

Ce manuel doit être considéré comme une partie permanente de la motocyclette et doit rester avec cette dernière lors de sa vente ou de son transfert à un nouveau propriétaire ou un nouvel utilisateur. Le manuel contient des informations importantes pour la sécurité et des instructions qui doivent être lues attentivement avant l'utilisation de la motocyclette.

IMPORTANT

▲ AVERTISSEMENT/

▲ ATTENTION/AVIS/NOTE

Lire attentivement ce manuel et se conformer soigneusement aux instructions données. Pour souligner des informations spéciales, on utilise le symbole ▲ et les mots **AVERTISSEMENT**, **ATTENTION**, **AVIS** et **NOTE**. Lire avec soin les messages précédés par ces mots:

▲ AVERTISSEMENT

Indique un danger potentiel qui peut entraîner la mort ou des blessures graves.

▲ ATTENTION

Indique un danger potentiel qui peut entraîner des blessures légères ou moyennes.

AVIS

Indique un danger potentiel qui peut entraîner une détérioration du véhicule ou de l'équipement.

NOTE: Signale des informations spéciales pour faciliter l'entretien ou clarifier des instructions importantes.

Toutes les informations, illustrations, photographies et caractéristiques techniques contenues dans le manuel sont basées sur les données produites les plus récentes disponibles au moment de la publication. Du fait des améliorations apportées et autres changements effectués, ce manuel peut présenter certaines différences avec le modèle de votre machine.



TABLE DES MATIERES

INFORMATIONS A USAGE DU CONSOMMATEUR	1
COMMANDES	2
RECOMMANDATIONS POUR LE CARBURANT, L'HUILE-MOTEUR ET LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	3
RODAGE ET CONTROLE AVANT LA CONDUITE	4
CONSEILS DE PILOTAGE	5
CONTROLE ET ENTRETIEN	6
PROCÉDURE DE NETTOYAGE ET DE REMISAGE DE LA MOTO	7
FICHE TECHNIQUE	
INDEX	

INFORMATIONS A USAGE DU CONSOMMATEUR

CONSIDERATIONS GENERALES	1-2
PICTOGRAMMES ET DEFINITION	1-4
ETIQUETTES	1-4
EMPLACEMENT DU NUMERO DE SERIE	1-4

INFORMATIONS A USAGE DU CONSOMMATEUR

CONSIDERATIONS GENERALES

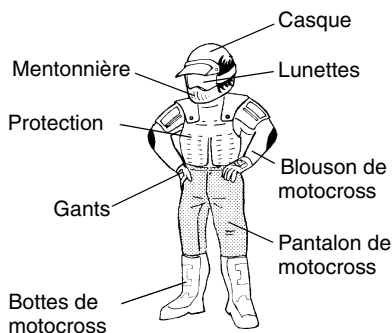
Porter un casque et des lunettes.

Le casque est la pièce d'équipement la plus importante. Les casques ne gênent pas la vision générale ni l'audition. En règle générale, les casques ne sont la source de blessures ou d'aggravation des blessures en cas d'accident. Les casques aident le crâne à mieux protéger le siège de l'intelligence, de la mémoire, de la personnalité et de la vie.

La vue est tout aussi importante. Le port de lunettes de protection appropriées peut aider à protéger d'une vue brouillée par le vent et à faire écran contre les branches et les choses se trouvant dans l'air, qu'il s'agisse d'insectes, de poussières ou de projections de cailloux. Porter un casque et des lunettes de protection toutes les fois que vous utilisez votre moto.

Porter un équipement de protection

Revêtir les vêtements appropriés pour utiliser la moto. Pour minimiser les blessures résultant de frottements, revêtir un équipement de protection incluant des gants, des bottes résistantes qui couvre bien les chevilles, des pantalons longs et une chemise ou un blouson à manches longues. De plus, le port d'une ceinture lombaire et d'une protection du torse ou du dos est recommandé.



Inspecter votre machine avant de vous en servir.

Avant chaque utilisation, procéder à une inspection comme indiqué en section "INSPECTION AVANT USAGE" qui commence page 4-3.

Pas de passager

Les Suzuki de la série RM-Z sont conçus pour un pilote uniquement.

Entraînement avant la course

Avant de participer à des courses, choisir un endroit où il est possible de s'entraîner sans danger.

Faire un survol de toutes les commandes de la moto avant de partir.

Découvrir et comprendre le "Motocross"

Quand un enfant ou une personne n'a pas de connaissance ou d'expérience du motocross utilise cette moto, assurez-vous qu'elle soit accompagnée par une personne connaissant suffisamment le motocross pour démontrer les bonnes méthodes d'utilisation en lieu sûr. Suzuki vous recommande de rejoindre une équipe connaissant bien le motocross pour recevoir des conseils de la part de pilotes expérimentés.

Connaître ses limites

Ne jamais dépasser les limites de sa propre aptitude. Connaître ces limites et les respecter permettra d'éviter les accidents. Ne participer qu'aux courses que votre expérience vous permet.

Concourir sans danger à moto demande une aptitude mentale et physique entièrement dévouée à l'exercice. Ne jamais tenter de prendre le guidon d'une moto, en particulier les machines à deux roues, en état de fatigue ou sous l'effet de l'alcool ou autres drogues. L'alcool, les stupéfiants et même certains médicaments obtenus sur ordonnance ou en vente libre peuvent résulter en somnolence, perte de coordination, perte d'équilibre et perte de toute capacité de jugement. **NE JAMAIS CONDUIRE** sa moto si l'on est fatigué ou sous l'influence de l'alcool ou d'autres drogues.







Conclusion

Le comportement des autres usagers est imprévisible. L'état de la moto peut changer. Il est possible de gérer ces facteurs en apportant une attention dans limites à chaque séance de pilotage.

Nous vous souhaitons d'être toujours le premier dans toutes les courses auxquelles vous et votre Suzuki participeront !

PICTOGRAMMES ET DEFINITION

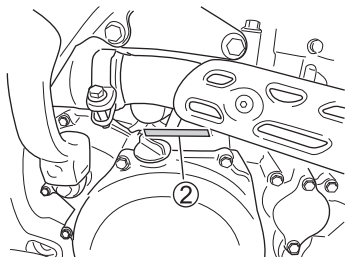
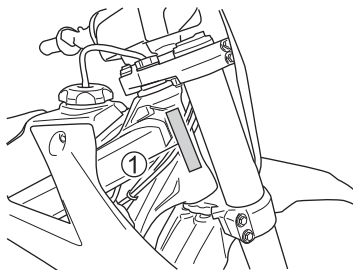
Le tableau suivant fait la liste des symboles de repère des instructions et d'autres informations. Le sens de chacun des symboles est également expliqué dans le tableau.

SYMBOLE	DEFINITION
	Contrôle du couple de serrage requis Les données qui suivent correspondent au couple de serrage.
	Enduire d'huile. Sauf spécification contraire, procéder à l'aide d'huile-moteur ou d'huile de transmission.
	Enduire de ou utiliser du liquide de frein. (DOT 4)
	Appliquez de l'huile de fourche.
	Utiliser l'outil spécial
	Indication des données d'entretien

ETIQUETTES

Lire et se conformer à toutes les étiquettes apposées sur la moto. Il est important de bien comprendre les informations données par ces étiquettes. Ne pas enlever ces étiquettes de la moto.

EMPLACEMENT DU NUMERO DE SERIE



Les numéros de série du cadre et/ou du moteur servent à l'immatriculation de la moto. Ils sont également utiles au concessionnaire pour la commande de pièces ou pour repérer des informations d'entretien spéciales. Le numéro du cadre ① est estampé sur le tube de la colonne de direction. Le numéro de série du moteur ② est estampé sur le carter-moteur.

Noter les numéros dans les cadres ci-dessous pour future référence.

Numéro du cadre:

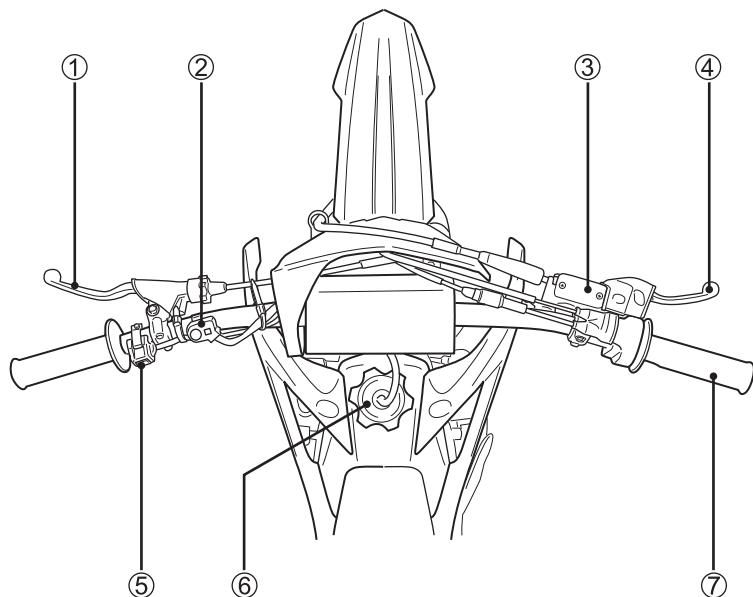
Numéro du moteur:

COMMANDES

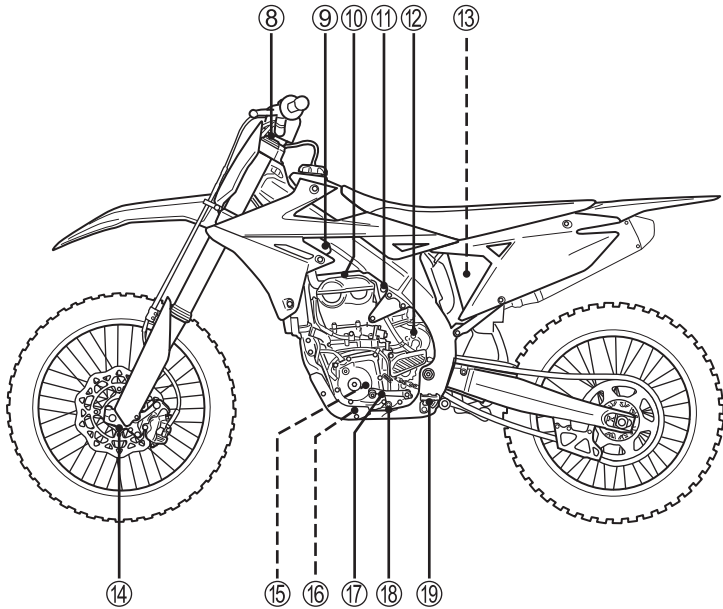
EMPLACEMENT DES PIÈCES	2-2
POIGNEE GAUCHE DU GUIDON	2-5
POIGNEE DROITE DU GUIDON	2-6
BOUCHON DU RESERVOIR DE CARBURANT	2-7
TIRETTE DE STARTER	2-8
LEVIER DE LANCEUR	2-8
LEVIER DE SELECTEUR DE VITESSES	2-9
PEDALE DE FREIN ARRIERE	2-9
BEQUILLE LATERALE ACCESSOIRE	2-10
REGLAGE DE LA SUSPENSION	2-10
ÉQUILIBRAGE DES SUSPENSIONS AVANT ET ARRIÈRE	2-22

COMMANDES

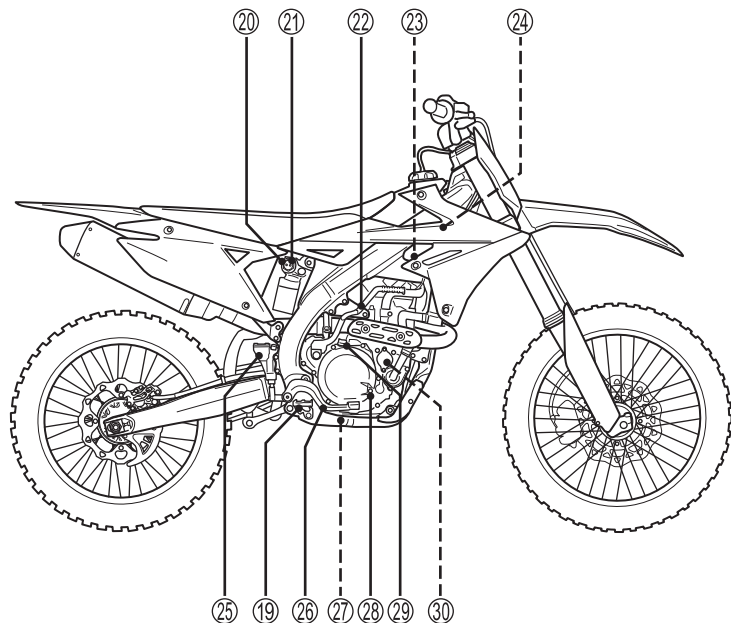
EMPLACEMENT DES PIÈCES



- ① Manette d'embrayage
- ② Commande S-HAC
- ③ Réservoir de liquide de frein avant
- ④ Manette de frein avant
- ⑤ Contacteur d'arrêt du moteur
- ⑥ Bouchon du réservoir de carburant
- ⑦ Poignée des gaz

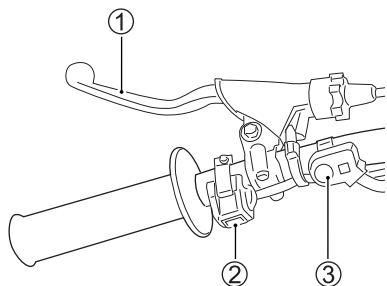


- ⑧ Dispositif de réglage de la force d'amortissement de compression de la fourche avant
- ⑨ Coupleur de batterie
- ⑩ Bougie d'allumage
- ⑪ Tirette de starter
- ⑫ Vis de ralenti
- ⑬ Filtre à air
- ⑭ Dispositif de réglage de la force d'amortissement en détente de la fourche avant
- ⑮ Crépine d'huile (N°2)
- ⑯ Boulon de couvercle de générateur
- ⑰ Levier sélecteur de vitesse
- ⑱ Crépine d'huile (N°1)
- ⑲ Repose-pieds



- ②① Dispositif de réglage de la force d'amortissement de détente de la suspension arrière
- ②② Dispositif de réglage de la force d'amortissement de compression de la suspension arrière
- ②③ Levier de lanceur
- ②④ Coupleur de map de réglage de l'ECM
- ②⑤ Bouchon de radiateur
- ②⑥ Réservoir de liquide de frein arrière
- ②⑦ Pédale de frein arrière
- ②⑧ Bouchon de vidange d'huile moteur
- ②⑨ Boulon de contrôle du niveau d'huile moteur
- ③① Bouchon de goulot de remplissage d'huile-moteur
- ③② Filtre à huile-moteur

POIGNEE GAUCHE DU GUIDON



MANETTE D'EMBRAYAGE ①

La manette d'embrayage permet de désengager la transmission sur la roue arrière au démarrage du moteur ou au passage des vitesses. Serrer cette manette pour débrayer.

CONTACTEUR D'ARRÊT DU MOTEUR ②

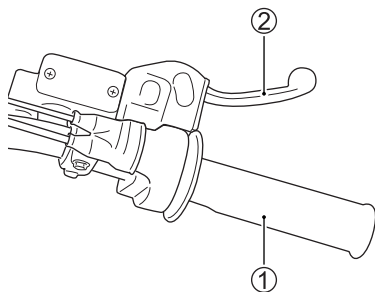
Pour arrêter le moteur, appuyez sur l'interrupteur d'arrêt moteur avec la boîte au point mort.

COMMANDE S-HAC (SUZUKI HOLESHOT ASSIST CONTROL) ③

Ce système est un système d'assistance au départ des courses lorsque celui-ci s'effectue par une grille.

Pour plus de détails, voir SELECTION DU MODE S-HAC (SUZUKI HOLESHOT ASSIST CONTROL). (☞ 5-6)

POIGNEE DROITE DU GUIDON



POIGNEE DES GAZ ①

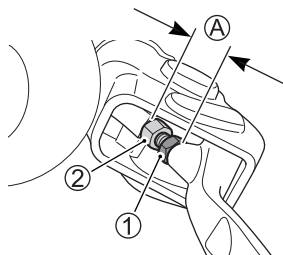
Le régime du moteur dépend de la position de la poignée des gaz. Faire tourner cette poignée vers soi pour augmenter le régime. Tourner dans l'autre sens pour le réduire.

MANETTE DE FREIN AVANT ②

Actionner le frein avant en serrant la manette du frein avant.

Réglage de la manette du frein avant

Régler la position de la manette du frein avant comme suit:

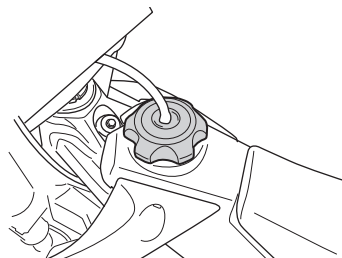


1. Desserrer le contre-écrou ①.
2. Visser ou dévisser la molette de réglage ② pour obtenir la position appropriée de la manette de frein.
3. La longueur standard de la molette de réglage A est de 11 – 15 mm.
4. Serrer le contre-écrou ① au couple spécifié.

Contre-écrou de la molette de réglage de la manette du frein avant:

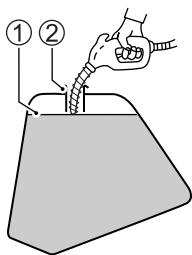
5,0 N·m (0,51 kgf·m)

BOUCHON DU RESERVOIR DE CARBURANT



Pour ouvrir le bouchon du réservoir de carburant, retirer le tube d'aération du boulon de la tête de l'axe de fourche et tourner le bouchon dans le sens contraire au sens horloger. Pour refermer le bouchon, tourner dans le sens horloger et serrer soigneusement. S'assurer que le tube d'aération est bien raccordé et installé.

Ne faire le plein du carburant qu'avec de l'essence neuve. Ne pas utiliser une essence en mauvais état contenant de la saleté, de la poussière, de l'eau ou d'autres liquides. Prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter l'entrée de saleté, poussière ou eau dans le réservoir.



- ① Niveau du carburant
- ② Goulot de remplissage

Capacité du réservoir de carburant:
6,3 L

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas trop remplir le réservoir sous peine de débordement à la dilatation de l'essence sous l'effet de la chaleur dégagée par le moteur ou due au soleil. Tout débordement de carburant risque de prendre feu.

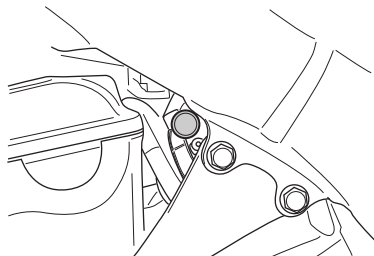
Ne plus verser de carburant dès que le niveau atteint le fond du goulot de remplissage.

⚠ AVERTISSEMENT

Tout manquement aux précautions de sécurité pendant le plein peut provoquer un incendie ou dégager des vapeurs toxiques.

Faire le plein dans un endroit bien aéré. S'assurer que le moteur est arrêté et éviter tout contact avec le moteur chaud. Ne pas fumer et s'assurer de l'absence de toute flamme vive ou source d'étincelles à proximité. Éviter de respirer les vapeurs de carburant. Eloigner les enfants et les animaux domestiques pendant le plein.

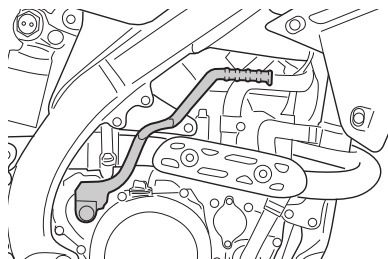
TIRETTE DE STARTER



Cette moto est pourvue d'une tirette de starter qui facilite le démarrage quand le moteur est froid. Pour démarrer le moteur à froid, tirer entièrement la tirette de starter vers soi. Le starter fonctionne mieux quand le papillon est en position fermé. Quand le moteur est chaud, il n'est pas nécessaire d'utiliser la tirette de starter pour son démarrage.

NOTE: Pour la mise en marche du moteur voir la section DEMARRAGE DU MOTEUR dans ce manuel.

LEVIER DE LANCEUR



Pour lancer le moteur, appuyer sur le levier du lanceur, boîte de vitesse au point mort. Il est possible de démarrer le moteur même si la boîte de vitesse est en prise en serrant simplement la manette d'embrayage,

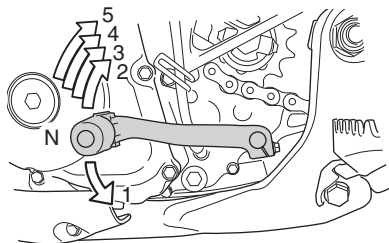
Appuyer lentement sur levier du lanceur depuis sa position de repos jusqu'à sentir la compression du moteur puis relâcher le levier du lanceur et le laisser revenir en position de repos. Tout en gardant la poignée des gaz fermée, appuyer fortement et à fond sur le levier du lanceur.

⚠ AVERTISSEMENT

Si le levier du lanceur kick n'est pas remis en position correctement, il peut gêner le pilote pendant la conduite.

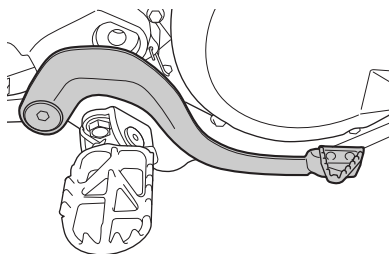
Veiller à ce que le levier du lanceur soit bien ramené en position après avoir démarré le moteur.

LEVIER DE SELECTEUR DE VITESSES



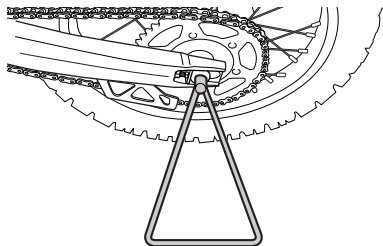
Cette moto est pourvue d'une boîte à 5 vitesses qui fonctionne comme indiqué. Pour un bon passage des vitesses, serrer la manette d'embrayage et fermer le papillon des gaz tout en manœuvrant le levier sélecteur de vitesses. Relever le sélecteur de vitesses pour monter les vitesses et l'abaisser pour les descendre. Le point mort se trouve entre la 1ère et la 2ème. Pour passer au point mort, appuyer sur ou relever le levier sélecteur de vitesses à mi-course entre la 1ère et la 2ème.

PEDALE DE FREIN ARRIERE



Appuyer sur la pédale de frein arrière pour actionner le frein arrière.

BEQUILLE LATÉRALE ACCESSOIRE



Cette moto n'est pas équipée d'une béquille latérale. Pour retenir temporairement la moto, utiliser la béquille latérale accessoire fournie avec la moto. Pour procéder à l'entretien de la moto, utiliser une chandelle d'atelier et soutenir fermement le bas du moteur. Avant de démarrer la moto au lanceur, ne pas oublier d'enlever la béquille latérale accessoire.

REGLAGE DE LA SUSPENSION

AVIS

Faire tourner les molettes en force risque d'endommager les suspensions.

Ne pas faire tourner les molettes de réglage au-delà de leur butée normale.

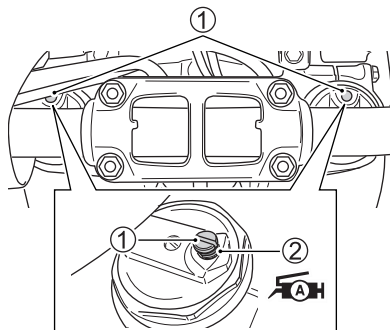
RÉGLAGE DE LA FOURCHE AVANT

La force d'amortissement à course de compression, la force d'amortissement à course de détente et la quantité d'huile de la fourche avant sont réglables selon les préférences du pilote, son poids et les conditions de la course.

NOTE:

- *Bien régler les deux fourches avant droite et gauche de manière égale.*
- *Vérifier les points suivants avant de procéder au réglage.*
 - *Libération de pression interne de la fourche avant (correspondant au niveau de la pression atmosphérique)*
(☞ 2-11)
 - *Domage de la fourche avant et fuites d'huile* (☞ 6-42)
 - *Pression de gonflage*
(☞ 6-40)
 - *Domage du pneu et de la roue* (☞ 6-39)
 - *Tension des écrous de rayon et serrage de l'écrou de butée à bourrelet* (☞ 6-41)
 - *Mouvement de la direction*
(☞ 6-43)

Libération de pression interne de la fourche avant (correspondant au niveau de la pression atmosphérique)



1. Soutenez la moto à l'aide d'un support ou béquille du commerce, etc., et soulevez la roue avant du sol.
2. Déposez les valves de purge d'air gauche et droite ① pour égaliser la pression interne des fourches avant à la pression atmosphérique.
3. Enduire le joint torique neuf ② de graisse et serrer les vis de purge d'air ① au couple spécifié.

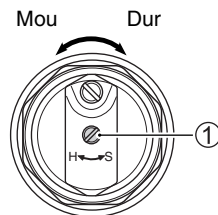
 **Graisse 99000-25100 (SUZUKI SILICONE GREASE ou équivalent)**

 **Purgeur d'air de fourche avant: 1,3 N·m (0,13 kgf·m)**

NOTE:

- Pour éviter que des corps étrangers pénètrent dans la fourche avant ou mordent dans la valve de purge d'air, nettoyez la moto avant de procéder au réglage.
- Lorsque vous reposez la valve de purge d'air, veillez à ne pas pincer de corps étrangers.

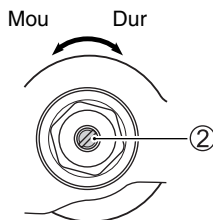
Réglage de la force d'amortissement à course de compression



Pour régler le dispositif, faire tourner lentement la vis de réglage ① dans le sens horloger jusqu'à butée, puis revenir en arrière du nombre de clics conseillé. Ne pas forcer la vis de réglage ① au-delà de sa position de butée sous peine de détérioration du dispositif de réglage.

DATA Réglage standard:
9 clics dans le sens contraire au sens horloger

Réglage de la force d'amortissement à course de détente

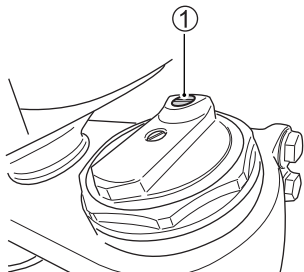


Pour régler le dispositif, faire tourner lentement la vis de réglage ② dans le sens horloger jusqu'à butée, puis revenir en arrière du nombre de clics conseillé. Ne pas forcer la vis de réglage ② au-delà de sa position de butée sous peine de détérioration du dispositif de réglage.

DATA Réglage standard:
11 clics dans le sens contraire au sens horloger

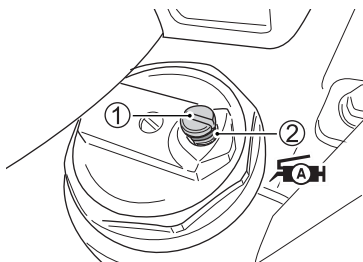
APPOINT EN HUILE

Faire l'appoint en huile de la fourche



1. Déposer la vis de purge d'air ①.
2. Faire l'appoint en huile à l'aide d'un injecteur en procédant depuis le trou de purge d'air.

FORK l'huile de fourche.
(SHOWA SUSPENSION
FLUID SS-19)



3. Enduire le joint torique neuf ② de graisse et serrer les vis de purge d'air ① au couple spécifié.

AH Graisse 99000-25100
(SUZUKI SILICONE GREASE ou
équivalent)

🔧 Purgeur d'air de fourche avant:
1,3 N·m (0,13 kgf·m)

NOTE:

- Pour éviter que des corps étrangers pénètrent dans la fourche avant ou mordent dans la valve de purge d'air, nettoyez la moto avant de procéder au réglage.
- Lorsque vous reposez la valve de purge d'air, veillez à ne pas pincer de corps étrangers.

Réduire la quantité d'huile de la fourche



1. Déposer les fourches avant.
(Voir le Manuel d'entretien)
2. Déposer la vis de purge d'air.
3. Pencher la fourche avant et faire couler l'huile par le trou de purge d'air.

Procédure de réglage de la fourche
avant
(👉 2-13)

⚠ ATTENTION

Utiliser la moto avec un volume d'huile inégal dans les fourches risquent de se traduire par une instabilité de manœuvre.

Pour garantir une performance équilibrée de la suspension, les deux jambes de la fourche avant doivent contenir la même quantité d'huile.

PROCÉDURE DE RÉGLAGE DE LA FOURCHE AVANT

Procéder à un essai de la moto et noter la manière dont la suspension avant réagit aux divers types de surface. Selon les symptômes observés, régler la fourche avant à la satisfaction du pilote et selon les conditions de la course. Pour régler, modifier la quantité d'huile se trouvant dans la fourche et ajuster la force d'amortissement à course de compression et à course de rebond conformément aux instructions suivantes.

NOTE:

- *En faisant l'appoint en huile, vérifier que le volume d'huile utilisé est dans les limites de la quantité spécifiée. Pour faire l'appoint en huile ou en réduire le niveau, procéder par fractions de 1 ml.*
- *Pour régler la force d'amortissement, procéder en déplaçant le dispositif de réglage de 1 à 2 clics à la fois.*

Symptôme	Section	Processus de réglage
Trop dur dans l'ensemble	<ul style="list-style-type: none">• Sauts• Grosses bosses• Série de bosses moyennes	<ol style="list-style-type: none">1. Régler la force d'amortissement à course de compression et à course de détente pour un amortissement plus doux.2. Réduire la quantité d'huile3. Changer le ressort par un ressort moins dur fourni en option.
Trop mou dans l'ensemble et s'enfonce complètement	<ul style="list-style-type: none">• Sauts• Grosses bosses• Au freinage	<ol style="list-style-type: none">1. Régler la force d'amortissement à course de compression pour un amortissement plus dur.2. Augmenter la quantité d'huile3. Changer le ressort par un ressort plus dur fourni en option.
Trop dur en fin de course de l'amortissement	<ul style="list-style-type: none">• Sauts	Réduire la quantité d'huile
Trop doux en fin de course de l'amortissement et s'enfonce de manière trop prononcée	<ul style="list-style-type: none">• Sauts• Grosses bosses	<ol style="list-style-type: none">1. Régler la force d'amortissement à course de compression pour un amortissement plus dur.2. Augmenter la quantité d'huile
Trop dur en début de course de l'amortissement	<ul style="list-style-type: none">• Sauts• Grosses bosses• Série de bosses moyennes• Série de petites bosses	Régler la force d'amortissement à course de compression pour un amortissement plus doux.
Trop doux et manque de stabilité	<ul style="list-style-type: none">• Série de bosses moyennes• Série de petites bosses	Régler la force d'amortissement à course de détente pour un amortissement plus dur.
Rebondit	<ul style="list-style-type: none">• Sauts• Grosses bosses	Régler la force d'amortissement à course de détente pour un amortissement plus dur.
Rebondit	<ul style="list-style-type: none">• Série de petites bosses	Régler la force d'amortissement à course de détente pour un amortissement plus doux.

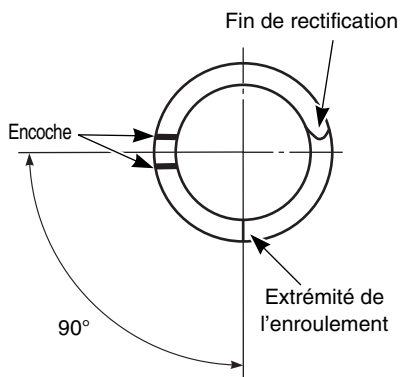
1. Déposer la fourche avant. (Voir le Manuel d'entretien)
2. Déposer le ressort de la fourche avant. (Voir le Manuel d'entretien)
3. Régler la suspension avant en fonction du poids et des préférences du pilote et conformément au tableau ci-dessous.

Ressort	N° de pièce	Raideur	Identificati on (Encore repère au bout du ressort)	Quantité d'huile standard	Quantité d'huile limite
Mou (En option)	51171-37K10	4,8 N/mm (0,49 kgf/mm)	Pas d'encoche	371 ml	303 – 403 ml
Standard	51171-37K00	5,0 N/mm (0,51 kgf/mm)	90°: II (Voir la Fig.1 ci- dessous)	365 ml	297 – 398 ml
Dur (En option)	51171-37K20	5,2 N/mm (0,53 kgf/mm)	45°: I 90°: I 135°: I (Voir la Fig.2 ci- dessous)	368 ml	300 – 400 ml

NOTE: Bien régler le niveau de l'huile dans les limites spécifiées.

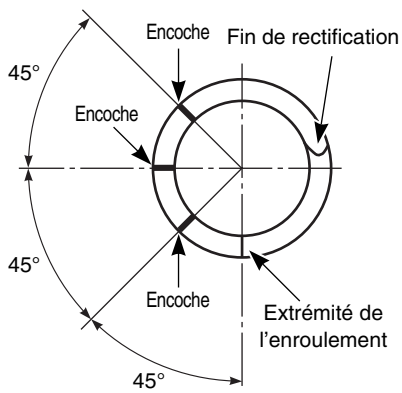
NOTE: Les encoches repères d'identification à l'extrémité du ressort ne concernent que les pièces de rechange. Les ressorts montés en usine ne sont pas pourvus d'encoches repères d'identification.

Fig.1



Standard (Pièce n° 51171-37K00)

Fig.2



Dur (Pièce n° 51171-37K20)

RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

⚠ AVERTISSEMENT



Ce module contient de l'azote sous haute pression. Une erreur de manipulation présente le risque d'explosion.

- **Tenir à l'écart de la chaleur et du feu.**
- **Pour plus d'informations, voir le manuel du propriétaire.**

NOTE: Demandez à votre concessionnaire Suzuki de mettre au rebut l'ensemble amortisseur arrière.

Pour l'amortisseur arrière de RM-Z450, la force d'amortissement de compression et de rebond peut être réglée en fonction des conditions de la route et des préférences du pilote. Pour garantir une opération de réglage efficace, vérifiez d'abord les points suivants si la suspension montre une anomalie quelconque.

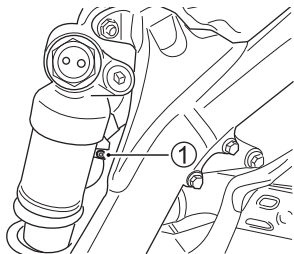
- **Dompage et fuites d'huile sur l'amortisseur arrière** (☞ 6-42)
- **Serrage du bras oscillant et des biellettes** (☞ 6-42)
- **Pression de gonflage** (☞ 6-40)
- **Dompage du pneu et de la roue** (☞ 6-39)
- **Tension des écrous de rayon et serrage des plaques de retenue jante/pneu** (☞ 6-41)

NOTE:

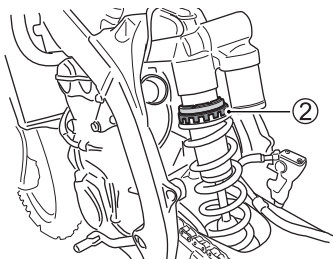
- *Procéder aux réglages sur la base des réponses de la moto quand elle est réglée de manière normale.*
- *En cas de doute sur les réglages qui ont été effectués, revenir aux réglages standards et régler de nouveau.*

Réglage de la précharge du ressort

1. Soutenez la moto à l'aide d'un support ou béquille du commerce, etc., et soulevez la roue arrière du sol.
2. Déposer le silencieux et l'ensemble rail de la selle.
(Voir le Manuel d'entretien)



3. Desserrer le boulon de blocage ① à l'aide de l'outil spécial.



4. Tournez le dispositif de réglage ② dans le sens horaire ou dans le sens antihoraire pour modifier la charge initiale du ressort.



09910-60611:
Clé à ergots réglable



Longueur de réglage standard du ressort:
Quand il est comprimé à 1,0 mm depuis sa corde libre

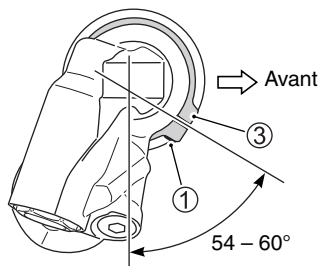
[Standard]: 239 mm



Limites de réglage de la longueur standard du ressort:

227 – 239 mm

[pour une corde libre de 240 mm]



5. Après avoir réglé la précharge du ressort, positionner la butée de verrouillage de la molette de réglage du ressort ③ comme illustré et serrer le boulon de la butée de verrouillage ① au couple spécifié.



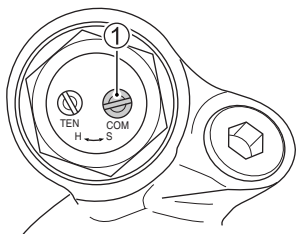
Boulon de verrouillage de la molette de réglage du ressort:
5,0 N·m (0,51 kgf·m)

AVIS

Faire tourner la molette de réglage ② sans desserrer le boulon de verrouillage ① risque d'endommager le module d'amortisseur arrière.

Faire tourner la molette de réglage après avoir desserré le boulon de verrouillage.

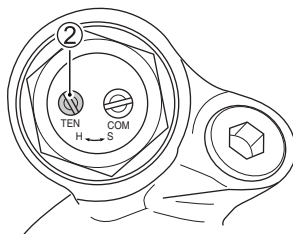
Réglage de la force d'amortissement à course de compression



Pour régler le dispositif, faire tourner lentement la vis de réglage ① dans le sens horloger jusqu'à butée, puis revenir en arrière du nombre de tours conseillé. Ne pas forcer la vis de réglage ① au-delà de sa position de butée sous peine de détérioration du dispositif de réglage.

DATA Réglage standard:
2 tours dans le sens contraire
au sens horloger

Réglage de la force d'amortissement à course de détente



Pour régler le dispositif, faire tourner lentement la vis de réglage ② dans le sens horloger jusqu'à butée, puis revenir en arrière du nombre de tours conseillé. Ne pas forcer la vis de réglage ② au-delà de sa position de butée sous peine de détérioration du dispositif de réglage.

DATA Réglage standard:
1 tour dans le sens contraire
au sens horloger

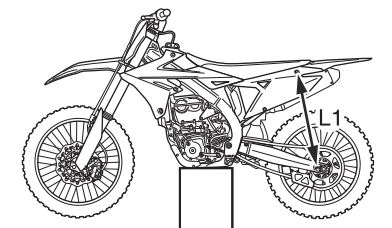
PROCÉDURE DU REMPLACEMENT DE RESSORT D'AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Déposer l'amortisseur arrière. (Voir le Manuel d'entretien)
2. Déposer le ressort de l'amortisseur arrière. (Voir le Manuel d'entretien)
3. Sélectionnez le ressort d'amortisseur arrière en fonction du poids et des préférences du pilote en consultant le tableau ci-dessous.

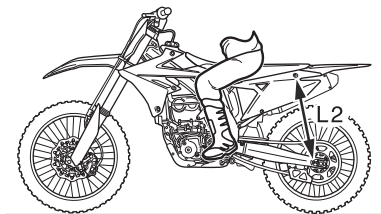
N° de pièce	Raideur	Repère de peinture	Limites de réglage de la longueur
62211-37K20 (En option)	52 N/mm (5,3 kgf/mm)	Bleu	226 – 239 mm [Pour une corde libre du ressort de 240 mm]
62211-37K00 (En option)	54 N/mm (5,5 kgf/mm)	Blanc	
(Standard) 62211-37K10	56 N/mm (5,7 kgf/mm)	Rouge	227 – 239 mm [Pour une corde libre du ressort de 240 mm]

RÉGLAGE DE LONGUEUR DE PRÉCHARGE DU RESSORT

1. Soutenez la moto à l'aide d'un support ou béquille du commerce, etc., et soulevez la roue arrière du sol.



2. Mesurez la distance L1 du boulon de selle au contre-écrou de réglage de chaîne.



3. Déposez la béquille ou le support, etc., et montez sur la moto à l'arrêt. Actionnez ensuite les suspensions avant et arrière plusieurs fois.
4. Mesurez la distance L2 du boulon de selle au contre-écrou de réglage de chaîne en étant monté sur la moto en position normale avec un équipement complet.
5. Déterminer la flèche par soustraction de L2 à L1.

NOTE:

- *Le réservoir devrait être rempli de carburant et le pilote devrait porter l'équipement de course pour que le poids corresponde à celui de la compétition.*
- *Soutenez verticalement la moto autant que possible pour effectuer la mesure.*
- *Deux personnes ou plus sont nécessaires pour effectuer la mesure.*

DATA Standard de la flèche: 110 mm

Si la flèche mesurée est:	Processus de réglage
Inférieure à 110 mm	Réduire la longueur de pré réglage du ressort par rotation de l'écrou de réglage du ressort.
Supérieure à 110 mm	Augmenter la longueur de pré réglage du ressort par rotation de l'écrou de réglage du ressort.

Une fois la flèche réglée à 110 mm, procéder à un essai de conduite de la moto et régler la suspension aux préférences du pilote et conformément aux conditions du circuit d'après le tableau suivant.

NOTE: Pour régler la force d'amortissement, procéder en faisant tourner le dispositif de réglage de 1/4 à 1/2 tour à la fois.

Symptôme	Section	Processus de réglage
Trop dur dans l'ensemble	<ul style="list-style-type: none"> • Sauts • Série de bosses 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Régler la force d'amortissement à course de compression pour un amortissement plus doux. 2. Régler la force d'amortissement à course de détente pour un amortissement plus doux. 3. Changer le ressort par un ressort moins dur fourni en option. (☞ 2-19)
Cogne	<ul style="list-style-type: none"> • Moyennes à grosses bosses 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Régler la force d'amortissement à course de détente pour un amortissement plus dur. 2. Régler la force d'amortissement à course de compression pour un amortissement plus dur.
La suspension s'enfonce ou semble trop molle et instable.	<ul style="list-style-type: none"> • Sauts • Grosses bosses • Série de bosses 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Régler la force d'amortissement à course de compression pour un amortissement plus dur. 2. Régler la force d'amortissement à course de détente pour un amortissement plus dur. 3. Lorsque le ressort a été remplacé par un ressort en option plus souple que celui standard, remplacez-le par un ressort plus rigide. (☞ 2-19)
La suspension est dure et attaque les bosses trop durement	<ul style="list-style-type: none"> • Sauts • Grosses bosses • Série de bosses 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Régler la force d'amortissement à course de compression pour un amortissement plus doux. 2. Régler la force d'amortissement à course de détente pour un amortissement plus doux. 3. Quand le ressort a été changé avec un plus doux en option que la norme, la suspension peut être sentie en bas même avec le dispositif de réglage ci-dessus. Dans ce cas, changer le ressort avec un ressort optionnel plus rigide. (☞ 2-19)
Traction insuffisante	<ul style="list-style-type: none"> • A l'accélération • Série de petites bosses 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Régler la force d'amortissement à course de compression pour un amortissement plus doux. 2. Si la traction ne s'améliore pas après le réglage précédent, régler la force d'amortissement à course de détente pour un amortissement plus doux. 3. Quand le ressort a été changé avec un plus doux en option que la norme, la suspension peut être sentie en bas même avec le dispositif de réglage ci-dessus. Dans ce cas, changer le ressort avec un ressort optionnel plus rigide. (☞ 2-19)
L'avant et l'arrière ont tendance à plonger	<ul style="list-style-type: none"> • A la décélération ou au freinage 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Régler la force d'amortissement à course de compression pour un amortissement plus doux. 2. Régler la force d'amortissement à course de détente pour un amortissement plus dur.

ÉQUILIBRAGE DES SUSPENSIONS AVANT ET ARRIÈRE

Un bon équilibrage de la suspension avant et de la suspension arrière est particulièrement critique dans la performance de la suspension. Si les fourches avant sont ajustées plus fortement que la suspension arrière, par exemple en cas d'un transfert plus lourd de l'huile de fourche avant, d'un réglage de compression et de détente plus rigide et ainsi de suite, les fourches avant vont moins s'affaisser sur les bosses. Du coup, le poids de la moto et celui du pilote s'appliquent un peu plus vers l'arrière, résultant dans un possible enfoncement de la suspension arrière alors que tout semblait au point avant le réglage de la suspension avant.

ESSAI DE L'ÉQUILIBRAGE

Se placer à côté de la moto sur une surface plane. Poser le pied sur le repose-pied le plus proche. Appuyer fortement. La suspension avant et la suspension arrière doivent s'enfoncer de manière égale.

CONSEILS POUR L'ÉQUILIBRAGE

- Vérifiez la pression interne des fourches avant. Du fait que la pression interne dépend de la température de l'air extérieur ou de l'altitude, réglez-la pour qu'elle atteigne la pression atmosphérique à l'aide de la valve de purge.
- Une fois la longueur du ressort d'amortisseur arrière réglée à l'aide de l'écrou de réglage de ressort, réglez-le de façon à obtenir une descente de 110 mm. S'il est impossible d'atteindre 110 mm, le ressort doit être remplacé par un de raideur nettement supérieure ou inférieure.
- Il est possible de régler avec précision et plus facilement l'équilibrage en réglant l'amortissement à force de compression de l'amortisseur arrière.

RECOMMANDATIONS POUR LE CARBURANT, L'HUILE-MOTEUR ET LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

INDICE D'OCTANE DU CARBURANT	3-2
RECOMMANDATIONS POUR LES CARBURANTS OXYGENES	3-2
HUILE-MOTEUR	3-3
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR	3-5

RECOMMANDATIONS POUR LE CARBURANT, L'HUILE-MOTEUR ET LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

INDICE D'OCTANE DU CARBURANT

Utiliser de l'essence super sans plomb avec un indice d'octane de 95 ou plus (méthode recherche).

(Canada)

Cette moto requiert en principe l'emploi d'une essence super sans plomb avec un indice d'octane minimum de 90 (méthode (R+M)/2). Dans certaines régions, les seuls carburants disponibles sont des carburants oxygénés.

NOTE: Le moteur de la RM-Z450 n'accepte que les essences super sans plomb. Quelles que soient les conditions de conduite, n'utiliser que de l'essence super sans plomb.

RECOMMANDATIONS POUR LES CARBURANTS OXYGENES

Il est possible, sans remettre en question la Garantie limitée des véhicules neufs, d'utiliser sur cette moto des carburants oxygénés s'il sont conformes aux conditions minimales d'indice d'octane et aux conditions stipulées ci-après.

NOTE: Les carburants oxygénés sont des carburants contenant des additifs à composé d'oxygène du type alcool.

Mélanges essence/éthanol

Les mélanges d'essence sans plomb et d'éthanol (alcool éthylique), parfois appelés "Gasohol", sont commercialisés dans certains pays. Ce type de mélanges peut être utilisé avec cette moto s'ils ne contiennent pas plus de 10% d'éthanol. S'assurer que le mélange essence-éthanol utilisé a un indice d'octane qui n'est pas inférieur à celui conseillé pour l'essence.

Utilisez l'essence recommandée, qui est conforme aux étiquettes suivantes. (UE)



NOTE:

- *Pour limiter la pollution de l'air, Suzuki conseille l'emploi de carburants oxygénés.*
- *S'assurer que le carburant oxygéné utilisé a l'indice d'octane recommandé.*
- *Si les performances ou la consommation de carburant de la moto ne donnent pas entière satisfaction avec un carburant oxygéné ou si le moteur cliquète, changer de marque de carburant car la qualité des carburants varie d'une marque à l'autre.*

AVIS

Les coulures de carburant contenant de l'alcool sont susceptibles d'endommager la peinture de votre moto.

Attention à ne pas renverser de carburant en faisant le plein du réservoir. Essuyer immédiatement toute coulure d'essence.

HUILE-MOTEUR

Utiliser une huile-moteur Suzuki d'origine. Si l'on ne dispose pas d'une huile-moteur Suzuki d'origine, sélectionner une autre huile conformément aux directives suivantes

La qualité de l'huile est un élément majeur des performances et de la durée de vie du moteur. Toujours sélectionner une huile-moteur de bonne qualité. Utiliser une huile de classification API (American Petroleum Institute) de nuance SG, SH, SJ, SL, SM ou SN avec une classification JASO MA.

SAE	API	JASO
10W-40	SG, SH, SJ, SL, SM ou SN	MA

API: American Petroleum Institute (Institut américain du pétrole)

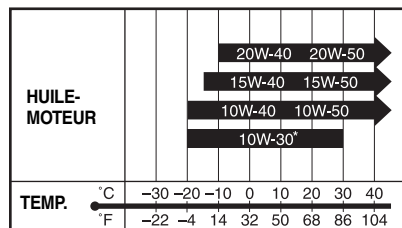
JASO: Japanese Automobile Standards Organization (Organisme japonais des normes automobiles)

(UE et Canada)

Suzuki recommande l'utilisation de MOTUL 300V 10W-40.

Viscosité SAE des huiles-moteurs

Suzuki recommande l'utilisation de l'huile-moteur SAE 10W-40. Si l'on ne dispose pas d'une huile-moteur SAE 10W-40, sélectionner une autre huile dans le tableau suivant.

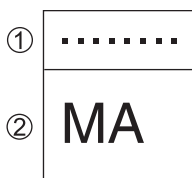


* UTILISEZ UNIQUEMENT SG, SH, SJ ou SL.

JASO T903

La norme JASO T903 est un indice qui permet de sélectionner le type d'huile-moteur pour les moteurs à 4 temps de moto et de quad. Les moteurs de moto et de quad assurent la lubrification de l'engrenage et de la boîte de vitesses avec de l'huile-moteur. JASO T903 spécifie les exigences de performance pour les embrayages et les boîtes de vitesses de moto et de quad.

Il existe deux classes, MA et MB. Le bidon d'huile indique la classe de l'huile comme suit.



- ① Numéro de code du fabricant de l'huile
- ② Classification de l'huile

Conservation de l'énergie

Suzuki ne recommande pas l'utilisation des huiles dites "ENERGY CONSERVING" (à Conservation d'énergie) ou "RESOURCE CONSERVING" (à Conservation des ressources). Certaines huiles moteur de nuance SH, SJ, SL, SM ou SN dans la classification API portent l'indication ENERGY CONSERVING (CONSERVATION D'ENERGIE) dans le logo en anneau de la classification API. Ces huiles peuvent nuire à la durée de service du moteur et à l'embrayage.

API SG, SH, SJ, SL, SM ou SN



Recommandées

API SH, SJ, SL ou SM

API SN



Non recommandées

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Utiliser du "SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT" (LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT SUZUKI A SUPER LONGUE DUREE DE VIE) ou "SUZUKI LONG LIFE COOLANT" (LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT SUZUKI A LONGUE DUREE DE VIE). Si l'on ne dispose pas de "SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT" ou de "SUZUKI LONG LIFE COOLANT", utiliser un antigel à base de glycol compatible avec les radiateurs en aluminium mélangé à de l'eau distillée uniquement dans un rapport de 50:50.

▲ AVERTISSEMENT

Le liquide de refroidissement du moteur est un produit dangereux, voire mortel, en cas d'ingestion ou d'inhalation. Cette solution est toxique pour les animaux.

Ne pas avaler d'antigel ou de liquide de refroidissement. En cas d'ingestion ne pas induire de vomissement. Contacter immédiatement un centre antipoison ou un médecin. Eviter de respirer les émissions ou les vapeurs chaudes; en cas d'inhalation, respirer de l'air frais. En cas de contact du liquide de refroidissement avec les yeux, les laver à l'eau douce et consulter un médecin. Se laver soigneusement les mains après usage. Tenir hors de portée des enfants et des animaux.

AVIS

Les coulures de carburant contenant de l'alcool sont susceptibles d'endommager la peinture de votre moto.

Attention à ne pas renverser de liquide en faisant le plein du réservoir. Essayer immédiatement toute coulure de liquide de refroidissement.

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Le liquide de refroidissement du moteur agit à la fois comme agent antirouille et lubrifiant de la pompe à eau et comme antigel. Par conséquent, le plein de liquide de refroidissement doit toujours être fait, même si la température ambiante locale ne descend pas au point de congélation.

SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT (Bleu)

Le "SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT" est fourni pré mélangé dans le rapport approprié. Ne faire l'appoint en "SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT" que si le niveau du liquide de refroidissement a baissé. Il n'est pas nécessaire de diluer le "SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT" à la vidange du liquide de refroidissement.

SUZUKI LONG LIFE COOLANT (Vert)

Eau pour le mélange

N'utiliser que de l'eau distillée. Une eau non distillée risque de corroder et d'obstruer le radiateur en aluminium.

Quantité requise d'eau/liquide de refroidissement

Contenance (totale) en solution:
1100 ml

50%	Eau	550 ml
	Liquide de refroidissement	550 ml

NOTE: Un mélange à 50% assure la protection du système de refroidissement contre le gel jusqu'à des températures de -31°C . Si la moto est exposée à des températures inférieures à -31°C , le taux du mélange doit être porté à 55% (-40°C) ou 60% (-55°C) de liquide de refroidissement. Le taux du mélange ne doit toutefois jamais dépasser 60% de liquide de refroidissement.

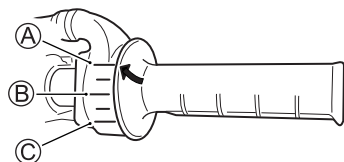
RODAGE ET CONTROLE AVANT LA CONDUITE

RODAGE	4-2
CONTROLES AVANT USAGE	4-3

RODAGE ET CONTROLE AVANT LA CONDUITE

RODAGE

Quand la moto est neuve



- Ⓐ Fermé
- Ⓑ 1/2
- Ⓒ Entièrement ouvert

1. Laisser chauffer le moteur avant de prendre le départ.
2. Conduire pendant 60 minutes avec les gaz ouverts à moitié.
3. Conduire pendant 60 minutes avec les gaz ouverts aux 3/4.

NOTE: Quand la moto est neuve, les boulons et les écrous peuvent se desserrer rapidement. Assurez-vous de resserrer les boulons et écrous, y compris l'écrou de support moteur après une sortie.

À chaque remplacement des pièces suivantes

Procéder de la même manière pour le remplacement de l'une quelconque des pièces suivantes:

- Piston
- Segment de piston
- Cylindre
- Vilebrequin
- Palier de vilebrequin

AVERTISSEMENT

Le non contrôle et le non entretien de la moto avant son utilisation augmentent les chances d'accident ou de détérioration matérielle.

Toujours contrôler la moto avant chaque utilisation pour s'assurer qu'elle est en parfait état. Se reporter à la section **INSPECTION ET ENTRETIEN** du présent manuel.

Avant de prendre la route, vous devez vérifier les points suivants pour vous assurer que la moto est en bon état pour votre propre sécurité et celle de la moto.

AVERTISSEMENT

Procéder aux contrôles pendant la marche du moteur peut s'avérer dangereux. Il y a risque de blessure grave si les mains ou un vêtement se trouvent pris dans des pièces du moteur en mouvement.

Couper le moteur pour procéder aux contrôles d'entretien sauf lorsqu'il s'agit de vérifier le contacteur d'arrêt du moteur et la commande des gaz.

POINTS DE CONTROLE	AVANT UNE COURSE OU APRÈS 2 HEURES D'UTILI- SATION	REMARQUES
Bougie	○	<ul style="list-style-type: none"> • Valeur thermique, électrode encrassée, serrage • Chapeau de bougie desserré
Élément de filtre à air	○	<ul style="list-style-type: none"> • Poussière • Lubrification
Filtre à air	○	<ul style="list-style-type: none"> • Dommages • Tuyau de sortie
Huile-moteur	○	Niveau d'huile
Liquide de refroidissement	○	Niveau du liquide de refroidissement
Système de refroidissement	○	<ul style="list-style-type: none"> • Détérioration de la durite du radiateur • Fuites de liquide de refroidissement du moteur
Embrayage	○	<ul style="list-style-type: none"> • Jeu • Bon fonctionnement
	○	Usure et déformation des plateaux d'embrayage
Commande des gaz	○	<ul style="list-style-type: none"> • Jeu • Bon fonctionnement
Boyaux de reniflard du carter-moteur	○	Boyaux de reniflard obturés et cintrés
Régime du ralenti moteur	○	Régime moteur
Liquide de frein	○	Niveau du liquide
Freins	○	<ul style="list-style-type: none"> • Position de la manette du frein • Hauteur de la pédale de frein • Fonctionnement
	○	Usure (plaquettes)
Chaîne de transmission et pignon du moteur	○	<ul style="list-style-type: none"> • Lubrification • Usure
Butée, guide et rouleaux de chaîne de transmission	○	<ul style="list-style-type: none"> • Usure • Détérioration
Pignons	○	<ul style="list-style-type: none"> • Usure • Fissure
Suspension	○	<ul style="list-style-type: none"> • Bon fonctionnement • Pression d'air dans la fourche avant
Roues	○	<ul style="list-style-type: none"> • Tension des rayons • Plaque de retenue jante/pneu
Pneus	○	Pression de gonflage des pneus
Direction	○	Dureté, jeu
Culasse	○	Dépôts de calamine dans la chambre de combustion

POINTS DE CONTROLE	AVANT UNE COURSE OU APRÈS 2 HEURES D'UTILISATION	REMARQUES
Piston et cylindre	○	<ul style="list-style-type: none"> • Dépôts de calamine dans la tête de piston • Usure du piston et du cylindre
Flexible à carburant	○	<ul style="list-style-type: none"> • Dommages • Raccord du flexible
Réservoir de carburant	○	Fuites
Tuyau d'échappement et silencieux	○	<ul style="list-style-type: none"> • Fuites de gaz d'échappement • Couple de serrage
	○	Dommages
Boulons et écrous, y compris écrou de support moteur	○	Couple de serrage



CONSEILS DE PILOTAGE

INSTRUCTIONS	5-2
INSPECTION AVANT LE CONTROLE DU NIVEAU DE L'HUILE-MOTEUR	5-2
DEMARRAGE DU MOTEUR	5-3
SELECTION DU MODE S-HAC (SUZUKI HOLESHOT ASSIST CONTROL)	5-6
SÉLECTION D'UN MODE S-HAC	5-8
SELECTION DE LA MAP DE REGLAGE DE L'ECM	5-12

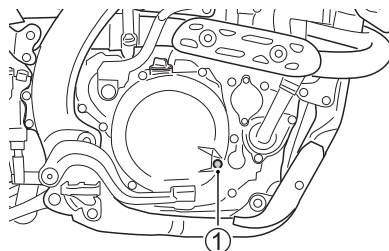
INSTRUCTIONS

AVIS

Ne pas laisser le moteur tourner au ralenti après une utilisation de la moto sous peine de surchauffe car cette moto de compétition n'est pas pourvue d'un ventilateur de refroidissement du radiateur ni d'un réservoir de réfrigérant. L'utilisation de la moto dans des conditions sévères, par exemple terrain boueux ou sableux par température ambiante élevée, peut conduire à une surchauffe.

Ne pas laisser le moteur tourner au ralenti après avoir utilisé la moto. Vérifier le bon niveau du réfrigérant dans le radiateur avant d'utiliser la moto pour un entraînement ou une course.

INSPECTION AVANT LE CONTROLE DU NIVEAU DE L'HUILE-MOTEUR



Le "CONTRÔLE AVANT DE VÉRIFIER LE NIVEAU DE L'HUILE MOTEUR" est un simple contrôle permettant de s'assurer que le moteur est plein d'huile.

- Avant de démarrer le moteur, vérifier que le niveau d'huile est suffisant pour en permettre la marche.
- Pour procéder, placer la moto bien droite sur une surface plane.
- Déposez le boulon de contrôle du niveau d'huile ① et vérifiez que l'huile moteur sort par le trou de boulon de contrôle du niveau d'huile.

Avant chaque sortie, il est obligatoire de vérifier que le niveau d'huile-moteur est celui spécifié. Pour cette procédure de contrôle, consultez la "CONTROLE DU NIVEAU DE L'HUILE-MOTEUR" en page 6-19.

AVIS

Si le moteur est mis en route avec insuffisamment ou pas d'huile, ses composants risquent d'être endommagés.

Toujours maintenir l'huile-moteur au niveau approprié.

NOTE: Le niveau d'huile ne peut pas être mesuré avec précision si la moto est bien droite, toute inclinaison risquant de changer l'indication du niveau d'huile.

DEMARRAGE DU MOTEUR

- Vérifier le niveau de l'huile-moteur et du réfrigérant et vérifier l'état du filtre à air avant de démarrer le moteur.
(☞ 6-19, 6-33, 6-14)
- Avant de démarrer le moteur, vérifier que le réservoir de carburant contient suffisamment de carburant pour la séance d'entraînement ou la course.
- Mettre la boîte à vitesses au point mort.

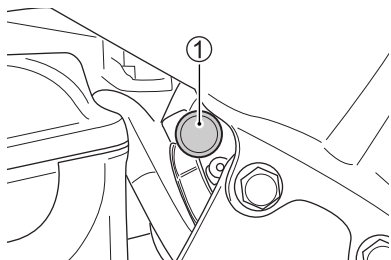
NOTE: Le démarrage du moteur est possible dans tout rapport de la transmission en serrant la poignée d'embrayage.

AVIS

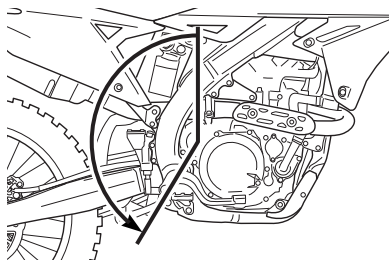
L'accélération du moteur au point mort peut réduire la durée de vie des composants du moteur.

Évitez d'accélérer le moteur à haut régime pour éviter de raccourcir la durée de vie de ces composants.

Quand le moteur est froid:



1. Tirer à fond le bouton du starter ①.



2. Appuyer lentement sur levier du lanceur depuis sa position de repos jusqu'à sentir la compression du moteur puis relâcher le levier du lanceur et le laisser revenir en position de repos. Tout en gardant la poignée des gaz fermée, appuyer fortement et à fond sur le levier du lanceur. Ne jamais ouvrir les gaz pendant l'opération de démarrage au lanceur.

NOTE: Lors du démarrage du moteur, veillez à retirer la béquille latérale accessoire.

3. Dès que le régime du moteur s'est stabilisé, repousser la manette du starter ①.

Quand le moteur est déjà chaud ou à la remise en marche:

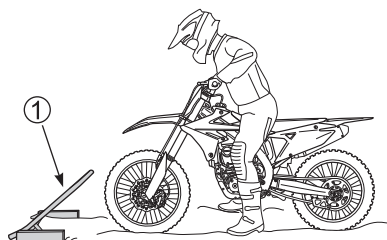
Appuyer lentement sur levier du lanceur depuis sa position de repos jusqu'à sentir la compression du moteur puis relâcher le levier du lanceur et le laisser revenir en position de repos. Tout en gardant la poignée des gaz fermée, appuyer fortement et à fond sur le levier du lanceur. Ne jamais ouvrir les gaz pendant l'opération de démarrage au lanceur.

NOTE: Si le moteur ne démarre pas, ouvrir entièrement la poignée des gaz et appuyer lentement sur le levier du lanceur 4 – 5 fois de suite pour obtenir un mélange moins riche dans le moteur. Fermez complètement le papillon des gaz et démarrez le moteur.

Utilisation du starter	
Condition du moteur	Starter
Moteur chaud	Rentré (ARRET)
Moteur froid	Tiré (MARCHE)

- * Si le moteur ne démarre pas, même après la manœuvre précédente, tirer sur la manette du starter pour démarrer le moteur. Dès que le moteur démarre, rentrer immédiatement la manette du starter.

SELECTION DU MODE S-HAC (SUZUKI HOLESHOT ASSIST CONTROL)



Le S-HAC est une fonction de contrôle des caractéristiques du moteur au départ des courses effectuée avec une grille ①. Il est possible de sélectionner l'un des trois modes de commande du moteur disponibles.

NOTE:

- *Le S-HAC exécute une commande spécifiquement conçue pour les départs effectués sur une grille. Ne pas utiliser la fonction S-HAC pour les départs qui ne sont pas effectués sur une grille.*
- *L'état "start off" (départ) de la moto est défini comme le point jusqu'auquel l'embrayage est engagé.*
- *Tenter un départ sans ouvrir les gaz (à 1/8 ou moins) o après réduction du régime du moteur par la manœuvre répétée de la poignée d'embrayage à mi-course risque de rendre impossible la détermination du point de départ. Ne pas utiliser la fonction S-HAC dans de telles conditions.*

MODE S-HAC

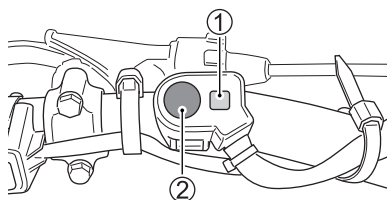
Mode (témoin)	Utilisable pour
Mode normal (éteint)	–
Mode-A (en clignotement lent)	Terre dure et sèche ou surface en béton
Mode-B (en clignotement rapide)	Terre normale

CONDITIONS D'INTERRUPTION DU CONTROLE DU MOTEUR

Mode sélectionné	Conditions d'interruption du contrôle du moteur
Mode-A ou Mode-B	Le contrôle est interrompu 6 secondes après le départ.
	Le contrôle est interrompu sur fermeture des gaz après le départ.
	Le contrôle est interrompu sur passage en 5ème.
	Le contrôle est interrompu si le départ n'est pas effectué dans les 180 secondes suivant la sélection du mode-A ou du mode-B.
	Le contrôle est interrompu sur pression de la commande S-HAC jusqu'à extinction du témoin lumineux.

Quand l'une quelconque des conditions précédentes est satisfaite, le mode actif est interrompu et un retour au mode normal est effectué.

SÉLECTION D'UN MODE S-HAC



Démarrer le moteur et mettre la transmission au point mort, en 1ère ou en 2ème. Régler ensuite le régime moteur à une valeur inférieure à 3500 tr/min.

NOTE: Il n'est pas possible de changer le mode sélectionné pour la fonction S-HAC (passer en mode-A ou en mode-B) si un DTC (code d'anomalie) est affiché.

Mode-A

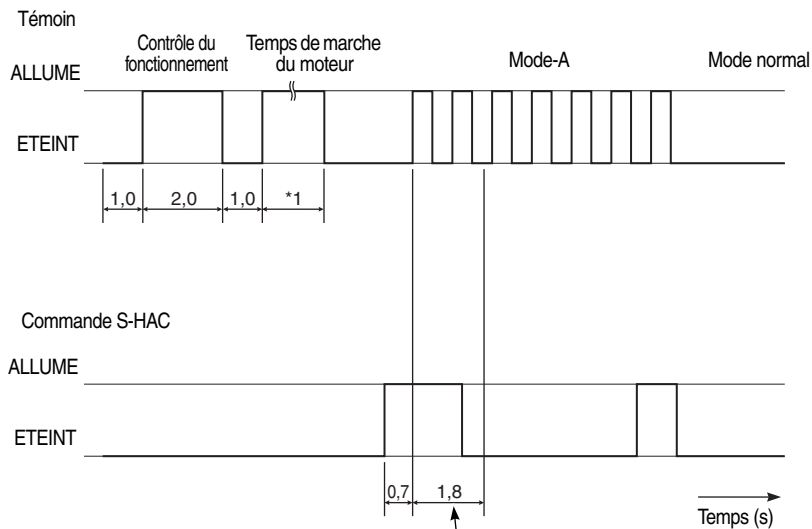
- Le témoin ① s'allume (2 secondes) pour permettre un contrôle de son bon fonctionnement puis devient un témoin d'indication du temps de marche du moteur. Noter toutefois que, même pendant que le témoin fait office d'indication du temps de marche du moteur, il suffit d'appuyer sur la commande S-HAC ② pendant plus de 0,7 seconde pour que le témoin ① passe au clignotement lent (mode-A).
- Pour sélectionner le mode-A, lever le doigt de la commande S-HAC ② pendant que le témoin ① est en clignotement lent (pendant environ 1,8 seconde).
- Une fois le mode-A sélectionné, le clignotement lent se poursuit.

NOTE:

- *Pour revenir au mode normal depuis le mode-A, laisser le doigt sur la commande S-HAC jusqu'à ce que le témoin ① s'éteigne.*
- *Pour passer du mode-A au mode-B, revenir d'abord au mode normal puis passer au mode-B.*

Mode-A

*1 Le témoin s'allume pendant 0,2 s pour chaque heure de marche du moteur.



Relâcher la commande S-HAC pendant cette période va résulter en sélection du mode-A.

Mode-B

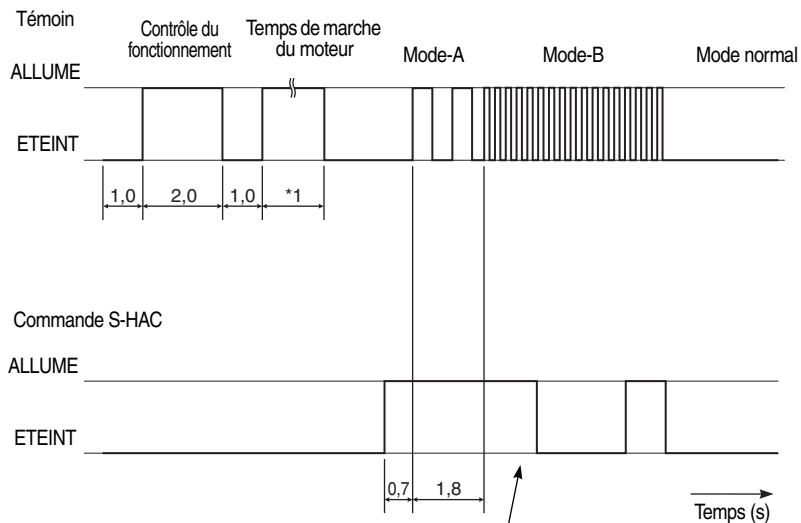
- Le témoin ① s'allume (2 secondes) pour permettre un contrôle de son bon fonctionnement puis devient un témoin d'indication du temps de marche du moteur. Noter toutefois que, même pendant que le témoin fait office d'indication du temps de marche du moteur, il suffit d'appuyer sur la commande S-HAC ② pendant plus de 0,7 seconde pour que le témoin ① passe au clignotement lent (mode-A). Appuyer sur la commande S-HAC ② pendant plus de 1,8 seconde va mettre le témoin ① en clignotement rapide (mode-B).
- Le clignotement rapide se poursuit quand la commande S-HAC ② est relâchée pour sélectionner le mode-B.

NOTE:

- *Après avoir laissé le doigt sur la commande S-HAC pour passer du mode-A (clignotement lent) au mode-B (clignotement rapide), appuyer de nouveau et laisser le doigt sur la commande S-HAC pour revenir au mode normal.*
- *Pour passer du mode-B au mode-A, revenir d'abord au mode normal puis passer au mode-A.*
- *Pour revenir au mode normal depuis le mode-B, laisser le doigt sur la commande S-HAC jusqu'à ce que le témoin ① s'éteigne.*

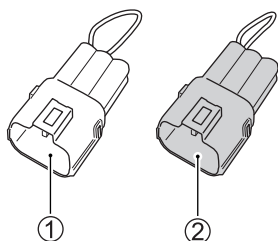
Mode-B

*1 Le témoin s'allume pendant 0,2 s pour chaque heure de marche du moteur.



Pour passer au mode-B, relâcher la commande S-HAC une fois que le témoin entre en clignotement rapide.

SELECTION DE LA MAP DE REGLAGE DE L'ECM



L'ECM qui équipe ce modèle est pourvu de trois différentes "maps", une map standard et deux maps modifiées (Cartographie d'injection à mélange pauvre et cartographie d'injection à mélange riche).

Sélectionnez le cavalier de court-circuit approprié parmi ceux fournis dans la caisse d'expédition de la moto et branchez-le au cavalier de sélection de mode. Ceci peut changer le réglage de l'ECM pour la cartographie modifiée (Cartographie d'injection à mélange pauvre et cartographie d'injection à mélange riche).

	Couleur du cavalier de court-circuit	Map d'injection
①	Blanc	Pauvre
②	Gris	Riche
		Standard

NOTE: Le changement s'effectue immédiatement après le démarrage du moteur.

- Sélectionner le fil volant blanc (Cartographie d'injection à mélange pauvre) si:
 1. Il pleut
 2. L'humidité est élevée
- Sélectionner le fil volant Gris (Cartographie d'injection à mélange riche) si:
 1. L'humidité est faible
 2. La vitesse est continuellement élevée

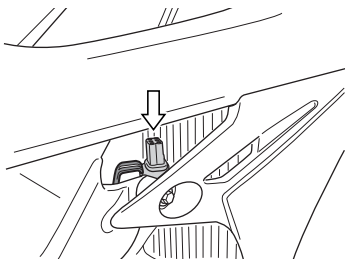
NOTE: Ces informations ne sont données qu'à titre indicatif. Pour déterminer quel réglage choisir, vérifier également les conditions de conduite et l'état de l'extrémité d'allumage de la bougie.

PROCÉDURE DE CONNEXION DU CAVALIER DE COURT-CIRCUIT

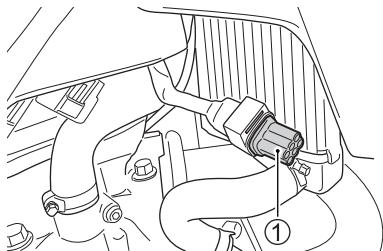
AVIS

Un couple de sélection de mode inapproprié risque d'endommager le système.

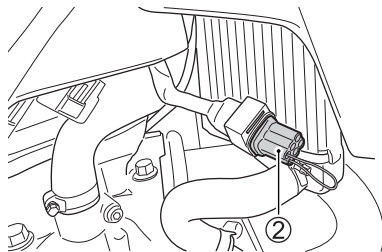
Gardez-le au sec lors de la connexion du cavalier de court-circuit.



1. Déposer le coupleur de sélection du mode de son support.



2. Débranchez le cavalier de court-circuit standard ①.



3. Branchez le cavalier de court-circuit ② au cavalier de sélection de mode.
4. Reposer le coupleur de sélection du mode sur son support.
5. Démarrer le moteur.



CONTROLE ET ENTRETIEN

PIECES DE RECHANGE	6-2
PROGRAMME D'ENTRETIEN	6-2
PROCESSUS D'INDICATION DU TEMPS DE MARCHE DU MOTEUR	6-6
PROCESSUS DE REMISE A ZERO DU TEMPS DE MARCHE DU MOTEUR	6-8
LUBRIFICATION GENERALE	6-10
RESERVOIR DE CARBURANT	6-12
FILTRE A AIR	6-14
BOUGIE	6-17
HUILE-MOTEUR	6-19
REGLAGE DU REGIME DE RALENTI	6-27
REGLAGE DU CABLE DES GAZ	6-28
FLEXIBLE A CARBURANT	6-29
REGLAGE DE L'EMBRAYAGE	6-30
CHAINE DE TRANSMISSION	6-31
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR	6-33
FREINS	6-35
PNEUS	6-39
ECROU DE RAYON ET ECROUS DE BUTEE DE TALON	6-41
FOURCHE AVANT	6-42
SUSPENSION ARRIERE	6-42
DIRECTION	6-43

PIECES DE RECHANGE

AVIS

Le recours à des pièces de rechange de qualité non équivalente aux pièces origine SUZUKI risque de se traduire en problèmes de performance et en détérioration.

N'utiliser que des pièces de rechange d'origine SUZUKI ou équivalentes.

Les pièces SUZUKI d'origine sont des pièces de haute qualité conçues et fabriquées spécialement pour les motos SUZUKI.

PROGRAMME D'ENTRETIEN

Il est très important de vérifier et d'entretenir votre moto régulièrement. Suivre les directives du tableau. Les intervalles entre les entretiens périodique sont indiqués en heures. A la fin de chaque intervalle, s'assurer d'effectuer l'entretien listé.

⚠ AVERTISSEMENT

Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, un gaz dangereux difficile à détecter car incolore et inodore. Respirer du monoxyde de carbone peut entraîner la mort ou des blessures graves.

Ne jamais démarrer le moteur ou le laisser tourner dans un lieu clos ou dans un endroit avec peu ou pas d'aération.

AVIS

L'utilisation de pièces de mauvaise qualité de fabrication peut avoir des conséquences négatives sur les performances de la moto ou l'endommager.

Pour remplacement des pièces, n'utiliser que des pièces d'origine Suzuki ou leur équivalent.



TABLEAU D'ENTRETIEN

Il est très important d'inspecter et d'entretenir régulièrement la machine. Suivre les directives du tableau. La durée de vie des pièces dépend des conditions de conduite. Si la moto est utilisée dans des conditions difficiles, procéder plus souvent aux opérations d'entretien indiquées dans le tableau.

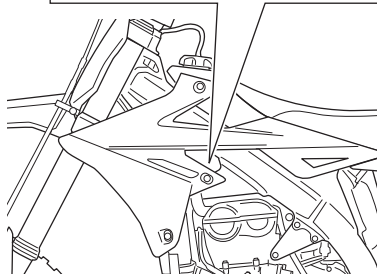
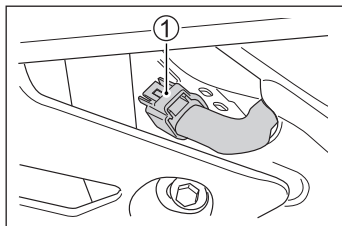
Point d'entretien	Intervalle	A chaque course	Toutes les 3 courses	Toutes les 6 courses	Remarques
	courses	Toutes les 2 heures	Toutes les 6 heures	Toutes les 12 heures	
Bougie (🔧 6-17)		I	-	-	
Filtre à air (🔧 6-14)		C	-	-	Changer l'élément du filtre à air quand nécessaire.
Huile-moteur (🔧 6-19)		-	R	-	Changer après la période de rodage initial
Filtre à huile-moteur (🔧 6-20)		-	-	R	
Crépines d'huile (🔧 6-23)		-	I & C	-	Contrôlez et nettoyez après le premier rodage initial.
Système de refroidissement		I	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Remplacer la durite du radiateur et le liquide de refroidissement du moteur tous les ans. • Vidange pour révision générale et remisage.
Embrayage		I	-	-	Changer les plateaux d'embrayage toutes les fois que nécessaire.
Câble d'accélérateur et câble d'embrayage (🔧 6-28, 6-30)		I & L	-	-	
Porte-papillon		I	-	-	
Capteur de position du papillon		I	-	-	
Flexible de reniflard du carter-moteur		I	-	-	
Flexible à carburant (🔧 6-29)		I	-	-	Changer tous les 4 ans.
Jeu des soupapes		-	-	I	
Piston		-	-	R	
Segment de piston		-	-	R	
Culasse, cylindre		-	-	I	
Silencieux		I	-	-	
Silencieux		I	-	R	Changer après une course dans le sable.
Levier de lanceur		I & L	-	-	
Chaîne d'entraînement (🔧 6-31)		I & L	R	-	Régler la tension toutes les 30 minutes.
Joint d'huile d'arbre de transmission carter-moteur		I	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier fréquemment le bon état (absence de poussière, pierres ou corps étrangers) du joint d'huile. • Si nécessaire, le changer par une pièce neuve.

Point d'entretien	Intervalle	A chaque course	Toutes les 3 courses	Toutes les 6 courses	Remarques
	heures	Toutes les 2 heures	Toutes les 6 heures	Toutes les 12 heures	
Pignon du moteur		I	-	-	Vérifier ensuite le bon serrage du boulon du pignon après chaque course.
Couronne arrière		I	-	-	Vérifier et resserrer les boulons de pignon au début puis toutes les 10 minutes et ensuite après chaque course.
Butée et guide de chaîne de transmission		-	R	-	
Freins (🔧 6-35)		I	-	-	Changer le flexible de frein et le liquide tous les ans.
Boulon de pivot d'étrier de frein avant		-	T	-	
Huile de fourche avant		-	R	-	Changer après la période de rodage initial
Fourche avant		I	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier le tube interne de la fourche avant fréquemment pour anomalie. • Libération de la pression interne de la fourche avant.
Suspension arrière		I	-	-	Vérifier le système de la suspension arrière et, si nécessaire, enduire la partie pivotante de graisse.
Pneus (🔧 6-39)		I	-	-	
Ecrou de rayon (🔧 6-41)		I	-	-	Vérifier toutes les 20 min pendant les 2 premières heures puis après chaque parcours.
Direction		I	-	-	
Châssis		I	-	-	
Bras oscillant		I	-	-	
Réservoir de carburant		I	-	-	
Boulons et écrous		T	-	-	Toutes les heures.
Lubrification (🔧 6-10)		I	I	I	Conformément au calendrier des "Points de graissage".

NOTE: R = Changer, C = Nettoyer, T = Serrer, I = Inspecter et nettoyer, régler, graisser ou changer si nécessaire, L = Graisser

* Pour chaque opération d'entretien ou d'inspection, se référer au manuel d'entretien se trouvant dans le DVD joint. Pour chaque opération de travail, voir la page correspondante dans la liste du Chapitre "0B" du manuel d'entretien.

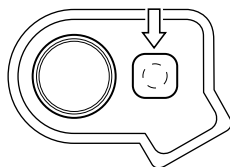
PROCESSUS D'INDICATION DU TEMPS DE MARCHÉ DU MOTEUR



1. Débrancher le coupleur de la batterie ① de son chapeau.
2. Raccorder une batterie 12 volts au coupleur de la batterie à l'aide du câble de batterie.



36890-28H00:
Câble de batterie (option)

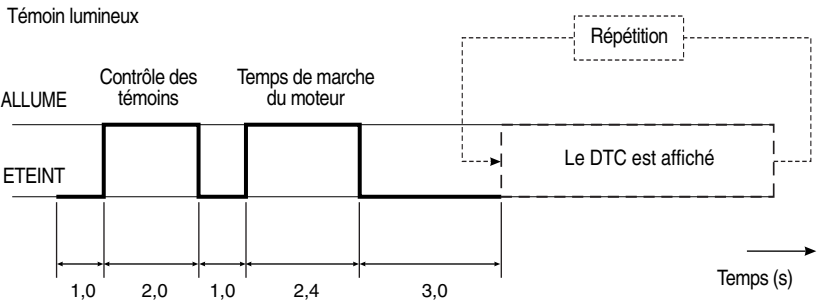


3. Le témoin lumineux va s'allumer pendant 2 secondes (contrôle des témoins) et le temps de marche du moteur est indiqué par la longueur de temps durant laquelle le témoin reste allumé.

NOTE:

- *Le contrôle de témoins et l'affichage du temps de marche du moteur ne s'effectuent qu'au début, lorsque un DTC existe, et le DTC est affiché de manière répétitive.*
- *Le témoin s'allume pendant 0,2 s pour chaque heure de marche du moteur.*
- *Toutefois, l'indication du temps de marche du moteur est limitée à 100 heures (le témoin reste allumé pendant 20 s).*
- *Procéder à la même opération au démarrage du moteur.*

EXEMPLE: Cas où le temps de marche du moteur est de 12 heures.



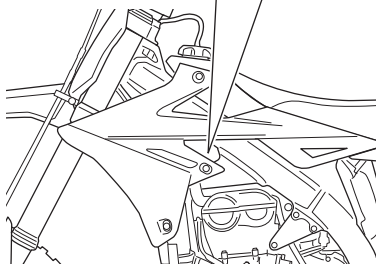
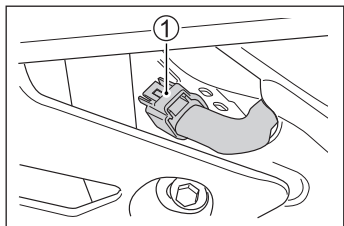
PROCESSUS DE REMISE A ZERO DU TEMPS DE MARCHE DU MOTEUR



36890-28H00:

Câble de batterie (option)

NOTE: En cas de défaillance du capteur de TP, aucune opération de remise à zéro du temps de marche du moteur ne sera possible.



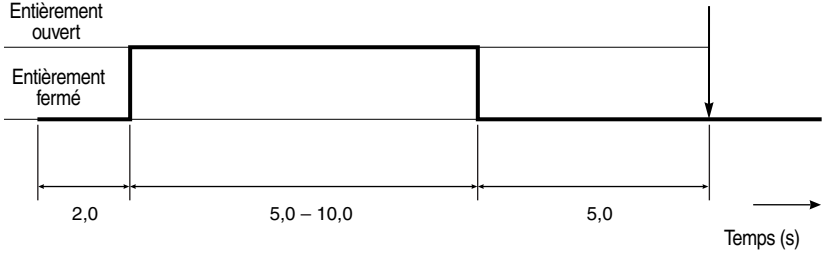
1. Débrancher le coupleur de la batterie ① de son chapeau.
2. Raccorder une batterie 12 volts au coupleur de la batterie à l'aide du câble de batterie.
3. Après avoir raccordé le coupleur de la batterie, ouvrir à fond les gaz dans les 2 secondes qui suivent et maintenir les gaz ouverts pendant 5 à 10 secondes.
4. Fermer de nouveau les gaz pendant plus de 5 secondes.
5. Débrancher le câble de batterie.

Poignée des gaz

Entièrement
ouvert

Entièrement
fermé

Débrancher le câble de batterie.



LUBRIFICATION GENERALE

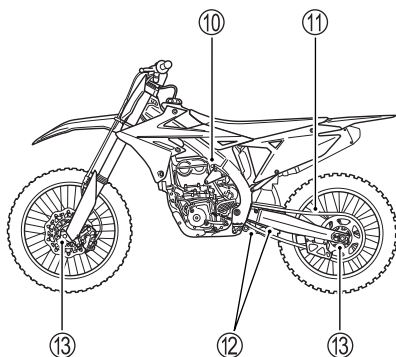
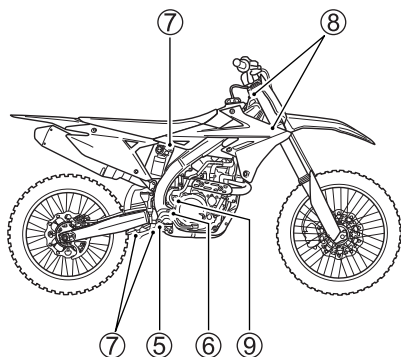
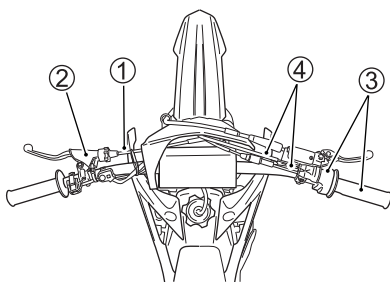
Enduire les pièces mobiles de graisse ou d'huile pour augmenter leur durée de vie et les préserver de l'usure.














AVIS

Ne pas lubrifier les contacteurs électriques sous peine de détérioration.

Ne pas enduire les contacteurs électriques de graisse ou d'huile.

Respectez scrupuleusement le programme d'entretien. Le démontage nécessaire pour la lubrification de nombreux composants est en lui-même un entretien préventif précieux. Il permet de contrôler l'état d'usure, de fatigue et de réglage ainsi que de nettoyer les poussières abrasives qui ne peuvent pas être éliminées autrement.



N°	RUBRIQUE	LUBRI-FIANT	FREQUENCE	REMARQUES
①	Câble d'embrayage		Avant une course et entre chaque course	Faire couler de l'huile dans la gaine du câble jusqu'à sortie par l'autre extrémité. Lubrifier les extrémités du câble au point de pivot.
②	Axe de la poignée d'embrayage			
③	Poignée des gaz et boîtier des gaz		Avant une course	Enduire légèrement de graisse la partie interne du bobinoir du câble des gaz. Bien protéger de la poussière.
④	Câbles des gaz			
⑤	Axe de pédale de frein		A chaque course/ Plus souvent selon les cas	Lubrifier l'axe de la pédale de frein.
⑥	Axe du bras oscillant		Toutes les 3 courses/ Plus souvent selon les cas	Nettoyer et garnir les roulements. Maintenir les joints à l'état neuf. Lubrifier les joints.
⑦	Axes de la suspension arrière		A chaque course/ Plus souvent selon les cas	Nettoyer et garnir les roulements. Maintenir les joints à l'état neuf. Lubrifier les joints.
⑧	Roulements de L'axe de fourche		Toutes les 5 courses/ Plus souvent selon les cas	Nettoyer et garnir les roulements. Maintenir les joints à l'état neuf.
⑨	Axe de levier de lanceur		Avant une course	Lubrifier l'axe de levier de lanceur.
⑩	Axe de l'étrangleur		Avant une course	Enduire légèrement d'huile l'axe de l'étrangleur.
⑪	Chaîne d'entraînement		Avant une course et entre chaque course	Maintenir la chaîne en parfait état de tension à tout moment. Toujours bien vérifier l'usure et l'alignement.
⑫	Joints anti-poussière du levier du coussin		A chaque course/ Plus souvent selon les cas	Lubrifier les joints.
⑬	Roues avant et arrière		A chaque course/ Plus souvent selon les cas	Graisser les roulements et les joints.



.... Enduire d'huile.



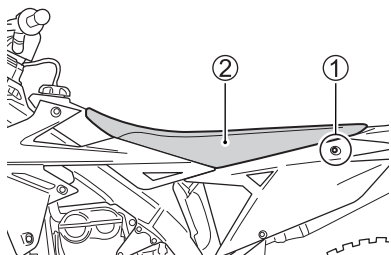
.... Enduire de graisse.



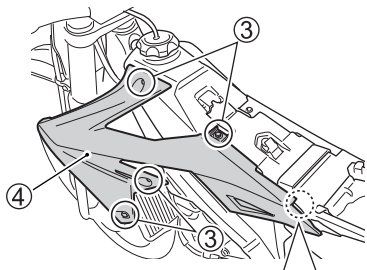
.... Enduire de graisse étanche à l'eau EP2 ou graisse équivalente.

RESERVOIR DE CARBURANT

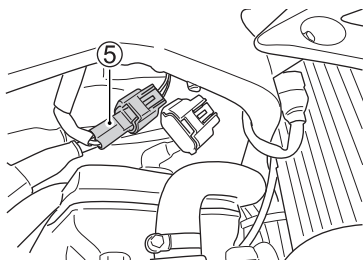
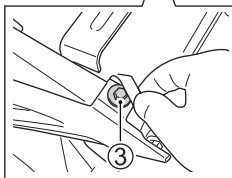
DÉPOSE DU RÉSERVOIR DE CARBURANT



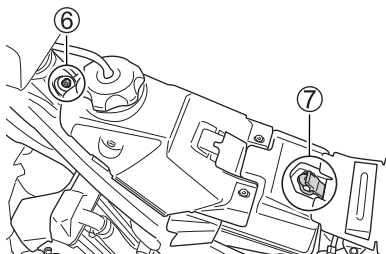
1. Déposer les boulons ① et la selle ②.



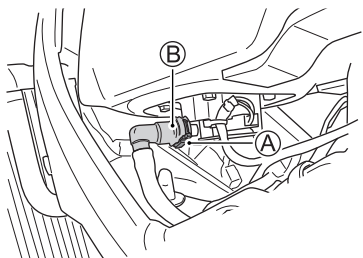
2. Déposer les boulons ③ et le carénage droit et gauche du radiateur ④.



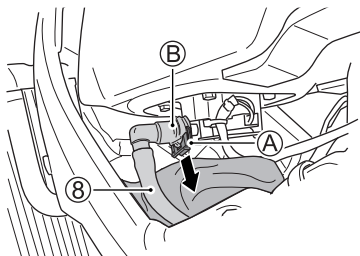
3. Débrancher le coupleur de la pompe à essence ⑤.



4. Déposer le boulon du réservoir de carburant ⑥ et le collier en caoutchouc ⑦.



5. Soulever et retenir le réservoir de carburant. Nettoyer la butée A et le connecteur du flexible à carburant B.



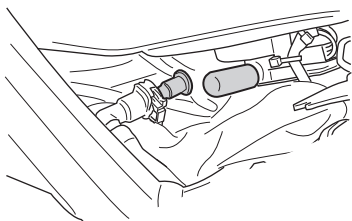
6. Placer un chiffon sous le flexible à carburant ⑧ et déverrouiller le connecteur du flexible ② en tirant sur la butée ①.
7. Déposer le connecteur du flexible à carburant ② de la canalisation de carburant.

⚠ AVERTISSEMENT

Le carburant s'échappant du flexible risque de prendre feu.

Arrêtez le moteur avant de débrancher le flexible de carburant et éloignez les flammes, étincelles et sources de chaleur de la moto. Ne fumez pas. Recueillez le carburant dans un récipient et mettez-le au rebut comme spécifié par la loi.

NOTE: A la dépose du réservoir de carburant, ne pas laisser le flexible à carburant ⑧ côté réservoir.



8. Placer un bouchon et un chapeau propres sur le flexible à carburant et la pompe à carburant.

AVIS

L'entrée de saletés et de poussières dans la canalisation d'alimentation du carburant risque de résulter en détérioration de la moto.

- **Boucher le flexible à carburant et placer le chapeau sur la pompe à carburant quand le connecteur du flexible à carburant est débranché.**
- **Toujours s'assurer de la propreté des pièces au débranchement et au raccordement du connecteur.**

9. Déposer l'ensemble réservoir de carburant.

FILTRE A AIR

L'élément du filtre à air doit être maintenu propre pour assurer de bonnes performances du moteur. Procédez comme suit pour déposer l'élément et le contrôler.

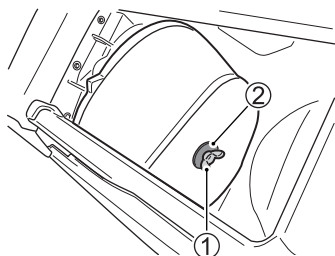
⚠ AVERTISSEMENT

Le démarrage du moteur quand l'élément de filtre à air est déposé, peut être dangereux, parce que les gaz de combustion peuvent être réaspirés du moteur vers le boîtier d'admission d'air. De plus, sans l'élément de filtre à air, des saletés pourraient pénétrer dans le moteur, ce qui pourrait l'endommager gravement.

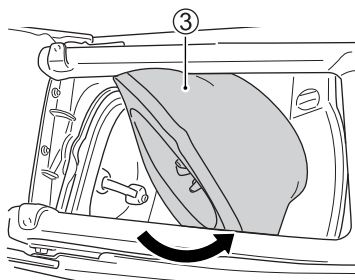
Ne jamais faire tourner le moteur si l'élément du filtre à n'est pas en place.

DEPOSE DE L'ELEMENT

1. Déposer les boulons et la selle.



2. Déposer le boulon à ailettes ① et la rondelle ②.



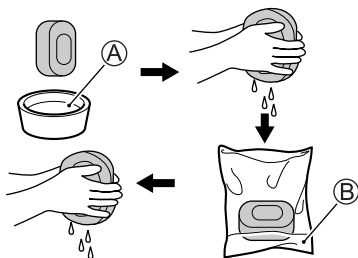
3. Déposer l'élément ③.

AVIS

Une manutention inappropriée de l'élément du filtre à air risque de résulter en déchirure de l'élément.

Si l'élément doit être déposé de ou reposé sur la moto, procéder conformément aux instructions de direction données par les flèches repères dans l'illustration ci-dessus.

LAVAGE DE L'ÉLÉMENT



Laver l'élément en procédant de la manière suivante:

1. Remplir un bac plus grand que l'élément avec un solvant ininflammable (A). Plonger l'élément dans le solvant et le nettoyer.

(A): Solvant de nettoyage MOTUL AIR FILTER CLEAN ou équivalent.

2. Essorer l'élément en le pressant entre paumes de la main pour éliminer le solvant en excès. Ne pas tordre l'élément sous peine de le déchirer.
3. Sécher l'élément.
4. Mettre l'élément dans un sac en plastique. Verser un peu d'huile pour filtre à air (B) et mélanger l'huile dans l'élément.

(B): Solvant de nettoyage MOTUL AIR FILTER OIL ou équivalent.

5. Presser l'élément pour retirer l'huile en excès.

AVIS

Un élément de filtre à air déchiré va permettre l'entrée de poussière dans le moteur et résulter en dégâts de ce dernier.

Changer l'élément du filtre à air par une pièce neuve s'il est déchiré. Pendant son nettoyage bien vérifier que l'élément n'est pas déchiré.

6. Nettoyer toutes les saletés ou débris de l'intérieur du boîtier du filtre à air.

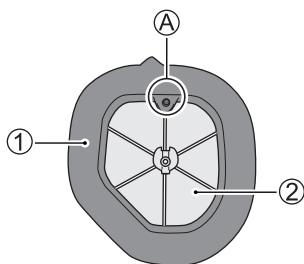
⚠ AVERTISSEMENT

Les huiles neuves ou usées ainsi que les solvants sont des produits toxiques. Ce type de produit est dangereux pour les enfants et les animaux en cas d'ingestion. Un contact répété et prolongé avec une huile moteur usagée pour entraîner des cancers de la peau. Un contact occasionnel avec une huile usée ou un solvant peut entraîner une irritation de la peau.

- Tenir les huiles neuves ou usées ainsi que les solvants hors de portée des enfants et des animaux.
- Revêtir une chemise à manches longues et des gants imperméables.
- Nettoyer au savon en cas de contact avec de l'huile ou du solvant.

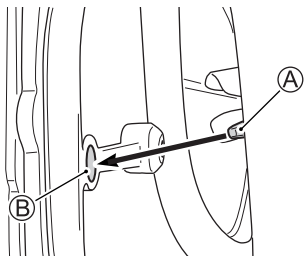
NOTE: Pour le recyclage ou le rejet des huiles et solvants usés se conformer à la loi.

INSTALLATION DE L'ELEMENT



1. Insérer l'élément ① dans son support ②.

NOTE: Insérer la saillie A du support de l'élément dans son logement dans l'élément ①.



2. Installer l'ensemble dans le boîtier du filtre à air en engageant la saillie A du support de l'élément dans son logement B dans le boîtier du filtre à air.

AVIS

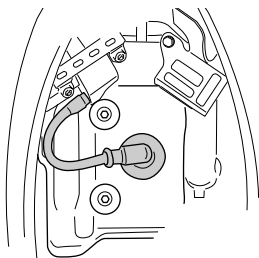
Un élément de filtre à air mal installé risque de laisser pénétrer la poussière. Le moteur risque alors de se détériorer.

Toujours bien installer l'élément du filtre à air.

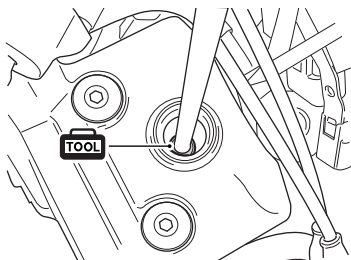
BOUGIE

Pour déposer la bougie, procéder de la manière suivante.


1. Déposer la selle.
2. Déposer les carénages du radiateur et du réservoir de carburant.



3. Débrancher le chapeau de la bougie.
4. Nettoyer les chapeau de la bougie et le trou de bougie.



5. Déposer la bougie à l'aide de l'outil spécial.

 **09930-10121:**
Jeu de clés à bougie

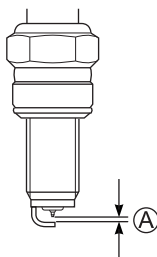
NOTE: Avant de déposer la bougie, nettoyer toute la saleté environnante pour éviter l'entrée de corps étrangers dans la chambre de combustion.

AVIS

Toute entrée de poussière dans la moto par un trou de bougie ouvert risque de résulter en dommage des pièces mobiles.

Couvrir le trou de bougie quand la bougie est déposée.

CONTROLE DE LA BOUGIE



Mesurer l'écartement de la bougie **A** avec un calibre d'épaisseur à fil. L'écartement standard des bougies est de 0,9 – 1,0 mm. Si l'écartement de la bougie n'est pas conforme, changer la bougie par une pièce neuve.

Pendant le décalaminage de la bougie, bien observer la couleur de la partie de la bougie en porcelaine. Cette couleur indique si une bougie standard est appropriée à l'usage qui en fait. Une bougie à l'état normal de fonctionnement doit être de couleur marron très clair. Si la bougie est blanche ou brillante, ceci indique qu'elle a été trop exposée à la chaleur. Remplacez la bougie par une de valeur thermique supérieure (type froid).


Par contre, quand la couleur de la bougie tend vers le noir, c'est que la moto fonctionne à température plus basse. Dans ce cas, il faut remplacer la bougie par une de valeur thermique inférieure (type chaud).


Bougie standard

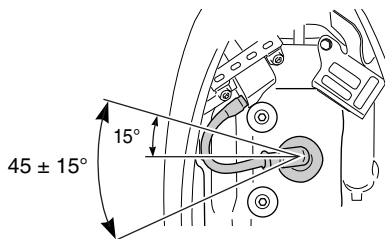
NGK	DIMR8C10
-----	----------

REPOSE

Visser provisoirement la bougie à la main puis la serrer au couple de serrage spécifié.

 **09930-10121:**
Jeu de clés à bougie

 **Bougie:**
11 N·m (1,1 kgf·m)



Raccorder soigneusement la bougie comme illustré.

HUILE-MOTEUR

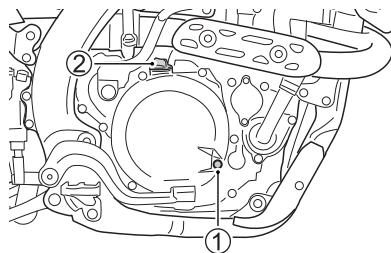
CONTROLE DU NIVEAU DE L'HUILE-MOTEUR

Vérifier le niveau de l'huile-moteur en procédant de la manière suivante et après avoir exécuté "INSPECTION AVANT LE CONTROLE DU NIVEAU DE L'HUILE-MOTEUR".

1. Mettez la moto sur une surface plane et sur sa béquille latérale accessoire.
2. Mettre le moteur en route et le laisser tourner pendant quelques minutes au ralenti.
3. Couper le moteur et attendre trois minutes.
4. Maintenir la moto droite.

NOTE: Le niveau d'huile ne peut pas être mesuré avec précision si la moto n'est pas droite, toute inclinaison de la moto pouvant changer l'indication du niveau d'huile.

NOTE: Ne pas faire tourner le moteur à un régime plus élevé que le régime du ralenti, car l'indication du niveau d'huile ne sera pas précise.



5. Si de l'huile ressort quand le boulon de contrôle de niveau d'huile ① est déposé, le niveau d'huile est approprié.
6. En cas d'excès d'huile, laisser l'huile s'écouler par le trou de niveau d'huile.
7. Si l'huile ne ressort toujours pas, resserrer le boulon de contrôle de niveau d'huile ①, déposer le bouchon de remplissage ② et faire l'appoint d'huile recommandée.

▲ ATTENTION

L'huile-moteur et les tuyaux d'échappement peuvent être suffisamment chauds pour provoquer des brûlures.

Attendre que le bouchon de vidange d'huile et les tuyaux d'échappement aient suffisamment refroidi pour les dévisser à main nue et vidanger l'huile.

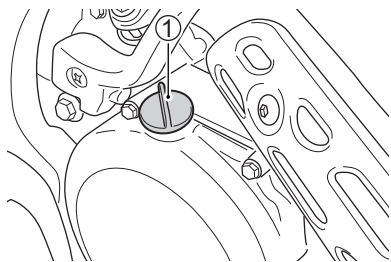
8. Répéter la procédure mentionnée ci-dessus.
9. Resserrer le boulon de contrôle de niveau d'huile ①.

**🔧 Boulon de contrôle de l'huile:
5,5 N·m (0,56 kgf·m)**

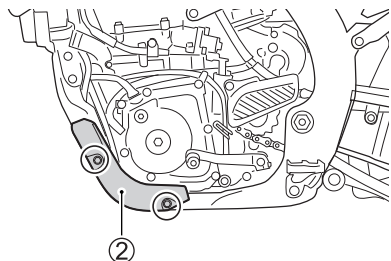
VIDANGE DE L'HUILE-MOTEUR ET CHANGEMENT DU FILTRE

Vidanger l'huile-moteur et changer le filtre à huile aux intervalles prévus. Effectuer la vidange d'huile moteur chaud de sorte que le moteur se vide entièrement de son huile. La marche à suivre est la suivante:

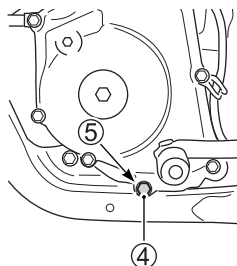
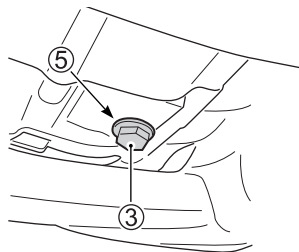
1. Placez la moto sur la béquille latérale accessoire.
2. Démarrez le moteur au régime du ralenti pendant quelques minutes et arrêtez le moteur.



3. Déposer le bouchon de remplissage d'huile ①.



4. Déposer le protecteur avant gauche ②.
5. Placez un bac de vidange sous le moteur.



6. Déposer le bouchon de vidange ③, le boulon du chapeau de l'alternateur ④ et les garnitures ⑤. Vidanger l'huile-moteur tout en maintenant la moto en position verticale.

▲ ATTENTION

L'huile-moteur et les tuyaux d'échappement peuvent être suffisamment chauds pour provoquer des brûlures.

Attendre que le bouchon de vidange d'huile et les tuyaux d'échappement aient suffisamment refroidi pour les dévisser à main nue et vidanger l'huile.

▲ AVERTISSEMENT

Ce type de produit est dangereux pour les enfants et les animaux en cas d'ingestion. Un contact répété et prolongé avec une huile moteur usagée pour entraîner des cancers de la peau. Un contact occasionnel avec de l'huile usée peut entraîner une irritation de la peau.


Tenir les huiles neuves ou usées hors de portée des enfants et des animaux. Pour minimiser votre exposition aux huiles usées, porter une chemise à manches longues et des gants imperméables (comme des gants en caoutchouc) pour vidanger l'huile. Si de l'huile entre en contact avec la peau, laver soigneusement au savon et à l'eau. Nettoyez les vêtements ou les chiffons exposés à l'huile. Pour le recyclage ou la mise au rebut des huiles et filtres usés, conformez-vous à la loi.

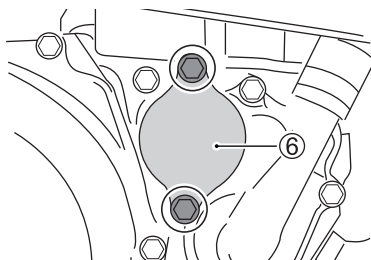
NOTE:

- Pour le recyclage ou le rejet des huiles usées se conformer à la loi.
- Avant de commencer le travail, vérifier l'absence de toute trace de poussière, boue ou corps étranger dans le bidon d'huile ou à la surface de montage du filtre à huile.

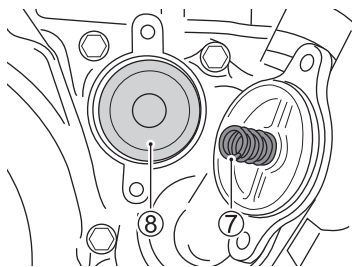
7. Changer le joint ⑤ par une pièce neuve et serrer chaque boulon au couple de serrage spécifié.

 **Bouchon de vidange d'huile:**
12 N·m (1,2 kgf·m)

 **Boulon du couvercle de l'alternateur:**
11 N·m (1,1 kgf·m)

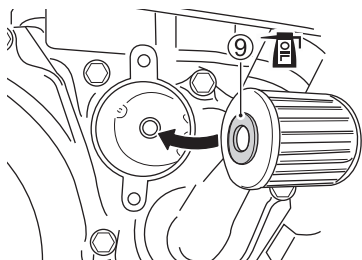


8. Déposez les boulons en maintenant le capuchon du filtre à huile ⑥ en place.

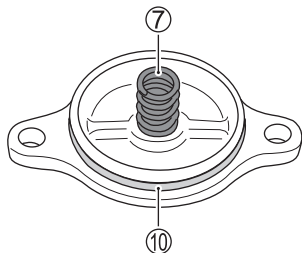


9. Déposez le ressort ⑦ et le filtre à huile ⑧.

REPOSE



10. Huilez légèrement à l'huile-moteur le joint ⑨ du filtre à huile neuf avant la pose.
11. Posez le filtre à huile neuf.




12. Fixez le ressort ⑦ sur le couvercle du filtre à huile.
13. Remplacez le joint torique ⑩ par un neuf en le huilant à l'huile-moteur.
14. Posez le couvercle du filtre à huile ⑥ et serrez ses boulons au couple spécifié.

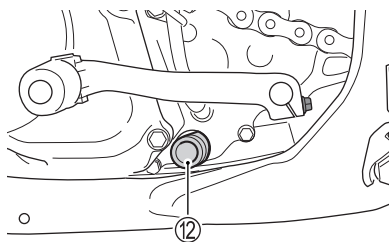
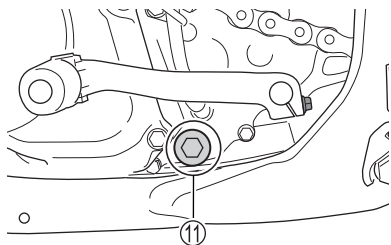
AVIS

L'usage d'un filtre à huile de conception inappropriée risque de résulter en dommage du moteur de la moto.

Utilisez un filtre à huile Suzuki d'origine ou équivalent.

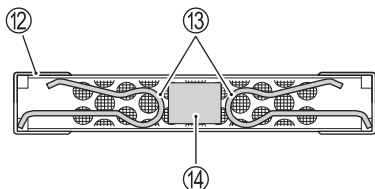
-  **Boulon du chapeau du filtre à huile:**
11 N·m (1,1 kgf·m)

Nettoyage de la crépine d'huile (N°1)



15. Déposer le chapeau de la crépine d'huile ⑪. Extraire la crépine d'huile N°1 ⑫.

NOTE: Inspectez la crépine d'huile (N°1) lorsque l'huile-moteur est remplacée.

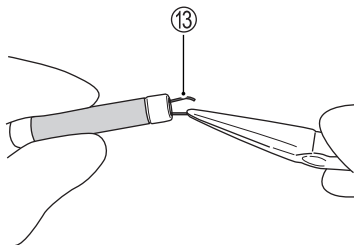


- ⑬.....Aimant
⑭.....Attache



16. Vérifier que la crépine d'huile n'est pas endommagée ou bouchée. Si la crépine d'huile est endommagée, la remplacer. Si la crépine d'huile est bouchée, la nettoyer en procédant de la manière suivante.

NOTE: Au début, nettoyer soigneusement la crépine d'huile 2 à 3 fois de suite car des particules métalliques risquent de s'y trouver prisonnières quand le moteur est neuf.

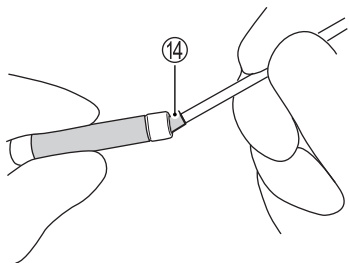


17. Déposer l'attache ⑭.

▲ ATTENTION

Les particules en acier aux bords tranchants se trouvant autour de l'aimant de la crépine d'huile sont dangereuses pour les doigts.

Porter des gants de protection pour nettoyer la crépine d'huile des particules d'acier.



18. Déposer l'aimant ⑭ en procédant à l'aide d'une tige en acier appropriée.

⚠ AVERTISSEMENT

La crépine est pourvue d'un aimant puissant. Les forces magnétiques risquent d'affecter le bon fonctionnement des stimulateurs cardiaques.

Les personnes portant un stimulateur cardiaque ne doivent pas effectuer les opérations d'entretien.

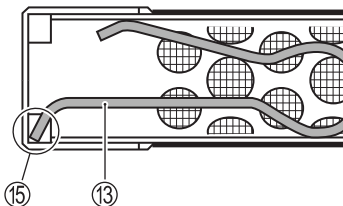
⚠ AVERTISSEMENT

L'aimant peut s'avérer dangereux s'il est avalé.

En cas d'ingestion accidentelle de l'aimant, consulter immédiatement un médecin.

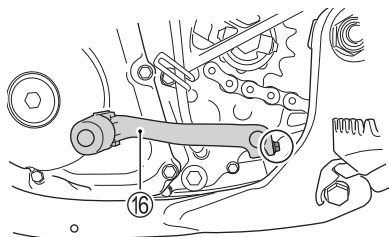
NOTE: Ne pas approcher l'aimant des cartes magnétisées, des téléphones portables, des montres et autres en raison du puissant champ magnétique qu'il développe.

19. Nettoyer l'aimant et la crépine d'huile.

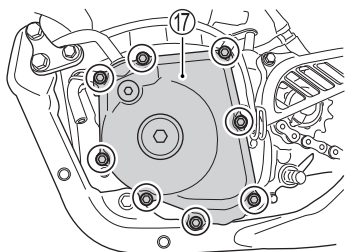


20. Insérer l'aimant et l'attache dans la crépine d'huile. Accrocher l'attache ⑬ à la rainure ⑮.

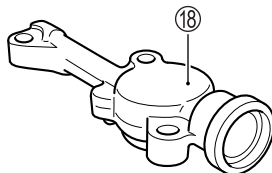
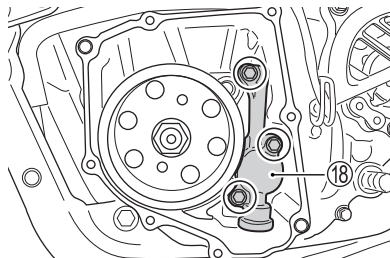
Nettoyage de la crépine d'huile (N°2)



21. Retirez le boulon et déposez le levier de changement de vitesse 16.



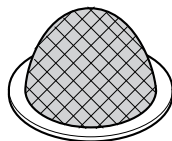
22. Déposez les boulons et le couvercle du générateur 17.



23. Retirez les boulons et le couvercle 18 de la pompe à huile N°2. Déposez l'anneau d'arrêt 19 et la crépine d'huile N°2 20 du couvercle 18 de la pompe à huile N°2.



09900-06108:
Pincettes à anneau de retenue
(type fermées)




24. Vérifier que les crépines d'huile ne sont pas endommagées ou bouchées. Si une crépine d'huile est endommagée, la remplacer. Si une crépine d'huile est bouchée, la nettoyer en procédant de la manière suivante.

REPOSE

25. Installez la crépine d'huile N°1 ⑫ et serrez le capuchon de crépine d'huile ⑪ au couple de serrage spécifié.

NOTE: Remplacez le joint par un neuf.

-  **Chapeau de la crépine d'huile:**
21 N·m (2,1 kgf·m)


26. Installez l'anneau d'arrêt ⑲ et la crépine d'huile N°2 ⑳.

NOTE: Remplacez l'anneau d'arrêt par un neuf.

27. Installez le couvercle ⑱ de la pompe à huile N°2 et serrez les boulons de la pompe à huile N°2 au couple de serrage spécifié.

-  **Boulon de pompe à huile N°2:**
11 N·m (1,1 kgf·m)

28. Installez le couvercle du générateur ⑰ et serrez les boulons du couvercle du générateur au couple de serrage spécifié.

-  **Boulon du chapeau de l'alternateur:**
11 N·m (1,1 kgf·m)

29. Installez le levier de changement de vitesses et la protection.

30. Refaire le plein d'huile par le trou de remplissage d'huile. Il faut environ 1100 ml d'huile.

NOTE: Il faut environ 1050 ml d'huile pour la seule vidange de l'huile.

AVIS

Le moteur risque de se détériorer avec huile non conforme aux spécifications de Suzuki.

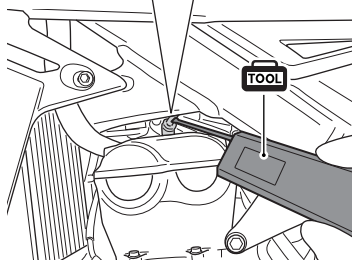
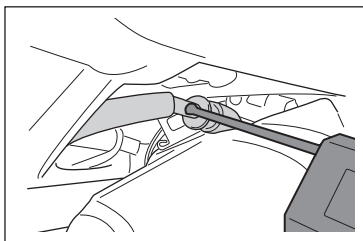
Utiliser l'huile du type spécifié dans la section RECOMMANDATIONS POUR LE CARBURANT, L'HUILE ET LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR.

31. Resserrer le bouchon de remplissage d'huile.
32. Mettre le moteur en route et le laisser tourner pendant trois minutes au ralenti. Vérifier l'absence de toute fuite d'huile au couvercle du filtre à huile.
33. Vérifier le niveau de l'huile en procédant selon le **CONTROLE DU NIVEAU DE L'HUILE-MOTEUR.**

REGLAGE DU REGIME DE RALENTI

1. Réglage du jeu du câble de commande des gaz.
(☞ 6-28)
2. Démarrer le moteur et le laisser chauffer.

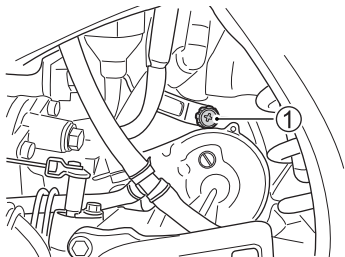
NOTE: Procéder à ce réglage moteur chaud.



3. Raccorder l'outil spécial au câble haute tension.



09900-26010:
Tachymètre numérique



4. Faire tourner la vis de réglage du ralenti ① et régler le régime du moteur comme suit.

DATA Régime du ralenti moteur:
2100 ± 50 r/min

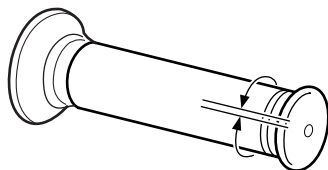
Tourner	Régime du ralenti moteur
Dans le sens horloger	Augmenter
Dans le sens contraire au sens horloger	Réduire

REGLAGE DU CABLE DES GAZ

⚠ AVERTISSEMENT

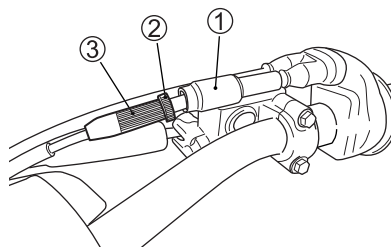
Un jeu inapproprié du câble de commande des gaz peut se traduire par une brusque accélération du moteur à la manœuvre du guidon. Il peut en résulter une perte de contrôle de la moto et un accident.

Régler le jeu du câble de commande des gaz de sorte que le régime du ralenti moteur ne change pas à la manœuvre du guidon.



2,0 – 4,0 mm

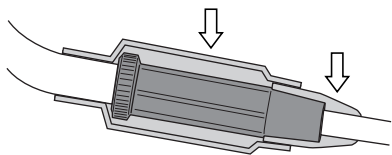
Mesurer le jeu du câble de commande des gaz par rotation de la poignée des gaz. La poignée des gaz doit montrer un jeu de 2,0 – 4,0 mm.



1. Déposer le soufflet ①.
2. Desserrer le contre-écrou ②
3. Visser ou dévisser la molette de réglage ③ pour obtenir le jeu correct.
4. Resserrer le contre-écrou ②.
5. Vérifier à nouveau le jeu du câble de commande des gaz. Régler à nouveau si le jeu n'est pas conforme.
6. Reposer le soufflet ①.

DATA Jeu du câble des gaz:
2,0 – 4,0 mm

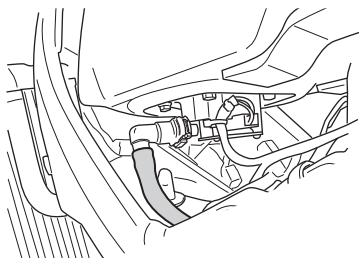
SOUFFLETS DU CÂBLE DES GAZ



Le câble des gaz est pourvu de soufflets. Vérifiez que les soufflets sont bien en place. N'envoyez pas d'eau directement sur le soufflet lors du nettoyage. Si les soufflets sont encrassés, essuyez-les avec un chiffon humide.

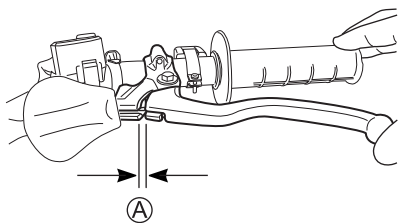
FLEXIBLE A CARBURANT

Lever le réservoir de carburant en procédant comme spécifié en section RESERVOIR DE CARBURANT.



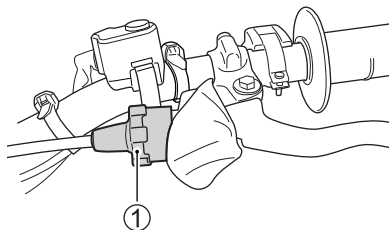
Vérifier le bon état et l'absence de fuite du flexible à carburant. En cas de détérioration quelconque, changer le flexible à carburant. Changer le flexible de carburant tous les quatre ans.

REGLAGE DE L'EMBRAYAGE



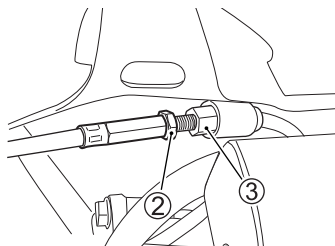
Régler le jeu du câble d'embrayage comme suit:

REGLAGE APPROXIMATIF (REGLAGE RAPIDE)




Faire tourner la molette de réglage ① de sorte que le battement de la manette d'embrayage A mesuré au porte-poignée soit de 2 – 3 mm quand la manette est serrée jusqu'à sentir une pression.

REGLAGE DE PRECISION



1. Desserrer le contre-écrou ② Faire tourner la molette de réglage ③ de sorte que le battement de la manette d'embrayage A mesuré au porte-poignée soit de 2 – 3 mm quand la manette est serrée jusqu'à sentir une pression.
2. Serrer le contre-écrou ② au couple spécifié.

 **Contre-écrou du dispositif de réglage du câble d'embrayage: 2,1 N·m (0,21 kgf·m)**

CHAÎNE DE TRANSMISSION

Lorsque la chaîne de transmission doit être remplacée et lorsque vous ne pouvez pas le faire vous-même, consultez votre concessionnaire Suzuki. Toujours vérifier l'état et la tension de la chaîne de transmission avant d'utiliser la moto. Toujours suivre les directives suivantes pour le contrôle et l'entretien de la chaîne.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais conduire avec une chaîne en mauvais état ou mal réglée sous peine de risque d'accident.

Avant de prendre la route, vérifier, régler et entretenir la chaîne conformément aux instructions données ici.

⚠ AVERTISSEMENT

Procéder à des opérations d'entretien de la machine sans avoir coupé le moteur peut s'avérer dangereux. Il y a risque de se prendre les doigts ou autre dans des pièces en mouvement comme la chaîne de transmission, les pignons, etc.

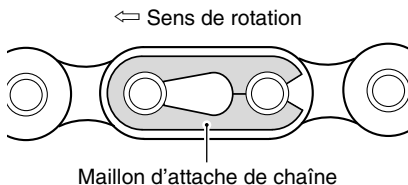
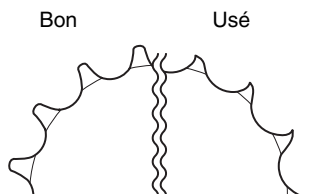
S'assurer que le moteur est coupé avant de procéder à l'entretien de la machine.

Contrôle de la chaîne de transmission

Pendant le contrôle de la chaîne, vérifier ce qui suit:

- Serrage des axes des maillons
- Rouleaux détériorés
- Maillons secs ou rouillés
- Maillons tordus ou déformés
- Usure excessive
- Réglage inadéquat de la chaîne

Pour tout problème détecté sur l'état ou le réglage de la chaîne de transmission, consultez votre concessionnaire agréé Suzuki ou un mécanicien qualifié.



Une détérioration de la chaîne de transmission signifie que les pignons sont peut-être aussi détériorés. Vérifier ce qui suit sur les pignons:

- Usure excessive des dents
- Dents cassées ou endommagées
- Ecrous de fixation des pignons desserrés

NOTE: A l'installation d'une chaîne neuve, vérifier l'état d'usure des deux pignons et les changer si nécessaire.

NETTOYAGE ET GRAISSAGE DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION

Nettoyer et graisser la chaîne comme suit:

1. Nettoyer la chaîne de transmission de toute trace de saleté et de poussière.
2. Nettoyer la chaîne de transmission avec un produit de nettoyage pour chaînes de transmission ou avec de l'eau et du détergent.

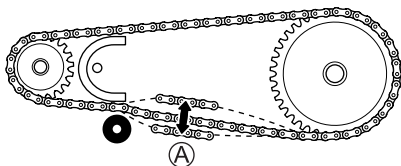
AVIS

Un nettoyage inapproprié de la chaîne de transmission risque de l'endommager sérieusement.

- Ne pas utiliser de solvant volatile du type diluant de peinture, kérosène et essence.
- Ne pas utiliser de jets d'eau sous haute pression pour nettoyer la chaîne de transmission.
- Ne pas nettoyer la chaîne de transmission avec un brosse métallique.

3. Pour nettoyer la chaîne de transmission, procéder avec une brosse douce.
4. Essuyer les traces d'eau et de détergent neutre.
5. Lubrifier à l'aide d'un lubrifiant pour chaîne de transmission de moto ou d'une huile à haute viscosité (#80 – 90).
6. Lubrifier les plateaux avant et arrière de la chaîne de transmission.
7. Essuyer tout excès de lubrifiant après avoir lubrifier toute la chaîne.

REGLAGE DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION



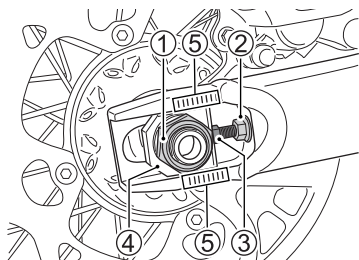
Mesurez le mou de la chaîne de transmission à mi-distance entre le tampon de chaîne et la couronne arrière, en soutenant le cadre par le dessous avec la béquille, roue arrière décollée du sol. Si la valeur mesurée n'est pas dans la plage indiquée ci-dessous, réglez la chaîne.

DATA Mou de la chaîne de transmission (A):
35 – 45 mm


⚠ AVERTISSEMENT

Une chaîne mal tendue risque de sauter des pignons et d'entraîner un accident ou des dégâts sérieux de la moto.

Avant de prendre la route, toujours vérifier et régler la tension de la chaîne de transmission.



1. Desserrer l'écrou de l'axe de roue ①.
2. Desserrer les contre-écrous ② et régler la tension de la chaîne de transmission aux spécifications par rotation des molettes de réglage ③. Vérifier que les rondelles des molettes de réglage droite et gauche ④ sont à la même position sur les graduations ⑤.
3. Immobiliser les molettes de réglage ③ en position et serrer les contre-écrous ②.
4. Repousser les rondelles des molettes de réglage ④ vers les molettes de réglage ③ et serrer l'écrou de l'axe de roue ①.
5. Revérifier la flèche de la chaîne après le serrage et régler à nouveau si nécessaire.

 **Écrou d'axe de roue arrière:**
100 N·m (10,2 kgf·m)

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

AVERTISSEMENT

Le liquide de refroidissement du moteur est un produit dangereux, voire mortel, en cas d'ingestion ou d'inhalation. Cette solution est toxique pour les animaux.

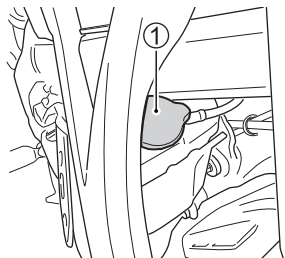
Conservez toujours le liquide de refroidissement dans un endroit hors de portée des enfants et des animaux de compagnie. En cas d'ingestion, ne faites pas vomir, mais faites appel à un médecin. Lorsque le liquide de refroidissement se fixe sur la peau ou pénètre dans les yeux, lavez soigneusement à l'eau et consultez un médecin pour recevoir un traitement médical.

AVERTISSEMENT

Ne pas ouvrir le bouchon du radiateur tant que le moteur est chaud sous peine de projection de liquide ou de vapeur bouillante.

Ne pas toucher au bouchon du radiateur tant que le moteur est chaud. Attendre que le moteur refroidisse.

1. Vérifier que le niveau du liquide de refroidissement du moteur se trouve au bas du trou d'entrée. Si ce n'est pas le cas, refaire le plein du radiateur avec du liquide de refroidissement du moteur spécifié.



2. Resserrer soigneusement le bouchon du radiateur ①.

▲ ATTENTION

Un mauvais serrage du bouchon du radiateur va empêcher le système de refroidissement d'atteindre sa pression de fonctionnement spécifiée et résulter en surchauffe.

Serrer le bouchon du radiateur jusqu'à ce qu'il soit parfaitement fermé.

NOTE:

- *L'appoint en eau seulement dilue le liquide de refroidissement du moteur et réduit son efficacité. Ajouter du réfrigérant moteur du type spécifié.*
- *Cette moto n'est pas pourvue d'un réservoir de trop-plein à l'extrémité du boyau du reniflard. Par conséquent, le niveau du liquide de refroidissement du moteur risque de baisser pendant la marche. Toujours vérifier le niveau du liquide de refroidissement du moteur avant d'utiliser la moto.*

INSPECTION DE LA DURITE DU RADIATEUR

Inspectez le flexible du radiateur pour vous assurer qu'il n'y ait aucune trace de fissures, de dommages ou de fuites de liquide de refroidissement. En cas de défaut quelconque, remplacez le flexible du radiateur par un neuf. Si vous ne pouvez pas le remplacer vous-même, demandez à votre concessionnaire Suzuki de remplacer le flexible du radiateur par un neuf.

FREINS

Cette moto est équipée de freins à disque à l'avant et à l'arrière.

⚠ AVERTISSEMENT

La non inspection et le non entretien appropriés du système des freins de la moto risque d'augmenter les chances d'accident.

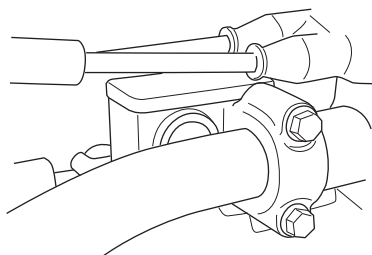
Bien vérifier les freins avant chaque utilisation comme spécifié en section INSPECTION AVANT LA CONDUITE. Toujours entretenir les freins conformément au PROGRAMME D'ENTRETIEN.

NOTE: L'utilisation sur terrain boueux, dans l'eau, le sable ou autres conditions extrêmes risque d'accélérer l'usure des freins. Si vous utilisez votre moto dans de telles conditions, les freins doivent être inspectés plus souvent que recommandé dans le PROGRAMME D'ENTRETIEN.

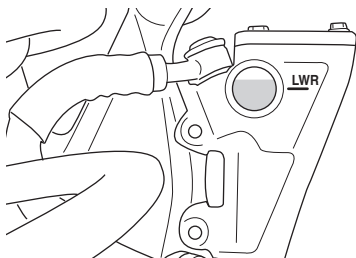
INSPECTION DU FLEXIBLE DE FREIN

Inspectez le flexible de frein et le raccord du flexible pour vous assurer qu'il n'y ait aucune trace de fissures, de dommages ou de fuites de liquide de frein. En cas de défaut quelconque, remplacez le flexible de frein par un neuf. Si vous ne pouvez pas le remplacer vous-même, demandez à votre concessionnaire Suzuki de remplacer le flexible de frein par un neuf.

LIQUIDE DE FREIN



AVANT



ARRIERE

Vérifier le niveau du liquide de frein dans les réservoirs des freins avant et arrière. Si le niveau dans l'un quelconque des réservoirs est inférieur au trait de repère minimum, vérifier l'état d'usure des plaquettes et les fuites.

▲ AVERTISSEMENT

Le liquide de frein absorbe progressivement l'humidité via les flexibles de frein. Du liquide de frein avec une forte teneur en eau possède un moindre point d'ébullition et peut résulter en fonctionnement défectueux du système de frein en raison de la corrosion de ses composants. Du liquide de frein en ébullition ou un fonctionnement défectueux des freins risquent de résulter en accident.

Changer le liquide de frein tous les deux ans pour garantir le bon fonctionnement des freins.

▲ AVERTISSEMENT

L'utilisation d'un liquide autre que le liquide de frein DOT4 provenant d'un récipient fermé peut détériorer le système de frein et conduire à un accident.

Nettoyer le bouchon du goulot de remplissage avant de le déposer. N'utiliser que du liquide de frein DOT4 provenant d'un bidon neuf. Ne jamais utiliser ou mélanger des types différents de liquide de frein.

▲ AVERTISSEMENT

Le liquide de frein est un produit toxique en cas de contact avec la peau ou les yeux et il peut s'avérer mortel en cas d'ingestion. Cette solution est toxique pour les animaux.

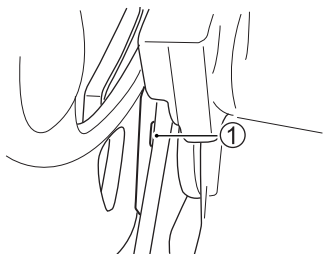
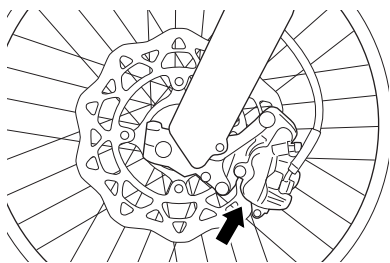
En cas d'ingestion du liquide de frein, ne pas induire de vomissement. Contacter immédiatement un centre antipoison ou un médecin. En cas de contact du liquide de frein avec les yeux, les laver à l'eau douce et consulter un médecin. Se laver soigneusement les mains après usage. Tenir hors de portée des enfants et des animaux.

AVIS

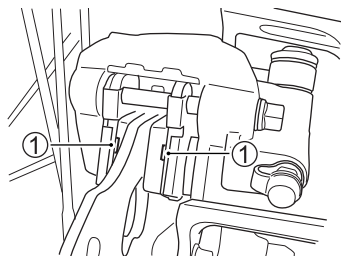
Les éclaboussures de liquide de frein peuvent attaquer les surfaces peintes et les pièces en plastique.

Attention à ne pas renverser de liquide en remplissant le réservoir de liquide de frein. Essuyer immédiatement tout liquide renversé.

PLAQUETTES DE FREIN



AVANT



ARRIERE

Vérifier que les plaquettes de frein avant et arrière ne sont pas usées au-delà du repère de limite d'usure ①. Si une plaquette avant ou arrière est usée au-delà du repère limite d'usure, changer les deux plaquettes avant ou arrière par des pièces neuves. Après air changé les plaquettes de frein avant ou arrière, pomper à plusieurs reprises sur la poignée ou la pédale de frein. Ceci permettra de positionner proprement les plaquettes.

⚠ AVERTISSEMENT

La non inspection et le non entretien des plaquettes de frein et leur non remplacement en temps utile augmentent les chances d'accident.

Lorsque la plaquette de frein doit être remplacée et lorsque vous ne pouvez pas la remplacer vous-même, demandez à votre concessionnaire Suzuki de la remplacer par une neuve. Procédez à l'inspection et à l'entretien de la plaquette de frein comme conseillé.

AVERTISSEMENT

Avant d'utiliser une moto dont le système de frein vient d'être réparé ou dont les plaquettes de frein viennent d'être changées, ne pas oublier de pomper sur la poignée/la pédale de frein sous peine de performance insuffisante des freins et de risque d'accident.

Après avoir réparé le système des freins ou changer les plaquettes de frein, pomper à plusieurs reprises sur la poignée/la pédale des freins jusqu'à ce que les plaquettes soient bien assises contre les disques de frein, que la course de la poignée/de la pédale soit conforme aux cotes et que les freins offrent une certaine résistance.

AVERTISSEMENT

Le changement d'une seule plaquette de frein risque de résulter en déséquilibre du freinage et de présenter un risque d'accident.

Toujours changer les deux plaquettes en même temps.

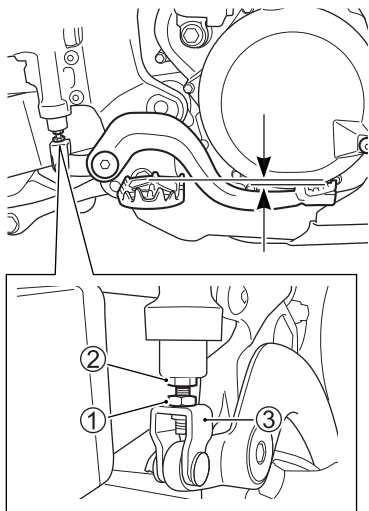
NOTE: Ne serrez pas la manette du frein ni appuyez sur la pédale de frein tant que les plaquettes ne sont pas en position. Il est difficile de ramener les pistons en arrière et des fuites de liquide de frein risquent d'en résulter.

AVIS


Une pédale de frein mal réglée risque de forcer les plaquettes de frein en permanence contre le disque, résultant en détérioration des plaquettes et du disque.

Régler la pédale de frein conformément aux instructions données dans cette section.

La pédale de frein arrière doit être réglée selon un certain battement entre la pédale et le repose-pied. Régler la pédale de frein comme suit:



1. Desserrer le contre-écrou ①
2. Régler la hauteur de la pédale de frein par rotation de la molette de réglage ② pour positionner la pédale entre 0 – 10 mm sous la face supérieure du repose-pied.
3. Tout en immobilisant la fourche ③, serrer le contre-écrou au couple spécifié.

 **Contre-écrou de tige du maître-cylindre de frein arrière:**
6,0 N·m (0,61 kgf·m)

PNEUS

AVERTISSEMENT

Les pneus de cette moto constituent un lien crucial entre la machine et la route. Le non-respect des mises en garde suivantes peut se traduire en accident en raison de la défaillance des pneus en résultant.

- Vérifier l'état et le gonflage des pneus avant l'utilisation de la moto et, si nécessaire régler la pression de gonflage.
- Changer les pneus quand ils sont usés au-delà de la limite ou s'ils montent des coupures ou des fissures.
- Lire attentivement la section qui suit.

PRESSION DE GONFLAGE ET CHARGE

Vérifier la pression de gonflage des pneus avant d'utiliser la moto et la régler conformément au tableau ci-dessous. Ne vérifier et ajuster la pression de gonflage qu'avant de prendre la route car une fois chauds, les pneus ne montrent pas la même pression de gonflage.

Pression de gonflage à froid

AVANT	70 – 110 kPa 0,7 – 1,1 kgf/cm ²
ARRIERE	70 – 110 kPa 0,7 – 1,1 kgf/cm ²

TYPE ET ETAT DES PNEUS

L'état et le type de pneu affectent les performances de la moto. Des entailles, des fissures ou une usure des pneus affectent le maniement de la moto de façon négative et cela peut entraîner la perte de contrôle de la moto.

Toujours vérifier l'état des pneus avant de prendre la route. Changer les pneus s'ils montrent des signes visibles de dommage du type fissures ou coupures.

Toujours utiliser des pneus de rechange du type et de la taille indiqués ci-après. Un pneu de type ou de taille différent risque d'affecter la maniabilité de la machine et de conduire à une perte de contrôle.

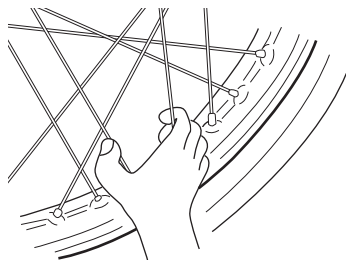
	AVANT	ARRIERE
TAILLE	80/100-21 51M	110/90-19 62M
TYPE	BRIDGESTONE BATTLECROSS X30F	BRIDGESTONE BATTLECROSS X30R

AVERTISSEMENT

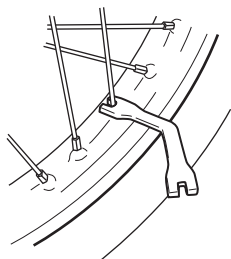
Un pneu mal réparé ou mal monté risque de se traduire en perte de contrôle de la moto et en accident.

Lorsque le pneu doit être réparé ou remplacé et lorsque vous ne pouvez pas le faire vous-même, demandez à votre concessionnaire Suzuki ou un mécanicien qualifié d'effectuer la réparation ou le remplacement du pneu, car ils disposent des outils appropriés et ont l'expérience requise.

ECROU DE RAYON ET ECROUS DE BUTEE DE TALON



Vérifier la tension des rayons pour s'assurer du serrage des écrous de rayon. Vérifier la tension des rayons en les pinçant avec les doigts. Quand un écrou de rayon est desserré, le rayon est moins tendu.



Resserrer les écrous de rayon avec une clé à écrou de rayon de sorte à égaliser la tension entre tous les rayons.

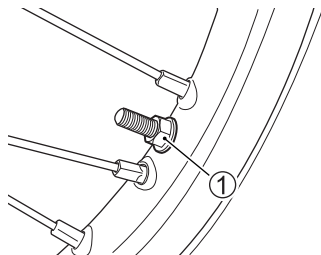
 **Ecrou de rayon (roue avant):**
5,5 N·m (0,56 kgf·m)

 **Ecrou de rayon (roue arrière):**
6,0 N·m (0,61 kgf·m)


AVIS

Un serrage inapproprié des écrous de rayon risque d'endommager la roue.

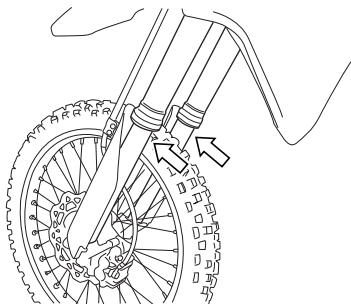
Serrer les écrous de rayon d'un 1/2 tour à la fois. Vérifier la tension des rayons et resserrer l'écrou si nécessaire.



Vérifier le bon serrage des écrous de butée de talon ①.

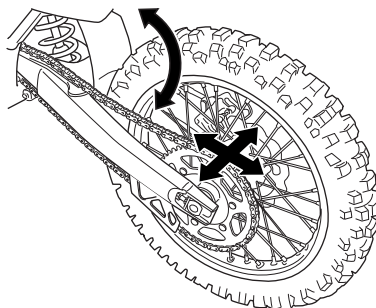
 **Ecrou de butée de talon**
(roues avant et arrière):
14 N·m (1,4 kgf·m)

FOURCHE AVANT



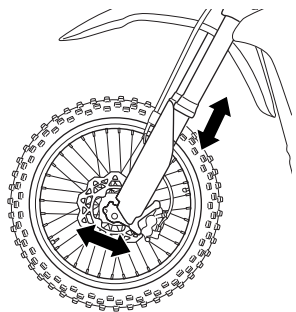
- Déplacer à plusieurs reprises la fourche de haut en bas et en vérifier la souplesse de mouvement.
- Vérifier l'absence de dommage et de fuites d'huile.
- Vérifier le bon serrage des boulons et des écrous.
- En cas d'anomalie, changer la fourche par une pièce neuve.

SUSPENSION ARRIERE



- Déplacer à plusieurs reprises la fourche de haut en bas et en vérifier la souplesse de mouvement.
- Vérifier l'absence de dommage et de fuites d'huile.
- Vérifier le bon serrage des boulons et des écrous.
- Vérifier que la suspension arrière ne présente aucun jeu et ne grippe pas en déplaçant le bras oscillant de haut en bas et de droite à gauche.
- Si nécessaire, changer les pièces défectueuses par des pièces neuves.

DIRECTION



Vérifier la direction en déplaçant la fourche avant de haut en bas et d'avant en arrière. Si la direction montre du jeu ou grippe, vérifier le bon serrage de l'écrou de la tête de l'axe de fourche et les roulements de la direction.



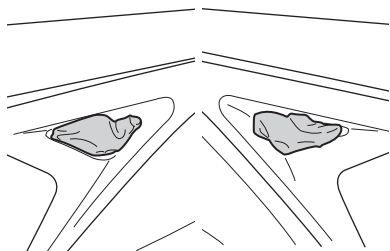
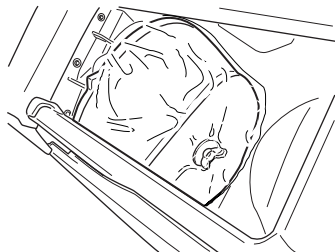


PROCÉDURE DE NETTOYAGE ET DE REMISAGE DE LA MOTO

NETTOYAGE DE LA MOTO	7-2
CONTROLE APRES NETTOYAGE	7-4
MARCHE A SUIVRE POUR LE REMISAGE	7-4
MARCHE A SUIVRE POUR LA REMISE EN SERVICE	7-5
PREVENTION DE LA CORROSION	7-6

PROCÉDURE DE NETTOYAGE ET DE REMISAGE DE LA MOTO

NETTOYAGE DE LA MOTO



Pour éviter l'entrée d'eau dans le moteur par l'élément du filtre à air pendant le nettoyage de la moto, procéder conformément aux instructions suivantes.

- Recouvrir l'élément d'un sac en plastique.
- Reposer la selle.
- Couvrir les ouïes des couvercles du cadre pour éviter toute entrée d'eau dans le boîtier du filtre à air.

Ne pas arroser le boîtier du filtre à air avec un jet d'eau sous haute pression.

LAVAGE DE LA MOTO

Pour le lavage de la moto, procéder de la manière suivante:

1. Nettoyer la moto de la saleté et de la boue au jet d'eau fraîche. Utiliser une éponge ou une brosse douce. Ne pas utiliser un objet dur qui risque de rayer la peinture.
2. Laver entièrement la moto à l'aide d'un détergent doux ou de savon pour voiture en procédant avec une éponge ou un chiffon doux. Tremper fréquemment l'éponge ou le chiffon dans la solution savonneuse.

NOTE: Eviter de projeter ou faire couler de l'eau sur les endroits suivants:

- Bougie
- Bouchon de réservoir de carburant
- Système d'injection de carburant
- Maître-cylindres de frein
- Soufflets du câble des gaz
- Joint anti-poussière de fourche avant

AVIS

L'eau sous haute pression, comme c'est le cas dans les laveurs automatiques, risque de détériorer certaines pièces de votre moto. Il peut en résulter de la rouille, une corrosion et une augmentation de l'usure. Les produits de nettoyage des pièces risquent également d'endommager les pièces de la moto.

Ne pas utiliser de jets d'eau sous haute pression pour nettoyer la moto. Ne pas utiliser de produits de nettoyage des pièces pour le porte-papillon et les capteurs d'injection du carburant.

3. Une fois la moto entièrement nettoyée de la saleté, rincer le détergent au jet d'eau.
4. Après avoir rincé la moto, l'essuyer avec une peau de chamois ou un chiffon humide et la laisser sécher à l'ombre.
5. Vérifier soigneusement que les surfaces peintes ne sont pas endommagées. Le cas échéant, se procurer de la peinture pour "retouche" et "retoucher" les parties endommagées en procédant de la manière suivante:
 - a. Nettoyer toutes les parties endommagées et les laisser sécher.
 - b. Mélanger la peinture et "retoucher" les parties endommagées à l'aide d'un petit pinceau.
 - c. Laisser la peinture sécher complètement.

NOTE: Bien laisser sécher la moto après son nettoyage. Si certaines pièces doivent être déposées immédiatement après le lavage de la moto, les sécher de toute trace d'eau à l'aide d'air comprimé.

AVIS

Ne pas nettoyer la moto avec des produits de nettoyage alcalins à forte acidité, de l'essence, du liquide pour frein ou autre solvant qui risquent d'en détériorer les pièces.

Nettoyer uniquement en procédant avec un chiffon doux et de l'eau chaude mélangée à un détergent doux.

PASSAGE A LA CIRE

Après avoir lavé la moto, il est conseillé de la passer à la cire et au produit à polir pour protéger et embellir les surfaces peintes.

- Utiliser une cire et un produit à polir de bonne qualité.
- Bien respecter les instructions des fabricants.

CONTROLE APRES NETTOYAGE

Pour garantir une longue durée de vie à votre moto, la lubrifier comme indiqué en section "POINTS DE GRAISSAGE".

AVERTISSEMENT

Utiliser la moto avec des freins humides peut s'avérer dangereux. Les freins humides n'offrent pas autant de puissance de freinage que des freins secs. Il peut en résulter un accident.

Tester les freins après le lavage de la moto, en conduisant à petite vitesse. Si nécessaire, appliquer les freins plusieurs fois de suite pour que la friction sèche les garnitures.

Pour vérifier la moto et identifier les problèmes qui ont pu se faire jour pendant le dernier parcours, procéder comme indiqué en section "INSPECTION AVANT LA CONDUITE".

MARCHE A SUIVRE POUR LE REMISAGE

Du fait que cette moto est un modèle de compétition, elle n'est pas équipée d'une clé de contact ni d'un mécanisme antivol de verrouillage du guidon comme une moto habituelle du commerce. Pour éviter le vol ou l'utilisation sans autorisation par un enfant, soyez très attentif à stocker la moto dans un lieu approprié. Le stockage de la moto à l'intérieur est recommandé pour éviter la formation de rouille, etc.

Si la moto n'est pas utilisée pendant une durée prolongée, elle nécessite un entretien spécial avec un matériel et un outillage appropriés et les aptitudes techniques nécessaires. Si vous ne pouvez pas le faire vous-même, Suzuki vous recommande de faire appel à votre concessionnaire Suzuki. Si vous le faites vous-même, suivez les directives générales ci-dessous.

MOTO

Nettoyez entièrement la moto. Placez la moto sur la béquille latérale accessoire, sur une surface ferme et plate où elle ne risque pas de tomber.

CARBURANT

Vidangez le carburant du réservoir pour le vider complètement.

MOTEUR

1. Versez environ 5 ml d'huile-moteur dans le trou de bougie. Reposez la bougie et faites tourner le moteur au démarreur à plusieurs reprises.
2. Vidangez soigneusement l'huile-moteur et remplissez le carter d'huile-moteur neuve jusqu'au niveau spécifié.
3. Couvrir l'orifice d'admission du filtre à air et de sortie du silencieux avec des chiffons gras pour éviter de laisser pénétrer l'humidité.

PNEUS

Gonfler les pneus à la pression normale.

EXTERIEUR

- Vaporiser toutes les pièces en vinyle et en caoutchouc d'un produit de protection du caoutchouc.
- Vaporiser les surfaces non peintes d'un antirouille.
- Revêtir les surfaces peintes de cire pour automobile.

MARCHE A SUIVRE POUR LA REMISE EN SERVICE

1. Nettoyer entièrement la moto.
2. Enlever les chiffons gras de l'orifice d'admission du filtre à air et de sortie du silencieux.
3. Vidanger toute l'huile-moteur. Installer un filtre à huile neuf et remplir le moteur d'huile-moteur neuve comme décrit dans ce manuel.
4. Déposer la bougie. Lancer le moteur plusieurs fois. Reposer la bougie.
5. S'assurer que la moto est bien graissée.
6. Procéder aux opérations d'INSPECTION AVANT LA CONDUITE comme indiqué dans ce manuel.
7. Démarrer la moto comme indiqué dans ce manuel.

Si le moteur est difficile à démarrer, procéder de la manière suivante:

Etant donné que le carburant restant dans les canalisations pendant une longue période de temps a tendance à se détériorer, le moteur peut s'avérer difficile à démarrer tant que le carburant (à l'état) détérioré n'a pas été évacué de la canalisation de carburant. Actionner le kick à plusieurs reprises pour amener du carburant neuf dans la canalisation de carburant.

1. Faire le plein du réservoir de carburant à plus de la moitié de sa capacité.
2. Mettre la boîte à vitesses au point mort.
3. Tout en ouvrant les gaz à environ 1/4 de la course de la poignée, actionner le kick de 30 à 40 fois successives.

NOTE: Le volume d'injection du carburant est régulé pour augmenter quand le papillon est ouvert. Toutefois, ne pas ouvrir le papillon de plus de la moitié (1/2) de sa course car l'injection du carburant est coupée quand le papillon est trop ouvert en mode démarrage du moteur.

4. Lancer le moteur en procédant selon la marche à suivre moteur froid.

NOTE: Si le moteur ne démarre toujours pas après plusieurs tentatives, il est possible que la bougie soit noyée. Dans un tel cas, actionner de nouveau le kick de 4 à 5 fois, gaz entièrement ouverts, pour sécher la bougie. Aucune injection de carburant se produit quand le papillon est entièrement ouvert en mode démarrage du moteur.

PREVENTION DE LA CORROSION

Il est important de prendre bien soin de la moto pour la protéger contre la corrosion et la conserver dans un bon état pendant de longues années.

Informations importantes sur la corrosion

Causes courantes de la corrosion

- Accumulation de sel, saletés, humidité, ou produits chimiques dans des endroits difficiles d'accès.
- Rayures, éraflures ou autres détériorations des surfaces traitées ou peintes après un accident ou un choc avec des pierres ou du gravier.

Sel ou air à proximité de la mer, pollution industrielle et haute humidité contribuent à la corrosion.

Comment prévenir la corrosion

- Nettoyer la moto fréquemment, au moins une fois par mois. Maintenir la moto dans un état aussi propre que possible.
- Eliminer toute trace de corps étrangers. Les corps étrangers tels que le sel, les produits chimiques, l'huile ou le goudron, la sève des arbres, la fiente d'oiseau ou les rejets industriels risquent de détériorer la finition de la moto. Eliminer toute trace de ces corps étrangers aussi vite que possible. En cas de difficulté à nettoyer, un produit détergent pourra être nécessaire.

- Réparer toute détérioration de la finition aussi vite que possible. Examiner avec soin la moto pour toute détérioration des surfaces peintes. En cas d'éraflures ou de rayures de la peinture, faire immédiatement les retouches nécessaires pour éviter la formation de corrosion. Si les éraflures ou rayures sont profondes et atteignent le métal, demander à un concessionnaire Suzuki d'effectuer les réparations.
- Conserver la moto dans un endroit sec et bien aéré. Si la moto est nettoyée dans le garage ou si elle est fréquemment remise sans sécher, le garage risque de devenir humide. Cette humidité peut entraîner ou accélérer la corrosion. Une moto humide peut se corroder même dans un garage chauffé si la ventilation est insuffisante.
- Couvrez la moto. L'exposition à la lumière solaire de milieu de journée peut ternir les couleurs de la peinture et des pièces en plastique.



FICHE TECHNIQUE

DIMENSIONS ET POIDS A VIDE

Longueur hors tout	2175 mm
Largeur hors tout	835 mm
Hauteur hors tout.....	1260 mm
Empattement	1480 mm
Garde au sol.....	330 mm
Hauteur de la selle	960 mm
Poids (masse) à vide	112 kg

MOTEUR

Type	Moteur à quatre temps, à refroidissement par liquide, double ACT
Nombre de cylindres	1
Alésage	96,0 mm
Course	62,1 mm
Cylindrée	449 cm ³
Taux de compression	12,5 : 1
Système de carburant	Injection de carburant
Filtre à air	Elément en mousse de polyuréthane
Système de démarrage	Kick primaire
Système de lubrification	A carter semi-sec

TRAIN MOTEUR

Embrayage	Multi-disques en bain d'huile
Transmission	5 vitesses en prise constante
Grille de sélection des vitesses	1 en bas, 4 en haut
Rapport de démultiplication primaire.....	2,625 (63/24)
Rapports de démultiplication, 1ère	1,800 (27/15)
2ème	1,470 (25/17)
3ème	1,235 (21/17)
4ème	1,050 (21/20)
5ème	0,909 (20/22)
Rapport de réduction finale	3,846 (50/13)
Chaîne de transmission.....	DID 520DMA2K, 114 maillons

CADRE

Suspension avant	Télescopique, à ressort hélicoïdal, amortissement à huile
Suspension arrière	Bras oscillant, à ressort hélicoïdal, amortissement à l'huile
Course de suspension avant	305 mm
Course de roue arrière	315 mm
Angle de chasse	27° 50'
Chasse	120 mm
Frein avant.....	à disque
Frein arrière	à disque
Taille du pneu avant.....	80/100-21 51M, chambre à air
Taille du pneu arrière.....	110/90-19 62M, chambre à air

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Type d'allumage	Allumage électronique (CDI)
Bougie	NGK DIMR8C10
Alternateur.....	Alternateur CA monophasé

CONTENANCES

Réservoir de carburant.....	6,3 L
Huile-moteur, vidange d'huile	1050 ml
Avec changement du filtre	1100 ml
Réfrigérant.....	1100 ml

INDEX

- B**
BEQUILLE LATÉRALE
ACCESSOIRE 2-10
BOUCHON DU RÉSERVOIR DE
CARBURANT 2-7
BOUGIE 6-17
- C**
CHAÎNE DE TRANSMISSION 6-31
CONSIDÉRATIONS
GÉNÉRALES 1-2
CONTROLE APRES
NETTOYAGE 7-4
CONTROLES AVANT USAGE 4-3
- D**
DEMARRAGE DU MOTEUR 5-3
DIRECTION 6-43
- E**
ECROU DE RAYON ET ECROUS
DE BUTÉE DE TALON 6-41
EMPLACEMENT DES PIÈCES 2-2
EMPLACEMENT DU NUMÉRO
DE SÉRIE 1-4
ÉTIQUETTES 1-4
- F**
FILTRE À AIR 6-14
FLEXIBLE À CARBURANT 6-29
FOURCHE AVANT 6-42
FREINS 6-35
- H**
HUILE-MOTEUR 3-3,6-19
- I**
INDICE D'OCTANE DU
CARBURANT 3-2
INSPECTION AVANT LE
CONTROLE DU NIVEAU
DE L'HUILE-MOTEUR 5-2
INSTRUCTIONS 5-2
- L**
LEVIER DE LANCEUR 2-8
LEVIER DE SÉLECTEUR DE
VITESSES 2-9
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
DU MOTEUR 3-5,6-33
LUBRIFICATION GÉNÉRALE 6-10
- M**
MARCHE À SUIVRE POUR LA
REMISE EN SERVICE 7-5
MARCHE À SUIVRE POUR LE
REMISAGE 7-4
- N**
NETTOYAGE DE LA MOTO 7-2

P		R	
PEDALE DE FREIN ARRIERE.....	2-9	RECOMMANDATIONS POUR LES	
PICTOGRAMMES ET		CARBURANTS OXYGENES.....	3-2
DEFINITION	1-4	REGLAGE DE LA	
PIECES DE RECHANGE	6-2	SUSPENSION	2-10
PNEUS	6-39	REGLAGE DE L'EMBRAYAGE.....	6-30
POIGNEE DROITE		REGLAGE DU CABLE	
DU GUIDON	2-6	DES GAZ.....	6-28
POIGNEE GAUCHE		REGLAGE DU REGIME DE	
DU GUIDON	2-5	RALENTI.....	6-27
PREVENTION DE LA		RESERVOIR DE	
CORROSION.....	7-6	CARBURANT	6-12
PROCESSUS DE REMISE A		RODAGE	4-2
ZERO DU TEMPS DE MARCHE			
DU MOTEUR.....	6-8	S	
PROCESSUS D'INDICATION		SELECTION DE LA MAP DE	
DU TEMPS DE MARCHE DU		REGLAGE DE L'ECM.....	5-12
MOTEUR	6-6	SELECTION DU MODE S-HAC	
PROGRAMME D'ENTRETIEN.....	6-2	(SUZUKI HOLESHOT ASSIST	
		CONTROL).....	5-6
		SÉLECTION D'UN	
		MODE S-HAC.....	5-8
		SUSPENSION ARRIERE	6-42
		T	
		TIRETTE DE STARTER.....	2-8

