

SUZUKI

OWNER'S MANUAL
MANUEL D'ENTRETIEN

PE250

Welcome to the world of SUZUKI motorcycles.

The confidence you have shown by the purchase of our products is very much appreciated. Each SUZUKI motorcycle backs this confidence by a long record of manufacturing and engineering excellence. The same excellence that has produced a long history of world-championship racing successes at the famous Isle of Man as well as the motocross tracks of Europe.

SUZUKI now presents the new PE250, a competition proved racing machine, capable of competing on any race course in the world.

This handbook is presented as a means whereby you can maintain your PE250 in top working condition at all times. Your riding skill and the maintenance steps outlined in this manual will assure you of top performance from your machine under any type of competition conditions.

We sincerely wish you and your SUZUKI motorcycle a successful partnership for many years of happy riding.

SUZUKI MOTOR CO., LTD.

- * Copying, quoting or reproducing any part of this manual is not permitted without explicit approval by SUZUKI MOTOR CO., LTD.
- * All information, illustrations, photographs and specifications contained in this manual are based on the latest product information available at the time of publication. The right is reserved to make changes at any time without notice.
- * There may be some differences among models depending on specifications. If the service data differ, it is noted there by using the following symbols.

The series of symbols on the left stand for the countries and areas on the right.

E-01 General	E-04 France	E-15 Finland	E-24 Australia
E-02 England	E-06 South Africa	E-21 Belgium	E-28 Canada

Nous vous souhaitons la bienvenue dans l'univers des motocyclettes SUZUKI. Nous apprécions beaucoup la confiance que vous nous témoignez par l'achat d'une de nos machines. Cette confiance, nous en sommes persuadés, vous la basez sur la longue histoire dont nous disposons en matière de fabrication de motocyclettes. Dans chacun de nos produits, vous retrouverez la même excellence qui a permis de remporter toute une gamme de succès aux championnats mondiaux de course comme l'île de Man ou aux différents circuits de motocross d'Europe.

Nous vous présentons ici la nouvelle PE250, une machine de course qui a fait ses preuves en compétition et qui est capable de rivaliser sur tous les circuits du monde.

Ce Manuel a pour but de vous procurer le moyen de maintenir toujours en excellente condition votre PE250. Votre dextérité et les méthodes d'entretien expliquées dans ce manuel vous permettront d'obtenir de votre machine les meilleures performances, quelles que soient les conditions de la compétition.

Nous vous souhaitons sincèrement, à vous et à votre machine SUZUKI, de nombreuses années de succès et de conduite agréable.

SUZUKI MOTOR CO.,LTD.

- * *Toute copie, citation ou reproduction d'une partie quelconque de ce manuel sont interdites sans l'autorisation expresse de la SUZUKI MOTOR CO., LTD.*
- * *Toutes les informations, illustrations, photographies et spécifications contenues dans ce manuel sont basées sur les données les plus récentes concernant le produit, disponibles au moment de la publication. Nous nous réservons toutefois le droit d'y apporter des modifications à tout moment et sans préavis.*
- * *Certaines différences peuvent apparaître d'un modèle à l'autre en fonction de leurs spécifications. Si les données d'entretien présentent une différence, celle-ci est indiquée à l'aide des symboles suivants:*

E-01 Tous pays	E-04 France	E-21 Belgique	E-28 Canada
E-02 Angleterre	E-15 Finlande	E-24 Australie	

CONTENTS TABLE DES MATIERES

MIXING RATIO

GENERAL

General instruction	4
Operating instruction	7
Inspection and maintenance	14

ENGINE

Engine removal	30
Engine disassembly	32
Inspection and servicing engine parts	38
Reassembling engine parts	43

CARBURETOR

ELECTRICAL

Ignition system	59
---------------------------	----

CHASSIS

Front wheel	65
Front fork	67
Steering	73
Rear shock absorber	79
Rear wheel	81
Rear swinging arm	84
Wire and cables	86

TROUBLESHOOTING

TIGHTENING TORQUE

GENERAL INFORMATION FOR INSPECTION

AND MAINTENANCE

SPECIAL TOOLS

SPECIFICATIONS

WIRING DIAGRAM

SERVICE DATA

.	89
.	91
.	94
.	96
.	101
.	103
.	108

GENERAL INSTRUCTIONS INSTRUCTIONS GÉNÉRALES

MIXING PROCEDURE

FUEL

GENERALITES

Instruction générales	4
Instruction d'utilisation	7
Inspection et entretien	14

MOTEUR

Dépose du moteur	30
Démontage du moteur	32
Inspection et entretien des pièces du moteur	38
Remontage des pièces du moteur	43

CARBURATEUR

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Circuit d'allumage	59
------------------------------	----

CADRE

Roue avant	65
Fourche avant	67
Direction	73
Amortisseurs arrière	79
Roue arrière	81
Bras oscillant arrière	84
Fils et câbles	86

DEPISTAGE DES PANNES

COUPLES DE SERRAGE

INFORMATIONS GÉNÉRALES POUR LES

CONTROLES ET L'ENTRETIEN

OUTILS SPÉCIAUX

FICHE TECHNIQUE

SCHEMA DE CABLAGE

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

.	90
.	92
.	94
.	96
.	102
.	103
.	113

GENERAL INSTRUCTION INSTRUCTIONS GENERALES

GENERAL

FUEL

The PE250 is of the two-stroke design, which requires a premixture of gasoline and oil.

Use a premium (high-octane) gasoline with an octane number of at least 95.

ENGINE OIL

For the oil to be mixed with gasoline, any of the following brands or its equivalent will do:

- * SHELL SUPER M
- * CASTROL R30
- * GOLDEN SPECTRO SYNTHETIC BLEND
- * B.P. RACING

CAUTION: Do not allow two different brands to get mixed in the fuel-oil mixture.

ENGINE OIL (For Canada)

Suzuki strongly recommends the use of SUZUKI CCI SUPER 2-CYCLE MOTOR LUBRICANT. If this oil is not available use an equivalent high quality Two Cycle Racing Lubricant, at a 20 to one ratio only.

CAUTION: Do not allow two different brands to get mix in the fuel oil mixture.

CARBURANT

La PE250 est une moto à moteur deux-temps, qui nécessite un prémélange d'essence et d'huile.

Utiliser une essence de première qualité, ayant un indice d'octane d'au moins 95.

HUILE DE MOTEUR

On peut utiliser n'importe laquelle des marques d'huile suivantes ou leur équivalent pour le mélange à l'essence:

- * SHELL SUPER M
- * CASTROL R30
- * MELANGE SYNTHETIQUE GOLDEN SPECTRO
- * B.P. RACING

ATTENTION: Ne jamais utiliser deux marques différentes pour un même mélange d'essence-huile.

HUILE MOTEUR (Pour la Canada)

Suzuki recommande fortement l'utilisation de l'HUILE MOTEUR CCI SUPER 2 TEMPS SUZUKI. Si l'on ne peut obtenir cette huile, utiliser une huile course de haute qualité pour deux temps dont le rapport ne soit que de 20 à 1.

ATTENTION: Ne jamais utiliser deux marques différentes pour un même mélange d'essence-huile.

MIXING RATIO

20 parts gasoline to 1 part oil is the correct gasoline to oil mixture ratio for your engine. For proper engine performance, it is essential that the above fuel/oil mixture should be maintained.

CAUTION: A mixture containing too little oil will cause overheating of the engine. Too much oil will cause excessive carbon formation resulting in preignition fouled spark plug and loss of engine power.

FUEL OIL MIXTURE RATIO OF 20 : 1

GASOLINE (L)	OIL (ml)	GASOLINE (L)	OIL (ml)
1.0	50	6.0	300
2.0	100	7.0	350
3.0	150	8.0	400
4.0	200	9.0	450
5.0	250	10.0	500

RAPPORT DU MELANGE

La proportion correcte d'essence et d'huile pour ce moteur est de 20 parties d'essence pour une d'huile. Si l'on veut obtenir des performances idéales, il est essentiel de respecter la proportion essence/huile précitée.

ATTENTION: Si le mélange contient trop peu d'huile, il sera la cause d'une surchauffe du moteur. Par contre, s'il en contient trop, il se produira une formation excessive de calamine qui résultera en pré-allumage, en encrassement de la bougie d'allumage et en perte de la puissance du moteur.

PROPORTION DU MELANGE ESSENCE/HUILE : 20 POUR 1

ESSENCE (L)	HUILE (ml)	ESSENCE (L)	HUILE (ml)
1,0	50	6,0	300
2,0	100	7,0	350
3,0	150	8,0	400
4,0	200	9,0	450
5,0	250	10,0	500

MIXING PROCEDURE

To mix gasoline and oil, always use a separate, clean container. Pour the full amount of oil required for the total mixture into the container, add approximately half the amount of gasoline to be mixed and shake thoroughly. Add the remainder of the gasoline and again thoroughly agitate the container.

METHODE DE MELANGE

Pour réaliser le mélange d'essence et d'huile, se servir d'un récipient propre et réservé à cet usage. Y verser l'entière quantité de l'huile nécessaire pour le mélange et ajouter environ la moitié de la quantité d'essence requise; mélanger convenablement. Ajouter ensuite le reste de l'essence et secouer à nouveau le réservoir convenablement.

GENERAL

TRANSMISSION OIL

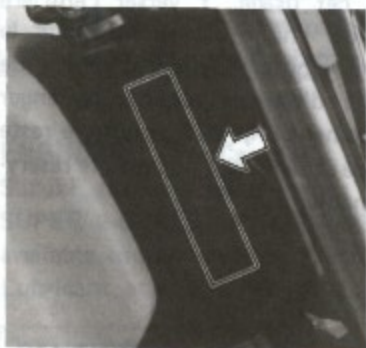
Use a good quality SAE20W/40 multi-grade motor oil.

FRONT FORK OIL

For the oil in the two legs, use a motor oil of SAE5W/20 or A.T.F. (Automatic Transmission Fluid).

USE OF GENUINE SUZUKI PARTS

To replace any part of the machine, use a genuine SUZUKI replacement part. Imitation parts or parts supplied from any other source than SUZUKI, if used to replace parts of SUZUKI origin in the machine, will lower the inherent capability of the machine and, for worse, could induce costly mechanical trouble.



Frame number
Numéro du cadre



Engine number
Numéro du moteur

HUILE DE TRANSMISSION

Utiliser une huile de moteur multigrade SAE20W/40 de bonne qualité.

HUILE DE FOURCHE AVANT

Pour les deux pattes de la fourche avant, utiliser une huile moteur de SAE5W/20 ou A.T.F. (Fluid pour boîte de vitesses automatique).

UTILISATION DE PIÈCES D'ORIGINE SUZUKI

Pour tout travail de remplacement, n'employer que des pièces SUZUKI d'origine. Si elles sont utilisées pour remplacer des pièces SUZUKI d'origine, toutes pièces imitées ou obtenues chez un autre fabricant que SUZUKI risquent non seulement de réduire les possibilités de la machine, mais aussi de devenir la cause d'ennuis mécaniques coûteux.

SERIAL NUMBER LOCATION

Frame serial number is stamped on steering head pipe. Engine serial number is located on the right crankcase. When registering your machine and making orders for spare parts, cite these two numbers.

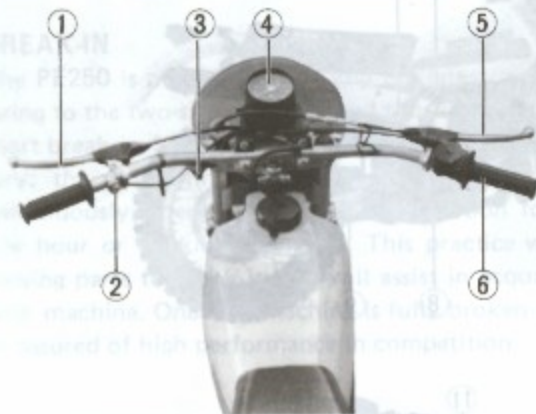
EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIES

Le numéro de série du cadre se trouve estampé sur le tube de direction. Le numéro de série du moteur se trouve sur le demi-carter moteur droit. Lors de l'immatriculation du véhicule et du passage du commandes de pièces de rechange, mentionner ces deux numéros.

OPERATING INSTRUCTION INSTRUCTIONS D'UTILISATION

GENERAL

LOCATION OF PARTS (Except for Australia) EMPLACEMENT DES PIÈCES

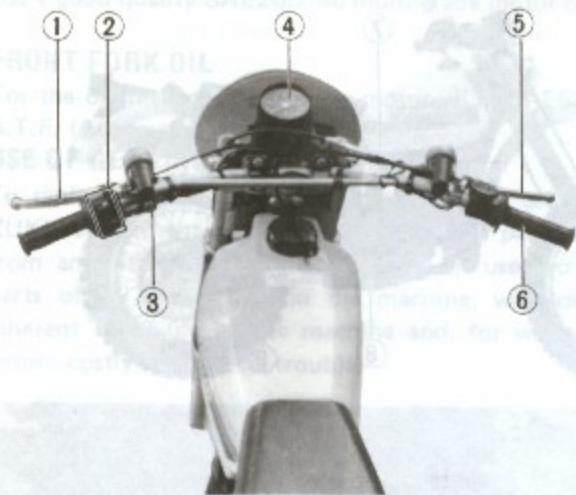


- | | |
|-------------------------|-----------------------------------|
| ① Clutch lever | ① Levier d'embrayage |
| ② Engine stop switch | ② Commutateur d'arrêt du moteur |
| ③ Dimmer switch | (Excepte pour la Belgique) |
| ③ Left handlebar switch | ③ Commutateur de code |
| (For England) | ③ Commutateur de poignée gauche |
| ④ Speedometer | (pour la Belgique) |
| ⑤ Front brake lever | ④ Compteur de vitesse |
| ⑥ Throttle grip | ⑤ Levier du frein avant |
| ⑦ Fuel cock | ⑥ Poignée de commande des gaz |
| ⑧ Gearshift lever | ⑦ Robinet d'essence |
| ⑨ Side stand | ⑧ Levier du changement de vitesse |
| ⑩ Kick starter lever | ⑨ Béquille auxiliaire |
| ⑪ Rear brake pedal | ⑩ Levier du kick de démarrage |
| ⑫ Tool | ⑪ Pedale de frein arrière |
| | ⑫ Outil |



GENERALITES

LOCATION OF PARTS (For Australia)



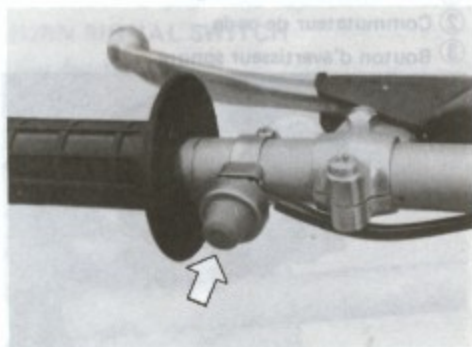
- ① Clutch lever
- ② Left handlebar switch
- ③ Engine stop switch
- ④ Speedometer
- ⑤ Front brake lever
- ⑥ Throttle grip
- ⑦ Fuel cock
- ⑧ Gearshift lever
- ⑨ Side stand
- ⑩ Battery
- ⑪ Kick starter lever
- ⑫ Rear brake pedal
- ⑬ Tool

CONTROLS

Take the time to familiarize yourself with the operating principles of the following motorcycle components.

BREAK-IN

The PE250 is manufactured using the latest technology relating to the two-stroke engine and thus requires a relatively short break-in. No programmed breaking-in operation is necessary: the only thing is that the machine should not be continuously operated in full-load condition for the first one hour or 30 km (20 miles). This practice will help all moving parts to break in and will assist in acquainting you with machine. Once the machine is fully broken in, you can be assured of high performance in competition.

**ENGINE STOP SWITCH**

To stop the engine, push the engine stop switch as shown in photo.

COMMANDES

Prendre le temps de se familiariser avec les principes de fonctionnement des composants de la machine, expliqués ci-dessous.

RODAGE

La PE250 a été construite en utilisant les derniers progrès technologiques dans le domaine des moteurs deux-temps et sa période de rodage est, par conséquent, relativement courte. Aucun programme particulier de rodage n'est prescrit: la seule chose à laquelle il y a lieu de veiller est de ne pas faire fonctionner la machine à pleins gaz et de façon continue pendant la première heure ou les 30 premiers kilomètres (20 miles). Cette pratique permettra à chacune des pièces de se roder et elle permettra de vous familiariser avec la machine. Une fois que la moto est bien rodée, vous pouvez être certain de ses hautes performances en compétition.

BOUTON D'ARRÊT DU MOTEUR

(Excepté pour la Belgique)

Pour arrêter le moteur, pousser sur le bouton d'arrêt du moteur indiqué sur la photo.

LOCATION OF PARTS (For Australia)

Prenez le temps de familiariser avec les principes de fonctionnement des composants de la machine, expé-

rience. La P2389 a été construite avec des technologies dans le domaine de la période de course. Avec le programme de la machine, il est facile de faire fonctionner la machine pendant la première heure de les 30 premiers kilomètres (50 miles). Cette pratique permet à chaque

des pièces de se colder et elle permettra de vous familiariser avec la machine. Une fois que vous êtes certain de ses fonction-

technologies dans le domaine de la période de course. Avec le programme de la machine, il est facile de faire fonctionner la machine pendant la première heure de les 30 premiers kilomètres (50 miles). Cette pratique permet à chaque

des pièces de se colder et elle permettra de vous familiariser avec la machine. Une fois que vous êtes certain de ses fonction-

technologies dans le domaine de la période de course. Avec le programme de la machine, il est facile de faire fonctionner la machine pendant la première heure de les 30 premiers kilomètres (50 miles). Cette pratique permet à chaque

des pièces de se colder et elle permettra de vous familiariser avec la machine. Une fois que vous êtes certain de ses fonction-

technologies dans le domaine de la période de course. Avec le programme de la machine, il est facile de faire fonctionner la machine pendant la première heure de les 30 premiers kilomètres (50 miles). Cette pratique permet à chaque

des pièces de se colder et elle permettra de vous familiariser avec la machine. Une fois que vous êtes certain de ses fonction-

technologies dans le domaine de la période de course. Avec le programme de la machine, il est facile de faire fonctionner la machine pendant la première heure de les 30 premiers kilomètres (50 miles). Cette pratique permet à chaque

des pièces de se colder et elle permettra de vous familiariser avec la machine. Une fois que vous êtes certain de ses fonction-

technologies dans le domaine de la période de course. Avec le programme de la machine, il est facile de faire fonctionner la machine pendant la première heure de les 30 premiers kilomètres (50 miles). Cette pratique permet à chaque

des pièces de se colder et elle permettra de vous familiariser avec la machine. Une fois que vous êtes certain de ses fonction-

technologies dans le domaine de la période de course. Avec le programme de la machine, il est facile de faire fonctionner la machine pendant la première heure de les 30 premiers kilomètres (50 miles). Cette pratique permet à chaque

des pièces de se colder et elle permettra de vous familiariser avec la machine. Une fois que vous êtes certain de ses fonction-

technologies dans le domaine de la période de course. Avec le programme de la machine, il est facile de faire fonctionner la machine pendant la première heure de les 30 premiers kilomètres (50 miles). Cette pratique permet à chaque



CONTACTEUR D'ALLUMAGE
(Pour la Belgique)

POSITION "OFF" (Arrêt)

Tous les circuits électriques sont ouverts.

POSITION "ON" (marche)

Le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut être mis en marche. La clé de contact ne peut être retirée.

POSITION "PARKING"

Le Feu de stationnement et le Feu arrière s'allument. Le moteur ne peut pas être lancé. La clé de contact peut être retirée.

COMMANDES



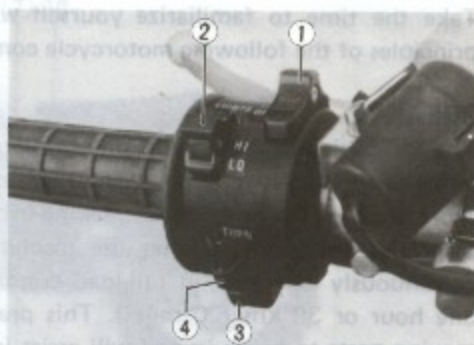
DIMMER SWITCH
(For General, Finland and Canada)

The headlight beam can be changed both downward and upward by operating the dimmer switch to the "LO" and "HI" positions.

INVERSEUR DE CODE
(Pour générale et la Canada)

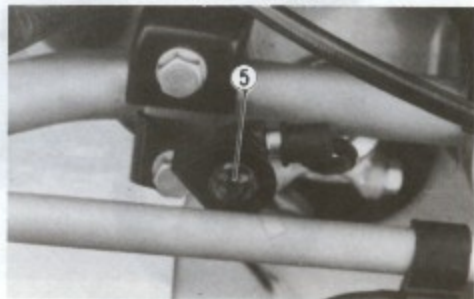
La direction du rayon de la phare peut se mettre en phare et en code par l'opération de la commutateur de la direction de la phare aux positions "LO" et "HI".

CONTROLS



- ① Lighting switch
 - ② Dimmer switch
 - ③ Horn button
 - ④ Turn signal switch
- (For Australia)

- ① Commutateur d'éclairage
- ② Commutateur de code
- ③ Bouton d'avertisseur sonore



- ⑤ Turn signal indicator light
- (For Australia)

LEFT HANDLEBAR SWITCH**(For Australia and England)****LIGHTING SWITCH****ON**

The headlight and taillight turn on.

OFF

The headlight and taillight turn off.

DIMMER SWITCH

The headlight on this motorcycle will always be lit when the engine operating.

When the dimmer switch is moved to the "HI" position, the high beam will be lit. When the dimmer switch is moved to the "LO" position, the low beam will be lit.

TURN SIGNAL SWITCH**(For Australia)**

Sliding the switch to the "L" position will flash the left turn signal. Moving the switch to the "R" position will flash the right turn signal. The indicator light will also flash intermittently.

WARNING:

Always use the turn signal when you intend to change lanes or make a turn. ALWAYS be sure to turn the turn signal switch to the "OFF" position after completing the turn or lane change.

HORN BUTTON

Press the button to honk the horn.

COMMUTATEUR DE POIGNEE**GAUCHE (Pour la Belgique et la France)****COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE****ON (Marche)**

Le phare et le feu arrière s'éclairent.

S (Pour la France)

Le feu de ville et le feu arrière s'éteignent.

OFF

Aucune lampe ne s'allume.

INVERSEUR DE CODE

Le phare de cette motocyclette restera toujours allumé quand le commutateur d'allumage se trouve à la position "ON" et que le moteur tourne. Lorsqu'on déplace l'inverseur de code sur la position "HI" (feu de route), le feu de route d'allume. Le témoin de feu de route, au tableau de bord, s'allume alors simultanément. Lorsque l'on déplace l'inverseur de code sur la position "LO" (code), le code s'allume.

BOUTON D'AVERTISSEUR

Actionner ce bouton pour faire retentir l'avertisseur sonore.



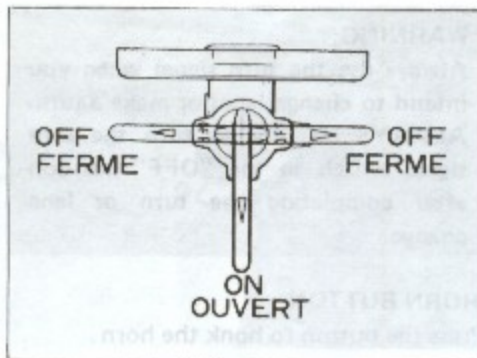
- ① Trip meter ② Reset knob
 ① Totalisateur journalier
 ② Bouton de remise à zéro

TRIP METER

The trip meter is a resettable odometer located in the speedometer assembly. It can be used to indicate the distance traveled on short trip or between fuel stops. Pulling and turning the knob clockwise or counterclockwise will return the meter to zero. After resetting the meter, push back the knob.

TOTALISATEUR JOURNALIER

Le totalisateur journalier est un totalisateur pouvant être remis à zéro. Il se



trouve incorporé dans le compteur de vitesse. Il permet d'indiquer la distance parcourue lors de courtes randonnées ou la distance entre les arrêts carburant.

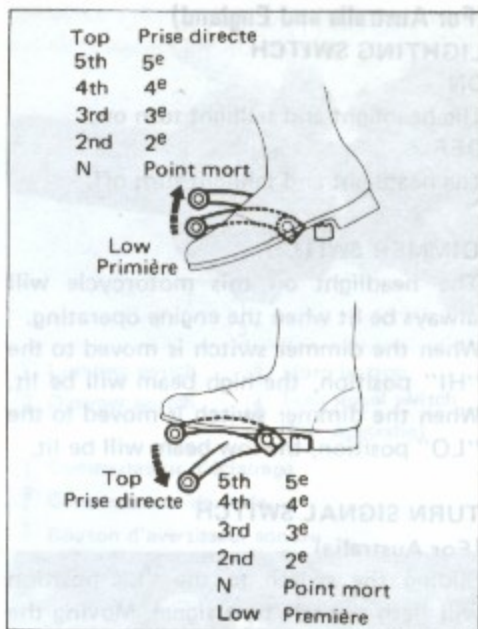
En tirant sur le bouton et en le tournant dans le sens des aiguilles montre ou dans le sens contraire, cela remet l'indicateur à zéro. Après avoir remis l'indicateur à zéro, renfoncer le bouton.

FUEL COCK LEVER

The fuelcock lever has two positions, ON and OFF.

LEVIER DE ROBINET A CARBURANT

Le robinet à carburant présente deux positions: OFF (fermé) et ON (ouvert).



GEARSHIFT LEVER

The PE250 is equipped with a 6-speed transmission which operates as shown in figure.

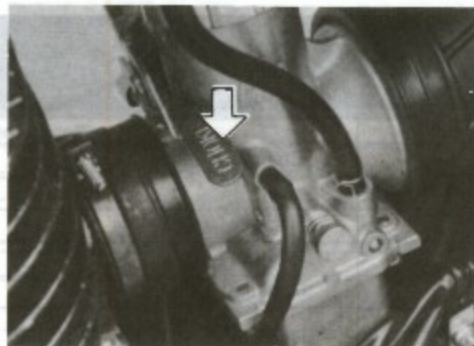
Neutral is located between low and 2nd. Low gear is located by fully depressing the lever from the neutral position. Shifting into succeeding higher gears is

accomplished by pulling up on the shift lever once for each gear. When shifting from low to 2nd, neutral is automatically missed. When neutral is wanted for stopping, depress or raise the lever a half of a stroke between low and 2nd.

LEVIER DE CHANGEMENT DES VITESSES

La PE250 est équipée d'une transmission à 6 vitesses, qui fonctionne comme le montre l'illustration.

Le point mort se trouve entre la première et la deuxième vitesse. On passe ensuite successivement aux vitesses supérieures en relevant le levier de changement de vitesses une fois pour chaque rapport. Quand on passe de la première à la deuxième, le point mort est sauté automatiquement. Pour revenir au point mort, quand on désire s'arrêter, enfoncer ou relever le levier d'une demi course entre la première et la deuxième vitesse.



Choke lever Levier de starter

CARBURETOR CHOKE LEVER

When the engine is cold:

Push down the choke lever. Depress the kick starter lever without opening the throttle.

Even opening the throttle slightly may make the engine hard to start. Always return the choke lever to the original position when the engine warms up.

When the engine is warm:

Using the choke knob is not necessary. To start a warm engine, open the throttle 1/8 to 1/4 and kick-start the engine.

LEVIER DE STARTER DU CARBURATEUR

Quand le moteur est froid:

Pousser le levier de starter. Actionner le levier du kick de démarrage sans ouvrir le papillon des gaz.

Le moteur sera dur à démarrer si le papillon des gaz est ouvert, même légèrement. Une fois que le moteur est chaud, ramener sans fautes le levier de starter à sa position originale.

Quand le moteur est chaud:

Dans ce cas, l'emploi du bouton de starter n'est pas nécessaire. Pour mettre en marche un moteur déjà chaud, il suffit d'ouvrir entre un huitième et un quart (1/8 à 1/4) le papillon des gaz et d'actionner le levier de kick.

INSPECTION AND MAINTENANCE INSPECTION ET ENTRETIEN GENERAL

PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE

Interval Service Item	Each race Every 100 km (60 miles)	Every 2 races Every 200 km (120 miles)	Every 3 races Every 300 km (180 miles)	Every 5 races Every 500 km (300 miles)	Remarks
Piston ring	—	Replace	—	—	
Transmission oil	—	—	Change	—	Change at initial 100 km
Engine sprocket	—	—	—	Replace	
Drive chain	—	—	Replace	—	Adjust slack every 40 km
Rear sprocket	—	—	Replace	—	
Drive chain buffer	—	—	Replace	—	
Drive chain guide roller	—	—	Replace	—	
Spoke nipple	Retighten	—	—	—	Within 0–50 km retighten every 10 km After 50 km retighten every 50 km
Air cleaner	Clean	—	—	—	
Kick starter lever	Apply grease	—	—	—	
Throttle, brake & clutch cable	—	—	—	Replace	
Bolts and nuts	Retighten	—	—	—	Retighten initial 20 km
Spark plug	Check & clean	—	—	—	
Piston	—	—	—	Replace	
Front fork oil	—	—	Change	—	Change at initial 100 km
Engine mounting bolt	Retighten	—	—	—	Retighten initial 5 km

PROGRAMME D'INSPECTION PERIODIQUE

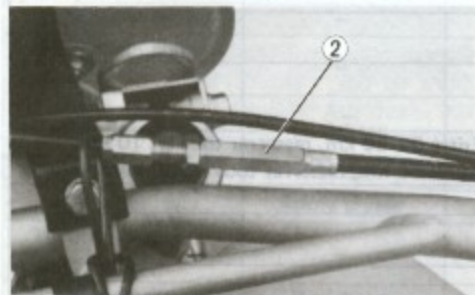
Article	Intervalle	Après chaque course ou tous les 100 km (60 miles)	Toutes les 2 courses tous les 200 km (120 miles)	Toutes les 3 courses tous les 300 km (180 miles)	Toutes les 5 courses tous les 500 km (300 miles)	Remarques
Segment de piston		—	Remplacer	—	—	
Huile de transmission		—	—	Changer	—	Vidanger après les 100 premiers km,
Pignon de moteur		—	—	—	Remplacer	
Chaîne d'entraînement		—	—	Remplacer	—	Régler la flèche tous les 40 km
Pignon arrière		—	—	Remplacer	—	
Tampon de chaîne d'entraînement		—	—	Remplacer	—	
Rouleau de guidage de chaîne d'entraînement		—	—	Remplacer	—	
Ecrou de rayon	Resserrer	—	—	—	—	Entre 0 e 50 km, resserrer tous les 10 km Après 50 km, resserrer tous les 50 km
Filtre à air	Nettoyer	—	—	—	—	
Levier du kick de démarrage	Appliquer de la graisse	—	—	—	—	
Câble de papillon des gaz, de frein et d'embrayage	—	—	—	—	Remplacer	
Boulons et écrous	Resserrer	—	—	—	—	Resserrer après les 20 premiers km
Bougie d'allumage	Vérifier et nettoyer	—	—	—	—	
Piston	—	—	—	—	Remplacer	
Huile de fourche avant	—	—	—	Changer	—	Vidanger après les 100 premiers km
Boulons de montage du moteur	Resserrer	—	—	—	—	Resserrer après 5 premiers km

PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE



FRONT BRAKE

Measure the amount of the front brake lever distance ① between the brake lever end and throttle grip when the brake is operated. The distance should be 20~30 mm (0.8~1.2 in). If adjustment is necessary, turning the front brake adjuster ② in the counterclockwise direction will increase the distance.



REAR BRAKE

Before adjusting the brake pedal travel, adjust the brake pedal position with the brake pedal adjuster ③ until the most suitable position is obtained for quick operation.

After adjustment of the brake pedal position completed, adjust the brake pedal travel ④ with the brake adjuster ⑤ to 20 ~ 30 mm (0.8 ~ 1.2 in.).



PROGRAMME D'INSPECTION

FREIN AVANT

Mesurer le jeu ① au levier du frein avant entre l'extrémité du levier de frein et la poignée de commande des gaz, lorsque le frein est actionné. Ce jeu doit se trouver entre 20 à 30 mm (0,8 à 1,2 in). Si un réglage est nécessaire, on augmentera la distance en tournant à l'opposé du sens des aiguilles l'écrou ② de réglage du frein avant.

FREIN ARRIERE

Avant de procéder au réglage de la course de la pédale du frein arrière, régler la position de la pédale du frein à l'aide du tendeur ③ de la pédale du frein, de façon à obtenir la position idéale, permettant une action rapide.

Une fois que le réglage de la position de la pédale du frein est terminé, régler la course ④ de la pédale du frein à l'aide du tendeur du câble de frein ⑤ pour obtenir 20 à 30 mm (0,8 à 1,2 in) de course.

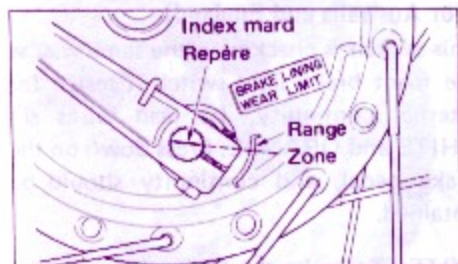


Fig. A
The extension line of the index mark is within the range.

Fig. A
La ligne de prolongement du repère se trouve à l'intérieur de la zone sécurité.



Fig. B
The extension line of the index mark is out of the range.

Fig. B
La ligne de prolongement du repère se trouve à l'extérieur de la zone de sécurité.

BRAKE LINING WEAR LIMIT INDICATOR

This motorcycle is equipped with brake lining wear limit indicators on both front and rear brakes. As shown in the figure A, at the condition of normal lining wear, the extension line of the index mark on the brake cam shaft should be within the embossed on the brake panel with brake on.

To check wear of the brake lining, perform the following steps:

1. First check if the brake system is properly adjusted.
2. While operating the brake, check to see that the extension line of the index mark is within the range on the brake panel.
3. If the index mark is beyond the range as shown in the figure B, have the brake shoe assembly replaced by your SUZUKI dealer to insure safe operation.

INDICATEUR DE LIMITE D'USURE DE LA GARNITURE DE FREIN

Cette motocyclette est équipée d'indicateurs de la limite d'usure des garnitures de frein, tant à la roue avant qu'à la roue arrière. Comme l'illustre la Figure A, dans des conditions d'usure normales, la ligne de prolongement du repère prévu sur l'axe de la came de frein doit arriver dans la zone marquée sur le panneau de frein est appliqué.

Pour vérifier l'usure de la garniture de frein, procéder comme suit:

1. Vérifier d'abord si le système de freinage est convenablement réglé.
2. Pendant que vous actionnez le frein, vérifiez si le prolongement de la ligne du repère demeure dans les limites fixées sur le tambour de frein.
3. Si le prolongement de la ligne de repère arrive en dehors de la zone, comme indiqué à la Figure B, faire remplacer l'ensemble de mâchoire de frein par un distributeur SUZUKI, pour la sécurité du fonctionnement.



FRONT BRAKE LIGHT SWITCH (For Australia)

To confirm continuity of this light switch, with the front brake lever squeezed place the tester probe pins on the WHITE and ORANGE lead wires.

NOTE: To advance or retard the action of this switch change the switch position by loosening the 2 screws securing the switch to the body.

CONTACTEUR DE FEU STOP / DE FREIN AVANT (Pour la France)

Afin de vérifier la continuité de ce contacteur de feu, placer les goupilles de sonde de l'appareil d'essai sur les fils conducteurs de couleur BLANCHE et ORANGE tout en appuyant sur le levier de frein avant.

NOTE: Pour avancer ou retarder l'action de ce contacteur, modifier la position du contacteur en desserrant les 2 vis fixant celui-ci sur la carrosserie.



REAR BRAKE LIGHT SWITCH (For Australia and England)

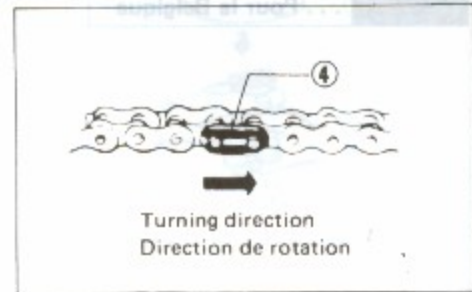
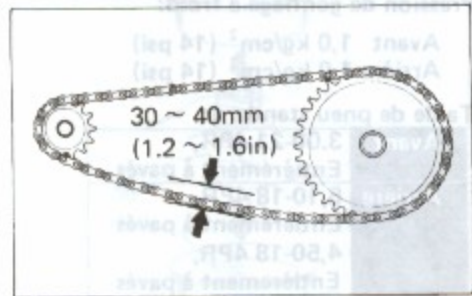
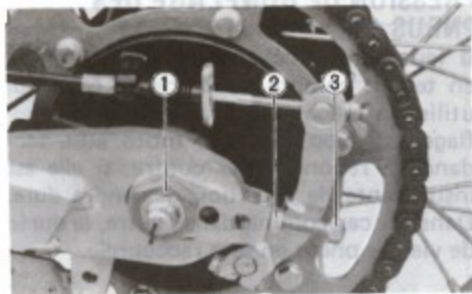
This switch is checked in the same way as the front brake light switch is tested for internal continuity. Its lead wires are WHITE and ORANGE. Press down on the brake pedal, and continuity should be obtained.

NOTE: To make the switch close sooner turn on the light by pressing down on the brake pedal, and reposition the switch body upward. Lowering it return the action.

CONTACTEUR DU FEU DE FREIN ARRIERE (Pour la Belgique et la France)

Vérifier ce contacteur de la même façon que pour contrôler la conductibilité interne du contacteur de feu de frein avant. Ses fils conducteurs sont BLANC et ORANGE. Appuyer sur la pédale de frein afin d'établir la conductibilité.

NOTA: Pour que le contacteur allume plus tôt le feu, appuyer sur la pédale de frein et repositionner le bloc du contacteur vers le haut. En l'abaissant, on obtiendra l'effet inverse.



DRIVE CHAIN

Adjusting the chain:

Adjust the drive chain at the rear axle by loosening right and left nuts ①. Then loosen lock nuts ② and adjust the chain tension by turning bolt ③ in or out. Be sure the marks stamped on the adjuster yoke aligns with the same mark on the swing arm on both sides of the motorcycle.

Proper chain tension is obtained when there is 30~40 mm (1.2~1.6 in) up and down slack in the chain with using the side stand, at a point midway between the sprockets.

CAUTION: When refitting the drive chain, be sure the drive chain joint clip ④ is attached in the way that the slit end will face opposite to the turning direction.

Cleaning the chain:

This motorcycle is equipped with a special drive chain which is constructed of the sintered metal. Sintered bush chain does not require the cleaning and/or lubricating so frequently,

because the bush has been impregnated with special grease at the factory.

To keep the well lubrication, wipe and brush the chain if necessary. If the chain tends to rust or becomes severely dirty, clean it with kerosene. After thoroughly washing the chain and allowing it to dry, oil the links with a heavy weight gear oil SAE 90.

CAUTION:

Do not use gasoline, trichlene or other commercial sold cleaning solvents.

CHAINE D'ENTRAINEMENT

Reglage de la chaîne:

Le réglage de la chaîne d'entraînement s'effectue à l'axe arrière en desserrant les écrous droit et gauche ①. Desserrer ensuite les contre-écrous ② et régler la tension de la chaîne en serrant ou desserrant le boulon ③. Veiller à ce que les repères poinçonnés sur l'étrier du tendeur soient alignés avec la marque prévue sur le bras oscillant des deux côtés de la machine.

Lorsque l'on arrive à un fléchissement entre 30 et 40 mm (1,2 et 1,6 in.) au centre des deux pignons en utilisant la

béquille latérale, on peut dire que la chaîne d'entraînement est convenablement tendue.

ATTENTION: Lors de la remise en place de la chaîne d'entraînement, s'assurer que son attache ④ est fixée de telle façon que son extrémité fendue soit orientée à l'opposé du sens de la rotation.

Nettoyage de la chaîne

Cette motocyclette est équipée d'une chaîne d'entraînement spéciale qui est en métal fritté. La chaîne à douille en métal fritté n'a pas besoin d'être nettoyée et/ou lubrifiée si fréquemment, car la douille a été imprégnée avec une graisse spéciale en usine.

Pour maintenir correctement la lubrification, essuyer et brosser la chaîne si nécessaire.

Si la chaîne tend à rouiller ou à se salir beaucoup, la nettoyer avec du kérosène.

Après avoir nettoyé parfaitement la chaîne et l'avoir séchée, huiler les maillons avec de l'huile d'engrenage de viscosité élevée SAE 90.

PRECAUTION: Ne pas utiliser de l'essence, du trichloréthylène ou autre produit de nettoyage commercial.

TIRE PRESSURE

Inflate the tires properly, depending on the weight of the rider. Too high an inflating pressure makes the machine bounce up and down; too low a pressure makes steering hard. In either case, tire life will be shortened.

Cold inflation tire pressure:

Front 1.0 kg/cm² (14psi)

Rear 1.0 kg/cm² (14 psi)

Standard tire size:

Front	3.00-21 4PR, Full knobby
Rear	5.10-18 4PR, Full knobby 4.50-18 4PR Full knobby ... For Finland

PRESSION DE GONFLAGE DES PNEUS

Il faut gonfler convenablement les pneus, en tenant compte du poids de celui qui utilise la machine. Si la pression de gonflage est trop forte, la moto aura tendance à rebondir. Par contre, si elle est insuffisante, la direction deviendra dure. Dans un cas comme dans l'autre, la durée de vie des pneus en sera raccourcie.

Pression de gonflage à froid:

Avant 1,0 kg/cm² (14 psi)

Arrière 1,0 kg/cm² (14 psi)

Taille de pneu standard:

Avant	3.00-21 4PR, Entièrement à pavés
Arrière	5,10-18 4PR, Entièrement à pavés 4,50-18 4PR, Entièrement à pavés ... Pour la Belgique

FILTRE A CARBURANT

Non flammable
cleaning solvent
Solvant de nettoyage
inflammable



Oil
Huile

FUEL FILTER

AIR CLEANER
CLEAN

1. Squeeze the solvent off the washed element by pressing it between the palms of hands: do not twist and wring the element, or it will develop fissures.
2. Immerse the element in a pool of motor oil, and squeeze the oil off the element to make it slightly wet with motor oil.

CAUTION: Before and during the cleaning operation, examine the element to see if it has a rupture or fissure. A ruptured or fissured element must be replaced.

FILTRE A AIR

NETTOYAGE

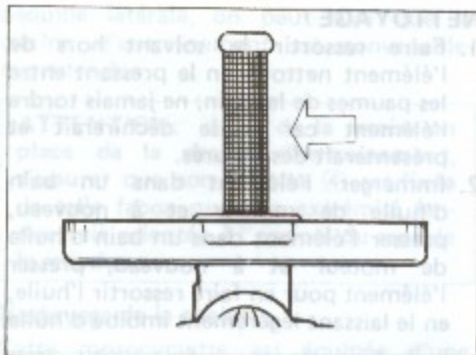
1. Faire ressortir le solvant hors de l'élément nettoyé en le pressant entre les paumes de la main; ne jamais tordre l'élément car il se déchirerait et présenterait des fissures.
2. Immerger l'élément dans un bain d'huile de moteur et à nouveau, presser l'élément dans un bain d'huile de moteur et à nouveau, presser l'élément pour en faire ressortir l'huile, en le laissant légèrement imbibé d'huile.

ATTENTION: Avant et au cours du travail de nettoyage, examiner l'élément pour y déceler la présence éventuelle de fissure ou de déchirure. Tout élément fissuré ou déchiré doit être remplacé.



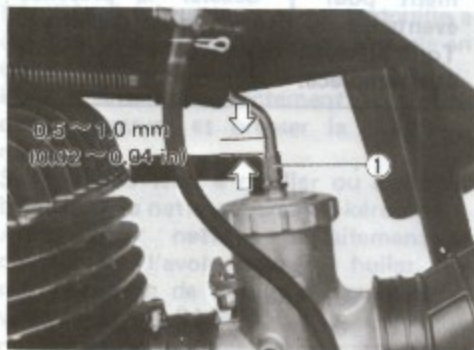
choisir une bague d'une garniture
que différencie on se référant à l'étiquette
suivant.

FILTRE A CARBURANT



Filter

Filtre



① Adjuster

① Tendeur

FUEL FILTER

The fuel filter is incorporated in the fuel cock which is mounted on the bottom of the fuel tank at the left side. Accumulation of dirt in the filter will restrict the flow of the fuel and cause the carburetor to malfunction, therefore, the fuel filter should be serviced periodically.

1. Drain the fuel from the fuel tank.
2. Remove the fuel cock by unscrewing the fitting screws.
3. Wash the screen filter in cleaning solvent.

CARBURETOR

For correct safe throttle operation the throttle cable should be adjusted to have 0.5 ~ 1.0 mm (0.02 ~ 0.04 in) play at the carburetor. This adjustment can be made at the cable adjuster on the carburetor cap.

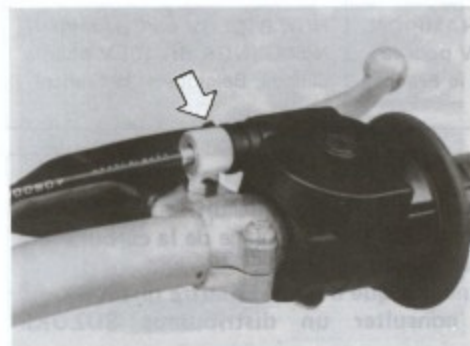
FILTRE A CARBURANT

Le filtre à carburant est incorporé au robinet à carburant, qui se trouve installé sur le côté gauche au fond du réservoir. Comme l'accumulation de saleté sur le filtre réduit le passage du carburant et provoque un mauvais fonctionnement du carbureteur, il est nécessaire de procéder à un nettoyage du filtre à intervalles réguliers.

1. Vider le filtre à carburant de son contenu.
2. Déposer le robinet à carburant en dévissant ses vis de fixation.
3. Laver le tamis du filtre dans un produit de nettoyage.

CARBURATEUR

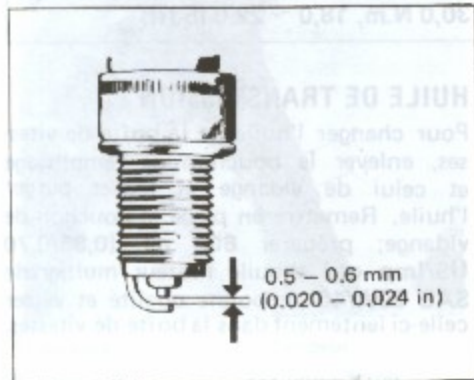
Pour assurer un fonctionnement convenable et sûr, le jeu du câble du papillon des gaz doit être réglé à 0,5 ~ 1,0 mm (0,02 ~ 0,04 in) au carbureteur. Ce réglage peut se faire à l'aide du tendeur du câble sur le couvercle du carbureteur.



Throttle cable stopper
Arrêteur du câble d'accélérateur

CAUTION: Throttle cable stopper is not for adjusting the throttle cable play. Always tighten the stopper certainly not to release the cable from the throttle grip or prevent the cable from smooth throttle grip movement.

ATTENTION: L'arrêteur de câble d'accélérateur ne sert pas à ajuster le jeu de ce câble. Il faut toujours serrer l'arrêteur fermement pour que le câble ne se désempare pas de la poignée des gaz ou que l'action de cette poignée soit trop lâche.



SPARK PLUG

When carbon accumulates on the spark plug, a hot, strong spark will not be produced. Remove carbon deposits with a wire or pin and adjust the spark plug gap to 0.5 ~ 0.6 mm (0.020 ~ 0.024 in) by measuring with a thickness gauge.

Generally, when the spark plug heat range is correct, the plug electrode shows a light brown or tan color. Spark plug of a different heat may be chosen according to the following table.

BOUGIE D'ALLUMAGE

Lorsque de la calamine s'accumule sur la bougie d'allumage, celle-ci ne produit plus une étincelle puissante et chaude. Enlever la calamine à l'aide d'un fil métallique ou d'une pointe et régler l'écartement des électrodes entre 0,5 à 0,6 mm (0,020 à 0,024 in) en le mesurant au moyen d'un calibre d'épaisseur. En règle générale, lorsque la gamme thermique de bougie d'allumage est correcte, l'électrode de la bougie présente une couleur légèrement brunâtre ou bronzée. On peut choisir une bougie d'une gamme thermique différente en se référant au tableau suivant.

HOT TYPE	STANDARD TYPE
NGK B9EGV or CHAMPION N-2G (NGK BR 9EV for England, France, South Africa, Belgium and Canada)	NGK B10EGV or CHAMPION N-59G (NGK BR 10EV for England, France, South Africa, Belgium and Canada)

CAUTION:

1. The heat range selection may be made only under the condition that the carburetion is set properly.
2. If another brand of spark plug is to be used other than NGK or CHAMPION consult your authorized SUZUKI dealer.
3. When installing the spark plug, screw in with your fingers to prevent stripping the threads, then tighten with a torque wrench to 2.5 ~ 3.0 kg-m (25.0 ~ 30.0 N.m, 18.0 ~ 22.0 lb-ft).



Filler cap

Bouchon de remplissage

TRANSMISSION OIL

To change the transmission oil, remove the filler cap and drain plug and drain the oil. Install the drain plug and measure 800 ml (0.85/0.70 US/Imp qt) of a good quality SAE 20W/40 multigrade motor oil, then pour it into the transmission slowly.

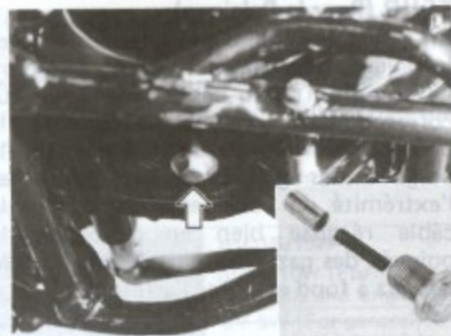
HUILE DE TRANSMISSION

Pour changer l'huile de la boîte de vitesses, enlever le bouchon de remplissage et celui de vidange et laisser purger l'huile. Remettre en place le bouchon de vidange; préparer 800 ml (0,85/0,70 US/Imp qt.) d'huile moteur multigrade SAE 20W/40 de bonne qualité et verser celle-ci lentement dans la boîte de vitesses.

TYPE CHAUD	TYPE NORMAL
NGK B9EGV ou CHAMPION N-2G (NGK BR 9EV pour la Canada, Belgique et la France)	NGK B10EGV ou CHAMPION N-59G (NGK BR 10EV pour la Canada, Belgique et la France)

ATTENTION:

1. Le choix d'une gamme thermique différente ne peut se faire qu'à condition que le réglage de la carburation ait été convenablement effectué.
2. Pour utiliser une marque de bougie autre que NGK ou CHAMPION, consulter un distributeur SUZUKI officiel.
3. A l'installation de la bougie d'allumage, il faut la visser tout d'abord avec les doigts pour ne pas foirer ses filets et la serrer ensuite à un couple de 2,5 ~ 3,0 kg-m (25,0 ~ 30,0 N.m, 18,0 ~ 22,0 lb-ft).



Drain plug

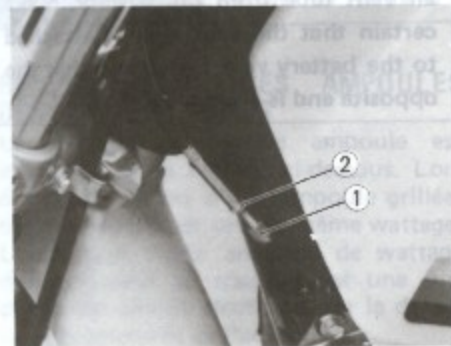
Bouchon de purge

CAUTION: Be sure to set the gear-shifting cam stopper, spring and gasket, when re-installing the drain plug.

CAUTION: Never rock the machine or shift gears with the drain plug being removed.

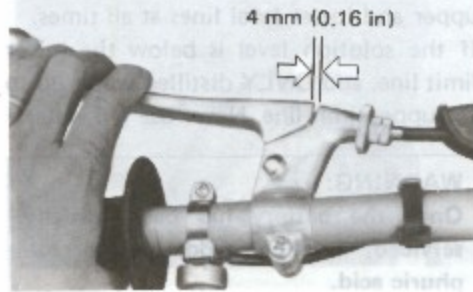
ATTENTION: Ne jamais secouer la bouchon de vidange, régler la butée du tambour de sélection, le ressort et le joint.

ATTENTION: Ne jamais secouer la machine ou passer les vitesses tandis que le bouchon de vidange est enlevé.



- ① Adjuster
② Lock nut

- ① Tendeur
② Contre-écrou



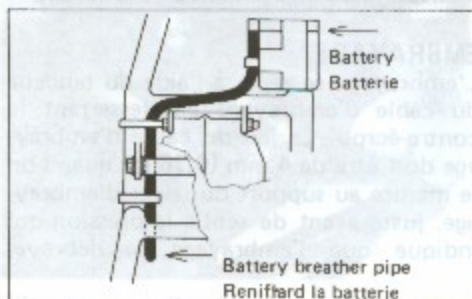
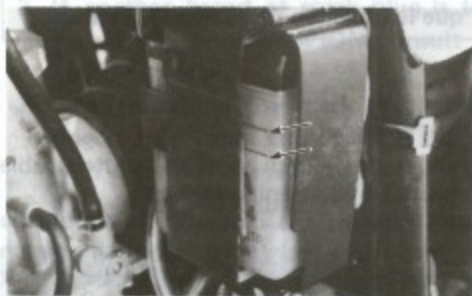
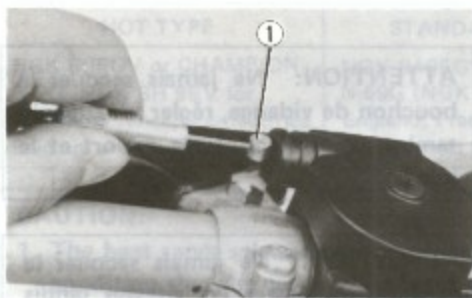
CLUTCH

Adjust the clutch with the clutch cable adjuster by loosening lock nut.

The play of the clutch cable should be 4 mm (0.16 in.) measured at the clutch lever holder before pressure can be felt indicating disengagement of the clutch.

EMBRAYAGE

L'embrayage se règle à l'aide du tendeur du câble d'embrayage en desserrant le contre-écrou. Le jeu du câble d'embrayage doit être de 4 mm (0,16 in) quand on le mesure au support du levier d'embrayage, juste avant de sentir la pression qui indique que l'embrayage se débraye.



ATTACHING THE THROTTLE CABLE

When attaching the throttle cable, turn the throttle grip forward, and put the cable end ① into the throttle cable holder as photo. Turn the throttle grip a little bit to hook the cable end and make sure to check the throttle cable move smoothly with the throttle grip movement. Turn fully the throttle grip and tighten the stopper.

BATTERY (For Australia)

The battery solution level may be inspected through the battery case window. The solution level must be kept between the upper and lower level lines at all times. If the solution level is below the lower limit line, add **ONLY** distilled water up to the upper limit line. Never use tap water.

WARNING:

Once the battery has been initially serviced, **NEVER** add diluted sulphuric acid.

FIXATION DU CÂBLE D'ACCELERATEUR (Pour la Belgique)

En fixant le câble d'accélérateur, tourner la poignée des gaz vers l'avant, et mettre l'extrémité ① du câble dans le fixateur correspondant comme le montre la photo. Tourner ensuite légèrement la poignée des gaz pour bien accrocher l'extrémité du câble et s'assurer que le câble réagisse bien en actionnant la poignée des gaz. Tourner alors la poignée des gaz à fond et serrer l'arrêt.

CAUTION: Be careful not to bend, obstruct, or change the routing of the air vent tube from the battery. Make certain that the vent tube is attached to the battery vent fitting and that the opposite end is always open.

LIGHT BULB REPLACEMENT

The wattage rating of each bulb is shown on the chart below. When replacing a burned out bulb, always use the exact same wattage rating. Using other than the specified rating can result in overloading the electrical system or premature failure of a bulb.

Headlight	6V 15/15W
Tail/Brake light	6V 5/10W (For Australia and England)
Tail light	6V 5W (For general, Finland and Canada)
Turn signal light	6V 8W (For Australia)
Turn signal indicator light	6V 3W (For Australia)

REEMPLACEMENT DES AMPOULES DES FEUX ET LAMPES

Le wattage de chaque ampoule est indiqué dans le tableau ci-dessous. Lors du remplacement d'une ampoule grillée, toujours en utiliser une de même wattage. L'utilisation d'une ampoule de wattage différent peut se traduire par une surcharge du circuit électrique ou la défaillance prématurée de l'ampoule.

Phare	6V 15/15W 6V 25/25W (Pour la France)
Feu arrière/stop	6V 5/21W (Pour la Belgique et France)
Feu arrière	6V 5W (Pour général et la Canada)
Lampe de feu de stationnement/feu de ville	6V 4W (Pour la France) 6V 3W (Pour la Belgique)



HEADLIGHT

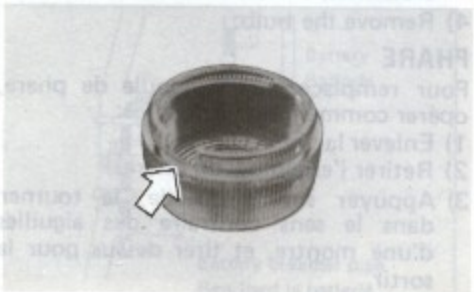
To replace the headlight bulb, follow these directions.

- 1) Remove the screw.
- 2) Take off the headlight assembly.
- 3) Push the socket, twisting it counter-clockwise, and pull it off.
- 4) Remove the bulb.

PHARE

Pour remplacer une ampoule de phare, opérer comme indiqué ci-après:

- 1) Enlever la vis.
- 2) Retirer l'ensemble du phare.
- 3) Appuyer sur la douille, la tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, et tirer dessus pour la sortir.
- 4) Enlever l'ampoule.



TAIL/BRAKE LIGHT

To replace the tail/brake light bulb, follow these directions:

- (1) Remove the two screws and take off the lens.
- (2) Push the bulb, twisting it to the left, and pull it off.

CAUTION: When replacing the lens, do not overtighten the two securing screws.

TURN SIGNAL LIGHT (For Australia)

To replace the turn signal light bulb, proceed as follows:

- (1) Insert a slotted-head screwdriver into the slit and pry the lens out.
- (2) Push the bulb while twisting it to the left, and pull it out.

NOTE: The lens should be installed with the cut facing downward.

FEU ARRIERE/STOP

Pour le remplacer de l'ampoule du feu arrière/stop procéder comme suit:

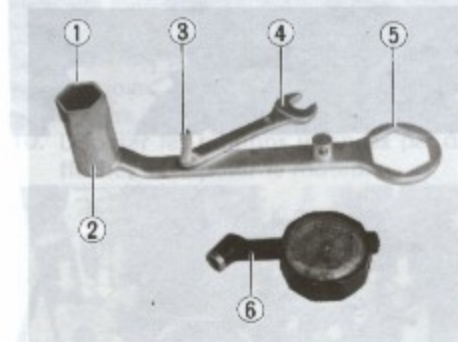
- (1) Retirer les deux vis et déposer le verre.
- (2) Pousser sur l'ampoule en la tournant vers la gauche, il sera possible de l'enlever.

ATTENTION: Lors du remplacement du verre, prendre garde de ne pas trop serrer les deux vis de fixation.



TURN SIGNAL INDICATOR LIGHT (For Australia)

- 1) Pull out the socket from the joint rubber.
- 2) Push the bulb, twisting it to the left, and pull it off.



GENERALITES

TOOL

A unique multi-purpose wrench is provided for PE250 to be able to service the following items.

- ① Loosen and tighten spark plug.
 - ② Loosen and tighten front axle nut.
 - ③ Draw out the rear axle.
 - ④ Loosen and tighten 10 mm bolt or nut.
 - ⑤ Loosen and tighten rear sleeve nut.
 - ⑥ Check the front fork air pressure.
- This wrench is equipped on the right upper bracket.

OUTIL

Une clé unique à finalités multiples accompagne la PE250 et elle permet l'entretien aux endroits suivants :

- ① Serrage et desserrage de bougie d'allumage.
- ② Serrage et desserrage d'écrou d'axe avant.
- ③ Sortir le moyeu arrière.
- ④ Desserrage et resserrage un écrou ou boulon de 10 mm.
- ⑤ Serrage et desserrage d'écrou de manchon arrière.
- ⑥ Vérifier la pression d'air de fourche avant.

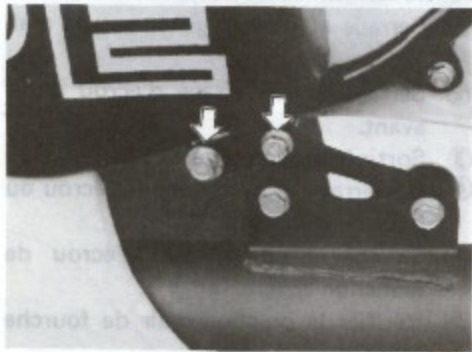
Cette clé est installée sur le support supérieur droit.

ENGINE REMOVAL DEPOSE DU MOTEUR ENGINE

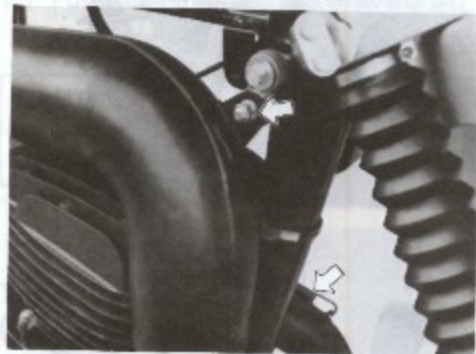
The procedure of engine removal is sequentially explained in following steps. Engine installation is effected by reversing the removal procedures.

Nous expliquons par étapes la dépose du moteur. Pour le remontage il suffit de suivre l'ordre inverse des démarches décrites ici.

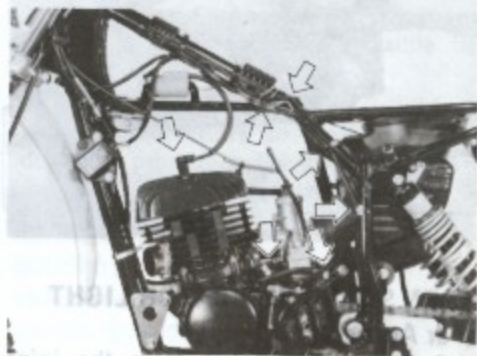
1. Remove left frame cover.
1. Déposer le couvercle gauche du bâti.
2. Remove second muffler and take off seat.
2. Déposer le second silencieux et enlever le siège.



3. Disconnect fuel hose and take off fuel tank.
3. Déconnecter le tuyau à essence et déposer le réservoir d'essence.
4. Remove muffler.
4. Déposer le silencieux.



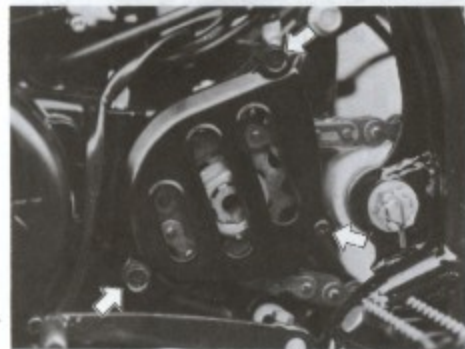
5. Disconnect lead wires and spark plug cord, and remove wire clamps.
5. Débrancher les cordons électriques et le cordon de la bougie d'allumage et retirer les serre-fils.



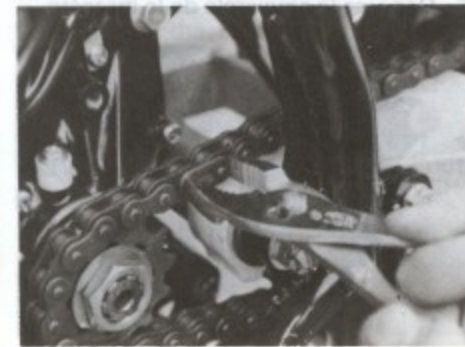
6. Disconnect clutch cable.
6. Déconnecter le câble d'embrayage.



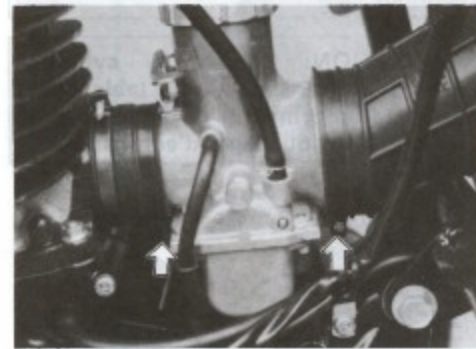
7. Remove engine sprocket cover.
 7. Déposer le couvercle du pignon du moteur.



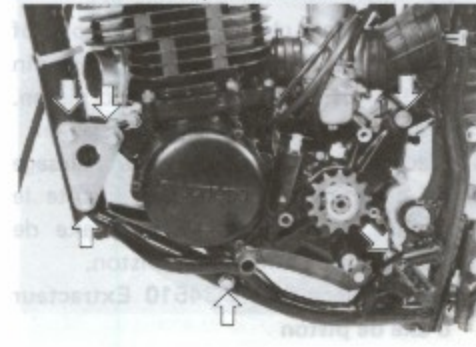
8. Remove drive chain.
 8. Déposer la chaîne d'entraînement.



9. Remove the carburetor by loosening two clamps.
 9. Déposer le carburateur en desserrant les deux colliers.



10. Remove the bolts indicated by arrows, and remove engine.
 10. Déposer les boulons indiqués par flèches et déposer le moteur.

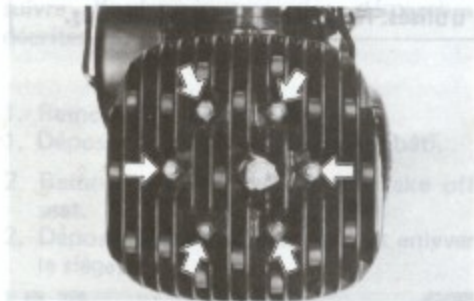


CAUTION: Self-lock nuts are used for the engine mounting. Do not reuse these nuts.

ATTENTION: Pour le montage du moteur, des écrous indesserrables sont utilisés. Ne pas réutiliser ces écrous.

ENGINE DISASSEMBLY DEMONTAGE DU MOTEUR ENGINE

1. Drain the oil by removing the drain plug.
2. Remove the six nuts and the cylinder head.
1. Vidanger l'huile en démontant le bouchon de vidange.
2. Déposer les six écrous et la culasse.

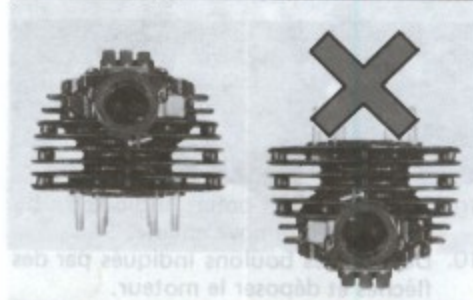


3. Remove the six nuts and the cylinder.
3. Déposer les six écrous et le cylindre.



CAUTION: Place the removed cylinder on the table upside down, to prevent distortion of the reed valve stopper.

ATTENTION: Placer le cylindre déposé tête en bas sur la table pour éviter la déformation de la butée des ressorts-plans du clapet d'admission.



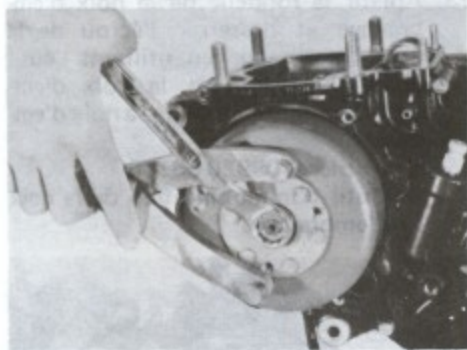
4. Put a clean cloth over the bore of crankcase. Then remove the piston pin circlip, piston pin, bearing and piston. P/No. 09910-34510 Piston Pin puller
4. Placer un chiffon propre sur l'alésage du carter-moteur. Déposer ensuite le circlip de l'axe de piston, l'axe de piston, le roulement et le piston. N° de pièce 09910-34510 Extracteur d'axe de piston



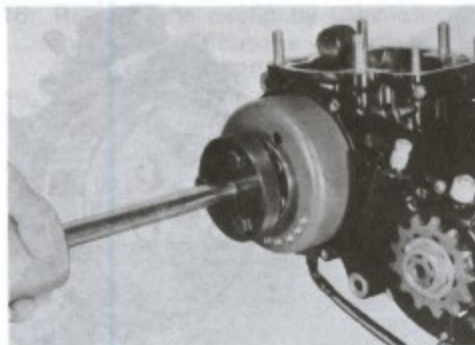
5. Remove the magneto cover.
5. Déposer le couvercle de la magnéto.



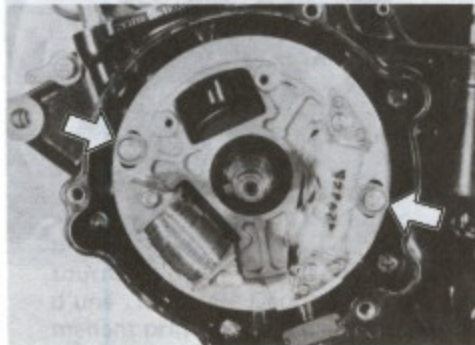
6. Remove the nut by using special tool.
P/No. 09930-40113 Flywheel holder
 6. Déposer l'écrou au moyen de l'outil
 spécial.
N° de pièce. 09930-40113
Outil d'immobilisation du volant



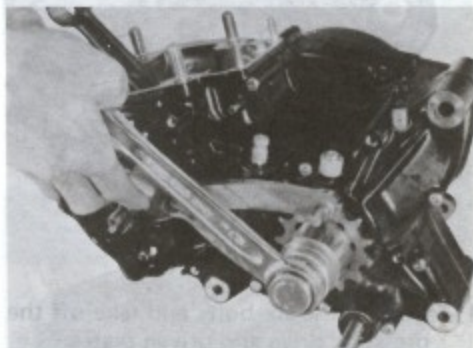
7. Draw out the rotor by using special
 tool.
P/No. 09930-30102 Rotor remover
 (shaft)
P/No. 09930-30190 Attachment F
 7. Retirer le rotor au moyen de l'outil
 spécial.
N° de pièce 09930-30102
Arrache-rotor (axe)
N° de pièce 09930-30190
Accessoire F



8. Loosen two screws and take off the
 stator.
 8. Desserrer les deux vis et retirer le
 stator.



9. Flatten the engien sprocket washer and
 loosen the nut by using special tool
 and draw out the engine sprocket.
P/No. 09930-40113 Flywheel holder
 9. Aplatir la rondelle du pignon de
 chaîne du moteur et desserrer l'écrou
 au moyen de l'outil spécial, puis sortir
 le pignon de chaîne du moteur.
N° de pièce, 09930-40113
Outil d'immobilisation du volant

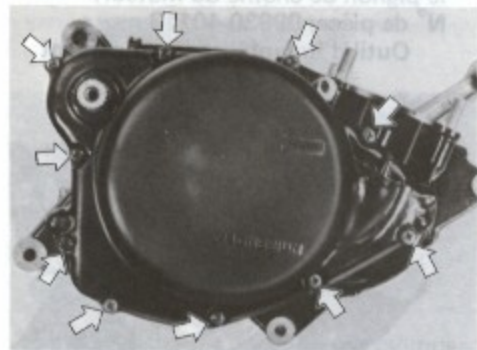


10. Loosen the screws and remove the clutch cover.

NOTE: Do not miss the two dowel pins.

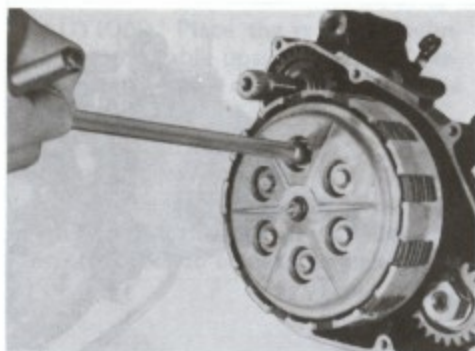
10. Desserrer les vis et déposer le couvercle d'embrayage.

NOTE: Ne pas oublier les deux goujons.



11. Loosen the six bolts and take off the pressure, drive and driven plates.

11. Desserrer les six boulons et retirer le plateau de pression, les disque garnis et les disques lisses.



12. Draw out push piece and push rod.
12. Sortir la pièce poussoir et baguette de pousser.



d'axe de piston

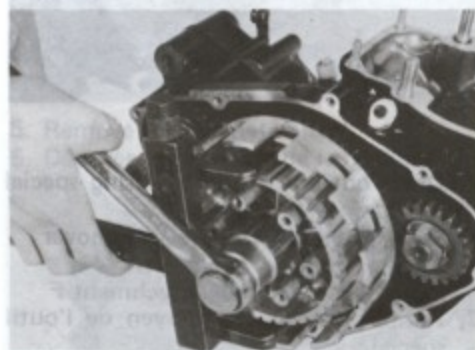
13. Flatten the clutch sleeve hub washer and loosen the hub nut by using the clutch sleeve hub holder. Then draw out the clutch hub.

P/No. 09920-53710 Clutch sleeve hub holder

13. Aplatir la rondelle de la noix d'embrayage et desserrer l'écrou de la noix d'embrayage en utilisant l'outil d'immobilisation de la noix d'embrayage. Retirer ensuite la noix d'embrayage.

N° de pièce 09920-53710

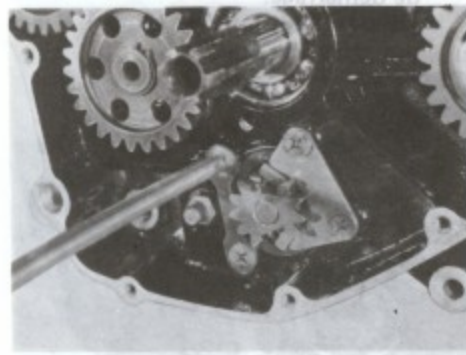
Outil d'immobilisation de la noix d'embrayage.



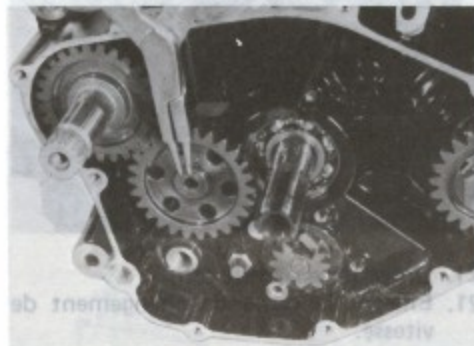
14. Draw out the gear shifting shaft.
14. Retirer l'axe de sélection.



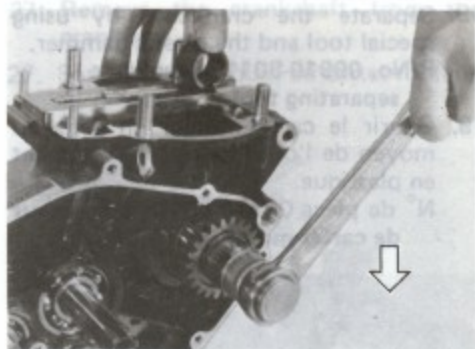
15. Remove the gearshift cam guide.
15. Démontez le guide de came de changement de vitesse.



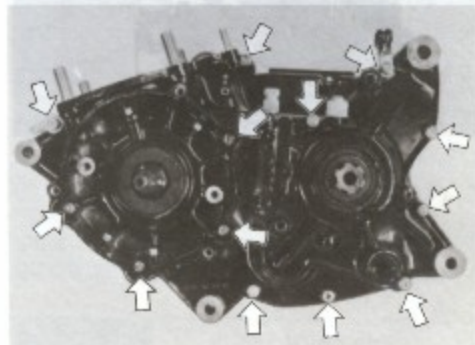
16. Remove the circlip by using special tool and draw out the kick idle gear.
P/No. 09900-06104 Snap ring pliers
16. Déposer le circlip au moyen de l'outil spécial et retirer le pignon fou du kickstarter.
N° de pièce 09900-06104
Pincas à jonc



17. Flatten the primary drive gear washer and loosen the nut by turning clockwise. Take off the primary drive gear and its key.
P/No. 09910-20115 Con-rod stopper
17. Aplatir la rondelle du pignon menant primaire et desserrer l'écrou en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre. Déposer le pignon menant primaire et la clavette.
N° de pièce 09910-20115
Butée de bielle

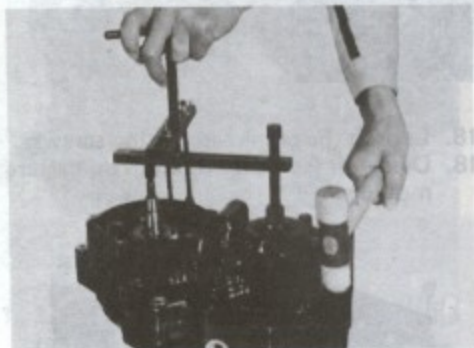


18. Loosen the crankcase fitting screws.
18. Desserrer les vis de fixation du carter-moteur.



ENGINE

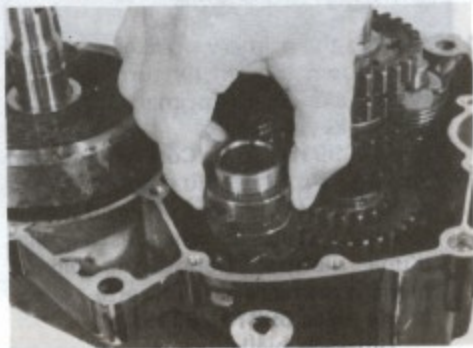
19. Separate the crankcase by using special tool and the plastic hammer.
P/No. 09910-80115 Crankcase separating tool
19. Ouvrir le carter-moteur en deux au moyen de l'outil spécial et du maillet en plastique.
N° de pièce 09910-80115 Séparateur de carter-moteur.



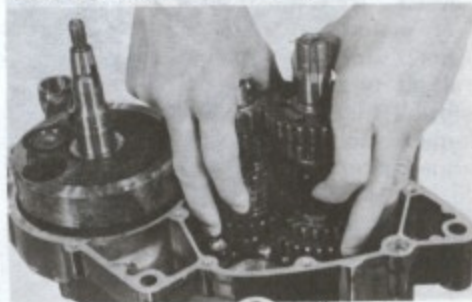
20. Remove gearshift fork shaft and fork.
20. Déposer l'axe de fourchette et la fourchette.



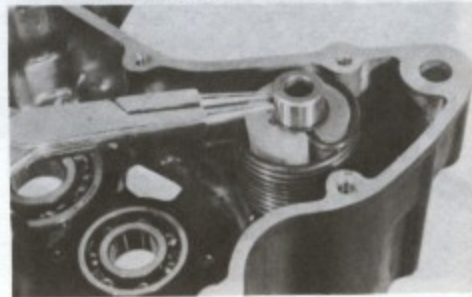
21. Draw out gearshift cam.
21. Enlever la came de changement de vitesse.



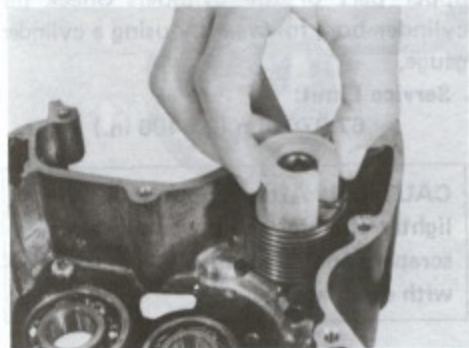
22. Remove gears.
NOTE: Take out the gears altogether.
22. Déposer les pignons
NOTE: Retirer tous les pignons ensemble.



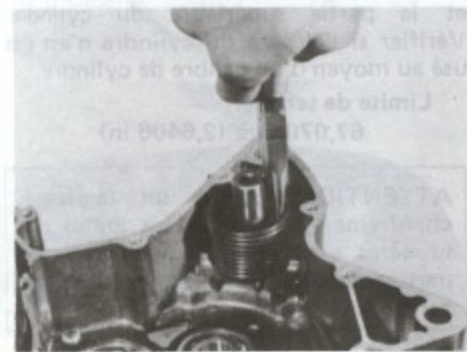
23. Remove circlip on kick starter shaft. Use special tool (snap ring pliers 09900-06104).
23. Déposer le circlip sur l'arbre du kick de démarrage. Utiliser l'outil spécial (Pinces à jonc 09900-06104)



24. Remove kick shaft spring guide.
 24. Déposer le guide du ressort d'arbre du kick.



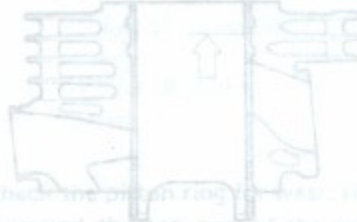
25. Remove kick return spring.
 25. Déposer le ressort de rappel du kick de démarrage.



26. Draw out kick shaft.
 26. Enlever l'arbre du kick.



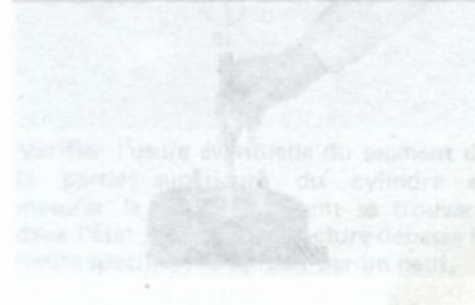
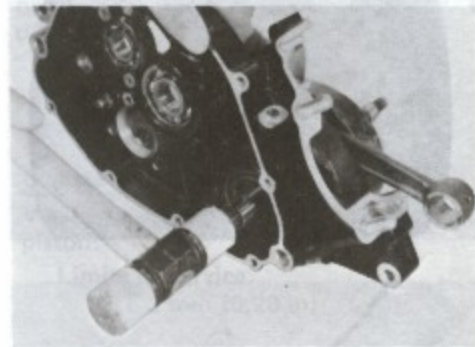
5.2 mm (0.20 in) or less



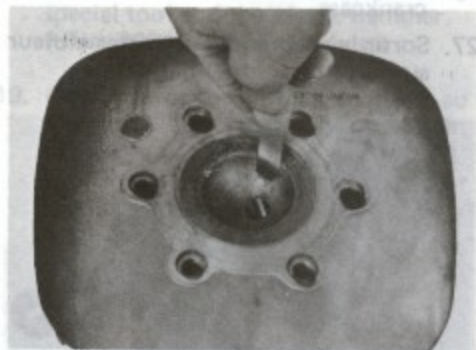
To check the ring end gap, insert the ring around the top of the cylinder and measure the end gap in this condition of the ring, as shown. If the reading takes exceeds the limit, replace it by a new one.

Standard	0.20 ~ 0.40 mm (0.008 ~ 0.016 in)
Limit	0.85 mm (0.033 in)

27. Remove the crankshaft from the crankcase.
 27. Sortir le vilebrequin du carter-moteur au moyen.



Standard	0.20 ~ 0.40 mm (0.008 ~ 0.016 in)
Limit	0.85 mm (0.033 in)

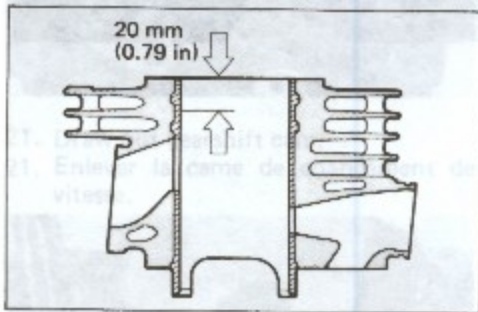
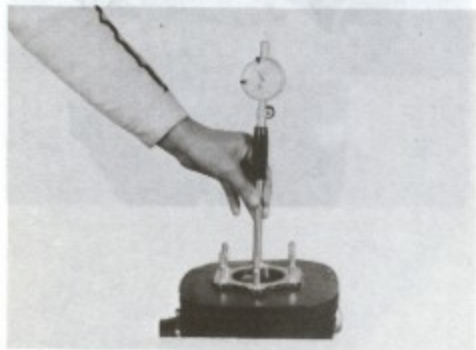


CYLINDER HEAD

Remove the carbon and clean the cylinder head. Check the scratch on the mating surface.

CULASSE

Décalaminer et nettoyer la culasse. Vérifier si les plans d'assemblage ne sont pas rayés.



CYLINDER

Decarbon the exhaust ports and the upper part of the cylinder. Check the cylinder bore for wear by using a cylinder gauge,

Service Limit:

67.070 mm (2.6406 in.)

CAUTION: After reboring, be sure to lightly chamfer the ports edges with a scraper and smoothen the chamfers with sandpaper.

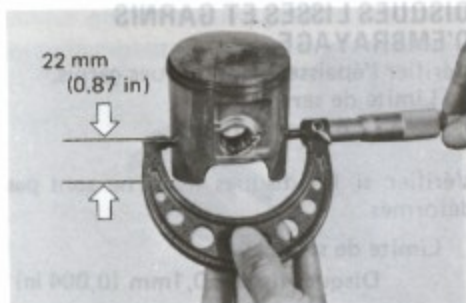
CYLINDRE

Décalaminer les lumières d'échappement et la partie supérieure du cylindre. Vérifier si l'alésage du cylindre n'est pas usé au moyen d'un calibre de cylindre.

Limite de service:

67,070 mm (2,6406 in.)

ATTENTION: Après un réalésage, chanfreiner légèrement les arêtes des lumières avec un grattoir et polir les parties chanfreinées avec du papier de verre.



PISTON

Decarbon the piston crown and the ring grooves. Minor scuff on the sliding surface can be removed by grinding with sand paper # 400. Measure the piston diameter.

Service Limit:

66.880 mm (2.6331 in.)

PISTON

Décalaminer le dessus de piston et les gorges à segment. Les petites éraflures se trouvant sur le plan de glissement peuvent être retirées en les polissant avec un papier de verre n° 400. Mesurer le diamètre de piston.

Limite de service:

66,880 mm (2,6331 in)



PISTON RING

Check each ring for free end gap.

Service Limit:

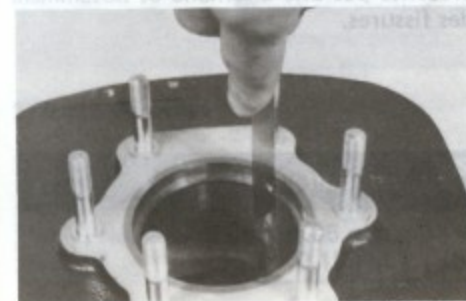
5.2 mm (0.20 in.)

SEGMENTS DE PISTON

Vérifier l'écartement des becs de chaque piston.

Limite de service:

5,2 mm (0,20 in)



To check the piston ring for wear, fit the ring around the top part of the cylinder and measure the end gap in this condition of the ring, as shown. If the reading taken exceeds the limit, replace it by a new one.

Standard:	0.20 ~ 0.40 mm (0.008 ~ 0.016 in)
------------------	--------------------------------------

Limit:	0.85 mm (0.033 in)
---------------	--------------------

Vérifier l'usure éventuelle du segment de la partie supérieure du cylindre et mesurer le jeu, le segment se trouvant dans l'état illustré. Si la lecture dépasse la limite spécifiée, remplacer par un neuf.

Normal:	0,20 ~ 0,40 mm (0,008 ~ 0,016 in)
----------------	--------------------------------------

Limite:	0,85 mm (0,033 in)
----------------	--------------------



CLUTCH PLATE

Check the drive plate for thickness.

Service Limit:
2.6 mm (0.10 in.)

Check the driven plate for distortion.

Service Limit:
Driven plate 0.1 mm (0.004 in.)

CLUTCH SPRING

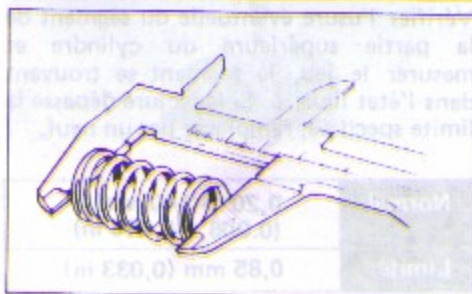
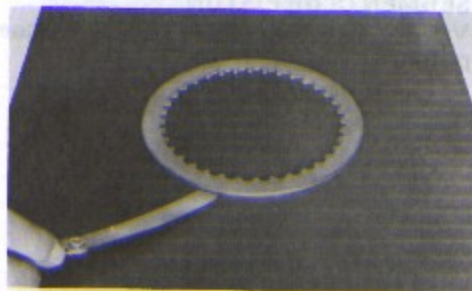
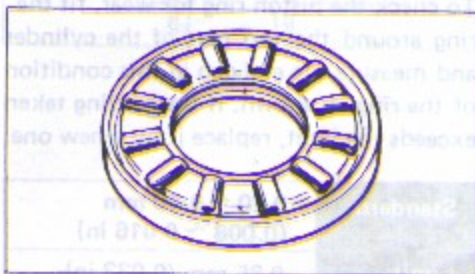
Measure the clutch spring free length.

If one of them is shorter than service limit, replace all the springs at a time.

Service Limit:
38.5 mm (1.52 in.)

CLUTCH RELEASE BEARING

Inspect the thrust-type bearing for any abnormality especially cracks.



DISQUES LISSES ET GARNIS D'EMBRAYAGE

Vérifier l'épaisseur des disques garnis.

Limite de service:
2.6 mm (0.10 in)

Vérifier si les disques lisses ne sont pas déformés.

Limite de service:
Disques lisses 0,1mm (0,004 in)

RESSORTS D'EMBRAYAGE

Mesurer la longueur libre des ressorts d'embrayage. Si l'un des ressorts est plus court que la limite de service, remplacer tous les ressorts en même temps.

Limite de service:
38,5 mm (1,52 in)

BUTÉE DE DÉBRAYAGE

Vérifier si la butée de débrayage ne présente pas une anomalie et notamment des fissures.



SHIFTING FORK-GROOVE CLEARANCE

Check the shifting fork clearance in the groove of its gear.

Service Limit:

No. 1, No. 2 & No. 3

0.6 mm (0.024 in.)

One No.1 fork is related with counter shaft.

No. 2 and No. 3 forks are related with drive shaft.

When the shifting fork clearance exceeds the service limit, measure the width of the tips parts (either or both of the shifting fork and gear.)

JEU DES FOURCHETTES DANS LES GORGES

Mesurer le jeu des fourchettes de sélection dans les gorges correspondantes.

Limite de service:

N°1, N°2 et N°3

0,6 mm (0,024 in.)

La fourchette de sélection N° 1 se rapporte à l'arbre secondaire.

Les fourchettes de sélection N°2 et N°3 se rapportent à l'arbre primaire.

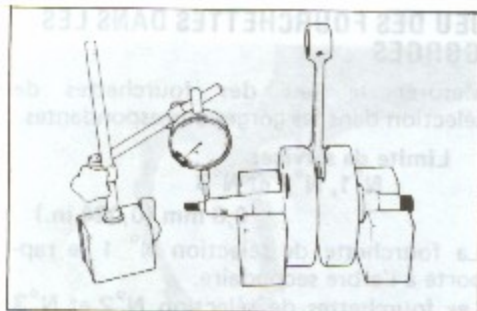
Se le jeu des fourchettes dans les gorges dépasse la limite de service, mesurer la largeur des parties d'extrémité (de la fourchette de sélection ou du pignon, ou des deux).

STD Specification

	Shift fork thickness	Shift fork groove width
No. 1, No. 2 & No. 3	3.95 ~ 4.05 mm , (0.156 ~ 0.159 in.)	4.25 ~ 4.35 mm (0.167 ~ 0.171 in.)

Valeurs standards

	Fourchette de sélection	Gorge de pignon
N° 1, N° 2 et N° 3	3,95 à 4,05 mm (0,156 à 0,159 in)	4,25 à 4,35 mm (0,167 à 0,171 in)



CRANKSHAFT

Check the crankshaft for deflection with dial gauge. Deflection is total dial reading, and is specified to be within the following limit.

Service Limit:

0.05 mm (0.002 in.)

When rebuilding the crankshaft, measure the flywheel width with caliper and check its deflection.

Standard:

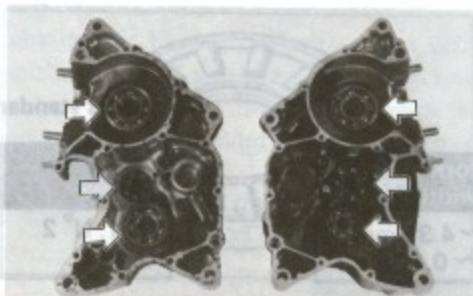
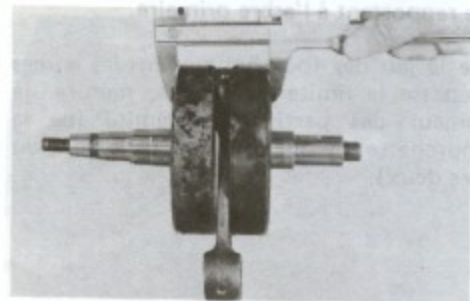
62.0 ± 0.1 mm

(2.441 ± 0.004 in)

Check the thrust clearance between the piston boss and the connecting rod.

Service Limit:

1.0 mm (0.04 in.)



Wash the bearing with cleaning solvent lubricate with motor oil before inspecting. Turn the inner race and check to see that it turns smoothly. If noise is heard, replace it.

VILEBREQUIN

Vérifier la flexion du vilebrequin au moyen d'un comparateur à cadran. La flexion est la valeur totale affichée par l'indicateur. Elle doit être inférieure à la limite suivante:

Limite de service:

0,05 mm (0,002 in)

Lors du remontage du vilebrequin, mesurer la largeur du volant avec un calibre et vérifier sa flexion.

Valeur Standard:

62,0 ± 0,1 mm

(2,441 ± 0,004 in)

Vérifier le jeu de poussée entre la portée du piston et la bielle.

Limite de service:

1,0 mm (0,04 in)

Avant de contrôler le roulement, le laver avec un solvant de dégraissage et le graisser avec de l'huile moteur. Tourner la bague intérieure et s'assurer que sa rotation est douce. Si elle est bruyante, remplacer le roulement.

CAUTION:

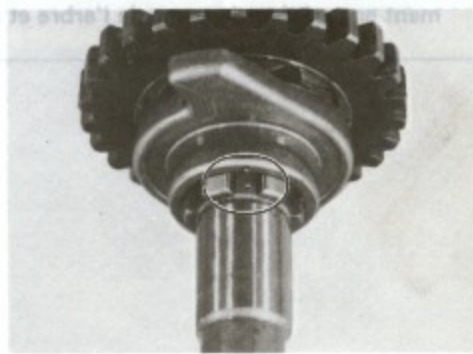
Apply engine oil to each running and sliding part before installing it in re-assembly.

CAUTION:

Toutes les pièces mobiles et coulissantes doivent être enduites d'huile moteur avant d'être remontées.

1. Apply grease to lip of oil seals, and fit the crankshaft on the crankcase.
2. Fix the kick starter so that the marking on the kick starter matches the marking on the kick starter shaft.

1. Enduire de graisse la lèvre des joints d'huile et installer le vilebrequin dans le carter-moteur.
2. Installer le kick-starter de telle sorte que son repère coïncide avec celui de l'arbre du kick-starter.



ENGINE

CAUTION:

Never reuse a circlip after a circlip has been removed from a shaft, it should be discarded and new circlip must be installed.

When installing a new circlip, care must be taken not to expand the end gap and larger than required to slip the circlip over the shaft.

After installing a circlip, always insure that it is completely seated in its grooved and securely fitted.

ATTENTION:

Ne jamais remonter les mêmes circlips qui ont été retirés de l'arbre; ceux-ci doivent être jetés et être remplacés par des neufs.

Quand un circlip neuf est remis en place, prendre soin de ne pas trop écarter chaque extrémité avec la pince à circlips; écarter suffisamment pour engager le circlip sur l'arbre.

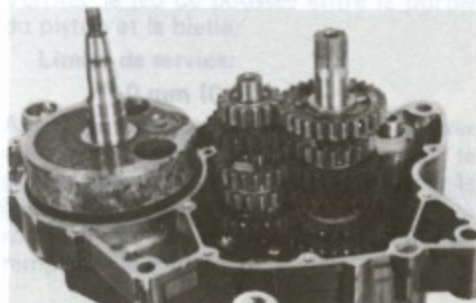
Une fois le montage d'un circlip terminé, bien vérifier si le circlip est parfaitement engagé dans la gorge de l'arbre et s'il y tient bien.

NOTE: Seat the circlip in the groove and its ends should be located as shown in the photo.

NOTE: Placer le circlip dans la gorge de sorte que ses extrémités soient situées comme le représente la photo.



3. Fix both countershaft and drive shaft to the crankcase.
3. Installer l'arbre primaire et l'arbre secondaire dans le carter-moteur.



4. Install the gear shifting cam to the crankcase and align the neutral position on the cam with the cam stopper.
4. Installer la boîte de vitesses sur le carter-moteur et aligner le point-mort sur la came avec la butée de came.



5. Three gearshifting forks of different shape are used. Install them to the proper position.
5. Trois fourchettes de sélection de formes différentes sont utilisées. Les remettre sur la position correcte.



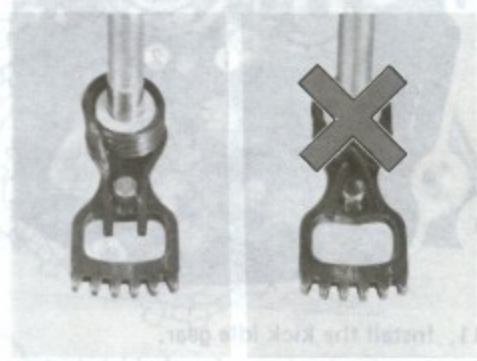
6. Install the 2-cam driven gear pawls properly. (A) should be position outside.
6. Installer correctement les deux cliquets du porte-cliquets. (A) doit se trouver à l'extérieur.



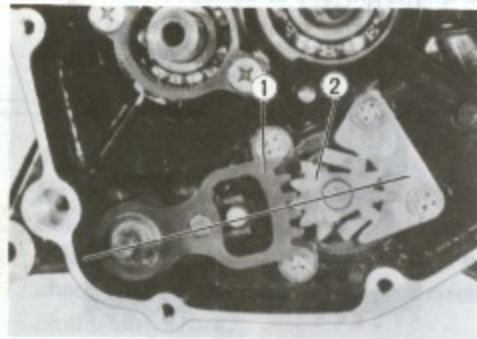
7. Apply Thread Lock "1342" to screws when tightening the cam guide and pawl lifter.
7. Enduire de Thread Lock "1342" (pâte de blocage des filets) lors du resserrage du guide de came et du poussoir de cliquets.



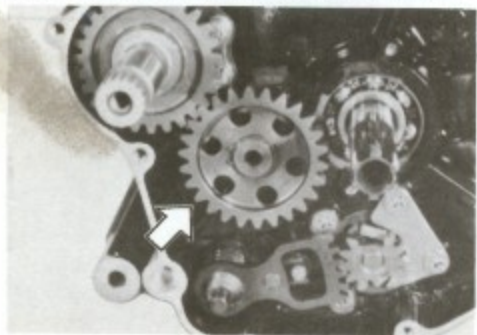
8. Reassemble the crankcase.
9. Install the shifting shaft return spring proper to the shifting shaft.
8. Remontage le carter-moteur.
9. Installer le ressort du rappel de l'axe de sélection correctement sur l'axe de sélection.



10. Be sure to mesh gears ① and ② with their center lines coinciding with each other.
10. S'assurer que les pignons ① et ② soient bien engrenés, avec leurs axes en regard l'un de l'autre.



11. Install the kick idle gear.
11. Installer le pignon fou du kickstarter.



12. Tighten the primary drive gear and bend the washer.

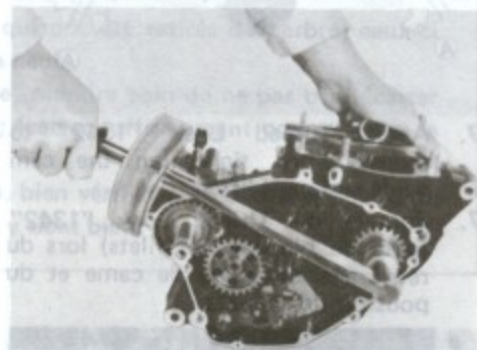
Tightening torque:

9.0 ~ 11.0 kg-m (90.0 ~ 110.0 N.m,
65.0 ~ 80.0 lb-ft)

12. Serrer le pignon de commande primaire et plier la rondelle.

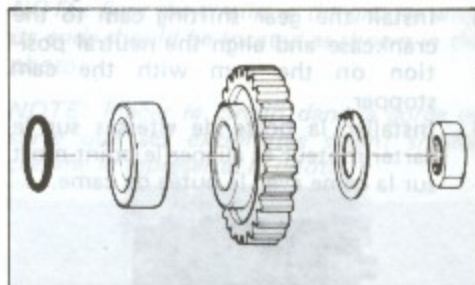
Couple de serrage:

9,0 à 11,0 kg-m (90,0 à 110,0 N.m,
65,0 à 80,0 lb-ft)



The relative position of parts associated with the primary drive gear are as shown in this illustration.

L'illustration ci-dessous laisse voir la position relative de chaque pièce associée avec le pignon de commande primaire.



13. Tighten the clutch sleeve hub nut and bend the washer.

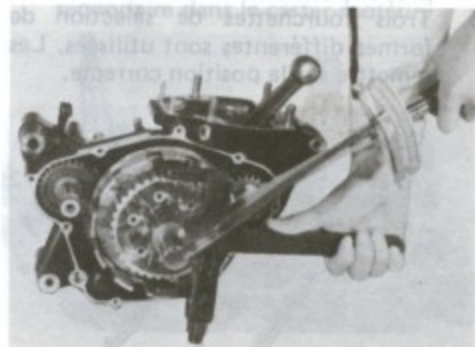
Tightening Torque:

4.0 ~ 6.0 kg-m (40.0 ~ 60.0 N.m,
29.0 ~ 43.0 lb-ft)

13. Serrer l'écrou de la noix d'embrayage et plier la rondelle.

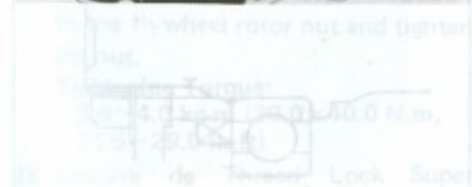
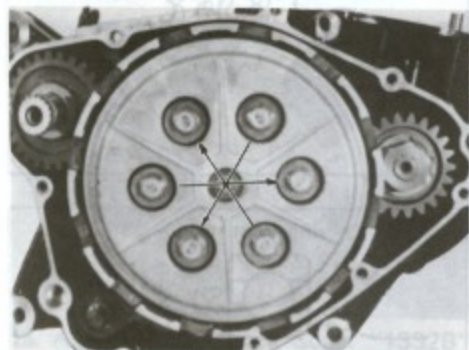
Couple de serrage:

4,0 à 6,0 kg-m (40,0 à 60,0 N.m,
29,0 à 43,0 lb-ft)



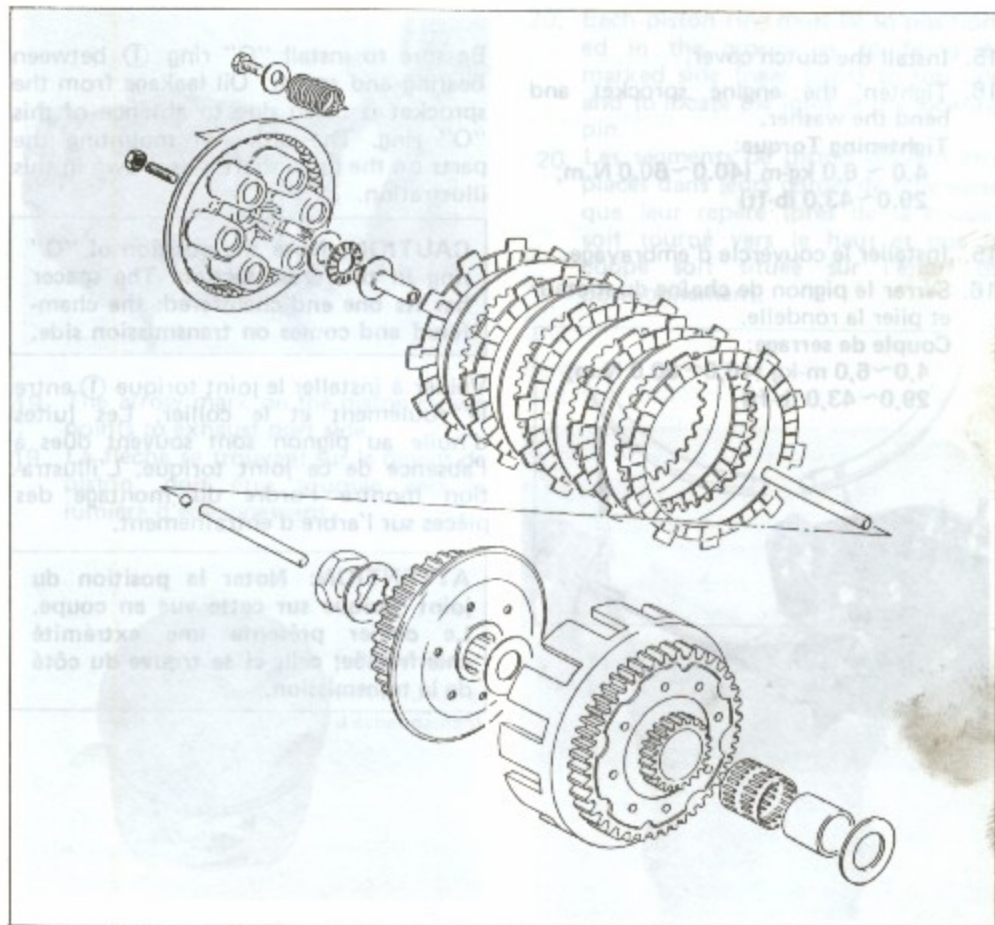
14. Fix the pressure plate and the spring, tighten the clutch spring set bolts in the indicated manner.

14. Installer la plateau de pression et le ressort, et serrer les boulons de calage des ressorts d'embrayage, comme il est indiqué.



15. (pièce de blocage des filets)
 16. Serrer le pignon du rotor de volant et serrer les ressorts.

Couple de serrage:
 2 - 4.0 kg-m (15.0 - 40.0 N·m)
 15 - 29.0 lb-ft



15. Install the clutch cover.
16. Tighten the engine sprocket and bend the washer.

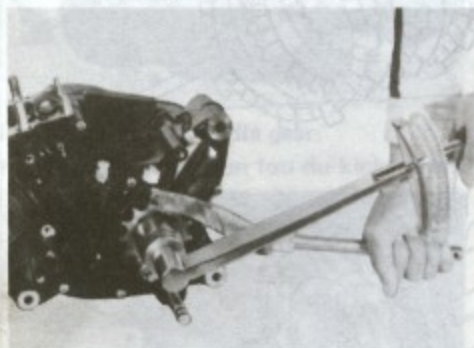
Tightening Torque:

4.0 ~ 6.0 kg-m (40.0 ~ 60.0 N.m,
29.0 ~ 43.0 lb-ft)

15. Installer le couvercle d'embrayage.
16. Serrer le pignon de chaîne du moteur et plier la rondelle.

Couple de serrage:

4,0 ~ 6,0 m-kg (40,0 ~ 60,0 N.m,
29,0 ~ 43,0 lb-ft)

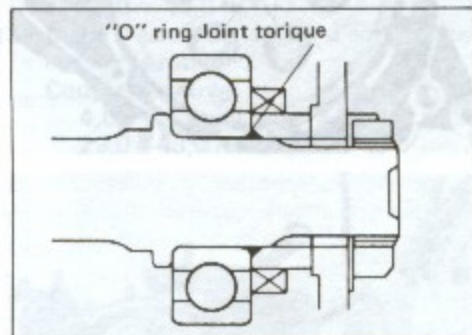
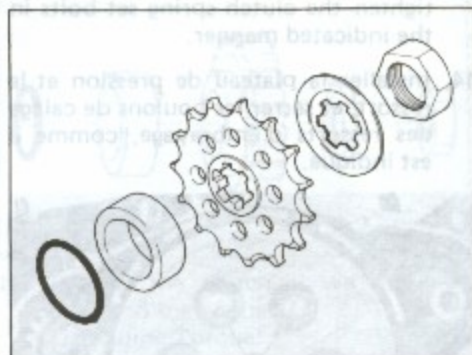


Be sure to install "O" ring ① between bearing and spacer. Oil leakage from the sprocket is often due to absence of this "O" ring. The order of mounting the parts on the drive shaft is as shown in this illustration.

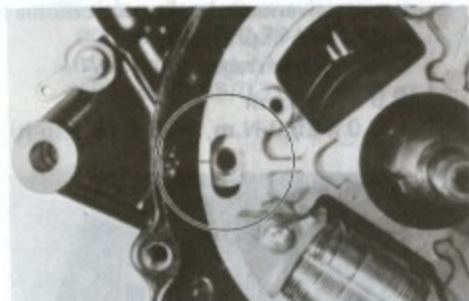
CAUTION: Note the position of "O" ring in this cross section. The spacer has its one end chamfered: the chamfered end comes on transmission side.

Veiller à installer le joint torique ① entre le roulement et le collier. Les fuites d'huile au pignon sont souvent dûes à l'absence de ce joint torique. L'illustration montre l'ordre du montage des pièces sur l'arbre d'entraînement.

ATTENTION: Noter la position du joint torique sur cette vue en coupe. Le collier présente une extrémité chanfreinée; celle-ci se trouve du côté de la transmission.



17. The engraved line (on stator) is aligned to the center of screw and the stator is secured in that position.
17. La ligne gravée (sur le stator) doit être en regard de l'axe de la vis, et le stator doit être assujéti sur cette position.



18. Apply Thread Lock Super "1332B" to the flywheel rotor nut and tighten the nut.

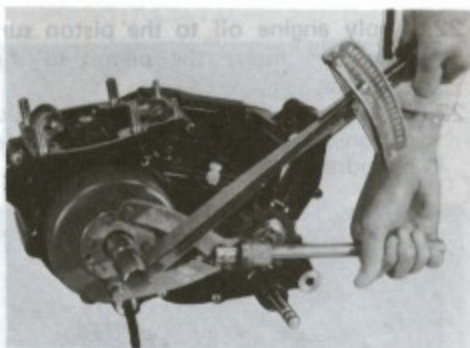
Tightening Torque:

3.0~4.0 kg-m (30.0~40.0 N.m,
21.5~29.0 lb-ft)

18. Enduire de Thread Lock Super "1332B" (pâte de blocage des filets) l'écrou du rotor de volant et serrer l'écrou.

Couple de serrage:

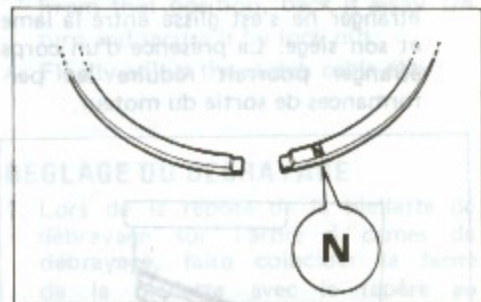
3,0~4,0 m-kg (30,0~40,0 N.m,
21,5~29,0 lb-ft)



19. The arrow mark on the piston crown points to exhaust port side.
19. La flèche se trouvant sur le dessus de piston, doit être tournée vers la lumière d'échappement.

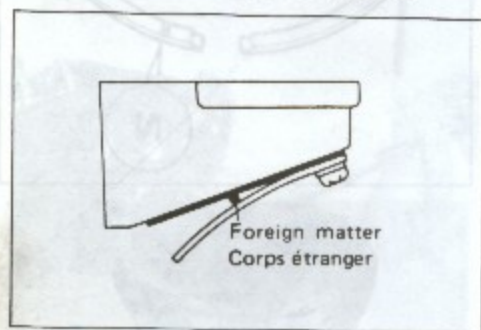


20. Each piston ring must be so positioned in the groove as to bring its marked side (near joint) to top side and to locate the joint at the locating pin.
20. Les segments de piston doivent être placés dans leurs gorges de telle sorte que leur repère (près de la coupe) soit tourné vers le haut et que la coupe soit située sur l'ergot de positionnement.

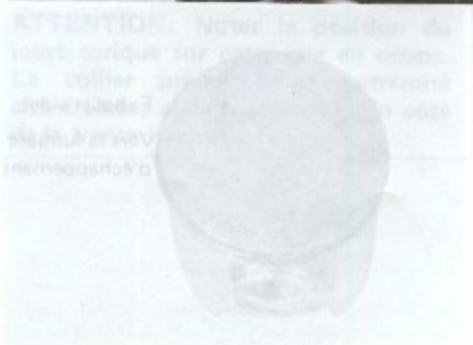


21. The reed valve is located below the cylinder inlet port. Just before installing the cylinder, make sure that there is no foreign matter stuck between the reed and its seat. Such foreign matter could reduce engine output performance.

21. La soupape à lame est située au-dessous de la lumière d'admission du cylindre. Juste avant l'installation du cylindre, s'assurer qu'aucun corps étranger ne s'est glissé entre la lame et son siège. La présence d'un corps étranger pourrait réduire les performances de sortie du moteur.



22. Apply engine oil to the piston surface and insert the piston in the cylinder.
22. Enduire d'huile moteur le plan du piston et reposer le piston dans le cylindre.



23. After installing the cylinder head, gradually tighten the nuts as shown in photo.

Tightening Torque:

2.0 – 2.5 kg-m

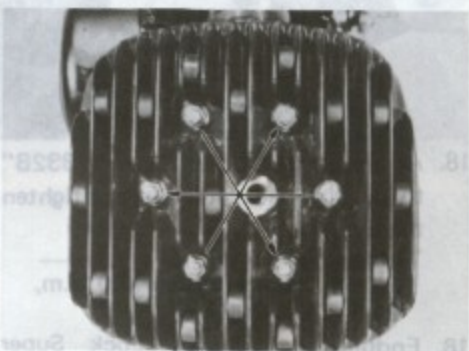
(20.0 – 25.0 N.m, 14.5 – 18.0 lb-ft)

23. Après avoir reposé la culasse, serrer progressivement les écrous, comme le représente la photo.

Couple de serrage:

2,0 à 2,5 kg-m

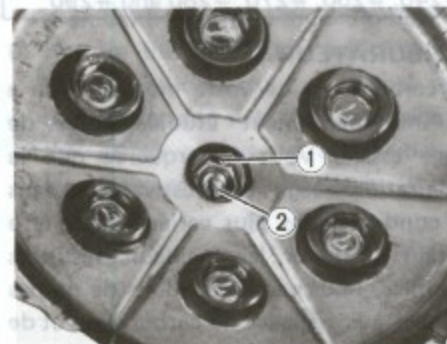
(20,0 à 25,0 N.m, 14,5 à 18,0 lb-ft)



"13328" (bâte de blocage des filets)
l'écran du rotor de volant et serrer
l'écran.

Couple de serrage:
2,0-2,5 kg (20,0-25,0 N.m,
14,5-18,0 lb-ft)

24. Pour the transmission oil as follows.
Overhaul engine
 900 ml (0.95/0.79 US/Imp qt.)
Change oil
 800 ml (0.85/0.70 US/Imp qt.)
24. Mettre de l'huile dans la boîte de vitesses de la manière suivante:
Révision du moteur
 900 ml (0,95/0,79 US/Imp qt.)
Renouvellement d'huile
 800 ml (0,85/0,70 US/Imp qt.)



- ① Lock nut
- ② Adjusting screw
- ① Contre-écrou
- ② Vis de réglage

CLUTCH RELEASE ADJUSTMENT

1. When installing the release arm to the release cam shaft, be sure to match the slit of the arm to the punched mark on the cam shaft.
2. Loosen the lock nut and release adjusting screw.
3. Then slowly run the screw in until it begins to offer resistance to turning. From that position, back it away 1/4 turn and secure it by lock nut.
4. Finally adjust the clutch cable play.

REGLAGE DU DEBRAYAGE

1. Lors de la repose de la biellette de débrayage sur l'arbre à cames de débrayage, faire coïncider la fente de la biellette avec le repère au poinçon de l'arbre à cames.
2. Desserrer le contre-écrou et défreiner la vis de réglage de débrayage.
3. Revisser, ensuite, lentement la vis jusqu'à ce qu'elle vienne légèrement en butée. A partir de cette position, revenir en arrière de 1/4 de tour et la bloquer à l'aide du contre-écrou.
4. Régler ensuite le jeu au câble d'embrayage.

Altépe	38
Gicleur principal	#280
Poiteur	GDH303
Gicleur à aiguille	0 - 0
Désépe	2.8
Gicleur de ralenti	#37.5
Vis d'air desserrée	1-1/2
de (tout)	
Hauteur de flotteur	10.7 ± 0.8 mm
	10.42 ± 0.02 ml
Gicleurs principaux optionnels	#240 = 280 #270 = 280 et #290

CARBURETOR CARBURATEUR CARBURETOR

CLUTCH RELEASE ADJUSTMENT

The carburetion of your motorcycle was carefully selected after extensive testing. You will find that the carburetion will function smoothly under many varied operating conditions. For best results we recommend that the adjustments and carburetion jetting be left "as is" from the factory.

Some riders may operate their motorcycle under extreme operating conditions such as; very high altitudes or extreme cold and hot temperatures. In these circumstances the jetting of the carburetor or other adjustments may need to be altered slightly. Riders who are not familiar with the operation and jetting procedures of the Mikuni carburetor should have their local authorized Suzuki dealer perform these alterations.

Mechanically experienced riders can alter the carburetor settings based on the following information and specifications.

CARBURETOR SPECIFICATIONS

Bore	36
Main jet	#260
Jet needle	6DH20-2
Needle jet	Q - 0
Cut-away	2.5
Pilot jet	#37.5
Pilot air adjusting screw	1-1/2 turns back
Float height	10.7 ± 0.5 mm (0.42 ± 0.02 in)
Optional main jets #240, #250, #270, #280 and #290	

CARBURATEUR

Le carburation de votre motocyclette a été minutieusement étudiée après de longs essais. Vous remarquerez que la carburation réagit progressivement dans les conditions les plus variées. Pour être certain d'obtenir les meilleurs résultats possibles, nous recommandons de ne pas toucher aux réglages de carburation et de gicleur tels qu'ils sont à la sortie d'usine de la motocyclette.

Il est possible que certains conducteurs mènent leur motocyclette dans des conditions particulières: à très haute

altitude, à très basse température ou à très haute température, par exemple. Ces circonstances obligent alors à légèrement modifier les réglages de gicleurs du carbureteur ou d'autres éléments secondaires. Les conducteurs qui ne sont pas habitués au fonctionnement et aux réglages de gicleur du carbureteur Mikuni doivent laisser leur concessionnaire local autorisé Suzuki effectuer ces modifications.

Les conducteurs qui ont une expérience en mécanique peuvent modifier les réglages de leur carbureteur d'après les indications et les spécifications ci-dessous.

SPECIFICATIONS DU CARBURATEUR

Alésage	36
Gicleur principal	#260
Pointeau	6DH20-2
Gicleur à aiguille	Q - 0
Découpe	2,5
Gicleur de ralenti	#37,5
Vis d'air desserrée de (tour)	1-1/2
Hauteur de flotteur	10,7 ± 0,5 mm (0,42 ± 0,02 in)
Gicleurs principaux optionnels #240, #250, #270, #280 et #290	

The
whic
vent
ed.

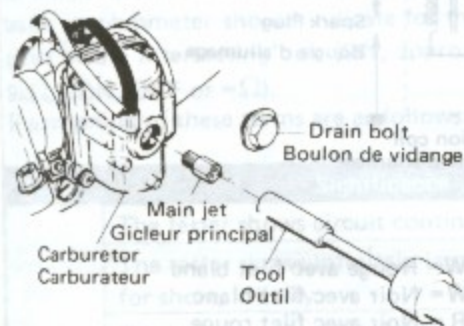
Le g
pièce
carbu
chan
suit.



C
C

The main jet is usually the component which is most often changed. A convenient method of replacement is provided.

Le gicleur principal est habituellement la pièce qui se change le plus souvent sur le carburateur. Une méthode pratique de changement de gicleur est donnée comme suit.



MAIN JET REPLACING

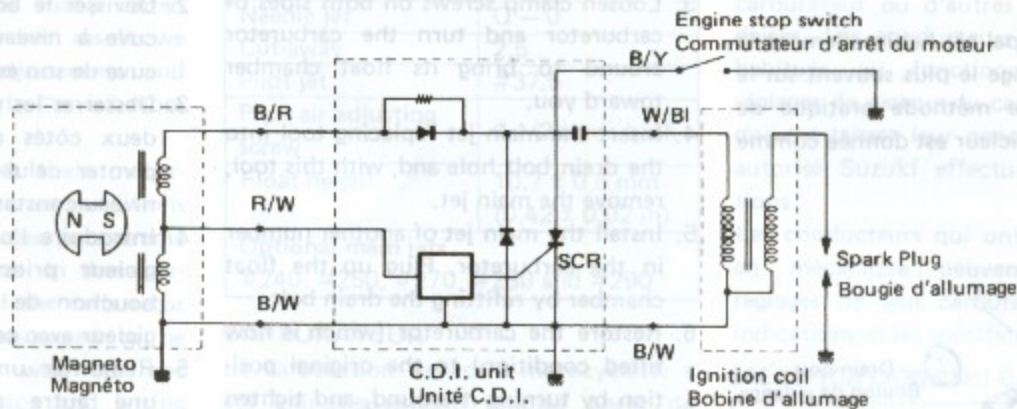
1. Move fuelcock lever to OFF position.
2. Remove the drain bolt on float chamber to empty the chamber of fuel.
3. Loosen clamp screws on both sides of carburetor and turn the carburetor around to bring its float chamber toward you.
4. Insert the main jet replacing tool into the drain bolt hole and, with this tool, remove the main jet.
5. Install the main jet of another number in the carburetor. Plug up the float chamber by refitting the drain bolt.
6. Restore the carburetor (which is now tilted condition) to the original position by turning it around, and tighten the clamp screws on both sides to secure the carburetor in place.

REPLACEMENT DU GICLEUR PRINCIPAL

1. Tourner le robinet d'essence sur la position "OFF".
2. Dévisser le bouchon de vidange de la cuve à niveau constant pour vider la cuve de son essence.
3. Desserrer les vis de serrage placées des deux côtés du carburateur et faire pivoter celui-ci pour que la cuve à niveau constante se trouve vers soi.
4. Introduire l'outil de remplacement de gicleur principal dans le trou du bouchon de vidange et démonter le gicleur avec cet outil.
5. Remonter un gicleur principal ayant une autre caractéristique dans le carburateur. Fermer la cuve à niveau constant en revissant le bouchon de vidange.
6. Ramener le carburateur dans sa position normale (qui est actuellement, une position inclinée) et d'origine en le faisant sans pivoter et serrer les vis de fixation placés des deux côtés du carburateur pour l'empêcher de bouger.

IGNITION SYSTEM
CIRCUIT D'ALLUMAGE
ELECTRICAL/EQUIPEMENT ELECTRIQUE

SUZUKI "PEI" CIRCUIT DIAGRAM
DIAGRAMME DU CIRCUIT SUZUKI "PEI"



Color code: R/W= Red with white tracer
B/W= Black with white tracer
B/R= Black with red tracer
B/Y= Black with yellow tracer
W/B= White with blue tracer

Code des couleurs: R/W= Rouge avec filet blanc
B/W= Noir avec filet blanc
B/R= Noir avec filet rouge
B/Y= Noir avec filet jaune
W/B= Blanc avec filet bleu

CHECKING CDI UNIT

Use a circuit tester SUZUKI pocket tester as an ohmmeter.

09900-25002	Pocket tester
09900-28106	Electro tester

The two testing prods, (+) and (-), are to be put to terminals of the CDI unit in reference to the chart below.

The CDI unit has five terminals. The (+) prod or pointer is to be put to one of the terminals listed in the top horizontal row, and the (-) prod or pointer to the corresponding terminals listed in the vertical column. What the circuit tester or ohmmeter should indicate for the two terminals is given in the intersecting box (ON, approx. $3k\Omega$ or approx. $9k\Omega$, CON, OFF or $\infty\Omega$).

The meaning of these terms are as follows:

Term	Significance
	The tester shows circuit continuity.
	The tester shows infinitely large resistance or, for short, infinity.
	The indicating hand deflects a little but promptly returns to the infinity end of the scale.

CAUTION: Never use an insulation-resistance meter (so-called megger) for this purpose or circuit elements inside the CDI unit will suffer rupture.

NOTE:

1. Before putting the probe pointers of the tester to two terminals, touch the two with a jumper lead to form a momentary short-circuit in order to neutralize the charges, if any.
2. For the instrument to be used, a circuit tester of the types used by radio repairment will do. However, a high-grade circuit tester or an ohmmeter is preferred.
3. If the instrument gives an indication other than what is shown in the intersecting box in the chart for any pair of terminals, it means that the CDI unit is defective and needs replacement.

(X $k\Omega$ range)

		Positive (+) prod				
		Black/White	Black/Yellow	Black/Red	Red/White	White/Blue
Negative (-) prod	Black/White		$3k\Omega$	$\infty\Omega$	$3k\Omega$	CON
	Black/Yellow	CON		$\infty\Omega$	CON	CON
	Black/Red	CON	$3k\Omega$		CON	CON
	Red/White	OFF	OFF	OFF		OFF
	White/Blue	$3k\Omega$	CON	$9k\Omega$	$9k\Omega$	

VERIFICATION DE L'UNITE CDI

Utiliser un tester de circuit ou un testeur de circuit de poche SUZUKI comme ohmmètre.

09900-25002	Vérificateur universel
09900-28106	Electro-vérificateur

Dans un cas comme dans l'autre, les deux tiges de l'appareil. Positive (+) et négative (-), doivent être placées aux bornes de l'unité CDI en se conformant au tableau ci-dessous.

L'unité CDI présente cinq bornes. La tige positive (+) doit être placée sur l'une des bornes mentionnées dans la rangée horizontale du tableau, tandis que la tige négative est placée aux bornes correspondantes, reprises dans la liste verticale. Le même tableau permet de voir ce que le ohmmètre doit indiquer dans les différents cas (ON, $3k\Omega$ ou environ $9k\Omega$, CON, OFF ou $\infty\Omega$).

Le sens de ces différentes indications est le suivant:

Terme	Signification
ON	L'appareil d'essai indique la continuité du circuit.
OFF	L'appareil d'essai indique une résistance infiniment grande, c'est-à-dire l'infini.
CON	L'aiguille dévie légèrement, mais revient rapidement dans la partie "infini" du cadran.

ATTENTION: Ne jamais utiliser un indicateur de résistance d'isolement appelé "megger" pour ce contrôle, car les éléments de circuit de l'unité CDI risquent de sauter.

NOTE:

1. Avant de placer les tiges de l'appareil de contrôle sur deux bornes, il est conseillé de relier les deux avec un fil de couplage pour former un court-circuit momentané et neutraliser les charges, le cas échéant.
2. Pour ce travail, un appareil de contrôle de circuit utilisé par les spécialistes de réparation-radio suffira. Toutefois, un appareil de première qualité ou un ohmmètre est préférable.
3. Si l'instrument donne une indication différente de celles qui sont présentées dans le tableau ci-dessus pour une paire quelconque de bornes, c'est le signe que l'unité CDI est défectueuse et qu'elle doit être remplacée.

		Tige d'essai positive (+)				
		Noir/Blanc	Noir/Jaune	Noir/Rouge	Rouge/Blanc	Blanc/Bleu
Tige d'essai négative (-)	Noir/Blanc	$3k\Omega$	$\infty\Omega$	$3k\Omega$	CON	
	Noir/Jaune	CON	$\infty\Omega$	CON	CON	
	Noir/Rouge	CON	$3k\Omega$	CON	CON	CON
	Rouge/Blanc	OFF	OFF	OFF	OFF	OFF
	Blanc/Bleu	$3k\Omega$	$9k\Omega$	$\infty\Omega$	$9k\Omega$	

(X kilo ohms)

CHECKING IGNITION COIL

The ignition coil is to be checked for continuity in both primary and secondary windings. Exact ohmic readings are not necessary, but, if the windings are in sound condition, their continuity will be noted with these approximate ohmic values:

Black—White/Blue	0— 1 Ω
plug cap—Black/White or White/Blue	Approx. 10—11 k Ω . . . E-01, 15, 24
	Approx. 20—21 k Ω . . . E-02, 04, 28

MAGNETO

Using the circuit tester, check the coils for ohmic resistance. Coils in good condition will exhibit these values:

Black/Red—Red/White	Approx. 38 — 48 Ω	E-01, 15 28
Red/White—Black/White	Approx. 215 — 270 Ω	
Yellow/Red—Black/White	Approx. 1 — 2 Ω	
Black/Red—Red/White	Approx. 38 — 48 Ω	E-02, 06, 24
Red/White—Black/Red	Approx. 215 — 270 Ω	
Yellow/Red—Black/White	Approx. 0 — 1 Ω	
Orange—Black/White	Approx. 1 — 2 Ω	E-04
Black/Red—Red/White	Approx. 38 — 48 Ω	
Red/White—Black/White	Approx. 215 — 270 Ω	
Yellow/Red—Black/White	Approx. 0 — 1 Ω	
Orange—Black/White	Approx. 0 — 1 Ω	

VERIFICATION DE BOBINE D'ALLUMAGE

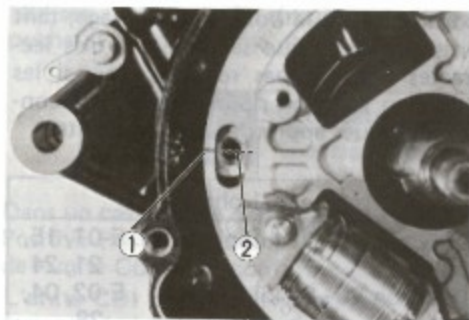
Il faut vérifier la continuité de la bobine d'allumage, tant dans les enroulements primaires que secondaires. Des lectures ohmiques exactes ne sont pas requises, car, si les enroulements sont en bon état, on pourra noter leur continuité par les valeurs ohmiques approximatives suivantes.

Noir—Blanc/Bleu	0—1 ohms
capchon de fiche— Noir/Blanc ou Blanc/Bleu	Environ 10—11 kilohms . . . E-01, 15, 21, 24
	Environ 20—21 kilohms . . . E-02, 04, 28

MAGNETO

A l'aide du testeur de circuit, vérifier la résistance ohmique. Si les bobines sont en bon état, elles présenteront les valeurs suivantes:

Noir/Rouge—Rouge/Blanc	Environ 38 à 48 ohms	E-01, 15, 28
Rouge/Blanc—Noir/Blanc	Environ 215 à 270 ohms	
Jaune/Rouge—Noir/Blanc	Environ 1 à 2 ohms	
Noir/Rouge—Rouge/Blanc	Environ 38 à 48 ohms	E-02, 06, 24
Rouge/Blanc—Noir/Blanc	Environ 215 à 270 ohms	
Jaune/Rouge—Noir/Blanc	Environ 0 à 1 ohms	
Orange—Noir/Blanc	Environ 1 à 2 ohms	E-04
Noir/Rouge—Rouge/Blanc	Environ 38 à 48 ohms	
Rouge/Blanc—Noir/Blanc	Environ 215 à 270 ohms	
Jaune/Rouge—Noir/Blanc	Environ 0 à 1 ohms	
Orange—Noir/Blanc	Environ 0 à 1 ohms	

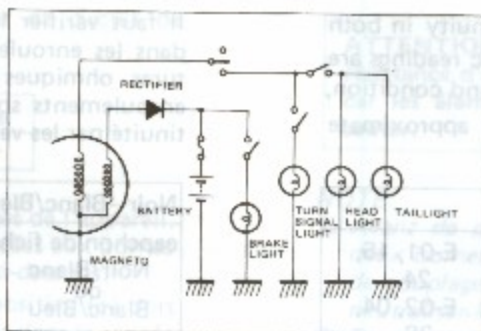


IGNITION TIMING ADJUSTMENT

Engraved line ① (on the stator) should be aligned to the center of screw ② and the stator should be secured in that position.

REGLAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

La ligne gravée ① (du stator) doit venir en regard de l'axe de la vis ② et stator doit être assujéti sur cette position.



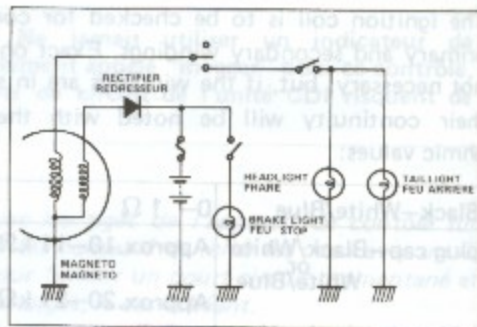
MAGNETO (For Australia)

The magneto of PE250 incorporates two types of coils, one for the ignition and the other for charging the battery and powering the lights.

CHARGING SYSTEM

The charging system uses the flywheel magneto as shown in the figure. The charging and light coils are mounted on the magneto stator and generate AC as the flywheel rotor turns. AC generated in the charging coil flows to the rectifier where it is changed to DC. This DC then charges the battery.

Charging rate	Day and Night
	Above 0.6A at 2 000 r/min
	Below 1.5A at 8 000 r/min



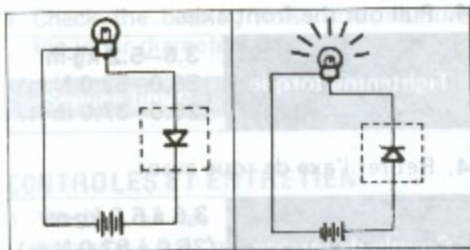
MAGNETO (Belgique)

La magnéto du modèle PE250 destiné à la Belgique incorpore deux sortes de bobines, l'une pour l'allumage et l'autre pour charger la batterie et pour l'éclairage.

SYSTEME DE CHARGE

Le système de charge utilise un volant magnétique comme le montre la figure. Les bobines de charge et d'éclairage sont montées sur le stator de la magnéto et fournissent un Cour. Alt. tandis que le rotor du volant magnétique tourne. Le Cour. Alt. produit dans la bobine de charge alimente le redresseur que le transforme en Cour. Cont. Ce Cour. Cont. sert ensuite à charger la batterie.

INSPECTION AND SERVICING

**RECTIFIER (For Australia)**

A simple way to check the rectifier is to wire a circuit as shown in the figure, using one lamp. If the lamp lights when connected so that current flows in the correct direction, and fails to light when connected in the opposite way, then the rectifier is in good condition. If the lamp lights in both connection modes, replace the rectifier.

REDRESSEUR (Belgique)

La manière la plus simple de contrôler le redresseur est de câbler un circuit comme il est illustré, en utilisant une lampe. Si la lampe s'allume lorsque la connexion est effectuée de manière que le courant passe dans le sens correct, et s'éteint avec la connexion effectuée de manière opposée, le redresseur est donc en bon état. Si la lampe s'allume dans les deux cas, il faut remplacer le redresseur.



REMOVAL
1. Hold the machine standing erect by blocking up, keeping the front wheel off the floor.

DEPOSE
1. Maintenez la machine droite sur sa pédouille centrale, en décollant du sol l'avant-roue.



2. Pull out the cotter pin and loosen the front axle nut.
3. Extract the goulotte fendue et desserrer l'écrou de l'axe de roue avant.

FRONT WHEEL ROUE AVANT CHASSIS/CADRE

REMOVAL

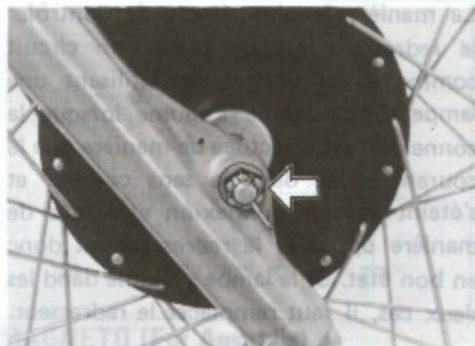
1. Hold the machine standing erect by blocking up, keeping the front wheel off the floor.

DEPOSE

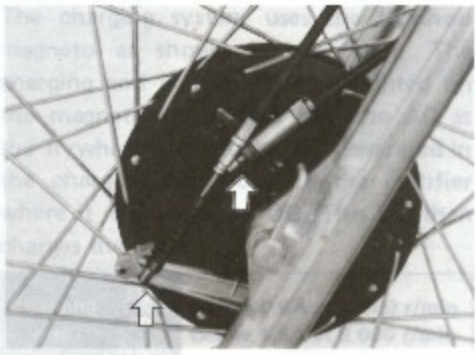
1. Maintenir la machine droite sur sa béquille centrale, en décollant du sol la roue avant.



2. Pull out the cotter pin and loosen the front axle nut.
2. Extraire la goupille fendue et desserrer l'écrou de l'axe de roue avant.



3. Disconnect the front brake and speedometer cables.
3. Débrancher les câbles du frein avant et du compteur de vitesse.



4. Pull out the front axle.

Tightening torque

3.6–5.2 kg-m
(36.0–52.0 N.m)
(26.0–37.0 lb-ft)

4. Retirer l'axe de roue avant

Couple de serrage

3,6 à 5,2 kg-m
(36,0 à 52,0 N.m)
(26,0 à 37,0 lb-ft)



montées sur le stator de la magnéto et fournissent un Cour. Alt. tandis que le rotor du volant magnétique tourne. Le Cour. Alt. produit dans les bobines de charge alimente le redresseur que le transforme en Cour. Cont. Ce Cour. Cont. sert ensuite à charger la batterie.

INSPECTION AND SERVICING

1. Check the bearing noise and measure the inner diameter of brake drum.

Service limit: 150.7 mm (5.93 in.)

CONTROLES ET ENTRETIEN

1. Vérifier si les roulements ne sont bruyants et mesurer le diamètre intérieur du tambour de frein.

Limite de service: 150,7 mm (5,93 in.)

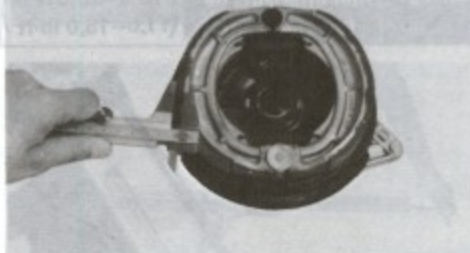


2. Check the speedometer gears tears for wear and measure the thickness of brake shoe.

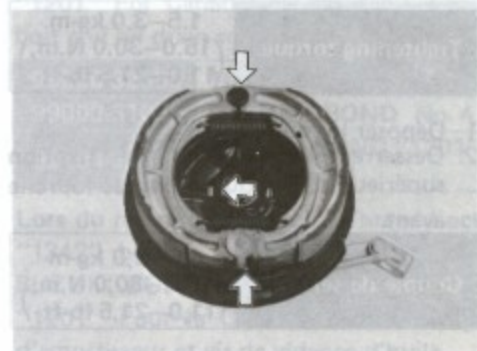
Service limit 1.5 mm (0.06 in.)

2. Vérifier si l'engrenage d'entraînement du compteur de vitesse n'est pas usé et mesurer l'épaisseur des mâchoires de frein.

Limite de service 1,5 mm (0,06 in.)



3. Apply grease on the gears and cam.
3. Enduire de graisse les pignons et la came.



FRONT FORK FOURCHE AVANT CADRE

DIASSEMBLY

1. Remove front wheel.
2. Loosen the front fork cap bolt and loosening the upper clamp bolt.

Tightening torque	1.5–3.0 kg-m (15.0–30.0 N.m, 11.0–21.5 lb-ft)
--------------------------	--

1. Déposer la roue avant.
2. Desserrer les boulons de fixation supérieur et l'écrou borgne de fourche avant.

Couple de serrage	1,5–3,0 kg-m (15,0–30,0 N.m, 11,0–21,5 lb-ft)
--------------------------	--



3. Loosen the lower clamp bolts. Pull down the front fork.

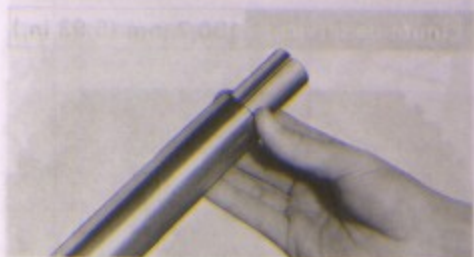
Tightening torque	Upper clamp bolt	2.0–3.0 kg-m (20.0–30.0 N.m, 14.5–21.5 lb-ft)
	Lower clamp bolt	1.5–2.5 kg-m (15.0–25.0 N.m, 11.0–18.0 lb-ft)

3. Desserrer les boulons de fixation inférieur. Tirer la fourche avant vers le bas.

Couple de serrage	Boulons de fixation supérieurs de fourche avant	2,0–3,0 kg-m (20,0–30,0 N.m) (14,5–21,5 lb-ft)
	Boulons de fixation inférieurs de fourche avant	1,5–2,5 m-kf (15,0–25,0 N.m) (11,0–18,0 lb-ft)



4. Remove the front fork cap bolt.
5. Draw out spacer, spring seat and fork spring.
4. Dépose le boulon fileté de fourche avant.
5. Dépose l'entretoise, le siège de ressort et le ressort.



AIR PRESSURE ADJUSTMENT

- Invert the fork, and stroke it several times to let out the oil inside. Under the condition (inverted condition), hold the fork for a few minutes.
- Pour in the fork oil and gently stroke the fork several times. As to quantity of oil, consult "Oil level adjustment" and "Typical fork setting"
- Renverser la fourche et la secouer plusieurs fois pour en faire ressortir l'huile. Maintenir la fourche dans cet état (renverse) pendant plusieurs minutes.
- Verser l'huile dans la fourche et la secouer légèrement plusieurs fois. En ce qui concerne la contenance d'huile, se reporter à "Réglage du niveau d'huile" ou à "Réglage typique de la fourche".



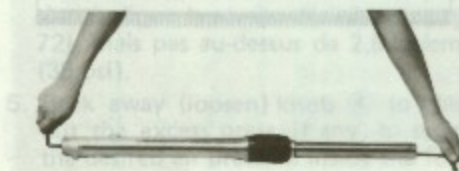
INSPECTION & ADJUSTMENT

- Remove the bolt securing the cylinder to the outer tube by using special tools.

09940-34520	T handle
09940-34580	Attachment F
09911-71510	L type 8mm hexagon wrench

- Retirer le boulon de fixation du cylindre monté sur le fourreau extérieur en utilisant les outils spéciaux prévus à cet effet.

09940-34520	Levier en T
09940-34580	Accessoire F
09911-71510	Clé de démontage d'écrou à tête hexagonale de 8mm type L



Set the oil level gauge at Brown and refer to top end face of the inner tube for the fully compressed state of the fork to the scale. Adjust the oil level to the prescribed specification as measured from the top end face.

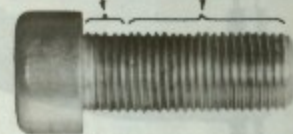
When reassembling, apply the Thread Lock "1342" to the damper rod bolt and SUZUKI BOND No. 4 (SUZUKI BOND "1201" For Canada) to the damper rod bolt and oil drain screw.

99000-32050	Thread Lock "1342"
99000-31030	SUZUKI BOND No. 4
99104-31100	SUZUKI BOND "1201" (For Canada)

Lors du remontage, enduire Thread Lock "1342" boulon à tige d'amortisseur et SUZUKI BOND No. 4 (SUZUKI BOND "1201" Pour la Canada) boulon à tige d'amortisseur et vis de vidange d'huile.

99000-32050	Thread Lock "1342"
99000-31030	SUZUKI BOND No. 4
99104-31100	SUZUKI BOND "1201" (Pour la Canada)

BOND No.4
BOND"1201" THREAD LOCK
"1342"



CADRE

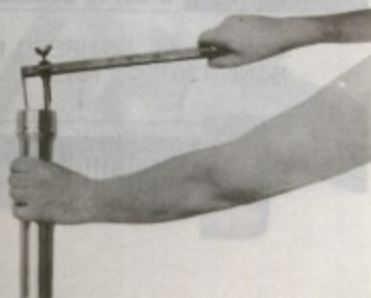
DIASSEMBLY

9. Remove the cylinder, spring and the oil lock piece.
9. Déposer le cylindre, le ressort et la pièce de retenue d'huile.
10. Remove the oil seal by using special tools after removing the oil seal holder and spring.

09913-50121 Oil seal remover

10. Retirer l'anneau de retenue d'huile en utilisant les outils spéciaux après avoir retiré le support d'anneau de retenue d'huile et le ressort.

09913-50121 Extracteur de joint d'huile



INSPECTION & ADJUSTMENT

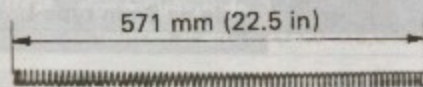
Measure the free length of the fork spring.

Service Limit 571 mm (22.5 in.)

INSPECTION ET REGLAGE

Mesurer la longueur libre du ressort de fourche.

Limite de service 571 mm (22,5 in.)



Set the oil level gauge, as shown, and refer to top end face of the inner tube (in the fully compressed state of the fork) to the scale. Adjust the oil level to the prescribed specification as measured from that end face.

09943-74110 Front fork oil level gauge

Oil level 180 mm (7.1 in.)

Oil capacity 308 ml each leg (10.41/10.84 US/Imp oz)

Placer la jauge du niveau d'huile de la façon indiquée et amener la face supérieure du tube intérieur (dans l'état totalement comprimé de la fourche) à l'échelle. Ajuster le niveau d'huile aux spécifications prescrites en faisant la mesure à la face supérieure.

09943-74110 Jauge du niveau d'huile

Niveau d'huile 180 mm (7,1 in.)

Huile de fourche avant 308 ml (10,41/10,84 US/Imp oz)



AIR PRESSURE ADJUSTMENT REGLAGE DE LA PRESSION D'AIR

1. Hold the machine standing erect by blocking up, keeping the front wheel off the floor.
1. Maintenir la machine droite sur sa béquille centrale, en décollant du sol la roue avant.



2. Push in the valve to let out the pressure. Be sure to bleed the pressure out completely.
2. Enfoncer la valve pour laisser ressortir toute la pression. Veiller à purger complètement la pression d'air.



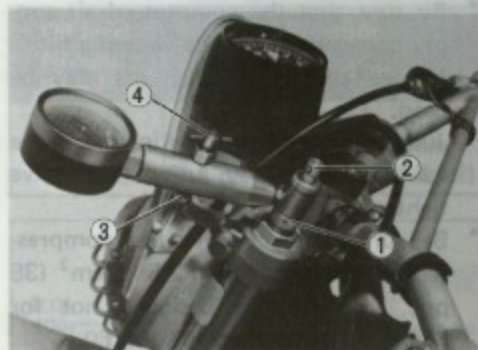
3. Set up the pressure gauge as shown. Tighten up knob ① and knob ②

09940-44110 Front fork pressure regulating gauge

3. Installer le manomètre de pression comme illustré. Serrer le bouton ①. Serrer également le bouton ②.

09940-44110 Jauge de tarage de pression de fourche avant

4. Inject water-free compressed air through valve ③ until the pressure gauge reads the desired level (see page 72) not higher than 2.5 kg/cm² (35 psi).
4. Par la valve ③, injecter de l'air comprimé ne contenant pas d'eau jusqu'à ce que le manomètre de pression indique le niveau désiré (voir page 72), mais pas au-dessus de 2,5 kg/cm² (35 psi).
5. Back away (loosen) knob ④ to bleed out the excess press, if any, to secure the desired air pressure inside the fork.
5. Relâcher le bouton ④ pour laisser ressortir, le cas échéant, l'excédant d'air et obtenir ainsi la pression d'air désirée à l'intérieur de la fourche.



When replacing the air valve, apply Thread Lock "1342" to the air valve screw.

99000-32050 Thread Lock "1342"

Lors du remplacement de la valve d'air, enduire de Thread Lock "1342" l'écrou de la valve d'air

99000-32050 Thread Lock "1342"

REQUIREMENTS ON AIR

- * Be sure that the compressed air supply comes through a de-watering filter. Instead of air, nitrogen gas may be used.
- * Just before charging air in, see if the valve is loose by using the valve tightener.
- * Be sure to inject water-free compressed air not higher than 2.5 kg/cm² (35 psi). The fork is designed not for higher pressures than this limit.
- * Try to equalize the air pressure of the two forks, right and left, as closely as possible. The maximum permissible difference is 0.1 kg/cm² (1.4 psi).
- * Before riding out, be sure to check that the air pressure is at the prescribed level.

Standard setting

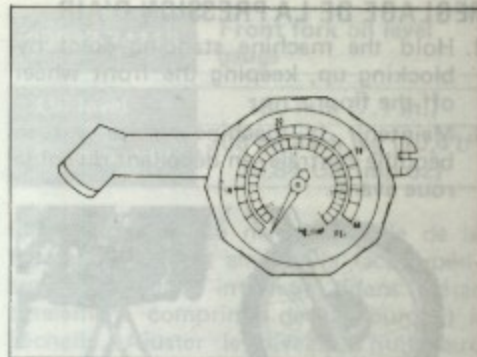
Pressure	0.6 kg/cm ² (8.5 psi)
Oil level	180 mm (7.0 in.)
Oil amount	308 ml (10.41/10.84 US/Imp oz)

OBSERVATIONS RELATIVES A L'AIR COMPRIME

- * S'assurer que l'alimentation en air comprimé passe par un filtre d'assèchement de l'eau. Au lieu de l'air, on peut aussi utiliser du gaz d'azote.
- * Juste avant d'injecter de l'air, voir si la valve n'est pas desserrée en se servant du serreur de valve.
- * Veiller à ne pas injecter plus que 2,5 kg/cm² (35 psi) d'air comprimé ne contenant pas d'eau. La fourche n'est pas conçue pour une pression supérieure à cette limite.
- * Chercher à égaliser, dans toute la mesure du possible, la pression des fourches gauche et droit. La différence maximum autorisée est de 0,1 kg/cm² (1,4 psi).
- * Avant d'utiliser la moto en extérieur, vérifier si la pression d'air se trouve au niveau prescrit.

Réglage standard

Pression	0,6 kg/cm ² (8,5 psi)
Niveau d'huile	180 mm (7,0 in.)
Quantité d'huile	308 ml (10,41/10,84 US/Imp oz)



NOTE: The above method is based on the use of the special-tool pressure gauge available from SUZUKI but, instead of this gauge, the one furnished with each PE250 machine may be used. The furnished gauge (included in the kit) must be used in this manner: 1) fit it to the valve squarely, and 2) upon reading the pressure, let it off the valve snappily.

NOTE: La méthode précitée est basée sur l'emploi du manomètre de pression, outil spécial disponible chez SUZUKI. Toutefois, on peut également utiliser de la façon suivante la jauge fournie dans la trousse à outils de la PE250: 1) Installer la jauge à angle droit sur la valve. 2) En procédant à la lecture de l'indication, la relâcher de la valve par à-coups.

TYPICAL FORK SETTING

Theoretically a countless number of combinations of air pressure and oil level are possible. The typical combinations are indicated here and the characteristic for each combination is indicated as a curve in the graph.

Do not exceed the limit on air pressure and oil level.

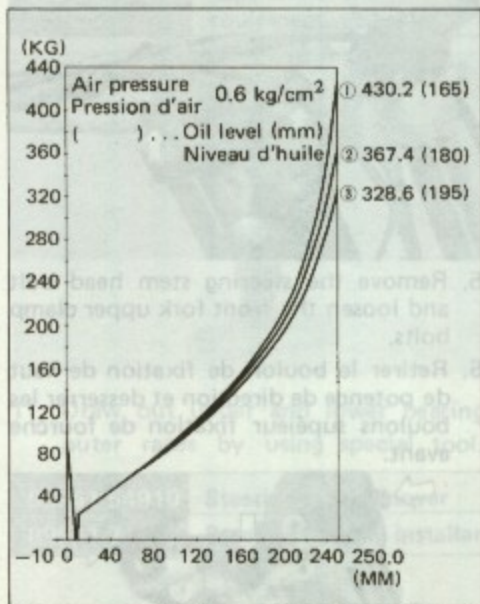
REGLAGE TYPIQUE DE LA FOURCHE

En théorie, un nombre infini de combinaisons de pression pneumatique et de niveau d'huile peuvent être utilisés.

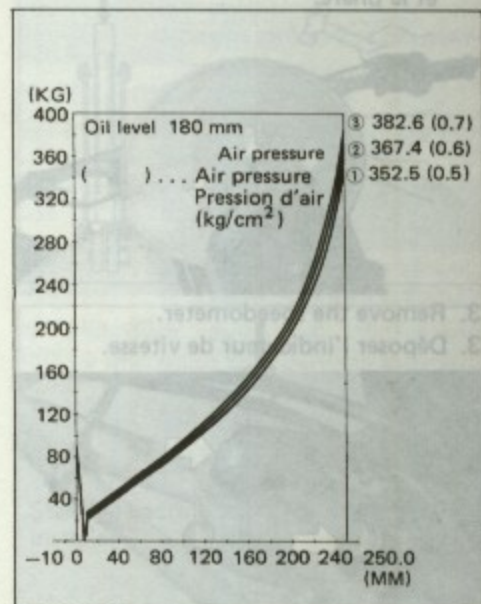
Les combinaisons typiques sont indiquées dans ce paragraphe et les caractéristiques de chaque combinaison est traduite par une courbe sur le diagramme.

Ne pas excéder la limite de pression pneumatique et de niveau d'huile spécifiée.

Air pressure Pression d'air	Oil level Niveau d'huile		
	165 mm (6.5 in.)	180 mm (7.1 in.)	195 mm (7.7 in.)
0.6 kg/cm ² (8.5 psi)	①	②	③

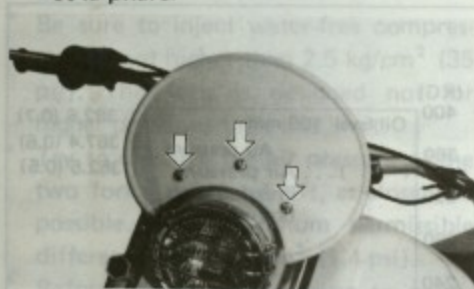


Oil level Niveau d'huile	Air Pressure Pression d'air		
	0.5 kg/cm ² (7.1 psi)	0.6 kg/cm ² (8.5 psi)	0.7 kg/cm ² (10.0 psi)
180 mm (7.1 in.)	①	②	③

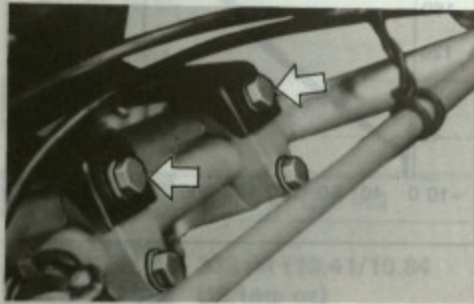


DISASSEMBLY S ON AIR
DEMONTAGE

1. Remove the front wheel.
2. Take off front number plate and headlight housing.
1. Déposer la roue avant.
2. Déposer la plaque minéralogique avant et la phare.



3. Remove the speedometer.
3. Déposer l'indicateur de vitesse.

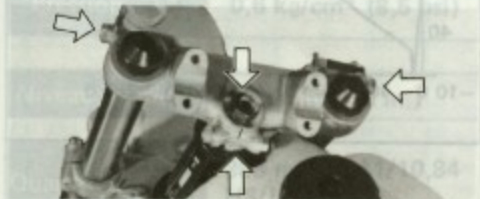


OBSERVATIONS RELATIVES A L'AIR

4. Disconnect clutch and brake cable. Remove the handlebar clamp bolts and slide off the handlebar.
4. Déconnecter le câble d'embrayage et frein avant. Retirer les boulons de fixation du guidon et dégager le guidon en le faisant coulisser.



5. Remove the steering stem head bolt and loosen the front fork upper clamp bolts.
5. Retirer le boulon de fixation de haut de potence de direction et desserrer les boulons supérieur fixation de fourche avant.



6. Remove the upper bracket.
6. Retirer le support supérieur.



7. Loosen the front fork lower clamp bolts and remove the front forks.
7. Desserrer les boulons inférieur de fixation de fourche avant et déposer la fourche.



procédant à la lecture de l'indication, le relâcher de la valve par à-coups.

8. Remove the steering stem nut with the special tool.

09940-14910 Steering nut socket wrench

8. Retirer l'écrou de potence de direction à l'aide de l'outil spécial.

09940-14910 Clé de démontage d'écrou de potence de direction.



9. Draw out bearing and steering stem lower bracket.

9. Chasser le roulement et le support inférieur de potence de direction.



10. Draw out bearing by using special tool.

09941-84510 Bearing inner race remover

10. Chasser le roulement en utilisant l'outil spécial.

09941-84510 Outil de démontage de cage intérieure de roulement



11. Draw out upper and lower bearing outer races by using special tool.

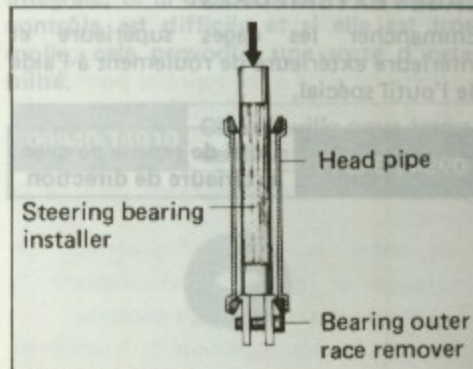
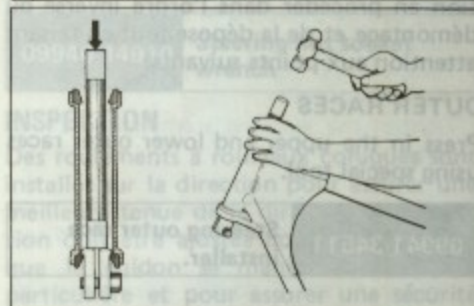
09941-54910 Steering race remover

09941-74910 Steering bearing installer

11. Chasser les cages supérieure et inférieure de roulement en utilisant l'outil spécial.

09941-54910 Outil de démontage de cage de direction

09941-74910 Outil de remontage de roulement de direction



CADRE

REASSEMBLY

Reassemble and remount the steering stem in the reverse order of disassembly and removal and also carry the following steps:

REMONTAGE

Remonter et reposer la potence de direction en procédant dans l'ordre inverse du démontage et de la dépose tout en faisant attention aux points suivants:

OUTER RACES

Press in the upper and lower outer races using special tool.

09941-34511

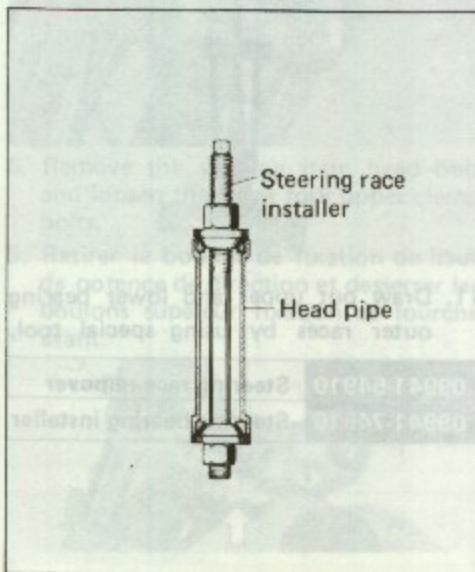
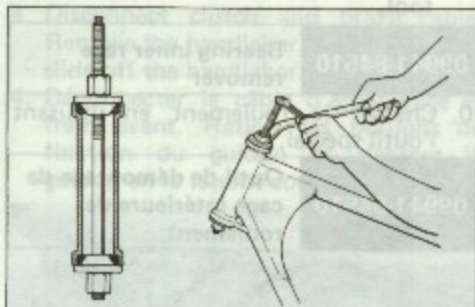
Steering outer race installer.

CAGES EXTERIEURES

Emmancher les cages supérieure et inférieure extérieure de roulement à l'aide de l'outil spécial.

09941-34511

Outil de repose de cage extérieure de direction



BEARINGS

Press in the lower bearing by using special tool.

09941-74910

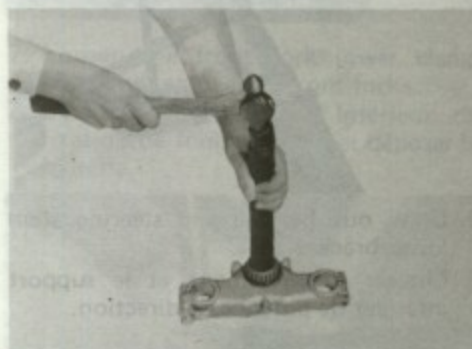
Steering bearing installer

ROULEMENTS

Emmancher le roulement inférieur à l'aide de l'outil spécial.

09941-74910

Outil de repose de roulement de direction



Apply grease upper and lower bearing before remount the steering stem.

99000-25010 Suzuki super grease "A"

Mettre de la graisse dans les roulements supérieur et inférieur avant de les remonter sur la potence de direction.

99000-25010 Graisse Suzuki Super "A"



STEM NUT

Tighten the steering stem nut by using special tool with specified torque.

09940-14910 Steering nut socket wrench

Tightening torque
4.0–5.0 kg-m
(40.0–50.0 N.m)
(29.0–36.0 lb-ft)

ECROU DE POTENCE

Serrer l'écrou de potence au couple spécifié en utilisant l'outil spécial.

09940-14910 Clé à douille pour écrou de direction

Couple de serrage
4,0 à 5,0 m-kg
(40,0 à 50,0 N.m)
(29,0 à 36,0 lb-ft)



INSPECTION

Taper roller type bearings are applied on the steering system for better handling. Steering should be adjusted properly for smooth manipulation of handlebars and safe running. Too stiff steering prevents smooth manipulation of handlebars and too loose steering will cause poor stability.

09940-14910 Steering nut socket wrench

INSPECTION

Des roulements à rouleaux coniques sont installés sur la direction pour assurer une meilleure tenue de la direction. La direction doit être ajustée correctement pour que le guidon se manipule sans force particulière et pour assurer une sécurité intégrale. Si la direction est trop dure, le contrôle est difficile et si elle est trop molle, cela provoque une sorte d'instabilité.

09940-14910 Clé à douille pour écrou de direction



Follow the steps below for adjusting and checking the steering stem.

- Using the steering nut socket wrench and torque wrench, tighten the stem nut.
- Move the steering stem back and forth five or six times to seat the bearings.
- Loosen the steering stem nut to 0 kg-m. Then retighten very lightly so that no play can be detected in the stem.
- Install the steering stem upper bracket. Temporarily tighten the steering stem head center bolt.
- Tighten the steering stem upper clamp bolt.

Procéder comme indiqué ci-après pour ajuster et contrôler la potence de direction.

- Utiliser la clé à douille pour écrou de roue et une clé dynamométrique pour bloquer l'écrou.
- Faire bouger la direction d'avant en arrière de cinq à six reprises pour faciliter le positionnement des roulements.
- Desserrer l'écrou de potence de direction de 0 m-kg et le resserrer légèrement pour que tout jeu disparaisse à la potence.
- Remonter le support supérieur de potence et serrer provisoirement le boulon central de haut de potence.
- Serrer le boulon supérieur de fixation de potence.

- Loosen the stem nut slightly and tighten the steering stem head center bolt. When the front fork is moved back and forth, it must move freely. If there is any play in the forks, loosen the center bolt, tighten the stem nut slightly and retorque the center bolt.

- Install the handlebars.

- Desserrer légèrement l'écrou de potence et resserrer un peu le boulon central de haut de potence.

La fourche doit légèrement bouger quand elle est bougée d'avant en arrière. Si aucun jeu n'est relevé, desserrer le boulon central, serrer légèrement l'écrou de potence et resserrer le boulon central au couple spécifié.

- Remonter le guidon.



Tightening torque

	N.m	kg-m	lb-ft
Steering nut	40.0–50.0	4.0–5.0	29.0–36.0
Steering stem head center bolt	35.0–50.0	3.5–5.0	25.5–36.0
Steering stem upper clamp bolt	15.0–25.0	1.5–2.5	11.0–18.0
Handlebar clamp bolt	12.0–20.0	1.2–2.0	8.5–14.5

Couple de serrage

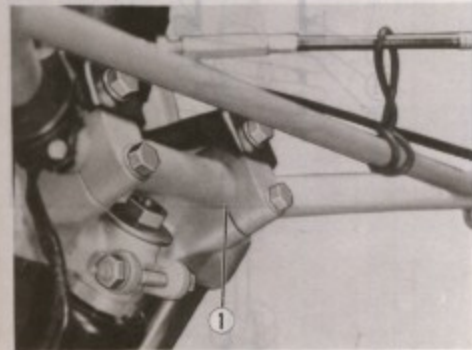
	N.m	kg-m	lb-ft
Ecrou de direction	40,0–50,0	4,0–5,0	29,0–36,0
Boulon central de haut de potence	35,0–50,0	3,5–5,0	25,5–36,0
Boulon supérieur de fixation de potence	15,0–25,0	1,5–2,5	11,0–18,0
Boulon de fixation de guidon	12,0–20,0	1,2–2,0	8,5–14,5

Inspect and check the removed parts for the following abnormalities.

Handlebar distortion
Handlebar clamp wear
Race wear and brinelling
Worn or damaged steel rollers
Distortion of steering stem

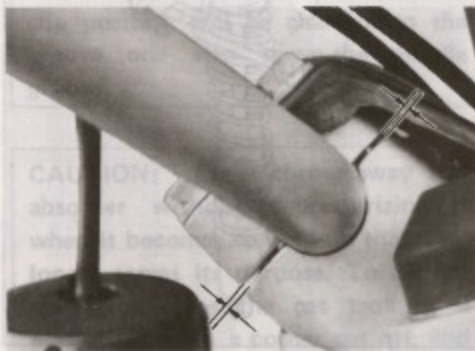
Inspecter et contrôler les pièces démontées et rechercher les défauts suivants.

Déformation de guidon
Usure de fixation de guidon
Usure et dureté de cage de roulement
Usure ou endommagement des galets en acier
Déformation de potence de direction



Set the handlebar to match its punched mark ① to the mating face of the holder. The clearance ahead of and behind the handlebars are equalized.

Positionner le guidon pour aligner son repère poinçonné ① avec la surface d'assemblage du support. L'écartement en avant et en arrière du guidon doit être égal.



drill into the tank, at the location indicated, through the bag, using a 3-mm drill. The bag is for protection; it prevents the drill chips from flying off when the gas rushes out.

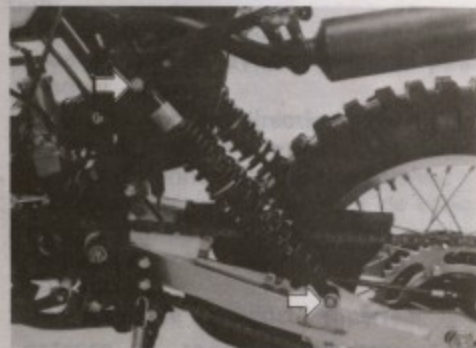
REAR SHOCK ABSORBER AMORTISSEURS ARRIERE CADRE

DISASSEMBLY

1. Remove the frame cover. Remove the upper and lower rear shock absorber bolts and dismount the shock absorber. Self-lock nuts are used for lower rear shock absorber nuts. Do not reuse these nuts.

DEMONTAGE

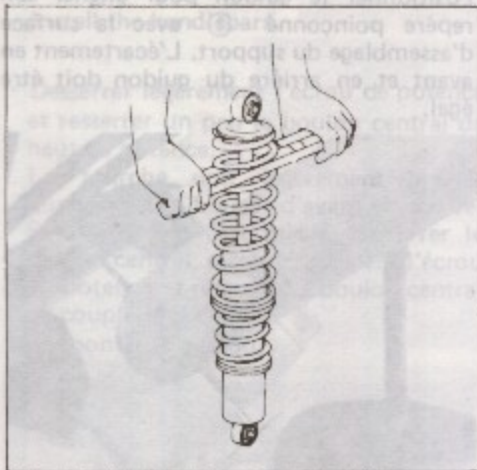
1. Déposer le couvercle cadre. Retirer les boulons supérieur et inférieur des amortisseurs arrière et démonter les amortisseurs. Des écrous à verrouillage automatique sont utilisés pour les écrous inférieur d'amortisseur arrière. Ne pas remonter les même écrous.



boulon central de haut de potence.

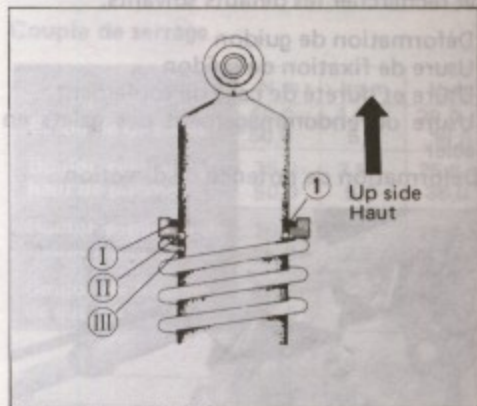
Serrer le boulon supérieur de fixation de potence.

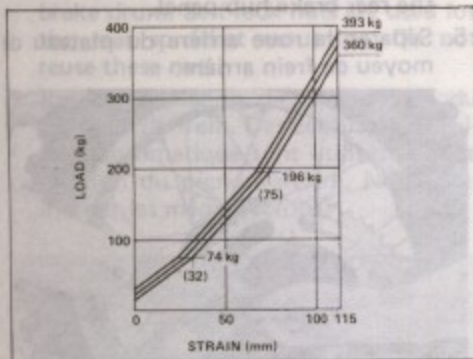
2. While compressing the spring, remove the upper spring seat as shown below.
2. Comprimer le ressort et déposer son siège supérieur, comme le représente la figure ci-dessous.



Tightening torque

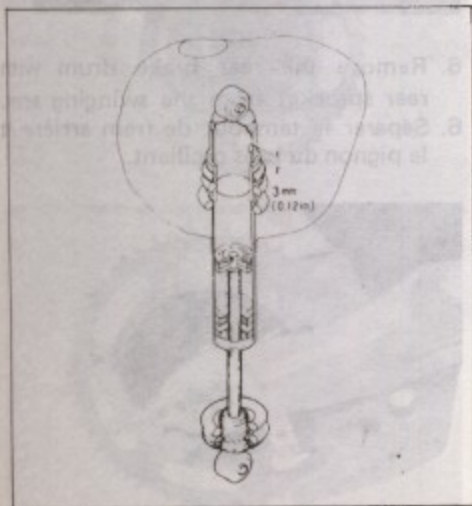
3. Each unit has three grooves for changing spring tension. The higher the clip position, the less tension as shown in illustration.
3. Chaque unité comporte trois gorges pour changer la tension du ressort. Plus la position de l'attache est élevée et moins la tension est importante, comme le représente la figure.





CAUTION: In the new shock absorber unit the clip ① has been set as the highest position for optimum shock absorption for an average rider's weight. However, after the machine has covered the running-in mileage of about 500 km (300 miles), the component parts could be adjusted and the optimum clip position will be changed to the groove one step down the middle groove.

ATTENTION: Sur le nouvel amortisseur, l'attache ① se trouve réglée sur la position la plus élevée. Ceci assure l'amortissement optimal pour un pilote de poids moyen. Toutefois, après que la machine aura été rodée pendant environ 500 km (300 milles), les pièces devront être réglées et la position optimale de l'attache sera d'un cran plus bas, sur la gorge centrale.



CAUTION: Never throw away this absorber without depressurizing it when it becomes so used-up that it no longer serves its purpose. To depressurize it, place the gas tank in a plastic bag with a corner cut off, and drill into the tank, at the location indicated, through the bag, using a 3-mm drill. The bag is for protection; it prevents the drill chips from flying off when the gas rushes out.

ATTENTION: Ne jamais jeter l'amortisseur sans l'avoir dépressurisé lorsqu'il est trop usé pour pouvoir encore être utilisé. Pour le dépressuriser, placer le réservoir de gaz dans un sac en plastique ayant un coin coupé, et placer le réservoir à l'endroit indiqué en enfonçant une mèche de 3 mm à travers le sac. Le sac est destiné à servir de protection: il empêche les coupeaux de forage d'être projetés lorsque le gaz sort.

REAR WHEEL
ROUE ARRIERE
CADRE

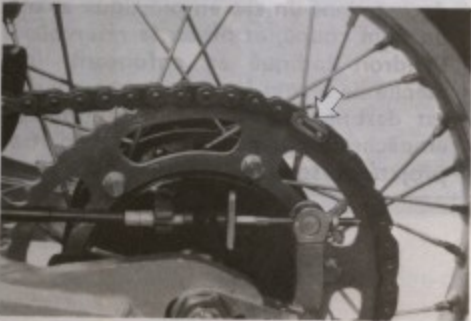
1. Remove the engine sprocket cover and the chain guide plate.

1. Retirer le couvercle de protection du pignon moteur et la plaque de guidage de la chaîne.



2. Remove the drive chain by removing the chain joint clip.

2. Dégager la chaîne d'entraînement en défaisant le maillon de liaison.



3. Remove the rear brake cable.

3. Dégager le câble de frein arrière.



4. Loosen the sleeve nuts after removing the cotter pin and remove the axle shaft.

4. Desserrer les écrous de manchon après avoir retiré la goupille fendue et dégager l'axe de roue.



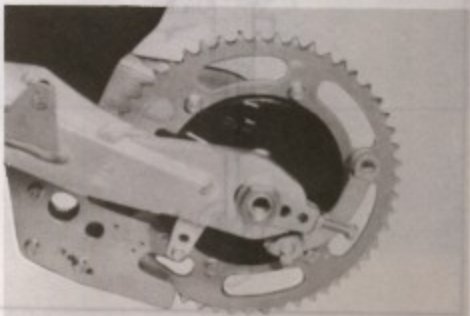
5. Separate the rear wheel assembly from the rear brake hub panel.

5. Séparer la roue arrière du plateau de moyeu de frein arrière.



6. Remove the rear brake drum with rear sprocket from the swinging arm.

6. Séparer le tambour de frein arrière et le pignon du bras oscillant.



- Remove the rear sprocket from the brake drum. Self lock nuts are used for the rear sprocket mounting. Do not reuse these nuts.
- Retirer le pignon de roue arrière du tambour de frein. Des écrous à verrouillage automatique sont utilisés pour la fixation du pignon arrière. Ne pas remonter les mêmes écrous.



INSPECTION

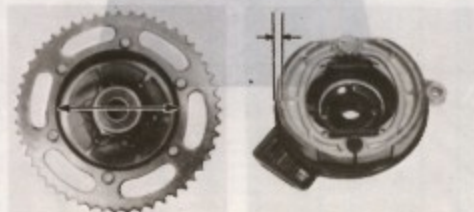
Measure the inner diameter of the brake drum and the thickness of the brake shoe.

	Service Limit:
Drum I.D.	150.7 mm (5.93 in.)
Brake shoe	1.5 mm (0.06 in.)

CONTROLES

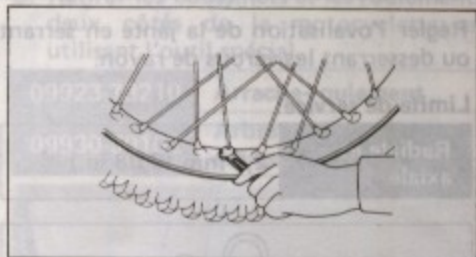
Mesurer le diamètre intérieur du tambour de frein et l'épaisseur de la mâchoire de frein.

	Limite de service:
Diamètre intérieur tambour	150,7 mm (5,93 in.)
Epaisseur de mâchoire de frein	1,5 mm (0,06 in.)



After each race, retighten the spoke nipples to prevent damage of nipples and rim.

Après chaque compétition, resserrer les écrous des rayons pour empêcher la détérioration des écrous et de la jante.



CADRE

Adjust the rim runout by tightening or loosening the spoke nipples.

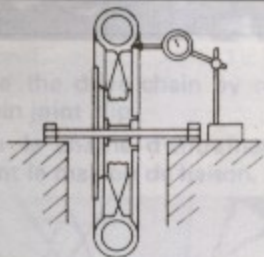
Service Limit:

Axial and radial	2.0 mm (0.08 in.)
-------------------------	--------------------------

Régler l'ovalisation de la jante en serrant ou desserrant les écrous de rayon.

Limite de service:

Radiale et axiale	2,0 mm (0,08 in.)
--------------------------	--------------------------



3. Remove the rear brake caliper.
Check the axle shaft for deflection by using dial gauge.

Service Limit	0.25 mm (0.010 in.)
----------------------	----------------------------

Vérifier la flexion de l'axe de roue au moyen d'un comparateur à cadran.

Limite de service	0,25 mm (0,010 in.)
--------------------------	----------------------------



REAR SWINGING ARM BRAS OSCILLANT ARRIERE

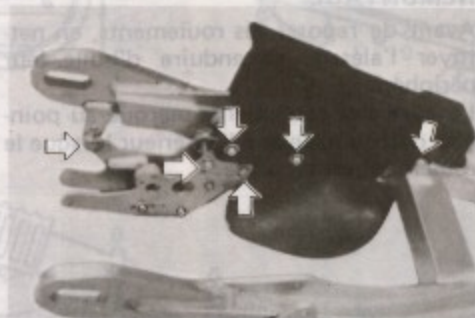
CHASSIS

DISASSEMBLY DEMONTAGE

1. Remove the rear wheel, rear shock absorbers and rear brake cable.
2. Remove the swinging arm pivot nut after pulling off the cotter pin and draw out the swinging arm pivot shaft.
1. Déposer la roue arrière, les amortisseurs arrière et débrancher le câble de frein arrière.
2. Retirer l'écrou pivotant du bras oscillant après avoir dégagé la goupille fendue et avoir chassé l'arbre de pivotement du bras oscillant.



3. Remove the dust seal and pull out the side spacer.
4. Remove the chain guide rollers and the chain guard.
3. Dégager la bague anti-poussière et sortir l'entretoise latérale.
4. Défaire les galets de guidage de chaîne et la protection de chaîne.



5. Remove the bushings at both side by using the special tool.

09923-73210

Bearing puller

09930-30102

Rotor remover slide shaft

5. Retirer les coussinets et les roulements deux côtés de la motocyclette en utilisant l'outil spécial.

09923-73210

Arrache-roulement

09930-30102

Arbre coulissant de dépose de rotor



CADRE

INSPECTION

- Swinging arm for distortion and damage
- Bearings for rattle
- Pivot shaft distortion
- Chain guide for damage
- Chain guide rollers for wear

CONTROLE

- Déformation et détérioration du bras oscillant
- Cliquetis des roulements
- Déformation de l'axe-pivot
- Détérioration du guide de chaîne
- Usure des galets des guides de chaîne



REASSEMBLY

Be sure to have the bore cleaned and apply oil to the periphery of each bearing before installing.

Punch-marked side of bearing comes on outer side when the bearing is in place.

REMONTAGE

Avant de reposer les roulements, en nettoyer l'alésage et enduire d'huile leur périphérie.

Le côté des roulements marqué au poinçon doit se trouver à l'extérieur lorsque le roulement est en place.



Install the right and left bearings by using special tool.

Déposer les roulements droit et gauche au moyen de l'outil spécial.

09941-34511

Swinging arm bearing installer
Outil d'installation de roulement de bras oscillant

Tighten the swinging arm pivot shaft.
Serrer l'axe pivot du bras oscillant

Tightening torque

4.5-7.0 kg-m
(45.0 - 70.0 N.m)
(32.5 - 51.0 lb-ft)

Couple de serrage

4,5 à 7,0 kg-m
(45,0 à 70,0 N.m)
(32,5 à 51,0 lb-ft)

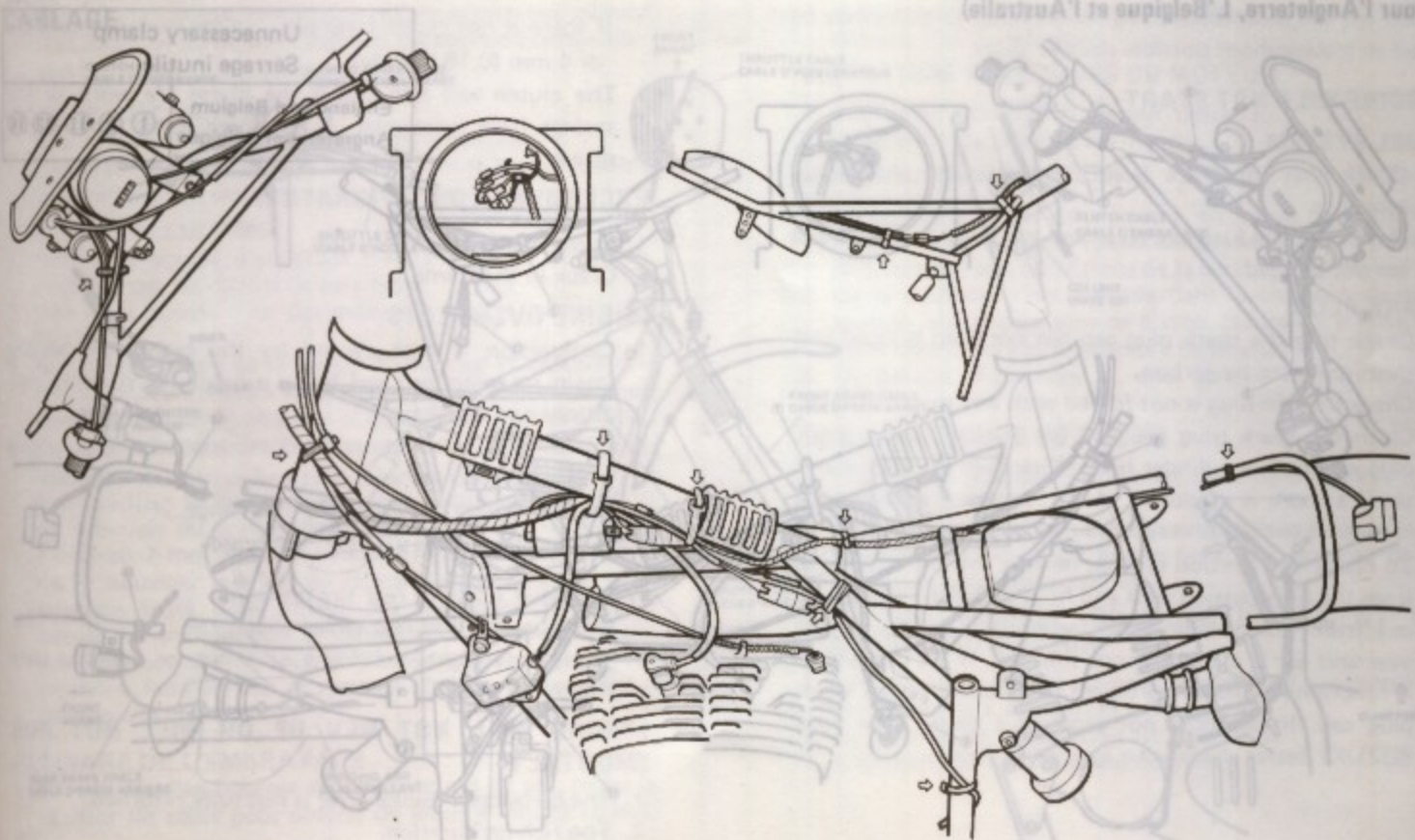
Apply grease in the grease nipple to lubricate the bearings.

Introduire de la graisse dans le raccord de graissage pour lubrifier les roulements.



WIRE AND CABLES FILS ET CABLES

CABLE ROUTING



(FOR England, Belgium and Austria)
(Pour l'Angleterre, la Belgique et l'Autriche)

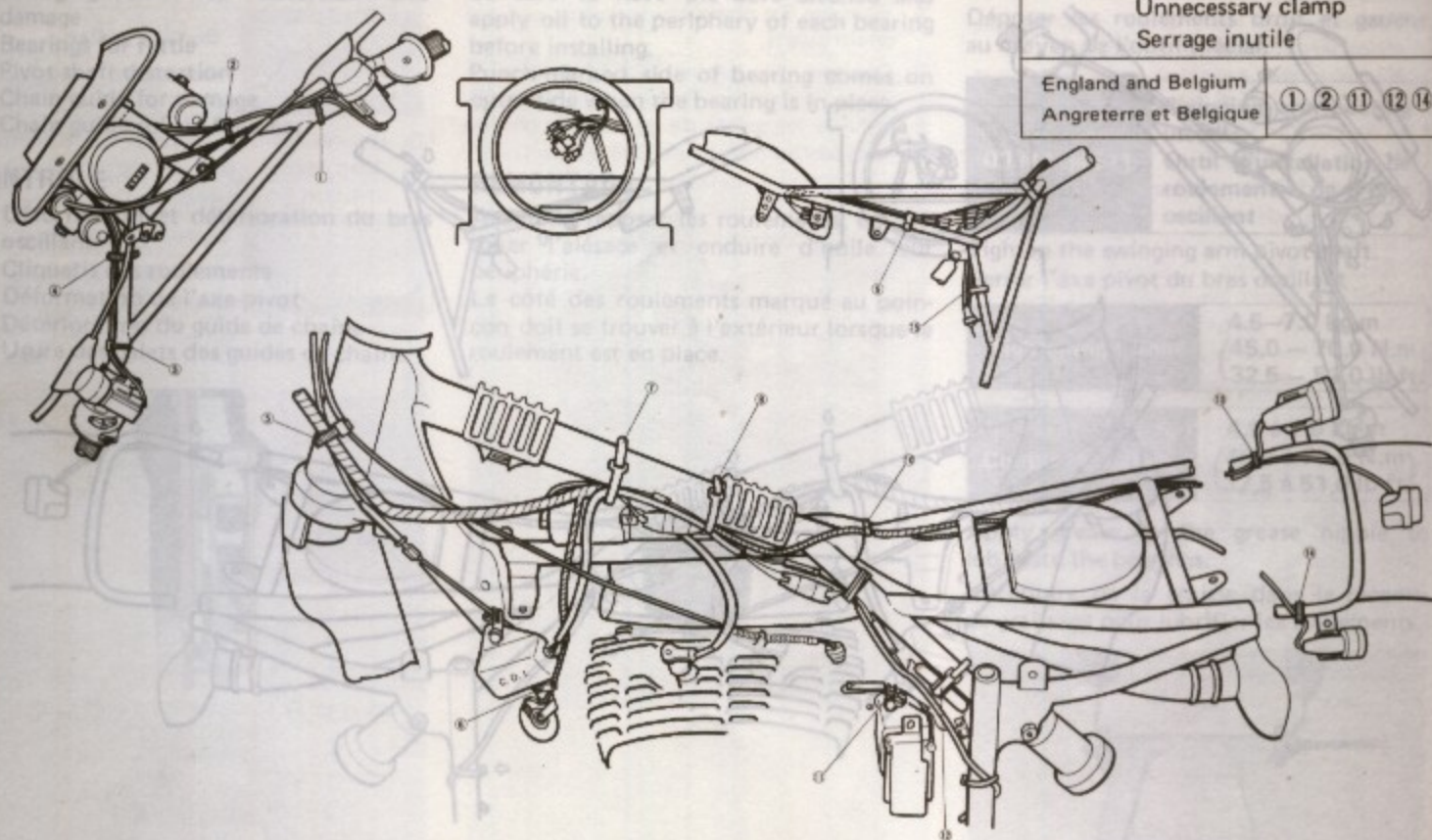
(FOR England, Belgium and Australia)
 (Pour l'Angleterre, L'Belgique et l'Australie)

REASSEMBLY

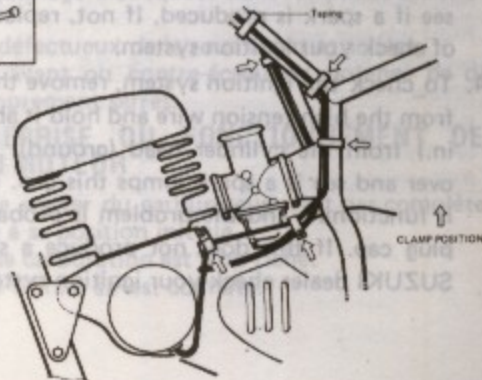
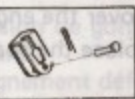
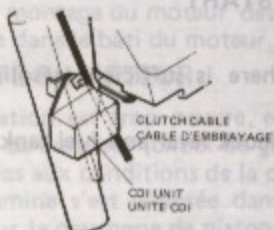
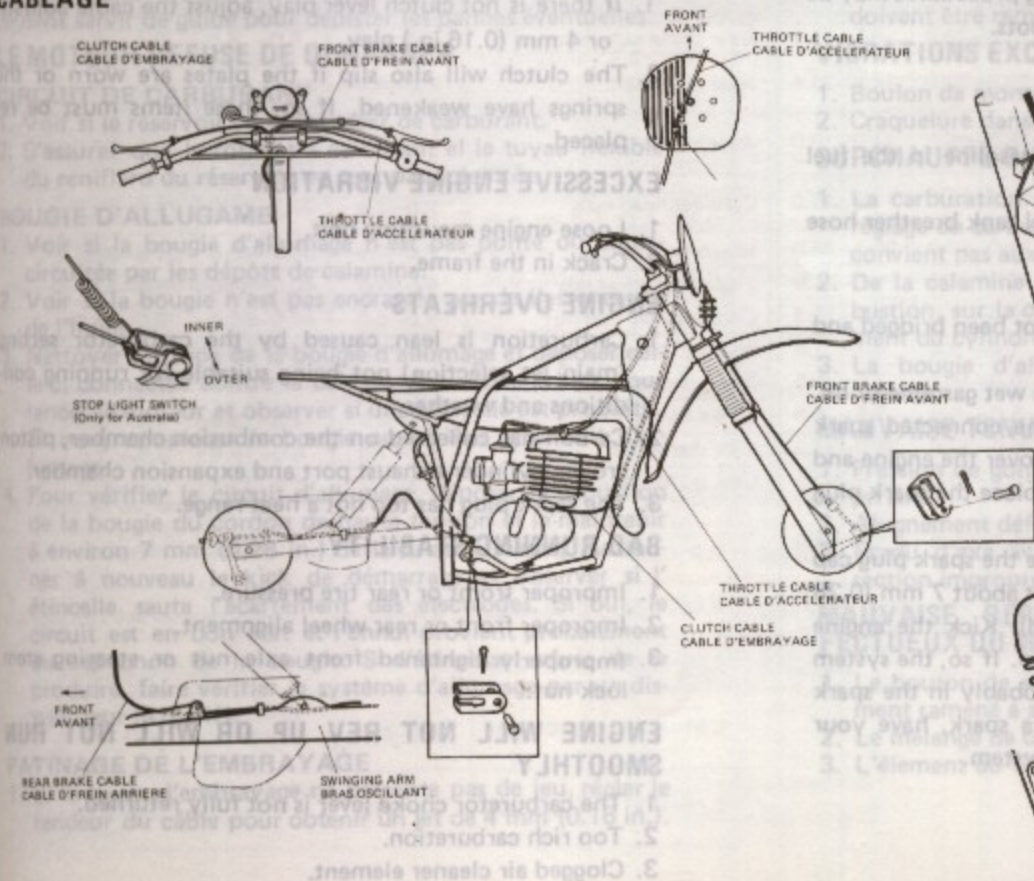
Be sure to have the bore cleaned and apply oil to the periphery of each bearing before installing.



Unnecessary clamp Serrage inutile	
England and Belgium Angleterre et Belgique	① ② ⑪ ⑫ ⑭



**CABLE ROUTING
CABLAGE**



TROUBLESHOOTING

There can be various causes for problems which might occur on the motorcycle. The following procedures may be used to troubleshoot possible trouble spots.

ENGINE WILL NOT START

FUEL SYSTEM

1. Check that there is sufficient gasoline in the fuel tank.
2. Make sure the fuelcock lever and fuel tank breather hose are not clogged.

SPARK PLUG

1. Check that the spark plug gap has not been bridged and short circuited by carbon.
2. Check that the plug is not fouled with wet gasoline or oil.
3. Clean the spark plug gap and lay the connected spark plug against the cylinder head. Kick over the engine and see if a spark is produced. If not, replace the spark plug or check your ignition system.
4. To check the ignition system, remove the spark plug cap from the high tension wire and hold it about 7 mm (0.28 in.) from the cylinder head (ground). Kick the engine over and see if a spark jumps this gap. If so, the system is functioning and the problem is probably in the spark plug cap. If this does not produce a spark, have your SUZUKI dealer check your ignition system.

CLUTCH SLIPPAGE

1. If there is not clutch lever play, adjust the cable adjuster or 4 mm (0.16 in.) play.
2. The clutch will also slip if the plates are worn or the springs have weakened. If so, these items must be replaced.

EXCESSIVE ENGINE VIBRATION

1. Loose engine mounting bolt.
2. Crack in the frame.

ENGINE OVERHEATS

1. Carburetion is lean caused by the carburetor setting (main jet selection) not being suitable for running conditions and weather.
2. Carbon has collected on the combustion chamber, piston crown, cylinder exhaust port and expansion chamber.
3. The spark plug has too hot a heat range.

BAD RUNNING STABILITY

1. Improper front or rear tire pressure.
2. Improper front or rear wheel alignment.
3. Improperly tightened front axle nut or steering stem lock nut.

ENGINE WILL NOT REV UP OR WILL NOT RUN SMOOTHLY

1. The carburetor choke lever is not fully returned.
2. Too rich carburetion.
3. Clogged air cleaner element.

Différentes causes peuvent se présenter pour expliquer les pannes d'une motocyclette. Les explications qui suivent veulent servir de guide pour dépister les pannes éventuelles.

LE MOTEUR REFUSE DE DEMARRER

CIRCUIT DE CARBURANT

1. Voir si le réservoir contient assez de carburant.
2. S'assurer que le robinet à carburant et le tuyau flexible du reniflard du réservoir ne sont pas colmatés.

BOUGIE D'ALLUMAGE

1. Voir si la bougie d'allumage n'est pas pontée ou court-circuitée par les dépôts de calamine.
2. Voir si la bougie n'est pas encrassée par de l'essence ou de l'huile.
3. Nettoyer l'orifice de la bougie d'allumage et déposer celle-ci connectée contre la culasse. Actionner le kick pour lancer le moteur et observer si une étincelle est produite. Si non, remplacer la bougie ou vérifier le circuit d'allumage.
4. Pour vérifier le circuit d'allumage, déposer le capuchon de la bougie du cordon de haute tension et le maintenir à environ 7 mm (0,28 in.) de la culasse (masse). Actionner à nouveau le kick de démarrage et observer si l'étincelle saute l'écartement des électrodes. Si oui, le circuit est en bon état et l'ennui provient probablement du capuchon de la bougie. Si l'étincelle refuse de se produire, faire vérifier le système d'allumage par un distributeur SUZUKI.

PATINAGE DE L'EMBRAYAGE

1. Si le levier d'embrayage ne présente pas de jeu, régler le tendeur du câble pour obtenir un jet de 4 mm (0.16 in.).

2. L'embrayage patinera aussi si les plateaux sont usés ou si les ressorts sont trop affaiblis. Dans ce cas, ces pièces doivent être remplacées.

VIBRATIONS EXCESSIVES DU MOTEUR

1. Boulon de montage du moteur desserré.
2. Craquelure dans le bâti du moteur.

SURCHAUFFE DU MOTEUR

1. La carburation est trop pauvre, en raison d'un mauvais réglage du carburateur (choix du gicleur principal) qui ne convient pas aux conditions de la course et au temps.
2. De la calamine s'est déposée dans la chambre de combustion, sur la couronne de piston, la lumière d'échappement du cylindre et la chambre de dilatation.
3. La bougie d'allumage a une gamme thermique trop chaude.

MAUVAISE TENUE DE ROUTE

1. Pression de gonflage inadéquate dans les pneus avant ou arrière.
2. Aligement défectueux de la roue avant et arrière.
3. Ecrou d'axe avant ou contre-écrou de potence de direction improprement serrés.

MAUVAISE REPRISE OU FONCTIONNEMENT DÉFECTUEUX DU MOTEUR

1. Le bouton de starter du carburateur n'est pas complètement ramené à sa position initiale.
2. Le mélange de carburation est trop riche.
3. L'élément du filtre à air est colmaté.

TIGHTENING TORQUE

There can be various causes for problems which might occur. Always refer to the manual for more information.

PART	Kg-m	N.m	lb-ft
Handlebar clamp bolts	1,2-2,0	12,0-20,0	8,5-14,5
Front fork upper clamp bolts (right and left)	2,0-3,0	20,0-30,0	14,5-21,5
Front fork lower clamp bolts (right and left)	1,5-2,5	15,0-25,0	11,0-18,0
Steering stem upper clamp bolt	1,5-2,5	15,0-25,0	11,0-18,0
Steering stem head bolt	3,5-5,0	35,0-50,0	25,5-36,0
Front fork cap bolt	1,5-3,0	15,0-30,0	11,0-21,5
Front fork damper rod bolt	2,0-2,6	20,0-26,0	14,5-18,5
Front fork oil drain screw	0,1-0,2	1,0- 2,0	0,7- 1,5
Front fork air valve	1,0-1,3	10,0-13,0	7,5- 9,5
Front brake cam lever bolt	0,5-0,8	5,0- 8,0	3,5- 6,0
Front axle nut	3,6-5,2	36,0-52,0	26,0-37,5
Rear swinging arm pivot nut	4,5-7,0	45,0-70,0	32,5-50,5
Right side rear shock absorber fitting bolts (Upper and Lower)	1,5-2,5	15,0-25,0	11,0-18,0
Left side rear shock absorber fitting bolts (Upper and Lower)	2,0-3,0	20,0-30,0	14,5-21,5

DEPISTAGE DES PANNEES

Different causes can be present for clutch slipage.

PART	Kg-m	N.m	lb-ft
Rear brake cam lever bolt	0,5-0,8	5,0- 8,0	3,5- 6,0
Rear axle shaft	5,0-8,0	50,0-80,0	36,0-58,0
Rear axle sleeve nuts	7,0-9,0	70,0-90,0	50,5-65,0
Cylinder head nuts	2,0-2,5	20,0-25,0	14,5-18,0
Magneto rotor nut	3,0-4,0	30,0-40,0	21,5-29,0
Engine sprocket nut	4,0-6,0	40,0-60,0	29,0-43,5
Clutch sleeve hub nut	4,0-6,0	40,0-60,0	29,0-43,5
Primary drive gear nut	9,0-11,0	90,0-110,0	65,0-80,0
Rear sprocket screw	2,5-4,0	25,0-40,0	18,0-29,0
Spoke nipple	0,4-0,5	4,0- 5,0	3,0- 3,5
Kick starter bolt	0,6-1,0	6,0-10,0	4,5- 7,5
Gear shifting lever bolt	1,3-2,3	13,0-23,0	9,5-16,5

Le boîtier du cordon de la pompe à huile est vissé sur le moteur. Vérifiez le serrage de la vis. Si elle est desserrée, cela peut entraîner une fuite d'huile. Le circuit est en bon état et l'anneau provient probablement d'un fabricant de qualité. Si le boîtier est fissuré, il faut le remplacer. Vérifiez le système d'allumage par un distributeur SUZUKI.

ATTIENZIONE ALL'EMBRAGGIO

Se il levatore dell'embragge presenta un problema, il cavo di comando deve essere sostituito con un cavo di 4 mm (0,157 in.).

3. Clogged air cleaner element.

COUPLES DE SERRAGE

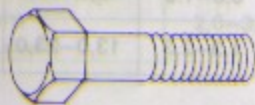
GENERAL INFORMATION FOR INSPECTION AND MAINTENANCE

PIECES	Kg-m	N.m	lb-ft	PIECES	Kg-m	N.m	lb-ft
Boulons de fixation de guidon	1.2-2.0	12,0-20,0	8,5-14,5	Boulon du levier de came de frein arrière	0.5-0.8	5,0- 8,0	3,5- 6,0
Boulons supérieur de fixation de fourche avant (droit et gauche)	2.0-3.0	20,0-30,0	14,5-21,5	Arbre d'axe arrière	5.0-8.0	50,0-80,0	36,0-58,0
Boulons inférieur de fixation de fourche avant (droit et inférieur)	1.5-2.5	15,0-25,0	11,0-18,0	Ecrous à douille de l'axe de roue arrière	7.0-9.0	70,0-90,0	50,5-65,0
Boulon supérieur de fixation de potence	1.5-2.5	15,0-25,0	11,0-18,0	Ecrous de culasse	2.0-2.5	20,0-25,0	14,5-18,0
Boulon de haut de potence	3.5-5.0	35,0-50,0	25,5-36,0	Ecrou de rotor de magneto	3.0-4.0	30,0-40,0	21,5-29,0
Boulon borgne de fourche avant	1.5-3.0	15,0-30,0	11,0-21,5	Ecrou de pignon du moteur	4.0-6.0	40,0-60,0	29,0-43,5
Boulon à tige d'amortisseur de fourche avant	2.0-2.6	20,0-26,0	14,5-18,5	Ecrou de la noix d'embrayage	4.0-6.0	40,0-60,0	29,0-43,5
Vis de vidange d'huile de fourche avant	0.1-0.2	1,0- 2,0	0,7- 1,5	Ecrou de pignon menant primaire	9.0-11.0	90,0-110,0	65,0-80,0
Valve d'air de fourche avant	1.0-1.3	10,0-13,0	7,5- 9,5	Vis de pignon arrière	2.5-4.0	25,0-40,0	18,0-29,0
Boulon de levier de came du frein avant	0.5-0.8	5,0- 8,0	3,5- 6,0	Ecrou de rayon	0.4-0.5	4,0- 5,0	3,0- 3,5
Ecrou de l'axe de roue arrière	3.6-5.2	36,0-52,0	26,0-37,5	Boulon de kick-starter	0.6-1.0	6,0-10,0	4,5- 7,5
Axe pivot du bras oscillant	4.5-7.0	45,0- 70,0	32,5- 50,5	Boulon de levier de changement de vitesse	1.3-2.3	13,0-23,0	9,5-16,5
Boulons de fixation d'amortisseur arrière droit (supérieur et inférieur)	1.5-2.5	15,0-25,0	11,0-18,0				
Boulons de fixation d'amortisseur arrière gauche (supérieur et inférieur)	2.0-3.0	20,0-30,0	14,5-21,5				

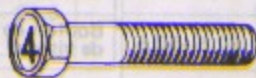
For other bolts and nuts not listed left, refer to this chart:

Pour els boulons et écrous qui ne sont pas repris dans la liste précédente, se reporter à ce tableau:

Bolt diameter Diamètre de boulon (mm)	Conventional or "4" marked bolt Boulon conventionnel ou poinçonné "4"			"7" marked bolt		
	kg-m	lb-ft	N.m	kg-m	lb-ft	N.m
4	0.1-0.2	0.7-1.5	1.0-2.0	0.15-0.3	1.0-2.0	1.5-3.0
5	0.2-0.4	1.5-3.0	2.0-4.0	0.3-0.6	2.0-4.5	3.0-6.0
6	0.4-0.7	3.0-5.0	4.0-7.0	0.8-1.2	6.0-8.5	8.0-12.0
8	1.0-1.6	7.0-11.5	10.0-16.0	1.8-2.8	13.0-20.0	18.0-28.0
10	2.2-3.5	16.0-25.5	22.0-35.0	4.0-6.0	29.0-43.5	40.0-60.0
12	3.5-5.5	25.5-40.0	35.0-55.0	7.0-10.0	50.5-72.5	70.0-100.0
14	5.0-8.0	36.0-58.0	50.0-80.0	11.0-16.0	79.5-115.5	110.0-160.0
16	8.0-13.0	58.0-94.0	80.0-130.0	17.0-25.0	123.0-181.0	170.0-250.0
18	13.0-19.0	94.0-137.5	130.0-190.0	20.0-28.0	144.5-202.5	200.0-280.0



Conventional bolt
Boulon conventionnel



"4" marked bolt
Boulon poinçonné "4"



"7" marked bolt
Boulon poinçonné "7"

GENERAL INFORMATION FOR INSPECTION AND MAINTENANCE

INFORMATIONS GENERALES POUR LES CONTROLES ET L'ENTRETIEN

GENERAL INFORMATION FOR INSPECTION AND MAINTENANCE

INFORMATIONS GENERALES POUR LES CONTROLES ET L'ENTRETIEN

MATERIALS REQUIRED FOR MAINTENANCE

The materials listed below are required for maintenance operations, and should be kept on hand for ready use. In addition, such standard materials as cleaning fluids, lubricants, etc., should also be available.



MATERIAL PRODUIT	USE UTILISATION
 <p>SUZUKI SUPER GREASE "A" 99000-25010</p>	<ul style="list-style-type: none"> Oil seals Brake cam Throttle grip Speedometer cable Gearshift lever shaft Steering stem bearings Swinging arm bearing and dust seal

PRODUITS NECESSAIRES POUR L'ENTRETIEN

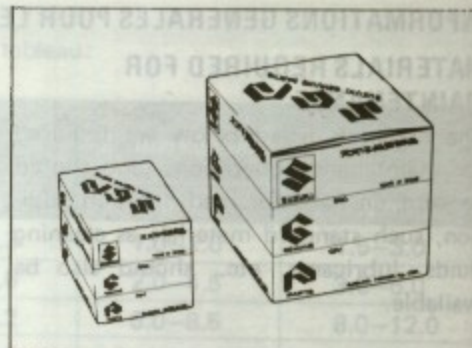
Les produits énumérés ci-dessous sont nécessaires pour les opérations d'entretien. Ils doivent être gardés à la portée de la main pour pouvoir être utilisés rapidement. Doivent également être disponibles des produits standards, tels que liquides de nettoyage, lubrifiants, etc.

MATERIAL PRODUIT	USE UTILISATION
 <p>SUZUKI SUPER GREASE "A" 99000-25010</p>	<ul style="list-style-type: none"> Anneaux de retenue d'huile Came de frein Poignée d'accélération Câble d'indicateur de vitesse Arbre de levier de changement de vitesses Roulements de potence de direction Roulement de bras oscillant et bague anti-poussière

MATERIAL PRODUIT	USE UTILISATION
 <p>SUZUKI No.4 99000-31030</p>	<ul style="list-style-type: none"> Front fork damper rod bolt Front fork oil drain screw Boulon à tige d'amortisseur de fourche avant Vis de vidange d'huile de fourche avant
 <p>For Canada Pour la Canada SUZUKI "1201" 99104-31100</p>	<ul style="list-style-type: none"> Front fork damper rod bolt Front fork oil drain screw Boulon à tige d'amortisseur de fourche avant Vis de vidange d'huile de fourche avant

MATERIAL PRODUIT	USE UTILISATION
 <p>THREAD LOCK SUPER "1332B" 99000-32090</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Magneto rotor bolt · Boulon de rotor de magnéto
 <p>THREAD LOCK SUPER "1333B" 99000-32020</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Kick starter return spring stopper screw · Kick starter stopper bolt · Vis d'arrêt de ressort de rappel du kick de démarrage · Boulon d'arrêt de kick de démarrage

MATERIAL PRODUIT	USE UTILISATION
 <p>THREAD LOCK "1342" 99000-32050</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Gearshift cam guide screw · Gearshift pawl screw · Front fork air valve · Bearing retainer screw · Front fork damper rod bolt · Vis de guidage de came du mécanisme de changement de vitesses · Surface intérieure d'entretoise de pignon moteur · Valve d'air de fourche avant · Vis d'arrêt de roulement · Boulon à tige d'amortisseur de fourche avant



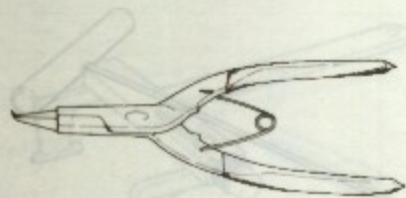
USE OF GENUINE SUZUKI PARTS

Whenever replacing parts on your motorcycle, it is recommended that you use Genuine SUZUKI replacement parts or their equivalent.

UTILISATION DE PIÈCES D'ORIGINE SUZUKI

Lors du remplacement de pièces de la machine, il est recommandé d'utiliser des pièces de rechange d'origine SUZUKI ou leur équivalent.

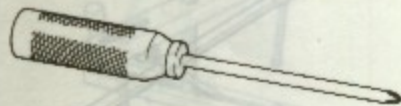
SPECIAL TOOLS
OUTILS SPECIAUX



09900-06104

Snap ring pliers

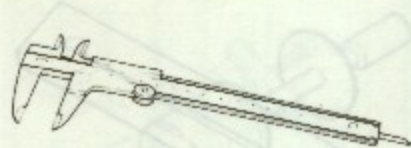
Pinces à jonc



09900-09002

Shock driver set

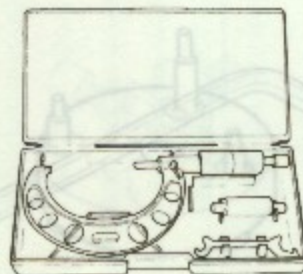
Jeu de chassoirs à impact



09900-20101

Vernier caliper

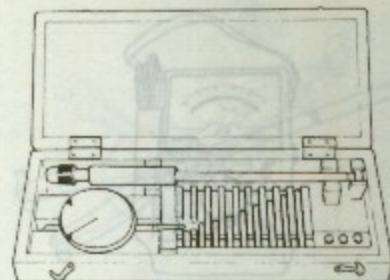
Jauge micrométrique



09900-20203

Micrometer 50 – 75 mm

Micromètre 50 à 75 mm



09900-20508

Cylinder gauge set

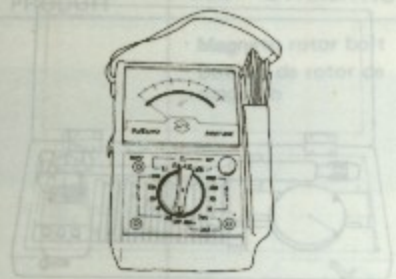
Jeu de calibres de cylindre



09900-20803

Thickness gauge

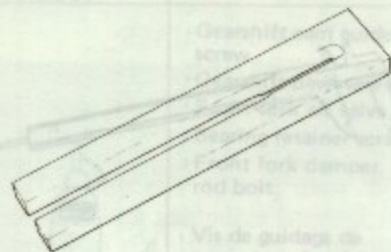
Calibre d'épaisseur



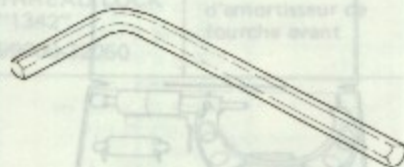
09900-25002
Pocket tester
Vérificateur universel



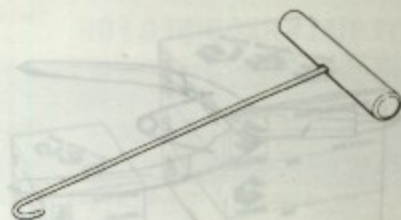
09900-28106
Electro-tester
Electro-vérificateur



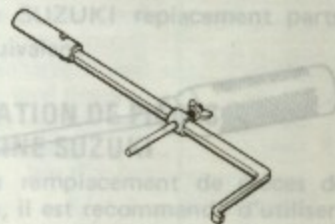
09910-20115
Conrod holder
Outil d'immobilisation de bielle



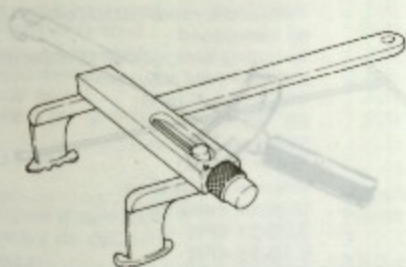
09911-71510
L-type hexagon wrench 8mm
Clé hexagonale de 8mm en "L"



09920-20310
Clutch spring hook
Crochet de ressort d'embrayage

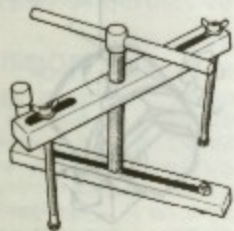


09913-50120
Oil seal remover
Extracteur de joint d'huile



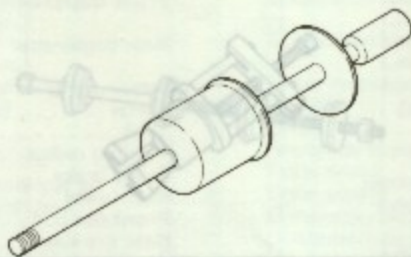
09920-53710

Clutch sleeve hub holder
Outil d'immobilisation de noix
d'embrayage



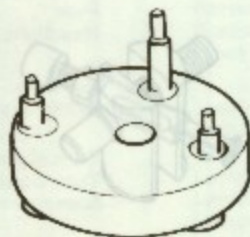
09910-80115

Crankcase separating tool
Outil de séparation de carter-moteur



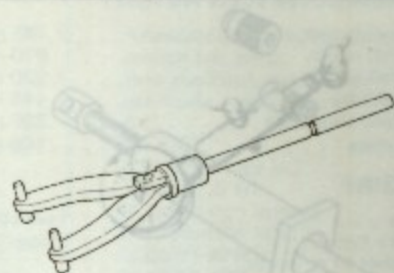
09930-30102

Rotor remover slide shaft
Axe de glissement d'arrache-rotor



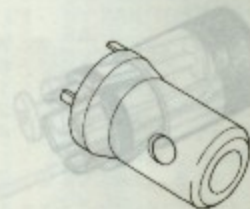
09930-30190

Attachment F
Accessoire F



09930-40113

Flywheel holder
Outil d'immobilisation de rotor



09940-14910

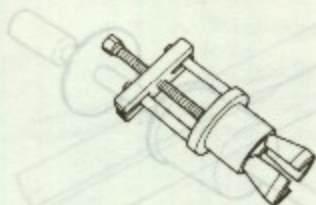
Steering stem nut socket wrench
Clé à douille à écrou de colonne
de direction



Front fork pressure regulating gauge
Jauge de tarage de pression de
fourche avant
09940-44110



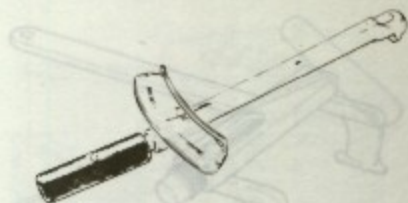
Front fork oil seal installer
Outil à monter le joint d'huile de
fourche avant
09940-50111



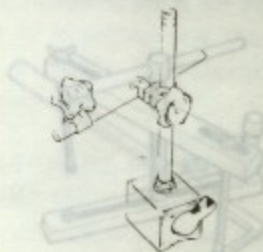
Bearing inner race remover
Outil de démontage de cage intérieure
de roulement
09941-84510



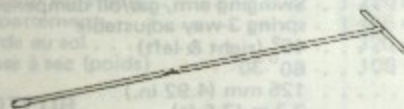
Steering race remover
Outil de démontage de cage de direction
09941-54910



Torque wrench
Clé torsiométrique
09900-21101, 09900-21103



Magnetic stand
Socle magnétique
09900-20701



09940-34520

T-handle of front fork

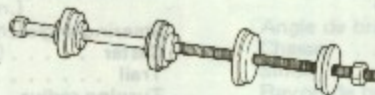
Manche en "T" pour fourche avant



09940-34580

Attachment F

Accessoire "F"



09941-34511

Swinging arm bearing installer

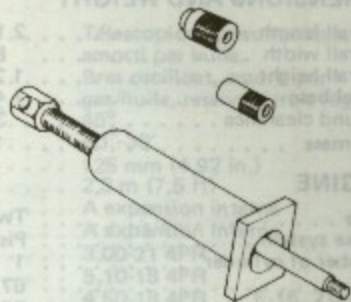
Outil d'installation de roulement de bras oscillant



09923-73210

Swinging arm bearing remover

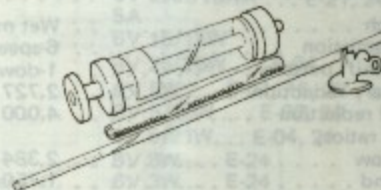
Extracteur de roulement de bras oscillant



09910-34510

Piston pin puller

Extracteur d'axe de piston



09943-74110

Front fork oil level gauge

Jauge d'huile de fourche avant

DIMENSIONS AND WEIGHT

Overall length	2 165 mm (85.2 in.)
Overall width	870 mm (34.3 in.)
Overall height	1 220 mm (48.0 in.)
Wheel base	1 445 mm (56.9 in.)
Ground clearance	320 mm (12.6 in.)
Dry mass	109 kg (241 lbs)

ENGINE

Type	Two-stroke, air-cooled
Intake system	Piston and reed valve
Number of cylinder	1
Bore	67.0 mm (2.638 in.)
Stroke	70.0 mm (2.756 in.)
Piston displacement	246 cm ³ (15.0 cu.in.)
Corrected compression ratio	8.0 : 1
Carburetor	MIKUNI VM36SS, single
Air cleaner	Polyurethane foam element
Starter system	Primary kick
Lubrication system	Fuel/oil premixture of 20 : 1

TRANSMISSION

Clutch	Wet multi-plate type
Transmission	6-speed constant mesh
Gearshift pattern	1-down, 5-up
Primary reduction	2.727 (60/22)
Final reduction	4.000 (52/13)
Gear ratios,	
Low	2.384 (31/13)
2nd	1.750 (28/16)
3rd	1.352 (23/17)
4th	1.095 (23/21)
5th	0.904 (19/21)
Top	0.760 (19/25)
Drive chain	TAKASAGO RK520SU, 110 links

CHASSIS

Front suspension	Telescopic pneumatic/coil spring, oil dampened
Rear suspension	Swinging arm, gas/oil dampened spring 3-way adjustable
Steering angle	45° (right & left)
Caster	60° 30'
Trail	125 mm (4.92 in.)
Turning radius	2.3 m (7.5 ft)
Front brake	Internal expanding
Rear brake	Internal expanding
Front tire size	3.00-21 4PR
Rear tire size	5.10-18 4PR
	4.50-18 4PR ... E-15, 21

ELECTRICAL

Ignition type	SUZUKI "PEI"
Ignition timing	13.5° ± 2° B.T.D.C. at 6 000 r/min
Spark plug	NGK B10EGV or CHAMPION N-59G ... E-01, 15, 21, 24
	NGK BR10EV ... E-02, 04, 28
Battery	6V 2Ah/10HR ... E-21, 24
Fuse	5A
Headlight	6V 15/15W
	6V 25/25W ... E-04
Tail light	6V 5W ... E-01, 15, 28
Tail/Brake light	6V 5/10W ... E-02, 24
	6V 5/21W ... E-04, 21
Turn signal light	6V 8W ... E-24
Turn signal indicator light	6V 3W ... E-24
Speedometer light	6V 1.7W ... E-21, 24
	6V 3W ... E-01, 02, 04, 15, 28

CAPACITIES

Fuel tank	10.6 L (2.8/2.3 US/Imp gal)
Front fork oil	308 ml (10.41/10.84 US/Imp oz)
Transmission oil	800 ml (1.69/1.41 US/Imp pt)

DIMENSIONS ET POIDS

Longueur hors-tout	2 165 mm (85,2 in.)
Largeur hors-tout	870 mm (34,3 in.)
Hauteur hors-tout	1 220 mm (48,0 in.)
Empattement	1 445 mm (56,9 in.)
Garde au sol	320 mm (12,6 in.)
Masse à sec (poids)	109 kg (241 lbs)

MOTEUR

Type	Deux temps, refroidi par air
Système d'admission	Piston et soupape à lame
Nombre de cylindre	1
Alésage	67,0 mm (2,638 in.)
Course	70,0 mm (2,756 in.)
Cylindrée	246 cm ³ (15,0 cu.in.)
Taux de compression corrigé	7,7 : 1
Carburateur	MIKUNI VM36SS, simple
Filtre à air	Élément en mousse de polyuréthane
Système de démarrage	Par kick primaire
Système de graissage	Prémélange carburant/huile de 20 : 1

TRANSMISSION

Embrayage	Embrayage humide à disques multiples
Boîte de vitesses	6 vitesses en prise constante
Mode de changement de vitesse	1 en bas et 5 en haut
Réduction primaire	2,727 (60/22)
Réduction finale	4,000 (52/13)
Rapports de vitesse	
Première	2,384 (31/13)
Deuxième	1,750 (28/16)
Troisième	1,352 (23/17)
Quatrième	1,095 (23/21)
Cinquième	0,904 (19/21)
Prise directe	0,760 (19/25)
Chaîne d'entraînement	TAKASAGO RK520SU, 110 maillons

CADRE

Suspension avant	Télescopique pneumatique, amorti par huile.
Suspension arrière	Bras oscillant, amorti par gaz/huile, ressort à trois réglages
Angle de braquage	45°
Chasse	60° 30'
Sillon	125 mm (4,92 in.)
Rayon de braquage	2,3 m (7,5 ft)
Frein avant	A expansion interne
Frein arrière	A expansion interne
Dimension du pneu avant	3,00-21 4PR
Dimension du pneu arrière	5,10-18 4PR
	4,50-18 4PR ... E-15, 21

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Type d'allumage	SUZUKI "PEI"
Distribution d'allumage	13,5° ± 2° avant PMG à 6 000 r/min
Bougie d'allumage	NGK B10EGV ou CHAMPION N-59G ... E-01, 15, 21, 24
	NGK BR10EV ... E-02, 04, 28
Batterie	6V 2Ah/10HR ... E-21, 24
Fusible	5A
Phare	6V 15/15W
	6V 25/25W ... E-04
Lampe feu arrière	6V 5W ... E-01, 15, 28
Lampe feu arrière/stop	6V 5/10W ... E-02, 24
	6V 5/21W ... E-04, 21
Lampe feu clignotant	6V 8W ... E-24
Lampe témoin feu clignotant	6V 3W ... E-24
Lampe de compteur de vitesse	6V 1,7W ... E-21, 24
	6V 3W ... E-01, 02, 04, 15, 28

CONTENANCES

Réservoir à essence	10,6 L (2,8/2,3 US/lmp gal)
Huile moteur à lavidange	800 ml (1,69/1,41 US/lmp pt)
Huile pour réduction secondaire	308 ml (10,41/10,84 US/lmp oz)

WIRING DIAGRAM SCHEMA DE CABLAGE

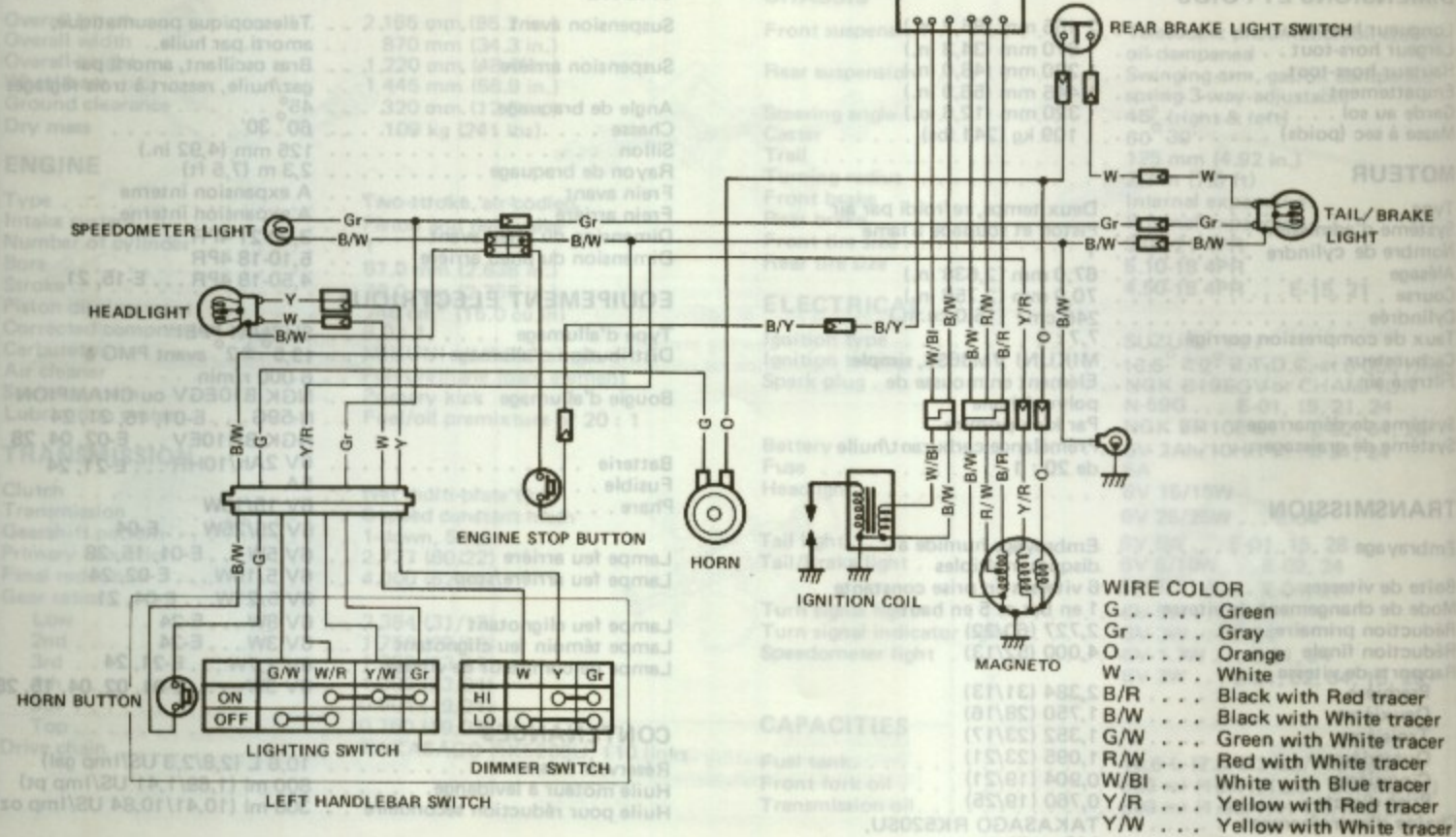
(For England)

DIMENSIONS AND WEIGHT

CADRE

CHASSIS

DIMENSIONS ET POIDS

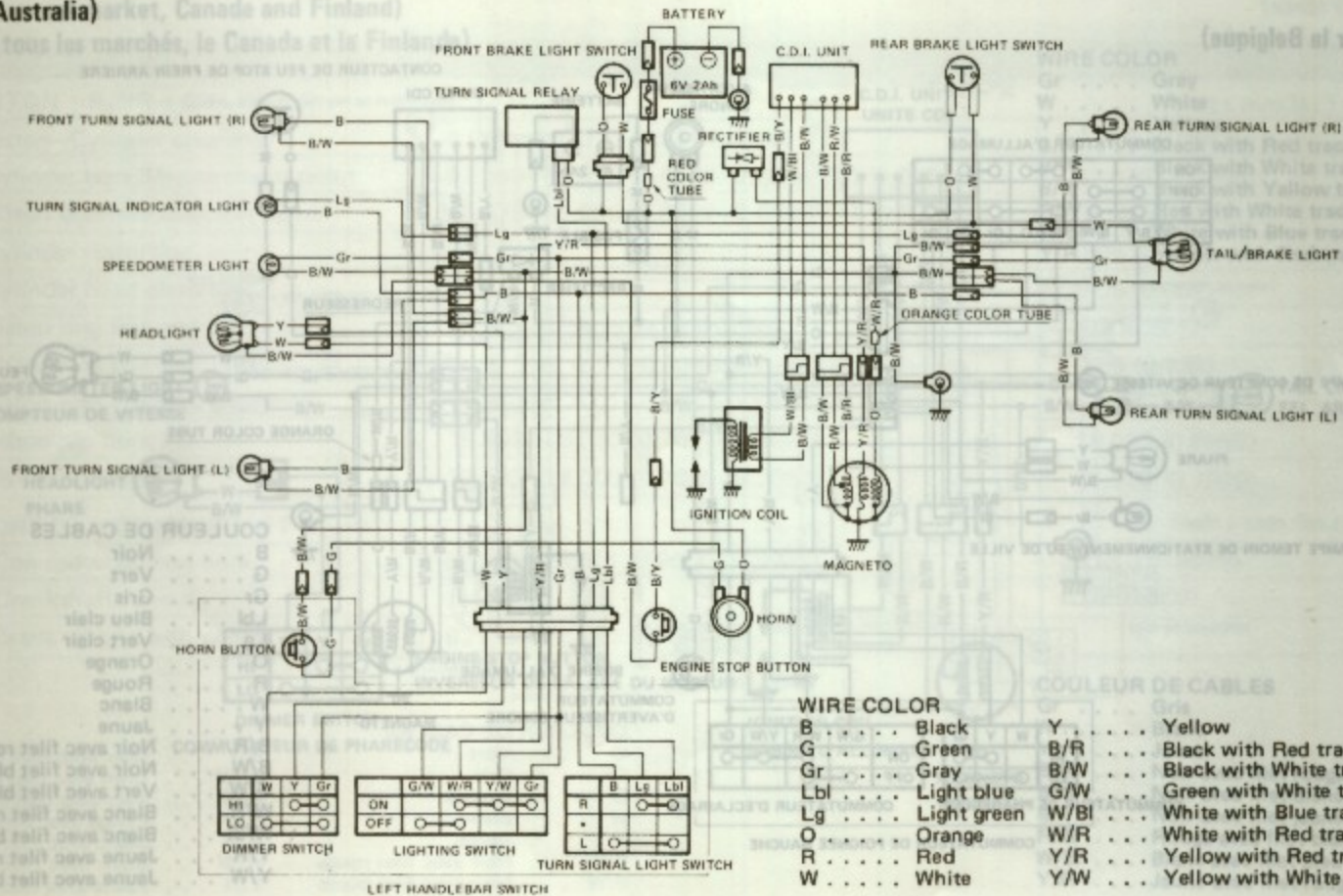


WIRE COLOR

- G Green
- Gr Gray
- O Orange
- W White
- B/R Black with Red tracer
- B/W Black with White tracer
- G/W Green with White tracer
- R/W Red with White tracer
- W/BI White with Blue tracer
- Y/R Yellow with Red tracer
- Y/W Yellow with White tracer

(For Australia)

(Pour tous les marchés, le Canada et la Finlande)

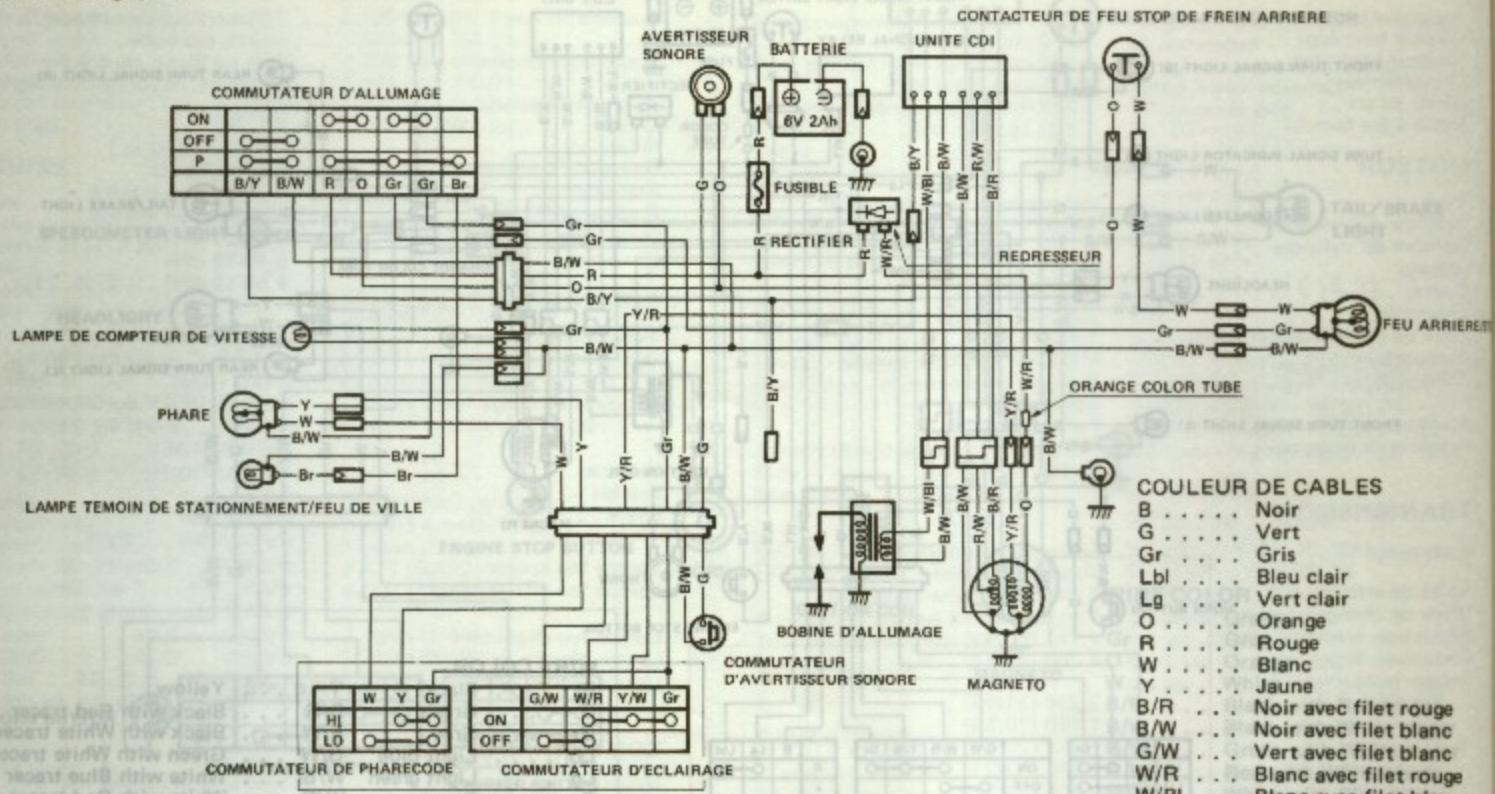


WIRE COLOR

- | | | | |
|---------------|-------------|--------------|--------------------------|
| B | Black | Y | Yellow |
| G | Green | B/R | Black with Red tracer |
| Gr | Gray | B/W | Black with White tracer |
| Lbl | Light blue | G/W | Green with White tracer |
| Lg | Light green | W/Bl | White with Blue tracer |
| O | Orange | W/R | White with Red tracer |
| R | Red | Y/R | Yellow with Red tracer |
| W | White | Y/W | Yellow with White tracer |

(For England)

(Pour la Belgique)



- COULEUR DE CABLES**
- B Noir
 - G Vert
 - Gr Gris
 - Lbl Bleu clair
 - Lg Vert clair
 - O Orange
 - R Rouge
 - W Blanc
 - Y Jaune
 - B/R Noir avec filet rouge
 - B/W Noir avec filet blanc
 - G/W Vert avec filet blanc
 - W/R Blanc avec filet rouge
 - W/Bl Blanc avec filet bleu
 - Y/R Jaune avec filet rouge
 - Y/W Jaune avec filet blanc

SERVICE DATA

(For General market, Canada and Finland)
 (Pour tous les marchés, le Canada et la Finlande)

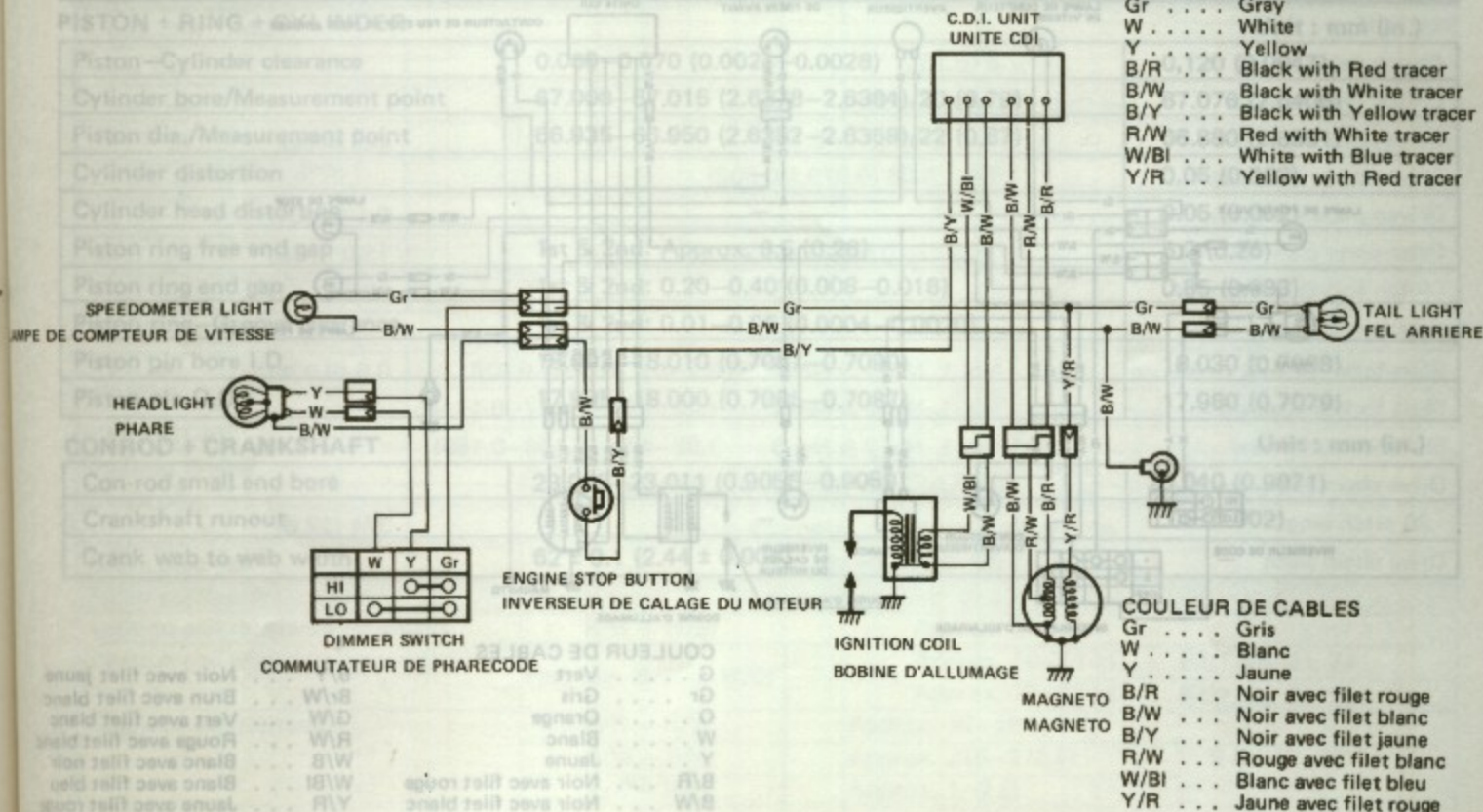
(For France)
 (Pour la France)

WIRE COLOR

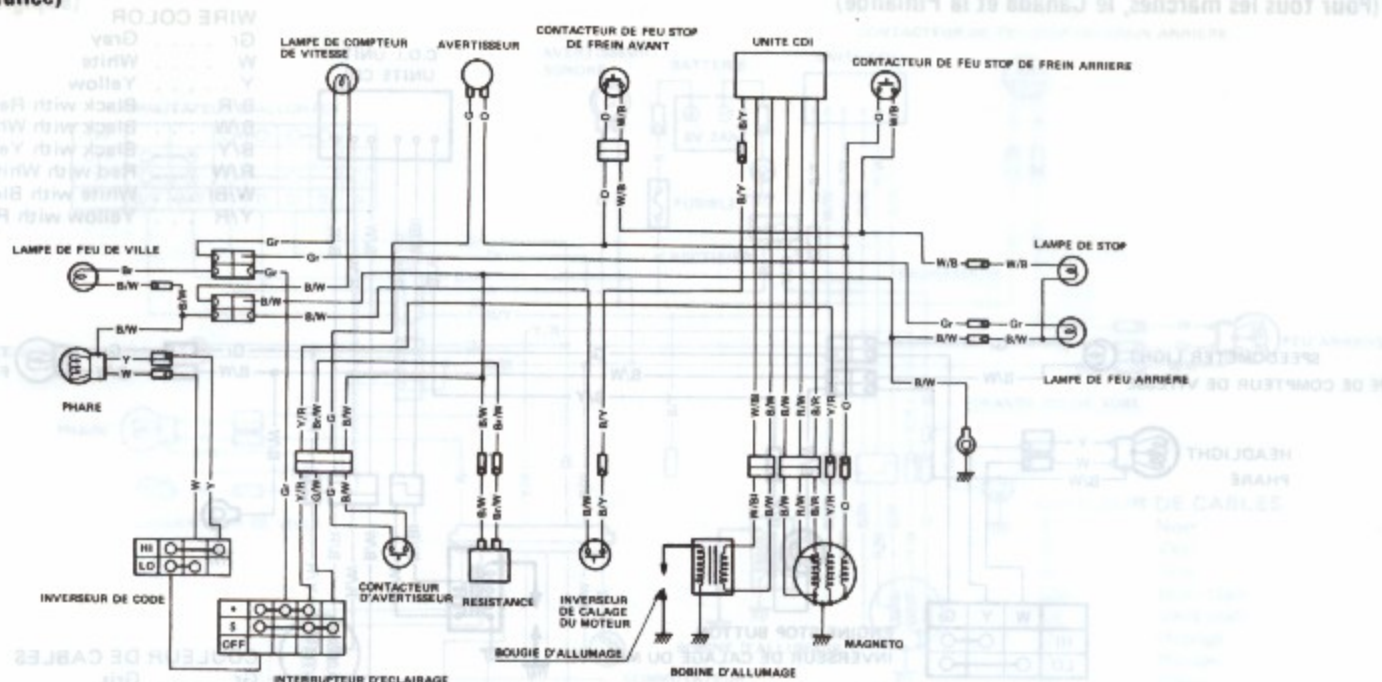
Gr	Gray
W	White
Y	Yellow
B/R	Black with Red tracer
B/W	Black with White tracer
B/Y	Black with Yellow tracer
R/W	Red with White tracer
W/Bl	White with Blue tracer
Y/R	Yellow with Red tracer

COULEUR DE CABLES

Gr	Gris
W	Blanc
Y	Jaune
B/R	Noir avec filet rouge
B/W	Noir avec filet blanc
B/Y	Noir avec filet jaune
R/W	Rouge avec filet blanc
W/Bl	Blanc avec filet bleu
Y/R	Jaune avec filet rouge



(For France)
(Pour la France)



COULEUR DE CABLES

G Vert	B/Y Noir avec filet jaune
Gr Gris	Br/W Brun avec filet blanc
O Orange	G/W Vert avec filet blanc
W Blanc	R/W Rouge avec filet blanc
Y Jaune	W/B Blanc avec filet noir
B/R Noir avec filet rouge	W/Bl Blanc avec filet bleu
B/W Noir avec filet blanc	Y/R Jaune avec filet rouge

SERVICE DATA

CARBURETOR

ITEM	STANDARD	LIMIT
PISTON + RING + CYLINDER		
Unit : mm (in.)		
Piston-Cylinder clearance	0.060-0.070 (0.0024-0.0028)	0.120 (0.0047)
Cylinder bore/Measurement point	67.000-67.015 (2.6378-2.6384)/20 (0.79)	67.070 (2.6406)
Piston dia./Measurement point	66.935-66.950 (2.6352-2.6358)/22 (0.87)	66.880 (2.6331)
Cylinder distortion	—	0.05 (0.002)
Cylinder head distortion	—	0.05 (0.002)
Piston ring free end gap	1st & 2nd: Approx. 6.5 (0.26)	5.2 (0.20)
Piston ring end gap	1st & 2nd: 0.20-0.40 (0.008-0.016)	0.85 (0.033)
Piston ring-Groove clearance	1st & 2nd: 0.01-0.05 (0.0004-0.0020)	—
Piston pin bore I.D.	18.002-18.010 (0.7087-0.7090)	18.030 (0.7098)
Piston pin O.D.	17.995-18.000 (0.7085-0.7087)	17.980 (0.7079)
CONROD + CRANKSHAFT		
Unit : mm (in.)		
Con-rod small end bore	23.003-23.011 (0.9056-0.9059)	23.040 (0.9071)
Crankshaft runout	—	0.05 (0.002)
Crank web to web width	62 ± 0.1 (2.44 ± 0.004)	—

Spark performance

Ignition coil resistance (primary)

B/W - W/B

Approx. 0-1 Ω

Ignition coil resistance (secondary)

Plug cap: B/W - W/B

Approx. 10-11 kΩ

Approx. 20-21 kΩ

Magneto coil resistance

B/R - R/W

Approx. 38-48 Ω

R/W - B/W

Approx. 215-270 Ω

Y/P - B/W

Approx. 1-2 Ω

ITEM	STANDARD	LIMIT
CLUTCH		
Unit : mm (in.)		
Clutch cable play	4 (0.16)	
Clutch release screw	¼ turn back	
Drive plate thickness	2.9–3.1 (0.11–0.12)	2.6 (0.10)
Driven plate thickness	2.0 ± 0.06 (0.079 ± 0.002)	—
Driven plate distortion	—	0.1 (0.004)
Drive plate claw width	15.8–16.0 (0.62–0.63)	15.0 (0.59)
Clutch spring free length	—	38.4 (1.51)
TRANSMISSION		
Unit : mm (in.)		
Shift fork—Groove clearance	No. 1, No. 2 & No. 3: 0.2–0.4 (0.008–0.016)	0.6 (0.024)
Shift fork groove width	No. 1, No. 2 & No. 3: 4.25–4.35 (0.167–0.171)	—
Shift fork thickness	No. 1, No. 2 & No. 3: 3.95–4.05 (0.156–0.159)	—
Drive chain size	TAKASAGO RK520SU, 110 links	—
20 pitch length	—	324 (12.8)
Drive chain slack	30–40 (1.2–1.6)	—

COULEUR DE LA CARTE

V	Vert	Green	vert avec fillet blanc
G	Gris	Grey	gris avec fillet blanc
O	Orange	Orange	orange avec fillet blanc
W	Blanc	White	blanc avec fillet noir
Y	Jaune	Yellow	jaune avec fillet bleu
B/B	Bleu / Blanc	Blue / White	bleu avec fillet bleu
B/W	Bleu / Noir	Blue / Black	bleu avec fillet rouge

CARBURETOR

ITEM	SPECIFICATION
Carburetor type	MIKUNI VM36SS, Single
I.D. No.	40621
Bore size	36 mm (1.4 in.)
Float height	10.7 ± 0.5 (0.42 ± 0.02 in.)
Air screw	1½
Throttle valve cut-away	2.5
Jet needle	6DH20-2
Air jet	2.5
Pilot jet	# 37.5
Pilot outlet	0.6
Needle jet	0-0
By-pass	1.4
Main jet	# 260

ELECTRICAL

Ignition timing	13.5° ± 2° B.T.D.C. at 6 000 r/min	
Spark plug	NGK B10EGV or CHAMPION N-59G . . . E-01, 15, 24 NGK BR10EV . . . E-02, 04, 06, 21, 28	
Spark plug gap	0.5–0.6 mm (0.019–0.024 in.)	
Spark performance	Over 8 mm (0.3 in.) at 1 atm	
Ignition coil resistance (primary)	B/W – W/BI	Approx. 0–1 Ω
Ignition coil resistance (secondary)	Plug cap—B/W or W/BI	Approx. 10–11 kΩ . . . E-01, 15, 21, 24
		Approx. 20–21 kΩ . . . E-02, 06, 04, 28
Magneto coil resistance	B/R – R/W	Approx. 38–48 Ω
	R/W – B/W	Approx. 215–270 Ω
	Y/R – B/W	Approx. 1–2 Ω
		E-01, 15, 28

ITEM	SPECIFICATION		
CLUTCH	B/R – R/W	Approx. 38–48 Ω	E-02, 06, 21, 24
	R/W – B/W	Approx. 215–270 Ω	
	Y/R – B/W	Approx. 0–1 Ω	
	O – B/W	Approx. 1–2 Ω	
DRIVE PLATE	B/R – R/W	Approx. 38–48 Ω	E-04
	R/W – B/W	Approx. 215–270 Ω	
	Y/R – B/W	Approx. 0–1 Ω	
	O – B/W	Approx. 0–1 Ω	
Lighting coil output	Above 5.6V at 2 500 r/min Below 8.5V at 8 000 r/min	E-02, 06, 24	
	Above 5.5V at 2 500 r/min Below 8.0V at 8 000 r/min	E-01, 15, 28	
	Above 5.5V at 2 500 r/min Below 8.7V at 8 000 r/min	E-04, 21	
Charging rate (Day and night)	Above 0.6A at 2 000 r/min Below 1.5A at 8 000 r/min	E-21, 24	
Battery	Type	YUASA 6N2-2A-4	E-06, 21, 24
	Capacity	6V7.2kC (2Ah)/10HR	
	Standard electrolyte S.G.	1.26 at 20°C (68°F)	
Fuse	5A	E-06, 21, 24	

ITEM	STANDARD	LIMIT
BRAKE + WHEEL		
Unit : mm (in.)		
Brake drum I.D. (Front & Rear)	—	150.7 (5.93)
Brake lining thickness (Front & Rear)	—	1.5 (0.06)
Wheel axle runout (Front & Rear)	—	0.25 (0.010)
Wheel rim runout (Radial & Axial)	—	2.0 (0.08)

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

ITEM	STANDARD	LIMIT
BRAKE + WHEEL		Unit : mm (in.)
Tire size	Front : 3.00-21 4PR Rear : 5.10-18 4PR	
Diamètre de roue (Point de mesure)	4.50-18 4PR . . . E-15, 21	
Tire tread depth (Front & Rear)		4.0 (0.16)
Tire air pressure	1.0 kg/cm ² (14 psi)	
Cold inflation pressure:(Front & Rear)		
SUSPENSION		Unit : mm (in.)
Front fork stroke	250 (9.8)	
Rear sheel travel	257 (10.1)	
Fork spring free length	—	571 (22.5)
Fork oil level	180 (7.1)	—
Front fork air pressure	60 kPa, 0.6 kg/cm ² , 8.5 psi	
Swinging arm pivot shaft runout	—	0.3 (0.01)

VILEBREQUIN		Unit : mm (in.)
Alésage de pied de bielle	23.00 ± 0.01 / 23.01 ± 0.0056 ± 0.0050	23.040 (0.9071)
Ovalisation du vilebrequin	—	0.05 (0.002)
Distance de bras de manivelle	62 ± 0.1 (2.44 ± 0.004)	

ITEM	SPECIFICATION
CAPACITY: Unit: ml/l	Approx. 38-48 l
Fuel tank	10.6L (2.80/2.33 US/Imp gal)
Transmission oil	Change : 800 ml (0.85/0.70 US/Imp qt) Overhaul: 900 ml (0.95/0.79 US/Imp qt)
Front fork oil (each leg)	308 ml (10.41/10.84 US/Imp oz)
Fuel type	Premium gasoline
Transmission oil type	SAE 20W/40
Front fork oil type	SAE 5W/20 or A.T.F.
Engine oil type	SHELL SUPER M CASTROL R30 GOLDEN SYNTHETIC BLEND B.P. RACING

ITEM	STANDARD
BRAKE + WHEEL	
Brake drum I.D. (Front & Rear)	150 (5.9)
Brake lining thickness (Front & Rear)	100 (3.9)
Wheel axle runout (Front & Rear)	0.25 (0.01)
Wheel rim runout (Radial & Axial)	0.25 (0.01)

ITEM	VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
PISTON + SEGMENTS + CYLINDRE		Unité : mm (in.)
Jeu du piston dans le cylindre	0,060 à 0,070 (0,0024 à 0,0028)	0,120 (0,0047)
Alésage du cylindre/Point de mesure	67,000 à 67,015 (2,6378 à 2,6384)	67,070 (2,6406)
Diamètre de piston/Point de mesure	66,935 à 66,950 (2,6352 à 2,6358)/22 (0,87)	66,880 (2,6331)
Cauchissement du cylindre	—	0,05 (0,002)
Cauchissement de la culasse	—	0,05 (0,002)
Ecartement libre des becs de segment de piston	1 ^e et 2 ^e segment: environ 6,5 (0,26)	5,2 (0,20)
Ecartement des becs de segment de piston	1 ^e et 2 ^e segment: 0,20 à 0,40 (0,008 à 0,016)	0,85 (0,033)
Jeu des segments dans les gorges	1 ^e et 2 ^e segment: 0,01 à 0,05 (0,0004 à 0,0020)	—
Diamètre intérieur d'alésage d'axe de piston	18,002 à 18,010 (0,7087 à 0,7090)	18,030 (0,7098)
Diamètre extérieur d'axe de piston	17,995 à 18,000 (0,7085 à 0,7087)	17,980 (0,7079)
VILEBREQUIN		Unité : mm (in.)
Alésage de pied de bielle	23,003 à 23,011 (0,9056 à 0,9059)	23,040 (0,9071)
Ovalisation du vilebrequin	—	0,05 (0,002)
Distance de bras de manivelle	62 ± 0,1 (2,44 ± 0,004)	—

ITEM	VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
EMBRAYAGE		
Unité : mm (in.)		
Epaisseur des disques garnis	2,9 à 3,1 (0,11 à 0,12)	2,6 (0,10)
Epaisseur des disques lisses	2,0 ± 0,06 (0,079 ± 0,002)	—
Déformation des disques lisses	—	0,1 (0,004)
Larguer des créneaux des disques garnis	15,8 à 16,0 (0,62 à 0,63)	15,0 (0,59)
Longueur libre des ressorts d'embrayage	—	38,5 (1,52)
BOITE DE VITESSES		
Unité : mm (in.)		
Jeu de fourchette de sélection dans la gorge	N°1, N°2 et N°3: 0,2 à 0,4 (0,008 à 0,016)	0,6 (0,024)
Largeur de gorge de fourchette de sélection	N°1, N°2 et N°3: 4,25 à 4,35 (0,167 à 0,171)	—
Epaisseur de fourchette de sélection	N°1, N°2 et N°3: 3,95 à 4,05 (0,156 à 0,159)	—
Taille de chaîne secondaire	TAKASAGO RK520SU, 110 maillons	
Longeur de 20 pas	—	324 (12,8)
Flèche du brin inférieur de chaîne	30 à 40 (1,2 à 1,6)	—

ITEM	CARACTERISTIQUES	
CARBURATEUR		
Type de carburateur	MIKUNI VM36SS, simple	
N° d'identification	40621	
Taille d'alésage	36 mm (1,4 in.)	
Hauteur de flotteur	10,7 ± 0,5 mm (0,42 ± 0,02 in.)	
Vis de richesse	1½	
Coupe de boisseau	2,5	
Aiguille de gicleur	6DH20-2	
Gicleur d'air principal	2,5	
Gicleur de ralenti	#37,5	
Sortie d'air de ralenti	0,6	
Gicleur d'aiguille	0-0	
By-pass	1,4	
Gicleur principal	#260	
ELECTRICITE		
Réglage de l'avance à l'allumage	13,5° ± 2° avant le P.M.H. à 6 000 tr/mn.	
Bougie d'allumage	NGK	B10EGV ou CHAMPION N-59G. . E-01, 15, 24
	NGK	BR10EV . . . E-02, 04, 06, 21, 28
Ecartement des électrodes	0,5 à 0,6 mm (0,019 à 0,024 in.)	
Longueur d'étincelle	plus de 8 mm (0,3 in.) à 1 atm.	

ITEM		CARACTERISTIQUES	
Résistance de bobine d'allumage (primaire)	Noir/Blanc—Blanc/Bleu	environ 0—1 ohm	
Résistance de bobine d'allumage (secondaire)	Capchon de fiché Noir/Blanc ou Blanc/Bleu	environ 10 à 11 kilo-ohms ... E-01, 15, 21, 24 environ 20 à 21 kilo-ohms ... E-02, 04, 06, 28	
Résistance de magneto	B/R — R/W	Environ 38 à 48 ohms	E-01, 15, 28
	R/W — B/W	Environ 215 à 270 ohms	
	Y/R — B/W	Environ 1 à 2 ohms	
	B/R — R/W	Environ 38 à 48 ohms	E-02, 06, 21, 24
	R/W — B/W	Environ 215 à 270 ohms	
	Y/R — B/W	Environ 0 à 1 ohms	
	O — B/W	Environ 1 à 2 ohms	
	B/R — R/W	Environ 38 à 48 ohms	
	R/W — B/W	Environ 215 à 270 ohms	E-04
	Y/R — B/W	Environ 0 à 1 ohms	
	O — B/W	Environ 0 à 1 ohms	
	Puissance de sortie d'enroulement d'éclairage	Supérieur à 5,6V à 2 500 tr/min, inférieur à 8,5V à 8 000 tr/min	
Supérieur à 5,5V à 2 500 tr/min, inférieur à 8,0V à 8 000 tr/min		E-01, 15, 28	
Supérieur à 5,5V à 2,500 tr/min, inférieur à 8,7V à 8 000 tr/min		E-04, 21	
Régime de charge (Jour et nuit)	Supérieur à 0,6A à 2 000 tr/min et inférieur à 15A à 8 000 tr/min		E-02, 06, 24
Batterie	Type	YUASA 6N2-2A-4	
	Capacité	6V 7.2kC (2Ah)/10HR	
	Densité spéc. norm. de l'électrolyte	1.26 at 20°C (68°F)	
Fusible	15A		E-21, 24

ITEM	VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
FREIN + ROUE		
Unité : mm (in.)		
Ovalisation d'axe de roue (avant et arrière)	—	0,25 (0,010)
Diamètre intérieur de tambour de frein (avant et arrière)	—	150,7 (5,93)
Epaisseur de garniture de frein (avant et arrière)	—	1,5 (0,06)
Ovalisation de jante de roue (radiale et axiale)	—	2,0 (0,08)
Taille de pneu	Avant : 3,00-21 4PR Arrière : 5,10-18 4PR 4,50-18 4PR . . . E-15, 21	
Profondeur de profil de pneu (avant et arrière)	—	4,0 (0,16)
Pression de gonflage des pneus (avant et arrière)	Pression de gonflage à froid: 1,0 kg/cm ² (14 psi)	

ITEM	VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
SUSPENSION		
Unité : mm (in.)		
Débattement de fourche avant	250 (9,8)	
Débattement de roue arrière	257 (10,1)	
Longueur libre de ressort de fourche	—	571 (22,5)
Niveau d'huile de fourche	180 (7,1)	—
Pression d'air de fourche avant	60 kPa, 6,0 kg/cm ² , 8,5 psi	
Ovalisation d'axe de pivot de bras oscillant	—	0,3 (0,01)

ITEM	CARACTERISTIQUES
CAPACITES	
Réservoir d'essence y compris la réserve	10,6L (2,80/2,33 US/Imp gal)
Huile de la boîte de vitesses	Renouvellement : 800 ml (0,85/0,70 US/Imp qt) Révision : 900 ml (0,95/0,79 US/Imp qt)
Huile de la fourche avant (chaque patte)	308 ml (10,41/10,84 US/Imp oz)
Type de carburant	Supercarburant
Type d'huile de boîte de vitesses	SAE 20W/40
Type d'huile de fourche avant	SAE 5W/20 ou A.T.F.
Huile de moteur	SHELL SUPER M CASTROL R30 GOLDEN SYNTHETIC BLEND B.P. RACING

Prepared by

SUZUKI MOTOR CO., LTD.

Administration Department
Overseas Service Division

September, 1981

Part No. 99011-40622-01B

Printed in Japan

SUZUKI MOTOR CO.,LTD.

S

Part No. 99011-40622-01B
September, 1981 ©
Printed in Japan