

# HYPERRPRO®

## INSTRUCTIONS DE MONTAGE DES RESSORTS

BRAND:	SUZUKI		
TYPE:	DL 650 V-STROM		
YEAR:	04-12		
	<b>FRONT:</b>	<b>REAR:</b>	
Forkspring:	1010 X	Shockspring:	1011
FORCKIT: SP-SU06-SSA014 --- SHOCKKIT: SP-SU06-SSB014 --- COMBIKIT: SP-SU06-SSC014			
FORK: MOUNT FORKLEGS 10 MM TROUGH UPPER TRIPPLE-CLAMP/ USE ORIGINAL 105/100 MM PRELOAD BUSH			
	<b>Fork Adjustments:</b>		<b>Shock Adjustments:</b>
HYPERPRO OIL	SAE 15		
OIL LEVEL	170 MM		
SPRING PRELOAD	2 - 4 R. OUT	SPRING PRELOAD	2 - 3 rings (visible)
STATIC SAG	28 MM	STATIC SAG	12 MM
COMPRESSION	NOT ADJUSTABLE	COMPRESSION	NOT ADJUSTABLE
REBOUND	NOT ADJUSTABLE	REBOUND	1 T. open +/- 0.25

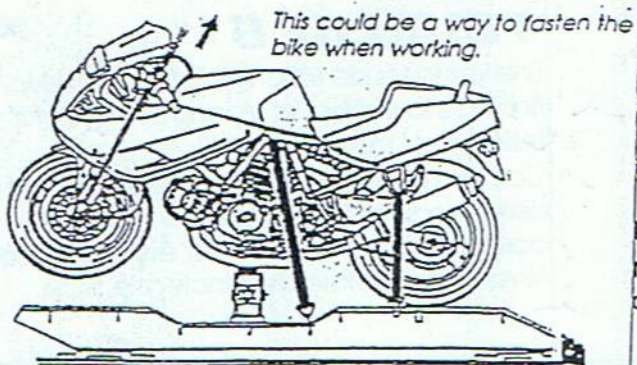
mm=millimeter, T=complete Turns(anti-clockwise), K=Kicks(anti-clockwise), P=Position, R=Rings(Visible)

NOTE: Rinner Ground Control et Tournay Distribution ne sont pas responsables des éventuels dommages/intérêts résultant d'une mauvaise installation des produits. Les produits peuvent être modifiés ou changés sans préavis.

*Simple  
Perfection*

BRAND	= MARQUE
TYPE	= MODELE
YEAR	= ANNEE
FRONT	= AVANT
REAR	= ARRIERE
FORKSPRING	= RESSORTS DE FROUCHE
SHOCKSPRING	= RESSORTS D'AMORTISSEUR ARRIERE
FORK ADJUSTMENTS	= REGLAGE FOURCHE
SHOCK ADJUSTMENTS	= REGLAGE AMORTISSEUR ARRIERE
HYPERPRO® OIL	= HUILE HYPERPRO®
OIL LEVEL	= NIVEAU D'HUILE
SPRING PRELOAD	= PRE-CHARGE
COMPRESSION	= COMPRESSION
REBOUND	= DETENTE
RINGS	= CRANS
NOT ADJUSTABLE	= NON REGLABLE
KICKS	= CLICKS
MILLIMETER	= MILLIMETRE
COMPLETE TURNS	= TOURS COMPLETS
POSITION	= POSITION
ANTI-CLOCKWISE	= DANS LE SENS INVERSE DES AIGUILLES D'UNE MONTRE

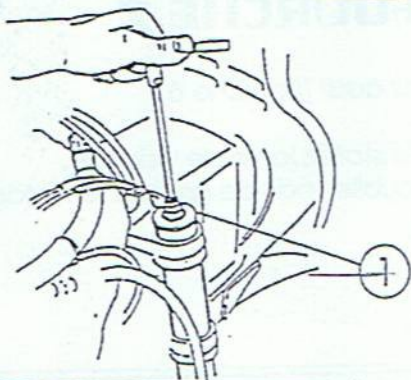




## FOURCHE 1

Ce dessin vous montre un exemple pratique pour attacher la moto et travailler en toute sécurité. Lors de l'installation des ressorts de fourche, la roue doit rester soulevée.

Une autre méthode consiste en béquiller la moto puis soulever la roue avant à l'aide d'un cric positionné sous l'avant du moteur.

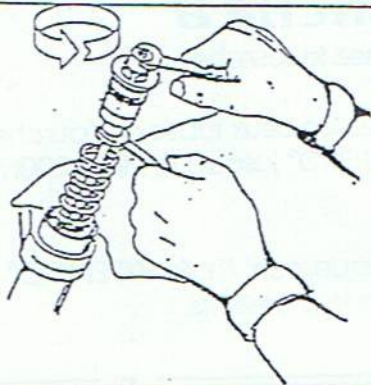


## FOURCHE 2

Dévissez les deux bouchons de la fourche.

ATTENTION:

Les bouchons sont maintenus sous pression par la pré-charge des ressort.

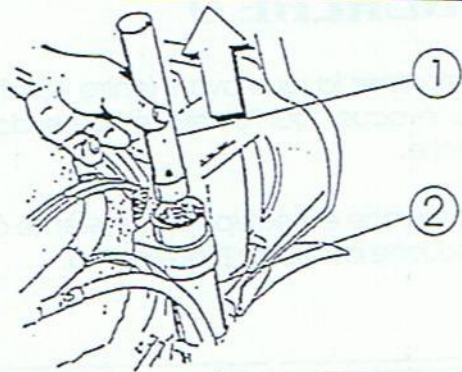


## FOURCHE 3

Certaines fourches sont équipées d'un système à cartouche.

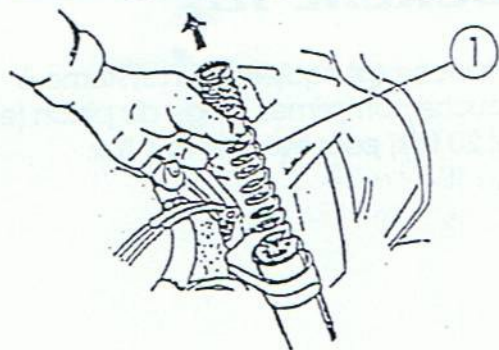
Dans ce cas-là, la roue avant doit être surélevée et retenue comme le montre le dessin de l'Fourche 1

Enlevez les pas de vis du piston. Parfois des outils spécifiques sont indispensables. Si vous avez un doute consultez le manuel de la moto.



## FOURCHE 4

Otez les pré-chargeurs (1) si la fourche (2) en est équipée.

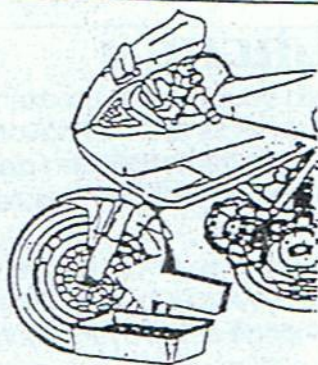


## FOURCHE 5

Soulevez la roue avant et retenez-la comme le montre le dessin de l'Fourche 1.

Otez les ressorts d'origine de la fourche. Vérifiez l'état de chaque pièce que vous démontez

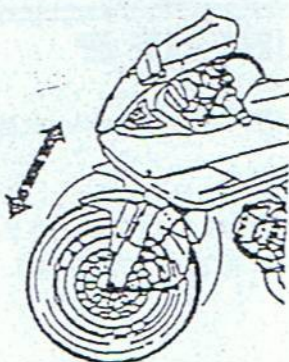




## FOURCHE 6

Enlevez la vis de vidange (elle se situe là où l'indique la flèche) et vidangez l'ancienne huile dans une bassine.

Comprimez la fourche (voir Fourche 7 et son dessin) lentement et plusieurs fois, ou la cartouche si la moto en est équipée jusqu'à l'évacuation totale de l'ancienne huile.



## FOURCHE 7

Voir aussi l'Fourche 6.

Réinstallez la vis de vidange.  
N'oubliez pas de graisser le filetage.

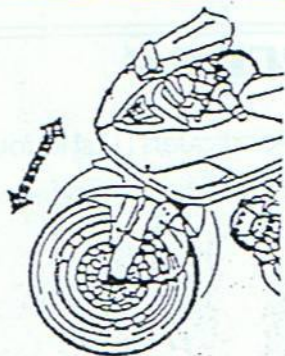


## FOURCHE 8

Comprimez la fourche.

Remplissez les deux tubes de fourche avec l'huile HYPERPRO® jusqu'à environ 200mm du bord.

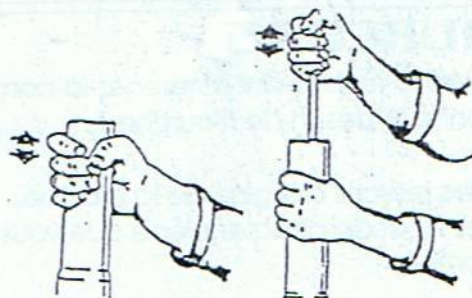
Utilisez uniquement l'huile HYPERPRO® qui est livrés avec le kit ressorts.



## FOURCHE 9

Comprimez la roue avant (entre 10 et 20 fois) pour évacuer tout l'air qui se trouve dans la fourche.

Si la fourche est équipée du système à cartouche consultez l'Fourche 10.



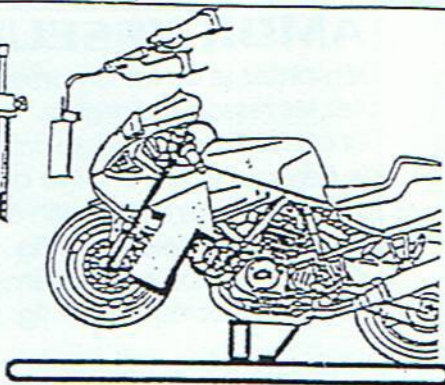
## FOURCHE 10

Si la fourche est équipée d'un système à cartouche compressez la tige du piston (entre 10 et 20 fois) pour évacuer tout l'air.



Oil Level  
(air chamber)

Oil

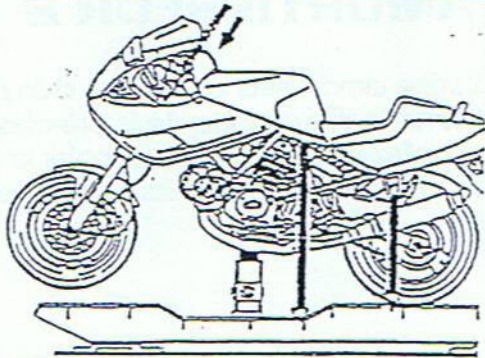


## FOURCHE 11

Nous voici au niveau d'huile. Utilisez une réglette ou une pompe aspirante. Consultez le tableau qui se trouve à la première page de ce manuel (voir NIVEAU D'HUILE).

**IMPORTANT:**

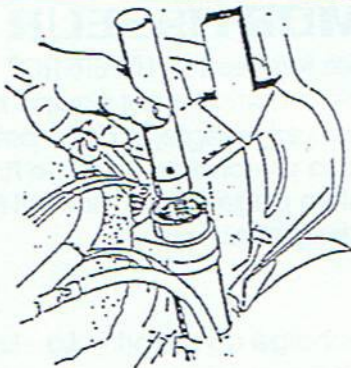
La fourche doit être comprimée à fond sans ressorts!



## FOURCHE 12

Décompressez complètement et installez les ressorts de fourche HYPERPRO®.

La partie supérieure des ressorts vous est signalée par un autocollant la mention "UP"

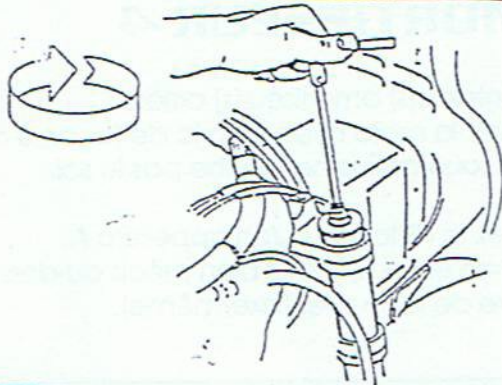


## FOURCHE 13

Réinstallez les cartouche et les bagues, si votre fourche en était équipée.

**ATTENTION:**

Né réinstallez pas les bagues de pré-charge si la première page de ce manuel vous l'indique.

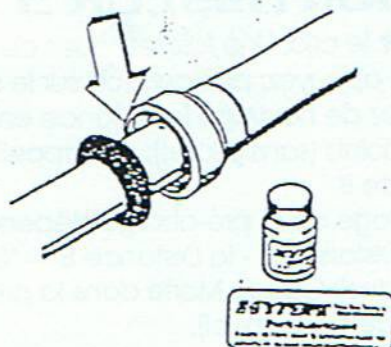


## FOURCHE 14

Réinstallez les deux bouchons tout en faisant attention à la pré-charge (elle peut varier entre 30 et 60mm).

**ATTENTION:**

Graissez les pas de vis afin de prévenir tout dommage.

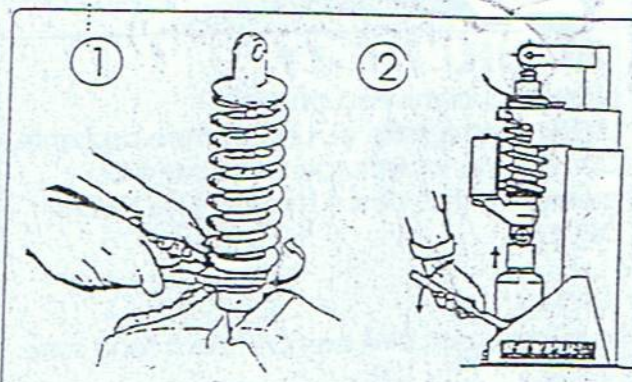


## FOURCHE 15

Le lubrifiant HYPERPRO® réduit sensiblement la friction. Bougez les caches poussière en avant et en arrière plusieurs fois, puis appliquez le lubrifiant sur la tige chromé de la fourche.

Comprimez la fourche plusieurs fois, puis réinstallez les caches poussière la flèche l'indique.

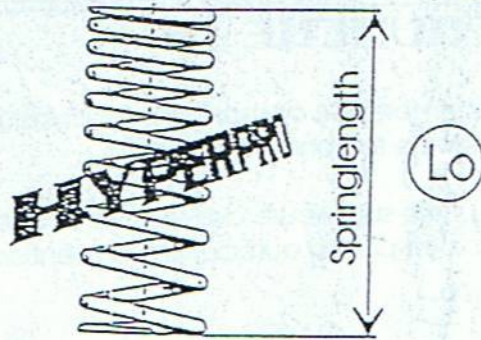




## AMORTISSEUR 1

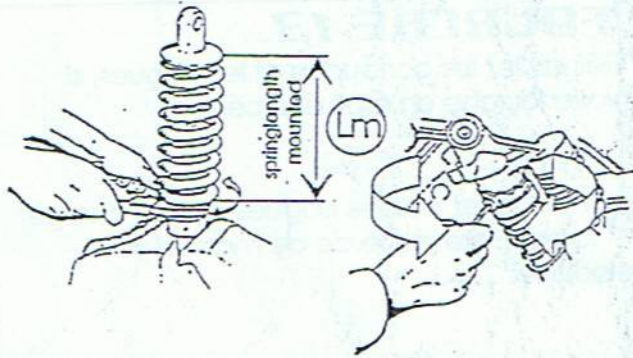
Démontez le ou les amortisseur(s) arrière et ôtez les ressort(s) d'origine.

Sur certains amortisseurs arrière il est possible de dévisser la pré-charge des ressorts et la ramener au minimum afin de sortir la coupelle supérieure (voir fig. 1). Si ce n'est pas votre cas, il faudra le(s) démonter à l'aide d'un outil spécifique (voir fig. 2).



## AMORTISSEUR 2

Si votre amortisseur est équipé d'un pas de vis permettant le réglage de la pré-charge n'oubliez pas de mesurer et noter la longueur du ressort HYPERPRO® avant de l'installer.

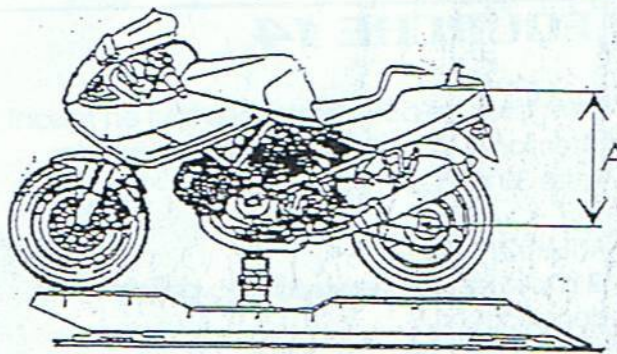


## AMORTISSEUR 3

Montez le(s) ressort(s) HYPERPRO®

Si votre amortisseur est équipé d'un pas de vis permettant le réglage de la pré-charge, réglez la pré-charge comme l'indique la première page de ce manuel (voir Pré-Charge Du Ressort).

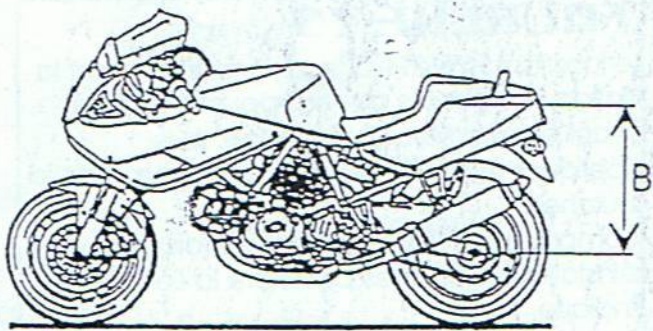
\* Pré-charge du ressort =  $L_o - L_m$ .



## AMORTISSEUR 4

Remontez le(s) amortisseur(s) arrière. Soulevez la moto avec un cric de façon à ce que la roue arrière ne touche pas le sol.

Mesurez la distance qu'on appellera A (distance entre un point bien précis au-dessus de l'axe de la roue et l'axe-même).

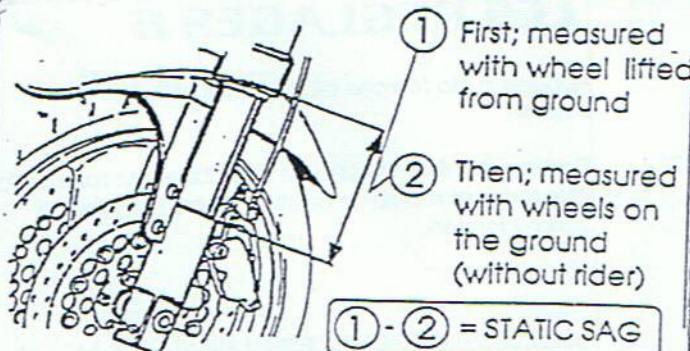


## AMORTISSEUR 5

Enlève le cric. Une fois les roues de la moto au sol, appuyez, plusieurs fois sur le siège. Mesurez de nouveau la distance entre les deux points (sans pilote!); on l'appellera la distance B.

Le réglage de la pré-charge dépend aussi de la Distance A - la Distance B = "Course Morte" (voir Course Morte dans la première page de ce manuel).



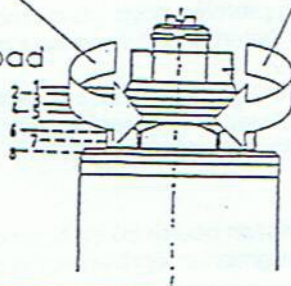


## LES RÉGLAGES 1

Mesurez les distances 1 et 2.  
La distance 1 doit être mesurée avec la roue avant soulevée. La distance 2 doit être mesurée avec les roues au sol, et sans pilote

Distance 1 - Distance 2 = Course Morte.  
Calculez la Course Morte (distance 1 - distance 2).  
Comparez le résultat avec les Indications fournies dans la première page de ce manuel.  
Si vous relevez une différence importante passez à réglages 2.

Turn left  
for MORE  
static sag/  
Spring Preload

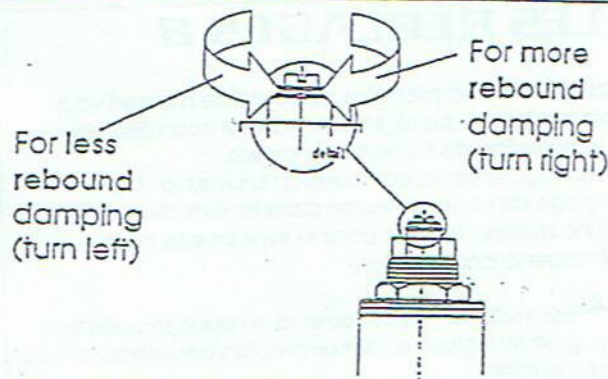


Turn right  
for LESS  
static sag/  
Spring Preload

## LES RÉGLAGES 2

Pour régler la pré-charge des ressorts correctement veuillez d'abord vous rapporter à la Pré-Charge indiquée dans la première page de ce manuel. Corrigez ensuite cette valeur jusqu'à atteindre la mesure de Course Morte indiquée dans la première page (tournez la vis de réglage vers la gauche pour augmenter le rapport/course morte / pré-charge; tournez-la vers la droite pour le diminuer).

\* Pour une utilisation compétition ou en duo nous vous conseillons de réduire la pré-charge d'environ 5mm.



For less  
rebound  
damping  
(turn left)

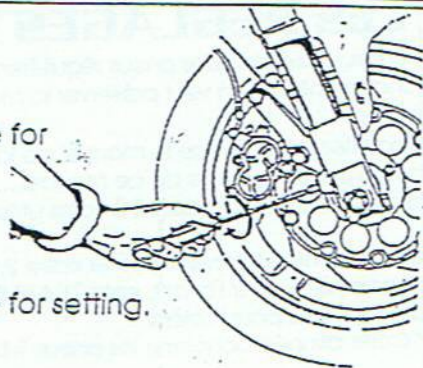
For more  
rebound  
damping  
(turn right)

## LES RÉGLAGES 3

Tournez la vis de réglage de la détente dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à sa fermeture complète. Maintenant tournez la vis de réglage de la détente dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, selon le nombre de tours qui est indiqué dans la première page à la note Detente.

Pour diminuer la détente tournez la vis de réglage vers la gauche, pour l'augmenter tournez la vis vers la droite.  
\* Pour une utilisation compétition ou en duo nous vous conseillons de durcir un peu plus l'amortissement de la fourche. Cela permet d'améliorer la maniabilité de la moto.

Compression  
adjustment  
Turn clockwise for  
more  
compression  
damping



See frontpage for setting.

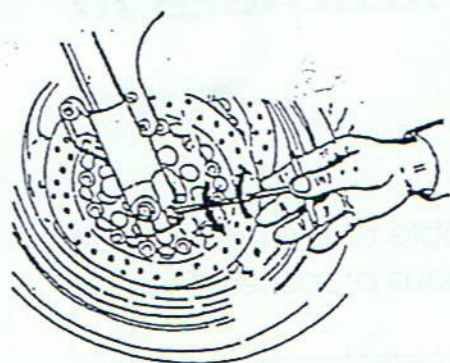
## LES RÉGLAGES 4

Pour régler la compression correctement veuillez suivre les mêmes principes utilisés pour le réglage de la détente.

Pour augmenter la compression tournez la vis de réglage de la compression dans le sens des aiguilles d'une montre.

Consultez le réglage de la compression indiqué dans la première page de ce manuel.

\* Pour une utilisation sur circuit ou en duo nous vous conseillons d'augmenter légèrement la compression. Cela rendra la moto plus maniable.



## LES RÉGLAGES 5

Pour éliminer toute friction / tension indésirable de la fourche desserrez la vis de serrage de l'axe de la roue avant (nous vous conseillons de desserrer surtout du côté gauche).

Voir impérativement Les Réglages 6.



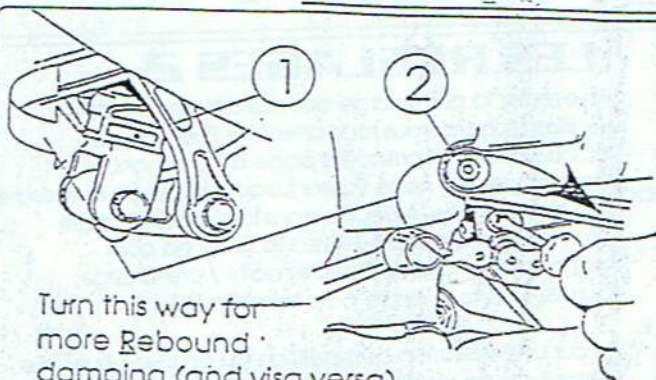


## LES RÉGLAGES 6

Appuyez sur la fourche plusieurs fois et le plus à fond possible.

Cela permet à la fourche de se stabiliser sur l'axe de la roue avant et repérer la position offrant le moins de friction / tension.

MAINTENANT RATTACHEZ L'ESSIEU AVANT DE LA MOTO !!



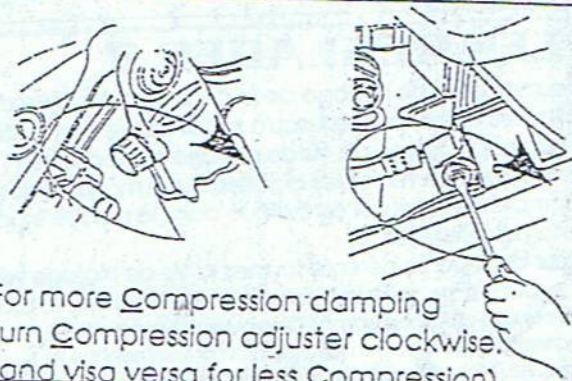
Turn this way for more Rebound damping (and visa versa)

## LES RÉGLAGES 7

Vérifiez dans la première page de ce manuel le réglage indiqué pour la Détente de l'amortisseur arrière.

Pour augmenter la détente vissez dans le sens indiqué par la flèche. Vissez dans le sens inverse si vous souhaitez diminuer la détente.

\* Pour une utilisation course ou en duo nous vous conseillons d'augmenter légèrement la détente.



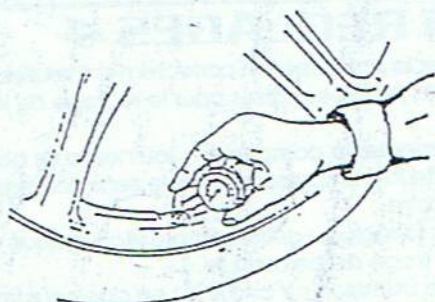
For more Compression damping turn Compression adjuster clockwise. (and visa versa for less Compression)

## LES RÉGLAGES 8

Toujours dans la première page de ce manuel vous pourrez trouver les réglages de base conseillés pour la Compression de l'amortisseur arrière.

Pour augmenter la compression tournez la vis de réglage de la compression dans le sens des aiguilles d'une montre. Tournez dans le sens inverse pour diminuer la compression.

\* Pour une utilisation course ou en duo nous vous conseillons d'augmenter légèrement la compression: cela rendra la moto plus maniable.



Correct tire pressure is very important for good handling!

## LES RÉGLAGES 9

Vérifiez la pression des pneus régulièrement. Ceci est fondamental si l'on veut préserver la maniabilité de la moto.

Consultez cette fois-ci le manuel de la moto (et non pas la première page de ce manuel...) pour connaître la pression la plus adaptée à votre utilisation.

Généralement la pression varie entre 2,2 et 2,4\* atmosphères pour l'avant; entre 2,4 et 2,6\* atmosphères pour l'arrière

\* Cette donnée concerne les pneus tubless

## LES RÉGLAGES 10



HYPERPRO® vous souhaite une conduite agréable et en toute sécurité. Si vous avez des questions ou des conseils à nous proposer n'hésitez pas à nous contacter.