



DL650

MANUEL DU PROPRIETAIRE

Part No. 99011-27Q53-01F
March, 2006  FR

SIARDET

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 à 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/NOTE

Lire attentivement ce manuel et se conformer soigneusement aux instructions données. Certaines informations spéciales importantes sont précédées des titres AVERTISSEMENT, ATTENTION et NOTE et doivent faire l'objet d'une attention particulière.

▲ AVERTISSEMENT

La sécurité du pilote est en jeu. Le non respect de ces instructions peut conduire à un accident.

ATTENTION

Ces instructions soulignent certaines opérations ou précautions d'entretien à suivre pour éviter toute détérioration de la machine.

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

NOTES: Ce manuel contient des informations techniques importantes pour l'entretien et la réparation de votre moto. Suzuki se réserve le droit de modifier à tout moment les spécifications techniques sans préavis.

NOTES: Ce manuel contient des informations techniques importantes pour l'entretien et la réparation de votre moto. Suzuki se réserve le droit de modifier à tout moment les spécifications techniques sans préavis.

FIGURE TECHNIQUE

INDEX

TABLE DES MATIERES

INFORMATIONS A USAGE DU CONSOMMATEUR

1

COMMANDES

2

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

3

RODAGE ET INSPECTION AVANT LA CONDUITE

4

CONSEILS DE PILOTAGE

5

INSPECTION ET ENTRETIEN

6

DEPANNAGE

7

PROCEDURE DE NETTOYAGE ET DE REMISAGE DE LA MOTO

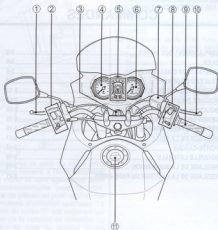
8

FICHE TECHNIQUE

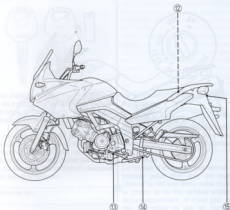
INDEX

COMMANDES

EMPLACEMENT DES PIÈCES



- ① Levier d'embrayage
- ② Commodo gauche de guidon
- ③ Contacteur d'allumage
- ④ Compteur de vitesse
- ⑤ Témoins lumineux
- ⑥ Compte-tours
- ⑦ Réservoir de liquide de frein avant
- ⑧ Commodo droit de guidon
- ⑨ Poignée des gaz
- ⑩ Levier de frein avant
- ⑪ Bouchon du réservoir de carburant



- ⑫ Outils
- ⑬ Levier du sélecteur
- ⑭ Béquille latérale
- ⑮ Blocage de selle

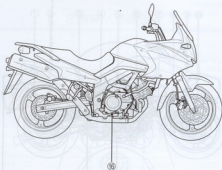
NOTE: Dès 2016, les modèles équipés de la fonction "LOCK" seront livrés avec le clé en position "ON" sous peine de vidage de la batterie résultant de la consommation de courant par le phare et le feu arrière.

POSITION "LOCK"

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

COMMANDES

EMPLACEMENT DES PIÈCES



⑪ Pédale de frein arrière

Boîte
Lever du selecteur
d'huile
Blocage de selle

- ① Levier d'embrayage
- ② Commande gauche de guidon
- ③ Contacteur d'allumage
- ④ Compteur de vitesse
- ⑤ Témoin lumineux
- ⑥ Compte-tours
- ⑦ Réservoir de liquide de frein avant
- ⑧ Commande droite de guidon
- ⑨ Poignée des gaz
- ⑩ Levier de frein avant
- ⑪ Bouchon du réservoir de carburant

CLES DU DE BORD



Cette motocyclette est fournie avec une clé de contact principale et une clé de rechange. Conserver la clé de rechange dans un endroit sûr.

Le numéro de clé est estampé sur une plaque fournie avec les clés. Ce numéro est utilisé pour commander une clé de rechange. Noter les numéros de clé dans les cadres ci-dessous pour future référence.

Numéro de clé:

CONTACTEUR D'ALLUMAGE



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 et le feu arrière 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" sous peine de vidage de la batterie résultant 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 tourner amener la clé en position "LOCK" puis retirer la clé. Tous les circuits électriques sont coupés.

POSITION "P" (Stationnement)

Quand la moto est mise en stationnement, bloquer la direction et tourner la clé sur la position "P". La clé peut alors être retirée; le feu de position* et le feu arrière restent allumés, tandis que 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.

* Le modèle pour le Canada et l'Australie n'a pas de feu de position.

⚠ AVERTISSEMENT

Tourner le contacteur d'allumage sur la position "P" (Stationnement) ou "LOCK" en roulant est dangereux. Déplacer la moto quand la direction est bloquée 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 bloquée.



Recouvrir le trou de la serrure à l'aide de son capuchon.



Avant d'insérer la clé de contact, aligner le trou du couvercle avec celui de la clé.

TABLEAU DE BORD



Quand le contacteur d'allumage est mis en position "ON", les aiguilles du compteur de vitesses et du compte-tours se déplacent en position maximum avant de revenir au point zéro. Quand le contacteur d'allumage est mis en position "ON", l'affichage LCD affiche toutes les barres pendant 3 secondes à fin de contrôle du bon fonctionnement de l'affichage.

Si les aiguilles du compteur de vitesses et du compte-tours ne pointent pas au zéro, réinitialiser le compteur de vitesses et le compte-tours en procédant de la manière suivante.

1. Appuyer sur la touche ADJ ⑪ et mettre le contact.
2. Appuyer et laisser le doigt sur le bouton ADJ ⑪ pendant 3 – 5 secondes.
3. Relâcher la touche ADJ. Appuyer deux fois sur la touche ADJ en moins de 1 seconde.

NOTE: Les opérations 1 à 3 du processus de réinitialisation doivent être effectuées en moins de 10 secondes.

COMPTEUR DE VITESSE ①

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

TEMOIN DE CLIGNOTANT ②

Le témoin entre en clignotement quand le clignotant droit ou gauche est mis en fonction.

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.

TEMOIN DE FEU-ROUTE ③

Quand le phare est en position feu-route, le témoin s'allume en bleu.

TEMOIN DE POINT MORT ④

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

COMPTE-TOURS ⑤

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



TEMOIN DU SYSTEME D'INJECTION DE CARBURANT/ HORLOGE ⑤

Témoin du système d'injection
de carburant

FI

Si le système d'injection de carburant est défectueux, le témoin rouge ⑦ s'allume et l'affichage ⑤ indique "FI" selon les deux modes suivants:

- L'affichage ⑤ indique "FI" et l'horloge l'un après l'autre, et le témoin rouge ⑦ s'allume et reste allumé.
- L'affichage ⑤ indique "FI" de façon continue et le témoin rouge ⑦ clignote.

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

Recouvrir le trou de la serrure à l'aide de son capuchon.

ATTENTION

Conduire la moto quand l'affichage indique un problème avec le système d'injection de carburant et le témoin allumé peut détériorer le moteur et la boîte de vitesses.

Dès que le témoin rouge est allumé et que l'affichage indique "FI", demander à un concessionnaire Suzuki ou un mécanicien qualifié d'inspecter le système d'injection de carburant aussitôt que possible.

NOTE: Si l'affichage indique "FI" et l'horloge l'un après l'autre, et si le témoin rouge s'allume et reste allumé, laisser tourner le moteur et amener la moto chez le concessionnaire Suzuki. Si le moteur cale, essayer de redémarrer le moteur après avoir coupé et remis le contact.

CHEC

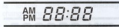
Quand l'affichage ⑤ indique "CHEC", vérifier ce qui suit:

- Le commutateur 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 relevée.

Si l'affichage indique toujours "CHEC" après la procédure ci-dessus, inspecter le fusible d'allumage et la connexion des coupleurs de conducteur.

NOTE: L'indicateur de température de liquide de refroidissement indique "H" quand l'affichage indique "CHEC".

Horloge



L'horloge donne l'heure en format 12 heures. Pour son réglage, procéder de la manière suivante.

- 1. Appuyer simultanément sur les boutons "SEL" ③ et "ADJ" ① pendant 2 secondes jusqu'à clignotement de l'affichage des minutes.
- 2. Régler l'affichage des minutes en appuyant sur la touche "ADJ" ①.

NOTE: Laisser le doigt sur la touche "ADJ" ① pour faire défiler l'affichage en continu.

- 3. Appuyer sur la touche "SEL" ③ pour régler l'affichage des heures.
- 4. Régler l'affichage des heures en appuyant sur la touche "ADJ" ①.
- 5. Appuyer sur la touche "SEL" ③ pour revenir au mode horloge.

TEMOIN DE PRESSION D'HUILE ⑦
Quand le contacteur d'allumage est en position "ON", moteur à l'arrêt, le symbole "🛢️" sur l'affichage et le témoin ⑦ s'allument. Dès que le moteur démarre, le symbole "🛢️" et le témoin doivent s'éteindre.

Si la pression de l'huile moteur tombe à une valeur inférieure à la gamme normale de service, le symbole "🛢️" apparaît sur l'affichage et le témoin ⑦ s'allume.

ATTENTION

Ne pas conduire la moto quand le symbole "🛢️" est visible et quand le témoin de pression d'huile est allumé sous peine de détérioration du moteur et de la boîte de vitesses.

Dès que le symbole "🛢️" apparaît sur l'affichage et que le témoin s'allume pour signaler une basse pression de l'huile, couper immédiatement le moteur. Vérifier le niveau d'huile et s'assurer que le moteur contient suffisamment d'huile. Si le témoin ne s'éteint toujours pas, demander à un concessionnaire Suzuki ou un mécanicien qualifié de déterminer la cause du problème.

Après l'arrêt du moteur, attendre quelques minutes avant de vérifier le niveau d'huile. Si le témoin s'allume quand le moteur est à l'arrêt, couper le moteur et le laisser refroidir.

Ne pas remettre le moteur en marche tant que le marque et le témoin restent allumés.



INDICATEUR DE NIVEAU DE CARBURANT ③

La jauge de carburant indique le volume de carburant dans le réservoir de carburant. La jauge de carburant affiche les 5 barres quand le réservoir de carburant est plein. La marque clignote quand le niveau de carburant baisse en dessous de 4,5 L. La marque et les segments clignotent quand le niveau de carburant baisse en dessous de 3,0 L.

Réservoir d'essence	Environ 3,0 L	Environ 4,5 L	Plein
Jauge à essence			
	Clignotement	Clignotement	
Repaire			

NOTE: L'indicateur de niveau de carburant n'indique le niveau correct quand la moto est placée sur la béquille latérale.

COMPTEUR KILOMETRIQUE/COMPTEUR JOURNALIER ⑤

L'affichage a trois fonctions, compteur kilométrique et deux compteurs journaliers. Quand le contacteur d'allumage est mis sur la position "ON", l'affichage indique la forme d'essai indiquée ci-dessous pendant trois secondes. Quand l'affichage passe au compteur kilométrique ou compteur journalier, comme indiqué avant de couper le contact.

TRIP 1 888888.8
ODO 2 888888.8

Compteur kilométrique

Le compteur kilométrique totalise la distance totale parcourue par la moto.

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 par exemple peut totaliser la distance du trajet et le compteur journalier 2 celle entre deux pleins de carburant.

Pour changer l'affichage, appuyer sur la touche "SEL" (9). L'affichage change dans l'ordre suivant.



Pour remettre à zéro le compteur journalier, retenir la touche "ADJ" (10) pendant deux secondes quand l'affichage indique le compteur journalier, 1 ou 2, que vous désirez remettre à zéro.

▲ AVERTISSEMENT

Régler 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.

Toujours garder les deux mains sur le guidon tout en conduisant.

INDICATEUR DE TEMPÉRATURE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT (3)



L'indicateur de température de liquide de refroidissement indique la température du liquide de refroidissement. Quand la température du liquide de refroidissement est trop élevée, la marque (A) et le témoin (7) s'allument.

ATTENTION

Ne pas laisser tourner le moteur quand la température du liquide de refroidissement est trop élevée sous peine de sérieuse détérioration du moteur. Si la marque et le témoin s'allument, couper le moteur et le laisser refroidir.

Ne pas remettre le moteur en marche tant que la marque et le témoin restent allumés.

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. Ser- rer ce levier pour débrayer.

COMMUTATEUR D'APPEL DE PHARE ②

Appuyer sur le commutateur pour allumer le phare. Le feu-roue s'allume en mettant l'inverseur code-phare sur la position "LO".

INVERSEUR CODE/PHARE ③

Position "LO"

Le faisceau de code du phare et le feu arrière s'allument.

Position "HO"

Le faisceau du feu route du phare et le feu arrière s'allument. Le témoin de feu-route s'allume également.

COMMUTATEUR DE SIGNAL DE DETRESSE ④

Les quatre clignotants et témoins cli- gnotent 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 circula- tion.

COMMUTATEUR DE CLIGNOTANT ⑤

Mettre le commutateur sur la position "←" pour allumer les clignotants gau- che. Mettre le commutateur sur la position "→" pour allumer les cli- gnotants droit. Le témoin de clignotant cli- gnote également. Pour éteindre les clignotants, appuyer sur le commuta- teur.

▲ 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.

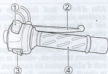
Toujours signaler à l'avance un changement de file ou un change- ment de direction. Ne pas oublier d'éteindre les clignotants après avoir procédé au changement de direction ou de file.

COMMUTATEUR D'AVERTISSEUR

" " ⑥

Appuyer sur le commutateur pour faire retentir l'avertisseur.

POIGNEE DROITE DU GUIDON



INTERRUPTEUR D'ARRÊT DU MOTEUR ①

Position "X" (OFF)

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

Position "O" (ON)

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

LEVIER DE FREIN AVANT ②

Serrer doucement le levier de frein 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 le levier de frein est actionné.

Réglage du levier de frein avant



La distance entre la poignée des gaz et le levier de frein avant a 5 positions de réglage. Pour changer la position, appuyer sur le levier de frein et tourner la molette de réglage sur la position désirée. En changeant la position du levier de frein, toujours s'assurer que la molette de réglage est bien engagée sur la position appropriée; une saillie sur le support du levier de frein doit être calée dans la fente de la molette de réglage. Cette moto est réglée en usine avec la molette de réglage sur la position 3.

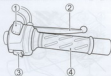
▲ AVERTISSEMENT

Régler la position du levier de 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.

Toujours garder les deux mains sur le guidon tout en conduisant.

① Niveau de carburant

② Niveau de remplissage



BOUTON DE DEMARREUR ELECTRIQUE "ON" ③

Ce bouton permet de lancer le démarreur. Le contacteur d'allumage se trouvant en position "ON", l'interrupteur d'arrêt du moteur en position "O" et la boîte de vitesses au point mort, appuyer sur le bouton du démarreur électrique pour actionner le démarreur et lancer le moteur.

NOTE: Cette moto est pourvue de contacteurs de sécurité pour le circuit d'allumage et le circuit du démarreur. Le moteur ne peut être démarré que si:

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

NOTE: Le phare s'éteint en appuyant sur le bouton du démarreur électrique.

ATTENTION

Afin d'éviter tout dommage du système électrique, ne pas actionner le démarreur pendant plus de cinq secondes d'affilée.

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 **DEPANNAGE** dans ce manuel.

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.

Custom et démarrage en sidekick

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

AVANTAGE HOPPERO HAWK

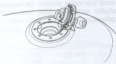
COMMUTATEUR D'AVERTISSEUR

"ON" ⑤

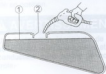
Appuyer sur le commutateur pour

faire retentir l'avertisseur.

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 horloger. Avec la clé insérée, lever avec la clé 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.



- ① Niveau de carburant
- ② Goulot de remplissage

▲ AVERTISSEMENT

Un réservoir de carburant trop rempli risque de déborder quand le carburant se dilate sous l'effet de la chaleur du moteur ou du soleil. L'excès de carburant risque alors de s'enflammer.

Ne jamais faire le plein du réservoir au-delà du fond du goulot de remplissage.

▲ AVERTISSEMENT

Le carburant et les vapeurs de carburant sont des produits hautement inflammables et toxiques. Une opération de plein de carburant présente un danger de brûlure ou d'empoisonnement.

- Couper le moteur et éloigner toute source de flamme, étincelles et chaleur.
- Ne procéder au plein qu'à l'extérieur ou dans un endroit bien ventilé.
- Ne pas fumer.
- Essuyer immédiatement toute coulure.
- Éviter de respirer les vapeurs de carburant.
- Tenir les enfants et les animaux à distance.

LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSES



Cette moto est pourvue d'une transmission à 6 vitesses qui fonctionne comme illustré. Pour un bon passage des vitesses, serrer le levier d'embrayage et fermer le papillon des gaz tout en manoeuvrant le levier du sélecteur. Lever le levier du sélecteur 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 sélecteur à mi-course entre la 1ère et la 2ème.

NOTE: Quand la boîte à vitesses est au point mort, un témoin vert s'allume sur le tableau de bord. Toutefois, même quand ce témoin est allumé, relâcher lentement le levier 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.

PÉDALE DE FREIN ARRIÈRE



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

Si le moteur s'arrête, le feu-stop s'allume. Pour éteindre le feu-stop, appuyer sur le bouton de rétrograde.

Pour ouvrir le bouton de rétrograde, appuyer sur le bouton de rétrograde. Pour ouvrir le bouton de rétrograde, appuyer sur le bouton de rétrograde. Pour ouvrir le bouton de rétrograde, appuyer sur le bouton de rétrograde.

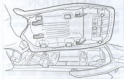


Si le moteur s'arrête, le feu-stop s'allume. Pour éteindre le feu-stop, appuyer sur le bouton de rétrograde.

BLOPAGE 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.

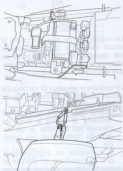


Pour reposer la selle, glisser les crochets de selle dans les amétoirs et appuyer fermement pour bloquer la selle en position.

Des objets petits et légers comme une combinaison de pluie ou un coupe-vent peuvent être placés sous la selle.

Limite de charge 2 kg

PORTE-CASQUE



Utiliser le câble du porte-casque comme indiqué pour accrocher le casque.

▲ AVERTISSEMENT

Une installation incorrecte de la selle risque de la faire bouger et le conducteur peut perdre le contrôle.

Fixer la selle sur la position correcte.

▲ AVERTISSEMENT

Rouler avec un casque fixé au porte-casque risque d'entraver la conduite.

Ne jamais rouler avec un casque fixé au porte-casque. Pour transporter un casque, le fixer soigneusement sur la selle.

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 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.

ATTENTION

Pour éviter toute chute de la moto, toujours la placer sur une surface ferme et de niveau.

Si la moto doit être mise en stationnement sur une pente, orienter l'avant de la machine vers l'aval et engager la boîte de vitesse en 1ère pour immobiliser la machine et réduire les risques de chute.

▲ AVERTISSEMENT

Une installation incorrecte de la selle risque de la faire bouger et le conducteur peut perdre le contrôle.

Fixer la selle sur la position correcte.

REGLAGE DE LA SUSPENSION

Les réglages standard de la suspension avant et de la suspension arrière sont sélectionnés en fonction des conditions de conduite, de la vitesse et de la charge de la moto. Ces réglages de suspension peuvent être changés pour votre préférence et réglage de précision.

SUSPENSION AVANT

Réglage de la précharge du ressort



Pour changer la précharge du ressort, tourner la molette de réglage ① dans un sens ou dans l'autre. Tourner la molette de réglage dans le sens horloger pour augmenter la précharge du ressort. Tourner la molette de réglage dans le sens contraire pour réduire la précharge du ressort. Il y a 5 crans sur la molette de réglage ① pour référence. La position 5 donne la précharge de ressort minimum et la position 0 donne la précharge maximum. Cette moto est réglée en usine avec la molette de réglage sur la position 3.

(A)



(B)



(C)



(A) Position 0

(B) Position 3

(C) Position 5

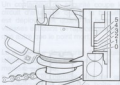
⚠ AVERTISSEMENT

Un réglage inégal de la suspension risque de réduire la maniabilité et de déséquilibrer la machine.

Régler les fourches avant droite et gauche à la même valeur.

SUSPENSION ARRIERE

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 sur la position 2.

avec la molette de réglage sur la 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. Tourner la vis de réglage dans le sens contraire de 1 tour.

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.

Cette moto est réglée en usine avec la molette de réglage sur la position 2.

C'est tout.

REGLAGE DE LA HAUTEUR DU 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 vis et les plaques.



2. Déposer les vis et le pare-brise.



3. Déposer les 4 boulons.
4. Déplacer le pare-brise de haut en bas pour obtenir la hauteur désirée du pare-brise.
5. Reposer le pare-brise dans le sens inverse de la dépose.

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

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.

(Pour le Canada)

Cette motocyclette 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.

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 MTBE ou alcool.

Essence contenant du MTBE

Il est possible d'utiliser sur cette moto une essence sans plomb contenant du MTBE (éther méthyl-tertiobutylque) si la teneur en MTBE est inférieure à 15%. Ce carburant oxygéné ne contient pas d'alcool.

Mélanges essence/éthanol

Il est également possible d'utiliser des mélanges d'essence et d'éthanol (alcool de grain) dits essence-alcool si la teneur en éthanol n'est pas supérieure à 10%.

Mélanges essence/méthanol

Il est possible d'utiliser sur cette moto un carburant avec une teneur en méthanol (alcool de bois) de 5% ou moins s'il contient des cosolvants et des inhibiteurs de corrosion.

Quel que soit le cas, ne jamais utiliser des carburants contenant plus de 5% de méthanol. L'usage de tels carburants va se traduire par une détérioration du circuit d'alimentation ou des performances de la moto dont Suzuki ne peut être tenu pour responsable et qui risque de ne pas tomber sous le couvert de la Garantie limitée des véhicules neufs ou la Garantie du système de régulation des émissions.

NOTE:

- Pour limiter la pollution de l'air, Suzuki conseille l'emploi de carburants oxygénés.
- Vérifier que le carburant oxygéné utilisé a un indice d'octane à la pompe de 90 au minimum (méthode (R+M)/2).
- Si les performances ou la consommation de carburant de la moto ne donnent pas entière satisfaction avec un carburant oxygéné ou si le moteur cliquète, changer de marque de carburant car la qualité des carburants varie d'une marque à l'autre.

ATTENTION

Les couloires d'essence contenant de l'alcool risquent d'endommager la motocyclette. L'alcool peut attaquer les surfaces peintes.

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



Éviter les vapeurs chaudes. Éviter l'inhalation, respirer à l'extérieur. Éviter le contact direct avec la peau. Rincer à l'eau douce et consulter un médecin. Se laver soigneusement les mains après usage. Cette section est toxique pour les animaux. Tenir hors de portée des enfants et des animaux.

ATTENTION

Les couloires de refroidissement doivent refroidir les surfaces peintes.

Éviter de verser du liquide de refroidissement sur les surfaces peintes du radiateur. Éviter immédiatement toute utilisation de refroidissement.

HUILE-MOTEUR

COST 02AL

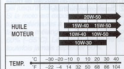
La qualité de l'huile joue un rôle majeur dans les performances et la durée de vie du moteur. Toujours sélectionner une huile-moteur de bonne qualité. Utiliser une huile de classification API (American Petroleum Institute) SF/SJ ou SH/SJ, ou de classification JASO MA.

SAE	API	JASO
10W-40	SF ou SG	-
10W-40	SH ou SJ	MA

API: American Petroleum Institute
JASO: Japanese Automobile Standards Organization

Viscosité d'huile-moteur SAE

Suzuki recommande l'utilisation de l'huile-moteur SAE 10W-40. Si une huile-moteur SAE 10W-40 n'est pas disponible, sélectionner une autre huile selon le tableau suivant.



JASO T903

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

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



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

←	100	90	80	70	60	50	40	30	20	10	0	-10	-20	-30	-40	-50	-60	-70	-80	-90	-100
←	100	90	80	70	60	50	40	30	20	10	0	-10	-20	-30	-40	-50	-60	-70	-80	-90	-100
←	100	90	80	70	60	50	40	30	20	10	0	-10	-20	-30	-40	-50	-60	-70	-80	-90	-100
←	100	90	80	70	60	50	40	30	20	10	0	-10	-20	-30	-40	-50	-60	-70	-80	-90	-100

← Contient du plomb
← Contient du plomb et du MTBE
← Contient du plomb et du MTBE et du MTBE
← Contient du plomb et du MTBE et du MTBE et du MTBE

Essence contenant du MTBE

Il est possible d'utiliser sur cette moto une essence sans plomb contenant du MTBE (éther méthyl-tertiobutyl-que) si la teneur en MTBE est inférieure à 15%. Ce carburant oxygéné ne contient pas d'alcool.

Conservation de l'énergie

Suzuki ne conseille pas l'utilisation des huiles marquées "ENERGY CONSERVING" (Economie d'énergie). Certaines huiles moteur répondant à la classification API ou SH ou plus sont repérées comme "ENERGY CONSERVING" (ECONOMIE D'ENERGIE) par un cercle dans la classification API. Ces huiles peuvent nuire à la durée de service du moteur et à l'embrayage.



Non recommandé



Recommandé

NOTE:

- Pour limiter la pollution de l'air, Suzuki conseille l'emploi de carburants oxygénés.
- Vérifier que le carburant oxygéné utilisé a un indice d'octane à pompe de 90 au minimum (méthode (R+M/2)).
- Si les performances ou la consommation de carburant de la moto ne donnent pas entière satisfaction avec un carburant oxygéné ou si le moteur clique, changer de marque de carburant car la qualité des carburants varie d'une marque à l'autre.

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Utiliser un antigel compatible avec les radiateurs en aluminium, mélangé à 50% avec de l'eau distillée uniquement.

AVERTISSEMENT

Le liquide de refroidissement du moteur est un produit dangereux, voire mortel, en cas d'ingestion ou d'inhalation.

Ne pas avaler d'antigel ou de liquide de refroidissement. En cas d'ingestion ne pas induire de vomissement. Contacter immédiatement un centre anti-poison ou un médecin. Éviter 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. Cette solution est toxique pour les animaux. Tenir hors de portée des enfants et des animaux.

ATTENTION

Les coulores de liquide de refroidissement risquent d'attaquer les surfaces peintes.

Eviter de renverser du liquide de refroidissement en faisant le plein du radiateur. Essuyer immédiatement toute coulure de liquide de refroidissement.

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.

Antigel

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

Quantité requise d'eau/liquide de refroidissement

Contenance (totale) en solution:
1900 ml

50%	Eau	950 ml
	Liquide de refroidissement	950 ml

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

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 10500 tr/min

VARIATION DU 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 DES 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. Éviter toute accélération brutale, une attaque trop brusque du virage, et un freinage soudain pendant les premiers 160 km.

▲ AVERTISSEMENT

Le manque de rodage des pneus peut provoquer un dérapage et une perte de contrôle.

Prendre des précautions spéciales quand les pneus sont neufs. Faire le rodage des pneus comme décrit dans cette section et éviter toute accélération brutale, l'attaque brusque du virage et le freinage soudain 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 correctement. 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 km.

LAISSER L'HUILE-MOTEUR

CIRCULER AVANT DE PRENDRE LA ROUTE

Que le démarrage soit effectué à chaud ou à froid, laisser tourner le moteur au ralenti pendant quelques instants avant d'appliquer la charge ou de monter le moteur en régime. Ceci permet à l'huile de lubrification d'arriver sur toutes les parties critiques du moteur.

PROCEDER AU PREMIER ET PLUS IMPORTANT ENTRETIEN

L'entretien initial (à 1000 km) est le plus important pour votre moto. Pendant le rodage, toutes les pièces du moteur doivent être rodées. L'entretien requis comprend les réglages, le serrage des pièces et la vidange de l'huile. Cet entretien permettra de prolonger la durée de service et les performances du moteur.

NOTE: L'entretien à 1000 km doit être effectué comme indiqué dans la section **CONTRÔLE 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 et le non entretien de votre moto augmentent les chances d'accident ou de détérioration matérielle.

Toujours procéder à un contrôle de routine avant de prendre la route. Se référer au tableau de la page 4-4 pour les points de vérification. Pour plus de détail, se référer à la section **INSPECTION ET ENTRETIEN**.

▲ AVERTISSEMENT

Des pneus usés, mal gonflés ou de type incorrect vont réduire la tenue de route et peuvent causer un accident.

Bien se conformer aux instructions données dans la section **PNEUS** de ce manuel du propriétaire.

Avant de prendre la route, vérifier ce qui suit. Ne jamais sous-estimer l'importance de ces contrôles. Les effectuer tous avant de prendre la route.

• Vérifier la pression des pneus.	• Vérifier le niveau de l'huile moteur.
• Vérifier le niveau de l'huile de frein.	• Vérifier le niveau de l'huile de transmission.
• Vérifier le niveau de l'huile de refroidissement.	• Vérifier le niveau de l'huile de lubrification.
• Vérifier le niveau de l'huile de refroidissement.	• Vérifier le niveau de l'huile de lubrification.
• Vérifier le niveau de l'huile de refroidissement.	• Vérifier le niveau de l'huile de lubrification.
• Vérifier le niveau de l'huile de refroidissement.	• Vérifier le niveau de l'huile de lubrification.

▲ 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 en mouvement.

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

POINTS DE CONTRÔLE	CONTROLLER:
Direction	• Douceur • Liberté de mouvement • Absence de jeu ou desserrage
Commande des gaz	• Jeu correct du câble des gaz • Souplesse d'opération et retour automatique de la poignée des gaz
Embrayage	• Niveau de liquide correct • Pas de fuite de liquide • Absence de "mou" • Jeu du levier approprié • Souplesse et régularité de fonctionnement
Freins	• Niveau de liquide dans le réservoir au-dessus du repère "LOWER". • Jeu correct de la pédale et du levier • Absence de "mou" • Pas de fuite de liquide • Plaquettes de frein non usées au-delà des limites
Suspension	Souplesse de mouvement
Carburant	Quantité d'essence suffisante pour le parcours envisagé

Chaîne d'entraînement	• Tension correcte • Lubrification appropriée • Pas d'usure excessive ou de détérioration
Pneus	• Bonne pression de gonflage • Bonne profondeur des sculptures • Absence de craquelures ou fissures
Huile-moteur	Niveau correct
Système de refroidissement	• Niveau de liquide de refroidissement approprié • Pas de fuite de liquide de refroidissement
Feux	Fonctionnement de tous les feux et témoins
Avertisseur	Bon fonctionnement
Interrupteur d'arrêt du moteur	Bon fonctionnement
Contacteur de sécurité béquille latérale allumage	Bon fonctionnement

PROCÉDER AU PRÉLÈVE ET PLUS IMPORTANT ENTRETIEN

L'entretien initial (à 1000 km) est le plus important pour votre moto. Pendant le voyage, toutes les pièces du moteur doivent être lubrifiées. L'entretien comprend les réglages, le serrage des pièces et le vérage de l'huile. Cet entretien permettra de prolonger la durée de service et les performances du moteur.

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

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 d'entraîner une perte de contrôle de la machine.

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

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 mettre en mouvement. Pour passer au rapport suivant, accélérer progressivement puis fermer les gaz et serrer simultanément le levier d'embrayage. Relever le levier du sélecteur d'un cran vers le haut pour passer au rapport suivant puis relâcher le levier d'embrayage tout en ouvrant à nouveau les gaz. Passer les vitesses les unes après les autres jusqu'à la dernière.

NOTE: Cette motocyclette 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 BOÎTE DE VITESSES

La boîte de vitesses est un organe qui permet au moteur de tourner sagement 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.

(Pour le Canada)

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

Montée des vitesses

Rapport	km/h
1ère → 2ème	20
2ème → 3ème	30
3ème → 4ème	40
4ème → 5ème	50
5ème → 6ème	60

Descente des vitesses

Rapport	km/h
6ème → 5ème	50
5ème → 4ème	40
4ème → 3ème	30

Débrayer quand la vitesse de la moto est inférieure à 20 km/h.

1. Tourner le contacteur d'allumage sur la position "OFF".
2. Tourner la clé de contact.
3. Tourner la clé de contact.
4. Tourner la clé de contact.
5. Tourner la clé de contact.
6. Tourner la clé de contact.
7. Tourner la clé de contact.
8. Tourner la clé de contact.
9. Tourner la clé de contact.
10. Tourner la clé de contact.

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.

ATTENTION

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.

Ne jamais laisser le moteur tourner à l'arrêt dans la zone rouge. Les gaz d'échappement sont très chauds et peuvent entraîner la mort ou des blessures graves.

Ne faire tourner le moteur qu'à l'extérieur, à l'air libre.

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 manœuvre rapidement pour éviter une perte d'élan.
- Pour descendre une pente longue et à haute déclivité, utiliser le frein moteur ainsi que les freins. L'usage continu des freins risque de les surchauffer et de réduire leur efficacité.
- Attention toutefois à ne pas emballer le moteur.

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 le levier de l'embrayage (position débrayage) immédiatement avant l'arrêt de la moto. La position de point mort est confirmée par un témoin.

Ne jamais lâcher le guidon, ne jamais s'appuyer sur la moto. Toujours garder les deux pieds sur les repose-pieds pendant la marche de la moto.

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.

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

AVERTISSEMENT

Le silencieux peut devenir très chaud. 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. Ne pas oublier de revenir au point mort avant de lancer le moteur.

6. Mettre le contacteur d'allumage sur la position "OFF".
7. Tourner le guidon à fond vers la gauche et verrouiller la direction.
8. Enlever la clé de contact.

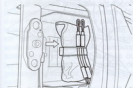
TABLEAU D'ENTRETIEN

Intervalle L'intervalle entre deux opérations d'entretien se calcule en fonction de la distance parcourue ou du temps écoulé, au premier des deux termes atteints.

Élément	Intervalle	1000	6000	12000	18000	14500
	km mois	2	12	24	36	48
Élément de filtre à air		—	I	I	R	I
* Boulons du tuyau d'échappement et boulons du silencieux		T	T	T	T	T
* Jeu des soupapes		—	—	—	—	I
Bougies		—	I	R	I	R
Flexibie d'essence		—	I	I	I	I
	* Changer tous les 4 ans					
Huile-moteur		R	R	R	R	R
Filtre à huile moteur		R	—	—	R	—
Jeu du câble d'accélérateur		I	I	I	I	I
* Synchronisation du papillon		—	—	I	—	I
* Système (d'alimentation en air) PAIR		—	—	I	—	I
* Liquide de refroidissement du moteur		Changer tous les 2 ans				
Durite du radiateur		—	I	I	I	I
	Changer tous les 4 ans					
Embrayage		—	I	I	I	I
Chaîne d'entraînement		I	I	I	I	I
	Nettoyer et graisser tous les 1000 km					
* Freins		I	I	I	I	I
Flexibie de frein		—	I	I	I	I
	* Changer tous les 4 ans					
Liquide de frein		—	I	I	I	I
	* Changer tous les 2 ans					
Pneus		—	I	I	I	I
* Direction		I	—	I	—	I
* Fourche avant		—	—	I	—	I
* Suspension arrière		—	—	I	—	I
* Ecrous et boulons du cadre		T	T	T	T	T

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

OUTILS



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

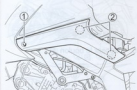
Ne pas graisser les contacteurs sous peine de détérioration.

Ne pas appuyer les contacteurs d'embrayage de manière défectueuse.

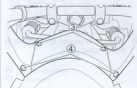
Ne pas appuyer les contacteurs d'embrayage de manière défectueuse.

LEVAGE DU RESERVOIR DE CARBURANT

1. Placer la moto sur la béquille latérale.
2. Déposer la selle.



3. Déposer le boulon ① et les crochets ②. Déposer les caches.



4. Déposer les attaches ③ et les boulons ④.

- ③... Chaîne d'entraînement
- ④... Câble d'accélérateur et support de levier de frein
- ⑤... Pivot de pédale de frein et pivot de repose-pied



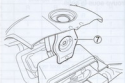
5. Déposer le boulon (5).



6. Déposer le boulon (6). Déposer le bras d'appui (7).



7. Soulever les caches à la main pour séparer les caches.



8. Supporter le réservoir de carburant avec le bras d'appui (7).

4. Déposer les attaches (3) et (4).

- * Dévisser
- * Retirer
- * Soulever
- * Retirer
- * Retirer
- * Retirer

NOTE: 1 = Visiter et nettoyer, régler, changer ou graisser si nécessaire.
R = Changer, T = Presser

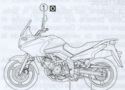
POINTS DE GRAISSAGE

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.

ATTENTION

Ne pas graisser les contacteurs sous peine de détérioration.

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



② [M] ③ [M]



⑤ [M]

[M] ... Huile-moteur

[M] ... Graisse

① ... Support de levier d'embrayage

② ... Pivot de béquille latérale et crochet du ressort

③ ... Chaîne d'entraînement

④ ... Câble d'accélérateur et support de levier de frein

⑤ ... Pivot de pédale de frein et pivot de repose-pied

ATTENTION

Nettoyer ou changer fréquemment l'élément du filtre à air si la moto est utilisée sur route poussiéreuse, humide ou boueuse. Dans de telles conditions, l'élément va s'encrasser et le moteur risque de se détériorer, de manquer de puissance et de consommer plus de carburant que nécessaire.

Retirer immédiatement le boîtier de l'élément du filtre à air en cas

BATTERIE

La batterie est située sous la selle. Cette batterie est du type scellé et sans entretien. Demander au concessionnaire de vérifier la charge de la batterie périodiquement.

Le taux de charge standard est $1,2A \times 5$ à 10 heures et le taux de charge maximum est $5A \times 1$ heure. Ne jamais excéder le taux de charge maximum.



⚠ 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.

ATTENTION

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

Ne jamais dépasser le taux de charge maximum.

ATTENTION

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

Le conducteur rouge doit être raccordé à la borne positive (+) et le conducteur noir (ou noir avec trait blanc) à la borne négative (-).

ATTENTION

Ne pas inverser les conducteurs sous peine de détérioration.

Ne pas recharger les conducteurs d'huile ou de graisse.

Supporter le réservoir de carburant avec le bras d'appui (2).

FILTRE A AIR

Le filtre à air est situé sous le réservoir de carburant. 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. En cas de conduite dans des conditions poussiéreuses, nettoyer ou changer l'élément du filtre à air plus fréquemment qu'indiqué dans le tableau d'entretien. Vérifier et nettoyer périodiquement l'élément du filtre à air en procédant de la manière suivante.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais faire tourner le moteur quand l'élément n'est pas en place dans le filtre à air sous peine d'aspiration des flammes produites par le moteur ou d'entrée de poussière dans le filtre à air. Il peut en résulter un incendie ou des dégâts majeurs du moteur.

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

ATTENTION

Nettoyer ou changer fréquemment l'élément du filtre à air si la moto est utilisée sur route poussiéreuse, humide ou boueuse. Dans de telles conditions, l'élément va s'encrasser et le moteur risque de se détériorer, de manquer de puissance et de consommer plus de carburant que nécessaire.

Nettoyer immédiatement le boîtier et l'élément du filtre à air en cas d'entrée d'eau dans le filtre à air.

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



2. Déconnecter le flexible de carburant (1) et le coupleur (2).



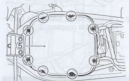
3. Débrancher le flexible (3).



4. Déposer les attaches.



4. Déposer l'écrou (4) et le boulon.
5. Déposer le réservoir de carburant.



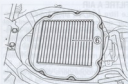
6. Déposer les vis.
7. Retirer le couvercle du filtre à air (5).

Ne jamais dépasser le taux de charge maximum de la batterie ou en réduire la durée de vie.

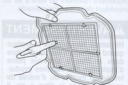
ATTENTION

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

Ne jamais dépasser le taux de charge maximum.



8. Déposer l'élément du filtre à air (6).



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

NOTE: Toujours diriger l'air comprimé à l'extérieur de l'élément du filtre à air. Si le jet d'air comprimé est dirigé vers l'intérieur, la poussière est repoussée dans les pores de l'élément, ce qui limite le passage d'air dans l'élément.

Ne jamais dépasser le taux de charge maximum de la batterie ou en réduire la durée de vie.

Nettoyer immédiatement le boîtier et l'élément du filtre à air en cas

10. Reposer l'élément nettoyé ou un élément de filtre à air neuf dans l'ordre inverse de la dépose. Vérifier que l'élément est bien fixé en position sans montrer d'espace libre.

ATTENTION

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

Pendant son nettoyage bien vérifier que l'élément n'est pas déchiré. Le cas échéant, le changer.

ATTENTION

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.

Insérer par un trou de bougie peut endommager celui-ci.

Recouvrir le trou de bougie quand la bougie est déposée.

BOUGIES

DEPOSE

Pour déposer les bougies, procéder de la manière suivante.

Avant



1. Déposer les boulons (1).



2. Déposer les attaches.

4. Déposer les boulons de fixation du radiateur (2) et (3).
5. Libérer le carter (2) et le faire glisser vers l'avant.

NOTE: Ne pas retirer la durite du radiateur.



3. Déposer les vis ②.



4. Déposer les boulons de fixation du radiateur ③ et ④.
5. Libérer le crochet ⑤ et faire glisser le radiateur vers l'avant.

NOTE: Ne pas retirer la durite du radiateur.



6. Enlever le capuchon de la bougie.
7. Déposer la bougie en procédant à l'aide de la clef à bougie fournie avec la trousse à outils.

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

▲ AVERTISSEMENT

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.

Si le jet d'air comprimé est dirigé vers l'intérieur, le polymère est repoussé dans les pores de l'élement, ce qui bloque le passage d'air dans l'élement.

Arrière

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



2. Déposer la bougie en procédant à l'aide de la clef à bougie fournie avec la trousse à outils.

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.

ATTENTION

La poussière pénétrant dans le moteur par un trou de bougie peut endommager celui-ci.

Recouvrir le trou de bougie quand la bougie est déposée.

INSPECTION



0.7 - 0.8 mm

Régler l'écartement de la bougie à 0,7 – 0,8 mm avec un calibre d'épaisseur pour bougie. Changer les bougies tous les 12000 km.

Pendant le décalaminage de la bougie, veiller à observer la couleur de l'extrémité en porcelaine de la bougie. Cette couleur vous indique si la bougie standard est appropriée pour votre type d'utilisation. Une bougie normale doit être de couleur marron clair. Si la bougie est blanche ou brillante, ceci indique qu'elle a été trop exposée à la chaleur. Cette bougie devra être remplacée par une bougie froide.

ATTENTION

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.

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 ou à un mécanicien qualifié.

NGK	DENSO	REMARQUES
CR6E	UZ22ESR-N	Si l'isolateur de la bougie standard est noir, remplacer par cette bougie.
CR6E	UZ24ESR-N	Standard
CR6E	UZ27ESR-N	Si la bougie standard devient facilement trop chaude, remplacer avec cette bougie.

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 machine et des problèmes de fonctionnement. Utiliser des bougies du type conseillé.

ATTENTION

Une bougie dont le filetage est faussé ou une bougie trop serrée va endommager les filetages en aluminium de la culasse.

Visser d'abord la bougie à fond à la main. Si la bougie est neuve, la resserrer avec une clé environ 1/2 tour après serrage avec les doigts. Si la bougie est à nouveau utilisée, la resserrer avec une clé environ 1/8 tour après serrage avec les doigts.

⚠ AVERTISSEMENT

Attendez que le radiateur et le moteur refroidissent avant de toucher les pièces chaudes.
ATTENTION
Ne touchez pas les pièces chaudes.
Ne touchez pas les pièces chaudes.
Ne touchez pas les pièces chaudes.

Ne touchez pas les pièces chaudes.
Ne touchez pas les pièces chaudes.

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

Suivre la procédure ci-dessous pour inspecter le niveau d'huile-moteur.

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



3. Tenir la moto droite et inspecter le niveau d'huile-moteur par le regard d'inspection de niveau d'huile sur le côté droit du moteur.

ATTENTION

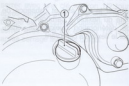
Le niveau de l'huile-moteur doit toujours se trouver entre les traits de repère "L" (mini) et "F" (maxi) sous peine de détérioration du moteur.

Avant de prendre la route, toujours vérifier le niveau de l'huile par le regard d'inspection, la moto placée en position bien droite sur une surface plane.

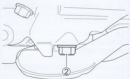
VIDANGE DE L'HUILE-MOTEUR ET CHANGEMENT DU FILTRE

Vidanger l'huile-moteur et changer le filtre à huile aux premiers 1000 km et à chaque intervalle d'entretien. Effectuer la vidange d'huile moteur chaud de sorte que le moteur se vide entièrement de son huile. La procédure est comme suit:

1. Placer la moto sur la béquille latérale.



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



3. Placer un bac sous le bouchon de vidange ②.
4. Déposer le bouchon de vidange avec une clé et vidanger l'huile-moteur.

▲ AVERTISSEMENT

À chaud, l'huile moteur et les tuyaux d'échappement peuvent provoquer des brûlures.

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

Les huiles neuves et usées peuvent s'avérer des produits dangereux. Les enfants et les animaux sont en danger en cas d'ingestion de tels produits. Un contact répété et prolongé avec une huile moteur usée peut entraîner des cancers de la peau. Un bref contact avec une huile usée peut résulter en irritation de la peau.

- Toujours garder les huiles neuves et usées hors de portée des enfants et des animaux domestiques.
- Porter une chemise à manche longues et des gants étanches.
- En cas de contact cutané avec de l'huile laver abondamment au savon.

NOTE: Pour le recyclage ou le rejet des huiles usées se conformer à la loi.

5. Reposer le bouchon de vidange et le joint. Resserrer le bouchon à fond avec une clé.

CONTROLE DU REGIME DU VALENT

Ventilateur. Le régime du moteur doit être de 1500 tours par minute quand le moteur est à l'arrêt.

NOTE: Si le régime du moteur n'est pas conforme, demander à un concessionnaire Suzuki.

Disponible chez le concessionnaire Suzuki
Clé à filtre à huile (Pièce n° 09915-40610)



6. Visser le filtre à huile ③ dans le sens contraire des aiguilles d'une montre avec une clé à filtre à huile Suzuki de taille appropriée.



7. Essuyer la surface de contact ④ sur le moteur où le filtre à huile neuf est installé avec un chiffon propre.



8. Enduire légèrement d'huile-moteur le pourtour du joint en caoutchouc (5) du filtre à huile neuf.
9. Visser le filtre neuf à la main jusqu'à ce que le joint du filtre entre en contact avec la surface de montage (une résistance sera ressentie).

ATTENTION

Utiliser un filtre à huile de type ou filetage différent peut provoquer des fuites d'huile ou une détérioration du moteur.

Utiliser un filtre à huile SUZUKI d'origine ou équivalent spécialement conçu pour cette moto.

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

Repérer la position de point mort haut

Clé pour filtre à huile

Position pour laquelle le joint du filtre à huile entre en contact avec le moteur.

Serrer de 2 tours.

10. Marque la position du point mort haut sur la clé à filtre ou sur le filtre à huile. Utiliser une clé à filtre pour resserrer le filtre de 2 tours.
11. Verser 2700 ml d'huile-moteur fraîche par le trou de remplissage et déposer le bouchon de remplissage. Toujours utiliser l'huile du type spécifié dans la section CARBURANT ET HUILE-MOTEUR.

NOTE: Environ 2300 ml d'huile sont nécessaires pour la seule vidange de l'huile.

ATTENTION ▲▲

Le moteur risque d'être détérioré si vous utilisez de l'huile non conforme aux spécifications de Suzuki.

Utiliser l'huile spécifiée dans la section **RECOMMANDATIONS SUR LE CARBURANT, L'HUILE-MOTEUR ET LE LIQUIDE DE REFRIGÉDISSEMENT.**

12. Le moteur tournant, faire un contrôle de fuite au filtre à huile et au bouchon de vidange. Faire tourner le moteur à régime varié pendant 2 à 3 minutes.
13. Couper le moteur et attendre trois minutes. Vérifier le niveau d'huile à nouveau. Le niveau d'huile-moteur peut être inspecté par le regard d'inspection quand la moto est droite. Si le niveau d'huile est inférieur au trait "F", faire l'appoint en huile jusqu'au trait "F". Vérifier pour fuites à nouveau.

NOTE: Si vous n'avez pas de clé à filtre appropriée, demander au concessionnaire Suzuki de faire cet entretien.

RESERVOIR DE CARBURANT.



CONTROLE DU REGIME DU RALENTI 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 moteur n'est pas conforme aux cotes, demander à un concessionnaire Suzuki ou un mécanicien qualifié de vérifier et de réparer la moto.

Le liquide de refroidissement est dangereux si avalé ou en contact avec les yeux ou la peau.

Éloigner la tige de refroidissement des enfants et animaux domestiques. Appeler votre docteur immédiatement si le liquide de refroidissement est avalé et provoquer le vomissement. Se rincer les yeux ou la peau à l'eau si le liquide de refroidissement est en contact avec les yeux ou la peau.

NOTE: L'appoint en eau est nécessaire pour le refroidissement du moteur. Le refroidissement du moteur est contrôlé par le thermostat.

1. Vérifier le niveau du liquide de refroidissement. Le niveau du liquide de refroidissement doit être au trait "F".

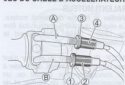
2. Réajuster le contrôle du ralenti du moteur.

3. Tout en tenant la poignée des gaz, le piston à l'arrière, faire tourner le moteur à l'arrêt.

4. Vérifier le niveau du liquide de refroidissement. Le niveau du liquide de refroidissement doit être au trait "F".

5. Vérifier le niveau du liquide de refroidissement. Le niveau du liquide de refroidissement doit être au trait "F".

JEU DU CÂBLE D'ACCELERATEUR



ATTENTION

Cette moto a un système à deux câbles d'accélérateur. Le câble (A) est le câble de traction et le câble (B) et le câble de rappel.

Pour régler le jeu du câble:

1. Dessermer le contre-écrou (1).
2. Visser la molette de réglage (2) à fond.
3. Dessermer le contre-écrou (3).
4. Visser la molette de réglage (4) de telle sorte que la poignée des gaz ait un jeu de 2,0 - 4,0 mm.
5. Ressermer le contre-écrou (3).
6. Tout en retenant la poignée des gaz sur la position fermée, dévisser la molette de réglage (2) jusqu'à ressentir une résistance.
7. Ressermer le contre-écrou (1).

▲ AVERTISSEMENT

Un jeu inapproprié du câble d'accélérateur peut se traduire par une brusque accélération du moteur à la manœuvre du guidon. Le pilote risque alors de perdre le contrôle.

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

NOTE: Pour régler le jeu du câble d'accélérateur, il faut d'abord régler le jeu du câble de traction. Pour régler le jeu du câble de traction, il faut d'abord régler le jeu du câble de rappel.

NOTE: Pour régler le jeu du câble d'accélérateur, il faut d'abord régler le jeu du câble de traction. Pour régler le jeu du câble de traction, il faut d'abord régler le jeu du câble de rappel.

NOTE: Pour régler le jeu du câble d'accélérateur, il faut d'abord régler le jeu du câble de traction. Pour régler le jeu du câble de traction, il faut d'abord régler le jeu du câble de rappel.

NOTE: Pour régler le jeu du câble d'accélérateur, il faut d'abord régler le jeu du câble de traction. Pour régler le jeu du câble de traction, il faut d'abord régler le jeu du câble de rappel.

NOTE: En plus de l'huile, il faut aussi utiliser le lubrifiant pour le système de freinage.

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT



Déposer la selle pour vérifier le niveau du réfrigérant. Le niveau du liquide de refroidissement doit toujours être entre les traits "F" (MAXI) and "L" (MINI) sur le 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 en procédant de la manière suivante:

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". Se référer à la section RECOMMANDATIONS SUR LE CARBURANT, L'HUILE-MOTEUR ET LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT.

▲ AVERTISSEMENT

Le liquide de refroidissement est dangereux si avalé ou en contact avec les yeux ou la peau.

Eloigner le liquide de refroidissement des enfants et animaux domestiques. Appeler votre docteur immédiatement si le liquide de refroidissement est avalé et provoquer le vomissement. Se rincer les yeux ou la peau à l'eau si le liquide de refroidissement est en contact avec les yeux ou la peau.

NOTE: L'appoint en eau seulement dilue le liquide de refroidissement du moteur et réduit son efficacité. Utiliser un mélange 50:50 de liquide de refroidissement et d'eau.

VIDANGE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Vidanger le liquide de refroidissement tous les deux ans.

NOTE: Environ 1900 ml de liquide de refroidissement sont nécessaires pour remplir le radiateur et le réservoir.

CHAÎNE SECONDAIRE

Cette moto a une chaîne sans fin fabriquée à partir de matériaux spéciaux. Elle n'a pas de maillon de fermeture. Nous recommandons d'amener votre moto chez un concessionnaire Suzuki ou un mécanicien qualifié si la chaîne secondaire doit être remplacée.

La condition et le réglage de la chaîne secondaire devront être vérifiés chaque jour, avant la conduite. Toujours suivre les directives ci-dessous pour inspecter et entretenir 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.

Inspection de la chaîne secondaire

Pendant l'inspection 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

Si vous découvrez une anomalie quelconque dans la condition ou le réglage de la chaîne secondaire, rectifier si vous pouvez le faire. Si nécessaire, consulter votre concessionnaire Suzuki ou un mécanicien qualifié.



1. Vérifier le niveau de l'huile dans le réservoir. Le niveau doit être maintenu au niveau de la marque "F" (MAX) sur le réservoir. (Voir le manuel de l'utilisateur pour plus de détails.)

2. Vérifier le niveau de l'huile dans le réservoir. Le niveau doit être maintenu au niveau de la marque "F" (MAX) sur le réservoir. (Voir le manuel de l'utilisateur pour plus de détails.)

3. Vérifier le niveau de l'huile dans le réservoir. Le niveau doit être maintenu au niveau de la marque "F" (MAX) sur le réservoir. (Voir le manuel de l'utilisateur pour plus de détails.)

4. Vérifier le niveau de l'huile dans le réservoir. Le niveau doit être maintenu au niveau de la marque "F" (MAX) sur le réservoir. (Voir le manuel de l'utilisateur pour plus de détails.)

5. Vérifier le niveau de l'huile dans le réservoir. Le niveau doit être maintenu au niveau de la marque "F" (MAX) sur le réservoir. (Voir le manuel de l'utilisateur pour plus de détails.)

6. Vérifier le niveau de l'huile dans le réservoir. Le niveau doit être maintenu au niveau de la marque "F" (MAX) sur le réservoir. (Voir le manuel de l'utilisateur pour plus de détails.)

7. Vérifier le niveau de l'huile dans le réservoir. Le niveau doit être maintenu au niveau de la marque "F" (MAX) sur le réservoir. (Voir le manuel de l'utilisateur pour plus de détails.)

1. Vérifier le niveau de l'huile dans le réservoir. Le niveau doit être maintenu au niveau de la marque "F" (MAX) sur le réservoir. (Voir le manuel de l'utilisateur pour plus de détails.)

2. Vérifier le niveau de l'huile dans le réservoir. Le niveau doit être maintenu au niveau de la marque "F" (MAX) sur le réservoir. (Voir le manuel de l'utilisateur pour plus de détails.)

3. Vérifier le niveau de l'huile dans le réservoir. Le niveau doit être maintenu au niveau de la marque "F" (MAX) sur le réservoir. (Voir le manuel de l'utilisateur pour plus de détails.)

4. Vérifier le niveau de l'huile dans le réservoir. Le niveau doit être maintenu au niveau de la marque "F" (MAX) sur le réservoir. (Voir le manuel de l'utilisateur pour plus de détails.)

5. Vérifier le niveau de l'huile dans le réservoir. Le niveau doit être maintenu au niveau de la marque "F" (MAX) sur le réservoir. (Voir le manuel de l'utilisateur pour plus de détails.)

6. Vérifier le niveau de l'huile dans le réservoir. Le niveau doit être maintenu au niveau de la marque "F" (MAX) sur le réservoir. (Voir le manuel de l'utilisateur pour plus de détails.)

7. Vérifier le niveau de l'huile dans le réservoir. Le niveau doit être maintenu au niveau de la marque "F" (MAX) sur le réservoir. (Voir le manuel de l'utilisateur pour plus de détails.)



Une détérioration de la chaîne secondaire 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 vous découvrez une des anomalies sur le pignon, consulter votre concessionnaire Suzuki ou un mécanicien qualifié.

Bon

Usé



NOTE: Les deux pignons devront être inspectés pour usure quand une chaîne neuve est reposée et les remplacer si nécessaire.

Pour Canada

1. (Canada uniquement) Déposer la goupille fendue (1).
2. Desserrer l'écrou de l'axe de roue (2).

▲ AVERTISSEMENT

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

Ne pas utiliser de chaîne du type joint-clip. L'installation de la chaîne nécessite l'emploi d'un outil à rivet spécial et une chaîne du type sans joint-clip. Demander à un concessionnaire SUZUKI ou un mécanicien qualifié d'effectuer ce travail.

ATTENTION

La chaîne doit être lubrifiée avant l'installation. Nettoyer la chaîne avec un solvant approprié avant de la monter. Ne pas utiliser de chaîne de type joint-clip. Demander à un concessionnaire SUZUKI ou un mécanicien qualifié d'effectuer ce travail.

Nettoyer la chaîne avec du solvant approprié avant de la monter.

NETTOYAGE ET GRAISSAGE DE LA CHAÎNE SECONDAIRE

Cette chaîne secondaire a des joints toriques spéciaux qui contiennent de la graisse. Nettoyer et graisser la chaîne périodiquement, comme suit:

1. Nettoyer la chaîne au kérosène. Si la chaîne tend à rouiller, réduire les intervalles d'entretien. Le kérosène est un dérivé du pétrole et va fournir une certaine lubrification tout en assurant le nettoyage.

⚠ AVERTISSEMENT

Le kérosène est un produit dangereux. C'est un produit inflammable. Le kérosène peut s'avérer toxique pour les enfants et les animaux domestiques.

Ne pas approcher de flammes ou de produits incandescents du kérosène. Tenir hors de portée des enfants et des animaux domestiques. En cas d'ingestion ne pas induire de vomissement. Appeler immédiatement un médecin. Mettre le kérosène usagé au rebut en procédant comme spécifié par la loi.

ATTENTION

Le nettoyage de la chaîne à l'essence ou à l'aide de solvants de nettoyage vendus dans le commerce risque de détériorer les joints toriques et d'endommager la chaîne.

Ne nettoyer la chaîne qu'avec du kérosène.

2. Après avoir soigneusement lavé la chaîne, la laisser sécher et enduire les maillons de lubrifiant pour chaîne Suzuki ou équivalent.

ATTENTION

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

Utiliser un lubrifiant pour chaîne Suzuki ou équivalent, spécifiquement conçu pour les chaînes à joints toriques.

REGLAGE DE LA CHAÎNE SECONDAIRE

Régler la tension de la chaîne secondaire aux spécifications correctes. 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 secondaire.

Pour régler la chaîne secondaire, suivre la procédure ci-dessous:

▲ AVERTISSEMENT

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

Pour éviter les brûlures, attendre que le silencieux ait refroidi.

1. Placer la moto sur la béquille latérale.



Sauf pour Canada



Pour Canada

2. (Canada uniquement) Déposer la goupille fendue ①.
3. Desserer l'écrou de l'axe de roue ②.

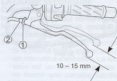


20 - 30 mm

4. Régler la tension de la chaîne secondaire en tournant les boulons de réglage de droite et de gauche ③. Pendant le réglage de la chaîne, la couronne arrière doit se trouver parfaitement alignée avec le pignon du moteur. Pour vous aider à suivre cette procédure, des marques de repère ④ sur le bras oscillant et chaque tendeur de chaîne qui doivent être alignés et utilisés comme référence d'un côté à l'autre.
5. Ressermer l'écrou de l'axe ② à fond.
6. (Canada uniquement) Remplacer la goupille fendue ① par une neuve.
7. Révifier la flèche de la chaîne après le resserrement 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



10 - 15 mm

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 du levier d'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 à fond la molette de réglage du levier d'embrayage ② dans le sens horloger.



3. Déposer les boulons et le couvercle du pignon.

Ne nettoyer le volant et la chaîne qu'avec du savon doux et de l'eau savonneuse.



4. Desserrer les contre-écrous de la molette de réglage du câble ③ et faire tourner la molette de réglage du câble ④ pour obtenir approximativement un jeu de 10 - 15 mm à l'extrémité du levier d'embrayage comme indiqué.
5. Les réglages mineurs peuvent maintenant être effectués avec la molette de réglage ②.
6. Ressermer 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.



4. (Canada uniquement) Déposer la gouille fendue ①.
5. Desserrer l'écrou de l'axe de roue ②.

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

Le non contrôle et l'entretien défectueux des freins augmentent les chances d'accident.

Avant de prendre la route, vérifier le circuit de frein en procédant comme indiqué en section **INSPECTION AVANT LA CONDUITE**. Pour l'entretien du circuit de frein, voir la section **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 fuite et de craquelure sur les conduites de frein.
- Course et serrage appropriés du levier et de la pédale de frein.
- Usure des plaquettes de freins à disque.

Avant de reprendre la route, vérifiez que le système de frein à disque fonctionne correctement. Vérifiez que les plaquettes de frein sont correctement positionnées et qu'il n'y a pas de fuite de liquide de frein. Vérifiez également que les plaquettes de frein et que le cylindre de la pédale de frein soient réajustés.

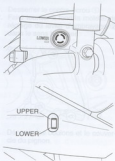
NOTE: Ne pas régler le levier du frein ou la pédale de frein. Si le levier ou la pédale de frein ne fonctionnent pas correctement, il est recommandé de consulter un professionnel qualifié pour les régler.

Vérifier le niveau du liquide de frein dans les réservoirs des freins avant et arrière. Inspecter les plaquettes de

▲ 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.

En cas d'ingestion ne pas induire de vomissement. Contacter immédiatement un centre anti-poison 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. Cette solution est toxique pour les animaux. Tenir hors de portée des enfants et des animaux.



▲ AVERTISSEMENT

Conduire avec un réservoir de liquide frein dont le plein n'a pas été fait avec le liquide du type spécifié peut s'avérer dangereux. Les freins risquent de ne pas fonctionner correctement si le réservoir ne contient pas un volume suffisant du liquide de frein spécifié. Il peut en résulter un accident.

Toujours vérifier le niveau du liquide de frein avant utilisation. 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. En cas de perte fréquente de liquide de frein, faire vérifier la machine par un concessionnaire SUZUKI ou par un mécanicien qualifié.

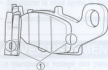
ATTENTION

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

Eviter de renverser du liquide de frein au plein du réservoir. Essuyer immédiatement toute coulure.

Vérifier le niveau du liquide de frein dans les réservoirs des freins avant et arrière. Inspecter les plaquettes de frein pour usure et fuites.

AVANT

ARRIÈRE


Inspecter les plaquettes de frein avant et arrière en vérifiant si les plaquettes de frictions sont usées au-delà du trait limite d'usure (1). Si une plaquette avant ou arrière s'avère usée jusqu'à l'encoche limite repère, demander à un concessionnaire Suzuki ou un mécanicien qualifié de changer les plaquettes avant et les plaquettes arrière par des pièces neuves.

▲ AVERTISSEMENT

Des plaquettes de frein usées réduisent les performances au freinage et augmentent les chances d'accident.

Avant de prendre la route, vérifier l'état d'usure des plaquettes de frein. Si une plaquette est usée au-delà des limites, en faire effectuer le changement par un concessionnaire SUZUKI ou par un mécanicien qualifié.

▲ AVERTISSEMENT

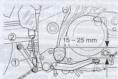
Ne pas asseoir proprement les plaquettes de frein après remise en état ou changement peut entraîner une défaillance des freins et résulter en accident.

Avant de reprendre la route, "pomper" sur la poignée/la pédale de frein à plusieurs reprises, jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient appliquées contre les disques de frein et que la course et la résistance de la poignée/la pédale de frein soient rétablies.

NOTE: Ne pas serrer le levier 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.

RÉGLAGE DE LA PÉDALE DE FREIN ARRIÈRE

La position de la pédale de frein arrière doit toujours être correctement réglée sinon les plaquettes de frein vont frotter contre le disque et se détériorer ou détériorer la surface du disque. Régler la position de la pédale de frein en procédant de la manière suivante:



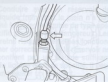
1. Desserrer le contre-écrou ①, et tourner la tige de poussoir ② pour mettre la pédale 15 - 25 mm sous la face supérieure du repose-pied.
2. Resserer le contre-écrou ① pour fixer la tige de poussoir ② en bonne position.

ATTENTION

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 ARRIÈRE



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.

Le feu-stop s'allume lorsque la pédale de frein est enfoncée. Vérifier la position du contacteur de feu-stop arrière. Le contacteur de feu-stop arrière doit être réglé de sorte que le feu-stop s'allume juste avant que la résistance offerte par la pédale se fasse sentir au pied.

ATTENTION
Le contacteur de feu-stop arrière doit être réglé de sorte que le feu-stop s'allume juste avant que la résistance offerte par la pédale se fasse sentir au pied. Éviter de forcer le contacteur de feu-stop arrière. Le contacteur de feu-stop arrière doit être réglé de sorte que le feu-stop s'allume juste avant que la résistance offerte par la pédale se fasse sentir au pied.

Éviter de forcer le contacteur de feu-stop arrière. Le contacteur de feu-stop arrière doit être réglé de sorte que le feu-stop s'allume juste avant que la résistance offerte par la pédale se fasse sentir au pied. Le contacteur de feu-stop arrière doit être réglé de sorte que le feu-stop s'allume juste avant que la résistance offerte par la pédale se fasse sentir au pied.

▲ AVERTISSEMENT

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

Se conformer aux instructions suivantes:

- Vérifier l'état et le gonflage des pneus et régler la pression de gonflage avant de prendre la route.
- 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.
- Equilibrer la roue après le montage d'un pneu.
- Lire attentivement la section qui suit.

▲ AVERTISSEMENT

Le manque de rodage des pneus peut provoquer un dérapage et une perte de contrôle.

Prendre des précautions spéciales quand les pneus sont neufs. Faire le rodage des pneus comme décrit dans la section RODAGE et éviter toute accélération brutale, l'attaque brusque du virage et le freinage soudain 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.

Toujours vérifier la pression de gonflage avant de prendre la route et s'assurer que celle-ci est appropriée à la charge comme le montre le tableau suivant. 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.

Pression de gonflage à froid

CHARGE PNEU	SANS PASSAGER	AVEC PASSAGER
AVANT	225 kPa 3,25 kgf/cm ²	225 kPa 3,25 kgf/cm ²
ARRIERE	250 kPa 3,50 kgf/cm ²	280 kPa 3,80 kgf/cm ²

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.

Un type de crevaison ne peut pas être réparé.

TYPE ET ETAT DES PNEUS

Le type et l'état des pneus affectent les performances de la moto. Une surcharge peut conduire à une détérioration 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. Remplacer les pneus en cas d'évidence visuelle de détérioration, comme fissures ou coupures, ou si la profondeur de la bande de roulement est inférieure à 1,6 mm à l'avant, 2,0 mm à l'arrière.



NOTE: La marque "Δ" 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	ARRIERE
TAILLE	110/80 R19 MC 69H	150/70 R17 MC 69H
TYPE	BRIDGESTONE TW191J	BRIDGESTONE TW152F

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 monté ou déséquilibré va offrir une moindre durée de vie et risque d'entraîner une perte de contrôle de la machine.

- 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.

NOTE: Ne jamais sentir le levier du frein avant quand l'arbre est déposé. Il est très difficile de remonter les plaquettes dans l'arbre et des lésions de l'épave du frein risquent de se produire.



3. Descendre le bouton du support d'axe ② sur le fourche avant droite.

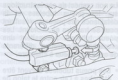
NOTE: Ne jamais descendre les boutons du support d'axe sur le fourche avant gauche.

▲ AVERTISSEMENT

Le non respect de ces instructions sur les pneus tubeless et la détérioration des pneus en résultant peut 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 crevalson sur un pneu tubeless après avoir déposé le pneu pour le réparer à l'intérieur.
- Ne pas utiliser une fiche externe pour réparer une crevalson, 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, 130 km/h ensuite. Ceci est pour éviter l'échauffement excessif qui risque de détériorer le pneu et le dégonfler.
- Remplacer le pneu si la crevalson est sur le flanc du pneu, ou si la crevalson sur la bande de roulement a plus de 6 mm. Ce type de crevalson ne peut pas être réparé.

CONTACTEUR DE SECURITE BEQUILLE LATÉRALE/ALLUMAGE



Vérifier le bon fonctionnement du contacteur de sécurité de béquille latérale/allumage de la manière suivante:

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

Le contacteur de sécurité de 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 contacteur de sécurité de béquille latérale/allumage est défectueux. Le cas échéant, faire vérifier la machine par un concessionnaire Suzuki agréé ou un mécanicien d'entretien qualifié.

• Remplacer le pneu si le crevaillon est sur le flanc du pneu ou si le crevaillon est sur la bande de roulement à plus de 8 mm. Ce type de crevaillon ne peut pas être réparé.

⚠ 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 présente un danger dans les virages à gauche.

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.

	AVANT	APRÈS
taille	130/80H14M2 58H	130/80H14M2 58H
type	BROOKLYN TW100	BROOKLYN TW100

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

DEPOSE DE LA ROUE AVANT

1. Placer la moto sur la béquille latérale.



2. Déposer les deux étriers de frein de la fourche avant en déposant les 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.



3. Desserer le boulon du support d'axe ② sur la fourche avant droite.

NOTE: Ne jamais desserrer les boulons du support d'axe sur la fourche avant gauche.

4. Desserer provisoirement l'écrou de l'axe de roue ③.
5. Placer le bras oscillant sur une chandelle d'atelier ou équivalent pour stabiliser la partie arrière de la moto.
6. Installer avec soin un cric sous le tuyau d'échappement et lever jusqu'à ce que la roue avant se décolle légèrement du sol.

ATTENTION

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

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



7. Tourner l'arbre de roue dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et l'extraire.

8. Tirer la roue arrière vers l'arrière.



8. Faire glisser la roue avant vers l'avant.
9. Reposer la roue en procédant en ordre inverse de la dépose.
10. Après avoir reposé la roue, serrer le frein 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 détérioration 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 dans le sens spécifié, comme indiqué par la flèche sur le flanc du pneu.

▲ AVERTISSEMENT

Bien serrer les écrous et les boulons au couple spécifié pour éviter les accidents.

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'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: Always bleed the front brake system after adjusting the front brake lever free play.

DEPOSE DE LA ROUE ARRIERE

▲ AVERTISSEMENT

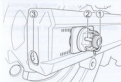
Le silencieux peut devenir très chaud. Il présente un risque de brûlure pendant un certain temps après l'arrêt du moteur.

Pour éviter les brûlures, attendre que le silencieux ait refroidi.

1. Placer la moto sur la béquille latérale.



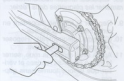
Sauf pour Canada



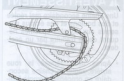
Pour Canada

2. (Canada uniquement) Déposer la goupille fendue ①.
3. Déposer l'écrou de l'axe ②.
4. Placer une chandelle ou outil équivalent sous le bras oscillant pour soulever légèrement la roue arrière du sol.

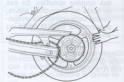
5. Desserrer le boulon de réglage de la chaîne ③ (droite et gauche).



6. Extraire l'arbre de roue.



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



8. Tirer la roue arrière vers l'arrière, dans l'ampoule à l'huile d'un côté.

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.

9. Reposer la roue en procédant en ordre inverse de la dépose.
10. (Canada uniquement) Reposer une goupille fendue neuve.
11. Après avoir reposé la roue, serrer le frein à plusieurs reprises et vérifier que la roue tourne sans gripper.

⚠ AVERTISSEMENT

Une chaîne secondaire 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 secondaire en procédant comme indiqué en section **REGLAGE DE LA CHAÎNE SECONDAIRE**.
- 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 asséoir proprement les plaquettes de frein après repose de la roue peut entraîner une détérioration 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/pédale soit conforme aux cotes et que les freins offrent une certaine résistance. 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.

ATTENTION

L'usage d'une ampoule de puissance différente risque d'entraîner une détérioration du circuit électrique ou de mener à une défaillance prématurée de l'ampoule.

Toujours utiliser des ampoules du type spécifié.

Phare	12V 60/55W x 2 (H4)
Feu de position	12V 5W* x 2
Cignotant	12V 21W
Feu stop/feu arrière	12V 21/5W x 2
Eclairage de plaque d'immatriculation	12V 5W

* Sauf pour le Canada et l'Australie

PHARE

Pour changer l'ampoule du phare, procéder de la manière suivante:



1. Déconnecter la douille ① du phare et déposer le capuchon en caoutchouc ②.



2. Décrocher le ressort de retenue de l'ampoule ③ et extraire l'ampoule ④.

ATTENTION

Un contact direct avec la peau risque d'endommager l'ampoule du phare ou d'en réduire la durée de vie.

Saisir l'ampoule à l'aide d'un chiffon propre.

REGLAGE DU FAISCEAU DE PHARE

Le faisceau du phare est réglable horizontalement et verticalement si nécessaire.



Pour régler le faisceau horizontalement:

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

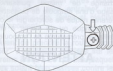
Pour régler le faisceau verticalement:

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

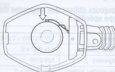
NOTE: Pour régler le faisceau de phare, régler le faisceau horizontal en premier, puis le faisceau vertical.

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.

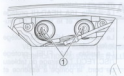
ATTENTION

Ne pas trop serrer les vis à la repose du déflecteur sous peine de le fissurer.

Ne serrer les vis que jusqu'à affleurement.

FEU STOP/FEU ARRIERE

Pour changer l'ampoule du feu-stop/feu arrière, procéder de la manière suivante:



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



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

ATTENTION

Ne pas trop serrer les vis à la repose du déflecteur sous peine de le fissurer.

Ne serrer les vis que jusqu'à affleurement.

FUSIBLES



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



Les fusibles sont situés sous la selle. Un fusible de rechange de 10A et un fusible de rechange de 15A se trouvent dans la boîte à fusibles.

Les fusibles sont conçus prévus pour protéger le circuit en cas de surcharge des circuits électriques. En cas de panne du système électrique, vérifier d'abord les fusibles.

ATTENTION

Ne pas utiliser un fusible de rechange d'ampérage insuffisant et ne pas substituer du ruban d'aluminium ou un fil électrique au fusible sous peine de grave détérioration du circuit électrique.

Toujours remplacer les fusibles fondus par des fusibles de même ampérage et de même type. Si un fusible neuf fond presque aussitôt, contacter immédiatement un concessionnaire Suzuki ou un mécanicien qualifié.

LISTE DES FUSIBLES

- Le fusible 30A MAIN protège l'avertisseur, les témoins, les clignotants, les feu de position, le feu stop et l'éclairage de la plaque d'immatriculation.
- Le fusible 15A HEAD-HI protège le feu-route et le témoin du feu-route.
- Le fusible 15A HEAD-LO protège le feu code.
- Le fusible 10A FUEL protège l'ISC, l'ECU, l'éclairage du tableau de bord, la pompe à essence et les injecteurs.
- Le fusible 10A IGNITION protège le "capteur d'oxygène, l'ECU, le solénoïde du système PAIR, le relais de la pompe à essence, le relais du démarreur et les bobines d'allumage.
- Le fusible 15A SIGNAL protège les clignotants, le feu stop/arrière, l'éclairage de la plaque d'immatriculation, les feu de position, l'éclairage du tableau de bord et les témoins.
- Le fusible 15A FAN protège le moteur du ventilateur de refroidissement.

- * Sauf pour le Canada et l'Australie
- ** Pour le Canada

ATTENTION

Ne pas remplacer les fusibles par des fusibles d'un ampérage inférieur ou supérieur à celui indiqué sur le couvercle du boîtier à fusibles. Une telle action peut entraîner un incendie ou une panne du système électrique.

DEPANNAGE

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

ATTENTION

Le non dépannage d'une défaillance peut conduire à une détérioration de la moto. Des réparations ou des réglages defectueux 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 ou un mécanicien qualifié.

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

VÉRIFICATION D'ALIMENTATION EN CARBURANT

Si l'indicateur affiche "F", indiquant une défaillance dans le système d'injection de carburant, amener la machine chez un concessionnaire Suzuki. Se référer à la section "TABLEAU DE BORD" pour l'explication concernant le témoin du système d'injection de carburant. Si l'indicateur n'affiche pas "F", s'assurer qu'il y a assez de carburant dans le réservoir de carburant. Si l'indicateur n'affiche pas "F" et si il y a suffisamment de carburant, le système d'allumage doit être vérifié.

VÉRIFICATION DU SYSTÈME D'ALLUMAGE

1. Déposer les bougies et les reconnecter aux conducteurs de bougie.
2. Tout en maintenant la bougie 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.
3. 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.
4. S'il n'y a pas d'étincelles, faire réparer la moto par un concessionnaire Suzuki.

▲ AVERTISSEMENT

L'essai d'étincelle doit être effectué proprement sous peine de décharge électrique sous haute tension ou d'explosion.

Eviter de procéder soi-même à ce contrôle si l'on a pas l'expérience requise, si l'on a des problèmes cardiaques ou si l'on porte un stimulateur cardiaque. Pendant cet essai, éloigner la bougie du trou de bougie.

CALAGE DU MOTEUR

1. Vérifier qu'il y a assez de carburant dans le réservoir.
2. Si l'indicateur de température du liquide de refroidissement affiche "FI", indiquant une défaillance dans le système d'injection de carburant, amener la machine chez un concessionnaire Suzuki. Se référer à la section "TABLEAU DE BORD" pour l'explication concernant le témoin du système d'injection de carburant.
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.



PROCEDURE DE NETTOYAGE ET DE REMISAGE DE LA MOTO

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 au jet d'eau. 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.

ATTENTION

Ne pas laver le radiateur et les ailettes du refroidisseur d'huile avec de l'eau sous trop haute pression sous peine de détérioration.

Ne pas diriger un jet d'eau sous haute pression sur le radiateur et les ailettes du refroidisseur d'huile.

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

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

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.

Nettoyage du pare-brise

Nettoyer le pare-brise avec un chiffon doux et de l'eau tiède mélangée à un détergent doux. En cas de rayure, polir avec un produit lustrant pour surfaces plastiques en vente dans le commerce. Remplacer le pare-brise si celui-ci est trop rayé ou décoloré et réduit la visibilité. Pour remplacer le pare-brise, utiliser un pare-brise de rechange Suzuki.

ATTENTION

Ne pas nettoyer le pare-brise avec des produits de nettoyage alcalins à forte acidité, de l'essence, du liquide pour frein ou autre solvant qui risquent de détériorer le pare-brise.

Nettoyer le pare-brise avec un chiffon doux et de l'eau tiède mélangée à un détergent doux.

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 lustrant 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.
- Un frottement ou lustrage excessif d'une surface à finition matte en changera son aspect.

Inspection après nettoyage

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

▲ AVERTISSEMENT

Des freins mouillés risquent de se traduire par un freinage déficient et d'être à l'origine d'un accident.

Après avoir lavé la moto et pour éviter les accidents, prévoir des distances de freinage plus longues. Appliquer les freins à plusieurs reprises pour permettre à la chaleur de sécher les plaquettes ou les sabots.

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

MARCHE A SUIVRE POUR LE REMISAGE

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 recommande 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 d'essence dans les proportions conseillées 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.

- Système d'injection de carburant
- Moteur-cylindres de frein

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.

NOTE: Débrancher d'abord le pôle négatif puis le pôle positif.

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.

PENDANT LE REMISAGE

Une fois par mois, recharger la batterie au taux de charge spécifié (Ampère). Le taux de charge normal est 1,2A x 5 à 10 heures.

FICHE TECHNIQUE

DIMENSIONS ET POIDS A SEC

Longueur hors tout	2250 mm	
Largeur hors tout	840 mm	
Hauteur hors-tout	1300 mm	Position pare-brise bas (STD)
	1420 mm	Position pare-brise intermédiaire
	1450 mm	Position pare-brise haut
Empattement	1555 mm	
Garde au sol	165 mm	
Hauteur de la selle	820 mm	
Poids à sec	194 kg	

MOTEUR

Type	Moteur à quatre temps, à refroidissement par liquide, DOHC, bicylindre en V à 90°
Nombre de cylindres	2
Alésage	81,0 mm
Course	62,6 mm
Cylindrée	645 cm ³
Taux de compression	11,5 : 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-disque en bain d'huile
Transmission	8 vitesses en prise constante
Orbite 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 (47/16)
Chaîne secondaire	D1052SV8, 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
Course de roue arrière	150 mm
Angle de chasse	26°
Chasse	110 mm
Angle de braquage	40° (à droite & à gauche)
Rayon de braquage	2,6 m
Frein avant	Frein à disque, double
Frein arrière	À disque
Taille du pneu avant	110/80 R19 M/C 59H, tubeless
Taille du pneu avant	150/70 R17 M/C 69H, tubeless

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Type d'allumage.....	Allumage électronique (transistorisé)
Bougie.....	NOR CR8E ou DENSO U24ESR-N
Batterie.....	12V 36,0 kC (10 Ah)/10 hr
Alternateur.....	Triphasé
Fusible principal.....	30A
Fusible.....	15/15/10/10/15/15A
Phare.....	12V 60/55W x 2 (H4)
Feu de position/stationnement.....	12V 5W x 2 ... Sauf pour le Canada et l'Australie
Feu stop/Feu arrière.....	12V 21/5W x 2
Éclairage de plaque d'immatriculation.....	12V 5W
Clignotant.....	12V 21W
Éclairage du compteur de vitesse.....	LED
Éclairage du compte-tours.....	LED
Témoin de clignotant.....	LED
Témoin du point mort.....	LED
Témoin du feu route.....	LED
Témoin de pression d'huile/ température de liquide de refroidissement/	
injection de carburant.....	LED

CONTENANCES

Réservoir de carburant, avec réserve.....	22,0 L
Huile-moteur, vidange.....	3300 ml
avec changement du filtre.....	2700 ml
Liquide de refroidissement du moteur.....	1,9 L



4 9 9 0 1 1 - 2 7 6 3 3 - 0 1 4

K7

SUZUKI MOTOR CORPORATION
300 TAKATSUKA, HAMAMATSU, JAPAN

Printed in Japan