

Ce manuel doit être considéré comme une partie permanente de la motocyclette et doit rester avec cette dernière lors de sa revente 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

INFORMATIONS SUR LE RODAGE DE VOTRE MOTO

Les premiers 1600 km sont les plus importants dans la vie de votre moto. Une bonne opération de rodage pendant cette période permettra d'assurer une durée de vie et des performances maximum votre moto. Les pièces Suzuki sont fabriquées à partir de matériaux de qualité supérieure et les pièces usinées sont finies avec des tolérances de précision. Une bonne opération de rodage permet aux surfaces usinées de se polir et de s'accoupler sans gripper.

La fiabilité et les performances d'une moto dépendent du soin particulier et des précautions observées pendant la période de rodage. Il est très important d'éviter de faire tourner le moteur d'une manière telle que les pièces risquent de surchauffer.

Prière de se référer à la section RODAGE pour les recommandations spécifiques de rodage.

▲ AVERTISSEMENT /

▲ ATTENTION/AVIS/NOTE

Lire attentivement ce manuel et se conformer soigneusement aux instructions données. Les informations spéciales, sont signalées par le symbole ▲ et les mots **AVERTISSEMENT**, **ATTENTION**, **AVIS** et **NOTE**. Lire attentivement les messages précédés par ces mots:

▲ AVERTISSEMENT

Indique un danger potentiel pouvant résulter en blessures graves ou mortelles.

▲ ATTENTION

Indique un danger potentiel pouvant résulter en blessures légères ou modérées.

AVIS

Indique un danger potentiel pouvant résulter en détérioration du véhicule ou des équipements.

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

AVANT-PROPOS

Le motocyclisme est l'un des sports les plus intéressants et pour en profiter pleinement il est important de bien se familiariser avec les informations contenues dans ce guide d'utilisation avant de prendre le guidon.

Vous trouverez dans ce manuel toutes les instructions nécessaires au soin et à l'entretien de votre machine. En vous conformant soigneusement à ces instructions vous garantirez une longue durée de vie à votre moto sans problèmes mécaniques. Les concessionnaires Suzuki agréés emploient des techniciens expérimentés formés pour effectuer sur votre machine les meilleures opérations d'entretien possibles avec l'outillage et l'équipement appropriés.

Toutes les informations, illustrations et caractéristiques techniques contenues dans ce 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. Suzuki se réserve le droit de procéder à toute modification à tout moment.

Notez que ce manuel couvre les caractéristiques techniques applicables à tous les pays et pour tous les équipements. Par conséquent, le modèle de votre machine peut présenter des caractéristiques différentes de celles présentées dans ce manuel.



SUZUKI MOTOR CORPORATION

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 INSPECTION AVANT LA CONDUITE | 4 |
| CONSEILS DE PILOTAGE | 5 |
| CONTROLE ET ENTRETIEN | 6 |
| DEPANNAGE | 7 |
| MARCHE A SUIVRE POUR LE NETTOYAGE ET LE REMISAGE DE LA MOTO | 8 |
| FICHE TECHNIQUE | |
| INDEX | |

INFORMATIONS A USAGE DU CONSOMMATEUR

1

| | |
|---|-----|
| ACCESSORY USE AND MOTORCYCLE LOADING | 1-2 |
| CONSEILS DE SECURITE A L'INTENTION DES MOTOCYCLISTES | 1-4 |
| ETIQUETTES | 1-5 |
| EMPLACEMENT DU NUMERO DE SERIE | 1-6 |
| SYSTEME DE LUTTE CONTRE LE BRUIT (AUSTRALIE UNIQUEMENT) | 1-6 |

INFORMATIONS A USAGE DU CONSOMMATEUR

ACCESSORY USE AND MOTORCYCLE LOADING

UTILISATION DES ACCESSOIRES

L'installation d'accessoires non adaptés peut constituer un danger pour la sécurité. Suzuki n'est pas en mesure de tester tous les accessoires vendus dans le commerce ou leur combinaison; par contre, votre concessionnaire est à même de vous aider dans le choix d'accessoires de qualité et dans leur bonne installation. Bien réfléchir avant de choisir et d'installer des accessoires sur la moto et consulter le concessionnaire Suzuki en cas de doute.

▲ AVERTISSEMENT

Une installation incorrecte d'accessoires ou des modifications de la moto risquent d'en affecter la maniabilité et de résulter en accident.

Ne jamais utiliser des accessoires inadaptés et s'assurer que tous les accessoires installés le sont correctement. Toutes les pièces et tous les accessoires installés sur cette moto doivent être des pièces d'origine Suzuki ou leur équivalent conçus pour une utilisation sur cette moto. Installer et utiliser ces accessoires conformément aux instructions. Pour toute question, contacter un concessionnaire Suzuki.

DIRECTIVES D'INSTALLATION DES ACCESSOIRES

- Installer tous les accessoires ayant un effet sur l'aérodynamisme comme les carénages, les coupe-vents, les appuie-dos, les sacoches et les coffres, aussi bas et aussi près de la moto que possible et au plus près du centre de gravité de la machine. Vérifier que les équerres de fixation et les autres pièces de fixation sont soigneusement fixées en place.
- Vérifier que la garde au sol et l'angle d'inclinaison sont conformes. Vérifier que les accessoires n'affectent pas le fonctionnement de la suspension, de la direction ou d'autres opérations de contrôle.
- Des accessoires installés sur le guidon ou sur la partie de la fourche avant risquent d'affecter sérieusement la stabilité. L'augmentation de poids va réduire la sensibilité au pilotage. Ce poids peut également occasionner des oscillations à l'avant et résulter en problèmes d'instabilité. Les accessoires installés sur le guidon ou la fourche avant doivent être aussi légers que possible et limités au minimum.
- Certains accessoires modifient la position normale de pilotage. La liberté de mouvement du pilote s'en trouve réduite et par voie de conséquence son habilité au pilotage.

- Des accessoires électriques supplémentaires risquent de surcharger le circuit électrique. Des surcharges excessives risquent d'endommager les faisceaux de câbles ou de résulter en situation dangereuse si l'alimentation électrique est coupée pendant la marche de la moto.
- Ne pas atteler une remorque ou un sidecar à cette moto. Cette machine n'est pas conçue pour être attelée à une remorque ou un sidecar.

LIMITES DE CHARGE

▲ AVERTISSEMENT

Toute surcharge ou toute charge mal répartie risque d'entraîner la perte de contrôle de la moto et un accident.

Bien respecter les limites de charge et suivre les conseils de charge donnés dans ce manuel.

Ne jamais dépasser le poids total en charge de cette moto. Le poids total en charge est le poids de la machine, des accessoires, des bagages, du pilote et du passager. Pour sélectionner vos accessoires, tenir compte du poids du pilote et du poids des accessoires. Le poids supplémentaire des accessoires peut non seulement poser un problème de sécurité mais également affecter la stabilité de la machine.

Poids total en charge: 415 kg
à la pression de gonflage (à froid)
Avant: 250 kPa (2,50 kgf/cm²)
Arrière: 290 kPa (2,90 kgf/cm²)

DIRECTIVES POUR LE CHARGEMENT

Cette moto est conçue pour le transport de petites charges uniquement et en conduite en solo. Bien se conformer aux directives de chargement suivantes:

- Répartir la charge de manière égale de part et d'autre de la machine et arrimer soigneusement cette charge.
- La charge des bagages doit s'appliquer aussi près du centre de la moto que possible.
- Ne pas installer des objets lourds ou encombrants sur le guidon, les fourches avant ou le garde-boue arrière.
- Ne pas installer un porte-bagage ou un coffre qui dépasse du capot de selle.
- Ne pas mettre des bagages qui dépassent du capot de selle.
- Vérifier que les deux pneus sont bien gonflés à la pression spécifiée pour les conditions de charge de la moto. Voir page 6-39.
- Toute charge inadéquate de la moto peut se traduire par une modification de son équilibre et une perte de contrôle. Conduire à vitesse réduite et ne jamais dépasser 130 km/h quand la moto transporte une charge ou est équipée d'accessoires.
- Régler la suspension en conséquence.

▲ AVERTISSEMENT

Tout objet introduit derrière le carénage risque de gêner la conduite de la moto et d'entraîner sa perte de contrôle.

Ne pas mettre d'objet dans l'espace aménagé derrière le carénage.

MODIFICATIONS

Toute modification de la moto ou la dépose de son équipement d'origine risque d'affecter la sécurité ou de contrevenir à la loi.

Le cadre de cette moto est en alliage d'aluminium. Par conséquent, ne procéder à aucune modification du type perçage ou soudage sur le cadre, au risque de diminuer la résistance du cadre de façon significative. Le non respect de cet avertissement peut entraîner une situation dangereuse pendant la conduite et résulter en accident. Suzuki ne peut, en aucune manière, être tenu pour responsable des blessures ou d'une détérioration de la moto résultant d'une modification du cadre. Il est permis d'installer des accessoires vissables qui ne modifient pas le cadre sous réserve du respect des limites de poids total en charge.

AVERTISSEMENT

Toute modification d'un cadre en alliage d'aluminium, par perçage ou soudage par exemple, réduit la résistance du cadre. Ceci peut résulter une situation dangereuse pendant la conduite et en accident.

Ne jamais modifier le cadre en aucune façon.

CONSEILS DE SECURITE A L'INTENTION DES MOTOCYCLISTES

Le motocyclisme est une activité source de plaisir et un sport passionnant. Mais il requiert également certaines précautions particulières pour garantir la sécurité du pilote et de son passager. Ces précautions sont les suivantes:

PORT DU CASQUE

La sécurité à moto commence par le port d'un casque de qualité. Les blessures à la tête sont parmi les plus graves. TOUJOURS porter un casque dûment agrée. Se protéger également les yeux.

VETEMENTS POUR LA CONDUITE

Des vêtements trop amples ou trop compliqués peuvent s'avérer peu confortables et dangereux pendant la conduite d'une moto. Choisir des vêtements pour motocycliste de bonne qualité.

INSPECTION AVANT LA CONDUITE

Lire attentivement les instructions dans la section "INSPECTION AVANT LA CONDUITE" de ce manuel. Pour garantir la sécurité du pilote et de son passager toujours procéder à un contrôle complet de sécurité.

SE FAMILIARISER AVEC LA MOTO

Une bonne technique de pilotage et de bonnes connaissances mécaniques sont essentielles à la sécurité à moto. Il est important de s'exercer au pilotage de la moto loin de toute circulation jusqu'à être bien familiarisé avec la machine et ses commandes. Ne jamais oublier que c'est en forgeant que l'on devient forgeron.

CONNAITRE SES LIMITES

Toujours conduire dans les limites de ses propres possibilités. Connaître ces limites et les respecter permettront d'éviter les accidents.

REDOUBLER DE PRUDENCE LES JOURS DE MAUVAIS TEMPS

La conduite par mauvais temps, en particulier en cas de pluie, requiert une attention particulière. Les distances de freinage doublent en cas de pluie. Eviter les matérialisations de la chaussée, les plaques d'égout et les flaques d'huile qui peuvent s'avérer très glissantes. Faire preuve d'extrême prudence à la traversée des passages à niveau, des plaques métalliques et des ponts. Toutes les fois que l'état de la route est douteux, ne pas hésiter à ralentir !

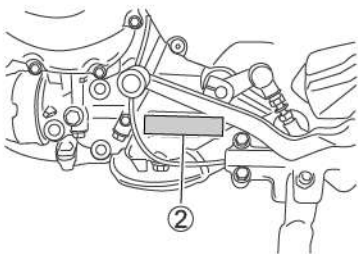
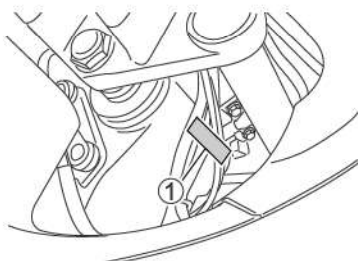
ETRE PREVOYANT

La plupart des accidents de moto se produisent quand un véhicule se déplaçant dans la direction opposée coupe brusquement la route à un motocycliste. Soyez prévoyants. Un bon motocycliste présuppose qu'il doit se rendre visible des autres usagers, même en plein jour. Porter des vêtements clairs et réfléchissants. Toujours allumer le phare et le feu arrière pour attirer l'attention des autres usagers même en plein jour et par beau temps. Ne jamais rouler dans l'angle mort d'un autre véhicule.

ETIQUETTES

Lire et bien respecter toutes les étiquettes apposées sur la moto. Il est important de bien comprendre les informations données par ces étiquettes. Ne pas enlever les 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 l'encadré ci-dessous pour future référence.

Numéro du cadre:

Numéro du moteur:

SYSTEME DE LUTTE CONTRE LE BRUIT (AUSTRALIE UNIQUEMENT)

IL EST INTERDIT DE MODIFIER LE SYSTEME DE LUTTE CONTRE LE BRUIT

Les propriétaires sont informés que la loi interdit:

- (a) La dépose ou la mise hors fonction par toute personne, sauf pour l'exécution d'opérations d'entretien, de réparations ou de changement, de tout dispositif ou élément faisant partie du système de lutte contre le bruit de tout véhicule neuf avant sa mise en vente ou sa livraison à son acheteur ou pendant son usage; et
- (b) L'utilisation par toute personne du véhicule après dépose ou mise hors fonction dudit dispositif ou élément constitutif dudit système.

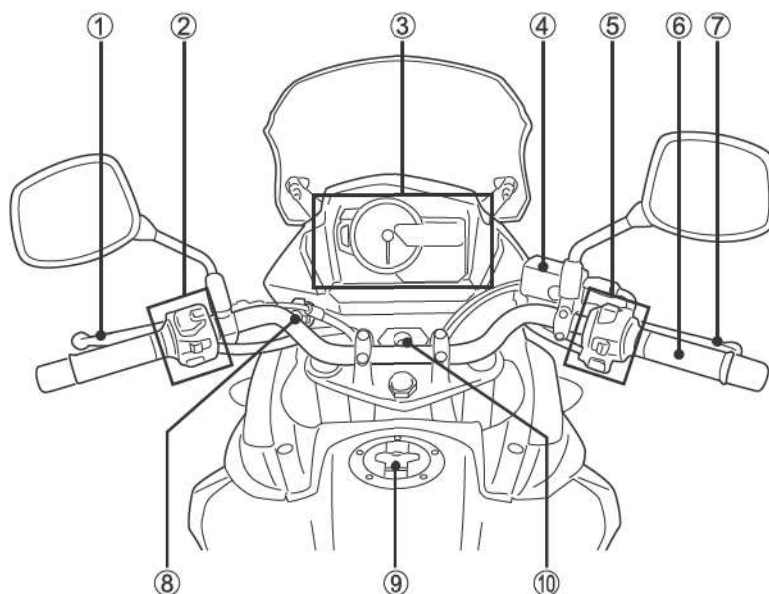
COMMANDES

2

| | |
|---|------|
| EMPLACEMENT DES PIECES | 2-2 |
| CLE | 2-5 |
| CONTACTEUR D'ALLUMAGE | 2-7 |
| TABLEAU DE BORD | 2-10 |
| POIGNEE GAUCHE DU GUIDON | 2-26 |
| POIGNEE DROITE DU GUIDON | 2-31 |
| BOUCHON DU RESERVOIR DE CARBURANT | 2-34 |
| LEVIER DE SELECTEUR DE VITESSES | 2-35 |
| PEDALE DE FREIN ARRIERE | 2-35 |
| VERROUILLAGE DE LA SELLE | 2-36 |
| BEQUILLE LATERALE | 2-36 |
| SUSPENSION ARRIERE | 2-37 |
| PARE-BRISE | 2-39 |
| BORNE DE SORTIE | 2-40 |
| PORTE-BAGAGE ARRIERE | 2-41 |

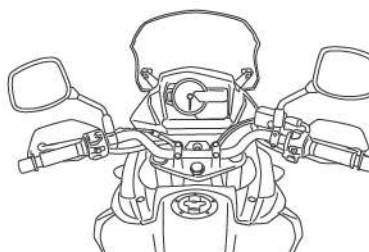
COMMANDES

EMPLACEMENT DES PIÈCES

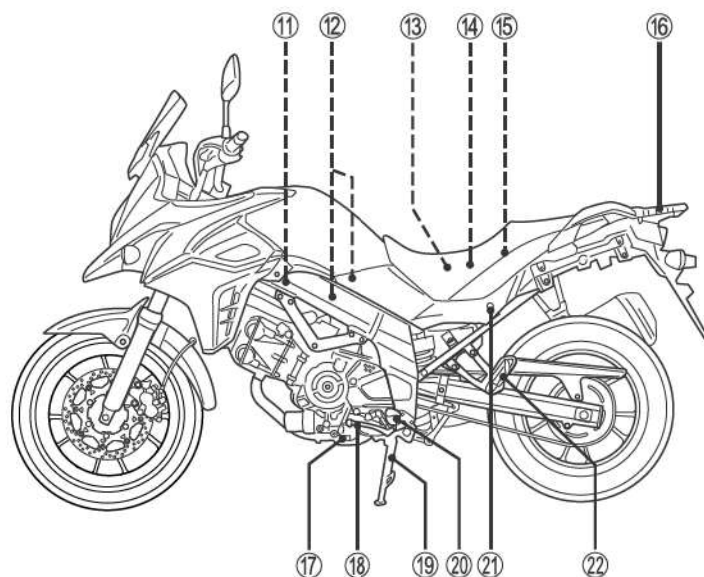


V-Strom 650

- ① Levier d'embrayage
- ② Commodo gauche de guidon
- ③ Tableau de bord
- ④ Réservoir de liquide de frein avant
- ⑤ Commodo droit de guidon
- ⑥ Poignée des gaz
- ⑦ Levier de frein avant
- ⑧ Borne de sortie
- ⑨ Bouchon de réservoir de carburant
- ⑩ Contacteur d'allumage

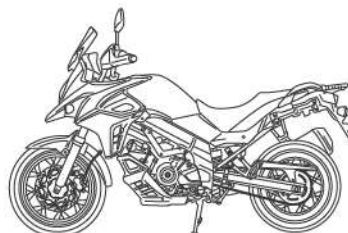


V-Strom 650XT

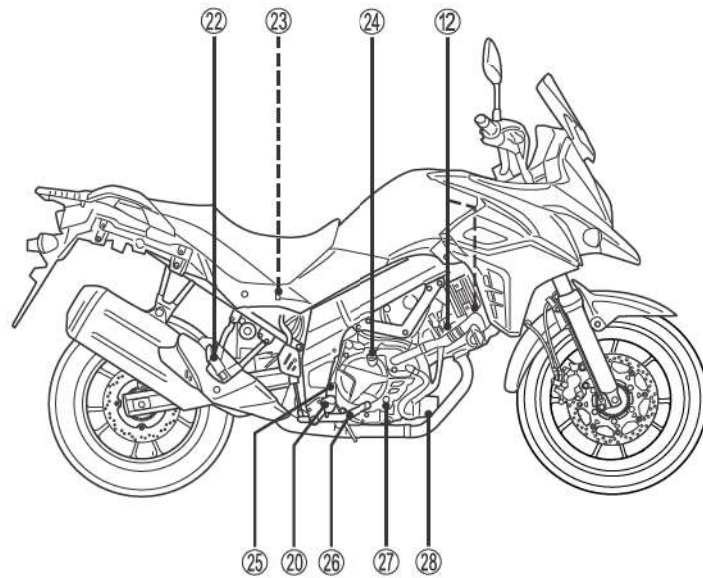


V-Strom 650

- ⑪ Filtre à air
- ⑫ Bougies
- ⑬ Fusibles
- ⑭ Batterie
- ⑮ Outils
- ⑯ Porte-bagage arrière
- ⑰ Bouche de vidange de l'huile-moteur
- ⑱ Levier de sélecteur
- ⑲ Béquille latérale
- ⑳ Repose-pieds
- ㉑ Verrouillage de la selle
- ㉒ Repose-pieds passager

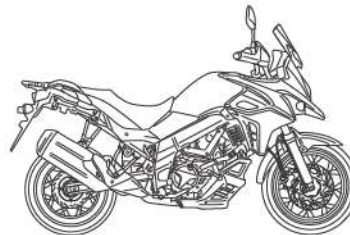


V-Strom 650XT



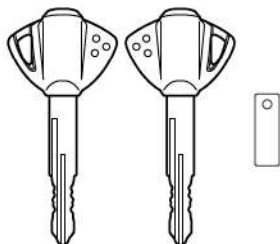
V-Strom 650

- ⑬ Réservoir de liquide de frein arrière
- ⑭ Bouchon du goulot de remplissage de l'huile-moteur
- ⑮ Contacteur de feu-stop arrière
- ⑯ Pédale de frein arrière
- ⑰ Regard de contrôle de l'huile-moteur
- ⑱ Filtre à huile-moteur



V-Strom 650XT

CLE



Cette moto est fournie avec une paire de clés de contact identiques. Conserver la clé de rechange dans un endroit sûr.

En cas de perte de toutes les clés, changer l'ECM. (modèle pourvu d'un antidémarrage électronique)

NOTE:

- Le code d'identification de l'antidémarrage est programmé dans la clé. Par conséquent, une clé fabriquée par un serrurier normal ne va pas fonctionner. Pour obtenir une clé de rechange, voir un concessionnaire Suzuki.
- En cas de perte d'une des clés, demander à un concessionnaire Suzuki de désactiver la clé perdue.
- Si vous possédez un autre véhicule avec des clés codées antidémarrage, ne pas les approcher de la moto afin d'éviter toute interférence avec son système antidémarrage électronique.
- En raison du fait que tout objet fait de métal, magnétisé ou transmettant une onde radio, affecte la communication du système antidémarrage, ne pas attacher de tels objets à votre porte-clés ou les mettre à proximité de la clé.
- Deux clés sont enregistrées d'origine pour chaque système antidémarrage électronique. Il est possible d'ajouter deux autres clés. Demander à un concessionnaire Suzuki de fabriquer et d'enregistrer ces clés de rechange supplémentaires.

**TEMOIN D'ANTIVOL
(le cas échéant)**



Le témoin de l'antivol clignote 2 fois quand le contacteur d'allumage est mis sur ON. Puis il s'allume pendant 2 secondes et s'éteint.

Le système antidémarrage est conçu pour protéger la moto contre le vol en désactivant électroniquement le système de démarrage du moteur. Le moteur ne peut être démarré qu'avec une clé spéciale programmée avec un code d'identification électronique. La clé transmet le code d'identification à l'ECM quand elle est mise en position "ON".

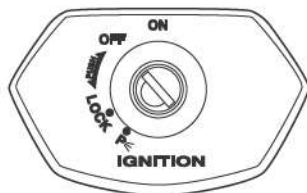
NOTE:

- *Il n'est pas possible de démarrer le moteur si le témoin continue de clignoter.*
- *Le témoin continue de clignoter pour signaler une erreur de communication du système antivol entre la clé et l'ECM ou pour signaler l'utilisation d'une mauvaise clé. Couper le contacteur d'allumage et le remettre en circuit afin de mettre le système antivol en communication adéquate.*
- *Deux clés de contact sont enregistrées d'origine pour le système antivol. Il est possible d'ajouter deux autres clés. Le témoin clignote pour indiquer le numéro de la clé enregistrée quand le contacteur d'allumage est mis en circuit.*

CONTACTEUR D'ALLUMAGE



(modèle pourvu d'un antidémarrage électronique)



Le contacteur d'allumage prend quatre positions:

POSITION "OFF"

Tous les circuits électriques sont coupés. Le moteur ne peut pas être mis en marche. La clé peut être enlevée.

POSITION "ON"

Le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut être mis en marche. Quand la clé est dans cette position, le phare, les feux de position, le feu arrière et l'éclairage de la plaque d'immatriculation s'allument automatiquement. Il n'est pas possible de retirer la clé du contacteur d'allumage dans cette position.

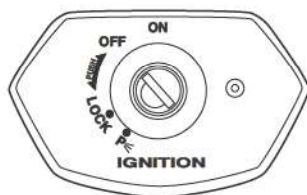
NOTE: Démarrer le moteur immédiatement après avoir mis la clé en position "ON" sinon la batterie risque de se vider sous l'effet de la consommation de courant par le phare et le feu arrière.

POSITION "LOCK"

Pour bloquer la direction, tourner le guidon à fond à gauche. Enfoncer et amener la clé en position "LOCK" puis la retirer. Tous les circuits électriques sont coupés.

NOTE:

- *Tournez le guidon vers la droite et vers la gauche pour vous assurer que la direction est bien verrouillée.*
- *Lorsqu'elle ne peut pas être facilement verrouillée, tournez la clé sur la position "LOCK" en déplaçant légèrement le guidon vers la droite.*



POSITION "P" (Stationnement)

Quand la moto est mise en stationnement, verrouiller la direction et amener la clé en position "P". La clé peut alors être retirée, le feu de position et le feu arrière restent allumés et la direction est verrouillée. Choisir cette position si la moto est mise en stationnement de nuit sur le bord de la route pour en améliorer la visibilité.

⚠ AVERTISSEMENT

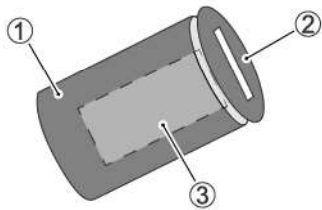
Amener le contacteur d'allumage en position "P" (Stationnement) ou "LOCK" tout en roulant peut s'avérer dangereux. Déplacer la moto quand la direction est verrouillée est dangereux. Il y a risque de perte de l'équilibre et de chute ou de renversement de la moto.

Arrêter la moto et la placer sur sa béquille latérale le cas échéant avant de verrouiller la direction. Ne pas tenter de déplacer la moto quand la direction est verrouillée.

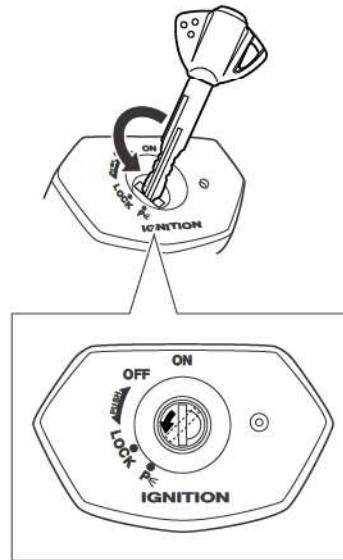
⚠ AVERTISSEMENT

Si la moto se renverse à la suite d'un dérapage ou d'une collision, le moteur risque de continuer à tourner en raison de dégâts imprévus de certains systèmes et il y a risque d'incendie ou de blessure du fait de pièces mobiles comme la roue arrière.

Si la moto se renverse, couper immédiatement l'allumage. Demander à un concessionnaire Suzuki de vérifier la moto pour les dégâts éventuels invisibles.



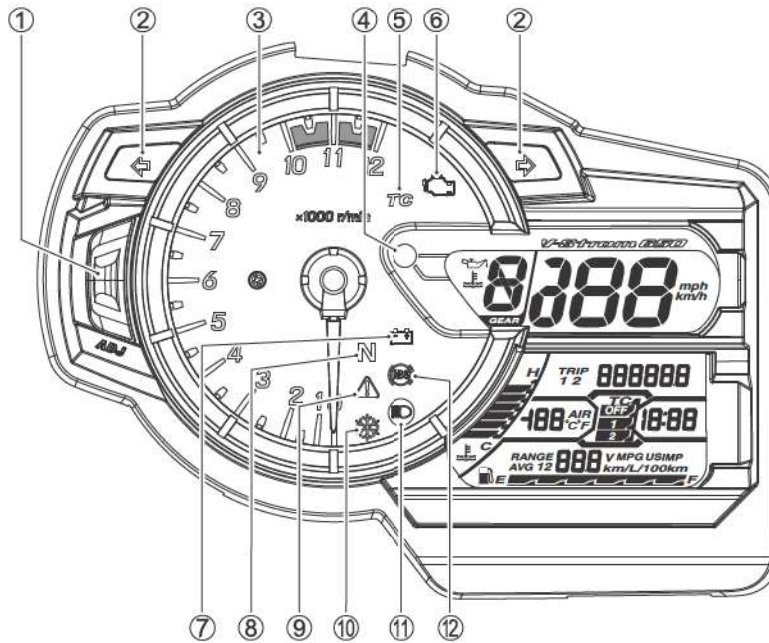
Le barillet de la serrure ① est protégé par un cache ② pour éviter toute altération. Pivoter le cache pour couvrir le trou de la serrure ③ et le protéger de l'entrée de toute substance étrangère. Pour faire pivoter le cache, y insérer le bout de la clé sans forcer et tourner.



Pour aligner le cache avec le trou de la serrure, procéder de la même manière.

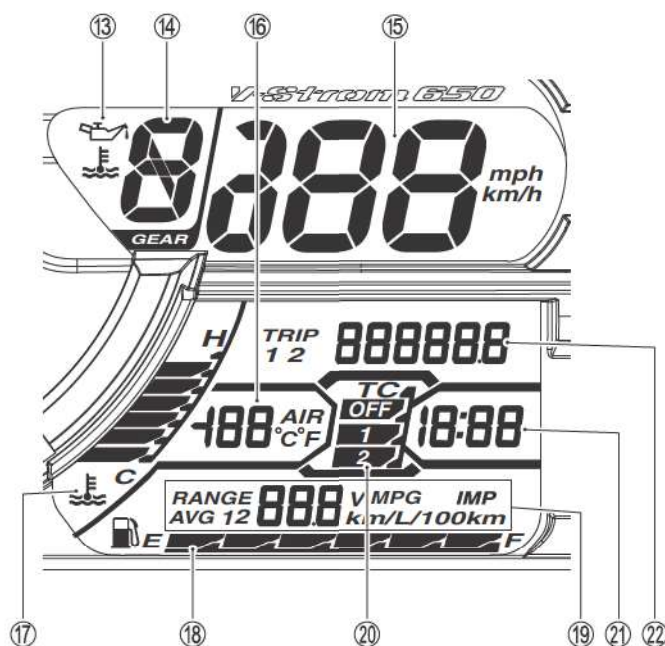
TABLEAU DE BORD

TEMOIN D'AVERTISSEMENT ET INDICATEURS



- ① Bouton ADJUST
- ② Témoin de clignotant (☞ 2-13)
- ③ Compte-tours (☞ 2-13)
- ④ Témoin de température du liquide de refroidissement du moteur/Témoin de pression d'huile (☞ 2-13, 2-20)
- ⑤ Témoin de régulation de la traction (☞ 2-14)
- ⑥ Témoin d'anomalie (☞ 2-15, 2-16)
- ⑦ Témoin d'alerte de tension de la batterie (UE, Inde) (☞ 2-17)
- ⑧ Témoin de point mort (☞ 2-17)
- ⑨ Témoin d'avertissement principal (UE, Inde) (☞ 2-15)
- ⑩ Témoin de congélation (☞ 2-17)
- ⑪ Témoin de feu route (☞ 2-17)
- ⑫ Témoin d'ABS (☞ 2-18)

LCD



- ⑬ Indicateur de température du liquide de refroidissement du moteur/
Indicateur de pression d'huile (☞ 2-13, 2-20)
- ⑭ Indicateur de rapport engagé (☞ 2-19)
- ⑮ Compteur de vitesse (☞ 2-19)
- ⑯ Thermomètre (☞ 2-19)
- ⑰ Compteur de température du liquide de refroidissement du moteur
(☞ 2-20)
- ⑱ Jauge de carburant (☞ 2-20)
- ⑲ Compteur de consommation instantanée de carburant/Compteur de
consommation moyenne de carburant/Compteur d'autonomie/Voltmètre
(☞ 2-21)
- ⑳ Affichage du système de commande de la traction (☞ 2-23)
- ㉑ Montre (☞ 2-24)
- ㉒ Luminosité de l'éclairage du compteur kilométrique/compteur journalier/
tableau de bord (☞ 2-24)

Lorsque le contacteur d'allumage est sur ON, le compteur réagit comme suit.

- Tous les segments du LCD apparaissent puis l'écran passe à un affichage normal.
- L'aiguille du tachymètre indique la valeur maximum avant de revenir à zéro.
- Les témoins suivants s'allument pendant 2 secondes.
 - Témoin d'anomalie ⑥
 - Témoin d'alerte de tension de la batterie ⑦ (UE, Inde)
 - Témoin d'avertissement principal ⑨ (UE, Inde)
 - Témoin de congélation ⑩
- Les témoins suivants s'allument.
 - Témoin de température du liquide de refroidissement du moteur/témoin de pression d'huile ④
 - Témoin de régulation de la traction ⑤
 - Témoin d'ABS ⑫

NOTE: Reportez-vous à l'explication de chaque indicateur dans cette section pour connaître les conditions de désactivation.



Lorsque le contacteur d'allumage est mis en position ON, tous les segments de l'écran LCD s'allument. Si l'affichage de l'écran LCD indique uniquement le symbole km (km/h), cela signifie que le compteur est exclusivement à indication en km et qu'il n'est pas possible d'afficher les distances en miles (mph).

▲ AVERTISSEMENT

Changer l'affichage tout en conduisant peut s'avérer dangereux. Ne pas lâcher le guidon, même d'une seule main, sous peine de perte de contrôle de la moto.

Ne jamais changer l'affichage tout en pilotant la moto. Toujours garder les deux mains sur le guidon.

TEMOIN DE CLIGNOTANT “↔”

②

Quand les clignotants sont en fonction à droite ou à gauche, le témoin s'allume et entre en clignotement intermittent.

NOTE: Si le clignotant ne fonctionne pas correctement du fait d'une défaillance de l'ampoule ou du circuit électrique, le témoin clignote plus rapidement pour signaler le problème au pilote.


COMPTE-TOURS ③



Le compte-tours indique le régime du moteur en tours par minute (tr/min).


Si l'aiguille du tachymètre ne pointe pas vers le zéro, réinitialiser le tachymètre en procédant de la manière suivante.

1. Appuyer sur la touche ADJUST ① et mettre le contact.
2. Appuyer et laisser le doigt sur le bouton ADJUST ① pendant 4 secondes.

TEMOIN DE PRESSION D'HUILE

“” ④

Quand le contacteur d'allumage est en position “ON” et que le moteur est à l'arrêt, le symbole “” ③ apparaît sur l'affichage et le témoin ④ s'allume. Dès que le moteur démarre, le symbole “” ③ doit disparaître et le témoin doit s'éteindre.

Si la pression de l'huile moteur tombe à une valeur hors des limites de service normales, le symbole “” ③ apparaît sur l'affichage et le témoin ④ s'allume.

AVIS

Après avoir démarré le moteur, ne pas ouvrir les gaz ou prendre la route si le témoin de pression d'huile est allumé sous peine de détérioration du moteur.

S'assurer que le témoin de pression d'huile est éteint avant de manœuvrer la poignée des gaz ou de prendre la route.

AVIS

Conduire la moto quand le témoin de pression d'huile est allumé risque de résulter en détérioration du moteur et de la boîte de vitesses.

Dès que le témoin de pression d'huile s'allume, indiquant une basse pression d'huile, couper immédiatement le moteur. Vérifier le niveau de l'huile et faire l'appoint si nécessaire. Si le niveau de l'huile est approprié et si le témoin ne s'éteint toujours pas, demander à un concessionnaire Suzuki ou un mécanicien qualifié de vérifier la moto.

TEMOIN DU SYSTEME DE COMMANDE DE LA TRACTION "TC" ⑤

Si le système de commande de la traction est hors fonction, son témoin reste allumé.

Quand le système de commande de la traction est réglé sur Mode 1 ou Mode 2, le témoin du système de commande de la traction indique comme suit.

<ON (Marche)>

- Ce témoin s'allume normalement quand le contacteur d'allumage est mis sur "ON" et s'éteint quand la vitesse de la moto est supérieure à 5 km/h.
- Le système de commande de la traction ne fonctionne pas en raison d'une anomalie.

<Clignote>

- Le système de commande de la traction a détecté un dérapage de la roue arrière pendant l'accélération et régule la puissance du moteur.

<OFF (Arrêt)>

- Le système de commande de la traction contrôle la traction de la roue arrière pendant l'accélération.

AVERTISSEMENT



Conduire la moto quand le système de commande de la traction est en fonction et que le témoin de ce système est allumé peut s'avérer dangereux.




Si le témoin du système de commande de la traction s'allume quand la moto roule, s'arrêter dans un endroit sûr et couper le contact. Au bout de quelques instants, remettre le contacteur d'allumage en position "ON" et vérifier si le témoin s'allume.

- Si le témoin s'éteint une fois la moto en mouvement, le système de commande de la traction est opérationnel.
- Si le témoin ne s'éteint pas une fois la moto en mouvement, le système de commande de la traction est hors fonction. Le cas échéant, faire vérifier le système dès que possible par un concessionnaire Suzuki agréé.

NOTE: Pour plus d'informations sur le système de commande de la traction, voir page 2-27.


TEMOIN D'ANOMALIE “” ⑥**/TEMOIN D'AVERTISSEMENT PRINCIPAL “” ⑨ (UE, Inde)**

En cas de panne de la moto, le témoin d'anomalie “” ⑥ ou le témoin d'avertissement principal “” ⑨ s'allume. De plus, le compteur kilométrique ② affiche “FI”, “to” et “IG” toutes les 2 secondes.

| | Témoin d'anomalie  | Témoin d'avertissement principal  | Affichage du compteur kilométrique  |
|--|--|---|---|
| Défaillance du système moteur (liée aux gaz d'échappement) | S'allumer | - | FI |
| Défaillance du système moteur (non liée aux gaz d'échappement) | - | S'allumer | FI |
| Basculement de la moto ou panne du capteur TO (tip over) | - | S'allumer | to |
| Panne de contacteur d'allumage/Détection de vol | - | S'allumer | IG |
| Echec de communication du contrôleur | - | - | IG |

NOTE:

- Si le témoin d'anomalie ou le témoin d'avertissement principal est allumé, consultez immédiatement votre concessionnaire Suzuki.
- Lorsque l'affichage du compteur kilométrique indique “CHEC”, vérifiez ce qui suit ;
 - Vérifiez que le fusible de l'allumage n'est pas grillé.
 - Vérifiez que les coupleurs du conducteur sont bien raccordés.

TEMOIN DE CARBURANT “” ⑥
(Sauf pour l'UE, l'Inde)

FI

Si le système d'injection du carburant est défectueux, le témoin d'anomalie ⑥ s'allume et “FI” est indiqué dans la partie affichage du compteur kilométrique selon les deux modes suivants:

- A. L'affichage ② indique alternativement “FI” et le compteur kilométrique/compteur journalier dans la partie affichage du compteur kilométrique, tandis que le témoin d'anomalie ⑥ s'allume et reste allumé.
- B. L'indication ② dans la partie de l'affichage du compteur kilométrique indique “FI” en continu et le témoin d'anomalie ⑥ clignote lancement du moteur.

Le moteur peut continuer à tourner en mode A, mais le moteur ne tournera pas en mode B.

AVIS

Le témoin d'anomalie s'allume pour signaler un problème dans le système d'injection du carburant.

Si l'affichage indique “FI” et si le témoin d'anomalie s'allume, demander aussitôt que possible à un concessionnaire Suzuki ou à un mécanicien qualifié de vérifier le système d'injection du carburant.

NOTE:


- Il n'est pas possible de démarrer le moteur quand l'affichage indique le message “FI” en continu et quand le témoin d'anomalie clignote.
- Si le témoin de dysfonctionnement s'allume et clignote 3 fois rapidement, la tension de la batterie est faible. Demander à un concessionnaire Suzuki agréé d'inspecter la moto.

CHEC

Quand l'affichage indique “CHEC” sur le compteur kilométrique, vérifier ce qui suit;

- S'assurer que l'interrupteur d'arrêt du moteur est en position “O”.
- S'assurer que la boîte de vitesses est au point mort ou que la béquille latérale est entièrement relevée.

Si l'affichage indique toujours “CHEC” après avoir fait les contrôles ci-dessus, vérifier le fusible d'allumage et le raccordement des coupleurs du conducteur.

TEMOIN D'ALERTE DE TENSION DE LA BATTERIE “” ⑦ (UE, Inde)

Ce témoin s'allume lorsque les performances de la batterie sont faibles, ce qui nécessite une inspection ou un remplacement de cette dernière.

NOTE: Consultez un concessionnaire Suzuki pour l'inspection et la charge de la batterie.


TEMOIN DE POINT MORT “N” ⑧

Le témoin vert s'allume quand la boîte de vitesses est au point mort. Le témoin s'éteint quand la boîte est dans un rapport quelconque autre que le point mort.

TEMOIN DE TEMPERATURE DE CONGÉLATION “” ⑩

Le témoin de l'antigel ⑩ entre en clignotement quand la température ambiante tombe en-dessous de 3°C. Le témoin de l'antigel continue de clignoter pendant 30 secondes puis reste allumé jusqu'à ce que la température ambiante soit supérieure à 5°C.

L'affichage ⑬ indique la température et clignote pendant 30 secondes quand la température tombe en-dessous de 3°C. L'affichage ⑬ indique la température quand le témoin de l'antigel ⑩ est allumé.

TEMOIN DE FEU-ROUTE “” ⑪

Ce témoin s'allume en bleu quand le phare est en position feu-route.

TEMOIN D'ABS "ABS" ⑫

Ce témoin s'allume normalement quand le contacteur d'allumage est mis sur "ON" et s'éteint quand la vitesse de la moto est supérieure à 5 km/h.

Ce témoin entre en clignotement ou s'allume quand il y a un problème avec l'ABS (Système antiblocage de sécurité). L'ABS ne fonctionne pas quand son témoin est allumé ou en clignotement.

NOTE: Si le témoin de l'ABS s'éteint une fois la moto en marche mais avant que celle-ci roule, en vérifier le bon fonctionnement en coupant puis en remettant le contact. Le témoin de l'ABS risque de s'éteindre si le moteur est mis en régime élevé, moto à l'arrêt. Si le témoin de l'ABS ne s'allume pas quand le contact est mis, faire vérifier dès que possible le système par un concessionnaire Suzuki agréé.

⚠ AVERTISSEMENT

Rouler quand le témoin de l'ABS est allumé peut s'avérer dangereux.

Si le témoin de l'ABS entre en clignotement ou s'allume quand la moto roule, s'arrêter dans un endroit sûr et couper le contact. Au bout de quelques instants, remettre le contacteur d'allumage en position "ON" et vérifier si le témoin s'allume.

- **Si le témoin s'éteint une fois la moto en mouvement, l'ABS est opérationnel.**
- **Si le témoin ne s'éteint pas une fois la moto en mouvement, l'ABS est hors fonction. Le cas échéant, faire vérifier le système dès que possible par un concessionnaire Suzuki agréé.**

IN DE POSITION DE BOÎTE ⑭

Le témoin de rapport de boîte à vitesses indique le rapport dans lequel se trouve la boîte à vitesses. Ce témoin indique "N" quand la boîte est au point mort.

NOTE: Quand l'affichage indique "CHEC" dans la partie du compteur kilométrique, l'indicateur du rapport de vitesse n'indique pas un nombre mais "-".

COMPTEUR DE VITESSE ⑮

Le compteur de vitesse indique la vitesse de la machine en kilomètres par heure ou en miles par heure.

NOTE:

- Mettre l'instrument ⑫ sur la fonction compteur kilométrique puis appuyer et laisser le doigt sur le bouton ADJUST ① pendant 2 secondes pour passer de km/h à mph et inversement. Le compteur kilométrique passe également à km ou mile.
- Sélectionner km/h ou mph selon les dispositions du code de la route en vigueur.
- Vérifier l'affichage des km/h ou des mph après avoir effectué le réglage sur le tableau de bord.

THERMOMÈTRE ⑯

20^{AIR}
°C

Le thermomètre indique la température de l'air ambiant quand le contacteur d'allumage est en position "ON".

NOTE:

- Le thermomètre n'indique pas la température ambiante réelle quand la moto roule à petite vitesse ou est à l'arrêt.
- Le thermomètre affiche "Lo" quand la température ambiante est en dessous de -10°C. Le thermomètre affiche "Hi" quand la température ambiante est supérieure à 50°C.

THERMOMETRE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT “” ⑦

La température du liquide de refroidissement est affichée par un thermomètre à segments LCD ⑦, un symbole de température d'eau ⑬ et un témoin ④.

Si la température du liquide de refroidissement dépasse 116°C, les six segments LCD s'allument tous. Si la température du liquide de refroidissement atteint 120°C, le témoin ④ s'allume. Si les six segments LCD du thermomètre ⑦ s'allument, couper le moteur, attendre qu'il refroidisse et vérifier le niveau du liquide de refroidissement.








AVIS

Conduire la moto quand le témoin de température du liquide de refroidissement est allumé risque de résulter en grave détérioration du moteur du fait de la surchauffe.

Si le témoin de température de liquide de refroidissement s'allume, couper le moteur et le laisser refroidir. Ne pas remettre le moteur en marche tant que le témoin de température de liquide de refroidissement reste allumé.

AUGE DE CARBURANT “” ⑧

La jauge de carburant indique le volume de carburant dans le réservoir de carburant. La jauge de carburant affiche les 6 segments quand le réservoir de carburant est plein. Le symbole clignote quand le niveau du carburant est inférieur à 5,0 L. Le symbole et le segment clignotent quand le niveau du carburant est inférieur à 2,0 L.

| Réservoir de carburant | Environ 2,0 L | Environ 5,0 L | Plein |
|---|--|---|---|
| Jauge de carburant | Clignote  |  |  |
|  symbole | Clignote  | Clignote  |  |

NOTE:

- La jauge de carburant n'indique pas le niveau correct quand la moto est placée sur la béquille latérale. Mettre le contacteur d'allumage en position "ON" quand la moto est bien droite.
- Si le symbole du carburant entre en clignotement, refaire immédiatement le plein de carburant. De même, le clignotement du dernier segment de la jauge de carburant signale que le réservoir est presque vide.

**COMPTEUR DE CONSOMMATION INSTANTANEE DE CARBURANT/
COMPTEUR DE CONSOMMATION MOYENNE DE CARBURANT/
COMPTEUR D'AUTONOMIE/
VOLTMETRE ⑩**

L'affichage a 4 fonctions; compteur de consommation instantanée de carburant, compteur de consommation moyenne de carburant, compteur d'autonomie et voltmètre. Quand le contacteur d'allumage est mis en position "ON", l'affichage indique la forme d'essai indiquée ci-dessous pendant 2 secondes. L'affichage est entré en mémoire quand le contact est coupé et les données sont de nouveau affichées à la remise du contact.

• km/L à L/100km



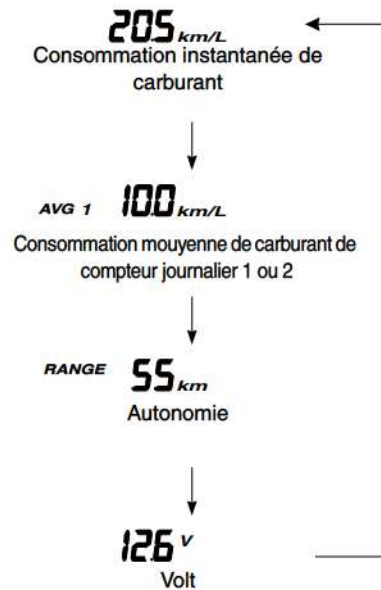
Régler le compteur sur consommation instantanée de carburant ou sur consommation moyenne de carburant puis appuyer et laisser le doigt sur la commande de MODE (moitié inférieure) pendant 2 secondes pour passer du mode "km/L" au mode "L/100km".

• MPG à km/L (L/100km)



Pour passer du mode "MPG" au mode "km/L" (L/100 km), régler le compteur sur compteur kilométrique puis appuyer et laisser le doigt sur le bouton ADJUST ① pendant 2 secondes.

Pour changer l'affichage, appuyer sur la commande du MODE du commodo de guidon gauche (moitié inférieure). L'affichage change conformément à l'ordre suivant.



Compteur de consommation instantanée de carburant

Le compteur de consommation instantanée de carburant affiche la valeur de la consommation de carburant uniquement quand la moto roule. Toutefois, quand la moto est à l'arrêt, le compteur de consommation de carburant indique "– . –". Ce compteur à une plage de mesure de 0,1 à 50,0 (km/L, L/100 km) ou de 0,1 à 99,9 (MPG IMP).

NOTE: L'affichage indique des valeurs approximatives. Les indications risquent de ne pas correspondre exactement aux valeurs réelles.

Compteur de consommation moyenne de carburant

Le compteur de consommation moyenne de carburant indique la consommation moyenne pour les compteurs journaliers 1 et 2. Ce compteur à une plage de mesure de 0,1 à 99,9 (MPG IMP ou 2,0 à 99,9 (L/100 km). Le compteur de consommation moyenne de carburant indique "– . –" quand le compteur journalier indique 0.0. Pour remettre le compteur de consommation de carburant à zéro, remettre le compteur journalier à zéro.

NOTE: L'affichage indique des valeurs approximatives. Les indications risquent de ne pas correspondre exactement aux valeurs réelles.

Compteur d'autonomie

Le compteur d'autonomie affiche l'autonomie (distance) estimée sur la base du carburant restant dans les limites de 0 à 999 km (mile). L'indication de l'autonomie est remise à zéro au moment du plein du réservoir. Toutefois, l'indication du compteur risque de ne pas changer si une seule petite quantité de carburant est ajoutée au réservoir.

Quand la béquille latérale est déployée, l'indication n'est pas remise à zéro. Vérifier l'autonomie (distance) quand la béquille latérale est repliée. Quand la batterie est déchargée, le compteur d'autonomie est remis à zéro. Le cas échéant, le compteur indique "—" jusqu'à ce que la moto ait roulé sur une certaine distance.

NOTE:

- L'autonomie (distance) est une valeur approximative. L'indication risque de ne pas correspondre à la distance d'autonomie réelle.
- Le compteur n'indique pas la valeur de la consommation moyenne de carburant pour calculer l'autonomie (distance) et les résultats du calcul risquent de ne pas être identiques à l'indication du compteur de consommation moyenne de carburant.
- Il est conseillé de ne pas rouler avec la moto jusqu'à ce que l'autonomie (distance) estimée indiquée soit 0 pour éviter de tomber en panne d'essence.

Voltmètre

Le voltmètre indique la tension de la batterie dans la plage de 10,0 à 16,0V.

NOTE:

- La valeur affichée peut différer de la valeur des autres instruments.
- Si une tension inférieure à 12,0 V est fréquemment affichée, faites vérifier la moto par un concessionnaire Suzuki agréé.

AFFICHAGE DU SYSTEME DE COMMANDE DE LA TRACTION [Ⓜ]

Le paramétrage du système de commande de la traction est indiqué par OFF, 1 ou 2.



NOTE: Pour plus d'informations sur le système de commande de la traction, voir page 2-27.

MONTRE DE BORD ②

12:00

L'heure est indiquée au quand le contacteur d'allumage est en position "ON". La montre est à affichage 12 heures. Pour son réglage, procéder de la manière suivante.

Pour procéder, appuyer et laisser le doigt simultanément sur la commande MODE du guidon gauche et le bouton ADJUST ① pendant 2 secondes jusqu'à ce que l'affichage de l'horloge entre en clignotement. Pour régler l'affichage des heures, appuyer sur (la moitié supérieure ou inférieure de) la commande MODE du guidon gauche. Pour réwglér l'affichage des minutes, appuyer sur le bouton ADJUST ①. Pour revenir au mode montre de bord, appuyer et laisser le doigt simultanément sur la commande MODE du guidon gauche et le bouton ADJUST ① pendant 2 secondes.

NOTE:

- Appuyer et laisser le doigt sur la commande ou le bouton pour changer l'affichage en continu.
- La montre ne peut être réglée que si le contacteur d'allumage est sur la position "ON".
- La montre est alimentée par la batterie de la moto. Si la moto n'est pas utilisée pendant plus de deux mois, en déposer la batterie.

LUMINOSITE DE L'ECLAIRAGE DU COMPTEUR KILOMÉTRIQUE/ COMPTEUR JOURNALIER/ TABLEAU DE BORD ②

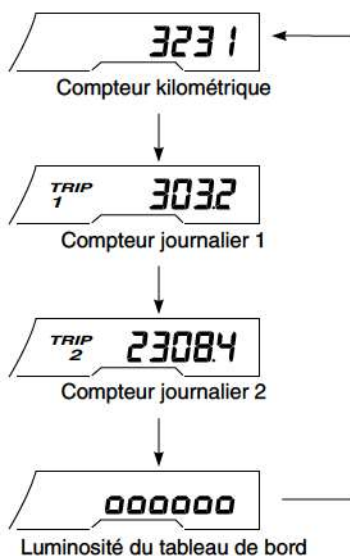
L'affichage comporte 4 fonctions: compteur kilométrique, deux compteurs journaliers et luminosité de L'éclairage du tableau de bord. Quand le contacteur d'allumage est mis en position "ON", l'affichage indique la forme d'essai indiquée ci-dessous pendant 2 secondes. L'affichage est entré en mémoire quand le contact est coupé et les données sont de nouveau affichées à la remise du contact.

km/h → ← mph

NOTE:

- Pour passer de km/h à mph et inversement, mettre le compteur sur la fonction compteur kilométrique puis appuyer et laisser le doigt sur le bouton ADJUST ① pendant 2 secondes. L'indication du compteur de vitesse passe de km/h à mph et inversement.
- Sélectionner km/h ou mph selon les dispositions du code de la route en vigueur.
- Vérifier l'affichage des km/h ou des mph après avoir effectué le réglage sur le tableau de bord.

Pour changer l'affichage, appuyer sur (la moitié supérieure de) la commande du MODE du commodo de guidon gauche. L'affichage change conformément à l'ordre suivant.



Compteur kilométrique

Le compteur kilométrique totalise la distance parcourue par la moto. Le compteur kilométrique a une plage de mesure de 0 à 999999 km ou de 0 à 624999 miles.

NOTE: L'affichage du compteur kilométrique se verrouille à 999999 km ou 624999 miles quand la distance totale parcourue est supérieure à 999999 km ou 624999 miles.

Compteurs journaliers

Les deux compteurs journaliers sont des compteurs kilométriques qui peuvent être remis à zéro. Ils peuvent totaliser deux distances différentes en même temps. Le compteur journalier 1 peut par exemple totaliser la distance du trajet et le compteur journalier 2 celle entre deux pleins de carburant.

Pour remettre à zéro un compteur journalier, appuyer sur le bouton ADJUST ① ou (la moitié supérieure de) la commande MODE pendant 2 secondes quand l'affichage indique le compteur journalier 1 ou 2 à remettre à zéro. Quand le compteur journalier 1 ou 2 est remis à zéro, le compteur de consommation de carburant est également remis à zéro.

NOTE: Quand l'indication d'un compteur journalier atteint 9999,9, elle passe automatiquement à 0,0.

Luminosité du tableau de bord

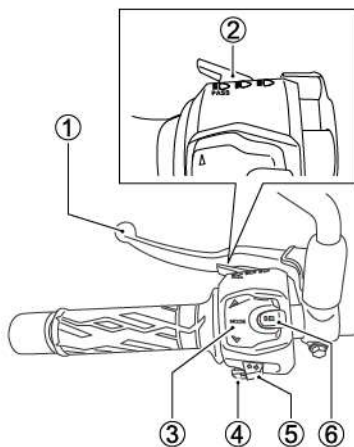
Régler le compteur sur luminosité de l'éclairage du tableau de bord. Appuyer sur le bouton ADJUST ① pour passer à l'un des 6 réglages possibles de la luminosité du tableau de bord. Le témoin de luminosité indique la luminosité de "0" (min) à "000000" (max).

⚠ AVERTISSEMENT

Changer l'affichage tout en conduisant peut s'avérer dangereux. Ne pas lâcher le guidon, même d'une seule main, sous peine de perte de contrôle de la moto.

Ne jamais changer l'affichage tout en pilotant la moto. Toujours garder les deux mains sur le guidon.

POIGNEE GAUCHE DU GUIDON



LEVIER D'EMBRAYAGE ①

Le levier d'embrayage permet de désengager la transmission sur la roue arrière au démarrage du moteur ou au changement des vitesses. Serrez ce levier pour débrayer.

INVERSEUR CODE/PHARE ②

Position “”

Les feux de croisement s'allument.

Position “”

Poussez le commutateur de feu de position vers l'avant, les feux de croisement et les feux de route s'allument. Le témoin de phare s'allume également.

Commutateur d'appel de phare

Appuyer sur la commande pour faire un appel de phare.

AVIS

Ne pas coller d'autocollant ou placer des objets sur le phare sous peine de gêner la dissipation de chaleur. Une détérioration du phare peut en résulter.

Ne pas apposer d'étiquette sur le phare ou placer des objets devant le phare.

AVIS

Ne pas placer d'objets devant le phare ou le feu arrière quand les lumières de la moto sont allumées et ne pas les recouvrir d'un tissu une fois la moto à l'arrêt.

La lentille risque de fondre ou le tissu ou l'objet risque d'être endommagé par la chaleur de la lentille.

COMMUTATEUR DE MODE ③

Pour modifier le réglage de l'affichage du compteur de vitesse et le réglage du système de commande de la traction, procéder à l'aide de la commande MODE. Pour plus de détail, voir les sections TABLEAU DE BORD et SYSTÈME DE COMMANDE DE LA TRACTION.

NOTE: Pour plus d'informations sur le système de commande de la traction, voir page 2-27.

AVERTISSEUR “” ④

Appuyer sur le commutateur pour faire retentir l'avertisseur.

COMMANDE DU CLIGNOTANT

“↔” ⑤

Mettre le contacteur sur la position “↔” pour allumer les clignotants gauche. Mettre le contacteur sur la position “→” pour allumer les clignotants droit. Le témoin du clignotant entre également en clignotement. Pour éteindre les clignotants, appuyer de nouveau sur le commutateur.

▲ AVERTISSEMENT

Ne pas allumer les clignotants avant de changer de direction ou ne pas les éteindre ensuite peut s'avérer dangereux. Les autres usagers de la route peuvent être induits en erreur et il peut en résulter un accident.

Toujours signaler à l'avance un changement de file ou un changement de direction. Ne pas oublier d'éteindre les clignotants après avoir procédé au changement de direction ou de file.

CONTACTEUR DU SYSTEME DE COMMANDE DE LA TRACTION ⑥

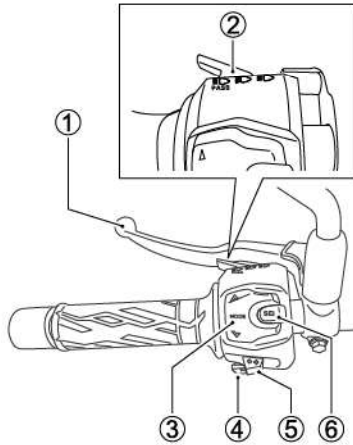
Système de commande de la traction

Quand le système de commande de la traction détecte un dérapage de la roue pendant une accélération, il régule la puissance de sortie du moteur pour restaurer l'adhérence de la roue arrière. Le témoin du système de commande de la traction clignote quand ce système agit pour réguler la puissance de sortie du moteur.

▲ AVERTISSEMENT

Une confiance aveugle dans le système de commande de la traction peut s'avérer dangereux.

Le système de commande de la traction ne peut pas contrôler complètement le dérapage de la roue arrière dans certaines conditions. Le système ne peut pas contrôler le dérapage de la roue arrière résultant de virages négociés à grande vitesse, d'un angle d'inclinaison excessif, d'une action des freins ou de l'effet du frein moteur. Toujours rouler à une vitesse appropriée en fonction de sa propre expérience, des conditions météo et de l'état de la route.



⚠ AVERTISSEMENT

Changer les pneus par des pneus d'un type autre que celui spécifié peut s'avérer dangereux.

Au changement des pneus, toujours utiliser des pneus du type spécifié. Si la moto est équipée de pneu de taille autre que spécifié, le système de commande de la traction ne sera pas en mesure de réguler proprement la puissance de sortie du moteur.

NOTE:

- Quand le système de commande de la traction régule la puissance de sortie du moteur, le bruit fait par le moteur et l'échappement change.
- Si la roue avant n'est plus en contact avec la surface de la route en raison d'une accélération brusque ou pour une autre raison, le système de commande de la traction entre en fonction pour réguler la puissance de sortie du moteur.
- Si la roue avant ou la roue arrière n'est plus en contact parfait avec la surface de la route, comme c'est le cas avec un revêtement inégal, le système de commande de la traction entre en fonction pour réguler la puissance de sortie du moteur.
- Quand le système de commande de la traction régule la puissance de sortie du moteur, le régime du moteur n'augmente pas même si la poignée des gaz est actionnée pour augmenter la puissance du moteur. Le cas échéant, fermer complètement la poignée des gaz pour revenir à des conditions normales.

Le système de commande de la traction peut être réglé sur OFF (arrêt), Mode 1 ou Mode 2.

<OFF (Arrêt)>

Le système de commande de la traction ne régule pas la puissance de sortie du moteur même si la roue arrière dérape.

<Mode 1>

Dans ce mode, le niveau de sensibilité du système de commande de la traction est réglé sur bas et le système de commande de la traction admet un certain degré de dérapage avant de réguler la puissance de sortie du moteur.

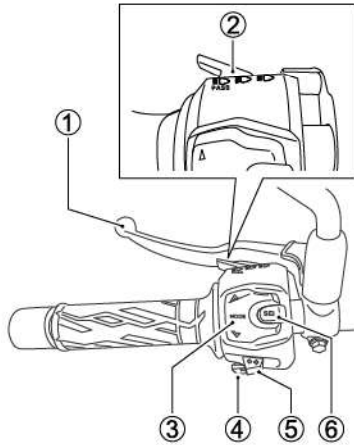
<Mode 2>

Dans ce mode, le niveau de sensibilité du système de commande de la traction est réglé sur haut et le système de commande de la traction admet un plus faible degré de dérapage qu'avec le réglage sur MODE 1 avant de réguler la puissance de sortie du moteur.

⚠ AVERTISSEMENT

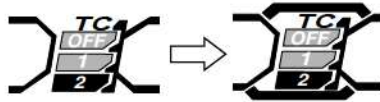
Ne pas soigneusement vérifier le mode de commande de la traction avant d'utiliser la moto peut s'avérer dangereux.

Vérifier le mode de réglage du système de commande de la traction avant de prendre la route.

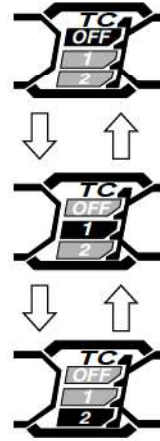


Réglage du mode

1. Appuyer sur la commande du système de commande de la traction ⑥ pour choisir un mode.



2. Appuyer sur le commutateur de mode (moitié supérieure, moitié inférieure) ③ pour mettre l'indication sur l'affichage du système de commande de la traction du tableau de bord sur le mode souhaité. L'affichage change conformément à l'ordre suivant.

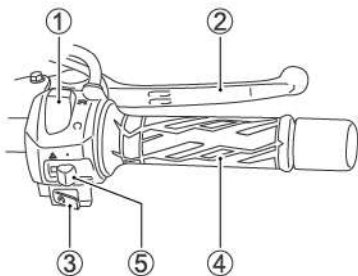


3. Appuyer sur la commande du système de commande de la traction ⑥ pour annuler le mode choisi. L'affichage du système de commande de la traction sur le tableau de bord revient au mode d'affichage normal.

NOTE:

- Toujours laisser la poignée des gaz entièrement fermée pendant le changement de mode. Si le changement du mode s'avère impossible parce que la poignée des gaz n'est pas entièrement fermée, un segment du mode choisi sur l'affichage du système de commande de la traction entre en clignotement.
- Le réglage est gardé en mémoire même si le contact est coupé.
- Le réglage du système de commande de la traction est gardé en mémoire même si la batterie est entièrement déchargée ou débranchée et déposée de la moto.

POIGNEE DROITE DU GUIDON



INTERRUPTEUR D'ARRÊT DU MOTEUR ①

Position "X"

Le circuit d'allumage est coupé. Il n'est pas possible de lancer ou de démarrer le moteur.

Position "O"

Le circuit d'allumage est fermé et il est possible de démarrer le moteur.

AVIS

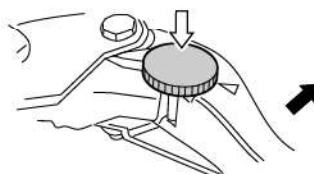
Changer l'interrupteur d'arrêt du moteur de O à X ou de O à X à O pendant la conduite peut endommager le moteur ou le convertisseur catalytique (si le véhicule en est équipé).

N'utilisez pas d'interrupteur d'arrêt du moteur sauf en cas d'urgence.

MANETTE DE FREIN AVANT ②

Serrer la manette du frein sans forcer pour appliquer le frein de la roue avant. Cette moto est pourvue de freins à disque et il n'est pas nécessaire d'appliquer une pression excessive pour ralentir proprement la machine. Le feu-stop s'allume dès que la manette de frein est actionnée.

Réglage de la manette du frein avant

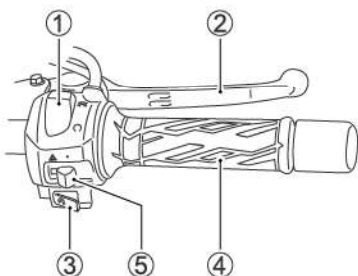


La distance entre la poignée des gaz et la manette du frein avant est réglable sur 5 positions. Pour changer la position, repousser la manette vers l'avant et tourner la molette de réglage sur la position désirée. Au changement de la position de la manette du frein, toujours s'assurer que la molette de réglage est bien engagée sur la position appropriée; la saillie sur le pivot de la manette du frein doit s'engager dans le creux de la molette de réglage. Cette moto est réglée en usine avec la molette de réglage en position 3.


AVERTISSEMENT

Régler la position la manette du frein avant en conduisant peut s'avérer dangereux. Ne pas lâcher le guidon, même d'une seule main, sous peine de perte de contrôle de la moto.

Ne jamais tenter de régler la position de la manette du frein avant tout en conduisant. Toujours garder les deux mains sur le guidon.



DEMARREUR ELECTRIQUE “” ③

Cette commande permet de lancer le démarreur. Le contacteur d'allumage se trouvant en position “ON”, la commande d'arrêt du moteur en position “” et la boîte de vitesses au point mort, appuyer sur la commande du démarreur électrique pour lancer le moteur.

NOTE: Cette moto est équipée d'un système de couplage du circuit d'allumage et du circuit du démarreur. Le moteur ne peut être démarré que si:

- La boîte de vitesses est au point mort ou
- la boîte de vitesses est en prise, la béquille latérale est entièrement relevée et l'embrayage est désengagé.

NOTE: Le phare s'éteint quand la commande du démarreur électrique est actionnée.

AVIS

Ne pas faire tourner le démarreur pendant plus de cinq secondes de suite sous peine de détérioration du démarreur et de surchauffe du faisceau de câbles.

Ne pas faire tourner le démarreur pendant plus de cinq secondes de suite. Si le moteur ne démarre pas après plusieurs tentatives, vérifier le circuit d'alimentation en carburant et le circuit d'allumage. Se référer à la section DÉPANNAGE dans ce manuel.

AVIS

Si le témoin de point mort et l'indicateur de position de la boîte de vitesse n'envoient pas d'indications correctes, le démarrage du moteur peut endommager sérieusement le moteur.

Avant de démarrer le moteur, vérifiez les points suivants :

- Si le témoin de point mort s'allume, le témoin de position de la boîte de vitesses doit indiquer “N” (Point mort).
- Quand le témoin de point mort s'éteint, le témoin de position de la boîte de vitesses doit indiquer “1”, “2”, “3”, “4”, “5” ou “6”.
- Si le témoin de point mort et l'indicateur de position de la boîte de vitesse ne fonctionnent pas correctement, consultez votre concessionnaire Suzuki.

Système Easy Start Suzuki

Le système *Easy Start* (démarrage facile) de Suzuki permet de démarrer le moteur par simple toucher de la commande du démarreur électrique. Il est possible de démarrer le moteur sans serrer la poignée de l'embrayage si la boîte de vitesses est au point mort. Pour démarrer le moteur quand la boîte de vitesse est en prise, serrer la poignée de l'embrayage.

NOTE:

- *Après avoir poussé la commande du démarreur électrique, le démarreur continue de fonctionner pendant quelques secondes même une fois relâché. Au bout de quelques secondes, ou quand le moteur démarre, le démarreur s'arrête automatiquement.*
- *En fonction des conditions de la batterie, le moteur peut ne pas démarrer facilement avec le système Easy Start de Suzuki. Si le démarrage du moteur est difficile, serrez le levier d'embrayage et continuez d'appuyer sur la commande du démarreur électrique pour démarrer le moteur. Si le moteur ne démarre pas, la batterie perdra probablement de la puissance. Dans ce cas, chargez ou changez la batterie.*

POIGNEE DES GAZ ④

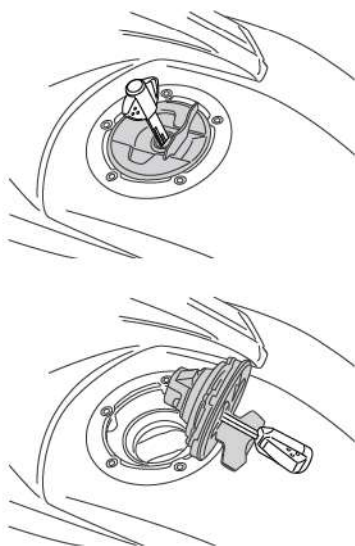
Le régime du moteur dépend de la position de la poignée des gaz. Faire tourner cette poignée vers soi pour augmenter le régime. Tourner dans l'autre sens pour le réduire.

CONTACTEUR DE SIGNAL DE DETRESSE "▲" ⑤

(si le véhicule en est équipé)

Les quatre clignotants et témoins clignotent simultanément en actionnant ce commutateur quand le contacteur d'allumage est sur la position "ON" ou "P". Utiliser le signal de détresse pour avertir les autres conducteurs en cas d'arrêt d'urgence ou quand la moto présente un danger pour la circulation.

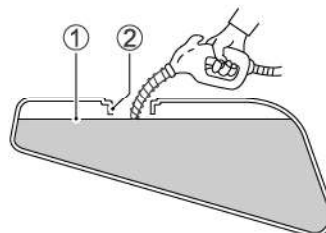
BOUCHON DU RESERVOIR DE CARBURANT



Pour ouvrir le bouchon du réservoir de carburant, insérer la clé de contact dans la serrure et tourner dans le sens des aiguilles d'une montre. Avec la clé insérée, relever et ouvrir le bouchon du réservoir de carburant. Pour refermer le bouchon du réservoir de carburant, appuyer fermement sur le bouchon sans retirer la clé.

Faire le plein du réservoir de carburant avec de l'essence fraîche. Ne pas utiliser de l'essence contaminée par de la saleté, de la poussière, de l'eau ou autre. Attention à ne pas laisser pénétrer de la saleté, de la poussière ou de l'eau dans le réservoir pendant l'opération de plein.

Capacité du réservoir de carburant : 20,0 L



- ① Niveau de carburant
- ② Goulot de remplissage

⚠ AVERTISSEMENT

Si le plein du réservoir de carburant est effectué au-delà de sa limite maximum, le carburant risque de déborder quand il se dilate sous l'effet de la chaleur dégagée par le moteur ou produite par le soleil. Le carburant qui déborde risque de prendre feu.

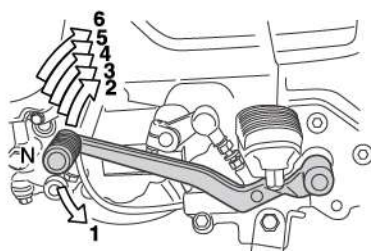
Ne plus verser de carburant dès que le niveau atteint le fond du goulot de remplissage.

⚠ 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. Tenir enfants et animaux domestiques à l'écart pendant le plein de la moto.

LEVIER DE SELECTEUR DE VITESSES

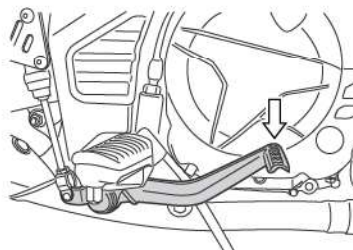


Cette moto est pourvue d'une boîte à 6 vitesses qui fonctionne comme indiqué. Pour un bon passage des vitesses, serrer la manette d'embrayage et fermer simultanément le papillon des gaz tout en manœuvrant le levier de sélecteur de vitesses. Lever le levier du sélecteur de vitesses pour monter les vitesses 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 de sélecteur de vitesses à mi-course entre la 1ère et la 2ème.

NOTE: Quand la boîte de vitesses est au point mort, un témoin vert s'allume sur le tableau de bord. Toutefois, même quand ce témoin est allumé, relâcher avec soin et lentement la manette d'embrayage pour s'assurer que la boîte est bien engagée au point mort.

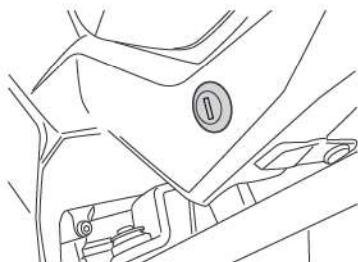
Ralentir avant de rétrograder les vitesses. Pour rétrograder, augmenter le régime du moteur avant de débrayer. Ceci permet d'éviter une usure inutile des composants du train moteur et du pneu arrière.

PEDALE DE FREIN ARRIERE

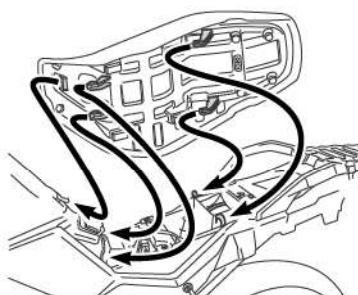


Le frein à disque arrière est commandé par cette pédale. Le feu-stop s'allume quand le frein arrière est appliqué.

VERROUILLAGE DE LA SELLE



Pour déposer la selle, insérer la clé de contact dans la serrure et tourner dans le sens horloger. Relever l'arrière de la selle et repousser en arrière.



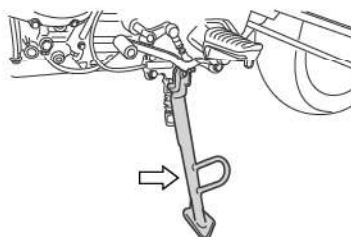
Pour reposer la selle, glisser les crochets de la selle dans les arrêtoirs et appuyer fermement jusqu'à ce que la selle clique en position.

▲ AVERTISSEMENT

Une selle mal installée risque de bouger et de faire perdre le contrôle de la moto au pilote.

Fixer soigneusement la selle dans la bonne position.

BEQUILLE LATÉRALE



Un contacteur de sécurité coupe le circuit d'allumage quand la béquille est déployée et quand la boîte de vitesses est dans un rapport quelconque autre que le point mort.

Le contacteur de sécurité de la béquille latérale/allumage fonctionne de la manière suivante:

- Quand la béquille latérale est déployée et quand la boîte de vitesses est en prise, le démarrage du moteur n'est pas possible.
- Si la béquille est déployée alors que le moteur est en marche et que la boîte de vitesses est mise en prise, le moteur s'arrête.
- Si la béquille est déployée alors que le moteur est en marche et que la boîte de vitesses est en prise, le moteur s'arrête.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas conduire sans avoir complètement relevé la béquille latérale sous peine de risque d'accident dans les virages à gauche.

Vérifier le bon fonctionnement du système de sécurité béquille latérale/allumage avant de prendre la route. Toujours relever entièrement la béquille latérale avant de démarrer.

AVIS

Si les précautions appropriées ne sont pas prises quand la moto est garée, celle-ci risque de tomber.

Garer la moto sur une surface solide et de niveau dans toute la mesure du possible. Si la moto doit être mise en stationnement sur une pente, orienter l'avant de la machine vers l'amont et engager la boîte de vitesse en 1ère pour immobiliser la machine et réduire les risques de chute.

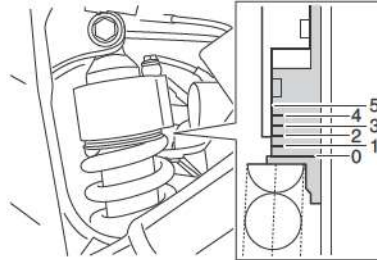
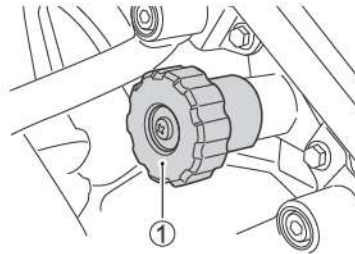
SUSPENSION ARRIERE

AVIS

Forcer les dispositifs de réglage risque d'endommager les suspensions.

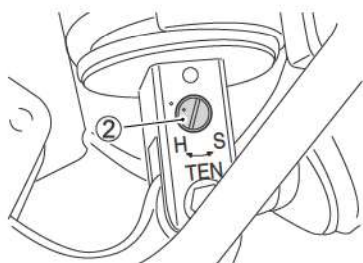
Ne forcez pas les dispositifs de réglage au-delà de leurs limites.

Réglage de la précharge du ressort



Pour régler la précharge du ressort de suspension arrière, tourner la molette de réglage ①. En tournant la molette de réglage dans le sens horloger, la précharge du ressort est augmentée et en tournant dans le sens contraire, la précharge du ressort est réduite. La position 0 donne la précharge de ressort la plus molle et la position 5 la plus dure. Cette moto est réglée en usine avec la molette de réglage en position 2.

Réglage de la force d'amortissement



Le dispositif de réglage de la force d'amortissement à course de rebond ② se trouve en bas de l'amortisseur de la suspension arrière. Pour régler la force d'amortissement, régler le dispositif de réglage sur la position standard et régler ensuite sur la position désirée. Pour régler la vis de réglage de force d'amortissement de compression sur la position standard:

1. Tourner la vis de réglage dans le sens horloger jusqu'à l'arrêt.
2. Faire tourner le dispositif de réglage de 2 tours dans le sens contraire au sens horloger jusqu'à ce que les deux poinçons soient alignés.

Tourner la vis de réglage dans le sens horloger pour augmenter la force d'amortissement et la tourner dans le sens contraire pour réduire la force d'amortissement.

Étiquette de la suspension arrière

⚠ AVERTISSEMENT



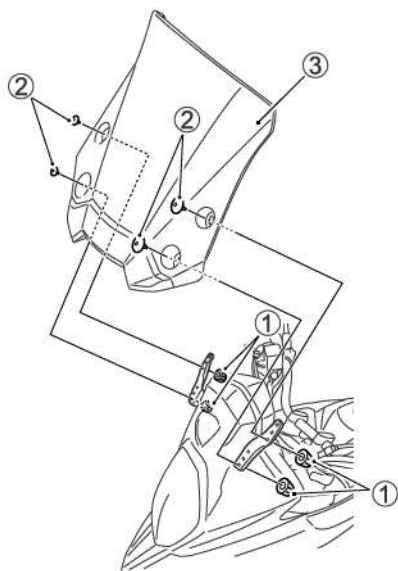
Cette pièce contient de l'azote sous haute pression. Une erreur de manutention peut résulter en explosion.

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

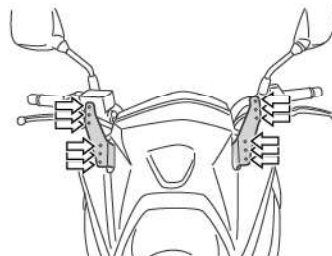
NOTE: Pour la mise au rebut de la suspension arrière, voir un concessionnaire Suzuki.

PARE-BRISE

La hauteur du pare-brise peut être réglée sur 3 positions. Pour changer la hauteur du pare-brise, procéder de la manière suivante.



1. Déposer les chapeaux ① et les boulons ② puis déposer le pare-brise ③.



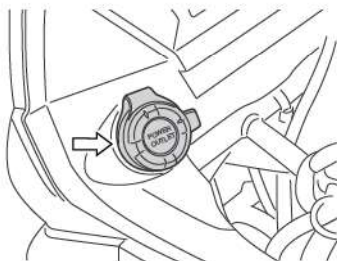
2. Déplacer le pare-brise de haut en bas pour le régler dans la position souhaitée.
3. Reposer le pare-brise dans le sens inverse de la dépose.

⚠ AVERTISSEMENT

Piloter la moto quand le pare-brise entre en contact avec le rétroviseur peut s'avérer dangereux. Il y a risque de perte de contrôle de la moto et de chute.

Après avoir réglé la hauteur du pare-brise et la position du rétroviseur, faire tourner le guidon vers la droite et la gauche et vérifier que le pare-brise ne touche pas le rétroviseur. Si le rétroviseur entre en contact avec le pare-brise, en régler la position. Vérifier également que le pare-brise est soigneusement et fermement fixé en place.

BORNE DE SORTIE



Ce modèle est pourvu d'une borne de sortie pour le raccordement d'accessoires électriques 12 V. La puissance totale de ces accessoires électriques ne doit pas dépasser 36W. Vérifiez la tension et la puissance de charge électrique avant de connecter des accessoires sur la borne de sortie.

NOTE: l'utilisation de la borne de sortie pendant le fonctionnement au ralenti ou lorsque le moteur est à l'arrêt peut causer le déchargement de la batterie. Utilisez la borne de sortie lorsque le moteur fonctionne.

⚠ AVERTISSEMENT

Si une prise longue est insérée dans le connecteur de sortie, elle risque d'interférer avec le mouvement du guidon et de gêner la manoeuvre de la moto et résulter en perte de contrôle de la machine et en chute.

Après avoir inséré la prise dans le connecteur de sortie, faire tourner le guidon vers la droite et la gauche et s'assurer que la prise ne gêne pas le mouvement du guidon.

⚠ AVERTISSEMENT

Si les appareils électriques connectés à la prise de sortie ne sont proprement installés et raccordés, ils risquent d'interférer avec le mouvement du guidon et résulter en perte de contrôle de la moto ou en chute de l'appareil.

Avant de prendre la route, faire tourner le guidon vers la droite et la gauche pour s'assurer que son mouvement n'est pas gêné par l'installation des divers accessoires.

AVIS

Utiliser des accessoires électriques non conformes risque d'endommager votre moto. Dépasser 36W ou utiliser des accessoires autres que du type 12V risque d'endommager sérieusement le système électrique et les accessoires.

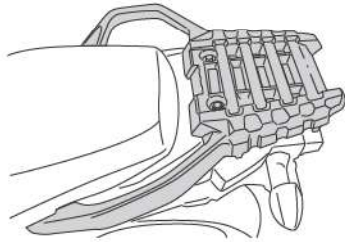
Vérifier la tension et la puissance avant de connecter les accessoires électriques.

AVIS

Lorsque de l'eau pénètre à l'intérieur de la borne de sortie, cela peut causer un court-circuit.

N'utilisez pas la borne de sortie pendant le lavage de la moto ou en cas de pluie. Dans de tels cas, retirez la fiche de branchement et fermez le capuchon.

PORTE-BAGAGE ARRIERE



La capacité du porte-bagage arrière est de 10 kg.

▲ AVERTISSEMENT

Conduire une moto surchargée réduit la stabilité et peut entraîner une perte de contrôle.

Ne chargez pas la moto plus que sa capacité de la charge.





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

| | |
|--|-----|
| INDICE D'OCTANE DU CARBURANT | 3-2 |
| CARBURANT OXYGENE CONSEILLE | 3-3 |
| HUILE-MOTEUR | 3-4 |
| 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 sans plomb avec un indice d'octane de 91 ou plus (méthode recherche). L'essence sans plomb garantit une plus longue durée de vie des bougies et des pièces du système d'échappement.

(Canada)

Cette moto requiert l'emploi d'une essence sans plomb ordinaire avec un indice d'octane minimum de 87 (méthode (R+M)/2). Dans certaines régions, les seuls carburants disponibles sont des carburants oxygénés.

NOTE:

- *Si le moteur a des problèmes du type faiblesse à l'accélération ou puissance insuffisante, la cause réside probablement dans le type de carburant utilisé pour la moto. Le cas échéant, faire le plein auprès d'une station service de marque différente. Si le nouveau type de carburant n'apporte pas d'amélioration, voir un concessionnaire Suzuki.*
- *En cas de cliquetis ou de cognement du moteur, choisir une essence à indice d'octane plus élevé ou d'une marque différente car la qualité des carburants varie d'une marque à l'autre.*

AVIS

Les coulures de carburant contenant de l'alcool risquent d'endommager les surfaces peintes de la moto.

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

AVIS

Ne pas utiliser d'essence au plomb.

L'utilisation d'une essence au plomb va résulter en dysfonctionnement du convertisseur catalytique.

CARBURANT OXYGENE CONSEILLE

(Canada, UE)

Il est possible, sans remettre en question la Garantie limitée des véhicules neufs ou la Garantie du système de régulation des émissions, 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

Un mélange d'essence sans plomb et d'éthanol (alcool éthylique), le GAZOLE, est également en vente dans certains pays. Les mélanges de ce type peuvent être utilisés sur cette moto s'ils ne contiennent pas plus de 10% d'éthanol. S'assurer que le mélange essence-éthanol a un indice d'octane qui n'est pas inférieur à celui recommandé pour la moto.

Utiliser 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 conseillé.*
- *Si la maniabilité 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.*

HUILE-MOTEUR

Utiliser de l'huile-moteur Suzuki d'origine ou équivalent. Si l'on ne dispose pas d'huile-moteur Suzuki d'origine, choisir une huile-moteur appropriée en suivant les lignes directrices suivantes.

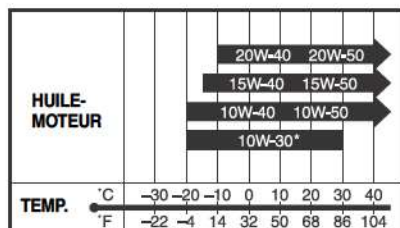
La qualité de l'huile est un élément majeur des performances et de la durée de service du moteur. Toujours sélectionner une huile-moteur de bonne qualité. Utiliser une huile de classification API (American Petroleum Institute) SG, SH, SJ, SL, SM ou SN avec une classification JASO MA (MA1, MA2).

| SAE | API | JASO |
|--------|--------------------------|---------------|
| 10W-40 | SG, SH, SJ, SL, SM ou SN | MA (MA1, MA2) |

API: American Petroleum Institute
 JASO: Japanese Automobile Standards Organization

Viscosité de l'huile-moteur SAE

Suzuki recommande l'emploi d'une huile-moteur SAE 10W-40. Si une huile-moteur SAE 10W-40 n'est pas disponible, sélectionner une huile équivalente en se référant au tableau suivant.

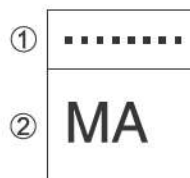


* UTILISEZ UNIQUEMENT SG, SH, SJ ou SL.

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 (MA1, MA2) et MB. Par exemple, 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 conseille pas l'utilisation des huiles dites à "ECONOMIE DE CARBURANT" ou "ECONOMIE DES RESSOURCES". Certaines huiles moteur de nuance SH, SJ, SL, SM ou SN dans la classification API portent l'indication "ENERGY CONSERVING" (ECONOMIE DE CARBURANT) ou "RESOURCE CONSERVING" (ECONOMIE DES RESSOURCES) dans le logo en anneau de la classification API. Ces huiles peuvent nuire à la durée de service du moteur et à l'embrayage. Ces huiles peuvent nuire à la durée de service du moteur et à l'embrayage.

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



Conseillé

SH, SJ, SL ou SN d'API



SN d'API



Non conseillé

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Utilisez un réfrigérant de type "SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT" (REFRIGERANT SUPER LONGUE DURÉE SUZUKI) ou "SUZUKI LONG LIFE COOLANT" (REFRIGERANT LONGUE DURÉE SUZUKI). Si vous ne disposez pas d'un réfrigérant de type "SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT" ou "SUZUKI LONG LIFE COOLANT", utilisez un antigel à base de glycol compatible avec les radiateurs en aluminium dilué à parts égales dans de l'eau distillée exclusivement.

⚠ 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 émission 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 liquide de refroidissement du moteur risquent d'endommager les surfaces peintes de la moto.

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

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Le réfrigérant moteur joue un rôle de protection antirouille, de lubrifiant de la pompe à eau et de solution antigel. Le moteur doit contenir en permanence du réfrigérant même si la température générale de la région dans laquelle le véhicule est utilisé descend pas en-dessous de zéro.

SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT (Bleu)

Le liquide de refroidissement "SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT" est pré-mélangé dans les proportions appropriées. Si le niveau du liquide de refroidissement diminue, faire l'appoint avec du "SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT" exclusivement. Il n'est pas nécessaire de diluer le liquide de refroidissement "SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT" à la vidange.

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:
1950 ml

| | | |
|-----|----------------------------|--------|
| 50% | Eau | 975 ml |
| | Liquide de refroidissement | 975 ml |

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

RODAGE ET INSPECTION AVANT LA CONDUITE

| | |
|---|-----|
| REGIME MAXIMUM DU MOTEUR CONSEILLE | 4-2 |
| FAIRE VARIER LE REGIME DU MOTEUR | 4-2 |
| RODAGE DE PNEUS NEUFS | 4-2 |
| EVITER DE ROULER CONSTAMMENT A PETITE VITESSE | 4-2 |
| PROCEDER AU PREMIER ET PLUS IMPORTANT ENTRETIEN | 4-3 |
| INSPECTION AVANT LA CONDUITE | 4-3 |

RODAGE ET INSPECTION AVANT LA CONDUITE

Les sections précédentes décrivent des remarques concernant l'importance d'un bon rodage dans la durée de vie de cette nouvelle Suzuki et dans l'obtention de performances optimales. Les conseils suivants concernent la marche à suivre pour un bon rodage.

REGIME MAXIMUM DU MOTEUR CONSEILLE

Ce tableau indique le régime maximum du moteur conseillé pendant la période de rodage.

| | | |
|----------|---------|--------------------------|
| Premiers | 800 km | Moins de 5000 tr/min |
| Jusqu'à | 1600 km | Moins de 7500 tr/min |
| Plus de | 1600 km | Moins de 10000 tr/min |

FAIRE VARIER LE REGIME DU MOTEUR

Faire varier le régime du moteur et ne pas le maintenir à un niveau constant. Ceci permet de soumettre les pièces à une certaine "charge" sous pression, puis d'alléger cette charge pour leur permettre de refroidir. Le processus d'ajustement des pièces en est facilité. Il est essentiel de soumettre les composants du moteur à une certaine tension pendant la période de rodage pour assurer ce processus d'ajustement. Attention, toutefois, à ne pas soumettre le moteur à des charges excessives.

RODAGE DE PNEUS NEUFS

Les pneus neufs doivent être rodés correctement pour garantir les performances maximum, comme pour le moteur. L'usure sur la bande de roulement est augmentée progressivement en prenant les virages sans prendre beaucoup d'angle pour les premiers 160 km, avant d'attaquer les virages au maximum. Eviter toute accélération brutale, une attaque trop brusque du virage, et un freinage soudain pendant les premiers 160 km.

AVERTISSEMENT

Des pneus non rodés risquent de déraiper et de résulter en perte de contrôle de la moto.

Prendre des précautions spéciales quand les pneus sont neufs. Procéder au rodage des pneus comme décrit dans cette section et éviter toute accélération brusque, attaque directe des virages et le freinage intempestif pendant les premiers 160 km.

EVITER DE ROULER CONSTAMMENT A PETITE VITESSE

Si le moteur tourne en permanence à bas régime (faible charge), les pièces risquent de glacer et de ne pas s'ajuster proprement. Laisser le moteur accélérer librement dans les divers rapports sans excéder cependant les limites maximum permises. Ne pas toutefois rouler à plein gaz pendant les premiers 1600 kms.

PROCEDER AU PREMIER ET PLUS IMPORTANT ENTRETIEN

L'entretien initial (à 1 000 km) est le plus important pour votre moto. Pendant le rodage, toutes les pièces du moteur s'accouplent et s'ajustent l'une à l'autre. L'entretien requis au début inclut les réglages, le resserrement des pièces et la vidange de l'huile. Cet entretien permettra de prolonger la durée de vie du moteur et d'en obtenir des performances optimales.

*NOTE: L'entretien à 1000 km doit être effectué comme indiqué dans la section **CONTROLE ET ENTRETIEN** de ce manuel. Bien respecter les mises en garde **ATTENTION** et **AVERTISSEMENT** de cette section.*

INSPECTION AVANT LA CONDUITE

⚠ AVERTISSEMENT

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

Toujours inspecter la moto avant de l'utiliser pour s'assurer qu'elle est en bon état. Voir la section **INSPECTION ET ENTRETIEN** dans ce manuel.

⚠ AVERTISSEMENT

Si les pneus sont d'un type non approprié, mal gonflés ou gonflés différemment, il y a risque de perte de contrôle de la moto. Le risque d'accident est alors augmenté.

Toujours utiliser des pneus du type et de la taille spécifiés dans le présent manuel du propriétaire. Toujours contrôler la pression des pneus comme décrit dans la section **INSPECTION ET ENTRETIEN**.

Avant de prendre le guidon, bien vérifier les points suivants. Ne jamais sous-estimer l'importance de ces contrôles. Les effectuer tous avant de prendre la route.

▲ 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 les feux, l'interrupteur d'arrêt du moteur et la commande des gaz.

NOTE: Vérifier le bon fonctionnement de la commande avant de prendre la route par des températures inférieures à zéro.

| POINTS DE CONTRÔLE | CONTRÔLER: |
|------------------------------|---|
| Direction | <ul style="list-style-type: none"> • Douceur • Liberté de mouvement • Absence de jeu ou desserrage |
| Commande des gaz (☞ 6-27) | <ul style="list-style-type: none"> • Jeu correct du câble des gaz • Souplesse d'opération et retour automatique de la poignée des gaz |
| Embrayage (☞ 6-33) | <ul style="list-style-type: none"> • Jeu correct de la manette • Souplesse et régularité de fonctionnement |

| | |
|--|---|
| Freins (☞ 2-31, 2-35, 6-33) | <ul style="list-style-type: none"> • Fonctionnement correct de la pédale et du levier • Niveau du liquide dans le réservoir au-dessus du trait de repère "MINI". • Jeu correct de la pédale et de la poignée • Pas de "mou" • Pas de fuite de liquide • Plaquettes de frein non usées au-delà des limites |
| Suspension (☞ 2-37) | Souplesse de mouvement |
| Carburant (☞ 2-20) | Quantité d'essence suffisante pour le parcours envisagé |
| Chaîne d'entraînement (☞ 6-29) | <ul style="list-style-type: none"> • Tension correcte • Lubrification appropriée • Pas d'usure excessive ou de détérioration |
| Pneus (☞ 6-38) | <ul style="list-style-type: none"> • Bonne pression de gonflage • Bonne profondeur des sculptures • Absence de craquelures ou fissures |
| Huile-moteur (☞ 6-21) | Niveau correct |
| Système de refroidissement (☞ 6-28) | <ul style="list-style-type: none"> • Niveau de liquide de refroidissement approprié • Pas de fuite de liquide de refroidissement |
| Feux (☞ 2-7, 2-10, 2-26) | Fonctionnement de tous les feux et témoins |
| Avertisseur (☞ 2-26) | Bon fonctionnement |
| Interrupteur d'arrêt du moteur (☞ 2-31) | Bon fonctionnement |
| Système de sécurité béquille latérale/allumage (☞ 6-42) | Bon fonctionnement |
| Pare-brise (☞ 2-39, 8-6) | Bonne visibilité |
| Roues à rayons (V-Strom 650XT) (☞ 6-41) | <ul style="list-style-type: none"> • Tension des rayons • Contrôle du bon état |

CONSEILS DE PILOTAGE

| | |
|---|-----|
| DEMARRAGE DU MOTEUR | 5-2 |
| CONDUITE DE LA MOTO | 5-4 |
| UTILISATION DE LA BOITE DE VITESSES | 5-5 |
| CONDUITE EN MONTAGNE | 5-6 |
| ARRET ET STATIONNEMENT | 5-7 |

CONSEILS DE PILOTAGE

DEMARRAGE DU MOTEUR

Avant de lancer le moteur vérifiez que:

1. La boîte de vitesses est au point mort.
2. L'interrupteur d'arrêt du moteur est en position "O".

NOTE: Cette moto est pourvue d'un système de couplage du circuit d'allumage et du circuit du démarreur.

Le moteur ne peut être démarré que si :

- La boîte de vitesses est au point mort ou
 - la boîte de vitesses est en prise, la béquille latérale est entièrement relevée et l'embrayage est désengagé.
3. Fermer complètement les gaz et appuyer sur le bouton du démarreur électrique.

NOTE: Ouvrir les gaz à 1/8 et appuyer sur le contacteur du démarreur électrique quand le moteur peine à démarrer.

NOTE: Le système d'alimentation du carburant coupe le moteur si la moto se renverse. Couper le contacteur d'allumage avant de redémarrer le moteur.

AVIS

Si le témoin de point mort et l'indicateur de position de la boîte de vitesse n'envoient pas d'indications correctes, le démarrage du moteur peut endommager sérieusement le moteur.

Avant de démarrer le moteur, vérifiez les points suivants :

- Si le témoin de point mort s'allume, le témoin de position de la boîte de vitesses doit indiquer "N" (Point mort).
- Quand le témoin de point mort s'éteint, le témoin de position de la boîte de vitesses doit indiquer "1", "2", "3", "4", "5" ou "6".
- Si le témoin de point mort et l'indicateur de position de la boîte de vitesse ne fonctionnent pas correctement, consultez votre concessionnaire Suzuki.

⚠ AVERTISSEMENT

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

Ne jamais lancer le moteur ou le laisser tourner dans un endroit clos ou dans un endroit mal ou pas aéré du tout.

AVIS

Après avoir démarré le moteur, ne pas ouvrir les gaz ou prendre la route si le témoin de pression d'huile est allumé sous peine de détérioration du moteur.

S'assurer que le témoin de pression d'huile est éteint avant de manœuvrer la poignée des gaz ou de prendre la route.

AVIS

Si vous laissez le moteur tourner pendant une période prolongée ou que vous laissez la poignée des gaz ouverte sans rouler, afin de charger la batterie, etc., cela peut provoquer une surchauffe du moteur. Une surchauffe peut endommager les pièces du moteur ou de la moto et provoquer un changement de couleur du tuyau d'échappement.

Coupez le moteur si vous n'avez pas l'intention de prendre la route immédiatement.

Système Easy Start Suzuki

Le système *Easy Start* (démarrage facile) de Suzuki permet de démarrer le moteur par simple toucher de la commande du démarreur électrique. Il est possible de démarrer le moteur sans serrer la poignée de l'embrayage si la boîte de vitesses est au point mort. Pour démarrer le moteur quand la boîte de vitesse est en prise, serrer la poignée de l'embrayage.

NOTE:

- *Après avoir poussé la commande du démarreur électrique, le démarreur continue de fonctionner pendant quelques secondes même une fois relâché. Au bout de quelques secondes, ou quand le moteur démarre, le démarreur s'arrête automatiquement.*
- *En fonction des conditions de la batterie, le moteur peut ne pas démarrer facilement avec le système Easy Start de Suzuki. Si le démarrage du moteur est difficile, serrez le levier d'embrayage et continuez d'appuyer sur la commande du démarreur électrique pour démarrer le moteur. Si le moteur ne démarre pas, la batterie perdra probablement de la puissance. Dans ce cas, chargez ou changez la batterie.*

CONDUITE DE LA MOTO

⚠ AVERTISSEMENT

Conduire trop vite peut entraîner la perte de contrôle de la moto et résulter en accident.

Toujours rouler à une vitesse appropriée au terrain, à la visibilité, aux conditions de conduite et à sa propre expérience.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais lâcher le guidon, ne serait-ce que d'une main, ou lever un pied des repose-pieds sous peine de risque de perte de contrôle de la moto. Ceci risque de résulter en perte d'équilibre et en chute de la moto. Si le pied n'est plus sur le repose-pied, le pied ou la jambe risque d'entrer en contact avec la roue arrière. Ceci peut résulter en accident et en blessure.

Toujours garder les deux mains sur le guidon et les deux pieds sur les repose-pieds pendant la marche de la moto.

⚠ AVERTISSEMENT

De brusques coups de vent latéraux qui peuvent se produire au croisement de véhicules de gros gabarit, à la sortie de tunnels ou en zone vallonnée risquent de résulter en perte de contrôle de la moto.

Réduire la vitesse et se méfier des coups de vent latéraux possibles.

Après avoir entièrement relevé la béquille latérale, serrer le levier d'embrayage et attendre quelques instants. Engager la première et appuyant sur le levier du sélecteur. Faire légèrement tourner la poignée des gaz vers soi et relâcher en même temps le levier d'embrayage doucement et sans à-coups. Dès que l'embrayage s'engage, la moto commence à se mettre en mouvement. Pour passer au rapport supérieur suivant, accélérer progressivement puis fermer les gaz et simultanément serrer la manette d'embrayage. Relever le levier du sélecteur d'un cran vers le haut pour passer au rapport suivant puis relâcher la manette d'embrayage tout en ouvrant à nouveau les gaz. Passer les rapports supérieurs de cette façon jusqu'au dernier.

NOTE: Cette moto est équipée d'un contacteur de sécurité béquille latérale/allumage. Si la boîte de vitesses est mise en prise quand la béquille latérale est déployée, le moteur s'arrête.

UTILISATION DE LA BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses est un organe qui permet au moteur de tourner doucement à un régime normal. Les rapports de boîte ont été soigneusement choisis pour répondre aux caractéristiques du moteur. Il incombe au pilote de toujours choisir le rapport le plus approprié aux conditions du moment. Ne jamais jouer sur l'embrayage pour contrôler la vitesse mais rétrograder pour permettre au moteur de tourner à un régime normal.

(Canada)

Le tableau ci-dessous montre le point de changement de vitesse pour chacun des rapports.

Montée des vitesses

| Rapport | km/h |
|-------------|------|
| 1ère → 2ème | 19 |
| 2ème → 3ème | 34 |
| 3ème → 4ème | 46 |
| 4ème → 5ème | 59 |
| 5ème → 6ème | 72 |

Descente des vitesses

| Rapport | km/h |
|-------------|------|
| 6ème → 5ème | 69 |
| 5ème → 4ème | 56 |
| 4ème → 3ème | 44 |
| 3ème → 2ème | 26 |

Débrayer quand la vitesse de la moto est inférieure à 15 km/h.

⚠ AVERTISSEMENT

Rétrograder quand la vitesse du moteur est trop élevée peut:

- entraîner le dérapage de la roue arrière et une perte de traction en raison du freinage moteur accru et résulter en accident; ou
- emballer le moteur dans un rapport inférieur et résulter en détérioration du moteur.

Réduire la vitesse avant de rétrograder.

⚠ AVERTISSEMENT

Rétrograder tout en négociant un virage peut se traduire par le dérapage de la roue arrière et la perte de contrôle de la moto.

Réduire la vitesse et rétrograder avant d'entrer dans le virage.

AVIS

Emballer le moteur dans la zone rouge risque de détériorer le moteur sérieusement.

Ne jamais laisser le moteur s'emballer dans la zone rouge sur un rapport quelconque.

AVIS

Une manoeuvre inappropriée du levier de changement de vitesse risque d'endommager la boîte de vitesses.

- Ne pas laisser le pied reposer sur la pédale de changement de vitesse.
- Ne pas forcer pour passer les vitesses.

CONDUITE EN MONTAGNE

- Sur les pentes raides, la moto risque de ralentir et de manquer de puissance. Rétrograder dans un rapport inférieur de sorte que le moteur tourne à nouveau à un régime normal. Exécuter cette manoeuvre rapidement pour éviter une perte d'élan.
- Pour descendre une pente longue et à haute déclivité, utiliser le frein moteur pour aider au freinage en passant dans un rapport inférieur. L'usage continu des freins risque de les surchauffer et de réduire leur efficacité.
- Attention toutefois à ne pas emballer le moteur.

ARRET ET STATIONNEMENT

Antiblocage de sécurité (ABS)

Ce modèle est équipée d'un système antiblocage de sécurité (ABS) conçu pour prévenir tout blocage des roues en cas de freinage brusque ou pendant un freinage sur surface glissante en ligne droite.

L'ABS entre en fonction toutes les fois que le système détecte un blocage des roues. La manette des freins et/ou la pédale des freins risquent d'émettre de légères pulsations à l'opération de l'ABS.

Même si l'ABS aide à la prévention du blocage des roues, faire attention au freinage dans les virages. Un freinage brusque en virage risque de résulter en dérapage de la roue et en perte de contrôle de la moto, que celle-ci soit ou non pourvue d'un ABS. L'ABS ne signifie pas qu'il est possible de prendre des risques inutiles. L'ABS n'est pas un substitut à un manque d'attention, à des techniques de freinage inadéquates ou au refus de ralentir sur un revêtement en mauvais état ou par mauvais temps.

Toujours rouler avec prudence et vigilance.

Sur les routes à revêtement normal, il peut être possible d'obtenir des distances de freinage légèrement plus courtes avec des circuits de frein conventionnels qu'avec l'ABS.

NOTE: Dans certains cas, une moto équipée de l'ABS va demander une distance de freinage plus longue sur les surfaces instables ou inégales qu'une moto sans ABS.

⚠ AVERTISSEMENT

Les pilotes non expérimentés ont tendance à ne pas utiliser le frein avant. La distance de freinage risque alors d'augmenter et de se traduire par une collision. N'utiliser que le frein avant ou que le frein arrière peut se traduire par un dérapage et une perte de contrôle.

Appliquer simultanément et uniformément les deux freins.

⚠ AVERTISSEMENT

Freiner dans les virages peut s'avérer dangereux, que la machine soit ou non équipée de freins ABS. L'ABS ne peut pas contrôler le dérapage des roues qui risque de se produire en cas de freinage brusque dans un virage et résulter en perte de contrôle de la machine.

Ralentir suffisamment dans la ligne droite avant d'aborder un virage et éviter de freiner dans le virage.

▲ AVERTISSEMENT

Le manque de discernement avec des freins à ABS peut s'avérer dangereux. L'ABS ne peut pas se substituer à un mauvais état de la route, un manque de discernement ou un usage inapproprié des freins.

Toujours avoir à l'esprit que l'ABS ne remédiera pas à un manque de discernement, à de mauvaises techniques de freinage ou à la nécessité de ralentir sur route accidentée ou par mauvais temps. Exercer du bon sens et ne jamais rouler plus vite que les conditions le permettent en toute sécurité.

Comment fonctionne l'ABS

L'ABS fonctionne par régulation électronique de la pression au freinage. Un ordinateur contrôle la vitesse de rotation de la roue. Quand l'ordinateur détecte que le frein ralentit brusquement une roue, signalant un risque de dérapage, il réduit la pression au freinage pour éviter le blocage de la roue. L'ABS est automatique et ne répond à aucune technique spéciale de freinage. Il suffit de serrer les freins avant et arrière, avec la force dictée par la situation, et sans pomper. Le levier/pédale de frein sont sujets à une légère pulsation quand l'ABS est en fonction.

Des pneus de type non conseillé risquent d'affecter la vitesse des roues et de créer une confusion dans l'ordinateur.

L'ABS ne fonctionne pas à vitesse très lente, inférieure à 5 km/h, et il ne fonctionne pas quand la batterie est déchargée.

Arrêt et stationnement

1. Couper entièrement les gaz en tournant la poignée vers l'extérieur.
2. Appliquer simultanément les freins avant et arrière de manière égale.
3. Rétrograder au fur et à mesure que la vitesse diminue.
4. Passer au point mort après avoir serré la manette d'embrayage (position boîte débrayée) quand la moto est presque à l'arrêt complet. La position de point mort est confirmée en observant le témoin de point mort.

⚠ AVERTISSEMENT

Les pilotes non expérimentés ont tendance à ne pas utiliser le frein avant. La distance de freinage risque alors d'augmenter et de se traduire par une collision. N'utiliser que le frein avant ou que le frein arrière peut se traduire par un dérapage et une perte de contrôle.

Appliquer simultanément et uniformément les deux freins.

⚠ AVERTISSEMENT

Un freinage brusque en virage peut entraîner un dérapage et une perte de contrôle.

Freiner avant de commencer à tourner.

⚠ AVERTISSEMENT

Un freinage brusque sur une surface humide, meuble, accidentée ou glissante peut entraîner un dérapage et une perte de contrôle.

Freiner légèrement et avec prudence sur les surfaces glissantes ou accidentées.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas suivre de trop près un autre usager sous peine de collision. Plus la vitesse est grande et plus la distance de freinage est longue.

Toujours maintenir une distance suffisante au véhicule qui précède pour assurer un freinage en toute sécurité.

AVIS

Ne pas retenir la moto sur une pente en appliquant les gaz et l'embrayage sous peine de détérioration de l'embrayage.

Pour retenir la moto sur une pente, utiliser les freins.

5. Garer la moto sur une surface ferme et de niveau où elle ne risque pas de se renverser.

▲ ATTENTION

Un silencieux peut devenir très chaud et entraîner des brûlures. Il présente un risque de brûlure pendant un certain temps après l'arrêt du moteur.

Garer la moto dans un endroit où les piétons ou des enfants ne risquent pas de toucher le pot d'échappement.

NOTE: Si la moto est garée à l'aide de la béquille latérale sur une pente légère, placer l'avant de la moto en "amont" pour éviter son renversement. Il est prudent de laisser la boîte de vitesse en 1ère pour immobiliser la moto. Mettre au point mort avant de démarrer le moteur.

6. Mettre la clé de contact en position "OFF".

7. Tourner le guidon à fond vers la gauche et verrouiller la direction.

8. Enlever la clé de contact.

NOTE: Si un verrouillage antivol en option tel qu'un cadenas en forme de U, un cadenas du disque de frein ou une chaîne est utilisé afin d'éviter de vous faire voler le véhicule, n'oubliez pas de retirer le verrouillage antivol avant de déplacer la moto.

CONTROLE ET ENTRETIEN

| | |
|--|------|
| PROGRAMME D'ENTRETIEN | 6-2 |
| OUTILS | 6-6 |
| LEVAGE DU RESERVOIR DE CARBURANT | 6-6 |
| DEPOSE DU RESERVOIR DE CARBURANT | 6-8 |
| POINTS DE GRAISSAGE | 6-9 |
| BATTERIE | 6-10 |
| FILTRE A AIR | 6-12 |
| BOUGIES | 6-15 |
| FLEXIBLE A CARBURANT | 6-20 |
| HUILE-MOTEUR | 6-21 |
| CONTROLE DU REGIME DE RALENTI DU MOTEUR | 6-26 |
| JEU DU CABLE D'ACCELERATEUR | 6-27 |
| LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT | 6-28 |
| CHAINE DE TRANSMISSION | 6-29 |
| EMBRAYAGE | 6-33 |
| FREINS | 6-33 |
| PNEUS | 6-38 |
| ROUES A RAYONS (V-Strom 650XT) | 6-41 |
| SYSTEME DE SECURITE BEQUILLE LATERALE/ALLUMAGE | 6-42 |
| DEPOSE DE LA ROUE AVANT | 6-43 |
| DEPOSE DE LA ROUE ARRIERE | 6-46 |
| CHANGEMENT DES AMPOULES | 6-48 |
| FUSIBLES | 6-53 |
| MONTAGE DE LA MANETTE DU FREIN AVANT | 6-55 |
| MONTAGE DE LA MANETTE DE L'EMBRAYAGE | 6-56 |
| CONVERTISSEUR CATALYTIQUE | 6-56 |
| CONNECTEUR DE DIAGNOSTIC | 6-57 |

CONTROLE ET ENTRETIEN

PROGRAMME D'ENTRETIEN

Le tableau donne la fréquence d'entretien en kilomètres et en mois. A la fin de chaque période, effectuer les contrôles, le graissage et l'entretien indiqués. Si la machine est utilisée dans des conditions sévères telles qu'une conduite en permanence à plein gaz ou dans des régions poussiéreuses, il y a lieu d'effectuer certaines opérations d'entretien plus fréquemment, ceci afin d'assurer la fiabilité de la machine comme il est expliqué en section entretien. Les concessionnaires Suzuki sont à même de fournir toute information utile à ce sujet. Les organes de la direction, de la suspension et des roues constituent des éléments essentiels qui demandent un entretien spécial et particulier. Pour garantir une sécurité maximale, il est conseillé d'en confier le contrôle et l'entretien à un concessionnaire agréé Suzuki ou à un mécanicien qualifié.

AVERTISSEMENT

Un entretien incorrect ou le non entretien conseillé risque de résulter en accident.

Maintenir la moto en bon état. Confier toutes les opérations d'entretien repérées par un astérisque (*) à un concessionnaire agréé Suzuki ou à un mécanicien qualifié. Les usagers qui possèdent certaines connaissances de mécanique peuvent procéder aux opérations non repérées par un astérisque, conformément aux instructions données dans cette section. En cas de doute sur la manière de procéder, confier le travail à un concessionnaire Suzuki.

AVERTISSEMENT

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

Ne jamais lancer le moteur ou le laisser tourner dans un endroit clos ou dans un endroit mal ou pas aéré du tout.

AVIS

Ne pas travailler sur des pièces électriques en laissant le contacteur d'allumage en position "ON" sous peine de dommage de ces pièces quand le circuit électrique est mis en court-circuit.

Couper le contact avant de travailler sur les pièces électriques pour éviter tout dommage par suite de court-circuit.

AVIS

L'utilisation de pièces de rechange de qualité inférieure risque de se traduire par une usure prématurée de la moto et par une réduction de sa durée de vie.

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

NOTE: Le TABLEAU D'ENTRETIEN spécifie les conditions minimum d'entretien. Si la machine est utilisée dans des conditions extrêmes, procéder plus fréquemment aux opérations d'entretien. Pour toute question relative aux intervalles d'entretien, voir un concessionnaire agréé Suzuki ou un mécanicien qualifié.

TABLEAU D'ENTRETIEN

Intervalle: Cet intervalle est déterminé par le nombre de mois écoulés ou l'indication du compteur kilométrique, au premier des deux termes atteints.

| Elément | Intervalle | 2 | 12 | 24 | 36 | 48 |
|---|--|---|------|-------|-------|-------|
| | mois km | 1000 | 6000 | 12000 | 18000 | 24000 |
| Elément de filtre à air (☞ 6-12) | | – | | | R | |
| * Boulons du tuyau d'échappement et boulons du silencieux | | T | – | T | – | T |
| * Jeu des soupapes | | Contrôlez tous les 24000 km | | | | |
| Bougie (☞ 6-15) | | – | | R | | R |
| Flexible de carburant (☞ 6-20) | | – | | | | |
| | | *Changer tous les 4 ans | | | | |
| * Recyclage des vapeurs de carburant (le cas échéant) | | – | – | | – | |
| Huile-moteur (☞ 6-21) | | R | R | R | R | R |
| Filtre à huile-moteur (☞ 6-21) | | R | – | – | R | – |
| Jeu du câble d'accélérateur (☞ 6-27) | | | | | | |
| * Système (d'alimentation en air) PAIR (le cas échéant) | | – | – | | – | |
| * Synchronisation du papillon | | – | – | | – | |
| * Liquide de refroidissement du moteur (☞ 6-28) | *SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT* (Bleu) | Changer tous les 4 ans ou tous les 48000 km | | | | |
| | *SUZUKI LONG LIFE COOLANT* (Vert) ou liquide de refroidissement du moteur autre que le *SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT* (Bleu) | – | – | R | – | R |
| Durite de radiateur (☞ 6-29) | | – | | | | |
| Jeu du câble d'embrayage (☞ 6-33) | | – | | | | |
| Chaîne d'entraînement (☞ 6-29) | | | | | | |
| | | Nettoyer et graisser tous les 1000 km | | | | |
| * Freins (☞ 6-33) | | | | | | |
| Flexible de frein (☞ 6-34) | | – | | | | |
| | | *Changer tous les 4 ans | | | | |
| Liquide de frein (☞ 6-34) | | – | | | | |
| | | *Changer tous les 2 ans | | | | |
| Pneus (☞ 6-38) | | – | | | | |
| * Direction | | | – | | – | |
| * Fourche avant | | – | – | | – | |
| * Suspension arrière (☞ 2-37) | | – | – | | – | |
| * Ecrous et boulons de châssis | | T | T | T | T | T |
| Lubrification | | Lubrifier tous les 1000 km | | | | |
| Roues a rayons (☞ 6-41) | | | | | | |

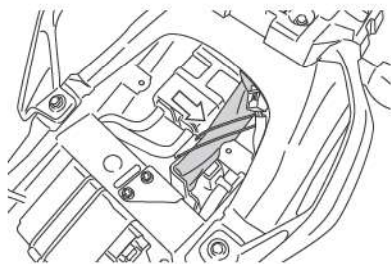
NOTE: | = Vérifier et nettoyer, régler, changer ou graisser si nécessaire,
R= Changer, T= Resserrer

Pour l'Europe et l'Océanie

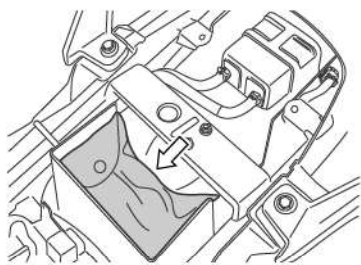
| Elément | Intervalle | 2 | 12 | 24 | 36 | 48 |
|---|--|---|-------|-------|-------|-------|
| | mois km | 1000 | 12000 | 24000 | 36000 | 48000 |
| Elément de filtre à air (☞ 6-12) | | - | I | I | R | I |
| * Boulons du tuyau d'échappement et boulons du silencieux | | T | T | T | T | T |
| * Jeu des soupapes | | Inspecter tous les 24000 km | | | | |
| Bougie (☞ 6-15) | | - | R | R | R | R |
| Flexible de carburant (☞ 6-20) | | - | I | I | I | I |
| | | *Changer tous les 4 ans | | | | |
| * Recyclage des vapeurs de carburant (le cas échéant) | | - | - | I | - | I |
| Huile-moteur (☞ 6-21) | | R | R | R | R | R |
| Filtre à huile-moteur (☞ 6-21) | | R | - | R | - | R |
| Jeu du câble d'accélérateur (☞ 6-27) | | I | I | I | I | I |
| * Système (d'alimentation en air) PAIR (le cas échéant) | | - | - | I | - | I |
| * Synchronisation du papillon | | - | I | I | I | I |
| * Liquide de refroidissement du moteur (☞ 6-28) | *SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT* (Bleu) | - | - | - | - | R |
| | *SUZUKI LONG LIFE COOLANT* (Vert) ou liquide de refroidissement du moteur autre que le *SUZUKI SUPER LONG LIFE COOLANT* (Bleu) | - | - | R | - | R |
| Durite de radiateur (☞ 6-29) | | - | I | I | I | I |
| Jeu du câble d'embrayage (☞ 6-33) | | - | I | I | I | I |
| Chaîne d'entraînement (☞ 6-29) | | I | I | I | I | I |
| | | Nettoyer et graisser tous les 1000 km | | | | |
| * Freins (☞ 6-33) | | I | I | I | I | I |
| Flexible de frein (☞ 6-34) | | - | I | I | I | I |
| | | *Changer tous les 4 ans | | | | |
| Liquide de frein (☞ 6-34) | | Inspecter tous les ans ou tous les 6000 km *Changer tous les 2 ans | | | | |
| Pneus (☞ 6-38) | | - | I | I | I | I |
| * Direction | | I | I | I | I | I |
| * Fourche avant | | - | I | I | I | I |
| * Suspension arrière (☞ 2-37) | | - | I | I | I | I |
| * Ecrous et boulons de châssis | | T | T | T | T | T |
| Lubrification | | Lubrifier tous les 1000 km | | | | |
| Roues a rayons (☞ 6-41) | | I | I | I | I | I |

NOTE: I = Vérifier et nettoyer, régler, changer ou graisser si nécessaire,
R= Changer, T= Resserer

OUTILS



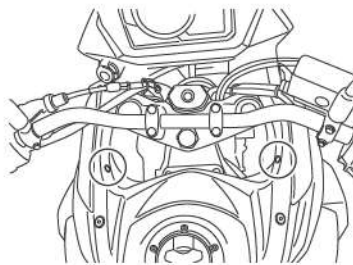
(UE, Inde)



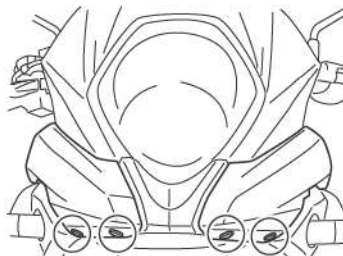
Une trousse à outils est fournie et se trouve sous la selle.

LEVAGE DU RESERVOIR DE CARBURANT

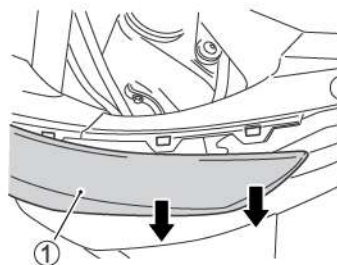
1. Placer la moto sur la béquille latérale.
2. Déposer la selle comme indiqué en section VERROUILLAGE DE LA SELLE.



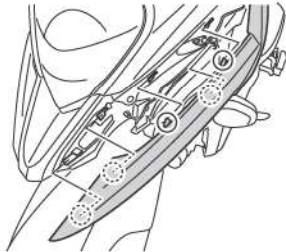
3. Déposer les attaches.



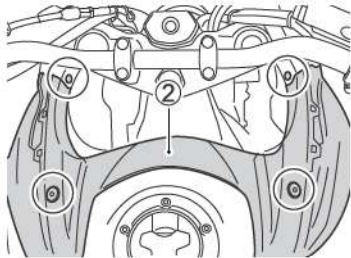
4. Déposer les boulons.



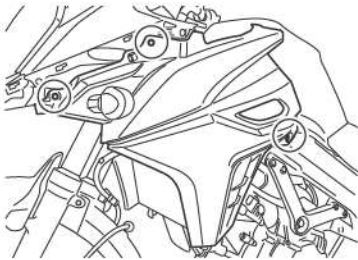
5. Libérer les crochets à l'extrémité des couvercles de carénage latéraux avant ①.



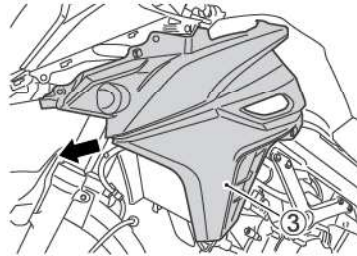
6. Faire glisser et libérer les couvercles de carénage latéraux avant.



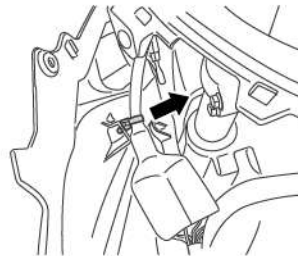
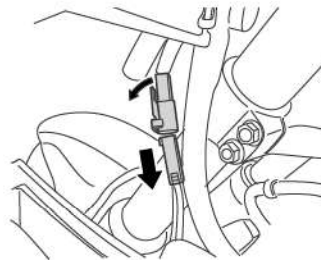
7. Déposer les boulons et les fixations. Déposer le capot avant du réservoir de carburant ②.



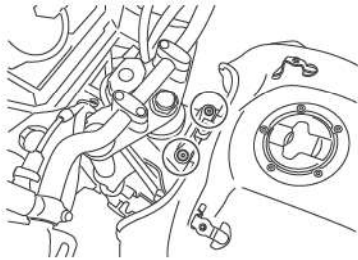
8. Déposer les vis et boulons.



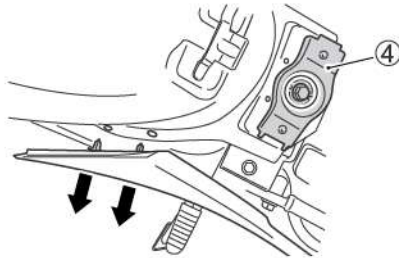
9. Faire glisser vers l'avant les capots latéraux du réservoir de carburant ③ pour libérer les crochets.



10. Débrancher le connecteur et libérer le crochet.
11. Déposer le faisceau de câbles.
12. Déposer les capots latéraux du réservoir de carburant ③.

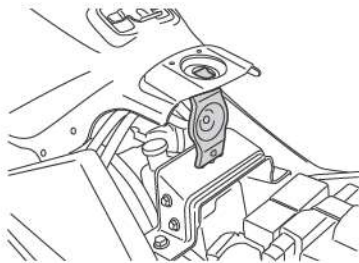


13. Déposer les boulons.



14. Libérer les crochets et déposer le boulon. Déposer le bras d'appui ④ et le coussinet en caoutchouc.

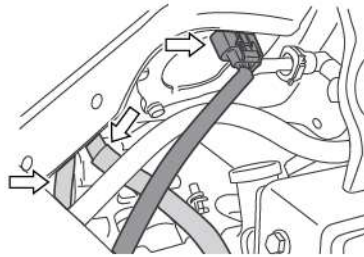
15. Déposer le coussinet en caoutchouc du bras d'appui ④.



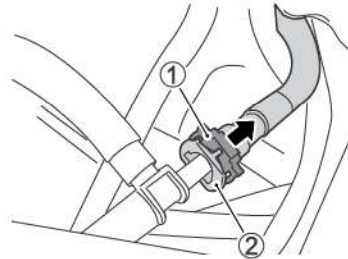
16. Supporter le réservoir de carburant avec le bras d'appui ④.

DEPOSE DU RESERVOIR DE CARBURANT

Lever le réservoir de carburant en se référant à la section LEVAGE DU RESERVOIR DE CARBURANT.



1. Débrancher les tuyaux et le coupleur.



2. Tirer sur l'attache ①.

3. Débrancher le raccord du flexible d'alimentation du carburant ② de la canalisation du carburant.

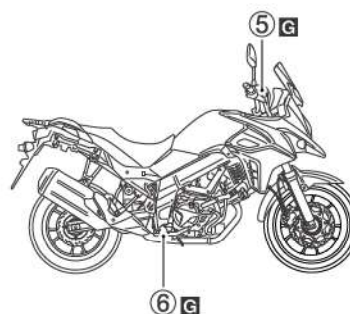
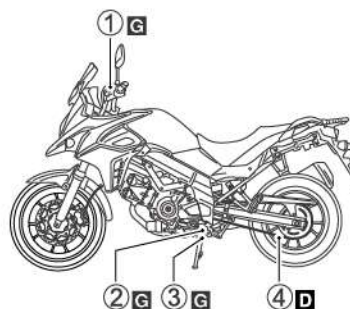
POINTS DE GRAISSAGE

Une lubrification adéquate est importante pour le bon fonctionnement et la durée de vie de toutes les pièces de la moto ainsi que pour la sécurité. Il est conseillé de graisser la moto après un long et difficile parcours, après un parcours sous la pluie ou après son lavage. Les points de graissage principaux sont les suivants.

AVIS

Le graissage des contacteurs électriques peut les détériorer.

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



G Graisse

D Lubrifiant pour chaîne d'entraînement

① Pivot de la manette d'embrayage

② Pivot de sélecteur de vitesse et pivot de repose-pied

③ Pivot de béquille latérale et crochet du ressort

④ Chaîne d'entraînement

⑤ Pivot de la manette de frein

⑥ Pivot de pédale de frein et pivot de repose-pied

BATTERIE

La batterie est du type scellée, sans entretien en ce qui concerne le niveau et la densité de l'électrolyte. En faire toutefois périodiquement vérifier la charge par un concessionnaire.

NOTE:

- *Pour charger une batterie de type étanche, utiliser un chargeur de batterie applicable à une batterie étanche.*
- *Si vous ne parvenez pas à charger la batterie, demander conseil à votre concessionnaire Suzuki agréé.*

⚠ AVERTISSEMENT

Les plots, les bornes et les accessoires connexes de la batterie contiennent du plomb et des composés du plomb. Le plomb est un produit nocif s'il pénètre dans le sang.

Bien se laver les mains après avoir manipulé des pièces quelconque contenant du plomb.

⚠ AVERTISSEMENT

L'acide sulfurique dilué contenu par la batterie peut être la cause de cécité ou de brûlures graves.

Pour travailler à proximité de la batterie, porter des lunettes de protection et des gants appropriés. En cas de contact avec de l'acide sulfurique dilué, se rincer immédiatement les yeux ou la peau et contacter un médecin. Tenir les batteries hors de portée des enfants.

⚠ AVERTISSEMENT

Les batteries produisent de l'hydrogène qui risque d'exploser en présence de flammes ou d'étincelles.

Tenir la batterie à l'écart de toute flamme ou étincelle. Ne jamais fumer à proximité d'une batterie.

⚠ AVERTISSEMENT

Essuyer une batterie avec un chiffon sec risque de résulter en étincelle d'électricité statique et en incendie.

Essuyer la batterie avec un chiffon légèrement huilé pour éviter toute accumulation d'électricité statique.

AVIS

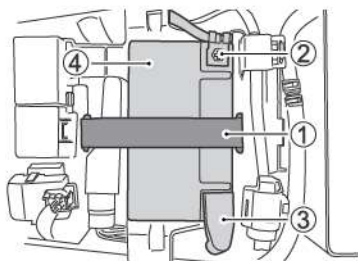
Dépasser le taux de charge maximum de la batterie va en réduire la durée de vie.

Ne jamais dépasser le taux de charge maximum de la batterie.

DEPOSE DE LA BATTERIE

Pour déposer la batterie, procéder de la manière suivante :

1. Placer la moto sur la béquille latérale.
2. Déposer la selle comme indiqué en section VERROUILLAGE DE LA SELLE.
3. Déposer le collier en caoutchouc ①.



4. Débrancher le câble du plot (-) ②.
5. Déposer le chapeau. Débrancher le câble du plot (+) ③.
6. Déposer la batterie ④.

Pour reposer la batterie:

1. Reposer la batterie en procédant en sens inverse de la dépose.
2. Raccorder soigneusement les bornes de la batterie.
3. Reposez le capuchon.

⚠ AVERTISSEMENT

Les batteries contiennent des substances toxiques dont de l'acide sulfurique et du plomb. Cette substance peut s'avérer dangereuse pour l'homme et nocive pour l'environnement.

Une batterie usagée doit être mise au rebut ou recyclée conformément aux lois en vigueur et ne doit pas être mise aux ordures ménagères ordinaires. Attention à ne pas retourner la batterie en la déposant du véhicule. Le cas échéant, de l'acide sulfurique risque de fuir et de résulter en accident.

AVIS

Ne pas inverser les câbles de la batterie sous peine de détérioration du système de charge et de la batterie.

Toujours raccorder le conducteur rouge à la borne positive (+) et le conducteur noir (ou noir avec filet blanc) à la borne négative (-).

NOTE:

- Toujours choisir une batterie MF de recharge du même type que la batterie remplacée.
- Recharger la batterie une fois par mois si la moto n'est pas utilisée pendant de longues périodes de temps.



Le symbole de poubelle barrée **A** situé sur l'étiquette de batterie indique qu'une batterie usagée doit être collectée séparément des ordures ménagères.

Le symbole chimique du plomb "Pb" **B** indique que la batterie contient plus de 0,004% de plomb.

S'assurer qu'une batterie est proprement mise au rebut ou recyclée, permet de prévenir toute conséquence potentiellement négative pour l'environnement et la santé des hommes en danger dans le cas contraire. Le recyclage des matériaux aide à la conservation des ressources naturelles. Pour plus de détail concernant la mise au rebut ou le recyclage des batteries usagées, voir un concessionnaire Suzuki.

FILTRE A AIR

Si l'élément est encrassé par la poussière, la résistance à l'admission va augmenter, entraînant une réduction de la puissance du moteur et une augmentation de la consommation d'essence. Si vous utilisez votre moto dans les conditions normales, vous devez entretenir le filtre à air aux intervalles spécifiés. Si vous conduisez dans un environnement poussiéreux, humide ou boueux, vous devez inspecter l'élément du filtre à air plus fréquemment. Pour déposer l'élément et le vérifier, procéder de la manière suivante.

AVERTISSEMENT

Utiliser le moteur sans élément du filtre à air peut s'avérer dangereux. Une flamme risque d'être renvoyée du moteur vers la boîte d'admission d'air sans que l'élément du filtre à air soit en mesure de l'arrêter. Une détérioration sérieuse du moteur peut également survenir si la poussière pénètre dans le moteur sans élément de filtre à air.

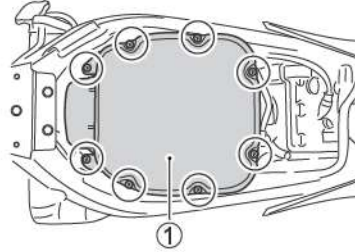
Ne jamais faire tourner le moteur si l'élément du filtre à n'est pas en place.

AVIS

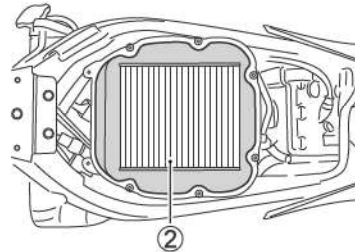
Le non contrôle périodique de l'élément du filtre à air quand le véhicule est utilisé dans un environnement poussiéreux, humide ou boueux risque de résulter en détérioration de la moto. Dans ces conditions, l'élément du filtre à air peut se boucher et une détérioration du moteur peut en résulter.

Toujours vérifier l'élément du filtre à air après une utilisation de la machine dans des conditions sévères. Nettoyer ou remplacer l'élément si nécessaire. Si de l'eau pénètre dans le boîtier du filtre à air, nettoyer immédiatement l'élément et l'intérieur du boîtier.

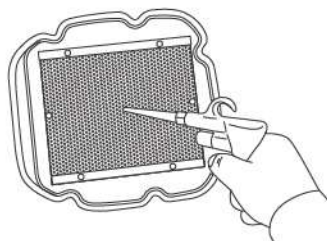
1. Lever le réservoir de carburant en procédant comme indiqué en section DEPOSE DU RESERVOIR DE CARBURANT.



2. Déposer les vis.
3. Retirer le couvercle du filtre à air ①.



4. Déposer l'élément du filtre à air ②.



5. Nettoyer avec soin à l'air comprimé pour enlever la poussière de l'élément du filtre à air.

NOTE: Toujours diriger l'air comprimé vers le côté métallique de l'élément du filtre à air. Si le jet d'air comprimé est dirigé vers le côté tissu, la poussière va être forcée dans les pores de l'élément et gêner le passage d'air dans l'élément.

6. Reposer l'élément nettoyé ou un élément de filtre à air neuf en procédant en ordre inverse de la dépose. Vérifier que l'élément est bien fixé en position sans montrer de jeu.

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.

AVIS

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

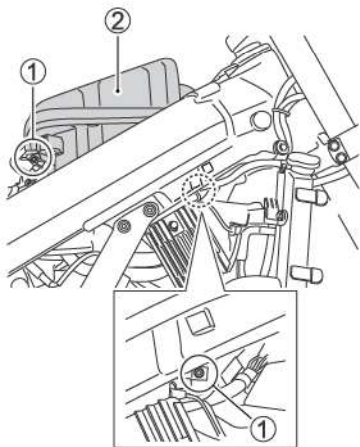
Toujours bien installer l'élément du filtre à air.

NOTE: Attention à ne pas envoyer d'eau sur le boîtier du filtre à air au lavage de la moto.

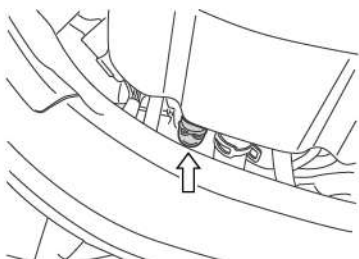
Reposer le réservoir de carburant.

NOTE: Avant de reposer le réservoir de carburant, vérifier que le flexible de vidange du réservoir de carburant et le boyau du reniflard ne sont pas pliés.

Bouchon de vidange du filtre à air



1. Desserrer les boulons de fixation
①. Extraire le boîtier du filtre à air
②.



2. Déposer le bouchon et purger l'eau et l'huile à l'intervalle d'entretien prévu. Le bouchon de vidange du filtre à air se trouve sous le boîtier du filtre à air.

BOUGIES

DEPOSE

Pour déposer les bougies, procéder de la manière suivante:

▲ ATTENTION

Un radiateur chaud et un moteur chaud peuvent causer des brûlures.

Attendre que le radiateur et le moteur soient suffisamment froids pour les toucher à la main avant de commencer le travail.

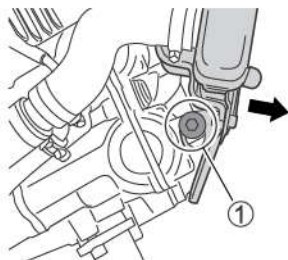
AVIS

La poussière pénétrant dans le moteur par un trou de bougie risque d'en endommager les pièces mobiles.

Recouvrir le trou de bougie quand la bougie est déposée.

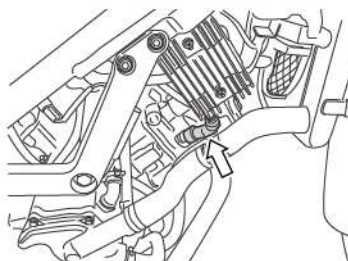
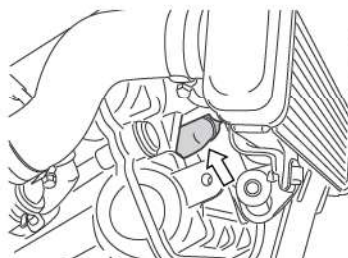
Avant

1. Déposer le capot latéral du réservoir de carburant en procédant comme indiqué en section **DEPOSE DU RESERVOIR DE CARBURANT**.



2. Déposer le boulon de fixation du radiateur ① et repousser le radiateur en avant.

NOTE: Ne pas retirer la durite du radiateur.

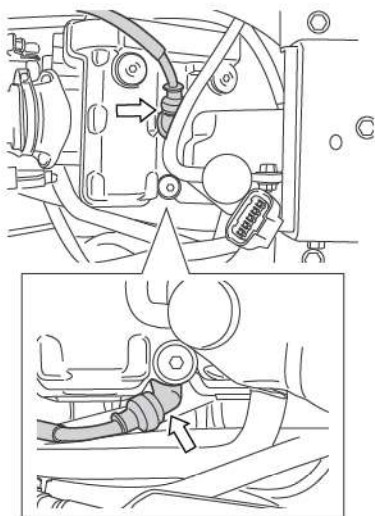


3. Retirer le chapeau de bougie.
4. Déposer les bougies en procédant avec une clé à bougie.

NOTE: Attention à ne pas détériorer les ailettes du radiateur.

Arrière

1. Déposer le réservoir de carburant en sprocédant comme indiqué en section DEPOSE DU RESERVOIR DE CARBURANT.



2. Retirer les chapeaux de bougie.
3. Déposer les bougies en procédant avec une clé à bougie.

NOTE: Forcer sur le capuchon de la bougie avec un tournevis ou une barre si il difficile de le retirer à la main. Ne pas tirer sur le fil de la bougie.

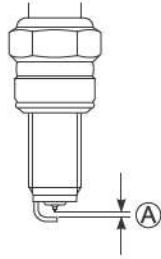
AVIS

La poussière pénétrant dans le moteur par un trou de bougie risque d'en endommager les pièces mobiles.

Recouvrir le trou de bougie quand la bougie est déposée.

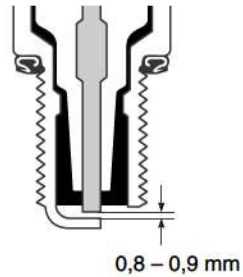
CONTROLE DES BOUGIES

(UE, Inde)



Mesurer l'écartement de l'électrode bougie A à l'aide d'une jauge d'épaisseur de type à fil métallique. L'écartement standard de l'électrode bougie est égal à 0,8 – 0,9 mm. Si l'écartement de l'électrode bougie mesuré est hors de la plage standard, changer la bougie par une pièce neuve.

(Sauf pour l'UE, l'Inde)



Régler l'écartement de la bougie à 0,8 – 0,9 mm avec un calibre d'épaisseur pour bougie.

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 fonctionnant normalement 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. Cette bougie doit être remplacée par une bougie d'un type plus froid.

Guide de remplacement des bougies

| AVIS |
|--|
| <p>Une bougie d'un type non approprié risque de ne pas convenir ou offrir le degré thermique voulu. Il peut en résulter des dégâts sérieux du moteur non couverts par la garantie.</p> <p>Utiliser une bougie d'un des types suivants ou équivalent. En cas de doute sur le type de bougie à utiliser, demander conseil à un concessionnaire Suzuki.</p> |

(UE, Inde)

| NGK | DENSO | REMARQUES |
|----------|-------|--|
| CR7EIA-9 | IU22D | Si une bougie standard devient facilement humide, la changer par cette bougie. |
| CR8EIA-9 | IU24D | Standard |
| CR9EIA-9 | IU27D | Si une bougie standard tend à surchauffer, la changer par cette bougie. |

(Sauf pour l'UE, l'Inde)

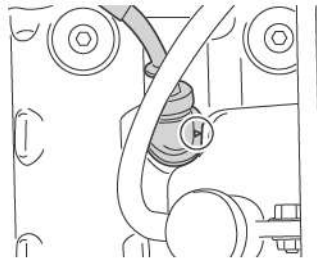
| NGK | REMARQUES |
|--------|-----------|
| MR8E-9 | Standard |

NOTE: Cette moto est pourvue d'une bougie de type à résistance pour éviter le parasitage des pièces électroniques. L'installation d'une bougie non appropriée peut entraîner un parasitage électronique du système d'allumage de la moto et des problèmes de fonctionnement. Utiliser des bougies du type conseillé.

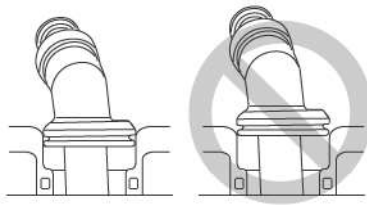
Repose

| AVIS |
|---|
| <p>Une repose incorrecte de la bougie risque de détériorer la moto. Une bougie dont le filetage est faussé ou une bougie trop serrée va endommager les filetages en aluminium de la culasse.</p> <p>Visser avec soin la bougie à la main dans le filetage. Si la bougie est neuve, la resserrer avec une clé d'environ 1/2 tour après serrage avec les doigts. Quand une bougie est réutilisée, la resserrer avec une clé d'environ 1/8 tour après serrage avec les doigts.</p> |

| AVIS |
|---|
| <p>La poussière pénétrant dans le moteur par un trou de bougie risque d'en endommager les pièces mobiles.</p> <p>Recouvrir le trou de bougie quand la bougie est déposée.</p> |



NOTE: Pour reposer les capuchons de bougie, diriger les flèches de repère sur le capuchon de bougie du côté échappement.



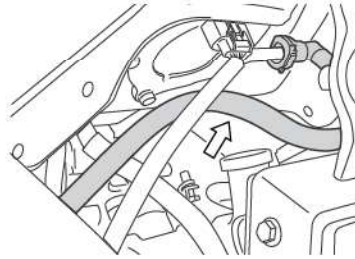
NOTE: Introduire les capuchons de bougie.

Reposer le radiateur et resserrer les boulons de fixation à fond.

Reposer le réservoir de carburant.

NOTE: Avant de reposer le réservoir de carburant, vérifier que le flexible de vidange du réservoir de carburant et le boyau du reniflard ne sont pas pliés.

FLEXIBLE A CARBURANT



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

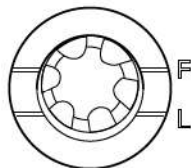
HUILE-MOTEUR

La durée de vie du moteur dépend largement de la qualité de l'huile choisie et de la périodicité des vidanges. Le contrôle quotidien du niveau d'huile et des vidanges périodiques sont deux des plus importantes opérations d'entretien à effectuer.

VERIFICATION DU NIVEAU DE L'HUILE-MOTEUR

Pour le contrôle du niveau de l'huile-moteur, procéder de la manière suivante.

1. Mettre le moteur en route et le laisser tourner pendant trois minutes au ralenti.
2. Couper le moteur et attendre trois minutes.



3. Maintenir la moto bien droite et noter le niveau de l'huile-moteur par le regard de contrôle à cet effet. Le niveau de l'huile moteur doit se trouver entre les repères "L" (mini) et "F" (maxi).

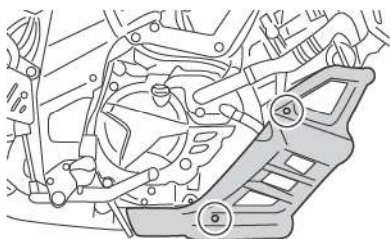
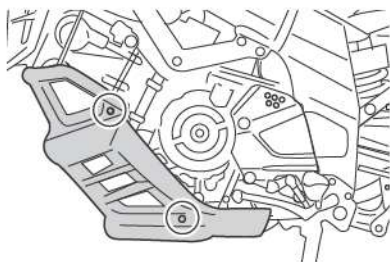
AVIS

Utiliser la moto avec une quantité insuffisante ou avec trop d'huile risque d'endommager le moteur.

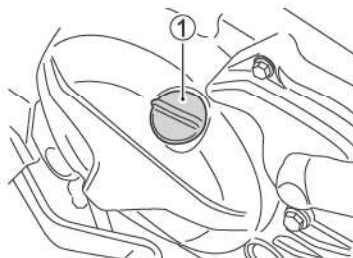
Placer la moto sur une surface plane. Vérifier le niveau d'huile par le regard de contrôle de l'huile moteur avant chaque usage du véhicule. S'assurer que le niveau de l'huile-moteur est toujours au-dessus du trait "L" (mini) et en dessous du trait "F" (maxi).

VIDANGE DE L'HUILE-MOTEUR ET CHANGEMENT DU FILTRE

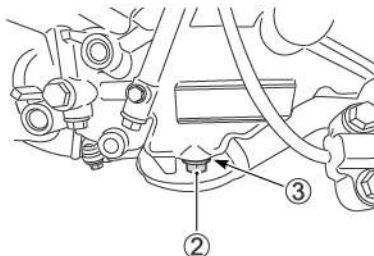
Vidanger l'huile-moteur et changer le filtre à huile aux intervalles prévus. Effectuer la vidange d'huile moteur chaud de sorte que le moteur se vide entièrement de son huile. La marche à suivre est la suivante :



1. Déposer les boulons et le carénage inférieur. (V-Strom 650XT)
2. Placer la moto sur la béquille latérale.



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



4. Déposer le bouchon de vidange ② et le joint ③ au bas du moteur et vidanger l'huile-moteur dans un bac à huile.

▲ ATTENTION

L'huile moteur et les tuyaux d'échappement sont chauds et présentent un risque de brûlure.

Attendre que le bouchon de vidange d'huile et les tuyaux d'échappement aient suffisamment refroidis 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 peut entraîner des cancers de la peau. Un contact occasionnel avec l'huile peut entraîner une irritation de la peau.

Tenir les huiles neuves ou usées hors de portée des enfants et des animaux. Pour minimiser toute exposition aux huiles usées, porter une chemise à manches longues et des gants imperméables (comme des gants en caoutchouc) pour procéder à la vidange de l'huile. Si de l'huile entre en contact avec la peau, laver soigneusement au savon et à l'eau. Nettoyer les vêtements ou les chiffons exposés à l'huile. Pour le recyclage ou le rejet des huiles et filtres usés, se conformer à la loi.

AVIS

Laisser tourner le moteur pendant une vidange de l'huile va résulter dans la formation incomplète du film d'huile et dans la détérioration du moteur.

Couper la fonction d'auto-démarrage du moteur pendant l'opération de vidange de l'huile.

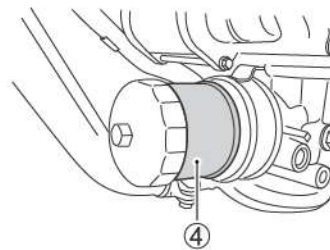
NOTE:

- Pour le recyclage ou le rejet des huiles usagées se conformer à la loi.
- Avant de commencer le travail, s'assurer que le bidon d'huile ou la surface de montage du filtre à huile ne montre aucune trace de poussière, boue ou corps étranger.

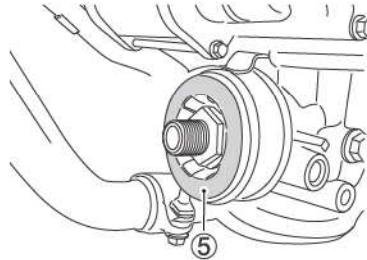


Disponible chez les concessionnaires Suzuki

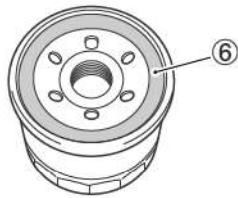
Clé pour filtre à huile
(Pièce N° 09915-40620)



5. Dévisser le filtre à huile ④ par rotation dans le sens contraire au sens horloger à l'aide d'une clé à filtre à huile Suzuki "type à chapeau" ou "type à sangle" de taille appropriée.



6. Essuyer la surface de contact ⑤ du moteur sur laquelle le filtre à huile neuf doit être installé avec un chiffon propre.



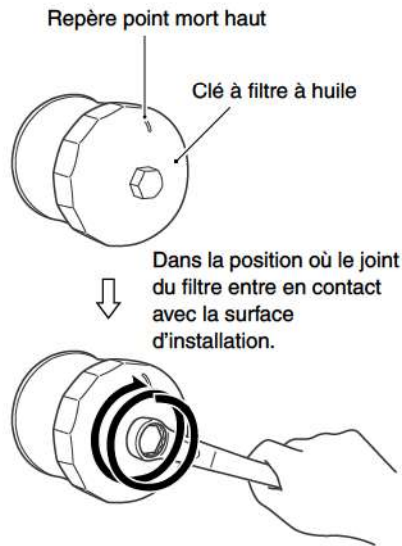
7. Enduire légèrement d'huile-moteur le pourtour du joint en caoutchouc ⑥ du filtre à huile neuf.
8. Visser le filtre neuf à la main jusqu'à ce que le joint du filtre entre en contact avec la surface de montage (une certaine résistance va se faire ressentir).

AVIS

La non utilisation d'un filtre à huile de conception et de filetage appropriés risque de résulter en détérioration du moteur de la moto.

Toujours utiliser un filtre à huile Suzuki d'origine ou un filtre équivalent spécialement conçu pour cette moto.

NOTE: Pour resserrer correctement le filtre à huile, il est important d'identifier avec précision la position de contact du joint du filtre sur la surface de montage.



Serrer le filtre de 2 tours ou au couple spécifié.

9. Marquer la position du point mort haut sur la clé pour filtre "type à chapeau" ou sur le filtre à huile. Utiliser une clé pour filtre à huile pour resserrer le filtre de 2 tours ou au couple spécifié.

Couple de serrage du filtre à huile:
20 N·m (2,0 kgf-m)

10. Changer le joint du bouchon de vidange par une pièce neuve. Reposer le bouchon de vidange et le joint. Resserrer le bouchon à fond avec une clé dynamométrique. Verser 2600 ml d'huile-moteur neuve dans le trou du filtre et reposer le chapeau du filtre. Toujours utiliser l'huile-moteur du type spécifié dans la section RECOMMANDATIONS SUR LE CARBURANT, L'HUILE-MOTEUR ET LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT.

Couple de serrage du bouchon de vidange:
23 N·m (2,3 kgf-m)

NOTE: La seule vidange de l'huile requiert 2400 ml d'huile.

AVIS

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

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

11. Démarrer le moteur (la moto se trouvant à l'extérieur, sur une surface plane) et le laisser tourner au ralenti pendant trois minutes.
12. Couper le moteur et attendre environ trois minutes. Revérifier le niveau de l'huile au regard de contrôle de l'huile-moteur tout en maintenant la moto en position verticale. Si le niveau est inférieur au repère "L", ajouter de l'huile pour amener le niveau entre les repères "L" et "F". Vérifier l'absence de fuites autour du bouchon de vidange et du filtre à huile.

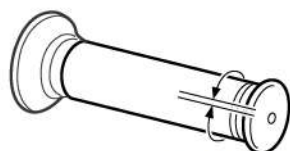
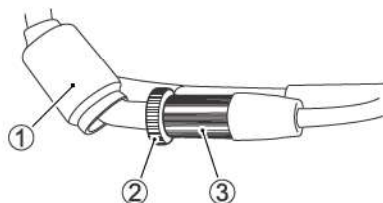
NOTE: Si vous ne disposez pas d'une clé pour filtre à huile appropriée, demander au concessionnaire Suzuki de procéder à cette opération d'entretien.

CONTROLE DU REGIME DE RALENTI DU MOTEUR

Vérifier le régime du ralenti moteur. Le régime du ralenti moteur doit être de 1200 – 1400 tr/min quand le moteur est chaud.

NOTE: Si le régime du ralenti moteur n'est pas conforme aux cotes, demander à un concessionnaire Suzuki ou un mécanicien qualifié de vérifier et de réparer la moto.

JEU DU CÂBLE D'ACCELERATEUR



2,0 – 4,0 mm

Pour régler le jeu du câble:

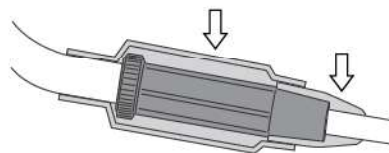
1. Déposer le soufflet ①.
2. Desserrer le contre-écrou ②.
3. Visser la molette de réglage ③ de telle sorte que la poignée des gaz présente un jeu de 2,0 – 4,0 mm.
4. Resserrer le contre-écrou ②.
5. Reposer le soufflet ①.

⚠ AVERTISSEMENT

Un jeu inapproprié du câble d'accélérateur 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.

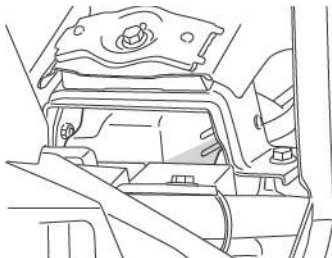
SOUFFLET DU CÂBLE DES GAZ



Le câble des gaz est pourvu d'un soufflet. Vérifier que ce soufflet est bien en place. Ne pas envoyer d'eau directement sur le soufflet au nettoyage. Si les soufflets sont encrassés, les essuyer avec un chiffon humide.

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

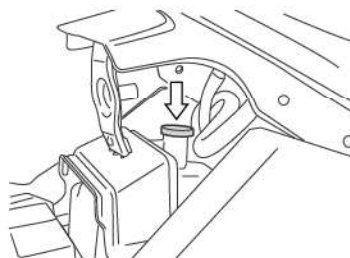
NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT



Pour vérifier le niveau du liquide de refroidissement, déposer la selle. Le niveau du liquide de refroidissement doit toujours se trouver entre les traits de repère "F" (MAXI) et "L" (MINI) du réservoir. Inspecter le niveau avant de conduire, la moto droite. Si le niveau du liquide de refroidissement est inférieur au trait de repère "L" faire l'appoint en liquide spécifié en procédant de la manière suivante:

NOTE:

- Vérifier le niveau du liquide de refroidissement quand le moteur est froid.
 - Si le réservoir du liquide de refroidissement est vide, vérifier le niveau dans le radiateur.
1. Lever le réservoir de carburant en se référant à la section LEVAGE DU RESERVOIR DE CARBURANT.



2. Déposer le bouchon du goulot de remplissage et ajouter la quantité nécessaire de liquide de refroidissement jusqu'au trait de repère "F". Voir la section RECOMMANDATIONS SUR LE CARBURANT, L'HUILE-MOTEUR ET LE 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.

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.

NOTE: L'appoint en eau seulement dilue le liquide de refroidissement du moteur et réduit son efficacité. Faire l'appoint avec du liquide de refroidissement spécifié.

VIDANGE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Vidanger périodiquement le liquide de refroidissement.

NOTE: Le plein du radiateur et de la cuve réservoir requiert 1950 ml de liquide de refroidissement.

INSPECTION DE LA DURITE DU RADIATEUR

Vérifier l'absence de fissures et dommage sur les durites du radiateur ou l'absence de fuite de liquide de refroidissement. En cas de défectuosité quelconque, demander à un concessionnaire Suzuki de changer les durites du radiateur par des pièces neuves.

CHAÎNE DE TRANSMISSION

Cette moto a une chaîne sans fin fabriquée à partir de matériaux spéciaux. Elle n'a pas de maillon de fermeture. Si la chaîne de transmission doit être remplacée, nous conseillons de faire procéder à cette opération par un concessionnaire Suzuki ou un mécanicien qualifié.

Avant de prendre le guidon, vérifier chaque jour l'état et le réglage de la chaîne de transmission. Toujours suivre les directives 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 comme il se doit et comme indiqué ici.

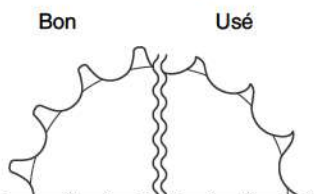
Contrôle de la chaîne de transmission

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

- Axes lâches
- Rouleaux détériorés
- Maillons secs ou rouillés
- Maillons tordus ou déformés
- Usure excessive
- Réglage inadéquat de la chaîne

En cas d'anomalie quelconque dans l'état ou le réglage de la chaîne de transmission, réparer si c'est possible. Si nécessaire, voir un concessionnaire Suzuki agréé 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

Si le pignon montre l'une quelconque de ces anomalies, voir un concessionnaire Suzuki ou un mécanicien qualifié.

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

⚠ AVERTISSEMENT

L'installation incorrecte de la chaîne de rechange, ou l'emploi d'une chaîne du type à pince, peut être dangereux. Un maillon de fermeture qui n'est pas complètement fermé ou un maillon de fermeture de chaîne du type à pince peut se détacher et provoquer un accident ou des dégâts sérieux au moteur.

Ne pas utiliser de chaîne du type à pince. L'installation de la chaîne nécessite l'emploi d'un outil à rivet spécial et une chaîne non du type à pince. Demander à un concessionnaire Suzuki agréé ou un mécanicien qualifié d'effectuer ce travail.

NETTOYAGE ET GRAISSAGE DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION

1. Nettoyer la chaîne de transmission de la saleté et de la poussière. Attention à ne pas détériorer la bague d'étanchéité.
2. Nettoyer la chaîne de transmission en procédant avec un produit de nettoyage pour chaîne de transmission étanche ou avec un détergent neutre dilué dans l'eau.

AVIS

Un nettoyage inapproprié de la chaîne de transmission risque de résulter en dommage des bagues d'étanchéité et de la chaîne.

- Ne pas utiliser de solvant volatile du type diluant de peinture, kérosène ou essence.
- Ne pas nettoyer la chaîne de transmission avec un produit de nettoyage sous haute pression.
- Ne pas nettoyer la chaîne de transmission avec une brosse métallique.

3. N'utiliser que des brosses douces pour le nettoyage de la chaîne de transmission. Attention à ne pas endommager les bagues d'étanchéité même en procédant avec une brosse douce.
4. Essuyer toute trace d'eau et de détergent neutre.
5. Lubrifier avec un lubrifiant pour chaîne de transmission étanche ou une huile à viscosité élevée (#80-90)

AVIS

Certains lubrifiants pour chaînes contiennent des solvants et des additifs qui risquent d'attaquer les bagues d'étanchéité de cette chaîne.

Utiliser un lubrifiant pour chaînes de transmission spécifiquement conçu pour usage avec les chaînes de transmission étanches.

6. Lubrifier les plaques avant et arrière de la chaîne de transmission.
7. Essuyer tout excès de lubrifiant autour de la chaîne de transmission.

REGLAGE DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION

Régler la tension de la chaîne de transmission aux bonnes spécifications. La chaîne peut demander des réglages plus fréquents que prévus dans le programme d'entretien normal en fonction des conditions de conduite.

⚠ 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.

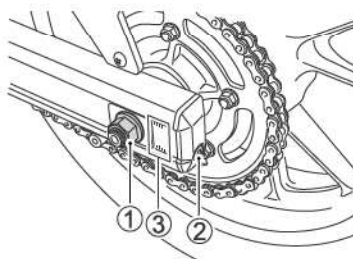
Pour régler la chaîne de transmission, procéder de la manière suivante:

⚠ ATTENTION

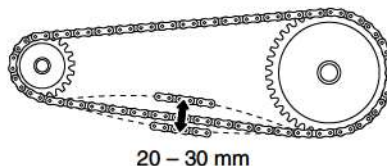
Le silencieux peut devenir très chaud. Il présente un risque de brûlure pendant un certain temps après l'arrêt du moteur.

Attendre que le silencieux ait refroidi avant de régler la chaîne.

1. Placer la moto sur la béquille latérale.



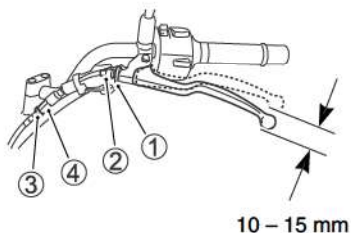
2. Desserrer l'écrou de l'axe de roue ①.



3. Régler la tension de la chaîne secondaire en tournant les boulons de réglage à droite et à gauche ②. Pendant le réglage de la chaîne, la couronne arrière doit se trouver parfaitement alignée avec le pignon moteur. Pour vous aider dans cette marche à suivre, des repères ③ ont été placés sur le bras oscillant et sur chacun des tendeurs de chaîne et ces repères doivent être alignés et utilisés comme référence d'un côté à l'autre.
4. Resserrer soigneusement l'écrou de l'axe ①.
5. Revérifier la flèche de la chaîne après le resserrage et régler à nouveau si nécessaire.

Couple de serrage de l'écrou de l'axe de roue arrière:
100 N·m (10,0 kgf·m)

EMBRAYAGE



A chaque intervalle d'entretien, régler le jeu du câble d'embrayage à l'aide de la molette de réglage de ce câble. Le jeu du câble doit être de 10 – 15 mm au niveau de la manette de l'embrayage avant que celui-ci ne commence à se désengager. Si le jeu de la poignée d'embrayage n'est pas correct, le régler de la manière suivante:

1. Desserrer le contre-écrou ①.
2. Faire tourner le dispositif de réglage de l'embrayage ② à fond dans le sens horloger.
3. Desserrer le contre-écrou du dispositif de réglage du câble ③ et faire tourner ce dispositif ④ pour obtenir un jeu libre d'environ 10 – 15 mm à la poignée d'embrayage comme indiqué.
4. Les réglages mineurs peuvent maintenant être effectués avec la molette de réglage ②.
5. Resserrer les contre-écrous ① et ③, après le réglage.

NOTE: Toute opération d'entretien autre que le réglage du jeu du câble d'embrayage doit être confiée à un concessionnaire Suzuki.

FREINS

Cette moto est équipée de freins à disque à l'avant et à l'arrière. Un bon usage des freins est vital dans la conduite à moto. Toujours procéder aux opérations de contrôle des freins en temps voulu.

CIRCUIT DE FREIN

⚠ AVERTISSEMENT

Un contrôle et un entretien inappropriés des circuits de frein de la moto augmentent les risques d'accident.

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

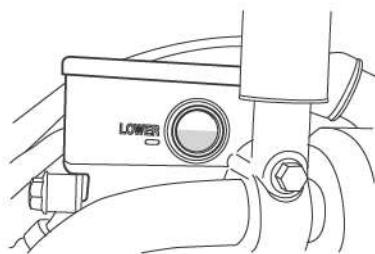
Vérifier quotidiennement les points suivants sur le circuit de frein:

- Niveau du liquide dans les réservoirs.
- Absence de fuite sur le circuit du frein avant et celui du frein arrière.
- Absence de fuites ou de fissurage du flexible de frein.
- Course et serrage appropriés du levier et de la pédale de frein.
- Usure des plaquettes du frein à disque.

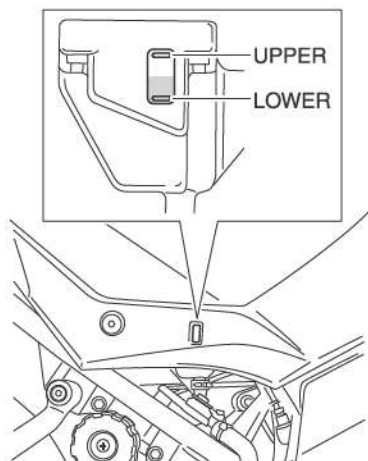
INSPECTION DU FLEXIBLE DE FREIN

Vérifier que les flexibles de frein et leurs raccords ne sont pas fissurés, endommagés ou qu'ils ne montrent pas de fuites de liquide de frein. En cas de défectuosité quelconque, demander à un concessionnaire Suzuki de changer les flexibles de frein par des pièces neuves.

LIQUIDE DE FREIN



AVANT



ARRIERE

Vérifier le niveau du liquide de frein dans les réservoirs des freins avant et arrière. Vérifier l'état d'usure des plaquettes de frein et l'absence de fuites.

⚠ AVERTISSEMENT

Le liquide de frein absorbe progressivement l'humidité par les flexibles de frein. Un liquide de frein avec une teneur en eau élevée abaisse le point d'ébullition et peut conduire à une défaillance du circuit de frein (y compris l'ABS) en raison de la corrosion des composants des freins. L'entrée en ébullition du liquide de frein ou une défaillance du circuit de frein (y compris l'ABS) risque de résulter en accident.

Changer le liquide de frein tous les deux ans pour garantir la performance des freins.

⚠ AVERTISSEMENT

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

Nettoyer le bouchon de l'orifice 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.

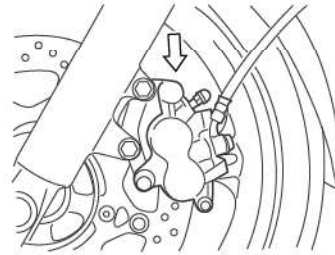
En cas d'ingestion de liquide de frein, ne pas induire de vomissement. Contacter immédiatement un centre antipoison ou un médecin. En cas de contact du liquide de frein avec les yeux, les laver à l'eau douce et consulter un médecin. Se laver soigneusement les mains après usage. Tenir hors de portée des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

AVIS

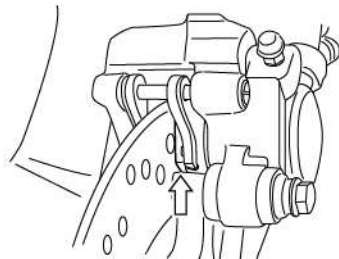
Les éclaboussures de liquide de frein peuvent attaquer les surfaces peintes et les pièces en plastique.

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

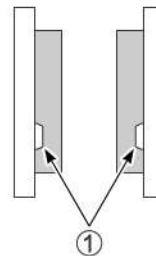
PLAQUETTES DE FREIN



AVANT



ARRIERE



Vérifier les plaquettes de frein avant et arrière et noter si les plaquettes de frictions sont usées au-delà du trait limite d'usure ①. Si une plaquette avant ou arrière est usée au-delà du trait limite d'usure, demander un concessionnaire Suzuki agréé ou un mécanicien qualifié de changer les deux plaquettes avant ou arrière par des pièces neuves.

NOTE: Après avoir changé les plaquettes de frein avant ou arrière, pomper à plusieurs reprises sur la poignée ou la pédale du frein. Ceci permettra aux plaquettes de se positionner proprement.

⚠ AVERTISSEMENT

Le non respect des opérations de contrôle et d'entretien des plaquettes de frein et leur non changement en temps opportun risquent d'augmenter les chances d'accident.

Si les plaquettes de frein doivent être changées, demander à votre concessionnaire Suzuki de procéder à cette opération. Vérifier et entretenir les plaquettes de frein comme conseillé.

⚠ AVERTISSEMENT

Après réparation du circuit de frein ou remplacement des plaquettes de frein, bien pomper sur la poignée/pédale du frein avant de prendre la route sous peine de mauvaise performance des freins et de risque d'accident.

Après réparation du circuit de frein ou remplacement des plaquettes de frein, pomper à plusieurs reprises sur la poignée/pédale du frein pour bien amener les plaquettes contre les disques et jusqu'à ce que la course de la poignée/pédale du frein et sa pression soient rétablies.

NOTE: Ne pas serrer la manette du frein ou appuyer sur la pédale 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.

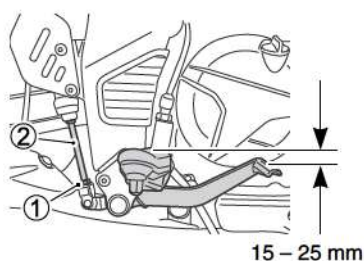
⚠ AVERTISSEMENT

Ne changer qu'une seule des plaquettes risque de résulter en un déséquilibre du freinage et d'augmenter les chances d'accident.

Toujours changer les deux plaquettes en même temps.

REGLAGE DE LA PEDALE DE FREIN ARRIERE

La position de la pédale de frein arrière doit toujours être parfaitement réglée sinon les plaquettes du frein à disque vont porter sur le disque et se détériorer et endommager que la surface du disque. Régler la position de la pédale de frein en procédant de la manière suivante:



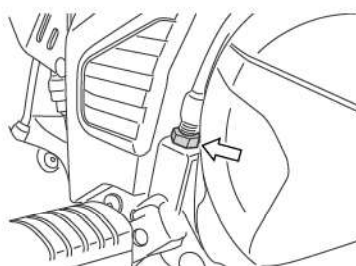
1. Desserrer le contre-écrou ① et faire tourner la tige du poussoir ② pour mettre la pédale 15 – 25 mm sous la face supérieure du repose-pied.
2. Resserer le contre-écrou ① pour fixer la tige de poussoir ② en bonne position.
3. Vérifier que le soufflet ne s'est pas déformé sous l'effet des torsions et, le cas échéant, corriger en faisant tourner le soufflet en arrière.

AVIS

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

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

CONTACTEUR DE FEU-STOP ARRIERE



Pour régler le contacteur du feu-stop arrière, le remonter ou le descendre de sorte que le feu-stop s'allume juste avant que la résistance offerte par la pédale se fasse sentir au pied.

PNEUS

⚠ AVERTISSEMENT

Les pneus de cette moto constituent un lien crucial entre la machine et la route. Le non respect des précautions suivantes et la défaillance des pneus en résultant risquent de se traduire en accident.

- Vérifier l'état et le gonflage des pneus et, si nécessaire, régler la pression de gonflage avant d'utiliser la moto.
- Éviter de surcharger la moto.
- Remplacer tout pneu usé au-delà des limites admissibles ou en cas de détérioration du type coupures ou craquelures.
- Toujours utiliser des pneus du type et de la taille spécifiés dans le présent manuel du propriétaire.
- Équilibrer la roue après le montage d'un pneu.
- Lire attentivement la section qui suit.

⚠ AVERTISSEMENT

Des pneus non rodés risquent de dérapier et de résulter en perte de contrôle de la moto et donc d'un accident.

Prendre des précautions spéciales quand les pneus sont neufs. Procéder au rodage des pneus comme décrit dans la section RODAGE du présent manuel et éviter toute accélération brusque, attaque directe des virages et le freinage intempestif pendant les premiers 160 km.

PRESSIION DE GONFLAGE ET CHARGE

La pression de gonflage et la charge imposée aux pneus sont des facteurs importants. Une surcharge peut conduire à une défaillance des pneus et une perte de contrôle de la machine.

Vérifier la pression de gonflage avant de prendre la route et la régler si nécessaire pour s'assurer que celle-ci est appropriée à la charge du véhicule comme le montre le 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.

Des pneus insuffisamment gonflés vont rendre les virages difficiles et se traduire par une usure rapide. Des pneus sur-gonflés offrent une moindre adhérence avec la route et favorisent le dérapage et la perte de contrôle de la machine.

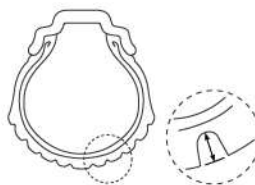
NOTE: Quand vous détectez une baisse de la pression de gonflage, vérifier le pneu pour crevaison ou pour détérioration de la jante de roue. Les pneus tubeless se dégonflent parfois lentement après une crevaison.

Pression de gonflage à froid

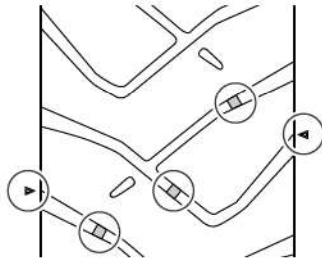
| CHARGE PNEU | SANS PASSAGER | CONDUITE DUO |
|----------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| AVANT | 225 kPa 2,25 kgf/cm ² | 225 kPa 2,25 kgf/cm ² |
| ARRIÈRE | 250 kPa 2,50 kgf/cm ² | 290 kPa 2,90 kgf/cm ² |

TYPE ET ETAT DES PNEUS

Le type et l'état des pneus affectent les performances de la moto. Une surcharge peut conduire à une défaillance des pneus et une perte de contrôle de la machine. Des pneus usés sont exposés aux crevaisons et conduire à une perte de contrôle. L'usure des pneus affectent également le profil, ce qui change le comportement de la machine.



Vérifier l'état des pneus avant de prendre la route. Changer les pneus si ceux-ci montrent des signes évidents de détérioration, comme des fissures ou des coupures, ou si la profondeur de la bande de roulement est inférieure à 1,6 mm à l'avant, et 2,0 mm à l'arrière.



NOTE: La marque "▲" indique l'endroit où les témoins d'usure sont moulés dans le pneu. Quand les témoins d'usure sont en contact avec la route, ceci indique que la limite d'usure du pneu est atteinte.

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 | ARRIÈRE |
|--------|-----------------------|-----------------------|
| TAILLE | 110/80R19M/C 59V | 150/70R17M/C 69V |
| TYPE | BRIDGESTONE A40F F | BRIDGESTONE A40R F |

Ne pas oublier de rééquilibrer la roue après avoir réparé une crevaison ou changer le pneu. Un bon équilibrage des roues est important pour garantir l'uniformisation du contact entre la roue et la route et pour éviter une usure inégale des pneus.

▲ AVERTISSEMENT

Un pneu mal réparé, mal reposé ou mal équilibré risque d'entraîner une perte de contrôle et un accident ou risque de s'user plus rapidement.

- Confier toute réparation, changement et équilibrage des pneus à un concessionnaire Suzuki ou à un mécanicien qualifié qui possède l'outillage et le savoir-faire nécessaires.
- Remonter les pneus conformément au sens de rotation repéré par une flèche sur le flanc des pneus.

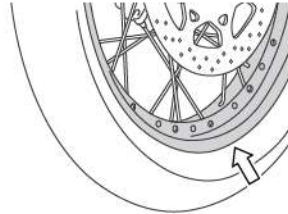
⚠ AVERTISSEMENT

Le non respect des instructions suivantes avec des pneus tubeless et la défaillance des pneus en résultant risquent de se traduire en accident. Les pneus tubeless nécessitent une procédure d'entretien différente de celle des pneus à chambre.

- Les pneus tubeless doivent être étanches à l'air entre le talon de pneu et la jante. Un démonte-pneu spécial et des protecteurs de jante ou une machine à monter les pneus spéciale doivent être utilisés pour la dépose et la repose des pneus pour éviter toute détérioration du pneu ou de la jante, qui peut entraîner une fuite d'air.
- Réparer une crevaison sur un pneu tubeless après avoir déposé le pneu pour le réparer à l'intérieur.
- Ne pas utiliser une fiche externe pour réparer une crevaison, car la fiche risque de se détacher du fait des contraintes sur les pneus dans les virages.
- Après avoir réparé un pneu, ne pas rouler à plus de 80 km/h pendant les premières 24 heures, et à plus de 130 km/h ensuite. Ceci afin d'éviter un échauffement excessif qui risque de détériorer le pneu et le dégonfler.
- Remplacer le pneu si la crevaison est sur le flanc du pneu, ou si la crevaison sur la bande de roulement a plus de 6 mm. Ce type de crevaison ne peut pas être réparé.

ROUES A RAYONS (V-Strom 650XT)

Contrôle de la jante



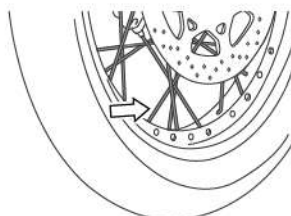
Vérifier que la jante n'est pas endommagée et ne montre pas de fissure, déformation ou cintrage.

⚠ AVERTISSEMENT

Des jantes endommagées risquent de résulter en fuites d'air et donc en moindre stabilité de la machine pouvant conduire à un accident.

En cas de détérioration quelconque, changer les jantes. Ne pas réutiliser une jante après avoir tenté de la réparer ou de la remettre en état.

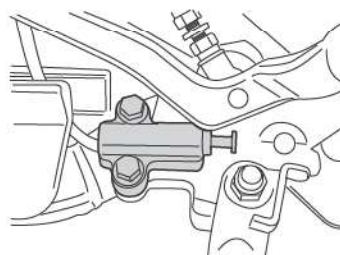
Contrôle des rayons



Vérifier la tension des rayons pour s'assurer du serrage des écrous de rayon. Vérifier la bonne tension des rayons en les frappant avec une petite tige de fer. Quand un écrou de rayon est desserré, le son obtenu est sourd.

Reserrer les écrous de rayon correctement et uniformément au couple spécifié. Des écrous de rayon desserrés ou trop serrés vont se traduire par une tension inégale des rayons et résulter en distorsion de la jante. Confier cette opération à un concessionnaire Suzuki.

SYSTEME DE SECURITE BEQUILLE LATERALE/ALLUMAGE



Vérifier le bon fonctionnement du système de verrouillage béquille latérale/allumage en procédant de la manière suivante:

1. S'asseoir sur la moto en position de conduite normale, béquille latérale relevée.
2. Passer en 1ère tout en serrant l'embrayage et lancer le moteur.
3. Déployer la béquille latérale sans relâcher l'embrayage.

Le système de sécurité béquille latérale/allumage fonctionne correctement si le moteur s'arrête quand la béquille latérale est déployée. Si le moteur continue de tourner quand la béquille latérale est déployée et quand la boîte est en prise, le système de sécurité béquille latérale/allumage est défectueux. Le cas échéant, faire vérifier la machine par un concessionnaire Suzuki agréé ou un mécanicien d'entretien qualifié.

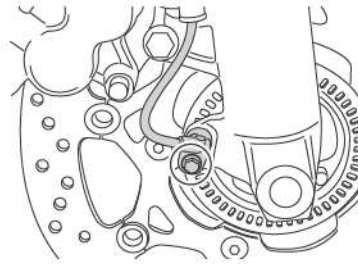
⚠ AVERTISSEMENT

Même si le contacteur de sécurité de béquille latérale/allumage est défectueux, il est possible de conduire la moto avec la béquille latérale déployée. Dans cette position, la béquille risque de gêner la manœuvre de la moto dans les virages à gauche et un accident peut en résulter.

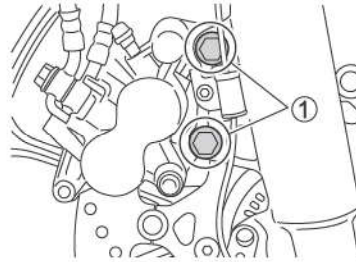
Vérifier le bon fonctionnement du contacteur de sécurité de béquille latérale/allumage avant de prendre la route. Vérifier que la béquille latérale a été relevée avant de démarrer.

DEPOSE DE LA ROUE AVANT

1. Placer la moto sur la béquille latérale.

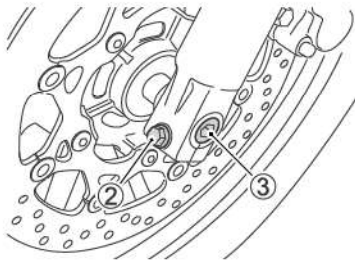


2. Déposer le capteur de vitesse de la roue avant par dépose du boulon de fixation.



3. Déposer les deux étriers de frein des fourches avant par la dépose des deux boulons de fixation ① sur chaque étrier.

NOTE: Ne jamais serrer le levier du frein avant quand l'étrier est déposé. Il est très difficile de ramener les plaquettes dans l'étrier et des fuites de liquide de frein risquent de se produire.



4. Desserrer le boulon du support d'axe ② sur la fourche avant gauche.
5. Desserrer provisoirement l'écrou de l'axe de roue ③.

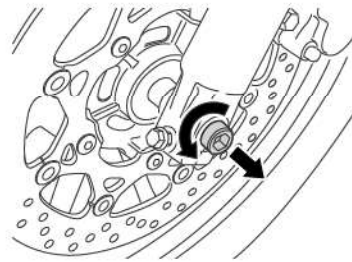
NOTE: Le desserrage de l'arbre ③ doit être effectué à l'aide d'un outil spécial. L'outil spécial est en vente chez un concessionnaire Suzuki.

6. Placer le bras oscillant sur une chandelle d'atelier ou équivalent pour stabiliser la partie arrière de la moto.
7. Installer avec soin un cric sous le moteur et lever jusqu'à ce que la roue avant se décolle légèrement du sol.

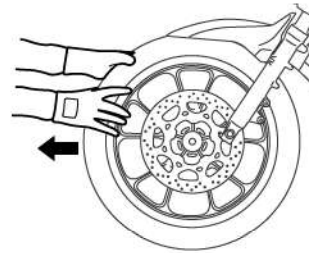
AVIS

Un usage inapproprié du cric risque d'endommager le carénage ou le filtre à huile.

Ne pas placer le cric contre la partie inférieure du carénage ou sous le filtre à huile pour lever la moto.



8. Faire tourner l'arbre de roue ③ dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et l'extraire.



9. Faire glisser la roue avant vers l'avant.
10. Reposer la roue en procédant en ordre inverse de la dépose décrite précédemment.
11. Après avoir reposé la roue, serrer le levier de frein avant à plusieurs reprises pour rétablir la course appropriée du levier.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas asseoir proprement les plaquettes de frein après repose de la roue peut entraîner une défaillance des freins et résulter en accident.

Avant de prendre la route, "pomper" à plusieurs reprises sur les freins jusqu'à ce que les plaquettes soient bien assises contre les disques de frein, que la course du levier soit conforme aux cotes et que les freins offrent une certaine résistance. Vérifier également que la roue tourne sans gripper.

⚠ AVERTISSEMENT

Reposer la roue avant dans le sens inverse peut être dangereux. Le pneu pour cette moto a un sens de montage. Par conséquent, la conduite de la moto peut être anormale si la roue n'est pas installée correctement.

Reposer la roue avant de sorte que la roue tourne dans la direction spécifiée, indiquée par la flèche tracée sur le flanc du pneu.

⚠ AVERTISSEMENT

Si les boulons et les écrous de roue ne sont pas correctement serrés, la roue risque de se détacher et de causer un accident.

Bien serrer les boulons et les écrous de roue au couple spécifié. Si vous ne disposez pas d'une clé dynamométrique ou ne savez pas comment l'utiliser, demandez à votre concessionnaire Suzuki de contrôler le serrage des boulons et des écrous.

Couple de serrage de l'axe de roue avant:

65 N·m (6,5 kgf-m)

Couple de serrage du boulon de fixation de l'axe de roue avant:

23 N·m (2,3 kgf-m)

Couple de serrage du boulon de fixation de l'étrier de frein avant:

39 N·m (3,9 kgf-m)

NOTE: Veiller à ne pas détériorer le joint d'huile en reposant la roue avant.

DEPOSE DE LA ROUE ARRIERE

▲ ATTENTION

Le silencieux peut devenir très chaud.

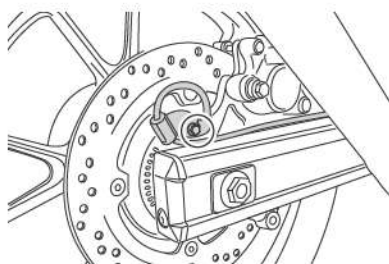
Attendre que le silencieux ait refroidi avant de déposer l'écrou de l'arbre.

AVIS

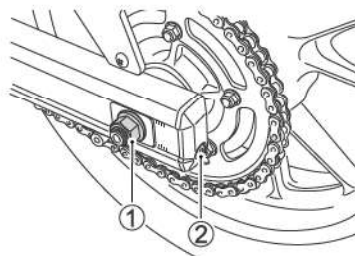
Déposer la roue arrière sans placer la moto sur une chandelle d'atelier risque d'entraîner sa chute et une possible détérioration.

Ne pas tenter de déposer la roue arrière sur le bord de la route. Ne procéder à la dépose de la roue arrière que dans un endroit proprement équipé et placer la moto sur une chandelle d'atelier.

1. Placer la moto sur la béquille latérale.



2. Déposer le capteur de vitesse de la roue arrière par dépose du boulon de fixation.



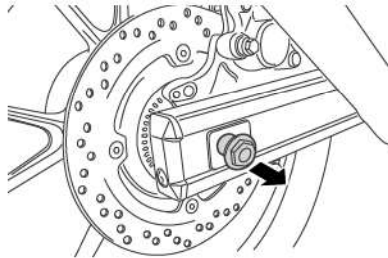
3. Déposer l'écrou de l'axe ①.
4. Placer une chandelle ou outil équivalent sous le bras oscillant pour soulever légèrement la roue arrière du sol.

AVIS

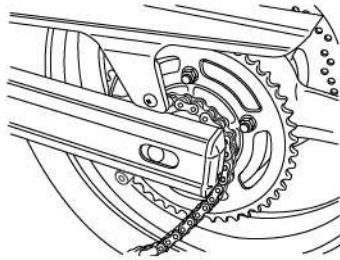
Un usage inapproprié du cric risque d'endommager le filtre à huile.

Ne pas placer le cric sous le filtre à huile pour lever la moto.

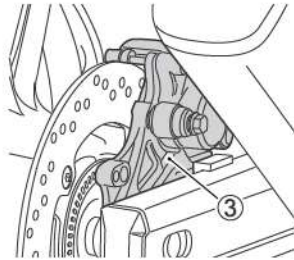
5. Desserrer les boulons de réglage de droite et de gauche de chaîne ②.



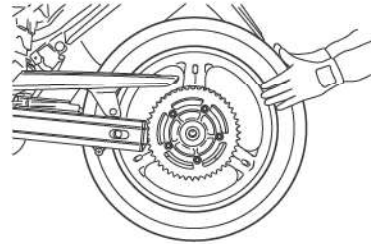
6. Extraire l'arbre de roue.



7. Déplacer la roue vers l'avant et désolidariser la chaîne du pignon.



8. Déposer l'ensemble étrier de frein arrière ③.



9. Tirer la roue arrière vers l'arrière.

NOTE: Ne jamais appuyer sur la pédale de frein quand la roue arrière est déposée. Il est très difficile de ramener les plaquettes dans l'étrier.

10. Reposer la roue en procédant en ordre inverse de la dépose.

11. Après avoir reposé la roue, serrer le frein à plusieurs reprises et vérifier que la roue tourne sans gripper.

⚠ AVERTISSEMENT

Une chaîne de transmission mal réglée et des boulons et des écrous non serrés aux couples spécifiés risquent de se traduire par un accident.

- Après avoir reposé la roue arrière, régler la chaîne de transmission comme décrit dans la section **REGLAGE DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION**.
- Serrer les écrous et les boulons aux couples spécifiés. En cas de doute sur la marche à suivre, confier cette opération à un concessionnaire Suzuki agréé ou un mécanicien qualifié.

Couple de serrage de l'écrou de l'axe de roue arrière:

100 N·m (10,0 kgf·m)

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas asseoir proprement les plaquettes de frein après repose de la roue peut entraîner une défaillance des freins et résulter en accident.

Avant de prendre la route, "pomper" à plusieurs reprises sur les freins jusqu'à ce que les plaquettes appuient contre les disques et que la course de la pédale et la résistance obtenue soient appropriées. Vérifier également que la roue tourne sans gripper.

CHANGEMENT DES AMPOULES

La puissance de chaque ampoule est donnée dans le tableau ci-dessous. Toujours utiliser des ampoules de rechange de même puissance. L'usage d'une ampoule de puissance différente risque de surcharger le circuit électrique ou de mener à une défaillance prématurée de l'ampoule.

AVIS

Bien utiliser une ampoule de wattage approprié sous peine de surcharger le circuit électrique de la moto ou de voir l'ampoule griller rapidement.

N'utiliser que des ampoules de rechange du type indiqué dans le tableau.

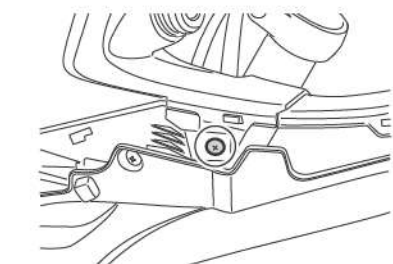
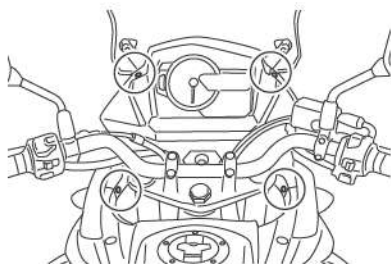
| | |
|--|--|
| Phare | 12V 65W H9 ... Feu-route 12V 55W H7 ... Feu de croisement |
| Feu de position | 12V 5W |
| Clignotant | 12V 21W |
| Éclairage de la plaque d'immatriculation | 12V 5W |

PHARE/FEU DE POSITION

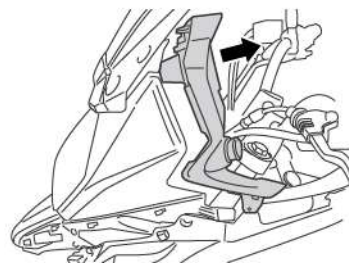
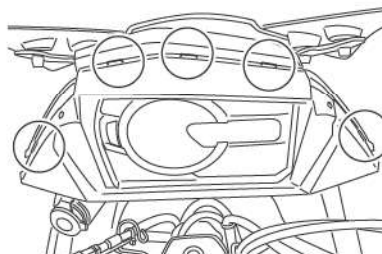
Pour changer l'ampoule du phare et celle du feu de position, procéder de la manière suivante:

Pour déposer l'ensemble tableau de bord:

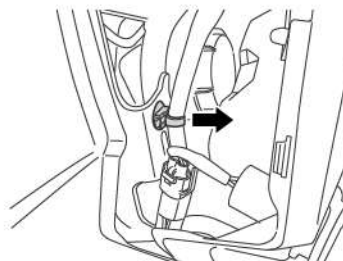
1. Déposer les couvercles latéraux avant en procédant comme indiqué en section LEVEE DU RESERVOIR DE CARBURANT.



2. Déposer les boulons et les fixations.



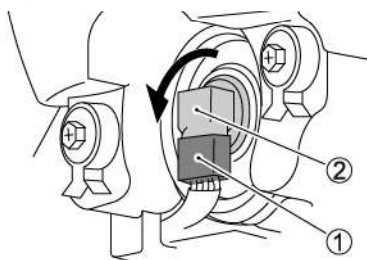
3. Déplacer le tableau de bord dans la direction de la flèche.



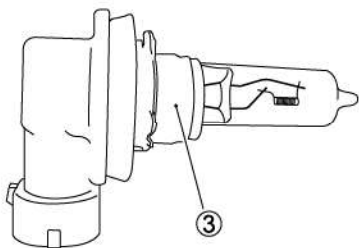
4. Retirer le crochet.
5. Reposer l'ensemble tableau de bord en procédant en ordre inverse de la dépose.

PHARE

Ampoule de feu route



1. Débrancher le coupleur ①. Tourner la douille ② dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et la déposer.



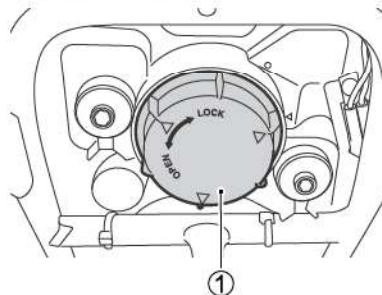
2. Retirer l'ampoule ③ de sa douille.

AVIS

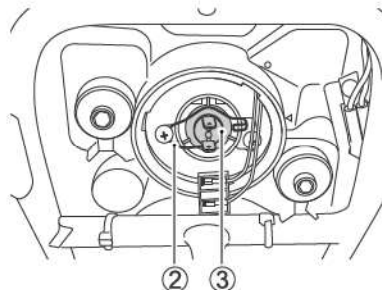
La durée de vie de l'ampoule risque d'être réduite en raison du dépôt d'huile laissé par un contact avec la peau.

Pendant le changement de l'ampoule du phare, attention à ne pas toucher le verre. Saisir l'ampoule neuve à l'aide d'un chiffon propre.

Ampoule du feu de croisement



1. Tourner le bouchon ① dans le sens contraire au sens horloger et le déposer.
2. Déconnecter le coupleur.



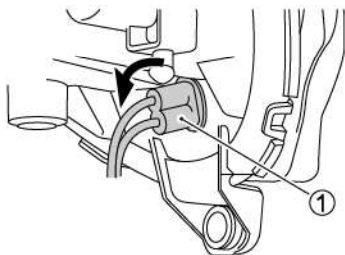
3. Décrocher le ressort de retenue de l'ampoule ② et extraire l'ampoule ③.

AVIS

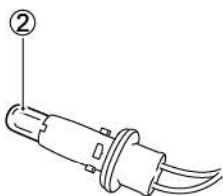
La durée de vie de l'ampoule risque d'être réduite en raison du dépôt d'huile laissé par un contact avec la peau.

Pendant le changement de l'ampoule du phare, attention à ne pas toucher le verre. Saisir l'ampoule neuve à l'aide d'un chiffon propre.

FEU DE POSITION



1. Tourner la douille ① dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et la déposer.

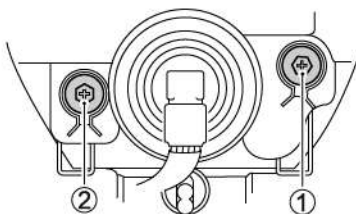


2. Retirer l'ampoule ② de sa douille.

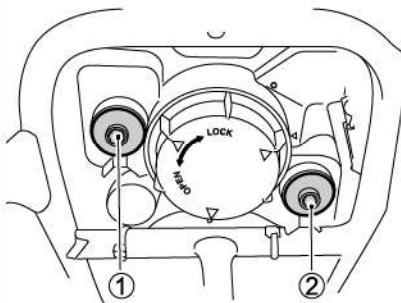
REGLAGE DU FAISCEAU DE PHARE

Le faisceau du phare est réglable vers le haut et le bas ou vers la droite et la gauche si nécessaire.

Feu-route



Feu de croisement



Pour régler le faisceau vers le haut et le bas:

Faire tourner le dispositif de réglage ① dans le sens horloger ou dans le sens contraire.

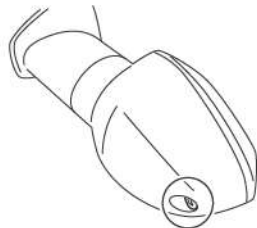
Pour régler le faisceau vers la droite et la gauche:

Faire tourner le dispositif de réglage ② dans le sens horloger ou dans le sens contraire.

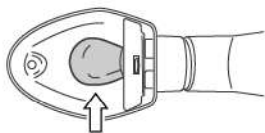
NOTE: Pour régler le faisceau de phare, régler le faisceau vers la droite et la gauche d'abord, puis régler vers le haut et le bas.

CLIGNOTANT

Pour changer l'ampoule du clignotant, procéder de la manière suivante.



1. Déposer la vis et enlever le diffuseur.



2. Appuyer sur l'ampoule, tourner vers la gauche et l'extraire.

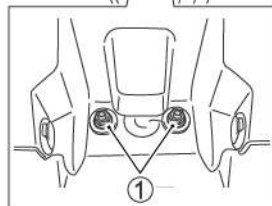
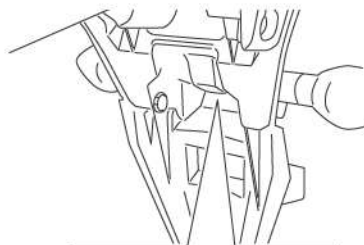
AVIS

Un serrage excessif des vis à la repose du diffuseur risque de le fissurer.

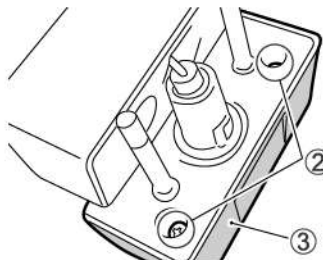
Ne serrer les vis que jusqu'à affleurement.

ECLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION

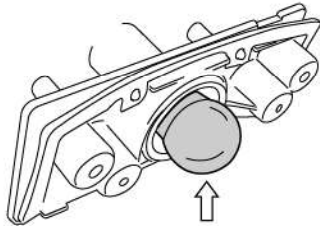
Pour changer l'ampoule de la plaque d'immatriculation, procéder de la manière suivante:



1. Déposer les écrous ①.



2. Déposer les vis ② et enlever le couvercle avec le diffuseur ③.



3. Appuyer sur l'ampoule, tourner vers la gauche et l'extraire.
4. Pour la repose de l'ampoule de rechange, appuyer et tourner simultanément vers la droite.

FUSIBLES

Si un organe électrique de la moto cesse de fonctionner, vérifier d'abord si un fusible n'a pas fondu. Les circuits électriques de la moto sont protégés de surcharges par des fusibles insérés dans les circuits.

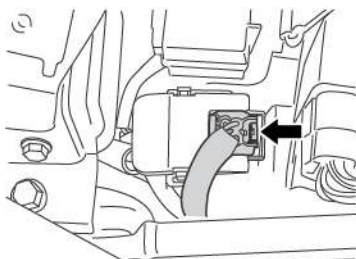
Si un fusible a fondu, vérifier le problème inhérent à la panne et réparer avant de changer le fusible par une pièce neuve. Faire vérifier et réparer les problèmes de circuit électrique par un concessionnaire Suzuki.

▲ AVERTISSEMENT

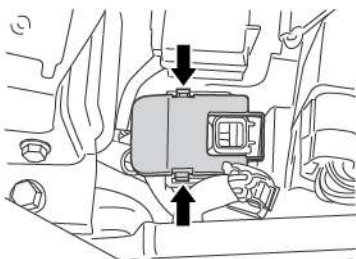
Remplacer un fusible par un fusible de rechange d'ampérage inapproprié ou par un substitut, comme du feillard d'aluminium ou un fil métallique, risque de résulter en grave dommage du système électrique et en incendie. Toujours remplacer les fusibles fondus par des fusibles de même ampérage.

Si un fusible neuf fond rapidement, le problème n'a probablement pas été réparé. Faire immédiatement vérifier la moto par un concessionnaire Suzuki.

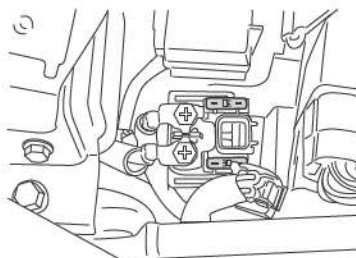
Le fusible principal est situé sous la selle. Un fusible de réserve de 30A se trouve dans la boîte à fusibles.



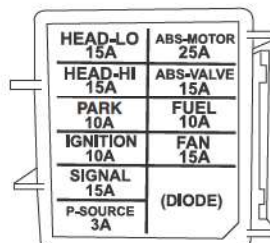
1. Débrancher le coupleur en appuyant sur le bouton de déverrouillage.



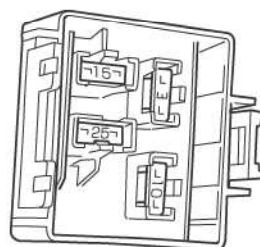
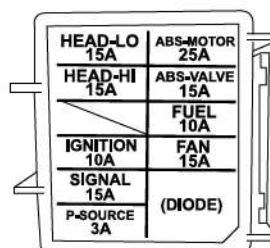
2. Déposer le couvercle de la boîte à fusibles en appuyant sur les boutons de déverrouillage.



3. Déposer le fusible et le vérifier.



(UE, Inde)

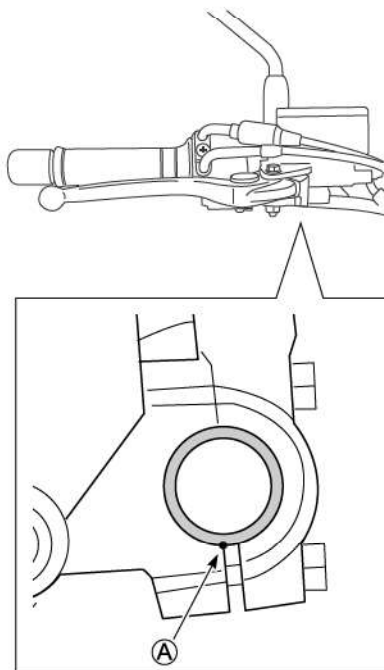


Les fusibles sont situés sous la selle. Quatre des fusibles de rechange (un de 10A, un de 15A, un de 3A et un de 25A) sont fournis dans le couvercle de la boîte à fusibles.

LISTE DES FUSIBLES

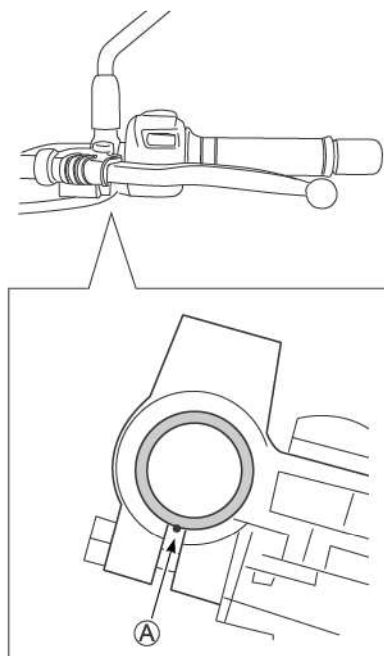
- Le fusible principal 30A MAIN protège tous les circuits électriques.
- Le fusible 15A HEAD-HI protège le feu-route et l'éclairage du compteur de vitesse.
- Le fusible 15A HEAD-LO protège le feu code.
- Le fusible 10A PARK (UE, Inde) protège les clignotants, l'éclairage de la plaque de l'immatriculation, le feu arrière et le feu de position.
- Le fusible 10A FUEL protège l'ECM, le compteur de vitesse, la pompe à carburant et les injecteurs.
- Le fusible 10A IGNITION (UE, Inde) protège le système d'ABS, le sous-relais de démarreur, le relais du moteur de ventilateur de refroidissement, le 2ème solénoïde d'air, l'ECM, le capteur d'oxygène, le relais de pompe à carburant, le relais de démarreur, les bobines d'allumage, l'antidémarrage (si équipé) et le solénoïde de purge de la cartouche (si équipé).
- Le fusible 10A IGNITION protège l'ECM, le capteur d'oxygène, le solénoïde, le relais de la pompe à carburant, le relais du démarreur, les bobines d'allumage, l'antidémarrage (si équipé) et le solénoïde de purge de la cartouche (si équipé).
- Le fusible 15A SIGNAL protège les clignotants, le feu-stop/feu arrière, l'éclairage de la plaque d'immatriculation, le feu de position et le compteur de vitesse et l'avertisseur sonore (UE, Inde).
- Le fusible 15A FAN protège le moteur du ventilateur de refroidissement.
- Le fusible 25A ABS MOT protège le système ABS.
- Le fusible 15A ABS VALVE protège le système ABS.
- Le fusible 3A P-SOURCE protège l'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE.

MONTAGE DE LA MANETTE DU FREIN AVANT



Aligner le point de repère du guidon avec la surface de contact **A** du support de la manette.

MONTAGE DE LA MANETTE DE L'EMBRAYAGE



Aligner le point de repère du guidon avec la surface de contact **A** du support de la manette.

CONVERTISSEUR CATALYTIQUE

L'objet du convertisseur catalytique est de minimiser le volume des polluants contenus dans les gaz d'échappement de la moto. L'utilisation d'un carburant au plomb sur les motos équipées d'un convertisseur catalytique est interdite car le plomb désactive les composants de contrôle des polluants du système de catalyse.

Le convertisseur est conçu pour durer la vie de la moto dans des conditions d'utilisation normales et avec un carburant sans plomb. Aucun entretien spécial du convertisseur n'est nécessaire. Il est toutefois important d'assurer un bon réglage du moteur à tout moment. Les ratés d'allumage du moteur qui peuvent résulter d'un moteur mal réglé, risquent de résulter en surchauffe de la catalyse. Le catalyseur et d'autres composants de la moto risquent de subir des dommages permanents dus à cette surchauffe.

⚠ AVERTISSEMENT

Si la moto est garée ou utilisée dans des zones où se trouvent des matériaux combustibles du type herbe ou feuilles sèches, ces matériaux risquent d'entrer en contact avec le convertisseur catalytique ou d'autres parties chaudes de l'échappement. Il y a risque d'incendie.

Éviter de garer ou d'utiliser le véhicule dans les endroits où se trouvent des matériaux combustibles.

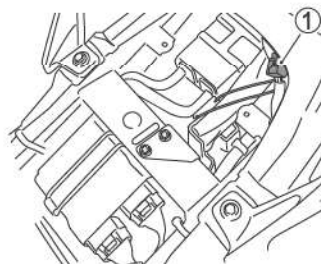
AVIS

Une utilisation inappropriée de la moto risque de résulter en dommage du catalyseur ou de la moto.

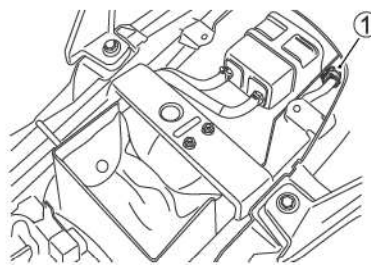
Pour éviter toute détérioration du catalyseur ou d'autres composants connexes, bien observer les précautions suivantes:

- Maintenir le moteur en bon état de marche.
- En cas de défektivité du moteur, en particulier en cas de ratés d'allumage ou de chute de performance, interrompre toute utilisation de la moto, couper le moteur et faire immédiatement réparer la moto.
- Ne pas couper le moteur ou l'allumage quand la transmission est en prise et que la moto roule.
- Ne pas tenter de démarrer le moteur en poussant la moto ou dans une descente.
- Ne pas laisser le moteur tourner au ralenti après avoir débranché ou déposé les câbles des bougies pour un essai de diagnostic par exemple.
- Ne pas laisser le moteur tourner au ralenti pendant trop longtemps si le ralenti semble difficile ou en cas de dysfonctionnement quelconque.
- Ne pas laisser le réservoir de carburant se vider entièrement.

CONNECTEUR DE DIAGNOSTIC



(UE, Inde)



Le connecteur de diagnostic ① se trouve sous la selle.

NOTE: L'usage du connecteur de diagnostic est réservé aux concessionnaires Suzuki ou aux mécaniciens d'entretien qualifiés.



DEPANNAGE

| | |
|---|-----|
| CONTROLE DE L'ALIMENTATION EN CARBURANT | 7-2 |
| CONTROLE DU SYSTEME D'ALLUMAGE | 7-3 |
| CALAGE DU MOTEUR | 7-3 |

DEPANNAGE

Ce guide de dépannage devrait vous permettre de déterminer la cause de la plupart des défaillances courantes.

AVIS

Des réparations ou des réglages défectueux auront un effet contraire et risquent d'endommager la moto. Ce type de dégât risque de ne pas être couvert par la garantie.

En cas de doute sur la marche à suivre concernant une défaillance, consulter un concessionnaire Suzuki.

Si le moteur refuse de démarrer, en déterminer la cause en procédant comme suit.

CONTROLE DE L'ALIMENTATION EN CARBURANT

Si l'indicateur affiche "FI" indiquant une défaillance dans le système d'injection de carburant, amener la machine chez un concessionnaire Suzuki. Pour une explication du fonctionnement du témoin d'anomalie, voir la section "TABLEAU DE BORD".

CONTROLE DU SYSTEME D'ALLUMAGE

1. Déposer tous les chapeaux de bougie.
2. Déposer les bougies et leur remettre leurs chapeaux.
3. Tout en maintenant la bougie fermement en contact avec le carter-moteur, mettre le contacteur d'allumage en position "ON", l'interrupteur d'arrêt du moteur en position "O", la boîte de vitesse au point mort, débrayer et appuyer sur le démarreur. Si le système d'allumage est en bon état, une étincelle bleue doit se former entre les électrodes de la bougie.
4. En cas d'absence d'étincelle, nettoyer la bougie. Remplacer la bougie si nécessaire. Essayer à nouveau la procédure ci-dessus avec une bougie nettoyée ou une bougie neuve.
5. S'il n'y a pas d'étincelles, faire réparer la moto par un concessionnaire Suzuki.

AVERTISSEMENT

Effectuer le test d'étincelle de façon incorrecte peut s'avérer dangereux. Il y a risque de commotion électrique si l'on est pas familier de ce genre d'opération.

Ne pas effectuer ce contrôle si l'on est pas familier de ce genre d'opération. Ne pas mettre la bougie près du trou de bougie pendant ce test. Les personnes souffrant de problèmes cardiaques ou pourvues d'un pacemaker ne doivent pas procéder elle-même à ce contrôle.

CALAGE DU MOTEUR

1. Vérifier qu'il y a assez de carburant dans le réservoir.
2. Si l'indicateur affiche "FI" indiquant une défaillance dans le système d'injection de carburant, amener la machine chez un concessionnaire Suzuki. Pour une explication du fonctionnement du témoin d'anomalie, voir la section "TABLEAU DE BORD".
3. Vérifier que le circuit d'allumage ne produit pas une étincelle intermittente.
4. Vérifier le régime du ralenti. Le régime de ralenti correct est 1200 – 1400 tr/min.



MARCHE A SUIVRE POUR LE NETTOYAGE ET LE REMISAGE DE LA MOTO

| | |
|---|-----|
| MARCHE A SUIVRE POUR LE REMISAGE | 8-2 |
| MARCHE A SUIVRE POUR LA REMISE EN SERVICE | 8-3 |
| PREVENTION DE LA CORROSION | 8-3 |
| NETTOYAGE DE LA MOTO | 8-4 |
| INSPECTION APRES NETTOYAGE | 8-7 |

MARCHE A SUIVRE POUR LE NETTOYAGE ET LE REMISAGE DE LA MOTO

MARCHE A SUIVRE POUR LE REMISAGE

Si la moto n'est pas utilisée pendant une longue période de temps, pendant l'hiver par exemple, ou pour toute autre raison, certaines opérations d'entretien demandant des matériaux, un équipement et du savoir-faire particuliers sont nécessaires. Pour cette raison, Suzuki conseille de confier ce travail à un concessionnaire Suzuki. Si l'entretien de la machine avant son remisage est effectué par l'utilisateur lui-même, se conformer aux directives générales suivantes.

MOTO

Nettoyer entièrement la moto. Placer la moto sur la béquille latérale, sur une surface ferme et de niveau où elle ne risque pas de se renverser. Tourner le guidon à fond vers la gauche, verrouiller la direction et enlever la clé de contact.

CARBURANT

1. Faire le plein du réservoir avec un mélange de carburant et d'inhibiteur de dégradation de l'essence dans les proportions recommandées par le fabricant de l'inhibiteur.
2. Faire tourner le moteur pendant quelques minutes afin que l'essence puisse remplir le système d'injection de carburant.

MOTEUR

1. Verser une cuillère à soupe d'huile-moteur dans le trou de chaque bougie. Reposer les bougies et lancer le moteur à plusieurs reprises.
2. Vidanger entièrement l'huile-moteur. Refaire le plein du carter-moteur d'huile fraîche jusqu'au trou de remplissage.

BATTERIE

1. Déposer la batterie de la moto en procédant comme décrit en section BATTERIE.
2. Nettoyer l'extérieur de la batterie avec un détergent doux et nettoyer toute trace de corrosion des bornes et des connexions du faisceau de câbles.
3. Ranger la batterie à l'abri du gel.

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 anti-rouille.
- Revêtir les surfaces peintes de cire pour automobile.

ENTRETIEN PENDANT LE REMISAGE

Une fois par mois, recharger la batterie en se référant à la section BATTERIE. Si vous ne parvenez pas à charger la batterie, demander conseil à votre concessionnaire Suzuki agréé.

MARCHE A SUIVRE POUR LA REMISE EN SERVICE

- Nettoyer entièrement la moto.
- Reposer la batterie en procédant comme indiqué en section BATTERIE.
- Déposer les bougies. Laisser tourner le moteur pendant quelques instants, la transmission se trouvant en rapport supérieur et la roue arrière en mouvement. Reposer les bougies.
- Vidanger entièrement l'huile-moteur. Changer le filtre à huile par une pièce neuve et faire le plein d'huile-moteur fraîche neuve comme décrit dans ce manuel.
- Régler la pression des pneus comme décrit dans la section PNEUS.
- Graisser comme indiqué dans ce manuel.
- Procéder à "Inspection avant la conduite" comme indiqué dans ce manuel.

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 communes de corrosion

- Accumulation de fondant, saleté, humidité ou produits chimiques dans des endroits difficiles à atteindre.
- Gravillonnage, rayures et tout dommage des surfaces métalliques traitées ou peintes résultant d'accidents mineurs ou de chocs par la projection de pierres ou de graviers.

Le fondant, l'air marin, la pollution industrielle et une humidité élevée contribuent à la corrosion.

Comment prévenir la corrosion

- Laver la moto fréquemment, au moins une fois par mois. Maintenir la moto aussi propre et sèche que possible.
- Nettoyer toute trace de dépôt de corps étrangers. Des corps étrangers du type fondant, produits chimiques, huile bitumeuse ou goudron routier, sève d'arbre, fiente d'oiseau et retombées industrielles peuvent endommager le fini de la moto. Nettoyer tous ces types de dépôts dès que possible. Si ces dépôts s'avèrent difficiles à éliminer à l'eau, utiliser un agent de nettoyage. Se conformer aux instructions du fabricant pour l'usage de ces agents de nettoyage spéciaux.

- Réparer dès que possible tout dommage de la finition. Vérifier soigneusement les surfaces peintes de la moto pour repérer tout dommage éventuel. Pour éviter tout développement de la corrosion, retoucher immédiatement toute attaque ou rayure des surfaces peintes. Si les entailles ou les rayures atteignent la surface du métal, faire exécuter les réparations par un concessionnaire Suzuki.
- Ranger la moto dans un endroit sec, bien aéré. Si la moto est fréquemment lavée dans son garage ou si elle est garée dans ce garage quand elle est mouillée, le garage risque de devenir très humide. Une humidité élevée résulte ou accélère la corrosion. Une moto mouillée risque de développer de la corrosion même dans un garage chauffé si l'aération est insuffisante.
- Couvrir la moto. Une exposition aux rayons du soleil à son zénith risque de résulter en détérioration de la couleur des peintures, des pièces en plastique et des instruments du tableau de bord. Couvrir la moto avec une bâche de bonne qualité, perméable à l'air pour protéger sa finition du danger des rayons UV solaires et pour réduire les dépôts de poussière et de polluants sur les surfaces. Demander conseil à un concessionnaire Suzuki pour bien choisir une bâche appropriée.

NETTOYAGE DE LA MOTO

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 à l'eau froide. 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: Nettoyer immédiatement la moto à l'eau froide après avoir roulé sur des routes couvertes de fondant ou avoisinant la mer. Bien procéder à l'aide d'eau froide car l'eau chaude risque d'accélérer la corrosion.

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

- Contacteur d'allumage
- Bougies
- Bouchon de réservoir de carburant
- Système d'injection de carburant
- Maître-cylindres de frein
- Soufflet du câble des gaz

AVIS

L'eau sous haute pression utilisée dans les lave-auto risque de détériorer les pièces de la moto. Il peut en résulter de la rouille, une corrosion et une augmentation de l'usure. Les agents de nettoyage des pièces peuvent également détériorer les pièces de la moto.

Ne pas utiliser d'eau sous haute pression pour nettoyer la moto. Ne pas utiliser d'agents de nettoyage sur le porte-papillon et les capteurs d'injection de 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: Le diffuseur du phare risque de s'embuer au lavage de la moto ou par temps de pluie. L'embuage du phare va progressivement disparaître après sa mise en service. Pour désembuer le diffuseur du phare, mettre le moteur en marche afin d'éviter de vider la batterie.

AVIS

Ne pas nettoyer la moto avec des produits de nettoyage alcalins ou à forte acidité, de l'essence, du liquide de frein ou tout autre solvant risquant d'endommager les pièces de la moto.

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

Pièces plastiques

Les pièces plastiques telles que la glace du phare, l'affichage du compteur, le pare-brise et le carénage, s'endommagent facilement. Lorsqu'une telle partie est nettoyée, la laver avec de l'eau après le nettoyage avec de l'eau savonneuse ou de l'utilisation d'un détergent neutre, et essuyer avec un chiffon doux.

▲ AVERTISSEMENT

Ne placer aucun objet entre le carénage et le volant.

Si c'est le cas, il va compromettre le bon fonctionnement du système de direction.

AVIS

Lorsqu'une des substances suivantes est en contact avec une partie plastique telle que la glace d'un phare, l'affichage du compteur ou le pare-brise, cela peut causer une rayure ou des dommages à la pièce.

- Composé de cire
- Produits chimiques tels que l'agent d'élimination de film huileux ou répulsifs
- Détergent acide ou alcalin
- Liquide de frein, essence ou solvant organique, etc.

Passage à 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.

Entretien spécial pour la peinture de finition matte

Ne pas utiliser de lustreur ou de cire qui contient du produit de lustrage sur les surfaces à finition matte. L'emploi de ces produits changera l'aspect de la finition matte.

Les cires solides pourront être difficiles à enlever des surfaces à finition matte.

Les frottements pendant la conduite de la moto, le nettoyage ou le lustrage excessif d'une surface à finition matte va en changer l'aspect.

INSPECTION APRES NETTOYAGE

Pour garantir une longue durée de vie à votre moto, la lubrifier comme indiqué dans la 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 procédant à vitesse réduite. 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".



FICHE TECHNIQUE

DIMENSIONS ET POIDS À VIDE

| | |
|--------------------------|--------------------------|
| Longueur hors-tout | 2275 mm |
| Largeur hors-tout | 835 mm ... V-Strom 650 |
| | 910 mm ... V-Strom 650XT |
| Hauteur hors-tout | 1405 mm |
| Empattement | 1560 mm |
| Poids à vide | 213 kg ... V-Strom 650 |
| | 216 kg ... V-Strom 650XT |

MOTEUR

| | |
|--------------------------------|--|
| Type | Moteur à 4 temps, à refroidissement par liquide, DACT, bicylindre en V à 90° |
| Nombre de cylindres | 2 |
| Alésage | 81,0 mm |
| Course | 62,6 mm |
| Cylindrée | 645 cm ³ |
| Taux de compression | 11,2 : 1 |
| Système de carburant | Injection de carburant |
| Filtre à air | Élément non tissé |
| Système de démarrage | Démarrateur électrique |
| Système de lubrification | A carter humide |

TRAIN MOTEUR

| | | |
|--|-------------------------------|---------------|
| Embrayage | Multi-disques en bain d'huile | |
| Transmission | 6 vitesses en prise constante | |
| Grille de sélection des vitesses | 1 en bas, 5 en haut | |
| Rapport de démultiplication primaire | 2,088 (71/34) | |
| Rapports de démultiplication, 1ère | 2,461 (32/13) | |
| | 2ème | 1,777 (32/18) |
| | 3ème | 1,380 (29/21) |
| | 4ème | 1,125 (27/24) |
| | 5ème | 0,961 (25/26) |
| | 6ème | 0,851 (23/27) |
| Rapport de réduction finale | 3,133 (47/15) | |
| Chaîne de transmission | RK525SMOZ8, 118 maillons | |

CADRE

| | |
|-----------------------------------|---|
| Suspension avant | Télescopique, à ressort hélicoïdal, amortissement à huile |
| Suspension arrière | Bras oscillant, à ressort hélicoïdal, amortissement à l'huile |
| Course de fourche avant | 150 mm |
| Débattement de roue arrière | 160 mm |
| Angle de chasse | 25° 30' |
| Chasse | 109 mm |
| Angle de braquage | 40° (droite et gauche) |
| Rayon de braquage | 2,9 m |
| Frein avant | Frein à disque, double |
| Frein arrière | à disque |
| Taille du pneu avant | 110/80R19M/C 59V, tubeless |
| Taille du pneu arrière | 150/70R17M/C 69V, tubeless |

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

| | |
|--|--|
| Type d'allumage | Allumage électronique (transistorisé) |
| Bougie | NGK CR8EIA-9 or DENSO IU24D ... UE NGK CR8EIA-9 ... Inde NGK MR8E-9 ... Sauf pour l'UE, l'Inde |
| Batterie | 12V 36,0 kC (10 Ah)/10 h |
| Alternateur..... | Triphasé |
| Fusible principal | 30A |
| Fusible | 15/15/15/15/10/10/10/3A ... UE, Inde 15/15/15/15/10/3A |
| Fusible d'ABS | 25/15A |
| Feu route du phare | 12V 65W H9 |
| Feu de croisement phare | 12V 55W H7 |
| Feu de position | 12V 5W |
| Feu stop/feu arrière | LED |
| Eclairage de plaque d'immatriculation..... | 12V 5W |
| Clignotant | 12V 21W |
| Eclairage du compteur de vitesse | LED |
| Témoin de clignotant | LED |
| Témoin du point mort | LED |
| Témoin du feu route | LED |
| Témoin de température du liquide de refroidissement du moteur/ | |
| Témoin de pression d'huile | LED |
| Témoin d'anomalie | LED |
| Témoin de température de congélation..... | LED |
| Témoin d'ABS | LED |
| Témoin d'antidémarrage électronique (le cas échéant) | LED |
| Témoin de système de commande de traction..... | LED |
| Témoin d'alerte de tension de la batterie | LED ... UE, Inde |
| Témoin d'avertissement principal..... | LED ... UE, Inde |

CONTENANCES

| | |
|--|---------|
| Réservoir de carburant..... | 20,0 L |
| Huile-moteur, vidange d'huile | 2400 ml |
| Avec changement du filtre | 2600 ml |
| Liquide de refroidissement du moteur | 1950 ml |



INDEX

A

ACCESSORY USE AND
MOTORCYCLE LOADING 1-2
ARRÊT ET STATIONNEMENT 5-7

B

BATTERIE 6-10
BEQUILLE LATÉRALE 2-36
BORNE DE SORTIE 2-40
BOUCHON DU RÉSERVOIR
DE CARBURANT 2-34
BOUGIES 6-15

C

CALAGE DU MOTEUR 7-3
CARBURANT OXYGÈNE
CONSEILLE 3-3
CHAÎNE DE TRANSMISSION 6-29
CHANGEMENT DES
AMPOULES 6-48
CLE 2-5
CONDUITE DE LA MOTO 5-4
CONDUITE EN MONTAGNE 5-6
CONNECTEUR DE
DIAGNOSTIC 6-57
CONSEILS DE SÉCURITÉ À
L'INTENTION DES
MOTOCYCLISTES 1-4
CONTACTEUR D'ALLUMAGE 2-7
CONTROLE DE L'ALIMENTATION
EN CARBURANT 7-2
CONTROLE DU RÉGIME DE
RALENTI DU MOTEUR 6-26
CONTRÔLE DU SYSTÈME
D'ALLUMAGE 7-3
CONVERTISSEUR
CATALYTIQUE 6-56

D

DEMARRAGE DU MOTEUR 5-2
DEPOSE DE LA ROUE
ARRIÈRE 6-46
DEPOSE DE LA ROUE AVANT 6-43
DEPOSE DU RÉSERVOIR DE
CARBURANT 6-8

E

EMBRAYAGE 6-33
EMPLACEMENT DES PIÈCES 2-2
EMPLACEMENT DU NUMÉRO
DE SÉRIE 1-6
ÉVITER DE ROULER
CONSTAMMENT À PETITE
VITESSE 4-2

F

FAIRE VARIER LE RÉGIME DU
MOTEUR 4-2
FILTRE À AIR 6-12
FLEXIBLE À CARBURANT 6-20
FREINS 6-33
FUSIBLES 6-53

H

HUILE-MOTEUR 3-4, 6-21

I

INDICE D'OCTANE DU
CARBURANT 3-2
INSPECTION APRES
NETTOYAGE 8-7
INSPECTION AVANT LA
CONDUITE 4-3

J

JEU DU CABLE
D'ACCELERATEUR 6-27

| | | | |
|--|------|---|------|
| L | | R | |
| LEVAGE DU RESERVOIR DE CARBURANT | 6-6 | REGIME MAXIMUM DU MOTEUR CONSEILLE..... | 4-2 |
| LEVIER DE SELECTEUR DE VITESSES | 2-35 | RODAGE DES PNEUS NEUFS | 4-2 |
| LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT | 6-28 | ROUES A RAYONS (V-Strom 650XT)..... | 6-41 |
| LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR..... | 3-5 | S | |
| M | | SYSTEME DE LUTTE CONTRE LE BRUIT (AUSTRALIE UNIQUEMENT) | 1-6 |
| MARCHE À SUIVRE POUR LA REMISE EN SERVICE | 8-3 | SYSTÈME DE VERROUILLAGE BÉQUILLE LATÉRALE/ ALLUMAGE | 6-42 |
| MARCHE À SUIVRE POUR LE REMISAGE..... | 8-2 | T | |
| MONTAGE DE LA MANETTE DE L'EMBRAYAGE | 6-56 | TABLEAU DE BORD | 2-10 |
| MONTAGE DE LA MANETTE DU FREIN AVANT | 6-55 | U | |
| N | | UTILISATION DE LA BOITE DE VITESSES | 5-5 |
| NETTOYAGE DE LA MOTO | 8-4 | V | |
| O | | VERROUILLAGE DE LA SELLE ... | 2-36 |
| OUTILS..... | 6-6 | | |
| P | | | |
| PARE-BRISE..... | 2-39 | | |
| PEDALE DE FREIN ARRIERE..... | 2-35 | | |
| PNEUS | 6-38 | | |
| POIGNEE DROITE DU GUIDON | 2-31 | | |
| POIGNEE GAUCHE DU GUIDON | 2-26 | | |
| POINTS DE GRAISSAGE | 6-9 | | |
| PORTE-BAGAGE ARRIERE..... | 2-41 | | |
| PREVENTION DE LA CORROSION..... | 8-3 | | |
| PROCÉDER AU PREMIER ET PLUS IMPORTANT ENTRETIEN | 4-3 | | |
| PROGRAMME D'ENTRETIEN | 6-2 | | |



6-2-1, Sonojidai, Hamakita-ku, Hamamatsu, Shizuoka 434-0046, Japan

DECLARATION of CONFORMITY

For

CE0891

Product: Immobilizer
Model: SZ137

Technical Construction File held by
ASAHI DENSO CO., LTD.
6-2-1, Sonojidai, Hamakita-ku,
Hamamatsu, Shizuoka, 434-0046, Japan

TRAC Global
100 Frobbisher Business Park, Leigh Sinton
Road,
Malden, Worcestershire, WR14 1BX, UK

Standard used for comply

EN60965:2002+A1:2006+A.2:2010+(incl.A12:2011)
EN201-189-1 V1.8.1:2008
EN301-486-3 V1.4.1:2002
EN 300-330-1 V1.7.1 : 2010-02
EN 300-330-2 V1.5.1 : 2010-02

Means of Conformity

We declare under our sole responsibility that the Product (s) is conformy with the essential requirements and other relevant requirements of the

Radió and Telecommunication Terminal Equipment (R&TTE) Directive (1999/5/EC).

Date of issue: June 27, 2011

Signature of Responsible Person:

Michiyuki Suzuki
Michiyuki Suzuki
Section chief
Engineering Department

CE0891

Hereby, ASAHI DENSO CO., LTD. declares that this Immobilizer for Motor Cycle (SZ137) is in compliance with the essential requirements and other relevant provisions of Directive 1999/5/EC.

Underskrives ASAHI DENSO CO., LTD erklærer hermed, at følgende udstyr Immobilizer for Motor Cycle (SZ137) overholder de væsentlige krav og øvrige relevante krav i direktiv 1999/5/EF.

Hermiti enklari ASAHI DENSO CO., LTD. dás sích dás Gerál Immobilizer for Motor Cycle (SZ137) in übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen und den übrigen einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 1999/5/EG befindet.

Käsitseleviga kirnitab ASAHI DENSO CO., LTD seadme Immobilizer for Motor Cycle (SZ137) vastavast direktiivi 1999/5/EÜ põhinõuetele ja nimetatud direktiivist tulenevatele lisetele asjakohaste sätetele.

Por medio de la presente ASAHI DENSO CO., LTD declara que el Immobilizer for Motor Cycle (SZ137) cumple con los requisitos esenciales y cualesquiera otras disposiciones aplicables o exigibles de la Directiva 1999/5/CE.

ME THN TAPOYZA ASAHI DENSO CO., LTD ANAGNEI OTI Immobilizer for Motor Cycle (SZ137) SYMMORFONETAI PPOΣ TIE OYCTIAEIE ATATHHEΣ KAI TIE AOTHEΣ XAE TIREZ ANTAEEIE TH OHTI IAL 1999/5/EEK.

Par la présente ASAHI DENSO CO., LTD déclare que l'appareil Immobilizer for Motor Cycle (SZ137) est conforme aux exigences essentielles et aux autres dispositions pertinentes de la directive 1999/5/CE.

Con la presente ASAHI DENSO CO., LTD dichiara che questo Immobilizer for Motor Cycle (SZ137) è conforme ai requisiti essenziali e a tutte le disposizioni pertinenti stabilite dalla direttiva 1999/5/CE.

Herbilj virklæart ASAHI DENSO CO., LTD dæt hæt tóptætal Immobilizer for Motor Cycle (SZ137) in samsvarsmening a met de essentialu esten en de andere relevante þæpærlæing væn rættiljfn 1999/5/EEG.

ASAHI DENSO CO., LTD declara que este Immobilizer for Motor Cycle (SZ137) está conforme con os requisitos essenciais e outras disposições da Directiva 1999/5/CE.

ASAHI DENSO CO., LTD vakuuttaa illeen että Immobilizer for Motor Cycle (SZ137) täyttävæn lään on direktiivin 1999/5/EY olettusten vaatimusten ja sillä koskevien direktiivin muiden ehtojen mukainen.

Harmed inlygar ASAHI DENSO CO., LTD at denna Immobilizer for Motor Cycle (SZ137) står i överensstämmelse med de väsentliga kraven och övriga relevanta bestämmelser som framgår av direktiv 1999/5/EG.

Her með þess ASAHI DENSO CO., LTD yfir því að Immobilizer for Motor Cycle (SZ137) er í samræmi við grunnkröfur og aðrar kröfur, sem gjörur enu í tilskapan 1999/5/EEG.

ASAHI DENSO CO., LTD erklærer hermed at udstyret Immobilizer for Motor Cycle (SZ137) er i samsvær med de grundlæggende krav og øvrige relevante krav i direktiv 1999/5/EF.



ASAHI DENSO CO.,LTD

6-2-1 Somejidai, Hamakita-ku, Hamamatsu, Shizuoka, 434-0046 JAPON

Nom d'importeur : AUTO International

Numéro de modèle : SZ137

Gamme de fréquence : 119-135 kHz fonctionnant à 134,2 kHz

Puissance de sortie RF : 38,9 dBuV/m [à 10 m]

© UA.TR.052

