

# SUZUKI

---

# TS50XA

---

## SUPPLEMENT DE MANUEL D'ENTRETIEN

UTILISER CE MANUEL AVEC:  
LE MANUEL D'ENTRETIEN DU TS50ER AP  
(99500-20061-04F)

99501-20020-04F

# TS50XAM (MODELE '91)

## AVANT-PROPOS

Ce supplément de manuel d'entretien décrit les procédures de service à jour qui diffèrent de celles de la TS50ER AP.

### REMARQUE:

Toutes les différences dans les spécifications et données d'entretien entre le TS50ER-APH et le TS50XAM sont clairement indiquées par un astérisque (\*). Se reporter au manuel d'entretien pour les détails qui ne sont pas donnés dans ce supplément de manuel d'entretien.

## TABLE DES MATIERES

<b>SPECIFICATIONS</b> . . . . .	<b>2</b>
<b>DONNEES D'ENTRETIEN</b> . . . . .	<b>4</b>
<b>COUPLE DE SERRAGE</b> . . . . .	<b>9</b>
<b>PROGRAMME D'ENTRETIEN PERIODIQUE</b> . . . . .	<b>10</b>
<b>PROCEDURES D'ENTRETIEN</b> . . . . .	<b>11</b>
<b>MONTAGE DU MOTEUR</b> . . . . .	<b>15</b>
<b>VERIFICATION DE L'EMBRAYAGE AUTOMATIQUE</b> . . . . .	<b>15</b>
<b>CARBURATEUR</b> . . . . .	<b>16</b>
<b>VERIFICATION DE SORTIE DE CHARGE</b> . . . . .	<b>17</b>
<b>BATTERIE</b> . . . . .	<b>18</b>
<b>FOURCHE AVANT</b> . . . . .	<b>20</b>
<b>SUSPENSION ARRIERE</b> . . . . .	<b>21</b>
<b>DIAGRAMME DE CABLAGE</b> . . . . .	<b>23</b>
<b>ACHEMINEMENT DES FILS, CABLES ET DURITES</b> . . . . .	<b>24</b>

**SUZUKI MOTOR CORPORATION**  
Motorcycle Technical Service Department

## SPECIFICATIONS

### DIMENSIONS ET POIDS

Longueur hors tout	2 070 mm
Largeur hors tout	*840 mm
Hauteur hors tout	*1 155 mm
Empattement	*1 330 mm
Garde au sol	*300 mm
Hauteur de selle	*850 mm
Poids à vide	*91 kg

### MOTEUR

Type	A deux temps, refroidi par air
Système d'admission	Chemise-tiroir et soupape à disque
Nombre de cylindres	1
Alésage	41,0 mm
Course	37,8 mm
Cylindrée	49 cm <sup>3</sup>
Taux de compression corrigé	*7,0 : 1
Carburateur	MIKUNI VM15SH, simple
Filtre à air	Élément en mousse de polyuréthane
Système de démarrage	Kick primaire
Système de lubrification	SUZUKI "CCI"

### TRANSMISSION

Embrayage	Automatique à force centrifuge à bain d'huile
Boîte de vitesses	3 vitesses, automatique
Disposition des vitesses	3 vitesses
Démultiplication primaire	1,931 (56/29)
Démultiplication finale	*4,333 (52/12)
Rapport d'engrenages, 1re	*4,658 (33/17 x 24/20 x 30/15)
2e	*3,168 (33/25 x 24/20 x 30/15)
3e	*2,000 (30/15)
Chaîne d'entraînement	DADIO D.I.D 420, *130 maillons ou TAKASAGO RK420M, *130 maillons

**CHASSIS**

Suspension avant	Télescopique, amortie par huile
Suspension arrière	*Bras oscillant amorti par huile/essence, ressort entièrement
Angle de braquage	43° (droite & gauche)
Chasse	*62°
Piste	*107 mm
Rayon de braquage	*2,2 m
Frein avant	Frein intérieur extensible
Frein arrière	Frein intérieur extensible
Dimensions du pneu avant	2,5-21 4PR
Dimensions du pneu arrière	3,00-18 4PR
Pression de gonflage avant	150 kPa (1,50 kg/cm <sup>2</sup> ) (Conduite normale en solo)
Pression de gonflage arrière	175 kPa (1,75 kg/cm <sup>2</sup> ) (Conduite normale en solo)

**APPAREILLAGE ELECTRIQUE**

Type d'allumage	SUZUKI "PEI" (CDI)
Calage d'allumage	20° avant le P.M.H à 4 000 t/mn
Bougie d'allumage	NGK *BPR6HS ou NIPONDENSO *W20FPR
Batterie	*12 V 14,4 kC (4 Ah)/10 heures *YB4L-B
Dynamo	Volant magnétique
Fusible	10A

**CAPACITES**

Réservoir d'essence, y compris la réserve	*8,0 L
réserve	*1,3 L
Réservoir d'huile pour moteur	1,2 L
Huile pour fourche avant	*209 ml
Huile pour boîte de vitesses	600 ml

Ces spécifications peuvent être modifiées sans préavis.

L'astérisque (\*) indique les spécifications du modèle TS50XAM.

**DONNEES D'ENTRETIEN****CYLINDRE + PISTON + SEGMENT DE PISTON**

Unité: mm

ELEMENT	VALEUR NORMALE		LIMITE	
Jeu entre piston et cylindre	0,030 - 0,040		0,120	
Alésage de cylindre	40,975 - 40,990 Mesure à 15 depuis la surface de sommet		41,075	
Diamètre de piston	40,940 - 40,955 Mesure à 15 depuis l'extrémité de jupe		40,855	
Déformation de cylindre	-		0,05	
Déformation de culasse	-		0,05	
Jeu axial libre du segment de piston	1re	R	Approx. 4,5	3,6
		T	Approx. 4,5	3,6
	2e	R	Approx. 4,1	3,3
		T	Approx. 5,0	4,0
Jeu axial du segment de piston	0,10 - 0,25		0,75	
Jeu entre le segment de piston et la gorge	1re et 2e	0,10 - 0,50	-	
Alésage de l'axe de piston	10,002 - 10,010		10,030	
Diamètre extérieur de l'axe de piston	9,995 - 10,000		9,980	

**BIELLE + VILEBREQUIN**

Unité: mm

ELEMENT	VALEUR NORMALE	LIMITE
Diamètre intérieur du pied de bielle	14,003 - 14,011	14,040
Flexion de la bielle	-	3,0
Distance entre les bras de manivelle	40,0 ± 0,1	-
Flèche du vilebrequin		0,05

**POMPE A HUILE**

ELEMENT	SPECIFICATION
Taux de réduction de la pompe à huile	7,122 (56/29 x 33/17 x 38/20)
Débit de décharge de la pompe à huile (Ouverture entière)	1,1 - 1,4 ml Pour une durée de 3 minutes à 4 000 t/mn

**EMBRAYAGE**

Unité: mm

ELEMENT		VALEUR NORMALE	LIMITE
Epaisseur du plateau menant		2,9 - 3,1	2,6
Largeur des griffes du plateau menant		11,8 - 12,0	11,0
Déformation du plateau menant		-	0,10
Diamètre intérieur de la roue d'embrayage	N°1	100,00 - 100,15	100,50
	N°2	116,00 - 116,15	116,50
Surface du sabot d'embrayage	N°1 et N°2	-	Aucune gorge
Engagement de l'embrayage		*2 600 - 3 00 tr/mn	-
Verrouillage de l'embrayage		*3 700 - 4 100 tr/mn	-
Longueur libre du ressort d'embrayage	N°1	-	35,5
	N°2	-	26,7
	N°3	-	18,1

**TRANSMISSION + CHAINE D'ENTRAINEMENT**

Unité: mm, sauf pour les rapports

ELEMENT		VALEUR NORMALE	LIMITE
Rapport de démultiplication primaire		1,931 (56/29)	-
Rapport de démultiplication finale		*4,333 (52/12)	-
Rapport d'engrenage	1re vitesse	4,658 (33/17 x 24/20 x 30/15)	-
	2e vitesse	3,168 (33/25 x 24/20 x 30/15)	-
	3e vitesse	2,000 (30/15)	-
Chaîne d'entraînement	Type	D.I.D.: DID420 TAKASAGO: RK420M	-
	Maillons	*130	-
	Longueur de 20 pas	-	259
Mou de chaîne d'entraînement		*30 - 40	-

**CARBURATEUR**

ELEMENT	SPECIFICATION
Type du carburateur	MIKUNI VM15SH
Alésage	15 mm
Numéro d'identification	*1366
Régime de ralenti	1 500 ± 150 tr/mn
Hauteur du flotteur	22,4 ± 1,0 mm
Gicleur principal (M.J.)	# 75
Gicleur d'air principal (M.A.J)	1,1 mm
Aiguille de gicleur (J.N.)	3DJ22-3e
Gicleur d'aiguille (N.J.)	E-9

ELEMENT	SPECIFICATION
Coupe (C.A)	2,0
Gicleur d'air de ralenti (P.J.)	# 15
Sortie d'air de ralenti (P.O.)	0,7 mm
Vis d'air (A.S.)	Dévisé de 1½
Gicleur de starter (G.S.)	# 30
Siège de valve (V.S.)	1,2 mm
Jeu de câble de commande des gaz	0,5 - 1,0 mm

**APPAREILLAGE ELECTRIQUE**

Unité: mm

ELEMENT	SPECIFICATION		REMARQUE
Calage d'allumage	20° avant le P.M.H à 4 000 tr/mn		
Bougie d'allumage	Type	ND.: *W20FPR N.G.K.: *BPR6HS	
	Ecartement des électrodes	0,6 - 0,7	
Rendement de bougie	Au-dessus de 8 à 1 atm		
Résistance de bobine d'allumage	Secondaire	13 - 18 kΩ	Antiparasite de bougie - Borne
Résistance de la bobine de magnéto	Eclairage	0,1 - 1,0 Ω	Jaune/Blanc - Noir/Blanc
	Charge	0,5 - 1,5 Ω	Noir/Rouge - Noir/Blanc
	Primaire	*100 - 200 Ω	Noir/Rouge - Noir/Blanc
Tension d'alternateur à vide	*Plus de 30 V (CA) à 5 000 tr/mn		
Réglage de tension	*13,0 - 15,0 V à 5 000 tr/mn		
Batterie	Type	*YB4L-B	
	Capacité	*12 V 14,4 kC (4 Ah)/10 heures	
	Densité spécifique normale de l'électrolyte	*1,28 à 20° C	
Fusible	10A		

**WATTAGE**

Unité: W

ELEMENT	SPECIFICATION
Phare	15
Feu arrière/stop	5/21
Feu clignotant	10
Lampe du compteur de vitesse	3,4
Lampe de témoin de feu clignotant	3,4
Avertisseur lumineux de niveau d'huile	3,4

**FREIN + ROUE**

Unité: mm

ELEMENT	VALEUR NORMALE		LIMITE
Jeu de câble de frein avant	*3 - 7		-
Jeu du levier de frein de stationnement	*0		-
Course libre de la pédale de frein arrière	*20		-
Hauteur de pédale de frein arrière	*10		-
Diamètre intérieur du tambour de frein	Avant	-	*120,7
	Arrière	-	100,7
Epaisseur des garnitures de frein	-		1,5
Flèche de la jante de roue	Axiale	-	2,0
	Radiale	-	2,0
Flèche de l'axe de roue	Avant	-	0,25
	Arrière	-	0,25
Taille de pneu	Avant	2,50-21 4PR	-
	Arrière	3,00-18 4PR	-
Profondeur des sillons du pneu	Avant	-	3,0
	Arrière	-	3,0

**SUSPENSION**

Unité: mm

ELEMENT	VALEUR NORMALE	LIMITE	REMARQUE
Course de la fourche avant	*200	-	
Longueur libre du ressort de la fourche avant	-	*555	
Niveau de l'huile pour fourche avant	*153,5	-	
Longueur pré réglé du ressort de l'amortisseur arrière	*207,7	-	
Flèche du pivot du bras oscillant	-	0,6	

**PRESSION DE GONFLAGE**

PRESSION DE GONFLAGE A FROID	CONDUITE EN SOLO		CONDUITE EN DUO	
	kPa	kg/cm <sup>2</sup>	kPa	kg/cm <sup>2</sup>
AVANT	150	1,50	*150	*1,50
ARRIERE	175	1,75	*200	*2,00

**ESSENCE + HUILE**

ELEMENT	SPECIFICATION		REMARQUE
Type d'essence	L'essence utilisée doit présenter un indice d'octane compris entre 85 et 95 ou supérieure et de préférence sans plomb.		
Réservoir à essence, y compris la réserve	8,0 L		
réserve	1,3 L		
Type d'huile	Utiliser SUZUKI CCI ou CCI SUPER OIL ou huile équivalente de deux-temps en base synthétique de bonne qualité.		
Capacité réservoir d'huile	1,2 L		
Huile pour boîte de vitesses	SAE 20W/40		
Capacité de l'huile pour boîte de vitesses	Vidange	600 ml	
	Démontage	650ml	
Type d'huile pour fourche avant	Huile N° 10 pour fourche		
Capacité de l'huile pour fourche avant (chaque pied)	*209 ml		

**COUPLE DE SERRAGE****MOTEUR**

<b>ELEMENT</b>	<b>N·m</b>	<b>kg·m</b>
Ecrou de culasse	8 - 12	0,8 - 1,2
Ecrou de cylindre	8 - 12	0,8 - 1,2
Ecrou de pignon d'entraînement primaire	40 - 55	4,0 - 5,5
Ecrou de moyeu de manchon d'embrayage	40 - 55	4,0 - 5,5
Ecrou de couronne de moteur	40 - 60	4,0 - 6,0
Ecrou de rotor magnétique	*30 - 40	*3,0 - 4,0
Boulon de raccord de durite d'huile de moteur	3 - 4	0,3 - 0,4
Ecrou de montage du moteur	*28 - 34	*2,8 - 3,4

**CHASSIS**

<b>ELEMENT</b>	<b>N·m</b>	<b>kg·m</b>
Boulon de brigade de guidon	18 - 28	1,8 - 2,8
Boulon de bridage supérieur de fourche avant	*22 - 35	*2,2 - 3,5
Boulon de bridage inférieur de fourche avant	*22 - 35	*2,2 - 3,5
Ecrou d'axe de roue avant	*32 - 51	*3,2 - 5,1
Boulon de tige d'amortisseur de fourche avant	15 - 25	1,5 - 2,5
Boulon de tête de colonne de direction	35 - 55	3,5 - 5,5
Boulon de repose-pied avant	44 - 66	4,4 - 6,6
Ecrou de levier de came moteur (Avant & Arrière)	*8 - 12	*0,8 - 1,2
Ecrou de pivot de bras oscillant	*55 - 88	*5,5 - 8,8
Avro d'amortisseur arrière (Avant & Arrière)	*48 - 72	*4,8 - 7,2
Ecrou de tringle de couple arrière	10 - 16	1,0 - 1,6
Ecrou d'axe de roue arrière	*38 - 60	*3,8 - 6,0

**PROGRAMME D'ENTRETIEN PERIODIQUE**

Après une certaine période de roulement des véhicules, vérifier que l'usure des pièces, le dépôt de carbone, l'allongement des câbles, etc. ne soient pas observés. Les vérifications doivent être effectuées périodiquement et les défauts éventuels, réparés ou rectifiés préalablement pour éviter la panne et prolonger la durée de vie de la motocyclette.

Vérifier et régler le véhicule de manière indiquée ci-dessous.

**REMARQUE:**

Un entretien plus fréquent pourra être effectué sur les motocyclettes qui ont été utilisées dans une condition sévère.

**TABLEAU D'ENTRETIEN PERIODIQUE**

Elément	Intervalle	1 000	3 000	6 000
	km			
	mois	2	6	12
Batterie		-	I	I
Ecrous de culasse et boulons du tuyau d'échappement		S	S	S
Culasse, cylindre et silencieux		-	N	N
Bougie d'allumage		-	I	R
Filtre à air		-	N	N
Carburateur		I	I	I
Tuyauteries de carburant		I	I	I
	Remplacer tous les 4 ans			
Coupelle de filtre à carburant		N	-	N
Pompe à huile		I	I	I
Huile de transmission		R	-	R
Chaîne secondaire		I	I	I
	Nettoyer et graisser tous les 1 000 km			
Freins		I	I	I
Pneus		I	I	I
Direction		I	I	I
Fourches avant		I	-	I
Suspension arrière		I	-	I
Boulons et écrous du châssis		S	S	S

**REMARQUE:**

I = Inspecter et nettoyer, régler, remplacer ou graisser si nécessaire

N = Nettoyer; R = Remplacer; S = Serrer

## PROCEDURES D'ENTRETIEN

### BATTERIE

**Contrôler tous les 3 000 km (6 mois)**

- Déposer la selle et la cache de cadre droit.

Vérifier le niveau et la densité de l'électrolyte. Ajouter de l'eau distillée, si nécessaire, pour garder la surface de l'électrolyte au-dessus du repère MIN. et en dessous du repère MAX. Pour déterminer l'état de charge, vérifier la densité avec un hydromètre.

**Densité standard: 1,28 à 20° C**

**09900-28403: Hydromètre**

Une valeur de densité de 1,22 (à 20° C) ou moins signifie que la batterie doit être rechargée.

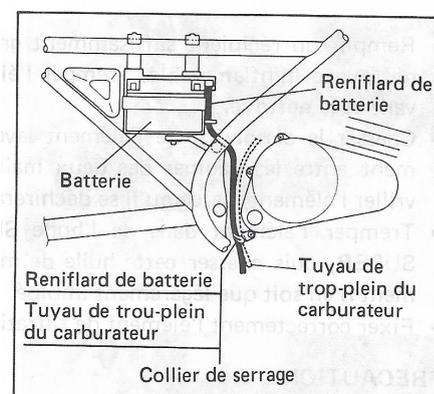
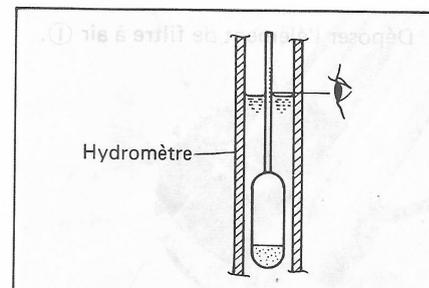
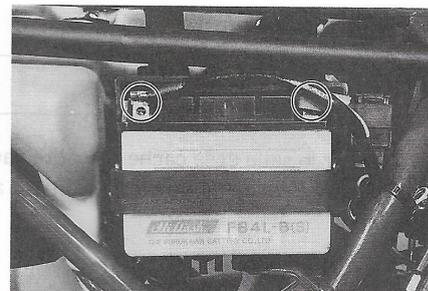
#### AVERTISSEMENT:

**Lors de la déconnexion des câbles de batterie, débrancher en premier le câble - et le + en dernier. Pour reposer les câbles, fixer en premier le câble + et le - en dernier.**

#### PRECAUTION:

**Ne pas recharger la batterie alors qu'elle est connectée à la motocyclette. La recharge d'une batterie alors qu'elle est connectée dans le circuit peut endommager le régulateur/redresseur ou d'autres composants.**

- Confirmer que le reniflard de batterie est bien acheminé, de la manière indiquée dans l'illustration et qu'il n'est ni tordu ni pincé.



## ELEMENT DE FILTRE A AIR

**Contrôler tous les 3 000 km**

- Déposer la selle et la cache de cadre gauche.
- Déposer le cache de boîtier de filtre à air.
- Déposer l'élément de filtre à air.
- Remplir un récipient suffisamment grand de dissolvant de nettoyage ininflammable. Tremper l'élément dans le dissolvant et le nettoyer.
- Chasser le dissolvant de l'élément lavé en le pressant entre les paumes des deux mains: ne pas le tordre ou le vriller, parce qu'il se déchirera.
- Tremper l'élément dans de l'huile SUZUKI CCI OU CCI SUPER, puis chasser cette huile de manière telle que l'élément n'en soit que légèrement imbibé.
- Fixer correctement l'élément de filtration sur le boîtier.

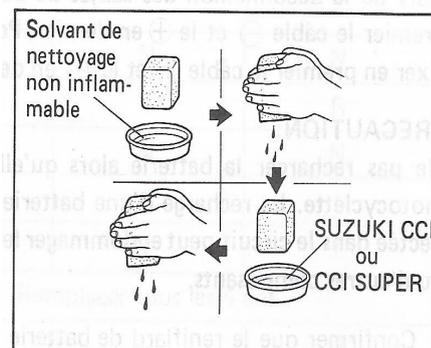
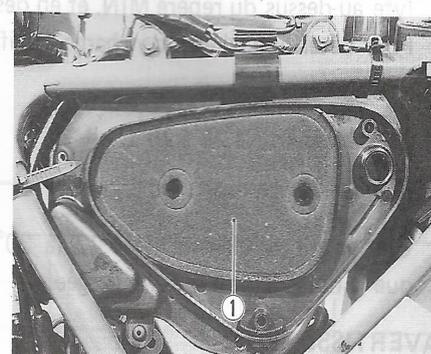
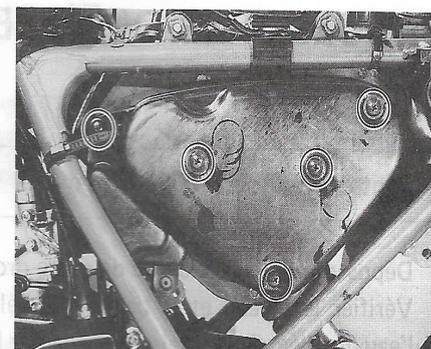
### PRECAUTION:

\* **Avant et pendant l'opération de nettoyage, vérifier si l'élément présente des traces de déchirures, etc. Un élément déchiré doit être remplacé.**

\* **Toujours placer doucement et correctement pour que de l'air entrant ne le contourne pas. Ne pas oublier qu'une user rapide des segments de piston et de l'alésage de cylindre est souvent provoquée par un élément défectueux ou mal installé.**

### PRECAUTION:

**Dans le cas de conduite dans des conditions poussiéreuses, nettoyer plus fréquemment. L'utilisation sans élément ou d'un avec des déchirures accélère l'usure du moteur. S'assurer que le filtre à air est toujours en bon état. La longévité du moteur est largement tributaire de ce composant.**



## FREINS

**Contrôler aux premiers 1 000 km, puis tous les 3 000 km**

### FREIN AVANT

- La garde du frein avant "A" doit être de 3 à 7 mm comme mesuré au niveau du support de levier de frein avant que le frein ne commence à se dégager.
- Si le réglage est nécessaire, donner du mou au câble en desserrant le contre-écrou "1" et en vissant à fond le tendeur "2" situé sur le support de levier de frein avant.
- Desserrer les contre-écrous "3" et faire glisser le tendeur "4" vers le haut ou le bas pour obtenir la garde spécifiée.

### Garde A de levier de frein avant 3 - 7 mm

- Resserer à fond les contre-écrous (1 et 3) après avoir réglé la garde de levier de frein.

### FREIN ARRIERE

#### Hauteur de pédale de frein

- La hauteur de la pédale de frein "B" doit être de 10 mm en dessous du repose-pied de la manière indiquée dans la photographie.
- Si le réglage est nécessaire, ajuster la hauteur de la pédale de frein en desserrant le contre-écrou "5" et en vissant ou dévissant le boulon de réglage "6".

#### Hauter B de pédale de frein: 10 mm

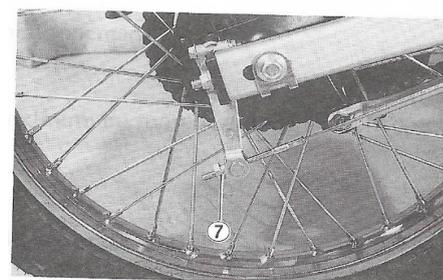
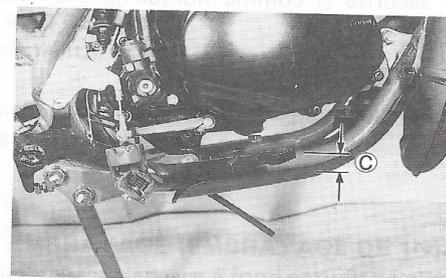
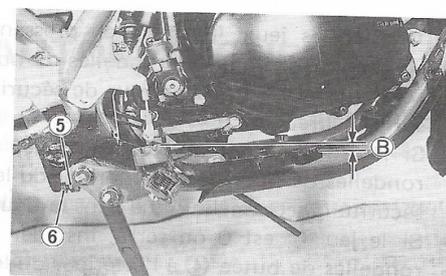
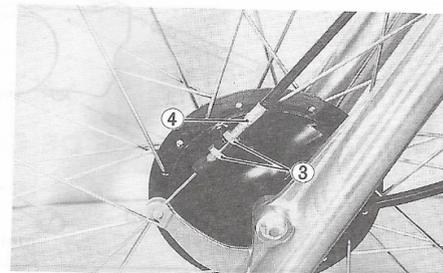
#### Garde de pédale de frein

Ajuster la garde "C" à 20 mm en vissant ou dévissant le boulon de réglage 7.

#### Garde C de pédale de frein: 20 mm

#### REMARQUE:

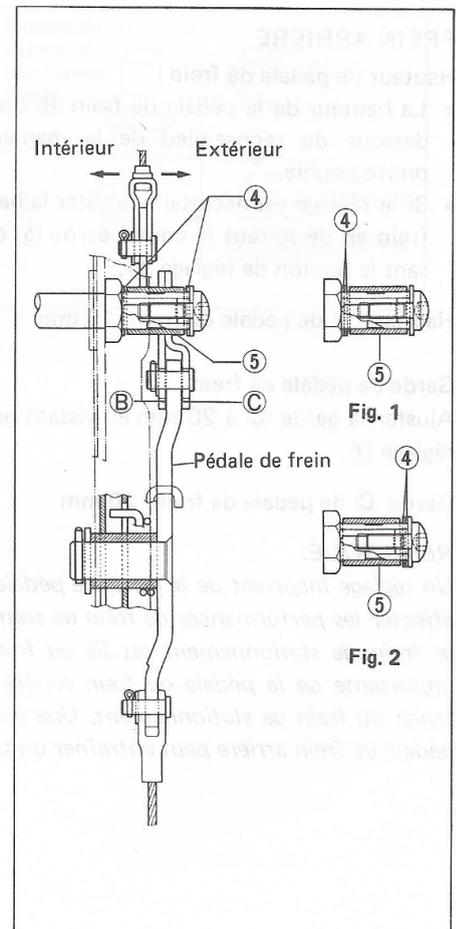
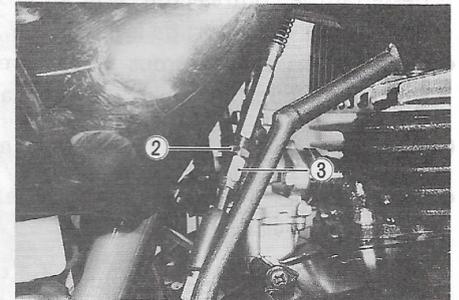
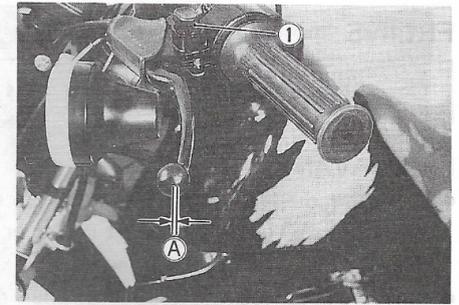
Un réglage incorrect de la garde de pédale de frein arrière peut affecter les performances de frein de stationnement, parce que le frein de stationnement est lié au frein arrière. Une garde importante de la pédale de frein arrière peut réduire la puissance du frein de stationnement. Une garde insuffisante de la pédale de frein arrière peut entraîner un tirage du frein arrière.



### Levier de frein de stationnement

- La garde "A" du levier de frein de stationnement doit être de 0 mm comme mesuré au niveau de l'extrémité de levier en poussant le bouton de blocage de levier "1".
- Si le réglage est nécessaire, ajuster la garde du levier en desserrant le contre-écrou "2" et en vissant ou dévissant le tendeur "3".

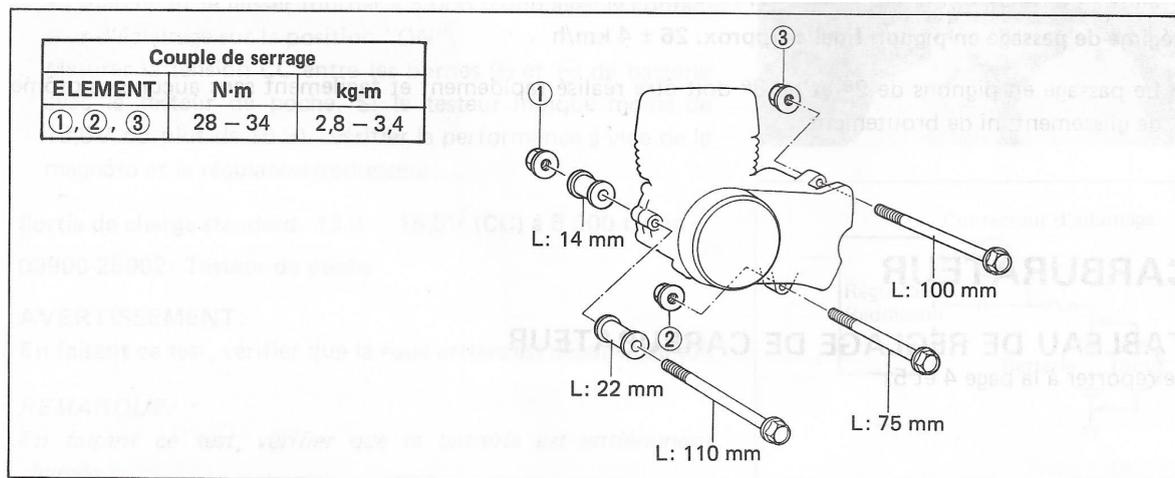
- Vérifier les jeux "B" et "C" en pressant le pédale de frein, après avoir installé les rondelles de butée "4" pour les deux côtés du levier du démarreur de sécurité "5" comme indiquée sur la figure.
- Si le jeu entre "B" est 0 ou serré, installer de nouveau les deux rondelles de butée "4" à l'extérieur du démarreur de sécurité "5" comme indiqué dans la figure 2.
- Si le jeu "C" est 0 ou serré, installer de nouveau les deux rondelles de butée "4" à l'intérieur du démarreur de sécurité "5" comme indiqué dans la figure 1.



## MONTAGE DU MOTEUR

### REMARQUE:

Les écrous de montage du moteur sont du type autobloquant. Une fois l'écrou déposé, il n'est plus utilisable. Toujours utiliser des écrous neufs et les serrer au couple de serrage spécifié.



## VERIFICATION DE L'EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

La TS50XA est équipée d'un embrayage automatique et d'une transmission automatique sur 3 vitesses. Le passage d'une vitesse à une autre est réalisé en fonction du régime de moteur par un mécanisme centrifuge situé sur trois embrayages indépendants.

Pour assurer les meilleures performances et la longévité de l'embrayage en ensemble, il est essentiel qu'il s'engage facilement et graduellement.

Vérifier le fonctionnement du train d'entraînement en procédant comme suite:

### 1. VERIFICATION DE L'ENGAGEMENT INITIAL (EMBRAYAGE DE 1re)

- Chauffer le moteur à une température normale de fonctionnement.
- Brancher le compte-tours électrique au moteur.
- Monter sur la machine placée à niveau sur le sol et augmenter graduellement le régime du moteur pour ainsi noter la vitesse à laquelle la machine commence à rouler en avant.

### 2. VERIFICATION DU "LOCK-UP (VEROUILLAGE)" DE L'EMBRAYAGE (EMBRAYAGE DE 1re)

- Chauffer le moteur à une température normale de fonctionnement.
- Brancher le compte-tours électrique au moteur.
- Serrer le frein arrière le plus fortement possible.
- Ouvrir à fond le papillon brusquement et noter le régime maximum du moteur durant le cycle d'essai.

**Régime de verrouillage: 3 900 ± 200 tr/mn**

### PRECAUTION:

**Ne pas faire fonctionner le moteur à pleine puissance plus de 10 secondes. Autrement, l'embrayage ou le moteur pourra être endommagé.**

### 3. REGIME DE PASSAGE EN PIGNONS DE 2e ET DE 3e (EMBRAYAGE DE 2e ET 3e)

Conduire la machine à pleine vitesse et noter, entre temps, la vitesse à laquelle les pignons de 2e et de 3e sont engagés.

**Régime de passage en pignon de 2e: Approx.  $15 \pm 3$  km/h**

**Régime de passage en pignon de 3e: Approx.  $26 \pm 4$  km/h**

Le passage en pignons de 2e et de 3e doit être réalisé rapidement et facilement sans aucun symptôme de glissement, ni de boutement.

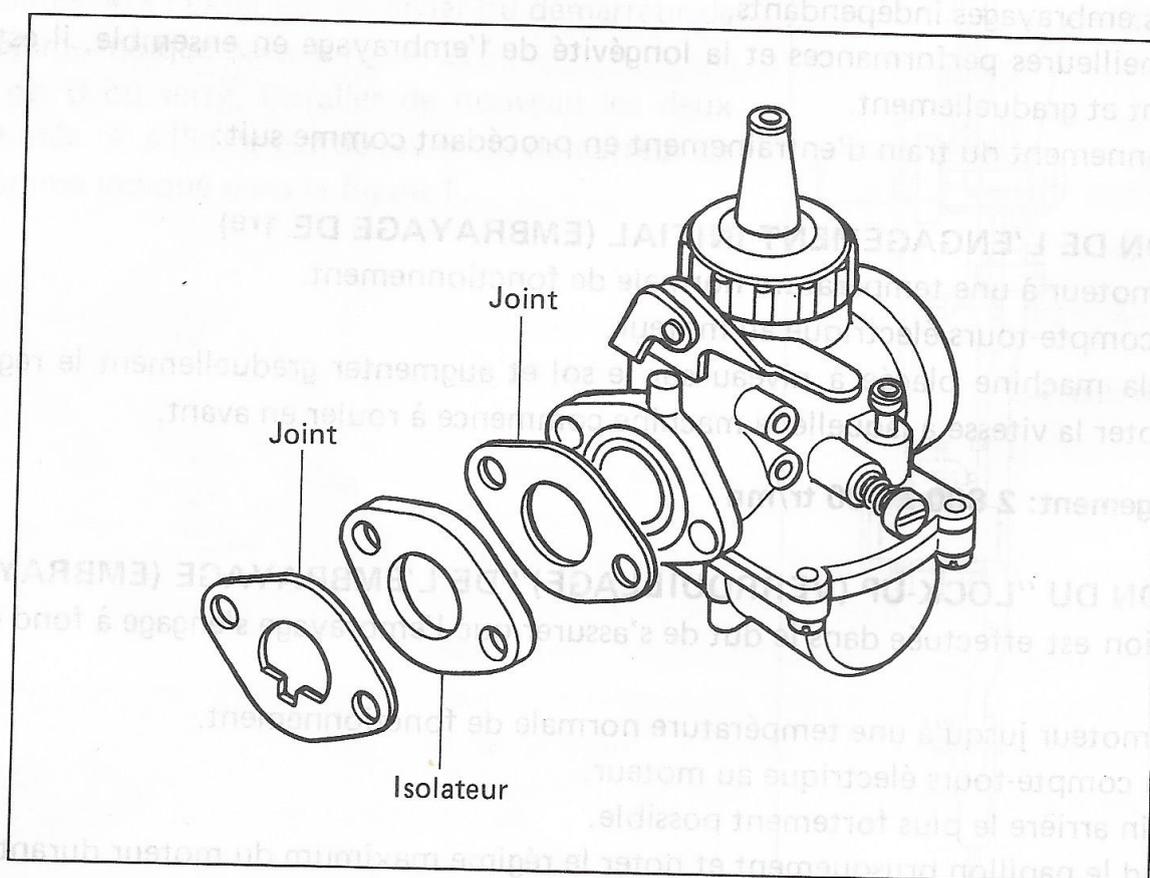
## CARBURATEUR

### TABLEAU DE REGLAGE DE CARBURATEUR

Se reporter à la page 4 et 5.

### MONTAGE DU CARBURATEUR

Lors de l'installation du carburateur sur le cylindre, vérifier que les joints sont placés de la manière indiquée dans l'illustration.



### VERIFICATION DE SORTIE DE CHARGE

- Déposer la selle et le cache de cadre droit. Mettre le moteur en marche et le laisser tourner à 5 000 tr/mn avec le contacteur d'éclairage sur la position "ON".

Mesurer la tension CC entre les bornes + et - de la batterie avec le testeur de poche. Si le testeur indique moins de 13,0 V ou plus de 15,5 V, vérifier la performance à vide de la magnéto et le régulateur/redresseur.

**Sortie de charge standard: 13,0 - 15,5 V (CC) à 5 000 tr/mn**

**09900-25002: Testeur de poche**

### AVERTISSEMENT:

**En faisant ce test, vérifier que la roue arrière est décollée du sol.**

### REMARQUE:

En faisant ce test, vérifier que la batterie est entièrement chargée.

### PERFORMANCE A VIDE DE MAGNETO

- Déposer la selle.
- Déconnecter le coupleur 1 de fil de magnéto.

Mettre le moteur en marche et le laisser tourner à 5 000 tr/mn.

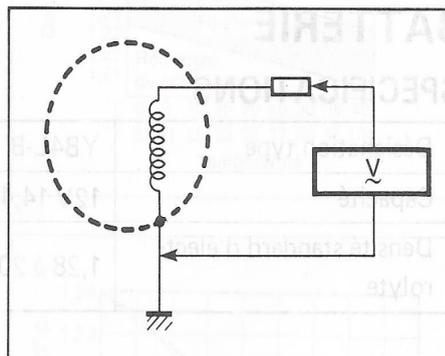
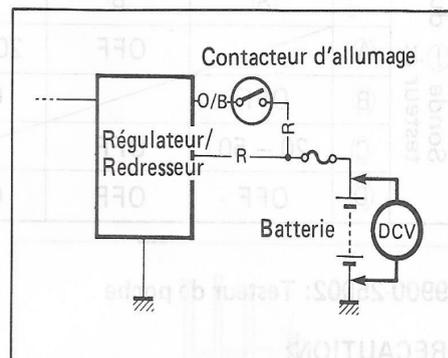
Mesurer la tension CA entre le fil W/R et le fil B/W avec le testeur de poche. Si le testeur indique moins de 33,0 V, la magnéto est défectueuse.

**Performance à vide standard: Plus de 33 V (CA) à 5 000 tr/mn  
(moteur froid)**

**09900-25002: Testeur de poche**

### AVERTISSEMENT:

**En faisant ce test, vérifier que la roue arrière est décollée du sol.**



## REGULATEUR/REDRESSEUR

- Déposer le régulateur/redresseur et déconnecter le coupleur de fil.  
Mesurer la résistance entre les bornes du tableau suivant. Si la résistance vérifiée est incorrecte, remplacer le régulateur/redresseur.

Unité: Approx. kΩ

Sonde - du testeur à:	Sonde + du testeur à:			
		A	B	C
A	-	OFF	20 - 50	OFF
B	OFF	-	OFF	5 - 20
C	20 - 50	OFF	-	OFF
D	OFF	OFF	OFF	-

09900-25002: Testeur de poche

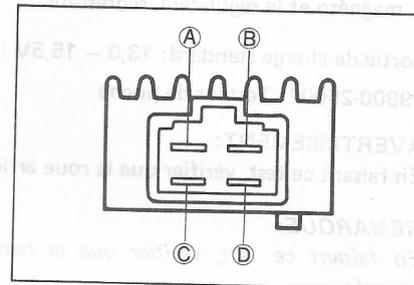
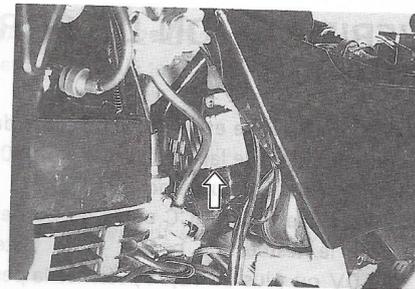
### PRECAUTION:

Comme un SCR et des diodes sont utilisés à l'intérieur du régulateur/redresseur, les valeurs de résistance diffèrent lorsqu'un ohmmètre autre que le testeur de poche Suzuki est utilisé.

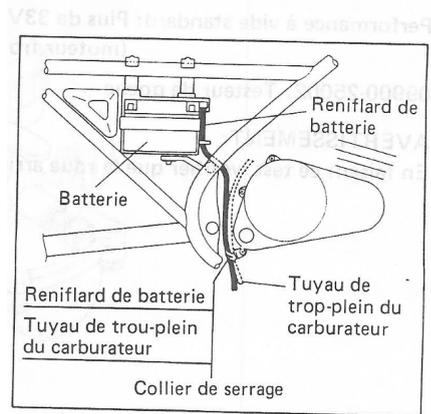
## BATTERIE SPECIFICATIONS

Désignation type	YB4L-B
Capacité	12 V 14,4 kC (4 Ah)/10 heures
Densité standard d'électrolyte	1,28 à 20° C

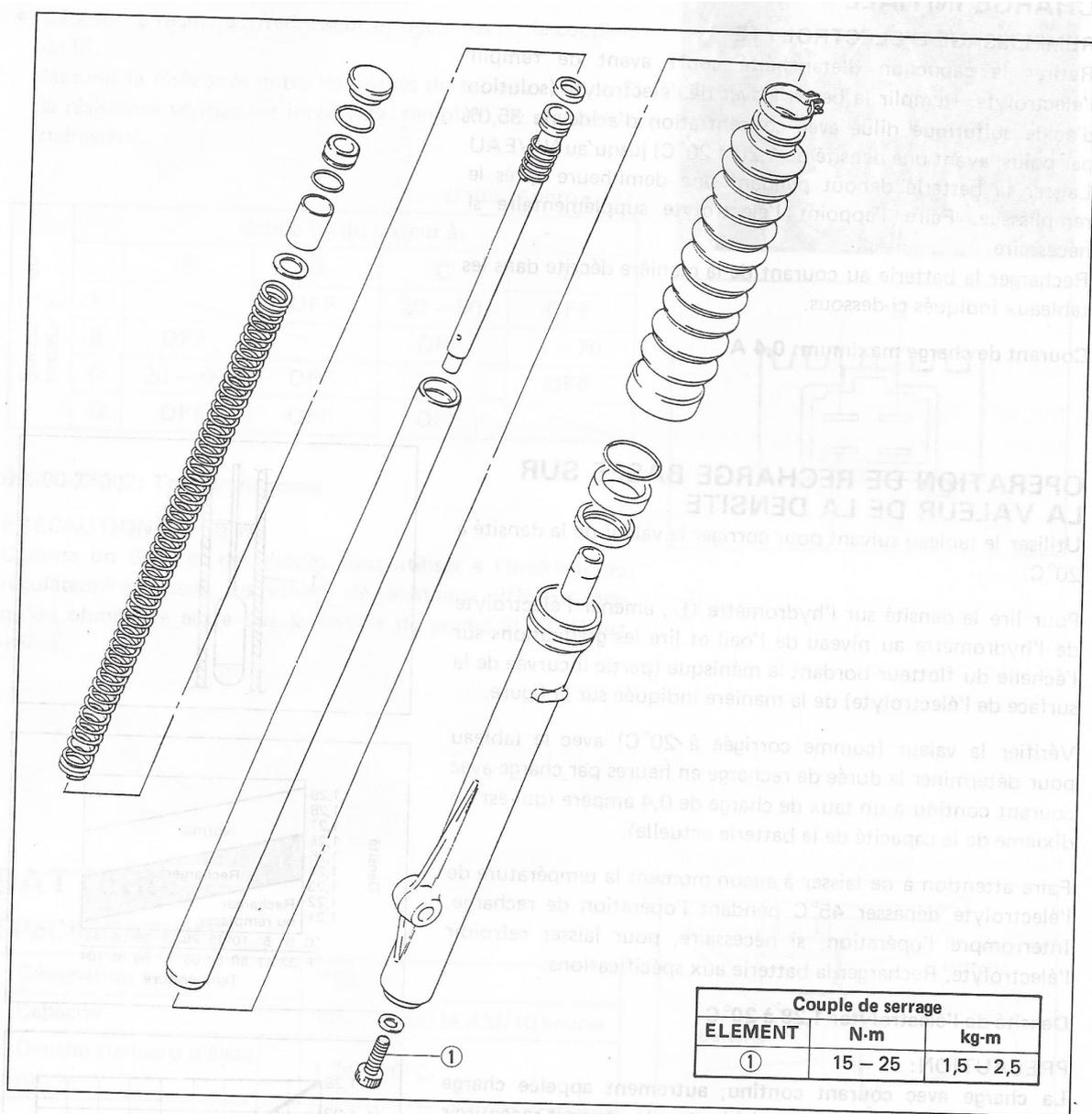
En fixant la batterie à la motocyclette, connecter le reniflard à la prise de batterie.



PERFORMANCE A VIDE DE M  
 • Déposer la selle  
 • Déconnecter le coupleur (1) de fil de m  
 Mettre le moteur en marche et le laisser  
 Mesurer la tension CA entre le fil W/B  
 testeur de poche. Si le testeur indique  
 magnéto est défectueuse.



## FOURCHE AVANT

**RESSORT DE FOURCHE**

Limite de service: 555 mm

**HUILE DE FOURCHE**

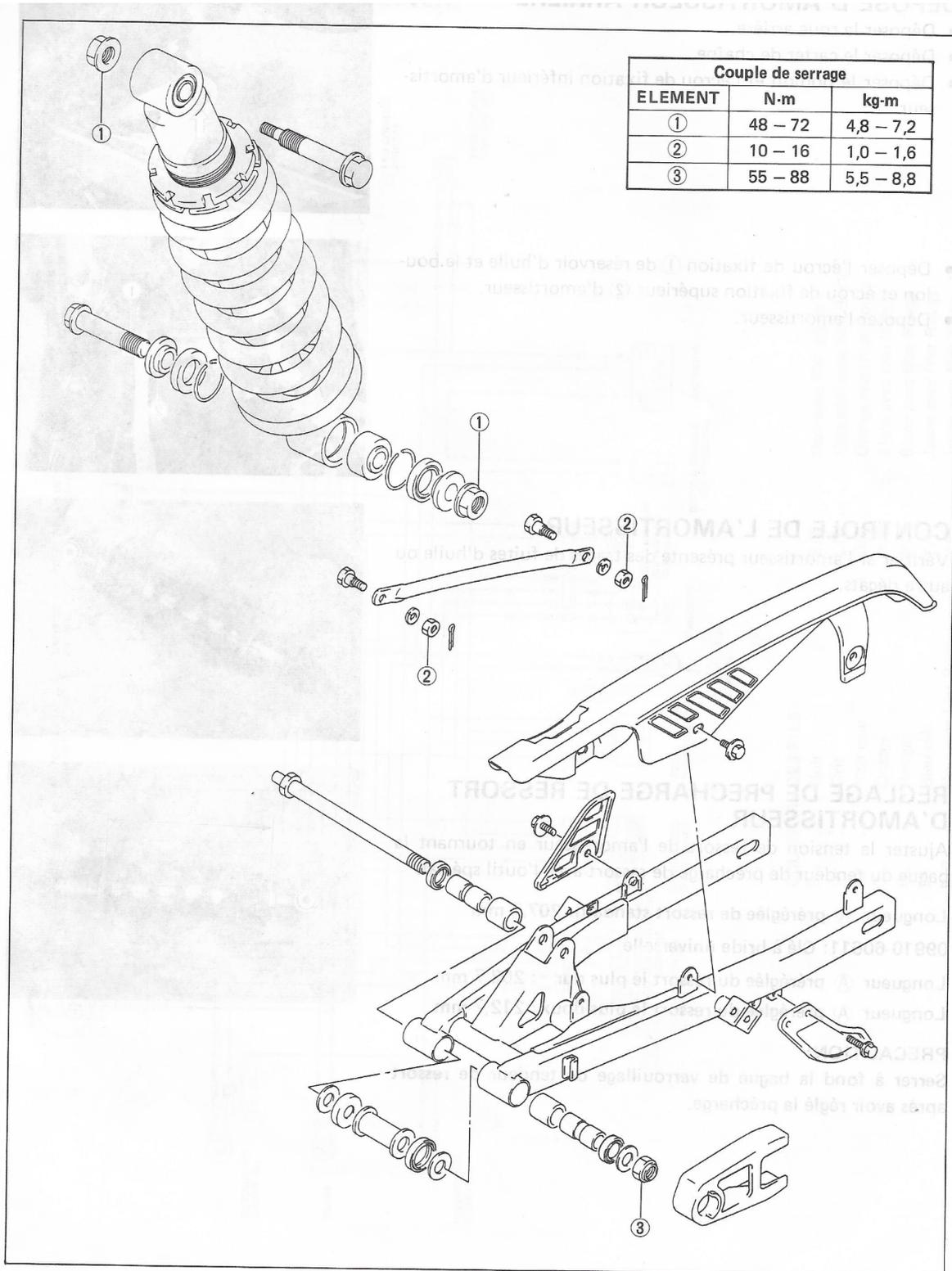
Type d'huile de fourche: Huile de fourche N° 10

99000-99044-10G: HUILE DE FOURCHE SUZUKI N° 10

Capacité (chaque jambe): 209 ml

Niveau d'huile: 153,5 mm

## SUSPENSION ARRIERE



## DEPOSE D'AMORTISSEUR ARRIERE

- Déposer la roue arrière.
- Déposer le carter de chaîne.
- Déposer le boulon et l'écrou de fixation inférieur d'amortisseur.
  
- Déposer l'écrou de fixation 1 de réservoir d'huile et le boulon et écrou de fixation supérieur 2 d'amortisseur.
- Déposer l'amortisseur.

## CONTROLE DE L'AMORTISSEUR

Vérifier si l'amortisseur présente des traces de fuites d'huile ou autre dégâts.

## REGLAGE DE PRECHARGE DE RESSORT D'AMORTISSEUR

Ajuster la tension de ressort de l'amortisseur en tournant la bague du tendeur de précharge de ressort avec l'outil spécial.

**Longueur A préréglée de ressort standard 207,7 mm**

**09910-60611: Clé à bride universelle**

**Longueur A préréglée du ressort le plus dur : 202,7 mm**

**Longueur A préréglée du ressort le plus doux: 212,7 mm**

## PRECAUTION:

**Serrer à fond la bague de verrouillage de tendeur de ressort après avoir réglé la précharge.**

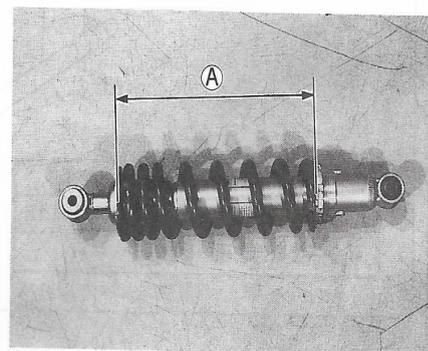
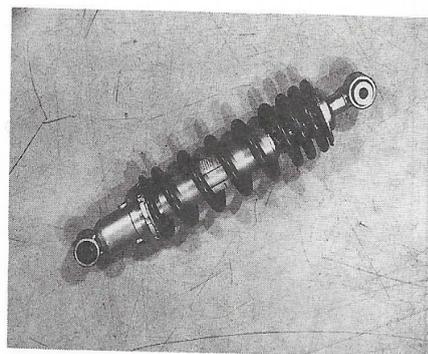
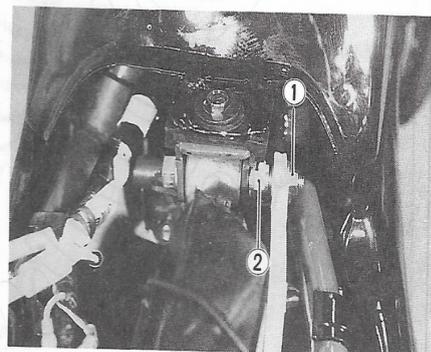
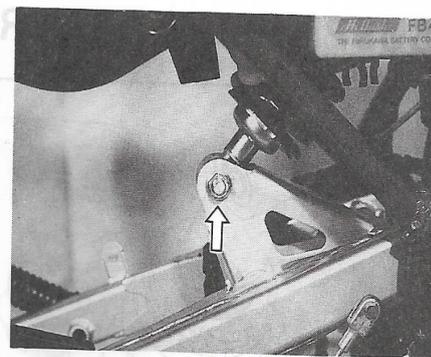
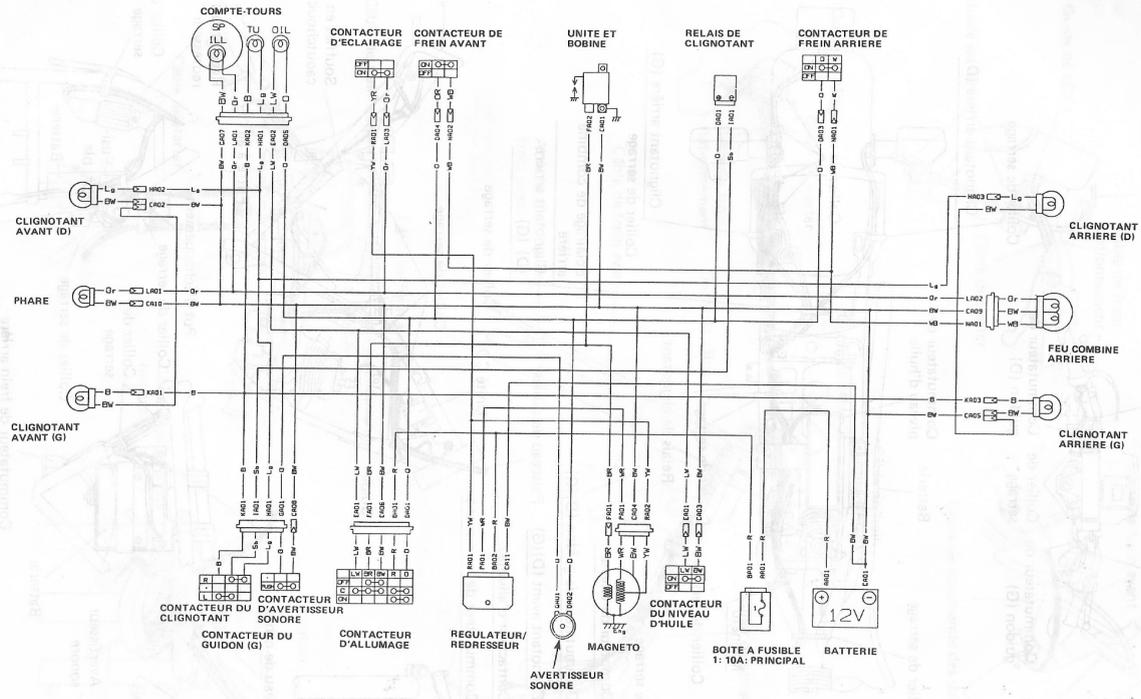


DIAGRAMME DE CABLAGE



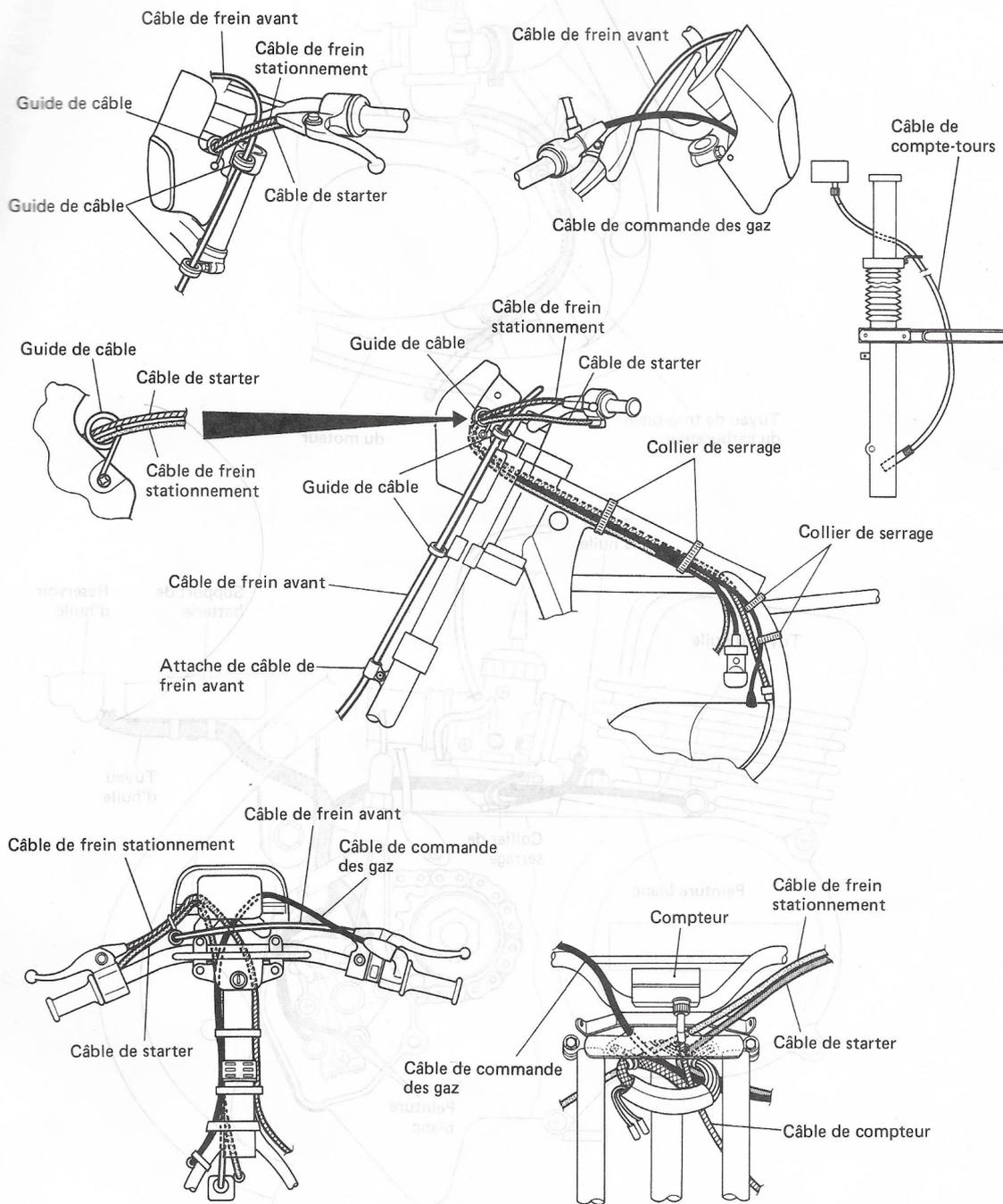
COULEURS DES FILS

- B . . . . . Noir
- Gr . . . . . Gris
- Lg . . . . . Vert clair
- O . . . . . Orange
- R . . . . . Rouge
- Sb . . . . . Bleu ciel
- B/R . . . . . Noir avec filet Rouge

- B/W . . . . . Noir avec filet Blanc
- L/W . . . . . Vert clair avec filet Blanc
- O/R . . . . . Orange avec filet Rouge
- W/B . . . . . Blanc avec filet Noir
- W/R . . . . . Blanc avec filet Rouge
- Y/R . . . . . Jaune avec filet Rouge
- Y/W . . . . . Jaune avec filet Blanc



ACHEMINEMENT DES CABLES



## ACHEMINEMENT DES DURITES

