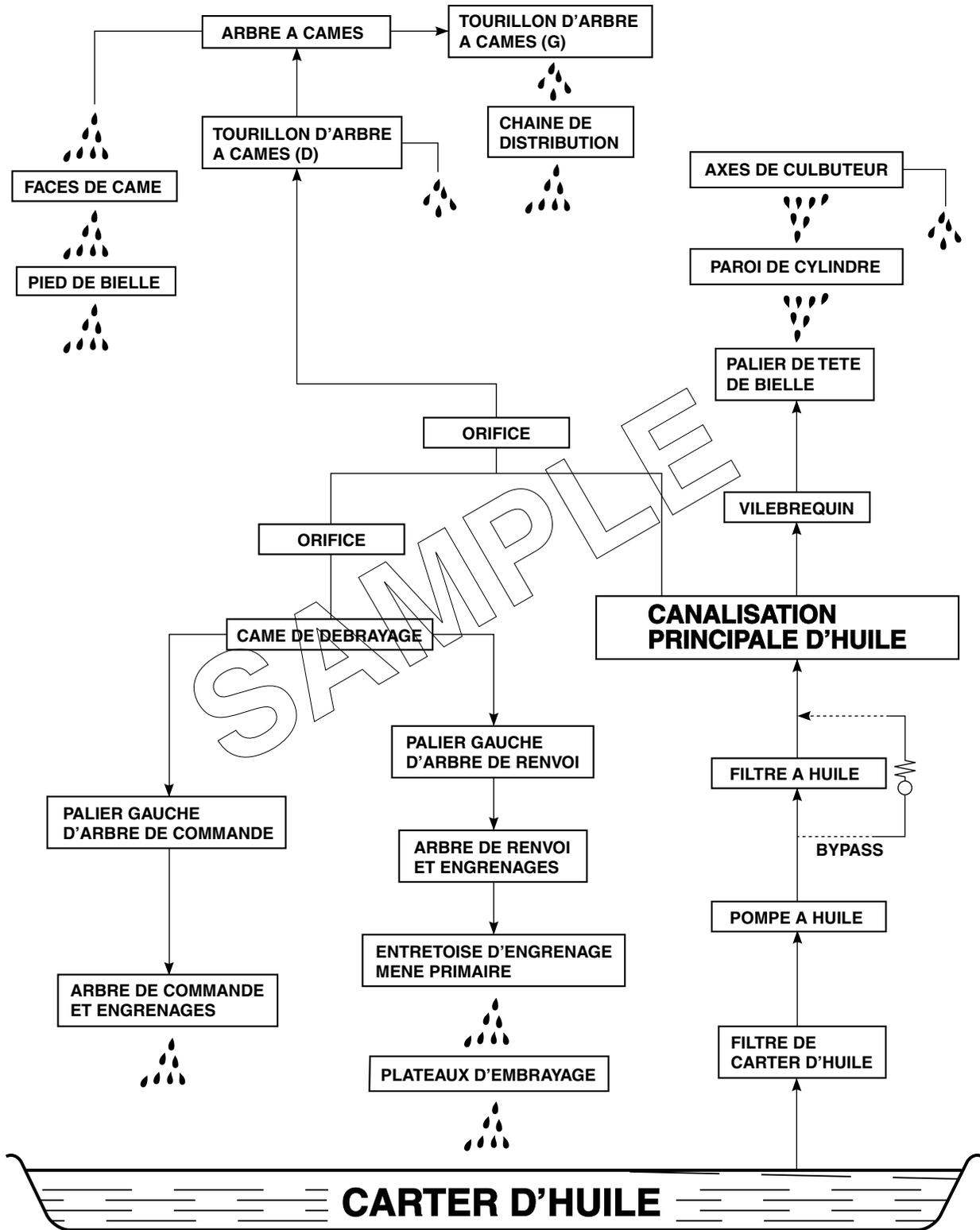


- Après avoir achevé le remontage et la repose sur le moteur, faire les réglages suivants:
 - * Régime du ralenti du moteur (☞ 2-8)
 - * Jeu du câble d'accélérateur (☞ 2-8)

SAMPLE

SYSTEME DE GRAISSAGE DU MOTEUR

SCHEMA DE GRAISSAGE DU MOTEUR



PRESSION D'HUILE

(☞ 2-23)

FILTRE A HUILE

(☞ 2-10)

FILTRE DE CARTER D'HUILE

(☞ 3-47)

NOTE:

Avant de séparer le carter-moteur, nettoyer le filtre du carter d'huile avec un produit de nettoyage, et le sécher à l'air comprimé.

SAMPLE

CADRE

TABLE DES MATIERES

PARTIES EXTERIEURES	5- 3
DEPOSE ET REPOSE	5- 3
ROUE AVANT	5- 4
DEPOSE ET DEMONTAGE	5- 4
INSPECTION ET DEMONTAGE	5- 5
REPOSE	5- 6
FREIN AVANT	5- 9
CHANGEMENT DU LIQUIDE DE FREIN	5-11
REPLACEMENT DE LA PLAQUETTE DE FREIN	5-12
DEPOSE ET DEMONTAGE DE L'ETRIER DE FREIN DEMONTAGE .	5-12
INSPECTION DE L'ETRIER	5-14
REMONTAGE DE L'ETRIER	5-14
REPOSE DE L'ETRIER	5-15
INSPECTION DU DISQUE DE FREIN	5-15
DEPOSE ET DEMONTAGE DU MAITRE-CYLINDRE DEMONTAGE .	5-16
INSPECTION DU MAITRE-CYLINDRE	5-17
REMONTAGE ET REPOSE DU MAITRE-CYLINDRE	5-17
GUIDON	5-19
DEPOSE	5-19
REPOSE	5-20
FOURCHE AVANT	5-21
DEPOSE ET DEMONTAGE	5-21
INSPECTION	5-24
REMONTAGE ET REPOSE	5-25
DIRECTION	5-29
DEPOSE ET DEMONTAGE	5-29
INSPECTION	5-32
REMONTAGE ET REPOSE	5-33
ROUE ARRIERE	5-35
DEPOSE	5-35
INSPECTION ET DEMONTAGE	5-36
REMONTAGE ET REPOSE	5-37
FREIN ARRIERE	5-39
DEPOSE ET DEMONTAGE	5-39
INSPECTION	5-40
REMONTAGE	5-40
DEPOSE DE LA PEDALE DE FREIN ARRIERE	5-41
REPOSE DE LA PEDALE DE FREIN ARRIERE	5-42

CADRE

TABLE DES MATIERES

AMORTISSEUR ARRIERE	5-43
DEPOSE	5-43
INSPECTION	5-44
REMONTAGE ET REPOSE	5-45
MISE AU REBUT DE L'AMORTISSEUR ARRIERE	5-46
BRAS OSCILLANT	5-47
DEPOSE	5-47
INSPECTION ET REMPLACEMENT	5-48
REPOSE DE L'AXE DU PIVOT DE BRAS OSCILLANT	5-50
REPOSE	5-50
INSPECTION ET REGLAGES	5-50
PNEU ET ROUE	5-51
DEPOSE DU PNEU	5-51
INSPECTION	5-51
REPOSE DU PNEU	5-52

PARTIES EXTERIEURES

DEPOSE ET REPOSE

SELLE

- Déposer la selle en enlevant les boulons (gauche et droite).



- Déposer la selle en retirant l'attache ①.



CACHE GAUCHE DU CADRE

- Déposer la vis.
- Déposer le cache gauche du cadre.



☆: Partie accrochée

CACHE DROIT DU CADRE

- Déposer la vis.
- Déposer le cache droit du cadre.

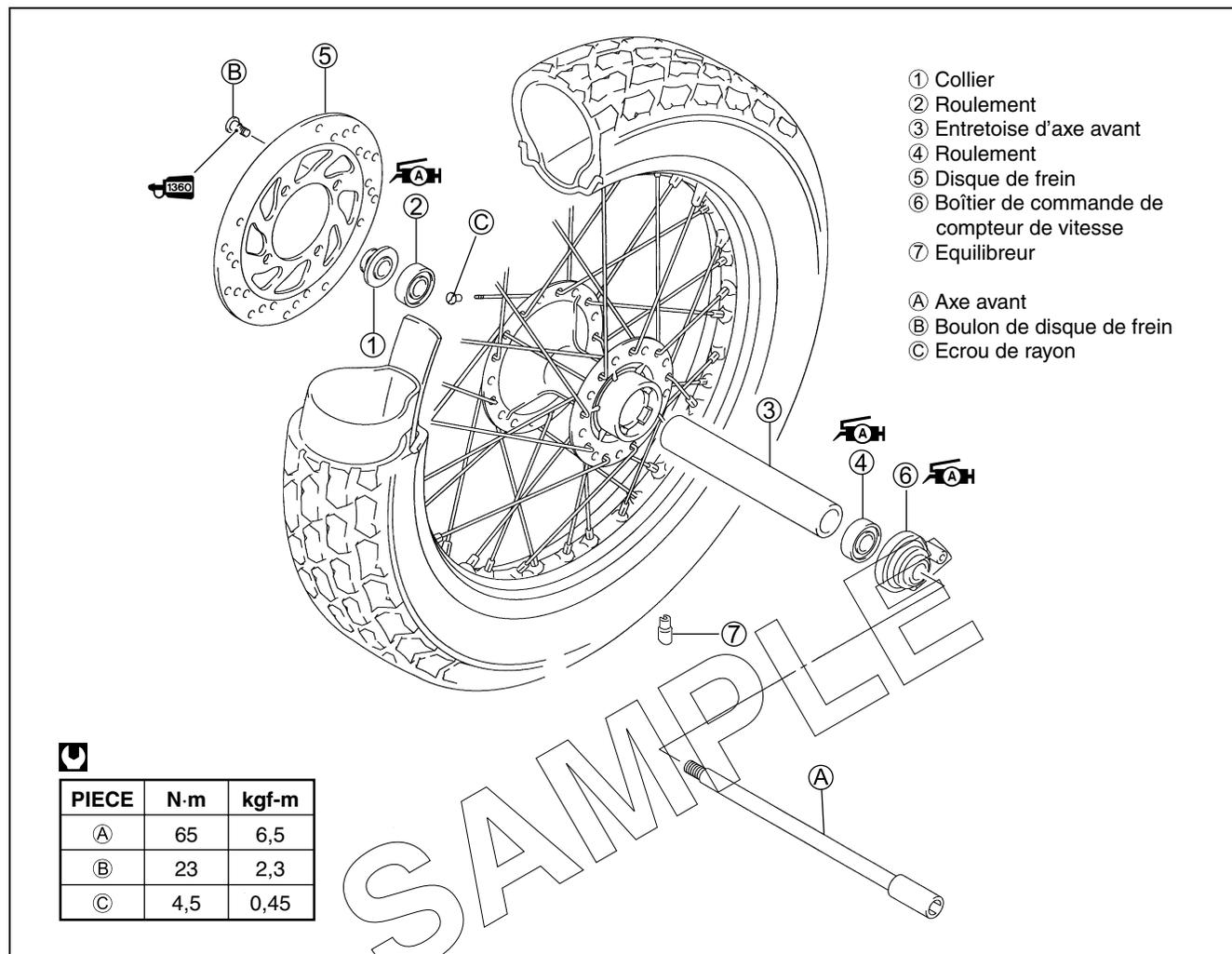


☆: Partie accrochée

REPOSE

Reposer la selle et les caches du cadre dans l'ordre inverse de la dépose.

ROUE AVANT



DEPOSE ET DEMONTAGE

- Soulever la roue avant du sol avec un cric.

ATTENTION

En utilisant un cric, veiller à ne pas rayer le cadre.

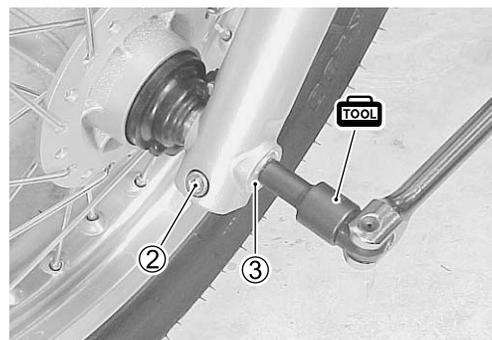
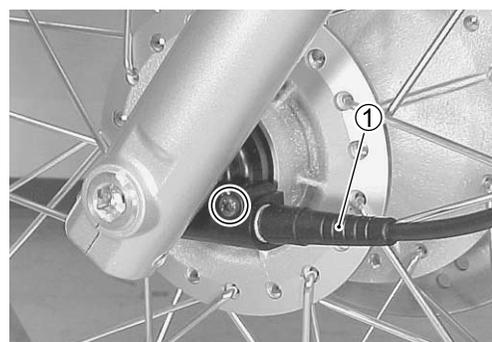
- Déconnecter le câble du compteur de vitesse ①.

- Desserrer le boulon de serrage de l'axe avant ②.
- Desserrer l'axe avant ③ avec l'outil spécial.

 09900-18710: Douille à six pans (12 mm)

ATTENTION

Ne pas actionner le levier de frein pendant ou après la dépose de la roue avant.



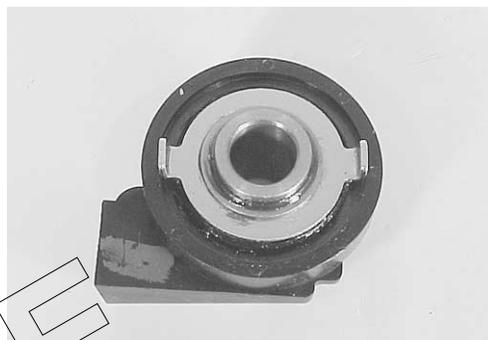
- Déposer le disque de frein en enlevant ses boulons.



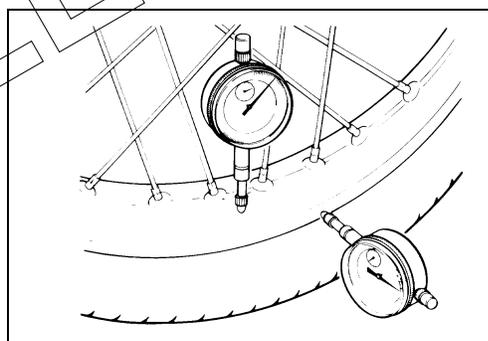
INSPECTION ET DEMONTAGE

BOITIER DE COMMANDE DU COMPTEUR DE VITESSE

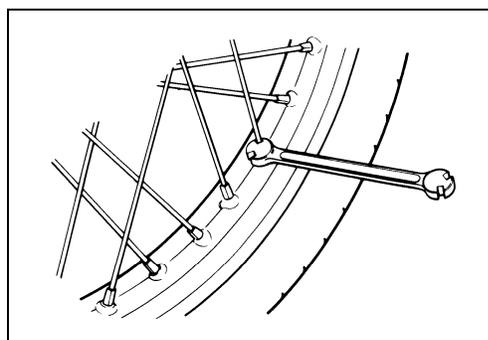
Tourner l'engrenage du compteur de vitesse et vérifier si l'engrenage tourne en douceur avec le pignon du compteur de vitesse.



ROUE (☞ 2-18)



ECROU DE RAYON (☞ 2-19)

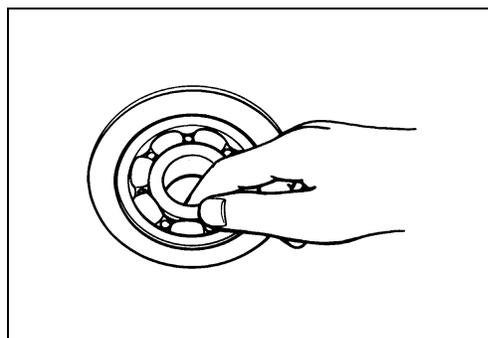


ROULEMENTS DE ROUE

Vérifier le jeu des roulements de roue à la main sans les déposer de la roue.

Faire tourner la bague de roulement interne du doigt et inspecter pour bruit anormal et bonne rotation.

Remplacer le roulement selon la procédure suivante en cas d'anomalie.



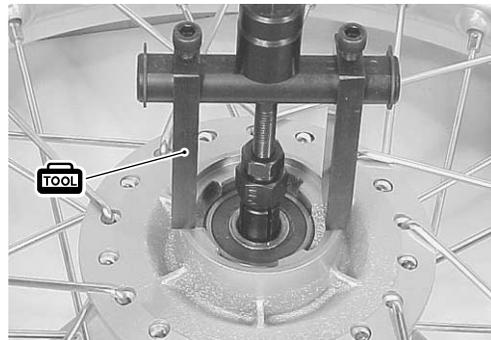
Déposer les roulements de roue.

- Déposer les roulements de roue avec l'outil spécial.

 **09921-20240: Outil de dépose de roulement**

ATTENTION

Remplacer le roulement enlevé par un neuf.

**ARBRE DE ROUE**

- Mesurer l'ovalisation de l'arbre de roue avec le comparateur à cadran
- Si l'ovalisation dépasse la tolérance de service, remplacer l'axe avant.

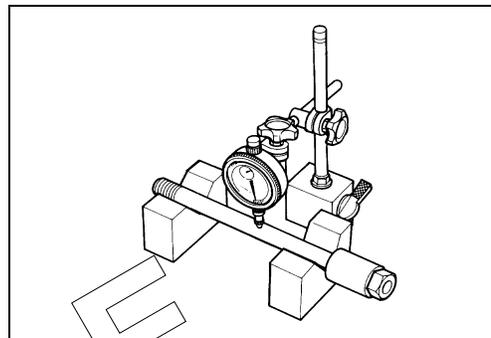
 **Ovalisation de l'axe avant**

Tolérance de service: 0,25 mm

 **09900-20606: Comparateur à cadran (1/100 mm)**

09900-20701: Support magnétique

09900-21304: Support en V (100 mm)



PNEU (☞ 5-51)

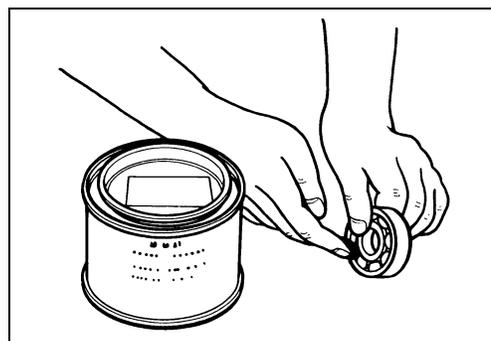
REPOSE

Remonter et reposer la roue avant dans l'ordre inverse de la dépose et du démontage. Veiller à observer les points suivants:

ROULEMENTS DE ROUE

- Enduire de graisse SUZUKI SUPER GREASE les roulements avant la repose.

 **99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**

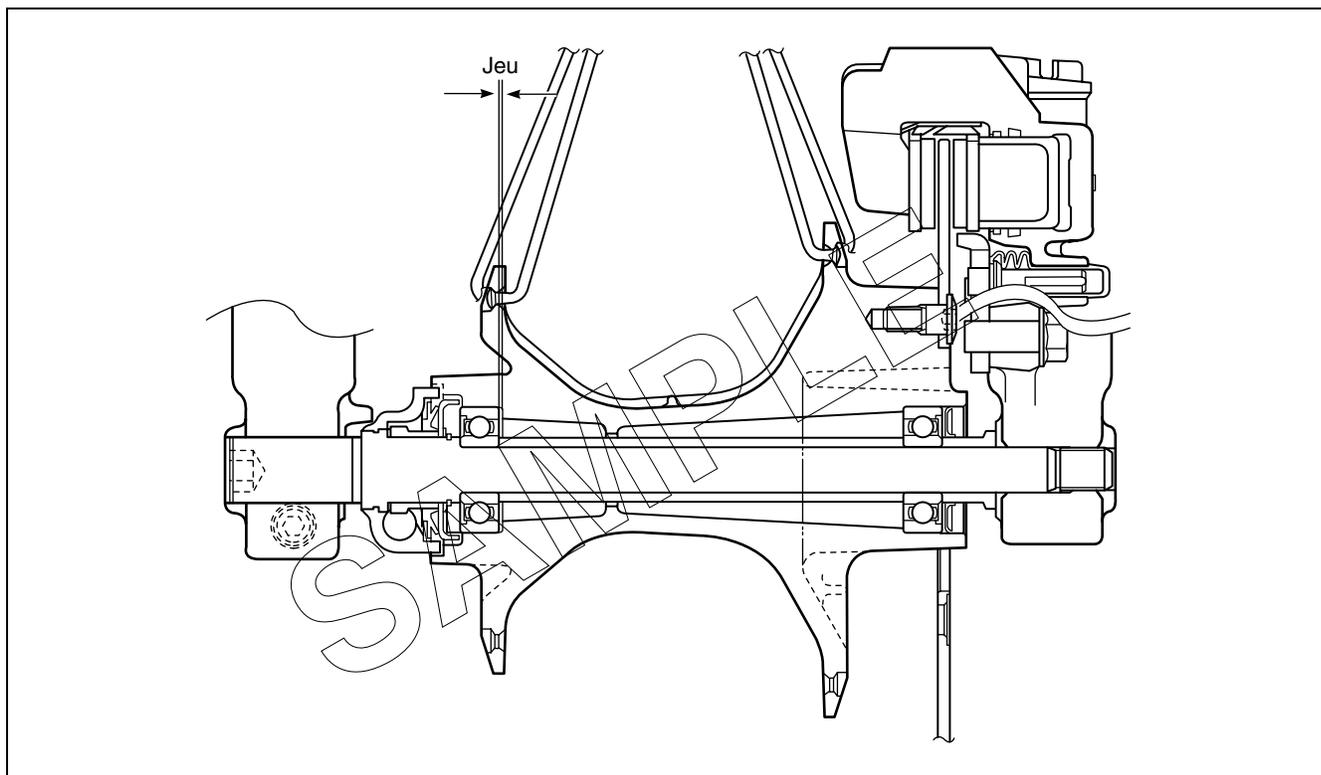
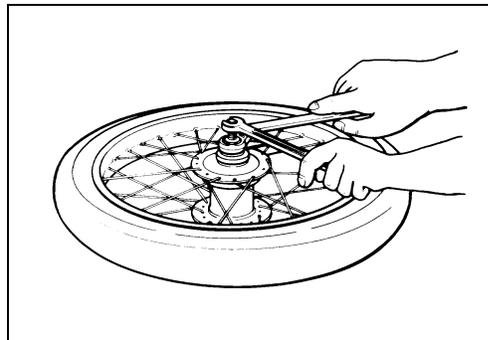


- Reposer les roulements de roue avec les outils spéciaux comme décrit ci-dessous.

TOOL 09941-34513: Outil de pose de roulement

ATTENTION

- * Reposer d'abord le roulement de la roue gauche, puis reposer le roulement de la roue droite.
- * Le couvercle étanche sur les roulements doivent faire face à l'extérieur.



DISQUE DE FREIN

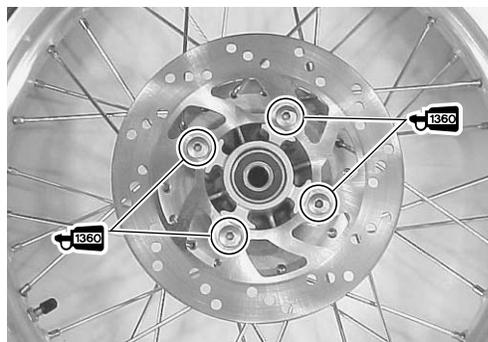
- Enduire de produit THREAD LOCK SUPER les boulons du disque de frein.
- Resserrer les boulons au couple de serrage spécifié.

1360 99000-32130:: THREAD LOCK SUPER "1360"

B Boulon du disque de frein: 23 N·m (2,3 kgf·m)

⚠ AVERTISSEMENT

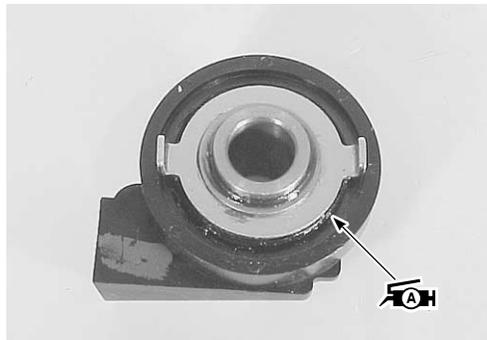
Maintenir le disque de frein propre, exempt de saletés et de graisse.



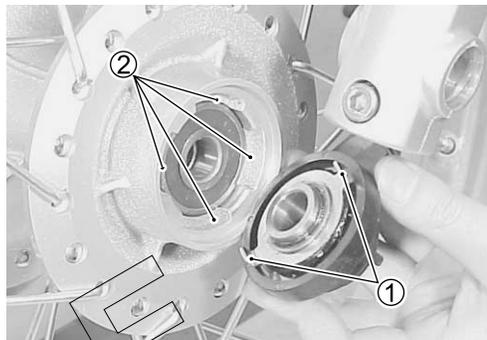
BOITIER DE COMMANDE DU COMPTEUR DE VITESSE

- Enduire de graisse SUZUKI SUPER GREASE le boîtier de commande du compteur de vitesse.

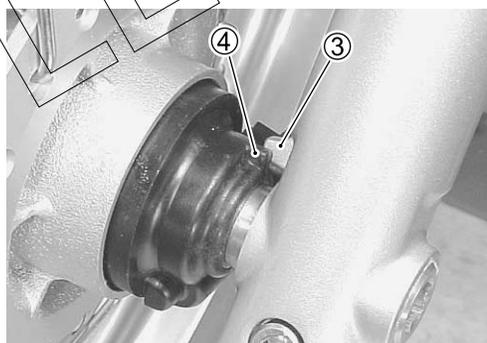
 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



- Aligner les ergots ① sur le boîtier de commande du compteur de vitesse avec les encoches ② sur la roue avant.

**ROUE AVANT**

- S'assurer que la butée ③ sur la fourche avant et la saillie du boîtier de commande du compteur de vitesse ④ sont installés comme indiqué.

**ATTENTION**

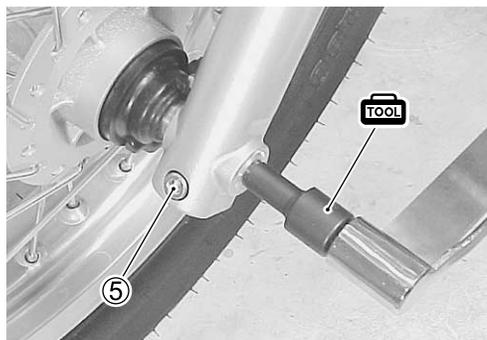
Pour reposer la roue avant, positionner le disque de frein entre les plaquettes de frein. Attention à ne pas endommager les plaquettes de frein.

- Resserrer l'axe avant au couple de serrage spécifié.
- Resserrer le boulon de serrage de l'axe avant ⑤ au couple de serrage spécifié.

 09900-18710: Douille à six pans (12 mm)

 Axe avant: 65 N·m (6,5 kgf·m)

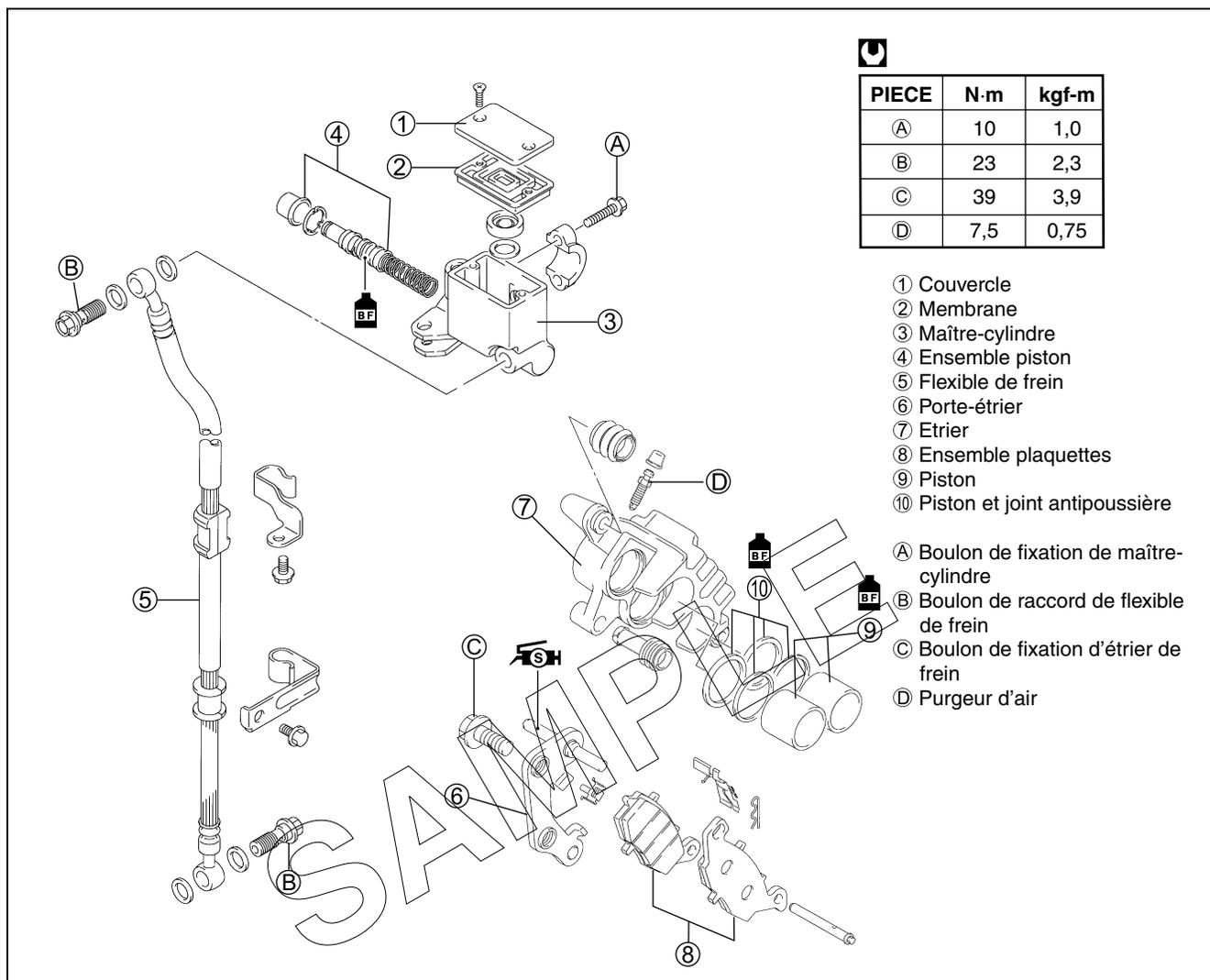
Boulon de serrage d'axe avant: 23 N·m (2,3 kgf·m)

**NOTE:**

- * Avant de resserrer les boulons de serrage de l'axe avant ⑤, secouer la fourche avant de haut en bas quatre ou cinq fois.
- * Après avoir reposé la roue avant, serrer le levier de frein plusieurs fois pour vérifier le bon fonctionnement du frein.



FREIN AVANT



⚠ AVERTISSEMENT

- * Ce système de frein est rempli de liquide de frein DOT 4 à base d'éthylène glycol. Ne pas utiliser un type de liquide de frein différent et n'effectuer aucun mélange, tel que liquide de frein au silicone ou au pétrole.
- * Ne pas utiliser un liquide de frein provenant d'un bidon ancien, usagé ou mal fermé. Ne jamais réutiliser de liquide de frein restant d'un entretien précédent ou conservé pendant une période prolongée.
- * Quand on range le liquide de frein, bien fermer le récipient et le garder hors de portée des enfants.
- * Pour faire l'appoint en liquide de frein, faire attention à ne pas laisser entrer de poussière dans le liquide.
- * Pour nettoyer les pièces de frein, utiliser du liquide de frein neuf. Ne jamais utiliser un solvant de nettoyage.
- * Un disque de frein ou des plaquettes de frein encrassés réduisent la performance de freinage. Jeter les plaquettes contaminées et nettoyer le disque avec un produit spécial de bonne qualité ou avec un détergent neutre.

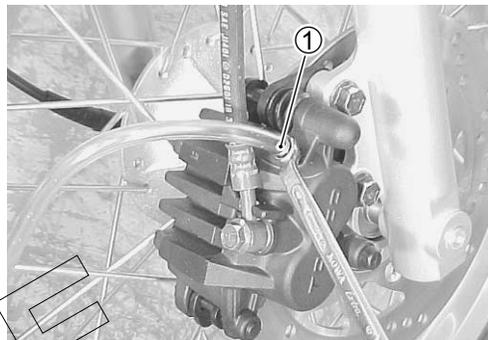
ATTENTION

Manipuler le liquide de frein avec précautions: il réagit chimiquement avec la peinture, les matières plastiques, le caoutchouc, etc. et risque de les détériorer gravement.

SAMPLES

CHANGEMENT DU LIQUIDE DE FREIN

- Mettre la moto sur une surface de niveau et redresser le guidon.
 - Déposer le capuchon du réservoir du maître-cylindre et la membrane.
 - Retirer autant que possible de liquide de frein usagé.
-
- Connecter un flexible transparent au purgeur d'air ① et introduire l'autre extrémité du flexible dans un récipient.
 - Desserrer le purgeur d'air et actionner le levier de frein jusqu'à ce que le liquide de frein est complètement évacué du système de freinage.
 - Fermer le purgeur d'air et déconnecter le flexible transparent. Remplir le réservoir avec du liquide de frein neuf jusqu'au rebord supérieur du regard de contrôle.

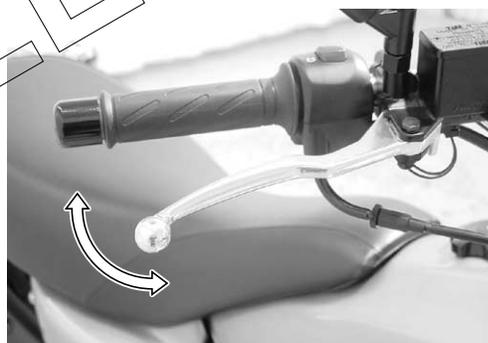


Spécification et classification: DOT 4

ATTENTION

* Ne jamais réutiliser le liquide de frein des entretiens précédents et qui a été conservé pendant une période prolongée.

* Purger l'air du système de frein. (☞ 2-15)

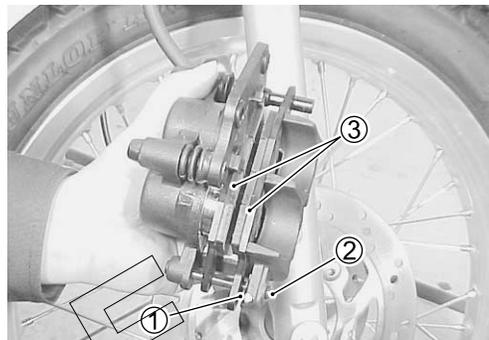


REMPACEMENT DE LA PLAQUETTE DE FREIN

- Déposer l'étrier de frein.



- Déposer la goupille ①.
- Déposer la goupille de fixation de la plaquette de frein ② et les plaquettes de frein ③.



ATTENTION

- * Ne pas actionner le levier de frein après la dépose de la plaquette de frein.
- * Remplacer toutes les plaquettes de frein en même temps sinon la performance au freinage ne sera plus conforme aux normes.

- Reposer les plaques de frein neuves.
- Resserrer les boulons de fixation de l'étrier de frein au couple de serrage spécifié.

Boulon de fixation de l'étrier de frein: 39 N·m (3,9 kgf·m)

NOTE:

Après avoir remplacé les plaquettes de frein, actionner le levier de frein plusieurs fois pour vérifier le bon fonctionnement du frein et vérifier ensuite le niveau de liquide de frein.



DEPOSE ET DEMONTAGE DE L'ETRIER DE FREIN DEMONTAGE

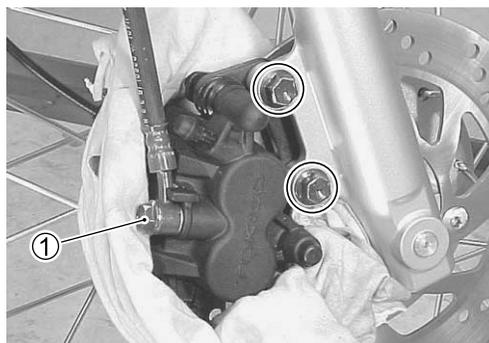
- Déposer le boulon de raccord du flexible de frein ①.

NOTE:

Mettre un chiffon sous le boulon de raccord de l'étrier de frein pour recueillir tout liquide de frein renversé.

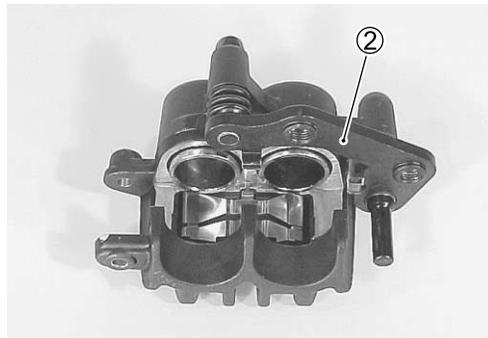
ATTENTION

Immédiatement essuyer toute trace de liquide de frein en contact avec les pièces de la moto. Le liquide réagit chimiquement au contact de la peinture, des matières plastiques, pièces en caoutchouc, etc. et peut détériorer sévèrement ces pièces.

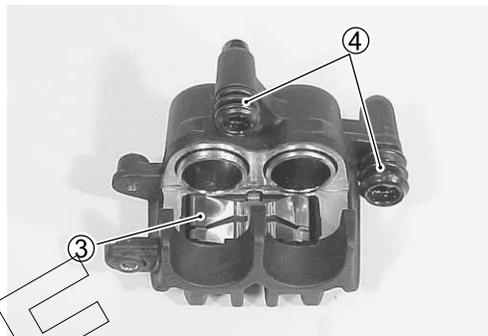


- Déposer l'étrier de frein.

- Déposer les plaquettes de frein. (☞ 5-12)
- Déposer le support de l'étrier de frein ②.



- Déposer le ressort de la plaquette ③.
- Déposer les pièces en caoutchouc ④.

**ATTENTION**

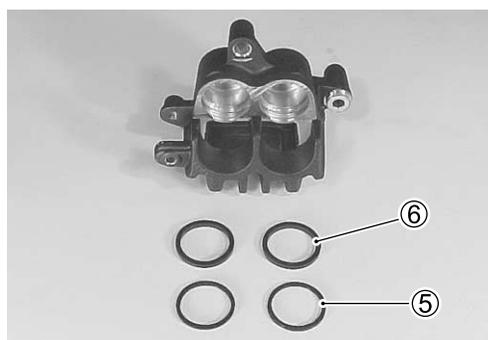
Ne pas utiliser d'air sous haute pression pour éviter de détériorer le piston.



- Déposer le joint antipoussière ⑤ et le joint de piston ⑥.

ATTENTION

Ne pas réutiliser les joints antipoussières et les joints de piston pour éviter les fuites de liquide.



INSPECTION DE L'ETRIER

Inspecter la paroi du cylindre de l'étrier et la surface du piston pour rayures, corrosion ou autres détériorations.

En cas de toute anomalie, remplacer l'ensemble étrier par un neuf.

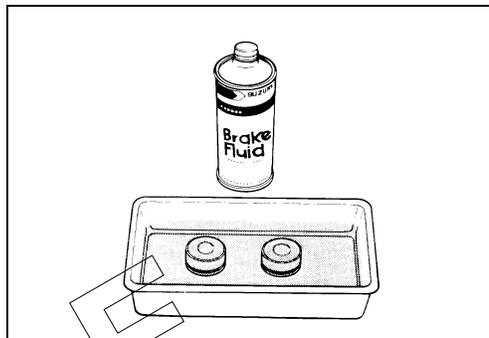


REMONTAGE DE L'ETRIER

Remonter et reposer l'étrier de frein dans l'ordre inverse de la dépose et du démontage. Veiller à observer les points suivants: Nettoyer l'alésage de l'étrier et le piston avec le liquide de frein spécifié. Veiller particulièrement à nettoyer la rainure du joint antipoussière et la rainure du joint de piston.

ATTENTION

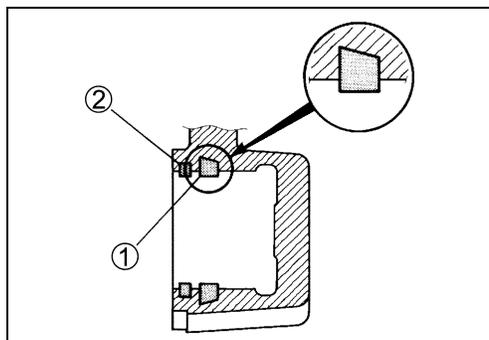
- * Nettoyer les composants de l'étrier de frein avec du liquide de frein nouveau avant le remontage. Ne pas essuyer le liquide de frein après avoir nettoyé les pièces avec un chiffon.
- * Remplacer les joints de piston et les joints antipoussières déposés par des neufs. Enduire de liquide de frein tous les joints, les alésages d'étrier de frein et les pistons avant le remontage.



 Spécification et classification: DOT 4

JOINTS DE PISTON

- Reposer le joint de piston ① et le joint antipoussière ② comme indiqué.



PIECES EN CAOUTCHOUC

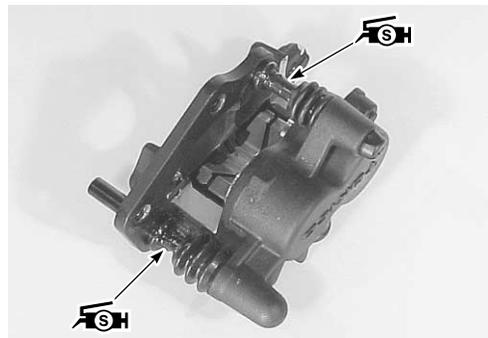
- Remplacer les pièces en caoutchouc déposées par des neuves.



SUPPORT D'ETRIER DE FREIN

- Enduire de graisse SUZUKI SILICONE GREASE la goupille du support d'étrier de frein.

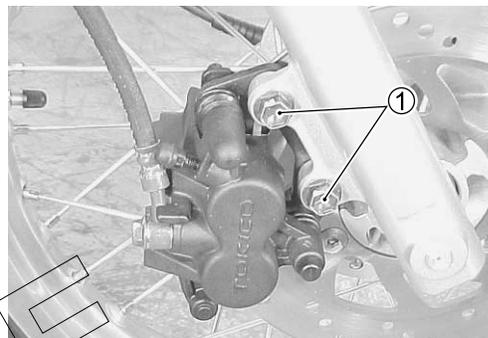
 99000-25100: SUZUKI SILICONE GREASE



REPOSE DE L'ETRIER

- Resserrer les boulons de fixation de l'étrier de frein ①.

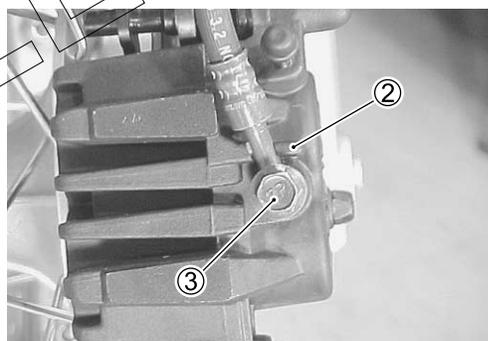
 Boulon de fixation de l'étrier de frein: 39 N·m (3,9 kgf-m)



- Avec l'extrémité du flexible en contact avec la butée ②, resserrer le boulon de raccord ③.

 Boulon de raccord du flexible de frein: 23 N·m (2,3 kgf-m)

- Remplir le système de liquide de frein et purger l'air. (☞ 2-14)



INSPECTION DU DISQUE DE FREIN

Vérifier le disque de frein pour fissures et détérioration et mesurer l'épaisseur avec le micromètre.

En cas de toute détérioration ou si l'épaisseur est inférieure à la tolérance de service, remplacer le disque de frein par un neuf.

(☞ 5-4)

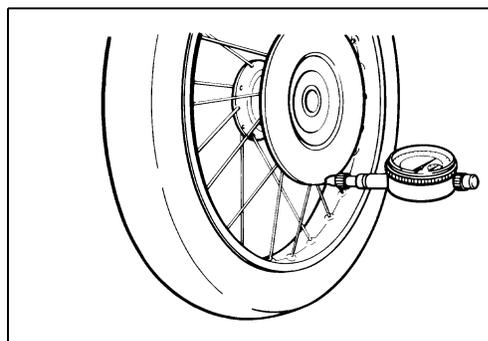
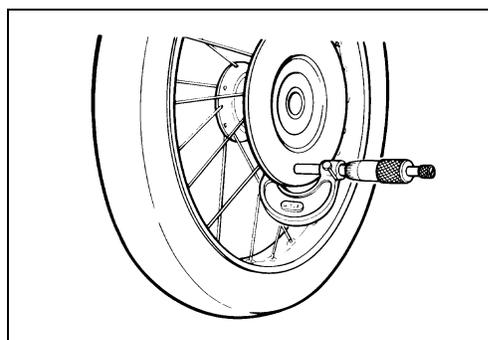
 Epaisseur du disque de frein
Tolérance de service: 3,5 mm

 09900-20205: Micromètre (0 – 25 mm)

- Mesurer l'ovalisation avec un comparateur à cadran.
- Si une des mesures dépasse la tolérance de service, remplacer le disque de frein par un neuf. (☞ 5-4)

 Ovalisation du disque de frein
Tolérance de service: 0,30 mm

 09900-20606: Comparateur à cadran (1/100 mm)
09900-20701: Support magnétique



DEPOSE ET DEMONTAGE DU MAITRE-CYLINDRE DEMONTAGE

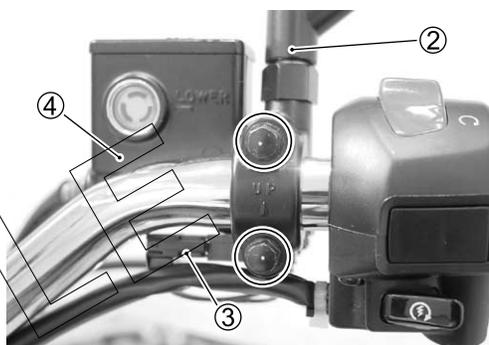
- Placer un chiffon sous le boulon du raccord de flexible de frein ① sur le maître-cylindre pour récupérer le liquide de frein qui s'écoule. (☞ 5-10)

ATTENTION

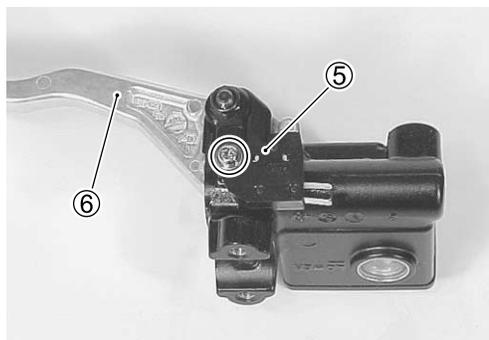
Immédiatement essuyer toute trace de liquide de frein en contact avec les pièces de la moto. Le liquide réagit chimiquement au contact de la peinture, des matières plastiques, pièces en caoutchouc, etc. et peut détériorer sévèrement ces pièces.



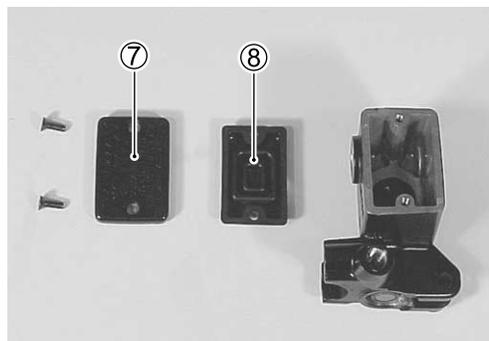
- Déposer le rétroviseur (droit) ②.
- Déconnecter le coupleur du contacteur de feu stop de frein avant ③.
- Déposer le maître-cylindre de frein avant ④.



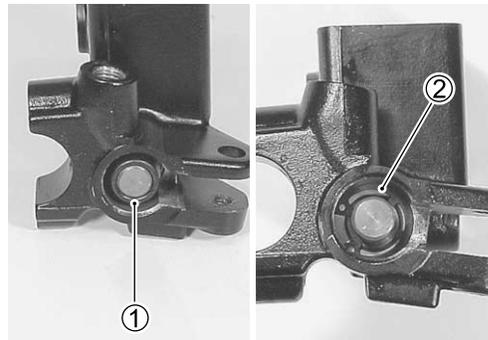
- Déposer le contacteur de frein ⑤ et le levier de frein ⑥.



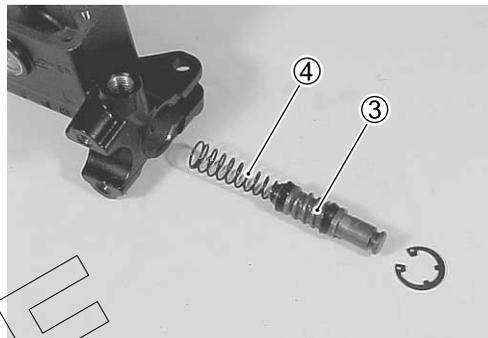
- Déposer le capuchon du réservoir ⑦ et la membrane ⑧.



- Extraire le soufflet pare-poussière ① et déposer l'anneau élastique ②.

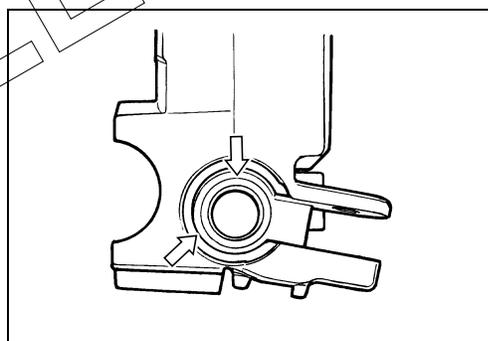


- Déposer le piston ③ et le ressort ④.



INSPECTION DU MAÎTRE-CYLINDRE

Inspecter l'alésage du maître-cylindre pour toutes rayures ou détérioration. En cas de toute détérioration, remplacer le maître-cylindre par un neuf.

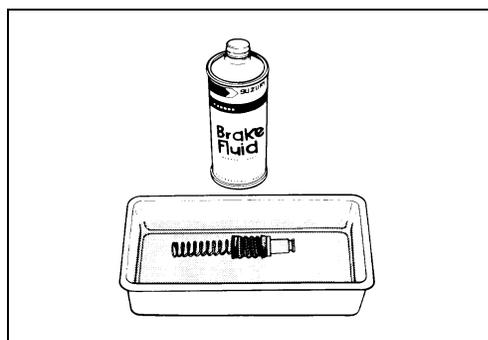


REMONTAGE ET REPOSE DU MAÎTRE-CYLINDRE

Remonter et reposer l'étrier de frein dans l'ordre inverse de la dépose et du démontage. Veiller à observer les points suivants:

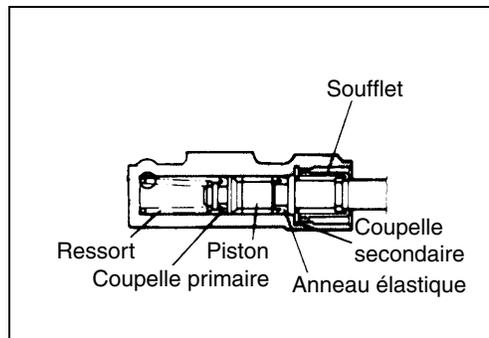
ATTENTION

- * Nettoyer les pièces du maître-cylindre avec du liquide de frein neuf avant le remontage.
- * Ne pas essuyer le liquide de frein après avoir nettoyé les pièces avec un chiffon.
- * Pour nettoyer les pièces, utiliser le liquide de frein spécifié. Ne jamais utiliser différents types de liquide ou de solvant de nettoyage tels que essence, kérosène, etc.
- * Enduire de liquide de frein l'alésage du maître-cylindre et toutes les pièces du maître-cylindre avant le remontage.

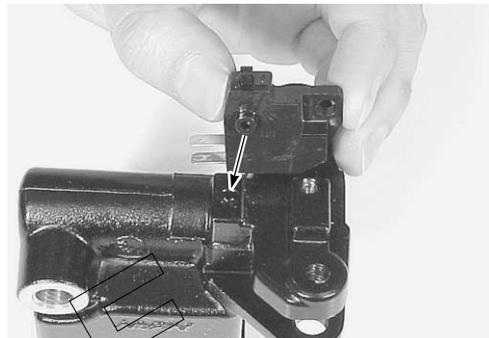


Spécification et classification: DOT 4

- Reposer l'ensemble piston/coupelle.

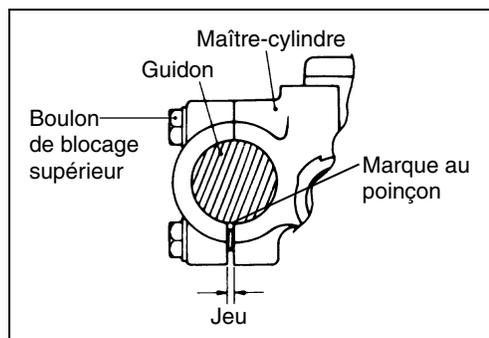


- Pour reposer le contacteur de feu stop, aligner la projection sur le contacteur avec le trou sur le maître-cylindre.



- Pour reposer le maître-cylindre sur le guidon, aligner la surface de montage du support du maître-cylindre avec la marque au poinçon $\text{\textcircled{A}}$ sur le guidon, et resserrer ensuite le boulon de blocage supérieur en premier.

🔩 Boulon du maître-cylindre: 10 N·m (1,0 kgf·m)



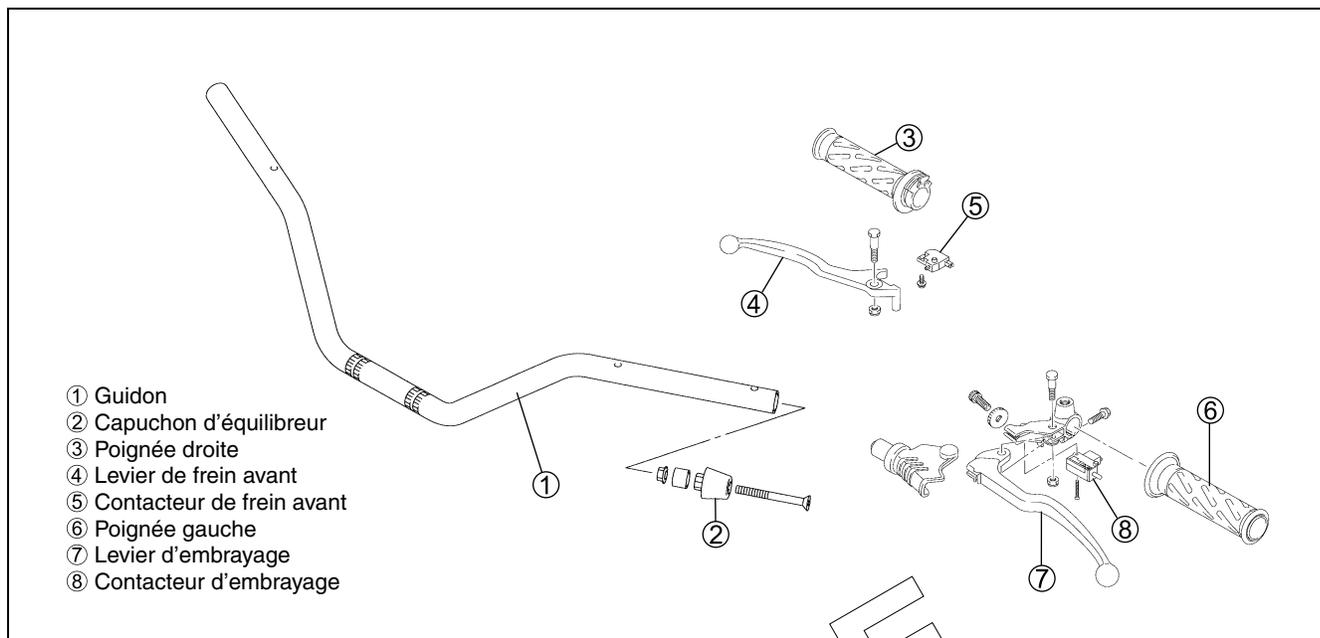
- Reposer le raccord du flexible de frein comme indiqué et resserrer le boulon du raccord au couple de serrage spécifié.

🔩 Boulon du raccord de flexible de frein: 23 N·m (2,3 kgf·m)

- Remplir le maître-cylindre de liquide de frein et purger l'air. (👉 2-14)



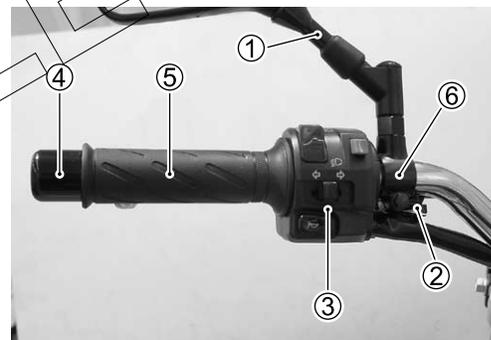
GUIDON



DEPOSE

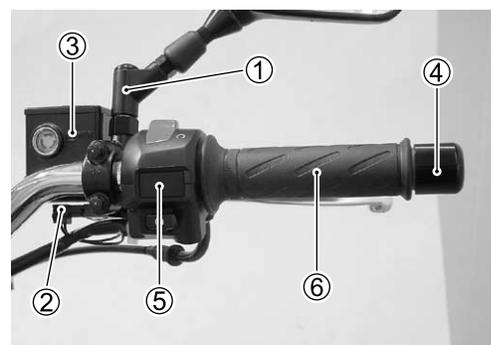
PIECES DU GUIDON GAUCHE

- Déposer le rétroviseur ①.
- Déconnecter le coupleur du contacteur de position du levier d'embrayage ②.
- Déposer le commodo gauche ③.
- Déposer l'équilibreur de guidon gauche ④.
- Déposer la poignée de guidon gauche ⑤.
- Déposer le support du levier d'embrayage ⑥.



PIECES DU GUIDON DROIT

- Déposer le rétroviseur ①.
- Déconnecter le coupleur du contacteur de feu stop de frein avant ②.
- Déposer le maître-cylindre de frein avant ③.
- Déposer l'équilibreur de guidon droit ④.
- Déposer le commodo droit ⑤.
- Déconnecter le câble d'accélérateur et déposer la poignée d'accélérateur ⑥.



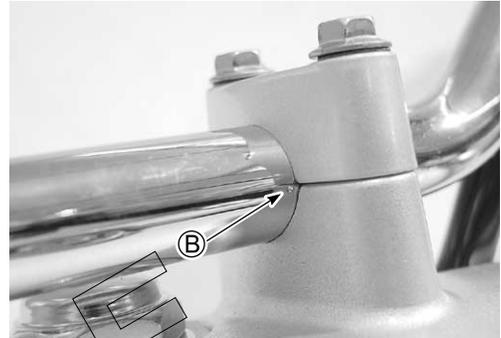
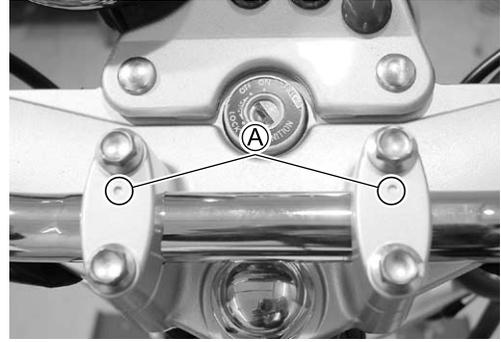
- Déposer le guidon en déposant les boulons de blocage du guidon.



REPOSE

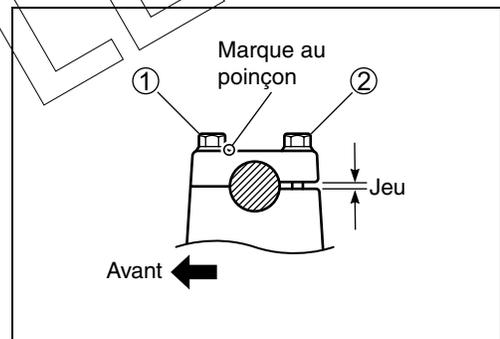
Reposer le guidon dans l'ordre inverse de la dépose. Veiller à observer les points suivants:

- Pour fixer la bride de guidon au support de guidon du support supérieur de direction, la marque au poinçon **A** sur la bride doit faire face à l'avant.
- Reposer le guidon avec la marque au poinçon **B** alignée avec la bride du guidon comme indiqué.



- D'abord, resserrer les boulons de blocage du guidon **1** à la moitié du couple de serrage spécifié, et resserrer ensuite les boulons de blocage du guidon **1** et **2** au couple de serrage spécifié.

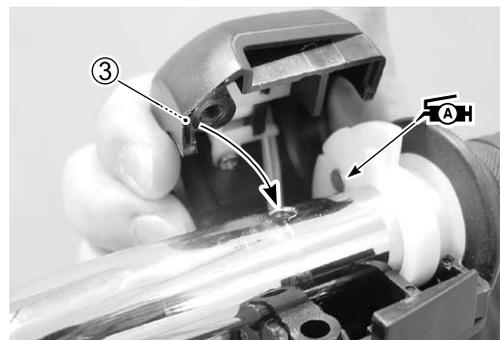
 **Boulon de bride de guidon: 23 N·m (2,3 kgf·m)**



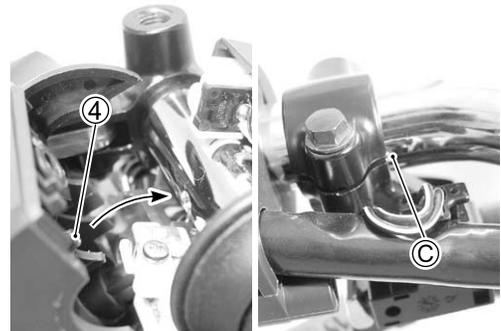
- Enduire de graisse les câbles d'accélérateur et les remonter sur la poulie.

 **99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**

- Avec la butée **3** engagée dans le trou sur le guidon, remonter le commodo du guidon.
- Reposer le maître-cylindre de frein. ( 5-18)



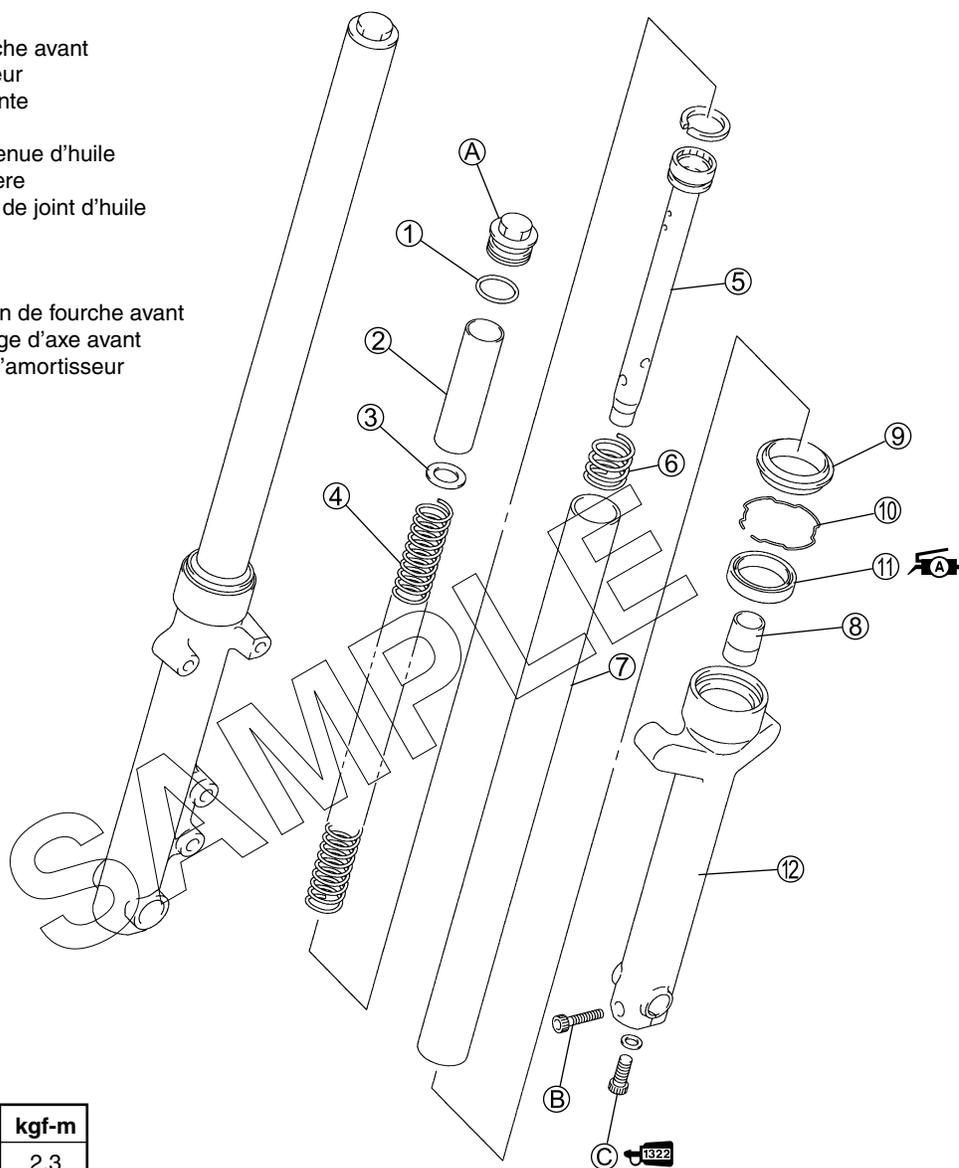
- Aligner la surface de montage des supports du levier d'embrayage avec la marque au poinçon **C** et resserrer le boulon.
- Avec la butée **4** engagée dans le trou sur le guidon, remonter le commodo gauche du guidon.



FOURCHE AVANT

- ① Joint torique
- ② Entretoise
- ③ Rondelle
- ④ Ressort de fourche avant
- ⑤ Tige d'amortisseur
- ⑥ Ressort de détente
- ⑦ Tube interne
- ⑧ Manchon de retenue d'huile
- ⑨ Joint antipoussière
- ⑩ Bague de butée de joint d'huile
- ⑪ Joint d'huile
- ⑫ Tube externe

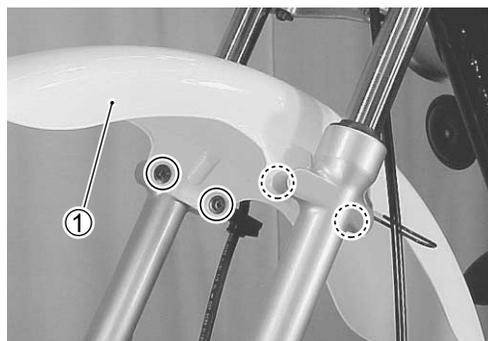
- A Boulon capuchon de fourche avant
- B Boulon de serrage d'axe avant
- C Boulon de tige d'amortisseur



PIECE	N·m	kgf·m
A	23	2,3
B	23	2,3
C	30	3,0

DEPOSE ET DEMONTAGE

- Déposer la roue avant. (☞ 5-4)
- Déposer le garde-boue avant ①.



- Desserrer le boulon de blocage supérieur de la fourche avant ②.

NOTE:

Desserrer légèrement le boulon capuchon de la fourche avant ③ avant de desserrer le boulon inférieur de blocage pour faciliter la suite du démontage.



- Desserrer le boulon de blocage inférieur de la fourche avant ④.

NOTE:

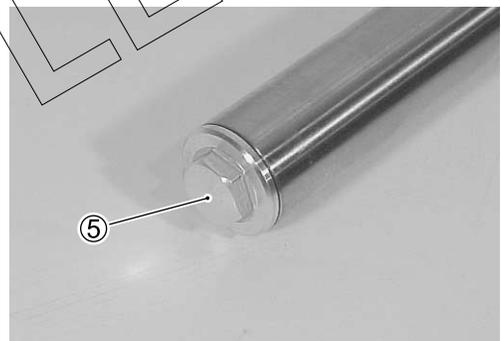
Retenir la fourche avant à la main pour éviter qu'elle ne ressorte de la colonne de direction.



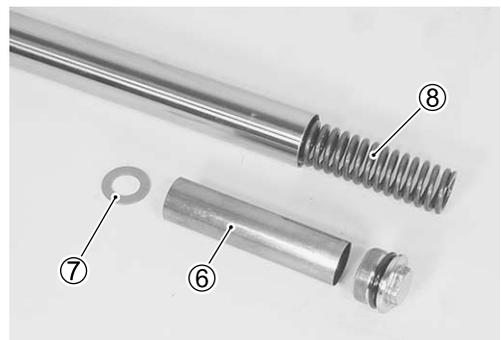
- Desserrer et déposer le boulon capuchon de la fourche avant ⑤.

⚠ AVERTISSEMENT

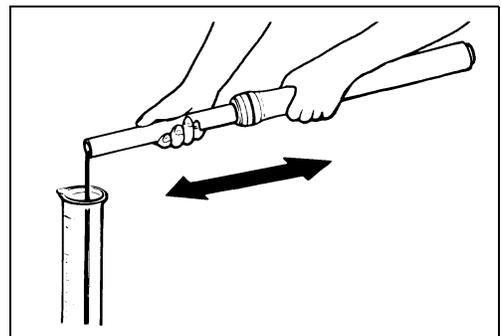
Veiller à ce que le boulon capuchon ne soit pas éjecté par la force du ressort.



- Déposer l'entretoise ⑥, la rondelle ⑦ et le ressort ⑧.

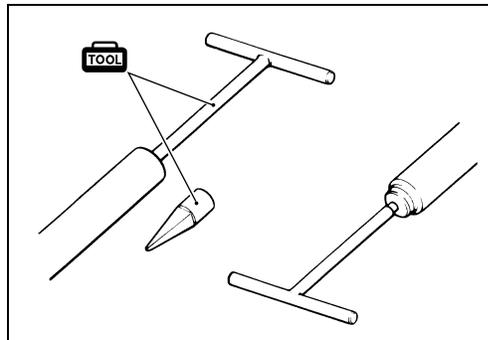


- Retourner la fourche avant et la secouer plusieurs fois pour faire sortir l'huile de fourche.
- Tenir la fourche avant à l'envers pendant quelques minutes pour faire sortir toute l'huile de fourche.

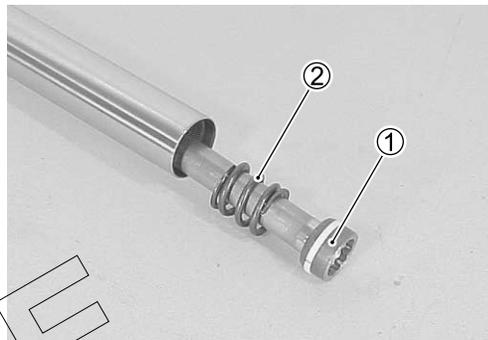


- Déposer le boulon de la tige d'amortisseur avec une clé hexagonale de 6 mm et les outils spéciaux.

TOOL 09940-34520: Poignée coulissante
09940-34561: Accessoire "D"



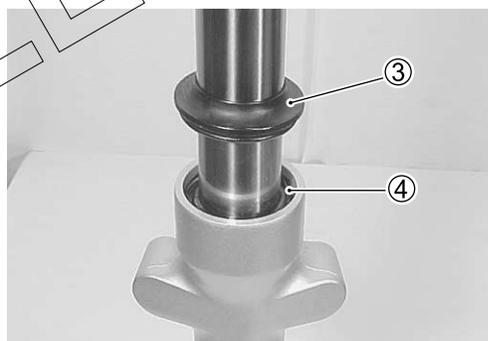
- Déposer la tige d'amortisseur ① et le ressort de détente ②.



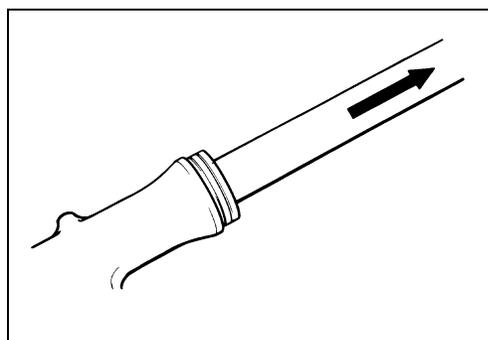
- Déposer le joint antipoussière ③ et la bague de butée du joint d'huile ④.

ATTENTION

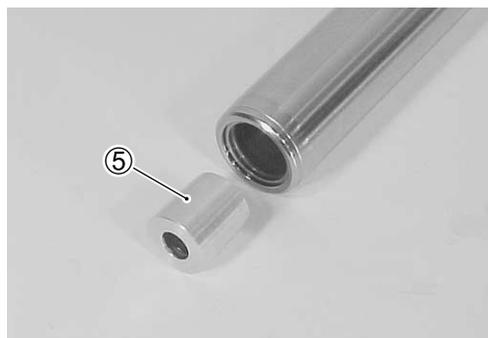
Le joint d'huile et le joint antipoussière doivent être remplacés par ds neufs lors du remontage de la fourche avant.



- Retirer le tube interne du tube externe.

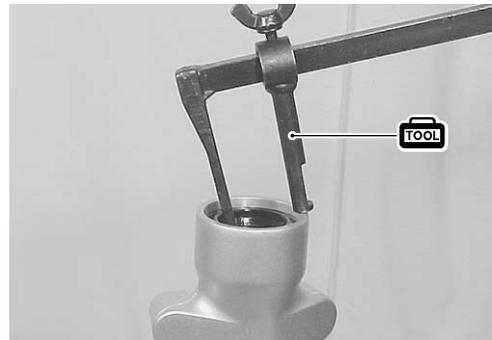


- Déposer le manchon de retenue d'huile ⑤.



- Déposer le joint d'huile avec l'outil spécial.

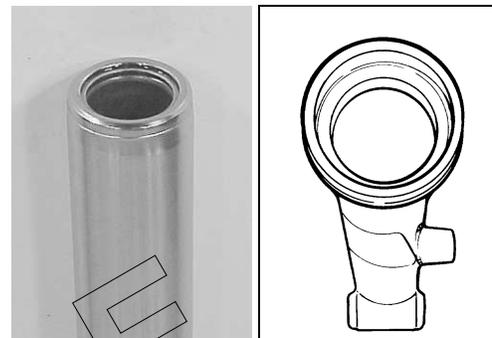
 09913-50121: Outil de dépose de joint d'huile



INSPECTION

TUBE INTERNE ET EXTERNE

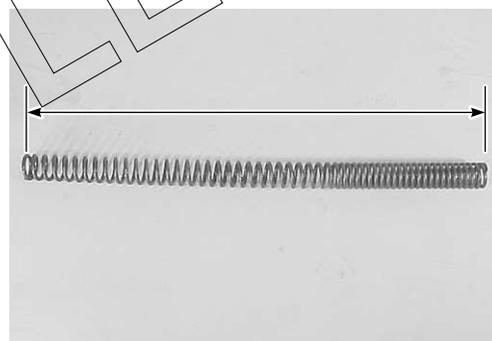
Inspecter la surface coulissante du tube interne et la surface coulissante du tube externe pour toute marque de frottement ou détérioration.



RESSORT DE LA FOURCHE AVANT

Mesurer la longueur libre du ressort de fourche. Si la longueur libre du ressort de fourche est plus courte que la tolérance de service, remplacer le ressort de fourche par un neuf.

 **Longueur libre du ressort de fourche**
Tolérance de service : 375 mm



BAGUE DE TIGE D'AMORTISSEUR

Inspecter la bague de la tige d'amortisseur pour usure et détérioration. Si elle est usée ou détériorée, la remplacer par une neuve.



REMONTAGE ET REPOSE

Remonter et reposer la fourche avant dans l'ordre inverse de la dépose et du démontage. Veiller à observer les points suivants:

ATTENTION

- * Bien nettoyer toutes les pièces à remonter.
- * Lors du remontage de la fourche avant, utiliser de l'huile de fourche neuve.
- * Utiliser l'huile de fourche spécifiée pour la fourche avant.
- * Lors du remontage, remplacer le joint d'huile, le joint antipoussière et le joint du boulon de la tige d'amortisseur par des neufs.

- Introduire le manchon de retenue d'huile ① dans le tube interne et reposer le joint d'huile ②.

NOTE:

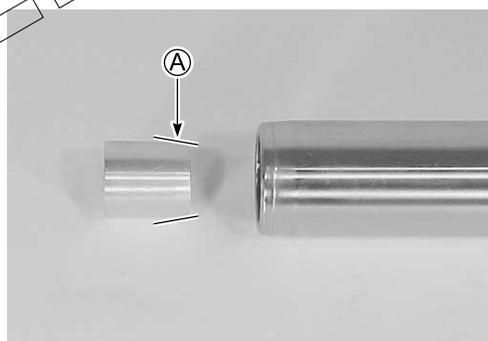
Enduire de graisse la lèvre du joint d'huile ② avant de le reposer.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



NOTE:

- * Pour reposer le manchon de retenue d'huile, introduire l'extrémité conique (A) du manchon de retenue d'huile dans le tube interne.
- * En introduisant le tube interne dans le tube externe, veiller à ce que le manchon de retenue d'huile ne ressorte pas du tube interne.



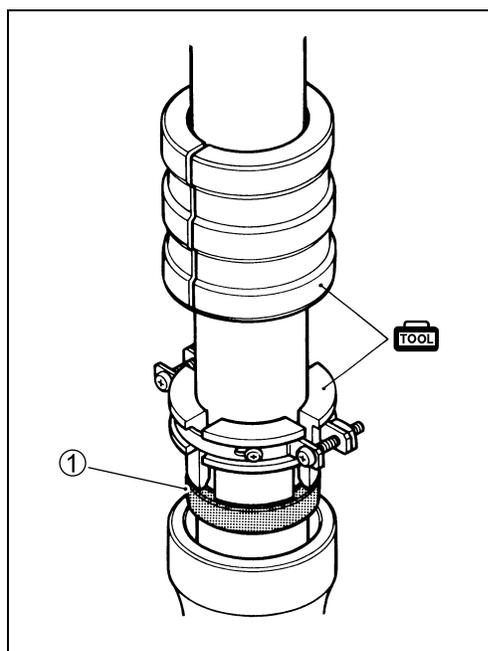
JOINT D'HUILE

- Enduire d'huile de fourche la lèvre du joint d'huile ① et le reposer dans le tube externe avec l'outil de pose de joint de fourche avant.

 09940-52861: Outil de pose de joint d'huile de fourche avant

ATTENTION

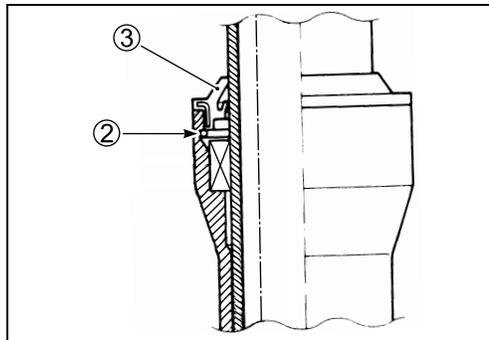
Nettoyer l'outil de pose de joint d'huile de fourche avant avant de l'utiliser. Si l'outil est sale, le tube interne risque d'être détérioré pendant la pose par ajustement pressé.



- Reposer la bague d'arrêt du joint d'huile ② et le joint anti-poussière ③.

ATTENTION

S'assurer que la bague d'arrêt du joint d'huile est bien montée.

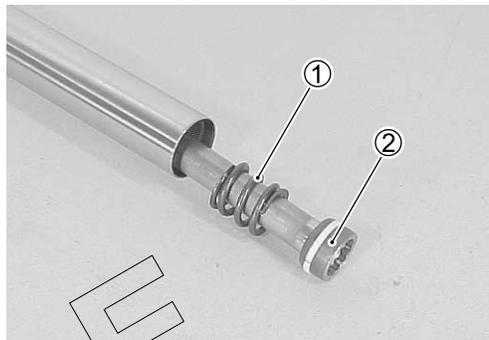
**TIGE D'AMORTISSEUR**

- Assujettir le ressort de détente ① à la tige d'amortisseur ② et les reposer dans le tube interne.
- Assujettir le joint ③, enduire le boulon de la tige d'amortisseur ④ de produit de blocage de filet et resserrer le boulon au couple de serrage spécifié.

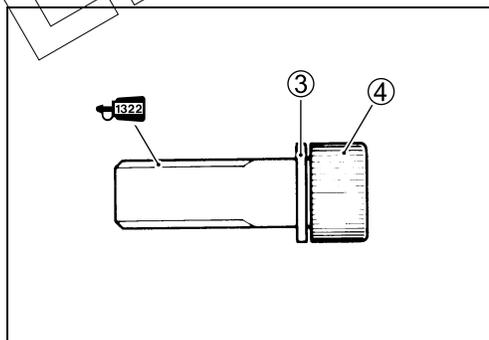
 **Boulon de la tige d'amortisseur: 30 N·m (3,0 kgf·m)**

 **99000-32050: THREAD LOCK "1322"**

 **09940-34520: Poignée coulissante**
09940-34561: Accessoire "D"

**ATTENTION**

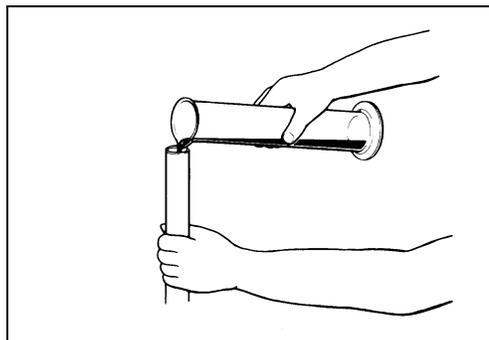
Utiliser joint neuf sur le boulon de la tige d'amortisseur ③ pour éviter une fuite d'huile.

**HUILE DE FOURCHE**

- Verser l'huile de fourche spécifiée dans le tube interne.

 **Contenance en huile de fourche avant**
(Chaque montant): 230 ml

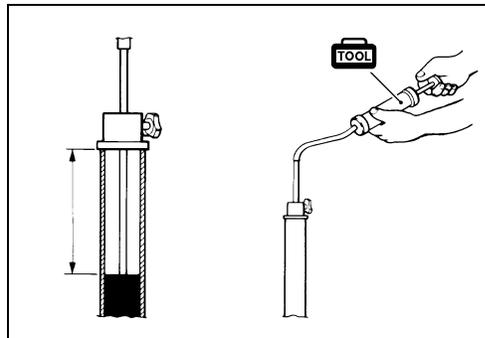
 **99000-99044-10G: SUZUKI FORK OIL #10**
ou une huile de fourche équivalente



- Tenir la fourche avant verticalement et régler le niveau d'huile de fourche avec l'outil spécial.
- Lors du réglage du niveau d'huile, enlever le ressort de fourche et comprimer le tube interne à fond.

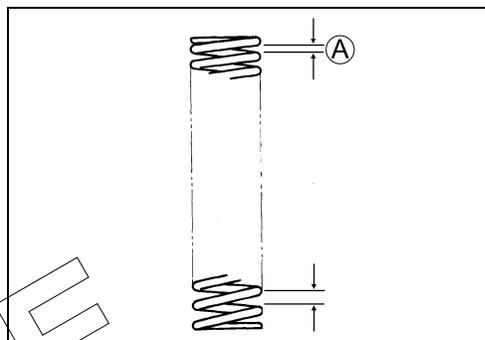
DATA Niveau d'huile de fourche avant (Sans ressort):
171,0 mm

TOOL 09943-74111: Jauge de niveau d'huile de fourche avant



RESSORT DE FOURCHE

L'extrémité du ressort de fourche avec la petite extrémité (A) doit être au-dessus de la fourche avant.



- Assujettir le joint torique sur le boulon capuchon de la fourche avant et enduire de graisse.

TOOL 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

ATTENTION

Utiliser un joint torique neuf pour éviter une fuite d'huile.

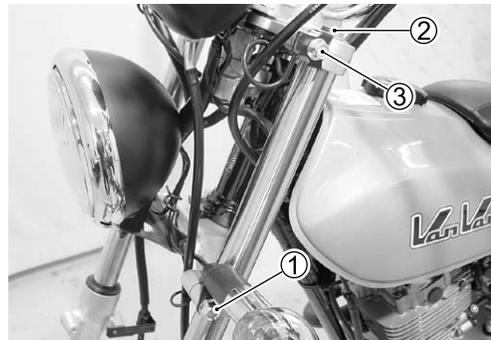


- Reposer la fourche avant sur la moto.
- Aligner la surface supérieure du tube interne sur la surface supérieure du support supérieur de la colonne de direction.



- Resserrer le boulon de blocage inférieur de la fourche avant ① et le boulon capuchon de la fourche avant ② au couple de serrage spécifié.
- Resserrer le boulon de blocage supérieur de la fourche avant ③ au couple de serrage spécifié.

- 🔧 Boulon de blocage supérieur de la fourche avant:**
23 N·m (2,3 kgf·m)
- Boulon de blocage inférieur de la fourche avant:**
33 N·m (3,3 kgf·m)
- Boulon capuchon de la fourche avant:**
23 N·m (2,3 kgf·m)



- Reposer le garde-boue et resserrer les boulons de fixation provisoirement.
- Reposer l'étrier de frein avant. (☞ 5-15)
- Reposer la roue avant. (☞ 5-8)
- Secouer la fourche avant de haut en bas plusieurs fois, et resserrer les boulons de fixation du garde-boue avant soigneusement.



ATTENTION

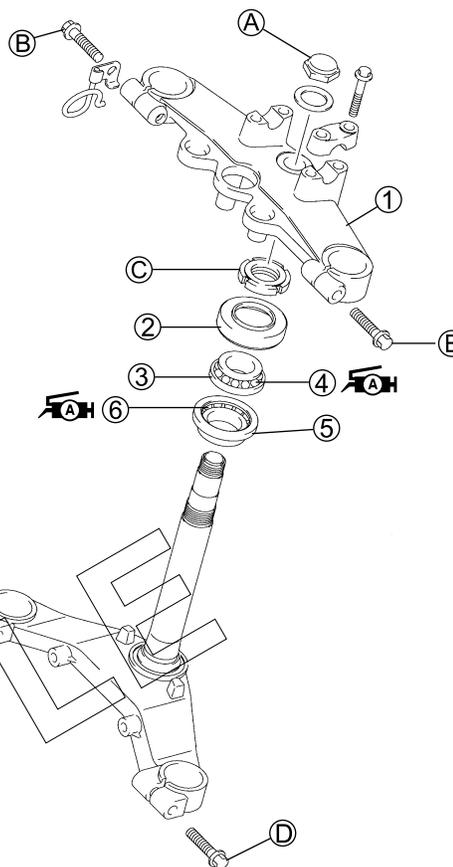
- * Après avoir remonté la fourche avant, vérifier chaque pièce de serrage pour desserrage, jeu ou autre défaut.
- * Vérifier pour fuite d'huile.

SAMPLE

DIRECTION

- ① Support supérieur de colonne de direction
- ② Joint antipoussière
- ③ Bague interne supérieur
- ④ Roulement supérieur de colonne de direction
- ⑤ Bague interne inférieure
- ⑥ Roulement inférieur de colonne de direction

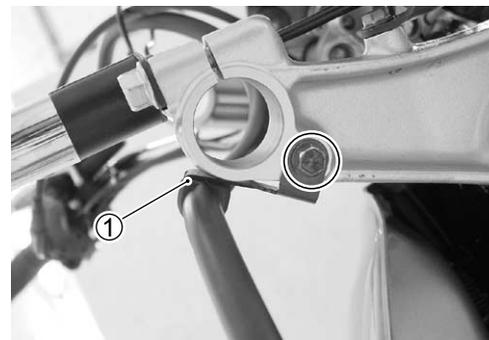
- Ⓐ Ecrou de tête de colonne de direction
- Ⓑ Boulon de blocage supérieur de fourche avant
- Ⓒ Ecrou de colonne de direction
- Ⓓ Boulon de blocage inférieur de fourche avant



PIECE	N·m	kgf·m
Ⓐ	90	9,0
Ⓑ	23	2,3
Ⓒ	45	4,5
Ⓓ	33	3,3

DEPOSE ET DEMONTAGE

- Déposer la roue avant. (☞ 5-4)
- Déposer la fourche avant. (☞ 5-21)
- Déposer le guide du flexible de frein ①.



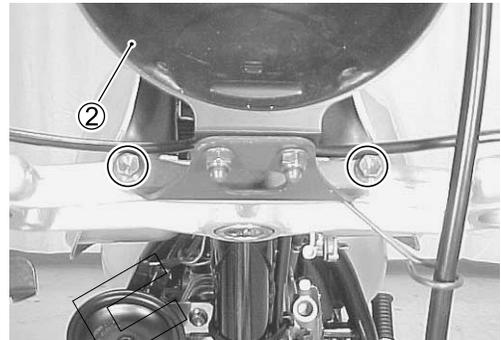
- Déposer le phare.



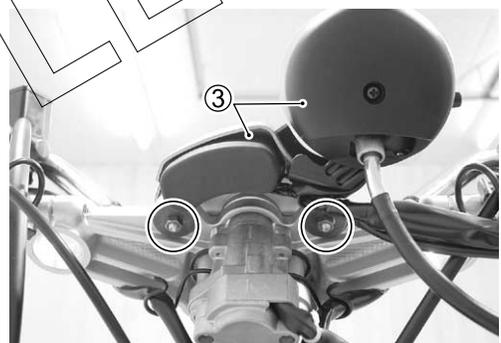
- Déconnecter les coupleurs du phare et du feu de position.



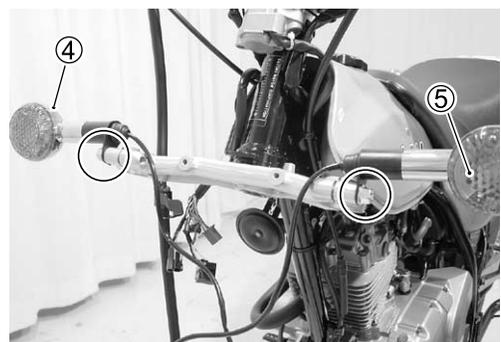
- Déposer le boîtier du phare ②.



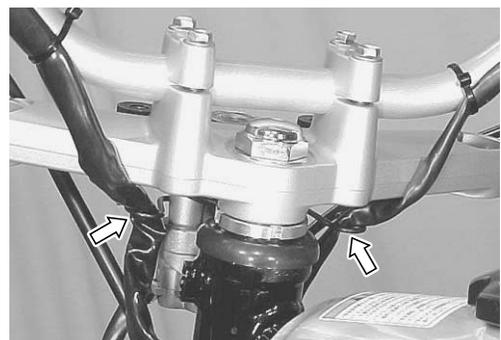
- Déposer le compteur de vitesse ③.



- Déposer les clignotants avant ④, ⑤.



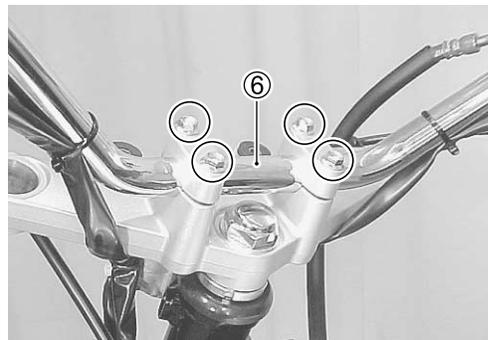
- Déposer le faisceau de fils du commodo du guidon.



- Déposer le guidon ⑥.

ATTENTION

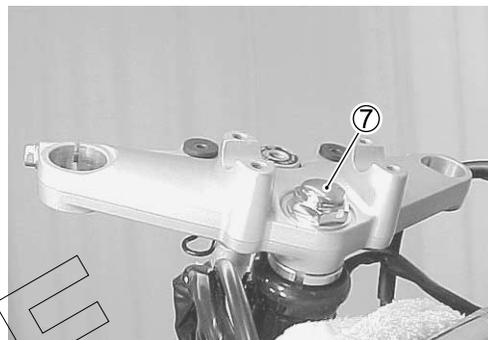
Protéger le guidon déposé avec un chiffon afin d'éviter tout contact direct avec les autres pièces.



- Déposer l'écrou de la tête de colonne de direction ⑦.

ATTENTION

La tête de colonne de direction peut tourner et détériorer le réservoir de carburant. Utiliser un chiffon ou autre pour éviter toute détérioration.

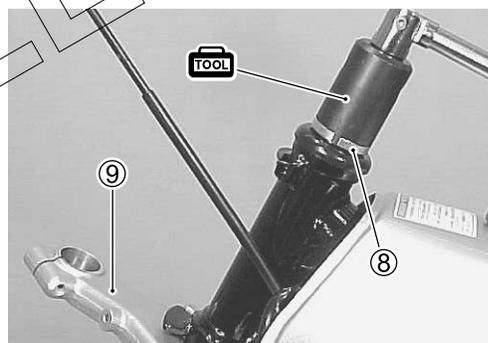


- Déposer l'écrou de la colonne de direction ⑧ avec l'outil spécial.
- Retirer le support inférieur de la colonne de direction ⑨.

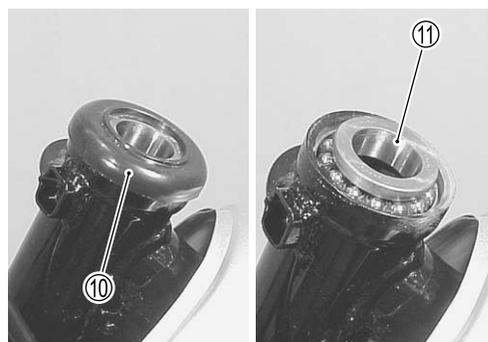
TOOL 09940-14911: Clé à écrou de colonne de direction

NOTE:

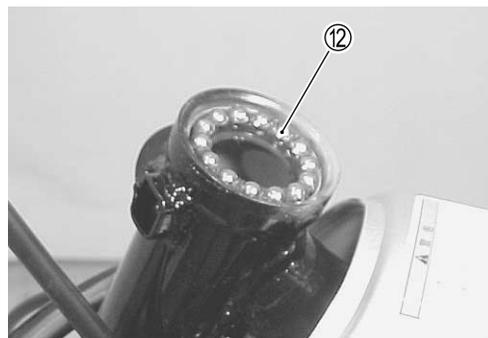
Retenir le support de la colonne de direction à la main pour éviter qu'il ne tombe.



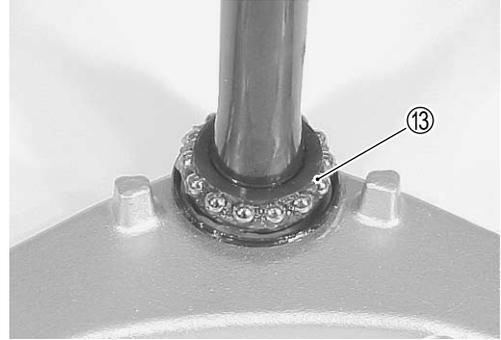
- Déposer le joint antipoussière ⑩ et la bague interne de roulement supérieur ⑪.



- Déposer le roulement supérieur de la colonne de direction ⑫.

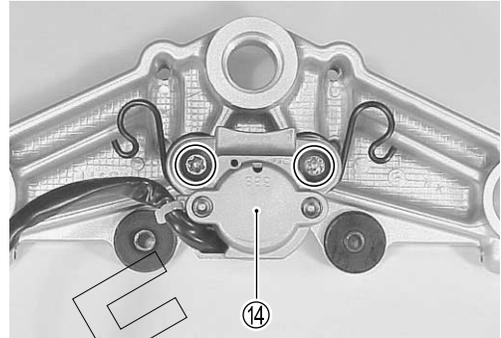


- Déposer le roulement inférieur de la colonne de direction ⑬.



- Déposer le contacteur d'allumage ⑭ avec les outils spéciaux.

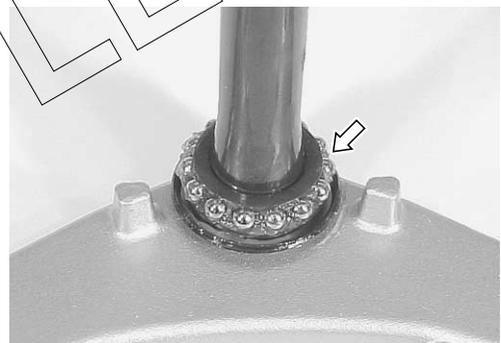
TOOL 09930-11920: Outil torx JT40H
09930-11940: Porte-outil torx



INSPECTION

Inspecter les pièces déposées pour les anomalies suivantes. En cas de toute détérioration, remplacer les pièces défectueuses par des neuves.

- * Usure ou marques sur la bague de roulement de direction
- * Usure ou détérioration du roulement
- * Bruit anormal du roulement
- * Déformation de la colonne de direction ou du guidon



- Déposer la bague interne inférieure de la tige de direction, avec un burin.

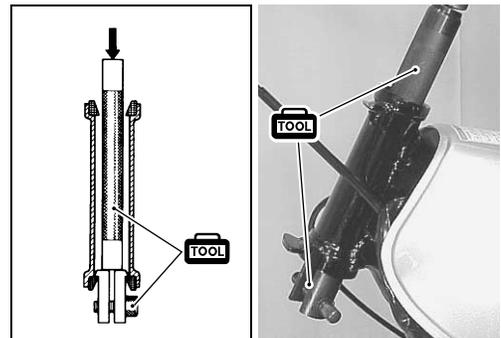
ATTENTION

- * Sans trace de corrosion, détérioration ou autre anomalie, il n'est pas nécessaire de remplacer la bague du roulement.
- * Après avoir déposé la bague interne inférieure, la remplacer par une neuve.



- Chasser les bagues de roulement supérieur et inférieur de la colonne de direction avec les outils spéciaux.

TOOL 09941-54911: Outil de dépose de bague externe de roulement
09941-74911: Outil de dépose de roulement de direction



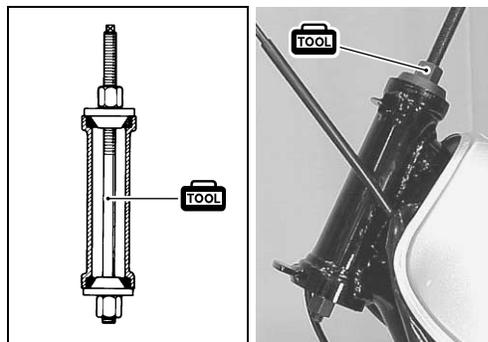
REMONTAGE ET REPOSE

Remonter et reposer la colonne de direction dans l'ordre inverse de la dépose et du démontage. Veiller à observer les points suivants :

BAGUES EXTERNES

- Insérer les bagues externes supérieure et inférieure avec l'outil spécial.

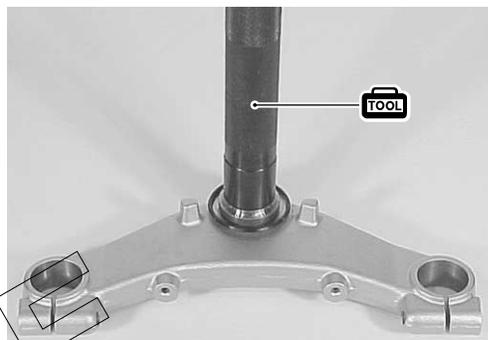
 **09941-34513: Outil de pose de bague externe de direction**



ROULEMENTS

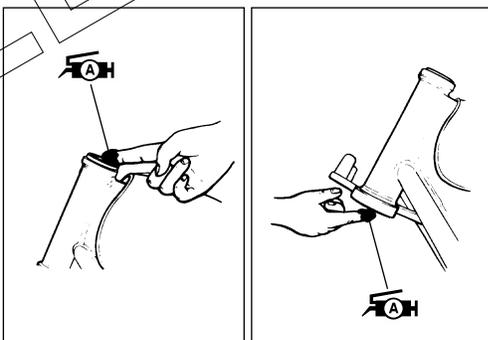
- Introduire la bague inférieure de la colonne de direction avec l'outil spécial.

 **09941-74911: Outil de pose de roulement de direction**

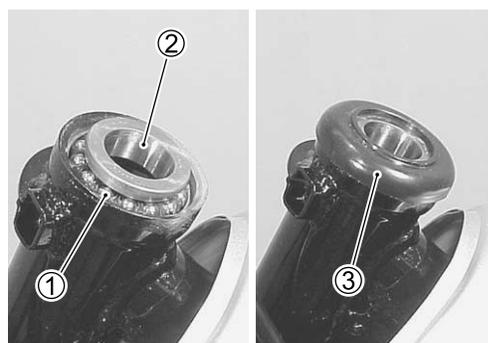


- Enduire de graisse SUZUKI SUPER GREASE les roulements supérieur et inférieur de la colonne de direction.

 **99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**



- Reposer les roulements ①, la bague interne ② et le joint anti-poussière ③.



COLONNE DE DIRECTION

- Resserrer l'écrou de la colonne de direction au couple de serrage spécifié avec les outils spéciaux.

 **Écrou de colonne de direction: 45 N·m (4,5 kgf·m)**

 **09940-14911: Clé à écrou de colonne de direction**

NOTE:

L'embase de l'écrou de la tige de direction doit être en bas.

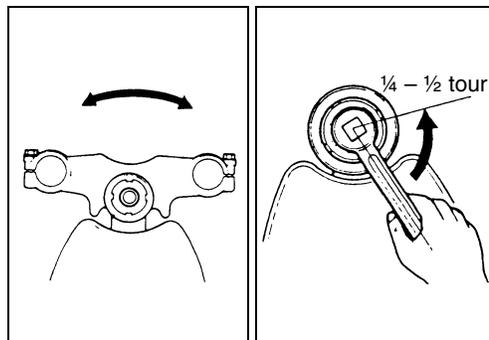


- Tourner le support de la colonne de direction environ cinq ou six fois vers la gauche et la droite de manière que les roulements s'ajustent correctement.
- Desserrer l'écrou de la colonne de direction de $\frac{1}{4}$ – $\frac{1}{2}$ tour.
- Sur cette position, vérifier si la colonne de direction peut tourner sans bruit et en douceur.
- En cas de bruit ou rotation difficile, régler le serrage de l'écrou de la colonne.

NOTE:

Ce réglage varie d'une moto à l'autre.

- Avant de resserrer l'écrou de la tête de colonne de direction, reposer provisoirement la fourche avant.



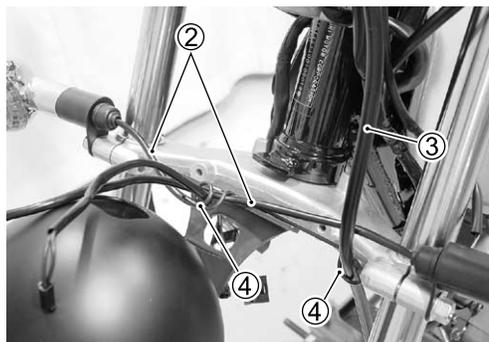
- Resserrer l'écrou de la tête de colonne de direction ① au couple de serrage spécifié.

🔩 Ecrou de tête de colonne de direction: 90 N·m (9,0 kgf·m)

- Reposer la fourche avant. (👉 5-27)

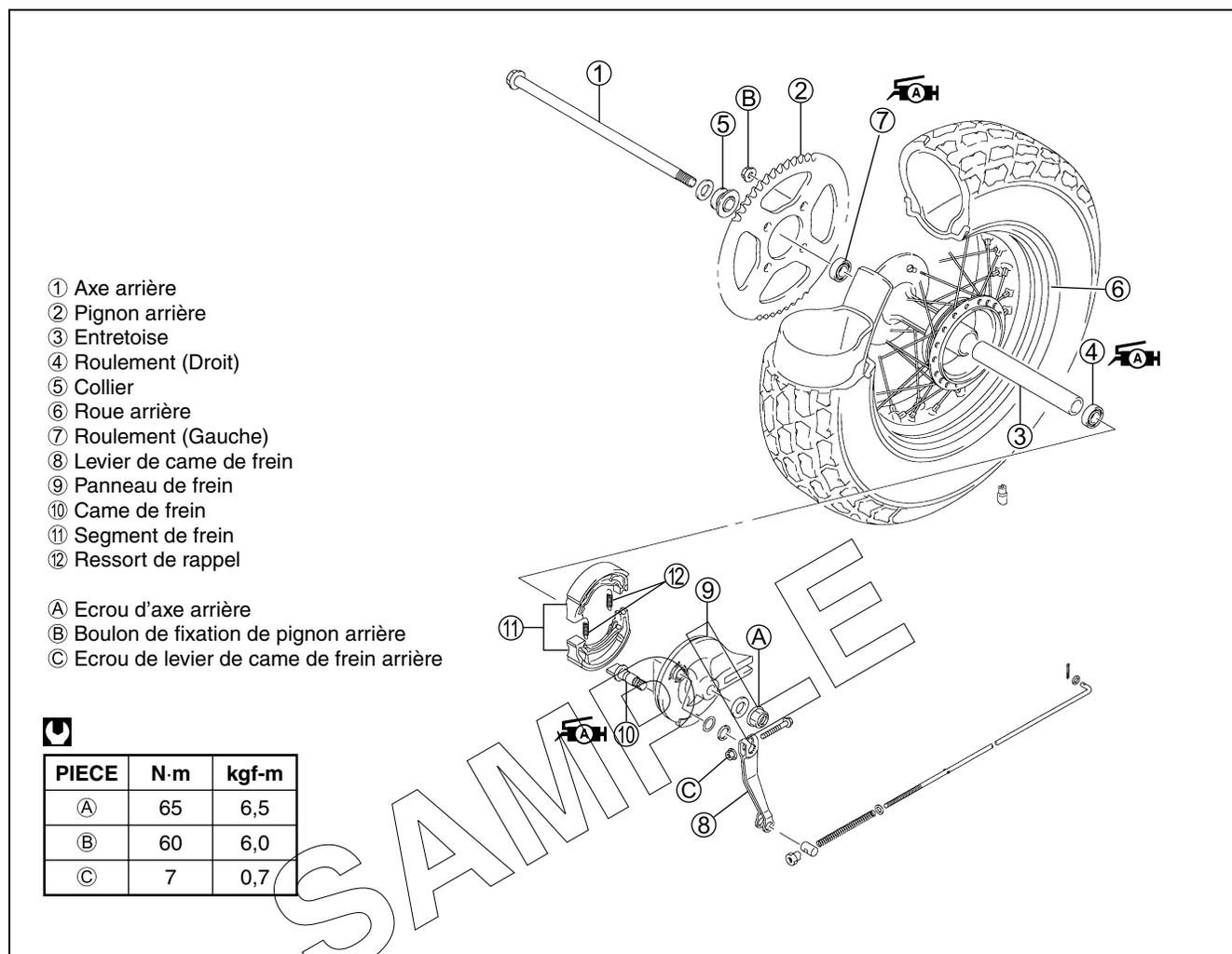


- Reposer le guidon. (👉 5-20)
- Reposer le compteur de vitesse.
- Reposer le boîtier de phare et le phare.
- Passer les conducteurs du clignotant ② et le câble du compteur de vitesse ③ par les guides ④.
- Reposer la roue avant. (👉 5-8)

**ATTENTION**

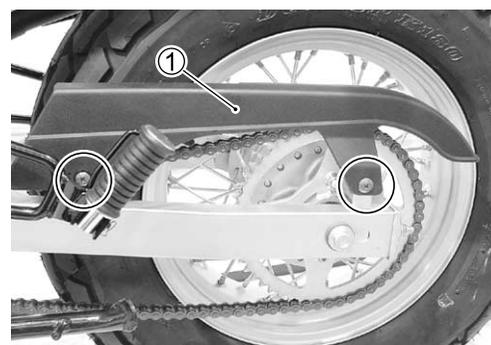
Vérifier si le faisceau de câbles ou de fils ne gêne pas la conduite.

ROUE ARRIERE

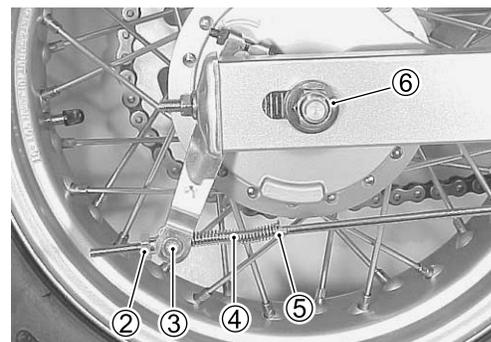


DEPOSE

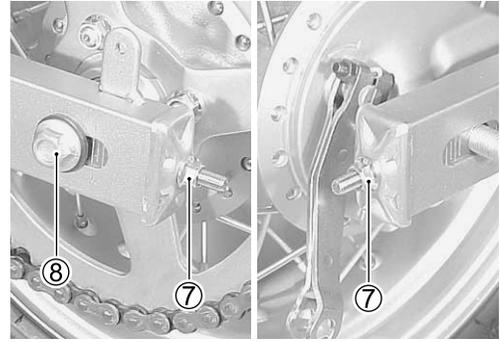
- Déposer le cache de la chaîne d'entraînement ①.



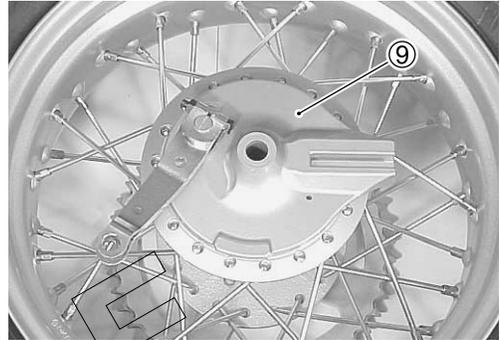
- Déposer l'écrou de la molette de réglage du frein arrière ②, le ressort ④ la rondelle ⑤ et la goupille ③.
- Déposer l'écrou de l'axe arrière ⑥.



- Soulever la roue arrière du sol avec un cric ou une cale en bois.
- Desserrer les tendeurs de la chaîne d'entraînement ⑦, gauche et droit.
- Déposer l'axe arrière ⑧.
- Détacher la chaîne d'entraînement du pignon arrière.
- Déposer la roue arrière.



- Déposer le panneau du frein arrière ⑨.



- Déposer le pignon arrière ⑩.

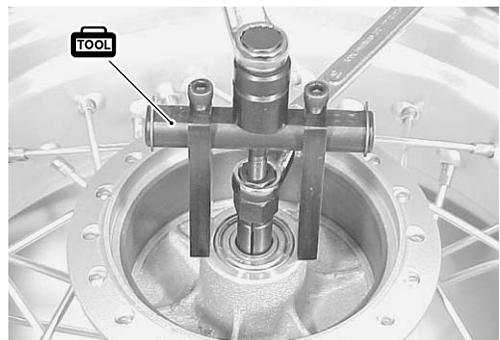


- Déposer les roulements avec l'outil spécial.

TOOL 09921-20240: Outil de dépose de roulement ou
09941-50111: Outil de dépose de roulement de roue

ATTENTION

Le roulement déposé doit être remplacé par un neuf.



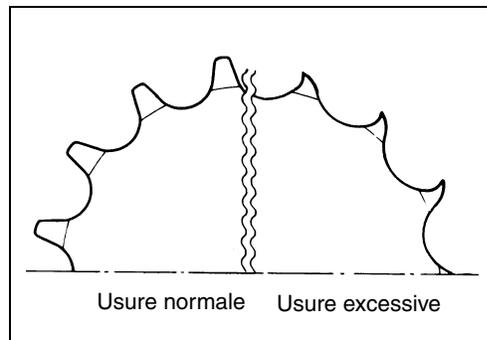
INSPECTION ET DEMONTAGE

ROULEMENTS DE ROUE.....	☞ 5-6
ARBRE DE ROUE ARRIERE	☞ 5-6
ROUE.....	☞ 2-18
ECROU DE RAYON	☞ 2-19
PNEU	☞ 2-18

PIGNON ARRIERE

Inspecter la denture du pignon arrière pour usure.

En cas d'usure, remplace le pignon et la chaîne d'entraînement.



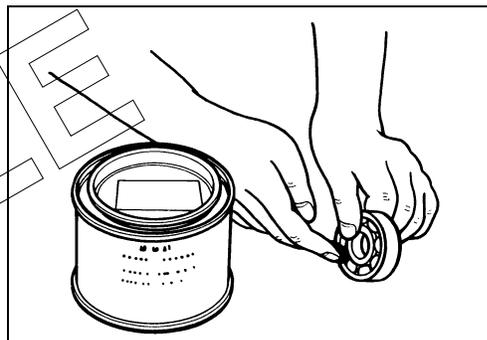
REMONTAGE ET REPOSE

Remonter et reposer la roue arrière et le frein arrière dans l'ordre inverse de la dépose et du démontage. Veiller à observer les points suivants:

ROULEMENTS DE ROUE

- Enduire de graisse SUZUKI SUPER GREASE les roulements avant la repose.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



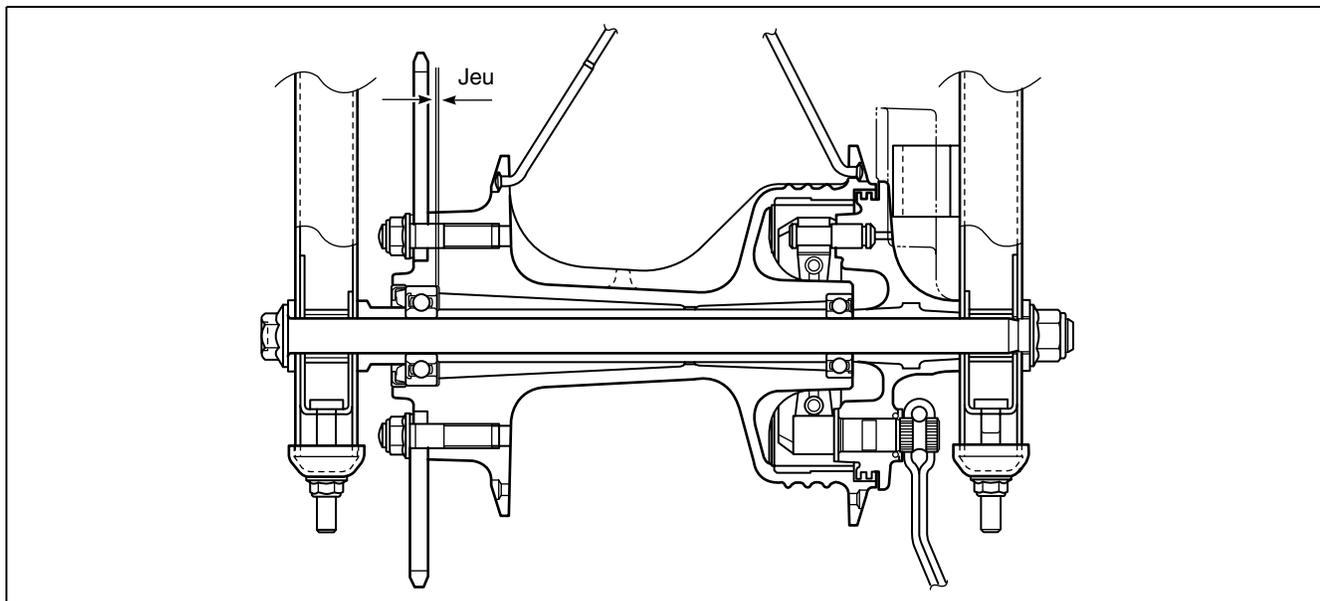
- Reposer les roulements de roue avec l'outil spécial.

 09941-34513: Outil de pose de roulement

ATTENTION

- * Reposer d'abord le roulement droit de la roue, puis reposer le roulement gauche de la roue.
- * Le couvercle étanche du roulement doit faire face à l'extérieur.





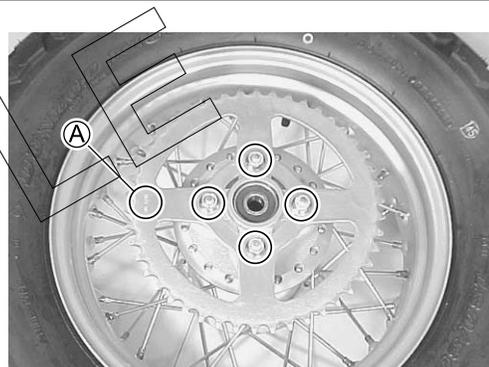
PIGNON ARRIERE

- Resserrer les écrous de fixation du pignon au couple de serrage spécifié.

 **Ecrou de fixation du pignon arrière: 60 N·m (6,0 kgf·m)**

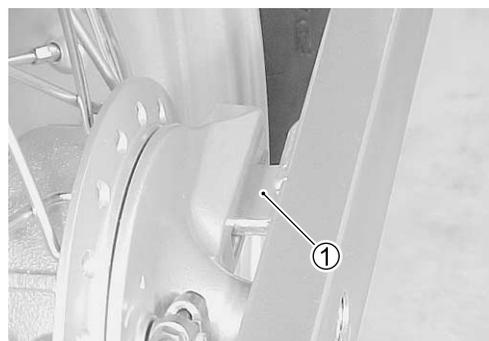
NOTE:

La marque estampée **A** sur le pignon arrière doit faire face à l'extérieur.



ROUE ARRIERE

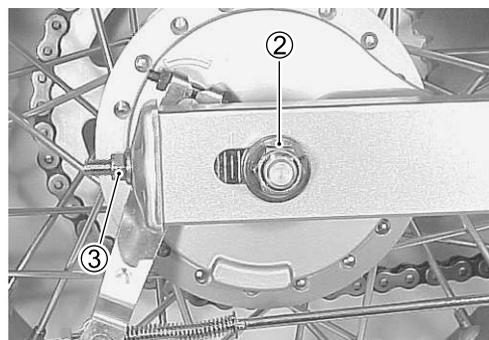
- Aligner la butée du panneau de frein **1** sur le bras oscillant avec la fente sur le panneau de frein.
- Reposer l'arbre de roue arrière.



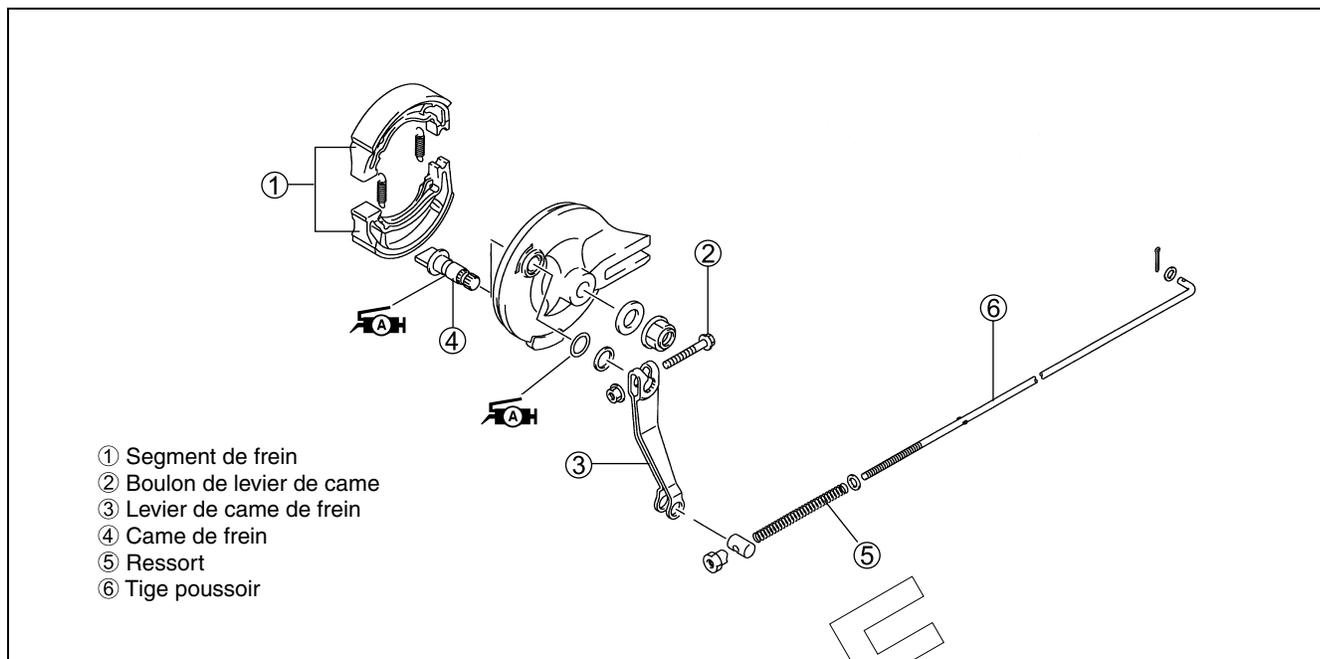
- Régler la flèche de la chaîne d'entraînement après avoir reposé la roue arrière. (→ 2-12)
- Resserrer l'écrou de l'arbre de roue arrière **2** au couple de serrage spécifié.

 **Ecrou d'arbre de roue arrière: 65 N·m (6,5 kgf·m)**

- Resserrer les deux tendeurs de chaîne **3** à fond.
- Régler la course libre de la pédale de frein arrière. (→ 2-16)

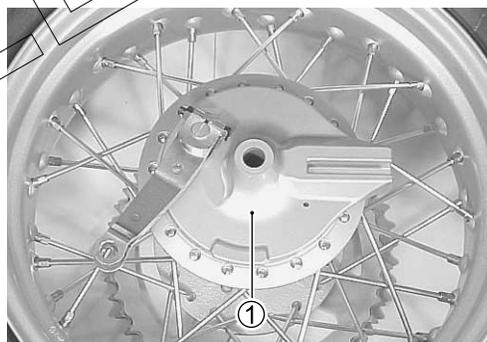


FREIN ARRIERE

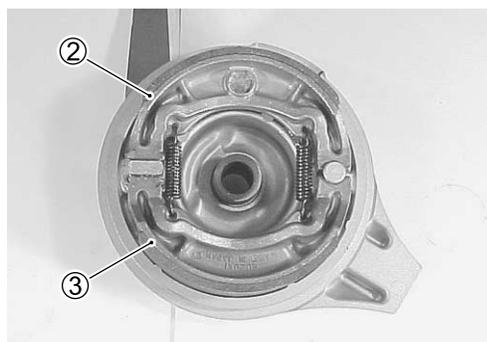


DEPOSE ET DEMONTAGE

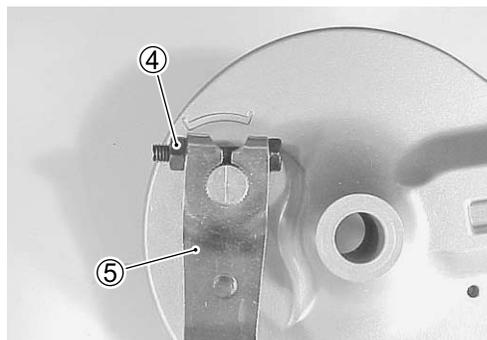
- Déposer la roue arrière. (☞ 5-36)
- Déposer le panneau de frein arrière ①



- Déposer les segments de frein ②, ③ du panneau de frein.



- Déposer l'écrou du levier de came de frein ④.
- Déposer le levier de la came de frein ⑤.



- Déposer le panneau de frein arrière ⑥.
- Déposer la rondelle ⑦ et le joint torique ⑧.



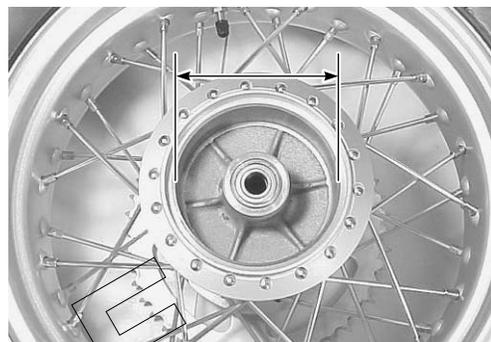
INSPECTION

TAMBOUR DE FREIN

Inspecter le tambour de frein et mesurer le diamètre interne du tambour de frein pour déterminer l'étendue de l'usure.

Remplacer le tambour de frein si la mesure dépasse la tolérance de service. La valeur de cette limite est indiquée à l'intérieur du tambour de frein.

DATA DIA. INT. du tambour de frein
Tolérance de service: 110,7 mm



SEGMENTS DE FREIN

Vérifier l'usure du segment de frein et déterminer si il doit être remplacé ou non.

Remplacer les deux segments de frein en même temps.

ATTENTION

Remplacer les segments de frein en même temps, autrement la performance de freinage risque d'être affectée.



CAME DE FREIN

Inspecter la came de frein pour usure anormale.

Placer la came de frein dans le panneau de frein et vérifier pour rotation régulière.

Vérifier si les pièces tournantes sont bien graissées.



REMONTAGE

- Lors de la repose de l'arbre à cames de frein, enduire de graisse SUZUKI SUPER GREASE l'arbre à cames, la face de came et la goupille.

AH 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



- Reposer les segments de frein avec le ressort accroché à l'intérieur.

ATTENTION

Veiller à ne pas enduire trop de graisse sur la came et la goupille. Si la garniture est trop graissée, un patinage du frein est possible.

- Lors de la repose du levier de came de frein, aligner la rainure (A) de l'arbre à cames avec la fente sur le levier de came.
- Resserrer l'écrou du levier de came de frein au couple de serrage spécifié.

 **Ecrou du levier de came de frein: 7 N·m (0,7 kgf·m)**

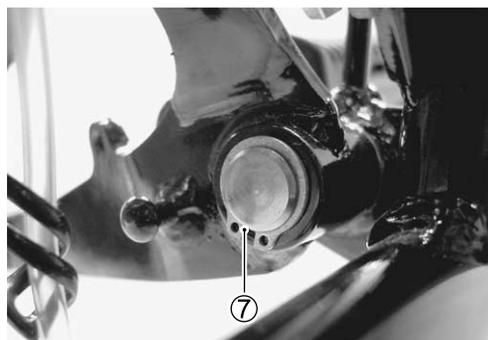
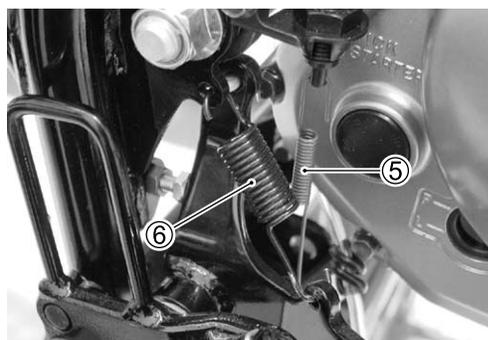
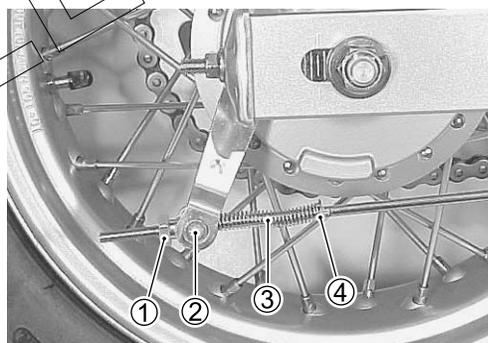
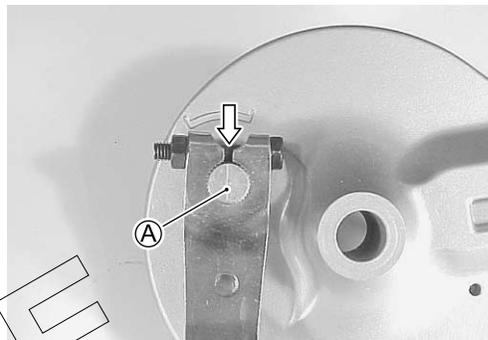
- Reposer la roue arrière. (☞ 5-38)

DEPOSE DE LA PEDALE DE FREIN ARRIERE

- Déposer l'écrou de la molette de réglage du frein arrière ①, la goupille ② le ressort ③ et la rondelle ④.

- Déposer le ressort du contacteur de feu stop de frein arrière ⑤.
- Déposer le ressort de rappel de la pédale de frein ⑥.

- Déposer l'anneau élastique ⑦.
- Déposer la pédale de frein.



REPOSE DE LA PEDALE DE FREIN ARRIERE

Reposer la pédale de frein arrière dans l'ordre inverse de la dépose. Veiller à observer les points suivants:

- Appliquer de la graisse sur l'axe de la pédale de frein.

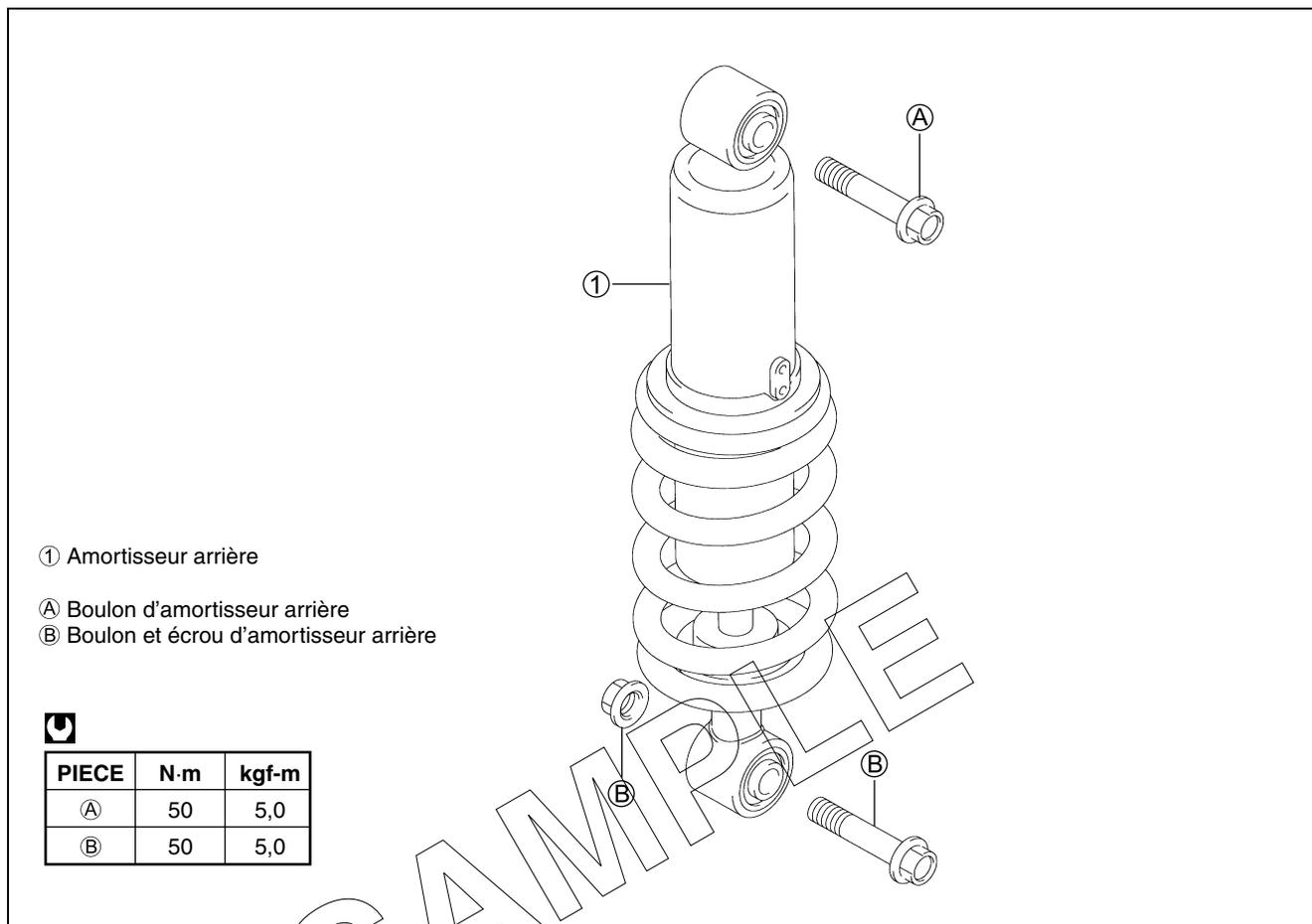
 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Après le remontage, vérifier le bon fonctionnement du frein, le jeu et l'effet de freinage.
- Vérifier la synchronisation de l'allumage du feu stop.



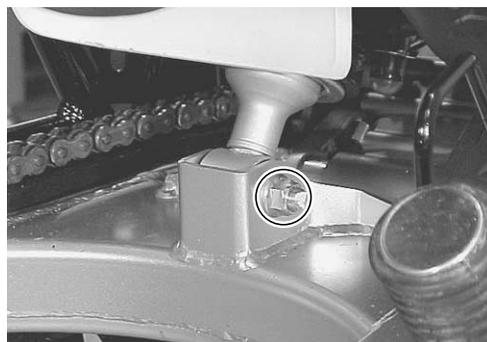
SAMPLE

AMORTISSEUR ARRIERE



DEPOSE

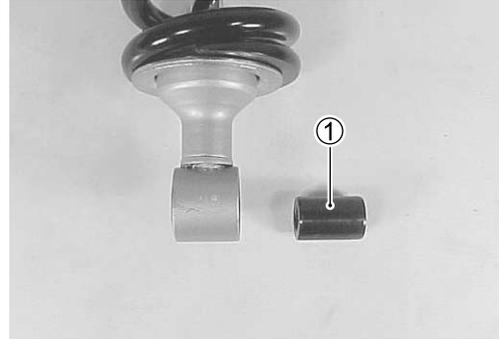
- Déposer la roue arrière. (☞ 5-36)
- Déposer l'écrou et le boulon inférieurs de l'amortisseur arrière.



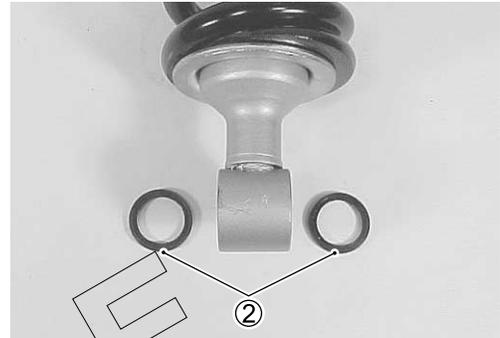
- Déposer le boulon supérieur de l'amortisseur arrière.
- Déposer l'amortisseur arrière.



- Déposer l'entretoise ①.

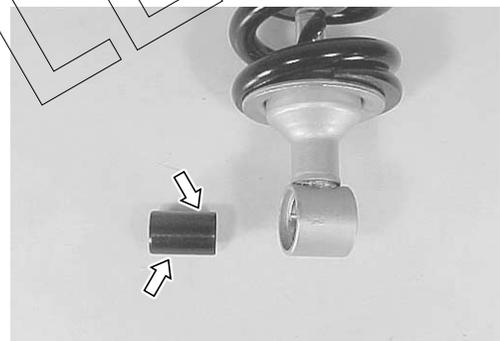


- Déposer les joints antipoussières ②.



INSPECTION

Inspecter l'entretoise pour tout défaut ou autre détérioration. En cas de toute détérioration, remplacer l'entretoise par une neuve.



Inspecter le corps de l'amortisseur et la bague pour détérioration et fuite d'huile. En cas de tout défaut, remplacer l'amortisseur par un neuf.

ATTENTION

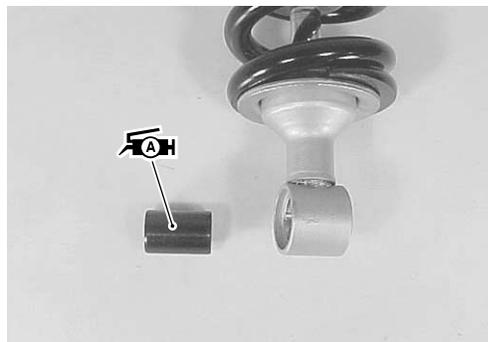
Ne pas tenter de démonter l'amortisseur arrière. Cette pièce n'est pas réparable.



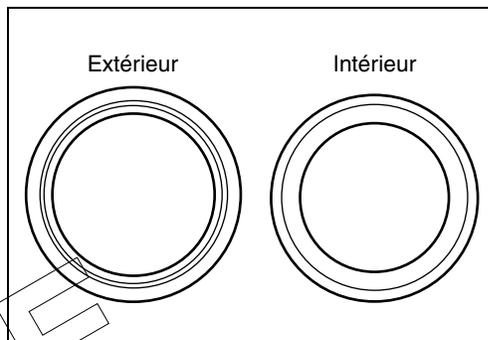
REMONTAGE ET REPOSE

- Enduire de graisse l'entretoise.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



- Reposer le joint antipoussière en vérifiant son sens de montage.



- Reposer l'amortisseur arrière en dirigeant la marque estampée (A) vers l'avant.



- Resserrer le boulon supérieur de fixation et l'écrou inférieur de fixation de l'amortisseur arrière au couple de serrage spécifié.

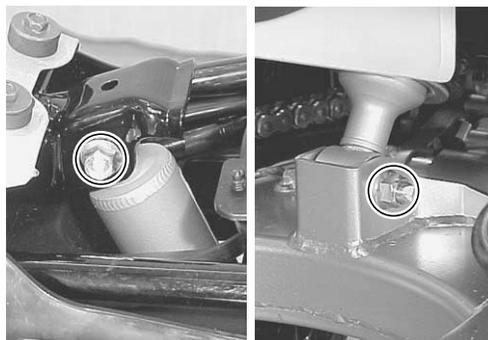
 **Boulon supérieur de l'amortisseur arrière:**

50 N·m (5,0 kgf·m)

Écrou inférieur de l'amortisseur arrière:

50 N·m (5,0 kgf·m)

- Reposer la roue arrière. (👉 5-38)



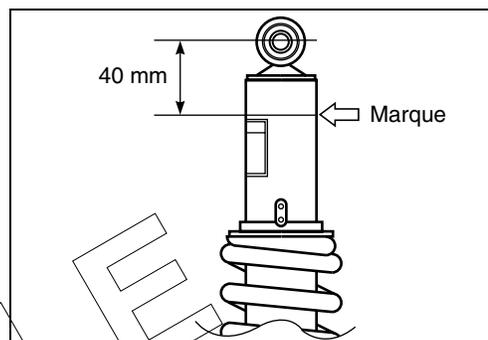
MISE AU REBUT DE L'AMORTISSEUR ARRIERE

⚠ AVERTISSEMENT

- * L'amortisseur arrière contient de l'azote sous pression.
- * Toute mauvaise manipulation peut provoquer une explosion.
- * A éloigner de la flamme et de la chaleur. Le gaz sous pression peut provoquer une explosion.
- * Evacuer le gaz sous pression avant la mise au rebut.

EVACUATION DU GAZ SOUS PRESSION

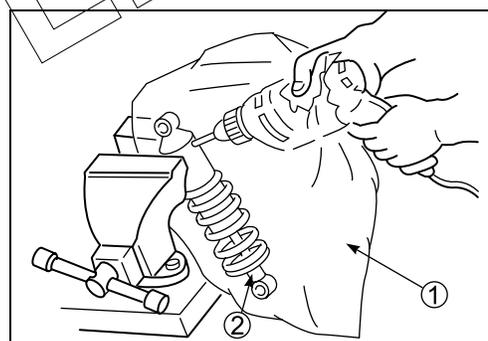
- Faire une marque de perçage avec un pointeau.



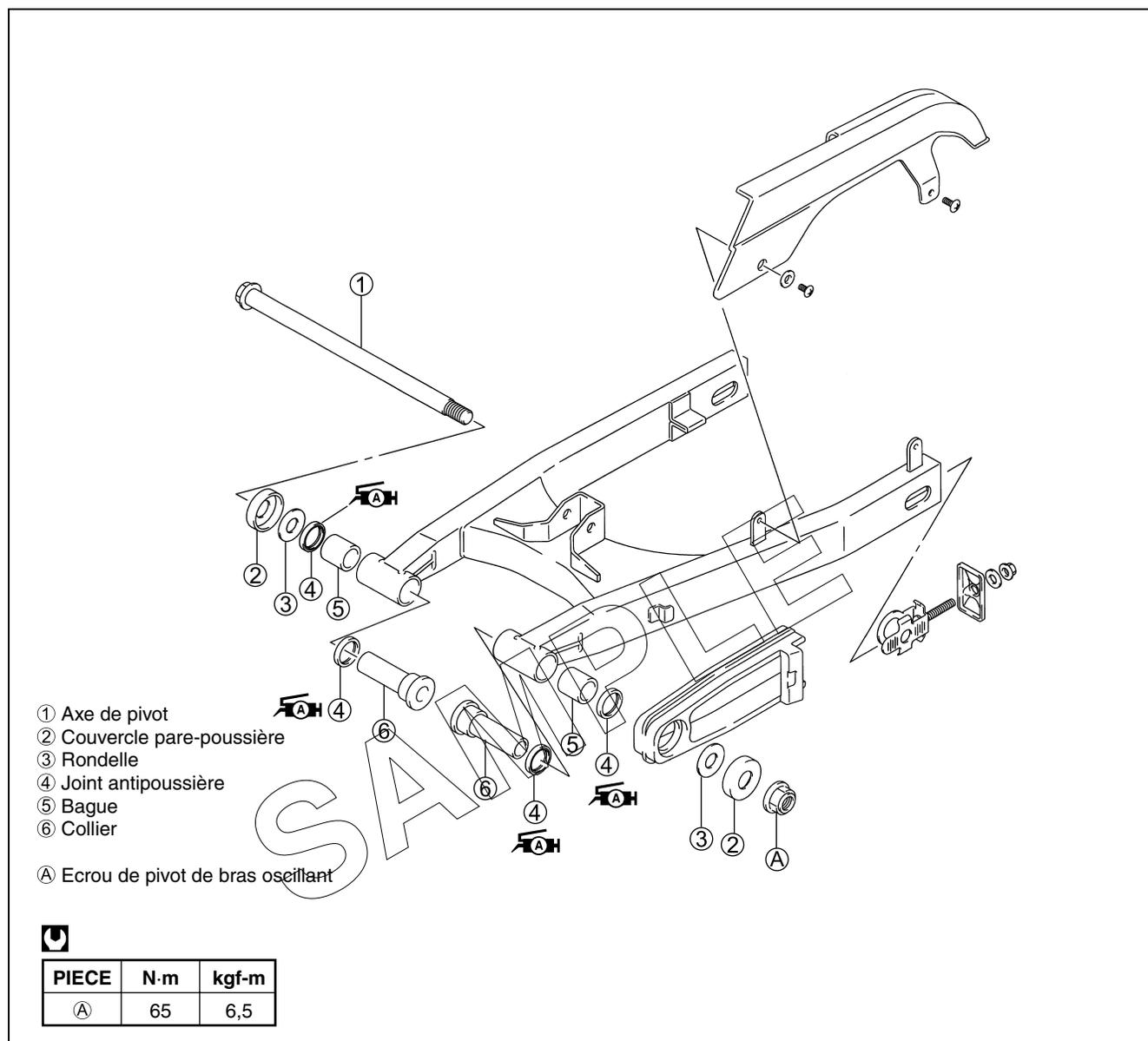
- Placer un sac en plastique transparent sur l'amortisseur arrière ①.
- Retenir l'amortisseur arrière ② dans un étau.
- Faire un trou avec une perceuse.

⚠ AVERTISSEMENT

- * En perçant le trou, de l'huile peut s'écouler. Veiller à porter des lunettes de protection pour se protéger les yeux.
- * Ne pas approcher le visage près du trou pour éviter tout contact de l'huile avec le visage ou la bouche.

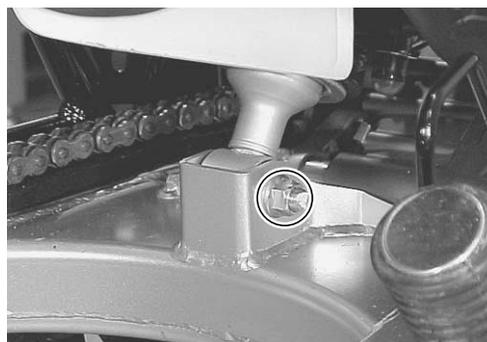


BRAS OSCILLANT



DEPOSE

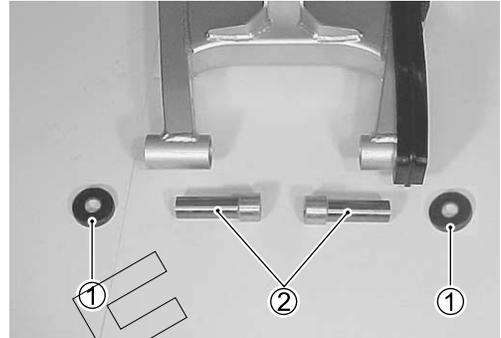
- Déposer la roue arrière. (☞ 5-35)
- Déposer l'écrou et le boulon inférieurs de fixation de l'amortisseur arrière.



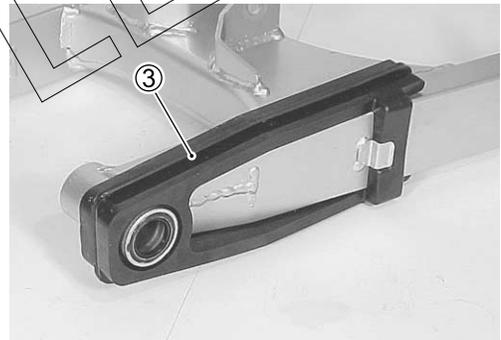
- Déposer l'écrou et l'axe du pivot de bras oscillant.
- Déposer l'ensemble bras oscillant.



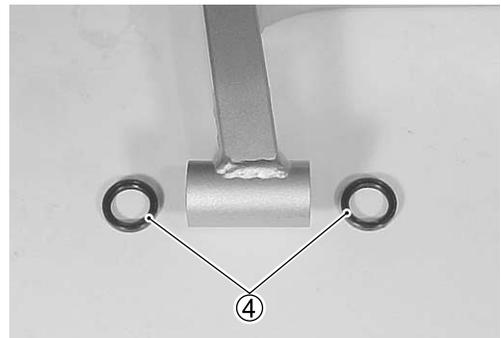
- Déposer le couvercle pare-poussière ① et les colliers ②.



- Déposer la butée de chaîne ③.



- Déposer les joints antipoussières ④.



INSPECTION ET REMPLACEMENT BRAS OSCILLANT

Inspecter le bras oscillant pour détérioration. En cas de toute détérioration, remplacer le bras oscillant par un neuf.



BUTÉE DE CHAÎNE

Inspecter la butée de chaîne pour détérioration. En cas de toute détérioration, remplacer la butée de chaîne par une neuve.

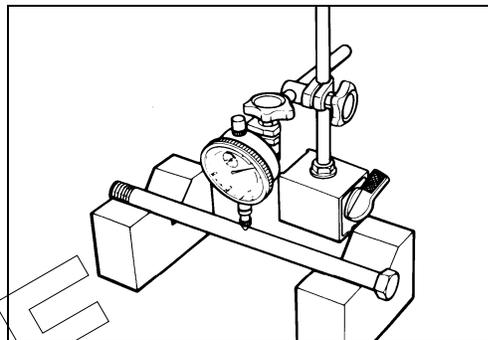


AXE DU PIVOT DE BRAS OSCILLANT

Mesurer l'ovalisation de l'axe du pivot avec le comparateur à cadran. Si l'ovalisation dépasse la tolérance de service, remplacer l'axe du pivot.

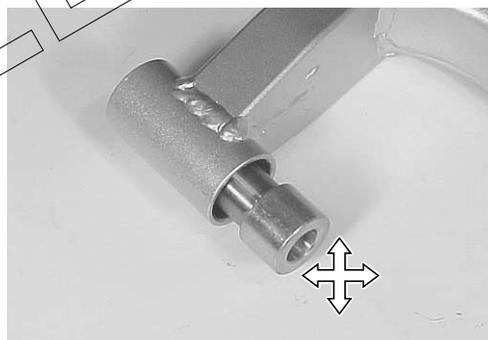
DATA Ovalisation de l'axe de pivot de bras oscillant
Tolérance de service : 0,6 mm

TOOL 09900-20606: Comparateur à cadran
09900-20701: Support magnétique
09900-21304: Support en V



BAGUE DU PIVOT DE BRAS OSCILLANT

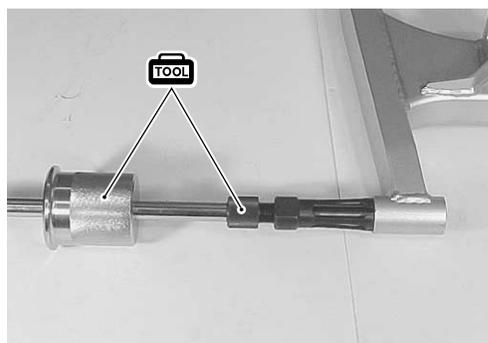
Introduire les colliers dans les bagues du bras oscillant, relever et abaisser le collier et vérifier l'absence de jeu. En cas de jeu excessif, remplacer les bagues par des neuves.



REPLACEMENT DE LA BAGUE DU PIVOT DE BRAS OSCILLANT

- Déposer les bagues du bras oscillant avec les outils spéciaux.

TOOL 09924-74510: Outil de dépose de roulement
09930-30102: Arbre coulissant

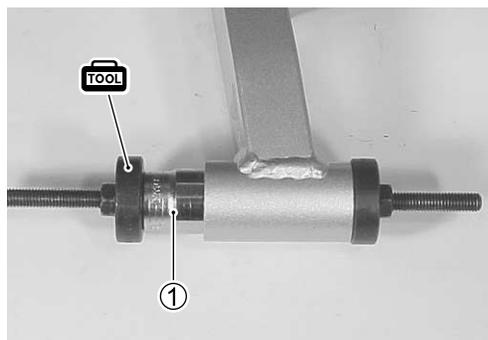


- Introduire les bagues du bras oscillant dans le pivot de bras oscillant avec l'outil spécial et une clé à douille de taille appropriée ①.

TOOL 09924-84521: Outil de pose de roulement

NOTE:

Introduire les bagues du bras oscillant à une profondeur de 8 mm à partir du rebord du bras oscillant. (☞ 5-50)

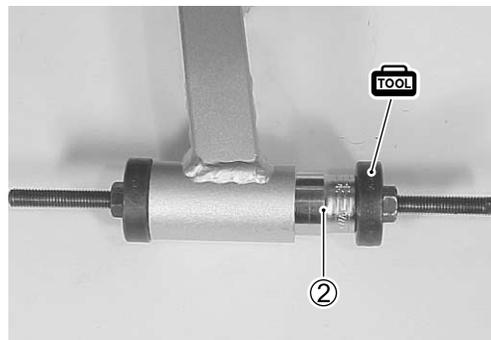


- Introduire les joints antipoussières dans le pivot de bras oscillant avec l'outil spécial et une clé à douille de taille appropriée ②.

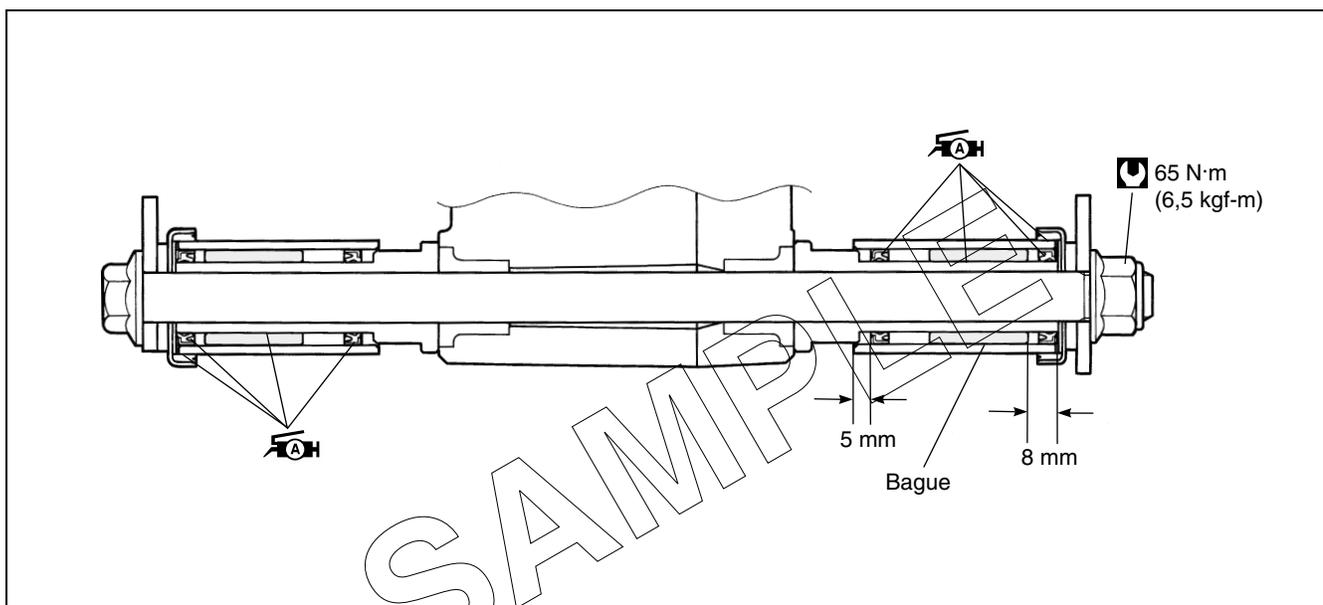
TOOL 09924-84521: Outil de pose de roulement

NOTE:

Introduire les joints antipoussières du bras oscillant à une profondeur de 5 mm à partir du rebord du bras oscillant.



REPOSE DE L'AXE DU PIVOT DE BRAS OSCILLANT



REPOSE

Reposer le bras oscillant et la suspension arrière dans l'ordre inverse de la dépose. Veiller à observer les points suivants:

- Resserrer l'écrou du pivot de bras oscillant au couple de serrage spécifié.

🔧 Ecrou du pivot de bras oscillant: 65 N·m (6,5 kgf·m)



- Reposer l'amortisseur arrière. (🔧 5-45)
- Reposer la roue arrière. (🔧 5-38)

INSPECTION ET REGLAGES

Après avoir reposé la suspension et la roue arrière, les réglages suivants sont nécessaires avant la conduite.

- * Chaîne d'entraînement (🔧 2-12)
- * Frein arrière (🔧 2-16)
- * Boulons et écrous du cadre (🔧 2-20)
- * Suspension arrière (🔧 2-19)

PNEU ET ROUE

DEPOSE DU PNEU

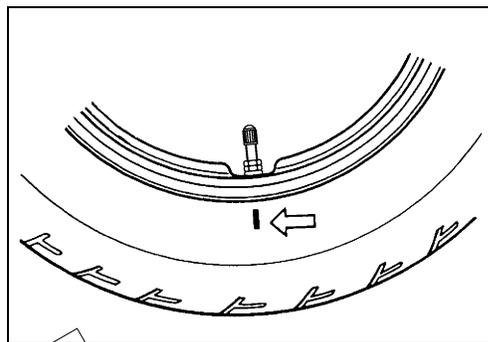
Un pneu à chambre à air est utilisé pour ce modèle. Lors de la dépose ou de la repose du pneu, veiller à ne pas détériorer la chambre à air.

Pour les procédures d'utilisation, se référer aux instructions fournies par le fabricant du dispositif de montage de pneus.

NOTE:

Avant de déposer le pneu pour réparation ou inspection, le marquer à la craie pour repérer sa position par rapport à celle de la valve.

Même si le pneu est bien remis sur sa position initiale après réparation d'une crevaison, il peut nécessiter un nouvel équilibrage du fait qu'une telle réparation peut provoquer un déséquilibre.

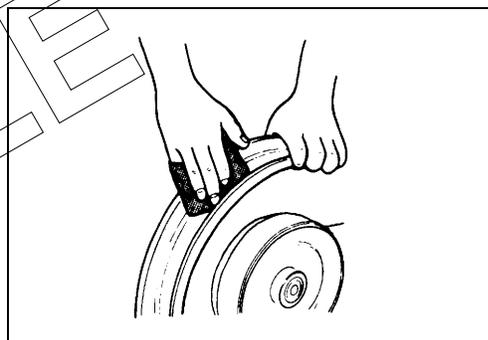


INSPECTION

ROUE

Bien essuyer la roue et contrôler si elle ne présente pas les défauts suivants:

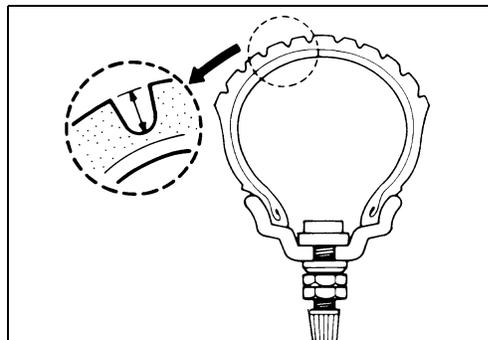
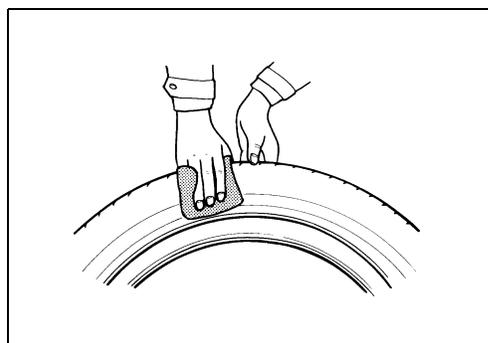
- Déformation et fissure
- Tout défaut ou rayure sur la surface du talon
- Ovalisation de la jante de roue. (→ 2-18)



PNEU

Contrôler si le pneu ne présente pas les défauts suivants:

- Eraflore et rupture de flanc
- Profondeur de la bande de roulement (→ 2-18)
- Décollement de la bande de roulement
- Usure anormale et inégale de la bande de roulement
- Endommagement de la surface du talon
- Usure de bande de roulement localisée du fait de dérapages (Partie plate)
- Etat anormal de la doublure interne



CHAMBRE A AIR

- Inspecter la chambre à air après avoir déposé le pneu de la jante.
- Si la chambre à air présente une déformation anormale, remplacer la chambre à air par une neuve.

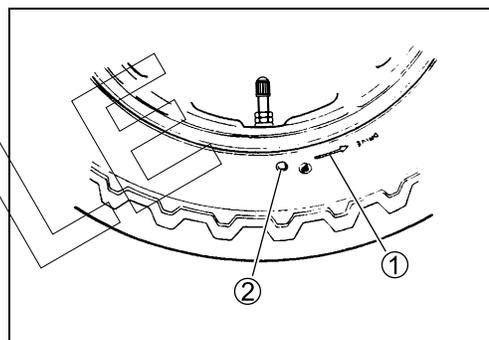
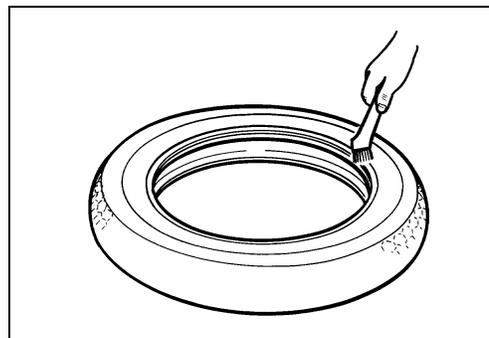
REPOSE DU PNEU

- Enduire les talons de lubrifiant pour pneu.

ATTENTION

Ne jamais appliquer d'huile, de graisse ou d'essence sur les talons à la place de lubrifiant pour pneu.

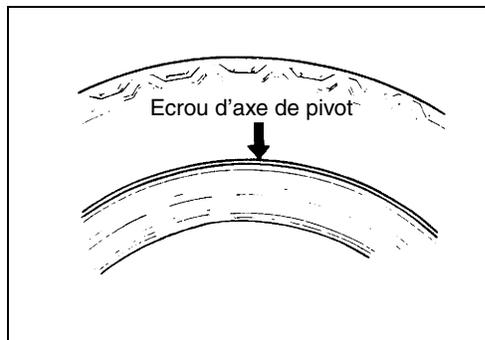
- Reposer la chambre à air.
- Lors du montage du pneu sur la roue, observer les points suivants.
- Lors du montage du pneu, la flèche ① située sur le flanc doit être dans le sens de rotation de la roue.
- Lorsque le pneu est neuf, aligner la marque ② sur le flanc du pneu et le trou de la valve pour équilibrer le pneu et la roue.
- Aligner la marque à la craie faite sur le pneu au moment de la dépose et la valve.
- Pour la procédure de montage du pneu sur la roue, suivre les instructions données par le fabricant du dispositif de montage de pneus.
- Veiller à ne pas accrocher le pneu.
- Faire rebondir le pneu plusieurs fois tout en le faisant tourner. Cette opération permet aux talons du pneu de s'écarter vers l'extérieur, et facilite ainsi le gonflage.
- Gonfler le pneu.



⚠ AVERTISSEMENT

- * **Ne pas gonfler le pneu à plus de 400 kPa (4,0 kgf/cm²) Au-delà de cette limite, le pneu risque d'éclater et de causer de graves blessures. Ne pas se tenir directement au-dessus du pneu pendant le gonflage.**
- * **Dans le cas d'un gonfleur de pneu à préréglage de pression, veiller à vérifier ce préréglage.**

- Vérifier la marque de “contour de jante” sur les flancs du pneu. Cette marque doit être équidistante de la jante de roue sur tout le pourtour. Si la distance entre le contour de jante et la jante de roue varie, cela signifie que le talon n’est pas correctement ajusté. Le cas échéant, dégonfler le pneu complètement et décoller le talon de chaque côté. Enduire les talons de lubrifiant et remonter le pneu.
- Quand le talon a été monté correctement, régler la pression de gonflage conformément aux spécifications.
- Si nécessaire, régler l’équilibrage du pneu.

**⚠ AVERTISSEMENT**

- * Après une réparation d’un pneu crevé, ne pas rouler avec ce pneu à plus de 50 km/h pendant 24 heures après la réparation.
- * Ne pas rouler à vitesse élevée avec un pneu réparé.

DATA Pression du pneu

Conduite solo ou et avec passager:

Avant: 125 kPa (1,25 kgf/cm²)

Arrière: 125 kPa (1,25 kgf/cm²)

SAMPLE

SYSTEME ELECTRIQUE

TABLE DES MATIERES

PRECAUTIONS A OBSERVER PENDANT L'ENTRETIEN	6- 3
CONNECTEUR.....	6- 3
COUPLEUR	6- 3
COLLIER DE SERRAGE.....	6- 3
FUSIBLE.....	6- 3
PIECES A SEMI-CONDUCTEURS.....	6- 4
BATTERIE	6- 4
CONNEXION DE LA BATTERIE.....	6- 4
PROCEDURE DE CABLAGE.....	6- 4
UTILISATION DU MULTITESTEUR DE CIRCUIT	6- 5
POSITION DES COMPOSANTS ELECTRIQUES	6- 6
SYSTEME DE CHARGE	6- 8
TABLEAU DE RECHERCHE DES PANNES.....	6- 9
INSPECTION	6-10
SYSTEME DE DEMARREUR ET SYSTEME DE BLOCAGE	
D'ALLUMAGE/BEQUILLE LATERALE.....	6-13
DEPANNAGE	6-14
DEPOSE ET DEMONTAGE DU DEMARREUR.....	6-15
INSPECTION DU DEMARREUR.....	6-15
REMONTAGE DU DEMARREUR	6-16
INSPECTION DU RELAIS DE DEMARREUR.....	6-17
INSPECTION DES PIECES DU SYSTEME DE BLOCAGE	
D'ALLUMAGE/BEQUILLE LATERALE.....	6-18
SYSTEME D'ALLUMAGE	6-20
TABLEAU DE RECHERCHE DES PANNES.....	6-21
INSPECTION	6-22
COMPTEUR DE VITESSE	6-25
FEUX	6-26
PHARE.....	6-26
FEU-STOP/FEU ARRIERE.....	6-26
CLIGNOTANT.....	6-27
RELAIS	6-28
RELAIS DE CLIGNOTANT/BEQUILLE LATERALE	6-28
RELAIS DU DEMARREUR.....	6-28
CAPTEUR DE POSITION DU PAPILLON	6-28
CONTACTEURS	6-29
DEPOSE DU CONTACTEUR D'ALLUMAGE.....	6-29

SYSTEME ELECTRIQUE

TABLE DES MATIERES

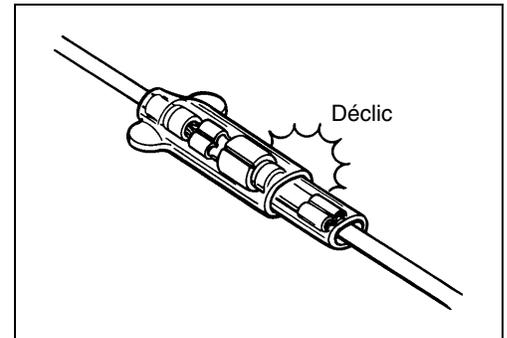
BATTERIE	6-31
 SPECIFICATIONS	6-31
 CHARGE INITIALE.....	6-31
 ENTRETIEN.....	6-33
 PROCEDURE DE RECHARGE.....	6-33

SAMPLE

PRECAUTIONS A OBSERVER PENDANT L'ENTRETIEN

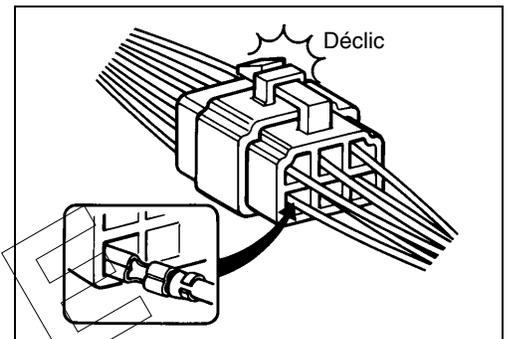
CONNECTEUR

- Quand on branche un connecteur, veiller à l'enfoncer jusqu'à ce qu'un déclic soit senti.
- Vérifier que le connecteur ne montre pas de trace de corrosion ou d'encrassement et que son chapeau n'est pas fendu.



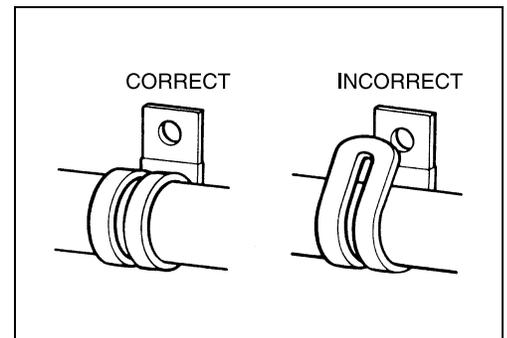
COUPLEUR

- Avec un coupleur du type à verrou, veiller à débloquer le verrou avant de le débrancher; et l'enfoncer au maximum jusqu'à ce que le verrou se bloque quand on le branche.
- Quand on débranche un coupleur, veiller à tenir le coupleur proprement dit et ne pas tirer sur les fils.
- Vérifier que les contacts du coupleur ne sont pas desserrés ou tordus.
- Vérifier que les coupleurs ne montrent pas de trace de corrosion ou d'encrassement.



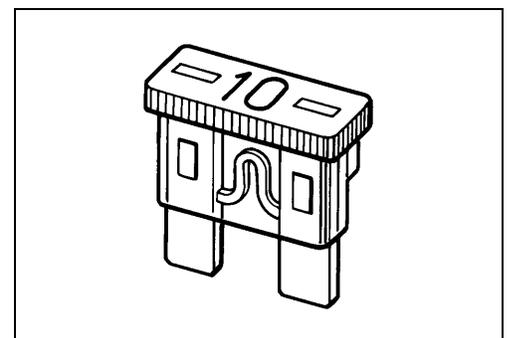
COLLIER DE SERRAGE

- Serrer le faisceau de fils aux positions indiquées dans "CHEMIN DE FILS". (☞ 7-11)
- Replier le collier de serrage correctement de telle sorte que le faisceau de fils soit bien fixé.
- Une fois le faisceau de fils fixé, il ne doit pas pendre.
- Ne pas utiliser de fil métallique ou autre en lieu et place des colliers.



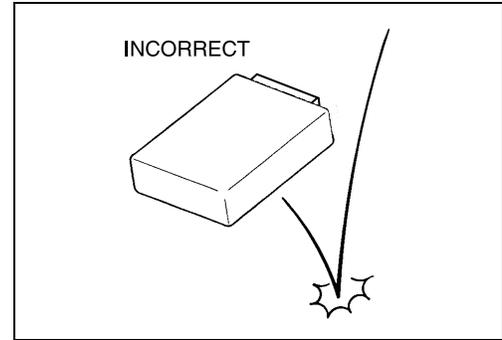
FUSIBLE

- Quand un fusible fond, toujours rechercher la cause, y remédier, puis remplacer le fusible.
- Ne pas utiliser un fusible de capacité différente.
- Ne pas utiliser de fil ou autre à la place d'un fusible.



PIECES A SEMI-CONDUCTEURS

- Veiller à ne pas laisser tomber une pièce avec semi-conducteur, tel que ECM.
- Pour inspecter cette pièce, suivre les instructions soigneusement. Dans le cas contraire, cette pièce risque d'être détériorée.

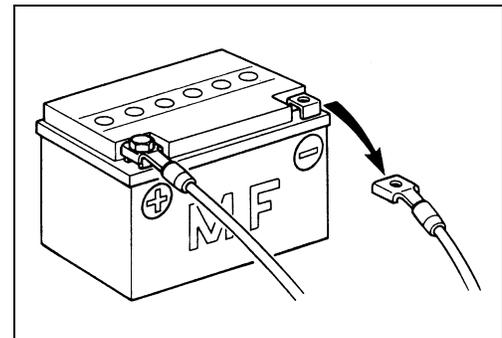


BATTERIE

- La batterie MT dont cette moto est équipée ne demande pas d'entretien (comme le contrôle du niveau de l'électrolyte, l'appoint en eau distillée).
- En charge normale, la batterie ne produit pas d'hydrogène. Toutefois, en cas de surcharge, la batterie peut produire de l'hydrogène. Par conséquent, ne jamais approcher de flamme ou créer des étincelles (court-circuit par ex.) à proximité de la batterie quand celle-ci est en charge.
- Toujours recharger la batterie dans un endroit bien aéré et bien dégagé.
- Noter que le circuit de charge des batteries MF diffère de celui des batteries traditionnelles. Ne pas installer une batterie d'un type autre que MF.

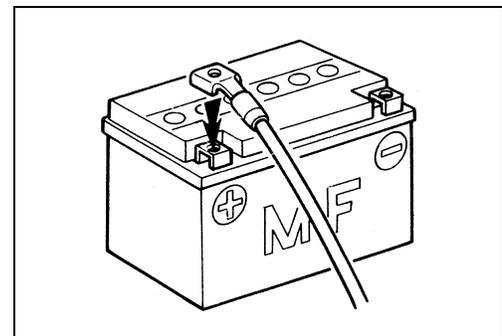
CONNEXION DE LA BATTERIE

- Lors de la déconnexion des bornes de la batterie pour démontage ou entretien, veiller à déconnecter en premier la borne négative \ominus .
- Lors de la reconnexion des bornes de la batterie, veiller à connecter en premier la borne positive \oplus .
- Si la borne est corrodée, déposer la batterie, l'arroser d'eau chaude et la nettoyer à l'aide d'une brosse métallique.
- Après le raccordement de la batterie, enduire d'une légère couche de graisse les bornes de la batterie.
- Remettre en place le chapeau sur la borne positive \oplus .



PROCEDURE DE CABLAGE

- Installer correctement le faisceau de fils comme indiqué dans la section "CHEMIN DE FILS". (👉 7-11)

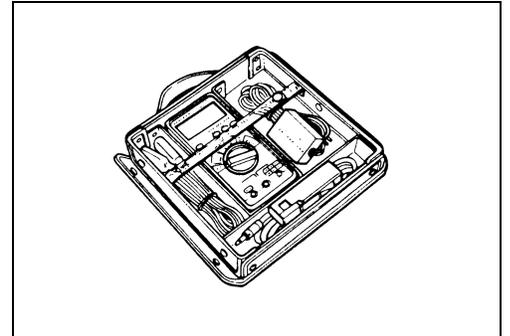


UTILISATION DU MULTITESTEUR DE CIRCUIT

- Veiller à utiliser de manière adéquate les pointes d'essai positive \oplus et négative \ominus du multitesteur de circuit. Toute erreur peut résulter en détérioration de la moto et du testeur.
- Si les valeurs de la tension et du courant ne sont pas connues, commencer par mesurer dans la gamme la plus élevée.
- Lors de la mesure de la résistance, vérifier qu'aucune tension n'est appliquée. Si la tension est appliquée, le testeur risque d'être détérioré.
- Après utilisation du testeur, ne pas oublier de le mettre en position OFF (arrêt).

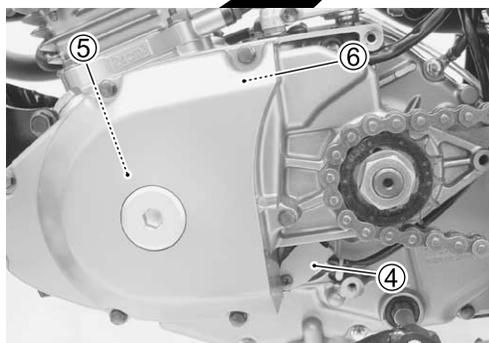
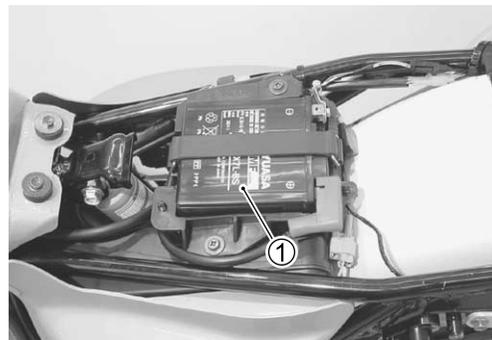
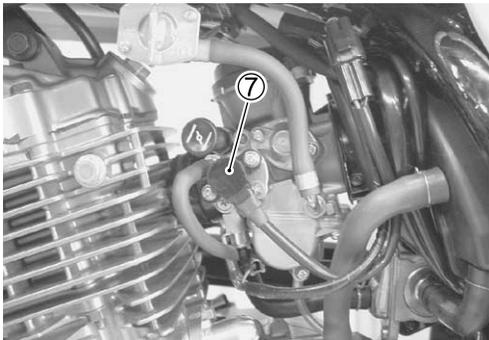
ATTENTION

Avant d'utiliser le multitesteur de circuit, lire attentivement son mode d'emploi.

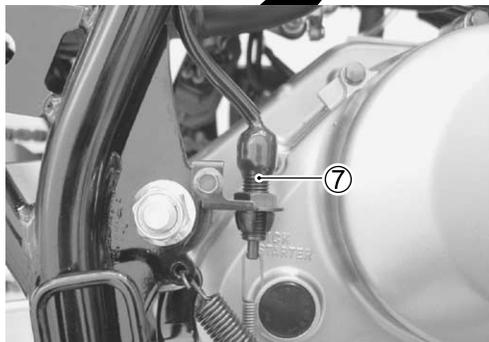
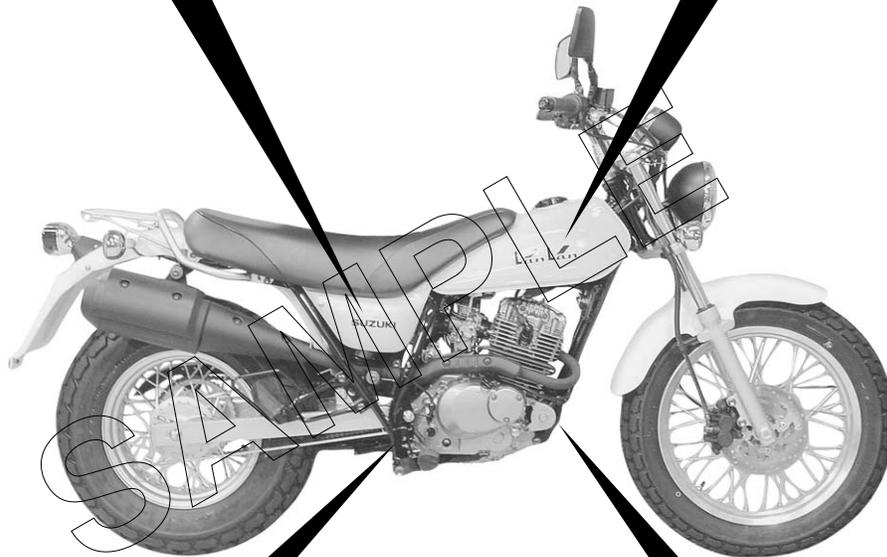
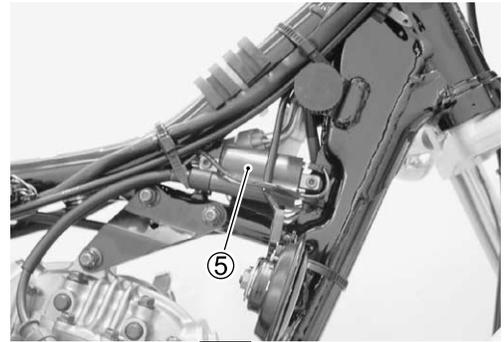
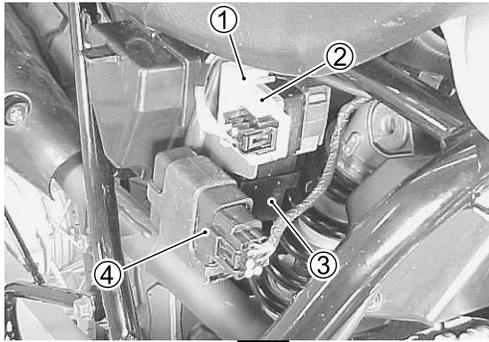


SAMPLE

POSITION DES COMPOSANTS ELECTRIQUES

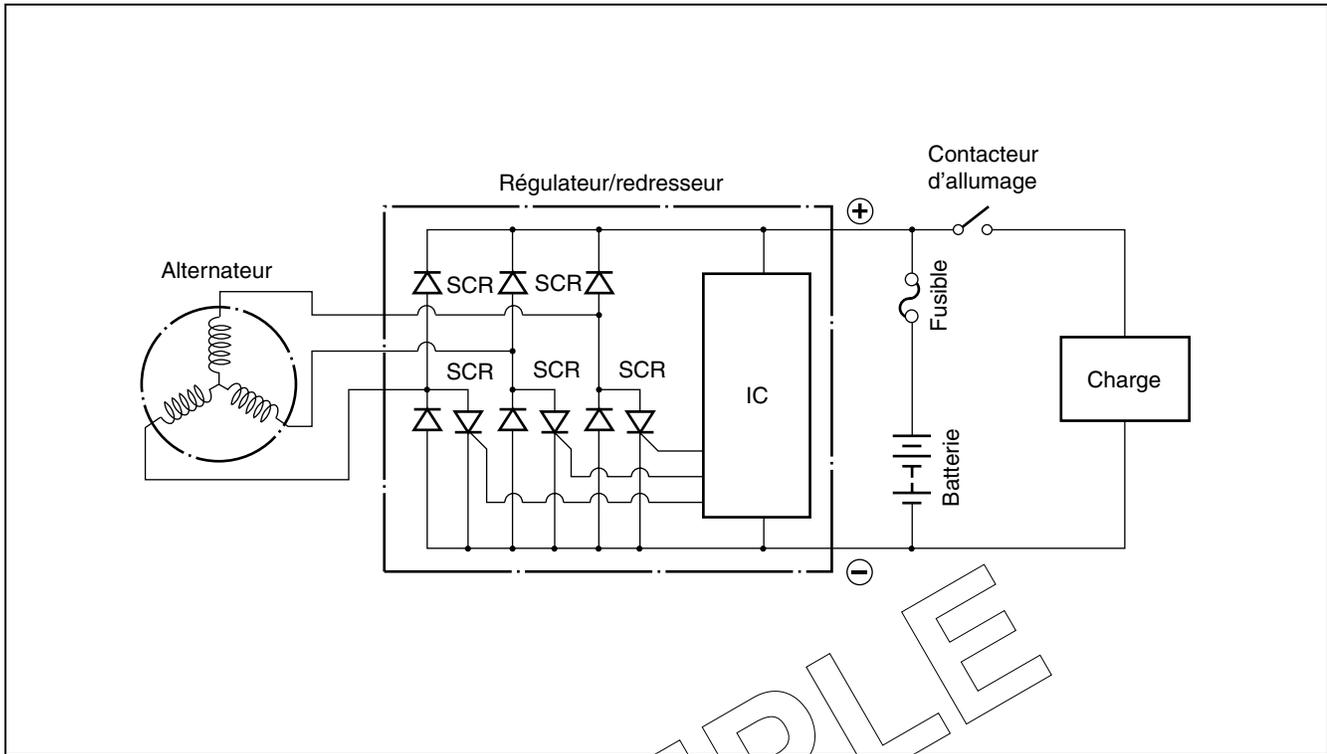


- ① Batterie
- ② Régulateur/redresseur
- ③ Contacteur de béquille latérale
- ④ Contacteur de point mort
- ⑤ Alternateur
- ⑥ Bobine exploratrice
- ⑦ Capteur de position de papillon



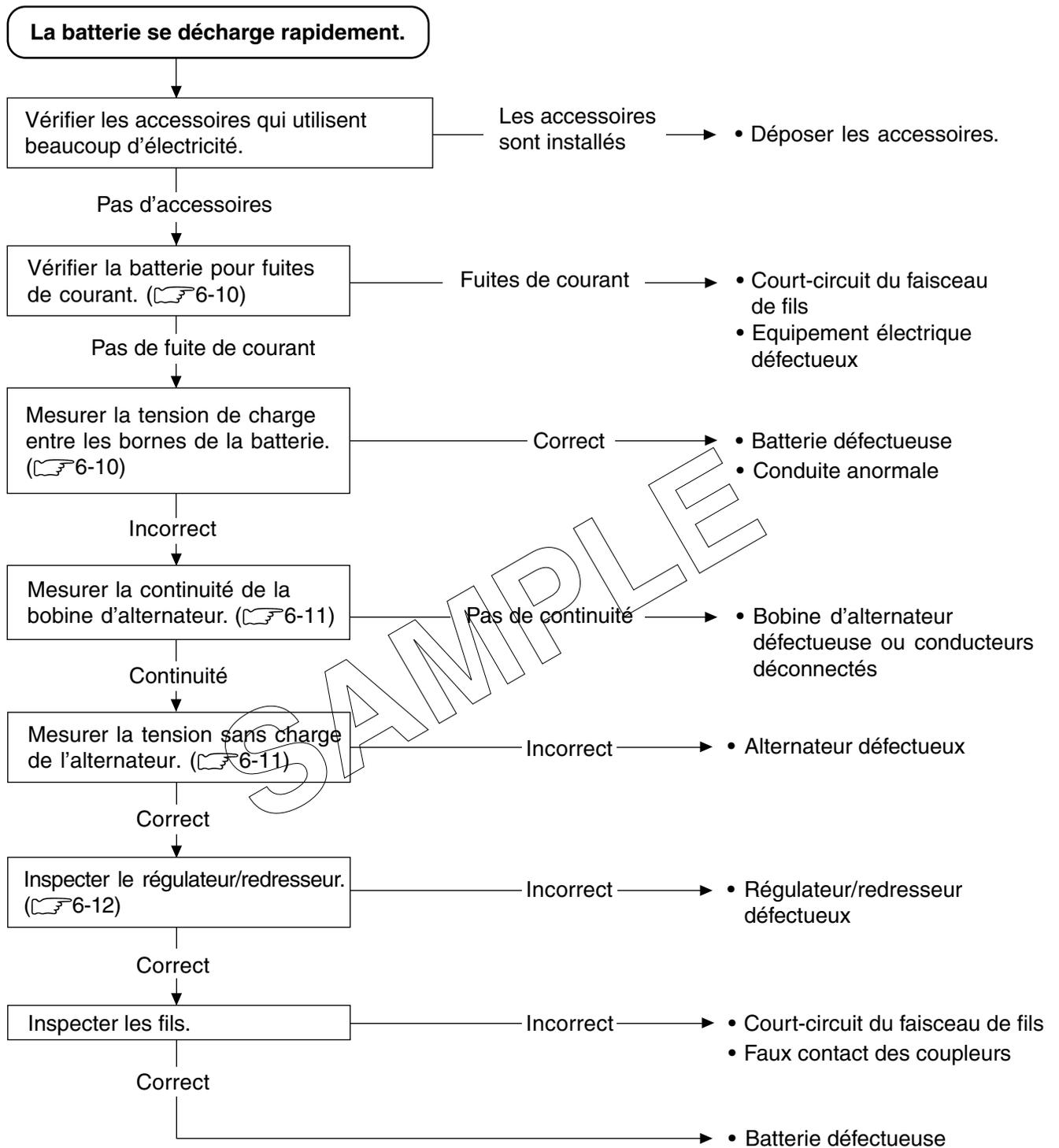
- ① Relais de démarreur
- ② Fusible
- ③ Relais de clignotant/béquille latérale
- ④ Allumeur
- ⑤ Bobine d'allumage
- ⑥ Démarreur
- ⑦ Contacteur de feu stop de frein arrière

SYSTEME DE CHARGE



SAMPLE

TABLEAU DE RECHERCHE DES PANNES



Divers

La batterie surcharge	<ul style="list-style-type: none"> • Régulateur/redresseur défectueux • Batterie défectueuse • Faux contact du coupleur du conducteur d'alternateur
-----------------------	--

INSPECTION

FUITES DE COURANT A LA BATTERIE

- Déposer la selle. (☞ 5-3)
- Mettre le contacteur d'allumage sur la position "OFF".
- Déconnecter le fil \ominus de la batterie.

Mesurer le courant entre la borne de la batterie \ominus et le fil \ominus de la batterie avec le multitesteur de circuit. Si la valeur mesurée dépasse la valeur spécifiée, une fuite est évidente.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

IND Indication du bouton du testeur: Courant (---, 20 mA)

DATA Courant de batterie (fuite): Moins de 1 mA

ATTENTION

- * Du fait que le courant de fuite peut être important, régler le testeur d'abord à une échelle élevée pour éviter toute détérioration du testeur.
- * Ne pas mettre le contacteur d'allumage sur la position "ON" lors de la mesure du courant.

Pour la mise en évidence d'un courant de fuite excessif, débrancher les coupleurs et les connecteurs l'un après l'autre et vérifier chaque pièce.

TENSION REGULEE

- Déposer la selle. (☞ 5-3)
- Démarrer le moteur et le faire tourner à 5 000 tr/min avec le feu de croisement sur la position "HI".

Mesurer la tension CC entre les bornes de la batterie \oplus et \ominus avec le multitesteur de circuit. Si la tension n'est pas conforme à la valeur spécifiée, vérifier l'alternateur et le régulateur/redresseur. (☞ 6-11, 6-12)

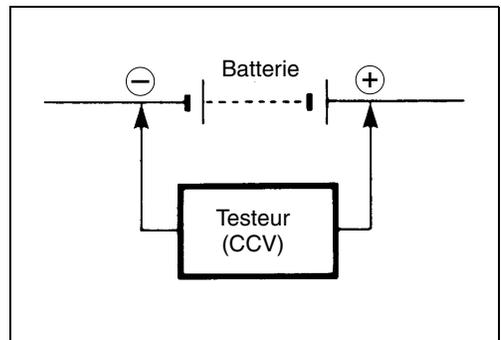
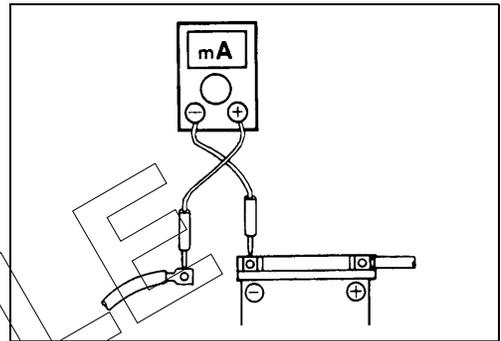
NOTE:

Avant d'effectuer cet essai, vérifier que la batterie est parfaitement chargée.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

IND Indication du bouton du testeur: Tension (---)

DATA Tension de sortie de charge (tension régulée):
14,0 – 15,5 V à 5 000 tr/min



RESISTANCE DE LA BOBINE DE L'ALTERNATEUR

- Déposer la selle. (☞ 5-3)
- Déposer le réservoir de carburant. (☞ 4-2)
- Déconnecter le coupleur de l'alternateur.

Mesurer la résistance entre les trois conducteurs.

Si la résistance n'est pas conforme à la valeur spécifiée, remplacer le stator par un neuf. Vérifier également que le noyau l'alternateur est isolé.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

Ω Indication du bouton du testeur: Résistance (Ω)

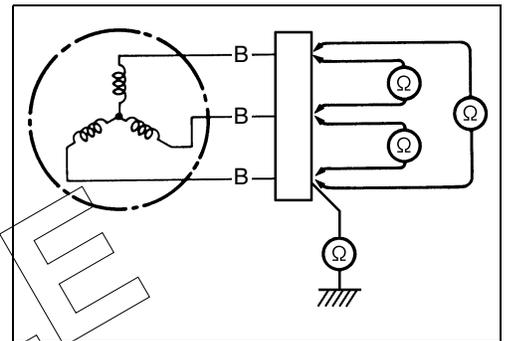
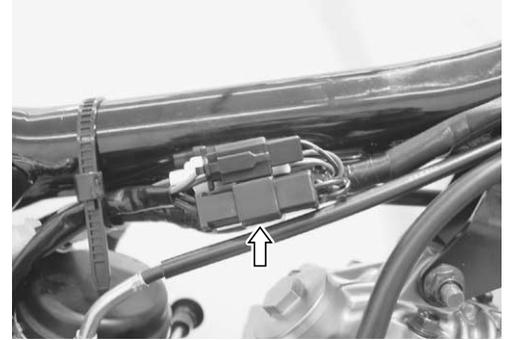
DATA Résistance de la bobine d'alternateur:

0,4 – 0,8 Ω (Noir – Noir)

∞ Ω (Noir – Masse)

NOTE:

Pour faire le test ci-dessus, il n'est pas nécessaire de déposer l'alternateur.



PERFORMANCE DE L'ALTERNATEUR A VIDE

- Déposer la selle. (☞ 5-3)
- Déposer le réservoir de carburant. (☞ 4-2)
- Déconnecter le coupleur de l'alternateur.
- Démarrer le moteur et le faire tourner à 5 000 tr/min.

Avec le multitesteur de circuit, mesurer la tension entre les trois fils.

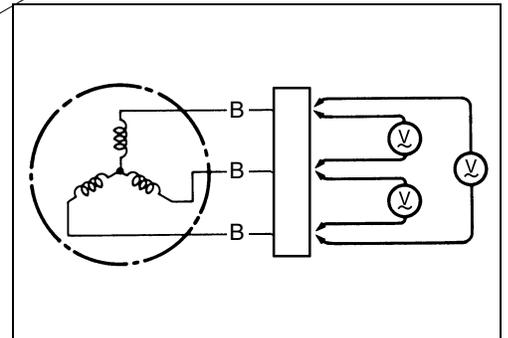
Si la tension est inférieure à la valeur spécifiée, remplacer l'alternateur par un neuf.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

V Indication du bouton du testeur: Tension (~)

DATA Tension à vide d'alternateur:

Plus de 60 V à 5 000 tr/min (Quand le moteur est froid)

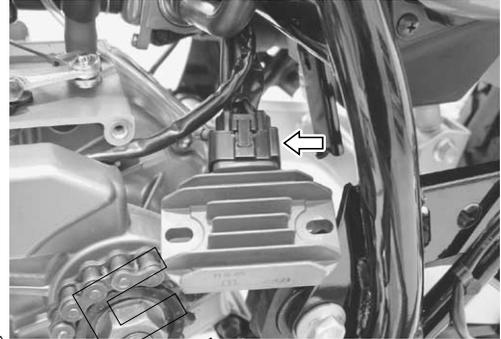


REGULATEUR/REDRESSEUR

- Déposer le cache du pignon moteur. (👉 3-5)
- Déposer le régulateur/redresseur.



- Déconnecter le coupleur du régulateur/redresseur.



Mesurer la tension entre les bornes avec le multitesteur de circuit, comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Si la tension n'est pas conforme à la valeur spécifiée, remplacer le régulateur/redresseur par un neuf.

 **09900-25008: Multitesteur de circuit**

 **Indication du bouton du testeur: Test de diode (←)**

Unité: V

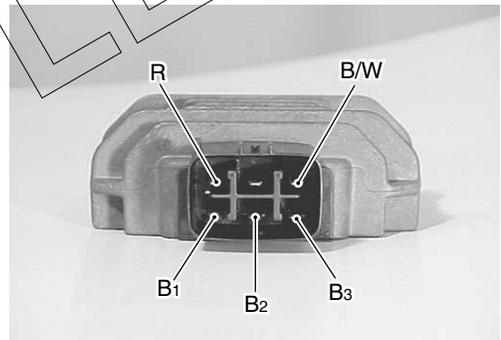
Pointe ⊖ du testeur sur:	Pointe ⊕ du testeur sur:				
	B ₁	B ₂	B ₃	R	B/W
B ₁		*	*	*	0,4 – 0,7
B ₂	*		*	*	0,4 – 0,7
B ₃	*	*		*	0,4 – 0,7
R	0,4 – 0,7	0,4 – 0,7	0,4 – 0,7		0,5 – 1,2
B/W	*	*	*	*	

* Plus de 1,4 V (tension de la pile du multimètre)

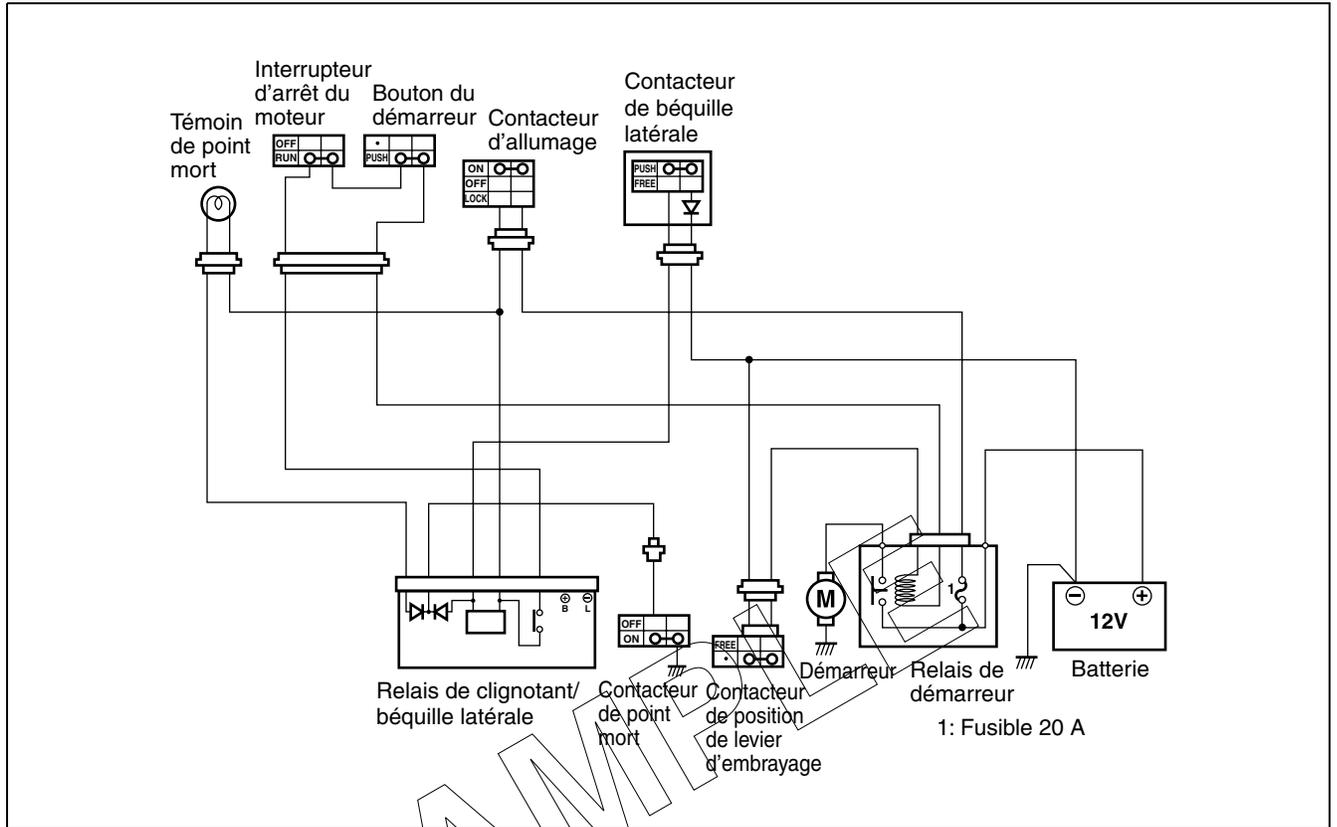
Les valeurs ci-dessus sont approximatives et à titre indicatif.

NOTE:

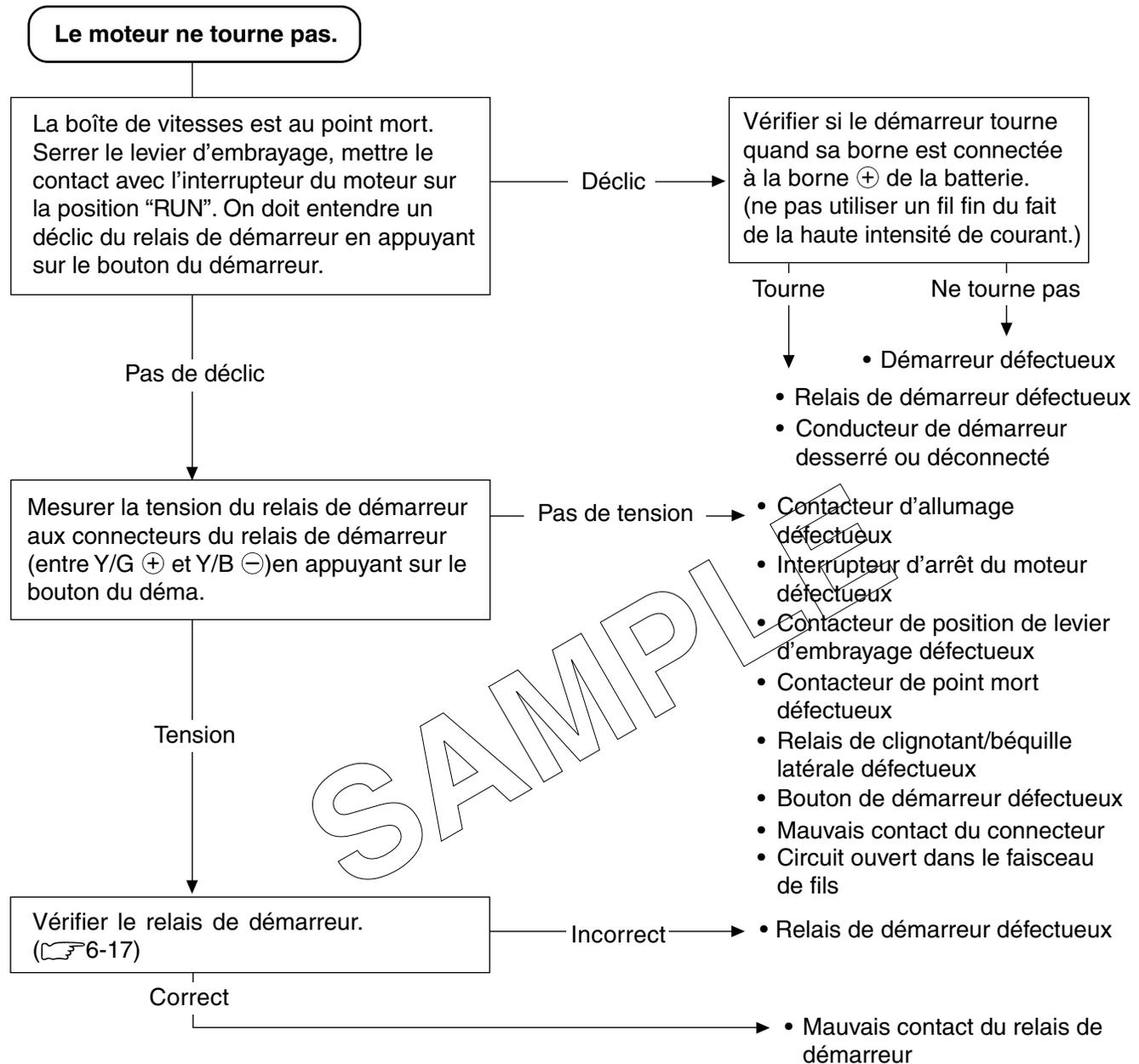
Si le testeur indique une valeur inférieure à 1,4 V quand les pointes ne sont pas raccordées, changer la pile du testeur.



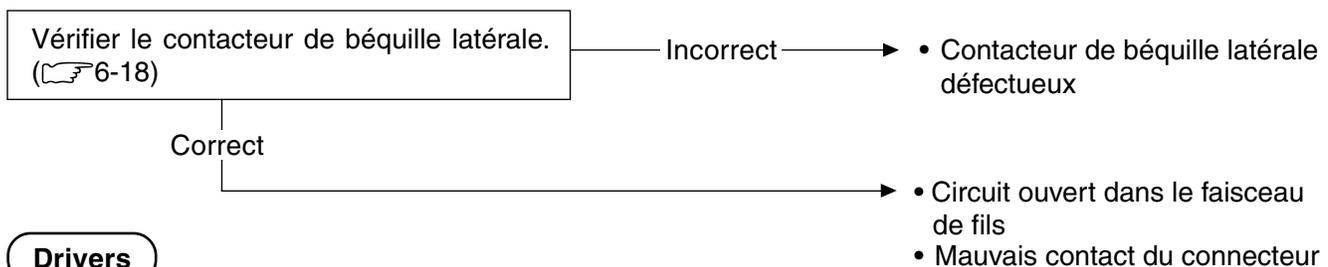
SYSTEME DE DEMARREUR ET SYSTEME DE BLOCAGE D'ALLUMAGE/BEQUILLE LATERALE



DEPANNAGE



Le démarreur tourne quand la boîte de vitesses est au point mort avec la béquille latérale relevée ou abaissée, mais ne tourne pas quand la boîte de vitesses est en prise et que la béquille latérale est abaissée.



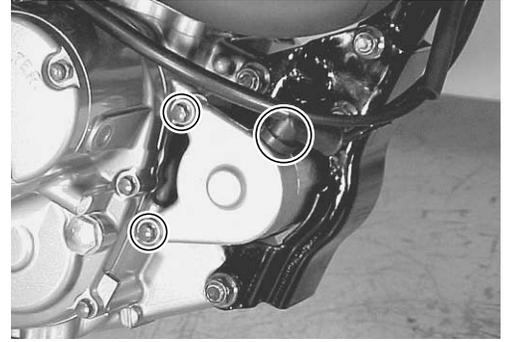
Drivers

Le moteur ne tourne pas bien que le démarreur tourne.

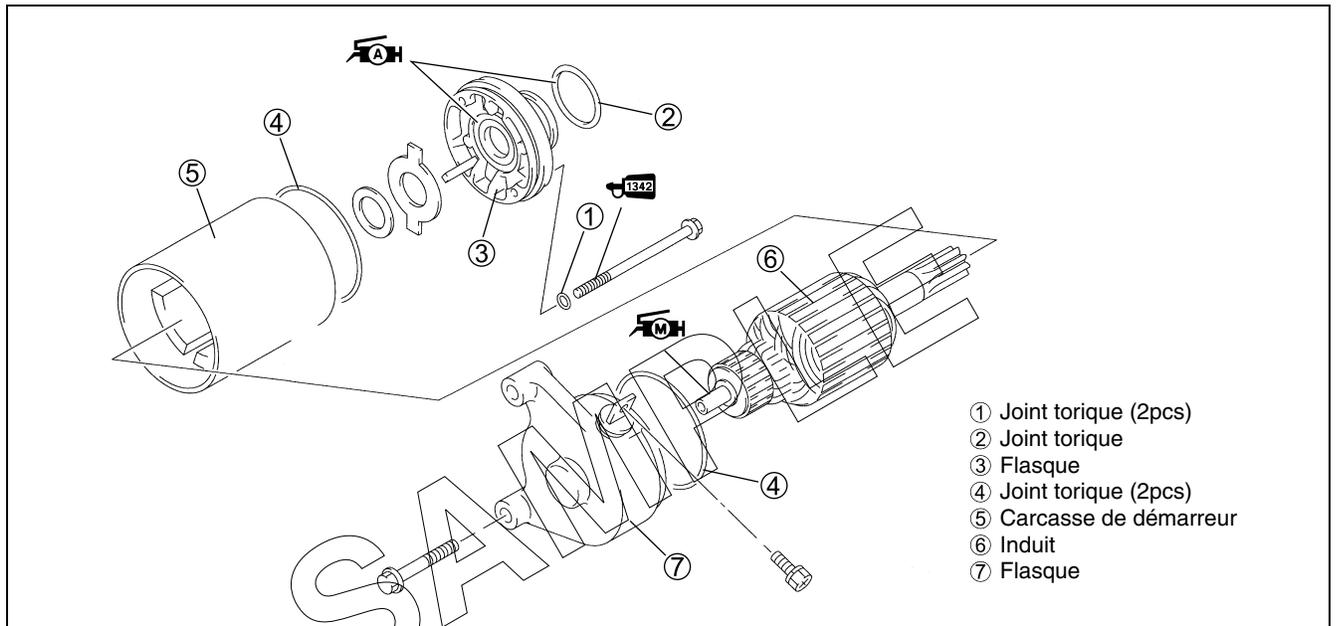
- Rochet de démarrage défectueux

DEPOSE ET DEMONTAGE DU DEMARREUR

- Déconnecter le conducteur du démarreur.
- Déposer le démarreur.



- Démontez le démarreur comme indiqué sur l'illustration.



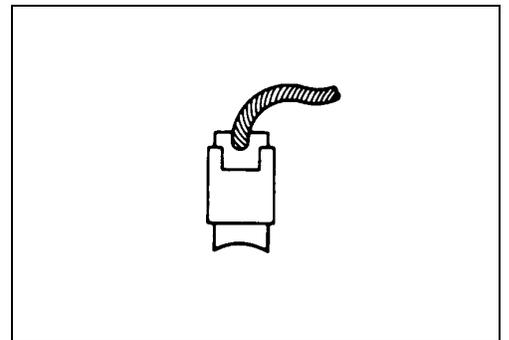
- ① Joint torique (2pcs)
- ② Joint torique
- ③ Flasque
- ④ Joint torique (2pcs)
- ⑤ Carcasse de démarreur
- ⑥ Induit
- ⑦ Flasque

INSPECTION DU DEMARREUR

BALAIS DE CHARBON

Inspecter les balais pour usure anormale, fissures ou parties lisses sur le porte-balais.

En cas de détérioration, remplacer les balais par un ensemble complet neuf.



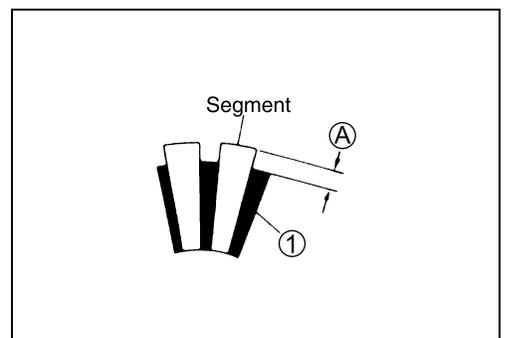
COLLECTEUR

Inspecter le collecteur pour décoloration, usure anormale ou entre-lames (A).

En cas d'usure anormale, changer l'induit par une pièce neuve.

Si la surface du collecteur est décolorée, la polir avec du papier de verre de #400 et essuyer avec un chiffon propre et sec.

Si l'entre-lames est insuffisant, gratter l'isolateur ① avec une lame à dents de scie.



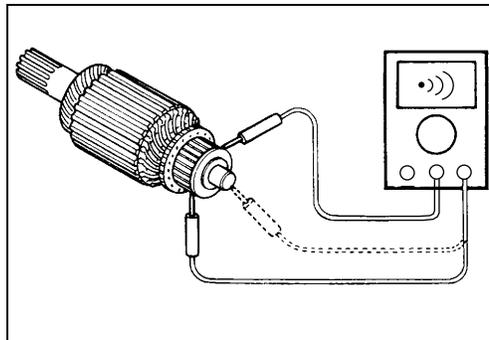
INSPECTION DU BOBINAGE DE L'INDUIT

Vérifier la continuité entre chaque segment et entre chaque segment et l'axe de l'induit à l'aide du multitesteur de circuit.

S'il n'y a pas continuité entre les segments ou s'il y a continuité entre les segments et l'axe, changer l'induit par une pièce neuve.

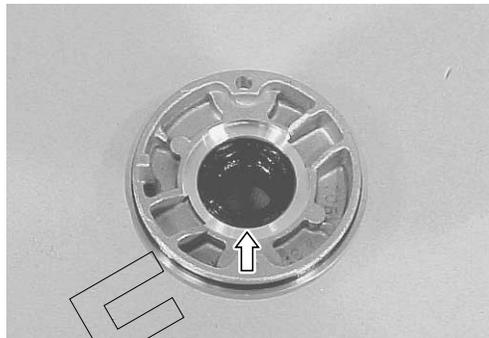
 **09900-25008: Multitesteur de circuit**

 **Indication du bouton du testeur: Test de continuité (•))**

**INSPECTION DU JOINT D'HUILE**

Vérifier que la lèvre du joint d'huile n'est pas détériorée et ne fuit pas.

En cas de détérioration, remplacer le flasque.

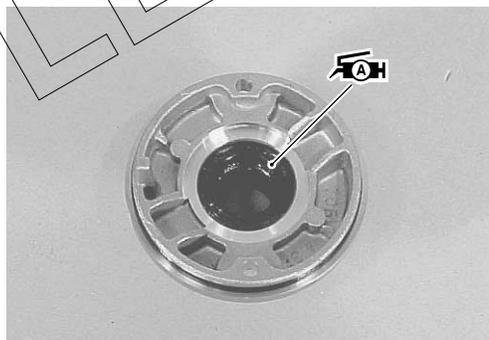
**REMONTAGE DU DEMARREUR**

Remonter le démarreur dans l'ordre inverse du démontage.

Veiller à observer les points suivants:

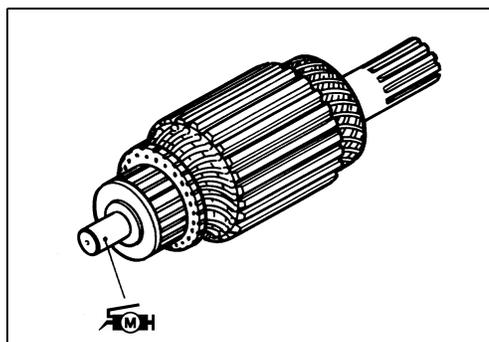
- Enduire de graisse SUZUKI SUPER GREASE la lèvre du joint d'huile.

 **99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**

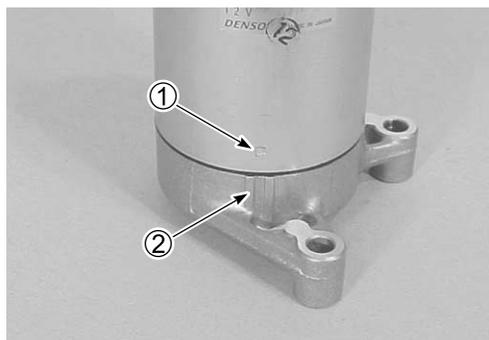


- Enduire légèrement de produit SUZUKI MOLY PASTE l'arbre de l'induit.

 **99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE**



- Aligner la marque de repère ① sur la carcasse du démarreur et la marque de repère ② sur le flasque.

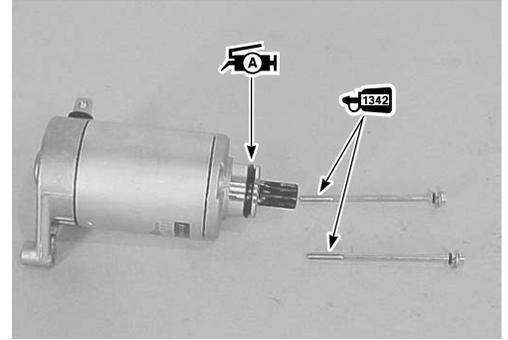


- Enduire légèrement de produit THREAD LOCK les boulons du boîtier de démarreur.

 **99000-32050: THREAD LOCK "1342"**

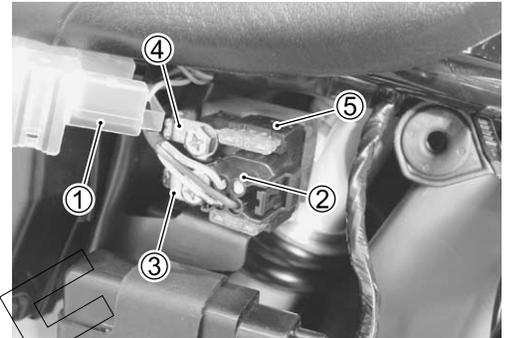
- Enduire de graisse SUZUKI SUPER GREASE le joint torique.

 **99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**



INSPECTION DU RELAIS DE DEMARREUR

- Déposer le cache droit du cadre. (☞ 5-3)
- Déconnecter le fil \ominus de la batterie.
- Déposer le cache du relais de démarreur ①.
- Déconnecter le coupleur du relais du démarreur ②.
- Déconnecter le conducteur du démarreur ③ et le fil de la batterie ④.
- Déposer le relais du démarreur ⑤.



Appliquer une tension de 12 V aux bornes A et B et vérifier pour continuité entre les bornes positive et négative avec le multitesteur de circuit. Si le relais du démarreur émet un clic et s'il y a continuité, le relais est en bon état.

 **09900-25008: Multitesteur de circuit**

 **Indication du bouton du testeur: Test de continuité (•••)**

ATTENTION

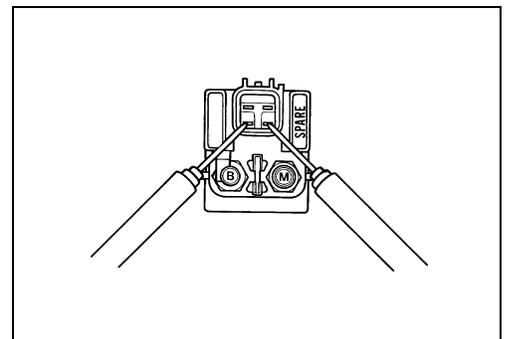
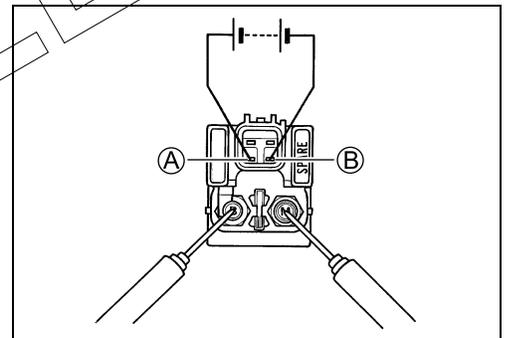
Ne pas appliquer la tension au relais du démarreur pendant plus de cinq secondes sous peine de surchauffe et de détérioration du bobinage du relais.

Mesurer la résistance aux bornes du bobinage du relais à l'aide du multitesteur de circuit. Si la résistance n'est pas conforme à la valeur spécifiée, remplacer le relais du démarreur par un neuf.

 **09900-25008: Multitesteur de circuit**

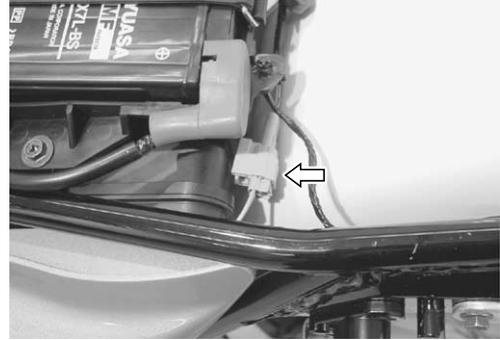
 **Indication du bouton du testeur: Résistance (Ω)**

 **Résistance de relais de démarreur: 3 – 6 Ω**



INSPECTION DES PIÈCES DU SYSTEME DE BLOCAGE D'ALLUMAGE/BEQUILLE LATÉRALE

Vérifier le bon fonctionnement du système de blocage d'allumage. Si le système de blocage d'allumage ne fonctionne pas correctement, vérifier chaque pièce pour détérioration ou anomalies. En cas d'anomalie, remplacer la pièce par une neuve.



INSPECTION DU CONTACTEUR DE BEQUILLE LATÉRALE

- Déposer la selle. (☞ 5-3)
- Déconnecter le coupleur du contacteur de béquille latérale et mesurer la tension entre les conducteurs Vert et Noir/Blanc.

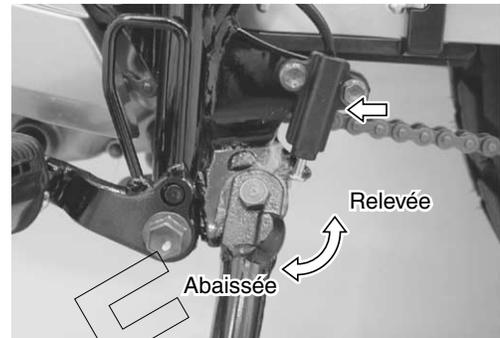
TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

Indication du bouton du testeur: Test de diode (←→)

	Vert (+ Pointe)	Noir/blanc (- Pointe)
ON (Béquille repliée)	0,4 – 0,6 V	
OFF (Béquille déployée)	Plus de 1,4 V (Tension de la pile du multimètre)	

NOTE:

Si le multimètre indique une tension inférieure à 1,4 V quand ses pointes ne sont pas connectées, changer sa pile.



INSPECTION DU CONTACTEUR DE POINT MORT

- Déposer la selle. (☞ 5-3)
- Déposer le réservoir de carburant. (☞ 4-2)
- Déconnecter le coupleur du contacteur de point mort et vérifier la continuité entre le fil Bleu et le fil de masse quand la boîte de vitesses est au point mort.

	Bleu	Masse
ON (Point mort)	○ ————— ○	
OFF (Point mort excepté)		



ATTENTION

Quand on déconnecte et reconnecte le coupleur du contacteur de point mort, s'assurer de mettre le contacteur d'allumage sur la position "OFF", sinon les pièces électroniques risquent d'être endommagées.

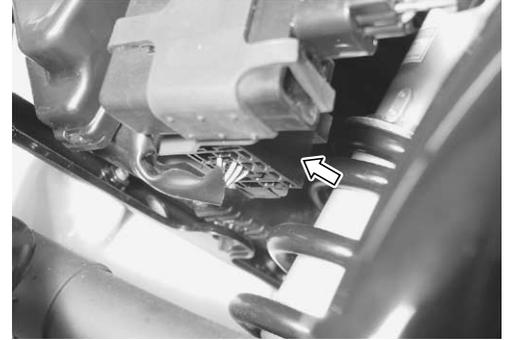
TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

Indication du bouton du testeur: Test de continuité (•||)

RELAIS DE CLIGNOTANT/BEQUILLE LATERALE

Le relais de clignotant/béquille latérale est constitué du relais du clignotant, du relais de la béquille latérale et de la diode.

- Déposer le cache droit du cadre. (☞ 5-3)
- Déposer le relais de clignotant/béquille latérale.

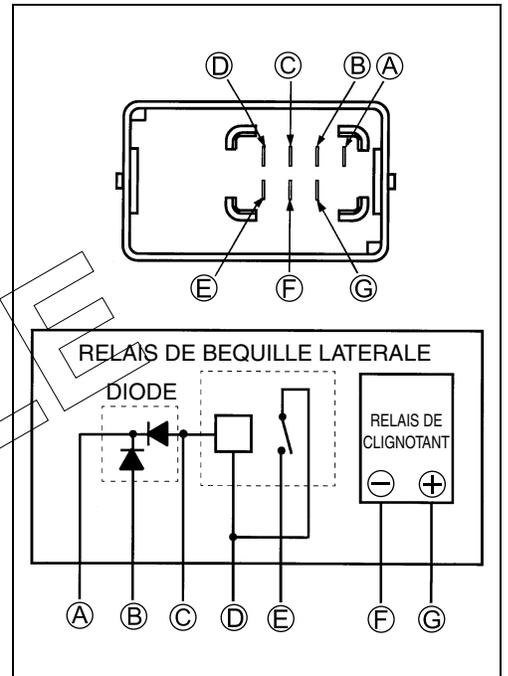


INSPECTION DU RELAIS DE LA BEQUILLE LATERALE

Vérifier d'abord l'isolement entre les bornes D et E avec le testeur. Appliquer une tension de 12 V aux bornes D et C (+ à D et - à C) et vérifier la continuité entre D et E. Si la continuité n'est pas constatée, remplacer le relais de clignotant/béquille latérale par un neuf.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

Indication du bouton du testeur: Test de continuité (•••)

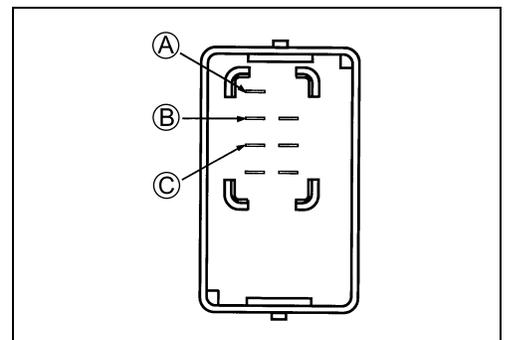


INSPECTION DE LA DIODE

Mesurer la tension entre les bornes avec le multitesteur de circuit. Se référer au tableau suivant.

Unité: V

Pointe (-) du contrôleur sur:	Pointe (+) du contrôleur sur:	
	C, B	A
C, B		Plus de 1,4 V (Tension de la pile du multimètre)
A	0,4 - 0,6	

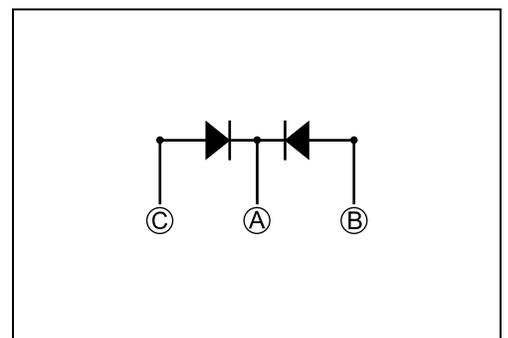


TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

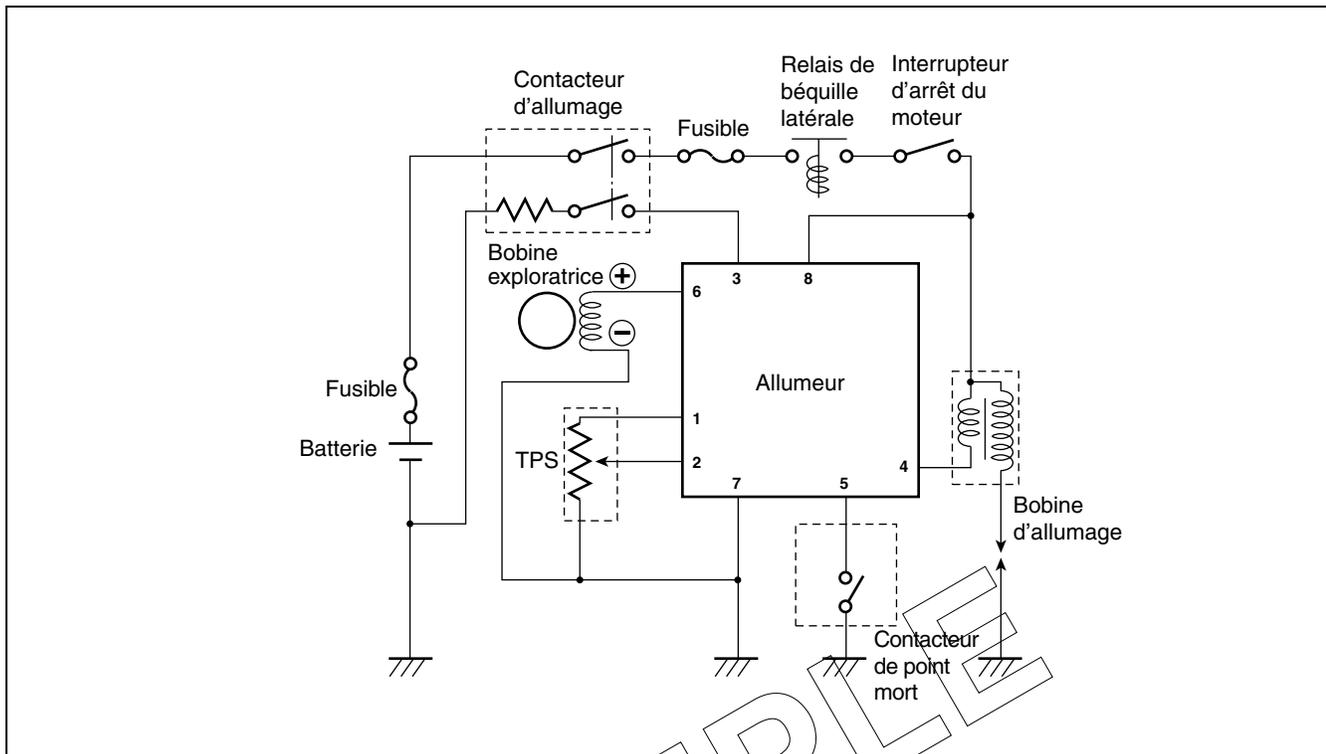
Indication du bouton du testeur: Test de diode (→←)

NOTE:

Si le multimètre indique une tension inférieure à 1,4 V quand ses pointes ne sont pas connectées, changer sa pile.



SYSTEME D'ALLUMAGE



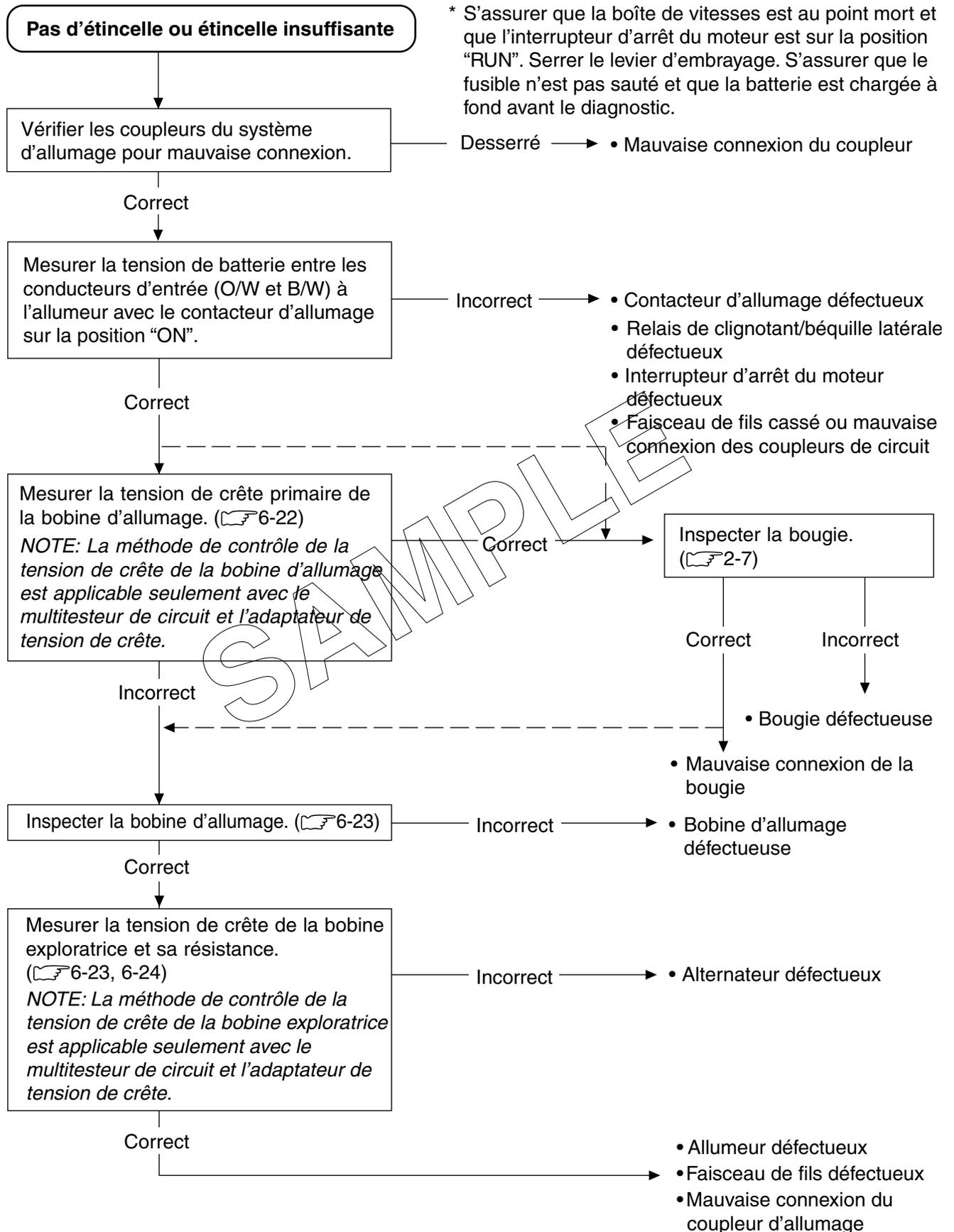
NOTE:

Un circuit de coupure de l'allumage est incorporé dans cet allumeur pour éviter tout sur-régime du moteur. Si le régime du moteur atteint 10 000 tr/min, ce circuit coupe le courant primaire d'allumage pour la bougie.

ATTENTION

Sans charge, le moteur peut tourner à plus de 10 000 tr/min, même avec le circuit de coupure de l'allumage en fonction et ceci peut détériorer le moteur. Ne jamais laisser le moteur tourner sans charge à plus de 10 000 tr/min.

TABLEAU DE RECHERCHE DES PANNES



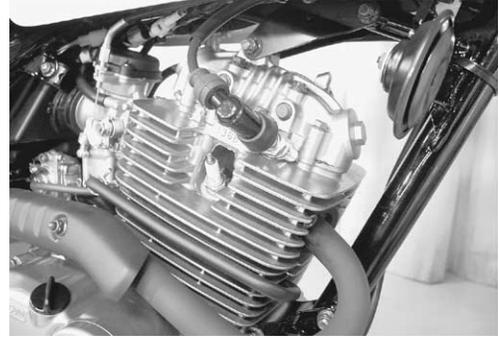
INSPECTION

TENSION DE CRETE PRIMAIRE DE LA BOBINE D'ALLUMAGE

- Déconnecter le capuchon de la bougie.
- Connecter une bougie neuve au capuchon de bougie et le mettre à la masse sur la culasse.

NOTE:

S'assurer que tous les coupleurs et la bougie sont connectés correctement et que la batterie est bien chargée.



Mesurer la tension de crête primaire de la bobine d'allumage avec le multitesteur de circuit selon la procédure suivante:

- Connecter le multitesteur de circuit à l'adaptateur de tension de crête comme suit.
 - ⊕ Pointe d'essai: Borne noire
 - ⊖ Pointe d'essai: Masse

NOTE:

Ne pas déconnecter le conducteur primaire de la bobine d'allumage.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

ATTENTION

Avant d'utiliser le multitesteur de circuit et l'adaptateur de tension de crête, lire attentivement leur mode d'emploi.

- Mettre la boîte de vitesses au point mort et mettre le contacteur d'allumage sur la position "ON".
- Serrer le levier d'embrayage.
- Appuyer sur le bouton du démarreur et lancer le moteur pendant quelques secondes avant de mesurer la tension de crête primaire de la bobine d'allumage.
- Répéter la procédure ci-dessus plusieurs fois et mesurer la tension de crête primaire de la bobine d'allumage la plus élevée.

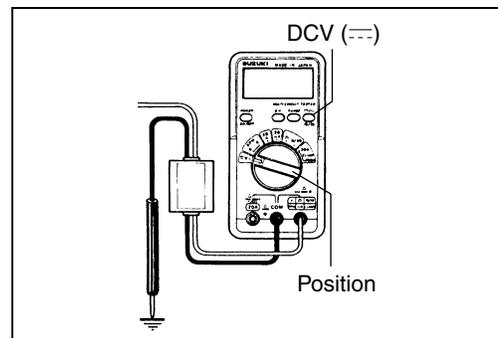
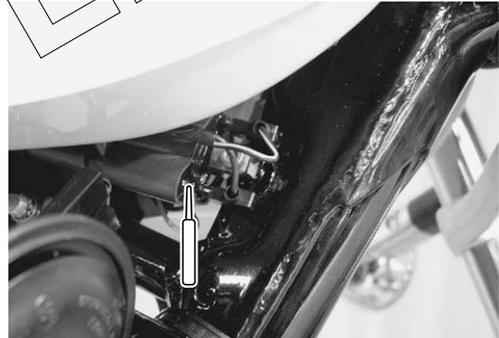
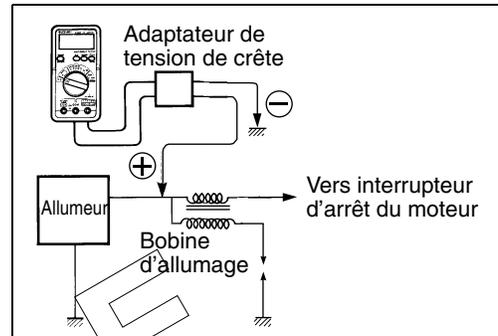
V Indication du bouton du testeur: Tension (---)

DATA Tension de crête primaire de la bobine d'allumage:
Plus de 200 V

AVERTISSEMENT

Pendant la mesure, ne pas toucher aux pointes du testeur et aux bougies pour éviter les décharges électriques.

Si la tension de crête est inférieure à la valeur nominale, inspecter la bobine d'allumage. (☞ 6-23)



RESISTANCE DE LA BOBINE D'ALLUMAGE

- Déconnecter les conducteurs de la bobine d'allumage et le capuchon de la bougie.

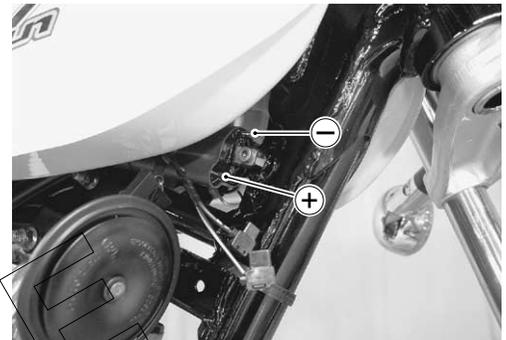
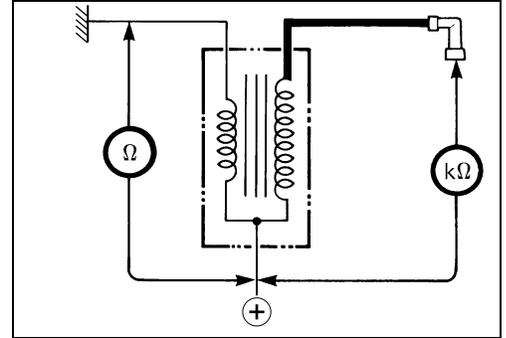
Mesurer la résistance de la bobine d'allumage aux enroulements primaire et secondaire. Si la résistance n'est pas conforme à la valeur standard, remplacer la bobine d'allumage par une neuve.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

IND Indication du bouton du testeur: Résistance (Ω)

DATA Résistance de la bobine d'allumage

- Primaire: 1,6 – 2,7 Ω
 (+ Borne – (-) Borne)
- Secondaire: 18 – 26 k Ω
 (Capuchon de bougie – (+) Borne)



TENSION DE CRETE DE LA BOBINE EXPLORATRICE

- Déposer le cache droit du cadre. (➡ 5-3)
- Déconnecter le coupleur du faisceau de fils ① à l'allumeur.

NOTE:

S'assurer que tous les coupleurs et la bougie sont connectés correctement et que la batterie est bien chargée.

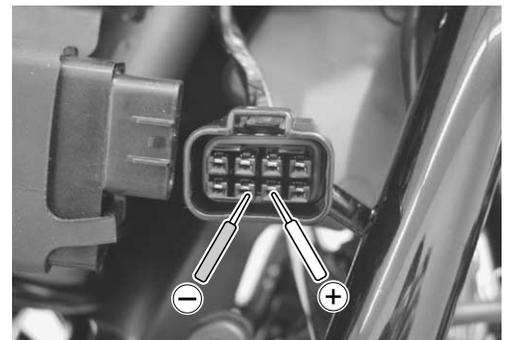
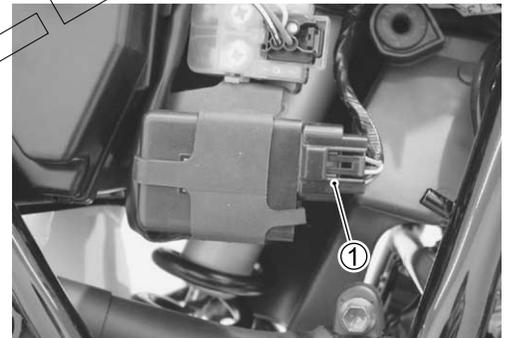
Mesurer la tension de crête de la bobine exploratrice selon la procédure suivante:

- Connecter le multitesteur de circuit à l'adaptateur de tension de crête comme suit.
 - ⊕ Pointe d'essai: Conducteur bleu
 - ⊖ Pointe d'essai: Conducteur noir/blanc

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

ATTENTION

Avant d'utiliser le multitesteur de circuit et l'adaptateur de tension de crête, lire attentivement leur mode d'emploi.



- Mettre la boîte de vitesses au point mort et mettre le contacteur d'allumage sur la position "ON".
- Serrer le levier d'embrayage.
- Appuyer sur le bouton du démarreur et lancer le moteur pendant quelques secondes avant de mesurer la tension de crête primaire de la bobine d'exploration.
- Répéter la procédure ci-dessus plusieurs fois et mesurer la tension de crête la plus élevée.

 Indication du bouton du testeur: Tension (---)

DATA Tension de crête de la bobine exploratrice:

Plus de 2,0 V

Si la tension de crête est inférieure aux valeurs spécifiées, vérifier la tension de crête au coupleur du conducteur de la bobine exploratrice.

- Déposer la selle. (→ 5-3)
- Déposer le réservoir de carburant. (→ 4-2)
- Déconnecter le coupleur du conducteur de la bobine exploratrice et connecter le multitesteur de circuit et l'adaptateur de tension de crête.
 - ⊕ Pointe d'essai: Conducteur bleu
 - ⊖ Pointe d'essai: Conducteur vert

Mesurer la tension de crête de la bobine exploratrice au coupleur du conducteur de la bobine exploratrice de la même façon que pour le coupleur de l'allumeur.

 Indication du bouton du testeur: Tension (---)

DATA Tension de crête de la bobine exploratrice:

Plus de 2,0 V

Si la tension de crête au coupleur du conducteur de la bobine exploratrice est normale mais si celle au coupleur de l'allumeur n'est pas conforme, le faisceau de fils doit être remplacé. Si les deux tensions de crête ne sont pas conformes, la bobine exploratrice doit être remplacée et vérifiée à nouveau.

RESISTANCE DE LA BOBINE EXPLORATRICE

Mesurer la résistance entre les conducteurs et la masse. Si la résistance n'est pas conforme à la valeur spécifiée, la bobine exploratrice doit être remplacée.

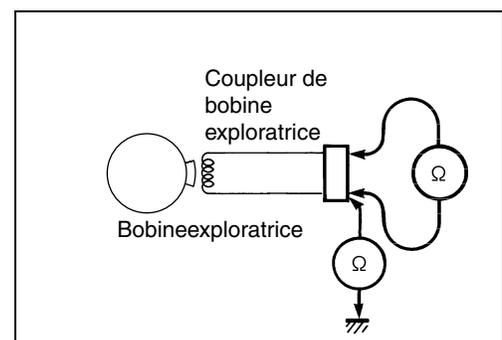
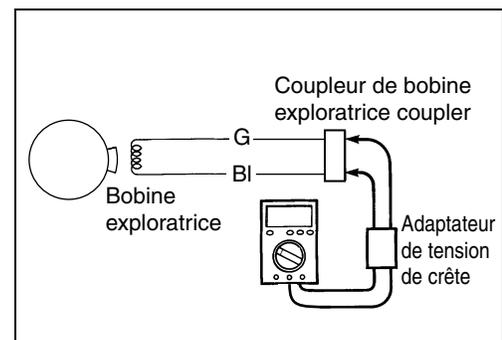
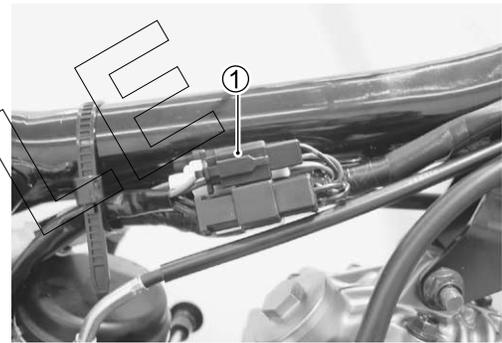
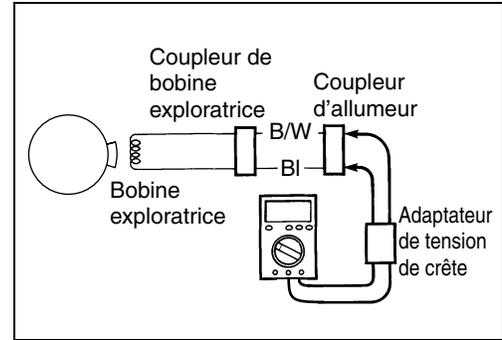
 **09900-25008: Multitesteur de circuit**

 Indication du bouton du testeur: Résistance (Ω)

DATA Résistance de la bobine exploratrice:

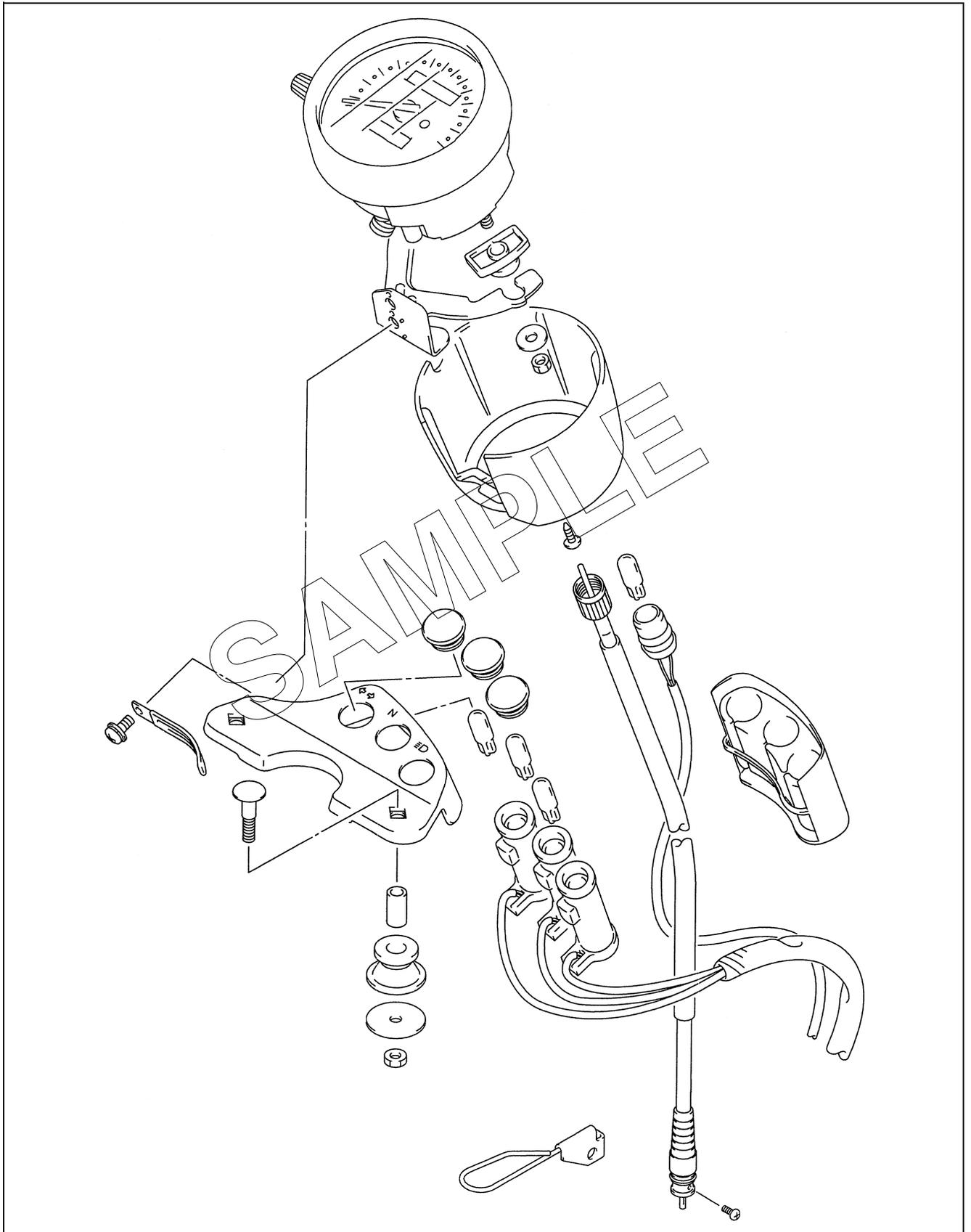
172 – 288 Ω (Vert – Bleu)

∞ Ω (Vert – Masse)

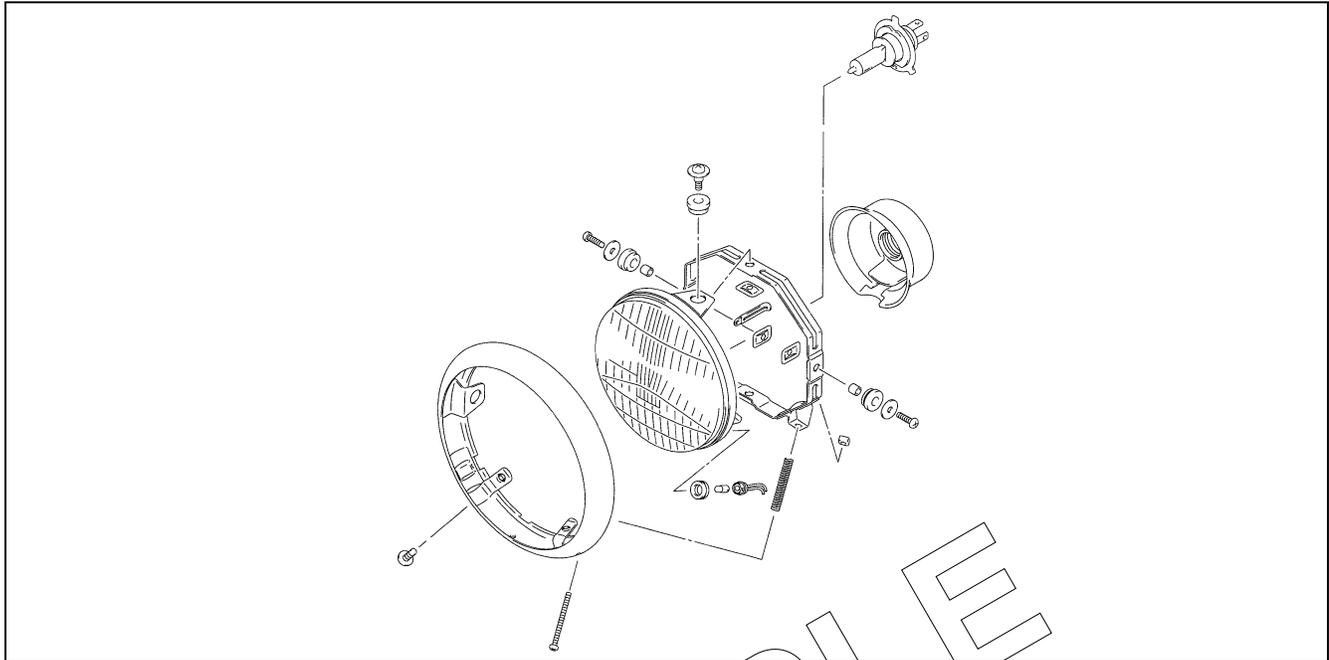


COMPTEUR DE VITESSE

- Démontez le compteur de vitesse comme suit.



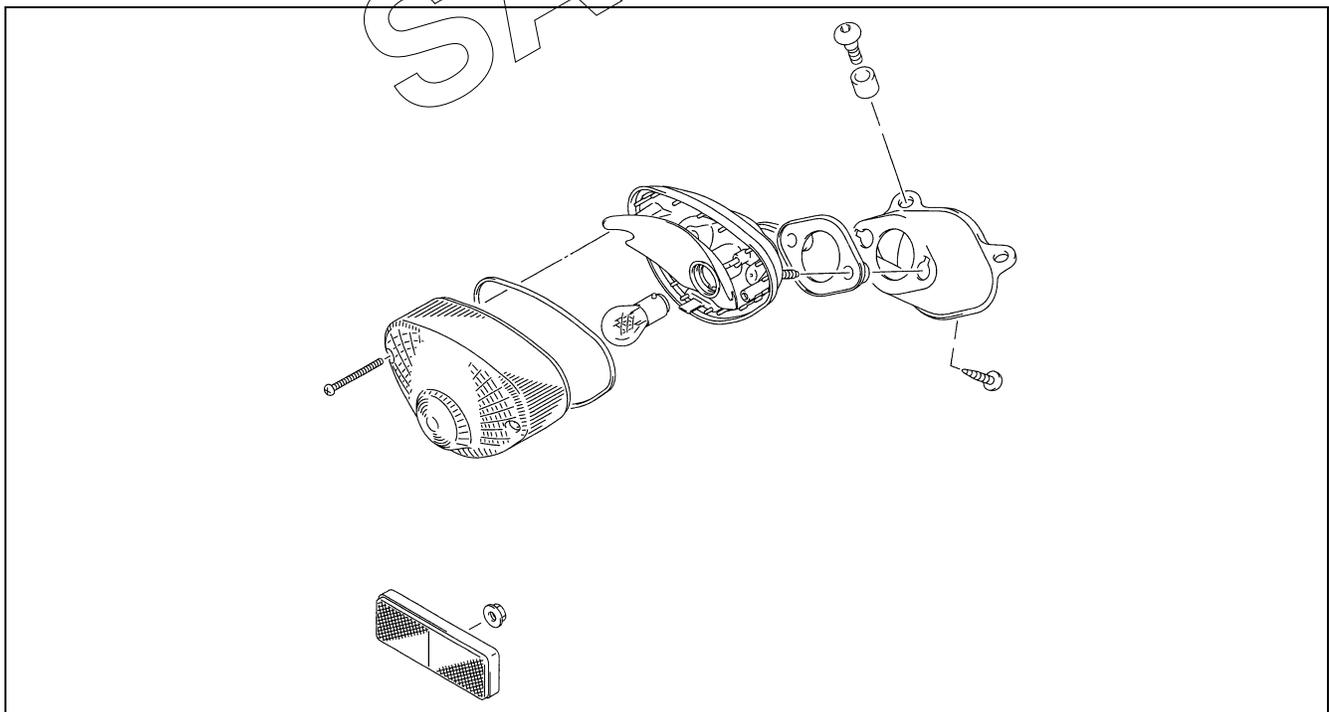
FEUX PHARE



ATTENTION

Si vous touchez l'ampoule avec les mains nues, la nettoyer avec un chiffon imbibé d'alcool ou d'eau savonneuse pour éviter toute défaillance prématurée.

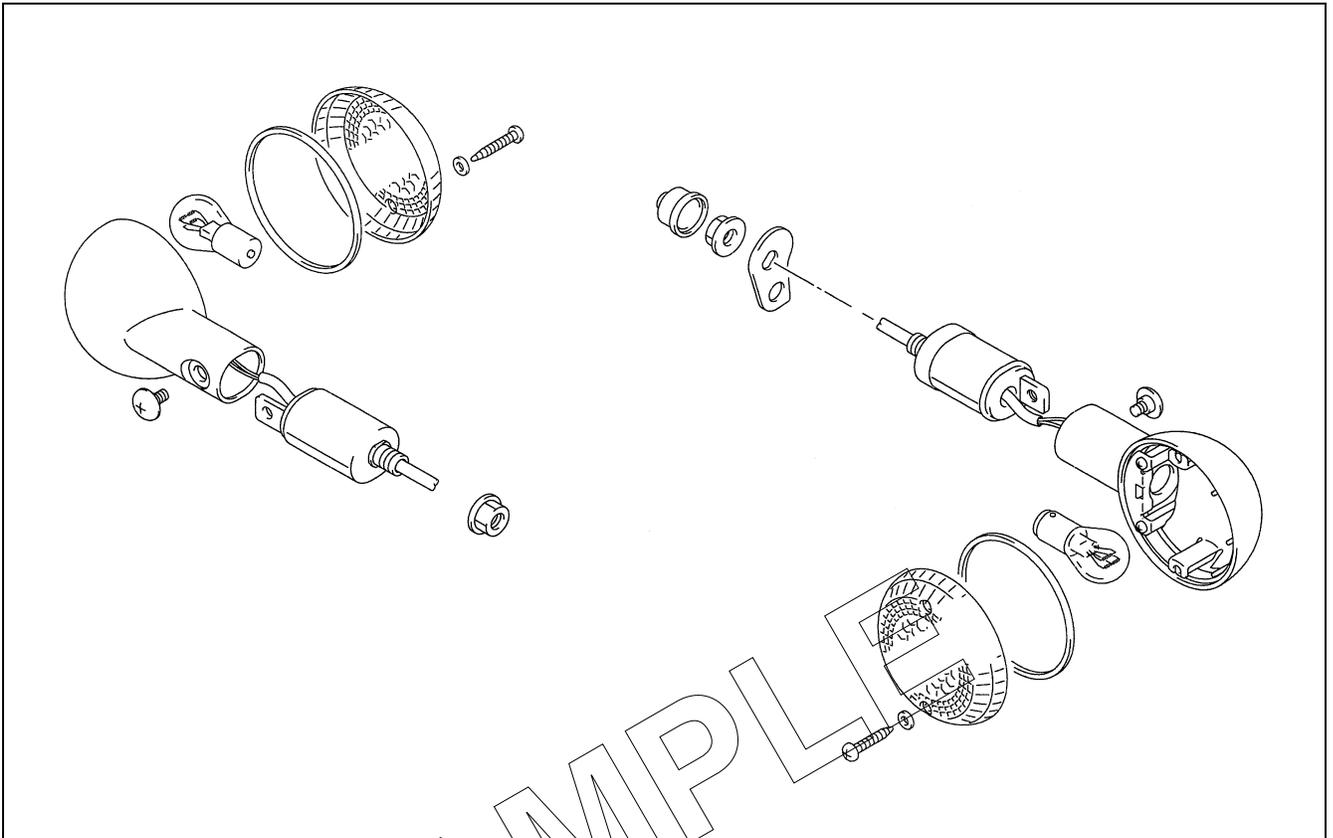
FEU-STOP/FEU ARRIERE



ATTENTION

Nes pas trop serrer les vis de fixation du diffuseur.

CLIGNOTANT



ATTENTION

Nes pas trop serrer les vis de fixation du diffuseur.

REGLAGE DU FAISCEAU DE PHARE

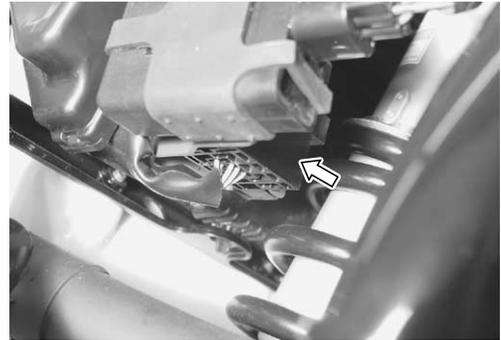
- Régler le faisceau de phare, vertical et horizontal.
 - Ⓐ: Dispositif de réglage vertical
 - Ⓑ: Dispositif de réglage horizontal



RELAIS

RELAIS DE CLIGNOTANT/BEQUILLE LATÉRALE

Le relais de clignotant/béquille latérale est constitué du relais du clignotant, du relais de la béquille latérale et de la diode.



INSPECTION DU CLIGNOTANT

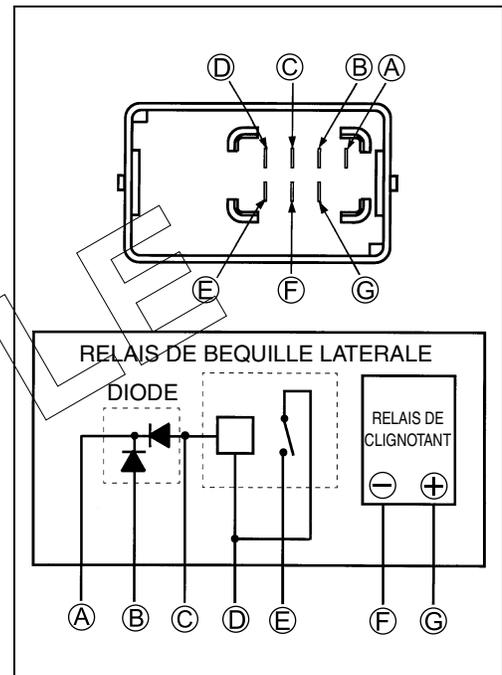
Avant de déposer le relais de clignotant/béquille latérale, vérifier le bon fonctionnement du clignotant.

Si le clignotant ne fonctionne pas, vérifier l'ampoule, le contacteur de clignotant et la connexion du circuit.

Si l'ampoule, le contacteur de clignotant et la connexion du circuit sont normaux, le relais du clignotant est probablement défectueux; remplacer le relais de clignotant/béquille latérale par un neuf.

NOTE:

- * Vérifier que la batterie est parfaitement chargée.
- * Se référer à la page 6-19 pour l'inspection du relais de la béquille latérale et de la diode.



RELAIS DU DEMARREUR

🔧 6-17

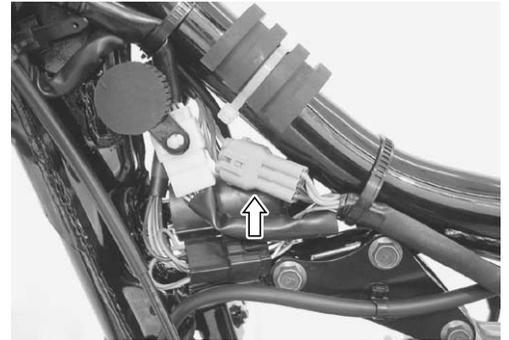
CAPTEUR DE POSITION DU PAPILLON

🔧 4-12

CONTACTEURS

DEPOSE DU CONTACTEUR D'ALLUMAGE

- Déposer la selle. (☞ 5-3)
- Déposer le réservoir de carburant. (☞ 4-2)
- Déconnecter le coupleur du contacteur d'allumage.

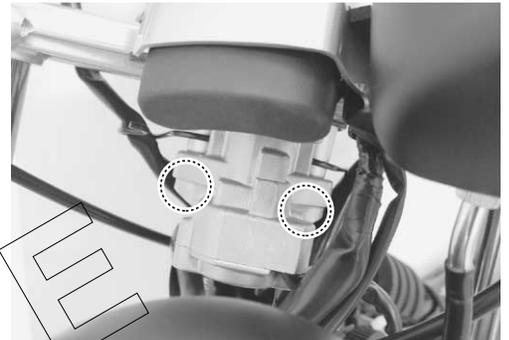


- Déposer les boulons de fixation du contacteur d'allumage avec les outils spéciaux.

TOOL 09930-11920: Outil torx JT40H
09930-11940: Porte-outil torx

ATTENTION

Si le boulon du contacteur d'allumage est réutilisé, nettoyer son filetage et l'enduire de produit **THREAD LOCK SUPER**.



1322 99000-32110: THREAD LOCK SUPER "1322"

SAMPLE

Inspecter chaque contacteur pour continuité avec un testeur. En cas d'anomalie, remplacer les ensembles contacteurs respectifs par des neufs.

CONTACTEUR D'ALLUMAGE

Couleur Position	R	O	O/Y	B/W	Gr	Br
ON	○—○	○—○	○—○	○—○	○—○	○—○
OFF						
LOCK						
P	○—○					○—○

CONTACTEUR DE FEU DE CROISEMENT

Couleur Position	W	Y	Y/W
HI (≡▷)		○—○	○—○
LO (≡▷)	○—○		○—○

CONTACTEUR DE CLIGNOTANT

Couleur Position	Lg	Lbl	B
L		○—○	○—○
PUSH			
R	○—○	○—○	

INTERRUPTEUR D'ARRET DU MOTEUR

Couleur Position	O/B	O/W
OFF (⊗)		
RUN (⊙)	○—○	○—○

BOUTON DU DEMARREUR

Couleur Position	O/W	Y/G
•		
PUSH	○—○	○—○

BOUTON DU KLAXON

Couleur Position	B/Bl	B/W
•		
PUSH	○—○	○—○

FEU DE DETRESSE

Couleur Position	Lg	Lbl	B
ON	○—○	○—○	○—○
OFF			

CONTACTEUR DE FREIN AVANT

Couleur Position	B/R	B/Bl
OFF		
ON	○—○	○—○

CONTACTEUR DE FREIN ARRIERE

Couleur Position	O	W/B
OFF		
ON	○—○	○—○

CONTACTEUR DE POSITION DE LEVIER D'EMBRAYAGE

Couleur Position	B/W	B/Y
OFF		
ON	○—○	○—○

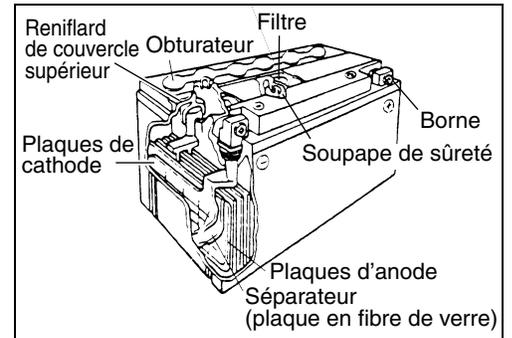
COULEUR DES FILS

- B : Noir
- Br : Marron
- Gr : Gris
- Lbl : Bleu clair
- Lg : Vert clair
- O : Orange
- R : Rouge
- Y : Jaune
- W : Blanc
- B/Bl : Noir avec trait bleu
- B/R : Noir avec trait rouge
- B/W : Noir avec trait blanc
- B/Y : Noir avec trait jaune
- O/B : Orange avec trait noir
- O/W : Orange avec trait blanc
- O/Y : Orange avec trait jaune
- W/B : Blanc avec trait noir
- Y/G : Jaune avec trait vert
- Y/W : Jaune avec trait blanc

BATTERIE

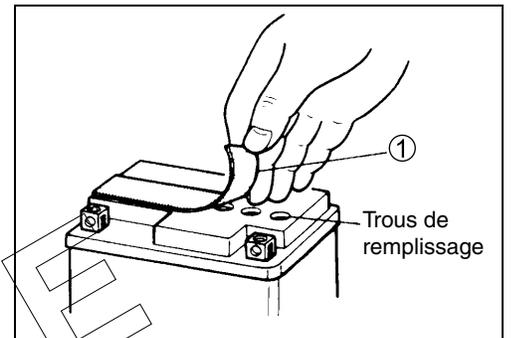
SPECIFICATIONS

Désignation du type	YTX7L-BS
Capacité	12 V 21,6 kC (6 Ah)/10 HR



CHARGE INITIALE PLEIN D'ELECTROLYTE

- Enlever le ruban d'aluminium ① scellant les orifices de remplissage de la batterie.

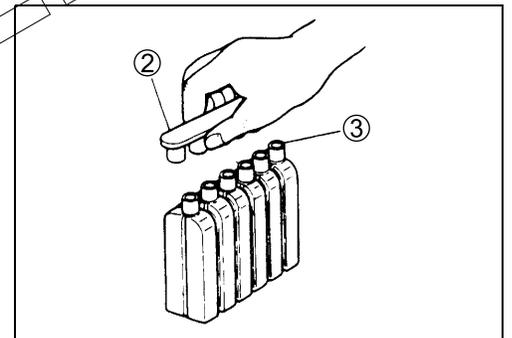


- Déposer les capuchons ②.

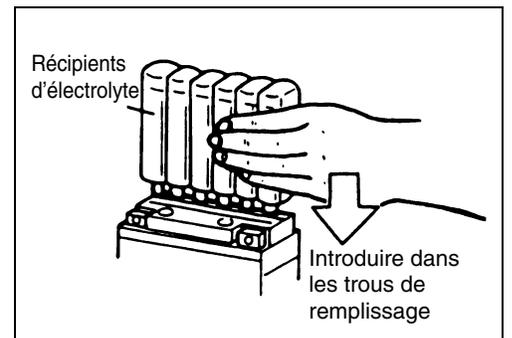
NOTE:

* Après avoir rempli la batterie d'électrolyte, utiliser les capuchons déposés ② comme fermer les trous de remplissage de la batterie.

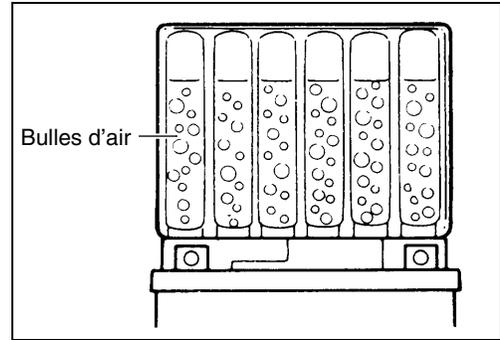
* Ne pas enlever ou percer les parties étanches ③ du récipient d'électrolyte.



- Introduire le bec du récipient d'électrolyte dans les trous de remplissage d'électrolyte de la batterie, en tenant fermement le récipient pour ne pas le faire tomber. Prendre les précautions nécessaires pour éviter de renverser le liquide.

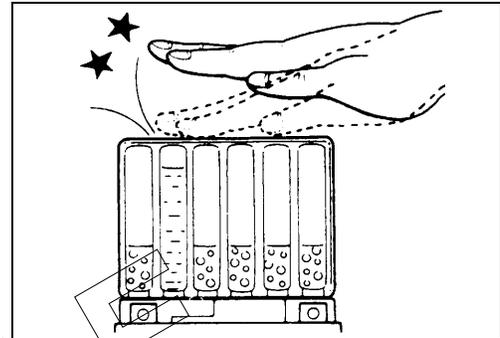


- S'assurer que les bulles d'air ressortent de chaque récipient d'électrolyte, et laisser reposer pendant environ plus de 20 minutes.

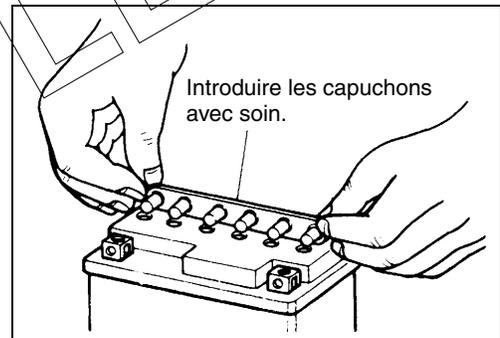
**NOTE:**

Si les bulles d'air ne ressortent pas d'un orifice de remplissage, frapper le fond du récipient d'électrolyte deux ou trois fois. Ne jamais déposer le récipient de la batterie.

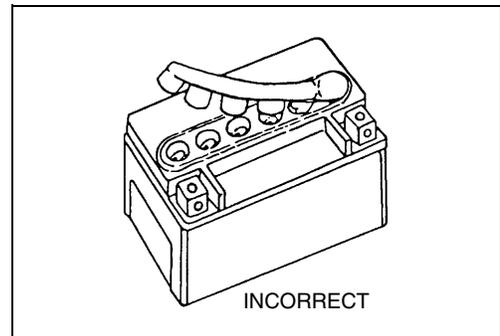
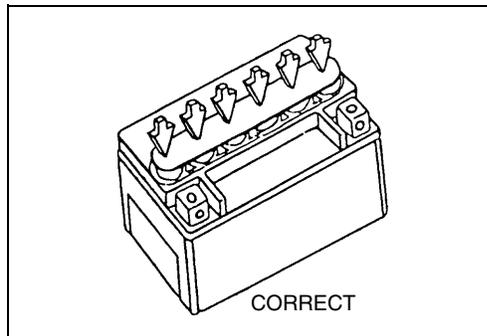
- Après avoir confirmé que l'électrolyte est entré dans la batterie complètement, déposer les récipients d'électrolyte de la batterie. Attendre pendant environ plus de 20 minutes.



- Introduire fermement les capuchons dans les trous de remplissage, de manière à ce que les bouts supérieurs ne dépassent pas de la surface supérieure du couvercle de la batterie.

**ATTENTION**

- * Ne jamais utiliser une batterie autre que celle du type spécifié.
- * Une fois que les capuchons ont été remis en place, ne pas les enlever.
- * Ne pas frapper les bouchons avec un marteau pour les mettre en place.



- Pour la charge initiale, utiliser le chargeur spécialement conçu pour la batterie MF.

ATTENTION

- * Pour charger la batterie, veiller à utiliser le chargeur spécialement conçu pour la batterie MF. Autrement, la batterie risque d'être surchargée et de réduire sa durée de service.
- * Ne pas déposer le capuchon pendant la charge.
- * Positionner la batterie avec le capuchon en haut pendant la charge.

ENTRETIEN

Procéder à un contrôle visuel du boîtier de la batterie. En cas de traces de craquelures ou de fuite d'électrolyte sur les côtés de la batterie, remplacer la batterie par une neuve. Si les bornes de la batterie sont recouvertes de rouille ou d'une poudre blanche acide, nettoyer les bornes de la batterie avec du papier de verre.

PROCEDURE DE RECHARGE

- Avec le multitesteur de circuit, vérifier la tension de la batterie. Si la tension est inférieure à 12,0 V (CC), recharger la batterie avec un chargeur de batterie.

ATTENTION

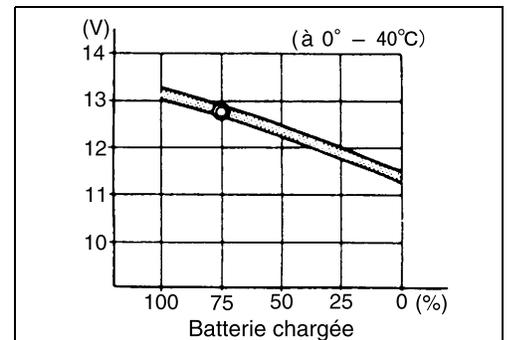
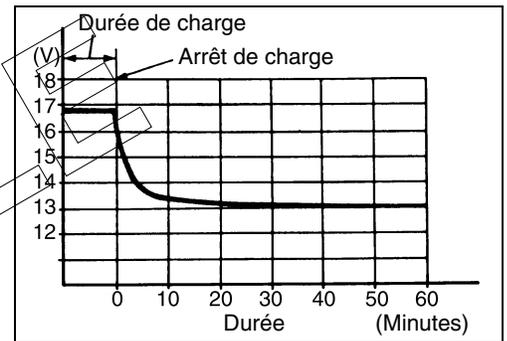
- * Pour recharger la batterie, déposer celle-ci de la moto.
- * Ne pas enlever les bouchons de la batterie pendant sa recharge.

Durée de la recharge: 0,7 A pendant 5 – 10 heures ou 3 A pendant 1 heure

ATTENTION

Veiller à ce que le courant de charge ne dépasse jamais 3 A.

- Après la recharge, attendre plus de 30 minutes et vérifier la tension de la batterie avec un multitesteur de circuit.
- Si la tension de la batterie est inférieure à 12,5 V, recharger la batterie à nouveau.
- Si la tension de la batterie reste toujours inférieure à 12,5 V après la recharge, remplacer la batterie par une batterie neuve.
- Si une batterie n'est pas utilisé pendant une longue période de temps, en mesurer régulièrement la tension. Si la moto n'est pas utilisée pendant plus d'un mois (en particulier en hiver), mesurer la tension de la batterie au moins une fois par mois.



INSTRUCTIONS CONCERNANT L'ENTRETIEN

TABLE DES MATIERES

TABLEAU DE RECHERCHE DES PANNES	7- 2
MOTEUR	7- 2
CARBURATEUR	7- 5
CADRE	7- 6
FREINS	7- 7
SYSTEME ELECTRIQUE	7- 8
BATTERIE	7- 9
SCHEMA DE CABLAGE	7-10
CHEMIN DE FILS	7-11
CHEMIN DE FILS DES PIECES ELECTRIQUES DU MOTEUR	7-12
CHEMIN DE CABLES	7-13
CHEMIN DE FLEXIBLE DE FREIN AVANT	7-14
CHEMIN DE FLEXIBLE DU SYSTEME (ALIMENTATION EN AIR) PAIR ...	7-15
CHEMIN DE CABLE DU COMPTEUR DE VITESSE	7-16
REPOSE DE LA BEQUILLE LATERALE	7-16
REPOSE DU RESERVOIR DE CARBURANT	7-17
REPOSE DE LA PEDALE DE FREIN ARRIERE	7-17
REPOSE DU ROULEAU DE GUIDE DE LA CHAINE D'ENTRAINEMENT .	7-18
REPOSE DE L'EQUILIBREUR DU GUIDON	7-18
REPOSE DU SILENCIEUX ET DU TUYAU D'ECHAPPEMENT	7-19
REPOSE DU CARBURATEUR ET DU FILTRE A AIR	7-20
OUTILS SPECIAUX	7-21
COUPLES DE SERRAGE	7-24
MOTEUR	7-24
CADRE	7-25
TABLEAU DES COUPLES DE SERRAGE	7-26
DONNEES DE SERVICE	7-27

TABLEAU DE RECHERCHE DES PANNES MOTEUR

Problèmes	Symptômes et causes probables	Remèdes
Le moteur ne démarre pas ou démarrage difficile.	Compression insuffisante 1. Cylindre usé 2. Segment de piston usé 3. Guide de soupape usé ou mauvais réglage de soupape 4. Bougie desserrée 5. Piston cassé, fissuré ou détérioré 6. Mauvaise distribution des soupapes 7. Jeu des soupapes mal réglé	Remplacer. Remplacer. Réparer ou remplacer. Resserrer. Remplacer. Régler. Régler.
	Pas d'étincelle à la bougie 1. Bougie détériorée 2. Capuchon de bougie détérioré 3. Bougie encrassée 4. Bougie humide 5. Bobine d'allumage défectueuse 6. Fil haute tension ouvert ou en court-circuit 7. Alternateur défectueux 8. Allumeur défectueux 9. Bobine exploratrice défectueuse	Remplacer. Remplacer. Nettoyer ou remplacer. Nettoyer et sécher ou remplacer. Remplacer. Remplacer. Remplacer. Remplacer. Remplacer.
Le moteur cale facilement.	Pas de carburant au carburateur 1. Flexible d'évent du réservoir de carburant obstrué 2. Robinet de carburant obstrué ou défectueux 3. Pointeau du carburateur défectueux 4. Flexible de carburant obstrué 5. Filtre à carburant obstrué	Nettoyer ou remplacer. Nettoyer ou remplacer. Remplacer. Nettoyer ou remplacer. Nettoyer ou remplacer.
	1. Bougie encrassée 2. Alternateur défectueux 3. Allumeur défectueux 4. Robinet de carburant obstrué ou défectueux 5. Gicleur de carburateur obstrué 6. Jeu des soupapes mal réglé	Nettoyer ou remplacer. Remplacer. Remplacer. Nettoyer ou remplacer. Nettoyer. Régler.

Problèmes	Symptômes et causes probables	Remèdes
Le moteur est bruyant.	<p>Broutage excessif des soupapes</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jeu excessif des soupapes 2. Ressort de soupape affaibli ou brisé 3. Arbre à cames usé 4. Tourillon d'arbre à cames usé ou brûlé <p>Le bruit semble provenir du piston</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Piston usé 2. Cylindre usé 3. Accumulation de calamine dans la chambre de combustion 4. Axe ou alésage d'axe de piston usé 5. Segment de piston ou gorge de segment usé <p>Le bruit semble provenir de la chaîne de distribution</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Chaîne de distribution trop tendue 2. Pignon de chaîne de distribution usée 3. Mauvais fonctionnement du tendeur de la chaîne de distribution <p>Le bruit semble provenir de l'embrayage</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cannelure de vilebrequin usée 2. Cannelure du moyeu d'embrayage usée 3. Denture du plateau d'embrayage usée 4. Plateau d'embrayage déformé 5. Amortisseur d'embrayage affaibli 6. Ressort d'embrayage affaibli <p>Le bruit semble provenir du vilebrequin</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cliquetis du roulement 2. Palier de maneton usé ou brûlé 3. Palier de tourillon usé ou brûlé <p>Le bruit semble venir de la transmission</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Engrenage usé ou frottant 2. Cannelure d'arbre de renvoi usée 3. Cannelure d'arbre de commande usée 4. Pignon primaire usé ou frottant 5. Palier usé 	<p>Régler. Remplacer. Remplacer. Remplacer.</p> <p>Remplacer. Remplacer. Nettoyer.</p> <p>Remplacer. Remplacer.</p> <p>Remplacer la chaîne de distribution et les pignons. Remplacer la chaîne de distribution et les pignons. Réparer ou remplacer.</p> <p>Remplacer l'arbre de renvoi. Remplacer le moyeu d'embrayage. Remplacer le plateau d'embrayage. Remplacer. Remplacer le pignon mené primaire. Remplacer.</p> <p>Remplacer. Remplacer. Remplacer.</p> <p>Remplacer. Remplacer l'arbre de renvoi. Remplacer l'arbre de commande. Remplacer. Remplacer.</p>
L'embrayage patine.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Câble d'embrayage mal réglé 2. Ressort d'embrayage affaibli ou brisé 3. Plateau de pression d'embrayage usé ou déformé 4. Plateau d'embrayage déformé 	<p>Régler. Remplacer. Remplacer. Remplacer.</p>
L'embrayage frotte.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Embrayage mal réglé 2. Certains ressorts d'embrayage sont affaiblis alors que les autres ne le sont pas 3. Plateau de pression d'embrayage usé ou déformé 4. Plateau d'embrayage déformé 	<p>Régler. Remplacer.</p> <p>Remplacer. Remplacer.</p>
Les vitesses ne passent pas ou ne rétrogradent pas.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Came de changement de vitesse cassée 2. Ressort de rappel de l'axe de changement de vitesses cassé 3. Fourchette de changement de vitesses déformée 4. Axe de changement de vitesses frottant ou grippé 5. Cliquet de changement de vitesses usé 	<p>Remplacer. Remplacer.</p> <p>Remplacer. Réparer ou remplacer. Remplacer.</p>

Problèmes	Symptômes et causes probables	Remèdes
Les vitesses sautent.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Engrenage usé 2. Fourchette de changement de vitesses usée ou déformée 3. Ressort de butée de changement de vitesses affaibli 4. Cliquet de changement de vitesses usé 	<p>Remplacer. Remplacer.</p> <p>Remplacer. Remplacer.</p>
Le moteur tourne mal au ralenti.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jeu des soupapes mal réglé 2. Mauvais réglage des soupapes 3. Guide de soupape usé 4. Arbre à cames usé 5. Ecartement de bougie excessif 6. Bobine d'allumage défectueuse 7. Alternateur défectueux 8. Allumeur défectueux 9. Bobine exploratrice défectueuse 10. Niveau de carburant dans la cuve à flotteur incorrect 11. Gicleur de carburateur obstrué 	<p>Régler. Réparer ou remplacer. Remplacer. Remplacer. Régler ou remplacer. Remplacer. Remplacer. Remplacer. Remplacer. Régler la hauteur du flotteur. Nettoyer.</p>
Le moteur tourne mal à haut régime.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ressort de soupape affaibli 2. Arbre à cames usé 3. Ecartement de bougie insuffisant 4. Mauvaise distribution des soupapes 5. Avance à l'allumage insuffisante du fait du mauvais fonctionnement du circuit d'avance à l'allumage 6. Bobine d'allumage défectueuse 7. Alternateur défectueux 8. Allumeur défectueux 9. Niveau de carburant dans la cuve à flotteur trop bas 10. Élément du filtre à air sale 11. Flexible de carburant obstrué, donnant une mauvaise alimentation au carburateur 	<p>Remplacer. Remplacer. Régler l'écartement ou remplacer. Régler. Remplacer l'unité CDI. Remplacer. Remplacer. Remplacer. Régler la hauteur du flotteur. Nettoyer ou remplacer. Nettoyer et amorcer.</p>
La fumée d'échappement est sale ou épaisse.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Quantité excessive d'huile-moteur 2. Cylindre usé 3. Segment de piston usé 4. Guide de soupape usé 5. Paroi de cylindre rayée ou éraflée 6. Tige de soupape usée 7. Joint d'huile de tige de soupape défectueux 8. Glissière latérale de segment racleur usée 	<p>Vérifier le niveau et enlever l'huile en excès. Remplacer. Remplacer. Remplacer. Remplacer. Remplacer la soupape. Remplacer. Remplacer le segment racleur.</p>
Puissance insuffisante du moteur.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jeu des soupapes insuffisant 2. Ressort de soupape affaibli 3. Mauvaise distribution des soupapes 4. Cylindre usé 5. Segment de piston usé 6. Mauvais réglage des soupapes 7. Bougie encrassée 8. Bougie non conforme 9. Gicleur de carburateur obstrué 10. Niveau de carburant dans la cuve à flotteur incorrect 11. Élément du filtre à air sale 12. Fuite d'air du tuyau d'admission 13. Quantité excessive d'huile-moteur 	<p>Régler. Remplacer. Régler. Remplacer. Remplacer. Réparer ou remplacer. Nettoyer ou remplacer. Remplacer. Nettoyer. Régler la hauteur du flotteur. Nettoyer ou remplacer. Resserrer ou remplacer. Vérifier le niveau et enlever l'huile en excès.</p>

Problèmes	Symptômes et causes probables	Remèdes
Le moteur surchauffe.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Accumulation de calamine sur la couronne de piston 2. Quantité insuffisante d'huile-moteur 3. Pompe à huile défectueuse 4. Circuit d'huile obstrué 5. Niveau de carburant dans la cuve à flotteur trop bas 6. Fuite d'air du tuyau d'admission 7. Huile-moteur non conforme 	<p>Nettoyer. Vérifier le niveau et faire l'appoint d'huile. Remplacer. Nettoyer. Régler la hauteur du flotteur. Resserrer ou remplacer. Remplacer.</p>

CARBURATEUR

Problèmes	Symptômes et causes probables	Remèdes
Démarrage difficile.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gicleur de démarrage obstrué 2. Passage de gicleur de démarrage obstrué 3. Fuite d'air du joint entre le corps du démarreur et le carburateur 4. Fuite d'air du joint de carburateur ou du joint du flexible à dépression 5. Mauvais fonctionnement du piston plongeur (enrichisseur) du démarreur 	<p>Nettoyer. Nettoyer. Resserrer, régler ou remplacer le joint. Resserrer ou remplacer la pièce défectueuse. Régler.</p>
Problème au ralenti ou à basse vitesse.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gicleur de ralenti desserré ou obstrué 2. Gicleur d'air de ralenti desserré ou obstrué 3. Fuite d'air du joint de carburateur 4. Sortie d'air de ralenti obstruée 5. Orifice de by-pass obstrué 6. Fermeture incomplète du piston plongeur (enrichisseur) de démarreur 	<p>Nettoyer ou remplacer. Nettoyer ou remplacer. Resserrer ou remplacer la pièce défectueuse. Nettoyer. Nettoyer. Régler.</p>
Problème à vitesse moyenne ou à haute vitesse.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gicleur principal obstrué 2. Gicleur d'air principal obstrué 3. Gicleur à pointe obstrué 4. Mauvais fonctionnement du papillon 5. Filtre à carburant obstrué 	<p>Nettoyer. Nettoyer. Nettoyer. Régler. Nettoyer ou remplacer.</p>
Le carburant déborde et le niveau change.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pointeau usé ou détérioré 2. Ressort de pointe cassé 3. Mauvais fonctionnement du flotteur 4. Corps étrangers sur le pointeau 5. Niveau de carburant dans la cuve à flotteur incorrect 	<p>Remplacer. Remplacer. Régler ou remplacer. Nettoyer ou remplacer avec le siège de pointeau. Régler la hauteur du flotteur.</p>

CADRE

Problèmes	Symptômes et causes probables	Remèdes
La direction est lourde.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ecrou de colonne de direction trop serré 2. Roulement détérioré dans la colonne de direction 3. Colonne de direction déformée 4. Pression de gonflage trop faible 	<p>Régler. Remplacer. Remplacer. Régler.</p>
Le guidon flotte.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Déséquilibre entre les bras de fourche gauche et droit 2. Fourche avant déformée 3. Axe avant déformé 4. Pneu tordu 	<p>Régler ou remplacer. Réparer ou remplacer. Remplacer. Remplacer.</p>
La roue avant flotte.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jante déformée 2. Roulement de roue avant usé 3. Pneu défectueux ou incorrect 4. Ecrou d'axe avant desserré 5. Niveau d'huile de fourche incorrect 	<p>Remplacer. Remplacer. Remplacer. Resserrer. Régler.</p>
Suspension avant trop molle	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ressort affaibli 2. Huile de fourche insuffisante 3. Réglage de la suspension incorrect 	<p>Remplacer. Vérifier le niveau et faire l'appoint d'huile. Régler.</p>
Suspension avant trop dure	<ol style="list-style-type: none"> 1. Huile de fourche trop visqueuse 2. Huile de fourche en excès 3. Réglage de la suspension incorrect 	<p>Remplacer. Vérifier le niveau et enlever l'huile en excès. Régler.</p>
Suspension avant trop bruyante	<ol style="list-style-type: none"> 1. Huile de fourche insuffisante 2. Fixation de suspension avant desserrée 	<p>Vérifier le niveau et faire l'appoint d'huile. Resserrer.</p>
Flottement de la roue arrière.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jante déformée 2. Bague de roue arrière usée 3. Pneu défectueux ou incorrect 4. Bague de bras oscillant usée 5. Ecrou d'axe arrière desserré 6. Fixation de suspension arrière desserrée 	<p>Remplacer. Remplacer. Remplacer. Remplacer. Resserrer. Resserrer.</p>
Suspension arrière trop molle	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ressort d'amortisseur arrière affaibli 2. Fuite d'huile de l'amortisseur arrière 3. Réglage de la suspension incorrect 	<p>Remplacer. Remplacer. Régler.</p>
Suspension arrière trop dure	<ol style="list-style-type: none"> 1. Réglage de la suspension incorrect 2. Axe d'amortisseur arrière tordu 3. Bague de bras oscillant et bague de suspension arrière usées 	<p>Régler. Remplacer. Remplacer.</p>
Suspension arrière trop bruyante	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fixation de suspension arrière desserrée 2. Bague de bras oscillant et bague de suspension arrière usées 	<p>Resserrer. Remplacer.</p>

FREINS

Problèmes	Symptômes et causes probables	Remèdes
Puissance de freinage insuffisante (AVANT)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fuite de liquide de frein 2. Plaquette de frein usée 3. Huile sur la surface de plaquette de frein 4. Disque de frein usé 5. Air dans le système hydraulique 	<p>Réparer ou remplacer. Remplacer. Nettoyer le disque de frein et les plaquettes de frein. Remplacer. Purger.</p>
Puissance de freinage insuffisante (ARRIERE)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Segment de frein usé 2. Huile sur la surface de segment de frein 3. Tambour de frein excessivement usé 4. Jeu excessif de la pédale de frein 	<p>Remplacer. Nettoyer. Remplacer. Régler.</p>
Grincement du frein. (AVANT)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adhésion de charbon sur la surface de plaquette 2. Plaquette inclinée 3. Roulement de roue endommagé 4. Plaquette de frein usée 5. Corps étrangers dans le liquide de frein 6. Orifice de retour du maître-cylindre obstrué 7. Erou d'axe avant ou arrière desserré 	<p>Rectifier la surface avec du papier de verre. Ajuster la position de la plaquette de frein ou remplacer. Remplacer. Remplacer. Changer le liquide de frein. Démonter et nettoyer le maître-cylindre. Resserrer.</p>
Grincement du frein. (ARRIERE)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Roulement de roue endommagé 2. Surface de segment de frein encrassée 3. Erou d'axe arrière desserré 4. Segment de frein usé 	<p>Remplacer. Rectifier la surface avec du papier de verre. Resserrer au couple de serrage spécifié. Remplacer.</p>
Course de la pédale de frein excessive	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arbre à cames usé 2. Segments de frein et/ou tambour de frein excessivement usés 	<p>Remplacer. Remplacer.</p>
Course du levier de frein excessive	<ol style="list-style-type: none"> 1. Air dans le système hydraulique 2. Quantité insuffisante de liquide de frein 3. Liquide de frein non conforme 	<p>Purger. Faire l'appoint de liquide au niveau spécifié et purger l'air. Remplacer par un liquide conforme.</p>
Le liquide de frein fuit.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Raccord desserré 2. Flexible fissuré 3. Joint de piston usé 4. Coupelle secondaire usée 	<p>Resserrer. Remplacer. Remplacer. Remplacer.</p>
Commande de frein dure.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pièce rouillée 2. Mauvaise lubrification du pivot du levier ou de la pédale de frein 	<p>Nettoyer et graisser. Graisser.</p>

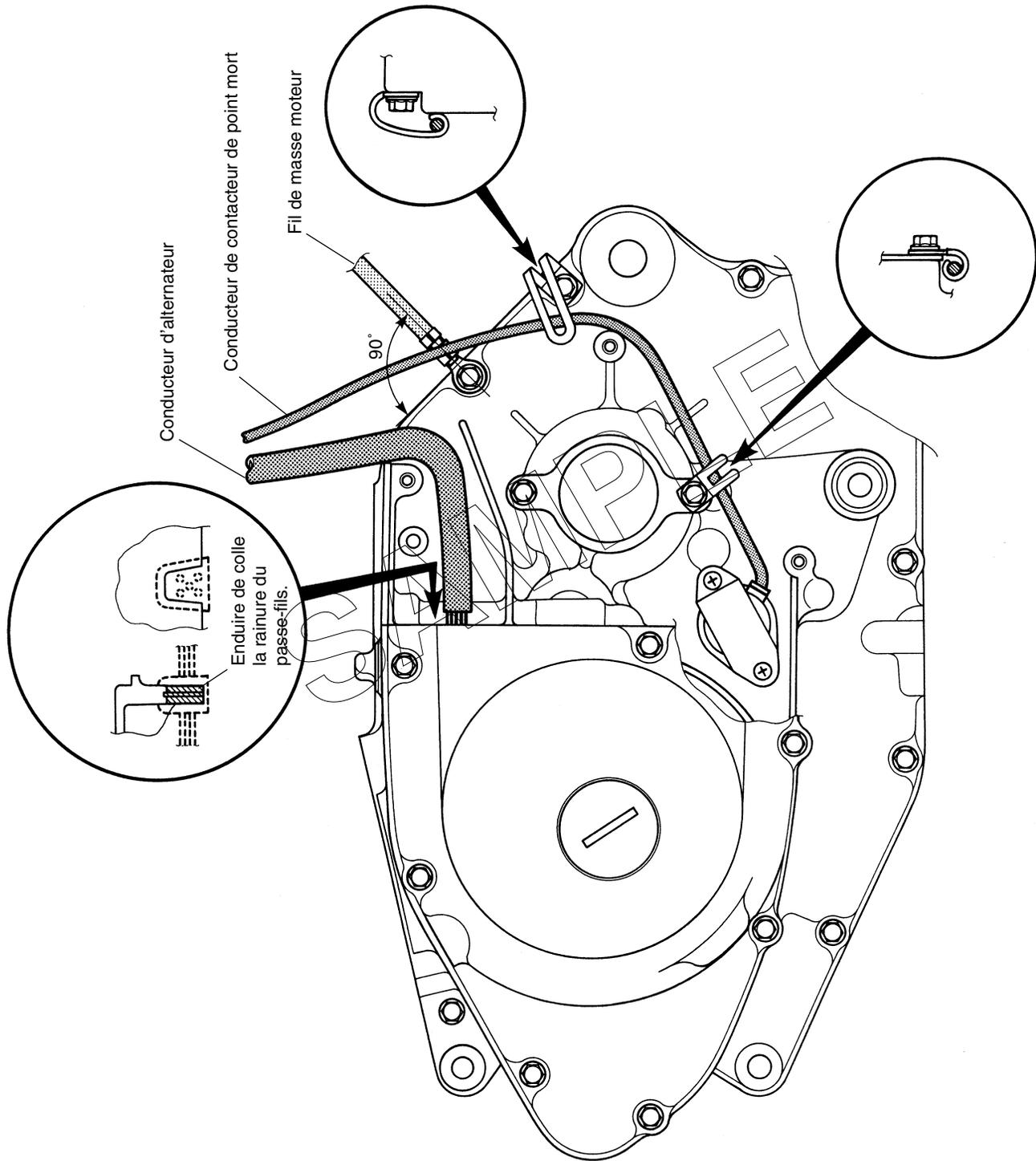
SYSTEME ELECTRIQUE

Problèmes	Symptômes et causes probables	Remèdes
Pas de formation d'étincelles ou étincelles trop faibles	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bobine d'allumage défectueuse 2. Bougie défectueuse 3. Alternateur défectueux 4. Allumeur défectueux 	<p>Remplacer. Remplacer. Remplacer. Remplacer.</p>
La bougie est humide ou s'encrasse prématurément	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mélange air/carburant excessivement riche 2. Vitesse du régime de ralenti excessive 3. Essence non conforme 4. Élément du filtre à air sale 5. Bougie non conforme (type froid) 	<p>Régler le carburateur. Régler le carburateur. Remplacer. Nettoyer ou remplacer. Remplacer par une bougie de type standard.</p>
La bougie s'encrasse prématurément avec de l'huile ou du charbon	<ol style="list-style-type: none"> 1. Segment de piston usé 2. Piston usé 3. Cylindre usé 4. Jeu excessif entre la tige de soupape et le guide de soupape 5. Joint d'huile de la tige de soupape usé 	<p>Remplacer. Remplacer. Remplacer. Remplacer. Remplacer.</p>
Echauffement ou brûlure des électrodes de bougie.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bougie non conforme (type chaud) 2. Surchauffement du moteur 3. Bougie desserrée 4. Mélange air/carburant excessivement pauvre 	<p>Remplacer par une bougie de type froid. Mettre au point. Resserrer. Régler le carburateur.</p>
L'alternateur ne charge pas.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conducteurs ouverts ou en court-circuit, ou mauvais contacts 2. Enroulements de l'alternateur en court-circuit, à la masse ou ouverts 3. Régulateur/redresseur en court-circuit ou cassés 	<p>Réparer, remplacer ou resserrer. Remplacer. Remplacer.</p>
L'alternateur charge, mais le taux de charge est inférieur à la spécification.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les conducteurs ont tendance à se mettre en court-circuit ou en circuit ouvert ou ils sont mal raccordés aux contacts 2. Court-circuit ou circuit ouvert dans les bobines du stator ou de l'alternateur 3. Régulateur/redresseur défectueux 4. Plaques défectueuses dans la batterie 	<p>Réparer ou resserrer. Remplacer. Remplacer. Remplacer la batterie.</p>
Surcharge de l'alternateur.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Court-circuit interne dans la batterie 2. Résistance dans le régulateur/redresseur détériorée ou défectueuse 3. Défaut de masse du régulateur/redresseur 	<p>Remplacer la batterie. Remplacer. Nettoyer et resserrer connecter correctement.</p>
Charge instable	<ol style="list-style-type: none"> 1. Isolation des conducteurs détériorée du fait des vibrations et court-circuits intermittents 2. Court-circuit interne de l'alternateur 3. Régulateur/redresseur défectueux 	<p>Réparer ou remplacer. Remplacer. Remplacer.</p>
Le bouton de démarreur ne fonctionne pas.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Batterie déchargée 2. Contacts défectueux 3. Les balais ne sont pas correctement posés sur le collecteur du démarreur 4. Relais de démarreur/contacteur de blocage de démarreur défectueux 5. Fusible principal défectueux 	<p>Réparer ou remplacer. Remplacer. Réparer ou remplacer. Remplacer. Remplacer.</p>

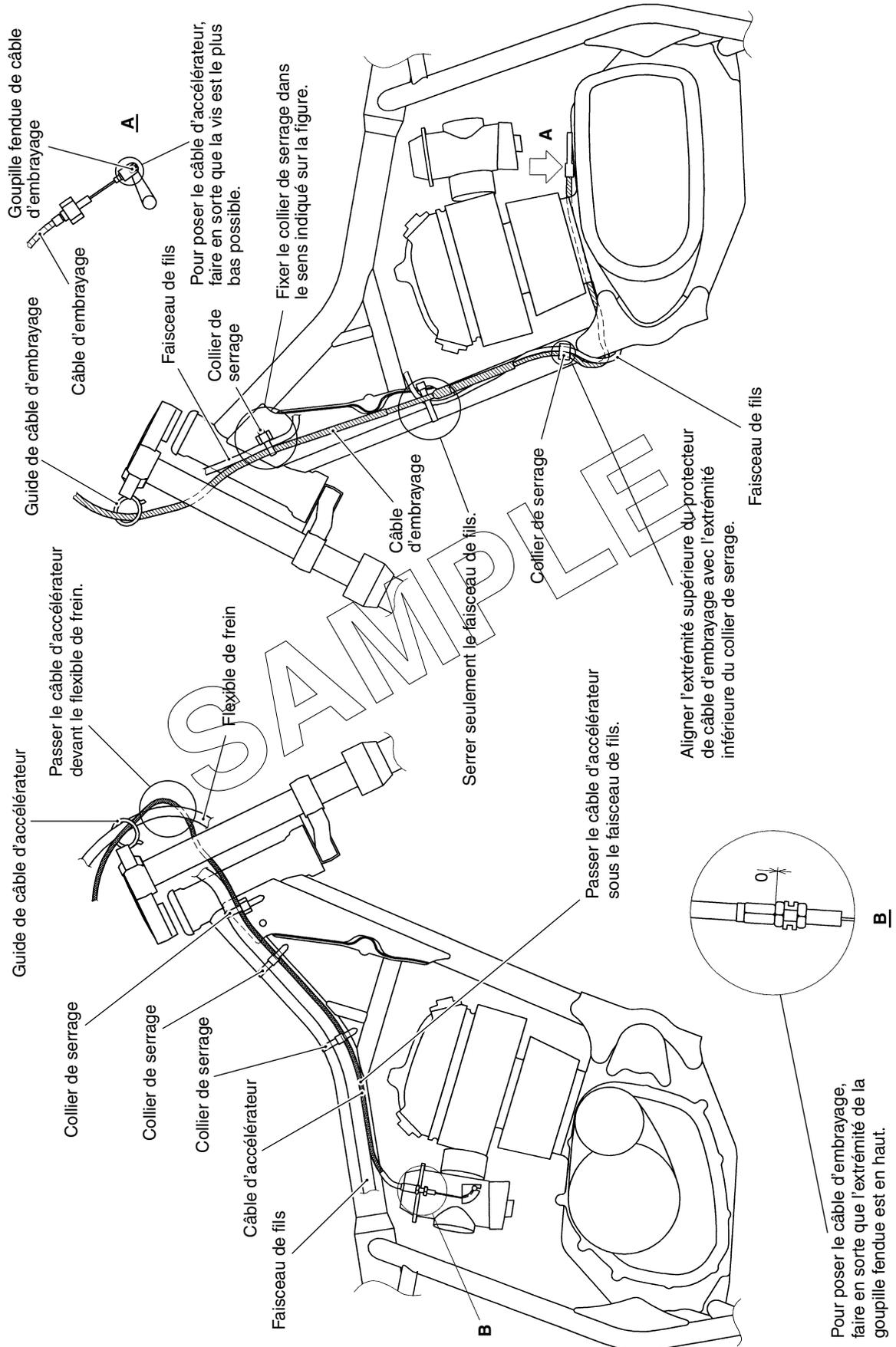
BATTERIE

Problèmes	Symptômes et causes probables	Remèdes
“Sulfatation”, substance poudreuse blanche acide ou taches sur la surface des plaques	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bac de batterie fissuré. 2. La batterie est restée déchargée pendant une durée prolongée. 	<p>Remplacer la batterie.</p> <p>Remplacer la batterie.</p>
La batterie se décharge rapidement.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Défaillance du circuit de charge. 2. Les plaques de la batterie ont perdu beaucoup de leur matière active du fait d'une surcharge. 3. Court-circuit interne dans la batterie. 4. La tension de la batterie est trop basse. 5. La batterie est trop vieille. 	<p>Contrôler l'alternateur, le régulateur/redresseur et les connexions du circuit et faire les réglages nécessaires pour obtenir les conditions de charge spécifiées.</p> <p>Remplacer la batterie et réparer le système de charge.</p> <p>Remplacer la batterie.</p> <p>Recharger complètement la batterie.</p> <p>Remplacer la batterie.</p>
“Sulfatation” de la batterie	<ol style="list-style-type: none"> 1. Taux de charge incorrect. (Quand la batterie n'est pas utilisée, la vérifier au moins une fois par mois pour éviter tout sulphatage.) 2. La batterie n'a pas été utilisée pendant longtemps par temps froid. 	<p>Remplacer la batterie.</p> <p>Remplacer la batterie si elle est trop sulfatée.</p>

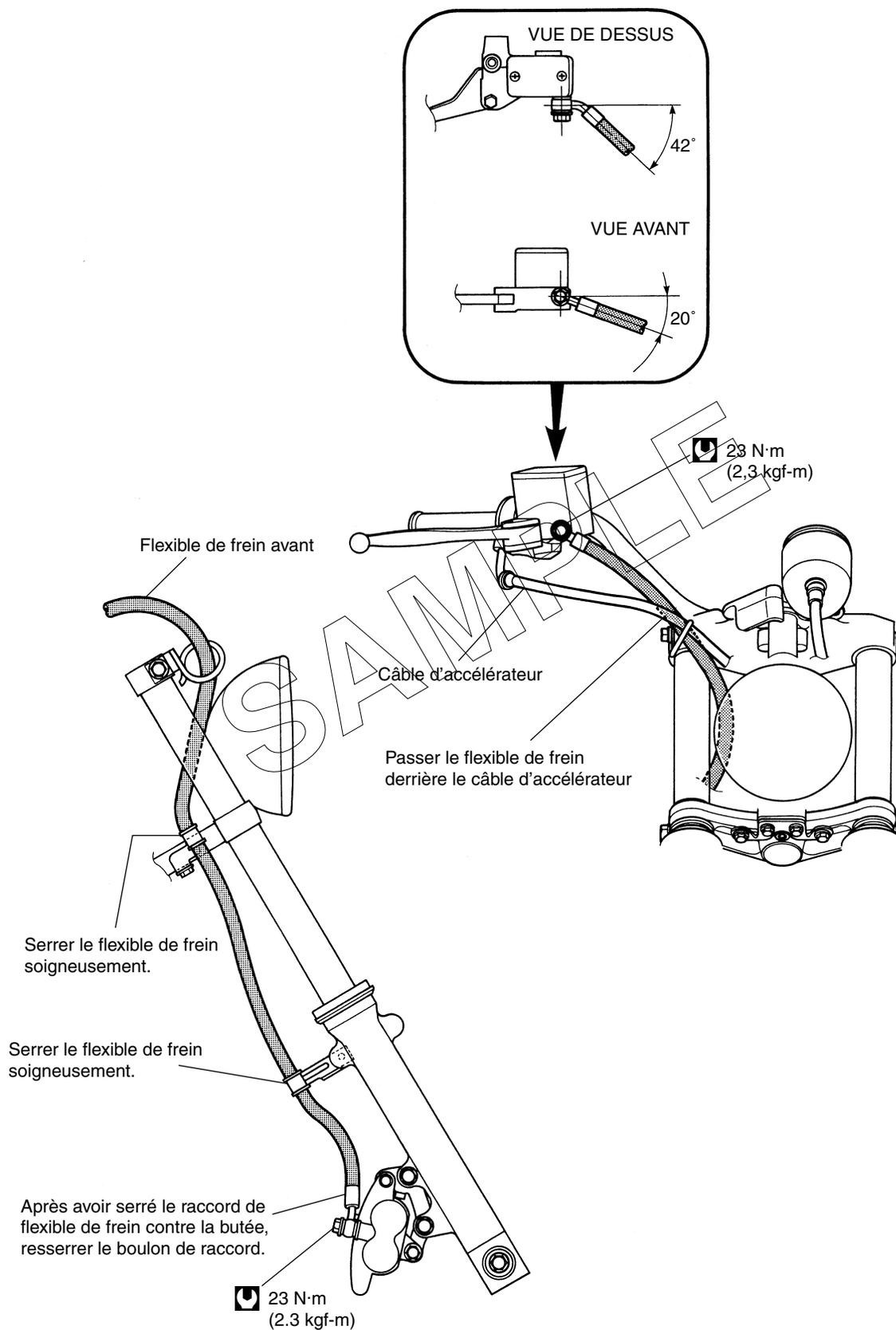
CHEMIN DE FILS DES PIÈCES ÉLECTRIQUES DU MOTEUR



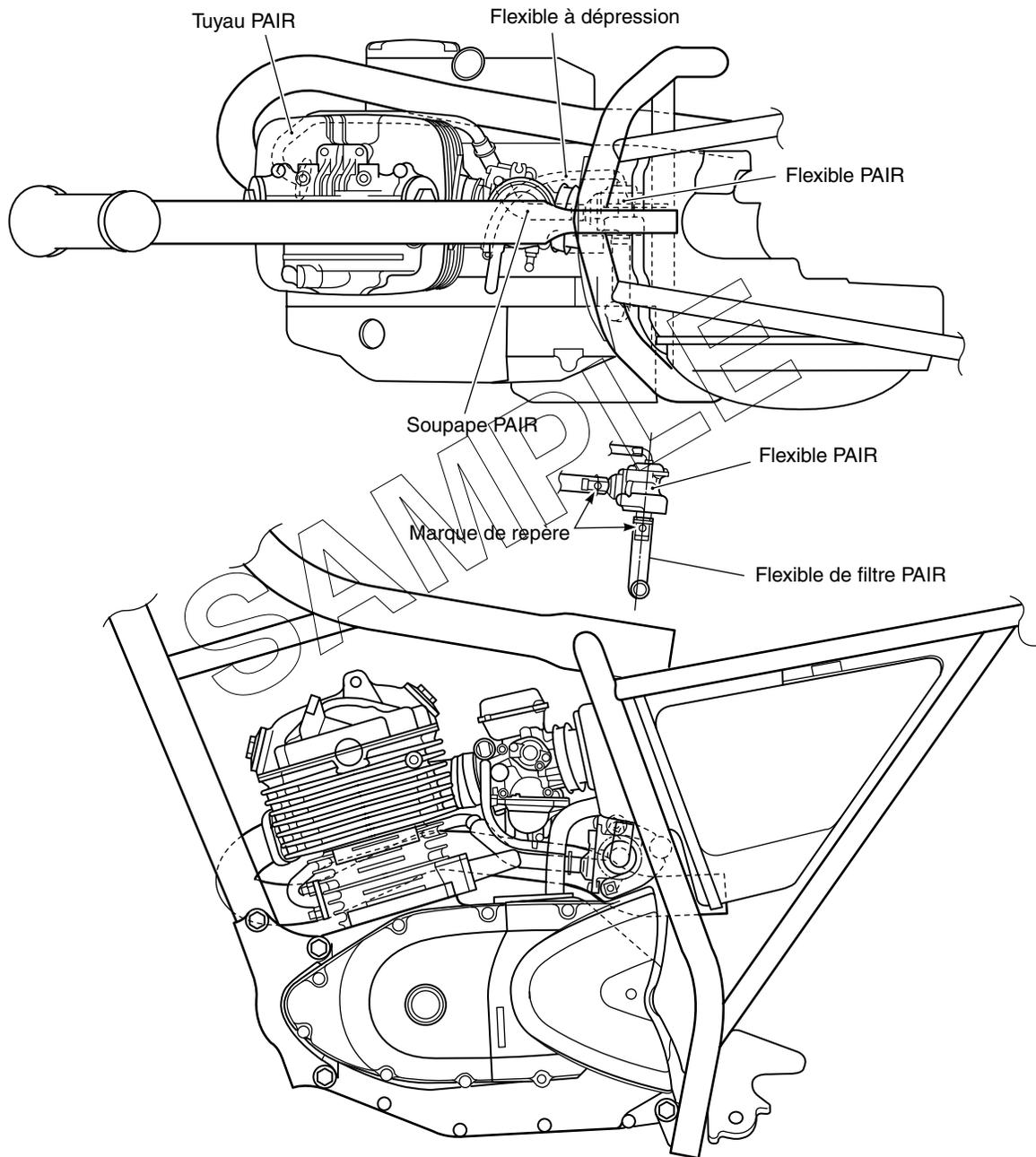
CHEMIN DE CABLES



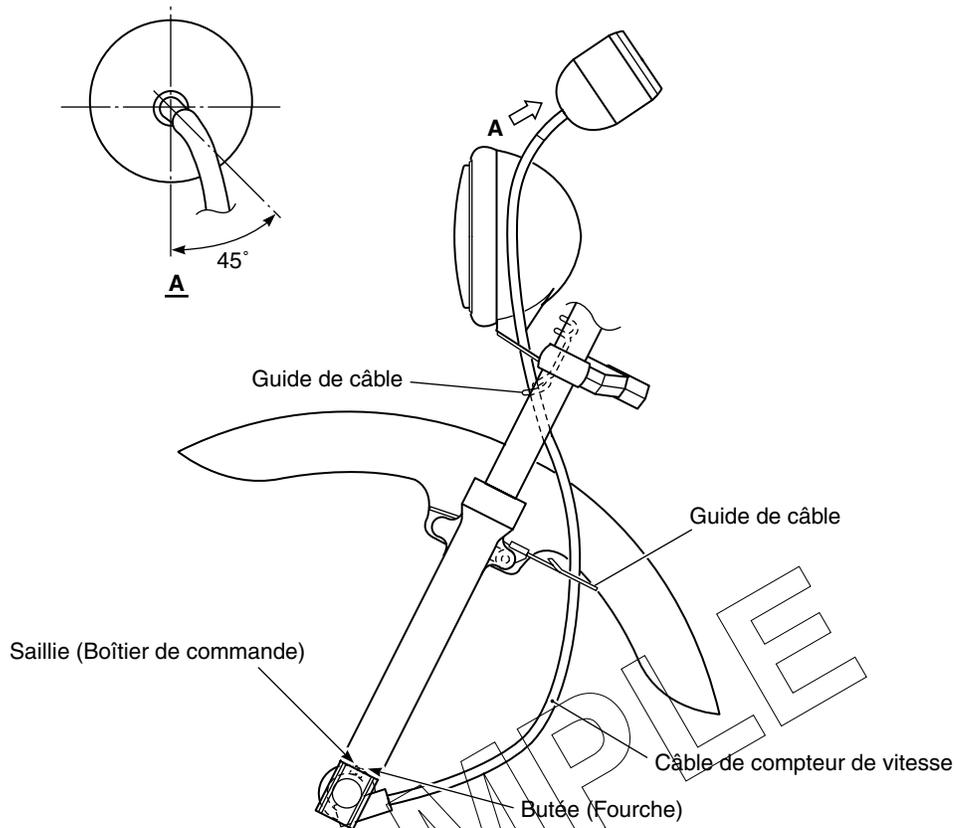
CHEMIN DE FLEXIBLE DE FREIN AVANT



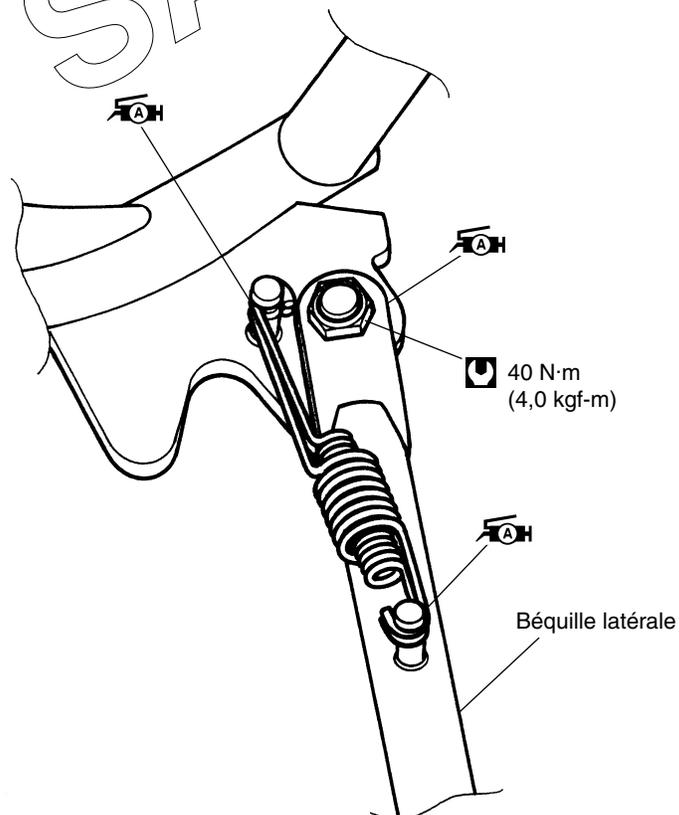
CHEMIN DE FLEXIBLE DU SYSTEME (ALIMENTATION EN AIR) PAIR



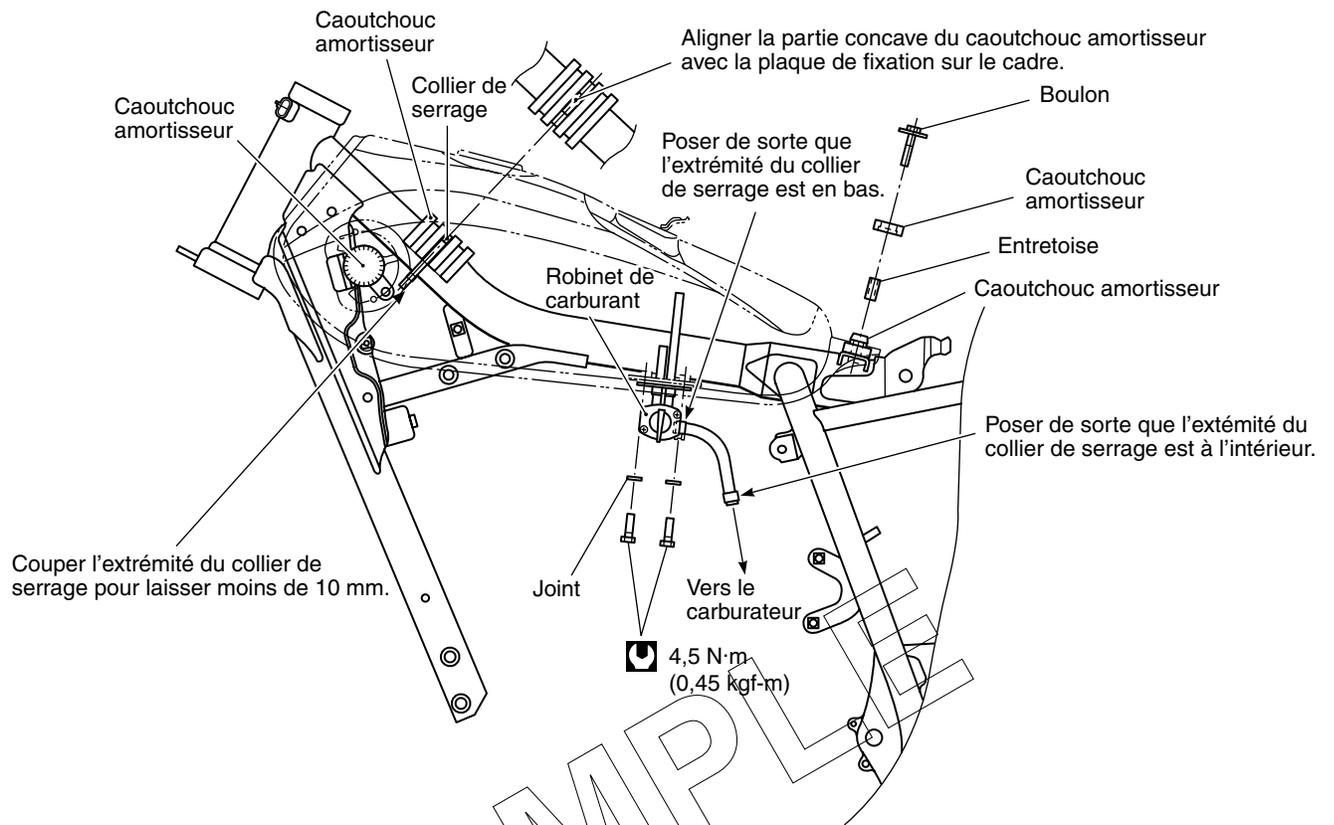
CHEMIN DE CÂBLE DU COMPTEUR DE VITESSE



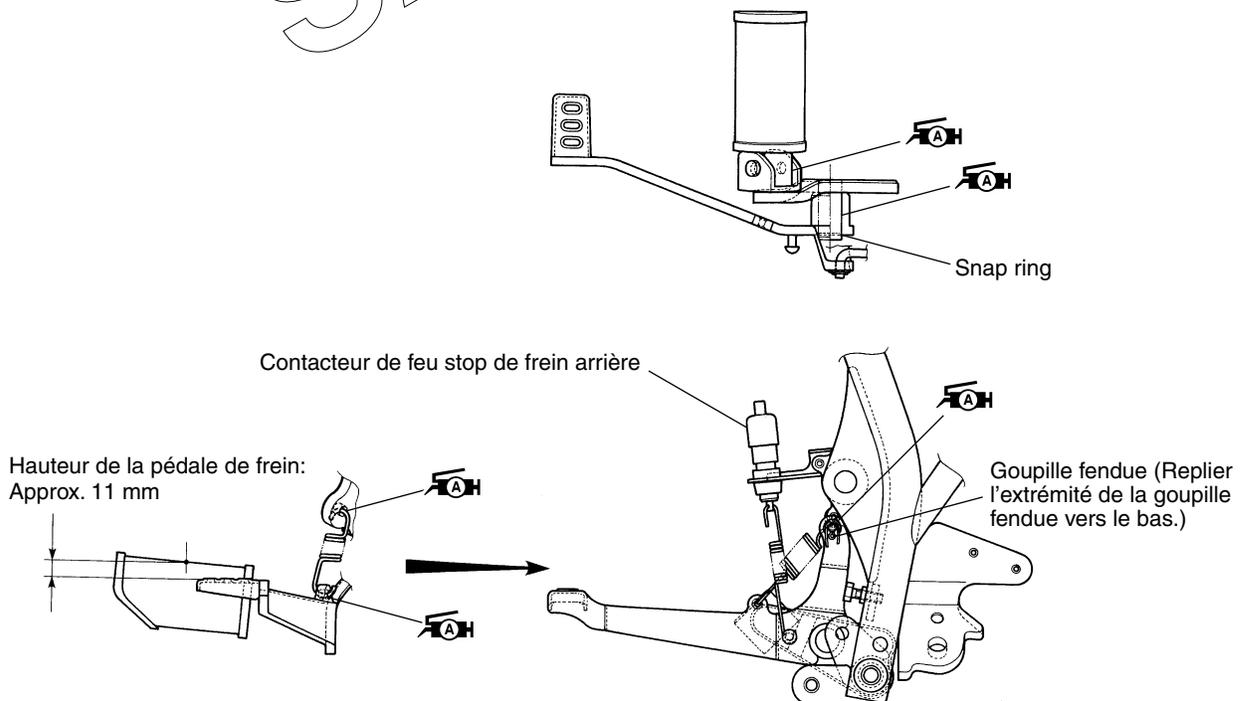
REPOSE DE LA BEQUILLE LATÉRALE



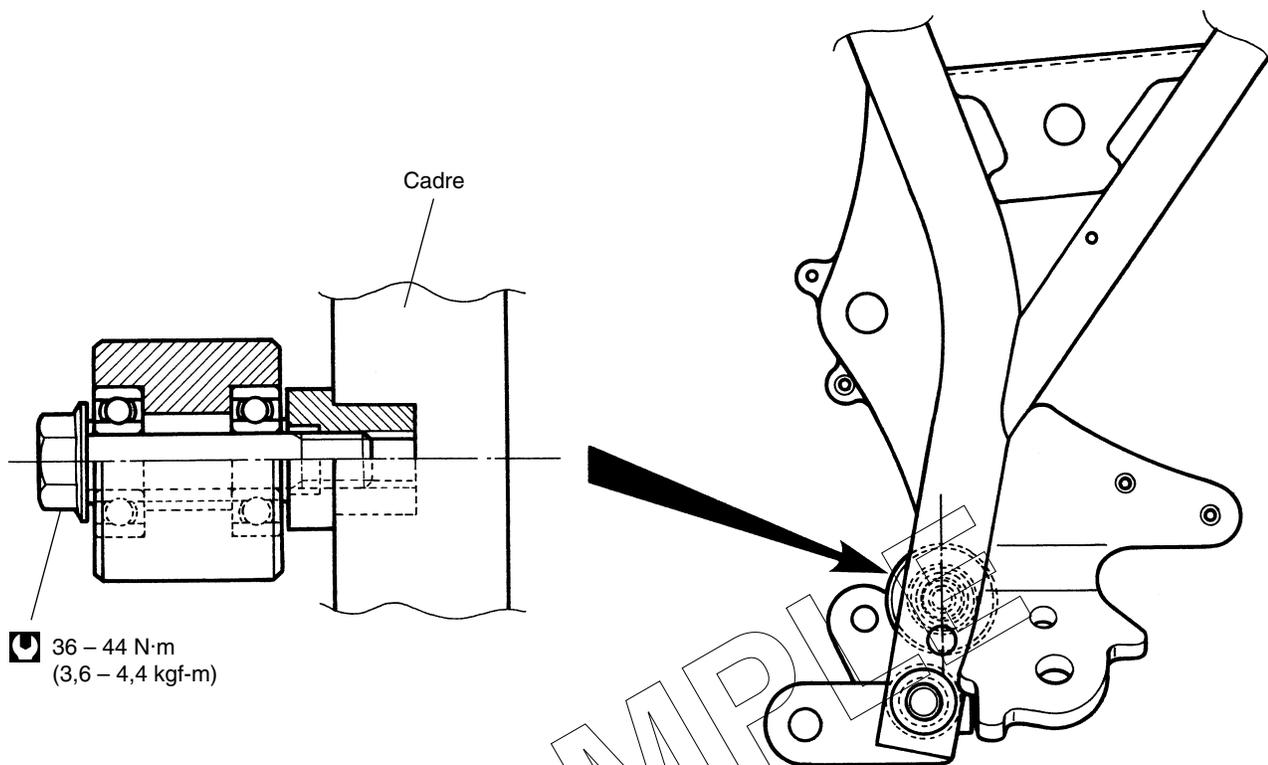
REPOSE DU RESERVOIR DE CARBURANT



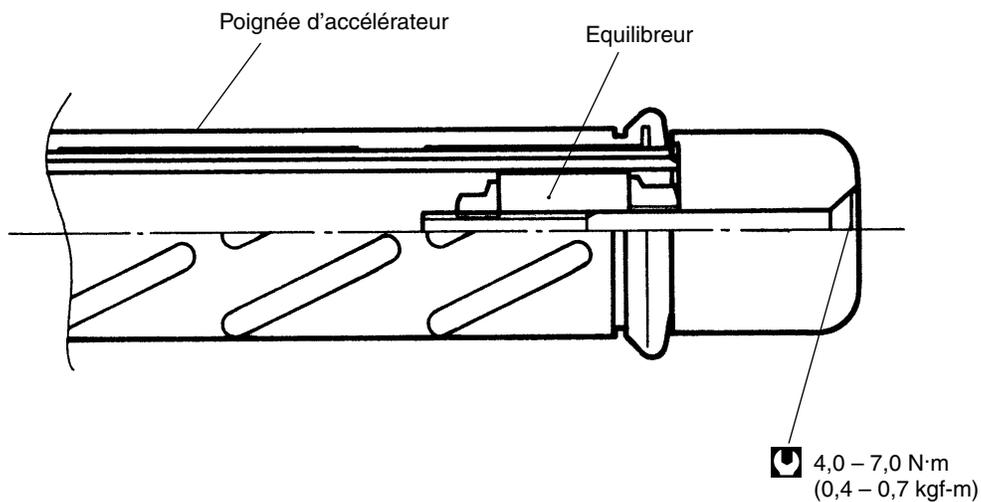
REPOSE DE LA PEDALE DE FREIN ARRIERE



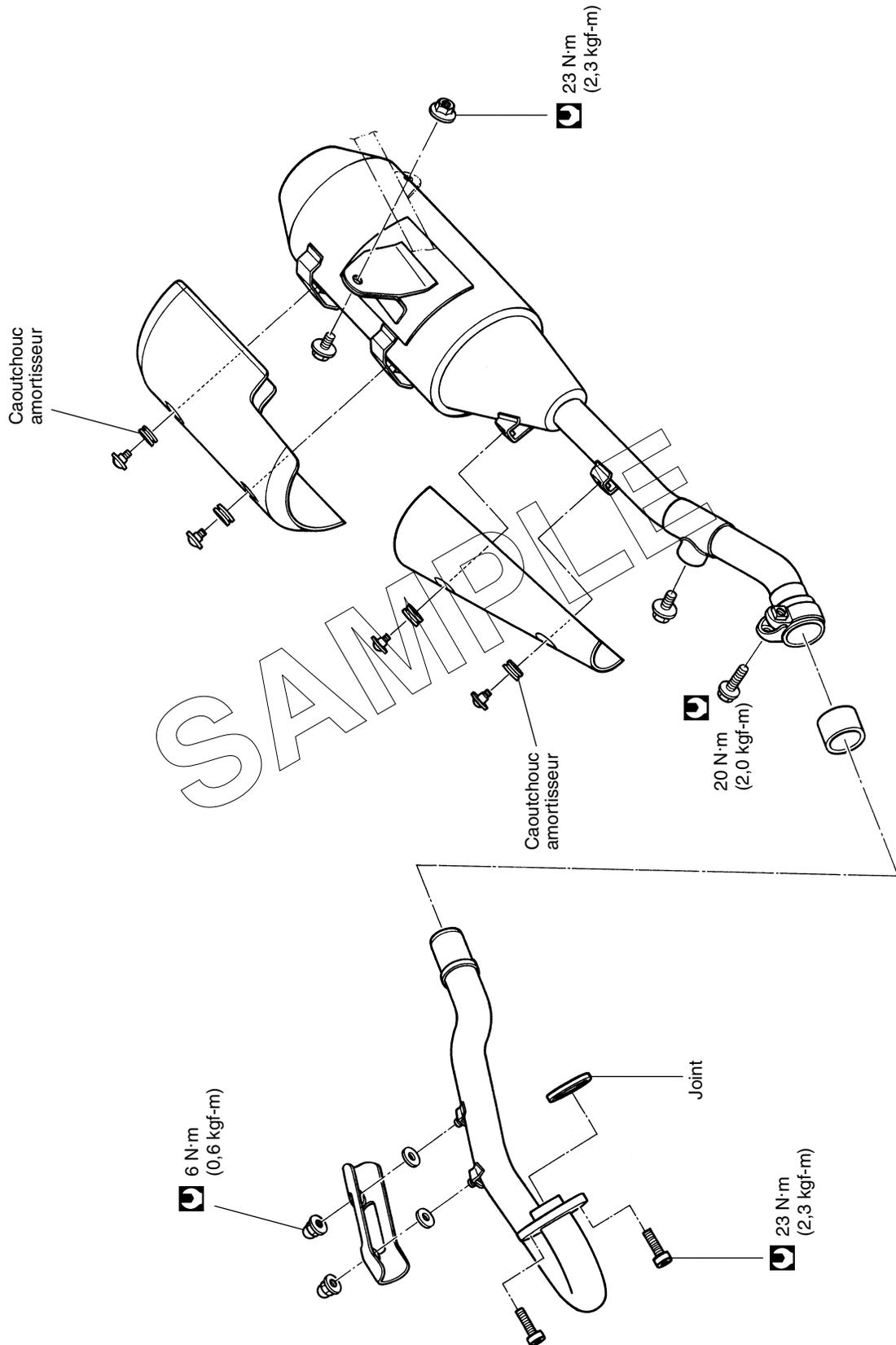
REPOSE DU ROULEAU DE GUIDE DE LA CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT



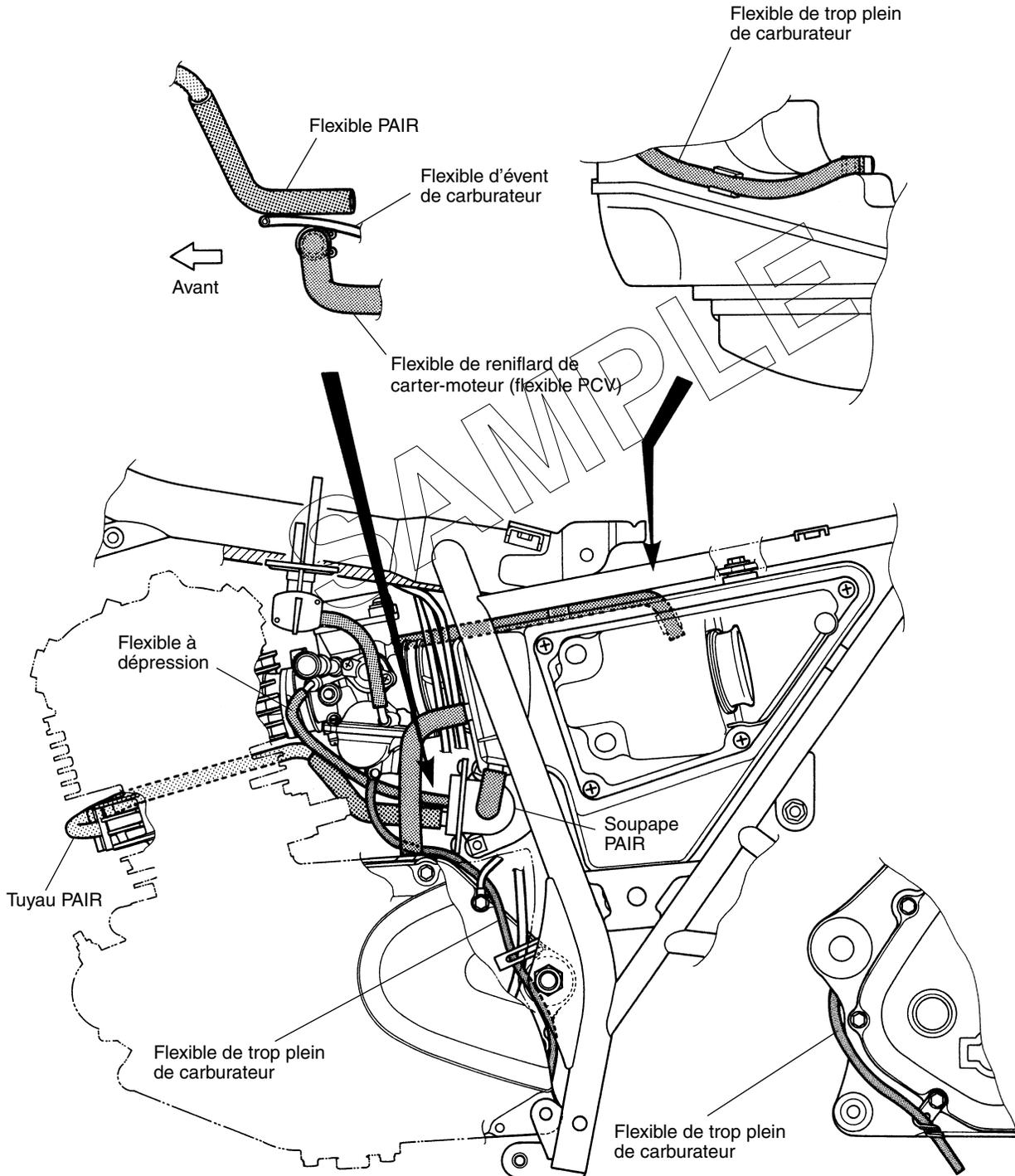
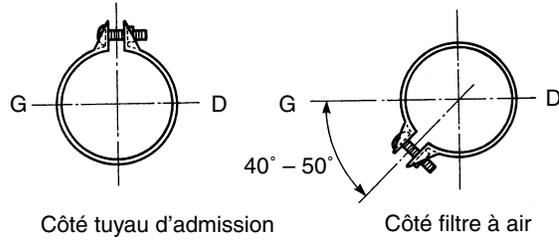
REPOSE DE L'EQUILIBREUR DU GUIDON



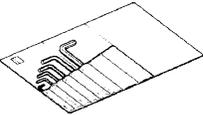
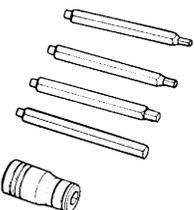
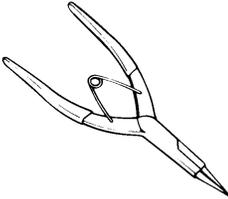
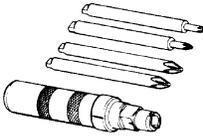
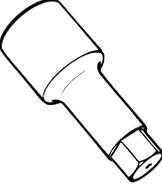
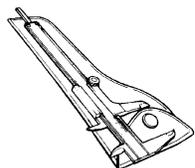
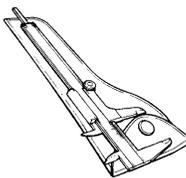
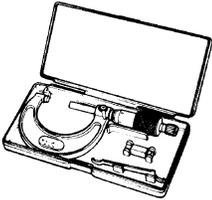
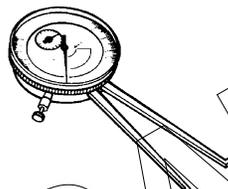
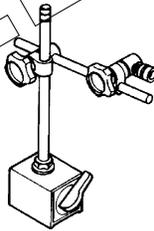
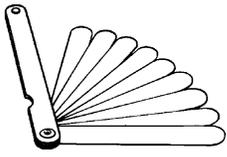
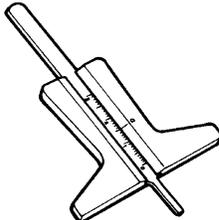
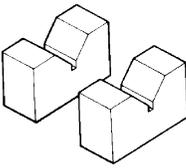
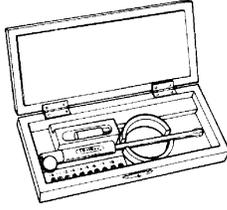
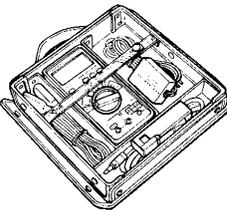
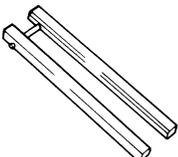
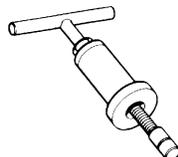
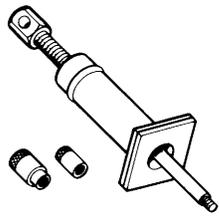
REPOSE DU SILENCIEUX ET DU TUYAU D'ÉCHAPPEMENT

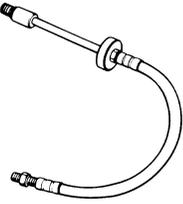
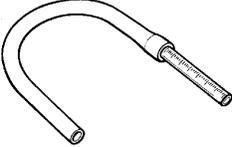
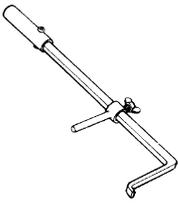
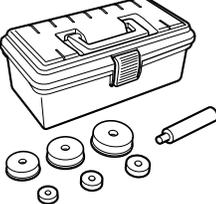
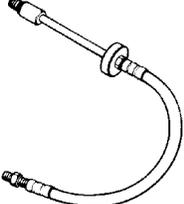
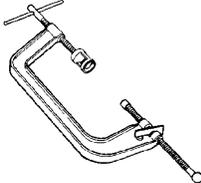
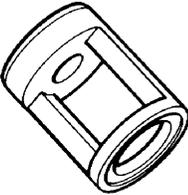
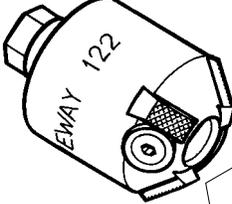
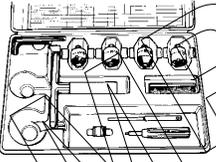
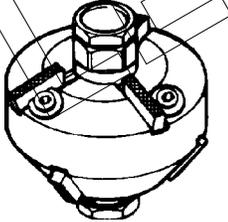
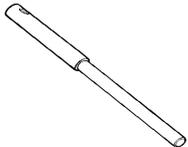
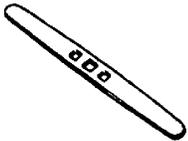
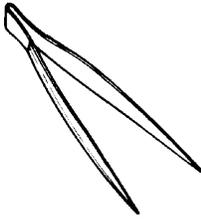
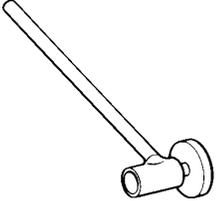
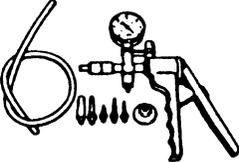
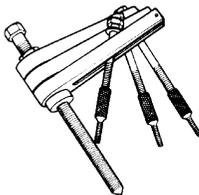
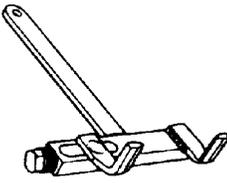


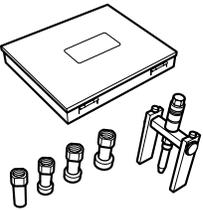
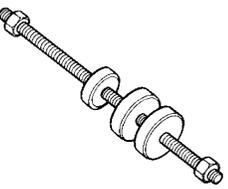
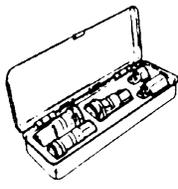
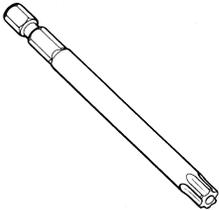
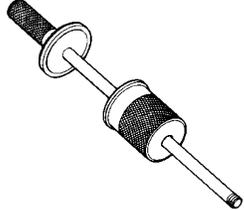
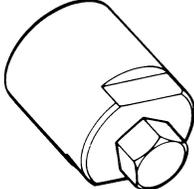
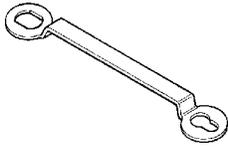
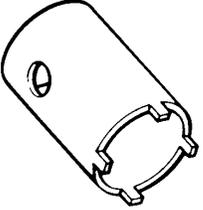
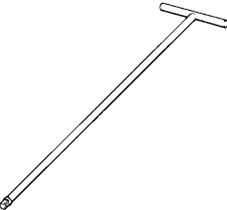
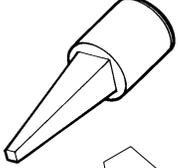
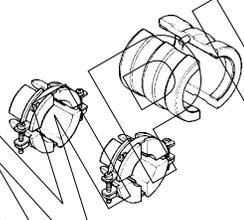
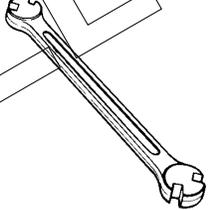
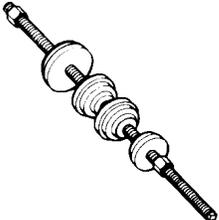
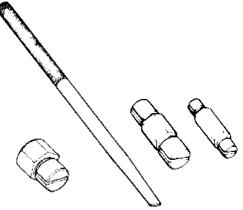
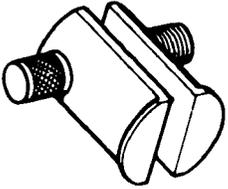
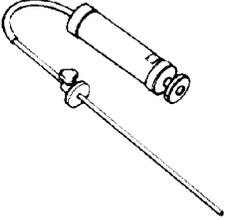
REPOSE DU CARBURATEUR ET DU FILTRE A AIR



OUTILS SPECIAUX

				
09900-00401 Jeu de clés hexagonales	09900-00410 Jeu de clés hexagonales	09900-06107 Pincettes pour anneau élastique	09900-09004 Tournevis à frapper	09900-18710 Douille à six pans (12 mm)
				
09900-20101 Pied à coulisse	09900-20102 Pied à coulisse	09900-20202 Micromètre (25 – 50 mm)	09900-20203 Micromètre (50 – 75 mm)	09900-20205 Micromètre (0 – 25 mm)
				
09900-20508 Comparateur à cadran pour cylindre	09900-20605 Comparateur à cadran (1/100 mm, 10 – 34 mm)	09900-20606 Comparateur à cadran (1/100 mm)	09900-20701 Support magnétique	09900-20803 Calibre d'épaisseur
				
09900-20805 Contrôleur de pneu	09900-21304 Support en V (100 mm)	09900-22301 Jauge plastique	09900-22302 Jauge plastique	09900-22403 Jauge pour petits alésages (10 – 18 mm)
				
09900-25008 Multitesteur de circuit	09900-26006 Compte-tours	09910-20116 Support de bielle	09910-32812 Outil de pose de vilebrequin	09910-34510 Extracteur d'axe de piston

				
09913-10750 Adaptateur	09913-10760 Jauge de niveau de carburant	09913-50121 Outil de dépose de joint d'huile	09913-70210 Outil de pose de roulement	09915-63210 Adaptateur de compressiomètre
				
09915-64510 Compressiomètre	09915-70610 Adaptateur	09915-74510 Manomètre de pression d'huile	09916-10911 Rodoirs de soupape	09916-14510 Lève-soupape
				
09916-14910 Accessoire	09916-20620 Fraise de siège de soupape (N-122)	09916-21111 Kit de fraises de siège de soupape	09916-24920 Fraise de siège de soupape (N-212)	09916-24480 Tige pilote solide (N-140-5,5)
				
09916-34542 Poignée de réalésur	09916-34550 Alésoir de guide de soupape (5,5 mm)	09916-34561 Alésoir de guide de soupape (11,3 mm)	09916-44910 Outil de dépose/pose de guide de soupape	09916-84511 Pincettes
				
09917-13210 Clé de réglage de soupape	09917-47010 Dépressiomètre	09920-13120 Outil de séparation de carter-moteur	09920-53740 Support de moyeu de crabot	09921-20210 Extracteur de roulement

 <p>09921-20240 Outil de dépose de roulement</p>	 <p>09923-74510 Outil de dépose de roulement</p>	 <p>09924-84521 Outil de pose de roulement</p>	 <p>09930-10121 Jeu de clés à douille pour bougies</p>	 <p>09930-11920 Outil torx JT40H</p>
 <p>09930-11940 Porte-outil torx</p>	 <p>09930-30102 Axe coulissant</p>	 <p>09930-34932 Outil de dépose de rotor</p>	 <p>09930-44530 Support de rotor</p>	 <p>09940-14911 Clé à écrou de colonne de direction</p>
 <p>09940-34520 Poignée coulissante</p>	 <p>09940-34561 Accessoire "D"</p>	 <p>09940-52861 Outil de pose de joint d'huile de fourche avant</p>	 <p>09940-60113 Clé pour écrou de rayon</p>	 <p>09941-34513 Outil de pose de roulement</p>
 <p>09941-50111 Outil de dépose de roulement de roue</p>	 <p>09941-54911 Outil de dépose de bague externe de roulement</p>	 <p>09941-74911 Outil de pose de roulement</p>	 <p>09943-74111 Jauge de niveau d'huile de fourche avant</p>	

NOTE:

Avant de commander un outil spécial, prière de s'assurer qu'il est en stock.

COUPLES DE SERRAGE MOTEUR

PIECE			N-m	kgf-m
Boulon de couvre-culasse			10	1,0
Ecroû de culasse	8 mm	Initial	10	1,0
		Final	23	2,3
	6 mm		10	1,0
Ecroû d'embase de cylindre			10	1,0
Ecroû d'engrenage menant primaire			50	5,0
Boulon de carter-moteur			11	1,1
Boulon de tuyau d'échappement			23	2,3
Boulon de fixation de silencieux			23	2,3
Boulon de raccordement de silencieux			20	2,0
Boulon de fixation de dispositif de réglage de tension de la chaîne de distribution			7	0,7
Boulon de pignon d'arbre à cames			11	1,1
Boulon d'axe de culbuteur			9	0,9
Ecroû de moyeu de crabot			50	5,0
Boulon de fixation de ressort d'embrayage			5	0,5
Boulon de cache d'embrayage			10	1,0
Boulon de couvercle d'alternateur			10	1,0
Ecroû de rotor d'alternateur			55	5,5
Obturateur de couvercle d'alternateur			11	1,1
Boulon de rochet de démarrage			26	2,6
Boulon de butée de came de changement de vitesses			11	1,1
Bouchon de contrôle de distribution			21	2,1
Contre-écrou de vis de réglage du jeu de soupape			15	1,5
Boulon de chapeau de filtre-tamis à huile			10	1,0
Bouchon de canalisation d'huile			23	2,3
Bouchon de vidange d'huile			28	2,8

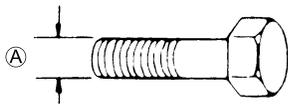
CADRE

PIECE	N·m	kgf·m
Ecrou d'axe avant	65	6,5
Boulon de serrage d'axe avant	23	2,3
Boulon capuchon de fourche avant	23	2,3
Boulon de tige d'amortisseur de fourche avant	30	3,0
Boulon de blocage inférieur de fourche avant	33	3,3
Boulon de blocage supérieur de fourche avant	23	2,3
Ecrou de tête de colonne de direction	90	9,0
Ecrou de colonne de direction	45	4,5
Boulon de blocage du guidon	23	2,3
Boulon de fixation de maître-cylindre de frein avant	10	1,0
Boulon de fixation d'étrier de frein avant	39	3,9
Boulon de raccord de flexible de frein avant	23	2,3
Purgeur d'air	7,5	0,75
Boulon de disque de frein	23	2,3
Boulon de repose-pied avant	94	9,4
Ecrou de pivot de bras oscillant	65	6,5
Boulon/écrou de fixation d'amortisseur arrière (Supérieur et inférieur)	50	5,0
Ecrou d'axe arrière	65	6,5
Ecrou de fixation de pignon arrière	60	6,0
Ecrou de levier de came de frein arrière	7	0,7

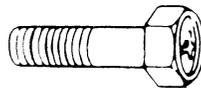
TABLEAU DES COUPLES DE SERRAGE

Pour les autres écrous et boulons non indiqués sur les pages précédentes, se référer à ce tableau:

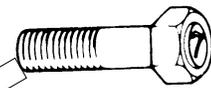
Diamètre du boulon [Ⓐ] (mm)	Boulon conventionnel ou marqué "4"		Boulon marqué "7"	
	N·m	kgf-m	N·m	kgf-m
4	1,5	0,15	2,3	0,23
5	3	0,3	4,5	0,45
6	5,5	0,55	10	1,0
8	13	1,3	23	2,3
10	29	2,9	50	5,0
12	45	4,5	85	8,5
14	65	6,5	135	13,5
16	105	10,5	210	21,0
18	160	16,0	240	24,0



Boulon conventionnel



Boulon marqué "4"



Boulon marqué "7"

SAMPLE

DONNEES DE SERVICE**SOUPAPE + GUIDE**

Unité: mm

PIECE	VALEUR NOMINALE		LIMITE
Diamètre de soupape	ADM	30	—
	ECHAP	26	—
Jeu des soupapes (à froid)	ADM	0,08 – 0,13	—
	ECHAP	0,13 – 0,18	—
Jeu entre guide et tige de soupape	ADM	0,010 – 0,037	—
	ECHAP	0,030 – 0,057	—
Dia. Int. de guide de soupape	ADM & ECHAP	5,500 – 5,512	—
Dia. Ext. de la tige de soupape	ADM	5,475 – 5,490	—
	ECHAP	5,455 – 5,470	—
Déformation de tige de soupape	ADM & ECHAP	—	0,35
Ovalisation de tige de soupape	ADM & ECHAP	—	0,05
Epaisseur de tête de soupape	ADM & ECHAP	—	0,5
Longueur de l'extrémité de tige de soupape	ADM & ECHAP	—	2,5
Largeur de siège de soupape	ADM & ECHAP	0,9 – 1,1	—
Ovalisation radiale de tête de soupape	ADM & ECHAP	—	0,03
Hauteur de ressort détendu de soupape (ADM & ECHAP)	INTERNE	—	36,8
	EXTERNE	—	40,1
Tension du ressort de soupape (ADM & ECHAP)	INTERNE	76 – 90 N (7,8 – 9,2 kgf) à une longueur de 32,5 mm	—
	EXTERNE	186 – 219 N (18,9 – 22,3 kgf) à une longueur de 36,0 mm	—

ARBRE A CAMES + CULASSE

Unité: mm

PIECE	VALEUR NOMINALE		LIMITE
Hauteur de came	ADM	34,17 – 34,22	33,87
	ECHAP	33,80 – 33,85	33,50
Jeu de graissage de tourillon d'arbre à cames	ADM & ECHAP	0,032 – 0,066	0,150
Dia. Int. de support de tourillon d'arbre à cames	ADM & ECHAP	22,012 – 22,025	—
Dia. Ext. de tourillon d'arbre à cames	ADM & ECHAP	21,959 – 21,980	—
Ovalisation d'arbre à cames	ADM & ECHAP	—	0,10
Dia. Int. de culbuteur	ADM & ECHAP	12,000 – 12,018	—
Dia. Ext. d'axe de culbuteur	ADM & ECHAP	11,977 – 11,995	—
Déformation de la culasse	—		0,05
Déformation de couvre-culasse	—		0,05

CYLINDRE + PISTON + SEGMENT DE PISTON

Unité: mm

PIECE	VALEUR NOMINALE		LIMITE
Pression de compression	1 300 – 1 700 kPa (13 – 17 kgf/cm ²)		980 kPa (9.8 kgf/cm ²)
Jeu piston-cylindre	0,040 – 0,055		0,120
Alésage de cylindre	57,000 – 57,015		57,090
Diamètre de piston	56,955 – 56,970 Mesuré à 8 mm de l'extrémité de la jupe.		56,880
Déformation de cylindre	—		0,05
Ouverture du segment de piston	1er R	Environ 7,2	5,8
	2ème R	Environ 5,0	4,0
Coupure de segment de piston	1er	0,20 – 0,32	0,7
	2ème	0,20 – 0,32	0,7
Jeu entre segment de piston et gorge	1er	—	0,18
	2ème	—	0,15
Largeur de gorge de segment de piston	1er	1,01 – 1,03	—
	2ème	1,01 – 1,03	—
	Segment racleur	2,01 – 2,03	—
Epaisseur de segment de piston	1er	0,970 – 0,990	—
	2ème	0,970 – 0,990	—
Alésage d'axe de piston	14,002 – 14,008		14,030
Dia. Ext. d'axe de piston	13,992 – 14,000		13,980

BIELLE + VILEBREQUIN

Unité: mm

PIECE	VALEUR NOMINALE	LIMITE
Dia. Int. de pied de bielle	14,006 – 14,014	14,040
Déformation de bielle	—	3,0
Jeu latéral de tête de bielle	0,10 – 0,45	1,0
Largeur de tête de bielle	15,95 – 16,00	—
Largeur joue à joue de vilebrequin	53,0 ± 0,1	—
Ovalisation de vilebrequin	—	0,08

POMPE A HUILE

PIECE	VALEUR NOMINALE	LIMITE
Pression d'huile (à 60 °C)	Au-dessus de 15 kPa (0,15 kgf/cm ²) Au-dessous de 35 kPa (0,35 kgf/cm ²) à 3 000 tr/min.	—

EMBAYAGE

Unité: mm

PIECE	VALEUR NOMINALE	LIMITE
Jeu du levier d'embrayage	10 – 15	—
Epaisseur de plateau menant	2,95 – 3,15	2,65
Largeur de griffe de plateau menant	11,8 – 12,0	11,5
Déformation de plateau mené	—	0,10
Longueur libre de ressort d'embrayage	32,6	31,0

TRANSMISSION + CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT

Unité: mm Sauf rapport

PIECE		VALEUR NOMINALE		LIMITE
Rapport de réduction primaire		3,470 (59/17)		—
Rapport de réduction finale		3,400 (51/15)		—
Rapports de démultiplication	1ère	3,000 (33/11)		—
	2ème	1,857 (26/14)		—
	3ème	1,368 (26/19)		—
	4ème	1,095 (23/21)		—
	5ème	0,923 (24/26)		—
	6ème	0,833 (20/24)		—
Jeu entre la fourchette de changement de vitesses et la gorge		0,10 – 0,30		0,50
Largeur de la gorge de la fourchette de changement de vitesses	N° 1	5,0 – 5,1		—
	N° 2	5,5 – 5,6		—
Épaisseur de fourchette	N° 1	4,8 – 4,9		—
	N° 2	5,3 – 5,4		—
Longueur d'arbre de renvoi (1ère à 2ème)		88.0 ^{+0.1} _{-0.1}		—
Chaîne d'entraînement	Type	DID 428		—
	Maillons	132		—
	longueur 20 articulations	—		259,0
Flèche de la chaîne d'entraînement		15 – 25		—
Hauteur du levier de changement de vitesses		20 (entre le dessus du repose-pied et le dessus du levier de changement de vitesses)		—

SYSTEME PAIR

PIECE	VALEUR NOMINALE	LIMITE
Pression négative	-37,3 – -60,0 kPa (-280 – -450 mmHg)	—

CARBURATEUR

PIECE	SPECIFICATION
	E-02, 19
Type de carburateur	MIKUNI BS26
Alésage	26 mm
N° d'identification	13GA
Vitesse de ralenti	1 500 ± 100 tr/min
Hauteur du flotteur	17,1 ± 1,0 mm
Gicleur principal (M.J.)	#115
Pointeau de gicleur (J.N.)	4EJ44-2ème
Gicleur à pointeau (N.J.)	P-0M
Papillon (Th.V.)	#105
Gicleur de ralenti (P.J.)	#15
Vis de réglage d'air de ralenti (P.S.)	PREREGLEE (dévisée de 2 tours)
Jeu du câble d'accélérateur	2,0 – 4,0 mm

SYSTEME ELECTRIQUE

PIECE		SPECIFICATION		NOTE
Bougie	Type	DENSO: U24ESR-N NGK: CR8E		
	Ecartement	0,7 – 0,8 mm		
Performance des bougies		Plus de 8 à 1 atm.		
Résistance de bobine d'allumage	Primaire	1,6 – 2,7 Ω		⊕ prise – ⊖ prise
	Secondaire	18 – 26 k Ω		Capuchon de bougie – ⊕ prise
Résistance de la bobine d'alternateur	0,4 – 0,8 Ω		B – B	
	$\infty \Omega$		Masse – B	
Tension de crête de la bobine exploratrice		Plus de 2,0 V		⊕: BI, ⊖: B/W ⊕: BI, ⊖: G
Tension de crête primaire de bobine d'allumage		Plus de 200 V		⊕: B, ⊖: Masse
Résistance de la bobine exploratrice	172 – 288 Ω		G – BI	
	$\infty \Omega$		G – Masse	
Tension à vide d'alternateur (quand le moteur est froid)		Plus de 60 V (CA) à 5 000 tr/min		
Tension régulée		14,0 – 15,5 V à 5 000 tr/min		
Résistance du relais de démarreur		3 – 6 Ω		
Batterie	Désignation du type	YTX7L-BS		
	Capacité	12 V, 21,6 kC (6 Ah)/10 HR		
Ampérage de fusible		20 A		

CONSOMMATION EN WATTS

Unité: W

PIECE		VALEUR NOMINALE/SPECIFICATIONS	
		E-02	E-19
Phare	HI	60	←
	LO	55	←
Feu de position		5	4
Feu stop/feu arrière		21/5	←
Clignotant		21	←
Eclairage du compteur de vitesse		1,7	←
Témoin de clignotant		3,4	←
Témoin de feu-route		1,7	←
Témoin du point mort		3,4	←

FREIN + ROUE

Unité: mm

PIECE		VALEUR NOMINALE/SPECIFICATIONS		LIMITE
Course libre de pédale de frein arrière		20 – 30		—
Hauteur de pédale de frein arrière		5 – 15		—
Dia. INT. de tambour de frein		Arrière	—	110,7
Epaisseur de disque de frein		Avant	4,0 ± 0,2	3,5
Ovalisation de disque de frein		Avant	—	0,30
Alésage de maître-cylindre		Avant	12,700 – 12,743	—
Diamètre de piston de maître-cylindre		Avant	12,657 – 12,684	—
Alésage de cylindre d'étrier de frein		Avant	30,230 – 30,306	—
Diamètre de piston d'étrier de frein		Avant	30,150 – 30,200	—
Type de liquide de frein		DOT 4		—
Ovalisation de jante de roue		Axiale	—	2,0
		Radiale	—	2,0
Ovalisation d'axe de roue		Avant	—	0,25
		Arrière	—	0,25
Taille de jante de roue	Avant	18 M/C × MT 2,50		—
	Arrière	14 M/C × MT 4,50		—
Taille des pneus	Avant	130/80-18 M/C 66P		—
	Arrière	180/80-14 M/C 78P		—
Profondeur de bande de roulement	Avant	—		4,0
	Arrière	—		4,0

SUSPENSION

Unité: mm

PIECE		VALEUR NOMINALE/SPECIFICATIONS		LIMITE
Course de fourche avant		110		—
Longueur libre de ressort de fourche avant		382,9		375
Niveau d'huile de fourche avant		171		—
Type d'huile de fourche avant		SUZUKI FORK OIL #10 ou une huile de fourche équivalente		—
Contenance en huile pour fourche avant (chaque montant)		230 ml		—
Course de roue arrière		136		—
Ovalisation d'axe de pivot de bras oscillant		—		0,6

PRESSION DE GONFLAGE

PRESSION DE GONFLAGE A FROID (CONDUIRE SOLO ET AVEC PASSAGER)	kPa	kgf/cm ²
AVANT	125	1,25
ARRIERE	125	1,25

CARBURANT + HUILE

PIECE	SPECIFICATION		NOTE
Type de carburant	Utiliser une essence d'indice d'octane 91 ou plus. De l'essence sans plomb est recommandée.		
Réservoir de carburant	réserve	7,5 L	
avec	réserve	1,8 L	
Type d'huile-moteur	SAE 10W-40, API SF ou SG		
Contenance en huile-moteur	Vidange	850 ml	
	Changement du filtre	950 ml	
	Révision	1 200 ml	

SAMPLE

Prepared by

SUZUKI MOTOR CORPORATION

January, 2003

Part No. 99500-31230-01F

Printed in Japan

SUZUKI MOTOR CORPORATION

SAMPLE