

Utilisation réservée à la compétition

SUZUKI

RGV 250 N

MANUEL DU KIT

Avant de commencer toute révision, merci de lire
entièrement le manuel d'entretien RGV250 et ses additifs

UTILISEZ CE MANUEL AVEC :
MANUEL D'ENTRETIEN RGV250 5N°99500-12072-01E)

ADAPTATION FRANÇAISE
SUZUKI RGV250 HOP-UP KIT MANUAL

99000-69464-092

EXCLUSION DU FABRIQUANT

Le manuel de préparation RGV250 Suzuki est prévu pour un usage exclusif en compétition de course de vitesse à la différence de la version de route. Le manuel de préparation RGV250 n'est pas prévu pour être en conformité avec le code de la route, et ce n'est pas en accord avec le bienfait que Suzuki accorde sur les motos de sa fabrication.

NOTE :

- **La moto sur laquelle est installé le kit n'est pas couverte par la garantie Suzuki.**
- **Le manuel du kit décrit seulement les spécifications d'utilisation et les procédures de maintenance qui diffèrent de celles du manuel d'utilisation et maintenance RGV250 et de ses additifs.**
- **Les spécifications pourront être changées sans préavis.**
- **Merci de vous référer au manuel d'utilisation et maintenance RGV250 et de ses additifs pour plus de détails.**

SUZUKI MOTOR CORPORATION

Département des Ventes (pour l'export)
Division des Pièces de Rechange et Accessoires

SOMMAIRE

1. ESSENCE.....	1	24. RECUPERATEUR D'HUILE DE VALVES.....	25
2. REFROIDISSEMENT.....	1	25. RECUPERATEUR D'EAU	25
3. CHAUFFE DU MOTEUR.....	1	26. INSTALLATION DES ECHAPPEMENTS	26
4. RODAGE.....	1	27. VERROUILLAGE DES SILENCIEUX	27
5. REMPLACEMENT PERIODIQUES DE PIECES D'USURE	2	28. AUTRE FREINAGE DE PIECES	27
6. HUILE DE TRANSMISSION	3	29. SUPPRESSION DU THERMOSTAT .	27
7. BOUGIE	3	30. SUPPRESSION DE LA POMPE A HUILE	28
8. ANTIPARASITE	3	31. MODIFICATION DU COUVERCLE D'ALTERNATEUR (STAGE 1).....	28
9. CULASSE (KIT STAGE II)	3	32. CHANGEMENT DU PIGNON DE SORTIE DE BOITE.....	29
10. CYLINDRE (KIT STAGE II).....	3	33. CHANGEMENT DE COURONNE DE TRANSMISSION.....	29
11. PISTON ET SEGMENT	4	34. KIT ELECTRIQUE STAGE 1	30
12. VALVE D'ECHAPPEMENT	4	35. KIT ELECTRIQUE STAGE II	32
13. JOINT DE CYLINDRE (STAGE II)	5	36. MONTAGE DE L'AMORTISSEUR DE DIRECTION	34
14. CARTER VILEBREQUIN	5	37. AJUSTEMENT DE LA HAUTEUR DE LA MACHINE	37
15. EMBRAYAGE	6	38. MESURE DE L'ENFONCEMENT DES SUSPENSIONS AVEC LE PILOTE ...	38
16. RAPPORTS DE TRANSMISSION	10	39. TABLEAU DE REGLAGE DES SUSPENSIONS	39
17. RETIRER LE SYSTEME DE DEMARRAGE AU KICK.....	12	40. GUIDE DE REGLAGE DES SUSPENSIONS	40
18. CARBURATEUR.....	13	41. KIT FOURCHE STAGE I	41
19. MODIFICATION DE LA BOITE A AIR	21	42. KIT FOURCHE STAGE II	49
20. INSTALLATION DU BOUCLIER THERMIQUE.....	22	43. AMORTISSEUR ARRIERE.....	54
21. INSTALLATION DE LA SONDE DE TEMPERATURE	22		
22. MODIFICATION DU SIPC.....	23		
23. 1 RECUPERATEUR D'HUILE.....	23		
23. 2 RECUPERATEUR D'ESSENCE	24		

PROCEDURE D'INSTALLATION DU KIT

1. ESSENCE

Le moteur est de type 2 temps, conçu pour fonctionner au mélange essence huile (lorsque la pompe à huile est enlevée).

Spécification de l'essence : TYPE AVIATION. * de l'essence course peut également être utilisée. Il faudra toutefois revoir les réglages de carburation

Spécification huile : Motul 700E ou Shell Sports SX (toutes les 2 des huiles synthétiques)

Ratio de mélange : 30 : 1

2. REFROIDISSEMENT

Spécification liquide de refroidissement : eau potable douce

Lors du remplissage du système de refroidissement, suivez la procédure suivante :

1. enlevez le bouchon et remplissez par l'orifice de remplissage
2. purgez l'air contenu dans la pompe à eau
3. attraper les bracelets et secouez la moto 2 à 3 fois pour évacuer l'air emprisonné dans le circuit
4. pincez les durites pour chasser l'air
5. desserrez la purge d'air placée sur le côté du radiateur pour chasser l'air (si le radiateur d'origine est installé)
6. répétez les procédures 1 à 5 jusqu'à ce que le niveau d'eau reste constant
7. serrez le bouchon de radiateur

Une fois la procédure précédente effectuée, démarrez, faites chauffer le moteur et contrôlez qu'il n'y ait pas de fuite de liquide. Arrêtez le moteur, laissez refroidir et contrôlez le niveau à nouveau.

- durant une période d'hivernage, purgez complètement le circuit pour éviter des phénomènes de corrosion ou d'autres problèmes d'entartrage du radiateur et du circuit interne du moteur.
- La température optimale pour un fonctionnement optimal du moteur est située entre 55 et 65°C. Une température supérieure à 70°C provoque des pertes de puissance considérables.

3. CHAUFFE DU MOTEUR

Toujours faire chauffer le moteur avant de conduire, de la façon suivante :

1. durant 1 à 2 minutes, faire fonctionner entre 5000 et 6000 tr/min
2. durant 1 à 2 minutes, faire tourner le moteur en limitant à 8000 tr/min maximum.
3. lorsque la température du moteur atteint approximativement 55°C, conduisez si possible la moto sur 50 mètres et contrôlez la sélection de vitesse, l'embrayage, les freins ...

(Si la température d'eau approche les 90°C, contrôlez immédiatement le système car il pourrait y avoir des fuites ou un manque de liquide de refroidissement ...)

4. RODAGE

Machine neuve :

Gardez le régime moteur aussi constant que possible durant le rodage. Pour passer les vitesses, Respectez également les régimes maxi suivants. Utilisez le rapport le plus élevé possible.

1. pour commencer, roulez sur piste en gardant le régime sous les 8000 tr/min
2. arrêtez le moteur et contrôlez l'étanchéité du refroidissement, le serrage des pièces ...
3. roulez environ 15 Km en limitant le régime en dessous de 8000 tr/min
4. roulez environ 15 Km en limitant le régime en dessous de 9000 tr/min
5. roulez environ 15 Km en limitant le régime en dessous de 10000 tr/min

La distance totale du rodage est environ les 45 Km.

ATTENTION :

Durant le rodage, la carburation du moteur doit être légèrement plus riche.

Lors de remplacement de pièces

- si un des cylindre ou le vilebrequin est remplacé, procédez au même rodage qu'un véhicule neuf. (approximativement 45km)
- si des pièces telles que pistons, segments, boîte de vitesse sont remplacés, roder comme suit :
 - 10 Km jusqu'à 8000 tr/min
 - 10 Km jusqu'à 9000 tr/min
 - 10 Km jusqu'à 10000 tr/min
 - Distance totale : 30 Km

5. REMPLACEMENT PERIODIQUES DE PIECES D'USURE

Tableau de remplacement périodique

Pièce ou poste	Contrôle recommandé	Remplacement si nécessaire
Pistons	Tous les 500 Km	Usure, piqûres
Segments de piston	Tous les 500 Km	Usure, piqûres
Axes de piston	Tous les 1000 Km	Serrage, usure mesurée
Circlip d'axe de piston	Tous les 300 Km (à chaque démontage)	A chaque démontage
Roulements à aiguilles de piston	Tous les 500 Km	A chaque démontage
Rondelles de calage de piston	Tous les 1000 Km	Usées, rayures
Vilebrequin	Tous les 2000 Km	Fin de vie, joints endommagés, roulements usée
Huile de transmission	Après les 100 premiers Km et tous les 1000 Km	Contamination, émulsion
Chaîne secondaire	Tous les 500 Km	Allongement, usure
Huile de fourche	Après les 100 premiers Km puis toutes les 3 courses	
Liquide de frein	Tous les 3 mois ou après pluie	
Etriers de frein	Tous les 500 Km	Endommagement

Autres éléments à remplacer

Poste	Remplacement si nécessaire
Bougies	Endommagement de l'électrode ou de l'isolant
Clapets	Endommagés ou déformés (affecte les perf à bas régimes)
Ressorts d'embrayage	Fatigue
Pignon menant	Usé, craquelures, cassé
Pignon mené	Usé, craquelures, cassé
Ressorts d'échappement	Fatigue ou endommagement
Silencieux d'échappement	Niveau sonore en dehors des limites

6. HUILE DE TRANSMISSION

Capacité d'huile de transmission : 800 cm³ lors de complément ou re-remplissage
900 cm³ lors de remplacement après démontage
Huile recommandée : Motul transmission (Transoil) ou équivalent

7. BOUGIE

Références des bougies : NGK R5184 #10 (standard)
9,5 (option)
10,5 (option)

Écartement électrode : 0.5mm

8. ANTIPARASITE

Depuis les modèles 89, l'allumage est entièrement digital. Le contrôle digital est susceptible de provoquer des interférences radio (parasitage). C'est pourquoi, il est recommandé d'utiliser l'antiparasite standard.

9. CULASSE (KIT STAGE II)

Les chambres de combustion des culasses de ce kit ont été traitées par un procédé spécial appelé projection SBC dans le but de prévenir toute trace d'érosion dans le cas de détonations. La chambre du stage II du kit a été conçue plus petite que celle du stage I dans le but d'augmenter le taux de compression.

Maintenance :

Retirer les dépôts de calamine de la chambre de combustion et inspecter le traitement de surface (décollement, érosion, fissures et autres situations anormales). Si le traitement ne semble pas endommagé de façon trop excessive, poncez la surface pour éliminer les défauts de surfaces (escaliers ...), en utilisant du papier abrasif à l'eau #600. Si les défauts de traitements sont trop excessifs, et risque de provoquer une fuite par le joint, remplacez la culasse.

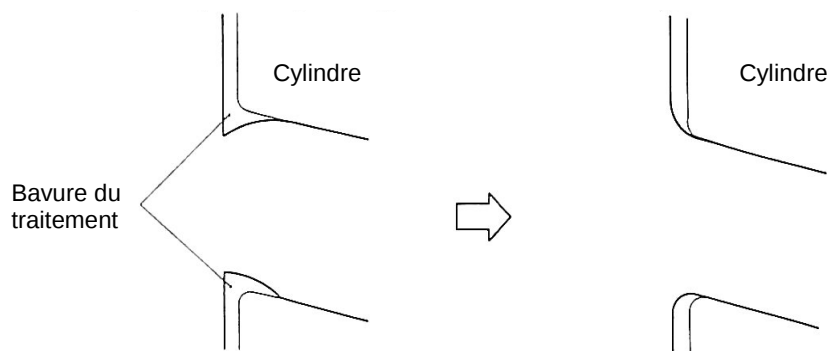
10. CYLINDRE (KIT STAGE II)

Sur les bases des cylindres standard, les cylindres du stage II du kit intègrent des modifications de taille et de diagrammes d'échappement et des transferts latéraux de façon à élever la position point mort haut du piston pour augmenter la compression.

Maintenance :

Dans le cas de serrage légers et de dépôts légers d'alliage du piston sur la paroi du cylindre, retirez ces dépôts en utilisant du papier abrasif #400 à 600 à l'eau. Toutefois, si le traitement du cylindre est décollé et si la matière brut du cylindre est visible, le cylindre ne doit plus être utilisé et doit être remplacé.

- certains cylindres standard ont des diagrammes qui diffèrent légèrement du design d'origine à cause des procédés de traitements de surface au niveau des lumières comme montré ici. Ces rebords doivent être enlevés.



Pour corriger les diagrammes conformément aux spécifications d'origine, il est recommandé de poncer le rebord en utilisant un papier abrasif imprégné.

11. PISTON ET SEGMENT

La jupe de piston pour les kits stage I et II est finalisée par un traitement SBC, le même traitement utilisé pour la paroi de cylindre, pour éviter tout risque d'écaillage dans le cas de détonation anormale.

Dans le cas du kit stage II, des segments de pistons étroits sont utilisés pour réduire le poids et les frictions.

Maintenance :

- pour des moteurs standard, l'expander de segment (segment en acier ondulé) est placé derrière le 2^e segment pour réduire les bruits mécaniques. Dans le cas d'utilisation en course, il est recommandé de supprimer cet expander pour réduire les pertes par friction (stage I).
- pour améliorer la longévité, chanfreiner la jupe de piston comme représenté (stage I et II).
- Après le rodage moteur effectué, démonter pistons et cylindres pour contrôler les surfaces de frottement. Si une trace importante est trouvée sur le piston en face des lumières de cylindre, enlever ces traces en utilisant un papier abrasif à l'eau #400. Ces légères traces sur le piston ont tendance généralement à s'aggraver avec le temps. Il faut impérativement les enlever le plus tôt possible après le rodage.
- A cause de segments d'épaisseur plus faible installés sur le kit stage II, les extrémités des segments risquent d'entrer en contact au niveau du pion, ce qui cause des bavures et le coincement des segments. Le résultat peut être des casses de piston ou des serrages. Il faut donc impérativement chanfreiner les extrémités avant installation ($C \sim 0,3\text{mm}$).

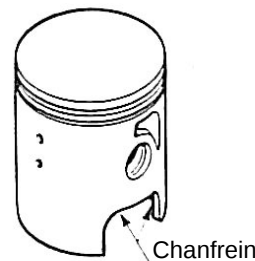
12. VALVE D'ÉCHAPPEMENT

Les valves du kit stage II ont été modifiées par rapport au modèle standard pour rendre le conduit d'échappement plus fluide. La goupille et la valve N°2 (partie 2) ont été modifiées pour augmenter la puissance à mi-régime.

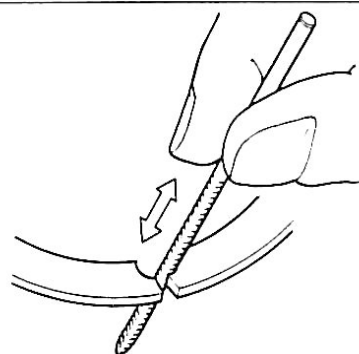
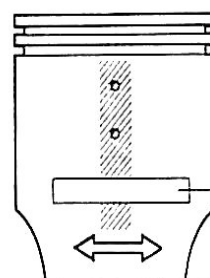
Pour pouvoir atteindre la puissance maximum, utiliser les valves d'échappement du kit.

13.

Après avoir chanfreiné avec une lime, poncer les angles avec un papier abrasif à eau #400



Rectifier la surface avec une pierre à huile ou du papier abrasif transversalement. Ne pas poncer près des gorges de segments.

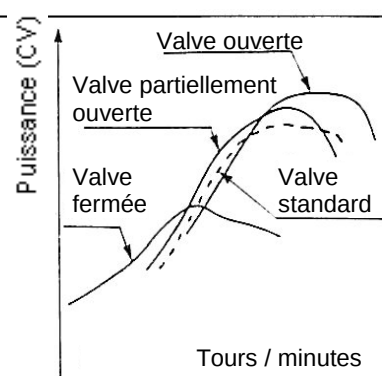
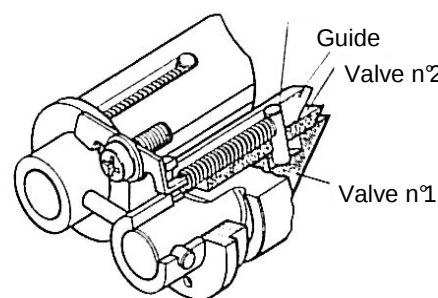


Goupille

Guide

Valve n°2

Valve n°1



JOINT DE CYLINDRE (STAGE II)

L'épaisseur standard du joint est de 1,3 mm lorsque les cylindres du kit stage II sont utilisés. De par les tolérances géométriques de chaque pièce assemblée, la hauteur au point mort haut par rapport au cylindre peut varier.

C'est pourquoi, l'épaisseur du joint doit être ajustée pour que le piston affleure le haut du cylindre.

En plus du joint de 1,3 mm, des joints de 1,2 mm et 1,4 mm sont disponibles en option.

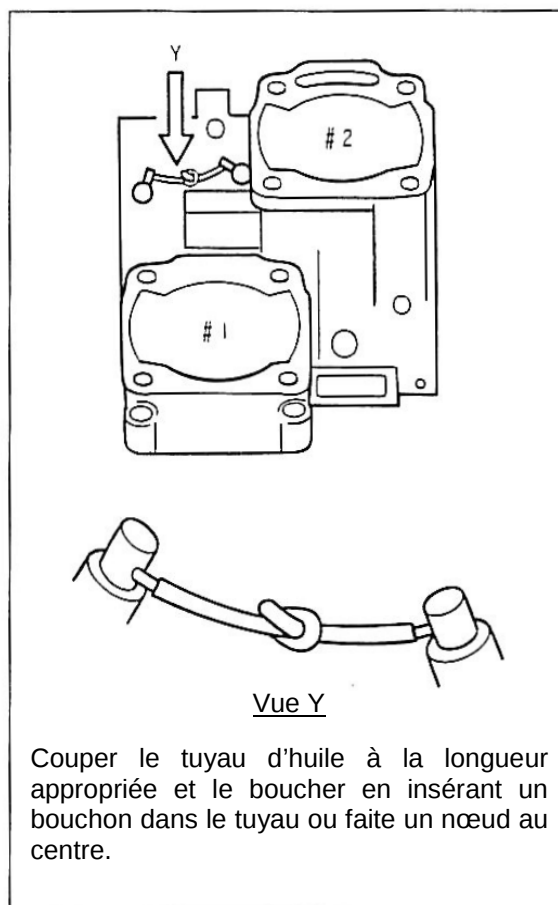
11241-23d00 épaisseur $e = 1,3$

11241-23d10 épaisseur $e = 1,2$

11241-23d20 épaisseur $e = 1,4$

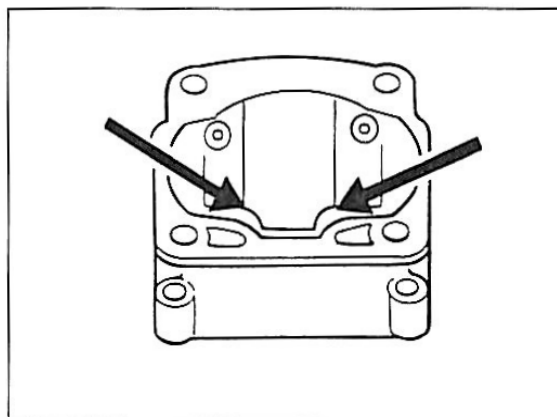
14. CARTER VILEBREQUIN

Le carter de vilebrequin standard est utilisé tel quel avec le kit. Cependant, comme le type de lubrification moteur change de l'injection d'huile à l'huile mélangée dans l'essence, les injecteurs d'huile pour les roulements du carter doivent être bouchés.



Maintenance :

Le carter standard est moulé, la jointure des matrices provoquent inévitablement des bavures formées sur les surfaces comme le passage d'admission. Il est recommandé de toiler les surfaces pour retirer les bavures. Quand le règlement en vigueur le permet, meuler et toiler la surface intérieure en allant des clapets aux transferts. Cette retouche améliorera l'efficacité de la charge du mélange et ainsi augmentera la puissance.



15. EMBRAYAGE

Il y a deux types d'embrayages proposés en kit :

(1) A bain d'huile, type renforcé (Stage I)

Les disques d'embrayage et les ressorts sont modifiés pour augmenter la capacité de l'embrayage. Avec cette modification, l'embrayage peut être renforcé avec un relativement petit budget.

(2) Embrayage à sec (Stage II)

Comme il fonctionne à sec, l'embrayage n'est pas affecté par la viscosité de l'huile de transmission, permettant un débrayage sans freinage et de faible perte mécanique. Les pièces sont exclusivement pour usage en compétition et un alliage en magnésium spécialement sélectionné est utilisé pour réduire le poids.

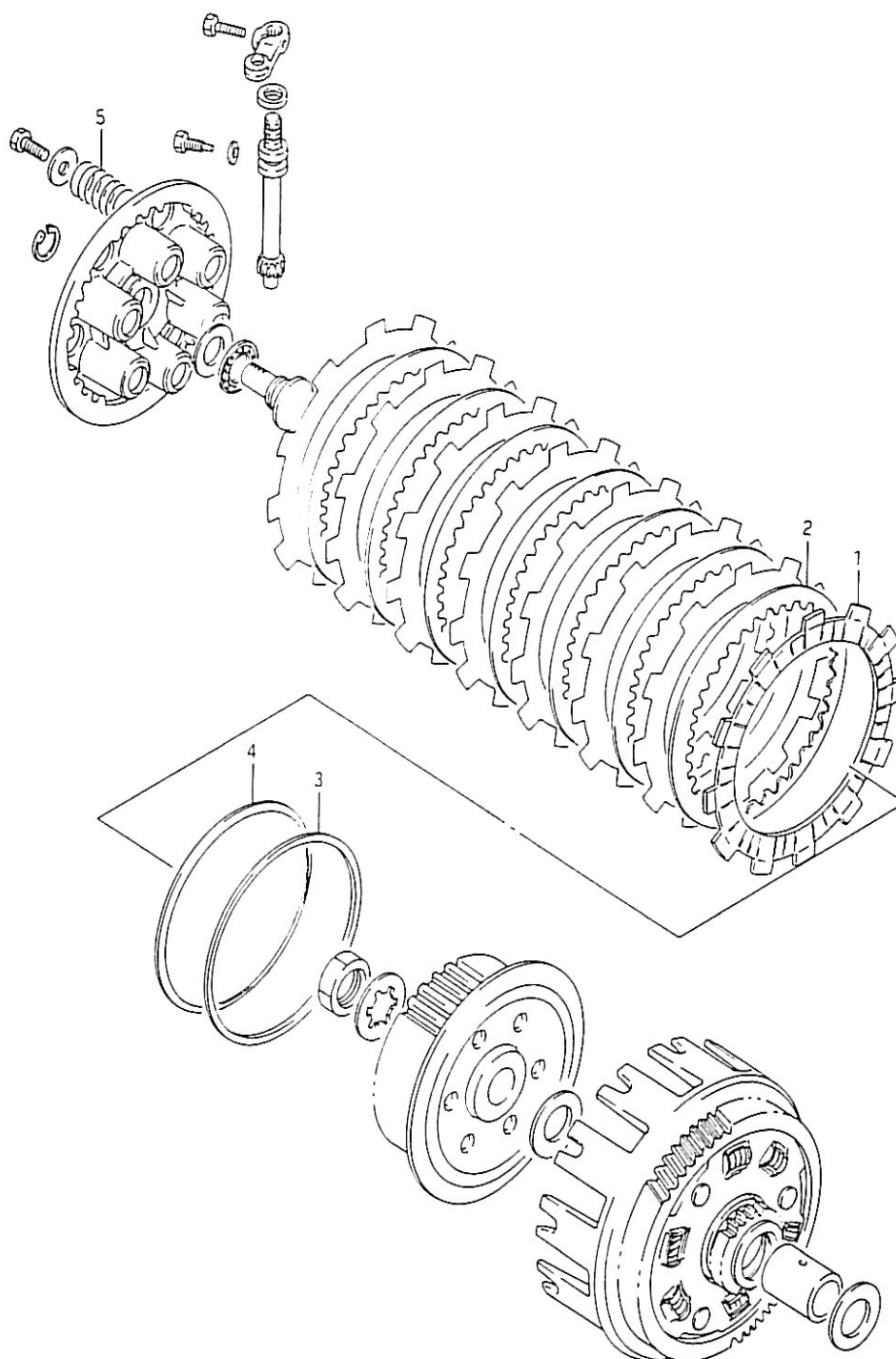
ATTENTION :

**Les essais de départ utilisant l'embrayage ne doivent pas être répétés fréquemment.
Toujours refroidir l'embrayage suffisamment avant de répéter de tels essais.**

(1) A bain d'huile, type renforcé (Stage I)

Remplacer les pièces de l'embrayage avec celles listées ci-dessous. Se référer au manuel d'atelier 250RGV (99950-12072-01E) pour les détails de la procédure de remplacement.

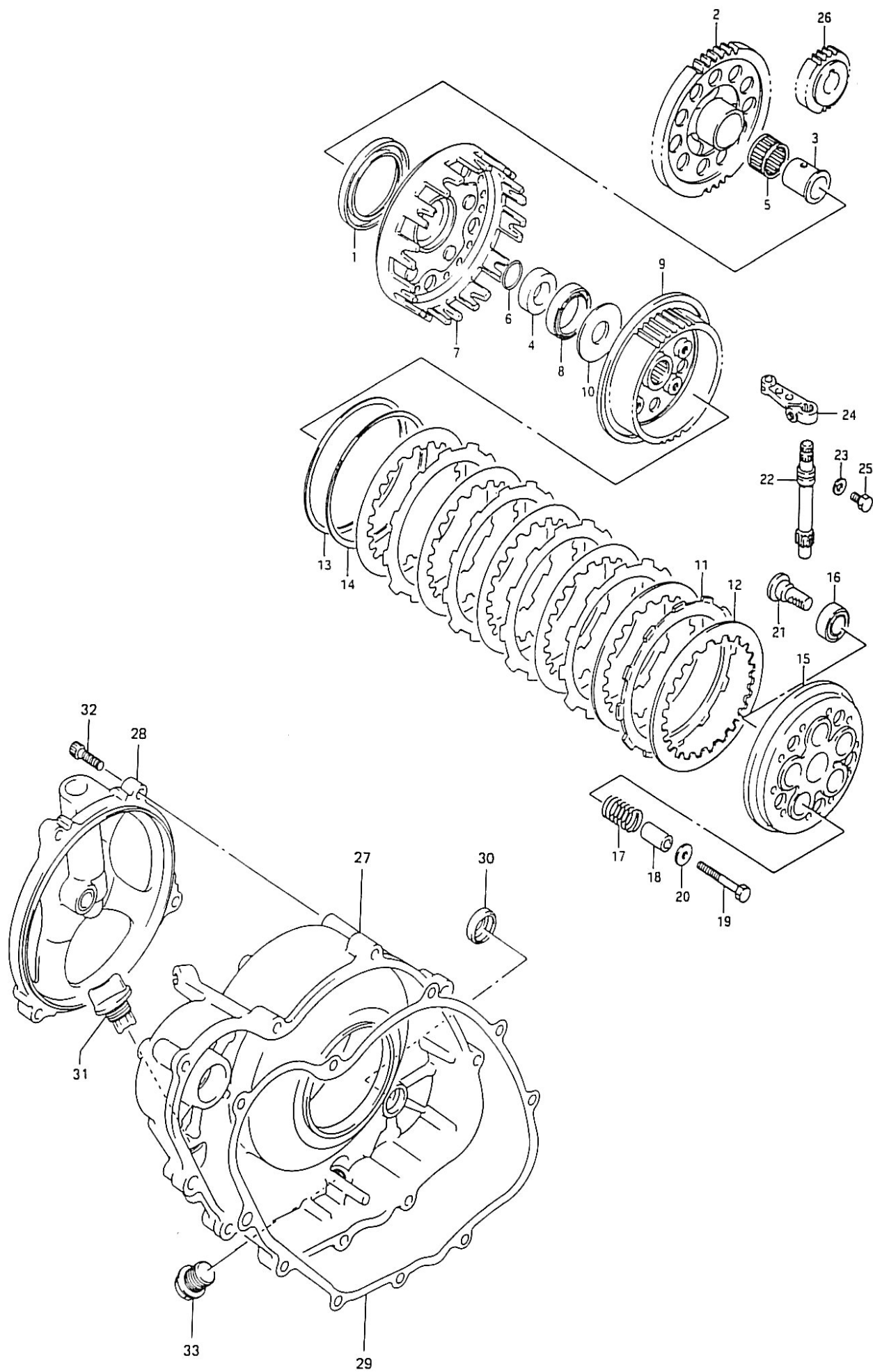
N° REF.	NUMERO DE PIECE	DESCRIPTION	QTE	REMARQUES
1	21441-40A01	DISQUE MENANT	8	EP. : 3 mm
2	21451-40A00	DISQUE MENE	7	EP. : 1,6 mm
3	21471-12C50	SIEGE RONDELLE ONDULEE	1	
4	09164-00006	RONDELLE ONDULEE	1	
5	09440-19013	RESSORT	6	



(2) Embrayage à sec (Stage II)

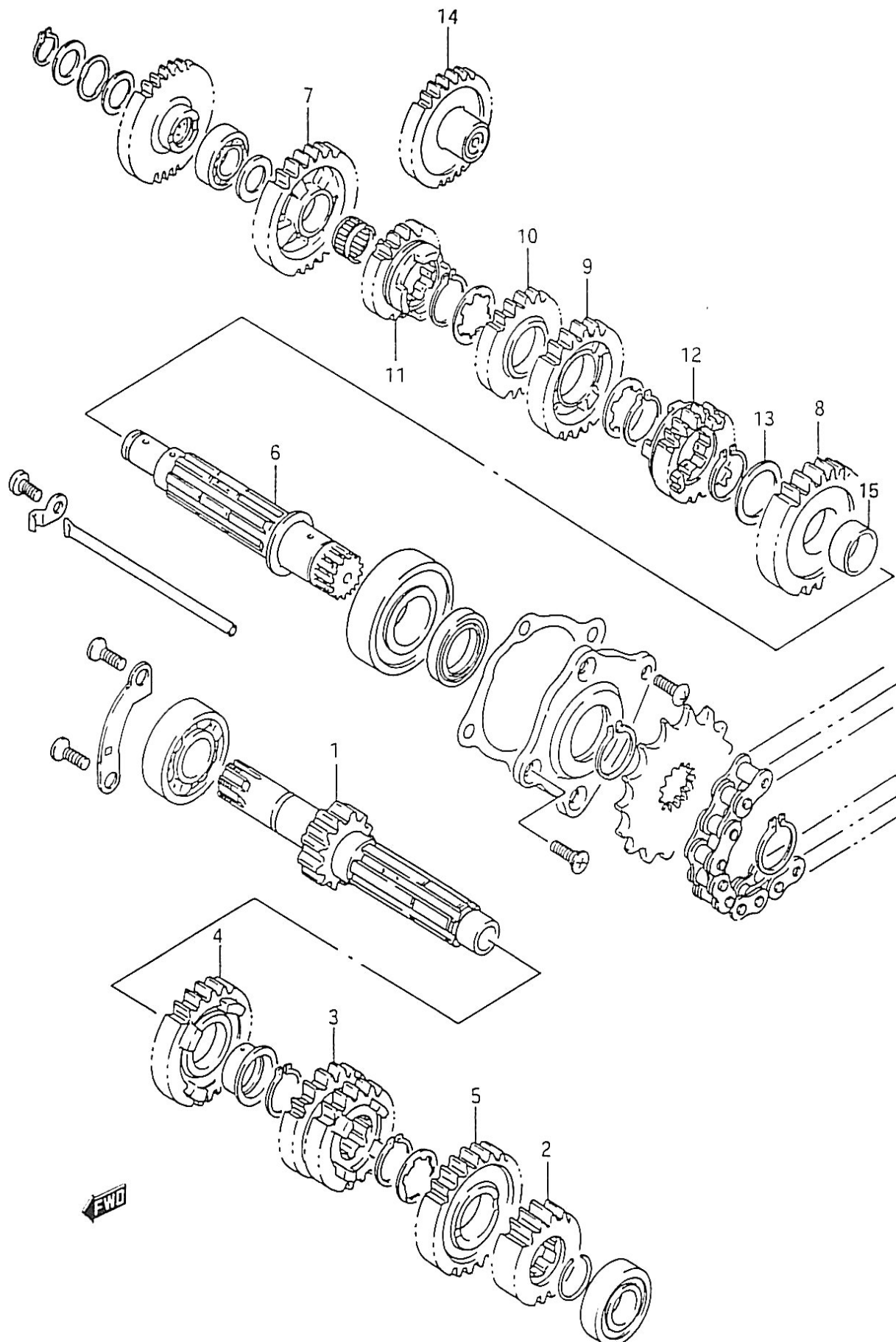
N° REF.	NUMERO DE PIECE	DESCRIPTION	QTE	REMARQUES
		Ensemble kit embrayage (sec)	1	Incluant N°ref 1 - 33
1	09282-58001	Joint, interne couvercle	1	58x78x7
2	21211-12C50	Pignon, mené de primaire	1	Nbre de dents : 64/20
3	21251-12C50	Entretoise, pignon mené	1	
4	21252-12C50	Entretoise, pignon mené	1	
5	09263-25033	Roulement	2	25x30x19,8
6	09280-20001	Torique	1	
7	21220-12C50	Cloche d'embrayage	1	
8	09283-35023	Joint	1	35x45x6
9	21411-12C50	Noix d'embrayage	1	
10	09160-20051	Rondelle de poussée de la noix	1	20x50x2
11	21441-12C50	Disque menant	5	Ep. 3mm
12	21451-20A01	Disque mené	6	Ep. 1,6mm
13	21471-12C60	Siège de rondelle ondulée	1	
14	21472-12C50	Rondelle ondulée de la noix d'embrayage	1	
15	21462-12C51	Plateau de pression	1	
16	21463-15400	Roulement du plateau de pression	1	
17	09440-18017	Ressort d'embrayage	5	
18	22522-12C50	Entretoise des vis de ressort	5	6,5x13x25,6
19	01107-06405	Vis	5	6x40
20	21481-17C50	Rondelle	5	5,2x18,8x1,6
21	23165-12C50	Crémaillère de débrayage	1	
22	23261-20A00	Pignon de crémaillère de débrayage	1	
23	08322-21068	Rondelle de crémaillère de débrayage	1	
24	23271-14101	Bras de débrayage	1	
25	09135-06009	Vis du pignon de débrayage	1	
26	21111-12C50	Pignon menant primaire	1	
27	11341-12C50	Carter d'embrayage interne	1	
28	11370-12C50	Carter d'embrayage externe	1	
29	11482-22D00	Joint du couvercle d'embrayage	1	
30	11342-12C50	Bouchon de l'orifice du kick	1	
31	11971-12C50	Bouchon de remplissage d'huile	1	
32	07120-06252	Vis	4	M6X25
33	11972-12C50	Bouchon de vidange d'huile	1	
34	24121-12C60	Contre arbre pour embrayage à sec	1	16 Dents (non illustré)
35	17461-12C60	Pignon menant de pompe à eau	1	32 Dents

NOTE : Les pièces de la pompe à eau sont communes avec celles du standard.



16. RAPPORTS DE TRANSMISSION

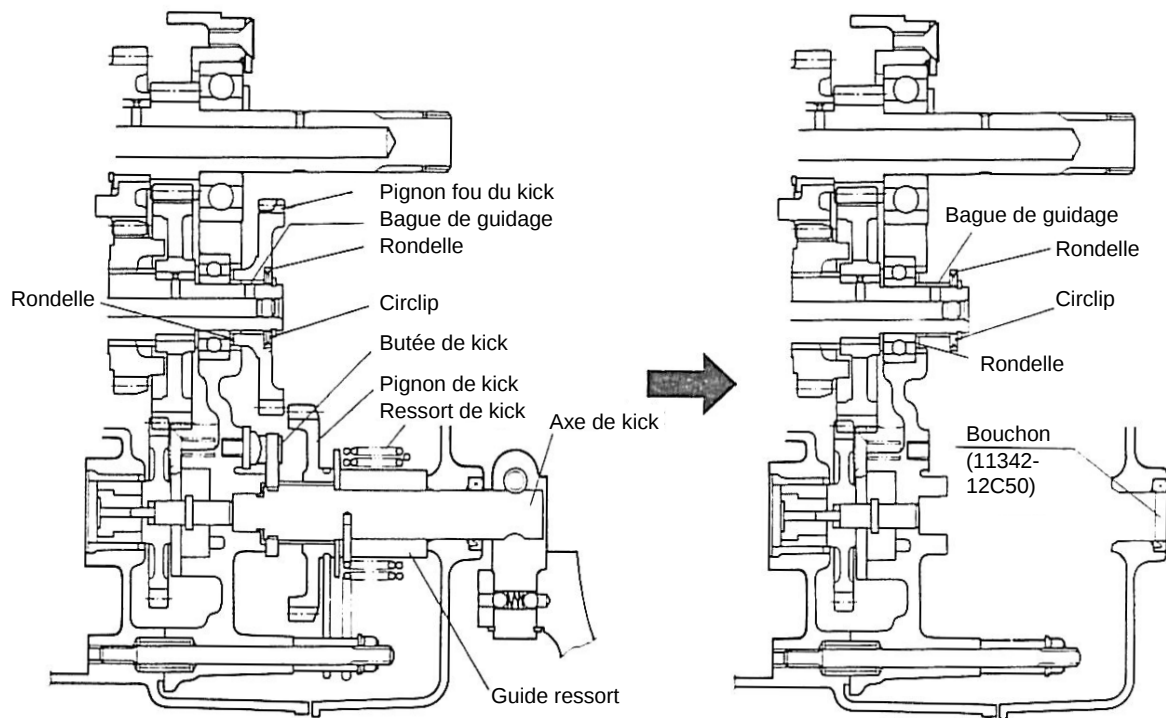
Modifier les rapports de boîte de vitesse pour une meilleure efficacité en compétition, utiliser les pièces listées ci-après. Se référer au Manuel technique RGV250 (99950-12072-01E) pour le détail du remplacement.



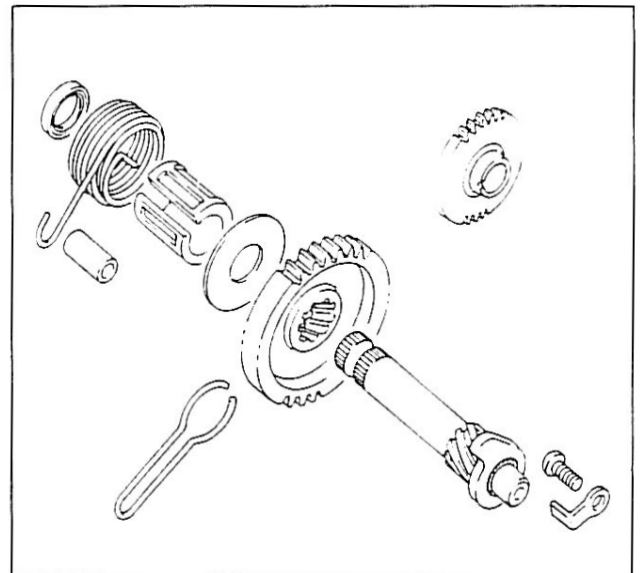
N° REF.	NUMERO DE PIECE	DESCRIPTION	QTE	REMARQUES
1-1	24121-12C50	Arbre primaire	1	Pour embrayage à bain d'huile (Stage I)
1-2	24121-12C60	Arbre primaire	1	Pour embrayage à sec (Stage II)
2	24221-12C60	Pignon menant de 2 ^e	1	17 dents
3	24231-12C60	Pignon menant de 3 ^e /4 ^e	1	18 dents/25 dents
4	24251-12C60	Pignon menant de 5 ^e	1	27 dents
5	24261-12C50	Pignon menant de 6 ^e	1	25 dents
6	24130-12C51	Arbre secondaire	1	
7	24311-12C52	Pignon mené de 1 ^{ère}	1	30 dents
8	24321-12C60	Pignon mené de 2 ^e	1	25 dents
9	24331-12C60	Pignon mené de 3 ^e	1	22 dents
10	24341-12C60	Pignon mené de 4 ^e	1	26 dents
11	24351-12C60	Pignon mené de 5 ^e	1	25 dents
12	24361-12C50	Pignon mené de 6 ^e	1	21 dents
13	08211-25321	Entretoise du pignon mené de 2 ^e	1	
14	16320-12C50	Pignon menant de la pompe à huile	1	28 dents
15	24322-12C60	Bague de guidage du pignon mené de 2 ^e	1	

NOTE : L'un des deux différents arbre primaire doit être choisi en fonction du type d'embrayage utilisé.

17. RETIRER LE SYSTEME DE DEMARRAGE AU KICK



Dans le cas de course de vitesse, le système de démarrage au kick doit être retiré pour réduire le poids. L'illustration ci-contre indique les pièces qu'il faut retirer du système. Cependant, quand on retire le pignon fou du kick, la bague de guidage, les rondelles et le circlip doivent rester sur l'arbre. Garder les pièces retirées pour les réutiliser afin de prendre part à une future course d'endurance requérant le système de démarrage au kick.

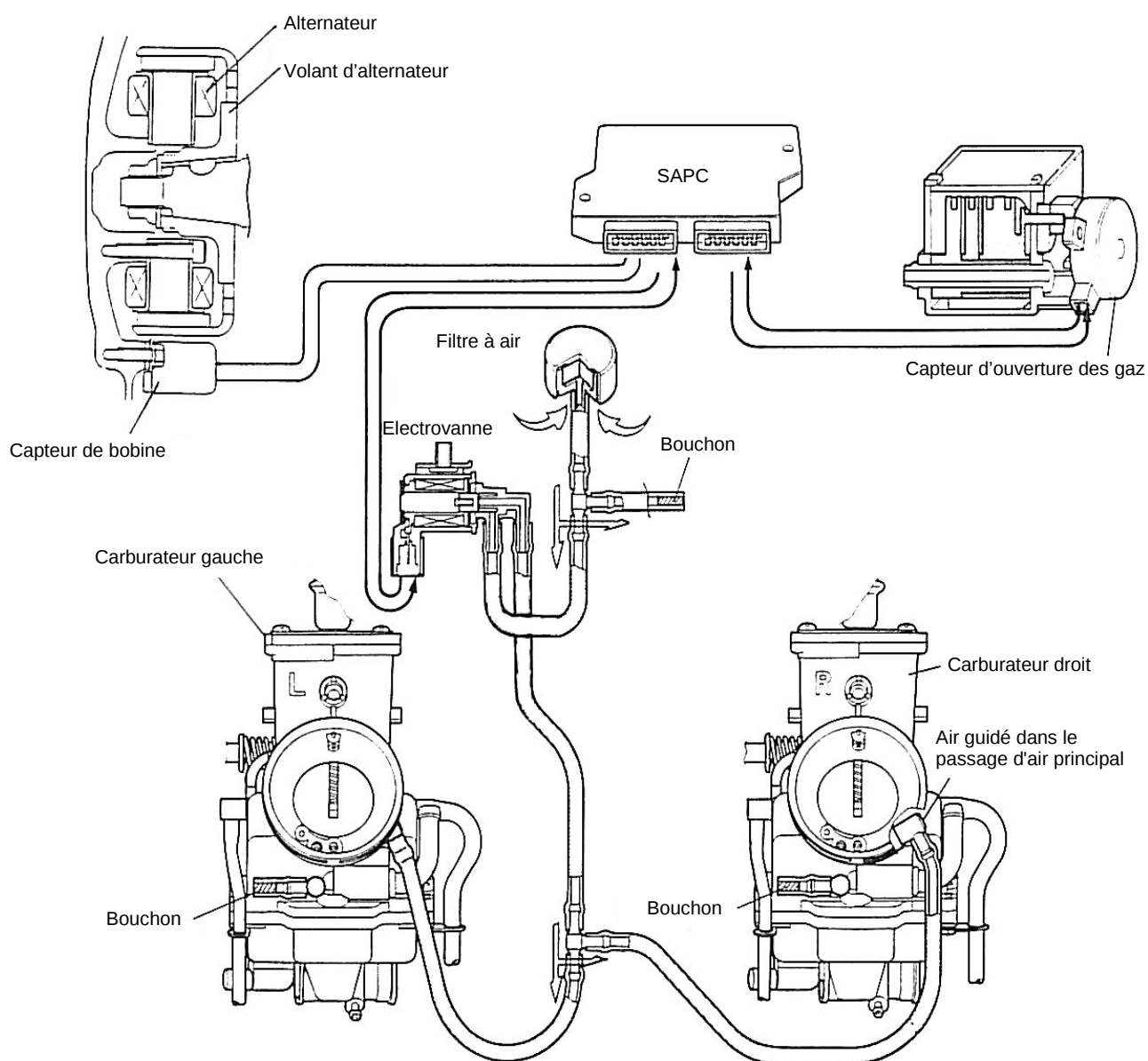


18. CARBURATEUR

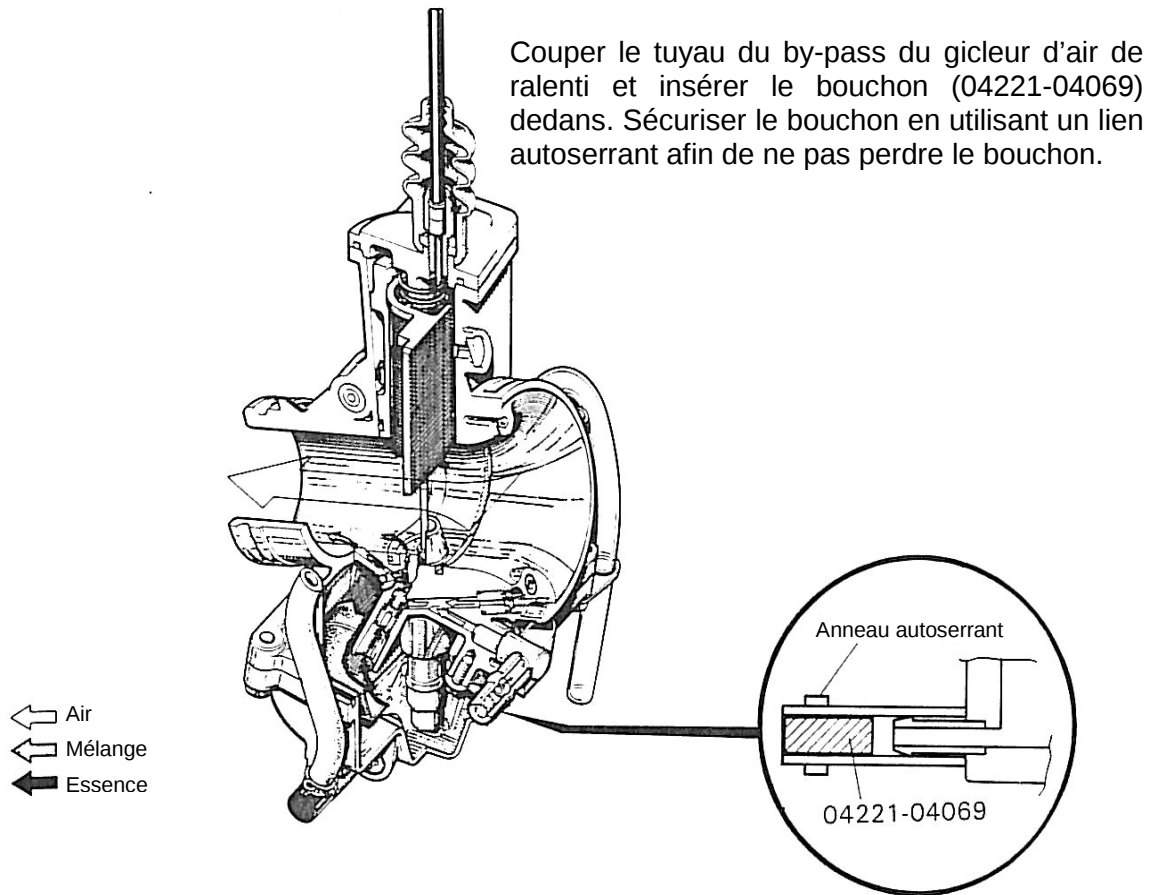
Le carburateur utilise un boisseau plat qui aide principalement à faciliter le flux d'air et fourni une meilleur atomisation du carburant, donnant une réponse moteur plus rapide.

L'autre caractéristique de ce carburateur est dans son système de contrôle d'air qui fournit, par contrôle électronique, un apport supplémentaire d'air au gicleur d'air de ralenti et principal. Ce contrôle est réalisé par la centrale de gestion (SAPC) qui reçoit les signaux d'entrées des capteurs d'ouverture des gaz et du régime moteur. Après traitement de ces signaux d'information, la centrale sort un signal on/off permettant le passage de la quantité optimum d'air à travers l'électrovanne. Le système agit ainsi sur le gicleur d'air principal pour les mi et hauts régimes, et le gicleur d'air de ralenti pour les bas régimes.

Pour le Kit F3, le contrôle du gicleur d'air de ralenti peut être supprimé pour faciliter le réglage de la carburation si la machine est utilisée principalement à mi et haut régime.

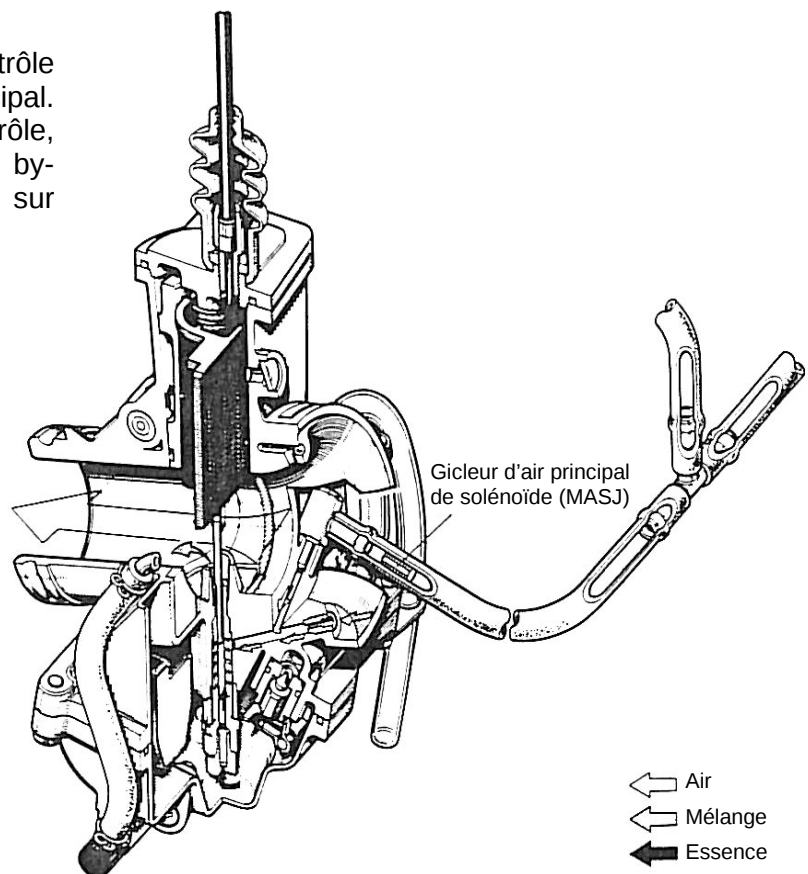


MODIFICATION DU BYPASS DU GICLEUR DE RALENTI



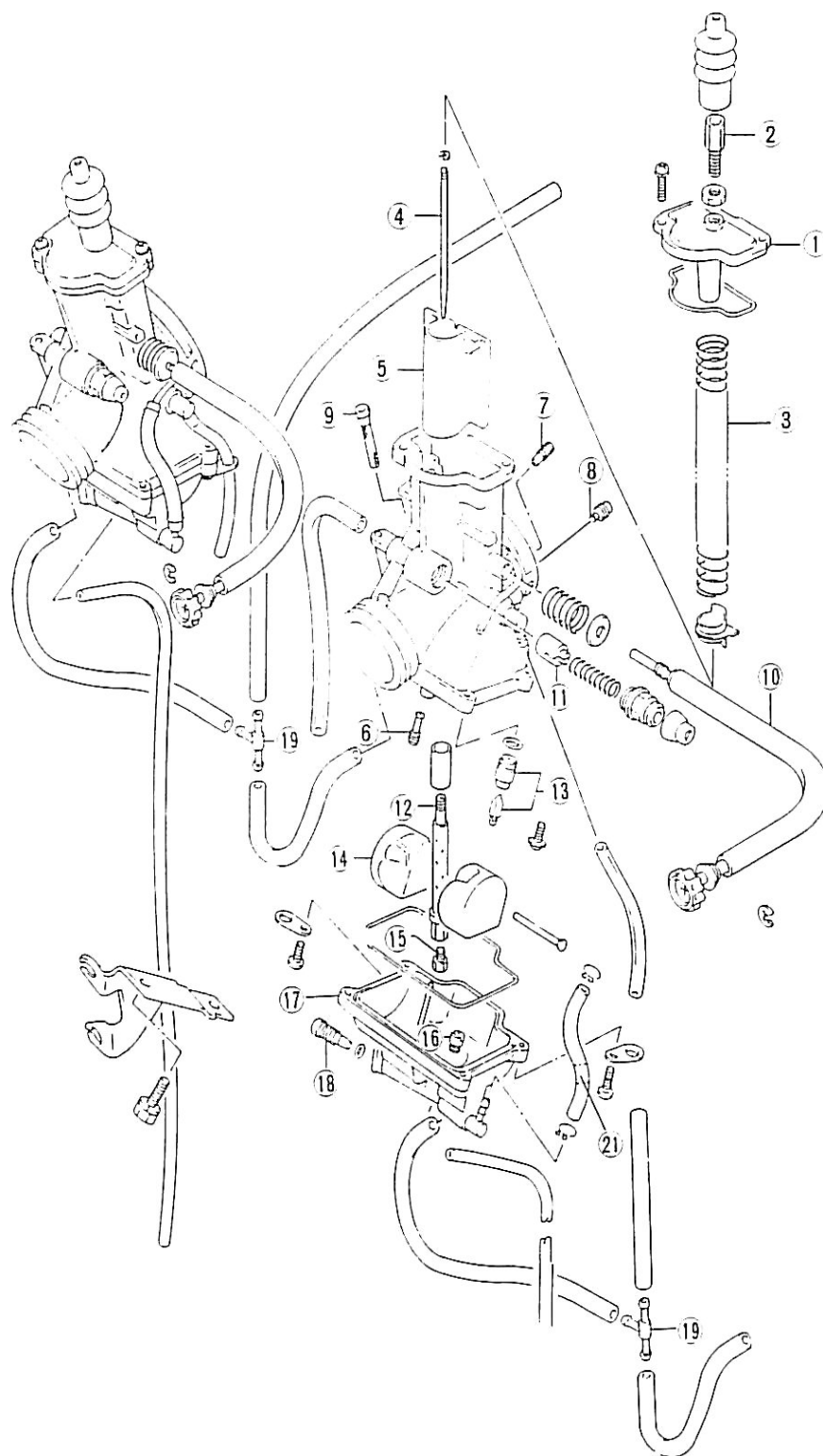
MODIFICATION DU BYPASS D'AIR PRINCIPAL

La commande de l'électrovanne de contrôle d'air agit sur le by-pass d'air principal. Cependant, pour favoriser ce contrôle, insérer le gicleur d'air dans le tuyau du by-pass d'air principal tel que montré sur l'illustration.



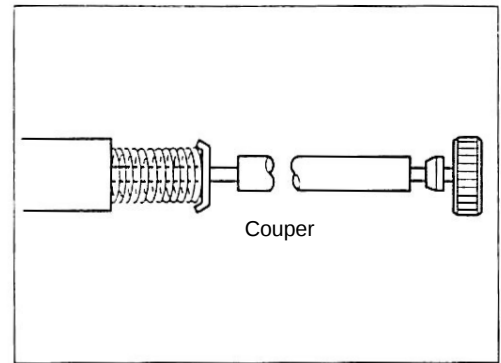
LISTE DES PIECES DU CARBURATEUR

- | | | |
|------------------------------|----------------------------------|---------------------------|
| (1) Capuchon supérieur | (8) Gicleur d'ajutage d'air | (15) Gicleur principal |
| (2) Réglage tension de câble | (9) Filtre | (16) Gicleur de pointe |
| (3) Ressort | (10) Butée de réglage du ralenti | (17) Cuve |
| (4) Aguille | (11) Starter | (18) Vis de vidange |
| (5) Boisseau | (12) Puits d'aiguille | (19) Raccord |
| (6) Gicleur de ralenti | (13) Pointeau | (20) Raccord |
| (7) Gicleur d'air principal | (14) Flotteur | (21) Gicleur de pointe II |

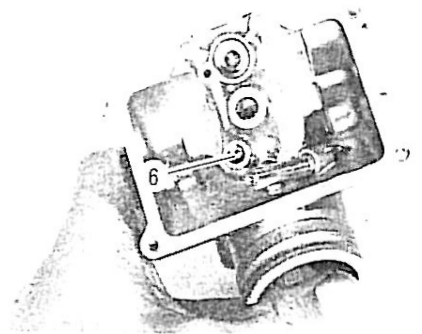
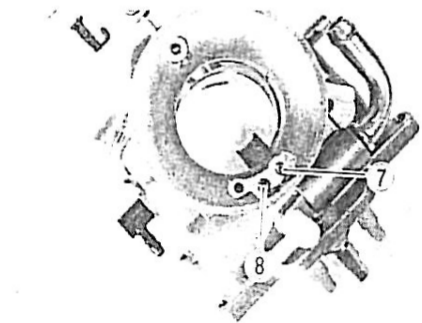


MODIFICATION DU CARBURATEUR

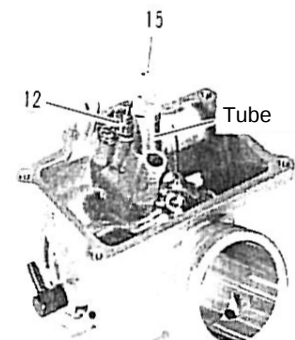
- Desserrer la vis butée de ralenti jusqu'à ne plus pouvoir desserrer plus et que le moteur tienne le ralenti.
Couper alors le câble à sa base pour retirer la molette d'ajustement, la surlongueur n'est pas nécessaire dans la préparation du carburateur.



- Couper 5 spires au ressort (3) pour réduire la force du ressort et la fatigue du pilote durant une course.
Attention à ne pas couper trop court où le rappel des gaz sera affecté.
- Remplacer le gicleur de ralenti (6), le gicleur d'air principal (7) et le gicleur d'ajutage d'air (8) par ceux du kit.



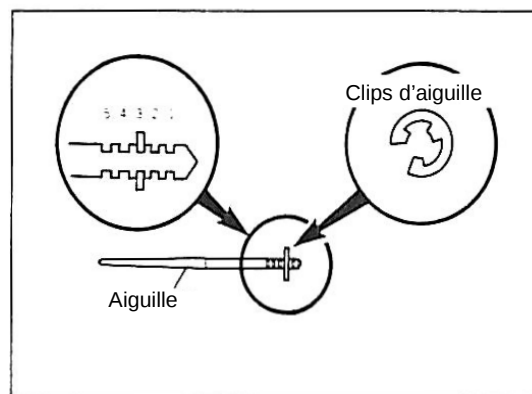
- Remplacer le gicleur principal (15) et le puit d'aiguille (12) par ceux du kit.



- Remplacer le gicleur de pointe (16) par celui du kit.



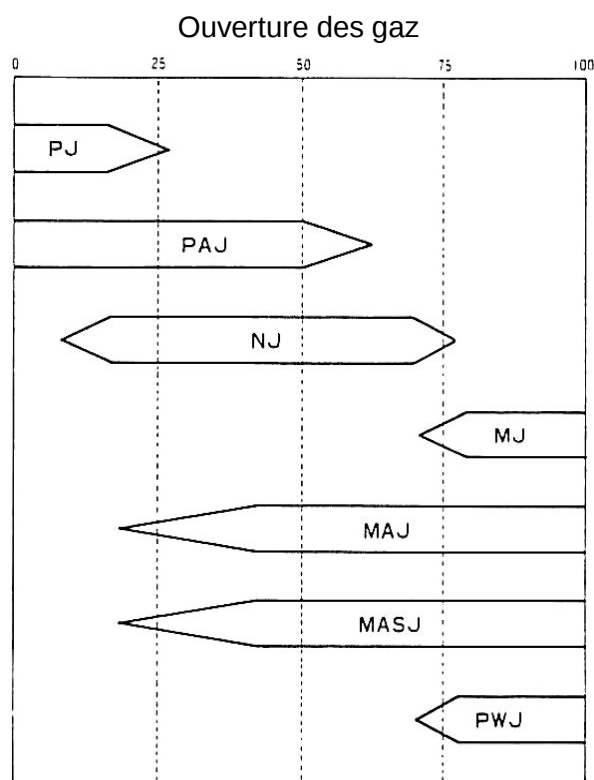
- Le gicleur de pointe II (21) qui est dans le tuyau entre la cuve et le corps du carburateur doit être remplacé par le gicleur du kit ou doit être enlevé.
- Remplacer l'aiguille (4) par celle du kit et placer le clip dans la position requise.
- Insérer dans le tuyau de contrôle d'air le gicleur d'air principal de solénoïde, celui de dimension appropriée aux conditions.



NOTE :

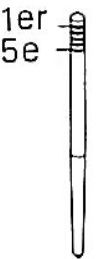
Le gicleur d'ajutage d'air, le gicleur d'air principal et le gicleur d'air principal de solénoïde sont du même type. Ainsi, les gicleurs ayant le même numéro sont interchangeables.

CARBURATION DES DIFFERENTS GICLEURS



Ce diagramme indique comment chaque gicleur affecte la carburation par rapport à la plage d'ouverture des gaz.

- **PJ (gicleur de ralenti)** : jusqu'à 15% d'ouverture, la carburation est entièrement affectée, et jusqu'à 25% d'ouverture au-delà de 9000tr/min.
- **PAJ (gicleur d'ajutage d'air)** : jusqu'à 50% d'ouverture, la carburation est entièrement affectée.
- **NJ (puits d'aiguille)** : de 15% à 25% d'ouverture, la carburation est entièrement affectée ; de 35% à 50% d'ouverture, au-delà de 9000tr/min ; et jusqu'à 75% d'ouverture au-delà de 11000tr/min.
- **MJ (gicleur principal)** : à partir de 75% d'ouverture, la carburation est entièrement affectée au-delà de 9000tr/min, et à 100% d'ouverture au-delà de 7000tr/min.
- **MAJ (gicleur d'air principal)** : à partir de 15% d'ouverture, la carburation commence progressivement à être affectée, et au-delà de 50% d'ouverture, la carburation est entièrement affectée.
- **MASJ (gicleur d'air principal de solénoïde)** : avec approximativement les mêmes ouvertures que le MAJ, il peut affecter la carburation. Cependant, sous le contrôle de l'électrovanne, l'influence sur la carburation est limitée de 5000tr/min à 9000tr/min et au-delà de 11000tr/min.
- **PWJ (gicleur de pointe)** : à partir de 75% d'ouverture, la carburation est entièrement affectée au-delà de 10000tr/min, et à 100% d'ouverture, au-delà de 8000tr/min.

MJ Incrément de #10	#320 ↓ #450	Pauvre ↓ Riche	PJ Incrément de #2,5	#20 ↓ #40	Pauvre ↓ Riche
NJ	O - 6 ↓ P - 2	Pauvre ↓ Riche	PWJ	#50 ↓ #60	Pauvre ↓ Riche
JN	 1er 5e Position du clip 1 ^{er} ↓ 5 ^e	Pauvre ↓ Riche	PAJ MAJ MASJ PWJ II Incrément de #0,1	0,5 ↓ 0,9	Pauvre ↓ Riche

- Les gicleurs PAJ, MAJ et MASJ sont des gicleurs métriques, plus le nombre est grand plus le débit est grand, ce qui donne un mélange plus riche.
- Ne pas changer la position du clip d'aiguille et le laisser dans la 3^e rainure
- Ne pas changer le MAJ de 0,5
- De base il n'est pas nécessaire de changer les PAJ, MAJ ou MASJ pour améliorer la carburation. Au lieu de cela remplacer les PJ, NJ ou MJ pour différentes carburations. Seulement lorsque le temps est limité le gicleur de pointe ou le système principal a besoin d'être changé, PAJ ou MASJ devrait être remplacé comme amélioration alternative. Cependant une telle méthode d'amélioration n'est pas recommandée car il peut résulter une perte de temps du réglage global du carburateur.

EXEMPLE DE REGLAGE DE CARBURATEUR

Pour le Stage 1 (avec essence de compétition)

	#1	#2
MJ	#370	#360
NJ	O - 9	O - 9
JN	6FL-84-50, 3 ^e	6FL-84-50, 3 ^e
PJ	#27,5	#27,5
PAJ	#0,7 (0,8 si pluvieux)	#0,7 (0,8 pluvieux)
MAJ	#0,5	#0,5
PWJ	#35	#35
PWJ II	#0,5	#0,5
MASJ	#0,5	#0,5

Circuit avec ligne droite : env. 500m

Température : 12°C

Pression : 760mmHg

Si le circuit a une ligne droite plus longue, alors augmenter le MJ de #20 - #30.

Si vous remplacez l'essence de compétition par de l'essence aviation, utilisez des gicleurs plus petit :

Pour MJ, plus petit de #20 - #30 ;

Et pour NJ, plus petit de 1 – 2 taille plus petite.

(Avec essence aviation)

	#1	#2
MJ	#350	#340
NJ	O - 8	O - 8
JN	6FL-84-50, 3 ^e	6FL-84-50, 3 ^e
PJ	#27,5	#27,5
PAJ	#0,7 (0,8 si pluvieux)	#0,7 (0,8 pluvieux)
MAJ	#0,5	#0,5
PWJ	#35	#35
PWJ II	#0,5	#0,5
MASJ	#0,5	#0,5

Pour Stage II (avec essence de compétition)

	#1	#2
MJ	#390	#380
NJ	P - 1	P - 1
JN	6FL-84-50, 3 ^e	6FL-84-50, 3 ^e
PJ	#27,5	#27,5
PAJ	#0,7	#0,7
MAJ	#0,5	#0,5
PWJ	#50	#50
PWJ II	sans	sans
MASJ	#0,5	#0,5

Circuit avec ligne droite : env. 500m

Température : 12°C

Pression : 760mmHg

Si le circuit a une ligne droite plus longue, alors augmenter le MJ de #20 - #30.

(Avec essence aviation)

	#1	#2
MJ	#370	#360
NJ	P - O	P - O
JN	6FL-84-50, 3 ^e	6FL-84-50, 3 ^e
PJ	#27,5	#27,5
PAJ	#0,7	#0,7
MAJ	#0,5	#0,5
PWJ	#50	#50
PWJ II	sans	sans
MASJ	#0,5	#0,5

Quand vous êtes sur un petit circuit utilisant fréquemment une ouverture partielle des gaz, une combinaison de plus petit MJ avec plus grand NJ est préférable. Dans le cas contraire, sur un grand circuit avec une longue ligne droite, augmenter proportionnellement le MJ.

CARBURATION EN FONCTION DE DIFFERENTES CONTITIONS CLIMATIQUES

CONDITION	RESULTAT	AJUSTEMENT REQUIS
Froid	Pauvre	Enrichir
Chaud	Riche	Appauvrir
Sec	Pauvre	Enrichir
En cas de chauffe	Riche	Appauvrir
Haute altitude	Riche	Appauvrir

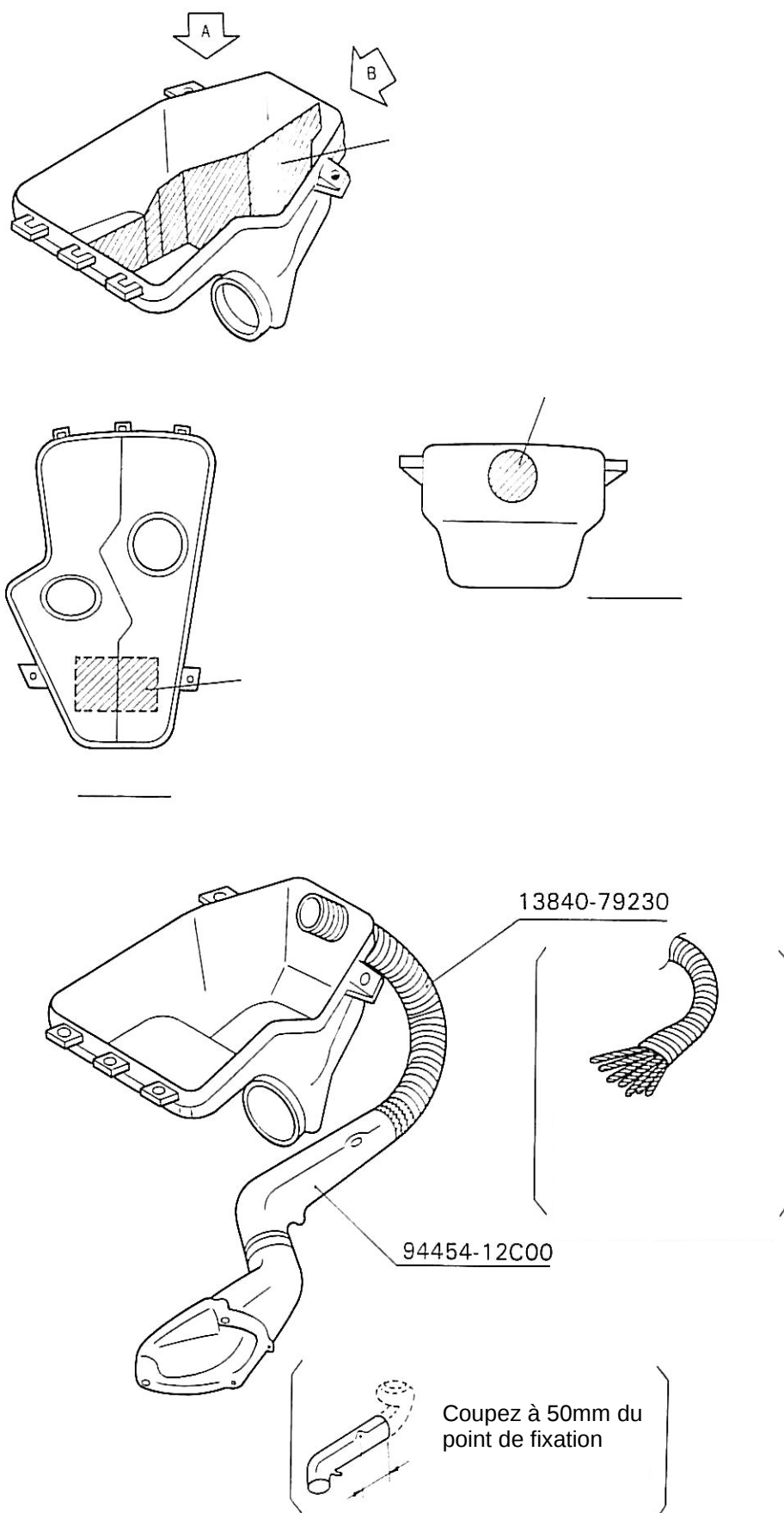
AMELIORATION DE LA CARBURATION EN FONCTION DE SYMPTOMES DE PANNE

SYMPTOME	AJUSTEMENT	REMARQUES
A pleine ouverture : - Régime max trop bas - Prend mal les tours - Faible puissance (riche)	- Réduire la taille du MJ - Réduire pas à pas d'1 à 2 tailles en observant la couleur de la calotte du piston.	- Contrôler si le starter est mis - Contrôler si pas noyé
A pleine ouverture : - Hésitant - Son métallique ou cognement - Montée en régime mais puissance insuffisante	- Augmenter la taille du MJ - Augmenter pas à pas d'1 à 2 tailles en observant la couleur de la calotte du piston. - Augmenter la taille du PWJ	- Contrôler si pas de prise d'air - Contrôler si l'avance à l'allumage n'est pas trop grande
Montée en régime lente ou intermittente à $\frac{1}{4}$ - $\frac{3}{4}$ d'ouverture des gaz	Réduire la taille du NJ pour appauvrir le mélange	(Riche à mi-ouverture)
Hésitant à $\frac{1}{4}$ - $\frac{3}{4}$ d'ouverture des gaz et couple faible.	Augmenter la taille du NJ pour appauvrir le mélange	(Riche à mi-ouverture)
Réponse progressive mais lente à l'ouverture des gaz	Réduire la taille du MJ car circuit principal trop riche.	
Réponse trop brusque à contrôler	Augmenter la taille du PJ	
Baisse du régime lente à la fermeture des gaz	Réduire la taille du PJ.	

19. MODIFICATION DE LA BOITE A AIR

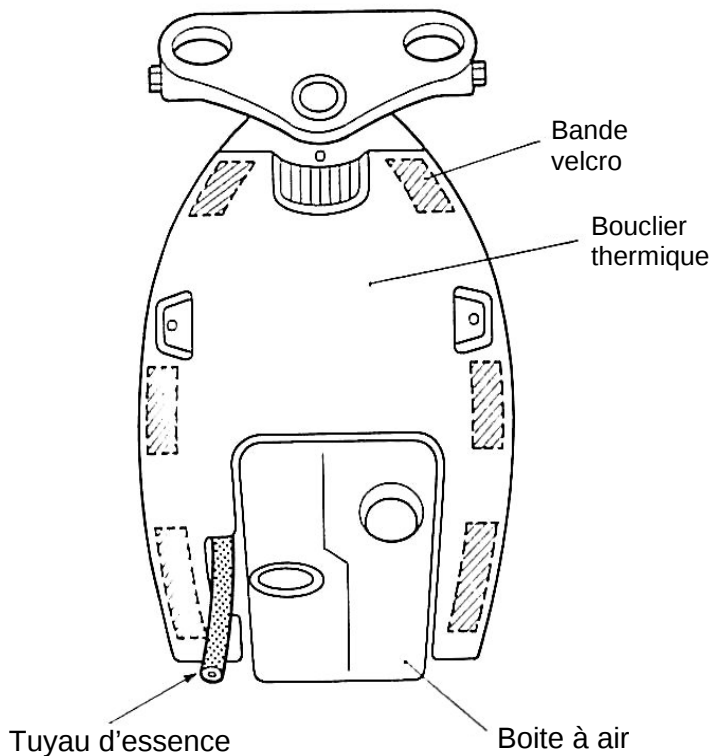
Avec la carburation modifiée pour un usage compétition, la boîte à air doit également être modifiée comme illustré ci-dessous.

NOTE : le couvercle, le filtre en mousse et la grille ne sont plus utilisés



20. INSTALLATION DU BOUCLIER THERMIQUE

Installez le bouclier thermique pour éviter l'arrivée d'air chaud provenant du radiateur vers les carburateurs.



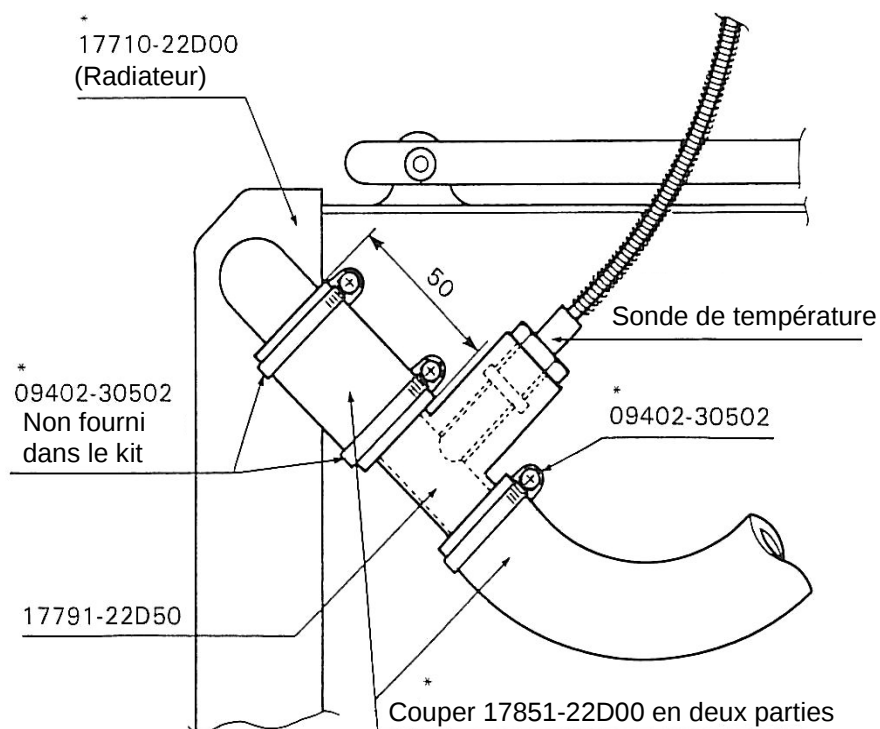
Assurez vous d'utiliser ce bouclier thermique, sans quoi la carburation serait considérablement affectée.

1. Positionnez le bouclier thermique et déterminez les emplacements des bandes Velcro sur le cadre.
2. Collez les bandes Velcro sur la zone du pourtour du réservoir (Nettoyez complètement cette zone de toute trace grasse).
3. Installez le bouclier en utilisant ces bandes Velcro.

21. INSTALLATION DE LA SONDE DE TEMPERATURE

Avec le radiateur standard

Couper le tuyau d'arrivée au radiateur (17851-22D00) à 50mm de l'extrémité et installer le Té (17791-22D50) tel qu'illustré.

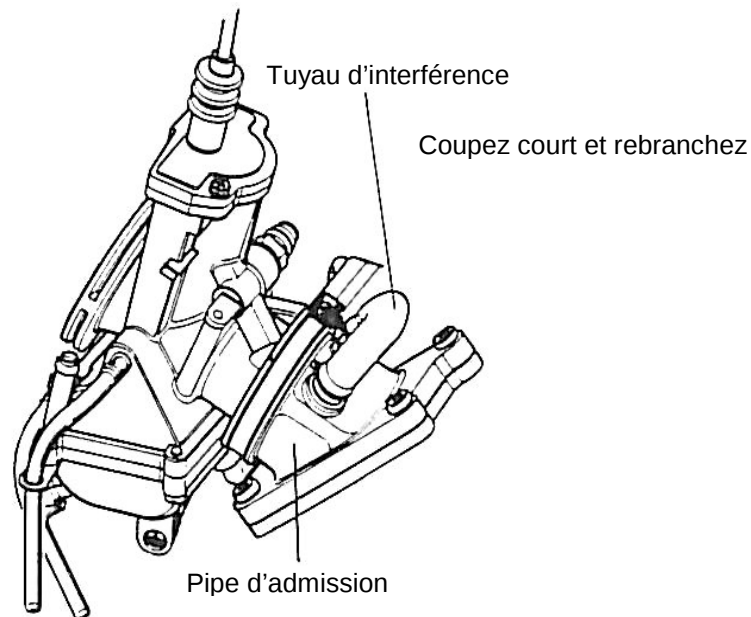


22. MODIFICATION DU SIPC

Le SIPC est utilisé sur un moteur stock dans le but d'améliorer la souplesse moteur à bas régime. Or, cela n'est pas utile dans le cadre d'un usage compétition où les moyens et hauts régimes sont utilisés le plus souvent.

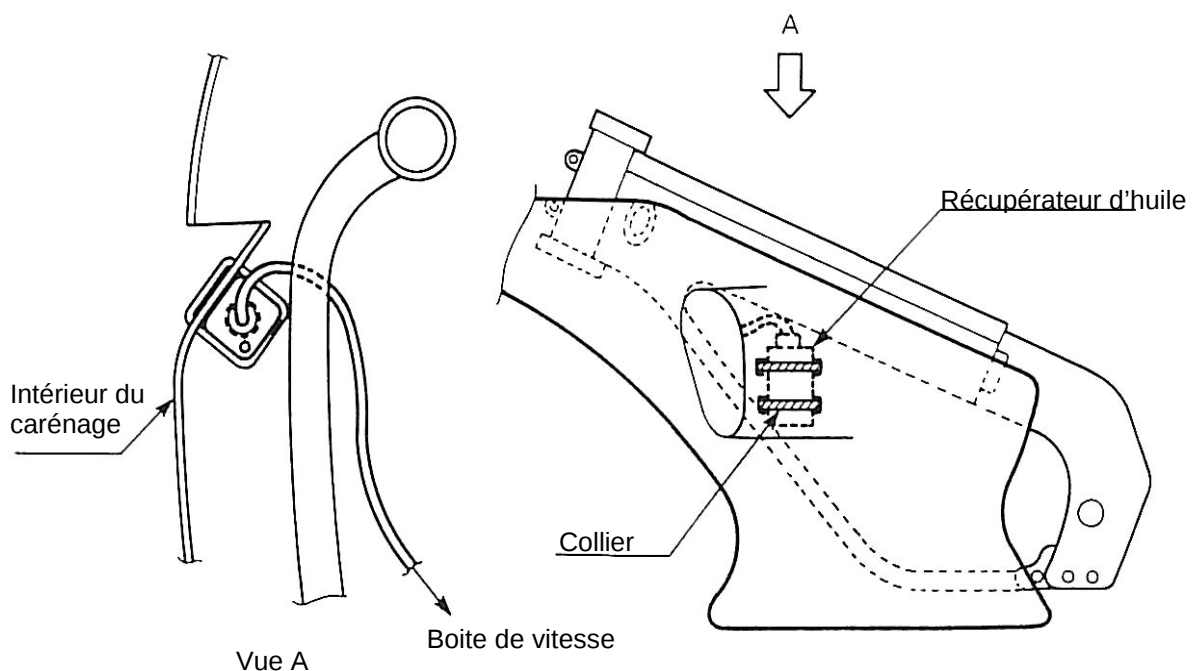
Pour le modifier, raccourcissez au maximum le tuyau (voire obturez le système) présent sur les pipes d'admission.

En option, il existe des pipes d'admission totalement dépourvues de SIPC, présentant un meilleur état de surface interne favorisant l'écoulement.

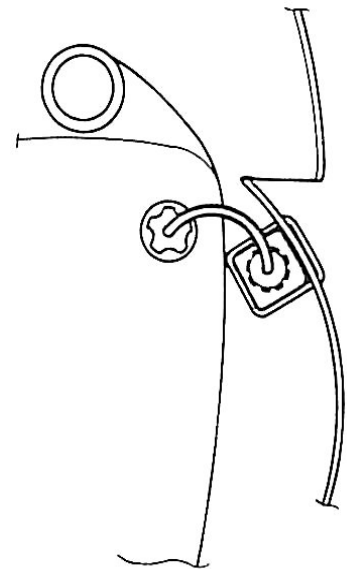
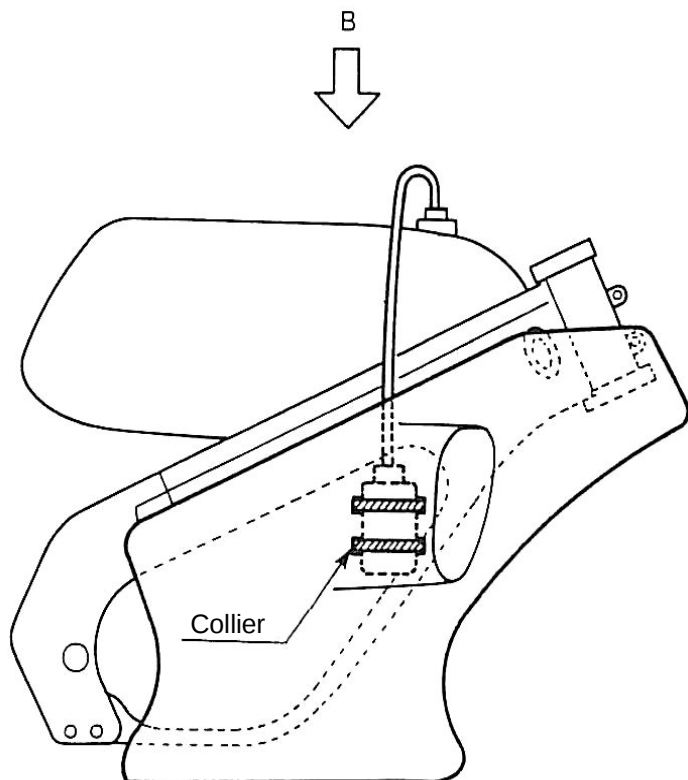


23. 1 RECUPERATEUR D'HUILE

Le récupérateur se monte à l'intérieur du carénage coté gauche, sur la sortie d'air du radiateur. Pour l'installer, percer quatre trous dans le carénage et fixer le réservoir avec des colliers tel qu'illustré. Brancher une extrémité du tuyau reniflard au raccord du reniflard de la boîte de vitesse, passer le tuyau à travers l'avant du cadre et insérer l'autre extrémité dans le récupérateur d'huile à travers le trou dans le bouchon.

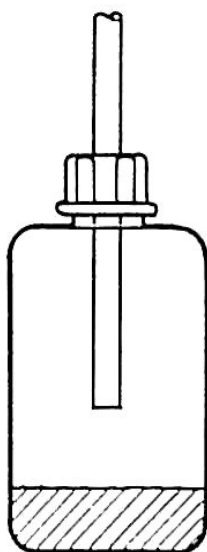


23. 2 RECUPERATEUR D'ESSENCE



Vue B

Monter le récupérateur d'essence à l'intérieur du carénage coté droit, sur la sortie d'air du radiateur.
Pour l'installer, percer quatre trous dans le carénage et fixer le réservoir avec des colliers tel qu'illustré.



OUI



NON

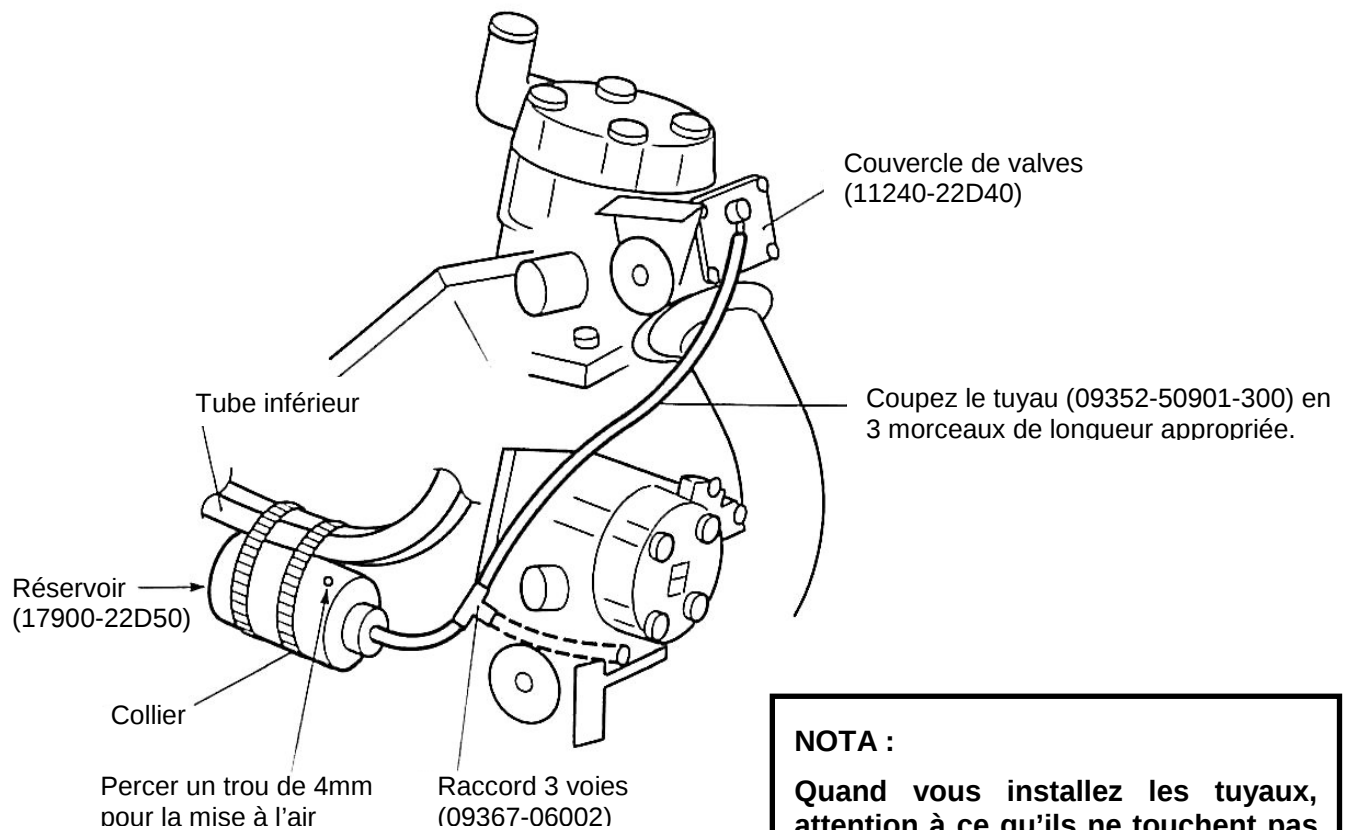
NOTA :

Ne pas insérer l'extrémité du tuyau dans l'essence.

Si l'extrémité du tuyau est dans l'essence, l'air ne peut pas passer par le tuyau et l'essence ne peut aller aux carburateurs.

24. RECUPERATEUR D'HUILE DE VALVES

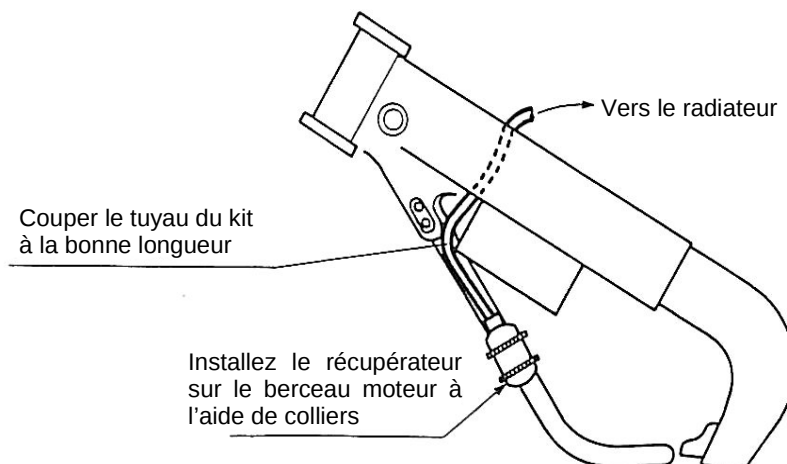
Pour rendre le fonctionnement des valves plus facile et fiable, les couvercles de valves doivent être remplacés par ceux équipés d'un piquage. Et le récupérateur doit être installé.



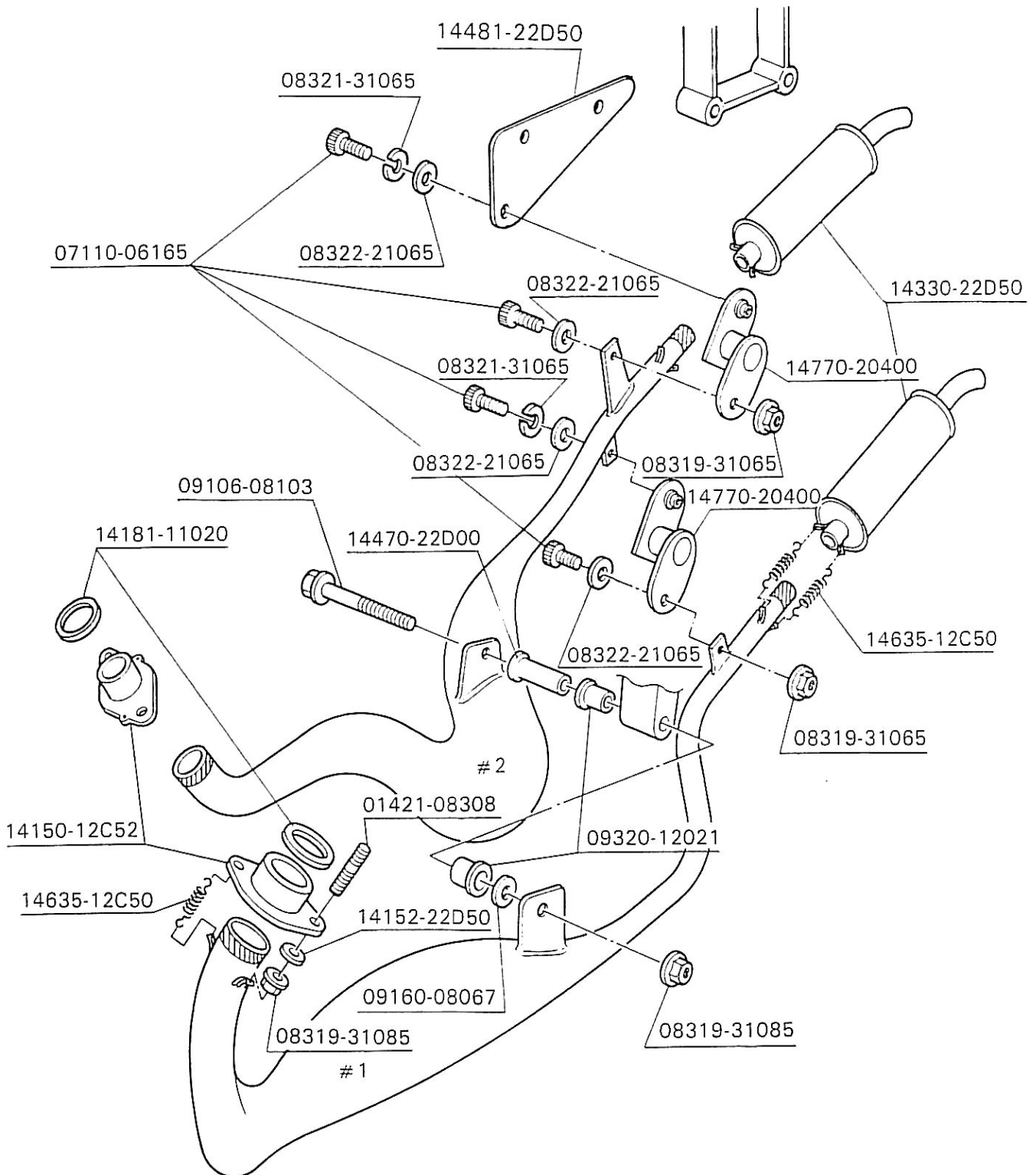
NOTA :

Quand vous installez les tuyaux, attention à ce qu'ils ne touchent pas les échappements une fois montés.

25. RECUPERATEUR D'EAU

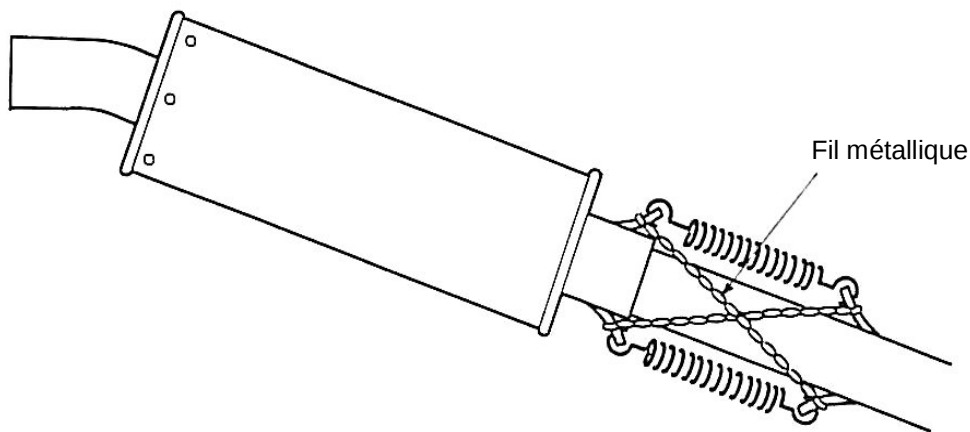


26. INSTALLATION DES ECHAPPEMENTS



Appliquez de la pâte à joint (à base de silicone) sur les zones hachurées

27. VERROUILLAGE DES SILENCIEUX



Pour éviter de perdre les silencieux si les ressorts se rompent à cause des vibrations, utilisez un fil métallique conformément à l'illustration.

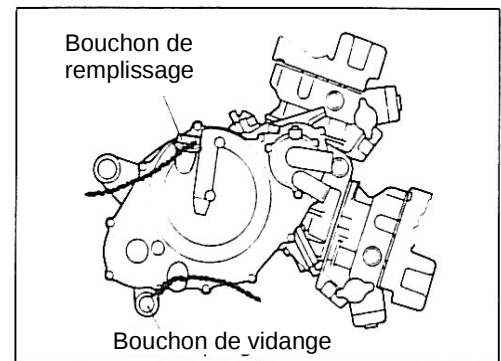
ATTENTION :

Pour un bon résultat avec les échappements, utiliser seulement les silencieux 92. Si un silencieux d'un autre modèle est utilisé cela peut causer des troubles.

28. AUTRE FREINAGE DE PIECES

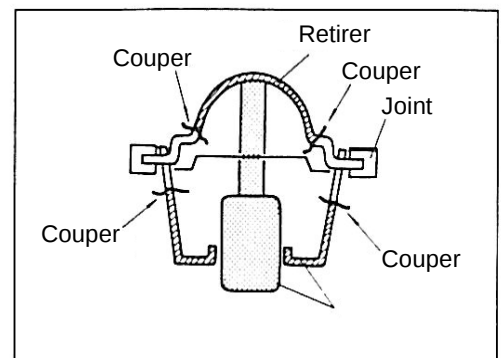
Les règlements de course stipulent généralement qu'il faut freiner les bouchons de remplissage et de vidange.

En pièces optionnelles, ces bouchons existent avec les perçages pour passer le fil de fer à freiner.



29. SUPPRESSION DU THERMOSTAT

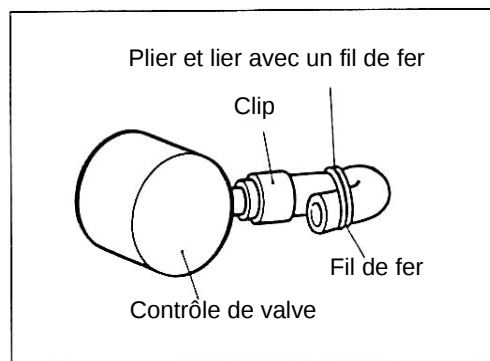
Pour améliorer le refroidissement, supprimer le thermostat qui peut créer une résistance à la circulation de l'eau. En lieu et place du thermostat, installer le joint du couvercle de thermostat (17664-12C50) ; ou bien modifier le thermostat d'origine tel qu'illustré.



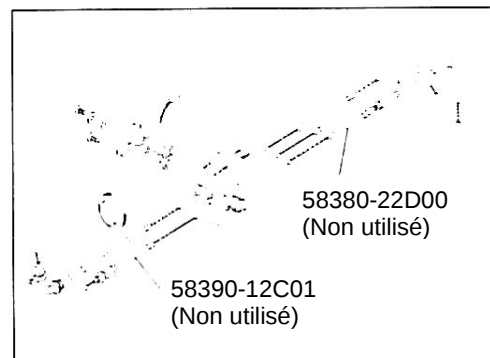
30. SUPPRESSION DE LA POMPE A HUILE

Comme le mélange essence/huile est utilisé, la pompe à huile et le réservoir d'huile ne sont plus nécessaires. Modifier le système en suivant les étapes suivantes :

- 1) Enlever le réservoir d'huile
- 2) Vidanger l'huile de boîte
- 3) Démonter le couvercle d'alternateur
- 4) Démonter la plaque de protection de la pompe à huile
- 5) Démonter la pompe à huile en prenant soin de ne pas endommager son joint papier
- 6) Une fois la pompe enlevée, la cale 09301-20005 et le pignon d'entraînement de pompe 16320-12C00 doivent rester en place car ils ont un rôle dans la lubrification de la boîte de vitesse
- 7) Couper les tuyaux d'arrivée d'huile sur les 2 cylindres et le bloc moteur, et les condamner en courbant et en sécurisant les tuyaux de la manière suivante :



- 8) Démonter le câble de pompe à huile et le câble de servocommande No5. Ils ne sont plus utilisés.

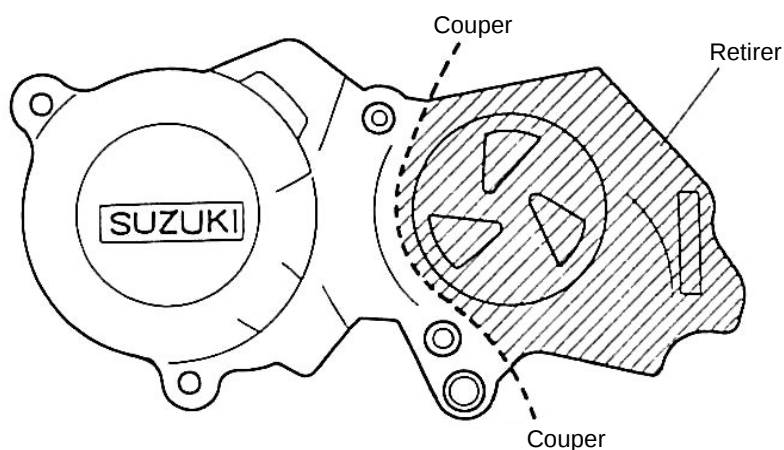


ATTENTION :

A partir du modèle 92 le capteur de position des gaz a été ajusté et assemblé avec la boîte. C'est pourquoi le capteur ne doit jamais être démonté de sa boîte.

31. MODIFICATION DU COUVERCLE D'ALTERNATEUR (STAGE 1)

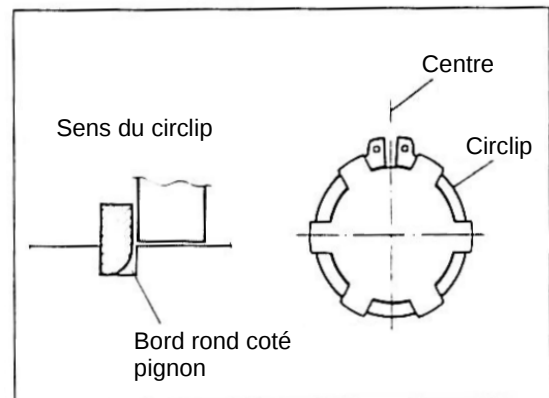
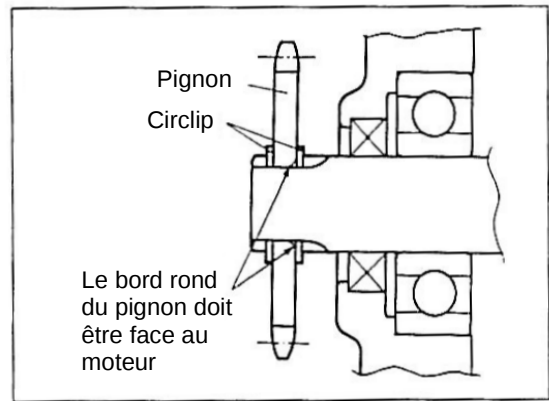
Pour faciliter la modification du braquet, modifier le couvercle du pignon de sortie de boîte comme illustré ci dessous :



Laisser les quatre vis et le cache pignon en place sur le moteur

32. CHANGEMENT DU PIGNON DE SORTIE DE BOITE

Repérer le sens d'installation du pignon et de son circlip



33. CHANGEMENT DE COURONNE DE TRANSMISSION

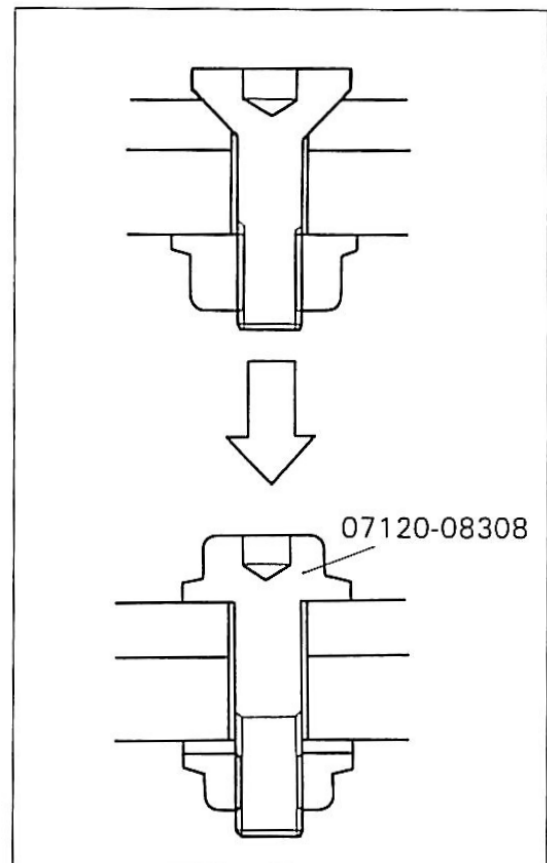
Les trous de fixation de couronne d'origine sont fraisés, en revanche, les boulons du kit ne sont pas fraisés pour des raisons de compatibilité avec le kit des années précédentes.

Utiliser les boulons non fraisés lors du montage de la couronne en aluminium kit.

Choisir le meilleur braquet en fonction des ensembles disponibles :

Pignon de sortie de boîte : 13-16 dents

Couronnes : 37-47 dents



34. KIT ELECTRIQUE STAGE 1

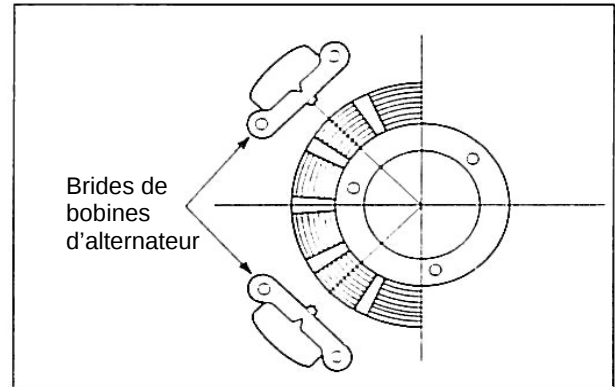
Basé sur le système électrique d'origine, le stage 1 remplace quelques éléments pour améliorer les performances.

NOTE :

Le système électrique fonctionne sur batterie, donc dans le cas d'une batterie faible, les performances ne seront pas optimales. La maintenance de la batterie est très importante, une tension d'au moins 12 volts sans alimentation électrique doit être obtenue en permanence.

Si la tension est inférieure à 12v vérifier la continuité du stator.

1. Remplacer les brides de bobines d'alternateur par celles du kit stage 1. Les brides sont étudiées pour supprimer les vibrations des bobines transmises par le moteur. Ces brides sont importantes pour un fonctionnement optimal du moteur. Remplacer ces pièces après avoir parcourus 500 km avec la machine.
2. Supprimer les périphériques routiers (clignotants, phares etc...)
3. Installer le faisceau électrique stage 1
4. Remplacer l'unité de contrôle par celle du kit stage 1. Cet élément est primordial pour une performance optimale du moteur.
5. Installer le coupe circuit fourni avec le kit stage 1



NOTE :

La procédure de réglage des valves d'échappement est la même que pour une moto d'origine.

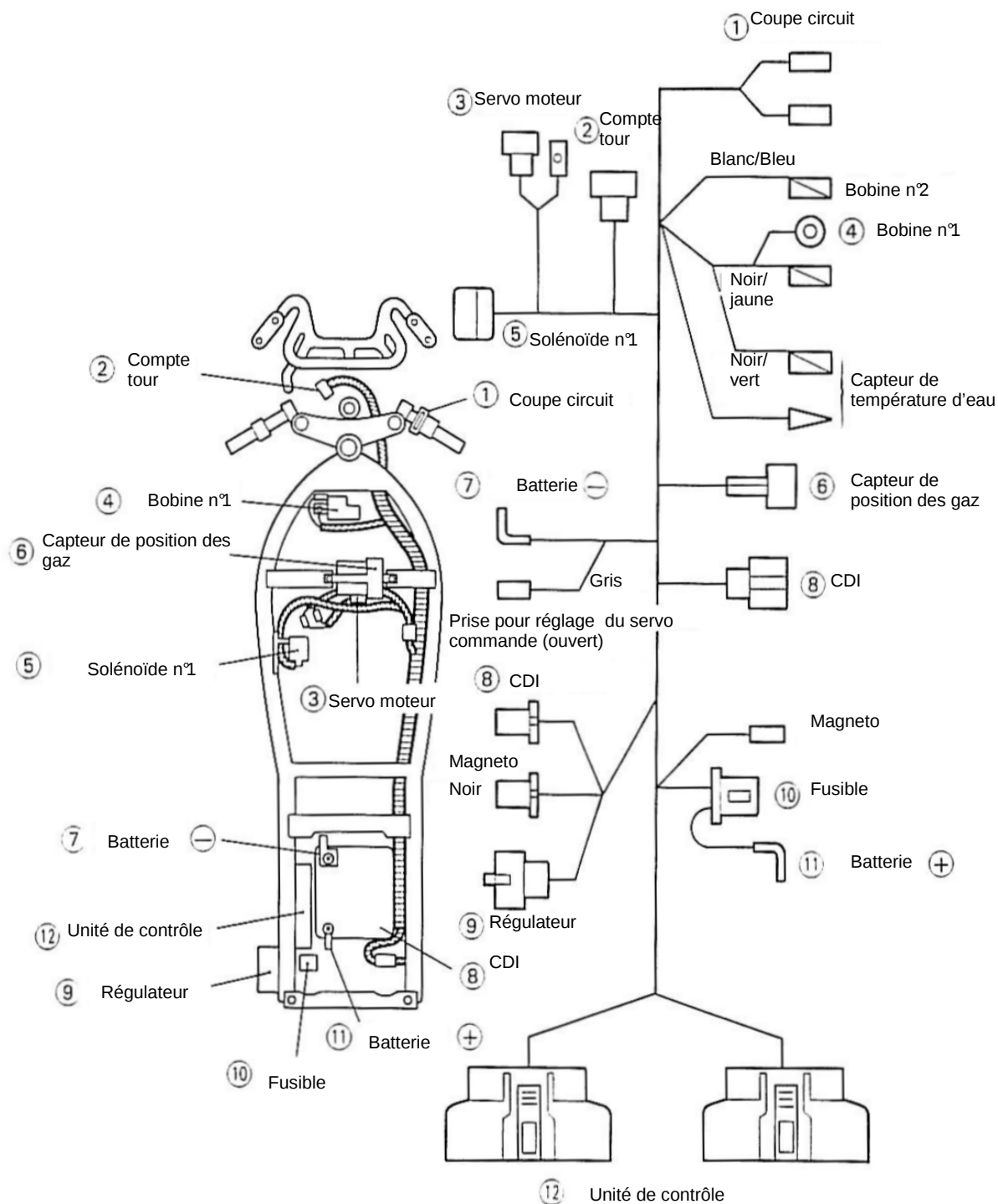
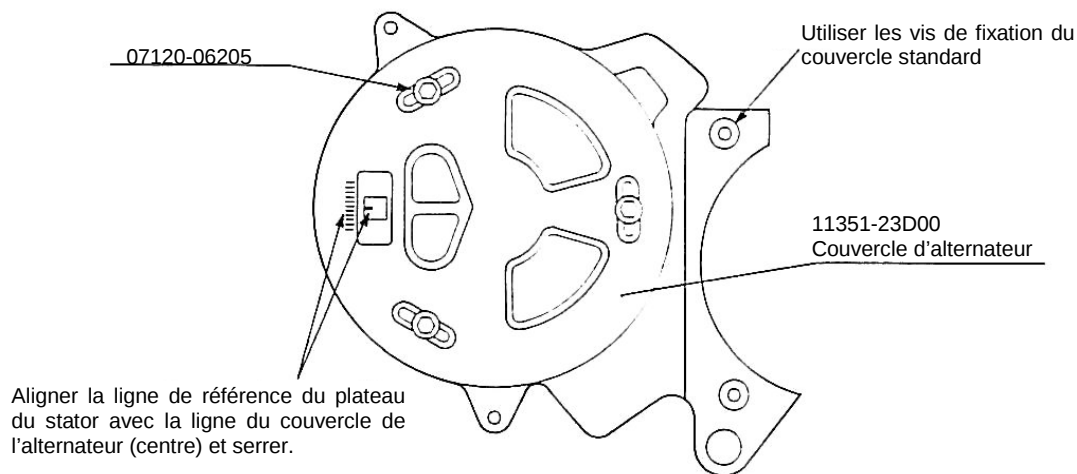


Fig.1 Faisceau électrique du kit Stage I

35. KIT ELECTRIQUE STAGE II

ALTERNATEUR

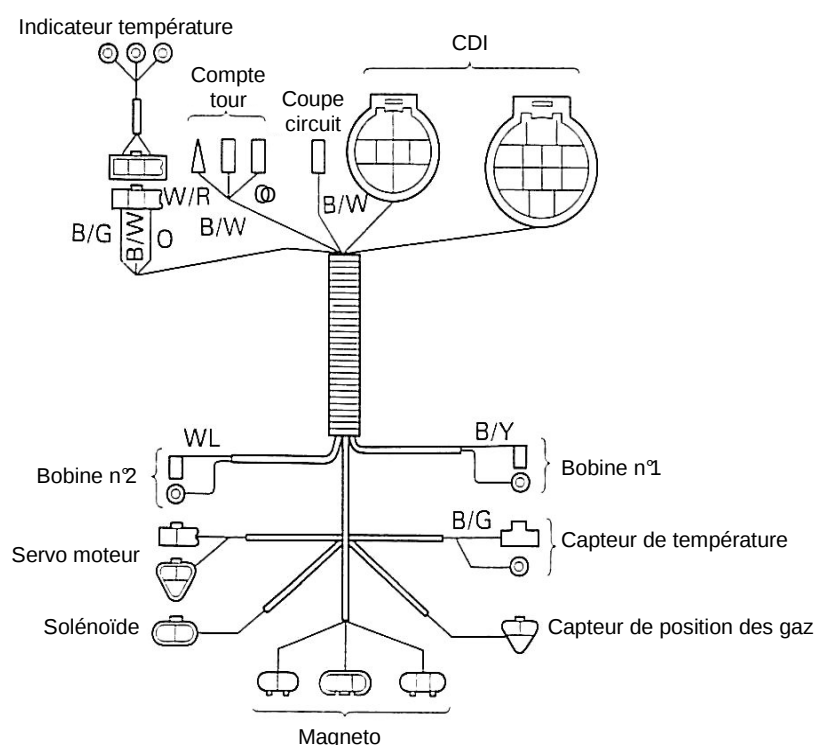
Le kit alternateur Stage II est plus léger, a un diamètre extérieur de rotor de 80mm pour réduire l'inertie du volant donnant ainsi une meilleure réponse moteur à l'ouverture des gaz. De plus le système fonctionne sans puissance de batterie, ce qui contribue à faciliter la maintenance.



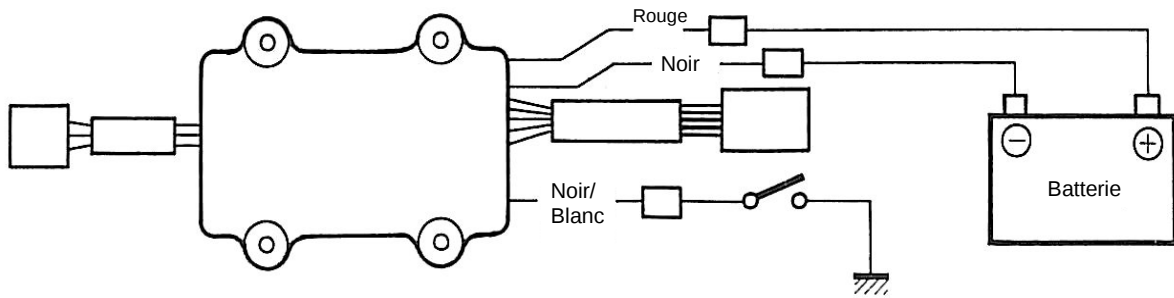
Le réglage de l'avance à l'allumage peut être ajusté tel que requis avec $\pm 5^\circ$ correspondant aux lignes dessinées par un incrément. Pour changer le réglage d'avance à l'allumage, dévisser les trois vis (07120-06205), tourner le plateau du stator tel que requis et resserrer les vis. Si le stator bouge de 1° dans le sens des aiguilles d'une montre, L'ensemble de la caractéristique d'avance d'allumage glisse de 1° vers l'avance.

Le kit Stage II équipant le moteur est conçu pour donner la meilleure performance lorsque l'avance à l'allumage est réglée à $\pm 0^\circ$. Sous certaines conditions exceptionnelles, l'avance peut être légèrement avancée ou reculée du 0° pour s'ajuster aux conditions de course ou climatiques spécifiques ou aux différences de spécification moteur. Cependant, sans avoir de données précises justifiant le réglage, ne pas tenter de régler l'avance. Autrement cela peut causer des troubles de fonctionnement.

- Le couvercle d'alternateur est fabriqué en magnésium permettant ainsi de réduire le poids. Un traitement anticorrosion est appliqué sur le couvercle. Cependant, si vous constatez une substance pulvérulente blanchâtre, appliquer un spray antirouille tel que le CRC5-56.



REGLAGE DU SERVO MOTEUR DES VALVES D'ECHAPPEMENT DU KIT STAGE II



Des trois fils individuels venant du CDI, connecter le fil rouge à la borne (+) de la batterie et le fil noir à la borne (-) (Les connecteurs des fils ne sont pas inclus au kit. Préparer les vous-même).

Le moteur démarre une seconde après la connexion, arrêter pendant deux secondes et maintenant retourner à la position basse. (Le fil Noir/Blanc est pour le coupe circuit).

Procédure

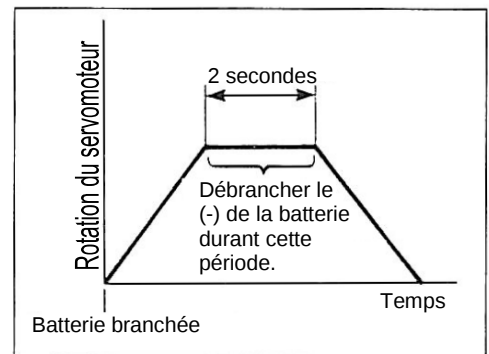
- 1) Connecter le fil rouge du CDI au (+) de la batterie.
- 2) Connecter un fil au fil Noir du CDI et brancher l'extrémité du fil au (-) de la batterie.
- 3) Retirer la connexion avec le (-) de la batterie lorsque le moteur a démarré et rechercher la position fin de course (Position de réglage).



Le servo moteur est immobilisé à une position intermédiaire (Position de réglage).

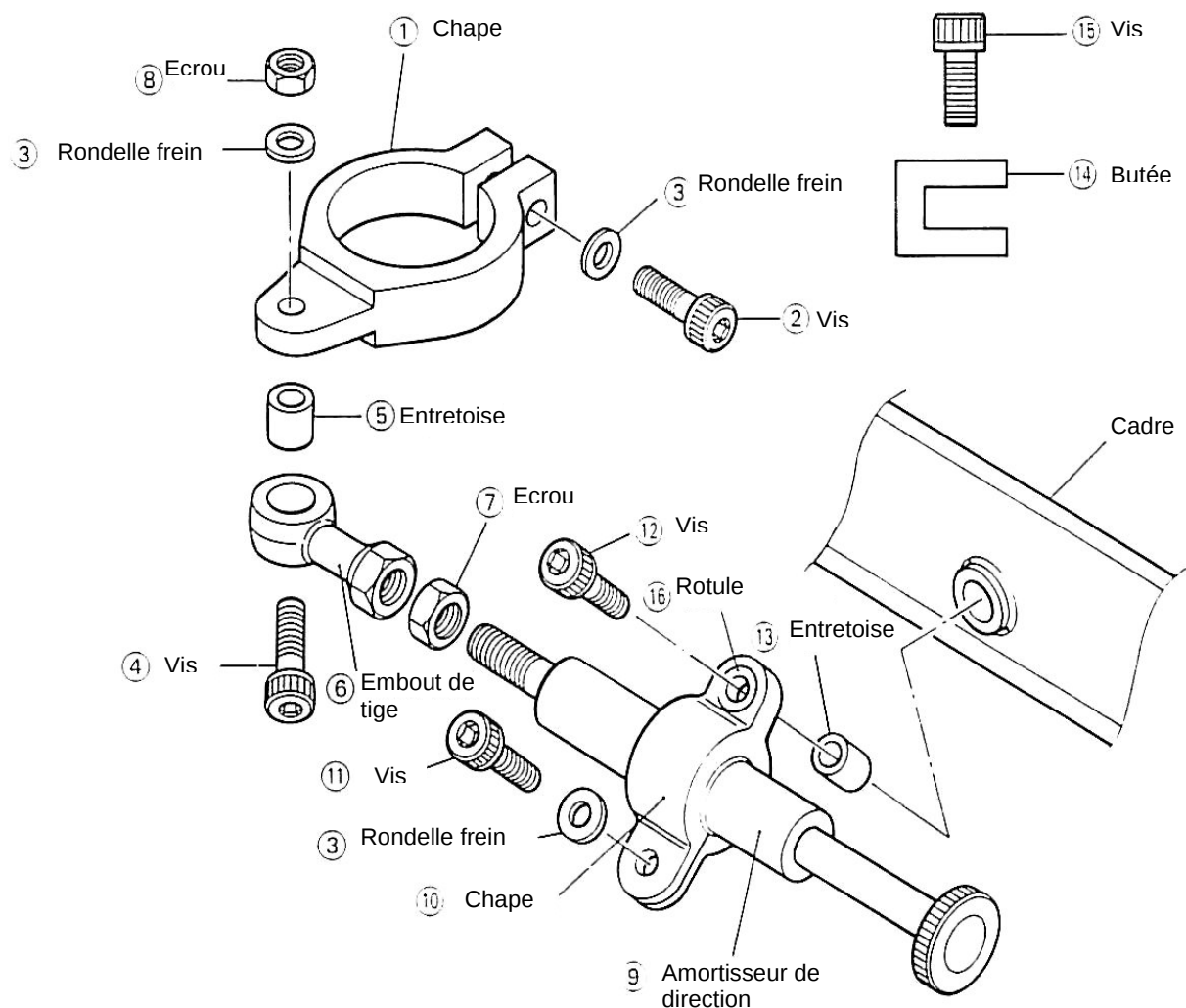


Faite le réglage des câbles. Pour cette procédure de réglage, reportez vous aux réglages standards de la moto d'origine.



36. MONTAGE DE L'AMORTISSEUR DE DIRECTION

CONTENU DU KIT



N°	NUMERO DE PIECE	NOM DE PIECE	QTE
1	51781-22D50	Chape du tube de fourche	1
2	07110-06307	Vis de chape du tube de fourche	1
3	09164-06009	Rondelle frein	3
4	07110-06357	Vis	1
5	09180-06092	Entretoise	1
6	51721-15400	Embout de tige	1
7	08310-11087	Ecrou	1
8	08310-11067	Ecrou	1
9	51750-33C50	Amortisseur de direction	1
10	51791-33C50	Chape	1
11	07110-06257	Vis	1
12	07110-08357	Vis	1
13	09180-08126	Entretoise	1
14	051723-12C50	Butée d'amortisseur	2
15	07110-06108	Vis	2
16	09269-08003	Rotule	1

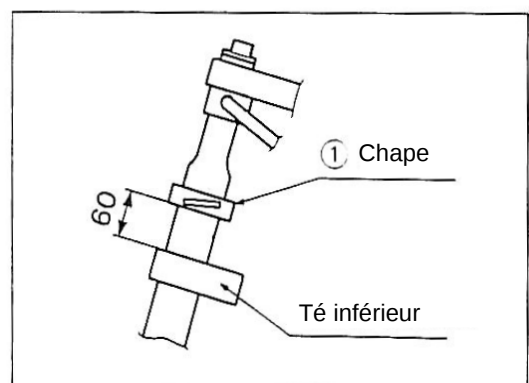
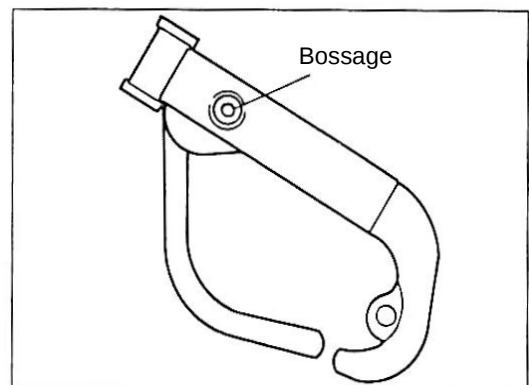
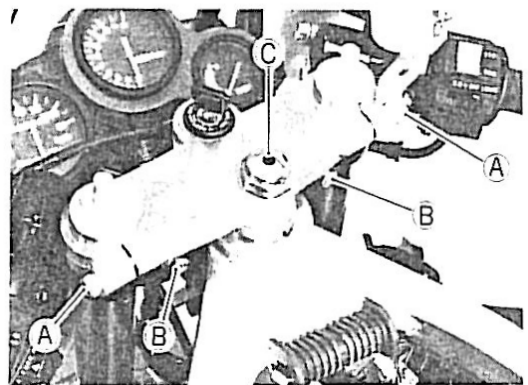
INSTALLATION

Assemblage des composants du kit

- Fixer l'embout à rotule (6) et l'écrou (7) à l'amortisseur de direction (9).
Couple de serrage : 10 – 16 Nm (1,0 – 1,6 Kgm)
- Monter la chape (10) sur l'amortisseur (9), placer ensemble la vis (11) et la rondelle de blocage (3) et serrer la vis sans la bloquer
- Placer ensemble la vis (2) et la rondelle frein (3) sur la chape du tube de fourche (1) et serrer la vis sans la bloquer.
- Monter l'embout à rotule (6) sur la chape du tube de fourche (1) en utilisant la vis (4), la rondelle frein (3), l'entretoise (5) et l'écrou (8) comme illustré. Serrer l'écrou (8) au couple.
Couple de serrage : 4 – 7 Nm (0,4 – 0,7 Kgm)

Montage de l'amortisseur de direction

- Desserrer les vis de serrage des tubes sur le Té supérieur (A)
- Enlever les vis de fixation des demi guidons (B)
- Enlever l'écrou supérieur (C) de la colonne de direction
- Enlever le Té supérieur
- Enlever le demi guidon gauche
- Glisser la chape du tube de fourche (1) sur le tube de fourche gauche
- Fixer la chape (10) sur le bossage situé à gauche du cadre, en utilisant la vis (12) et l'entretoise (13).
Serrer au couple 10 – 16 Nm (1,0 – 1,6 Kgm)
- Remonter le demi guidon gauche sur le tube de fourche.
- Remonter le Té supérieur.
- Visser l'écrou supérieur (C) de la colonne de direction.
Serrer au couple 80 – 100 Nm (8,0 – 10,0 Kgm)
- Visser les vis de fixation des demi guidons (B)
Serrer au couple 15 – 25 Nm (1,5 – 2,5 Kgm)
- Visser les vis de serrage des tubes sur le Té supérieur (A)
Serrer au couple 15 – 25 Nm (1,5 – 2,5 Kgm)



Réglage de l'amortisseur de direction

- Bouger l'amortisseur de direction en avant et en arrière à travers la chape (20) et localiser le point milieu de la course de la tige en rentrée et en sortie quand l'amortisseur est tourné de droite à gauche.
- Quand la bonne position est trouvée, serrer les vis (2) et (11) au couple.
Couple de serrage : vis (2) : 4 – 7 Nm (0,4 – 0,7 Kgm)
vis (11) : 4 – 7 Nm (0,4 – 0,7 Kgm)

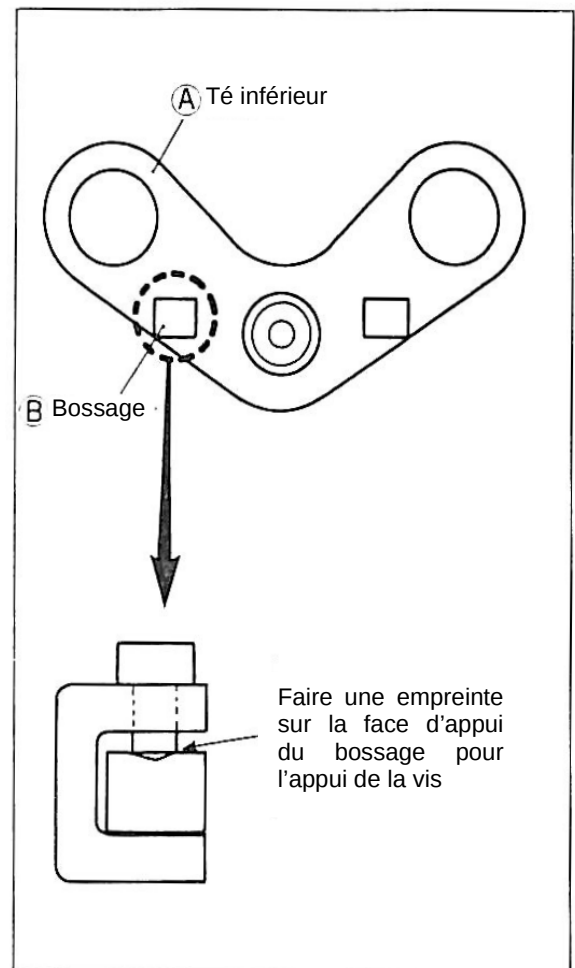
ATTENTION :

Il est très important que la vis (11) soit serrée au bon couple. Après avoir terminé l'ajustement, vérifier que la direction tourne librement de droite à gauche.

- Monter la butée de direction (16) sur le bossage (B) sur le Té inférieur (A) et serrer celui-ci avec la vis (15).
Couple de serrage : 4 – 7 Nm (0,4 – 0,7 Kgm)

NOTE IMPORTANTE :

- Lorsque vous utilisez l'amortisseur de direction, alors monter la butée de direction comme illustré. Certains règlements de course interdisent l'usage d'amortisseur de direction, retirer alors aussi la butée de direction.
- Cet amortisseur de direction est équipé d'un réglage d'amortissement. Le réglage permet 12 positions différentes (en tournant la molette).
- Dans l'éventualité où vous désirez une plus grande force d'amortissement, remplacer la fixation de l'amortisseur avec la 51750-33C50.

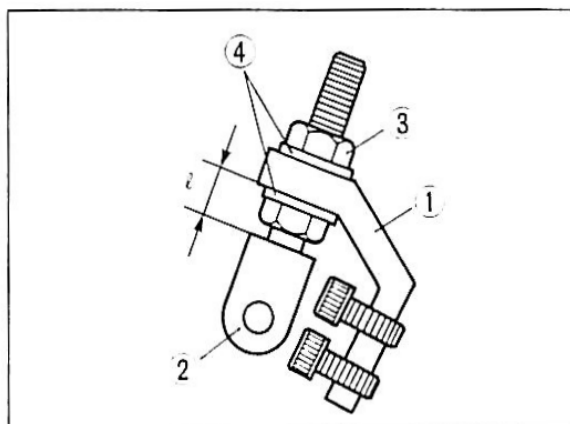


37. AJUSTEMENT DE LA HAUTEUR DE LA MACHINE

Pour ajuster la hauteur de la machine au meilleur compromis pour le pilote et les conditions du circuit, un kit optionnel de réglage de hauteur de l'amortisseur arrière ainsi que des ressorts de fourche et d'amortisseurs sont disponibles.

REGLAGE DE HAUTEUR DE L'AMORTISSEUR ARRIERE

- Retirer la chape d'origine de l'amortisseur arrière et installer le kit support d'amortisseur (1).
- Le réglage est fait par changement de la position de la chape (2) pour être plus haute ou plus basse après dévissage de l'écrou (3). Serrer l'écrou (2) après avoir l'ajustement adéquat.
- La hauteur égale au réglage d'origine est obtenu quand la longueur (1) est mise à $l = 23,5\text{mm}$.



(1) 41762-23C01 Support, amortisseur RR

(2) 41763-12C51 Chape, support d'amortisseur

(3) 08310-22148 Ecrou, réglage de hauteur

(4) 08322-11148 Rondelle, réglage de hauteur

- Ressorts de fourche (pour les deux kits Stage I et II)**

Ressort constant : 0,5kg/mm (tel que fourni d'usine)	
Numéro de pièce	Ressort constant
51171-22D50	0,475kg/mm
51171-22D60	0,500kg/mm
51171-22D70	0,525kg/mm
51171-22D80	0,550kg/mm

- Ressorts d'amortisseur arrière (pour l'amortisseur Stage I)**

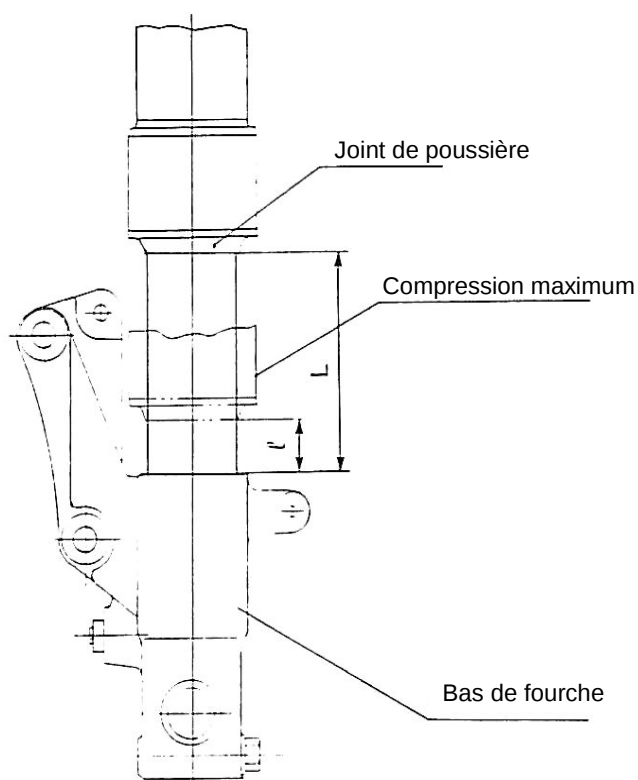
Ressort constant : 5,625kg/mm (tel que fourni d'usine)	
Numéro de pièce	Ressort constant
62211-22D50	6,250kg/mm
62211-22D60	6,500kg/mm
62211-22D70	6,750kg/mm
62211-22D80	7,000kg/mm

- Ressorts d'amortisseur arrière (pour l'amortisseur Stage II)**

Ressort constant : 6,500kg/mm (tel que fourni d'usine)	
Numéro de pièce	Ressort constant
62211-23D10	6,250kg/mm
62211-23D20	6,500kg/mm
62211-23D30	6,750kg/mm
62211-23D40	7,000kg/mm

38. MESURE DE L'ENFONCEMENT DES SUSPENSIONS AVEC LE PILOTE

Avant



Mesurer la distance L quand le pilote est sur la moto et calculer l'enfoncement Sag (d) de la manière suivante :

Kit stage II 92 : $d = 135 - L$

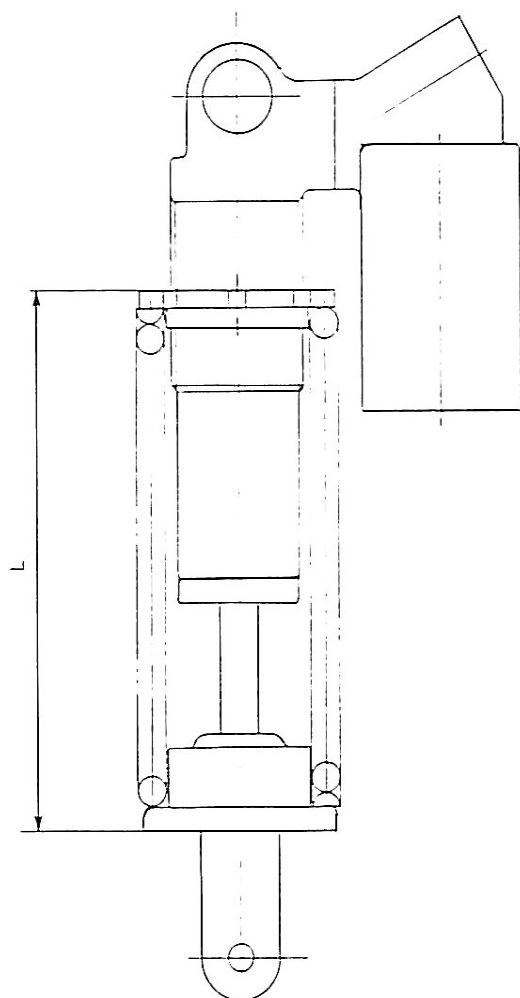
Stage II 91/92 et kit stage I 91 :
 $d = 138 - L$

Cote ℓ mesurée entre le joint de poussière et le bas de fourche lorsque la fourche est complètement comprimée :

Kit stage II 92 : 15mm

Stage II 91/92 et kit stage I 91 :
18mm

Arrière



Mesurer la distance L en deux conditions, avec et sans le pilote sur la moto. Le Sag est la différence entre ces deux mesures.

(Quand la précharge a été modifiée, la longueur L doit être à nouveau mesurée).

39. TABLEAU DE REGLAGE DES SUSPENSIONS

		KIT STAGE I	KIT STAGE II
FOURCHE	Réglage ressort (initial)	4 ^e ligne (du haut)	4 ^e ligne (du haut)
	Amortissement : Détente Compression	Dévisser de 4 crans Dévisser de 4 crans	Dévisser de 4 crans Dévisser de 8 crans
	Dépassement des tubes de fourche	7mm	7mm
	Raideur du ressort	0,5kg/mm	0,5kg/mm
	Niveau d'huile	109mm	113mm
	Type d'huile	Showa SS8	Showa SS5
	Sag avec le pilote	42 – 45mm	42 – 45mm
	Autres raideurs disponibles	(1) 0,475kg/mm (2) 0,500kg/mm (3) 0,525kg/mm (4) 0,550kg/mm	
AMORTISSEUR ARRIERE	Compression initiale du ressort	179mm	173mm
	Raideur du ressort	6,625kg/mm	6,500kg/mm
	Amortissement : Détente Compression	2 ^e position Dévisser de 5 crans	Dévisser de 10 crans Dévisser de 7 crans
	Sag avec le pilote	10mm	10mm
	Réglage de l'ajustement de hauteur	-	23,5mm
	Autres raideurs disponibles	(1) 6,250kg/mm (2) 6,500kg/mm (3) 6,750kg/mm (4) 7,000kg/mm	

Le nombre de clic est compté en partant de la position complètement fermée en tournant le réglage dans le sens des aiguilles d'une montre.

40. GUIDE DE REGLAGE DES SUSPENSIONS

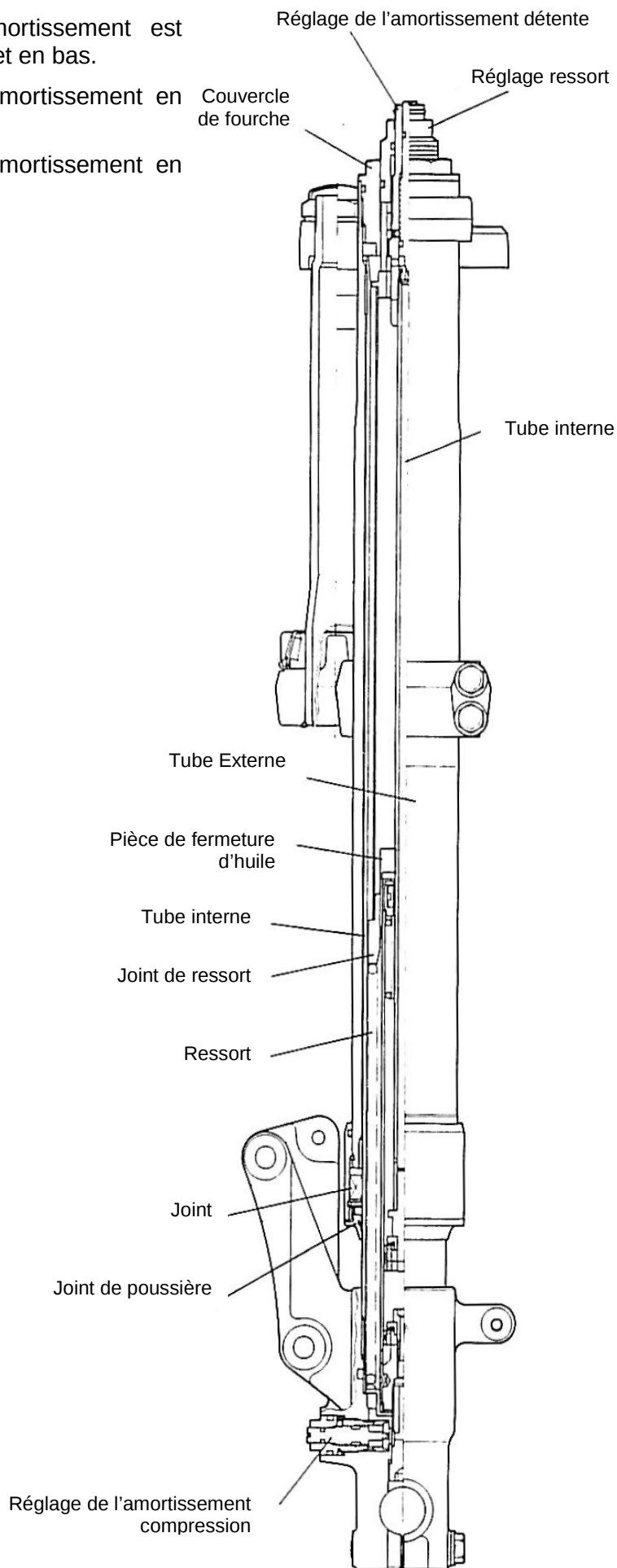
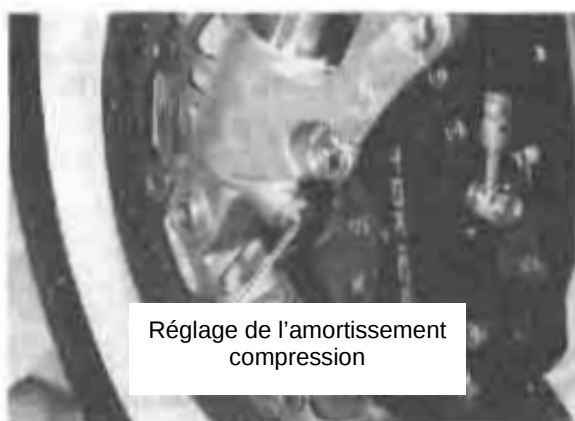
Sensations rugueuses	1. Guidage rugueux	• Contrôler les pièces de guidage de suspension • Contrôler le désaxage de l'axe avant où si la fourche est vriée.
	2. Précharge ressort trop élevée	• Réduire la précharge ressort • Changer le ressort avec un autre de plus faible raideur • Réduire le niveau d'huile
	3. Talonnage	• Augmenter la précharge ressort • Changer le ressort avec un autre de plus grande raideur • Augmenter le niveau d'huile
	4. Trop d'amortissement	• Réduire la force d'amortissement
	5. Pneu trop dur	• Revoir le choix de pneu, baisser la pression
Sensations trop molles	Amortissement insuffisant	• Augmenter la force d'amortissement
Sous virer	Trop de chasse	• Augmenter la force d'amortissement détente de la fourche • Augmenter le dépassement des tubes du Té de fourche • Réduire la précharge des ressorts de fourche • Augmenter la précharge ressort arrière • Réduire la force d'amortissement en détente arrière • Rehausser l'arrière du châssis • Augmenter la force d'amortissement en compression arrière
Broutement (léger tangage)	1. Battement dans le tube de colonne de direction	• Contrôler le serrage de l'écrou de bout de rotule
	2. Pneu ou roue déséquilibré ou déformé	• Equilibre correct, contrôler si déformation
	3. Pneu non accordé	• Revoir le choix des pneus. Tester une pression de gonflage différente
	4. Châssis non accordé	• Eviter la résonance en changeant la précharge ressort ou la force d'amortissement
Guidonnage	1. Ce produit en accélération. Course de la fourche en détente insuffisante	• Réduire la précharge ressort • Augmenter le poids sur l'avant. (augmenter le dépassement des tubes du Té de fourche. Augmenter la hauteur arrière.)
	2. Ce produit sans accélérer. Course de la fourche en compression insuffisante	• Réduire la précharge des ressorts de fourche • Réduire la raideur ressort • Réduire la force d'amortissement en compression de la fourche
	Trop de course en compression	• Augmenter la précharge des ressorts de fourche • Augmente la raideur ressort • Augmente la force d'amortissement en compression de la fourche

41. KIT FOURCHE STAGE I

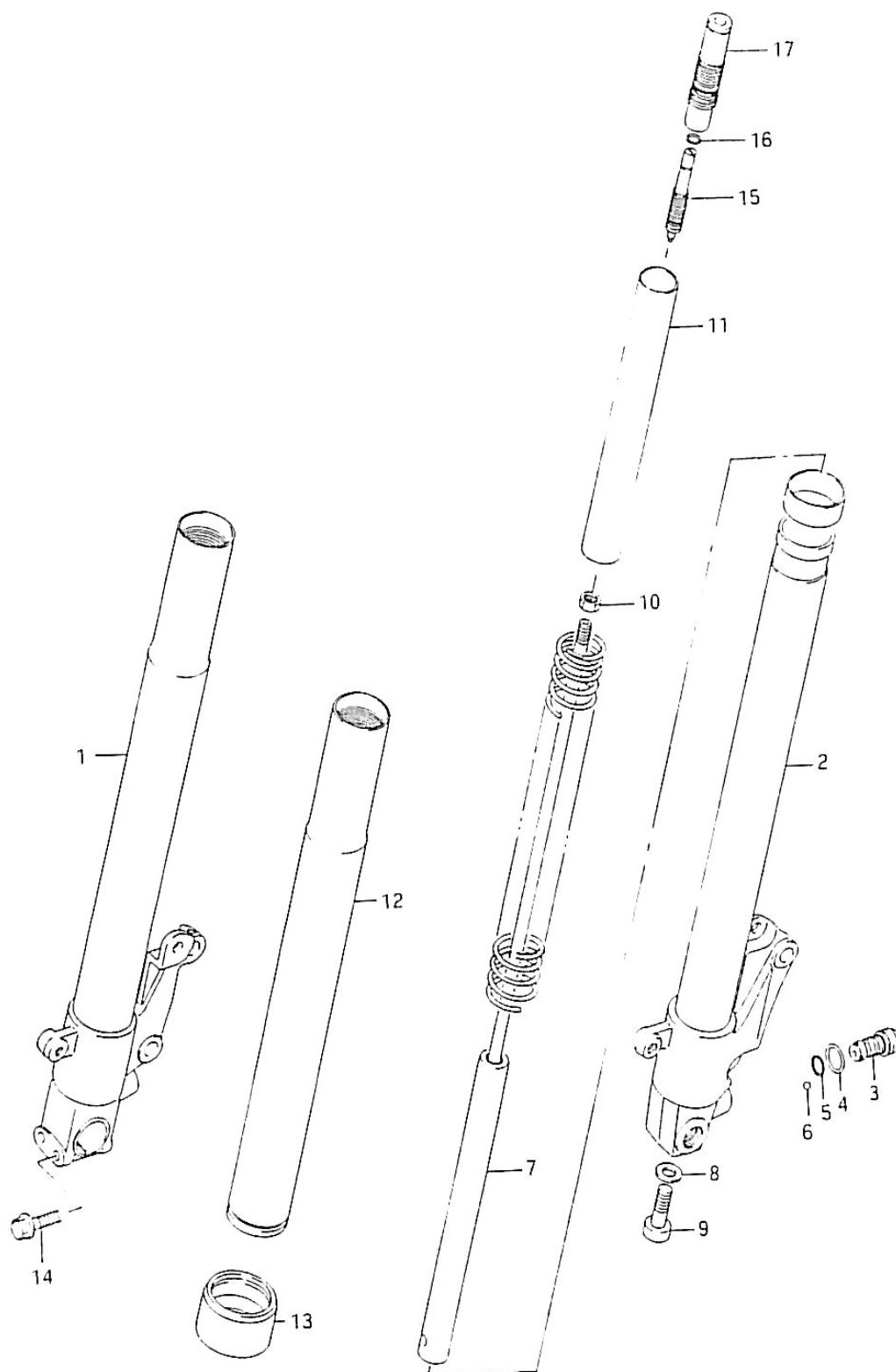
Le mécanisme de réglage de force d'amortissement est incorporé aux deux tubes de fourche, en haut et en bas.

Réglage du haut : ajustement de la force d'amortissement en détente

Réglage du bas : ajustement de la force d'amortissement en compression



PIECES DE LA FOURCHE (Stage I)



- | | |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| (1) Tube interne droit | (10) Ecrou |
| (2) Tube interne gauche | (11) Entretoise ressort |
| (3) Réglage amortissement | (12) Tube externe |
| (4) Torique | (13) Boite à joint |
| (5) Expander | (14) Vis |
| (6) Bille | (15) Réglage d'amortissement du haut |
| (7) Cartouche d'amortissement | (16) Torique |
| (8) Rondelle | (17) Corps de réglage d'amortissement |
| (9) Vis | |

REGLAGES DE LA FOURCHE

Réglage de la précontrainte :

- Tournez le réglage de précontrainte A pour faire varier la précharge du ressort

ATTENTION :

Les réglages de droite et de gauche doivent être identiques. Ne jamais dépasser 15mm pour la cote L.

Plage de réglage : 7 clics

Réglage d'origine : 4^e ligne à partir du haut

Le sens horaire augmente la précharge

Le sens anti horaire diminue la précharge.

Réglage de l'hydraulique :

- Les réglages de compression et de détente sont indépendants.
- Le réglage de détente se trouve en haut des tubes de fourche, et la compression en bas des tubes

Réglages d'origines

Détente :

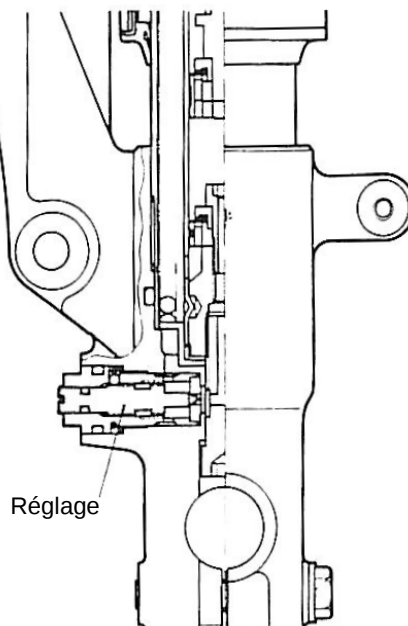
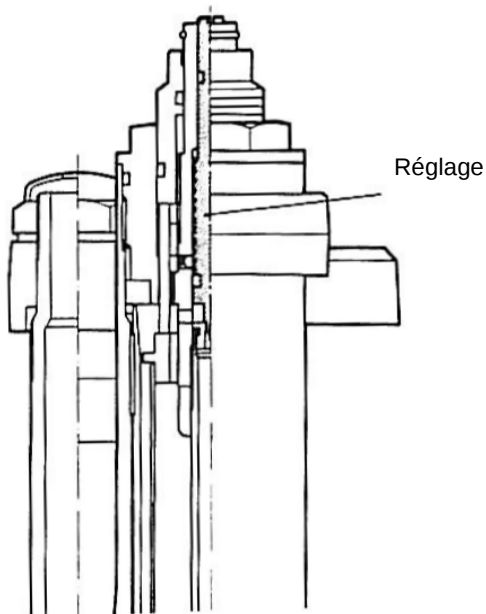
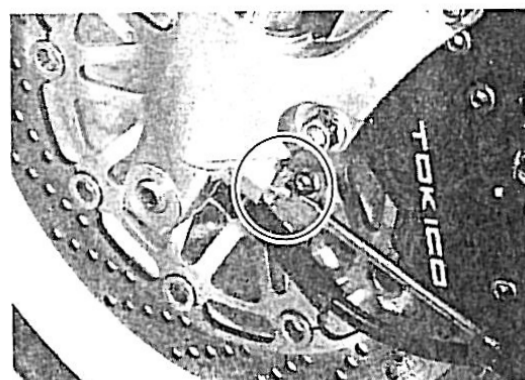
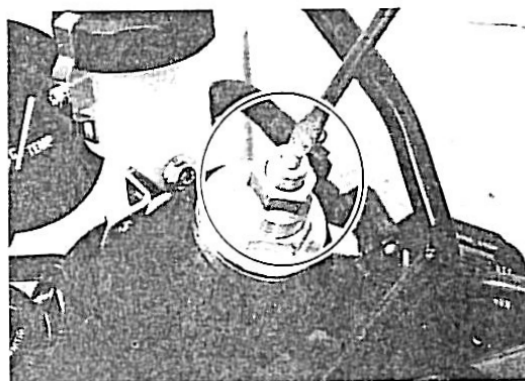
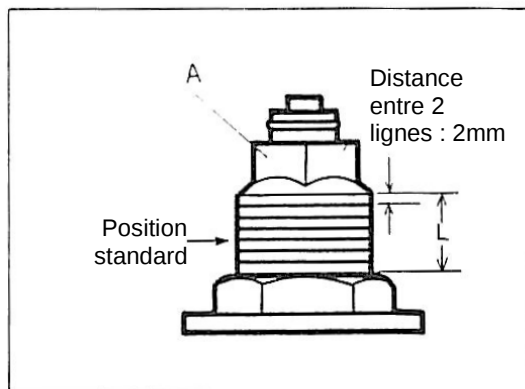
Visser le réglage à fond, dévisser doucement jusqu'à entendre le premier click (ce click compte pour un) puis dévisser doucement jusqu'à compter 4 clics

Compression :

Visser le réglage à fond, dévisser doucement jusqu'à entendre le premier click (ce click compte pour un) puis dévisser doucement jusqu'à compter 4 clics

ATTENTION :

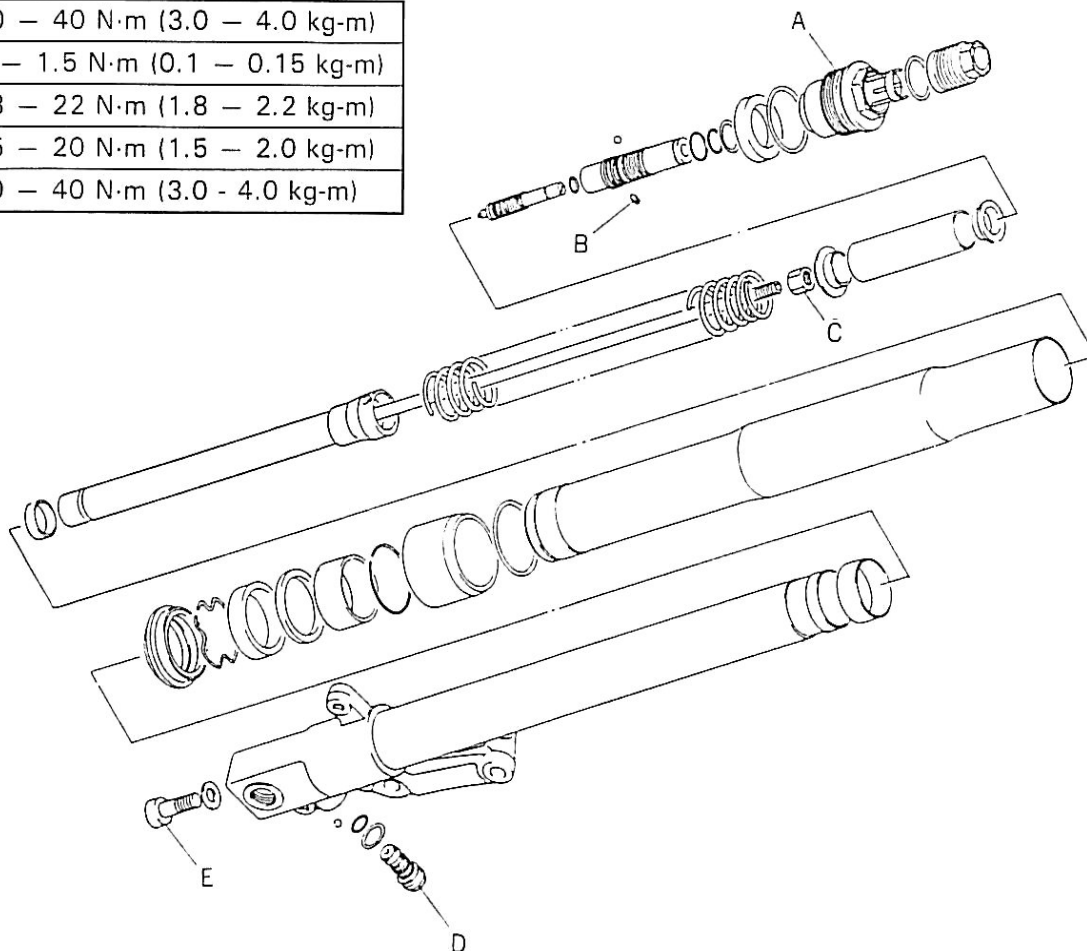
Les réglages de droite et de gauche doivent être identiques !



FOURCHE

Couple de serrage :

Ⓐ	30 – 40 N·m (3.0 – 4.0 kg·m)
Ⓑ	1 – 1.5 N·m (0.1 – 0.15 kg·m)
Ⓒ	18 – 22 N·m (1.8 – 2.2 kg·m)
Ⓓ	15 – 20 N·m (1.5 – 2.0 kg·m)
Ⓔ	30 – 40 N·m (3.0 – 4.0 kg·m)



Démontage :

- Enlever le carénage inférieur
- Enlever la roue avant
- Enlever le garde-boue
- Desserrer le té supérieur (1)
- Desserrer les demi guidons (2)

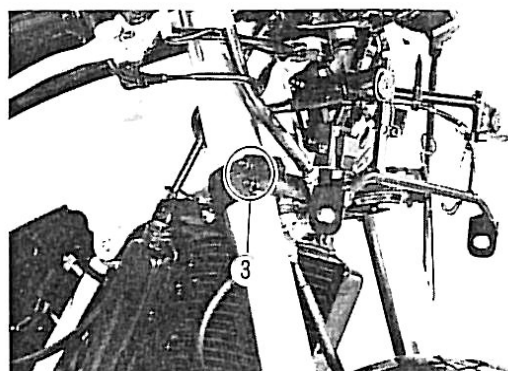
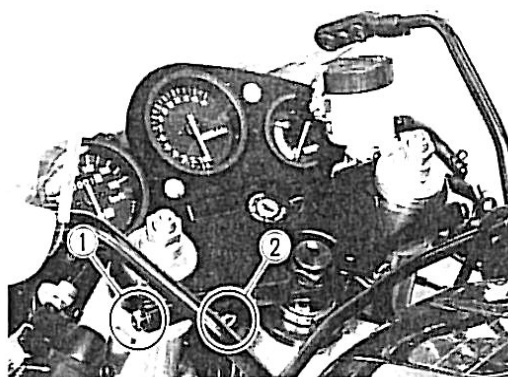
NOTE :

Il est judicieux de desserrer les bouchons de fourche avant de tomber la fourche des tés.

- Extraire la fourche après avoir desserrer le té inférieur. (3)

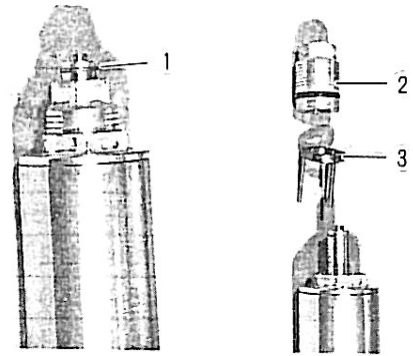
Couple de serrage :

Tés sup : 20 – 31 N.m (2,0 – 3,1 kg.m)
 Tés inf : 18 – 28 N.m (1,8 – 2,8 kg.m)
 Demi guidon : 18 – 28 N.m (1,8 – 2,8 kg.m)
 Bouchon de fourche : 30 – 40 N.m (3,0 – 4,0 kg.m)



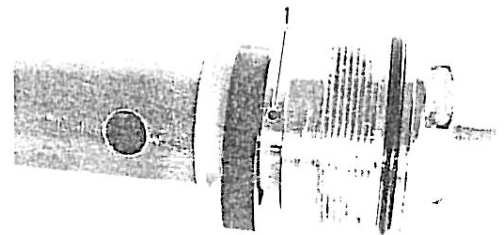
Démontage du réglage de précharge

- Démontez la bague du ressort (1)
- Désassemblez le réglage de précharge (2) et l'axe (3)



Démonter le bouchon de fourche

- Enlever la vis de blocage (1)



- Comprimer la fourche en faisant pression sur l'entretoise (3)
- Insérer l'outil entre l'écrou de blocage (2) et l'entretoise (3)

NOTE :

Le travail doit être effectué par 2 personnes, en faisant attention de ne pas se blesser en se coinçant les doigts entre les pièces.

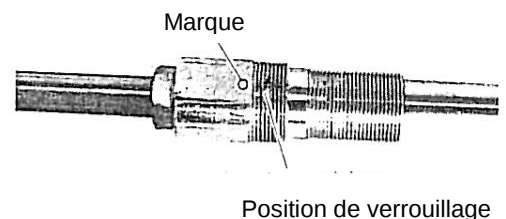
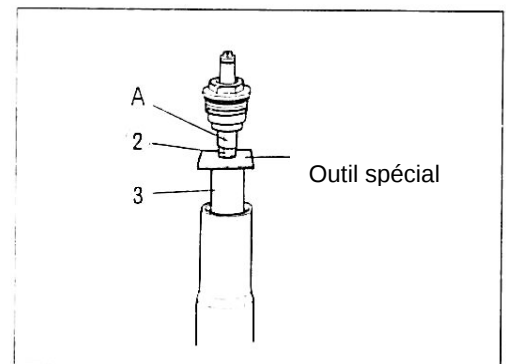
L'outil spécial est le 09940-94920

- Utiliser une clé plate sur les méplats (A) pour dévisser le bouchon de fourche

NOTE :

Après démontage du bouchon, le contrôler minutieusement, et remédier aux dommages éventuels.

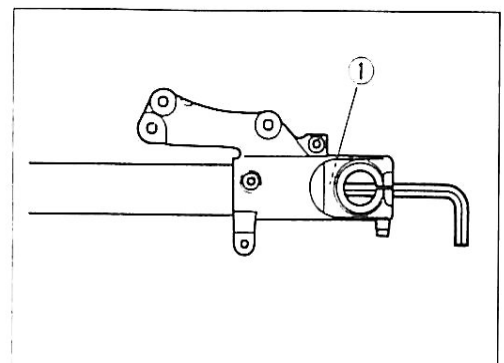
Faire une marque de référence sur le corps en prévision du réassemblage.



Démonter l'axe interne

- Démontez le boulon de la cartouche (1)

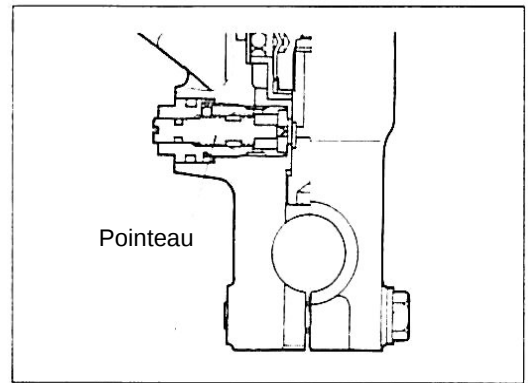
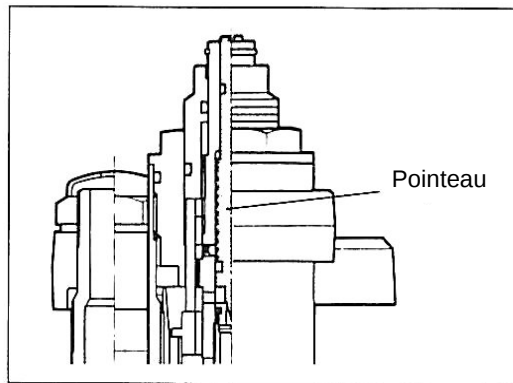
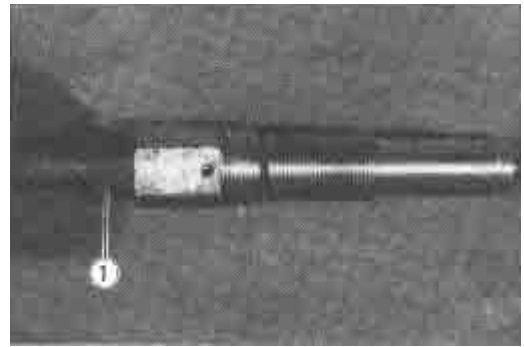
Couple de serrage : 3 – 4 Nm (0,3 – 0,4 kgm)



Démontage des réglages hydraulique :

Détente :

- Desserrer l'écrou (1) et démonter le corps de réglage.
- Retirer le pointeau du corps de réglage

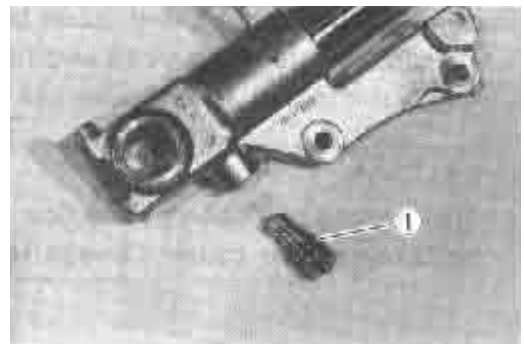


Compression:

- Démonter le corps de réglage (1).

NOTE :

Le réglage ne peut être démonté



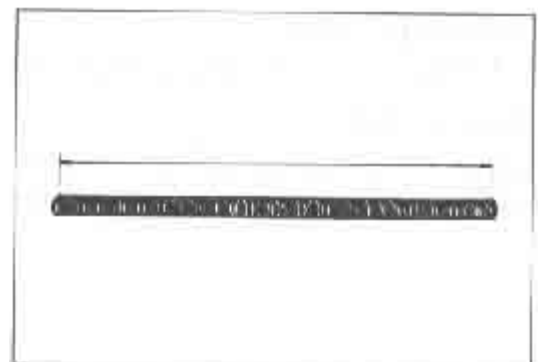
Vérifications :

Ressorts de fourche :

- Enlever les ressorts des fourreaux, et vérifier leur longueur à l'aide d'une règle posée à côté.

Valeur limite : 331.4mm

- Si un des 2 ressorts est plus court, le remplacer.



Assemblage :

L'assemblage se fait dans l'ordre inverse du désassemblage, ne pas oublier de lubrifier avec de l'huile de fourche toutes les parties coulissantes, et avec de la graisse les joints spi.

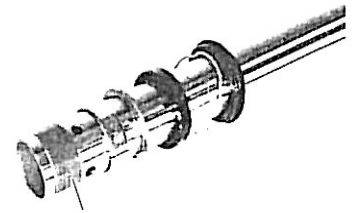
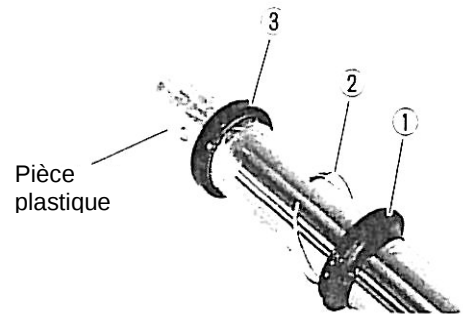
Installer les joints :

- Enfiler le joint de poussière (1), le jonc (2) et le joint (3) sur le tube.

NOTE :

Afin de ne pas abîmer les joints lors du montage, placer une pièce en plastique à l'extrémité du tube et glisser les joints sur celle-ci.

Vérifier d'avoir bien installé les joints dans le bon sens.

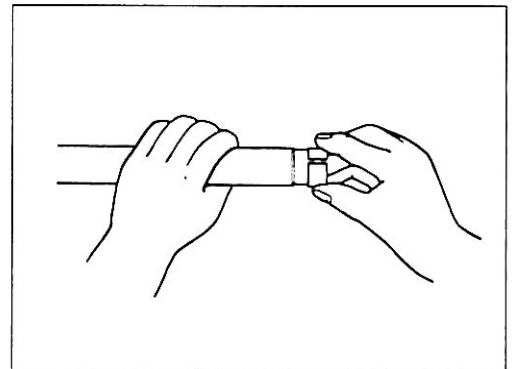


Installer la bague de guidage :

- Nettoyer la rainure de la bague de guidage et enfiler la bague après l'avoir correctement nettoyée intérieur et extérieur.

ATTENTION :

La surface de la bague est recouverte de Téflon, faite attention de ne pas endommager ce revêtement



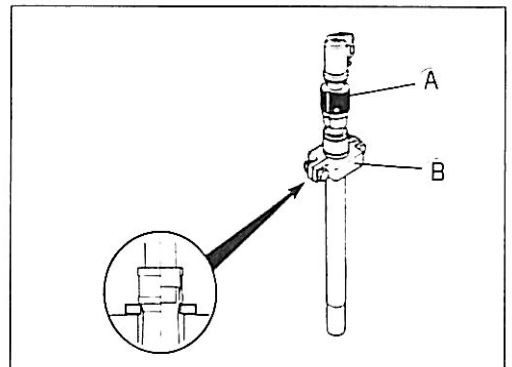
Installer le joint :

- Installer le joint et son arrêt en utilisant l'outillage spécifique.

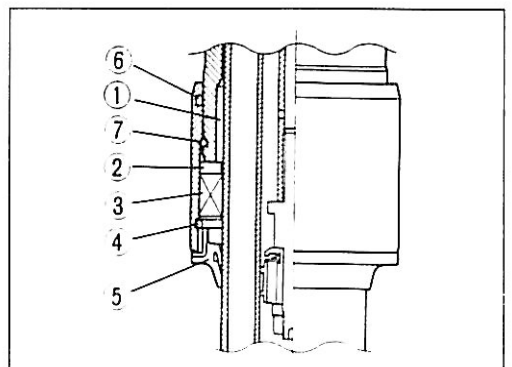
Outillages spécifiques :

(A) Monte joint : 09940-52820

(B) Support guide joint de fourche : 09940-52830



- (1) Bague de guidage
- (2) maintien du joint spi
- (3) Joint spi
- (4) clip de maintien du joint spi
- (5) Cache poussière
- (6) Torique
- (7) Bague de blocage



REPLISSAGE D'HUILE DE FOURCHE

Extraction de l'air contenu dans le cylindre

- Placez la fourche en position droite et poussez la tige interne jusqu'en position complètement comprimée.
- Versez suffisamment d'huile.

Huile de fourche spécifiée : SS8

- Poussez la tige interne à fond, puis retirez là doucement. Répétez cette opération au moins dix fois pour extraire l'air.
- Quand tout l'air est évacué du cylindre, ajoutez de l'huile et bougez doucement le tube vers le haut et le bas plusieurs fois pour chasser l'air compris entre les tubes intérieur et extérieur. Ajouter à nouveau de l'huile.
- Laissez la fourche au repos quelques minutes puis ajustez le niveau d'huile.
- L'ajustement du niveau d'huile doit être fait avec l'outil spécial, fourche complètement comprimée.

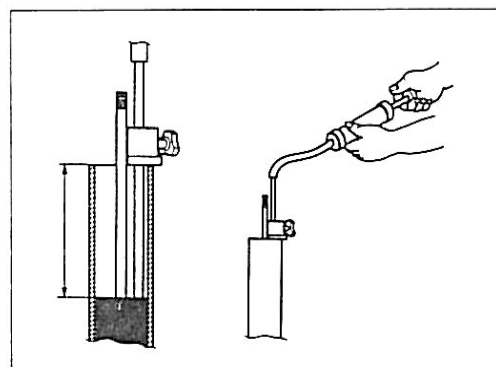
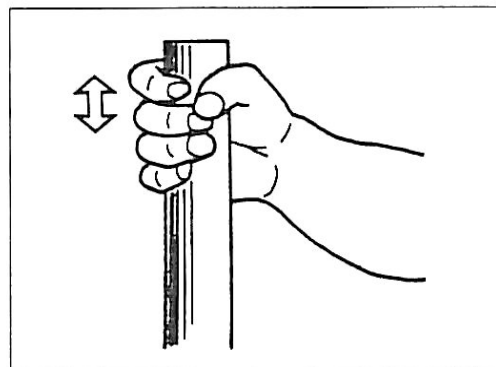
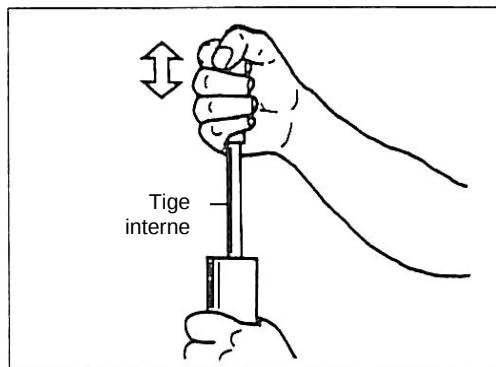
Outil spécial : jauge de niveau d'huile de fourche 09943-74111

Niveau d'huile de fourche H : 109mm

Quantité d'huile : 458cm³

NOTE :

Lors du contrôle ou de l'ajustement du niveau d'huile de fourche, enlever le ressort et enfoncer complètement le tube extérieur (jusqu'à la position où le cache-poussière est au plus bas).



INSTALLATION DU DISPOSITIF DE REGLAGE DE L'AMORTISSEMENT

- Vissez l'écrou de verrouillage à fond
- Laissez la vis de réglage dépasser de 1,5mm de son logement
- Tournez le logement jusqu'à atteindre l'écrou de verrouillage et serrez celui-ci

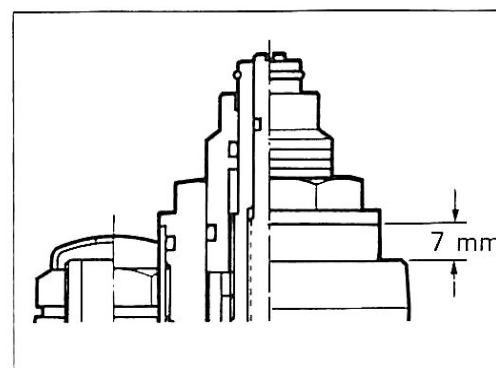
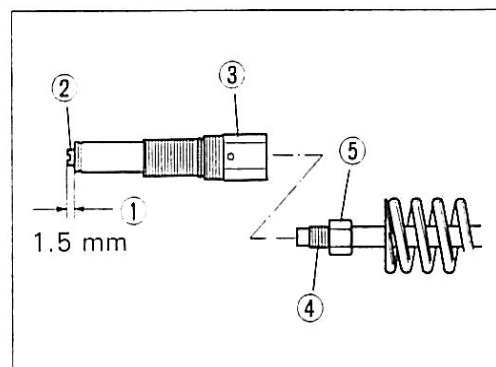
Couple de serrage : 18 – 22Nm (1,8 – 2,2kgm)

NOTE :

Maintenez le logement quand vous serrez l'écrou de verrouillage

INSTALLATION DE LA FOURCHE

- Installez la fourche de façon que l'extrémité supérieure du fourreau dépasse de 7mm le té supérieur.



42. KIT FOURCHE STAGE II

REGLAGE DE LA FOURCHE

Réglage de la précharge de ressort

- Tournez le dispositif A pour réglage de la précharge de ressort

ATTENTION :

Les réglages de droite et de gauche doivent être identiques. Ne jamais dépasser 15mm pour la cote L.

Gamme de réglage : 7 positions

Position standard : 4^{ème} ligne en partant du haut

Rotation anti-horaire : diminue la précharge

Rotation horaire : augmente la précharge

Remplacement du ressort

DEMONTAGE DU DISPOSITIF DE REGLAGE DU RESSORT

- Otez l'anneau élastique (1)
- Otez le tendeur de ressort (2) et extrayez la pièce (3) en utilisant un aimant

DEMONTAGE DES BOUCHONS DE FOURCHE

- Desserrez l'écrou de bouchon de fourche 2 et retirez le

NOTE :

Pendant la réalisation de cette opération, soulevez l'avant de la moto (en utilisant une béquille ou en la tenant de chaque côté) pour l'empêcher de tomber brutalement quand vous enlevez les bouchons.

- Descendre lentement l'avant de la moto pour comprimer la fourche
- Appuyez sur l'entretoise 4 pour comprimer le ressort. A ce moment-là, tenez le bouchon pour l'empêcher de tomber
- Insérez la plaque d'arrêt entre l'entretoise 4 et l'écrou de verrouillage 3

NOTE :

Le travail doit être réalisé par deux personnes, afin de ne pas risquer de se coincer les doigts entre 2 pièces

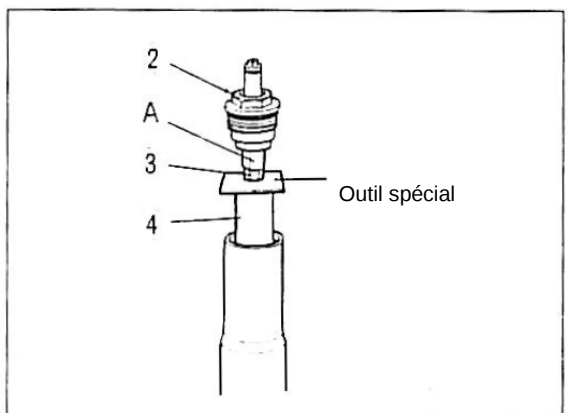
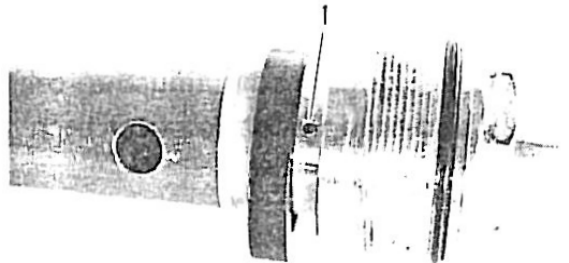
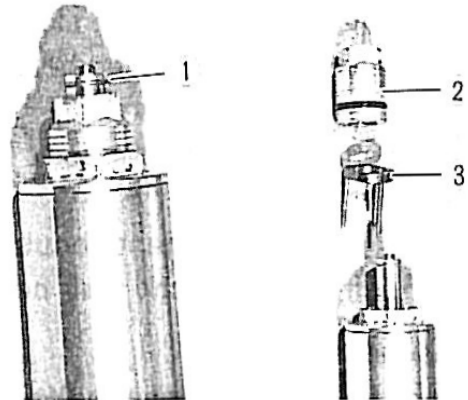
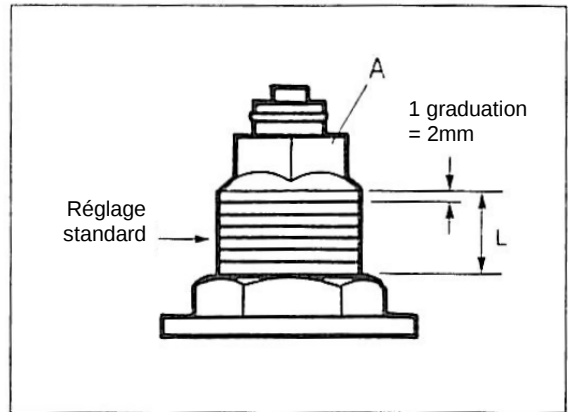
Outil spécial : plaque d'arrêt 09940-94920

- Utilisez une clef plate sur les méplats du tendeur pour tourner et ôter le bouchon de fourche

NOTE :

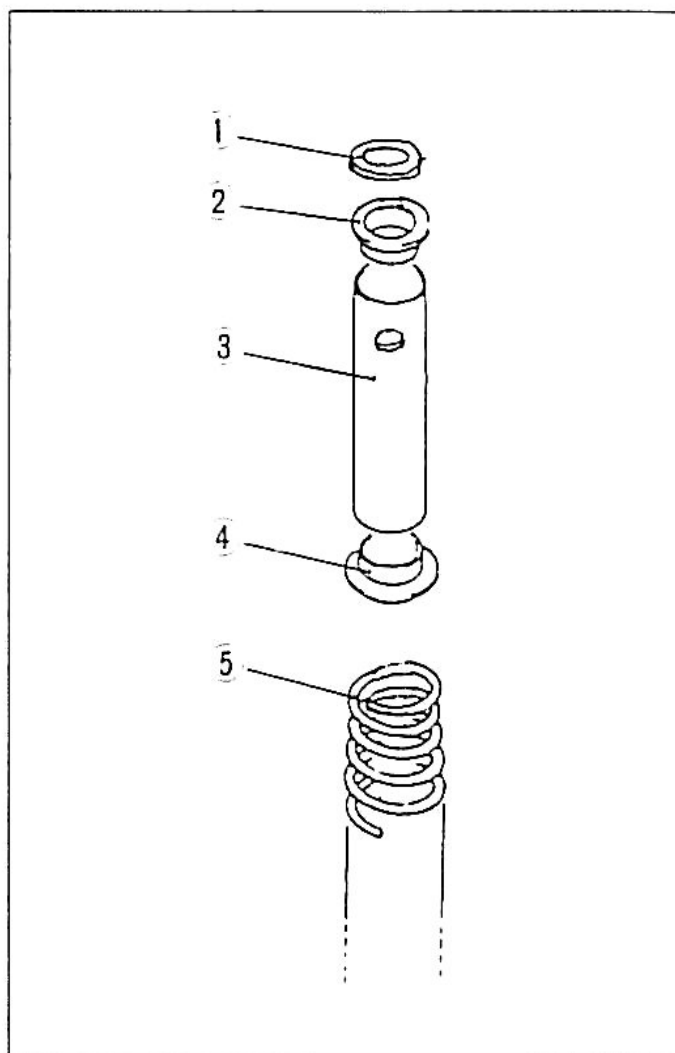
Ne desserrez jamais l'écrou de verrouillage. Tous les réglages peuvent être réalisés sans le desserrer (même pour le remplacement du joint d'étanchéité)

- Enlevez la plaque d'arrêt.



RETIRER LE RESSORT

Oter les rondelles (1), (2) entretoise (3), rondelle (4) et le ressort

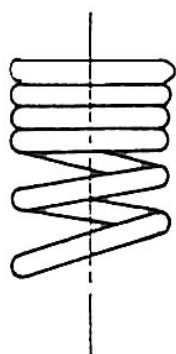


CHOIX DES RESSORTS

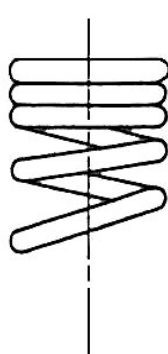
Référence	Raideur constante	Classe	Identification
51171 – 22D50	0,475	Mou	Spires jointives : 2 tours
51171 – 22D60	0,500	Standard	Spires jointives : 3 tours
51171 – 22D70	0,525	Dur (1)	Spires jointives : 4 tours
51171 – 22D80	0,550	Dur (2)	Spires jointives : 5 tours

(Les ressorts sont communs aux Stage I et II. Polis extérieurement)

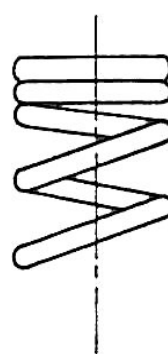
- La fourche livrée d'origine dispose des ressorts de raideur 0,500



4 tours



3 tours

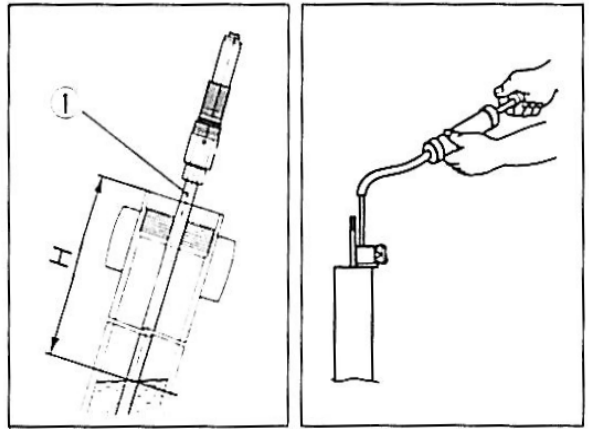


2 tours

AJUSTEMENT DU NIVEAU D'HUILE DE FOURCHE

- Pousser la tige interne en position compression maxi
- Mesurer le niveau d'huile H en utilisant l'outil spécial

Outil spécial : jauge de niveau d'huile de fourche 09943-74111



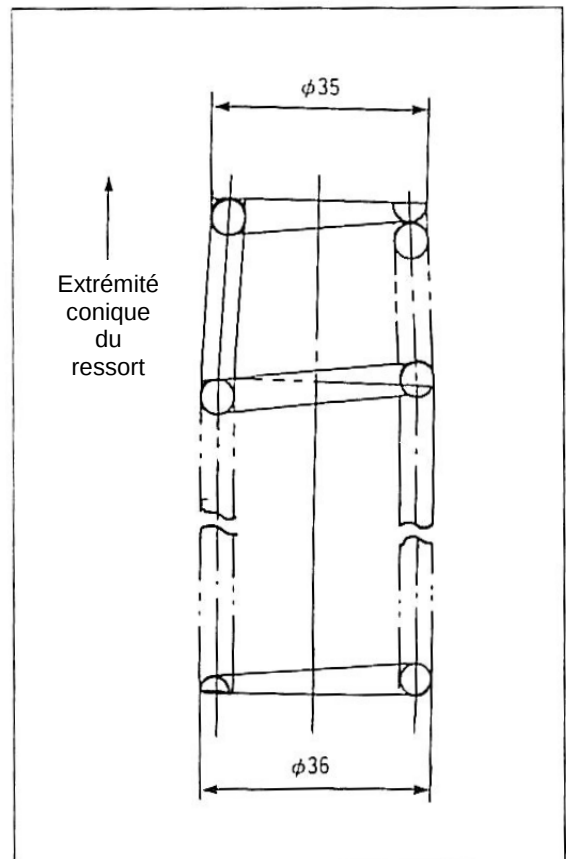
Niveau d'huile de fourche H : 113 mm
Quantité d'huile : 450 cm ³
Huile de fourche spécifiée : Showa SS05

NOTE :

Lors du contrôle ou de l'ajustement du niveau d'huile de fourche, enlever le ressort et enfoncer complètement le tube extérieur (jusqu'à la position où le cache-poussière est au plus bas). Dans le cas du kit de fourche Stage II, ne jamais enlever le cache poussière.

ASSEMBLAGE

- Après avoir ajusté le niveau d'huile, remonter les éléments de la fourche en ordre inverse du démontage
- Lors de l'assemblage de ces éléments, veillez aux points suivants :
 - o Essuyez le ressort, siège de ressort et entretoise (pour supprimer les saletés et l'huile usagée)
 - o Appliquez un peu d'huile sur toutes les parties glissantes
 - o Appliquez de la graisse sur les joints à lèvres
 - o Installez les ressorts avec leur extrémité conique vers le haut.
 - o Serrez les bouchons de fourche au couple de 3 – 4 Nm (0.3 – 0.4 kgm)
 - o Le serrage des bouchons doit être effectué fourche complètement détendue de façon à ce qu'il n'y ait pas de pression d'air à l'intérieur
 - o Ajustez la précharge de ressort de façon à ce que l'enfoncement de la fourche avec un passager à bord soit équivalent à ce qu'il était avant démontage.

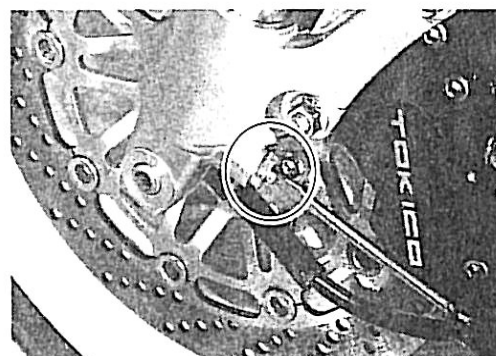
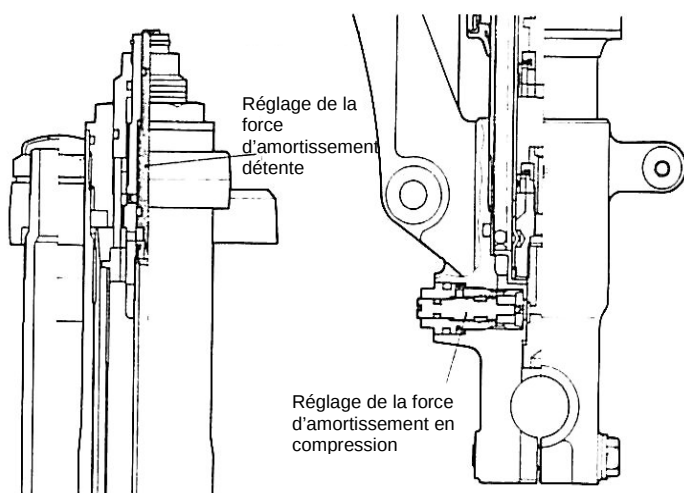


AJUSTEMENT DE L'AMORTISSEMENT DE LA FOURCHE

- L'ajustement de la compression et de la détente peuvent être ajustés individuellement
- Emplacement : Réglage de la détente : en haut du tube de fourche
Réglage de la compression : en bas de tube de fourche
- Ajustement : Plage de réglage de la détente : 14 réglages
En tournant vers la gauche, l'amortissement décroît
Plage de réglages de la compression : 14 réglages
En tournant vers la gauche, l'amortissement décroît

NOTE :

Les réglages du tube de fourche droit et gauche doivent être identiques



• Réglages de base

Détente :

Tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre sur toute la course. Desserrer doucement jusqu'à sentir le premier clic (ce clic sera repéré comme le N°1). Desserrer ensuite jusqu'à atteindre le 4° clic

Compression :

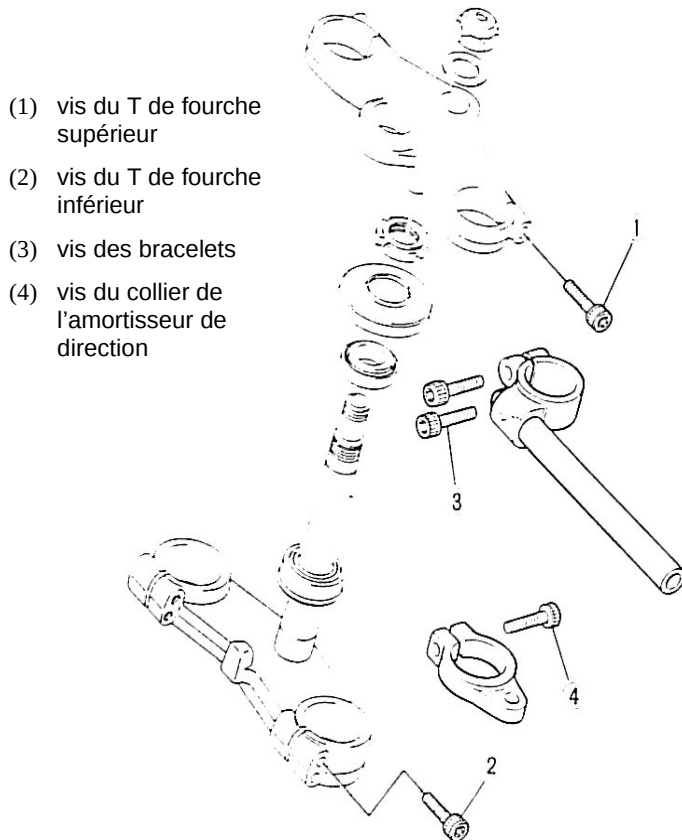
Tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre sur toute la course. Desserrer doucement jusqu'à sentir le premier clic (ce clic sera repéré comme le N°1). Desserrer ensuite jusqu'à atteindre le 8° clic

REPLACEMENT DE L'HUILE DE FOURCHE

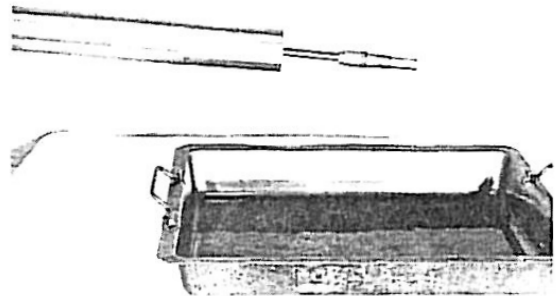
- L'avant de la moto levé, démonter la roue avant ainsi que le garde boue.
- Desserrer la vis du T de fourche supérieur (1), la vis du T de fourche inférieur (2), les vis des bracelets (3) et la vis du collier de l'amortisseur de direction (4). Pousser ensuite les tubes vers le bas pour les déposer.

NOTE :

Dévisser le bouchon de chaque tube de fourche (T inférieur encore serré) avant toute autre procédure, ceci facilitera les tâches suivantes.



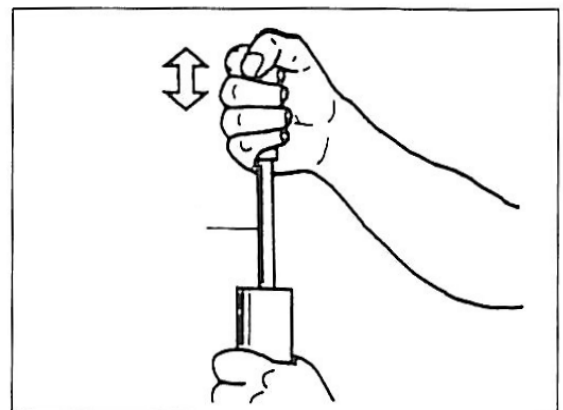
- Retirer les ressorts, conformément à la procédure de remplacement des ressorts.
- Vidanger l'huile de fourche



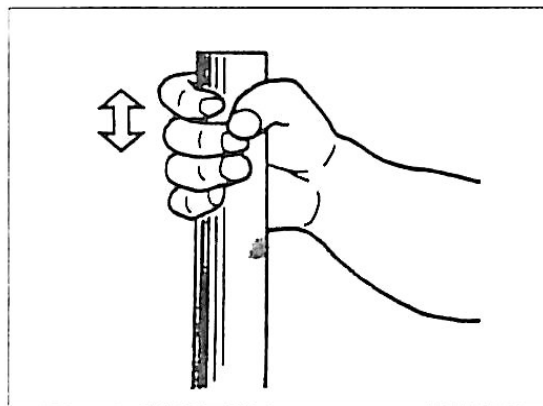
- Placer le tube de fourche en position verticale, pousser l'enveloppe extérieure jusqu'en position de compression maximum.
- Remplissez d'huile suffisamment

**Spécification d'huile : SHOWA SS05
(P/N° 99000-99001-SS5)**

- Monter et descendre l'axe de fourche lentement. Répéter l'opération plus de 10 fois jusqu'à purger totalement l'air de l'huile.



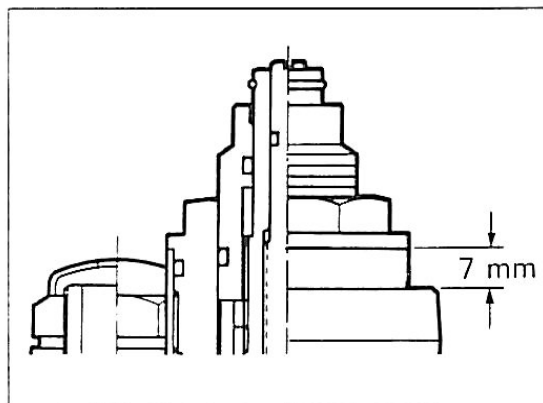
- lorsque tout l'air du tube est purgé, compléter d'huile et bouger lentement de bas en haut le tube extérieur plusieurs fois pour extraire l'air contenu entre le tube intérieur et extérieur de la fourche. Remplissez d'huile à nouveau.
- Ajuster le niveau d'huile suivant la procédure d'ajustement du niveau d'huile
- Réinstallez le ressort.



- Installer le tube de fourche dans les T en laissant dépasser les tubes de 7 mm par rapport au T supérieur

Couples de serrage :

- (1) écrous de T supérieur : 2,0-3,1Nm (0,20-0,31kgm)
- (2) écrous de T inférieur : 1,8-2,8Nm (0,18-0,28kgm)
- (3) écrous de bracelet (6mm) : 0,8-1,2Nm (0,08-0,12kg-m)
- (4) collier d'amortisseur de direction : 0,4-0,7 N.m (0,04-0,07 kg-m)



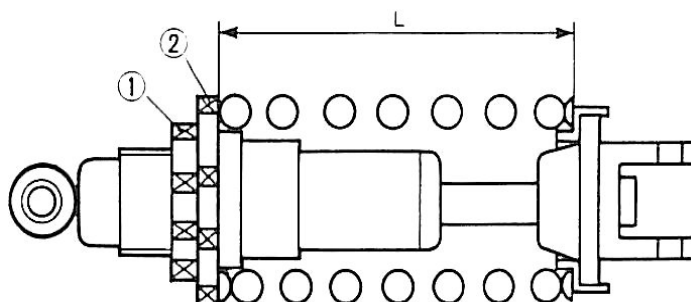
ATTENTION :

Si le tube dépasse plus de 7 mm du T supérieur, assurez vous qu'il subsiste un jeu supérieur à 10 mm entre le pneu et le radiateur et également entre le garde boue et le dessous du T inférieur

43. AMORTISSEUR ARRIERE

Réglage de la précharge du ressort

- Pour ajuster la précharge du ressort, desserrer le contre écrou (1) du ressort puis desserrer l'écrou de du ressort (2).



Dans le de l'amortisseur arrière cas du kit stage II, il n'y a pas de contre écrou (1), pour réaliser l'ajustement il suffit de tourner l'écrou (2) seulement.

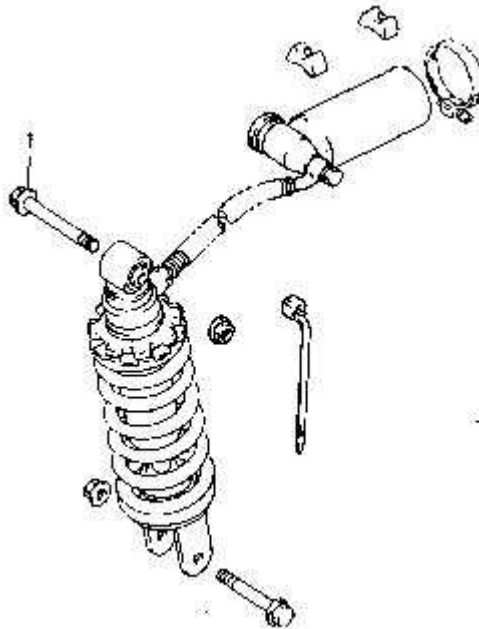
	Longueur standard	Plage de réglage
Kit amortisseur stage I	L = 179 mm	174 – 184 mm
Kit amortisseur stage II	L = 173 mm	163 – 190 mm

ATTENTION :

Ne jamais tenter d'ajuster au-delà de la plage de réglage.

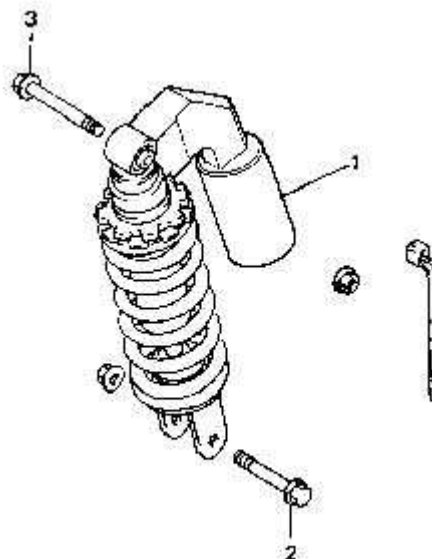
Kit amortisseur stage I

- 1-1 09103-10032 Vis 1
(Lorsque l'ajustement en hauteur n'est pas utilisé)
- 1-2 09103-10030 Vis 1
(Lorsque l'ajustement en hauteur est utilisé)



Kit amortisseur stage II

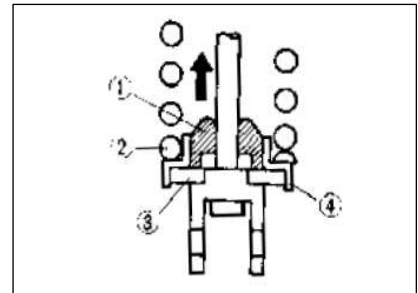
- 1 62100-23D00 Amortisseur arrière complet 1
- 2 09103-10101 Vis 1
- 3-1 09103-10032 Vis 1
(Lorsque l'ajustement en hauteur n'est pas utilisé)
- 3-2 09103-10030 Vis 1
(Lorsque l'ajustement en hauteur est utilisé)



REPLACEMENT DU RESSORT

Démontage

- déposer l'amortisseur arrière du cadre
- pousser la butée en caoutchouc (1) vers le haut
- comprimer le ressort (2) et déposer l'entretoise (3) et le guide de ressort (4).
- Enlever le ressort de l'amortisseur



Choix de ressort

Kit amortisseur stage I

Référence pièce	Constante de raideur du ressort	Identification couleur
62211-22D50	6,250 kg/mm	Rouge
62211-22D60	6,500 kg/mm	Blanc
62211-22D70	6,750 kg/mm	Jaune
62211-22D80	7,000 kg/mm	Bleu

La constante de raideur (réglage d'usine) : 6,250 kg/mm (E01), 7,000 kg/mm (E02, 04, 21, 24, 34).

Kit amortisseur stage II

Référence pièce	Constante de raideur du ressort	Identification couleur
62211-23D10	6,250 kg/mm	Rouge
62211-23D20	6,500 kg/mm	Blanc
62211-23D30	6,750 kg/mm	Jaune
62211-23D40	7,000 kg/mm	Bleu

La constante de raideur (réglage d'usine) : 6,500 kg/mm (E01)

NOTE :

Il n'y a pas d'interchangeabilité entre les ressorts du stage I et stage II.

Remontage

- Le remontage doit être effectué en sens inverse du démontage.

Réglage de l'amortissement de l'amortisseur

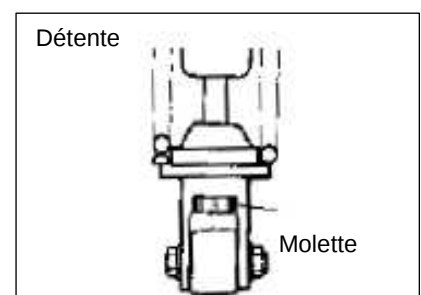
La détente et la compression peuvent être réglés individuellement.

Kit amortisseur stage I

- Réglage de la détente

Pour ajuster la détente, tourner la molette située au dessous de l'amortisseur.

Nombre le plus grand : détente plus forte
Nombre le plus petit : détente plus légère
Plage de réglage : 4 crans
Position standard : position 2



- Réglage de la compression

Pour ajuster la compression, tourner la molette située près du réservoir d'huile.

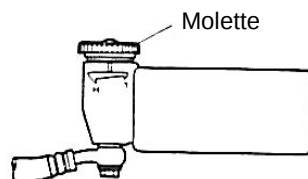
Tourner vers « H » (High) : pour plus de compression

Tourner vers « L » (Low) : pour moins de compression

Position standard :

Tourner la molette vers la position « H ». Retourner légèrement en arrière jusqu'au premier clic (ce clic est considéré comme le N°1). Ensuite, tourner en arrière jusqu'à arriver au 5° clic.

Compression



Kit amortisseur stage II

- Réglage de la détente

Pour ajuster la détente, tourner la molette située au dessous de l'amortisseur.

Tourner vers le « H » : détente plus forte

Tourner vers le « L » : détente plus légère

Position standard :

Tourner la molette vers la position « H ». Retourner légèrement en arrière jusqu'au premier clic (ce clic est considéré comme le N°1). Ensuite, tourner en arrière jusqu'à arriver au 10° clic.

Plage de réglages : 20 crans

- Réglage de la compression

Pour ajuster la compression, tourner la molette située en haut de l'amortisseur.

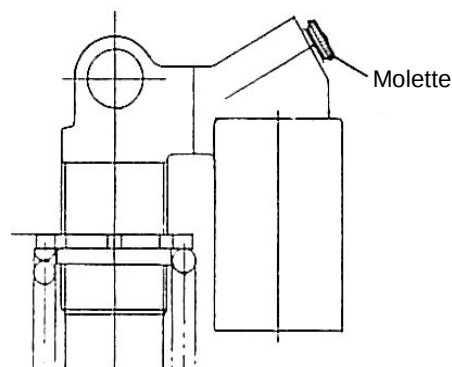
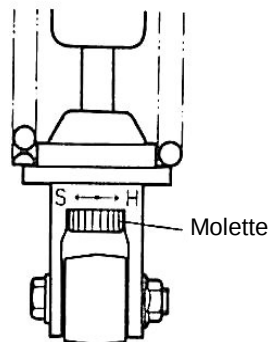
Tourner dans le sens horaire : pour plus de compression

Tourner dans le sens anti horaire : pour moins de compression

Position standard :

Visser la molette complètement, retourner légèrement en arrière jusqu'au premier clic (ce clic est considéré comme le N°1). Ensuite, tourner en arrière jusqu'à arriver au 7° clic.

Plage de réglages : 20 crans.



www.vinceracing.tk

Adaptation Française
SUZUKI RGV250 Hop-Up Kit Manual