

SUZUKI

OWNER'S MANUAL
MANUEL D'ENTRETIEN

RM465

FOREWORD

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 RM465, 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 RM465 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.

AVANT-PROPOS

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 RM465, 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 RM465. 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.

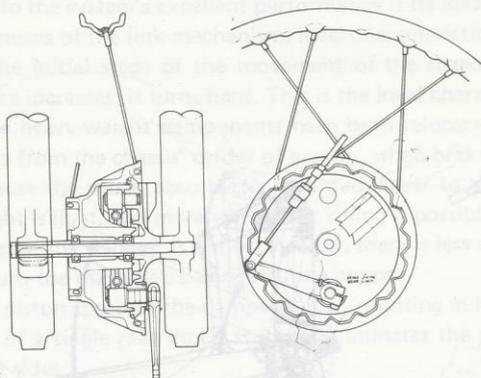
SUZUKI MOTOR CO.,LTD.

- * *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.*

SPECIAL FEATURES CARACTERISTIQUE SPECIALE

STRAIGHT SPOKE SYSTEME A RAYONS DROITS

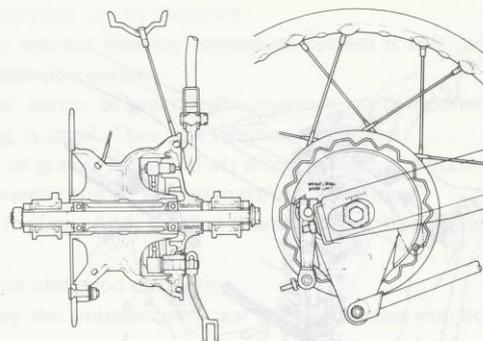
FRONT
AVANT



DESCRIPTION

The new RM465 is equipped with a straight spoke type hub for both front and rear wheel. The new Suzuki straight spoke is securely held in position by the hub, as illustrated, which successfully reduce the need for maintenance by a big margin.

REAR
ARRIERE



DESCRIPTION

Ce nouveau modèle RM465 est équipé d'un moyeu à rayons droits sur les roues avant et arrière. Le nouveau modèle de rayon droit Suzuki est solidement maintenu en position dans le moyeu de roue, comme le montre l'illustration, et ceci permet de réduire brillamment l'entretien.

FULL-FLOATING SUSPENSION SYSTEM

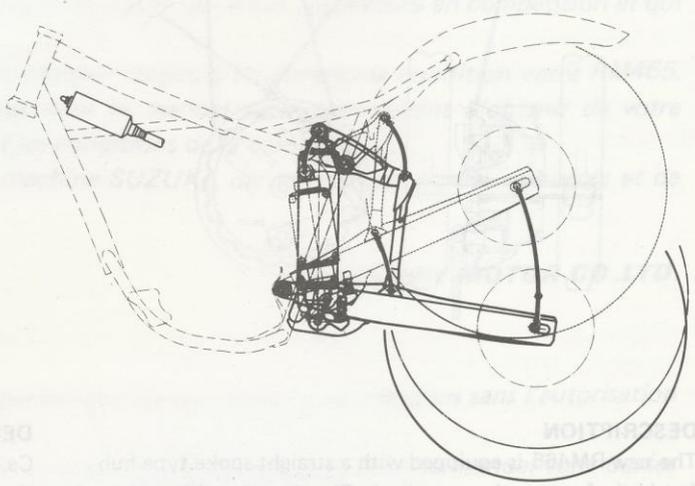
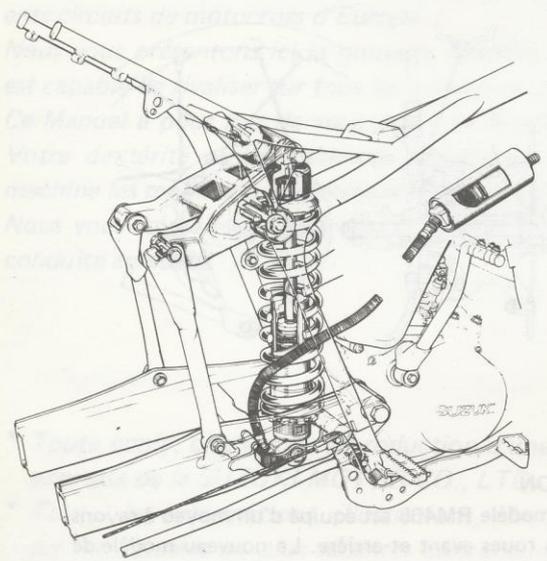
STRAIGHT SPOKE

Our new front and rear suspension systems are designed to provide a smooth, comfortable ride. The front suspension is a full-floating system, and the rear suspension is a straight-spoke system. Both systems are designed to provide a smooth, comfortable ride.

SYSTEME A RAYONS DROITS

REAR
ARRIERE

FRONT
AVANT



DESCRIPTION
Ce nouveau modèle RM400 est équipé d'un système de suspension avant à roues avant et arrière. Le nouveau système de suspension avant est un système à roues avant et arrière. Le nouveau système de suspension arrière est un système à rayons droits. Ce système de suspension arrière est conçu pour offrir une conduite douce et confortable.

DESCRIPTION
The new RM400 is equipped with a straight-spoke type rear suspension system. The new straight-spoke type rear suspension system is designed to provide a smooth, comfortable ride. The new straight-spoke type rear suspension system is designed to provide a smooth, comfortable ride.

DESCRIPTION

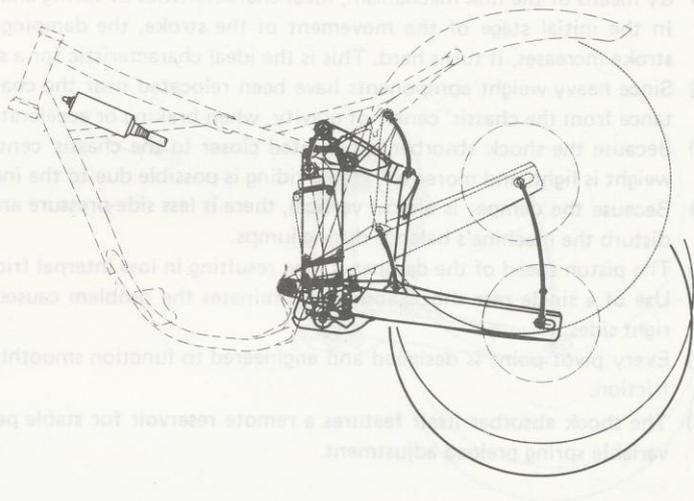
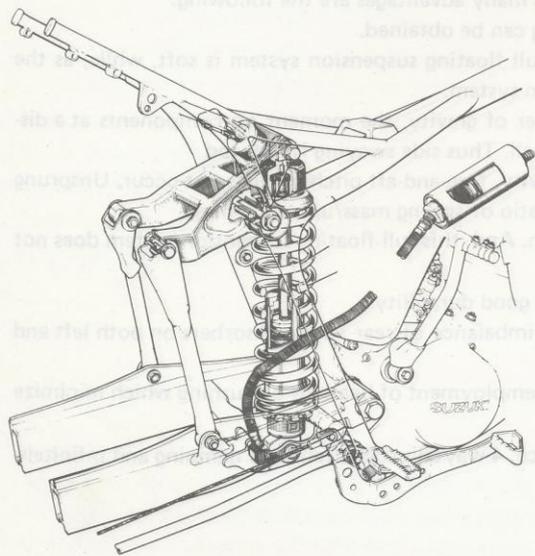
In contrast to conventional models, the "FULL-FLOATING SUSPENSION SYSTEM" of Suzuki features floating construction at both ends of spring and damper. In conventional models, one end (usually the upper end) is fixed to the frame and the other end is mounted on the swingarm.

The FULL-FLOATING SUSPENSION SYSTEM", exhibits performance superior to that of any other system in stability, handling, cornering force, acceleration and other respects. This means excellent road holding under any riding condition.

The key to the system's excellent performance is its ideal mechanism. Among its many advantages are the following:

- (1) By means of the link mechanism, ideal characteristics of spring and damping can be obtained.
In the initial stage of the movement of the stroke, the damping of the full floating suspension system is soft, while, as the stroke increases, it turns hard. This is the ideal characteristic for a suspension system.
- (2) Since heavy-weight components have been relocated near the chassis' center of gravity, the moment on components at a distance from the chassis' center of gravity, when braking or accelerating, is small. Thus side swaying is reduced.
- (3) Because the shock absorber is mounted closer to the chassis' center of gravity, fore-and-aft pitching does not occur. Unsprung weight is light, and moreover, stable riding is possible due to the increased ratio of sprung mass/unsprung mass.
- (4) Because the damper is almost vertical, there is less side-pressure and friction. And, this full-floating suspension system does not disturb the machine's balance during jumps.
- (5) The piston speed of the damper is low, resulting in low internal friction and good durability.
- (6) Use of a single rear shock absorber eliminates the problem caused by the imbalance of rear shock absorbers on both left and right sides.
- (7) Every pivot point is designed and engineered to function smoothly by the employment of bearings or bushing which minimize friction.
- (8) The shock absorber itself features a remote reservoir for stable performance, 4-way adjustable rebound damping and infinitely variable spring preload adjustment.

SUSPENSION ENTIEREMENT FLOTTANTE



DESCRIPTION

En contraste avec les modèles classiques, le système de suspension entièrement flottant Suzuki se présente avec une construction flottante des deux extrémités de ressort et d'amortisseur. Avec les modèles classiques de ressort et d'amortisseur. Avec les modèles classiques, une extrémité (habituellement, l'extrémité supérieure) est fixe sur le cadre tandis que l'autre extrémité est fixée sur le bras oscillant.

Ce système de suspension entièrement flottante, possède des performances supérieures en comparaison de tout autre système, en termes de stabilité, commande, tenue dans les virages, accélération et autres. Ceci se traduit par une excellente tenue de route, quelles que soient les conditions de conduite.

La clé des performances exceptionnelles de ce système est principalement dû à la conception idéale de son mécanisme. On remarquera parmi les nombreux avantages qu'il possède:

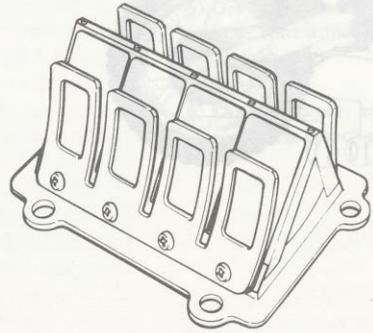
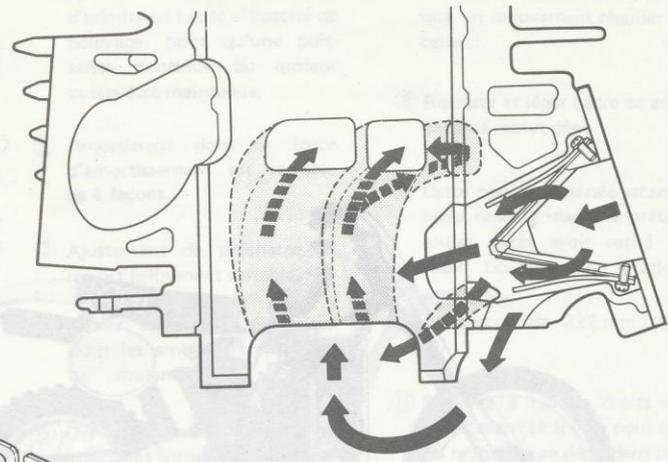
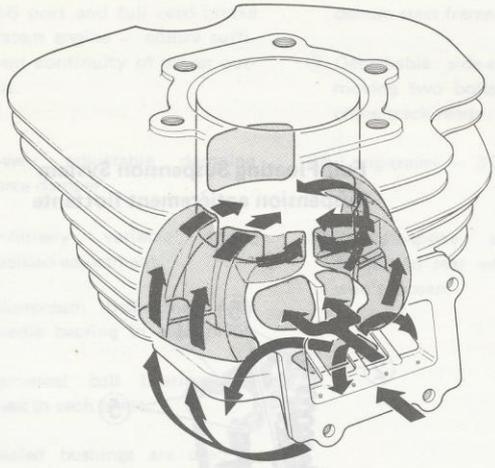
- (1) L'emploi d'un mécanisme d'accouplement permet aux ressorts et aux amortisseurs de révéler le meilleur de leurs caractéristiques. Au cours du premier stade de déplacement de la course, l'amortissement du système de suspension entièrement flottant est très souple alors que lorsque la course augmente, il se durcit. Ce sont des conditions idéales pour une suspension.
- (2) Etant donné que les pièces les plus lourdes ont été ramenées près du centre de gravité du cadre, le moment sur les composants éloignés du centre de gravité du cadre est très faible au cours du freinage et de l'accélération. Ceci supprime tout balancement.
- (3) Parce que l'amortisseur est monté plus près du centre de gravité du cadre, les écartements avant et arrière ne se produisent plus. Le poids du ressort est réduit et une conduite stable est possible grâce au taux d'augmentation de masse accrochée et masse non accrochée.
- (4) Parce que l'amortisseur est pratiquement toujours à la verticale, les pressions latérales et friction sont moins importantes. Cette suspension entièrement flottante ne modifie en rien l'équilibre général de la machine quand elle bondit.
- (5) La vitesse de déplacement du piston de l'amortisseur est faible ce qui fait que la friction interne est faible, d'où accroissement de la durabilité.
- (6) L'emploi d'un seul amortisseur arrière supprime les problèmes d'équilibre entre les amortisseurs droit et gauche des autres modèles.
- (7) Chaque pivot est étudié et pensé pour que tout se déroule sans résistance particulière, grâce à l'adoption de roulements et de coussinets visant à la réduction de friction.
- (8) L'amortisseur comprend entre autres un réservoir à distance pour obtenir des performances stables, un amortissement à rebond ajustable à 4 voies et un ajustement de précharge de ressort infiniment variable.

FULL REED INTAKE SYSTEM

- (1) The RM465 features Suzuki's new Full Reed Intake System for improved midrange and top-end horsepower.
- (2) The Full Reed System reduces intake tract turbulence associated with large displacement two-stroke racing engines.
- (3) A large 8-petal reed valve is employed which reduces this turbulence resulting in smoother flow of the incoming fuel/air mixture. This improves crankcase charging and improves mid-range through top-end response.
- (4) In addition to the standard passageways from the reed valve to the crankcase, the Full Reed Intake System has two additional passages directly to the crankcase. These passages also increase crankcase charging and increase mid-range performance.
- (5) The cylinder features four large scavenging passages which branch into six scavenging ports. The shape and size of the ports were carefully selected to improve cylinder charging.
- (6) The overall result is an engine with significantly improved midrange and top horsepower.

SYSTEME D'ADMISSION INTEGRAL A LAMES

- (1) Le modèle RM465 SUZUKI est équipé du nouveau système d'admission intégral à lames parce qu'il présente l'avantage d'accroître la puissance cheval-vapeur des régimes moyens et élevés.
- (2) Le système intégral à lames Suzuki réduit les turbulences d'admission caractéristiques des moteurs de course deux temps à forte cylindrée.
- (3) Un clapet à lames grande dimension à 8 pétales est employé à des fins de réduction de ce type de turbulence et il en résulte un débit plus régulier du mélange d'alimentation air/essence. Ceci améliore également la charge au carter-moteur ainsi que la nervosité des régimes moyens et élevés.
- (4) En complément aux galeries standards qui relient le clapet à lames et le carter-moteur, le système d'admission intégral à lames se voit muni de deux galeries supplémentaires qui mènent directement au carter-moteur, Ces passages augmentent également la charge du carter-moteur ainsi que le rendement à régime moyen.
- (5) Le bloc-cylindres possède quatre larges passages de balayage qui se divisent en six lumières de balayage. La forme et la dimension de ces lumières ont fait l'objet d'une sélection délicate parce que le résultat a pour but d'améliorer la charge au cylindre.
- (6) Le résultat général final a fait que le moteur obtenu est très nettement amélioré en puissance cheval-vapeur, notamment pour ses régimes moyens et élevés.

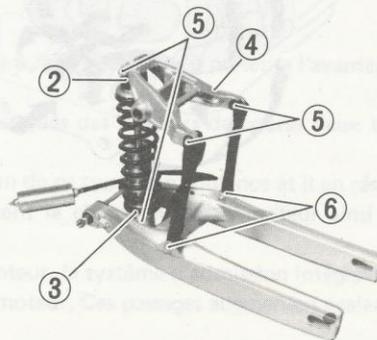


FULL FLOAT INTAKE SYSTEM

- (1) The RM-Z450 features Suzuki's new Full-Float Intake System for improved midrange and top-end horsepower.
- (2) The Full-Float System reduces intake port turbulence associated with large displacement two-stroke engines.
- (3) A large-diameter reed valve is employed which reduces the turbulence resulting in smoother intake of the incoming fuel-air mixture.
- (4) This improved crankcase charging and scavenging effect flows through top-end reed valves.
- (5) In addition to the standard reed valves from the cylinder to the crankcase, the Full-Float Intake System has two additional ports in the crankcase.
- (6) These ports allow the incoming mixture to flow into the crankcase directly from the cylinder.
- (7) The result is a more efficient scavenging process which forces into the crankcase more fresh mixture.
- (8) This results in a more powerful and efficient combustion process.
- (9) The Full-Float Intake System also features a reed valve in the crankcase to reduce turbulence.
- (10) This results in a more efficient scavenging process which forces into the crankcase more fresh mixture.
- (11) This results in a more powerful and efficient combustion process.



Full-Floating Suspension System Suspension entièrement flottante



GENERAL INSTRUCTION

INSTRUCTIONS GENERALES

- ① High scavenging efficiency 4-in-6 port and full reed intake system engine — ensure sufficient continuity of power output.
- ② 4-way adjustable damping force damper.
- ③ Infinitely variable spring preload adjustment.
- ④ Aluminium bell-crank, with needle bearing in each pivot.
- ⑤ Spherical ball bearings are used in each pivot.
- ⑥ Sealed bushings are used in each pivot.
- ⑦ Piston-slide type front fork (DU Metal) — smooth movement is assured.
- ⑧ Light, sturdy chrome-molybdenum steel frame.
- ⑨ Detachable side-stand — removing two bolts makes machine track-ready.
- ⑩ Long-travel — 322 mm (12.7 in)
- ⑪ Straight-spoke system for front and rear wheels spokes won't loosen.
- ① Ce moteur à 4-6 lumière et système complet à clapet d'admission haute efficacité de balayage, pour qu'une puissance continue du moteur puisse être maintenue.
- ② Amortisseur dont la force d'amortissement est réglable de 4 façons.
- ③ Ajustement de précharge de ressort infiniment variable.
- ④ Levier coudé en aluminium dont les embouts sont munis de roulement à aiguilles.
- ⑤ Des roulements à billes sphériques sont utilisés dans chaque pivot.
- ⑥ Chaque pivot emploie des coussinets étanches.
- ⑦ La fourche avant à piston coulissant (Métal DU) provoque un mouvement régulier de celle-ci.
- ⑧ Robuste et léger cadre en acier chromé molybdène.
- ⑨ Cette béquille latérale escamotable rend la machine prête à rouler après avoir retiré les deux boulons de fixation.
- ⑩ Longue course: 322 mm (12,7 in)
- ⑪ Système à rayons droits sur roues avant et arrière pour que les rayons ne se détendent pas.

CONTENTS

TABLE DES MATIERES

GENERAL

General instruction	13
Operating instruction	17
Periodical inspection schedule	18
Inspection and maintenance	20

ENGINE

Engine removal and disassembly	37
Inspection and servicing	48
Reassembling engine parts	55

CARBURETOR

Carburetor	74
----------------------	----

ELECTRICAL

SUZUKI "PEI" system	76
-------------------------------	----

CHASSIS

Front wheel	82
Front fork	84
Steering	94
Rear wheel	104
Full-Floating Suspension System	110
Rear swinging arm	114
Suspension	117

INFORMATION AND DATA

Cable routing	135
Service and maintenance after competition	136
Troubleshooting	138
Tightening torque	141
Materials	146
Special tools	148
Specifications	153
Service data	155

GENERALITES

Instructions générales	13
Instruction d'utilisation	17
Programme d'inspection périodique	19
Inspection et entretien	20

MOTEUR

Dépose et démontage du moteur	37
Inspection, réglages et réparations	48
Remontage des organes moteur	55

CARBURATEUR

Carbureteur	74
-----------------------	----

SYSTEME ELECTRIQUE

Système SUZUKI "PEI"	76
--------------------------------	----

CADRE

Roue avant	82
Fourche avant	84
Guidon de direction	94
Roue arrière	104
Suspension entièrement flottante	111
Bras oscillant arrière	114
Suspension	117

RENSEIGNEMENTS ET DONNEES TECHNIQUES

Passage des cables	135
Inspection, réglage et entretien après une compétition	136
Recherche de pannes	138
Couple de serrage	141
Matériaux	147
Outils spéciaux	148
Caractéristiques techniques	154
Données d'entretien	162

GENERAL GENERALITES

GENERAL INSTRUCTION

FUEL

The RM465 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.

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 mixed in the fuel-oil mixture.

INSTRUCTIONS GENERALES

ESSENCE

La RM465 est un modèle deux temps qui fonctionne avec 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 R 30
- * MELANGE SYNTHETIQUE GOLDEN SPECTRO
- * B.P. RACING

ATTENTION:

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

POUR 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 pas utiliser deux marques différentes pour le mélange carburant.

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.

FUEL OIL MIXTURE RATIO OF 20 : 1

GASOLINE (L)	OIL (ml)	GASOLINE (L)	OIL (ml)
0.5	25	5.5	275
1.0	50	6.0	300
1.5	75	6.5	325
2.0	100	7.0	350
2.5	125	7.5	375
3.0	150	8.0	400
3.5	175	8.5	425
4.0	200	9.0	450
4.5	225	9.5	475
5.0	250	10.0	500

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.

PROPORTION DU MELANGE

La proportion correcte pour effectuer le mélange d'essence et d'huile pour ce moteur est de 20 parts d'essence pour une part d'huile. Pour que le moteur développe entièrement ses performances, il est essentiel que le mélange spécifié ici soit respecté.

PROPORTION DU MELANGE ESSENCE/HUILE : 20 POUR 1

ESSENCE (L)	HUILE (ml)	ESSENCE (L)	HUILE (ml)
0,5	25	5,5	275
1,0	50	6,0	300
1,5	75	6,5	325
2,0	100	7,0	350
2,5	125	7,5	375
3,0	150	8,0	400
3,5	175	8,5	425
4,0	200	9,0	450
4,5	225	9,5	475
5,0	250	10,0	500

ATTENTION:

Si le mélange ne contient pas assez d'huile, une surchauffe du moteur se produira. Par ailleurs, s'il en contient trop, une formation excessive de calamine, de l'auto-allumage, un encrassement de la bougie d'allumage et un manque de puissance du moteur en seront le résultat.

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.

TRANSMISSION OIL

Use a good quality SAE 20W/40 multi-grade motor oil.

FRONT FORK OIL

For the oil in the two legs, use a motor oil of SAE 5W/20 or A.T.F. (Automatic transmission oil).

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.

PROCEDE POUR FAIRE LE MELANGE

Pour faire un mélange d'essence et d'huile, se procurer tout d'abord un récipient propre destiné à cet usage. Verser la quantité totale d'huile qui est nécessaire pour faire le mélange dans ce récipient, ajouter environ la moitié de la quantité totale d'essence à mélanger et agiter suffisamment. Verser le reste de l'essence et agiter une dernière fois le récipient.

HUILE DE TRANSMISSION

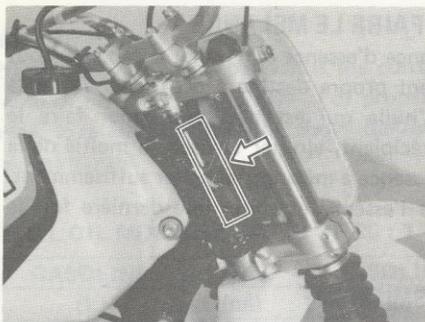
Utiliser de l'huile moteur multigrade SAE 20W/40 de bonne qualité.

HUILE DE FOURCHE AVANT

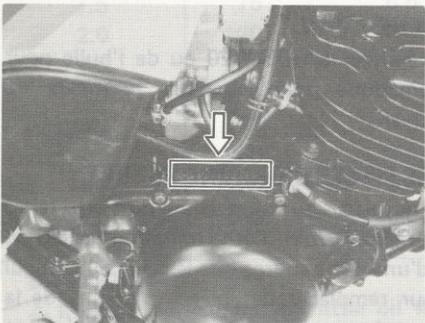
Utiliser de l'huile moteur SAE 5W/20 ou de l'huile pour transmission automatique pour les deux fourreaux de fourche.

UTILISATION DES PIECES D'ORIGINE SUZUKI

Le remplacement de pièces sur la machine doit être fait à l'aide de pièces d'origine Suzuki. Toute imitation Suzuki ou pièces provenant d'une autre source que le canal Suzuki qui serait utilisées pour remplacer des pièces d'origine de la machine affecteront les performances de la machine, et dans les cas les plus graves, seront à l'origine d'onéreuses réparations.



Frame number
Numéro de cadre



Engine number
Numéro de moteur

SERIAL NUMBER LOCATION

Frame serial number is stamped on steering head tube and I.D. plate. Engine serial number is located on right side of crankcase.

When registering your machine and marking orders for spare parts, cite these two numbers.

Please write down these numbers here for your reference!

Frame No.:

Engine No.:

EMPLACEMENT DU NUMERO DE SERIE

Le numéro de série du cadre est estampillé sur le tube supérieur de la direction et sur la plaque signalétique. Le numéro de série du moteur se indiqué sur le flanc droit du carter-moteur.

Mentionner ces deux numéros pour déclarer la machine et commander des pièces de rechange.

Veuillez inscrire ces numéros ici pour votre référence personnelle!

No. de cadre

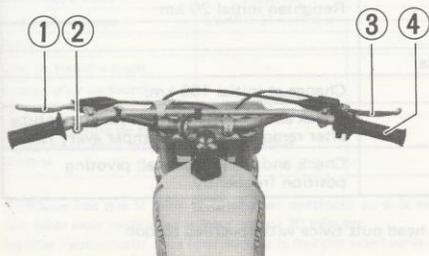
No. de moteur

OPERATING INSTRUCTION

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

LOCATION OF PARTS

- ① Clutch lever
- ② Engine stop switch
- ③ Front brake lever
- ④ Throttle grip
- ⑤ Fuelcock
- ⑥ Gearshift lever
- ⑦ Kick starter lever
- ⑧ Rear brake pedal



INSTRUCTIONS D'UTILISATION

Prendre le temps de se familiariser avec les principes de fonctionnement des divers organes de la motocyclette.

EMPLACEMENT DES ORGANES DE COMMANDE

- ① Levier d'embrayage
- ② Interrupteur de mise à l'arrêt du moteur
- ③ Levier de frein avant
- ④ Poignée des gaz
- ⑤ Robinet d'essence
- ⑥ Levier de changement de vitesse
- ⑦ Levier de kick de démarrage
- ⑧ Pédale de frein arrière

PERIODICAL INSPECTION SCHEDULE

Service Item	Interval	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		Lubricate	—	Replace	—	Adjust slack every 40 km
Rear sprocket		—	—	Replace	—	* Initially, tighten and check the sprocket bolts after 10 minutes riding. * Moreover tighten and check the sprocket bolts again after 10 minutes riding. * After initial maintenance, retighten the bolts after each race.
Drive chain buffer		—	—	Replace	—	
Drive chain guide roller		—	—	Replace	—	
Spoke nipple		—	—	—	—	With 0 – 50 km retighten every 10 km. After 50 km retighten every 50 km.
Air cleaner		Clean	—	—	—	Ruptured, fissured and severely dirty element should be replaced.
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.
Front fork air pressure		Check	—	—	—	Check abnormality of front fork inner tube after removing rubber damper every race.
Full-Floating suspension system pivoting portion		Check	—	—	—	Check and apply grease all pivoting position frequently.

* Whenever replacing the cylinder head gasket or riding the new motorcycle, be sure to retighten the cylinder head nuts twice with specified torque after riding each about 30 minutes.

* Check abnormality of front fork inner tube after removing rubber boot every race.

PROGRAMME D'INSPECTION PERIODIQUE

Point d'entretien	Intervalle	Après chaque course Tous les 100 km (60 milles)	Toutes les 2 courses Tous les 200 km (120 milles)	Toutes les 3 courses Tous les 300 km (180 milles)	Toutes les 5 courses Tous les 500 km (300 milles)	Remarque
Segment		—	Remplacer	—	—	
Huile de transmission		—	—	Vidanger	—	Vidanger après premiers 100 km
Pignon moteur		—	—	—	Remplacer	
Chaîne d'entraînement		Lubrifier	—	Remplacer	—	Régler la tension tous les 40 km
Couronne de roue arrière		—	—	Remplacer	—	<ul style="list-style-type: none"> * Dans un premier temps, serrer et vérifier les boulons de la couronne de roue arrière après avoir roulé pendant 10 minutes. * Serrer un peu plus et vérifier encore les boulons de la couronne dentée de la roue arrière après avoir roulé 10 minutes. * Après avoir effectué l'entretien initial, resserrer les boulons après chaque course.
Tampon de chaîne d'entraînement		—	—	Remplacer	—	
Pare-choc de chaîne		—	—	Remplacer	—	
Galet-guide de chaîne		—	—	Remplacer	—	
Ecrou de rayon		—	—	—	—	En parcourant de 0 à 50 km, resserrer les écrous tous les 10 km. Après avoir parcouru 50 km, resserrer tous les 50 km.
Filtre à air		Nettoyer	—	—	—	Si l'élément est coupé, fissuré ou particulièrement encrassé, le remplacer
Levier de kick de démarrage		Graisser	—	—	—	
Câbles d'accélération, de frein et d'embrayage		—	—	—	Remplacer	
Boulons et écrous		Resserrer	—	—	—	Resserrer après avoir parcouru les 20 premiers kilomètres.
Bougie d'allumage		Vérifier et nettoyer	—	—	—	
Piston		—	—	—	Remplacer	
Huile de fourche avant		—	—	Vidanger	—	Vidanger après avoir parcouru les premiers 100 kilomètres
Pression d'air de fourche avant		Inspecter	—	—	—	Vérifier si le tube interne de la fourche avant est en bon état après retiré la gaine en caoutchouc à la suite de chaque course.
Section pivotante du système de suspension entièrement flottante		Vérifier	—	—	—	Chasse pour visite complète ou stockage. Remplacer les durites de radiateur chaque année.

- * A chaque fois que le joint de culasse est remplacée ou si la motocyclette est encore neuve, ne pas oublier de resserrer les écrous de culasse au couple spécifié deux fois après avoir roulé chaque fois pendant 30 minutes.
- * Vérifier l'abnormalité tube intérieure de la fourche avant après avoir retiré la chaussure de caoutchouc après chaque course.

INSPECTION AND MAINTENANCE

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

BREAKING-IN

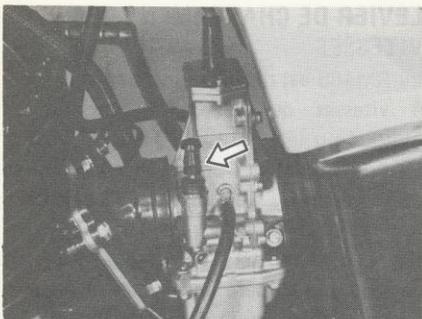
The RM465 is manufactured using the latest technology relating to the two-stroke engine and thus requires a relatively short break-in. No programmed breaking-in operation is necessary: the only thing is that the machine should not be continuously operated in full-load condition for the first one hour 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.

INSPECTION ET ENTRETIEN

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

LE RODAGE

La plus récente technique de pointe utilisée pour la fabrication des moteurs deux temps est ici exploitée pour la construction de la RM465 et ceci a permis de ramener la période de rodage à un durée minimum. Aucun programme de rodage particulier n'est requis: le seul point important est que la machine ne fonctionne pas continuellement à pleins gaz pendant la première heure ou sur 30km (20 milles). En faisant attention à ce point, les organes mobiles du moteur pourront se roder sans contrainte et ceci vous permettra de vous habituer à la machine. Dès que la machine est parfaitement rodée, vous pouvez compter sur d'excellentes performances en compétition.



CARBURETOR CHOKE KNOB

WHEN THE ENGINE IS COLD:

Pull the choke knob. 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 knob 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.

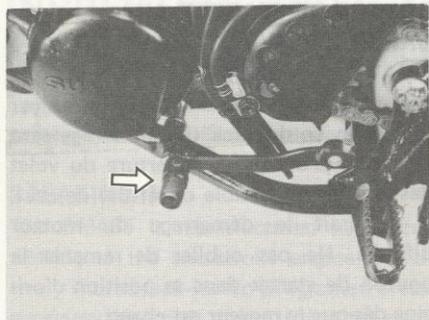
BOUTON DE STARTER AU CARBURATEUR

QUAND LE MOTEUR EST FROID:

Tirer sur le bouton de starter. Appuyer sur le levier du kick de démarrage sans toutefois provoquer l'ouverture du volet des gaz. La plus faible ouverture de celui-ci rendrait le démarrage du moteur difficile. Ne pas oublier de ramener le bouton de starter dans sa position d'origine dès que le moteur est chaud.

QUAND LE MOTEUR EST CHAUD:

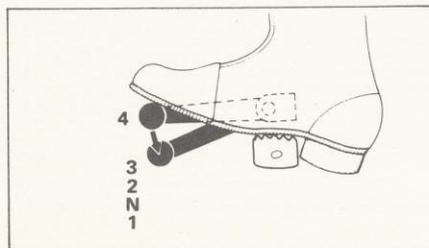
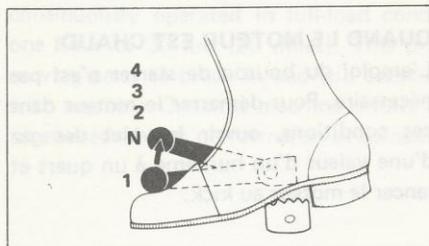
L'emploi du bouton de starter n'est pas nécessaire. Pour démarrer le moteur dans ces conditions, ouvrir le volet des gaz d'une valeur d'un huitième à un quart et lancer le moteur au kick.



GEARSHIFT LEVER

The RM465 is equipped with a 4-speed transmission which operates as shown in figure.

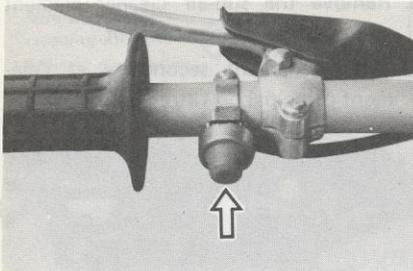
Neutral is located between low and 2nd. Low gear is located by fully depressing the lever from the neutral position. Shifting into succeeding higher gears is accomplished by pulling up on the shift lever once for each gear. When shifting from low to 2nd, neutral is automatically missed. When neutral is wanted for stopping, depress or raise the lever a half of a stroke between low and 2nd.



LEVIER DE CHANGEMENT DES VITESSES

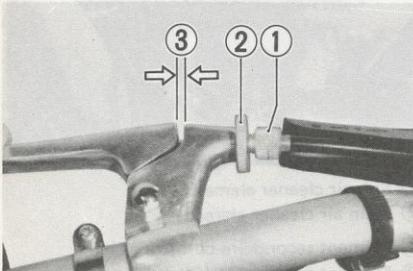
La RM465 est munie d'une transmission à 4 vitesses qui se commande comme indiqué sur le croquis ci-contre.

Le point mort se trouve entre la première et la seconde. La première s'obtient en appuyant à fond sur le levier à partir du point mort. Le passage successif des vitesses s'opère ensuite en relevant le levier pour chaque vitesse. Pour passer de la première à la seconde, le point mort est automatiquement sauté. Quand on désire revenir au point mort pour arrêter la machine, appuyer ou relever le levier à mi-course entre la première et la seconde.



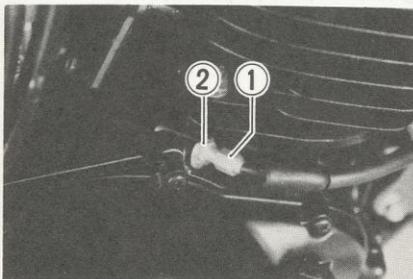
ENGINE STOP BUTTON

No ignition switch is provided. To start the engine, just depress the kick starter lever. To stop the engine, push the engine stop button as shown in photo.



CLUTCH

Adjust the clutch with the clutch cable adjuster ① by loosening lock nut ②. The play ③ 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.



BOUTON DE MISE A L'ARRET DU MOTEUR

Cette machine n'est pas équipée d'un contacteur de démarrage. Le moteur est mis en marche en actionnant le levier de kick de démarrage. La mise à l'arrêt du moteur s'effectue en appuyant sur le bouton de mise à l'arrêt du moteur qui est représenté sur la photographie.

EMBAYAGE

L'embrayage se règle avec le tendeur du câble d'embrayage ①, après avoir desserré le contre-écrou ②. Le jeu de câble d'embrayage ③ ne doit pas dépasser 4mm (0,16 in.) une fois mesuré au support de levier d'embrayage, avant qu'une pression soit ressentie, pression qui indique que l'embrayage est dégagé.

CAUTION:

Do not clean the element frame and clevis case with petroleum.

ATTENTION:

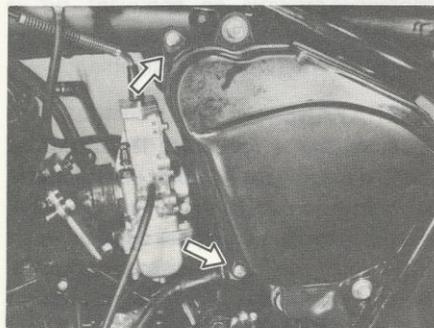
Né pas nettoyer le ponton de l'élément et le boîtier du tiroir à l'essence.

AIR CLEANER

1. Remove the air cleaner case cover by loosening two screws.

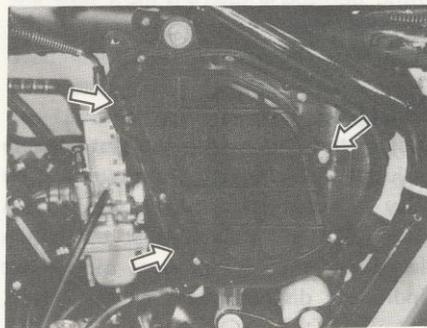
FILTRE A AIR

1. Déposer le couvercle du boîtier de filtre à air en desserrant les deux vis.



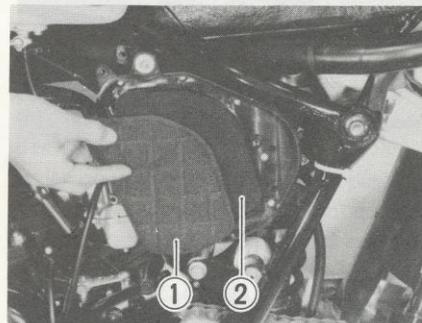
2. Remove the air cleaner frame by loosening the screw and unhook the frame hooks.

2. Retirer le montant du filtre à air en desserrant la vis et en dégageant les crochets du montant.



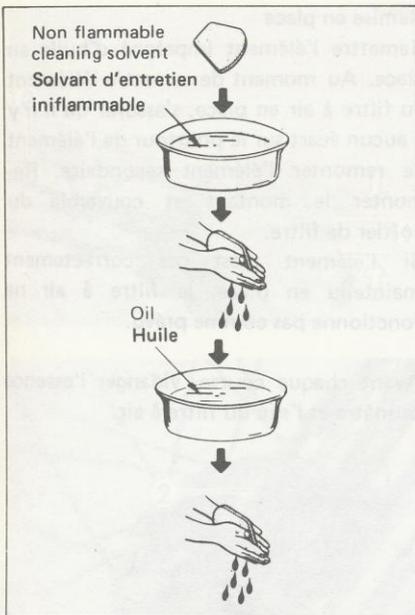
3. Remove the sub-air cleaner element and main air cleaner element.

3. Sortir l'élément secondaire et l'élément principal du filtre à air.



- ① Sub-air cleaner element
- ② Main air cleaner element

- ① Élément secondaire de filtre à air
- ② Élément principal de filtre à air



Washing the air cleaner element

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 (9g (0.3 oz) of SAE 30 oil for main cleaner element.) 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.

CAUTION:

Do not clean the element frame and cleaner case with petroleum.

Lavage de l'élément de filtre à air

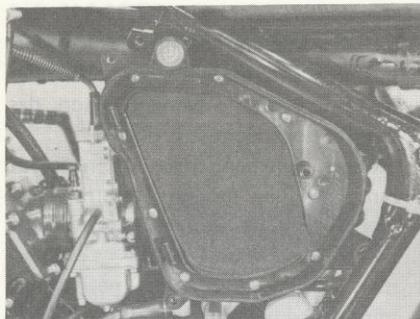
1. Serrer l'élément du filtre à air pour que l'excédent qu'il retient s'écoule: ne pas tordre l'élément sinon des fissures pourraient se produire.
2. Plonger l'élément dans un récipient rempli d'huile moteur et serrer l'élément, toujours sans le tordre, pour laisser l'excédent d'huile s'écouler, mais pour qu'il reste néanmoins imprégné d'huile moteur. (9gr. d'huile SAE 30 pour l'élément principal de filtre à air).

ATTENTION:

Avant de nettoyer l'élément et en cours de nettoyage, inspecter en détail pour voir s'il n'est ni coupé ni fissuré. L'élément doit être remplacé s'il est coupé ou fissuré.

ATTENTION:

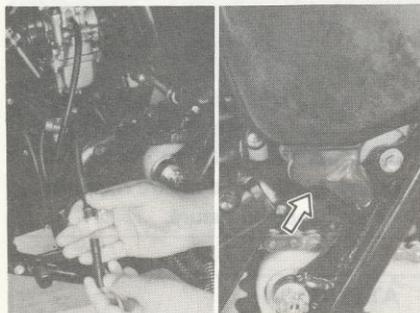
Ne pas nettoyer la monture de l'élément et le boîtier du filtre à l'essence.



Installation

Shrunk element should be replaced. When installing the air cleaner element, be sure to check that there is no clearance around the element and then put the sub-cleaner element. Reinstall the frame and cleaner case cover.

Unfitted element disturbs the air cleaner ability.



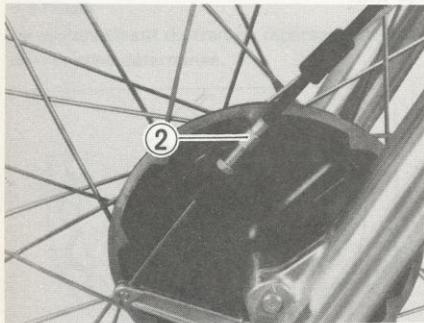
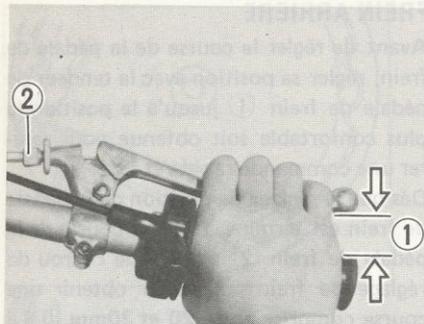
Before each race, drain out the blown back gasoline and water in the air cleaner.

Remise en place

Remettre l'élément imprégné d'huile en place. Au moment de remettre l'élément du filtre à air en place, s'assurer qu'il n'y a aucun écart sur le pourtour de l'élément de remonter l'élément secondaire. Remonter le montant et couvercle du boîtier de filtre.

Si l'élément n'est pas correctement maintenu en place, le filtre à air ne fonctionne pas comme prévu.

Avant chaque course, vidanger l'essence brunâtre et l'eau du filtre à air.



FRONT BRAKE

Measure the amount of the front brake lever distance ① between the brake lever end and throttle grip. 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.

FREIN AVANT

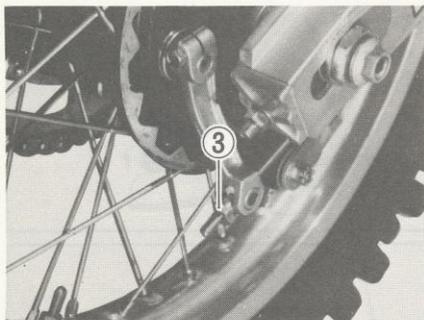
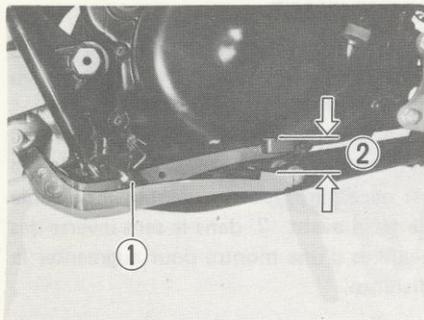
Mesurer la distance comprise entre le levier de frein avant ① et l'embout du levier de frein et la poignée des gaz. Cette distance doit être comprise entre 20 et 30mm (0,8 à 1,2 in.). Quand un réglage est nécessaire, tourner le tendeur du câble de frein avant ② dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour augmenter la distance.

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

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



Figure 2. Faire remplacer les mâchoires de frein usées par votre concessionnaire Suzuki pour être certain que les freins fonctionneront correctement par la suite.



REAR BRAKE

Before adjusting the brake pedal travel, adjust the brake pedal position with the brake pedal adjuster ① until the most suitable position is obtained for quick operation.

After adjustment of the brake pedal position completed, adjust the brake pedal travel ② with the brake adjusting nut ③ to 20 – 30 mm (0.8 – 1.2 in.).

FREIN ARRIERE

Avant de régler la course de la pédale de frein, régler sa position avec le tendeur de pédale de frein ① jusqu'à la position la plus confortable soit obtenue pour assurer une commande rapide et sûre.

Dès que le réglage de position de la pédale de frein est terminé, régler la course de la pédale de frein ② à l'aide de l'écrou de réglage de frein ③ pour obtenir une course comprise entre 20 et 30mm (0,8 à 1,2 in.).

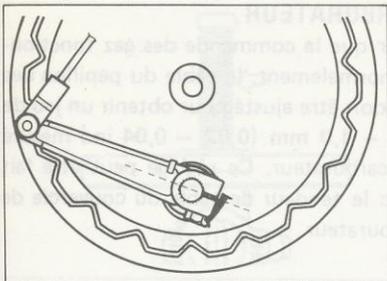


Fig. A

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

Le prolongement du trait de repérage se trouve dans la zone déterminée.

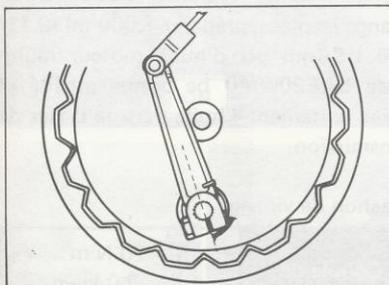


Fig.B

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

Le prolongement de la ligne de repérage est en dehors de la zone du plateau déterminée.

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 range embossed on the brake panel with brake on.

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

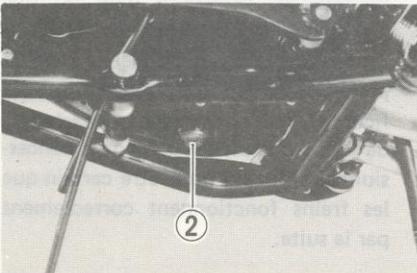
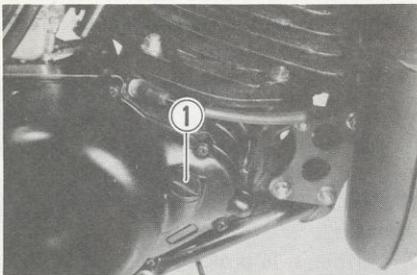
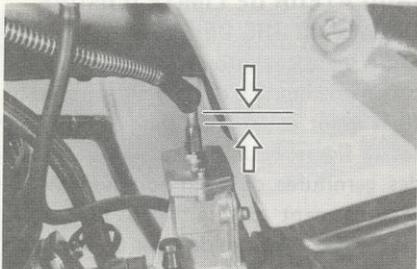
1. First check if the brake system is properly adjusted.
2. Check to see that the extension line of the index mark is within the range on the brake panel.
3. If the index mark is beyond the range as shown in the *figure B*, have the brake shoe assembly replaced by your Suzuki dealer to insure safe operation.

INDICATEUR DE LIMITE D'USURE DE GARNITURE DE FREIN

Cette motocyclette est équipée d'indicateurs de limite d'usure des garnitures de frein avant et arrière. Comme représenté sur la figure A, à conditions que l'usure des garnitures de frein soit normale, le prolongement de la ligne du repère gravé en bout d'axe de came de frein doit se trouver dans la zone déterminée par la gamme gravée sur le plateau de frein, quand le frein est serré.

Procéder de la façon suivante pour vérifier l'usure des garnitures de frein:

1. Vérifier d'abord si les freins sont bien réglés.
2. Vérifier si le prolongement de la ligne de repérage se trouve dans la zone gravée sur le plateau de frein.
3. Si le repère est en dehors de la zone du plateau, faire remplacer les mâchoires de frein complètes par votre concessionnaire Suzuki pour être certain que les freins fonctionnent correctement par la suite.



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.

TRANSMISSION OIL

To change the transmission oil, remove the filler ① and drain plug ② and drain the oil. Install the drain plug and measure **1,000 ml (2.11/1.76 US/Imp pt)** of a good quality **SAE 20W/40** multigrade motor oil, then pour it into the transmission slowly.

Drain plug

Tightening
torque

15 – 20 N·m
1.5 – 2.0 kg·m
11.0 – 14.5 lb-ft

CARBURATEUR

Pour que la commande des gaz fonctionne normalement, le câble du papillon des gaz doit être ajusté pour obtenir un jeu de **0,5 – 1,0 mm (0,02 – 0,04 in.)** mesuré au carburateur. Ce réglage peut être fait avec le tendeur de câble du couvercle de carburateur.

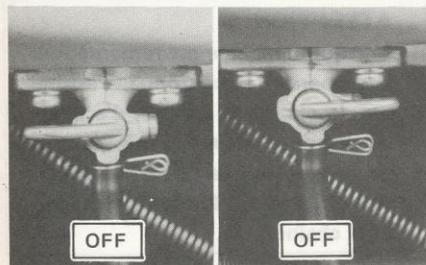
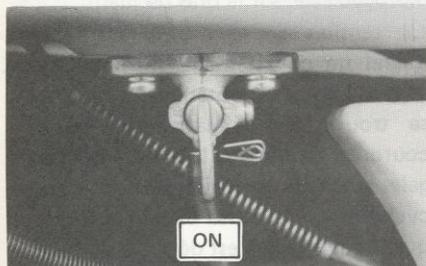
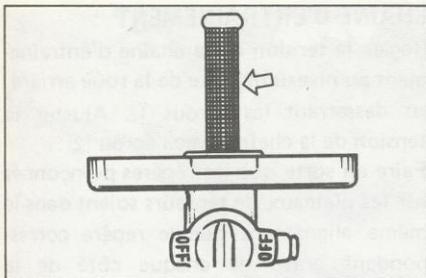
HUILE DE TRANSMISSION

Pour vidanger l'huile de la transmission, retirer le bouchon de l'orifice de remplissage ① et le bouchon de vidange ② : vidanger l'huile. Remettre le bouchon de vidange en place, préparer **1.000 ml (2.11/1.76 US/Imp pt)** d'huile moteur multigrade **SAE20W/40** de bonne qualité et verser lentement l'huile dans le carter de transmission.

Bouchon de vidange

Couple de
serrage

15 – 20 N·m
1.5 – 2.0 kg·m
11.0 – 14.5 lb-ft



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.

FUEL COCK LEVER

The fuel cock lever has two positions, ON and OFF.

FILTRE A ESSENCE

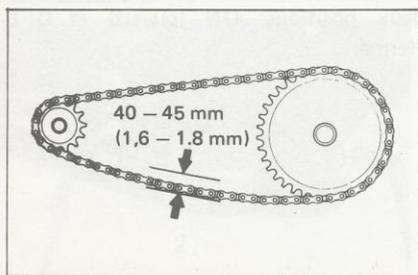
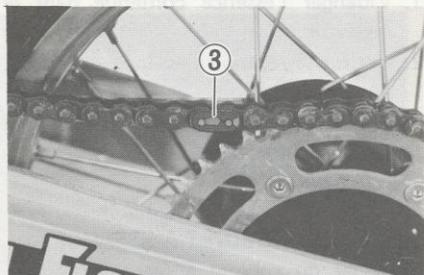
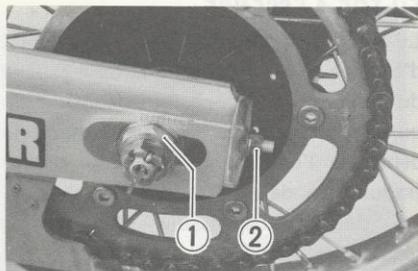
Le filtre à essence fait partie du robinet d'essence qui est monté à la base gauche du réservoir d'essence. Les dépôts d'impuretés retenus par le filtre limitent le débit de l'essence et ceci finit par se traduire en désordres du carburateur. Il est donc indispensable de nettoyer régulièrement le filtre à essence.

1. Vidanger l'essence contenue dans le réservoir.
2. Retirer le robinet d'essence en retirant ses vis de fixation.
3. Nettoyer le tamis du filtre dans un solvant d'entretien.

LEVIER DU ROBINET A ESSENCE

Le levier du robinet à essence présente deux positions: ON (ouvert) et OFF (fermé).





DRIVE CHAIN

Adjust the drive chain at the rear axle by loosening right and left sleeve nuts ①. Adjust the chain tension by turning nut ② in or out. Be sure the marks stamped on the adjuster plate aligns with the same mark on the swing arm on both sides of the motorcycle.

Proper chain tension is obtained when there is 40 – 45 mm (1.6 – 1.8 in.) up and down slack is the chain at a point between the rear sprocket and chain guide roller with holding the motorcycle standing erect by blocking up and keeping the rear wheel off the floor.

CAUTION: When refitting the drive chain, be sure the drive chain joint clip ③ is attached in the way that the slit end will face opposite to the turning direction.

CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT

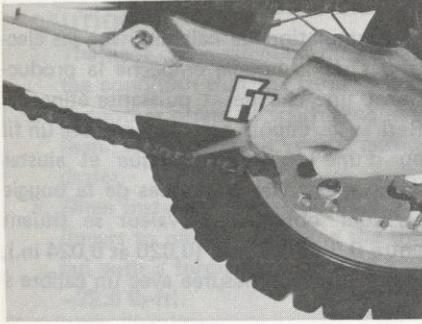
Régler la tension de la chaîne d'entraînement au niveau de l'axe de la roue arrière en desserrant les écrous ①. Ajuster la tension de la chaîne avec l'écrou ②.

Faire en sorte que les repères poinçonnés sur les plateaux de tenseurs soient dans le même alignement que le repère correspondant gravé de chaque côté de la motocyclette, sur le bras oscillant.

La tension de la chaîne est normale quand un débattement de 40 à 45 mm (1,6 à 1,8 in.) est obtenu à un endroit qui se trouve approximativement entre la couronne dentée de la roue arrière et le galet-guide de la chaîne, quand la motocyclette repose sur sa béquille centrale et que la roue arrière est décollée du sol.

ATTENTION:

Lorsque la chaîne est remontée sur le pignon et la couronne, s'assurer que le circlip du maillon d'accouplement de la chaîne ③ soit remonté de telle sorte que sa partie ouverte soit dirigée dans le sens de rotation de la chaîne.



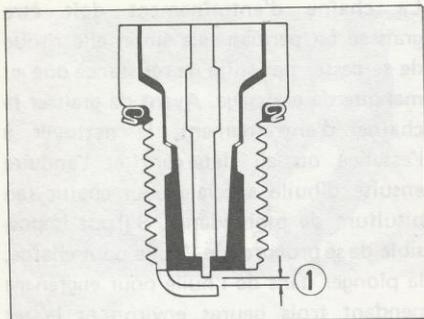
The drive chain must be kept well lubricated; otherwise it may break due to increased running resistance. Before lubricating the drive chain, wash it with detergent or gasoline, and apply chain oil (molybdenum disulfide) to it. If proper chain oil is not available, dip it in gear oil for about three hours and allow to drain before installation.

La chaîne d'entraînement doit être graissée en permanence sinon elle risque de se casser par suite de résistance due au manque de graissage. Avant de graisser la chaîne d'entraînement, la nettoyer à l'essence ou au détergent et l'enduire ensuite d'huile spéciale pour chaîne (au bisulfure de molybdène). S'il est impossible de se procurer de l'huile pour chaîne, la plonger dans de l'huile pour engrenage pendant trois heures environ et laisser l'excédent l'huile s'égoutter avant de la remettre en place.

NGK	BR8EV	Bougie standard	Bougie froide
NGK	BR8EV	Bougie standard	Bougie froide

NGK	BR8EV	Bougie standard	Bougie froide
NGK	BR8EV	Bougie standard	Bougie froide

STANDARD TYPE	BR8EV	STANDARD TYPE	BR8EV
COLD TYPE	BR8EV	COLD TYPE	BR8EV



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 ① to 0.5 – 0.6 mm (0.020 – 0.024 in.) by measuring with a feeler 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 the following table.

	STANDARD TYPE	COLD TYPE
NGK	B8EGV	B9EGV

For Canada

	STANDARD TYPE	COLD TYPE
NGK	BR8EV	BR9EV

BOUGIE D'ALLUMAGE

L'accumulation de calamine sur les électrodes de la bougie empêche la production d'une chaude et puissante étincelle. Retirer les dépôts de calamine avec un fil ou d'une pointe métallique et ajuster l'écartement des électrodes de la bougie ① pour obtenir une valeur se situant entre 0,5 et 0,6 mm (0,020 et 0,024 in.), valeur qui sera mesurée avec un calibre à lames.

En général, quand le degré thermique d'une bougie d'allumage est adapté, l'électrode de la bougie est marron clair ou couleur bronzé. Il est possible de choisir une bougie d'allumage ayant un degré thermique différent parmi les sortes indiquées dans le tableau ci-dessous.

	Bougie standard	Bougie froide
NGK	B8EGV	B9EGV

Pour le Canada

	Bougie standard	Bougie froide
NGK	BR8EV	BR9EV

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, 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 (18.0 – 22.0 lb-ft).

TIRE PRESSURE

If the tire pressure is too high, the machine will tend to bounce up and down. Conversely, if the tire pressure is too low, steering will be adversely affected. Therefore, maintain the correct tire pressure for good roadability or shorter tire life will result.

Cold inflation tire pressure:

Front	0.7 – 1.1 kg/cm ² (10 – 16 psi)
Rear	0.7 – 1.1 kg/cm ² (10 – 16 psi)

ATTENTION:

1. La sélection d'un degré thermique de bougie ne peut être faite qu'à condition que la carburation soit parfaitement réglée.
2. Si une marque différente de bougie d'allumage, autre que NGK, est utilisée, demander conseil à votre concessionnaire Suzuki autorisé habituel.
3. Pour remonter une bougie d'allumage sur le moteur, commencer par la visser avec les doigts pour éviter d'abîmer les filets et la bloquer ensuite avec la clé à bougie, au couple de 2,5 à 3 kg-m (18 à 22 lb-ft), utiliser une clé dynamométrique pour le serrage final.

PRESSION DES PNEUMATIQUES

Si la pression des pneumatiques est trop élevée, la machine aura tendance à rebondir exagérément. Par contre, si la pression est insuffisante, cela se fera ressentir dans la direction. Il est donc essentiel de maintenir une pression correcte des pneumatiques pour être assuré d'une bonne tenue de route et de prolonger la vie des pneumatiques.

Pression de gonflage à froid:

A l'avant	0.7 – 1.1 kg/cm ² (10 – 16 psi)
A l'arrière	0.7 – 1.1 kg/cm ² (10 – 16 psi)

TOOL KIT

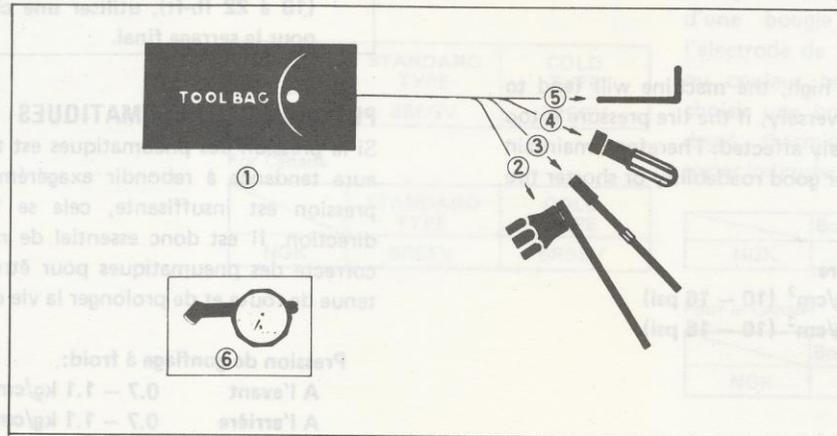
The tool kit supplied with the RM465 contains the following tools.

- ① Tool bag
- ② Spark plug and spoke nipple wrench
- ③ 6 mm box driver (for replacing main jet)
- ④ Screw driver grip
- ⑤ Hexagon L type wrench
- ⑥ Front fork air pressure gauge

TROUSSE A OUTILS

La trousse à outils qui est fournie avec la RM465 se compose de la façon suivante:

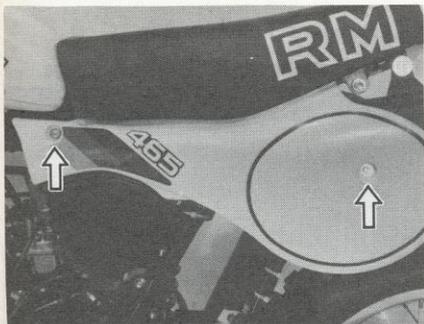
- ① Une trousse à outils
- ② Une clé à bougie et à écrou de rayon
- ③ Une clé tubulaire de 6 mm (pour remplacer le gicleur principal)
- ④ Poignée de tournevis
- ⑤ Clé mâle pour six pans
- ⑥ Manomètre d'air pour fourche avant



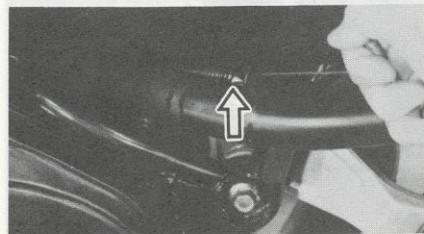
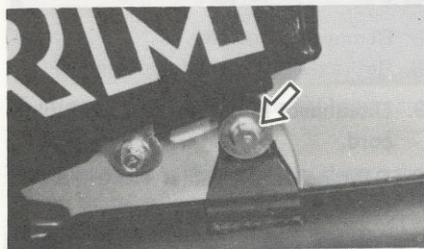
ENGINE REMOVAL AND DISASSEMBLY

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

1. Set the machine.
1. Mettre la machine en position stable.
2. Take down the frame covers.
2. Déposer les couvercles de cadre.



3. Remove the second muffler.
3. Déposer le second tuyau d'échappement.

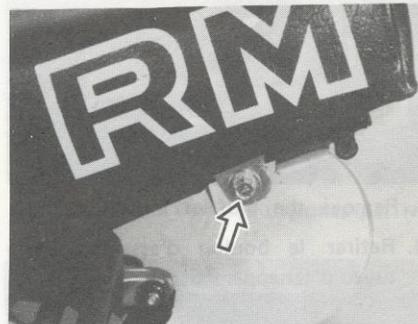


DEPOSE ET DEMONTAGE DU MOTEUR

DEPOSE ET REPOSE

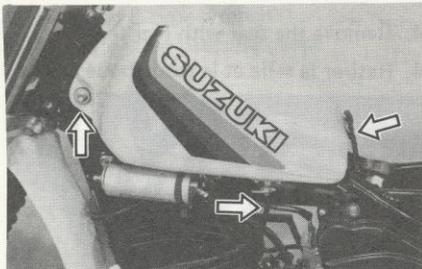
Les opérations de dépose du moteur sont décrites dans l'ordre suivant. La repose du moteur s'effectue en procédant à l'inverse de la dépose.

4. Remove the seat with rear fender.
4. Retirer la selle et le garde-boue arrière.



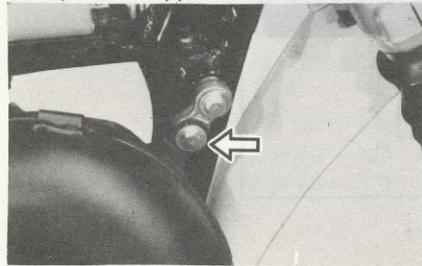
5. Disconnect fuel pipe and take down fuel tank by unhooking rubber band and loosening the bolts.

5. Débrancher la conduite d'alimentation et déposer le réservoir en libérant la bande en caoutchouc et en desserrant les boulons.



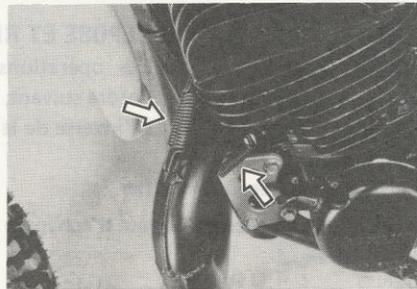
6. Remove the muffler mounting bolt.

6. Retirer le boulon d'assemblage de tuyau d'échappement.



7. Remove the springs.

7. Retirer les ressorts.

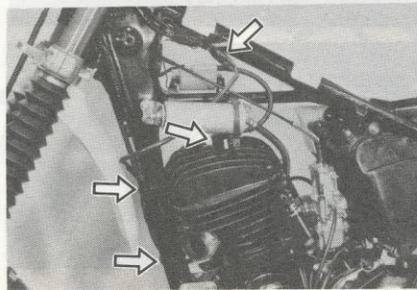


8. Remove the muffler.

8. Retirer le tuyau d'échappement.

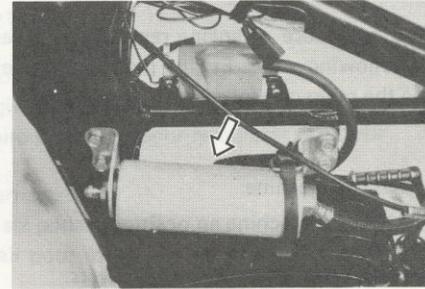
9. Disconnect lead wires and spark plug cord.

9. Débrancher les câbles électriques et le cordon de bougie d'allumage.



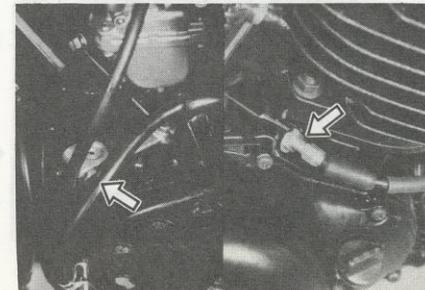
10. Remove the reservoir.

10. Déposer le réservoir.

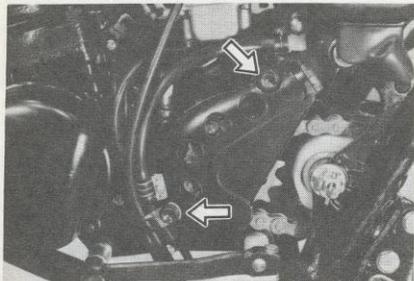


11. Disconnect clutch cable.

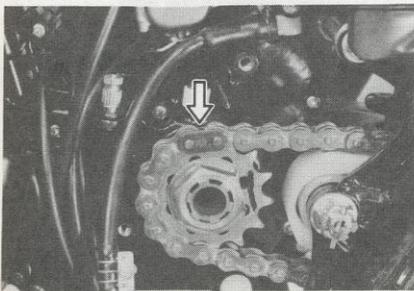
11. Débrancher le câble d'embrayage.



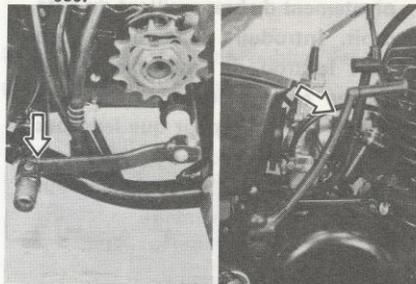
12. Remove engine sprocket cover.
12. Retirer le couvercle de protection du pignon moteur.



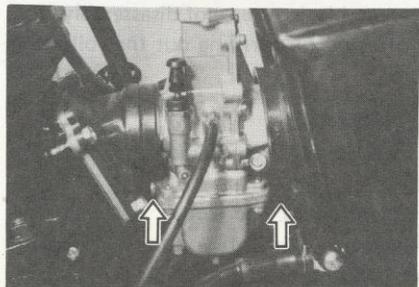
13. Remove the drive chain.
13. Retirer la chaîne d'entraînement.



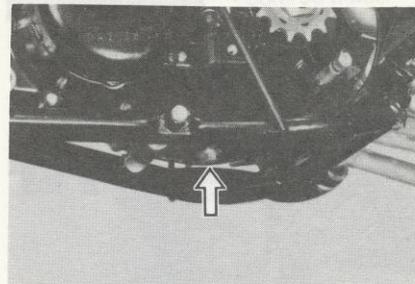
14. Remove the kick starter lever and gear shift lever.
14. Retirer le levier de kick de démarrage et le levier de changement des vitesses.



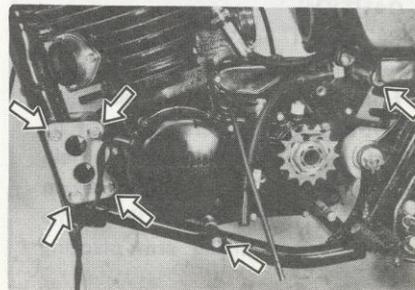
15. Remove the carburetor by loosening two clamps.
15. Déposer le carburateur en desserrant les deux colliers d'assemblage.



16. Drain the oil by loosening the drain plug.
16. Vidanger l'huile en desserrant le bouchon de vidange.

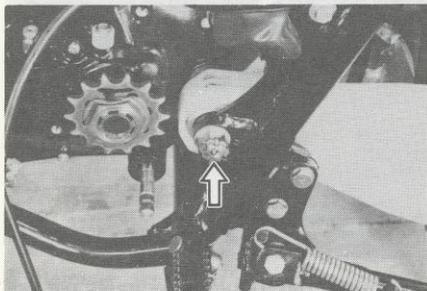


17. Remove the bolts indicated by arrows.
17. Retirer les boulons indiqués par les flèches.



18. Remove the swinging arm pivot nut after pulling off the cotter pin and draw out the swinging arm pivot shaft.

18. Retirer l'écrou du bras oscillant après avoir retiré la goupille fendue et chasser l'axe du bras oscillant.



CAUTION:

Be careful not to draw out the swinging arm pivot shaft completely from the right side swinging arm pivoting hole. Insert the shaft or rod into the left side pivoting hole from the left side of the frame to keep the alignment of the frame holes and swinging arm pivoting holes.

ATTENTION:

Prendre garde de ne pas complètement chasser l'axe de pivotement du bras oscillant par le trou de pivotement du bras oscillant du côté droit. Introduire l'axe ou la tige dans le trou de pivotement côté gauche en procédant par le côté gauche du cadre pour que les trous de cadre et les trous de pivotement du bras oscillant soient maintenus dans le même alignement.

19. Take down the engine.

19. Déposer le moteur.

DISASSEMBLY

Disassembly procedure is as follow:

Reassembly is reverse of disassembly, and is effected by carrying out the following steps.

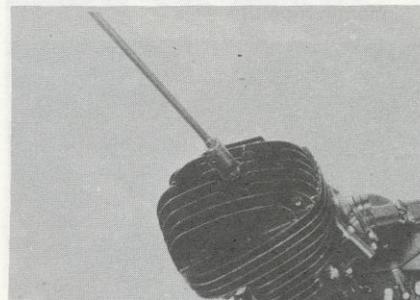
DEMONTAGE

Les opérations de démontage sont les suivantes:

Le remontage s'effectue dans l'ordre inverse du démontage et s'opère dans l'ordre suivant.

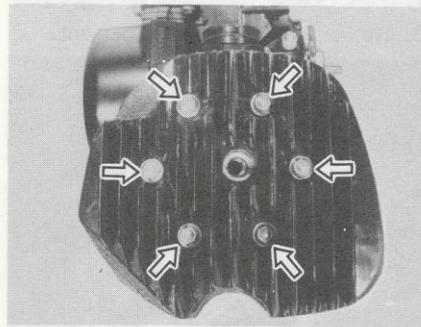
1. Remove the spark plug.

1. Retirer la bougie d'allumage.

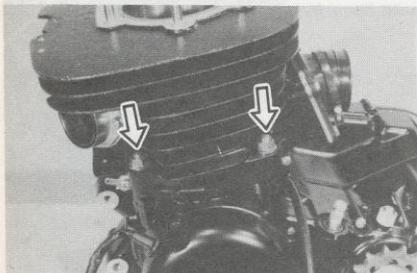


2. Remove the six nuts and the cylinder head.

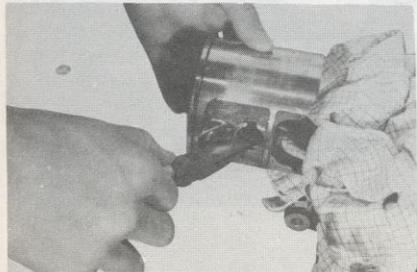
2. Retirer les six écrous et la culasse.



3. Remove the four nuts and the cylinder.
3. Retirer les quatre écrous et le bloc-cylindres.



4. Put a clean cloth over the bore of crankcase. Then remove the piston pin circlip, piston pin, bearing and piston.
4. Poser un morceau de tissu propre sur l'alésage du carter-moteur. Retirer ensuite le circlip d'axe de piston, l'axe de piston, le roulement et le piston.

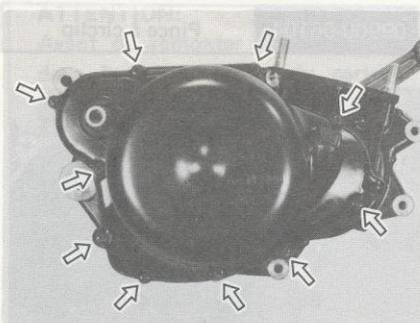


5. Loosen the screws and remove the clutch cover.

NOTE: Do not miss the two dowel pins.

5. Desserrer les vis et retirer la cloche d'embrayage.

REMARQUE: Ne pas oublier les deux goujons de positionnement.



6. Loosen six bolts and take off the pressure, drive and driven plates. Draw out the push rod.

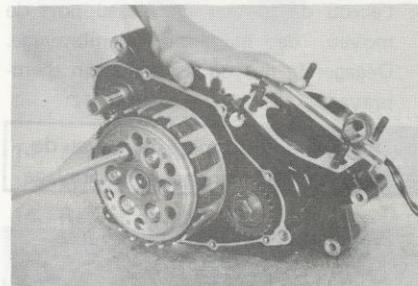
09910-20115

Con-rod holder

6. Desserrer les six boulons et retirer les plaques de pression, menée et menante. Chasser la tige de poussée.

09910-20115

Support de commande



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

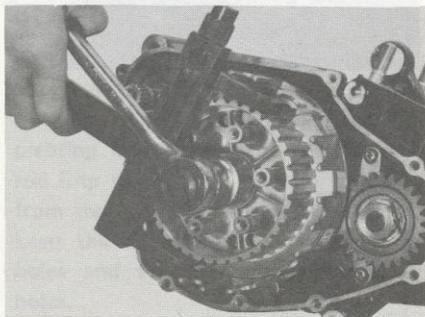
09920-53710

Clutch sleeve hub holder

7. Rabattre la rondelle de moyeu de manchon d'embrayage et desserrer l'écrou de moyeu avec le support de moyeu de manchon d'embrayage. Dégager le moyeu de manchon d'embrayage.

09920-53710

Support de moyeu de manchon d'embrayage



8. Remove the circlip by using special tool and draw out the kick idle gear.

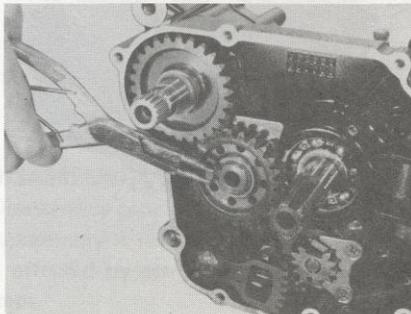
09900-06104

Snap ring pliers

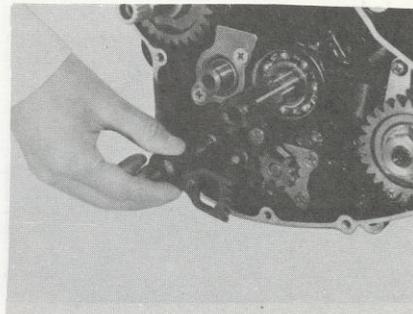
8. Retirer le circlip avec la clé spéciale et chasser le pignon intermédiaire de kick de démarrage.

09900-06104

Pince à circlip

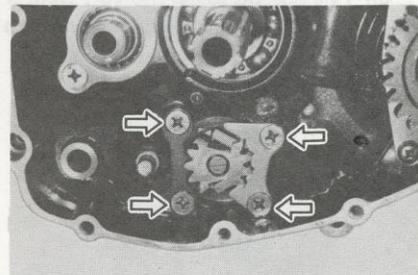


9. Draw out the gear shifting shaft.
9. Dégager l'axe de changement de vitesse.



10. Remove the cam stopper.

10. Retirer la butée de came.



11. Flatten the washer and loosen the nut. The left hand thread is used for this nut.
Take off the primary drive gear and its key.

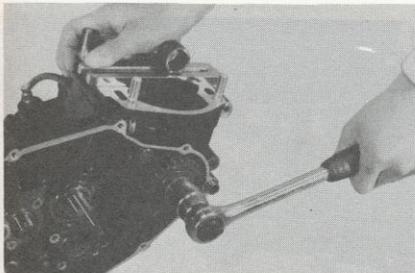
09910-20115

Con-rod holder

11. Rabattre la rondelle et desserrer l'écrou. Cet écrou possède un pas à gauche.
Déposer le pignon menant primaire et la clavette.

09910-20115

Support de commande



12. Remove the spacer.

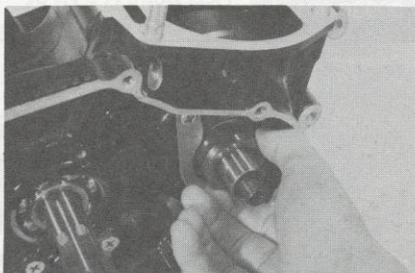
CAUTION:

Before installing the crankshaft into the right crank case, be sure to install this spacer with "O" ring on the right crank case.

12. Retirer l'entretoise.

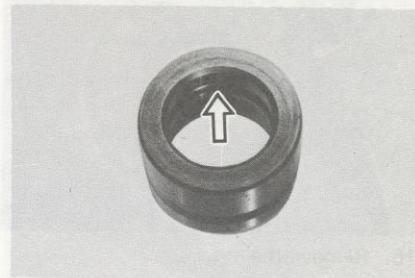
ATTENTION:

Avant de remonter le vilebrequin dans la partie droite du carter-moteur, ne pas oublier de remonter cette entretoise et son joint torique sur la partie droite du carter-moteur.



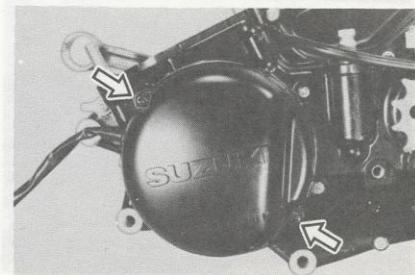
13. Check the "O" ring inside of the spacer.

13. Contrôler l'état du joint torique qui se trouve à l'intérieur de l'entretoise.



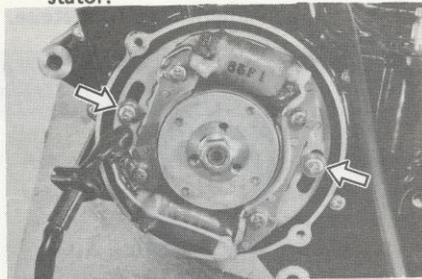
14. Remove the two screws and the magneto cover.

14. Retirer les deux vis et le couvercle du magnéto.



15. Loosen two screws and take off the stator.

15. Desserrer les deux vis et déposer le stator.

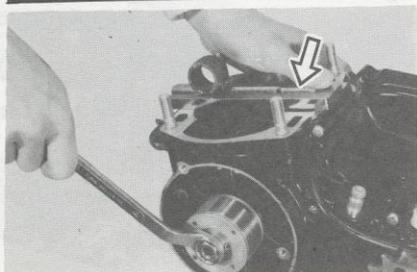


16. Remove the nut.

09910-20115 Con-rod holder

16. Retirer l'écrou.

09910-20115 Support de commande



17. Draw out the rotor by using special tool.

09930-30102 Rotor remover
Slide shaft

09930-30211 Attachment G

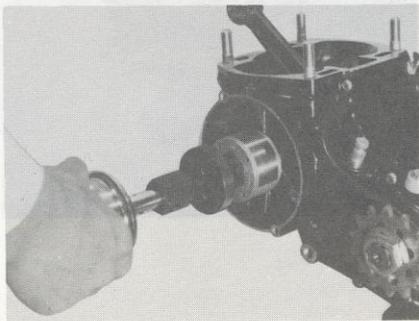
09930-30141 Attachment A
10 mm screw

17. Chasser le rotor avec l'outil spécial.

09930-30102 Axe coulissant d'extraction de rotor

09930-30211 Accessoire G

09930-30141 Accessoire A à vis de 10 mm



18. Flatten the engine sprocket washer and loosen the nut by using special tool and draw out the engine sprocket.

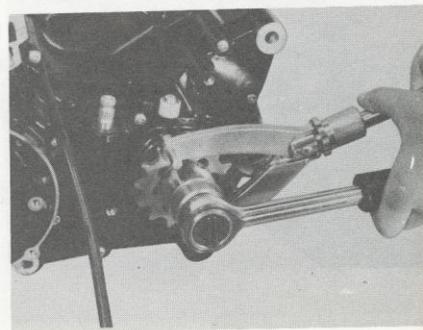
Remove the spacer.

09930-40113 Rotor holder

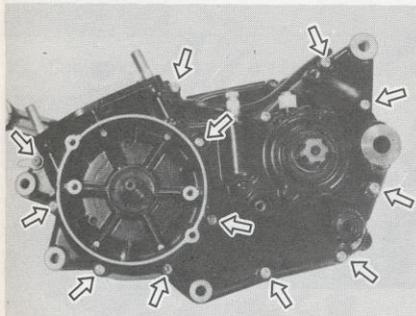
18. Rabattre la rondelle du pignon moteur et desserrer l'écrou à l'aide de l'outil spécial et chasser le pignon moteur.

Retirer l'entretoise

09930-40113 Support de rotor



19. Loosen the crankcase fitting screws.
 19. Desserrer les vis d'assemblage du carter-moteur.



20. Separate the crankcase by using special tool and plastic hammer.

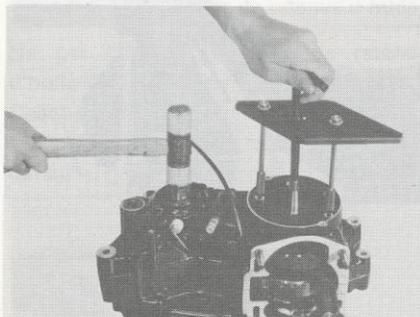
09920-13111

Crankcase separating tool

20. Séparer le carter-moteur à l'aide de l'outil spécial et le maillet en plastique.

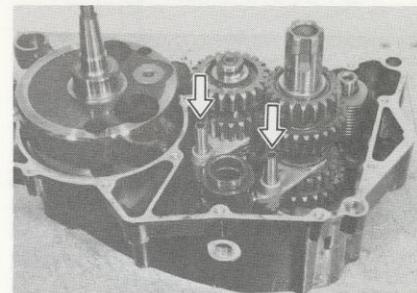
09920-13111

Outil de séparation du carter-moteur



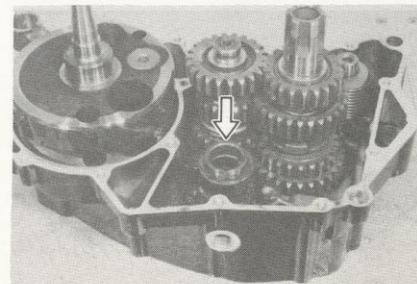
21. Draw out two gearshift fork shafts and forks.

21. Chasser les deux axes de fourchettes et retirer les fourchettes.



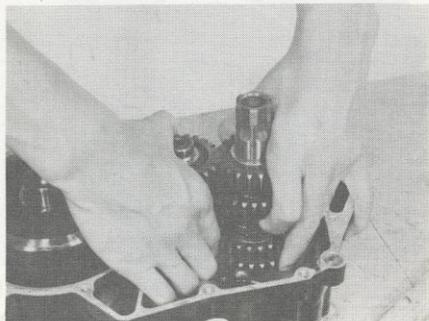
22. Draw out the shifting cam.

22. Sortir la came de changement de vitesse.



23. Draw out counter and drive shaft with gears.

23. Sortir l'arbre de renvoi et l'arbre de transmission avec leurs pignons.



24. Remove the circlip by using special tool.

09900-06104

Snap ring pliers

24. Retirer le circlip avec l'outil spécial.

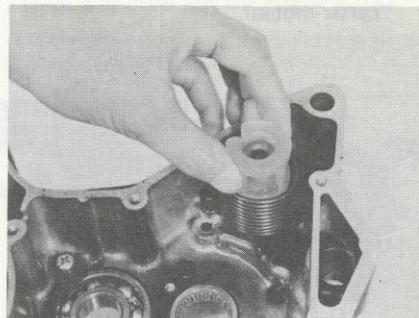
09900-06104

Pince à circlip



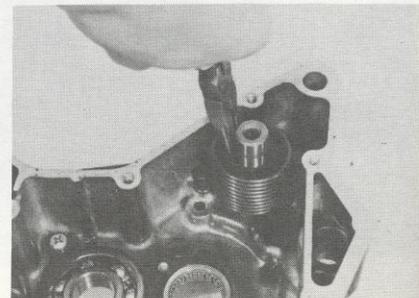
25. Take off the spring guide.

25. Retirer le guide de ressort.



26. Remove the spring and kick starter shaft.

26. Retirer le ressort et l'axe de kick de démarrage.



27. Remove the crankshaft from the crank case.

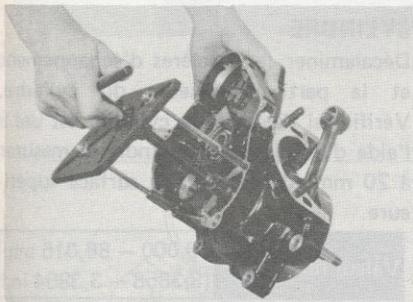
09920-13111

Crankcase separating tool

27. Sortir le vilebrequin du carter-moteur.

09920-13111

Outil de séparation du carter-moteur



28. Remove the oil seal by special tool.

09913-50122

Oil seal remover

Do not re-use damaged oil seal. Make sure that each oil seal is in good condition, with its lip absolutely free of any damage or of evidence of distortion.

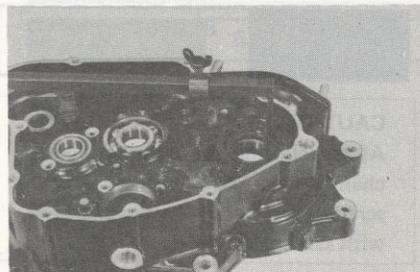
28. Retirer le joint de retenue d'huile avec l'outil spécial.

09913-50122

Outil de demontage de joint de retenue d'huile

Ne pas remonter le joint de retenue d'huile s'il est abîmé.

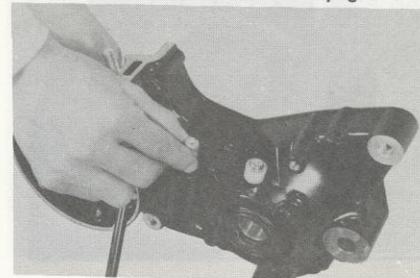
Chaque joint doit être en parfait état et leur lèvre doit être absolument sans défaut ni déformation.

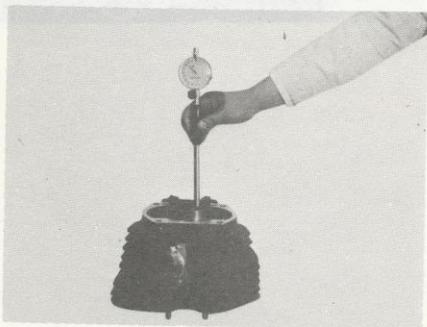
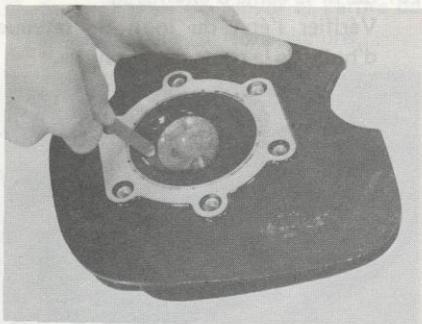


29. Draw out the clutch cam.

Check the clutch cam shaft oil seal.

29. Sortir la came d'embrayage
Vérifier l'état du joint de retenue d'huile de la came d'embrayage.





INSPECTION AND SERVICING

CYLINDER HEAD

Remove the carbon and clean the cylinder head.

Check the scratch on the mating surface.

CYLINDER

Decarbon the exhaust ports and the upper part of the cylinder. Check the cylinder bore for wear by using a cylinder gauge at 20 mm (0.79 in.) from the top surface.

Standard	86.000 – 86.015 mm (3.3858 – 3.3864 in.)
----------	---

Service Limit	86.060 mm (3.3882 in.)
---------------	---------------------------

CAUTION:

After reboring, be sure to lightly chamfer the ports edges with a scraper and smoothen the chamfers with sand paper.

INSPECTION, REGLAGE ET REPARATIONS

CULASSE

Retirer les dépôts de calamine et nettoyer la culasse.

Vérifier si la surface d'assemblage est rayée.

CYLINDRE

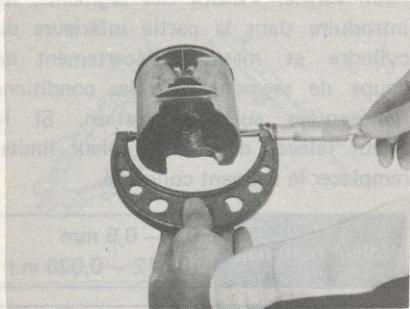
Décalaminer les lumières d'échappement et la partie supérieure du cylindre. Vérifier si l'alésage de cylindre est usé à l'aide d'une jauge de cylindre et mesurer à 20 mm (0,79 in) de la surface supérieure.

Valeur nominale	86,000 – 86,015 mm (3,3858 – 3,3864 in.)
-----------------	---

Limite de service	86,060 mm (3,3882 in.)
-------------------	---------------------------

ATTENTION:

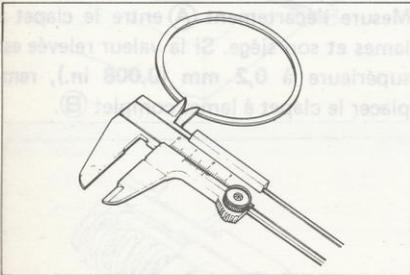
Après avoir réalaésé, chanfreiner légèrement le bord des lumières avec un grattoir et polir les chanfreins au papier de verre fin.



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 at the 27.5mm (1.08 in.) from piston skirt end.

Standard	85.935 – 85.940 mm (3.3833 – 3.3835 in.)
Service Limit	85.880 mm (3.3811 in.)



PISTON RING

Check each ring for free end gap.

Standard	8.5 mm (0.33 in.)
Service Limit	6.8 mm (0.27 in.)

PISTON

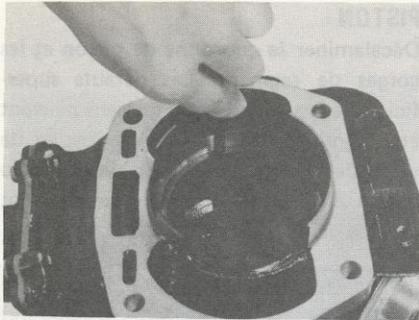
Décalaminer la couronne de piston et les gorges de segment. Les défauts superficiels de la surface de frottement peuvent être éliminés par polissage au papier de verre de # 400. Mesurer le diamètre du piston à 27,5mm (1,08 in) de l'embout de jupe de piston.

Valeur nominale	85,935 – 85,940 mm (3,3833 – 3,3835 in.)
Limite de service	85,880 mm (3,3811 in.)

SEGMENTS

Vérifier l'écartement de coupe de chaque segment.

Valeur nominale	8,5 mm (0,33 in.)
Limite de service	6,8 mm (0,27 in.)



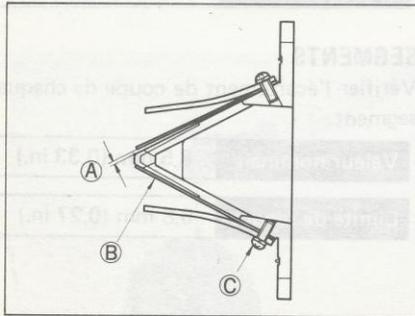
To check the piston ring for wear, fit the ring around the lower part of the cylinder and measure the end gap in this condition of the ring, as shown. If the reading taken exceeds the limit, replace it by a new one.

Standard

0.3 – 0.5 mm
(0.012 – 0.020 in.)

Service Limit

0.85 mm (0.033 in.)



REED VALVE

Using the clearance (A) between the reed valve and its seat. If the clearance (A) is noted to exceed 0.2 mm (0.008 in.), replace the reed valve (B) assembly.

CAUTION

After adjusting, be sure to lightly chamfer the parts edges with a scraper and smooth the chamfers with sand paper.

Pour vérifier l'usure des segments, les introduire dans la partie inférieure du cylindre et mesurer l'écartement de coupe de segment dans les conditions représentées sur l'illustration. Si la valeur relevée dépasse la valeur limite, remplacer le segment concerné.

Valeur nominale

0,3 – 0,5 mm
(0,012 – 0,020 in.)

Limite de service

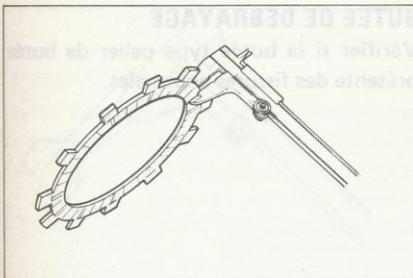
0,85 mm (0,033 in.)

CLAPET A LAMES

Mesure l'écartement (A) entre le clapet à lames et son siège. Si la valeur relevée est supérieure à 0,2 mm (0,008 in.), remplacer le clapet à lames complet (B).

ATTENTION

Après avoir réglé, vérifiez légèrement la bord des lamelles avec un grattoir et polir les chamfrains au papier de verre fin.

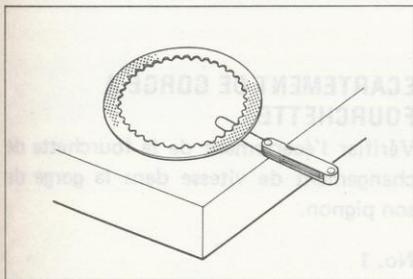


CLUTCH PLATE

Check the drive plate for thickness.

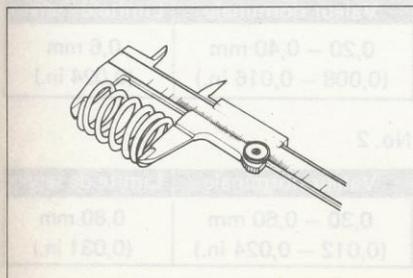
Standard	2.9 – 3.1 mm (0.11 – 0.12 in.)
----------	-----------------------------------

Service Limit	2.6 mm (0.10 in.)
---------------	-------------------



Check the driven plate for distortion.

Driven plate Service Limit	0.15 mm (0.006 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.)
---------------	--------------------

DISQUE D'EMBRAYAGE

Mesurer l'épaisseur du disque d'embrayage.

Valeur nominale	2,9 – 3,1 mm (0,11 – 0,12 in.)
-----------------	-----------------------------------

Limite de service	2,6 mm (0,10 in.)
-------------------	-------------------

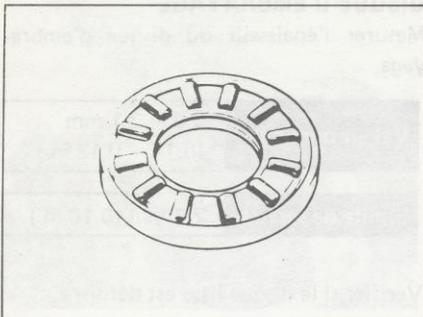
Vérifier si le disque lisse est déformé.

Limite de service du disque lisse	0,15 mm (0,006 in.)
--------------------------------------	------------------------

RESSORT D'EMBRAYAGE

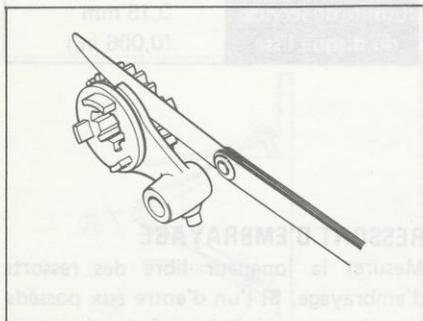
Mesurer la longueur libre des ressorts d'embrayage. Si l'un d'entre eux possède une longueur inférieur à la limite de service, remplacer tous les ressorts en même temps.

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



CLUTCH RELEASE BEARING

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



SHIFTING FORK-GROOVE CLEARANCE

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

No. 1

Standard	Service Limit
0.20 – 0.40 mm (0.008 – 0.016 in.)	0.60 mm (0.024 in.)

No. 2

Standard	Service Limit
0.30 – 0.60 mm (0.012 – 0.024 in.)	0.80 mm (0.031 in.)

BUTÉE DE DEBRAYAGE

Vérifier si la butée type palier de butée présente des fissures anormales.

ECARTEMENT DE GORGE A FOURCHETTE

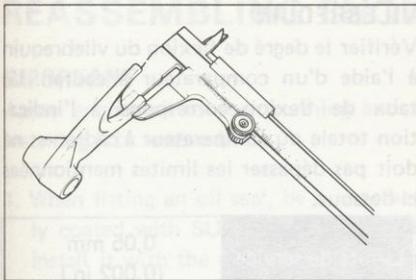
Vérifier l'écartement de la fourchette de changement de vitesse dans la gorge de son pignon.

No. 1

Valeur nominale	Limite de service
0,20 – 0,40 mm (0,008 – 0,016 in.)	0,6 mm (0,024 in.)

No. 2

Valeur nominale	Limite de service
0,30 – 0,60 mm (0,012 – 0,024 in.)	0,80 mm (0,031 in.)



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)

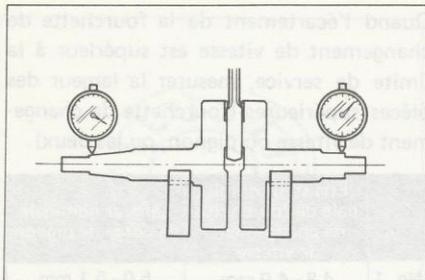
	Shifting fork Standard thickness	Gear groove Standard width
No. 1	4.8 - 4.9 mm	5.0 - 5.1 mm
No. 2	(0.189 - 0.193 in.)	(0.197 - 0.201 in.)

Quand l'écartement de la fourchette de changement de vitesse est supérieur à la limite de service, mesurer la largeur des pièces supérieures (fourchette de changement de vitesse ou pignon, ou les deux).

	Épaisseur nominale de fourchette de changement de vitesse	Largeur nominale de gorge de pignon
No. 1	4,8 - 4,9 mm	5,0 - 5,1 mm
No. 2	(0,189 - 0,193 in.)	(0,197 - 0,201 in.)

70.0 ± 0.1 mm
(2.76 ± 0.004 in.)

70.0 ± 0.1 mm
(2.76 ± 0.004 in.)

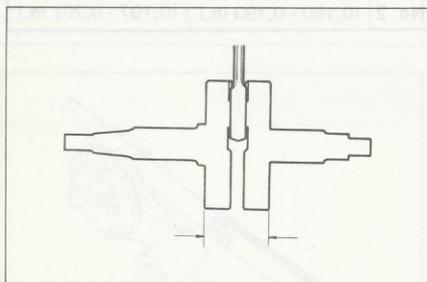


CRANKSHAFT

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

Service Limit

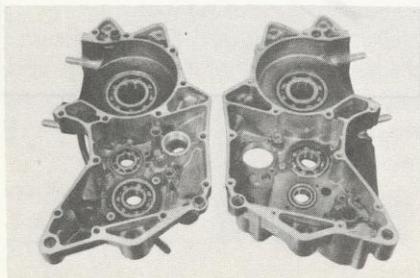
0.05 mm
(0.002 in.)



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

Standard

70.0 ± 0.1 mm
(2.76 ± 0.004 in.)



BEARINGS

Wash the bearing with cleaning solvent and 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 le degré de flexion du vilebrequin à l'aide d'un comparateur à cadran. Le taux de flexion correspond à l'indication totale du comparateur à cadran et ne doit pas dépasser les limites mentionnées ci-dessous.

Limite de service

0,05 mm
(0,002 in.)

Quand le vilebrequin est rectifié, mesurer largeur du volant avec un pied à coulisse et mesurer son taux de flexion.

Valeur nominale

$70,0 \pm 0,1$ mm
($2,76 \pm 0,004$ in.)

ROULEMENTS

Laver les roulements dans du solvant d'entretien et les graisser à l'huile moteur avant de les inspecter. Tourner la cage intérieure et vérifier si le roulement tourne normalement. Si un bruit est noté, remplacer la roulement.

REASSEMBLING ENGINE PARTS

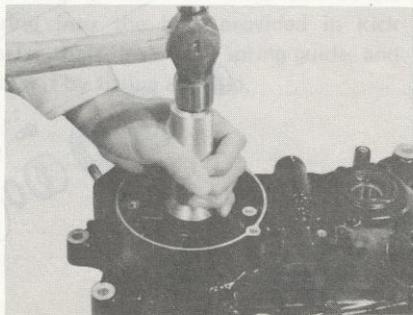
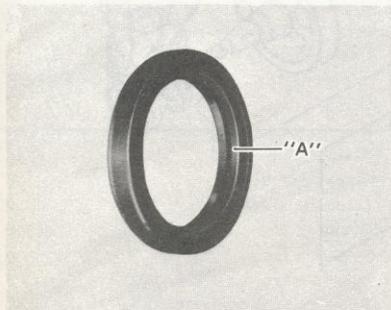
IMPORTANT

Apply engine oil to each running and sliding part before installing it in reassembling.

1. When fitting an oil seal, be sure to have its lip part lightly coated with SUZUKI SUPER GREASE "A" and to install it with the oil seal installing tool. With this tool, the oil seal can be held true and square as it goes into its position.

99000-25010

SUZUKI SUPER GREASE "A"



REMONTAGE DES ORGANES MOTEUR

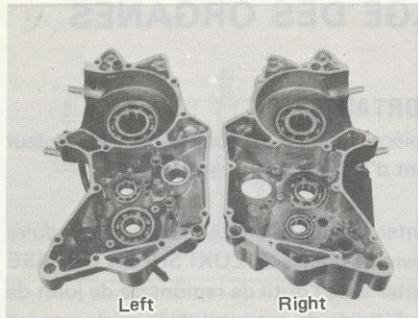
REMARQUE IMPORTANTE

Enduire chaque pièce mobile et coulissante du moteur d'huile moteur avant d'effectuer leur remontage.

1. Avant de remonter un joint de retenue d'huile, enduire légèrement sa lèvre de graisse SUZUKI SUPER GREASE "A" et le remonter avec l'outil de remontage de joint de retenue d'huile. A l'aide de cet outil, le joint de retenue d'huile est parfaitement maintenu d'équerre pour qu'il puisse se mettre correctement dans la position prévue.

99000-25010

Graisse SUZUKI SUPER GREASE "A"



2. Fit the crankshaft on the crankcase.

CAUTION:

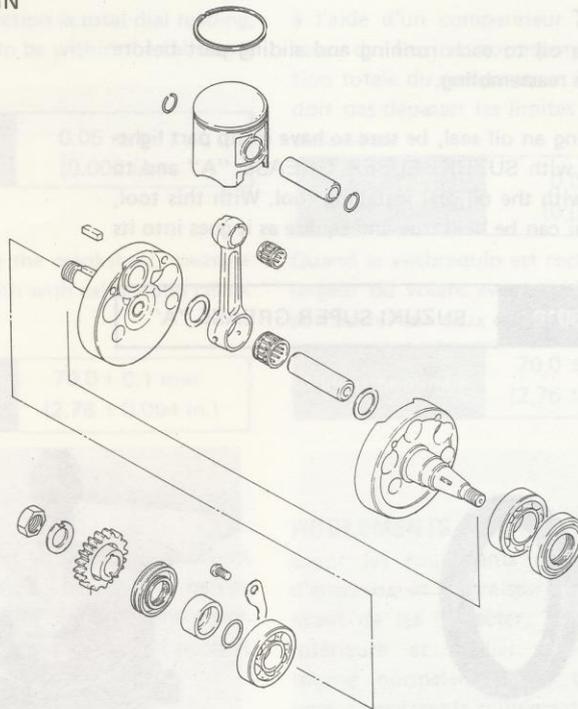
Bear in mind that this crankshaft does not require any shim (or washer) between crank journal bearing and itself.

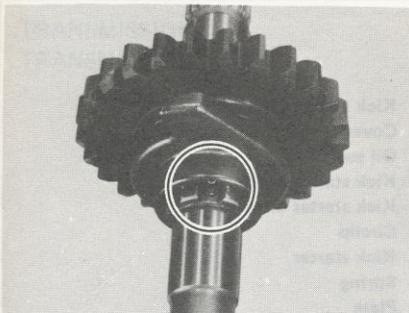
2. Installer le vilebrequin dans le carter-moteur.

ATTENTION:

Ne pas oublier que ce vilebrequin n'utilise aucune cale ou rondelle entre le palier de tourillon de vilebrequin et lui-même.

**CRANKSHAFT
VILEBREQUIN**



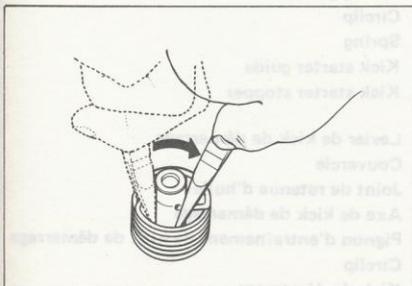


3. Fix the kick starter.

CAUTION:

When installing the kick starter to the shaft, be sure to match the two punched marks.

4. Install the kick starter return spring. The kick starter return spring is to be installed after setting the shaft in the crankcase. To install this spring, hitch the inner end of the spring to the stopper provided on the crankcase, turn the shaft clockwise as viewed from kick lever side end until the shaft will not turn any further, and then rotate the spring about 180 deg. to insert the other end of the spring into the hole provided in kick starter shaft. Insert the spring guide, and retain it by fitting a circlip.



3. Installer le kick-starter.

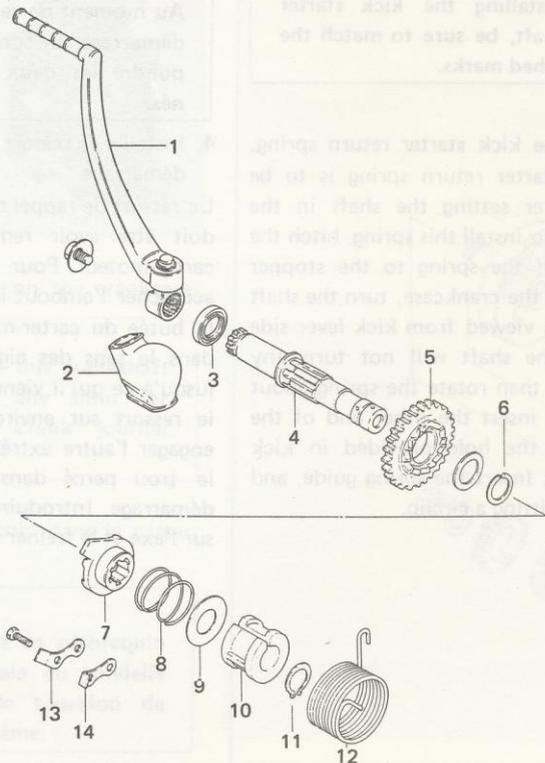
ATTENTION:

Au moment de remonter le kick de démarrage sur son axe, faire correspondre les deux repères poinçonnés.

4. Installer le ressort de rappel du kick de démarrage.

Le ressort de rappel du kick de démarrage doit être avoir remonté l'axe dans le carter-moteur. Pour remonter ce ressort, accrocher l'embout intérieur du ressort à la butée du carter-moteur, tourner l'axe dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il vienne en butée, tourner le ressort sur environ 180 degrés pour engager l'autre extrémité du ressort dans le trou percé dans l'axe du kick de démarrage. Introduire le guide de ressort sur l'axe et le freiner avec un circlip.

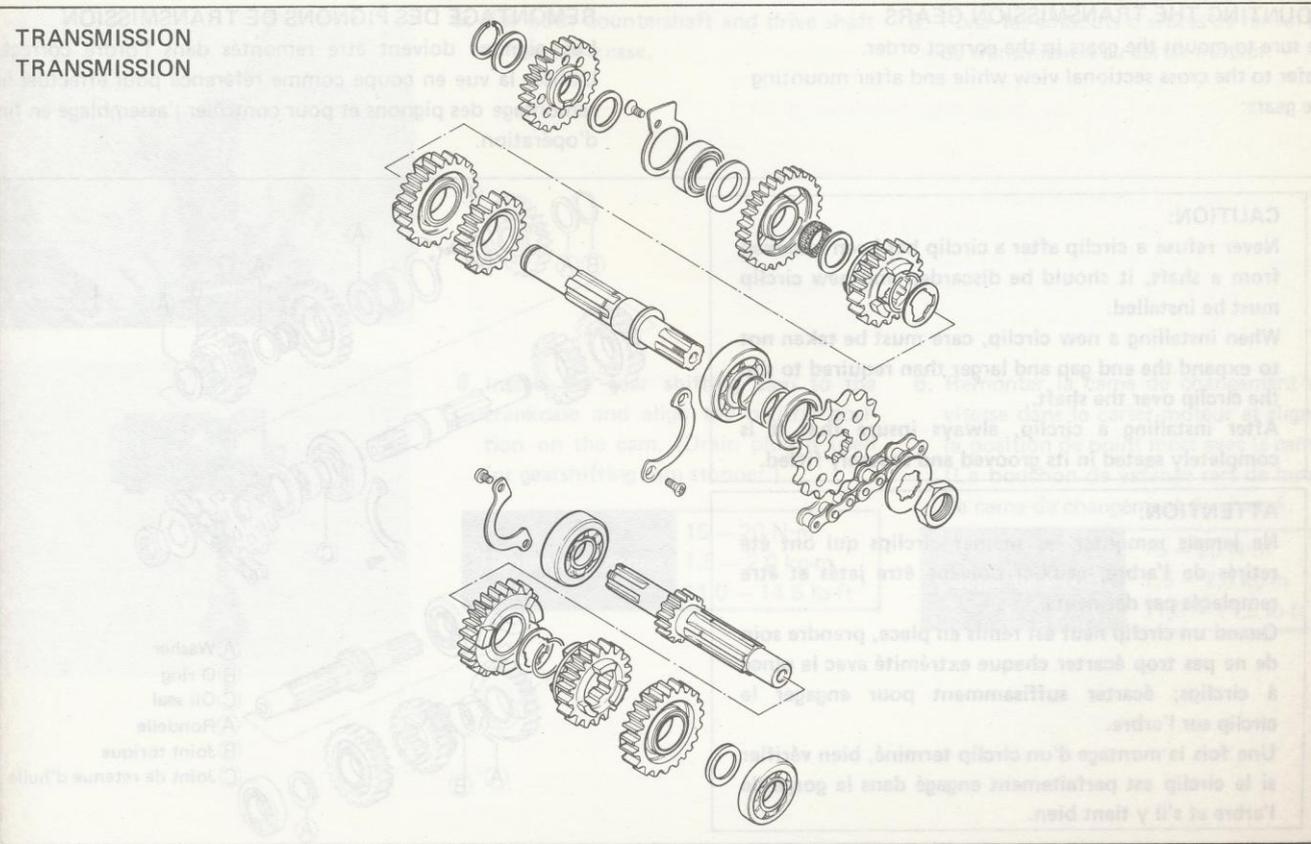
**KICK STARTER
KICK DE DEMARRAGE**



1. Kick starter lever
2. Cover
3. Oil seal
4. Kick starter shaft
5. Kick starter drive gear
6. Circlip
7. Kick starter
8. Spring
9. Plate
10. Spring guide
11. Circlip
12. Spring
13. Kick starter guide
14. Kick starter stopper

1. Levier de kick de démarrage
2. Couvercle
3. Joint de retenue d'huile
4. Axe de kick de démarrage
5. Pignon d'entraînement de kick de démarrage
6. Circlip
7. Kick de démarrage
8. Ressort
9. Plaque d'arrêt
10. Guide de ressort
11. Circlip
12. Ressort
13. Guide de kick de démarrage
14. Butée de kick de démarrage

TRANSMISSION
TRANSMISSION



MOUNTING THE TRANSMISSION GEARS

Be sure to mount the gears in the correct order.

Refer to the cross sectional view while and after mounting the gears:

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.

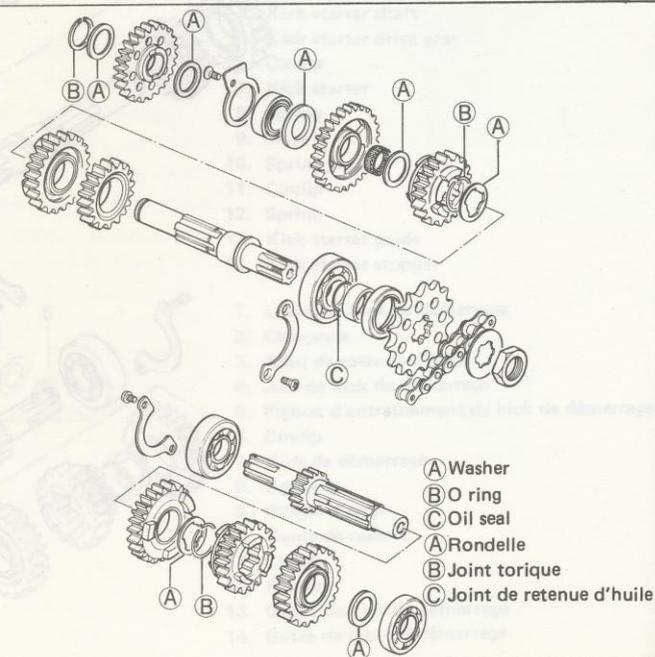
Quand un circlip neuf est remis en place, prendre soin de ne pas trop écarter chaque extrémité avec la pince à circlips; écarter suffisamment pour engager le circlip sur l'arbre.

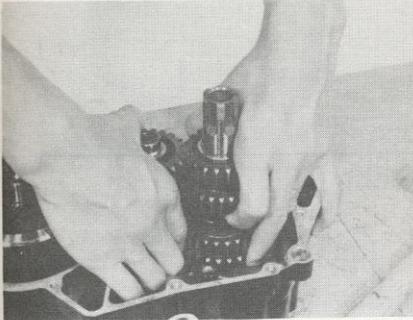
Une fois le montage d'un circlip terminé, bien vérifier si le circlip est parfaitement engagé dans la gorge de l'arbre et s'il y tient bien.

REMONTAGE DES PIGNONS DE TRANSMISSION

Les pignons doivent être remontés dans l'ordre correct.

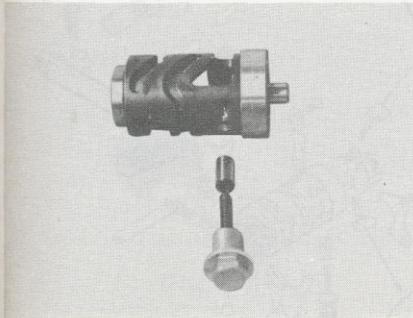
Utiliser la vue en coupe comme référence pour effectuer le remontage des pignons et pour contrôler l'assemblage en fin d'opération.





5. Fix both countershaft and drive shaft to the crankcase.

5. Fixer les embouts d'arbres de renvoi et de transmission au carter-moteur.



6. Install the gear shifting cam to the crankcase and align the neutral position on the cam. (Drain plug is used for gearshifting cam stopper.)

6. Remonter la came de changement de vitesse dans le carter-moteur et aligner la position de point mort avec la came. (Le bouchon de vidange sert de butée de came de changement de vitesse).

Tightening Torque

15 – 20 N·m
1.5 – 2.0 kg-m
11.0 – 14.5 lb-ft

Couple de serrage

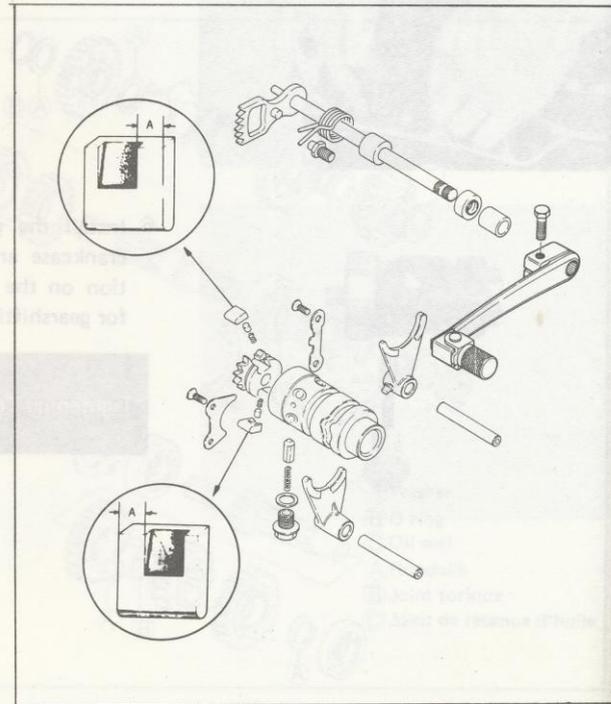
15 – 20 N·m
1,5 – 2,0 kg-m
11,0 – 14,5 lb-ft

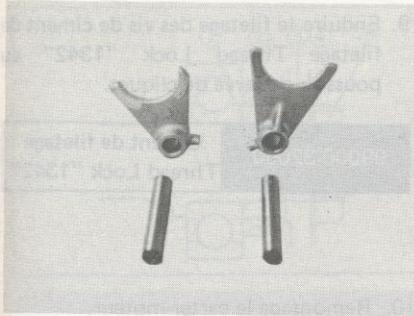
GEARSHIFTING MECHANISM

Refer to the following exploded view when reassembling the gearshifting mechanism. Note in particular that the two pawls are not identical: the wider side, indicated as "A", comes on the outer side.

MECANISME DE CHANGEMENT DE VITESSE

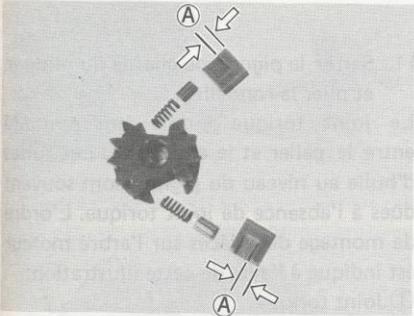
Utiliser la vue éclatée du mécanisme de changement des vitesses pour remonter ce dernier. Noter en particulier que les deux cliquets d'arrêt sont différents: le côté le plus large, identifié par "A", se place à l'extérieur.





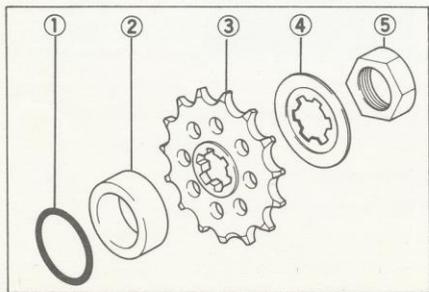
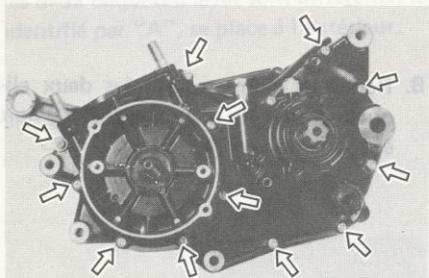
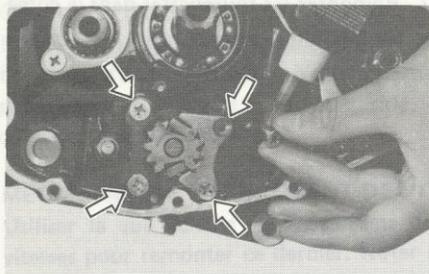
7. Install the forks in the gear groove.

7. Remonter les fourchettes dans la gorge du pignon.



8. Install the 2-cam driven gear pawls properly. (A) should be position outside.

8. Remonter correctement les deux cliquets d'arrêt de pignon mené. (A) doit être orienté vers l'extérieur.



9. Apply Thread Lock "1342" to screws when tightening the cam guide and pawl lifter.

99000-32050	Thread Lock "1342"
-------------	-----------------------

9. Enduire le filetage des vis de ciment de filetage Thread Lock "1342" au poussoir de levée de cliquet.

99000-32050	Ciment de filetage Thread Lock "1342"
-------------	--

10. Reassemble the crankcase.

10. Remontage le carter-moteur.

11. Tighten the engine sprocket and bend the washer.

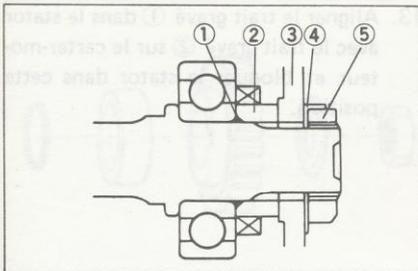
11. Serrer le pignon de chaîne du moteur et plier la rondelle.

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:

Le joint torique ① doit être remonté entre le palier et le entretoise. Les fuites d'huile au niveau du pignon sont souvent dues à l'absence de joint torique. L'ordre de montage des pièces sur l'arbre moteur est indiqué à l'aide de cette illustration:

- ① "O" ring
- ② Spacer
- ③ Engine sprocket
- ④ Washer
- ⑤ Nut

- ① Joint torique
- ② Entretoise
- ③ Pignon moteur
- ④ Rondelle
- ⑤ Ecrou



CAUTION:

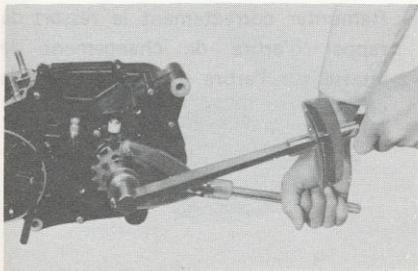
Note the position of "O" ring in this cross section.

The collar has its one end chamfered: the chamfered end comes on transmission side.

ATTENTION:

Noter la position du joint torique sur cette vue en coupe.

Une des extrémités du collier est chanfreinée et celle-ci se place du côté de la transmission.

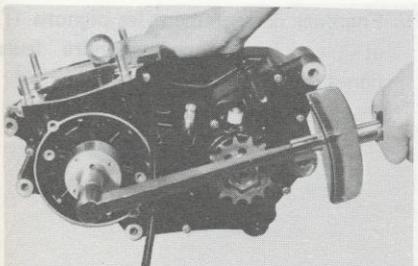


Tightening torque

40 – 60 N·m
4.0 – 6.0 kg-m
29.0 – 43.0 lb-ft

Couple de serrage

40 – 60 N·m
4,0 – 6,0 kg-m
29,0 – 43,0 lb-ft



12. Apply Thread Lock Super "1332B" to the magneto rotor nut and tighten the nut.

Tightening Torque

30 – 40 N·m
3.0 – 4.0 kg-m
21.5 – 29.0 lb-ft

12. Enduire l'écrou du rotor de magnéto de ciment de filetage Thread Lock Super "1332B" et bloquer l'écrou.

Couple de serrage

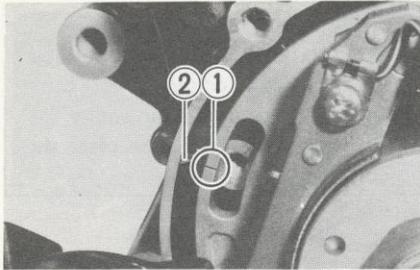
30 – 40 N·m
3,0 – 4,0 kg-m
21,5 – 29,0 lb-ft

99000-32090

Thread Lock Super
"1332B"

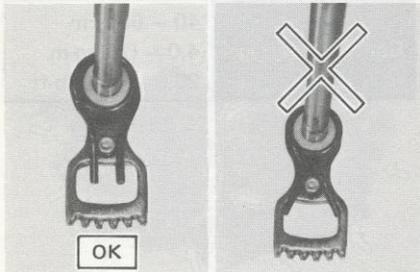
99000-32090

Ciment de filetage
Thread Lock Super
"1332B"



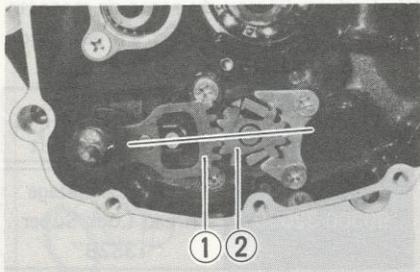
13. Align the engraved line ① on the stator to the aligning mark ② at the crankcase and secure the stator in that position.

13. Aligner le trait gravé ① dans le stator avec le trait gravé ② sur le carter-moteur et bloquer le stator dans cette position.



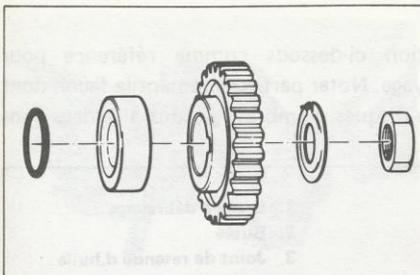
14. Install the shifting shaft return spring properly to the shifting shaft.

14. Remonter correctement le ressort de rappel d'arbre de changement de vitesse sur l'arbre de changement de vitesse.



15. Be sure to mesh gears ① and ② with their center lines coinciding with each other.

15. Engrener correctement les pignons ① et ② en faisant correspondre leurs lignes centrales.

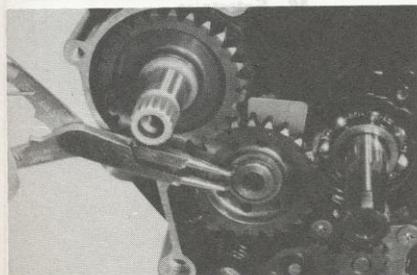
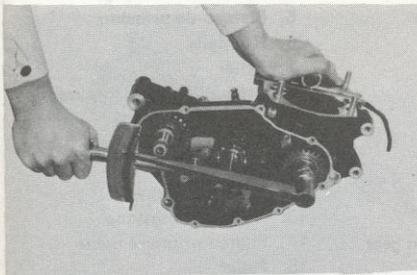


16. The relative position of parts associated with the primary drive gear the washer are as shown in this illustration. Be sure to install the "O" ring in the spacer. Tighten the primary drive gear and bend the washer. The left hand thread is used for this nut.

Tightening torque	90 – 110 N·m
	9.0 – 11.0 kg·m
	65.0 – 79.5 lb·ft

CAUTION:

Before installing the crankshaft into the right crankcase, be sure to install the spacer with "O" ring on the right crankcase.



17. Install the kick idle gear.

16. La position relative des pièces qui composent le pignon de commande primaire et sa rondelle, sont disposées comme représenté sur le croquis. Ne pas oublier de remonter le joint torique dans l'entretoise. Serrer le pignon de commande primaire puis replier la rondelle.

Cet écrou possède un pas à gauche.

Couple de serrage	90 – 110 N·m
	9,0 – 11,0 kg·m
	65,0 – 79,5 lb·ft

ATTENTION:

Avant de remonter vilebrequin dans la partie droite du carter-moteur, ne pas oublier de remonter le joint torique sur la partie droite du carter-moteur.

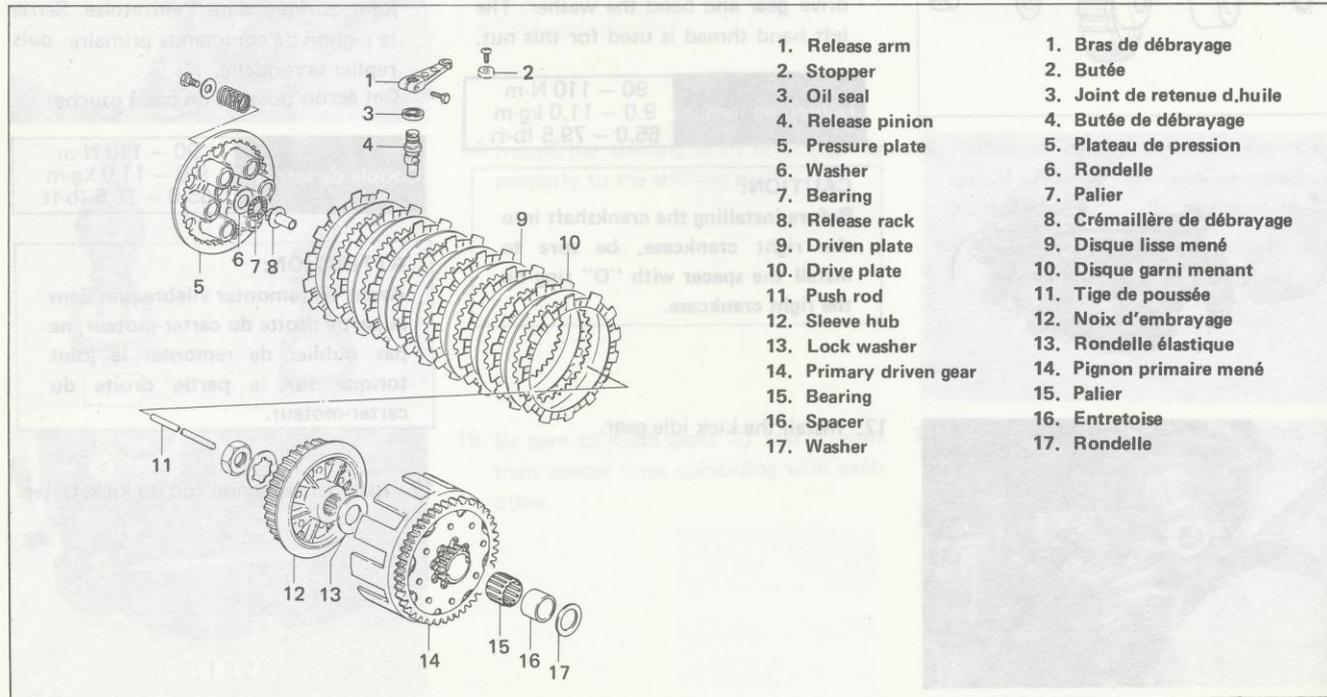
17. Installer le pignon fou du kickstarter.

CLUTCH

Refer to the following illustration for to reassemble the clutch, giving attention to the way the two kinds of clutch plate alternate in the stack.

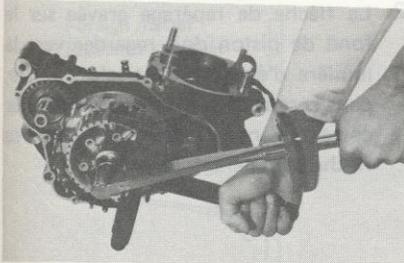
EMBRAYAGE

Utiliser l'illustration ci-dessous comme référence pour remonter l'embrayage. Noter particulièrement la façon dont les deux sortes de disques d'embrayage sont alternées dans la pile.



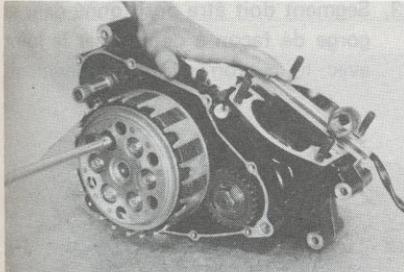
1. Release arm
2. Stopper
3. Oil seal
4. Release pinion
5. Pressure plate
6. Washer
7. Bearing
8. Release rack
9. Driven plate
10. Drive plate
11. Push rod
12. Sleeve hub
13. Lock washer
14. Primary driven gear
15. Bearing
16. Spacer
17. Washer

1. Bras de débrayage
2. Butée
3. Joint de retenue d'huile
4. Butée de débrayage
5. Plateau de pression
6. Rondelle
7. Palier
8. Crémaillère de débrayage
9. Disque lisse menant
10. Disque garni menant
11. Tige de poussée
12. Noix d'embrayage
13. Rondelle élastique
14. Pignon primaire menant
15. Palier
16. Entretoise
17. Rondelle



18. Attach the washer, tighten the clutch sleeve hub nut and bend the washer.

Tightening Torque	40 – 60 N·m
	4.0 – 6.0 kg·m
	29.0 – 43.0 lb·ft

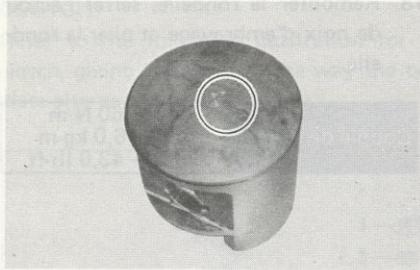


19. Install the push piece and push rod.
20. Install the drive, driven and the clutch pressure paltes.
21. Install the clutch spring by tightening the bolts.

18. Remonter la rondelle, serrer l'écrou de noix d'embrayage et plier la rondelle.

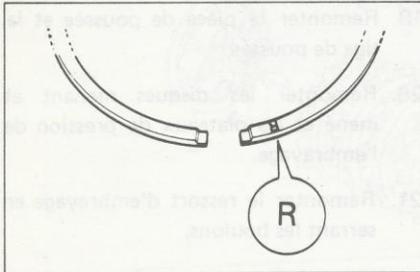
Couple de serrage	40 – 60 N·m
	4,0 – 6,0 kg·m
	29,0 – 43,0 lb·ft

19. Remonter la pièce de poussée et la tige de poussée.
20. Remonter les disques menant et mené et les plateaux de pression de l'embrayage.
21. Remonter le ressort d'embrayage en serrant les boulons.



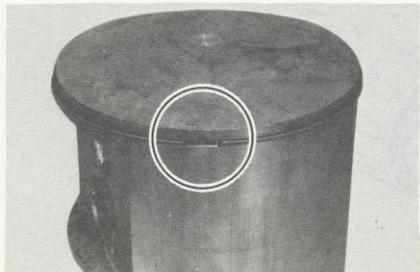
22. The arrow mark on the piston crown is meant to point to exhaust port side, that is, in the forward direction. Be sure to position the piston as guided by this mark.

22. La flèche de repérage gravée sur le fond de piston doit regarder vers la lumière d'échappement, c'est à dire, dans le sens de la marche. Positionner correctement le piston à l'aide de sa flèche de repérage.

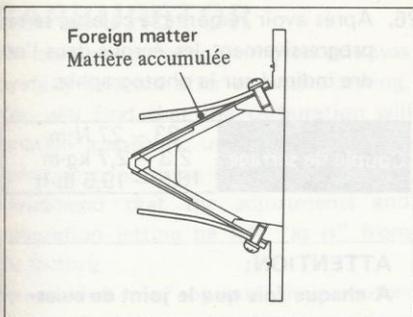


23. Piston ring must be so positioned in the groove as to locate the joint over the locating pin.

23. Segment doit être positionné dans sa gorge de façon à déterminer le joint avec le goujon de positionnement.



CARBURETOR CARBURATEUR



Vérifier le serrage de tous les boulons de fixation du moteur.

24. 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.

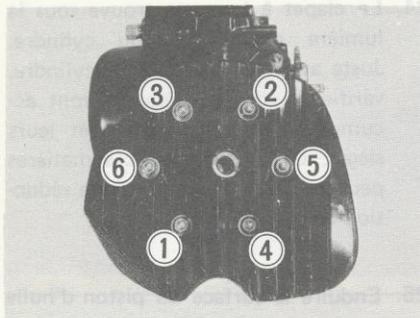
25. Apply engine oil to the piston surface and insert the piston in the cylinder.

24. Le clapet à lames se trouve sous la lumière d'admission du cylindre. Juste avant de remonter le cylindre, vérifier si des matières se sont accumulées entre les lames et leurs sièges. La présence de ces matières peuvent être à l'origine d'une réduction de puissance du moteur.

25. Enduire la surface du piston d'huile moteur et introduire le piston dans son cylindre.

1000 ml (2.113.19 USL)	Chapoteau
1000 ml (2.113.19 USL)	Chapoteau

Check the all engine mounting bolts.



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

Tightening Torque	23 – 27 N·m
	2,3 – 2,7 kg·m
	16,5 – 19,5 lb·ft

CAUTION:

Whenever replacing the cylinder head gasket or riding the new motorcycle, be sure to retighten the cylinder head nuts with specified torque after riding about 30 minutes.

27. Pour the transmission oil as follows.

Change oil	1000 ml (2.11/1.76 US/Imp pt)
Overhaul engine	1100 ml (2.32/1.93 US/Imp pt)

Check the all engine mounting bolts.

26. Après avoir remonté la culasse, serrer progressivement les écrous dans l'ordre indiqué sur la photographie.

Couple de serrage	23 – 27 N·m
	2,3 – 2,7 kg·m
	16,5 – 19,5 lb·ft

ATTENTION:

A chaque fois que le joint de culasse est remplacé ou si la motocyclette est encore neuve, ne pas oublier de resserrer les écrous de culasse au couple spécifié après avoir roulé pendant 30 minutes.

27. Verser de l'huile de transmission dans le carter selon les quantités indiquées.

Vidange de l'huile	1000 ml (2,11/1,76 US/Imp pt)
Révision générale du moteur	1100 ml (2,32/1,93 US/Imp pt)

Vérifier le serrage de tous les boulons de fixation du moteur.

CARBURETOR CARBURATEUR

CARBURETOR

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	38 mm
Main jet	#310
Jet needle	6FJ41-4
Needle jet	R-0
Cut-away	3.0
Pilot jet	#50
Pilot air adjusting screw	1 $\frac{1}{2}$ turn back open

Optional main jets

#290, #300, #320, #330 and #340

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

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 carburateur ou d'autres éléments secondaires. Les conducteurs qui ne sont pas habitués au fonctionnement et aux réglages de gicleur du carburateur 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 carburateur d'après les indications et les spécifications ci-dessous.

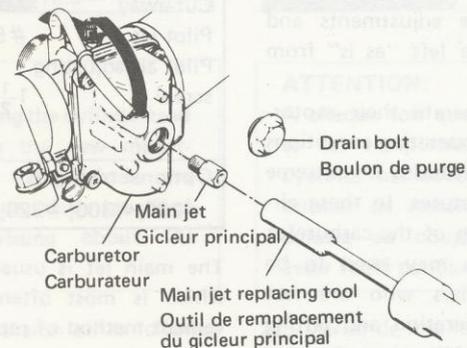
SPECIFICATIONS DU CARBURATEUR

Alésage	38 mm
Gicleur principal	#310
Pointeau	6FJ41-4
Gicleur à aiguille	R-0
Découpe	3.0
Gicleur de ralenti	#50
Vis d'air desserrée de (tour)	1-1/2

Gicleurs principaux optionnels

#290, #300, #320, #330 et #340

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.

ELECTRICAL SYSTEME ELECTRIQUE

SUZUKI "PEI" SYSTEM

In the RM465, ignition energy is supplied to the spark plug through electronically triggered capacitor discharge in a system comprising the magneto, CDI unit, ignition coil and spark plug. Three outstanding advantages of this proprietary system are:

1. High voltage induced in the secondary winding of the ignition coil is stable over the entire range of engine speeds, so that the ignition performance of the plug is dependable, regardless of whether the engine is running fast or slow.
2. There is no need of so frequently checking and adjusting the ignition system components as in the conventional system based on a breaker mechanism for make-break contacting action. Make-break action is electronic in the SUZUKI "PEI" system.
3. Ignition timing is automatically advanced in a manner best suited to the operating characteristic of the engine.

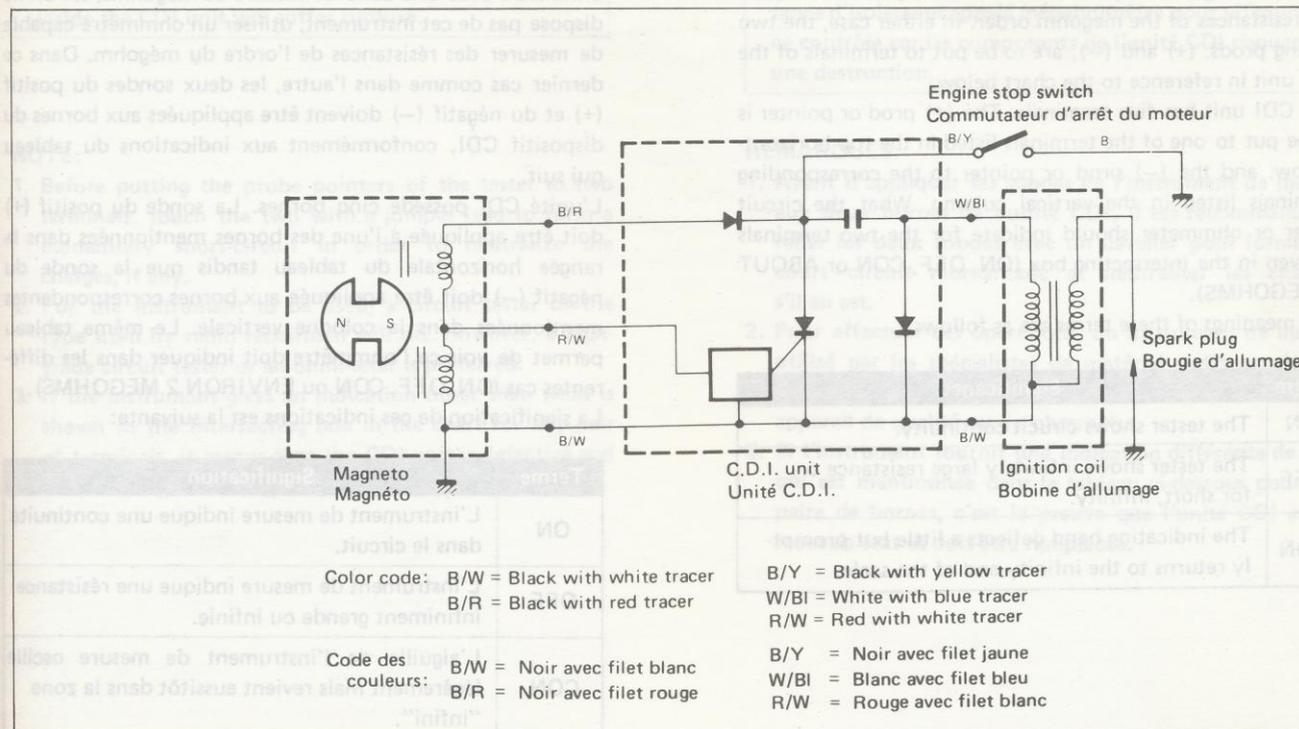
SYSTEME SUZUKI "PEI"

Sur la RM465, l'énergie électrique requise pour l'allumage est fournie à la bougie par l'intermédiaire d'une décharge par condensateur déclenché électroniquement; l'opération se déroule dans un système qui se compose d'une magnéto, d'une unité CDI, d'une bobine d'allumage et de la bougie d'allumage. Voici les trois avantages les plus marquants de ce système particulier:

1. La haute tension qui est induite dans l'enroulement secondaire de la bobine d'allumage est stable sur toute la gamme des régimes du moteur; on peut donc se fier aux performances d'allumage de la bougie sans tenir compte du régime moteur.
2. Il n'est pas nécessaire de vérifier et de régler les composants aussi fréquemment que ceux d'un système d'allumage classique faisant appel à des rupteurs pour assurer le contact. Avec le système SUZUKI "PEI", cette action est électronique.
3. L'avance à l'allumage est automatiquement avancé et convient mieux aux caractéristiques du moteur.

SUZUKI "PEI" CIRCUIT DIAGRAM

SCHEMA DE MONTAGE DU DISPOSITIF SUZUKI "PEI"



CHECKING CDI UNIT

Use a circuit tester as an ohmmeter, provided that it has a megohm range; if not, use an ohmmeter capable of measuring resistances of the megohm order. In either case, 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, OFF, CON or ABOUT 2 MEGOHMS).

The meanings of these terms are as follows:

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

CONTROLE DE FONCTIONNEMENT DE L'UNITE CDI

Utiliser un instrument de contrôle de circuit tel qu'un ohmmètre avec une zone de mesure de mégohms; si l'on ne dispose pas de cet instrument, utiliser un ohmmètre capable de mesurer des résistances de l'ordre du mégohm. Dans ce dernier cas comme dans l'autre, les deux sondes du positif (+) et du négatif (−) doivent être appliquées aux bornes du dispositif CDI, conformément aux indications du tableau qui suit.

L'unité CDI possède cinq bornes. La sonde du positif (+) doit être appliquée à l'une des bornes mentionnées dans la rangée horizontale du tableau tandis que la sonde du négatif (−) doit être appliquée aux bornes correspondantes mentionnées dans la colonne verticale. Le même tableau permet de voir ce l'ohmmètre doit indiquer dans les différents cas (ON, OFF, CON ou ENVIRON 2 MEGOHMS).

La signification de ces indications est la suivante:

Terme	Signification
ON	L'instrument de mesure indique une continuité dans le circuit.
OFF	L'instrument de mesure indique une résistance infiniment grande ou infinie.
CON	L'aiguille de l'instrument de mesure oscille légèrement mais revient aussitôt dans la zone "infini".

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 type used by radio repairmen 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.

ATTENTION:

Ne jamais utiliser un instrument de mesure à résistance d'isolement appelé mégohmmètre pour effectuer ce contrôle car les composants de l'unité CDI risquent une destruction.

REMARQUES:

1. Avant d'appliquer les sondes de l'instrument de mesure aux deux bornes de l'unité CDI, il est recommandé de relier les deux sondes avec un cavalier pour former un court-circuit momentané et neutraliser les charges, s'il en est.
2. Pour effectuer ces opérations, un instrument de mesure utilisé par les spécialistes de matériel radio conviendra parfaitement. Toutefois, il est préférable d'utiliser un appareil de qualité ou un ohmmètre.
3. Si l'instrument fournit une indication différente de celle qui est mentionnée dans le tableau ci-dessous pour une paire de bornes, c'est la preuve que l'unité CDI est en mauvais état et doit être remplacée.

M Ω range

Negative (-) probe pin Broche de sonde négative (-)	Positive (+) probe pin Broche de sonde positive (+)				
	B/W	B/Y	B/R	R/W	W/BI
B/W		ON	ON About 2MΩ Environ 2MΩ	ON	CON
B/Y	CON		ON About 2MΩ Environ 2MΩ	CON	CON
B/R	CON	ON		CON	CON
R/W	OFF	OFF	OFF		OFF
W/BI	CON	CON	ON About 2MΩ Environ 2MΩ	CON	

CHECKING IGNITION COIL

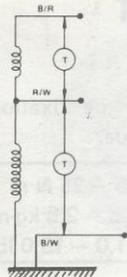
The ignition coil is to be checked for continuity in both primary and secondary windings. Exact ohmic readings are not necessary, but, if the windings are in sound condition, their continuity will be noted with these approximate ohmic values:

Primary winding	(between WHITE/BLUE and BLACK/WHITE)	Approx. 0 – 1 Ω
Secondary winding	(between plug cord and BLACK/WHITE)	Approx. 10 – 11 k Ω Approx. 20 – 21 k Ω For Canada

CONTROLE DE L'ETAT DE LA BOBINE D'ALLUMAGE

Un contrôle de continuité de la bobine d'allumage doit être fait au niveau des enroulements primaire et secondaire. Une indication ohmique pointue n'est pas exigée, mais si les enroulements sont en bon état, leur continuité pourra être jugée avec les valeurs ohmiques approximatives ci-dessous:

Enroulement primaire	Entre le fil blanc-bleu et le fil blanc-noir	Environ 0 – 1 Ω
Enroulement secondaire	Entre le cordon de raccordement et le fil blanc-noir	Environ 10 – 11 k Ω Environ 20 – 21 k Ω ... Pour la Canada



B/R : Black/red
R/W : Red/white
B/W : Black/white

B/R : Noir/rouge
R/W : Rouge/blanc
B/W : Noir/blanc

T : Tester
T : Appareil de contrôle

MAGNETO

Check the two coils for continuity.

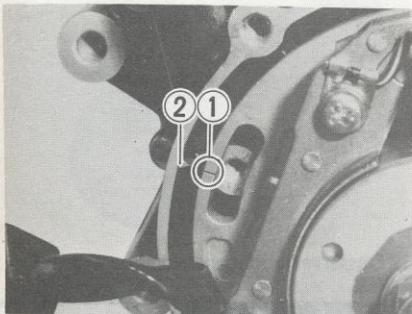
(BLACK/RED and RED/WHITE)	140 – 210 Ω
(RED/WHITE and BLACK/WHITE)	230 – 350 Ω
(BLACK/RED and BLACK/WHITE)	370 – 560 Ω

IGNITION TIMING ADJUSTMENT

Unlike conventional contact-breaker ignition systems, the PEI system maintains its original ignition timing until the system becomes disturbed as in engine overhauling: ignition timing does not change at all as long as the system remains undisturbed.

The following adjusting procedure is a procedure to be followed in remounting the magneto stator to re-establish the specified ignition timing:

Align the engraved line ① on the stator to the aligning mark ② at the crankcase and secure the stator in that position.



MAGNETO

Vérifier la continuité des deux bobines.

(Fil noir/rouge et fil rouge/blanc)	140 – 210 Ω
(Fil rouge/blanc et fil noir/blanc)	230 – 350 Ω
(Fil noir/rouge et fil noir/blanc)	370 – 560 Ω

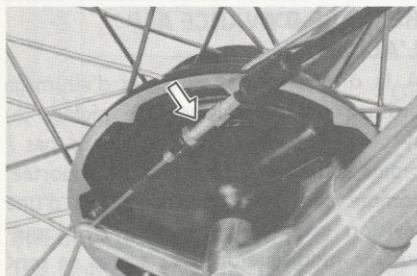
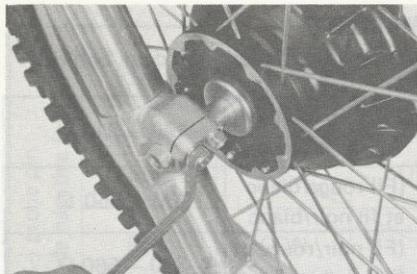
REGLAGE D'AVANCE A L'ALLUMAGE

A la différence des systèmes d'allumage ordinaires à vis platinees, le réglage du système PEI ne varie absolument pas à moins d'une modification soit apportée, comme cela se produit au cours d'une révision générale du moteur. Tant qu'aucune modification des réglages ne sont apportées à l'avance à l'allumage, le système reste invariable.

Le procédé de réglage suivant doit être appliqué pour réassembler la magnéto et le stator et rétablir le réglage d'avance à l'allumage spécifié:

Aligner le trait gravé ① dans le stator avec le trait gravé ② sur le carter-moteur et bloquer le stator dans cette position.

CHASSIS CADRE



FRONT WHEEL

REMOVAL

1. Loosen the axle shaft holder nuts.

Tightening torque	15 – 25 N·m
	1.5 – 2.5 kg·m
	11.0 – 18.0 lb·ft

2. Disconnect the front brake.

3. Loosen and pull out the front axle.

Tightening torque	50 – 80 N·m
	5.0 – 8.0 kg·m
	36.0 – 58.0 lb·ft

ROUE AVANT

DEPOSE

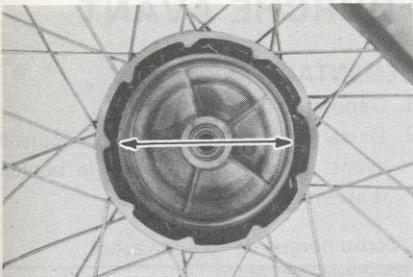
1. Desserrer les écrous de fixation du support d'arbre de roue.

Couple de serrage	15 – 25 N·m
	1,5 – 2,5 kg·m
	11,0 – 18,0 lb·ft

2. Débrancher le câble de frein avant.

3. Desserrer et dégager la roue avant.

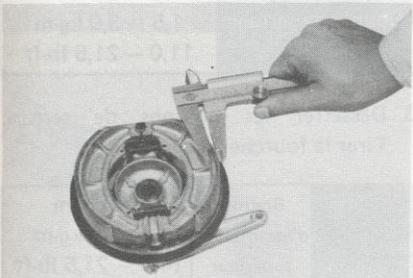
Couple de serrage	50 – 80 N·m
	5,0 – 8,0 kg·m
	36,0 – 58,0 lb·ft



INSPECTION AND SERVICING

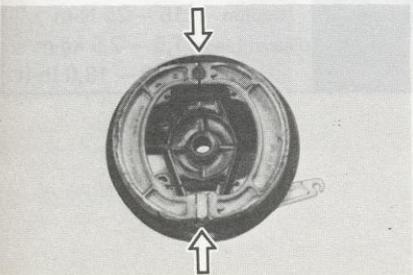
1. Check the bearing noise and measure the inner diameter of brake drum.

Service Limit 150.7 mm (5.93 in.)



2. Measure the thickness of brake shoe.

Service Limit 1.5 mm (0.06 in.)



3. Apply grease on the cam.

INSPECTION ET ENTRETIEN

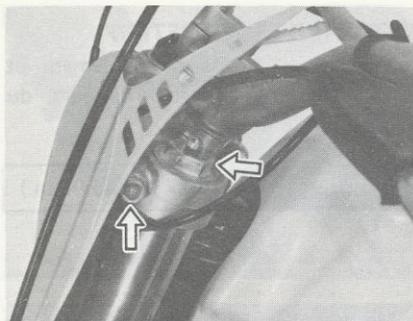
1. Vérifier les bruits de roulement et mesurer le diamètre intérieure du tambour de frein.

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

2. Mesurer l'épaisseur de mâchoire de frein.

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

3. Enduire la came de graisse



FRONT FORK

DISASSEMBLY

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

Front fork cap bolt

Tightening torque	15 – 30 N·m
	1.5 – 3.0 kg·m
	11.0 – 21.5 lb-ft



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

Tightening torque	Upper clamp bolt	20 – 30 N·m
		2.0 – 3.0 kg·m
		14.5 – 21.5 lb-ft
	Lower clamp bolt	15 – 25 N·m
		1.5 – 2.5 kg·m
		11.0 – 18.0 lb-ft

FOURCHE AVANT

DEMONTAGE

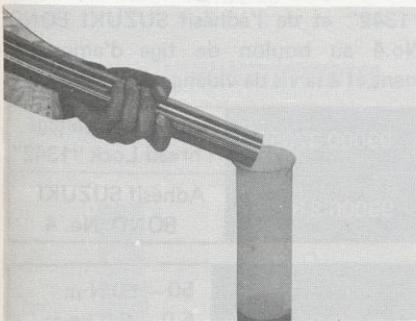
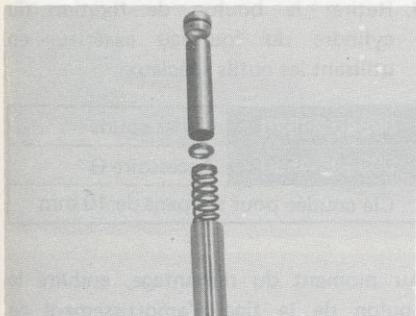
1. Déposer la roue avant
2. Desserrer l'écrou borgne de fourche avant après avoir desserré le boulon d'assemblage supérieur.

L'écrou borgne de fourche avant

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

3. Desserrer les boulons de serrage. Tirer la fourche vers le bas.

Couple de serrage	Boulon d'assemblage supérieur	20 – 30 N·m
		2,0 – 3,0 kg·m
		14,5 – 21,5 lb-ft
	Boulon d'assemblage inférieur	15 – 25 N·m
		1,5 – 2,5 kg·m
		11,0 – 18,0 lb-ft

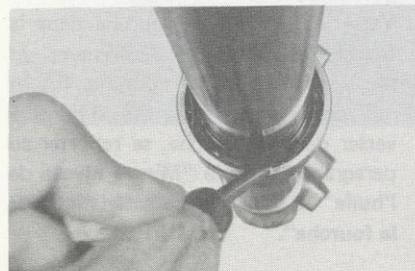
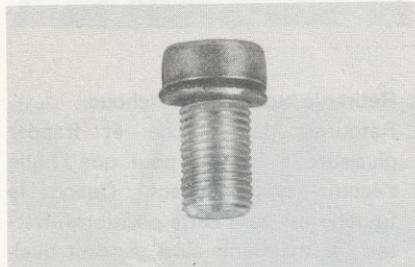
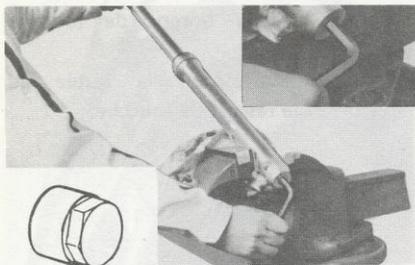


4. Remove the front fork cap bolt.
5. Draw out spacer, spring stopper and fork spring.

6. Remove the rubber damper.
7. 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.
8. 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".

4. Retirer l'écrou borgne de fourche avant.
5. Chasser l'entretoise, la butée de ressort et le ressort de fourche.

6. Retirer la butée en caoutchouc.
7. Retourner la fourche et frapper plusieurs la fourche pour que l'huile s'écoule complètement. Quand la fourche est dans cette position (inversée), la maintenir ainsi pendant quelques minutes.
8. Verser de l'huile de fourche dans la fourche et frapper légèrement et plusieurs fois sur la fourche. En ce qui concerne la quantité d'huile à verser dans la fourche, se reporter au paragraphe intitulé "Mise à niveau de l'huile" et "Réglage caractéristique de la fourche".



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

09940-34520	T handle
09940-34590	Attachment G
L type 10 mm hexagon wrench	

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

99000-32050	Thread Lock "1342"
99000-31030	SUZUKI BOND No. 4
Tightening torque	50 – 60 N·m
	5,0 – 6,0 kg·m
	36,0 – 43,5 lb·ft

10. Remove the cylinder, spring and the oil lock piece.

11. Remove the snap ring.

9. Retirer le boulon de fixation du cylindre du fourreau extérieur en utilisant les outils spéciaux.

09940-34520	Levier coudé
09940-34590	Accessoire G
Clé coudée pour six pans de 10 mm	

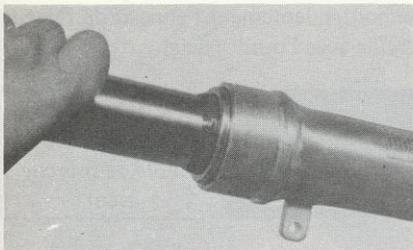
Au moment du remontage, enduire le boulon de la tige d'amortissement de ciment pour filetage Thread Lock "1342" et de l'adhésif SUZUKI BOND No.4 au boulon de tige d'amortissement et à la vis de vidange d'huile.

99000-32050	Ciment de filetage Thread Lock "1342"
99000-31030	Adhésif SUZUKI BOND No. 4

Couple de serrage	50 – 60 N·m
	5,0 – 6,0 kg·m
	36,0 – 43,5 lb·ft

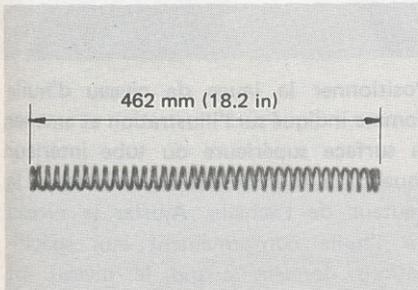
10. Retirer le cylindre, le ressort et la pièce de retenue d'huile.

11. Retirer le jonc d'arrêt.



12. Remove the oil seal holder and oil seal by slowly pulling out the inner tube.

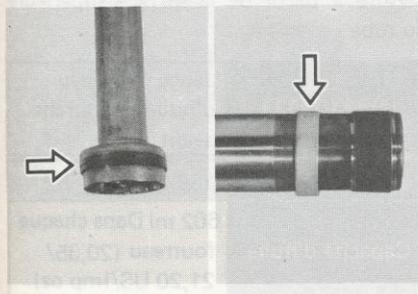
Be careful not to damage the inside of the tube.



INSPECTION & ADJUSTMENT

Measure the free length of the fork spring.

Service Limit	462 mm (18,2 in.)
---------------	-------------------



Check the DU" metals.

12. Retirer le support d'anneau de retenue d'huile et l'anneau de retenue d'huile en tirant lentement le tube interne vers l'extérieur.

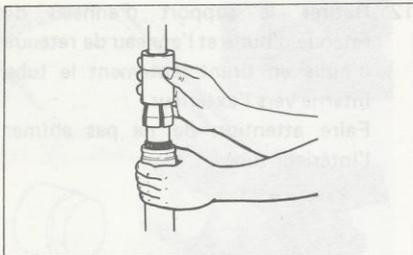
Faire attention de ne pas abîmer l'intérieur tube.

INSPECTION ET REGLAGE

Mesurer la longueur libre du ressort de fourche.

Limite de service	462 mm (18.2 in.)
-------------------	-------------------

Vérifier l'état des coussinets métalliques.



Install the oil seal slowly by using special tool.

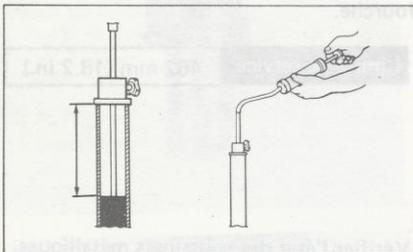
09940-50112

Front fork oil seal installer

Remonter lentement l'anneau de retenue d'huile avec l'outil spécial.

09940-50112

Outil de remontage d'anneau de retenue d'huile de fourche avant



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.

09943-74111

Front fork oil level gauge

Positionner la jauge de niveau d'huile comme indiqué sur l'illustration et amener la surface supérieure du tube intérieur (quand la fourche est comprimée) à la hauteur de l'échelle. Ajuster le niveau de l'huile conformément aux spécifications données quand le niveau est mesuré à partir de la surface supérieure du tube.

Oil level

166 mm (6.5 in.)

Oil capacity

602 ml each leg
(20.35/21.20 US/
Imp oz)

09943-74111

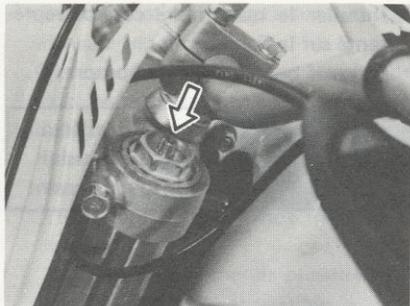
Jauge de niveau d'huile de fourche avant

Niveau d'huile

166 mm (6,5 in.)

Capacité d'huile

602 ml Dans chaque fourreau (20,35/21,20 US/Imp oz)

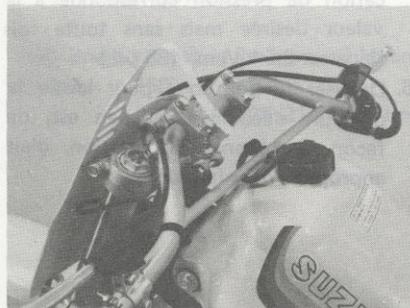


AIR PRESSURE ADJUSTMENT

1. Hold the machine standing erect by blocking up, keeping the front wheel off the floor.
2. Push in the valve to let out the pressure. Be sure to bleed the pressure out completely.

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

99000-32050 Thread Lock "1342"



3. After loosening the clamp bolt on handlebars, turn down the handle.

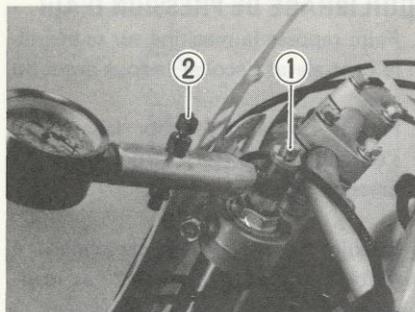
EQUILIBRAGE DE PRESSION D'AIR

1. Faire reposer la machine sur sa béquille centrale et décoller la roue avant du sol.
2. Presser sur la valve pour laisser l'air s'échapper. Libérer entièrement la pression interne.

Enduire la valve d'air de ciment à filetage Thread Lock "1342" et revisser la valve à sa place.

99000-32050 Ciment de filetage
Thread Lock "1342"

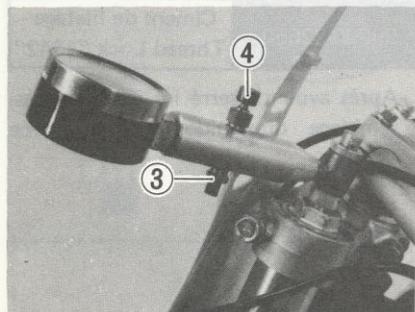
3. Après avoir desserré les boulons d'assemblage du guidon, retourner ce dernier.



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

09940-44110

Front fork pressure
regulating gauge



5. Inject water-free compressed air through valve ③ until the pressure gauge reads the desired level not higher than 2.5 kg/cm^2 (35 psi).
6. Back away (loosen) knob ④ to bleed out the excess pressure, if any, to secure the desired air pressure inside the fork.

4. Installer le manomètre comme représenté sur la figure.

Serrer le bouton ① et le bouton ②.

09940-44110

Manomètre d'équilibrage de pression pour fourche avant

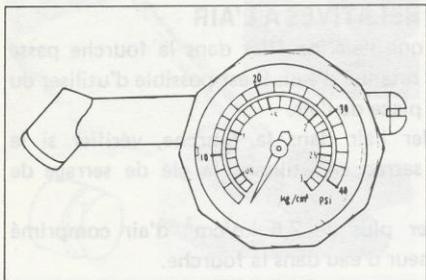
5. Insuffler de l'air sans humidité par la valve d'air ③ jusqu'à ce que l'indication de pression corresponde à la valeur désirée mais sans toute fois dépasser $2,5 \text{ kg/cm}^2$ (35 psi.)
6. Dévisser le bouton ④ pour laisser la pression s'échapper, s'il en est, de façon à obtenir la pression d'air appropriée dans la fourche.

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/cm^2 (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/cm^2 (1.4 psi).
 - * Before riding out, be sure to check that the air pressure is at the prescribed level.
 - * **(A) Standard setting Pressure: 0 kg/cm^2 (0 psi)**
- Oil level: 166 mm (6.5 in.)
602 ml (20.35/21.20 US/Imp oz)

OBSERVATIONS RELATIVES A L'AIR

- * Faire en sorte que l'air insuffler dans la fourche passe par un filtre de retenue d'eau. Il est possible d'utiliser du gaz d'azote à la place de l'air.
 - * Avant d'insuffler l'air dans la fourche, vérifier si la valve est bien serrée en utilisant la clé de serrage de valve.
 - * Ne pas insuffler plus de $2,5 \text{ kg/cm}^2$ d'air comprimé (35 psi) sans teneur d'eau dans la fourche.
 - * La fourche n'est pas étudiée pour supporter des pressions supérieures à celle-ci.
 - * Essayer d'équilibrer la pression d'air dans les deux tubes pour obtenir le moins d'écart possible. La tolérance maximum admissible est de $0,1 \text{ kg/cm}^2$ (1,4 psi).
 - * Avant de prendre la route, vérifier si la pression d'air de la fourche correspond à la valeur recommandée.
 - * **(A) Pression de réglage nominale: 0 kg/cm^2 (0 psi)**
- Niveau d.huile: 166 mm (6,5 in.)
602 ml (20,35/21,20 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 RM465 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.

REMARQUE:

La méthode citée pour haut suppose que le manomètre spécial disponible chez Suzuki est utilisé. A la place de ce manomètre, celui qui est fourni avec la RM465 peut être utilisé. Le manomètre fourni (qui fait partie de l'outillage de la machine) doit être utilisé de la façon suivante: 1) Introduire parfaitement l'embout du manomètre sur la valve et 2) après avoir interprété la pression interne, le dégager franchement de la valve.

TYPICAL FORK SETTING

Theoretically a counterless number of combinations of air pressure and oil level are possible. The typical combinations are indicated here.

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

REGLAGE CARACTERISTIQUE DE LA FOURCHE

En principe, un nombre illimité de combinaisons de pression d'air et de niveau d'huile peut être appliqué. Les combinaisons caractéristiques qui sont indiquées ici.

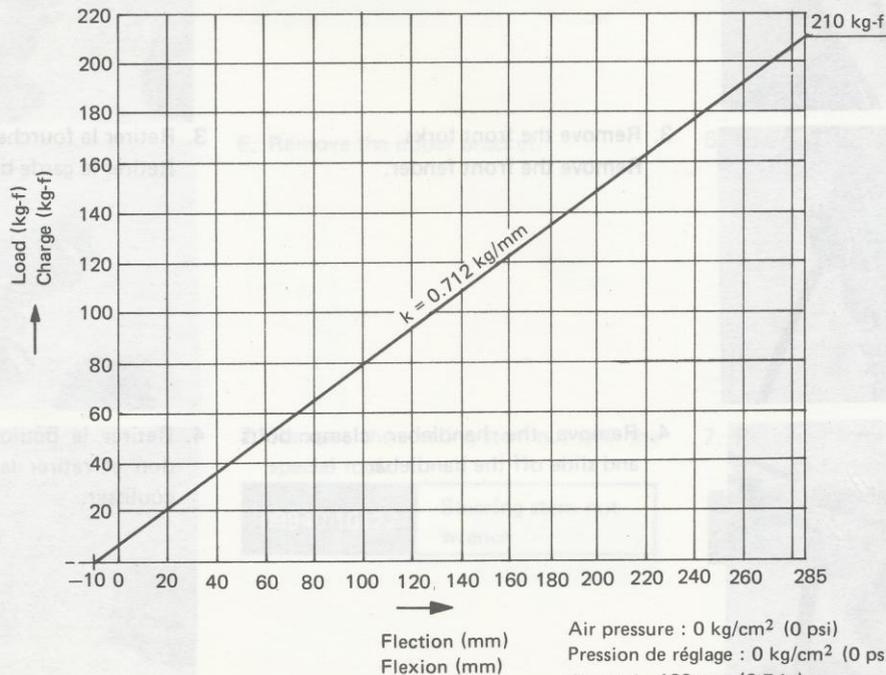
TYPICAL FORK SETTING

Theoretically a countless number of combinations of air pressure and oil level are possible. The typical combinations are indicated here.

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

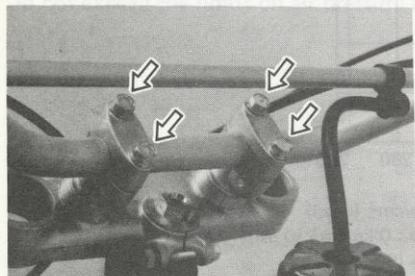
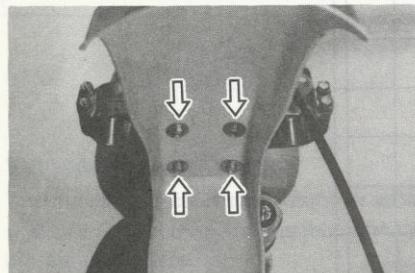
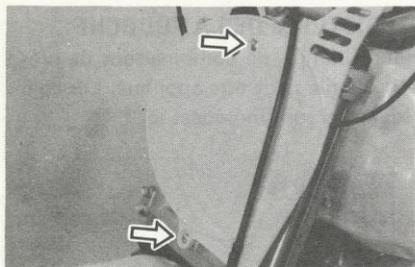
REGLAGE CARACTERISTIQUE DE LA FOURCHE

En principe, un nombre illimité de combinaisons de pression d'air et de niveau d'huile peut être appliqué. Les combinaisons caractéristiques qui sont indiquées ici.



Flection (mm)
Flexion (mm)

Air pressure : 0 kg/cm² (0 psi)
Pression de réglage : 0 kg/cm² (0 psi)
Oil level : 166 mm (6.5 in)
Niveau d'huile : 166 mm (6,5 in)



STEERING

DISASSEMBLY

1. Remove the front wheel.
2. Take off front number plate.

3. Remove the front forks.
Remove the front fender.

4. Remove the handlebar clamp bolts
and slide off the handlebar.

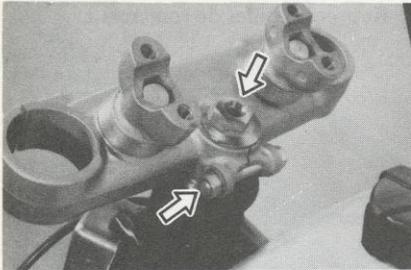
GUIDON DE DIRECTION

DEMONTAGE

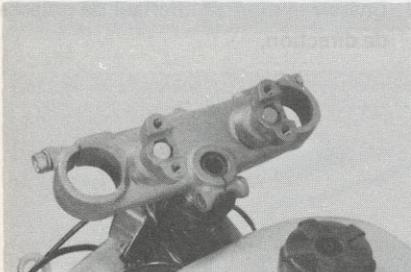
1. Déposer la roue avant.
2. Retirer la plaque de police avant.

3. Retirer la fourche avant.
Retirer le garde-boue avant.

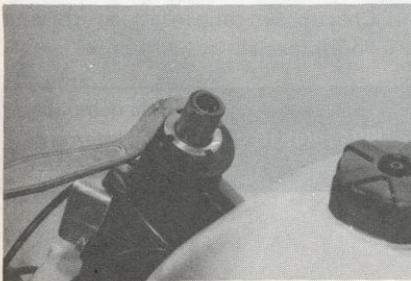
4. Retirer les boulons de serrage du guidon et retirer le guidon en le faisant coulisser.



5. Remove the steering stem head bolt and loosen steering stem upper clamp bolt.



6. Remove the upper bracket.



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

09940-10122

Steering stem nut wrench

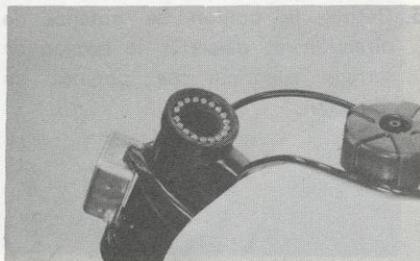
5. Retirer le boulon de potence de direction et desserrer le boulon de serrage supérieur de potence de direction.

6. Retirer le support supérieur.

7. Retirer l'écrou de potence de direction avec l'outil spécial.

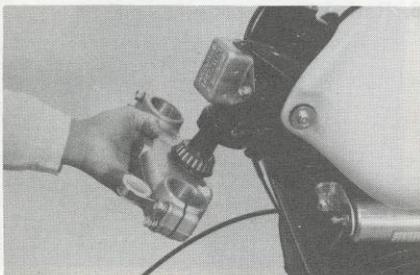
09940-10122

Clé pour douille de réglage de direction



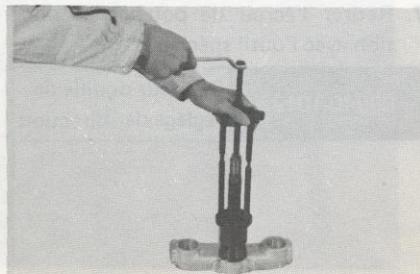
8. Take out the bearing balls.

8. Retirer les billes de roulement.



9. Draw out the steering stem lower bracket.

9. Chasser le support inférieur de potence de direction.



10. Draw out bearing by using special tool.

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

09941-84510

Bearing inner race
remover

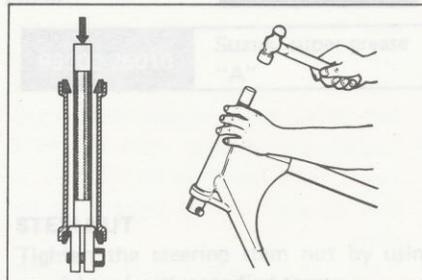
09941-84510

Outil de démontage
de cage interne de
roulement.



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

09941-54911	Steering race remover
09941-74910	Steering bearing installer



	Steering nut socket wrench
--	----------------------------

	40 - 50 N·m
	4.0 - 5.0 kg·m
	29.0 - 36.0 lb·ft

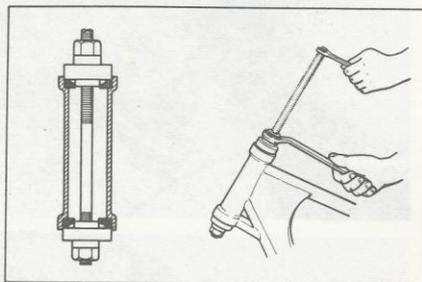
11. Chasser les cages extérieures, supérieure et inférieure de roulement.

09941-54911	Outil de démontage de cage de direction
09941-74910	Outil de remontage de roulement de direction



	Cle à tube outil écrou de direction
--	-------------------------------------

	40 - 50 N·m
	4.0 - 5.0 kg·m
	29.0 - 36.0 lb·ft



REASSEMBLY

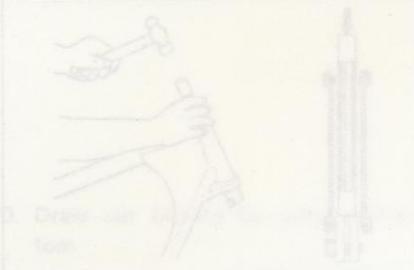
Reassemble and remount the steering stem in the reverse order of disassembly and removal and also carry the following steps:

OUTER RACES

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

09941-34511

Steering outer
race installer



REMONTAGE

Réassembler et remonter la potence de direction en procédant dans l'ordre inverse du démontage; exécuter également les opérations suivantes:

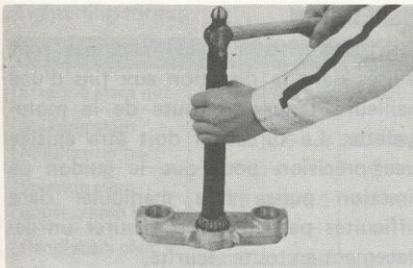
CAGES EXTERIEURES

Emmancher à la presse les cages extérieures supérieure et inférieure 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



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

99000-25010

Suzuki super grease "A"



STEM NUT

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

09940-11410

Steering nut socket wrench

Tightening torque

40 – 50 N·m
4.0 – 5.0 kg·m
29.0 – 36.0 lb-ft

ROULEMENTS

Emmancher à la presse le roulement inférieur en utilisant l'outil spécial.

09941-74910

Outil de repose de roulement de direction

Enduire les roulements à billes supérieur et inférieur de graisse avant de les remonter sur la potence de direction.

99000-25010

Graisse extra Suzuki "A"

ECROU DE DIRECTION

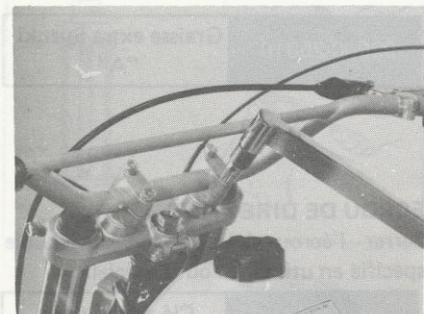
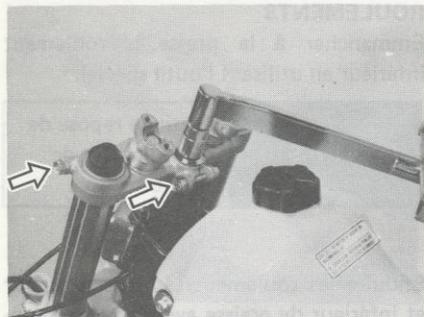
Serrer l'écrou de direction au couple spécifié en utilisant l'outil spécial.

09940-11410

Clé à tube pour écrou de direction

Couple de serrage

40 – 50 N·m
4,0 – 5,0 kg·m
29,0 – 36,0 lb-ft



INSPECTION

Taper roller type bearing is applied on the steering system for better handling. Steering should be adjusted properly for smooth manipulation of handlebar and safe running.

Too stiff steering prevents smooth manipulation of handlebars and too loose steering will cause poor stability. Follow the steps below for adjusting and checking the steering stem.

- Using the steering nut socket wrench and a torque wrench, tighten the stem nut.
- Move the steering stem back and forth five or six times to seat the bearing.
- 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 and temporarily tighten the steering stem head center bolt.
- Tighten the steering stem upper clamp bolt.

INSPECTION

Des roulements à galets coniques sont utilisés dans la direction aux fins d'une meilleure tenue de route de la motocyclette. La direction doit être ajustée avec précision pour que le guidon de direction puisse être manipulé dans des difficultés particulières et assurer un déplacement en toute sécurité.

Si la direction est trop dure, les commandes du guidon seront difficiles, mais si la direction est trop souple, ceci peut être une source de manque de stabilité. Procéder dans l'ordre indiqué ci-après pour régler la direction et vérifier le résultat obtenu.

- Utiliser une clé à tube pour écrou de direction et une clé dynamométrique pour bloquer l'écrou de direction.
- Actionner la potence de direction d'avant en arrière et à plusieurs reprises pour que le roulement soit bien en place.
- Desserrer l'écrou de direction pour que le couple de serrage soit nul. Ensuite, resserrer très légèrement l'écrou de direction jusqu'à disparition de tout jeu de la potence.

Tightening torque

	N-m	kg-m	lb-ft
Steering stem nut	40-50	4.0-5.0	29.0-36.0
Steering stem head center bolt	35-50	3.5-5.0	25.5-36.0
Steering stem upper clamp bolt	15-25	1.5-2.5	11.0-18.0
Handlebars clamp bolt	12-20	1.2-2.0	8.5-14.5

Couple de serrage

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

- Loosen the stem nut slightly and tighten the steering stem head center bolt.

When the 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 handlebar.

- Remonter le support supérieur de potence de direction et serrer provisoirement le boulon central de potence de direction.

- Serrer le boulon de serrage supérieur de potence de direction.

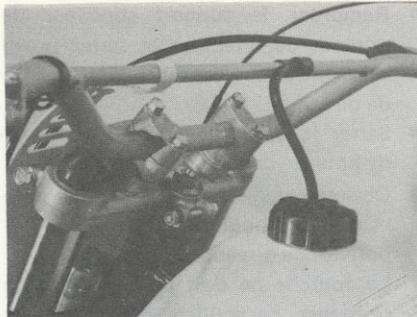
- Desserrer légèrement l'écroude potence et serrer le boulon central de haut de potence de direction.

La fourche ne doit présenter aucune résistance particulière quand elle est actionnée d'avant en arrière. Si du jeu est remarquée à la fourche, desserrer le boulon central, serrer un peu plus l'écrou de potence et resserrer le boulon central.

- Remonter le guidon sur la direction.

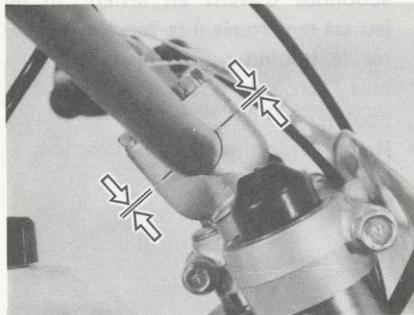
CAUTION: Be sure to make the two rubbers equally tight.

ATTENTION: Veillez à serrer de façon égale les deux amortisseurs.



Inspect and check the removed parts for the following abnormalities.

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

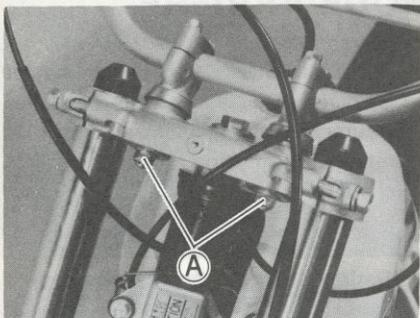


Set the handlebar as the clearance ahead of and behind the handlebar are equalized.

Inspecter et vérifier l'état des pièces démontées et contrôler si elles possèdent les défauts suivants:

- Déformation du guidon
- Usure de support de guidon
- Usure de cage et dureté
- Usure ou endommagement des billes de roulement
- Usure ou endommagement des galets en acier
- Déformation de potence de direction

Installer le guidon pour que l'écartement avant et arrière soit égal.

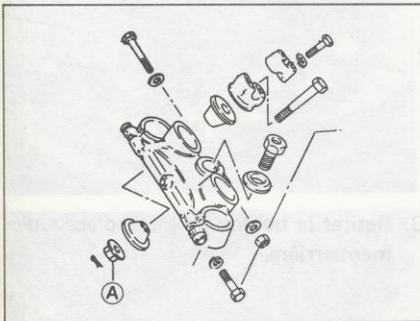


HANDLEBAR DAMPER ADJUSTMENT

The damping effect can be varied as desired by tightening the nuts (A) more or less hard.

Tightening torque	8 – 12.0 N·m
	0.8 – 1.2 kg·m
	6.0 – 8.5 lb·ft

This adjustment should be made to suit the damping action to the racing course conditions or to the rider's preference.



HOW TO REPLACE DAMPER RUBBER

Replace the handlebar damper rubbers as follows:

1. Remove handlebar, loosen nuts (A) under upper bracket, and remove dampers by pulling them upward.
2. Put in the replacement rubbers, tighten the nuts (A) and restore handlebar.

CAUTION: Be sure to make the two rubbers equally tight.

REGLAGE D'AMORTISSEUR DU GUIDON

On peut faire varier l'effet d'amortissement en serrant plus ou moins fort les écrous (A).

Couple de serrage	8,0 – 12,0 N·m
	0,8 – 1,2 kg·m
	7,0 – 8,5 lb·ft

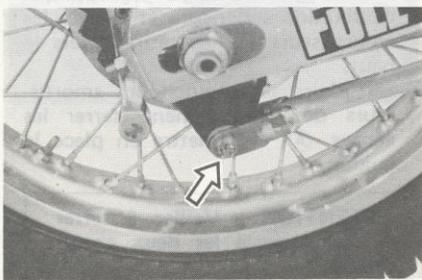
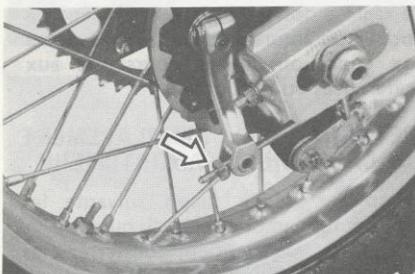
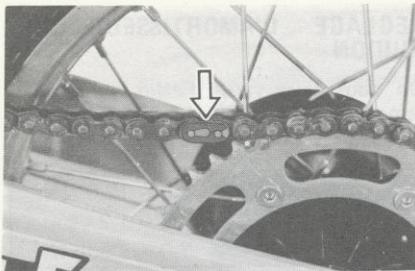
Ce réglage doit être effectué de façon à obtenir un amortissement qui convienne aux conditions de la course ou aux préférences du conducteur.

METHODE DE REMPLACEMENT DU CAOUTCHOUC AMORTISSEUR

Remplacer de la façon suivante les caoutchoucs amortisseurs du guidon:

1. Déposer le guidon, desserrer les écrous (A) au-dessous de l'applique de fixation supérieure et enlever les amortisseurs en les retirant vers le haut.
2. Introduire les caoutchoucs amortisseurs de remplacement, serrer les écrous (A) et remettre en place le guidon.

ATTENTION: Veiller à serrer de façon égale les deux caoutchoucs.



REAR WHEEL

1. Remove the engine sprocket cover and chain guide plate. Remove the drive chain by removing the chain joint clip.

2. Remove the rear brake cable.

3. Remove the rear torque link bolt.

ROUE ARRIERE

1. Retirer le couvercle du pignon moteur et plateau de guidage de la chaîne. Retirer la chaîne d'entraînement en retirant le maillon de liaison de la chaîne.

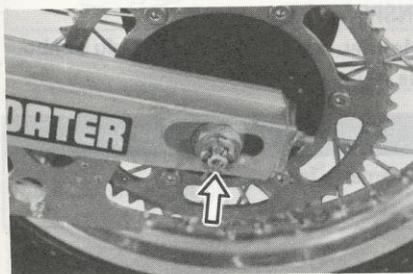
2. Retirer le câble du frein arrière.

3. Retirer le boulon de bielle d'accouplement arrière.



4. Spherical ball bearings and oil seals are used for this joint portion. Apply grease when installing the torque link.

4. Des roulements à billes sphériques et des anneaux de retenue d'huile sont utilisés pour cette section de jonction. L'enduire de graisse au moment de remonter le boulon de bielle d'acouple-ment arrière.



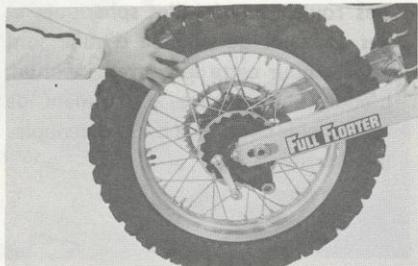
5. Loosen the sleeve nut after pulling out the cotter pin and removing the axle nut.

5. Desserrer l'écrou de manchon après avoir retiré la goupille fendue puis défaire l'écrou d'axe.

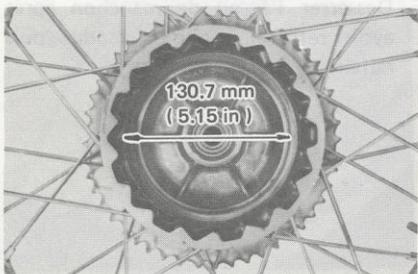


6. Draw out the axle shaft.

6. Chasser l'axe de la roue.



7. Pull the wheel assembly rearward and remove it from the swinging arm.

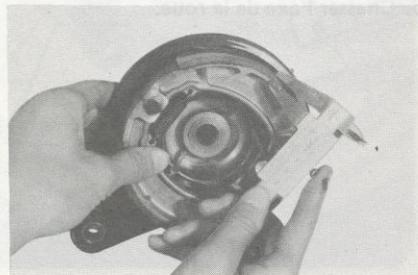


INSPECTION

Measure the inner diameter of the brake drum.

	Service Limit
Drum I.D.	130.7 mm (5.15 in.)

Measure the thickness of the brake shoe.



Service Limit	1.5 mm (0.06 in)

7. Repousser la roue arrière complète vers l'arrière et la dégager du bras oscillant.

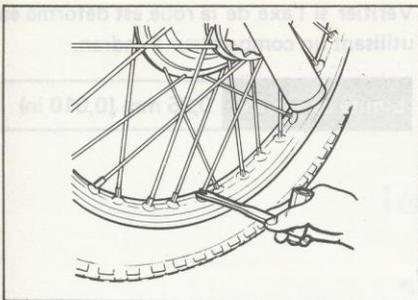
INSPECTION

Mesurer le diamètre intérieur du tambour de frein.

	Limite de service
Diamètre intérieur du tambour	130,7 mm (5,15 in.)

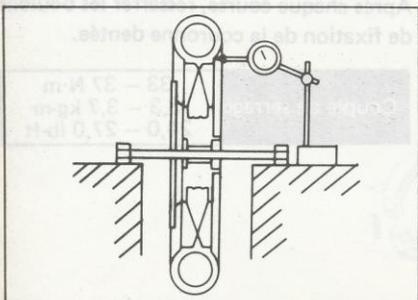
Mesurer l'épaisseur de mâchoire de frein.

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



Check and retighten the spoke nipples to prevent damage of nipples and rim. During the storage period, loosen all spokes.

Vérifier et resserrer les écrous de rayons pour empêcher les rayons et la jante de la roue de s'abîmer.
Desserrer les écrous de rayons si la motocyclette est entreposée pendant un certain temps.

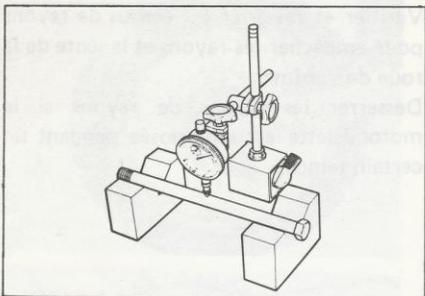


Adjust the rim runout by tightening or loosening the spoke nipples.

Ajuster l'ovalisation de la jante de roue en serrant ou en desserrant les écrous de rayons.

Service Limit	2.0 mm (0.08 in)
Axial and Radial	

Limite de service	2,0 mm (0,08 in)
Axial et radiale	

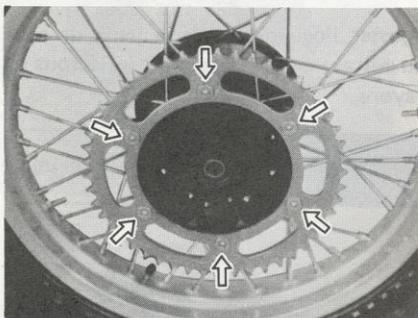


Check the axle shaft for deflection by using a dial gauge.

Service Limit 0.25 mm (0.010 in)

Vérifier si l'axe de la roue est déformé en utilisant un comparateur à cadran.

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



After each race, retighten the rear sprocket securing bolts.

Tightening torque 33 – 37 N·m
3,3 – 3,7 kg·m
24,0 – 27,0 lb·ft

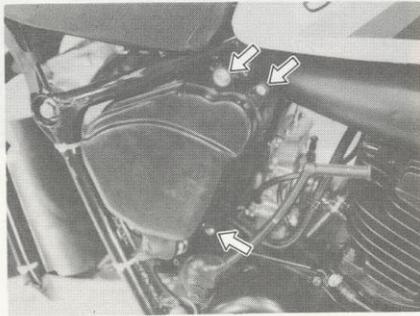
Après chaque course, resserrer les boulons de fixation de la couronne dentée.

Couple de serrage 33 – 37 N·m
3,3 – 3,7 kg·m
24,0 – 27,0 lb·ft

FULL-FLOATING SUSPENSION SYSTEM

DISASSEMBLY

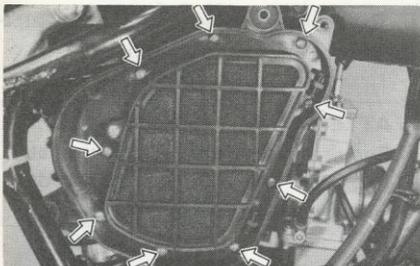
1. Remove the rear wheel.
Remove the frame cover.
Remove the seat with rear fender.
2. Remove the reservoir.
3. Remove the right air cleaner.



SUSPENSION ENTIEREMENT FLOTTANTE

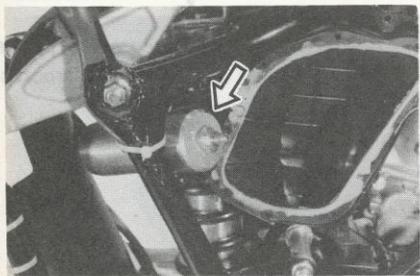
DEMONTAGE

1. Déposer la roue arrière.
Retirer le couvercle de protection
cadre.
Retirer la selle avec le garde-boue
arrière.
2. Déposer le réservoir.
3. Retirer le droit du filtre à air.



4. Loosen the air cleaner mounting bolts and pull out the reservoir.

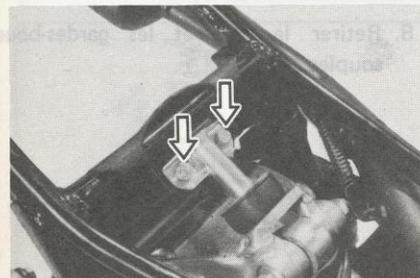
CAUTION:
Be sure to apply grease the upper
and lower side of the rear shock
absorber mounting portion.



5. Remove the rubber damper with compressing the rear shock absorber. Apply thread lock at the rubber damper screw when installing.

99000-32020

Thread Lock
Super "1333B"

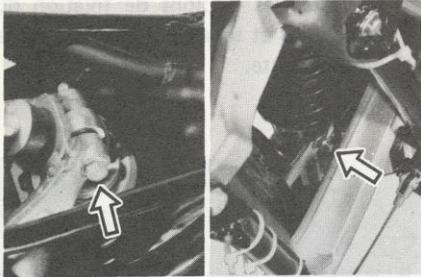


4. Desserrer les boulons de fixation du filtre à air et séparer le réservoir de la motocyclette.

5. Retirer la butée en caoutchouc en comprimant l'amortisseur arrière. Enduire la vis de butée en caoutchouc de ciment de blocage pour filetage au moment du remontage.

99000-32020

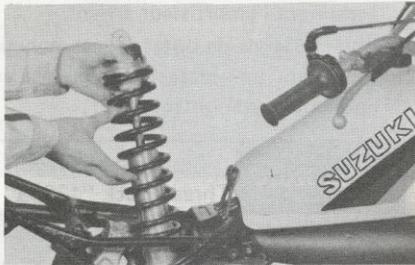
Ciment de filetage
Thread Lock "1333B"



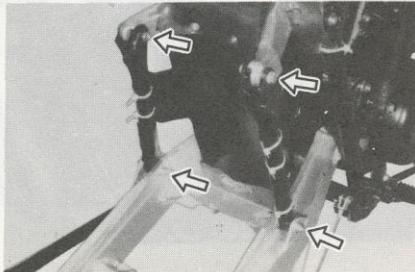
6. Remove the upper and lower shock absorber mounting bolts.

CAUTION:

Be sure to apply grease the upper and lower side of the rear shock absorber mounting portion.



7. Pull out the shock absorber unit upward. For the shock absorber, please refer to page 117.



8. Remove the rod and mud guards.

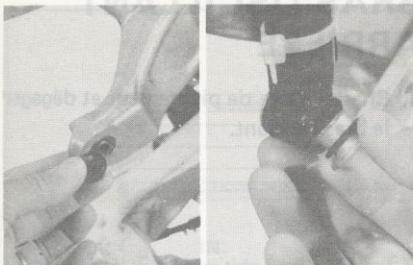
6. Retirer les boulons de fixation supérieur et inférieur d'amortisseur.

ATTENTION:

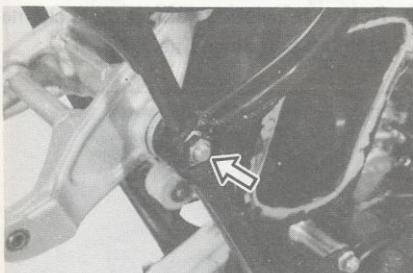
Enduire les parties supérieure et inférieure des billes sphériques de fixation d'amortisseur arrière.

7. Retirer l'amortisseur complet par le haut. Tout ce qui concerne l'amortisseur est indiqué à la page 117.

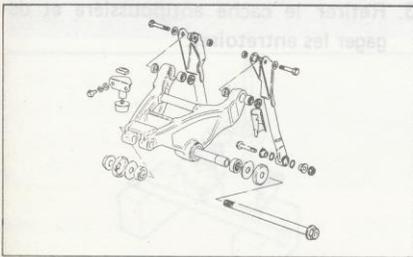
8. Retirer la tige et les gardes-boue souples.



9. Spherical ball bearing and oil seal is used for upper side and bushing and "O" ring is used lower side. When reinstalling, apply grease.



10. Draw out the Bell Crank shaft after loosening the nut and remove the Bell Crank.



11. Needle bearing is used for the Bell Crank, so install rollers into the bearing holder certainly and apply grease when reinstalling.

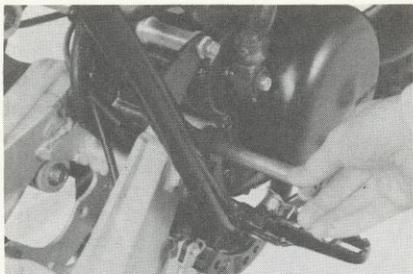
- Bearings for rattle.
- Pivotshaft distortion.
- Chain guide for damage.
- Chain guide roller for wear.

9. Un roulement à billes sphériques et un anneau de retenue d'huile sont utilisés à la partie supérieure et un coussinet et un joint torique sont utilisés à la partie inférieure. Les enduire de graisse au remontage.

10. Chasser le levier coudé après avoir desserré l'écrou et séparer le levier.

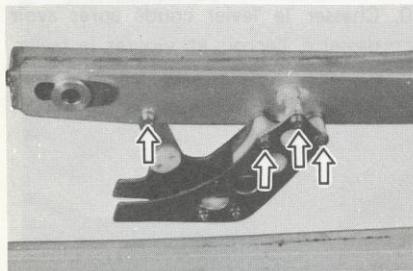
11. Un roulement à aiguilles est utilisé comme pivot du levier coudé; remonter les roulements à galets sur le support de roulement et les enduire de graisse au moment du remontage.

- Frottement des roulements.
- Déformation de l'axe pivotement.
- Endommagement du guide de chaîne.
- Usure de galet guide de chaîne.

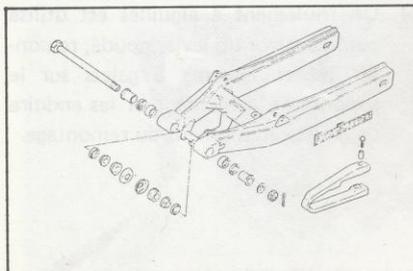


REAR SWINGING ARM

1. Draw out the pivot shaft and remove the swinging arm.



2. Remove the chain guide roller and chain buffer.



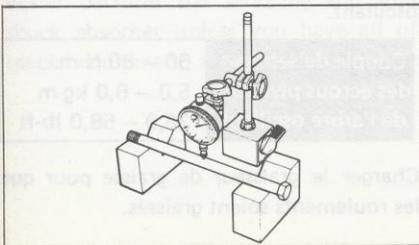
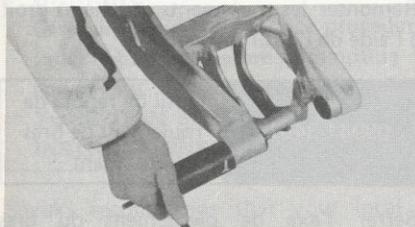
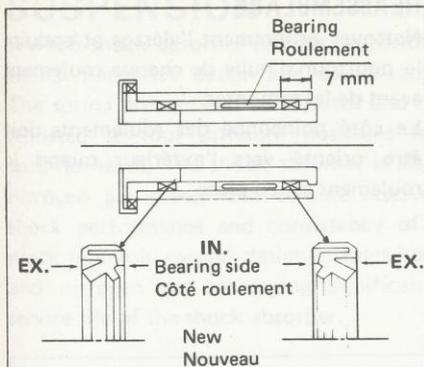
3. Remove the dust seal and pull out the spacers.

BRAS OSCILLANT ARRIERE

1. Chasser l'axe de pivotement et dégager le bras oscillant.

2. Retirer le galet de guidage de la chaîne et le tampon de chaîne.

3. Retirer le cache antipoussière et dégager les entretoises.



4. Remove the bushing and bearings at both side by using the special tool.

09941-44510

Swing arm bearing
remover

4. Retirer le coussinet et les roulements des deux côtés en utilisant l'outil spécial.

09941-44510

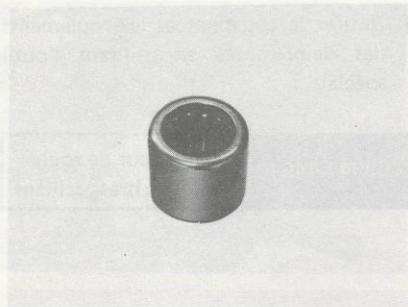
Extracteur de roulement de bras oscillant

INSPECTION

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

INSPECTION

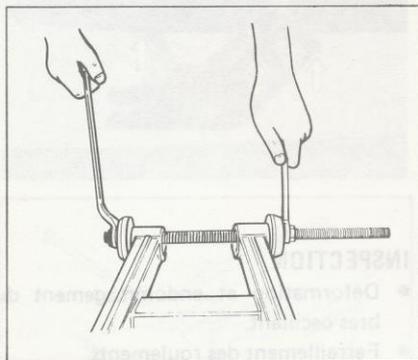
- Déformation et endommagement du bras oscillant.
- Ferraillement des roulements.
- Déformation de l'axe de pivotement.
- Endommagement du guide de chaîne.
- Usure de galet guide de chaîne.



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.



Install the right and left bearings by using special tool.

09941-34511

Swinging arm
bearing installer

Tighten the swinging arm pivot shaft.

Tightening tor-
que of swinging
arm pivot nuts

50 – 80 N·m
5,0 – 8,0 kg·m
36,0 – 58,0 lb·ft

Apply grease in the grease nipple to lubricate the bearings.

REASSEMBLAGE

Nettoyer proprement l'alésage et enduire le pourtour d'huile de chaque roulement avant de les remonter.

Le côté poinçonné des roulements doit être orienté vers l'extérieur quand le roulement est en place.



Remonter les roulements gauche et droit à l'aide de l'outil spécial.

09941-34511

Outil de repose de
roulement de bras
oscillant

Serrer l'axe de pivotement du bras oscillant.

Couple de serrages
des écrous pivotant
de l'arbre oscillant

50 – 80 N·m
5,0 – 8,0 kg·m
36,0 – 58,0 lb·ft

Charger le graisseur de graisse pour que les roulements soient graissés.

SUSPENSION

RM465 shock absorber provides superior performance due to its innovative design and special adjustment features. The spring preload can be adjusted and the damping can be adjusted to four different positions to suit each riders specific needs. The shock absorber is also equipped with a nitrogen gas pressurized remote reservoir to further aid shock performance and consistency of damping. The remote reservoir special design enables both oil replacement and nitrogen gas recharging significantly extending the service life of the shock absorber.

WARNING:

Carefully review the service procedures regarding the shock absorber before attempting to perform any adjustment or servicing. IT IS ESSENTIAL FOR YOUR OWN SAFETY THAT YOU FOLLOW ALL INSTRUCTIONS AND TAKE ALL SAFE-GUARDS.

Suzuki recommends that your local authorized Suzuki dealer perform the servicing and adjusting of your RM shock absorber unless you have all of the proper tools, special equipment, and mechanical experience.

SUSPENSION

Les amortisseurs de la RM465 lui confèrent des performances supérieures grâce à une conception exceptionnelle et à la présence de dispositifs de réglage spéciaux. La précharge de ressort peut être ajustée et l'amortissement peut être réglé de quatre façon différentes pour qu'elles couvrent les conditions de conduite de chacun. Chaque amortisseur est muni d'un réservoir séparé rempli de gaz d'azote pressurisé qui aide aux performances et à la qualité de l'amortissement. La construction particulière du réservoir séparé permet de vidanger l'huile et de recharger du gaz d'azote de façon à prolonger la vie de l'amortisseur.

AVERTISSEMENT:

Relire dans le détail les opérations d'entretien relatives aux amortisseurs avant d'entreprendre des réglages ou de faire un entretien. POUR VOTRE PROPRE SECURITE, IL EST ESSENTIEL DE SUIVRE CES INSTRUCTIONS ET DE PRENDRE LES MESURES DE SECURITE QUI S'IMPOSENT.

Suzuki recommande de laisser votre concessionnaire Suzuki autorisé et local exécuter les opérations de réglage et d'entretien des amortisseurs de votre RM à moins que vous possédiez tous les outils adaptés, l'équipement spécial et des connaissances mécaniques suffisantes pour le faire.

SHOCK ABSORBER REMOVAL

Servicing is limited to changing the spring preload, damping rate and shock oil.

Replacement of internal components and seals is impossible due to the shock absorbers unit construction.

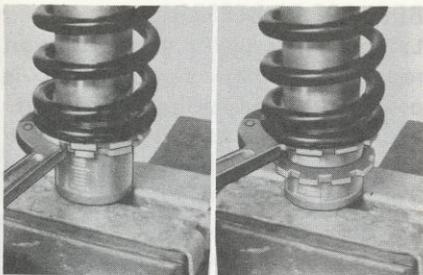
1. Remove the frame covers,
2. Remove the seat with rear fender,
3. Loosen the air cleaner mounting bolts and pull out the reservoir.
4. Remove the rubber damper with compressing the shock absorber.
5. Place the motorcycle on a work stand or support the rear of the motorcycle so the rear wheel is off the ground.
6. Remove the lower and upper shock absorber bolts.
7. Pull out the shock absorber unit upward.

DEPOSE D'AMORTISSEUR

L'entretien des amortisseurs se limite à modifier la précharge des ressorts, le taux d'amortissement et vidanger l'huile.

Le remplacement d'un composant interne et des joints est impossible car ceci est dû à la construction des amortisseurs.

1. Retirer les couvercles de protection du cadre.
2. Retirer la selle et le garde-boue arrière.
3. Desserrer les boulons de fixation du filtre à air et dégager le réservoir d'essence.
4. Retirer la butée en caoutchouc en comprimant l'amortisseur arrière.
5. Placer la motocyclette sur un banc de travail ou faire reposer l'arrière sur un support pour que la roue arrière ne touche pas le sol.
6. Retirer les boulons supérieur et inférieur de l'amortisseur.
7. Retirer l'amortisseur par le haut.



8. Loosen spring set adjuster lock and adjuster ring, and then remove the upper spring seat.

09910-60611

Universal clamp
wrench

8. Desserrer le verrouillage du réglage de ressort et la bague de réglage et retirer la cuvette supérieure du ressort.

09910-60611

Clé à molette



9. Special tool is available for removing and/or installing the optional springs.

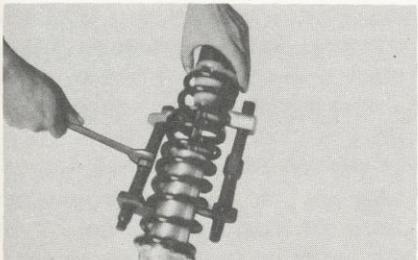
09940-71430

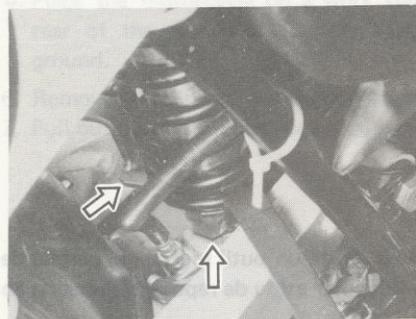
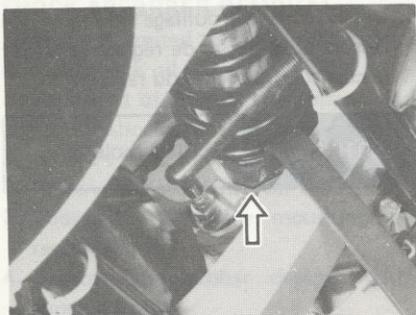
Rear suspension spring
compressor

9. Il existe un outil spécial qui permet de déposer et/ou de reposer les ressorts en option.

09940-71430

Compresseur de ressort
de suspension arrière





SPRING ADJUSTMENT

Spring preset position is adjustable by changing the spring set adjuster ring position.

Turn the spring set adjuster ring clockwise, the preload on the spring increase the stiffness and turn it counter-clockwise, the preload decrease the stiffness. Do not set the spring length under 268 mm (10.5 in). Standard spring preset length is 278 mm (10.9 in).

After adjusting the preload, tighten the spring adjuster rock ring certainly.

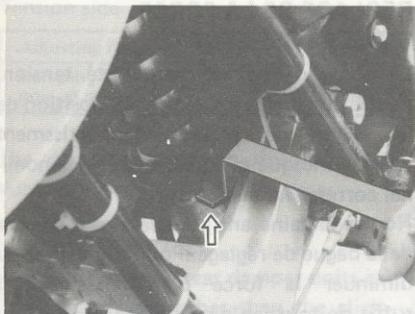
REGLAGE DE RESSORT

La position de préchargement de ressort est réglable en changeant simplement la position de la bague de réglage de ressort.

Tourner la bague de réglage de position de ressort dans le sens des aiguilles d'une montre pour que la précharge sur le ressort augmente la dureté et la tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour diminuer la précharge et rendre les amortisseurs plus souples.

Ne pas régler pour que la longueur du ressort soit inférieure à 268 mm (10,5 in.) la longueur nominale de préchargement de ressort est de 278 mm (10,9 in.).

Une fois la précharge ajustée, bloquer solidement la bague de verrouillage du dispositif de réglage du ressort.



Two optional springs are available. The optional springs are also set like the standard spring. And also special tool is available for removing and/or installing the optional springs.

- 1) First measure the free length of the spring.
- 2) The softer spring must be set 10 mm (0.4 in) shorter than its free length.
- 3) The harder spring must be set at a length compressed 10 mm (0.4 in) shorter than the free length.

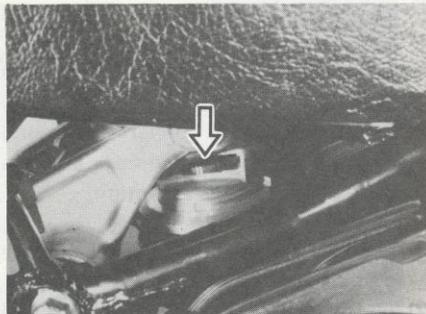
However, the softer spring must not be set shorter than 26 mm (1.02 in) of its free length. The harder spring must not be set shorter than 25 mm (0.98 in) of its free length.

Deux sortes de ressorts en option sont proposés.

Comme les ressorts de série, les ressorts en option se réglent de la même façon. Par ailleurs, un outil spécial est disponible pour faciliter le démontage et/ou le remontage des ressorts en option.

- 1) Mesurer tout d'abord la longueur libre du ressort.
- 2) Le ressort le plus souple doit être réglé à 10 mm (0,4 in.) de moins que sa longueur libre.
- 3) Le ressort plus dur doit être comprimé pour obtenir une longueur égale à la longueur du ressort libre moins 10 mm (0,4 in.).

Cependant, le plus souple ne doit pas être comprimé à moins de 26 mm (1,02 in.) de sa longueur libre. Le ressort le plus dur ne doit pas être réglé à moins de 25 mm (0,98 in.) de sa longueur libre.



DAMPING FORCE ADJUSTMENT

The damping force on the tension side can be adjusted by setting the position of the damping adjuster ring as given below. The standard setting is the "II" position. Roll the rubber dust cap up and away from the adjusting ring. To increase or decrease the damping force, turn this adjusting ring. Damping adjustments, are indicated by the numbers I thru IIII engraved on the adjusting ring. As you turn the adjusting ring, you will notice a click as you reach each number position. When changing the damping, always be sure that the adjusting ring stops with the number visible, that a click is noticed and the ring feels as if it were sitting in a detent or a notch. Position I (softest) provides for the smallest amount of damping force, and position IIII (stiffest) for the largest amount.

REGLAGE DE LA FORCE D'AMORTISSEMENT

La force d'amortissement côté tension, peut être ajustée en réglant la position de la bague de réglage d'amortissement comme indiqué ci-après. Le réglage nominal correspond à la position "II". Rouler la gaine antipoussière et l'éloigner de la bague de réglage. Pour augmenter ou diminuer la force d'amortissement il suffit de tourner la bague dans un sens ou dans l'autre. En tournant la bague de réglage, on peut noter le déclic qui se produit quand chaque position numérotée est atteinte. Quand le réglage de force d'amortissement est modifié, s'assurer que lorsque la bague s'arrête, le numéro du réglage est visible, qu'un déclic se produit et qu'on a la sensation que la bague est engagée dans une position d'arrêt ou dans une encoche. Les réglages d'amortissement sont identifiés par des chiffres gravés sur la bague de réglage: I à IIII.

La position I (réglage souple) assure un minimum de force d'amortissement tandis que la position IIII (réglage le plus dur) assure un amortissement maximum.

Tension side

Adjusting ring position	I	II	III	IIII
Damping force 50kg/0,3m/sec.	185	225	250	275

The damping force on the compressed side is uniformly 50 kg/0.3 m/sec.

CAUTION:

Do not operate rear damper units in any positions other than the click or detented positions. If position 2½, 3½, etc. is used, the damping force will automatically have the same damping force as number **IIII** (stiffest) position.

Côté tension

Position de la bague de réglage	I	II	III	IIII
Force d'amortissement 50kg/0,3m/s	185	225	250	275

La force d'amortissement du côté comprimé est uniforme: 50 kg/0,3 m/sec.

ATTENTION:

Ne pas rouler après avoir réglé les amortisseurs arrière sur une position autre que les positions à déclic ou d'arrêt. Si un positionnement sur 2 ½, 3 ½, etc est réalisé, la force d'amortissement correspondra automatiquement à la même force d'amortissement que sur la position **IIII** (réglage le plus dur).

OIL AND NITROGEN GAS REPLACEMENT PROCEDURE

After extended usage the shock absorber oil will begin to deteriorate and lessen the shock damping performance. The corrective service procedure, while not complicated to perform, does require proper tools, special equipment and mechanical experience to be performed properly and safely. Your local Suzuki dealer has the necessary equipment and training to perform this special servicing.

WARNING:

If you elect to perform the servicing yourself, several important precautions must be adhered to. These precautions primarily concern the use, handling, and transportation of a high pressure nitrogen gas.

1. The nitrogen tank must be tagged with a green tag indicating it holds a non-flammable gas.
2. Always use either a single stage or two stage pressure regulator for proper pressure reduction and regulation.
3. Whenever transporting such a tank the regulator assembly should be removed and the approved tank safety cap re-installed. A tank should not be stored unless the regulator assembly is removed and the protective cap is re-installed.

VIDANGE DE L'HUILE ET REMPLACEMENT DU NITROGENE

Après un usage prolongé des amortisseurs, l'huile utilisée perd de son efficacité et ceci réduit les performances d'amortissement. La méthode d'entretien qui convient le mieux, sans toutefois être compliquées, implique l'usage des outils appropriés, d'un équipement spécial et de bonnes connaissances en mécanique, de manière à ce que tout se déroule correctement et en toute sécurité. Votre concessionnaire local Suzuki possède tout l'équipement nécessaire et l'expérience pour réaliser cet entretien spécial.

AVERTISSEMENT:

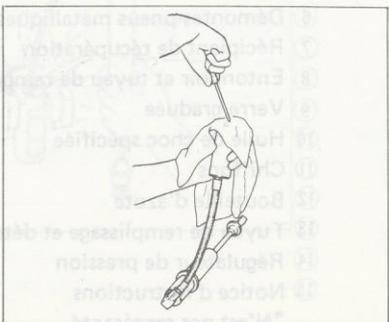
Si vous optez pour réaliser les réglages, plusieurs précautions d'importance doivent être prises à l'avance. Ces précautions se rapportent plus particulièrement à l'usage, la manipulation et le transport de l'azote à haute pression.

1. La bouteille d'azote doit être munie d'une étiquette verte indiquant que la bouteille renferme du gaz ininflammable.
2. Un régulateur de pression à un seul palier ou à deux paliers doit être utilisé pour assurer une réduction appropriée de la pression et obtenir une excellente régulation.

4. During transportation, the tank should be securely fastened at all times so as to prevent damage to the tank in the event of an accident, etc.
5. Certain cities and states prohibit the transportation of high pressure tanks over specific marked roadways, bridges, tunnels, etc.

WARNING:

Never perform any reservoir servicing until the nitrogen pressure is released from the shock absorber reservoir as directed below. When releasing the gas pressure, place a rag over the gas discharge nozzle and use the end of a screwdriver, etc. to depress the nozzle, and release the nitrogen gas. Do not use your finger to depress the gas nozzle. Direct the nozzle away from your face and body.



3. Si la bouteille doit être déplacée ou transportée, le régulateur doit être retiré de la bouteille et un bouchon de sécurité pour ce type de bouteille doit être mis en place. Ne stocker la bouteille d'azote que si le régulateur de pression est retiré et le capuchon de protection est remis en place.
4. Pendant son transport, la bouteille doit être solidement maintenue en place pour éviter tout dommage à la bouteille en cas d'accident, etc.
5. Certaines villes et états interdisent le transport de bouteilles à haute pression sur certaines autoroutes, sur certains ponts, dans certains tunnels, etc.

AVERTISSEMENT:

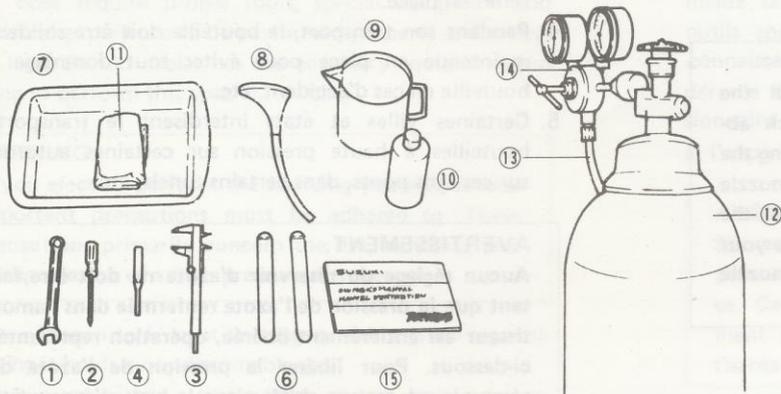
Aucun réglage du réservoir d'azote ne doit être fait tant que la pression de l'azote renfermée dans l'amortisseur est entièrement libérée, opération représentée ci-dessous. Pour libérer la pression de l'azote du réservoir, placer un chiffon sur la buse d'évacuation du gaz et appuyer sur la buse avec l'extrémité d'un tournevis pour laisser l'azote s'échapper. Ne pas appuyer sur la buse avec le doigt. Orienter la buse dans une autre direction que le visage ou le corps.

REQUIRED TOOLS AND SPECIAL EQUIPMENT

Shown below are the necessary tools and special equipment that are required to perform adjustments and servicing both correctly and safely.

OUTILS INDISPENSABLES ET EQUIPEMENT SPECIAL

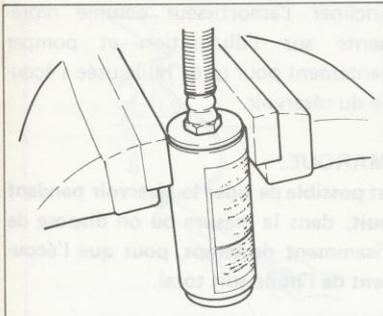
L'illustration ci-dessous représente les outils indispensables et l'équipement spécial nécessaires pour faire les réglages et l'entretien avec précision et en toute sécurité.



- ① 17 mm Open End Wrench
- ② Screwdriver or small punch
- ③ Vernier calipers or Depth Gauge
- ④ Blunt rod
- ⑤ Vise*
- ⑥ Tire Irons
- ⑦ Drain Pan
- ⑧ Funnel and Filler Hose

- ⑨ Beaker
 - ⑩ Specified Shock Oil
 - ⑪ Rags
 - ⑫ Nitrogen tank
 - ⑬ Filler Hose and Nozzle
 - ⑭ Regulator Assembly
 - ⑮ Owner's Maintenance Manual
- * Not Shown in the illustration

- ① Clé plate de 17 mm
 - ② Tournevis et petit poinçon
 - ③ Pied à coulisse ou jauge de profondeur
 - ④ Tige à pointe émoussée
 - ⑤ Etou*
 - ⑥ Démontes-pneus métalliques
 - ⑦ Récipient de récupération
 - ⑧ Entonnoir et tuyau de remplissage
 - ⑨ Verre graduée
 - ⑩ Huile de choc spécifiée
 - ⑪ Chiffons
 - ⑫ Bouteille d'azote
 - ⑬ Tuyau de remplissage et détenteur
 - ⑭ Régulateur de pression
 - ⑮ Notice d'instructions
- *N'est pas représenté



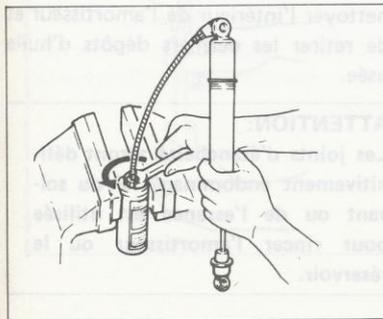
Follow the procedure below to replace the oil and nitrogen.

1. Release the gas and mount the reservoir in a vise and tighten lightly.
2. Remove the air valve.

CAUTION:

Position the reservoir as shown in the vise to avoid damage. The reservoir is easily distorted and permanently damaged.

3. Push the piston rod and attach the cushion rubber and upper side of cylinder.
4. Place a drain pan beneath the vise.
5. Loosen and remove the reservoir hose at the reservoir fitting using a 17 mm wrench. Inspect the hose O ring for cuts or other damage. The O ring may be re-used if still in good condition.



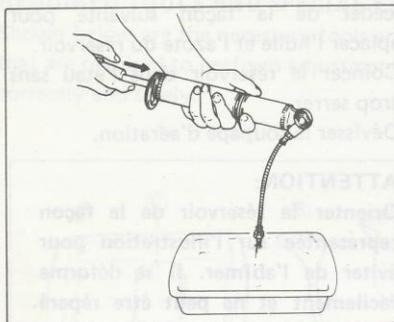
Procéder de la façon suivante pour remplacer l'huile et l'azote du réservoir.

1. Coincer le réservoir dans l'étau sans trop serrer.
2. Dévisser la soupape d'aération.

ATTENTION:

Orienter le réservoir de la façon représentée sur l'illustration pour éviter de l'abîmer. Il se déforme facilement et ne peut être réparé par la suite.

3. Pousser la tige de piston et fixer un tampon en caoutchouc et le côté supérieur du cylindre.
4. Placer le récipient de récupération sous l'étau.
5. Desserrer et retirer le tuyau du réservoir en dévissant la raccord avec la clé plate de 17 mm. Vérifier l'état du joint torique: entailles ou autres dommages. Il est possible de ré-utiliser le joint torique à conditions qu'il ne soit pas abîmé.



6. Tilt the shock body as illustrated and slowly pump all the old oil from the unit.

NOTE:

The unit may be drained overnight if time permits for more thorough purging of the oil.

7. Flush the unit twice with fresh specified shock oil and again pump it all out. This will clean the unit thoroughly and remove the last remains of the old oil.

CAUTION: The seals will be damaged if solvent of gasoline is used to flush the shock body or reservoir.

8. Drain the old oil from the reservoir and flush with fresh, new oil.

6. Incliner l'amortisseur comme représenté sur l'illustration et pomper lentement pour que l'huile usée s'écoule du réservoir.

REMARQUE:

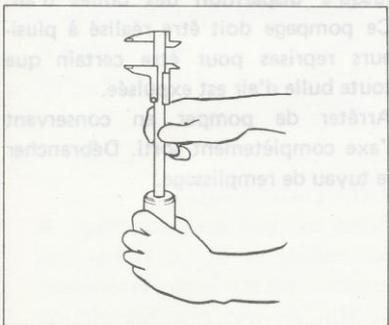
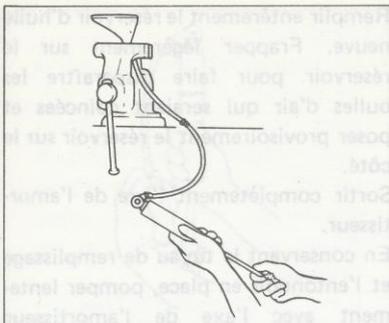
Il est possible de vider le réservoir pendant la nuit, dans la mesure où on dispose de suffisamment de temps, pour que l'écoulement de l'huile soit total.

7. Rincer deux fois le réservoir avec de l'huile neuve pour amortisseur et jeter cette dernière. Ceci permet de nettoyer l'intérieur de l'amortisseur et de retirer les derniers dépôts d'huile usée.

ATTENTION:

Les joints d'étanchéité seront définitivement endommagés si du solvant ou de l'essence est utilisée pour rincer l'amortisseur ou le réservoir.

8. Vidanger l'huile usée du réservoir et rincer ce dernier avec de l'huile neuve.



REASSEMBLY

1. Using a funnel and filler hose, fill the shock body with fresh oil. Use recommended oil.

NOTE:

Shock absorber oil capacity is approximately 318 ml (10.7/11.2 US/Imp oz) per unit.

2. Gently push the reservoirs floating piston down with a blunt rod, so that it is positioned exactly 90.0 mm (3.54 in) from the air valve mounting surface. A vernier caliper or a depth gauge is the most accurate method of measuring the piston position.

NOTE:

It may be necessary to apply nitrogen gas to the gas valve to push the piston into the correct position if the depth measurement is beyond 90.0 mm (3.54 in).

REASSEMBLAGE

1. Utiliser l'entonnoir et le tuyau de remplissage pour remplir l'amortisseur d'huile neuve. Utiliser l'huile recommandée.

REMARQUE:

L'amortisseur contient environ 318 ml (10,7/11,2 US/Imp oz.).

2. Appuyer modérément sur le piston flottant du réservoir avec la tige à pointe émoussée pour qu'il se trouve exactement à 90 mm (3,54 in.) de la surface de soupape de ération. L'emploi d'un pied à coulisse ou d'une jauge de profondeur est encore le meilleur moyen pour mesurer la position du piston.

REMARQUE:

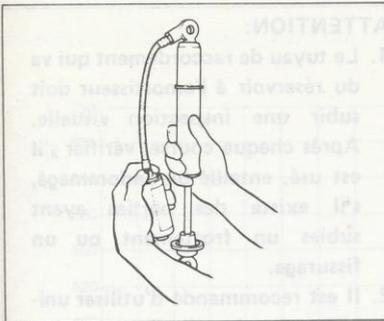
Il peut s'avérer indispensable d'appliquer de l'azote à la soupape de gaz pour repousser le piston et obtenir la position appropriée si la profondeur mesurée est supérieure à 90 mm (3,54 in.).

CAUTION: Do not "tap" or "pound" the piston into position. Apply only steady, gentle pressure with a blunt rod or tool.

ATTENTION: Ne pas frapper ni marteler le piston pour le mettre dans la position voulue. Appliquer seulement une pression régulière et progressive avec une tige à pointe émoussée ou un outil semblable.

3. Fill the reservoir completely with fresh oil. Tap the reservoir lightly to remove any air bubbles that may be trapped. Set the reservoir aside temporarily.
4. Extend the shock shaft fully.
5. With the funnel and hose still attached slowly pump the shaft in and out until all air is expelled. This pumping must be performed many times to insure that all air is expelled.
6. Stop the pumping action with the shaft fully extended. Remove the filler hose.

3. Remplir entièrement le réservoir d'huile neuve. Frapper légèrement sur le réservoir pour faire disparaître les bulles d'air qui seraient coincées et poser provisoirement le réservoir sur le côté.
4. Sortir complètement l'axe de l'amortisseur.
5. En conservant le tuyau de remplissage et l'entonnoir en place, pomper lentement avec l'axe de l'amortisseur jusqu'à disparition des bulles d'air. Ce pompage doit être réalisé à plusieurs reprises pour être certain que toute bulle d'air est expulsée.
6. Arrêter de pomper en conservant l'axe complètement sorti. Débrancher le tuyau de remplissage.



7. Carefully and quickly tip the shock hose over into the threaded hole of the waiting reservoir. Tighten securely to 1.5 – 2.0 kg-m (11.5 – 14.5 lb-ft).

NOTE:

The reservoir must be positioned below the shock body while the shock hose is being connected.

8. Tighten the air valve to 10 – 13 N·m (1.0 – 1.3 kg-m, 7.0 – 9.5 lb-ft).
9. Adjust the two stage regulator to 10 kg/cm² (142 psi) and carefully pressurize the reservoir with nitrogen gas.

WARNING:

Do not exceed 20 kg/cm² (284 psi) or the reservoir may rupture.

After pressurizing the reservoir, the removal of the filler nozzle may cause some oil to be sprayed. Do not expose your face or body to the spray.

7. Placer précisément et rapidement le tuyau de l'amortisseur dans le trou fileté du réservoir. Bloquer solidement le raccord au couple de 1,5 à 2,0 kg-m (11,5 à 14,5 ft-lb).

REMARQUE:

Le réservoir doit se trouver dans le niveau inférieur de l'amortisseur au moment où le raccordement du tuyau est réalisé.

8. Serrer la soupape d'aération du réservoir au couple de 10 à 13 N·m (1 à 1,3 kg-m, 7,0 à 9,5 lb-ft).
9. Régler le régulateur à deux paliers sur 10 kg/cm² (142 psi) et pressuriser délicatement le réservoir à l'azote.

AVERTISSEMENT:

La pression appliquée au réservoir ne doit pas excéder 20 kg/cm² (284 psi) sinon le réservoir risque d'éclater. Quand la pressurisation est terminée, le débranchement de la buse de remplissage risque de provoquer une légère aspersion d'huile. Tenir le réservoir éloigné de votre visage ou de votre corps.

10. Re-install the spring and mount the shock absorber.

WARNING:

Nitrogen gas has been found to deliver optimum performance and reliability. Do not use air or other gases which will lead to premature wear, rust, and substandard performance. Do not use oxygen, such as from a gas welding oxygen tank or any other flammable gasses as they create a serve fire hazard.

CAUTION:

1. The hose connecting the reservoir to the shock body should be visually inspected. After each race for signs of wear or damage such as cuts, rubbed portions or dented areas.
2. It is recommended that only Genuine Suzuki Shock Oil be used if available or an equivalent shock oil.

WARNING:

When discarding the shock unit release the high pressure nitrogen gas. Keep the shock absorber assembly away from heat and fire. Do not loosen any fitting or perform any servicing on the shock assembly until the nitrogen gas has been released.

10. Remettre le ressort en place et l'amortisseur à sa place.

AVERTISSEMENT:

Il s'est avéré que l'azote assurait des performances et une fiabilité optimum. Ne pas charger l'amortisseur d'air ou avec une autre sorte de gaz car une usure prématurée pourrait avoir lieu, ainsi qu'une formation de rouille et altérer les performances. Ne pas se servir d'oxygène tiré, par exemple, d'une bouteille d'oxygène pour soudure au gaz ou tout autre gaz inflammable risquant de provoquer une déclaration de feu.

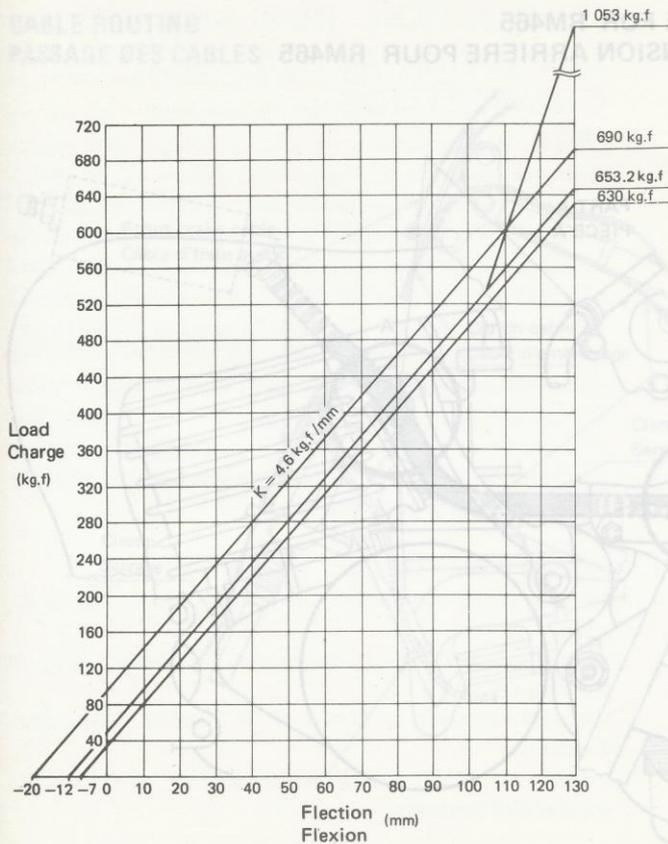
ATTENTION:

1. Le tuyau de raccordement qui va du réservoir à l'amortisseur doit subir une inspection visuelle. Après chaque course, vérifier s'il est usé, entaillé ou endommagé, s'il existe des parties ayant subies un frottement ou un fissurage.
2. Il est recommandé d'utiliser uniquement de l'huile d'origine Suzuki pour amortisseur, dans la mesure où il est possible de s'en procurer ou une huile pour amortisseur équivalente.

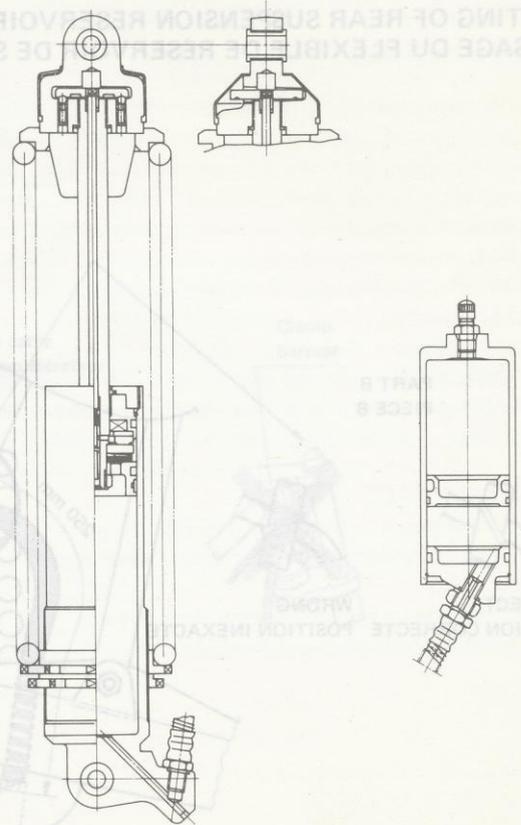
AVERTISSEMENT:

Avant de jeter un amortisseur, ne pas oublier de libérer l'azote sous pression. Ne pas jeter l'amortisseur au feu. Ne pas desserrer les éléments de fixation ou chercher à réparer l'amortisseur tant que l'azote n'a pas été libéré.

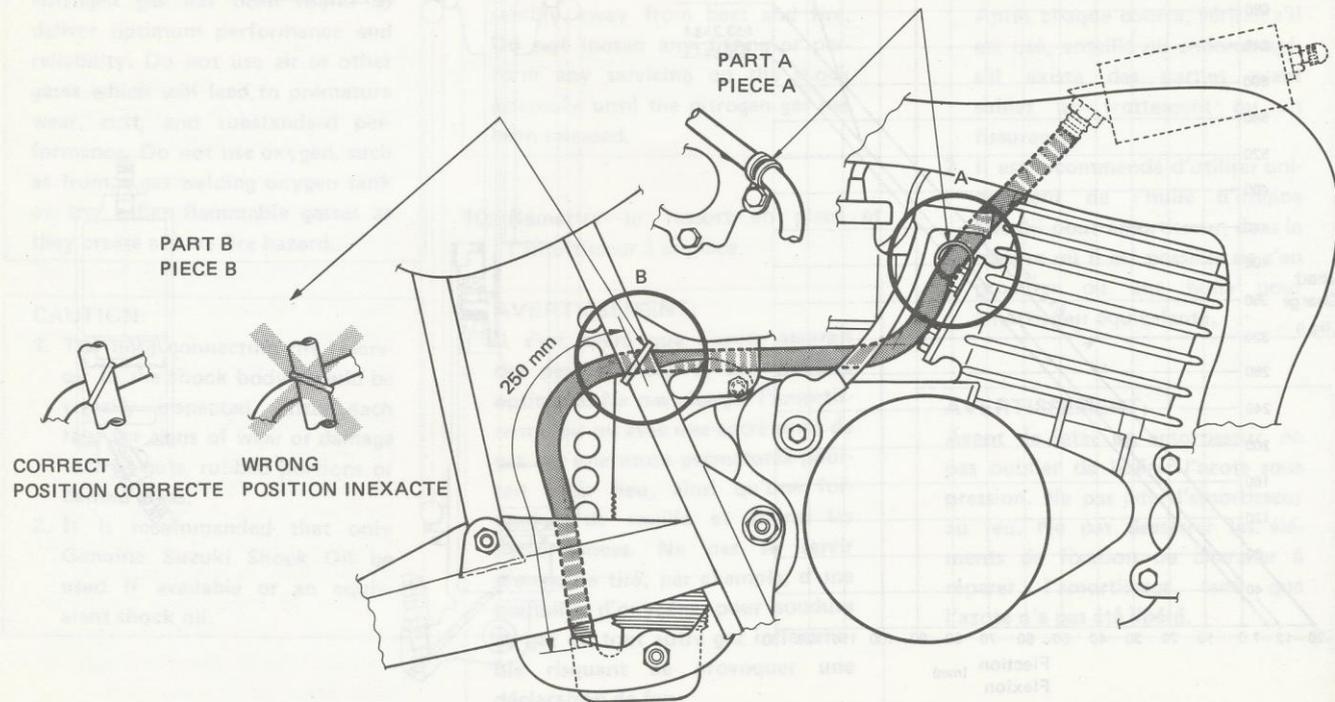
INFORMATION AND DATA
 RENSEIGNEMENTS ET DONNEES TECHNIQUES



1 053 kg.f.
 690 kg.f.
 653.2 kg.f.
 630 kg.f.

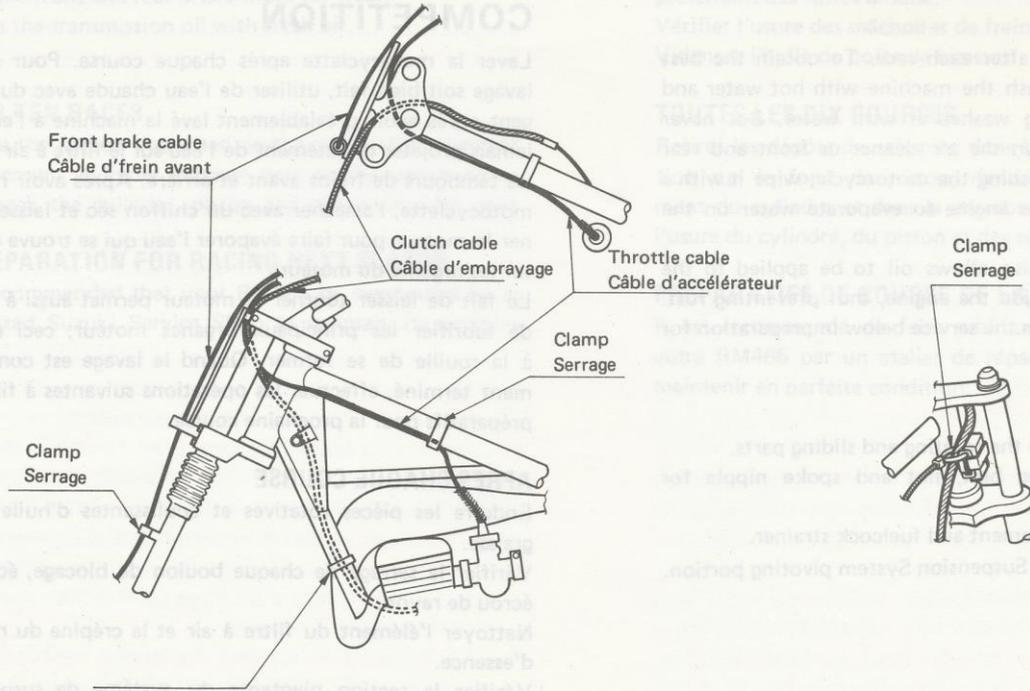


ROUTING OF REAR SUSPENSION RESERVOIR HOSE FOR RM465 PASSAGE DU FLEXIBLE DE RÉSERVOIR DE SUSPENSION ARRIERE POUR RM465



INFORMATION AND DATA RENSEIGNEMENTS ET DONNEES TECHNIQUES

CABLE ROUTING PASSAGE DES CABLES



SERVICE AND MAINTENANCE AFTER COMPETITION

Wash the motorcycle after each race. To obtain the best washing efficiency, wash the machine with hot water and detergent after having washed it with water. But never squirt water directly on the air cleaner or front and rear brake drums. After washing the motorcycle, wipe it with a dry cloth and run the engine to evaporate water on the engine components.

Running the engine also allows oil to be applied to the major components inside the engine, thus preventing rust. After washing, perform the service below in preparation for the next race.

AFTER EACH RACE

Apply oil and grease to the rotating and sliding parts.

Check each tightening bolt, nut and spoke nipple for tightness.

Clean the air cleaner element and fuelcock strainer.

Check the full-floating Suspension System pivoting portion.

INSPECTION, REGLAGE ET ENTRETIEN APRES UNE COMPETITION

Laver la motocyclette après chaque course. Pour que le lavage soit bien fait, utiliser de l'eau chaude avec du détergent après avoir préalablement lavé la machine à l'eau. Ne jamais projeter directement de l'eau sur le filtre à air ou sur les tambours de freins avant et arrière. Après avoir rincé la motocyclette, l'assécher avec un chiffon sec et laisser tourner le moteur pour faire évaporer l'eau qui se trouve encore sur les organes du moteur.

Le fait de laisser tourner le moteur permet aussi à l'huile de lubrifier les principaux organes moteur, ceci évitant à la rouille de se former. Quand le lavage est complètement terminé, effectuer les opérations suivantes à filtre de préparatifs pour la prochaine course.

APRES CHAQUE COURSE

Enduire les pièces rotatives et coulissantes d'huile et de graisse.

Vérifier le serrage de chaque boulon de blocage, écrou et écrou de rayon.

Nettoyer l'élément du filtre à air et la crépine du robinet d'essence.

Vérifier la section pivotante du système de suspension entièrement flottante.

AFTER FIVE RACES

Check the front fork and rear shock absorber for oil leakage.
Check the front and rear brake shoes for wear.
Replace the transmission oil with fresh oil.

AFTER TEN RACES

Remove the carbon deposited on the combustion chamber, piston crown, cylinder exhaust port and expansion chamber. Check the cylinder, piston and piston rings for wear.

IN PREPARATION FOR RACING NEXT SEASON

It is recommended that your RM465 be overhauled by an authorized Suzuki Service Shop to maintain its performance.

TOUTES LES CINQ COURSES

Vérifier si la fourche avant et les amortisseurs arrière présentent des fuites d'huile.
Vérifier l'usure des mâchoires de freins avant et arrière.
Vidanger l'huile de boîte de vitesses.

TOUTES LES DIX COURSES

Retirer les dépôts de calamine dans la chambre de combustion sur le fond de piston, dans la lumière d'échappement du cylindre et dans la chambre d'explosion. Vérifier l'usure du cylindre, du piston et des segments.

PREPARATIFS DE COURSE DE LA SAISON SUIVANTE

Il est recommandé de faire subir une révision générale à votre RM465 par un atelier de réparation Suzuki pour la maintenir en parfaite condition.

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,

RECHERCHE DE PANNES

Les pannes qui peuvent se produire sur votre motocyclette peuvent des origines diverses. Les opérations qui sont décrites ci-après peuvent aider à retrouver la panne et son origine, s'il en est.

LE MOTEUR REFUSE DE DEMARRER

Système d'alimentation

1. Vérifier s'il y a suffisamment d'essence dans le réservoir.
2. Vérifier si le levier de robinet d'essence et le tuyau de reniflard du réservoir sont bouchés.

Bougie d'allumage

1. Vérifier si l'écartement des électrodes de la bougie d'allumage est comblé ou sont court-circuitées suite à une accumulation excessive de calamine.
2. Vérifier si la bougie d'allumage est imprégnée d'essence ou d'huile.
3. Nettoyer les électrodes de bougie et approcher la bougie de la culasse. Lancer le moteur et voir si une étincelle est produite par la bougie. Si aucune étincelle n'est obtenue, remplacer la bougie d'allumage ou effectuer une inspection du système d'allumage.
4. Pour inspecter le système d'allumage, retirer le capuchon de bougie d'allumage du câble à haute tension et maintenir le câble à environ 7 mm (0,28 in.) de la culasse (masse). Lancer le moteur et vérifier si une

have your Suzuki dealer check your ignition system.

CLUTCH SLIPPAGE

1. If there is no clutch lever play, adjust the cable adjuster for 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.

étincelle se produit entre la culasse et le bout du câble. Si une étincelle est obtenue, le système d'allumage fonctionne normalement et la panne est seulement due au défaut du capuchon de bougie. Si aucune étincelle n'est obtenue, faire vérifier le système d'allumage par votre concessionnaire Suzuki habituel.

PATINAGE DE L'EMBRAYAGE

1. Si le levier d'embrayage ne présente aucun jeu, régler le tendeur du câble d'embrayage pour obtenir un jeu de 4 mm (0,16 in.).
2. L'embrayage patinera également si les disques et plateaux d'embrayage sont usés ou si les ressorts d'embrayage sont affaiblis. S'il en est ainsi, remplacer les pièces usées.

VIBRATION EXCESSIVE DU MOTEUR

1. Boulon de fixation du moteur desserré.
2. Fissure du cadre.

SURCHAUFFE DU MOTEUR

1. La carburation est pauvre parce que le carburateur est mal réglé (sélection de gicleur principal) par rapport aux conditions extérieures et au temps.
2. De la calamine s'est accumulée dans la chambre de combustion, sur le fond de piston, dans la lumière d'échappement du cylindre et dans la chambre de combustion.
3. La bougie d'allumage est d'un degré thermique trop élevé.

BAD RUNNING STABILITY

1. Improper front or rear tire pressure.
2. Improper front or rear wheel alignment.
3. Improperly tightened front axle or steering stem lock nut.
4. Improper Full-Floating Suspension System bushings and bearings for pivoting parts.

ENGINE WILL NOT REV UP OR WILL NOT RUN SMOOTHLY

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

LA TENUE DE ROUTE EST MEDIOCRE

1. La pression de gonflage à l'avant ou à l'arrière est anormal.
2. Le parallélisme des roues avant et arrière est anormal
3. L'écrou d'axe de la roue avant ou de la potence de direction est desserré.
4. Les coussinets et les paliers des pièces pivoyantes de la suspension entièrement flottante sont en mauvais état.

MAUVAISE REPRISE OU REGIME IRREGULIER DU MOTEUR

1. Le bouton de starter du carburateur n'a pas été complètement ramené à sa place.
2. La carburation est trop riche.
3. L'élément de filtre à air est bouché.

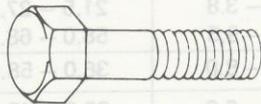
TIGHTENING TORQUE

COUPLE DE SERRAGE

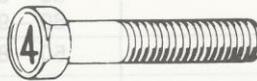
For other bolts and nuts not listed above, refer to this chart.

Consulter ce tableau pour tous les boulons et les écrous qui ne sont pas mentionnés dans la liste qui précède.

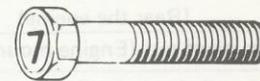
Bolt Diameter Dia. de boulon (mm)	Conventional or "4" market bolt Boulon classique ou marqué d'un "4"			"7" marked bolt Boulon marqué d'un "7"		
	kg-m	lb-ft	N·m	kg-m	lb-ft	N·m
4	0.1 – 0.2	0.7 – 1.5	1.0 – 2.0	0.15 – 0.3	1.0 – 2.0	1.5 – 3.0
5	0.2 – 0.4	1.5 – 3.0	2.0 – 4.0	0.3 – 0.6	2.0 – 4.5	3.0 – 6.0
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 classique



"4" marked bolt
Boulon marqué d'un "4"



"7" marked bolt
Boulon marqué d'un "7"

PART	N·m	kg·m	lb·ft
Handlebar clamp bolt	12 – 20	1.2 – 2.0	8.5 – 14.5
Handlebar damper adjusting nuts	8.0 – 12.0	0.8 – 1.2	7.0 – 8.5
Front fork upper clamp bolts (right and left)	20 – 30	2.0 – 3.0	14.5 – 21.5
Front fork lower clamp bolts (right and left)	15 – 25	1.5 – 2.5	11.0 – 18.0
Steering stem upper clamp bolt	15 – 25	1.5 – 2.5	11.0 – 18.0
Steering stem head bolt	35 – 50	3.5 – 5.0	25.5 – 36.0
Front fork cap bolt	15 – 30	1.5 – 3.0	11.0 – 21.5
Front fork damper rod bolt	50 – 60	5.0 – 6.0	36.0 – 43.5
Front fork oil drain screw	1 – 2	0.1 – 0.2	0.7 – 1.5
Front fork air valve	6.5 – 9.5	0.6 – 0.9	4.5 – 7.0
Front brake cam lever bolt	5 – 8	0.5 – 0.8	3.5 – 6.0
Front axle holder nuts	15 – 25	1.5 – 2.5	11.0 – 18.0
Front axle shaft	50 – 80	5.0 – 8.0	36.0 – 58.0
Engine mounting plate bolts	45 – 50	4.5 – 5.0	32.5 – 36.0
Engine mounting bolts (Front the engine)	37 – 45	3.7 – 4.5	26.5 – 32.5
Engine mounting bolts (Under the engine)	30 – 38	3.0 – 3.8	21.5 – 27.5
Engine mounting bolts (Rear the engine)	80 – 95	8.0 – 9.5	58.0 – 68.5
Rear swinging arm pivot nut (Engine mounting)	50 – 80	5.0 – 8.0	36.0 – 58.0
Rear shock absorber fitting bolts (Upper and Lower)	40 – 60	4.0 – 6.0	29.0 – 43.5
Bell crank pivot shaft	45 – 70	4.5 – 7.0	32.5 – 50.5
Push rod upper joint nut	10 – 16	1.0 – 1.6	7.0 – 11.5
Push rod upper and lower joint bolt	18 – 28	1.8 – 2.8	13.0 – 20.0

PART	N-m	kg-m	lb-ft
Rear brake cam lever bolt	5 - 8	0.5 - 0.8	3.5 - 6.0
Rear axle nut	50 - 80	5.0 - 8.0	36.0 - 58.0
Rear axle sleeve nuts	70 - 90	7.0 - 9.0	50.5 - 65.0
Cylinder head nuts	23 - 27	2.3 - 2.7	16.5 - 19.5
Magneto rotor nut	30 - 40	3.0 - 4.0	21.5 - 29.0
Engine sprocket nut	40 - 60	4.0 - 6.0	29.0 - 43.5
Clutch sleeve hub nut	40 - 60	4.0 - 6.0	29.0 - 43.5
Primary drive gear nut	90 - 110	9.0 - 11.0	65.0 - 79.5
Rear sprocket screw	33 - 37	3.3 - 3.7	24.0 - 27.0
Spoke nipple	2 - 4	0.2 - 0.4	1.5 - 3.0
Kick starter bolt	6 - 10	0.6 - 1.0	3.0 - 3.5
Gear shifting lever bolt	13 - 23	1.3 - 2.3	9.5 - 16.5
Transmission oil drain plug	15 - 20	1.5 - 2.0	11.0 - 14.5

PIECE	N-m	kg-m	lb-ft
Boulons de serrage du guidon	12 – 20	1,2 – 2,0	8,5 – 14,5
Ecrous de réglage d'amortisseur du guidon	8 – 12	0,8 – 1,2	7,0 – 8,5
Boulons de fixation supérieur de fourche avant (gauche et droit)	20 – 30	2,0 – 3,0	14,5 – 21,5
Boulons de fixation inférieur de fourche avant (gauche et droit)	15 – 25	1,5 – 2,5	11,0 – 18,0
Boulon supérieur de serrage de potence de direction	15 – 25	1,5 – 2,5	11,0 – 18,0
Boulon de haut de potence de direction	35 – 50	3,5 – 5,0	25,5 – 36,0
Ecrou borgne d'amortisseur de fourche avant	15 – 30	1,5 – 3,0	11,0 – 21,5
Boulon à tige d'amortisseur de fourche avant	50 – 60	5,0 – 6,0	36,0 – 43,5
Bouchon de vidange d'huile de fourche avant	1 – 2	0,1 – 0,2	0,7 – 1,5
Soupape d'aération fourche avant	6,5 – 9,5	0,6 – 0,9	4,5 – 7,0
Boulon de levier de came de frein avant	5 – 8	0,5 – 0,8	3,5 – 6,0
Ecrou de support d'axe de roue avant	15 – 25	1,5 – 2,5	11,0 – 18,0
Axe de roue avant	50 – 80	5,0 – 8,0	36,0 – 58,0
Boulons de plateau de fixation du moteur	45 – 50	4,5 – 5,0	32,5 – 36,0
(Avant le moteur)	37 – 45	3,7 – 4,5	26,5 – 32,5
(Sous le moteur)	30 – 38	3,0 – 3,8	21,5 – 27,5
(Arrière le moteur)	80 – 95	8,0 – 9,5	58,0 – 68,5
Ecrou de pivot du bras oscillant arrière (Fixation du moteur)	50 – 80	5,0 – 8,0	36,0 – 58,0
Boulons de fixation d'amortisseur arrière (supérieur et inférieur)	40 – 60	4,0 – 6,0	29,0 – 43,5
Axe de pivotement coudé	45 – 70	4,5 – 7,0	32,5 – 50,5
Ecrou d'accouplement supérieur de tige de poussée	10 – 16	1,0 – 1,6	7,0 – 11,5

PIECE	N·m	kg-m	lb-ft
Boulon d'accouplement supérieur et inférieur de tige de poussée	18 – 28	1,8 – 2,8	13,0 – 20,0
Boulon de levier de came de frein arrière	5 – 8	0,5 – 0,8	3,5 – 6,0
Ecrou de roue arrière	50 – 80	5,0 – 8,0	36,0 – 58,0
Ecrous de manchon d'axe de roue arrière	70 – 90	7,0 – 9,0	50,5 – 65,0
Ecrous de culasse	23 – 27	2,3 – 2,7	16,5 – 19,5
Ecrou de rotor de magnéto	30 – 40	3,0 – 4,0	21,5 – 29,0
Ecrou de pignon de moteur	40 – 60	4,0 – 6,0	29,0 – 43,5
Ecrou de moyeu d'embrayage	40 – 60	4,0 – 6,0	29,0 – 43,5
Ecrou de pignon d'attaque primaire	90 – 110	9,0 – 11,0	65,0 – 79,5
Vis de couronne arrière	33 – 37	3,3 – 3,7	24,0 – 27,0
Ecrou de rayon	2 – 4	0,2 – 0,4	1,5 – 3,0
Boulon de kick de démarrage	6 – 10	0,6 – 1,0	3,0 – 3,5
Boulon du levier de sélecteur	13 – 23	1,3 – 2,3	9,5 – 16,5
Bouchon de vidange d'huile de transmission	15 – 20	1,5 – 2,0	11,0 – 14,5

MATERIALS

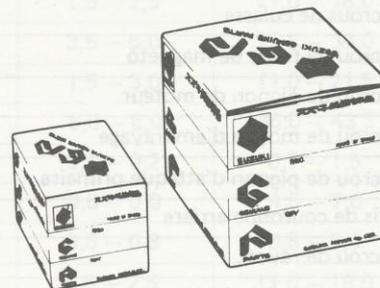
The materials listed below are required for maintenance operations, and should be kept on hand for ready use. In addition, such standard materials as cleaning fluids, lubricants, etc., should also be available.

Material	Part
 SUZUKI SUPER GREASE "A" 99000-25010	<ul style="list-style-type: none"> ● Oil seals ● Brake cam ● Throttle grip ● Gearshift lever shaft ● Steering stem bearings ● Swinging arm bearing and dust seal ● Full-Floating Suspension system pivoting part
 SUZUKI BOND No. 4 99000-31030	<ul style="list-style-type: none"> ● Front fork damper rod bolt ● Front fork oil drain screw ● Mechanical seal

Material	Part
 THREAD LOCK "1342" 99000-32050	<ul style="list-style-type: none"> ● Gearshift cam guide screw ● Gearshift pawl screw ● Bearing retainer screw ● Front fork air valve ● Front fork damper rod bolt
 THREAD LOCK SUPER "1332B" 99000-32090	<ul style="list-style-type: none"> ● Magneto rotor bolt
 THREAD LOCK SUPER "1333B" 99000-32020	<ul style="list-style-type: none"> ● Kick starter return spring stopper screw ● Kick starter stopper bolt ● Full-Floating Suspension rubber damper bolt

USE OF GENUINE SUZUKI PARTS

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



MATERIAUX

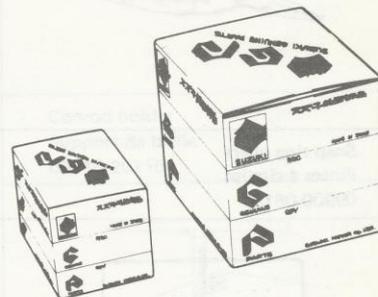
Les matériaux qui sont indiqués ci-dessous sont nécessaires à l'entretien de la motocyclette et il est nécessaire d'en avoir en permanence dans son atelier. Par ailleurs, des produits habituels tels des liquides d'entretien, des lubrifiants, etc, sont disponibles en permanence.

Produit	Pièce
 <p>Graisse SUZUKI SUPER GREASE "A" 99000-25010</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Anneau de retenue d'huile ● Came de frein ● Poignée des gaz ● Axe du levier de changement de vitesse ● Roulements de potence de direction ● Roulement de bras oscillant et bague antipoussière ● Section pivotante du système de suspension entièrement flottante
 <p>Adhésif SUZUKI No. 4 99000-31030</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Boulon de tige d'amortisseur de fourche avant ● Bouchon de vidange d'huile de fourche avant ● Joint mécanique

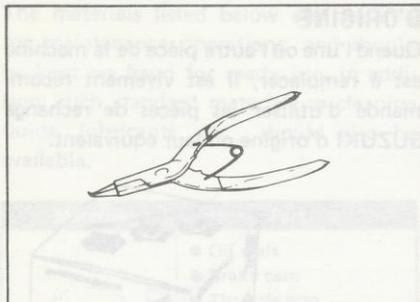
Produit	Pièce
 <p>Ciment pour filetage THREAD LOCK "1342" 99000-32050</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Vis de guidage de la came de changement de vitesse ● Vis de cliquet d'arrêt de changement de vitesse ● Vis d'arrêt de palier ● Soupape d'aération de fourche avant ● Boulon de tige d'amortisseur de fourche avant
 <p>Ciment pour filetage THREAD LOCK SUPER "1332B" 99000-32090</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Boulon de rotor de magnéto
 <p>Ciment pour filetage THREAD LOCK SUPER "1333B" 99000-32020</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Vis de butée du ressort de rappel de kick de démarrage ● Boulon de butée de kick de démarrage ● Boulon de la butée en caoutchouc de suspension entièrement flottante

UTILISER LES PIÈCES SUZUKI D'ORIGINE

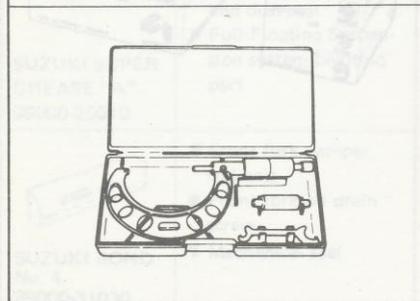
Quand l'une ou l'autre pièce de la machine est à remplacer, il est vivement recommandé d'utiliser les pièces de rechange SUZUKI d'origine ou leur équivalent.



SPECIAL TOOLS

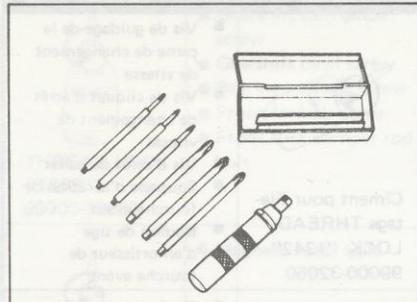


Snap ring pliers
Pinces à circlips
09900-06104

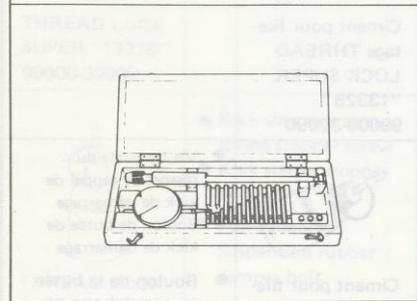


Micrometer 75 – 100 mm
Comparateur micrométrique 75 à 100 mm
09900-20204

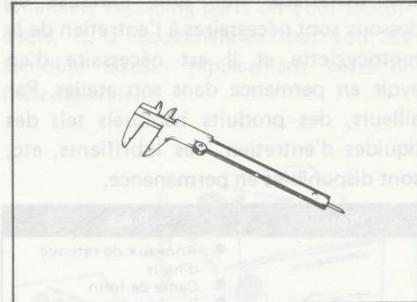
OUTILS SPECIAUX



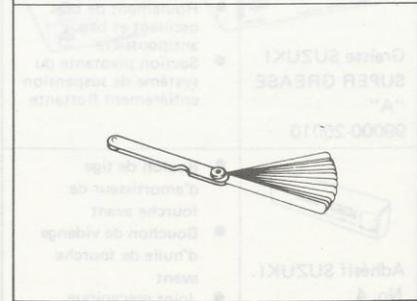
Impact driver set
Ensemble d'extracteur par choc
09900-09003



Cylinder gauge set
Jeu de jauge de cylindre
09900-20508



Vernier caliper
Pied à coulisse
09900-20101

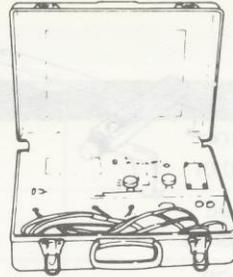


Thickness gauge
Calibre à lames
09900-20803

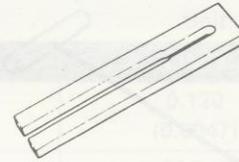
SERVICE DATA



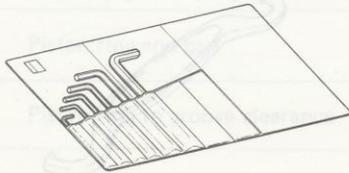
Pocket tester
Contrôleur de poche
09900-25002



Electro-tester
Contrôleur électrique
09900-28106



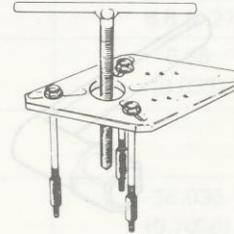
Conrod holder
Support de bielle
09910-20115



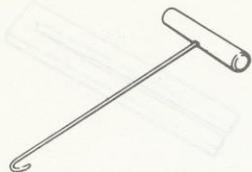
L type hexagon wrench set
Clé hexagonale de type L
09910-60611



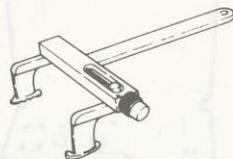
Oil seal remover
Outil de démontage d'anneau de retenue
d'huile
09913-50122



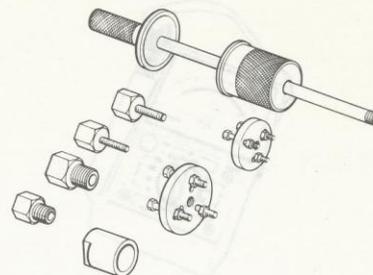
Crankcase separating tool
Outil de démontage de carter-moteur
09920-13111



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



Clutch sleeve hub holder
Pinces à cloche d'embrayage
09920-53710



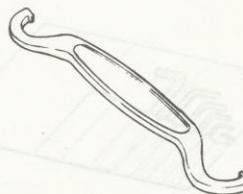
Rotor remover set
Ensemble de dépose de rotor
09930-30133



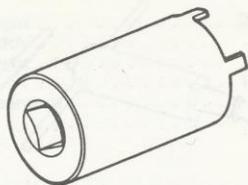
Spoke nipple wrench
Clé à rayons
09816-00086



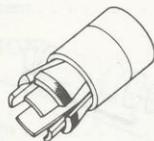
Rotor holder
Outil de maintien de rotor
09930-40113



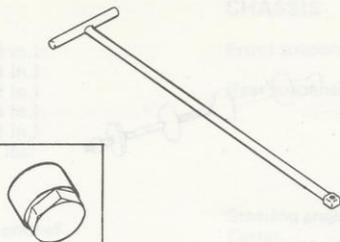
Steering stem lock nut wrench
Clé du contre-écrou de potence de direction
09940-10122



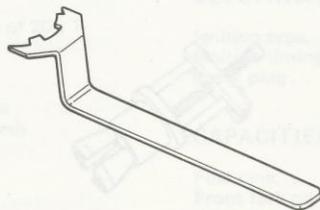
Steering stem nut socket wrench
Clé à tube pour écrou de potence de direction
09940-11410



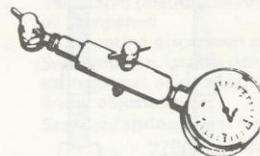
Front fork oil seal installer
Outil de remontage d'anneau de retenue d'huile de fourche avant
09940-50112



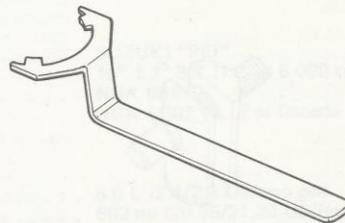
T-handle of front fork
Levier en T pour fourche avant 09940-34520
Attachment G
Accessoire G 09940-34590



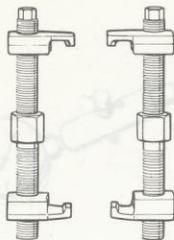
Rear Suspension spring retainer wrench
Clé de dispositif de retenue de ressort de suspension arrière
09940-71410



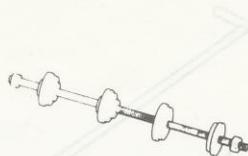
Front fork pressure regulating gauge
Manomètre de régulation de pression de fourche avant
09940-44110



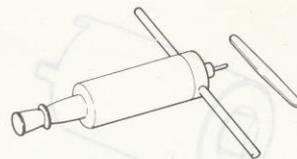
Rear suspension spring lock ring wrench
Clé de bague de verrouillage de ressort de suspension arrière
09940-71420



Rear suspension spring compressor
Compresseur de ressort de suspension arrière
09940-71430



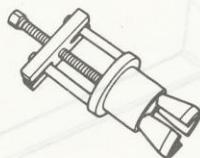
Steering race and swinging arm bearing installer
Outil de repose de palier de bras oscillant
et de cage potence de direction
09941-34511



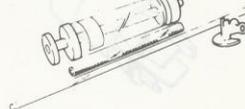
Swing arm bearing remover
Extracteur de roulement de bras oscillant
09941-44510



Steering race remover
Outil de démontage de cage de potence
de direction
09941-54911



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



Front fork oil level gauge
Manomètre d'huile de fourche avant
09943-74111

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

DIMENSIONS ET POIDS

Longueur hors-tout	2 160 mm (85,0 in.)
Largeur hors-tout	845 mm (33,3 in.)
Hauteur hors-tout	1 250 mm (49,2 in.)
Empattement	1 460 mm (57,5 in.)
Garde au sol	370 mm (14,6 in.)
Poids à vide	102 kg (225 lbs)

MOTEUR

Type	Cycle à 2 temps, refroidi par air
Système d'admission	Clapet à lames complet
Nombre de cylindre	1
Alésage	86,0 mm (3,386 in.)
Course	80,0 mm (3,150 in.)
Cylindrée	464 cm ³ 28,3 cu. in.)
Rapport volumétrique corrigé	6,1 : 1
Carburateur	MIKUNI VM38SS simple
Filtre à air	A élément en mousse de polyuréthane
Système de démarrage	Kick primaire
Système de graissage	Prémélange essence-huile à 20 : 1

TRANSMISSION

Embrayage	Multidisques humide
Boîte de vitesses	4 vitesses à prise constante
Passage des vitesses	1 vers le bas, 3 vers le haut
Démultiplication primaire	2,384 (62/26)
Démultiplication finale	3,354 (47/14)
Rapports de démultiplication	
1ère	2,000 (28/14)
2ème	1,611 (29/18)
3ème	1,210 (23/19)
4ème	0,954 (21/22)
Chaîne d'entraînement	DAIDO D.I.D.520TR ou TAKASAGO RK520SM, 112 maillons

CADRE

Suspension avant	Télescopique et pneumatique à ressort hélicoïdal et amortissement hydraulique
Suspension arrière	Suspension entièrement flottante bras oscillant, amortissement au gaz et à l'huile, réglage de ressort, 4 réglages d'amortissement
	Longueur préreglé du ressort standard 278 mm (10,9 in.)
Angle de braquage	45° (de droite à gauche)
Angle de chasse	60° 40'
Piste	122 mm (4,80 in.)
Rayon de braquage	2,3 m (7,5 ft)
Frein avant	A expansion interne
Frein arrière	A expansion interne
Dimension de pneumatique avant	3,00-21 4PR
Dimension de pneumatique arrière	5,10-18 4PR

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Type d'allumage	SUZUKI "PEI"
Avance à l'allumage	15° ± 2° A.V.P.M.H. à 6 000 tr/min.
Bougie d'allumage	NGK B8EGV NGK BR8EV.....Pour le Canada

CAPACITES

Réservoir d'essence	9,0 L (2,4/2,0 US/Imp gal)
Huile de fourche avant	602 ml (20,35/21,20 US/Imp oz)
Huile de transmission	1000 ml (2,11/1,76 US/Imp pt)

SERVICE DATA

Piston + Ring + Cylinder

Unit : mm (in)

ITEM	STANDARD	LIMIT
Piston – Cylinder clearance	0.070 – 0.080 (0.0028 – 0.0031)	0.120 (0.0047)
Cylinder bore / Measurement point	86.000 – 86.015/20 (3.3858 – 3.3864)/(0.79)	86.060 (3.3883)
Piston dia. / Measurement point	85.935 – 85.940/27.5 (3.3833 – 3.3835)/(1.08)	85.880 (3.3811)
Cylinder head distortion	–	0.05 (0.002)
Cylinder distortion	–	0.05 (0.002)
Piston ring free end gap	Approx. 8.5 (0.33)	6.8 (0.27)
Piston ring end gap	0.30 – 0.50 (0.012 – 0.020)	0.85 (0.033)
Piston ring to groove clearance	0.020 – 0.060 (0.0008 – 0.0024)	–
Piston pin bore I.D.	18.002 – 18.010 (0.087 – 0.7091)	18.030 (0.7098)
Piston pin O.D.	17.995 – 18.000 (0.7085 – 0.7086)	17.980 (0.7079)

Crankshaft + Connecting rod

Unit : mm (in)

ITEM	STANDARD	LIMIT
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	70.0 ± 0.1 (2.76 ± 0.004)	–

Clutch

Unit : mm (in)

ITEM	STANDARD	LIMIT
Clutch cable play	4 (0.16)	–
Drive plate thickness	2.9 – 3.1 (0.11 – 0.12)	2.6 (0.10)
Drive plate claw width	16.0 – 16.2 (0.63 – 0.64)	15.5 (0.61)
Driven plate thickness	1.6 ± 0.06 (0.06 ± 0.002)	–
Driven plate distortion	–	0.15 (0.006)
Clutch spring free length	–	38.5 (1.52)

Transmission

Unit : mm (in)

ITEM		STANDARD	LIMIT
Shift fork to groove, clearance	No. 1	0.20 – 0.40 (0.008 – 0.016)	0.60 (0.024)
	No. 2	0.30 – 0.60 (0.012 – 0.024)	0.80 (0.031)
Shift fork groove width	No. 1	5.0 – 5.1	—
	No. 2	(0.197 – 0.201)	—
Shift fork thickness	No. 1	4.8 – 4.9	—
	No. 2	(0.189 – 0.193)	—
Drive chain	Type	DAIDO D.I.D. 520TR TAKASAGO RK520SM, 112 links	—
	20th pitch length	—	324 (12.8)
Drive chain slack		40 – 45 (1.6 – 1.8)	—

Carburetor

ITEM		SPECIFICATION
Carburetor type		MIKUNI VM38SS, Single
I.D. No.		14220
Bore size	mm (in.)	38 (1.5)
Air screw		1½
Throttle valve cut-away		3.0
Jet needle		6FJ41-4
Air jet		2.5
Pilot jet		# 50
Pilot outlet		0.6
Needle jet		R-0
By-pass		1.4
Main jet		# 310
Valve seat		3.3
Starter jet		100

Electrical

ITEM		SPECIFICATION
Ignition timing		$15^{\circ} \pm 2^{\circ}$ B.T.D.C. at 6 000 r/min
Spark plug		NGK B8EGV NGK BR8EV For Canada
Spark plug gap	mm (in.)	0.5 – 0.6 (0.020 – 0.024)
Spark performance	mm (in.)	Over 8 (0.3) at 1 atm
Ignition coil resistance (primary)		B/W – W/BI Approx. 0 – 1 Ω
Ignition coil resistance (secondary)		Plug cap – B/W Approx. 10 – 11 k Ω Approx. 20 – 21 k Ω . . For Canada
Magneto coil resistance		R/W – B/W Approx. 230 – 350 Ω
		R/W – B/R Approx. 140 – 210 Ω
		B/R – B/W Approx. 370 – 560 Ω

Brake + Wheel

Unit : mm (in)

ITEM		STANDARD	LIMIT
Wheel axle runout (Front & rear)		—	0.25 (0.010)
Brake drum I.D.	Front	—	150.7 (5.93)
	Rear	—	130.7 (5.15)
Brake lining thickness (Front & Rear)		—	1.5 (0.06)
Wheel rim runout (Radial & Axial)		—	2.0 (0.08)
Tire size	Front	3.00 – 21 4PR	—
	Rear	5.10 – 18 4PR	—
Tire tread depth	Front	—	4.0 (0.16)
	Rear	—	4.0 (0.16)

Suspension

Unit : mm (in)

ITEM	STANDARD	LIMIT
Front fork stroke	285 (11.2)	—
Front fork spring free length	—	462 (18.2)
Front fork oil level	166 (6.5)	—
Front fork air pressure	0 kPa (0 kg/cm ² , 0 psi)	—
Rear wheel travel	322 (12.7)	—
Rear shock absorber air pressure	1000 kPa (10 kg/cm ² , 142 psi)	—
Rear shock absorber spring pre-set length	278 (10.9)	—
Swinging arm pivot shaft runout	—	0.3 (0.01)

Tire Air Pressure

ITEM		STANDARD
Cold inflation pressure	Front & Rear	0.7 – 1.1 kg/cm ² (10 – 16 psi, 70 – 110 kPa)

Capacity

ITEM		SPECIFICATION
Fuel tank		9.0 L (2.4/2.0 US/Imp gal)
Transmission oil	Change	1000 ml (2.11/1.76 US/Imp qt)
	Overhaul	1100 ml (2.32/1.93 US/Imp qt)
Front fork oil (each leg)		602 ml (20.35/21.20 US/Imp oz)
Fuel type		Premium gasoline
Engine oil type		SHELL SUPER M, CASTOROL R30, GOLDEN SPECTRO SYNTHETIC BLEND, B.P. RACING
	For Canada	SUZUKI CCI SUPER 2-CYCLE MOTOR LUBRICANT
Transmission oil type		SAE 20W/40
Front fork oil type		SAE 5W/20 or A.T.F.

DONNEES D'ENTRETIEN

Piston + Segment + Cylindre

Unité: mm (in.)

DESIGNATION	VALEUR NOMINALE	LIMITE DE SERVICE
Ecartement de piston à cylindre	0,070 – 0,080 (0,0028 – 0,0031)	0,120 (0,0047)
Alésage de cylindre/Point de mesure	86,000 – 86,015/20 (3,3858 – 3,3864)/(0,79)	86,060 (3,3883)
Diamètre de piston/Point de mesure	85,935 – 85,940/27,5 (3,3833 – 3,3835)/(1,08)	85,880 (3,3811)
Gauchissement de culasse	—	0,05 (0,002)
Déformation de cylindre	—	0,05 (0,002)
Ecartement de coupe de segment libre	Environ 8,5 (0,33)	6,8 (0,27)
Ecartement de segment	0,30 – 0,50 (0,012 – 0,020)	0,85 (0,033)
Ecartement de segment à gorge	0,020 – 0,060 (0,0008 – 0,0024)	—
Diamètre intérieur d'alésage d'axe de piston	18,002 – 18,010 (0,087 – 0,7091)	18,030 (0,7098)
Diamètre extérieur d'axe de piston	17,995 – 18,000 (0,7085 – 0,7086)	17,980 (0,7079)

Vilbrequin + Bielle

Unité: mm (in.)

DESIGNATION	VALEUR NOMINALE	LIMITE DE SERVICE
Alésage de pied de bielle	23,003 – 23,011 (0,9056 – 0,9059)	23,040 (0,9071)
Ovalisation de vilebrequin	—	0,05 (0,002)
Flasque d'arbre à largeur d'arbre	70,0 ± 0,1 (2,76 ± 0,04)	—

Embrayage

Unité: mm (in.)

DESIGNATION	VALEUR NOMINALE	LIMITE DE SERVICE
Jeu du câble d'embrayage	4 (0,16)	
Epaisseur de disque menant	2,9 – 3,1 (0,11 – 0,12)	2,6 (0,10)
Largeur de griffe de disque menant	16,0 – 16,2 (0,63 – 0,64)	15,5 (0,61)
Epaisseur de disque mené	1,6 ± 0,06 (0,06 ± 0,002)	—
Déformation de disque mené	—	0,15 (0,006)
Longueur libre de ressort d'embrayage	—	38,5 (1,52)

Transmission

Unité: mm (in.)

DESIGNATION		VALEUR NOMINALE	LIMITE DE SERVICE
Ecartement de fourchette à gorge	No. 1	0,20 – 0,40 (0,008 – 0,016)	0,60 (0,024)
	No. 2	0,30 – 0,60 (0,012 – 0,024)	0,80 (0,031)
Largeur de gorge de fourchette	No. 1	5,0 – 5,1	—
	No. 2	(0,197 – 0,201)	
Epaisseur de fourchette	No. 1	4,8 – 4,9	—
	No. 2	(0,189 – 0,193)	
Chaîne d'entraînement	Type	DAIDO D.I.D. 520 TR TAKASAGO RK520SM, 112 maillons	—
	Longueur du 20ème maillon	—	324 (12,8)

Carburateur

DESIGNATION	CARACTERISTIQUES
Type de carburateur	MIKUNI VM38SS, simple
No de diamètre intérieur	14220
Dimension d'alésage mm (in.)	38 (1,5)
Vis d'air	1 ½
Découpe de papillon	3,0
Pointeau	6FJ41-4
Gicleur d'air	2,5
Gicleur de ralenti	# 50
Sortie de ralenti	0,6
Gicleur à aiguille	R-0
Canal de dérivation	1,4
Gicleur principal	# 310
Siège papillon	3,3
Gicleur de démarrage	100

Équipement électrique technique

DESIGNATION	CARACTERISTIQUE TECHNIQUE	
Avance à l'allumage	15° ± 2° AV.P.M.H. at 6 000 t/min	
Bougie d'allumage	NGK B8EGV NGK BR8EV..... Pour Canada	
Ecartement de bougie mm (in.)	0,5 – 0,6 (0,020 – 0,024)	
Rendement de bougie mm (in.)	Plus de 8 (0,3) à 1 atm	
Résistance de bobine d'allumage (primaire)	B/W – W/BI	Environ de 0 à 1 Ω
Résistance de bobine d'allumage (secondaire)	Capuchon de bougie d'allumage – B/W	Environ de 10 à 11 kΩ Environ de 20 – 21 kΩ Pour la Canada
Résistance de bobine de magnéto	R/W – B/W	Environ de 230 – 350 Ω
	R/W – B/R	Environ de 140 – 210 Ω
	B/R – B/W	Environ de 370 – 560 Ω

Freins et roues

Unité: mm (in.)

DESIGNATION		VALEUR NOMINALE	LIMITE DE SERVICE
Ovalisation d'axe de roue (avant et arrière)		—	0,25 (0,010)
Diamètre intérieur de tambour de frein	Avant	—	150,7 (5,93)
	Arrière	—	130,7 (5,15)
Epaisseur de garniture de frein (avant et arrière)		—	1,5 (0,06)
Ovalisation de jante de roue (radiale et axiale)		—	2,0 (0,08)
Dimension de pneumatique	Avant	3,00 – 21 4PR	—
	Arrière	5,10 – 18 4PR	—
Profondeur de bande de roulement	Avant	—	4,0 (0,16)
	Arrière	—	4,0 (0,16)

Suspension

Unité: mm (in.)

DESIGNATION	VALEUR NOMINALE	LIMITE DE SERVICE
Course de fourche avant	285 (11,2)	—
Longueur libre de ressort de fourche avant	—	462 (18,2)
Niveau d'huile de fourche avant	166 (6,5)	—
Pression d'air de fourche avant	0 kPa, (0 kg/cm ² , 0 psi)	—
Débattement de roue arrière	322 (12,7)	—
Longueur nominale de pré-réglage de ressort	278 (10,9)	—
Pression d'air de roue arrière	1000 kPa (10 kg/cm ² , 142 psi)	—
Ovalisation d'axe de pivotement du bras oscillant	—	0,3 (0,01)

Pression de gonflage des pneumatiques

DESIGNATION		VALEUR NOMINALE
Pression de gonflage à froid	Avant et arrière	0,7 – 1,1 kg/cm ² (10 – 16 psi, 70 – 110 kPa)

Capacités

DESIGNATION		CARACTERISTIQUES TECHNIQUES
Réservoir d'essence		9,0 L (2,4/2,0 US/Imp gal)
Huile de boîte de vitesse	Vidange	1000 ml (2,11/1,76 US/Imp pt)
	Révision générale	1100 ml (2,32/1,93 US/Imp pt)
Huile de fourche avant (dans chaque tube)		602 ml (20,35/21,20 US/Imp oz)
Type de carburant		Essence
Type d'huile moteur		SHELL SUPER M, CASTOROL R30, GOLDEN SPECTRO SYNTHETIC BLEND, B.P. RACING
	Pour Canada	HUILE MOTEUR CCI SUPER 2 TEMPS SUZUKI
Type d'huile de boîte de vitesse		SAE 20W/40
Type d'huile de fourche avant		SAE 5W/20 ou A.T.F.

Prepared by

SUZUKI MOTOR CO.,LTD.

Administration Department
Overseas Service Division

October, 1981

Part No. 99011-14221-01B

Printed in Japan

SUZUKI MOTOR CO.,LTD.

S

Part No. 99011-14221-01E
October, 1981 (TM)
Printed in Japan