

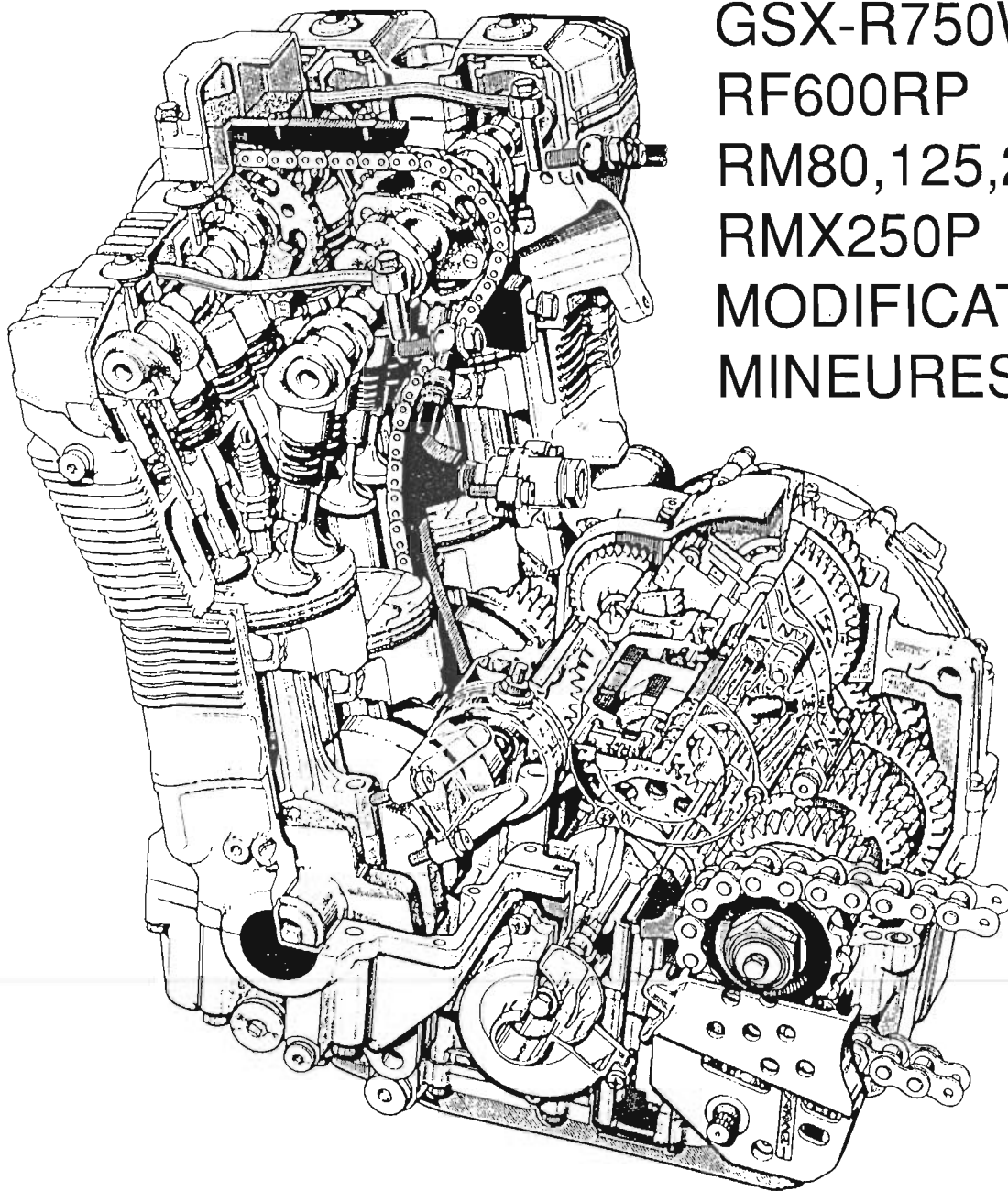
Y/R Jaquet

AS 451/25^e

MANUEL D'ENTRETIEN

MODELES 1993

GSX-R1100WP
GSX-R750WN/P
RF600RP
RM80,125,250
RMX250P
MODIFICATIONS
MINEURES



SUZUKI FRANCE SA
A USAGE INTERNE EXCLUSIVEMENT

VX 800 (90/91) (pas 92/93) -

kit robinet depression - 44300 - 45810

GSAR 750 w - 93 plus de prob.

Bloc cylindric piston.

ER9EK

RGV 125 FUP du Wolf
Nouveau boîtier indestructible

COMPARAISON

CR9EK

CR8EK

400 Sandite

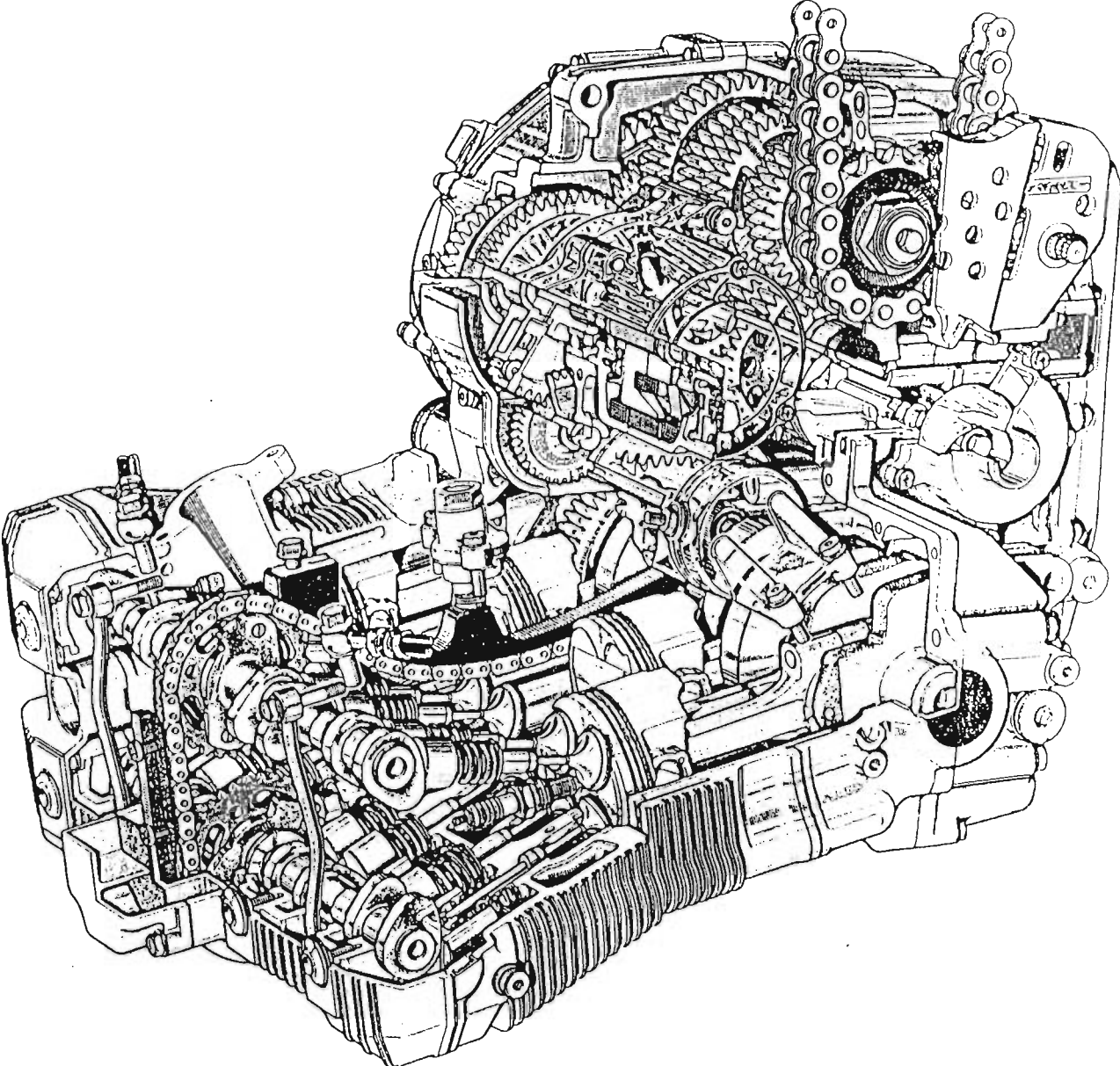
	GSX-R750WN/P	GSX-R1100WP	GSX-R1100N
TYPE DE CYLINDRES	4 PARALLELES	←	←
REFROIDISSEMENT	REFROIDISSEMENT PAR EAU	←	SACS
ALESAGE ET COURSE	70 X 48,7	75,5 X 60	78 X 59,0
RAPPORT			
ALESAGE x COURSE	0,696	0,794	0,756
CYLINDREE (cc)	749,7	1074	1127
SYSTEME DE SOUPAPES	DOUBLE ARBRE A CAMES EN TETE 4 SOUPAPES ACTION DIRECTE	← ←	← CULBUTEUR
FORME DE CHAMBRE DE COMBUSTION	TSCC	←	←
TAUX DE COMPRESSION	11,8 : 1	11,2 : 1	10,0 : 1
ENTRAINEMENT ACT	CHAINE	←	←
CARBURATEUR	BST38	BST40	←
SILENCIEUX	4-2-1	4-2-2	←
REFROIDISSEMENT D'HUILE	REFROIDI PAR EAU	REFROIDI PAR AIR	←
PIGNON PRIMAIRE	TAILLE DROITE	←	←
EMBAYAGE	A BAIN D'HUILE	←	←
DEBRAYAGE	MULTIDISQUE CREMAILLERE & PIGNON	HYDRAULIQUE	←

embrayages = GSXR 1100 WP = 21441 - 48300 → 10 pieces } Ref =
 " " N = 21451 - " " → " } 21400 - 40000

GSX 1100 G = embrayage complet = 21400 - 26000

Tandem distrib = essayer un GSX1100 G = 26000 sur les anciens
 modèles
 600 - 750
 Max -

GSX-R1100WP

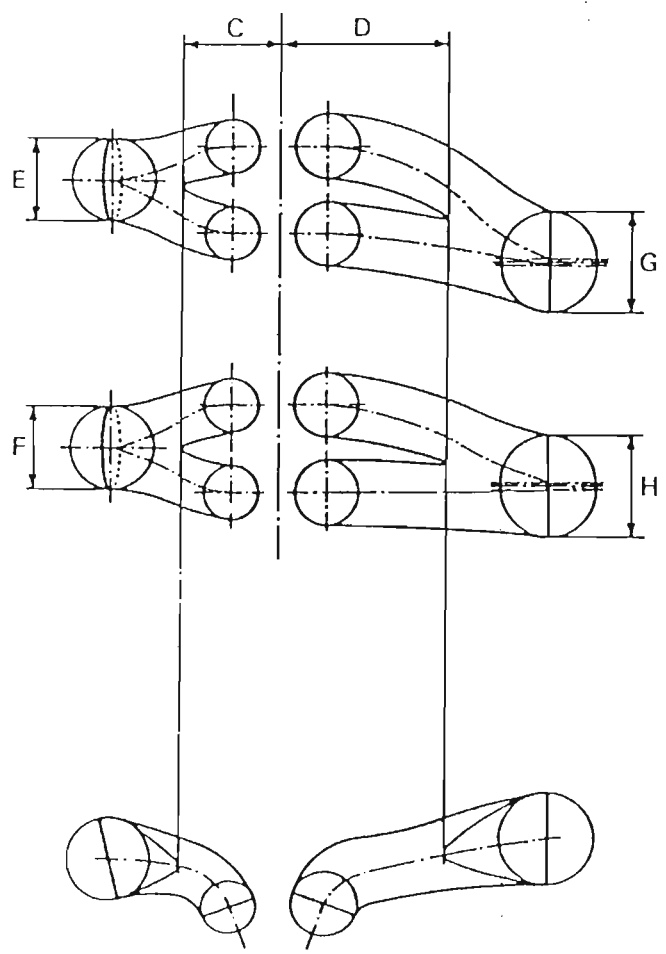
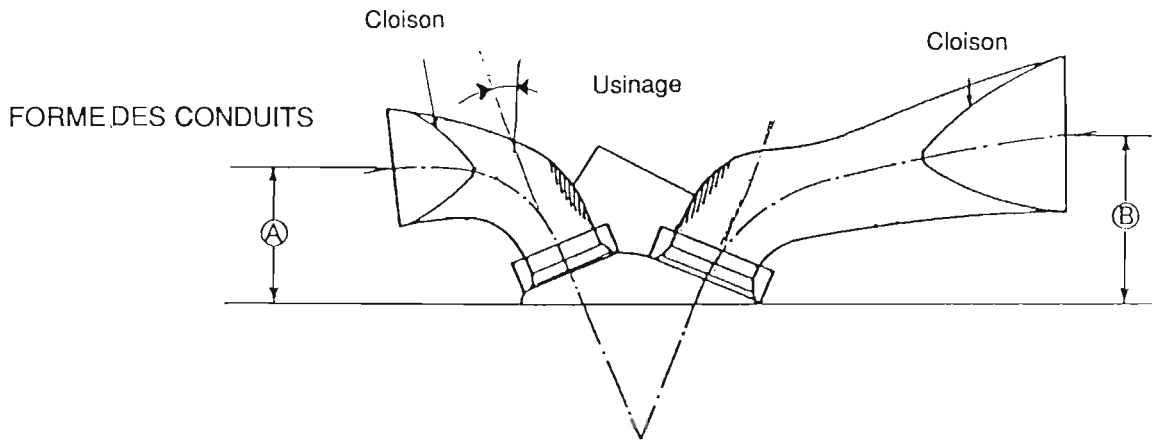


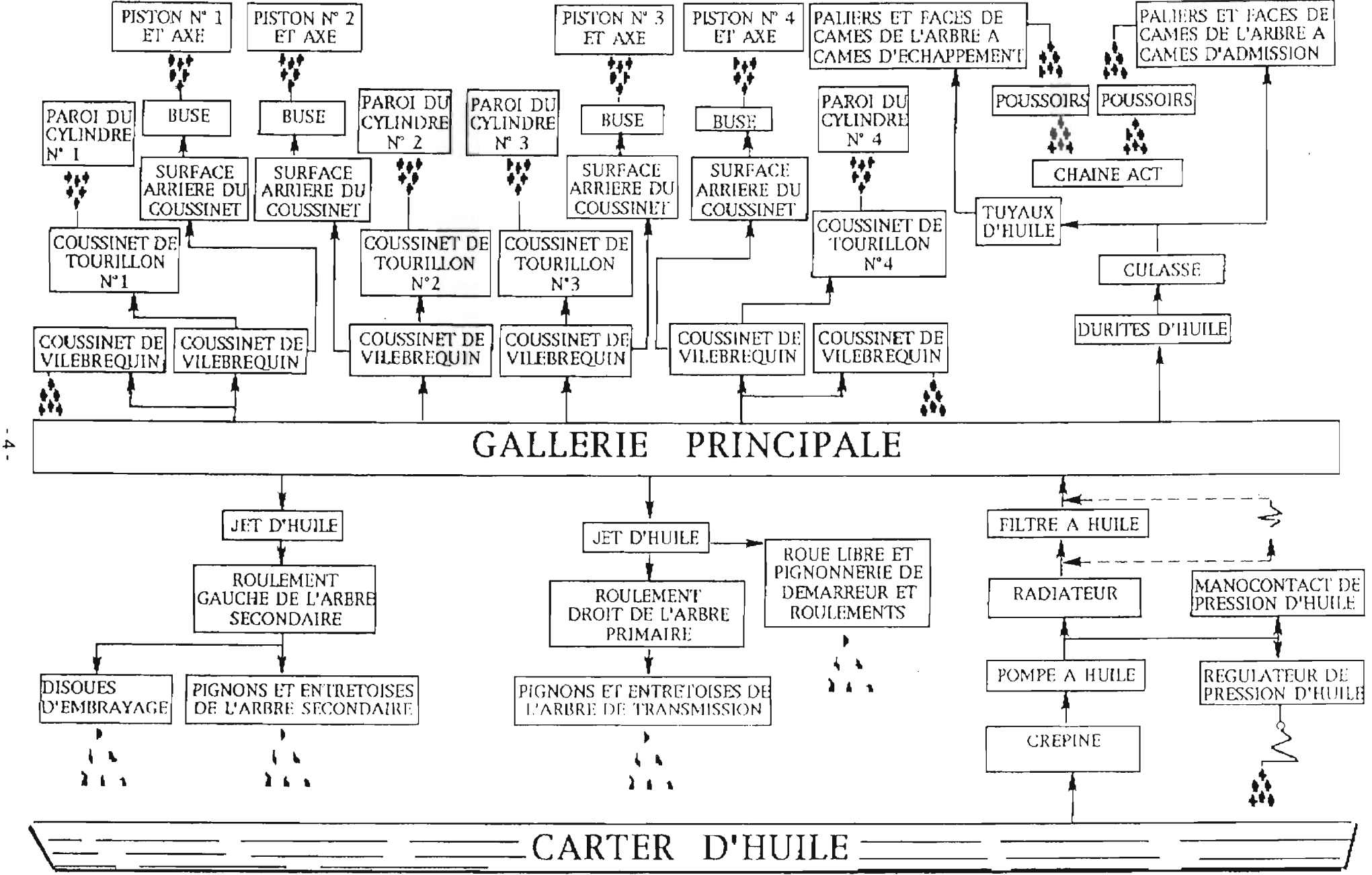
libre 155 CH
 Espagne & Italie

ne pas toucher aux échappés ni admission
 changer l'ACT (Espagne)
 CDI Falck/Atf

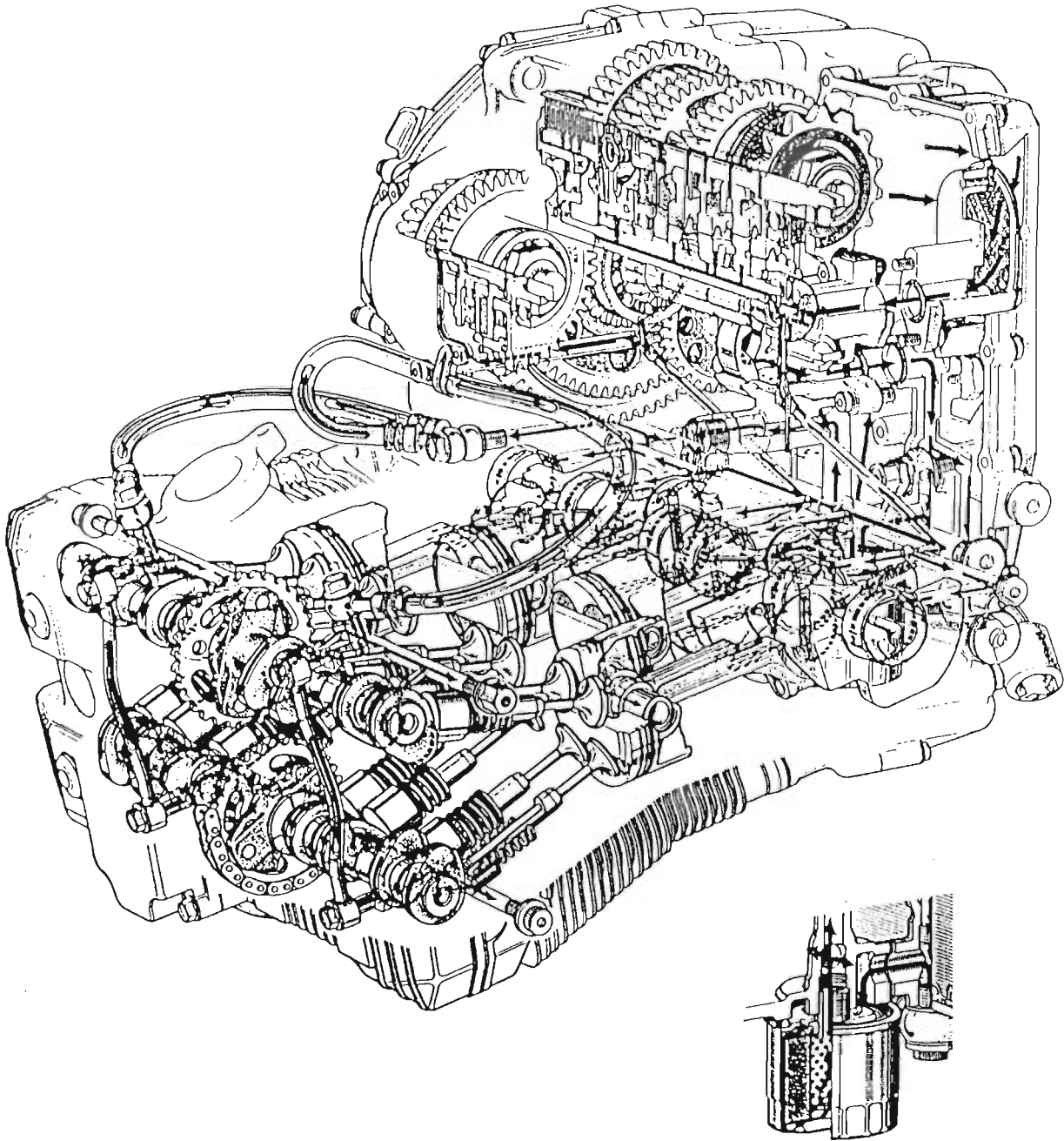
1. CULASSE

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
SYSTEME DE REFROIDISSEMENT	REFROIDISSEMENT PAR EAU	←	SACS (AIR)
CHAMBRE DE COMBUSTION			
FORME	TSCC	←	←
VOLUME (cc)	26,3 ± 0,3	17,3 ± 0,3	31,3
ANGLE DE SOUPAPES	ADM. 16°	←	20°
	ECH. 16°	←	20°





GSX-R1100WP



1. CULASSE (SUITE)

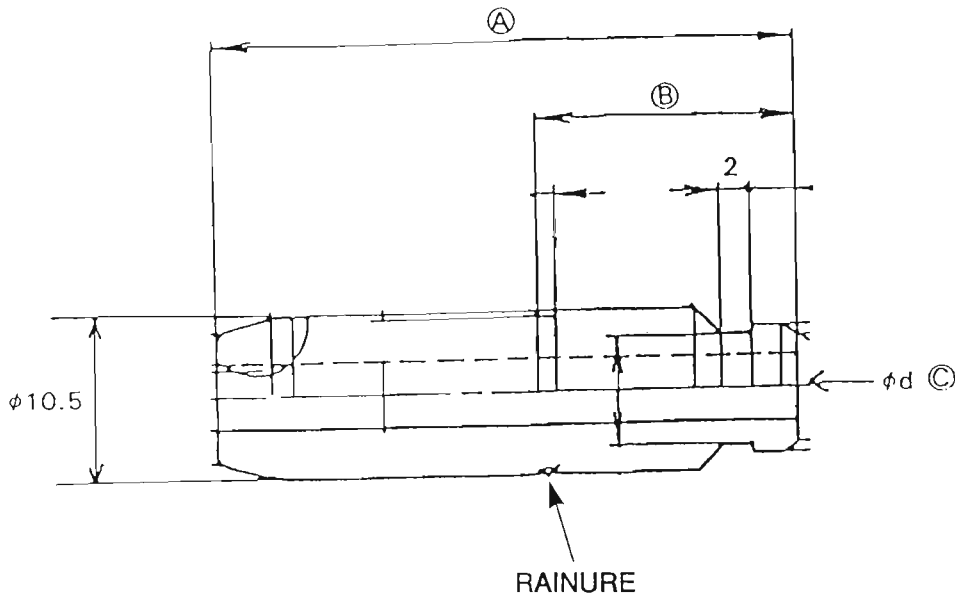
	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
A	35	←	30
B	49	←	30
USINAGE	OUI	←	←
C	32,5	←	43
D	52	←	50
E	34	32	32
F	34	32	32
G	41	38	37
H	41	38	37

2. GUIDE DE SOUPAPE

NOUVEL OUTIL SPECIAL

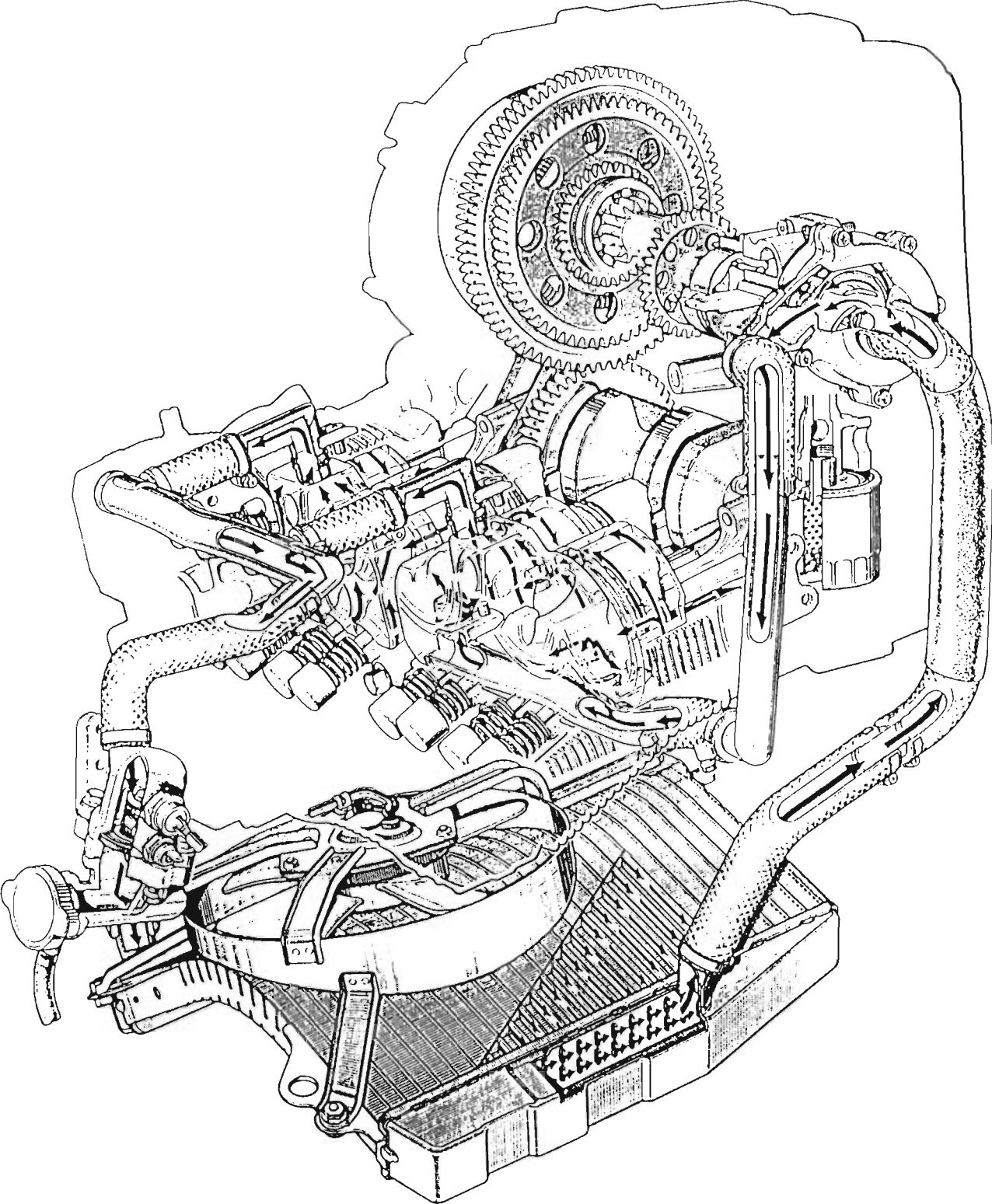
EMBOUIT D'INSTALLATEUR DE GUIDE DE SOUPAPE 09916-43230. CET OUTIL SERT A REGLER LE GUIDE DE SOUPAPE A LA PROFONDEUR CONVENABLE. IL S'UTILISE AVEC L'INSTALLATEUR DE GUIDE DE SOUPAPE 09916-43210 (OUTIL SPECIAL POUR LA GSF400)

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
A	42	←	34
B	19	←	13
C	4,5	←	5
RAINURE	NON	←	OUI
	METAL FRITTE	←	←



3. BOUGIE D'ALLUMAGE

GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
CR9E <i>ou EK</i> U27ESR-N ø10	CR9EK U27ETR ←	JR9B — ø12

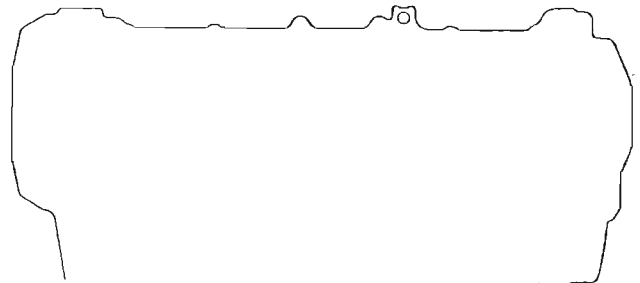


4. CYLINDRE

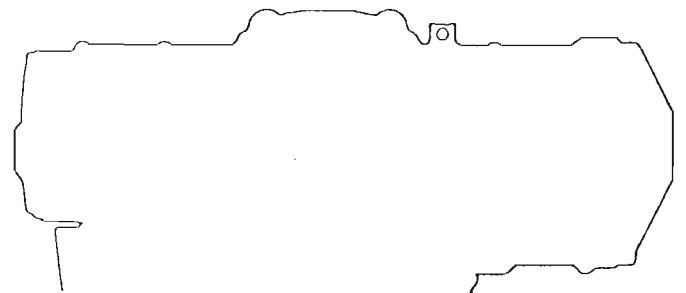
	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
REFROIDISSEMENT	REFROIDISSEMENT PAR EAU	←	SACS
ALESAGE	75,5	70	78
TAILLE DU BLOC -CYLINDRE	402 X 103	←	430 X 118
(ESPACE ENTRE #1 ET #2)	85	←	95
EVIDEMENT DE SOUPAPE	OUI	←	NON
EMPLACEMENT DE LA CHAINE ACT	CENTRE	←	←
HAUTEUR DU CYLINDRE	89,1	74,2	88,7
EPAISSEUR DE CHEMISES	3	←	3,6

5. CARTER

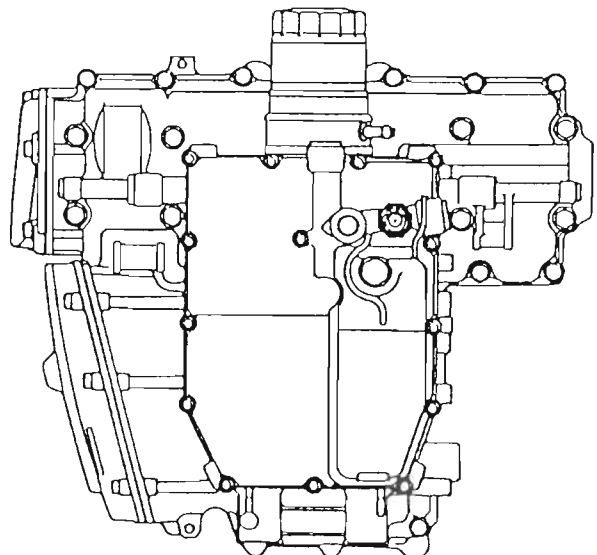
1) GSX-R400N
LARGEUR = 460,4



2) GSX-R750M/GSX-R1100N
LARGEUR = 489



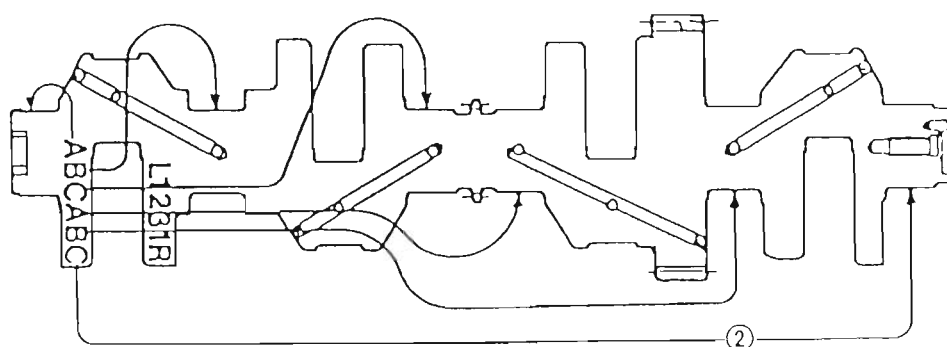
3) GSX-R750WN/P ET GSX-R1100WP
LARGEUR = 420,5



6. PISTON

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
DIAMETRE EXTERIEUR	75,5	70	78
MATERIEL	AC8A	←	←
TRAITEMENT DE LA SURFACE	ALUMITE	←	AUCUN
[SUPERIEURE]			
[LATERALE]	DEFRIC COAT	←	AUCUN
DIAMETRE D'AXE DE PISTON	20	18	ø20

7. VILEBREQUIN



	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
LONGUEUR TOTALE DE L'ARBRE	394	←	444,5
COURSE	60,0	48,7	59,0
ø EXT. MANETON BIELLE	38	34	38
ø EXT. PALIER DE VILEBREQUIN	34	←	36
PIGNON PRIMAIRE			
FORME	TAILLE DROITE	←	←
DENTS	46T	43T	46T
ø EXT. MASSE VILEBREQUIN	104	96	104

COUSSINET DE VILEBREQUIN

1) COUSSINET DE BIELLE

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
VERT	12164-46E01-0A0	12164-17E00-0A0	12164-48B00-0A0
NOIR	12164-46E01-0B0	12164-17E00-0B0	12164-48B00-0B0
MARRON	12164-46E01-0C0	12164-17E00-0C0	12164-48B00-0C0
JAUNE	12164-46E01-0D0	12164-17E00-0D0	12164-48B00-0D0

[F112]

2) CALE DE JEU LATERAL

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
CALE DROITE VERT	12228-17E00-0D0	←	12228-48B00-0E0
CALE GAUCHE BLANC	12228-17E00-0F0	←	
JAUNE	12228-17E00-0E0	←	
VERT	12228-17E00-0D0	←	12228-48B00-0E0
BLEU	12228-17E00-0C0	←	
NOIR	12228-17E00-0B0	←	12228-48B00-0H0
ROUGE	12228-17E00-0A0	←	12228-48B00-0C0

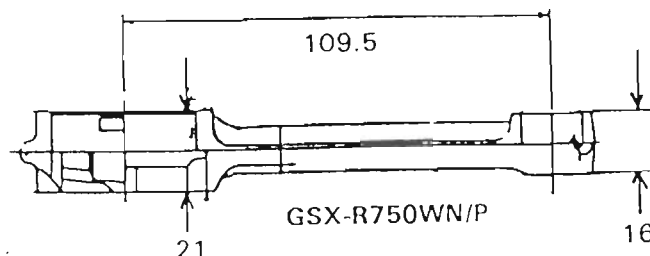
3) COUSSINET DE VILEBREQUIN

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
COUSSINET INFERIEUR			
VERT	12229-17E00-0A0	←	12229-06B00-0A0
NOIR	12229-17E00-0B0	←	12229-06B00-0B0
MARRON	12229-17E00-0C0	←	12229-06B00-0C0
JAUNE	12229-17E00-0D0	←	12229-06B00-0D0
COUSSINET SUPERIEUR			
VERT	12229-17E10-0A0	←	12229-06B10-0A0
NOIR	12229-17E10-0B0	←	12229-06B10-0B0
MARRON	12229-17E10-0C0	←	12229-06B10-0C0
JAUNE	12229-17E10-0D0	←	12229-06B10-0D0

[F780]

8. BIELLE

		GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
LONGUEUR		116,9	109,5	117
ø INT.	PIED DE BIELLE	20	18	20
	TETE DE BIELLE	41	37	41
LARGEUR	PIED DE BIELLE	21	16	21
	TETE DE BIELLE	21	21	←



9. DEMARREUR

DEMULTIPLICATION

GSX-R1100WP

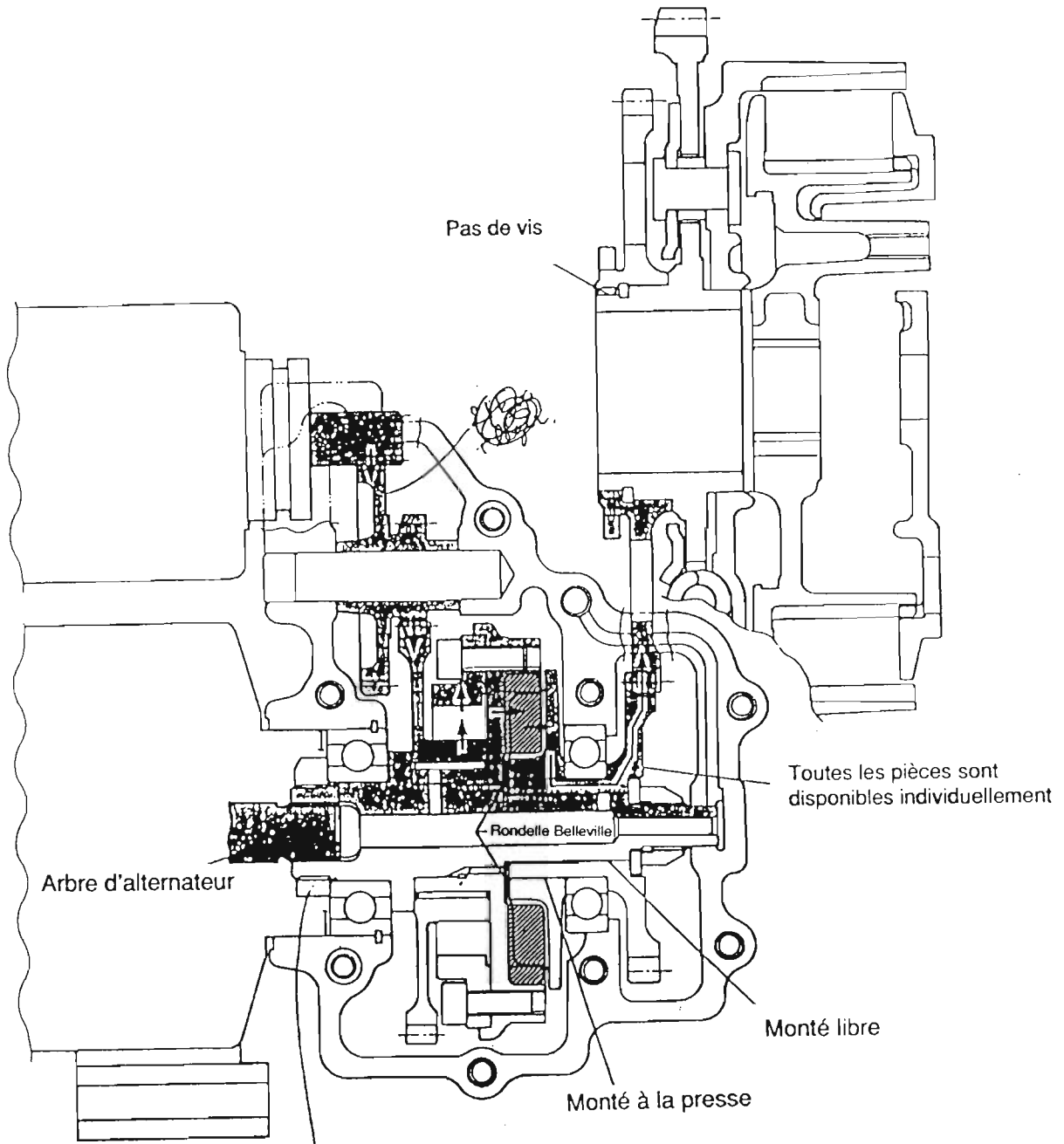
0,029 (9/56 X 12/51 X 30/61 X 72/46)

GSX-R750WN/P

0,032 (9/56 X 12/51 X 30/61 X 75/43)

GSX-R1100N

0,030 (9/53 X 12/68)



Marquage FR :

AD = B

ECH = A

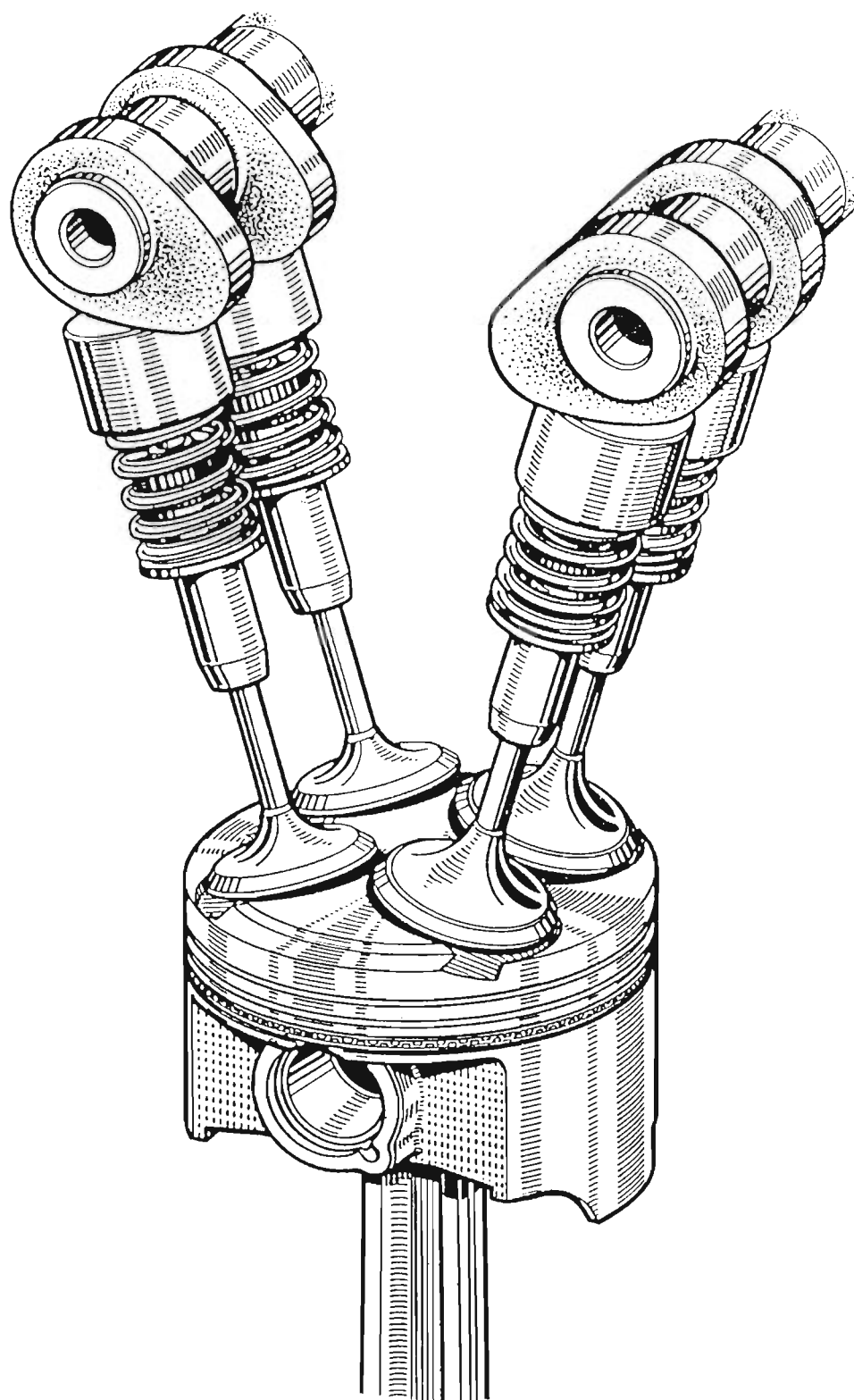
10. ARBRE A CAMES

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
LONGUEUR TOTALE DE L'ARBRE	348	346	386
HAUTEUR DE CAME			
ADM. [EO1,03,28]	36,72 ± 0,02	36,62 ± 0,02	[EO1] 33,95 ± 0,03
ECH. [EO1,03,28]	36,64 ± 0,02	36,25 ± 0,02	33,65 ± 0,03
TRAITEMENT DE LA SURFACE	LUBRITE + DEFRIE	←	←
REPERES			
ADM.	46E2 [EO4]		
ECH.	46E1 [EO4]		
BOUT D'ARBRE	"A"46E1		
	"B"46E2 [EO4]		
PIGNON D'ACT DENTS	32T	←	34T
CALAGE	13 PIONS	←	22 PIONS
CHAINE D'ACT TYPE	DID219FTHI	←	←
	(CHAINE NORMALE)		
MAILLONS	114	110	114
CALAGE DISTRIBUTION			
ADM. OUVERTURE [46E2]	AV PMH 10°] Marque B	
FERMETURE	AP PMB 67°		
[EO4]			
ECH. OUVERTURE [46E1]	AV PMB 63°] Marque A	
FERMETURE	AP PMH 18°		
LEVEE DE SOUPEPE			
ADM. [46E2]	5,0		
[EO4] ECH. [46E1]	7,0		
RAMPE	0,3		

Version fibre

AD = 8,7

ECH = 8,6



11. SOUPAPES

		GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
SYSTEME DE SOUPAPES		COMMANDE DIRECTE	←	BASCULEUR
JEU AU SOUPAPES	ADM.	0,10 ~ 0,20	←	0,1 ~ 0,20
	ECH.	0,20 ~ 0,30	←	0,15 ~ 0,25
REGLAGE DU JEU		CALE INTERIEURE	←	CALE EXTERIEURE
DIAMETRE	ADM.	31	27	28,5
	ECH.	27	24	25,0
DIAMETRE DE TIGE	ADM.	4,5	←	5,0
	ECH.	4,5	←	5,0
LONGUEUR DE SOUPAPE	ADM.	95	96	87,84
	ECH.	94	97	87,17
RESSORT	ADM.	1 RESSORT	←	DOUBLE RESSORT
<i>longueur = 40,4</i>	ECH.	1 RESSORT	←	DOUBLE RESSORT
POUSSOIR	ø EXT.	26	←	SANS
	ø INT.	24	←	SANS
VERIFICATION DU				
JEU AUX SOUPAPES		TOUS LES 12000 KM	←	6000 KM
PASTILLES	ø EXT.	7,5	←	
	EPAISSEUR	1,20		2,50
		PAR ETAPE DE 0,025	←	PAR ETAPE DE 0,05
		2,20		3,50
	REF.	12892-05C00-120		12892-41C00-250
		└┘	←	└┘
		12892-05C00-220		12892-41C00-350
JEUX DE PASTILLES	REF.	12800-05820	←	12800-41810
		21 SORTES X 5	←	←
		PAR ETAPE DE 0,05	←	←

12. CARBURATEUR

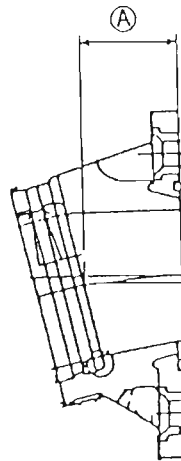
	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
TYPE	BST40SS	BST38SS	BST40SS

13. FILTRE A AIR

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
CAPACITE DU BOITIER (cc)	6700	←	6000

14. PIPE D'ADMISSION

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
LONGUEUR (A) DE LA PIPE	19,1	25,9	13,0
DIAMETRE INT.	41	39	41
EMBOUT DEPRESSION	# 3	←	#4



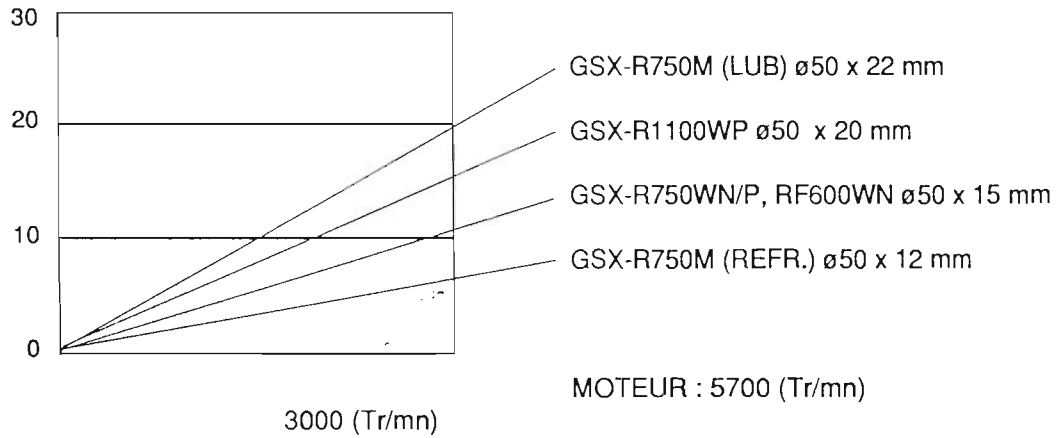
15. POT D'ÉCHAPEMENT ET SILENCIEUX

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
TYPE	POT 4-2-2	POT 4-2-1	4-2-2
MATERIAU COLLECTEUR	ACIER INOXYDABLE	ACIER AU CARBONE	ACIER INOXYDABLE
SILENCIEUX	ACIER INOXYDABLE	←	←

16. POMPE A HUILE

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
DEMULTIPLICATION	1,703 (37/34 X 72/46)	1,898 (37/34 X 75/43)	1,819 (43/37 X 72/46)
NOMBRE DE POMPES A HUILE	1 (LUBRIFICATION)	←	2(LUBRIFICATION & REFROIDISSEMENT)

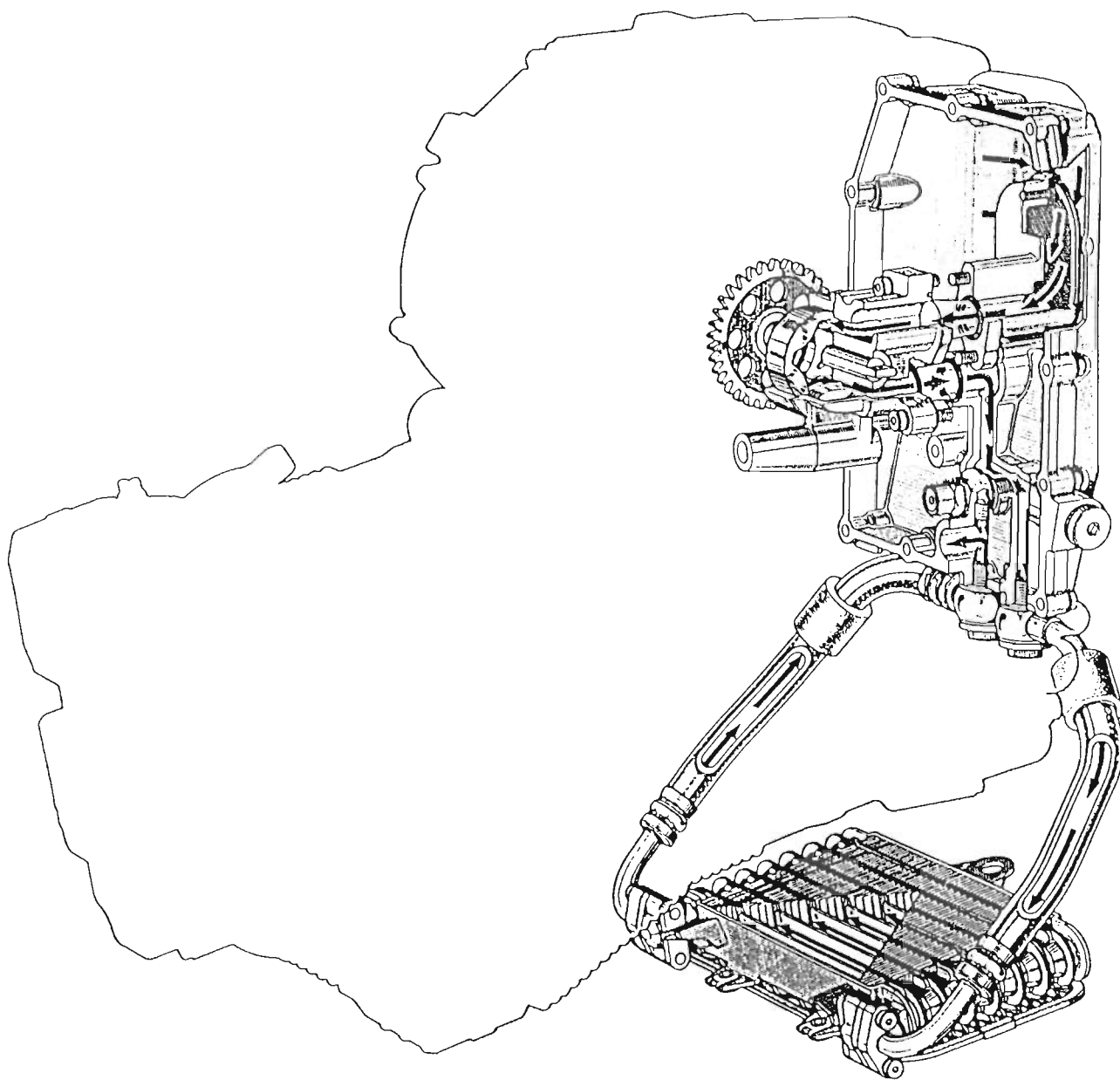
CARACTERISTIQUES DE LA POMPE



GSX-R1100WP

Ref = gicleurs d'huile des carters moteurs

n° 1-2-4 = 09493 - 80 008 ≠ 0,9
n° 3 est T.P = 4 - 26 007 ≠ 1,3



17. REFROIDISSEMENT D'HUILE

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
TYPE	REFROIDI PAR AIR	REFROIDI PAR EAU	REFROIDI PAR AIR
POUVOIR RAYONNANT (Kcal/H)	3100	2400	12,700

18. POMPE A EAU

CARACTERISTIQUES :80 L/mn à 5000 Tr/mn	[MOTEUR : 9500 Tr/mn]	GSX-R1100N
DEMULTIPLICATION : 1,703 (37/34 X 72/46)	GSX-R1100WP	SANS
1,898 (37/34 X 75/43)	GSX-R750WN/P, GSX-R600WN	

19. RADIATEUR

FORME	: TYPE EN U (322mm X 392mm)	GSX-R1100N
CAPACITE DE DISSIPATION	: 24000 Kcal/H	SANS
FABRICANT	: NIPPON DENSO	
TARAGE DE DECHARGE	: 1,1 ± 0,15 KG/CM ²	
DIFFERENCE DE TEMPERATURE ENTREE ET SORTIE	: ENVIRON 5°C	

20. THERMOSTAT

TEMPERATURE D'OUVERTURE DE LA SOUPEPE LEVEE	: 74,5 - 78,5°C : PLUS DE 7,0 mm A 90°C	SANS
--	--	------

21. THERMO CONTACT VENTILATEUR

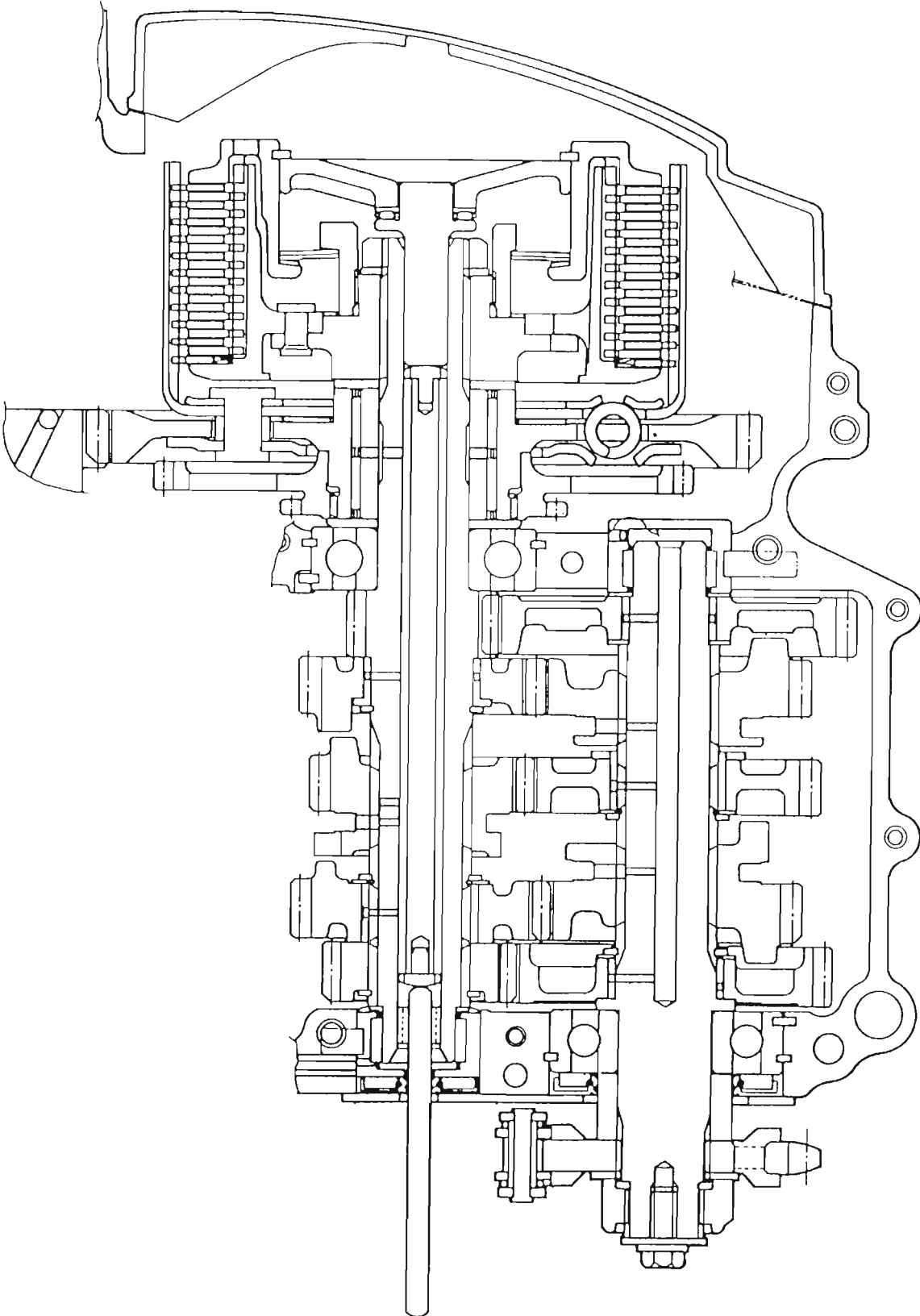
OFF ⇨ ON	: 105 ± 3°C	SANS
ON ⇨ OFF	: 100 ± 2,5°C	

22. VENTILATEUR

DEBIT	: 400M ³ /H	SANS
REGIME DE ROTATION	: 4200 ± 400 T/MN	
FABRICANT	: NIPPON DENSO	

23. JAUGE DE TEMPERATURE DE L'EAU

TEMPERATURE DE L'EAU (°C)	RESISTANCE (Ω)	SANS
50	153,9	
80	51,9	
100	27,4	
120	16,1	

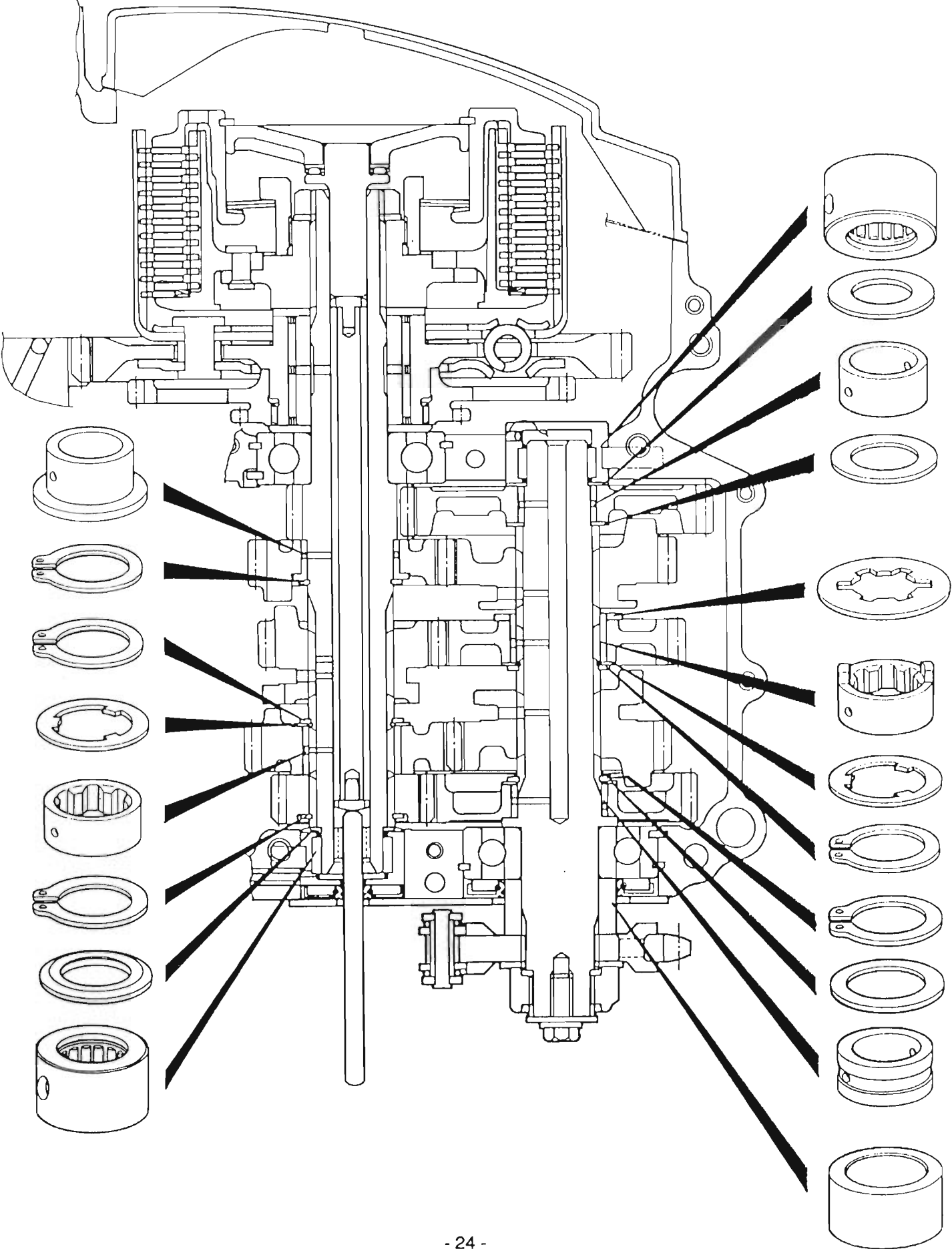


24. EMBRAYAGE

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
DISQUE MENANT N° 1			
TAILLE	ø139 X EP 2,6	ø153 X EP 2,2	ø139 X EP 2,6
TYPE	DROIT	←	←
NOMBRE	10	8	10
MATERIAU	PAPIER	←	←
DISQUE MENANT N° 2			
TAILLE	ø139 X EP 2,6	SANS	SANS
TYPE	DROIT	SANS	SANS
NOMBRE	1	SANS	SANS
MATERIAU	PAPIER	SANS	SANS
DISQUE MENE			
NOMBRE	10	7	10
EPAISSEUR	2,0	←	2,0
PLATEAU DE PRESSION			
TRAITEMENT	REVETEMENT ALMITE ← [15 - 30μ]	← [10 - 15μ]	← [15 - 30μ]

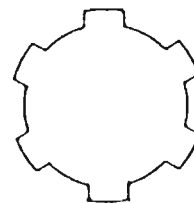
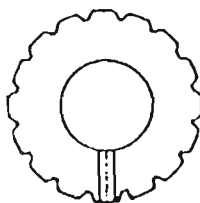
Les disques menants N°1 et N°2 peuvent être distingués par leur diamètre intérieur.

N°1 : ø110
N°2 : ø116



25. BOITE DE VITESSE

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
PRIMAIRE	1,565 (72/46)	1,744 (75/43)	1,565 (72/46)
SECONDAIRE	2,800 (42/15)	←	3,200 (48/15)
1ère	2,714 (38/14)	2,866 (43/15)	2,384 (31/13)
2ème	1,809 (38/21)	2,058 (35/17)	1,631 (31/19)
3ème	1,409 (31/22)	1,650 (33/20)	1,250 (25/20)
4ème	1,181 (26/22)	1,428 (30/21)	1,045 (23/22)
5ème	1,038 (27/26)	1,260 (29/23)	0,913 (21/23)
6ème		1,120 (28/25)	
CHAINE D'ENTRAINEMENT	TAKASAGO RK532GSV2 114 MAILLONS	TAKASAGO RK50GSV-Z1 108 MAILLONS DAIDO KOGYO DID50VA7 108 MAILLONS	TAKASAGO RK532GSV2 118 MAILLONS ←
RAPPORT FINAL	4,548	5,469	4,573
ENTRAXE D'ARBRES DE BOITE	68	←	58
FORMES DES CANNELURES D'ARBRE	6 CANNELURES	INVOLUTE	6 CANNELURES



1. ALTERNATEUR

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
DEBIT MAXIMUM (W)	405 30A x 13,5V	← ←	337,5 25A X 13,5V

2. BOITIER D'ALLUMAGE

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
N° D'IDENTIFICATION	46E00	17E00	
COUPURE [Tr/mn]	11000 ± 100	[17E00] 12800 ± 100	[40C30] 10900 ± 100

3. BOBINE D'ALLUMAGE

PRIMAIRE [ENTRE BORNE + ET -] : 2,4 - 3,2 Ω

SECONDAIRE [CAPUCHON DE BOUGIE A CAPUCHON] : 30 – 40 kΩ

4. BATTERIE

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
TYPE	YTX12-BS {MF}	←	YB14L-A2
CAPACITE	12V 36kC [10Ah]/10 HEURES	←	12V 50,4kC [14Ah]/10 HEURES
TAILLE	84 X 148 X H130	←	89 X 132 X H166

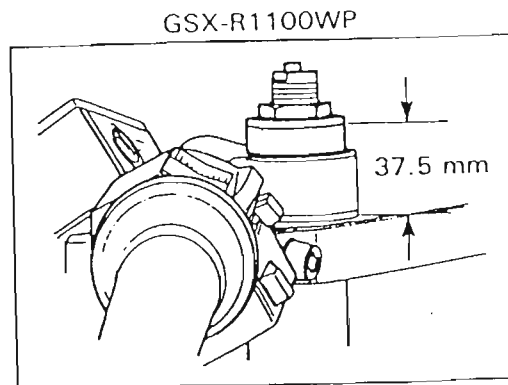
5. MANOCONTACT DE PRESSION D'HUILE

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
PRESSION CONTINUE [kg/cm ²] [TEMP. ATM. ~ 80°C]	0,15 ± 0,05	←	←

6. FOURCHE AVANT

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
FABRICANT	KAYABA	SHOWA	KAYABA
TYPE	INVERSEE	←	←
DIAM. EXT. DU TUBE			
PLONGEUR	41	←	←
COURSE	120	←	←
TARAGE DU RESSORT [kg/mm]	0,8 X 1,3	0,75	0,85
LONGUEUR LIBRE	312	283	296,5
LONGUEUR REGLEE	285	259	276,5
AMORTISSEMENT HYDRAULIQUE			
COMPRESSION [kg/1m/s]	20	48 ~ 12 ~ 7	19
	STD [7 CRANS]	STD [STD : 5/6 TOURS]	STD [4 CRANS]
DETENTE [kg/0,3m/s]	52	52 ~ 37 ~ 17	57
	STD [6 CRANS]	STD [STD : 7/12 TOURS]	STD [3 CRANS]
HUILE TYPE	L01	# 10	L01
CAPACITE [ml]	425	454,5 ± 2,5	398
NIVEAU	120	107	131
HAUTEUR DE BRIDAGE TUBE	37,5	10	37,5

GSX-R1100WP



7. AMORTISSEUR ARRIERE

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
FABRICANT	KAYABA	SHOWA	KAYABA
TYPE	RESERVOIR SEPRE ←		←
COURSE	75	←	75
TARAGE DU RESSORT [kg/mm]	8,75	6,25	8,5
LONGUEUR LIBRE	211,6	220,7	207,8
LONGUEUR REGLEE	191,5	196	183
AMORTISSEMENT HYDRAULIQUE			
COMPRESSION [kg/0,3m/s]	101	89 ~ 98 ~ 104 ~ 123 STD	62 [11 CRANS] STD
DETENTE [kg/0,3m/s]	[STD 2-3/4 TOURS] 419	[STD : 1 TOUR] 180~190~195~200 [1] [2] [3] [4]	[11 ± 3 CRANS] 395 STD
	STD [1-3/4 TOURS]	[STD 2/4 TOURS]	[9 ± 3 CRANS]
LONGUEUR ENTRE ATTACHES	310	308,7 ± 2	310

NOTE : Le réglage de la capacité d'amortissement se fait en tournant la vis

8. ROUES

		GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
TAILLE	AVANT	17 X MT3,50	←	17 X MT3,50
	ARRIERE	17 X MT5,50	←	17 X MT5,50
AXE	AVANT	20	←	20
	ARRIERE	20	←	20

9. PNEUS

L-M-N

		GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
TYPE E03,28,33	AVANT	1) DUNLOP SPORT RADIAL D202FL 120/70 ZR17	← SPORT RADIAL D202FG ←	
	ARRIERE	2) DUNLOP SPORT RADIAL D202G 180/55 ZR17	← SPORT RADIAL D202 170/60 ZR17	
E02,22	AVANT			1) DUNLOP SPORT RADIAL D202F 120/70 ZR17
	ARRIERE			2) DUNLOP SPORT RADIAL D202 180/55 ZR17
E01	AVANT	3) MICHELIN A89X 120/70 ZR17	← A59X ←	
	ARRIERE	4) MICHELIN M89 180/55 ZR17	← M59 170/60 ZR17	
AUTRES PAYS D'EUROPE	AVANT	5) DUNLOP SPORT RADIAL D202FJ 120/70 ZR17	MICHELIN A59X ←	← ←
	ARRIERE	6) DUNLOP SPORT RADIAL D202G 180/55 ZR17	MICHELIN M59X 170/60 ZR17	← ← 180/55 ZR17

Remarques Axes avant et arrière identiques 750w et 1100 M N

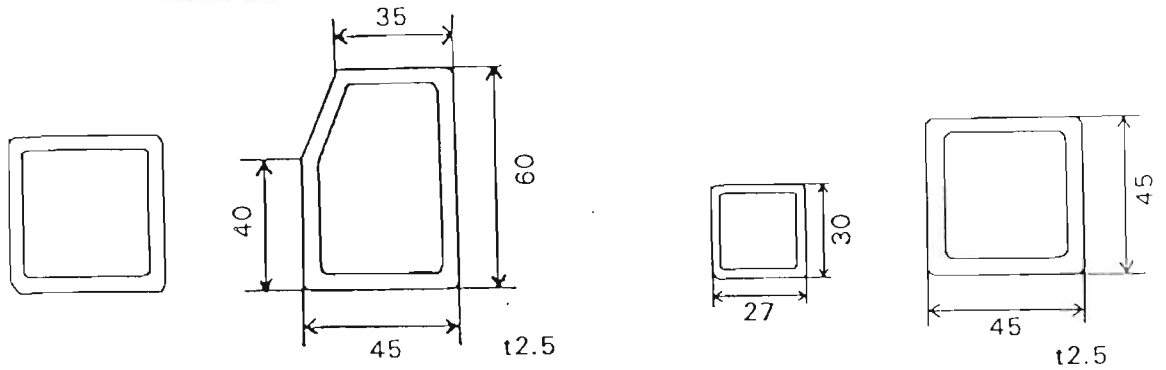
10. CADRE

	GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
BERCEAU	30 X 30 X EP 2,3	←	30 X 27 X EP 2,5
POUTRE DORSALE	Voir illustration	←	

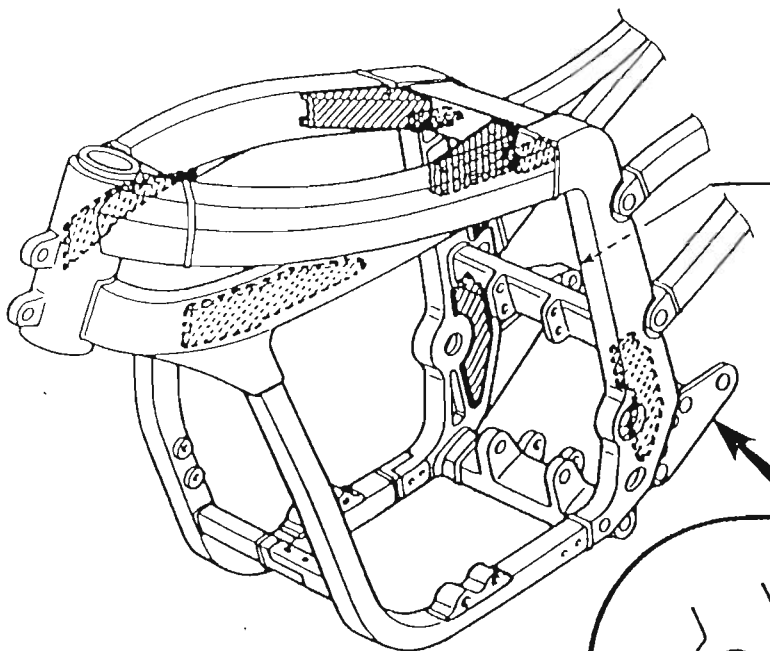
Le berceau et les poutres dorsales sont à peu près identiques à ceux de la GSX-R750WN/P.

GSX-R1100WP, GSX-R750WN/P

GSX-R1100N

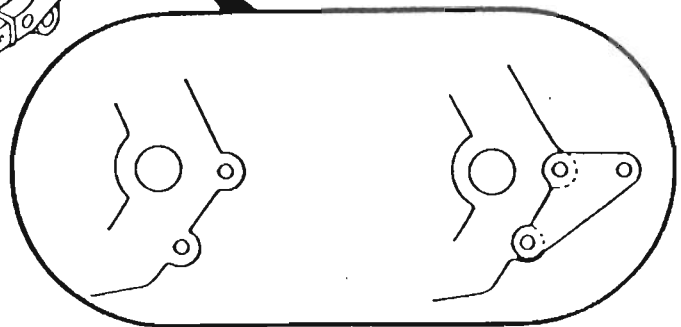


Les différences entre le cadre de la GSX-R1100WP et celui de la GSX-R750WP sont indiquées comme suit.



La platine de fixation supérieure de l'amortisseur de la GSX-R750W est montée à l'aide de boulons.

La platine de fixation supérieure de la GSX-R1100W est soudée.



GSX-R1100WP

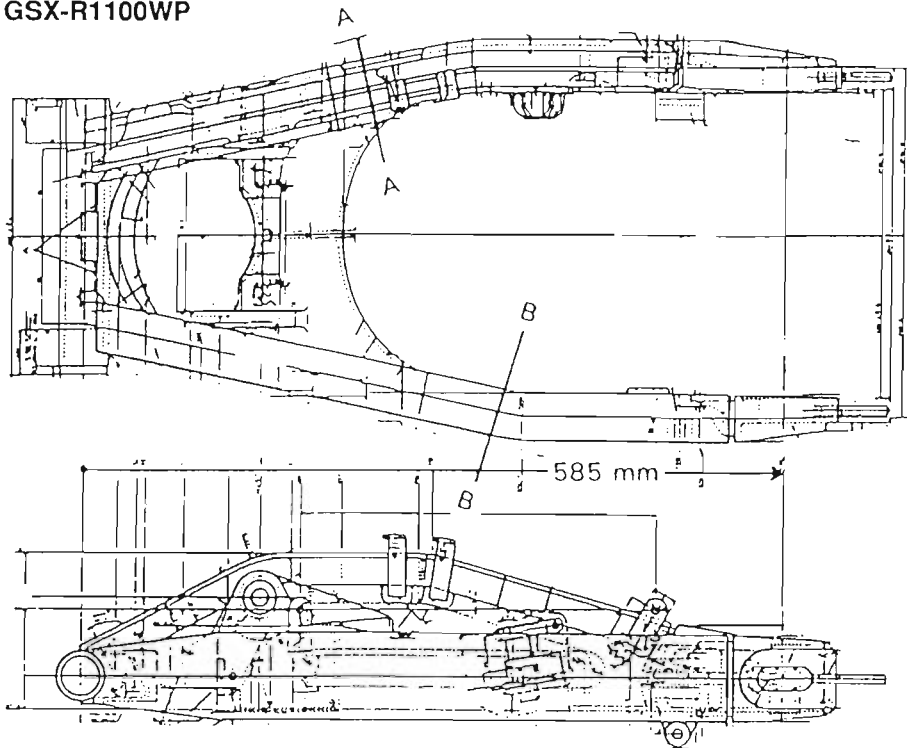
Les renforts sont soudés.

GSX-R1100WP

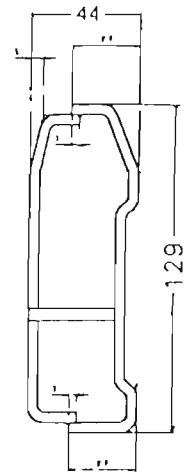
Les platines repose-pieds sont ajoutés au cadre.

11. BRAS OSCILLANT/BASCULEUR/BIELETTES

GSX-R1100WP



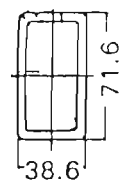
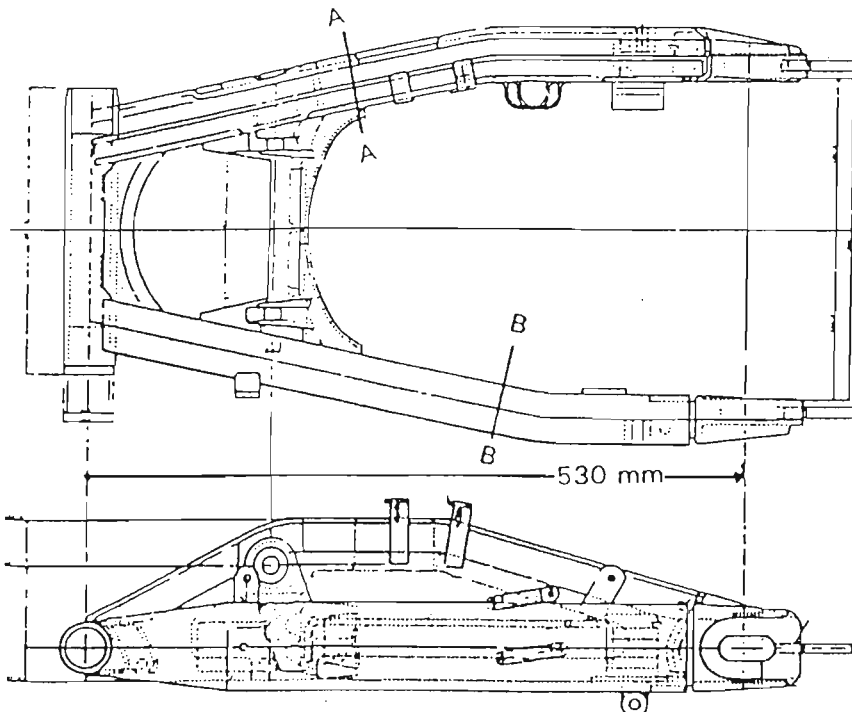
GSX-R1100N
 LONGUEUR
 587 mm
 LA FORME DU
 B R A S
 OSCILLANT
 DE LA GSX-
 R1100N EST
 LA MÊME
 QUE LES
 SECTIONS B -
 B SUR LES
 DEUX CÔTES



SECTION A-A

Le basculeur et les biellettes sont les mêmes que ceux de la GSX-R750WN/P.

GSX-R750WN/P

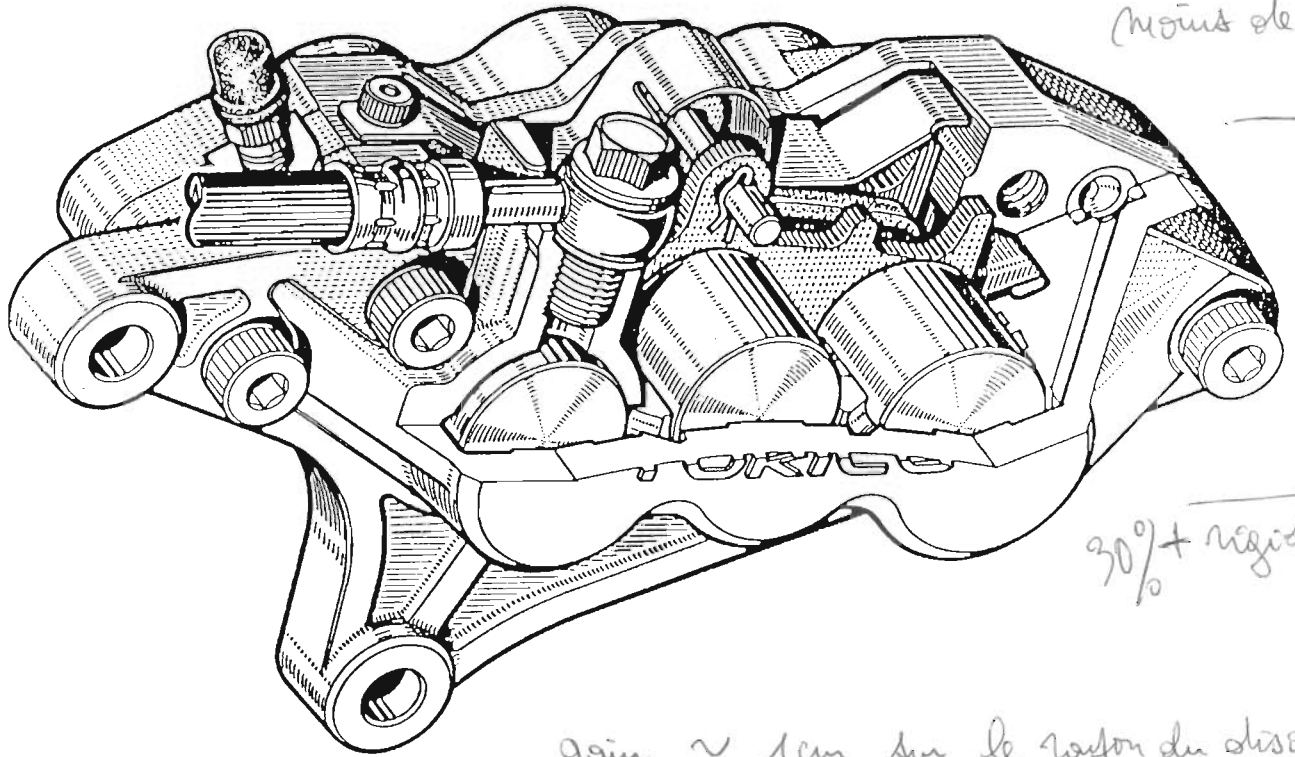


SECTION B-B

Montables sur la 750W

6 pistons + petits

moins de hauteur



30% + rigide

gain \approx 1cm sur le rayon du disque

12. FREIN AVANT

		GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
ETRIER	FABRICANT	TOKICO	NISSIN	←
	TYPE	A 6 PISTONS OPPOSES	A 4 PISTONS OPPOSES	←
	PISTONS	27	30 X 34	30 X 34
	MATERIAU DES PLAQUETTES	METALLIQUE	SEMI-METALLIQUE	
DISQUE	MATERIAU	ACIER INOXYDABLE	←	←
	DIAM. EXT.	310	←	←
	TYPE	FLOTTANT	←	←
	EPAISSEUR	5	←	←
MAITRE CYLINDRE				
	FABRICANT	NISSIN	←	←
	D. EXT. PISTON	15,87	←	14
	REGLAGE			
	LEVIER	4 POSITIONS	←	←

13. FREIN ARRIERE

		GSX-R1100WP	GSX-R750WN/P	GSX-R1100N
ETRIER		TOKICO	←	←
	TYPE	A 2 PISTONS OPPOSES	←	←
	PISTONS	38	←	←
	MATERIAU DES PLAQUETTES	SEMI-METALLIQUE	←	←
DISQUE	MATERIAU	ACIER INOXYDABLE	←	←
	DIAM. EXT.	240	←	←
	TYPE	FIXE	←	←
	EPAISSEUR	6	←	←
MAITRE CYLINDRE				
	FABRICANT	NISSIN	←	←
	D. EXT. PISTON	12,70	←	12,66

RF600R

COMPARAISON

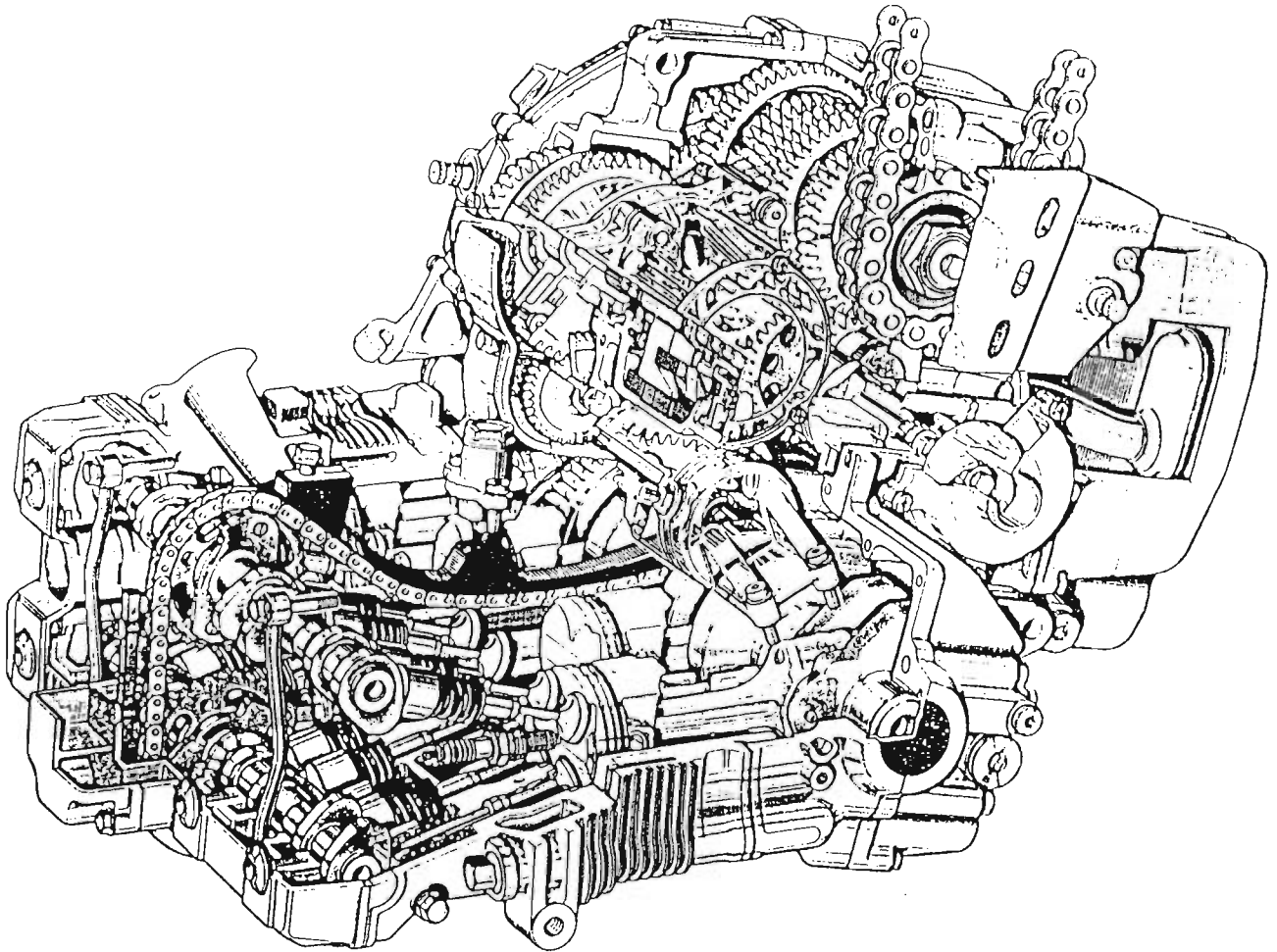
	GSX-R750WP	RF600RP
TYPE DE CYLINDRES	4 PARALLELES	←
REFROIDISSEMENT	REFROIDISSEMENT PAR EAU	←
ALESAGE x COURSE	70 X 48,7	65 X 45,2
RAPPORT COURSE/ALESAGE	0,696	0,695
CYLINDREE (cc)	749,7	599
SYSTEME DE COMMANDE DES SOUPAPES	DOHC A 4 SOUPAPES COMMANDE DIRECTE	←
CHAMBRE DE COMBUSTION FORME	TSCC	←
TAUX DE COMPRESSION	11,8 : 1	12 : 1
COMMANDE DISTRIBUTION	CHAINE	←
CARBURATEUR	BST38	BDST36
SILENCIEUX	4-2-1	←
REFROIDISSEUR D'HUILE	REFROIDI PAR EAU	←
PIGNON PRIMAIRE	TAILLE DROITE	←
EMBAYAGE	A BAIN D'HUILE	←
DEBRAYAGE	CREMAILLERE ET PIGNON	←

Modèle Français le + puissant

RF600RP

100 CV = 73,6 kW

Marquage ACT = A = $\left\{ \begin{array}{l} D \\ \hline \end{array} \right.$
Ech = 2



Maxi = 12800 trs/min

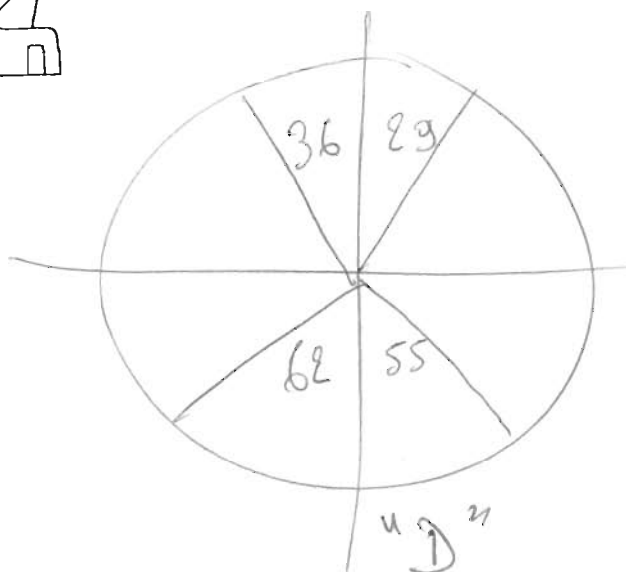
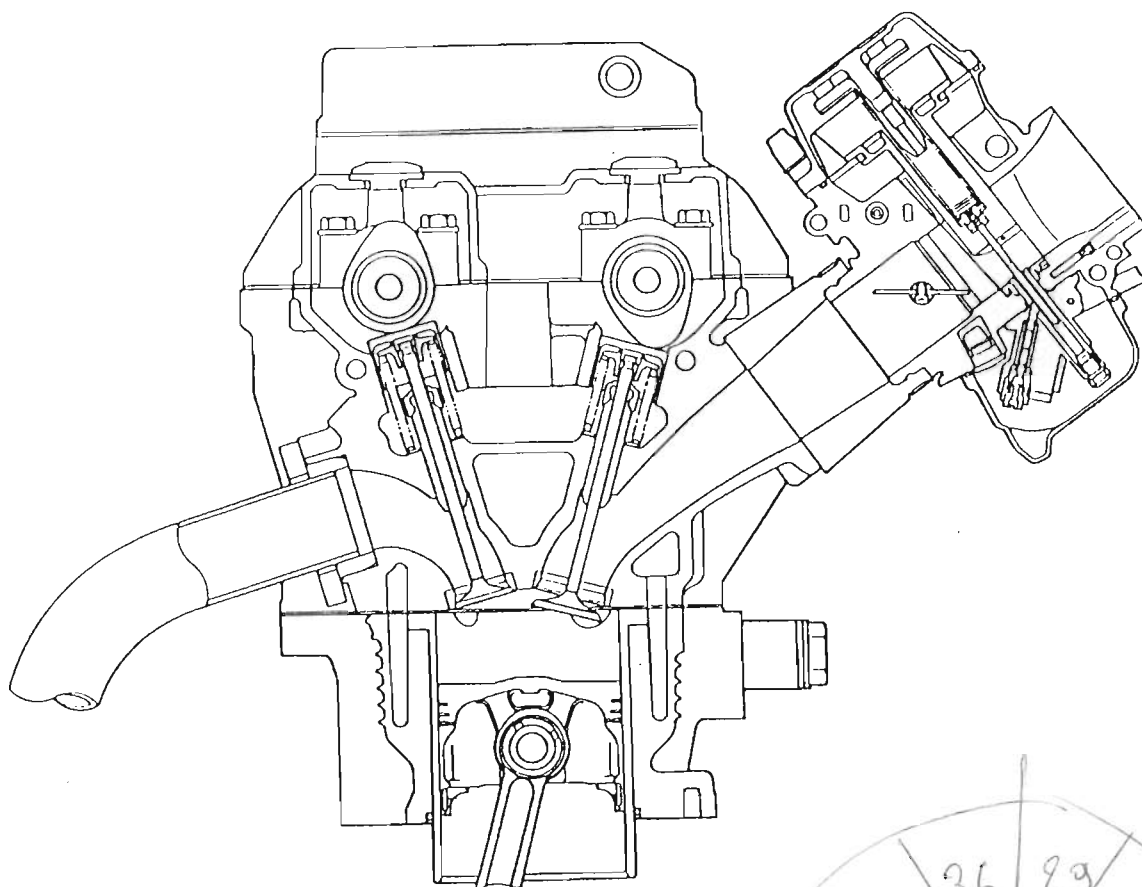
Couple = 6,39 kg-

Allemagne = 98 CV
Suisse = 60 CV

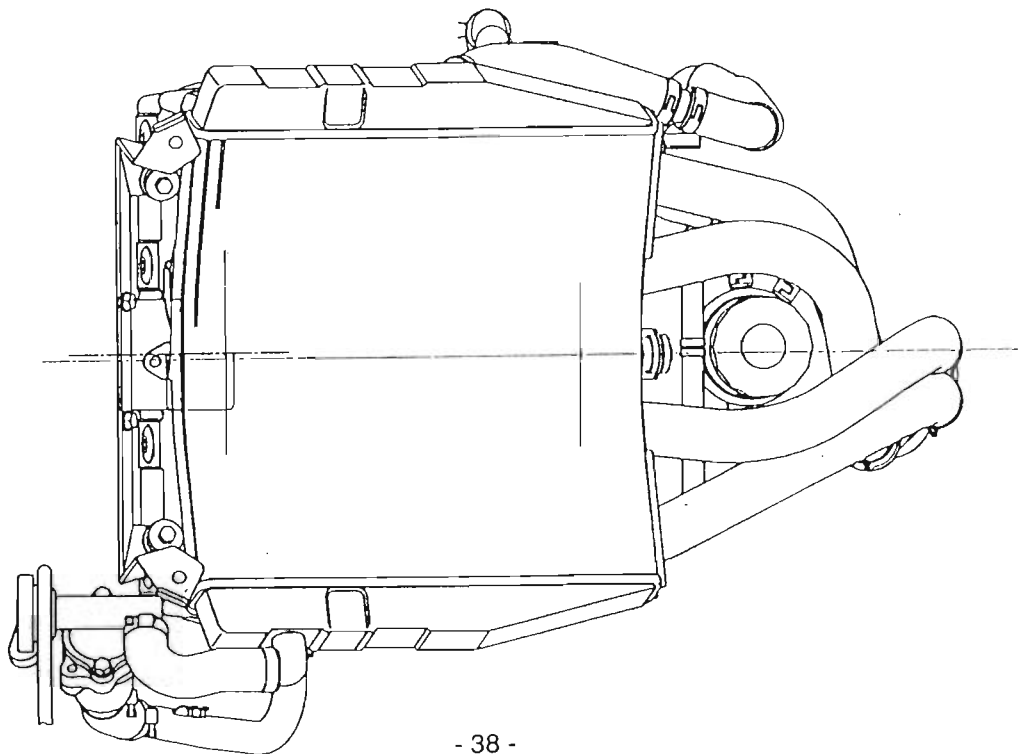
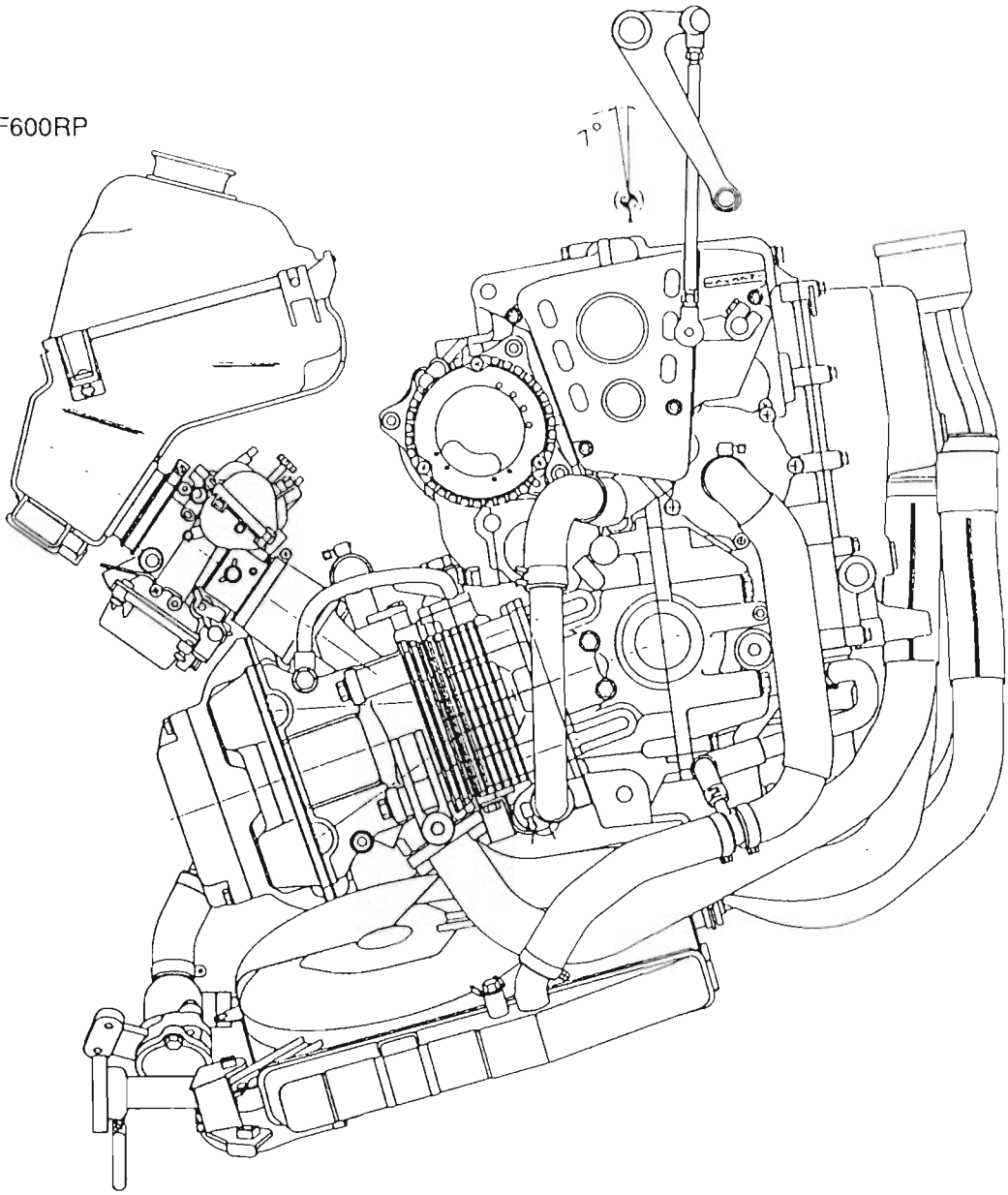
1. CULASSE

	GSX-R750WP	RF600RP
SYSTEME DE REFROIDISSEMENT	REFROIDISSEMENT PAR EAU	←
CHAMBRE DE COMBUSTION		
FORME	TSCC	←
VOLUME (cc)	17,3 ± 0,3	13,6 ± 0,3
ANGLE DE SOUPAPES ADM.	16°	←
ECH.	16°	←

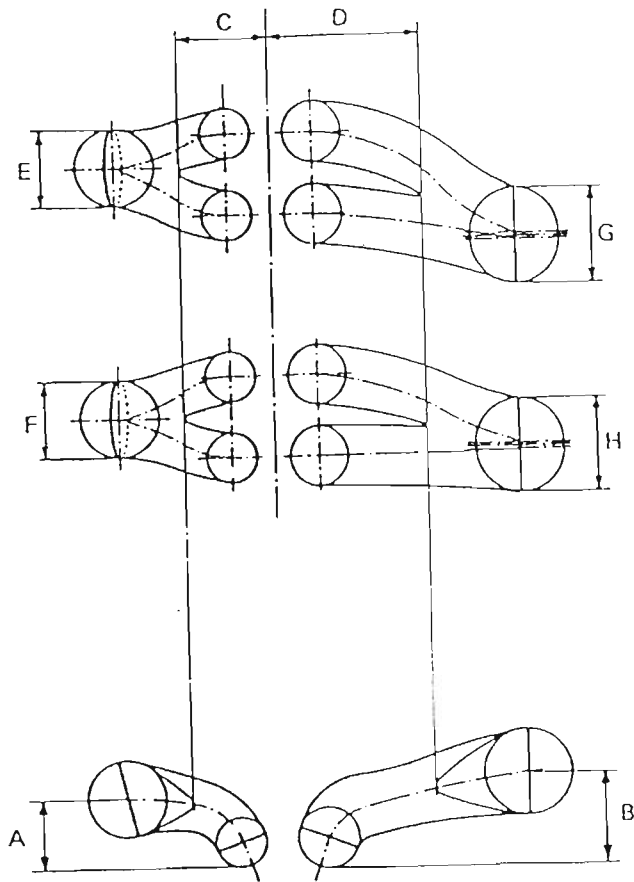
[FORME DES CONDUITS]



RF600RP

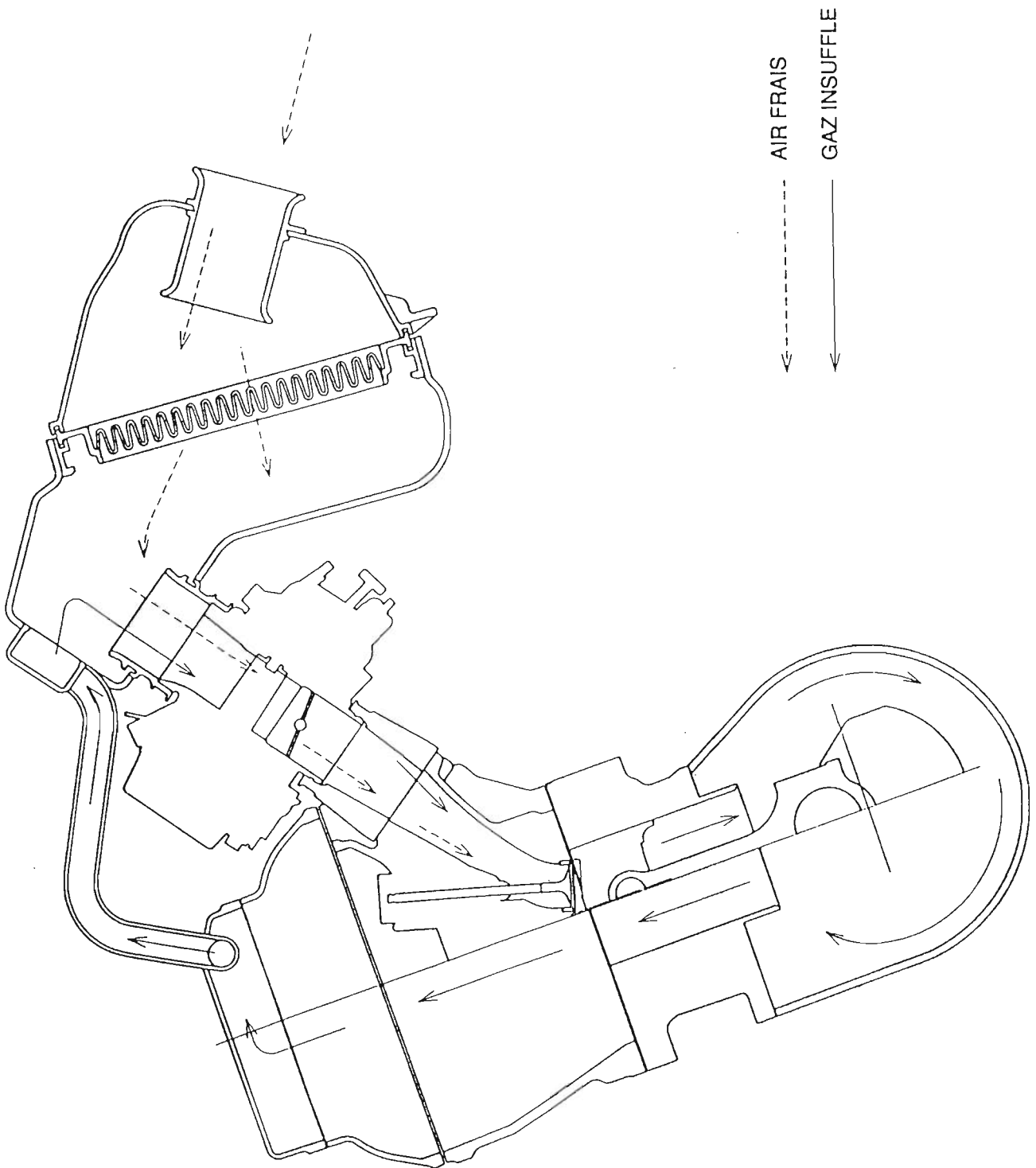


1. CULASSE (SUITE)



	GSX-R750WP	RF600RP
A	35	←
B	49	69
USINAGE	OUI	←
C	32,5	←
D	52	45
E	32	29,5
F	32	29,5
G	38	35
H	38	35

RF600RP



2. GUIDE DE SOUPAPE

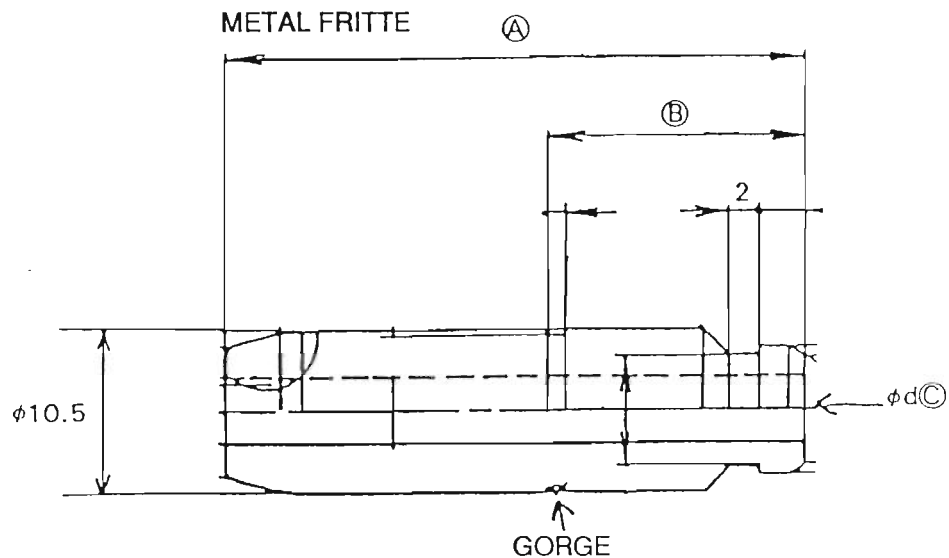
NOUVEL OUTIL SPECIAL

EMBOUT D'INSTALLATION DE GUIDE DE SOUPAPE 09916-43230. CET OUTIL SERT A INSTALLER LE GUIDE DE SOUPAPE A LA PROFONDEUR CONVENABLE. IL S'UTILISE AVEC L'INSTALLATEUR DE GUIDE DE SOUPAPE 09916-43210 (OUTIL SPECIAL POUR LA GSF400)

GSX-R750WP/RF600RP

A
B
C
RAINURE

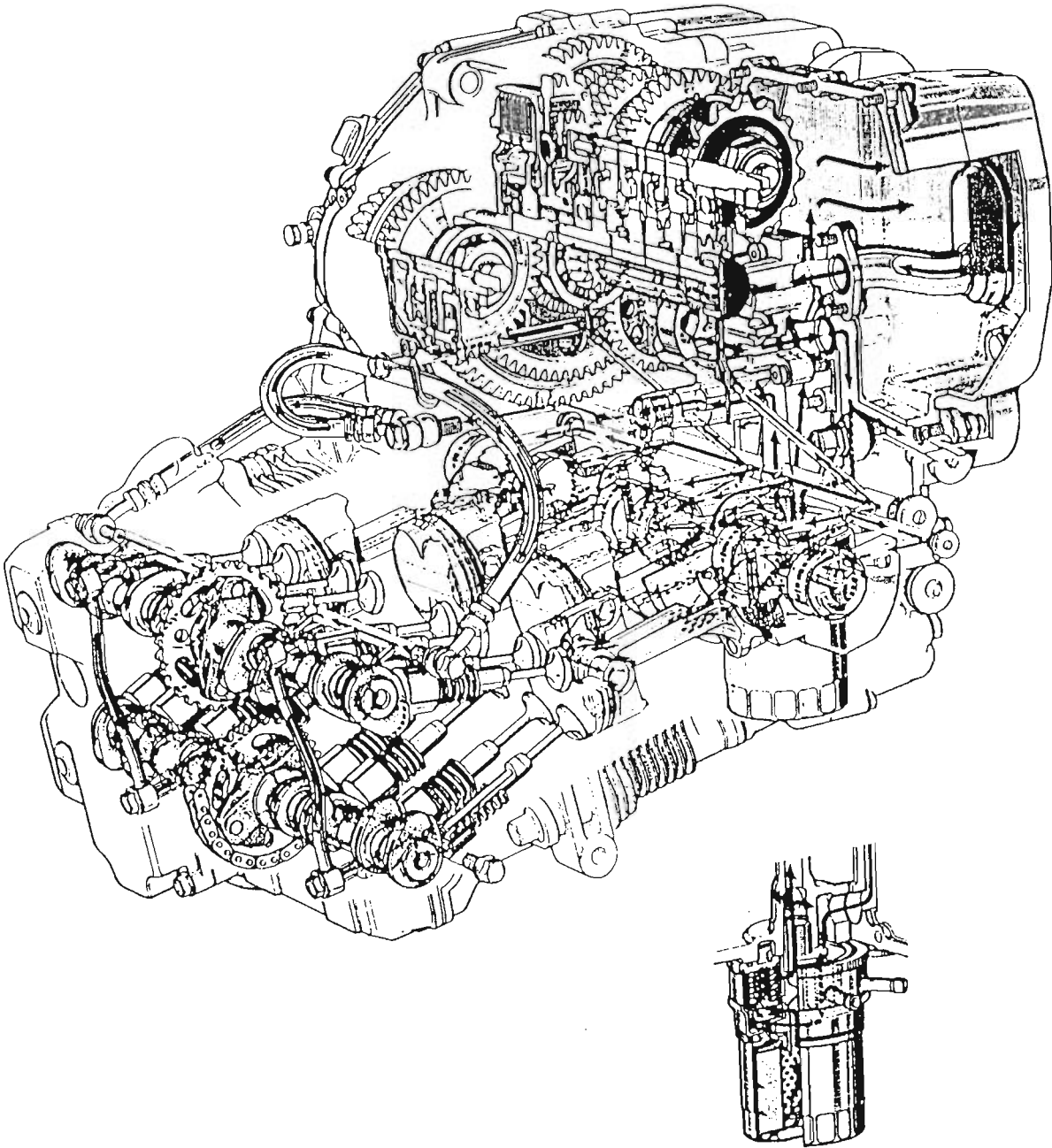
42
19
4,5
NON
METAL FRITTE



3. BOUGIE D'ALLUMAGE

	GSX-R750WP	RF600RP
STD [POUR LA FRANCE]	CR10EK U31ETR	CR9E U27ESR-N
[POUR LES AUTRES PAYS]	CR9EK U27ETR	CR9E U27ESR-N

RF600RP

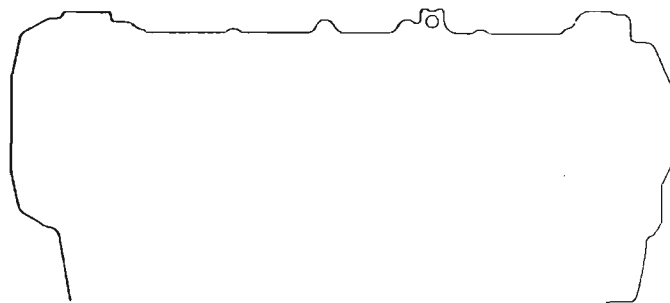


4. CYLINDRE

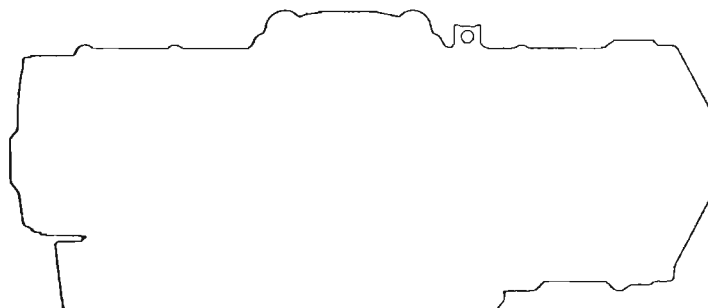
	GSX-R750WP	RF600RP
REFROIDISSEMENT	REFROIDISSEMENT PAR EAU	←
ALESAGE	70	65
TAILLE DU BLOC-CYLINDRE	402 X 103	←
PAS (ENTRE #1 ET #2)	85	←
EVIDEMENT DE SOUPAPE	OUI	←
EMPLACEMENT DE LA CHAINE DE DISTRIBUTION	CENTRE	←
HAUTEUR DU CYLINDRE	74,2	←
EPAISSEUR DE CHEMISES	3	←

5. CARTER

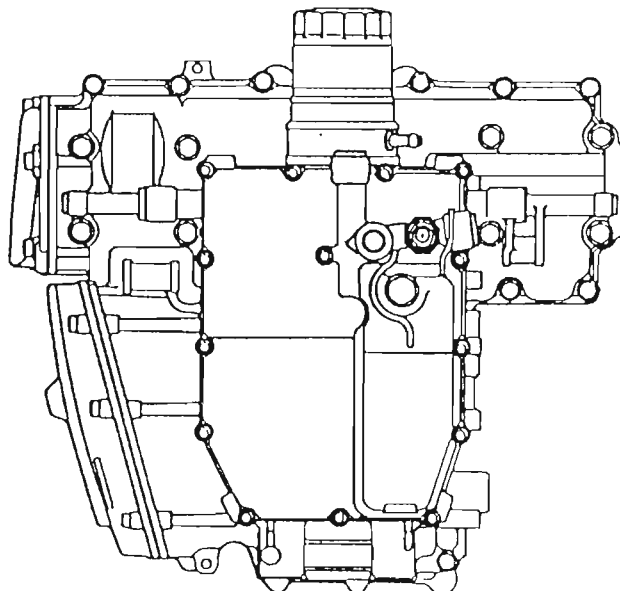
1) GSX-R400N
LARGEUR = 460,4



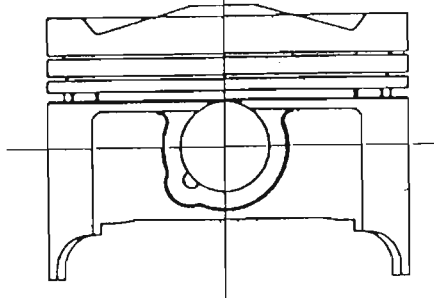
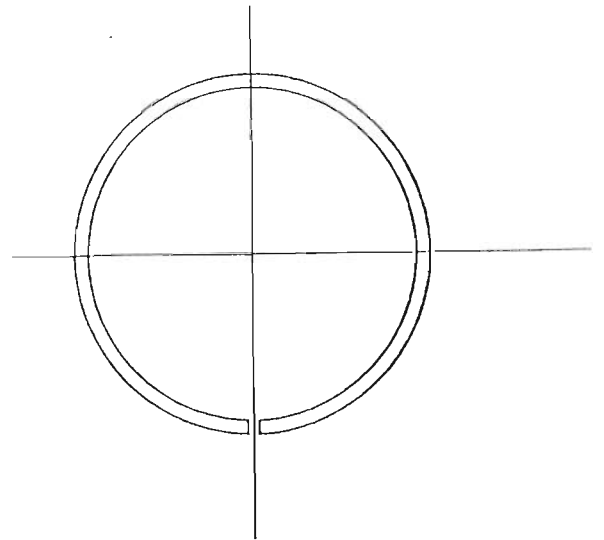
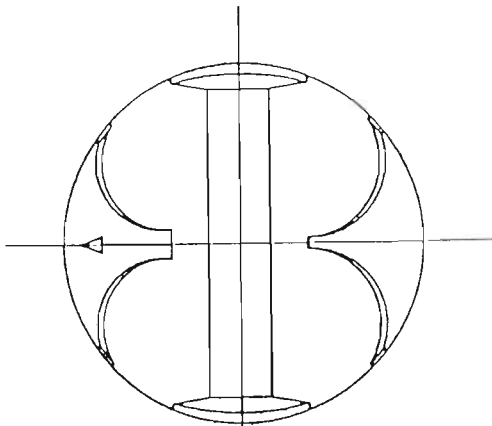
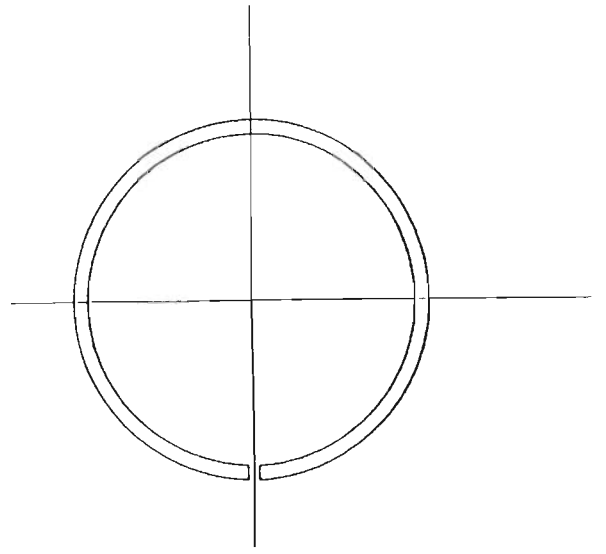
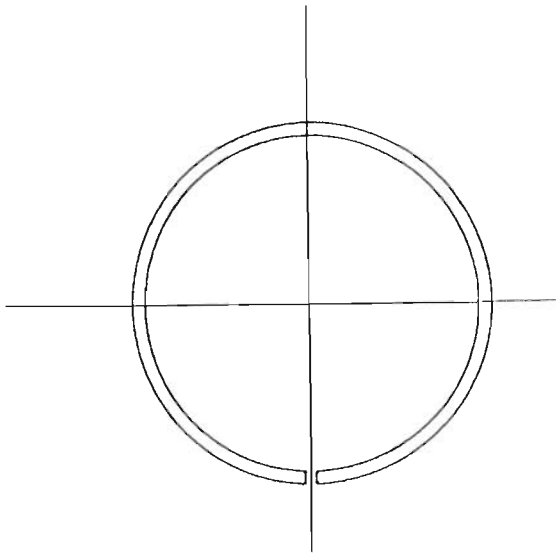
2) GSX-R750M
LARGEUR = 489



3) GSX-R750WP/RF600RP
LARGEUR = 420,5



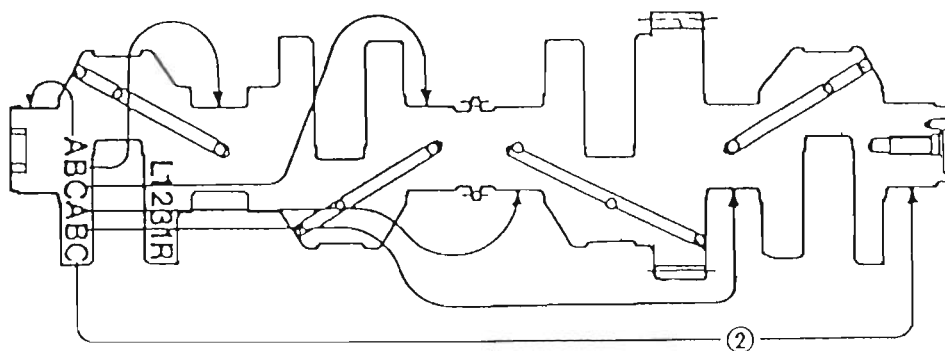
RF600RP



6. PISTON

	GSX-R750WP	RF600RP
DIAMETRE EXTERIEUR	70	65
MATERIAU	AC8A	←
TRAITEMENT DE SURFACE		
[SUPERIEUR]	ALUMITE	←
[LATERAL]	COUCHE DE DEFRIC	←
DIAMETRE D'AXE DE PISTON	18	16

7. VILEBREQUIN



	GSX-R750WP	RF600RP
LONGUEUR TOTALE DE L'ARBRE	394	←
COURSE	48,7	45,2
D.E. DU TOURILLON	34	←
D.E. DU PALIER DE VILEBREQUIN	34	←
PIGNON D'ATTAQUE PRIMAIRE		
FORME	TAILLE DROITE	←
NB. DENTS	43 T	←
D.E. DES MASSES	96	←

COUSSINETS DE VILEBREQUIN

1) COUSSINET DE MANETON DE BIELLE

GSX-R750WP

RF600RP

VERT	12164-17E00-0A0	12164-18E00-0A0
NOIR	12164-17E00-0B0	12164-18E00-0B0
MARRON	12164-17E00-0C0	12164-18E00-0C0
JAUNE	12164-17E00-0D0	12164-18E00-0D0

[F112]

2) CALE DE JEU LATERAL

GSX-R750WP, RF600RP

CALE DROITE	VERT	12228-17E00-0D0
CALE GAUCHE	BLANC	12228-17E00-0F0
	JAUNE	12228-17E00-0E0
	VERT	12228-17E00-0D0
	BLEU	12228-17E00-0C0
	NOIR	12228-17E00-0B0
	ROUGE	12228-17E00-0A0

3) COUSSINET DE VILEBREQUIN

GSX-R750WP, RF600RP

COUSSINET INFERIEUR	VERT	12229-17E00-0A0
	NOIR	12229-17E00-0B0
	MARRON	12229-17E00-0C0
	JAUNE	12229-17E00-0D0
COUSSINET SUPERIEUR	VERT	12229-17E10-0A0
	NOIR	12229-17E10-0B0
	MARRON	12229-17E10-0C0
	JAUNE	12229-17E10-0D0

[F780]

8. BIELLE

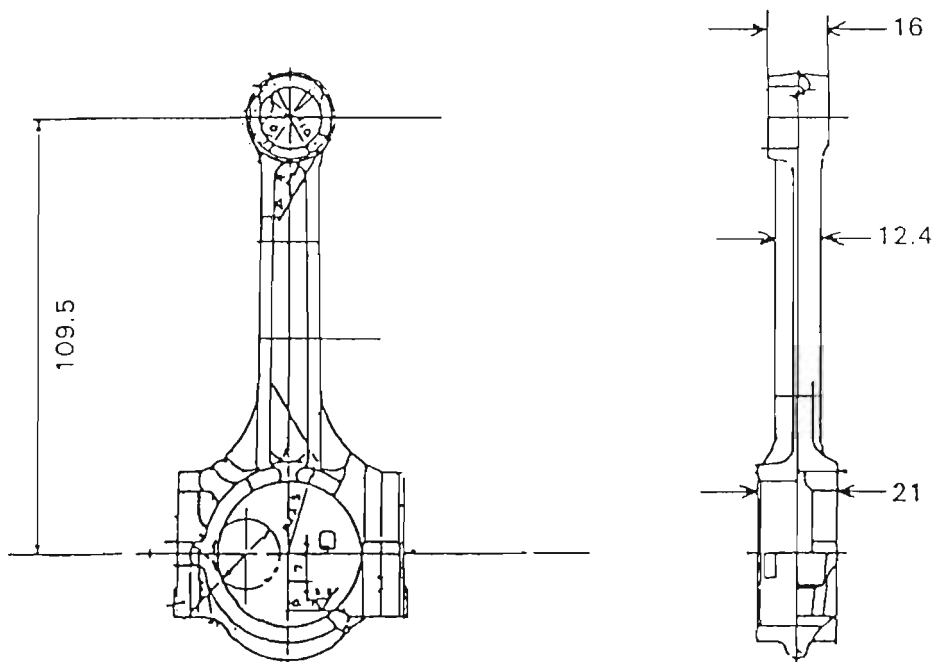
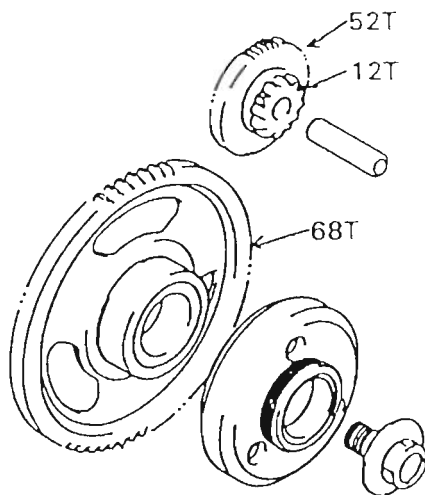
		GSX-R750WP	RF600RP
LONGUEUR		109,5	111,5
D. I.	PIED DE BIELLE	18	16
	TETE DE BIELLE	37	←
LARGEUR	PIED DE BIELLE	16	←
	TETE DE BIELLE	21	←

9. ROUE LIBRE DE DEMARREUR

GSX-R750WP, RF600RP

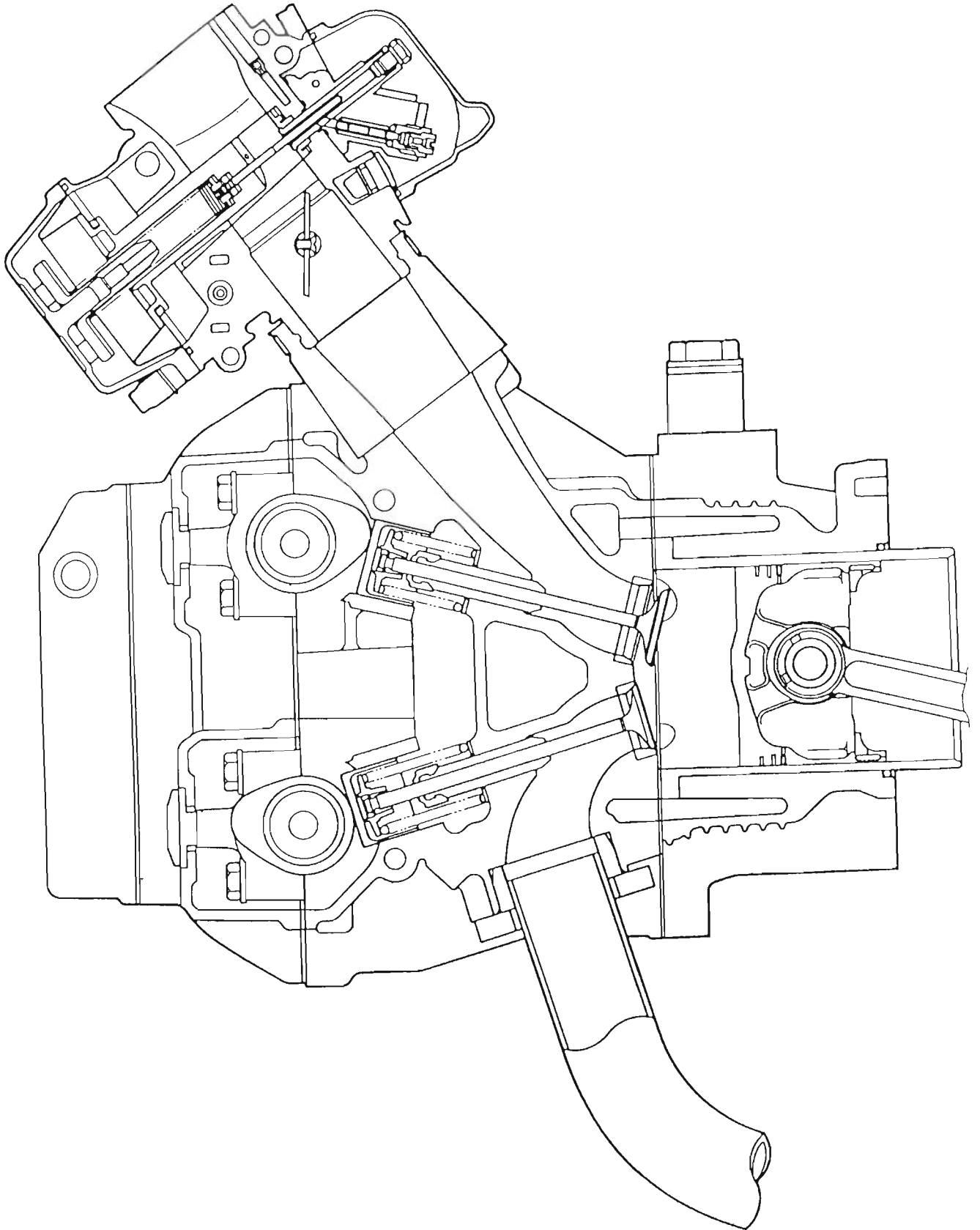
DEMULTIPLICATION

0,032 (9/56 X 12/51 X 30/61 X 75/43)



BIELLE

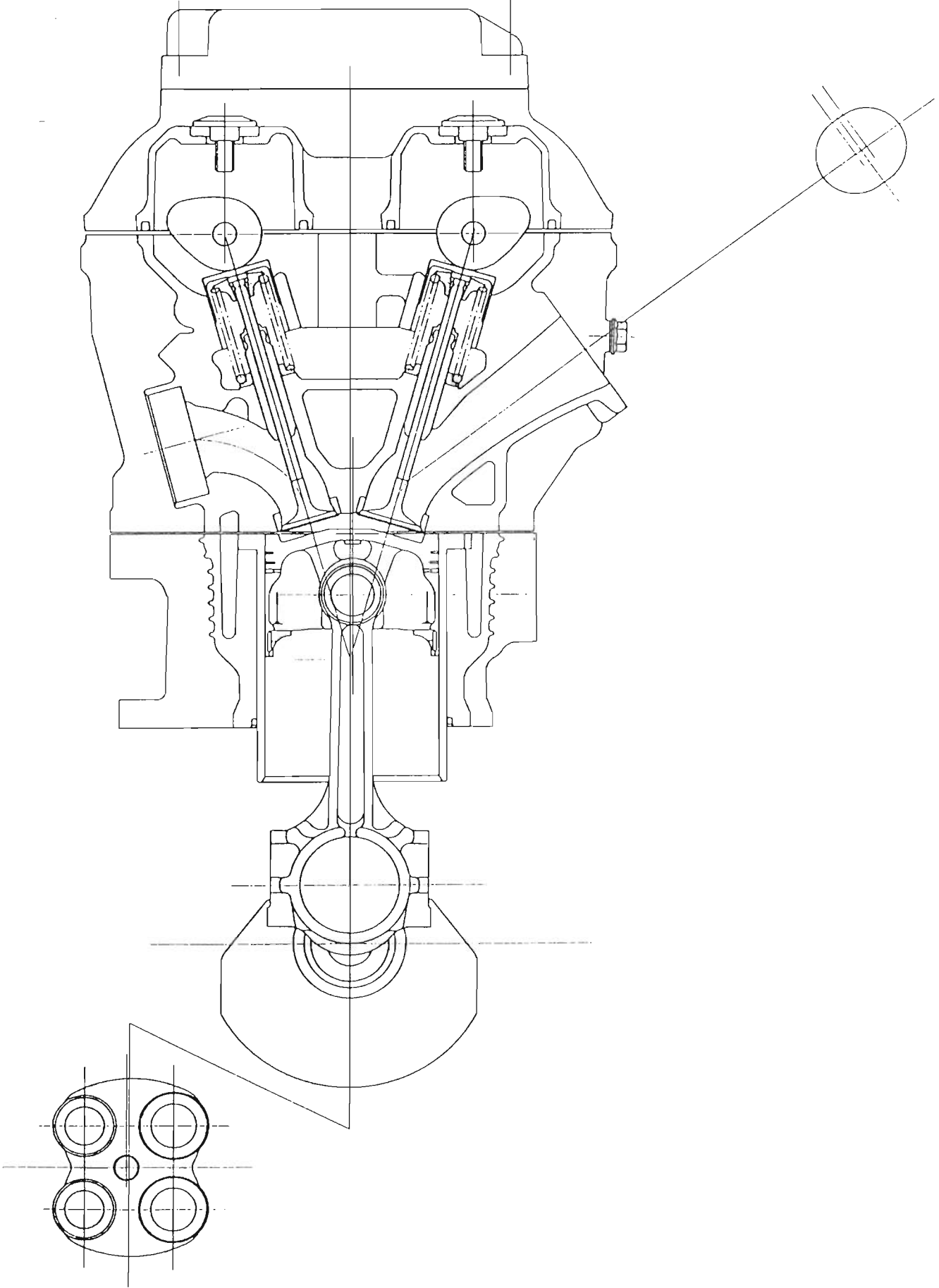
RF600RP



10. ARBRE A CAMES

		GSX-R750WP	RF600RP
LONGUEUR TOTALE DE L'ARBRE		346	340,5
HAUTEUR DE CAME	INT.	36,59 - 36,64	36,30 - 36,34
	EXT.	36,22 - 36,27	35,89 - 35,93
TRAITEMENT DE SURFACE		LUBRITE + DEFRIC	←
MARQUE D'IDENT.	ARBRE.	17E	21E2 [E04]
	BOUT DE L'ARBRE	AUCUN	"D" 21E2
PIGNON DE CAME	DENTS	32 T	←
	CALAGE	13 PIONS	←
CHAINE DE DISTRIBUTION	TYPE	DID219FTHI (CHAINE NORMALE)	←
	NB. MAILLONS	110	←
CALAGE DE DISTRIBUTION			
[EO4]	ADM. OUVERTURE	AV PMH 28°	36°] D
	FERMETURE	AP PMB 71°	
[EO4]	ECH. OUVERTURE	AV PMB 66°	55°] D
	FERMETURE	AP PMH 36°	
LEVEE DE SOUPAPE			
[EO4]	ADM. [21E2]	8,6	8,3
	ECH. [21E2]	7,8	7,9
	RAMPE APPROX.	0,3	0,3

RF600RP

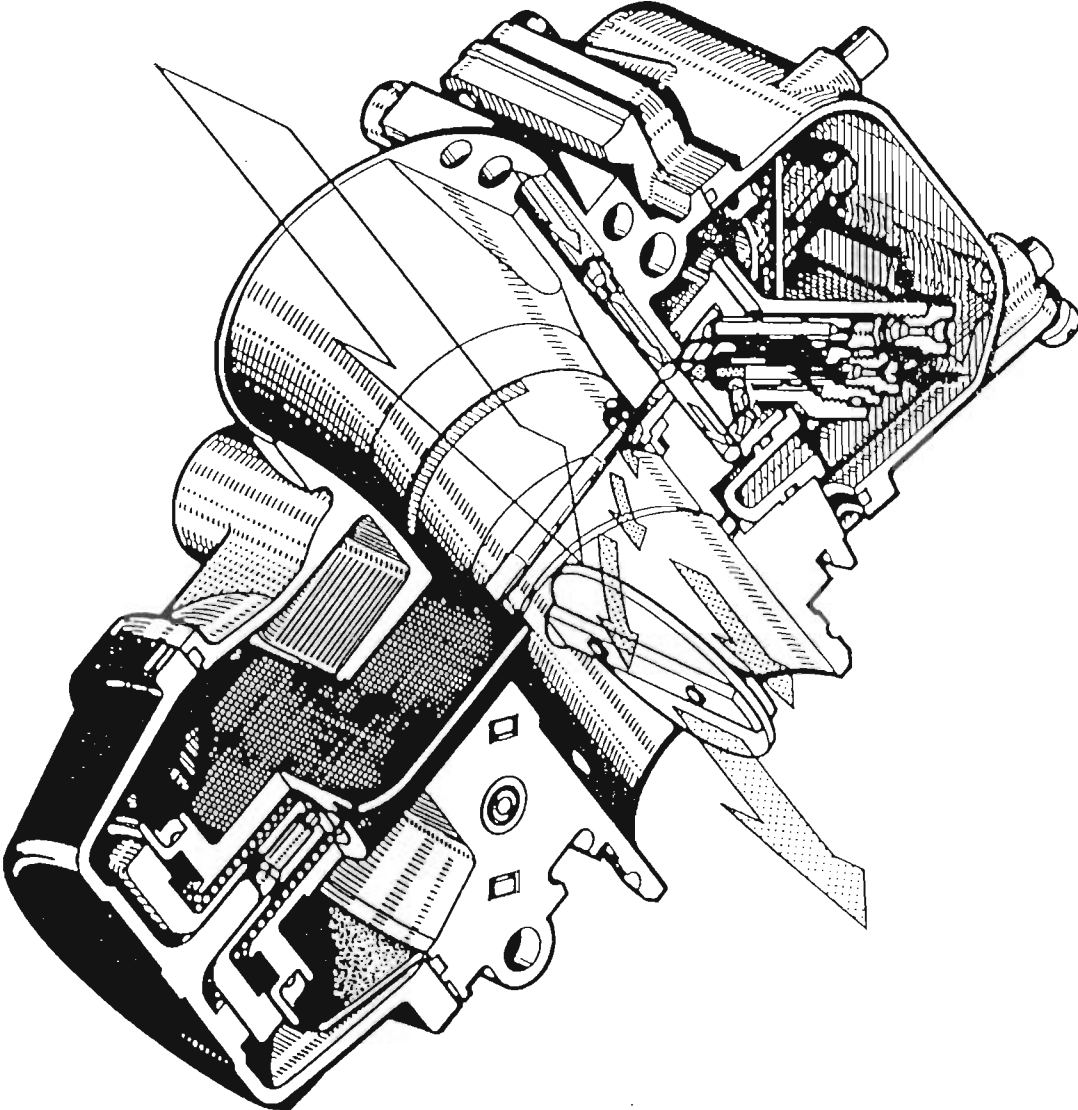


11. SOUPAPES

	GSX-R750WP	RF600RP
SYSTEME DE SOUPAPES	ENTRAINEMENT DIRECT	←
JEU AU SOUPAPES ADM.	0,10 ~ 0,20	←
ECH.	0,20 ~ 0,30	←
REGLAGE DU JEU	PASTILLE INTERIEURE	←
DIAMETRE DE TULIPE ADM.	27	25,5
ECH.	24	22,5
DIAMETRE DE TIGE ADM.	4,5	←
ECH.	4,5	←
LONGUEUR DE SOUPAPE		
ADM.	96	97
ECH.	97	←
RESSORT ADM	1 RESSORT	←
ECH.	1 RESSORT	←
POUSSOIR D.EXT.	26	25
D.INT.	24	23
VERIFICATION DU		
JEU AUX SOUPAPES	TOUS LES 12000 KM	←
PASTILLE D.EXT.	7,5	←
EPAISSEUR	1,20	←
	PAR TRANCHE DE 0,025	←
	2,20	
REF. PIECE	12892-05C00-120	←
	12892-05C00220	
JEU DE PASTILLES		
REF. PIECE	12800-05820	←
	21 SORTES X 5	←
	PAR TRANCHE DE 0,05	←

Couple serrage balle 6,5 à 6,3

RF600RP



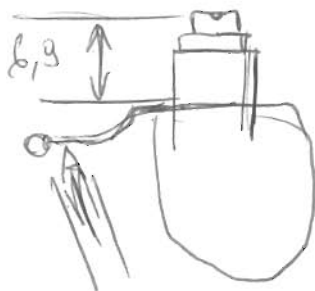
12. CARBURATEUR

	GSX-R750WP	RF600RP
TYPE	BST38SS	BDST36SS

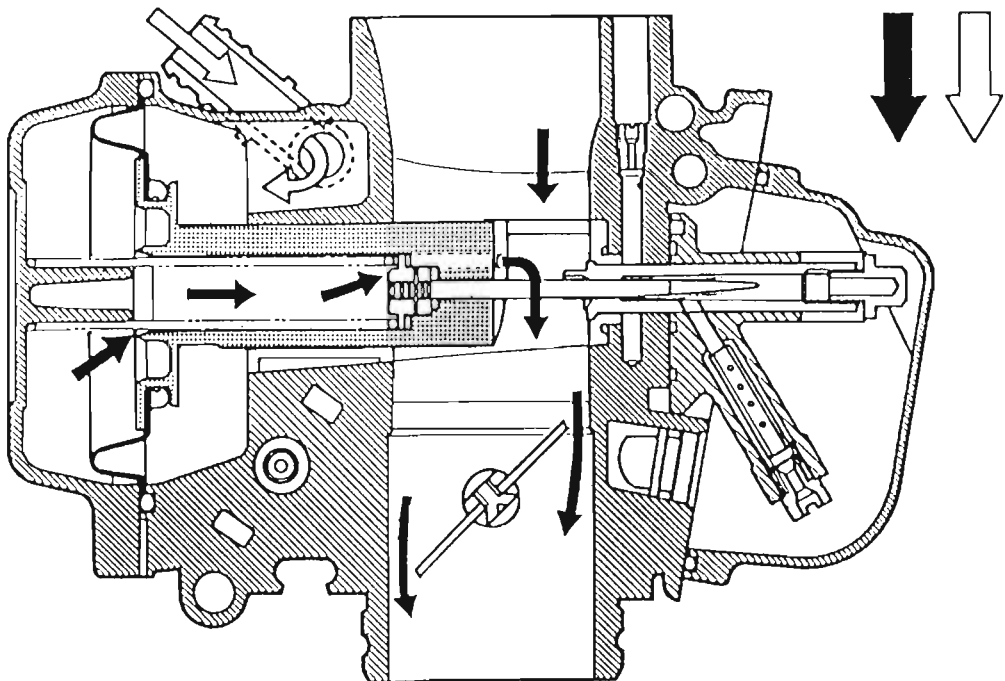
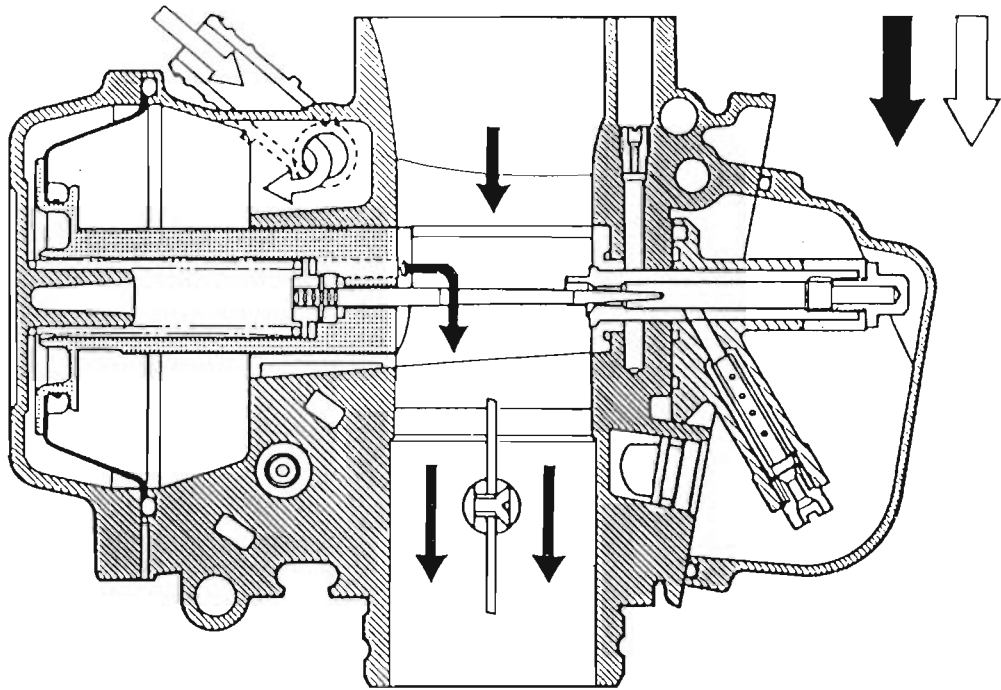
13. FILTRE A AIR

	GSX-R750WP	RF600RP
CAPACITE DU BOITIEER DE FILTRE (cc)	6700	6000

Niveau cuve = 6,9 mm \pm 1
par rapport au sommet du jeton principal

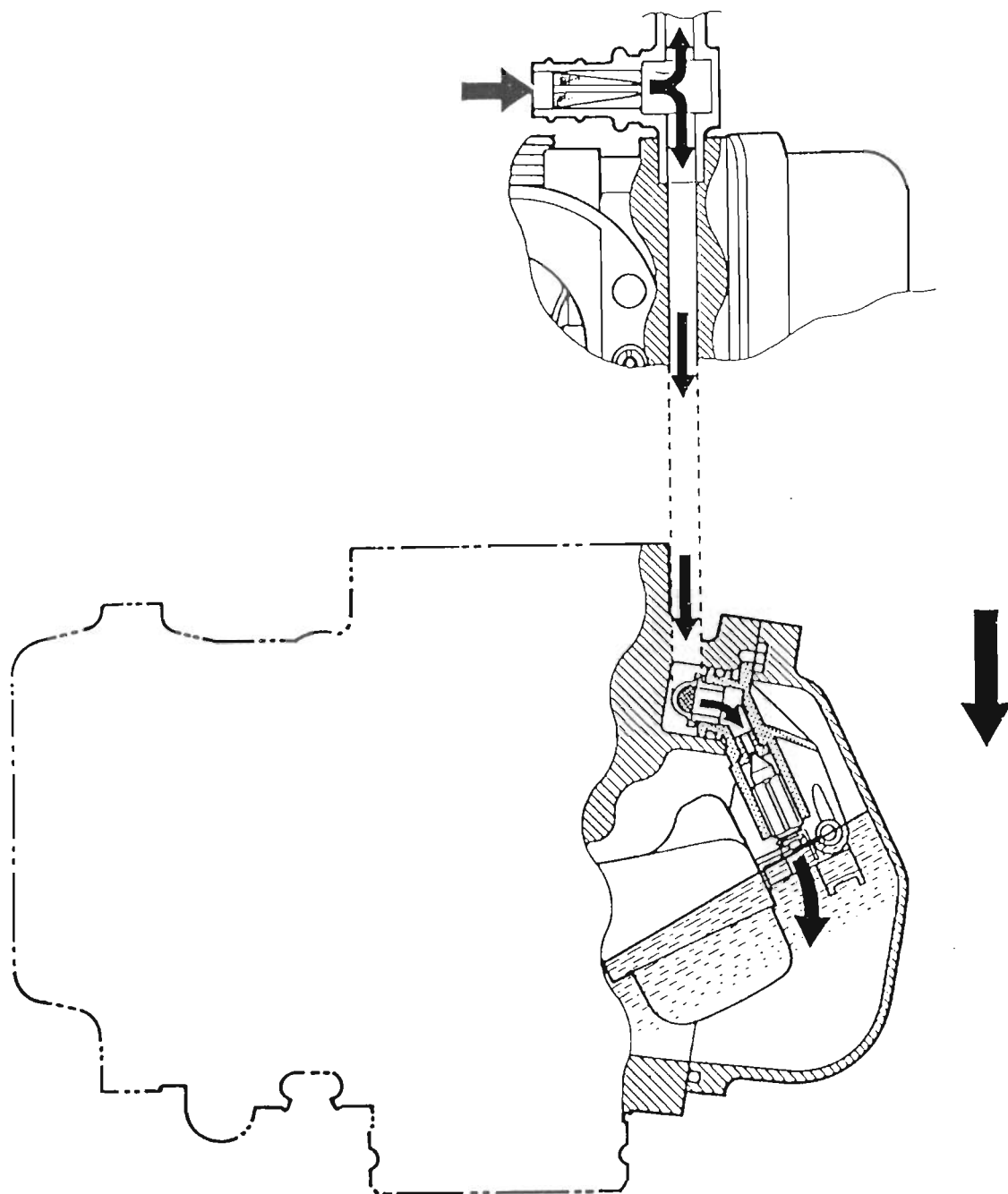


RF600RP



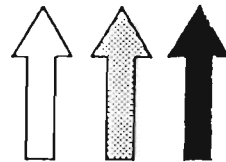
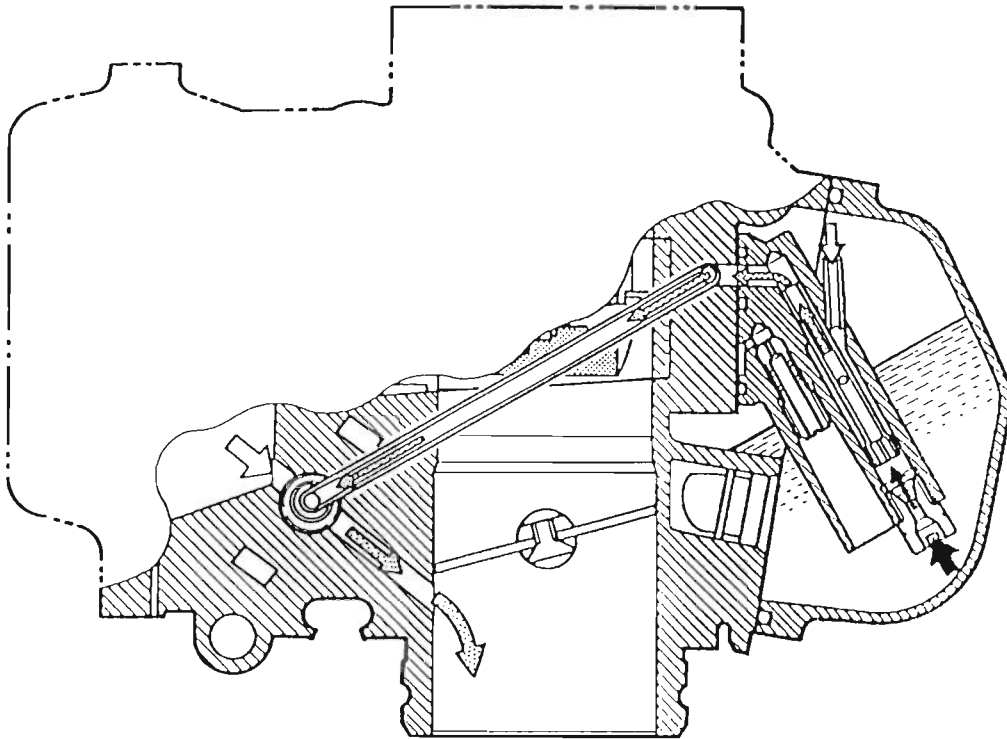
RF600RP

ALIMENTATION DU CARBURATEUR

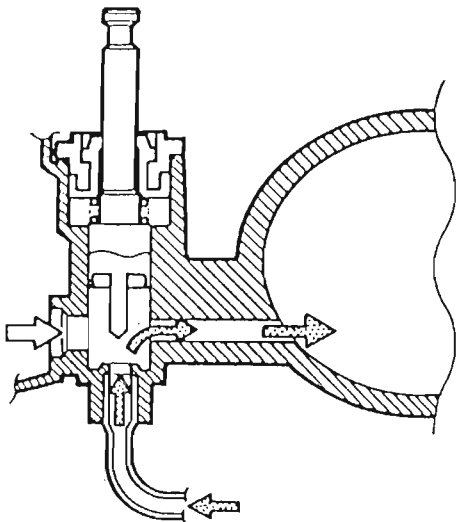


RF600RP

CIRCUIT DU STARTER

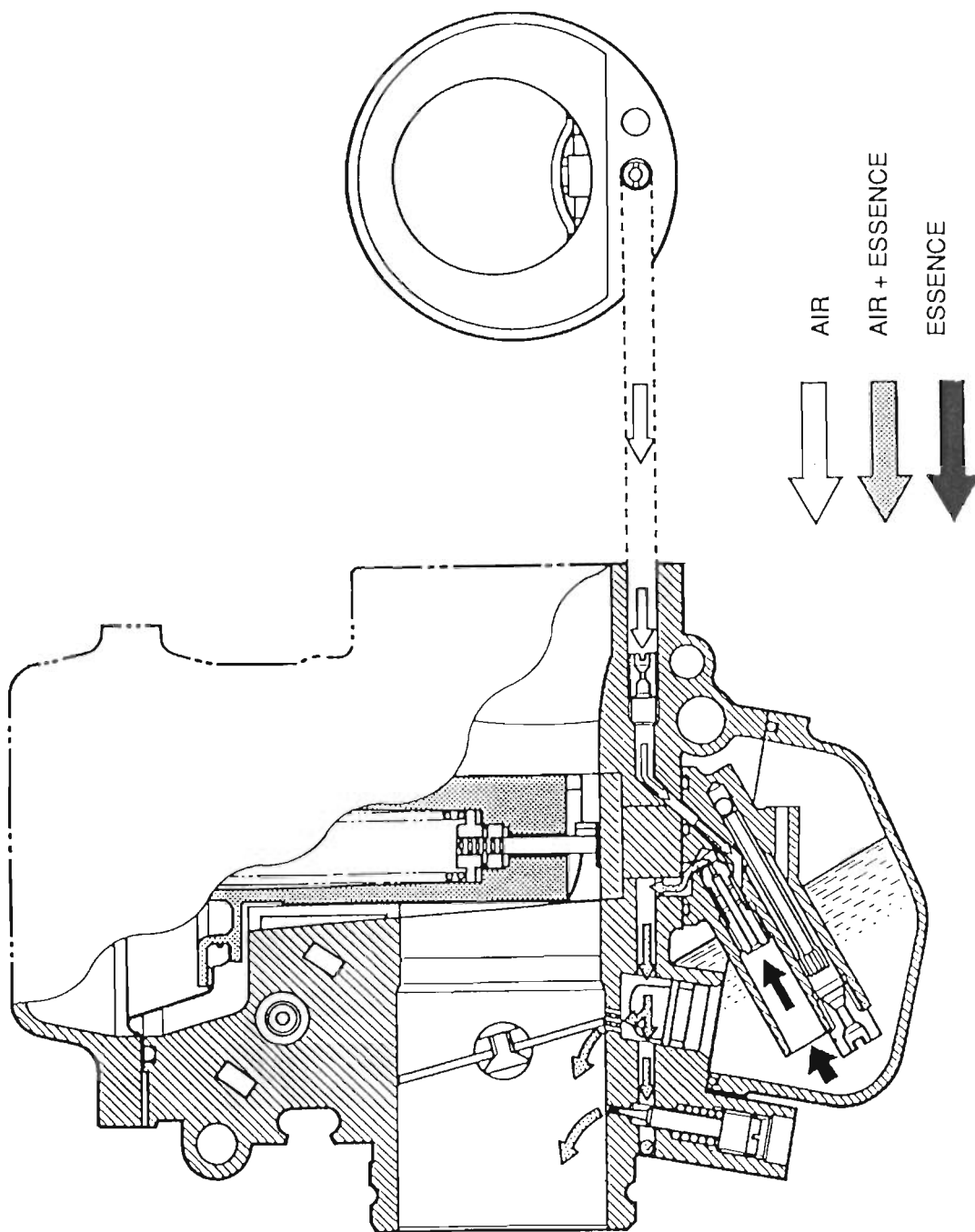


AIR
AIR + ESSENCE
ESSENCE



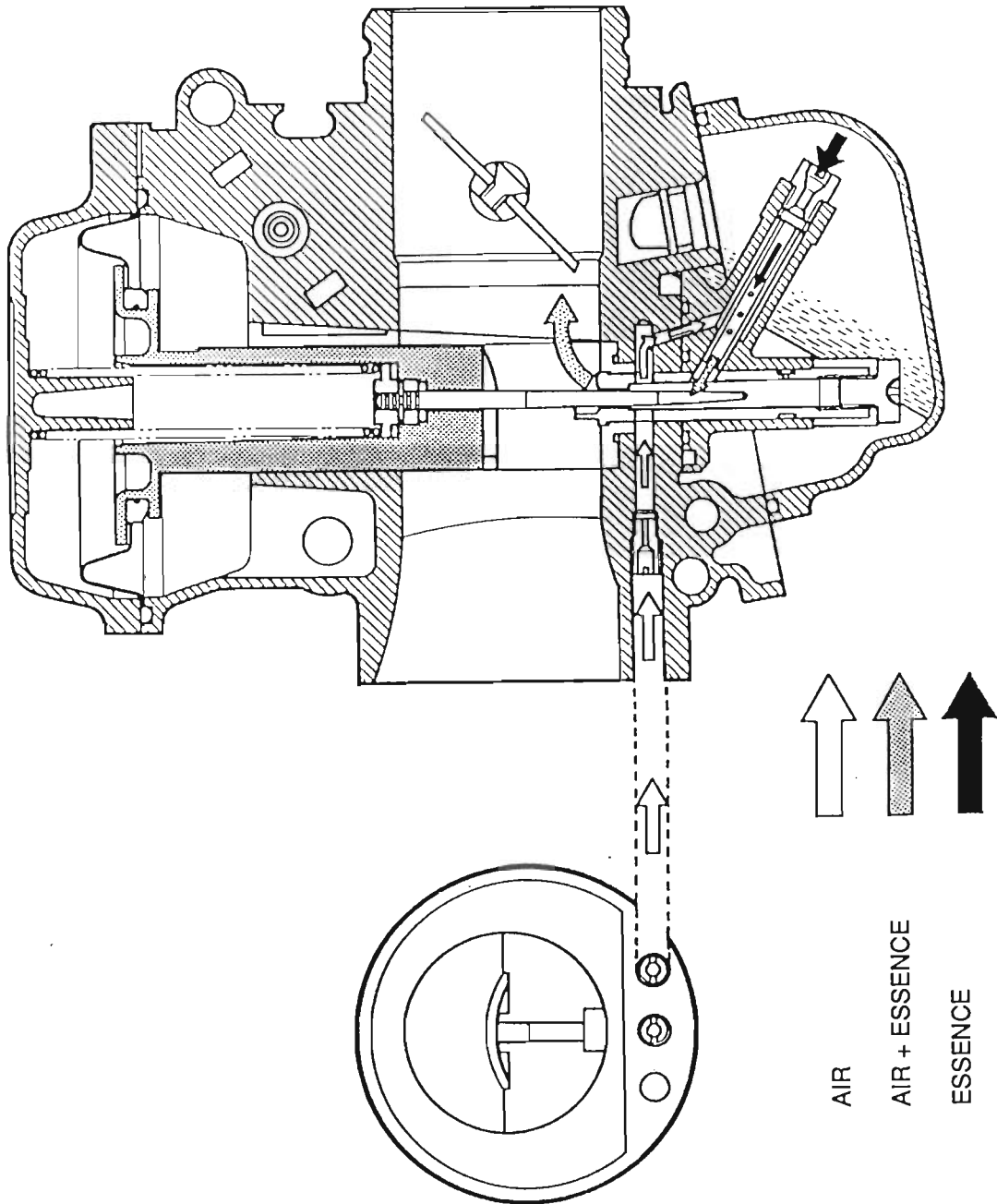
RF600RP

CIRCUIT DE RALENTI



RF600RP

CIRCUIT BAS REGIME (DEBUT D'OUVERTURE)

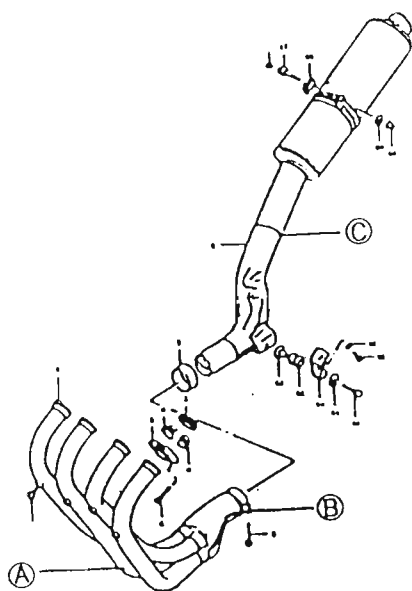


14. PIPE D'ADMISSION

	GSX-R750WP	RF600RP
LONGUEUR DE PIPE (A)	25,9	40
DIAMETRE INT.	E18,39	←
	AUTRES	37
BOUCHON DE DEPRESSION	# 3	SANS

15. TUYAU D'ECHAPPEMENT ET SILENCIEUX

	GSX-R750WP	RF600RP
TYPE	SILENCIEUX 4-2-1	←
MATERIAU	TUYAU SILENCIEUX	←
	ACIER AU CARBONE	←
	ACIER INOXYDABLE	←

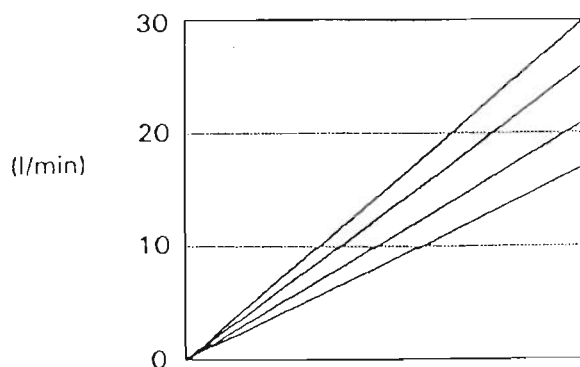


	GSX-R750WP	RF600RP
A	ø31,8 x t1,6	ø35,0 x t1,6
B	ø42,7 x t1,2	ø54,0 x t1,6
C	ø65,0 x t1,2	ø65,0 x t1,2

16. POMPE A HUILE

	GSX-R750WP	RF600RP
DÉMULTIPLICATION	1,898 (37/34 X 75/43)	←
NOMBRE DE PROJECTION	1 (LUBRIFICATION)	←

CARACTERISTIQUES DE LA POMPE

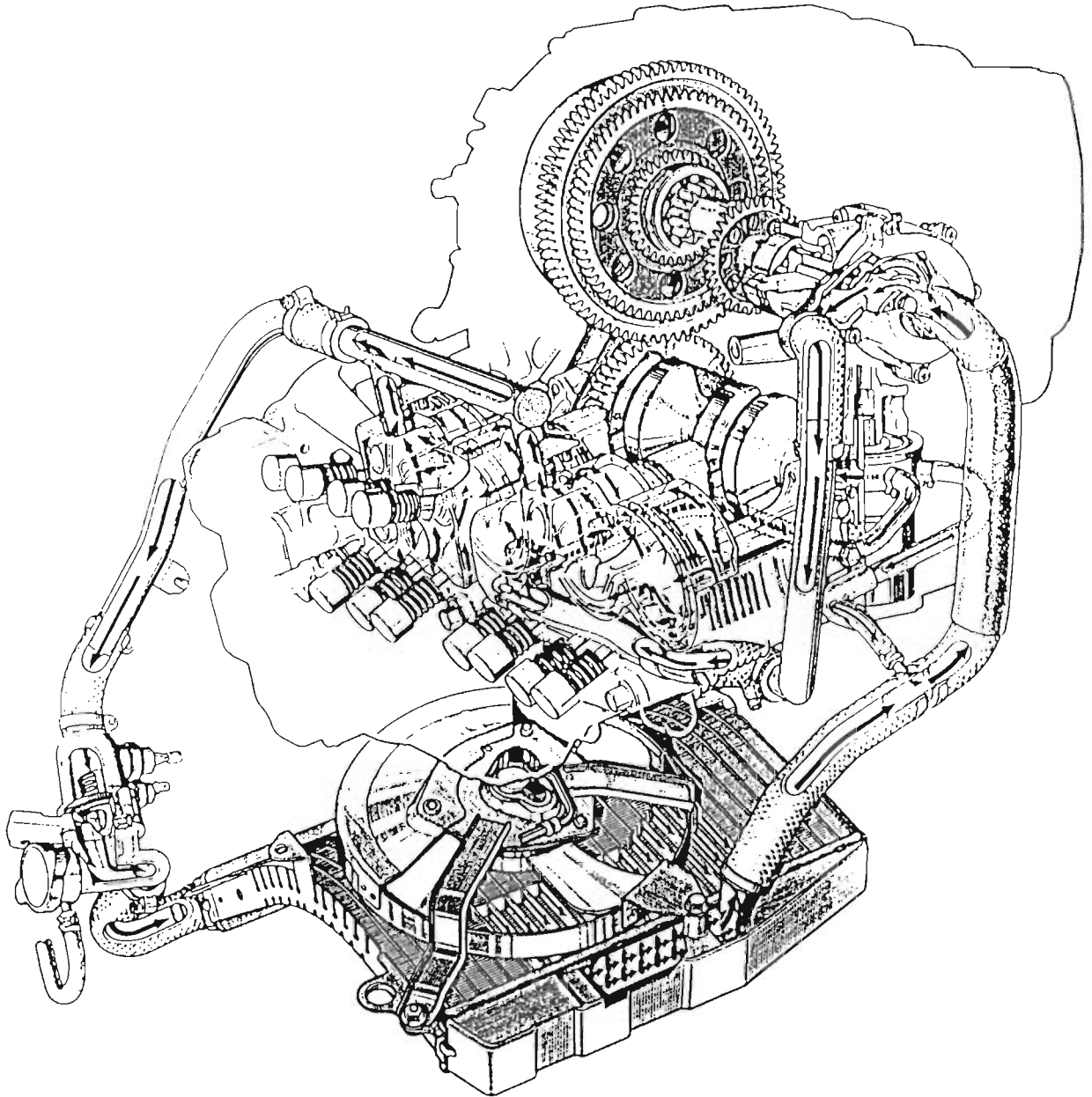


GSX-R750M (LUB) ø50 x 22t
GSX-R1100wp ø50 x 20t
GSX-R750WP, RF600RP ø50 x 15t
GSX-R750M (REFR.) ø50 x 12t

3000 (Tr/mn) [MOTEUR : 5700 (Tr/mn)]

RF600RP

CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT



17. REFROIDISSEMENT D'HUILE

	GSX-R750WP	RF600RP
TYPE	REFROIDI PAR EAU	←
CAPACITE DE DISSIPATION CHALEUR (Kcal/H)	2400	←

18. POMPE A EAU

CARACTERISTIQUES :80 L/mn à 5000 Tr/mn [MOTEUR : 9500 Tr/mn]
DEMULTIPLICATION : 1,898 (37/34 X 75/43) GSX-R750WP/ RF600RP

19. RADIATEUR

FORME	: TYPE EN U (322mm X 392mm)
CAPACITE DISSIPATION	: 24000 Kcal/H
FABRICANT	: NIPPON DENSO
TARAGE DU BOUCHON	: 1,1 ± 0,15 KG/CM ²
DIFFERENCE DE TEMPERATURE ENTREE/SORTIE	: ENVIRON 5°C

20. THERMOSTAT

TEMPERATURE D'OUVERTURE DE LA SOUPE	: 74,5 - 78,5°C
LEVEE DE SOUPE	: PLUS DE 7,0 mm A 90°C

21. MANOCONTACT DE VENTILATEUR

"OFF ⇨ ON"	: 105 ± 3°C
"ON ⇨ OFF"	: 100 ± 2,5°C

22. VENTILATEUR

DEBIT	: 400M ³ /H
REGIME	: 4200 ± 400 T/mn
FABRICANT	: NIPPON DENSO

23. INDICATEUR DE TEMPERATURE DE L'EAU

TEMPERATURE DE L'EAU (°C)	RESISTANCE (Ω)
50	153,9
80	51,9
100	27,4
120	16,1

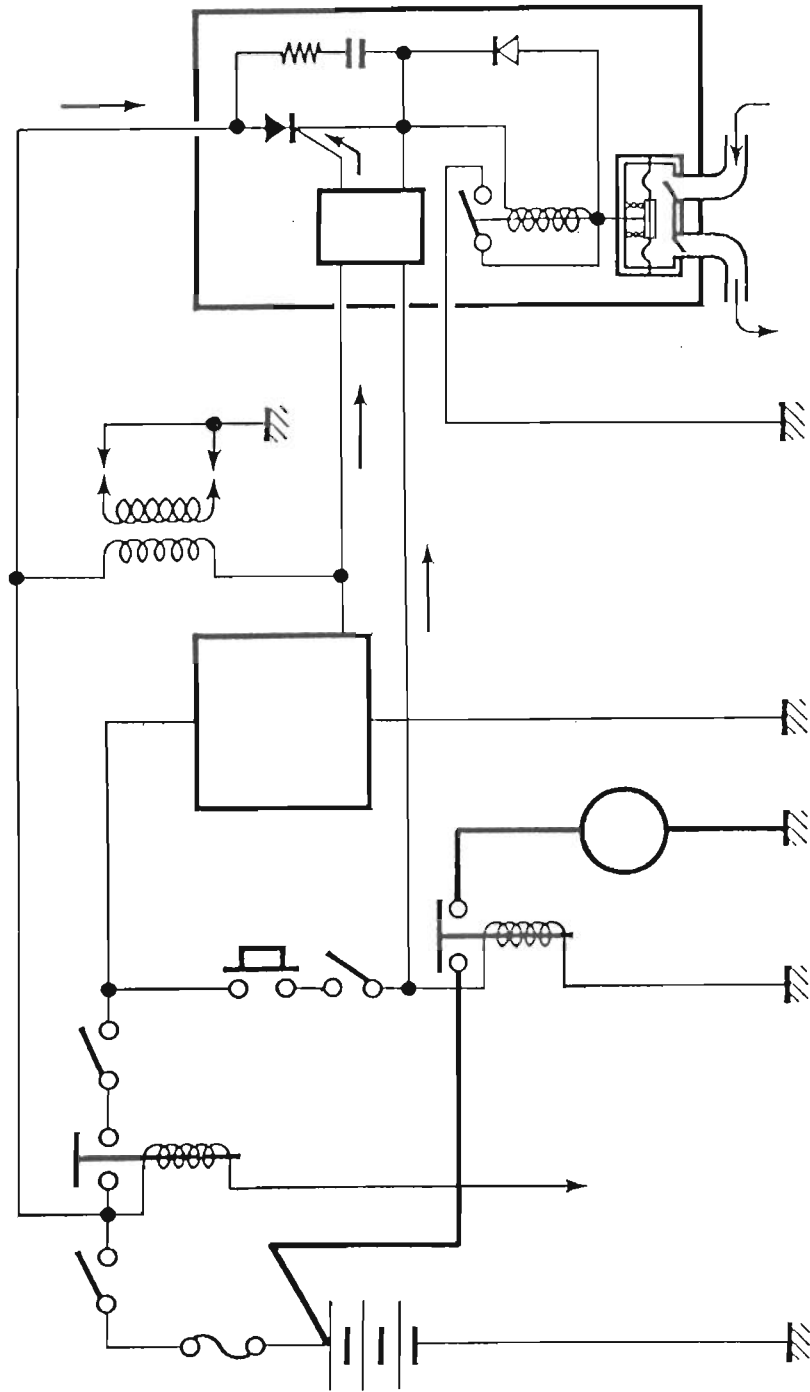
24. EMBRAYAGE

	GSX-R750WP	RF600RP
DISQUE MENANT		
TAILLE	ø153 X t2,2	←
TYPE	DROIT	←
NOMBRE	8	7
MATERIAU	PAPIER	←
DISQUE MENE "1"		
NOMBRE	7	6
EPAISSEUR	2,0	←
DISQUE MENE "2"		
NOMBRE	-	1
CALE D'EPAISSEUR (Aluminium) (21443-21E00)	-	1
PLATEAU DE PRESSION		
TRAITEMENT	REVETEMENT ALMITE [10 - 15µ]	SANS

25. TRANSMISSION

	GSX-R750WP	RF600RP
RAPPORT PRIMAIRE	1,744 (75/43)	←
RAPPORT FINAL	2,800 (42/15)	3,071 (43/14)
1ère	2,866 (43/15)	3,142 (44/15)
2ème	2,058 (35/17)	←
3ème	1,650 (33/20)	←
4ème	1,428 (30/21)	←
5ème	1,260 (29/23)	←
6ème	1,120 (28/25)	←
CHAINE D'ENTRAINEMENT	TAKASAGO RK50GSV-Z1	←
	108 MAILLONS DAIDO KOGYO DID50VA7	←
	108 MAILLONS	
ENTRAXE ENTRE ARBRE PRIMAIRE ET ARBRE DE SORTIE	68	←
CANNELURES DE L'ARBRE	CANNELE NORMAL	

RF600RP
PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT



6. OPTIQUE

		GSX-R750WP	RF600RP
PUISSANCE	ROUTE	60W X 2	60W
	CROISEMENT	55W X 2	55W

7. FOURCHE AVANT

		GSX-R750WP	RF600RP
FABRICANT		SHOWA	←
TYPE		INVERSEE	CONVENTIONNEL
DIAM. EXT. DU TUBE PLONGEUR		41	←
COURSE		120	←
TARAGE DU RESSORT [kg/mm]		0,75	←
LONGUEUR LIBRE		283	366
LONGUEUR REGLEE		259	
CAPACITE D'AMORTISSEMENT			
COMPRESSION		48 ~ 12 ~ 7	9
[kg/1m/s]		STD [STD : 5/6 TOURS]	
DETENTE		52 ~ 37 ~ 17	36
[kg/0,3m/s]		STD [STD : 7/12 TOURS]	
HUILE TYPE		# 10	←
CAPACITE (ml)		454,5 ± 2,5	
NIVEAU (mm)		107	92
HAUTEUR DE SORTIE			
DU TE DE TUBE		10	

NOTE : La méthode de réglage de l'amortissement a été changée ; d'un nombre de cran, elle est passée en tour de vis de réglage. 7/12 signifie 7 douzième de tour.

8. AMORTISSEUR ARRIERE

	GSX-R750WP	RF600RP
FABRICANT	SHOWA	←
TYPE	RESERVOIR SEPRE	CONVENTIONNEL
COURSE	75	65
TARAGE DU RESSORT [kg/mm]	6,25	6,50
LONGUEUR LIBRE	220,7	
LONGUEUR REGLEE	196	
CAPACITE D'AMORTISSEMENT		
COMPRESSION	89 ~ 98 ~ 104 ~ 123	
[kg/0,3m/s]	STD [STD : 1 TOUR]	
DETENTE	180~1 90~195~200	
[kg/0,3m/s]	[1] [2] [3] [4]	
	[STD 2/4 TOURS]	
LONGUEUR ENTRE ATTACHES	308,7 ± 2	310 ± 2

NOTE : Le réglage de la capacité d'amortissement s'effectue en tournant la vis.

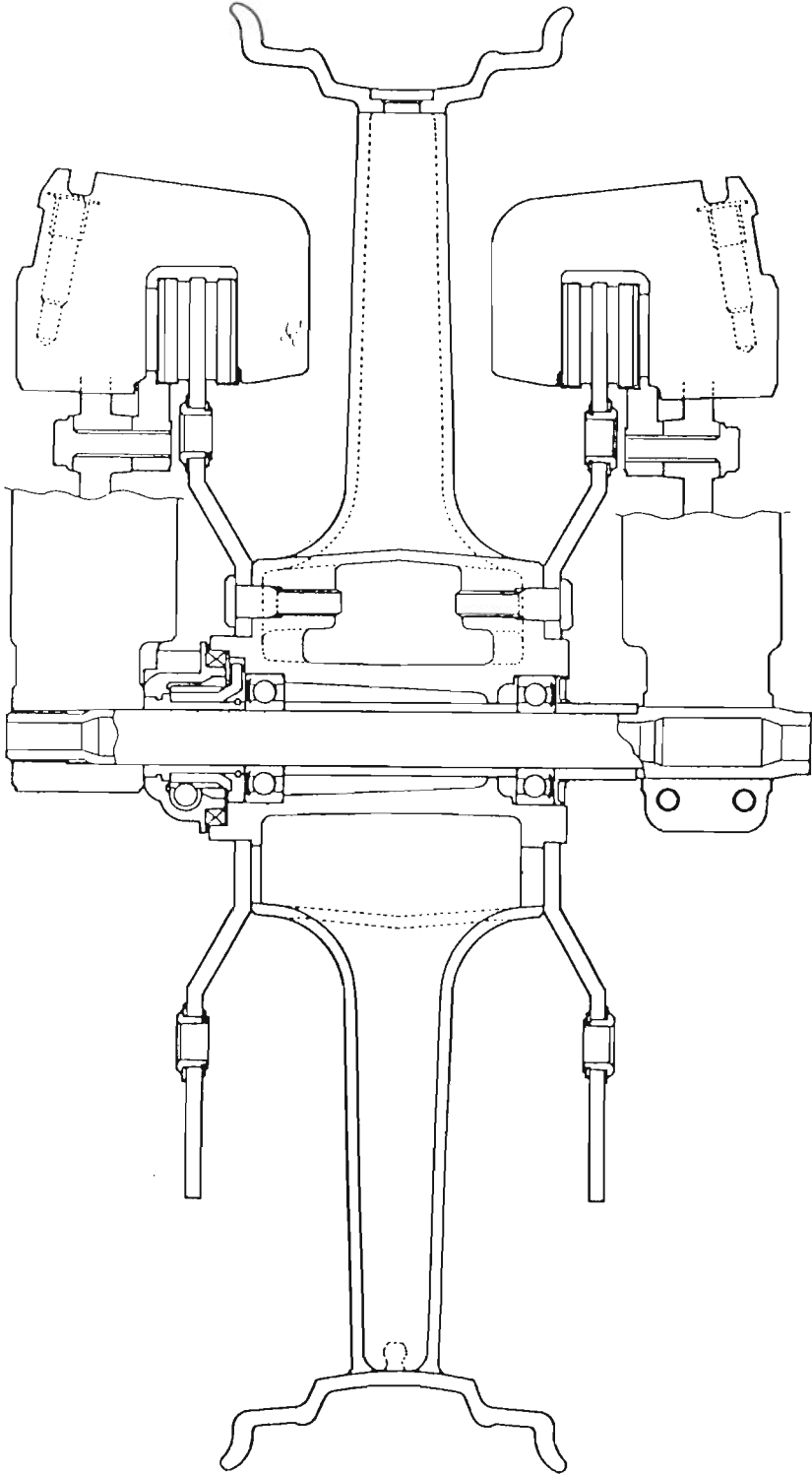
9. ROUES

		GSX-R750WP	RF600RP
TAILLE	AVANT	17 X MT3,50	←
	ARRIERE	17 X MT5,50	17 X MT4,50
AXE	AVANT	20	17
	ARRIERE	20	20

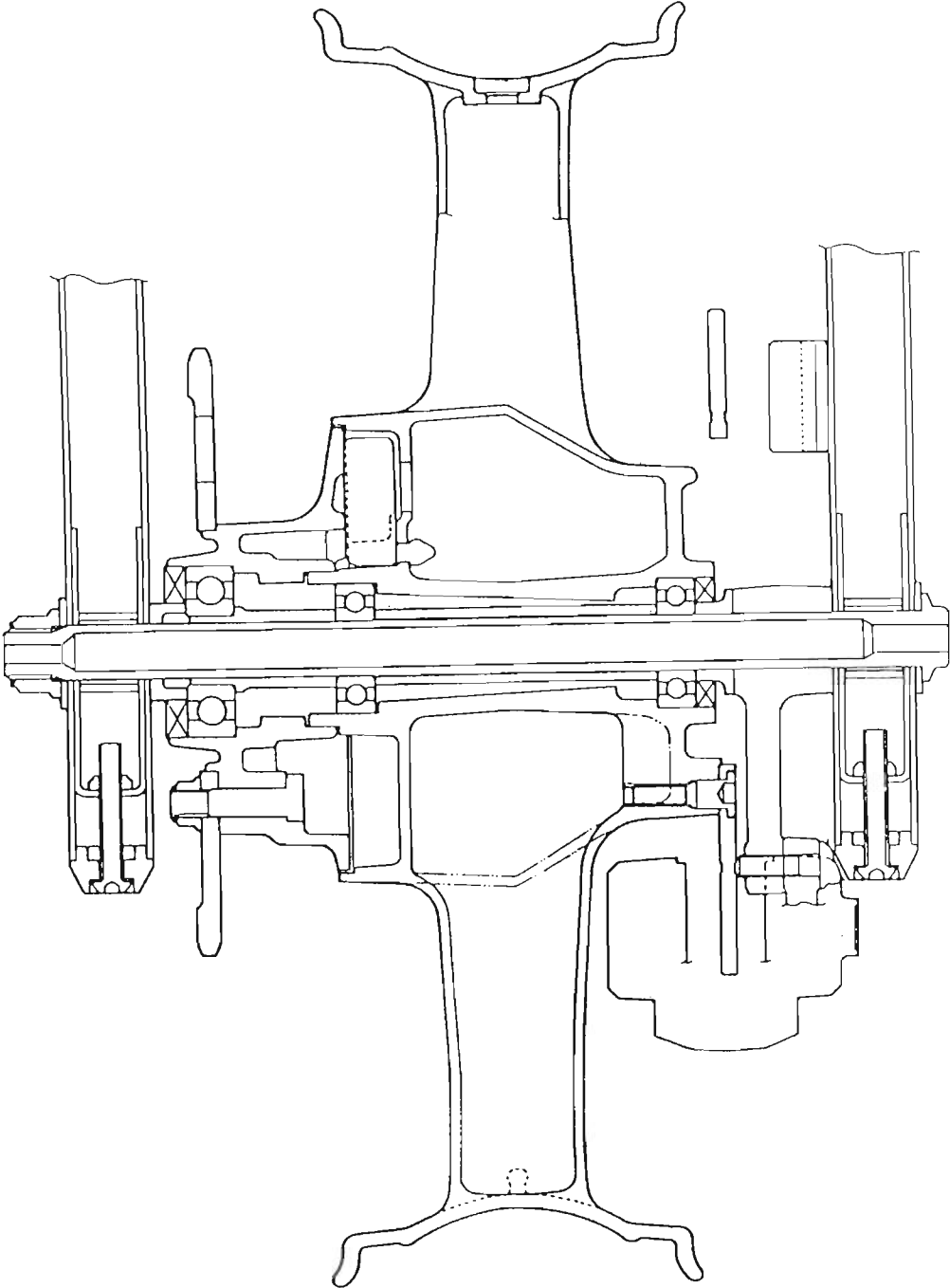
10. PNEUS

		GSX-R750WP	RF600RP
TYPE	AVANT	DUNLOP SPORT RADIAL D202FG 120/70 ZR17	← SPORT RADIAL D202F
	ARRIERE	DUNLOP SPORT RADIAL D202 170/60 ZR17	← SPORT RADIAL D202 160/60 ZR17

11. AXE AVANT



12. AXE ARRIERE



13. FREIN AVANT

		GSX-R750WP	RF600RP
ETRIER	FABRICANT	NISSIN	←
	TYPE	4 PISTONS OPPOSES	FLOTTANT
DISQUE	PISTONS	30 X 34	A 2 PISTONS 25,4
	MATERIAU DES PLAQUETTES	SEMI-METALLIQUE	METAL FRITTE
	MATERIAU	ACIER INOXYDABLE	←
	DIAM. EXT.	310	290
MAITRE CYLINDRE	TYPE	FLOTTANT	←
	EPAISSEUR	5	4,5
	D. EXT. PISTON	15,87	12,7
	REGLAGE PAR LEVIER	4 CRANS	←

14. FREIN ARRIERE

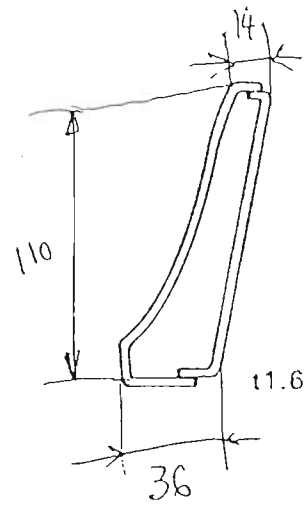
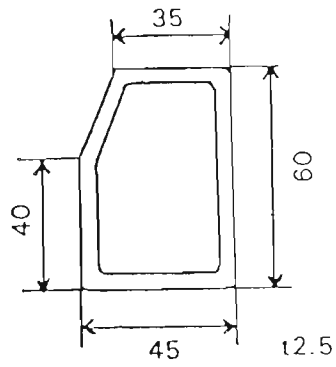
		GSX-R750WP	RF600RP
ETRIERS	FABRICANT	TOKICO	←
	TYPE	OPPOSES A 2 PISTONS	←
DISQUE	PISTONS	38	←
	MATERIAU DES PLAQUETTES	SEMI-METALLIQUE	←
	MATERIAU	ACIER INOXYDABLE	←
	DIAM. EXT.	240	←
MAITRE CYLINDRE	TYPE	FIXE	←
	EPAISSEUR	6	5
	D. EXT. PISTON	12,70	←

15. CADRE

POUTRE PRINCIPALE

GSX-R750WP, GSX-R600WN

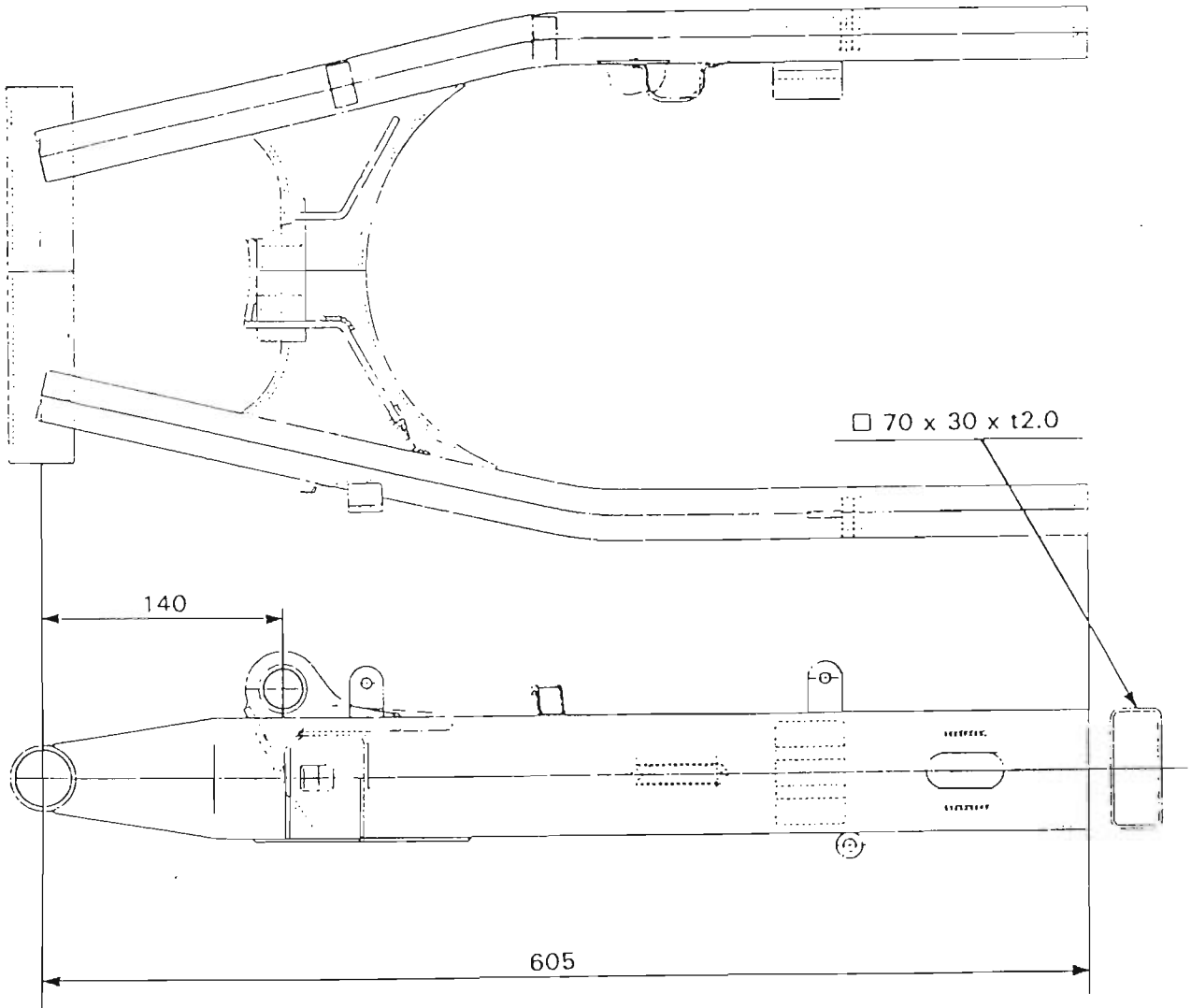
RF600RP



16. BRAS OSCILLANT

[RF600RP]

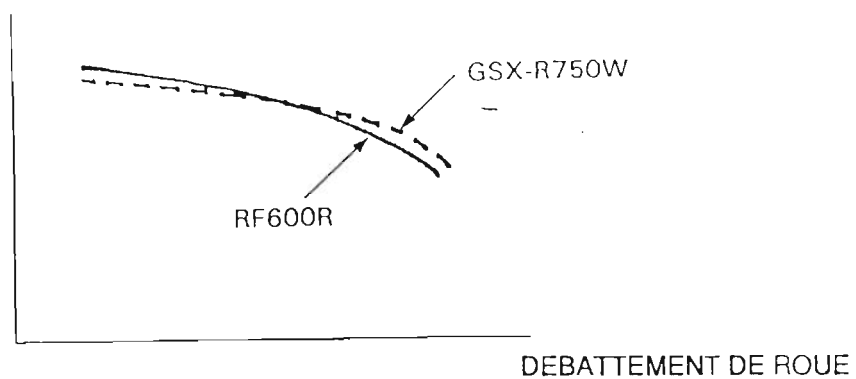
Réglage ressort AR côté DT



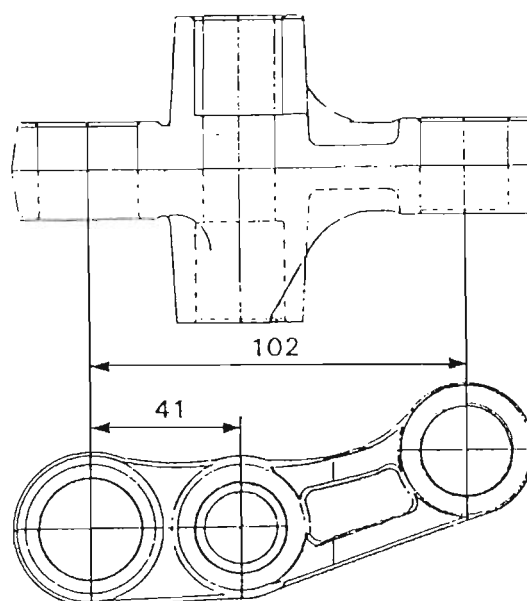
17. TIMONERIE DE SUSPENSION

[RF600R]

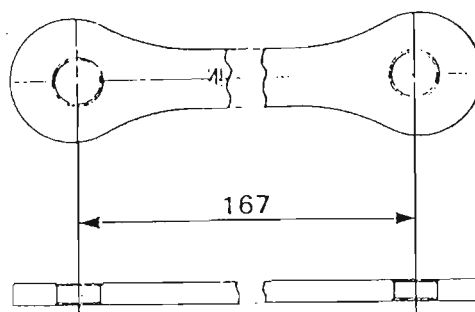
1) RAPPORT DE LEVIER

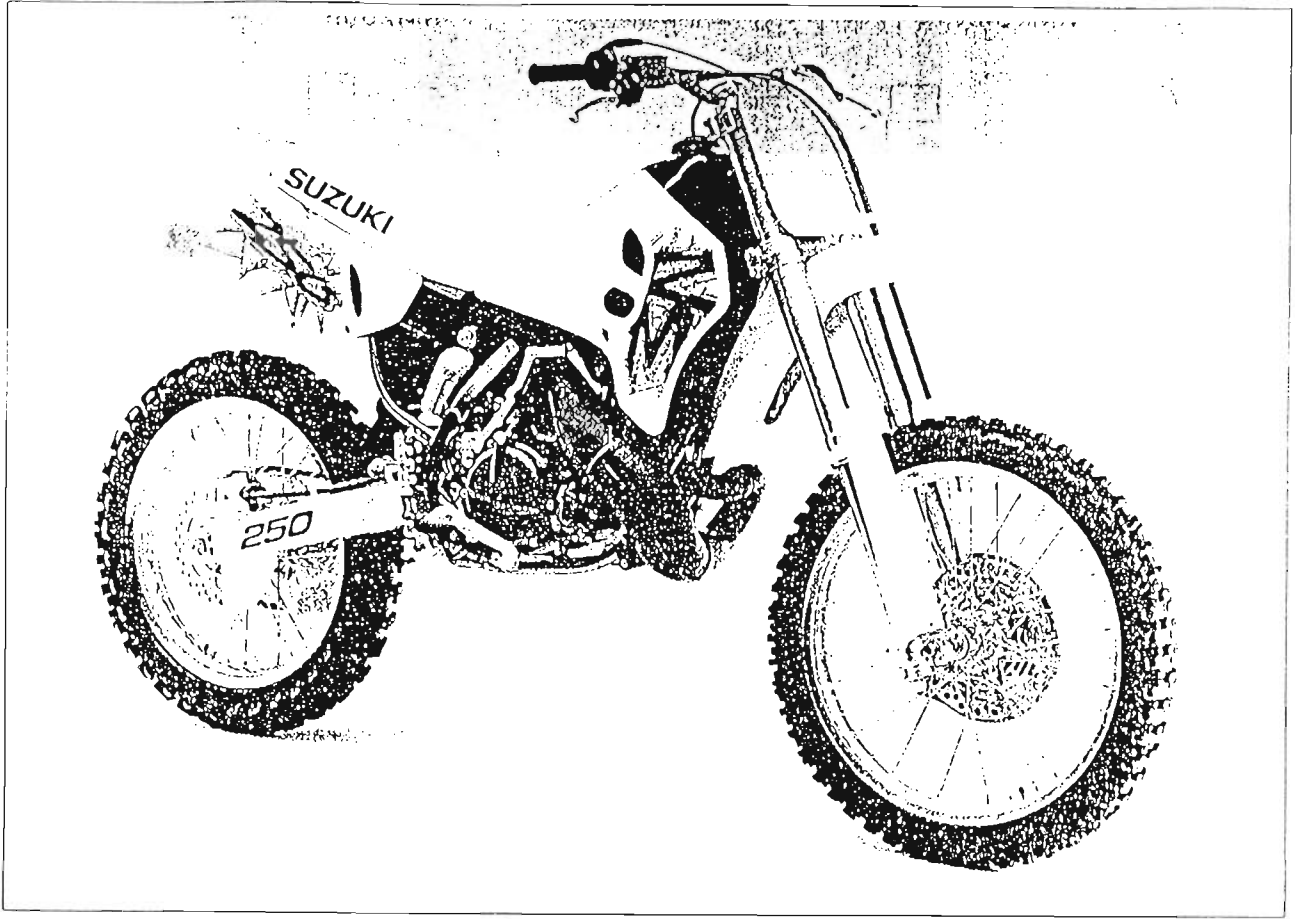


2) BASCULEUR



3) BIELLETTE DE BASCULE





RM80,125, 250
RMX250P

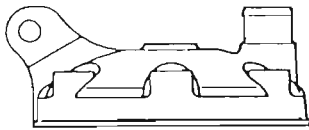
Mélange Huile = 3,3%

Castrol
Shell
3el Ray
Motul

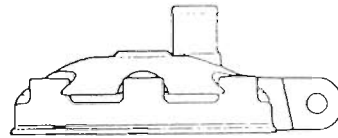
RM250P < MOTEUR >

1. CULASSE

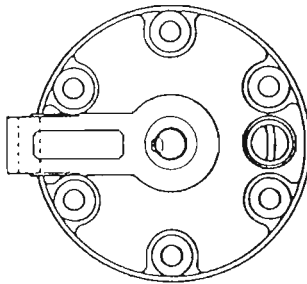
RM250N



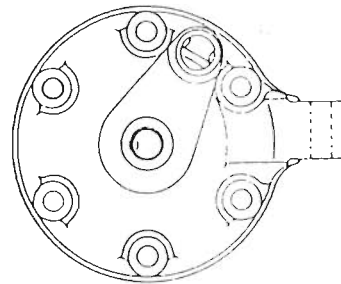
RM250P



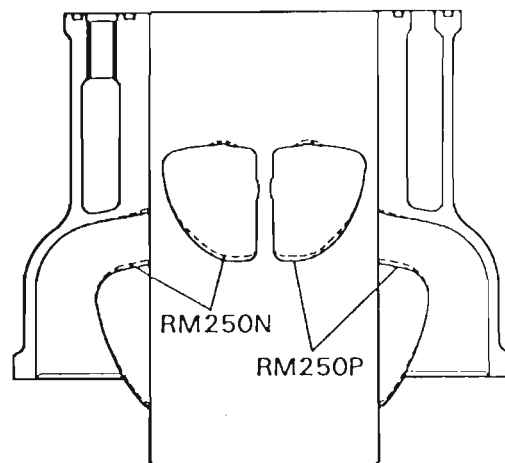
←
F



←
F



2. CYLINDRE



Huile Igot
Ipon
Suzuki

15%

3. CARTER D'EMBRAYAGE

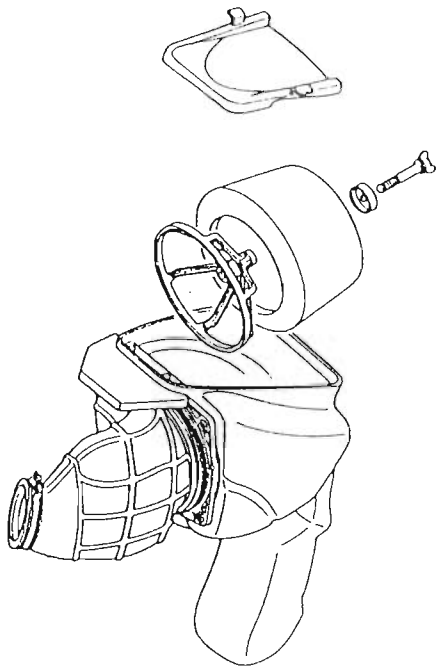
RM250N
PEINTURE # 126
Argent

RM250P
#1KY
Gris magnésium



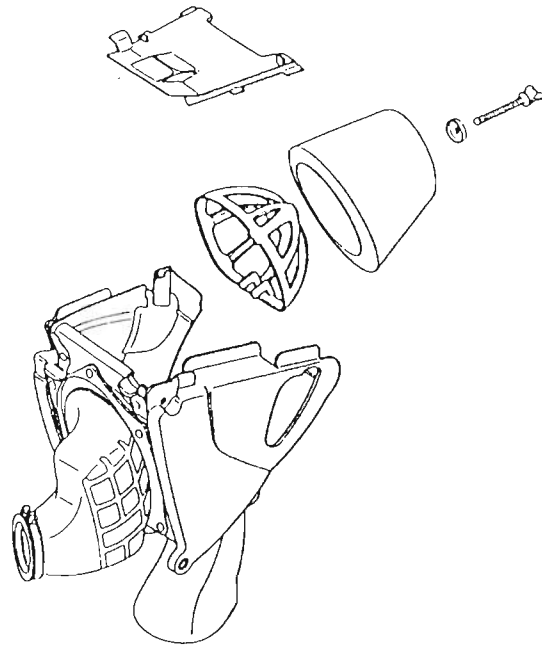
4. FILTRE A AIR

RM250N



BOITIER NORMAL

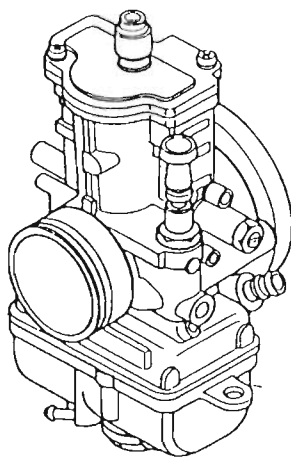
RM250P



TYPE OUVERT

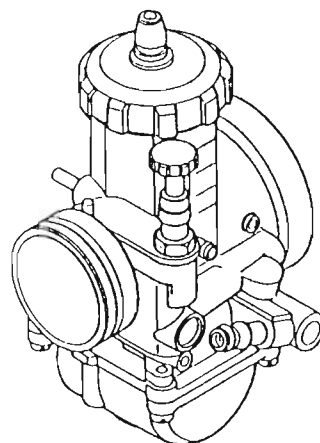
5. CARBURATEUR

RM250N



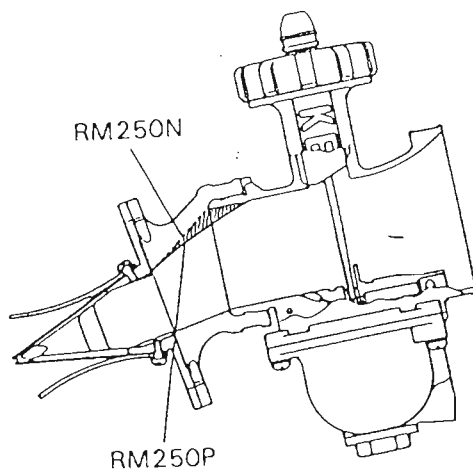
MIKUNI NTM 38SS

RM250P

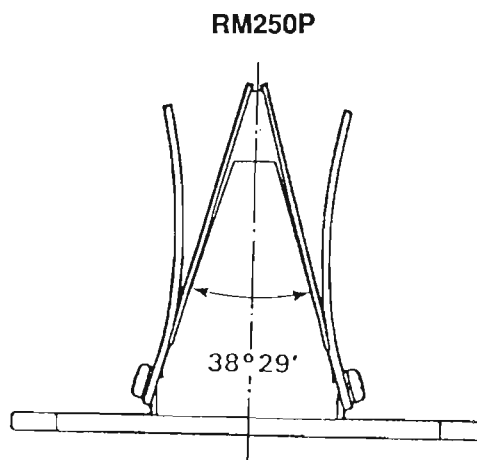
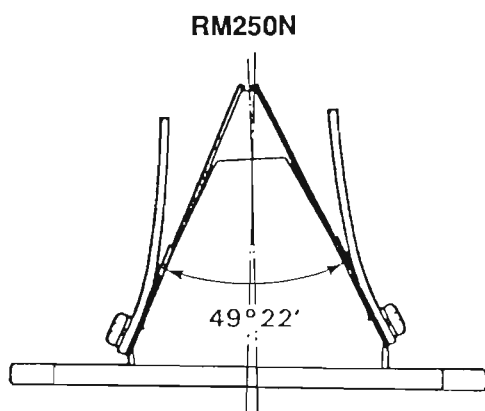


KEIHIN PJ38

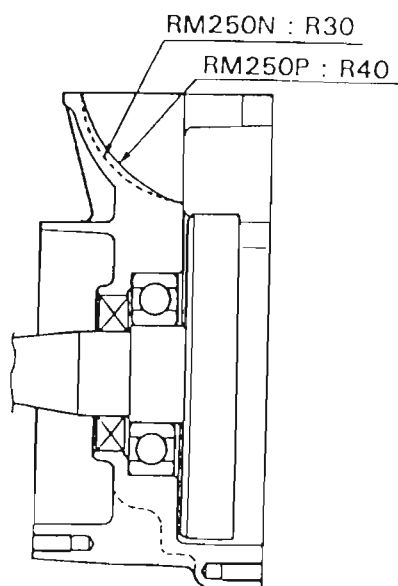
5. PIPE D'ADMISSION



7. BOITE A CLAPETS

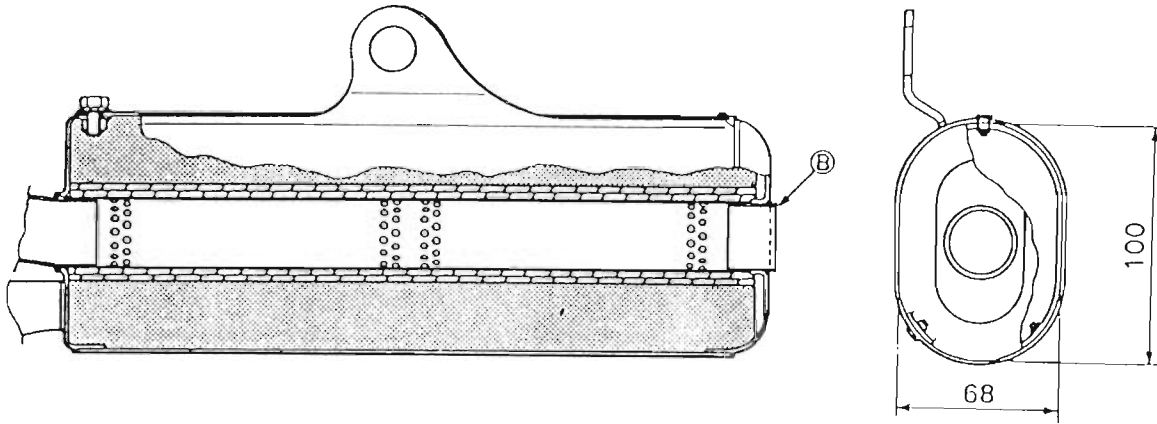


8. CARTER MOTEUR



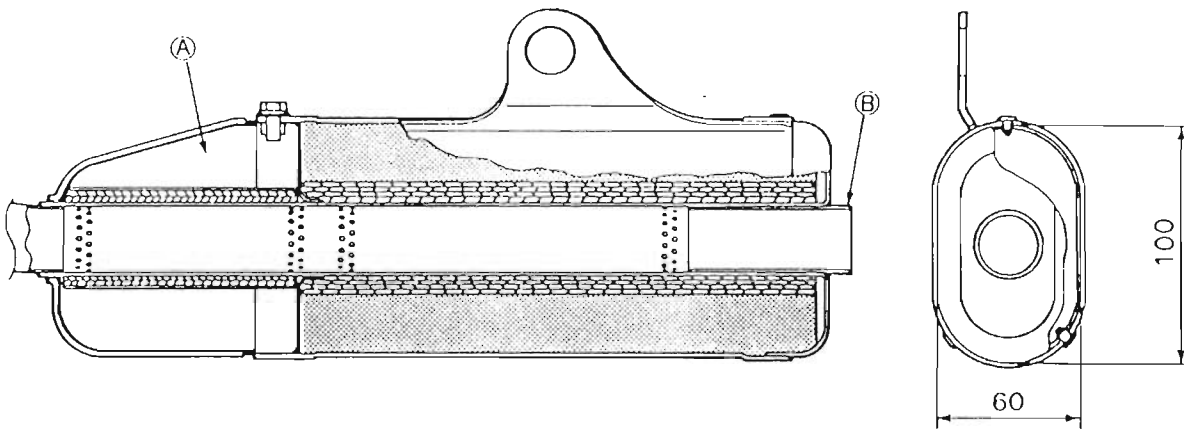
9. SILENCIEUX

RM250N



$V \approx 1740 \text{ cm}^3$

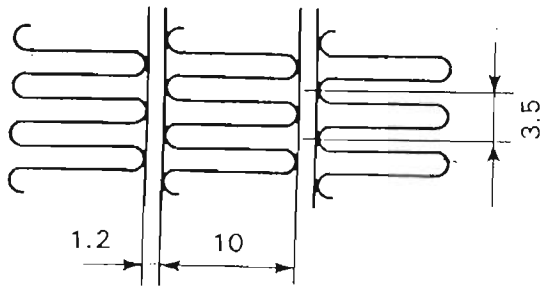
RM250P



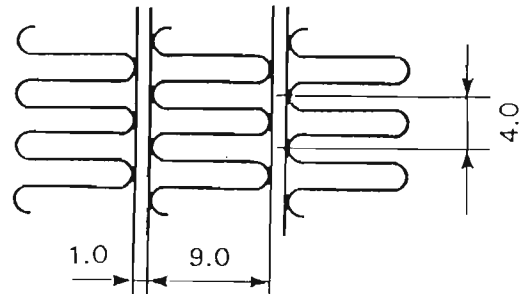
$V \approx 1610 \text{ cm}^3$

10. FAISCEAU DU RADIATEUR

RM250N

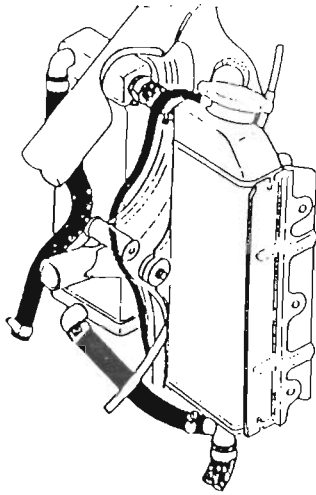


RM250P



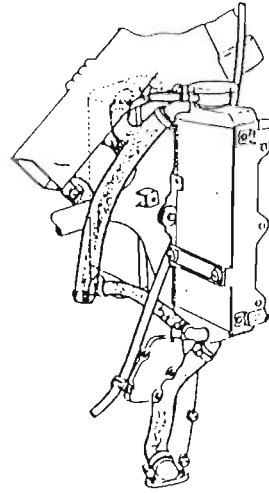
11. DURIT D'EAU

RM250N



MATERIAU : Caoutchouc

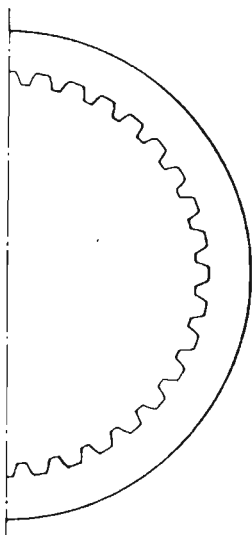
RM250P



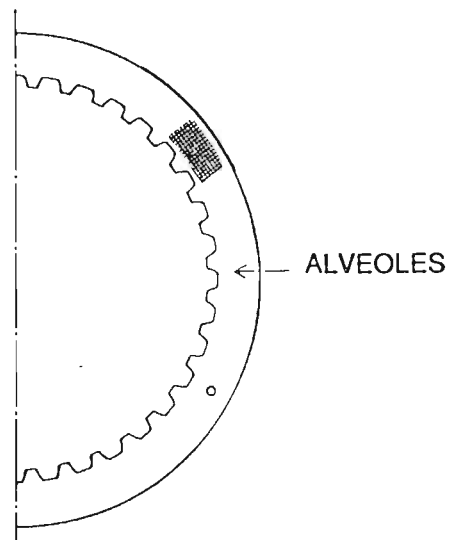
Caoutchouc renforcé de fibre de carbone

12. DISQUE MENE D'EMBRAYAGE

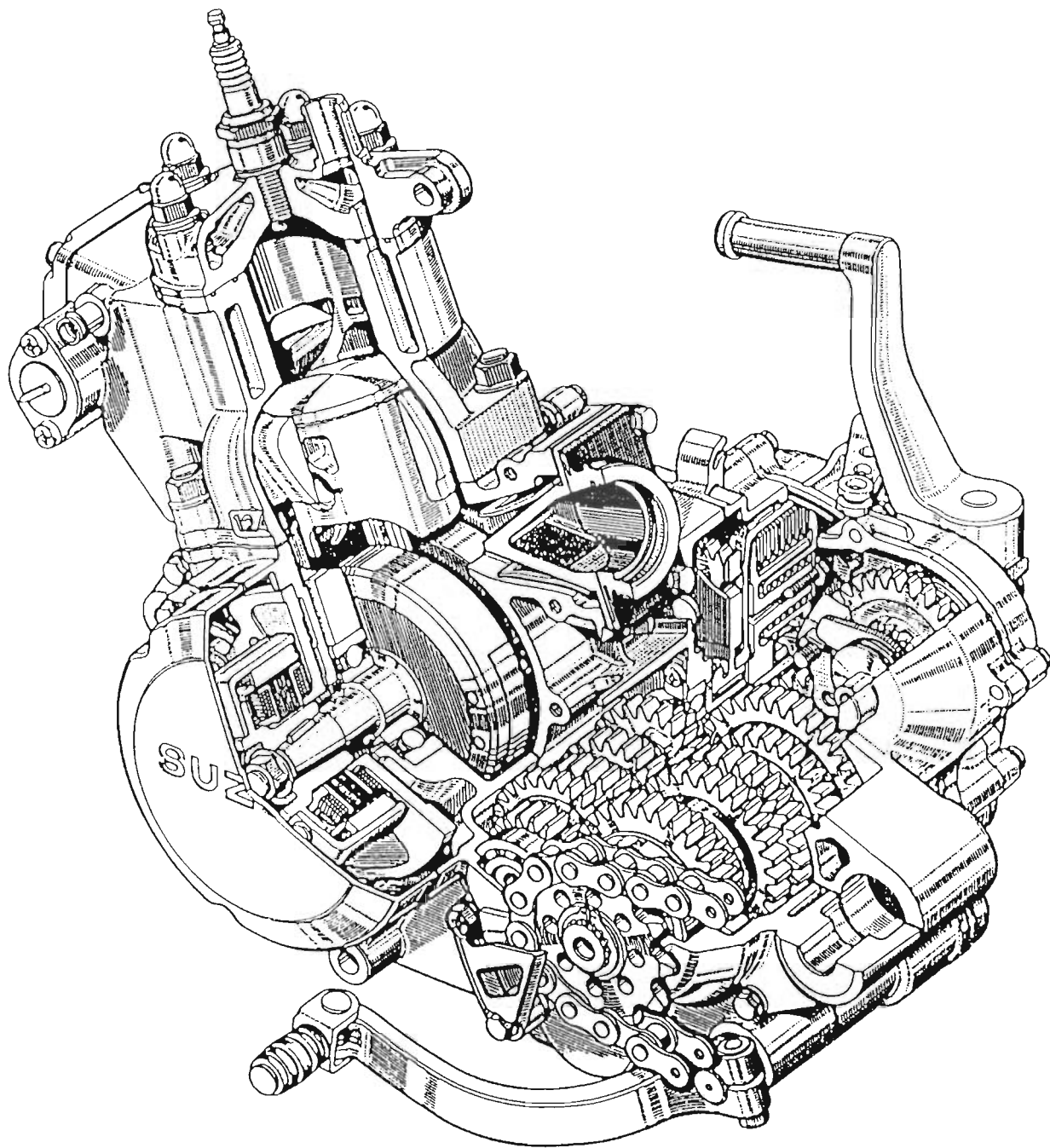
RM250N



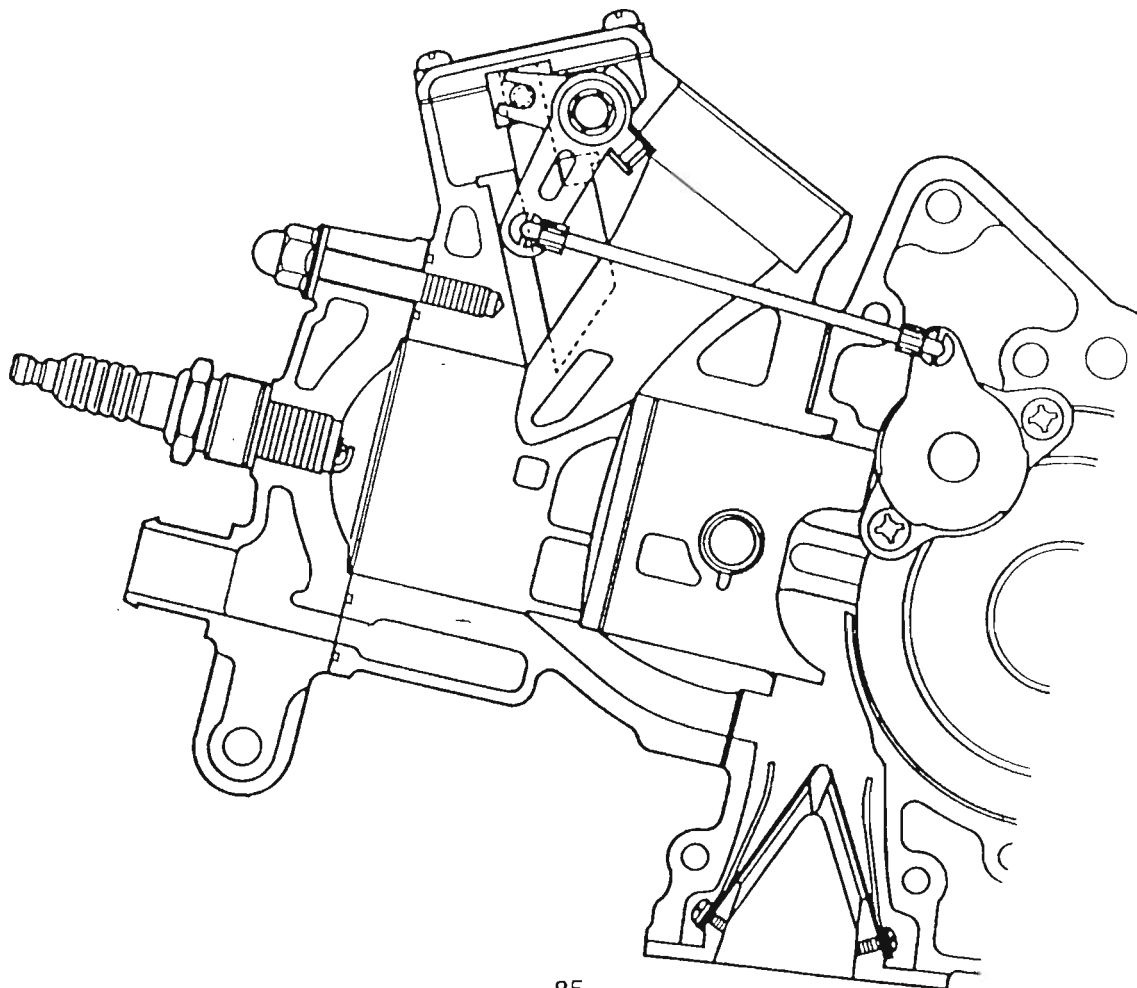
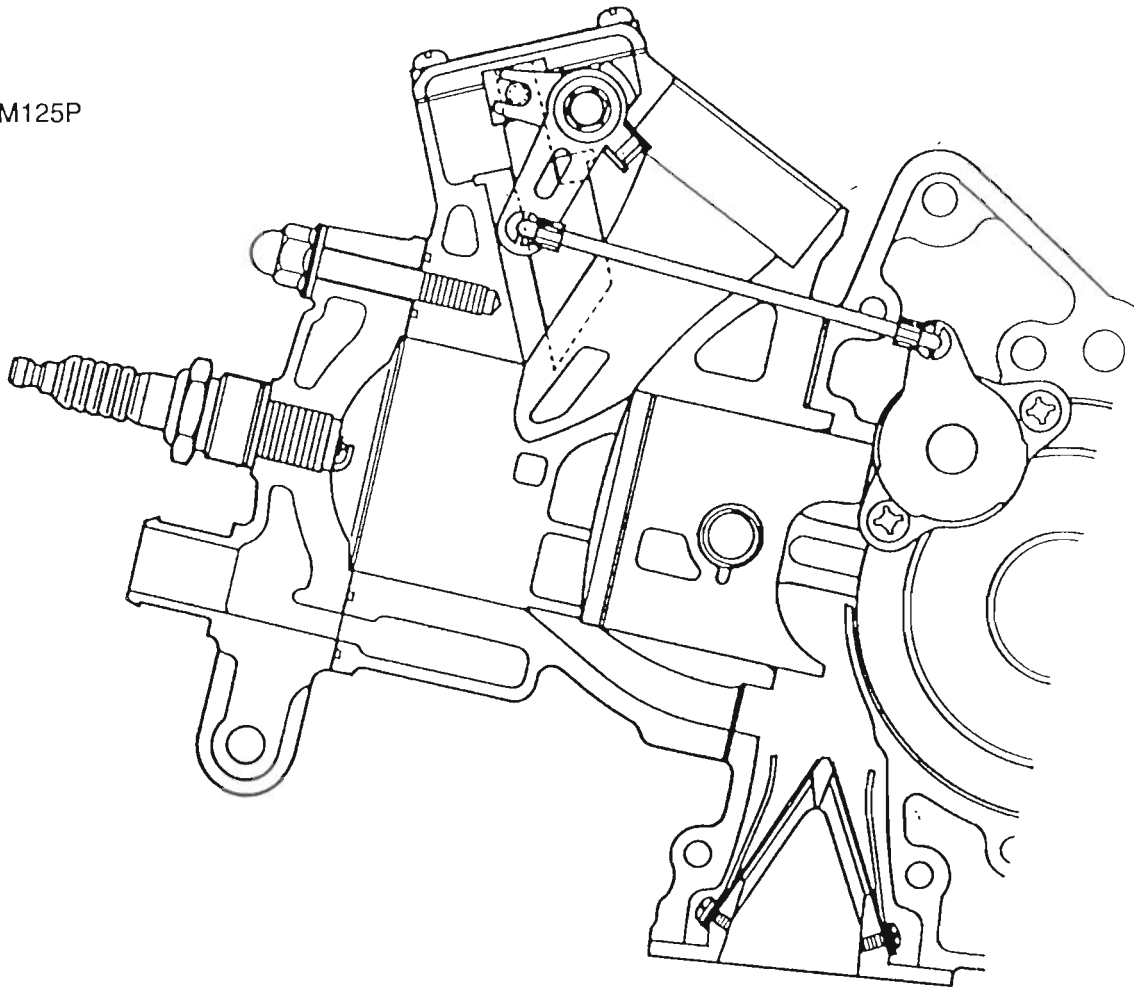
RM250P



RM125 < MOTEUR >

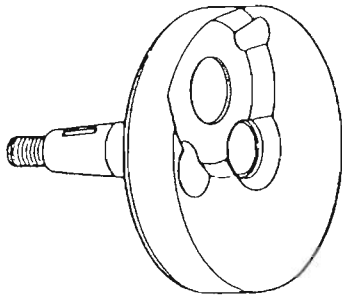


RM125P

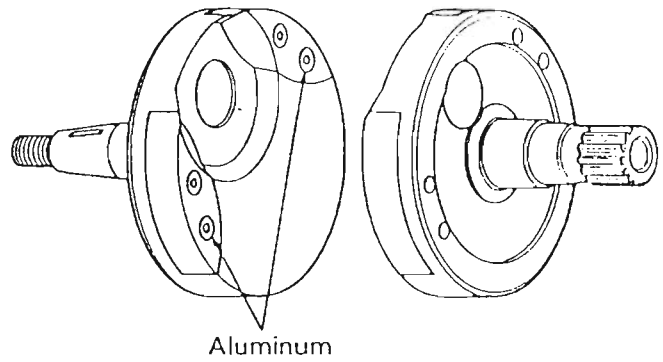


1. VILEBREQUIN

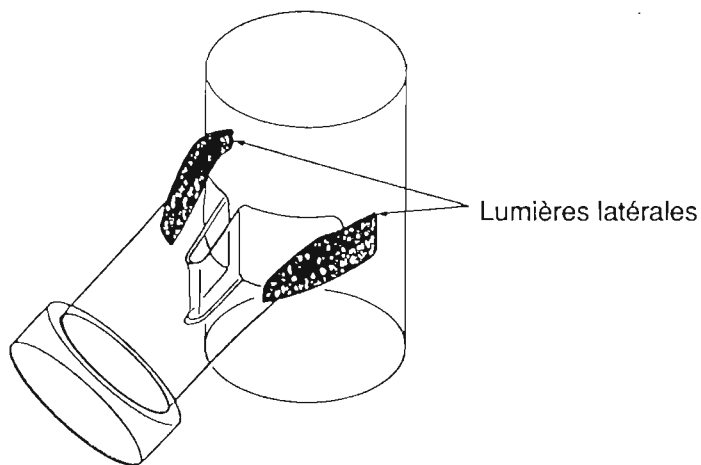
RM125N



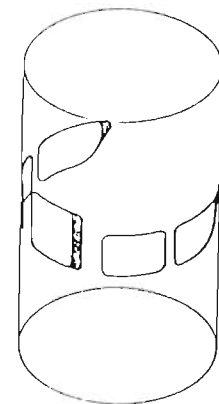
RM250P



2. CYLINDRE

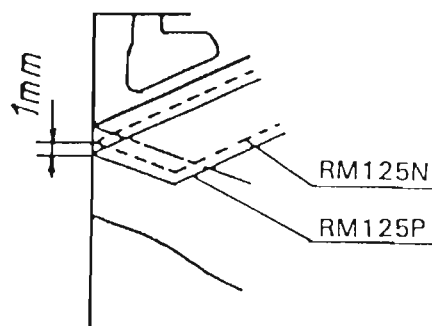


LUMIERE D'ECHAPPEMENT



TRANSFERT

3. VALVE D'ECHAPPEMENT



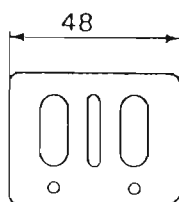
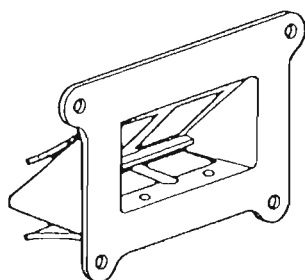
4. CARBURATEUR

RM125N
TYPE MIKUNI NTM \varnothing 35

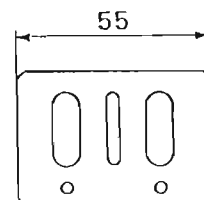
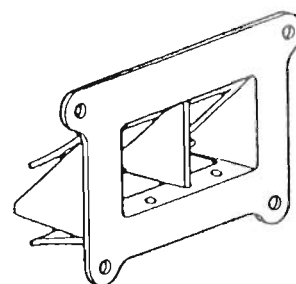
RM125P
MIKUNI NTM \varnothing 36

5. BOITE A CLAPETS

RM125N



RM125P



6. RESSORT D'EMBAYAGE

TARAGE DU RESSORT

RM125N
16,5 kg

RM125P
17,5 kg

7. AUTRES

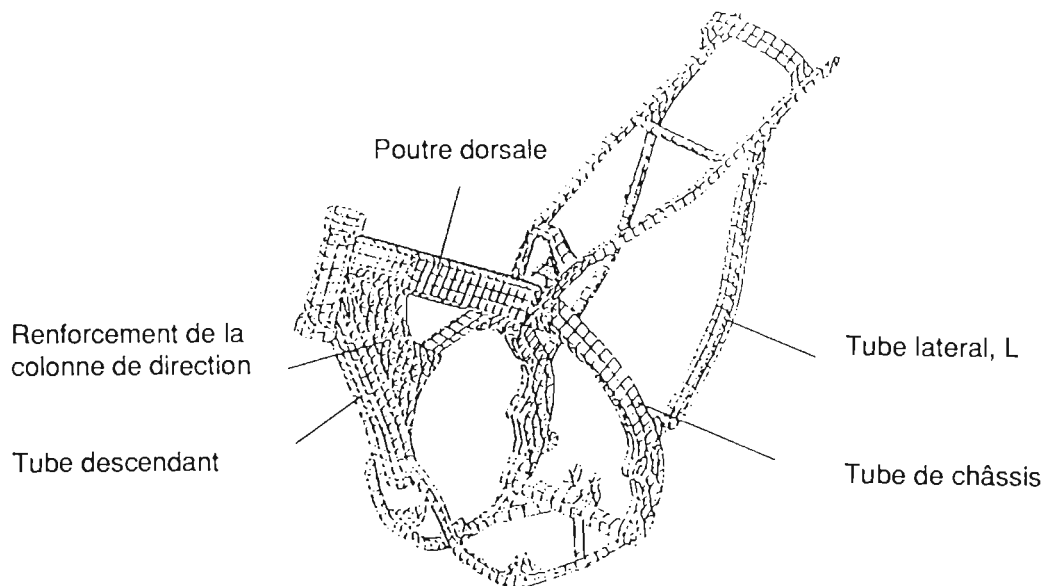
Les pièces suivantes ont été modifiées de la même façon que pour la RM250P.

- a) EMBRAYAGE, EXTERIEUR D'EMBAYAGE, MAGNETO, CARTER DE SORTIE DE BOITE ET CARTER DE POMPE A EAU
- b) FILTRE A AIR
- c) RADIATOR

RM125 ET RM250 < CHASSIS >

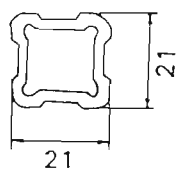
1. CHASSIS

CHASSIS A ULTRA-HAUTE RESISTANCE

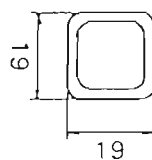


- TUBE LATERAL, COUPE TRANSVERSALE EN L

TYPE N

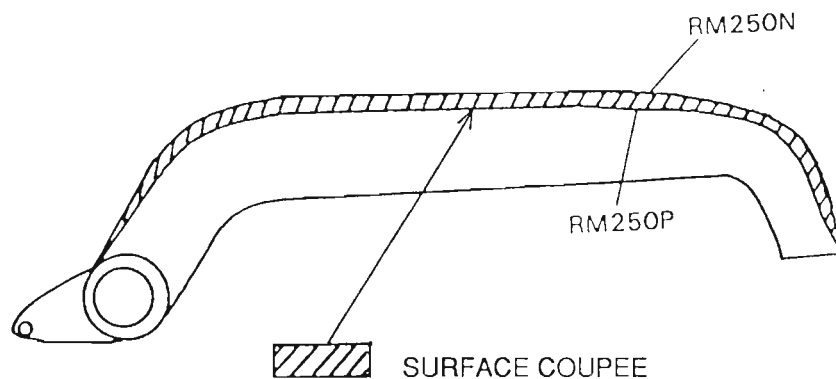


TYPE P



2. PEDALE DE FREIN (RM250)

- a) Conception de la pédale de frein



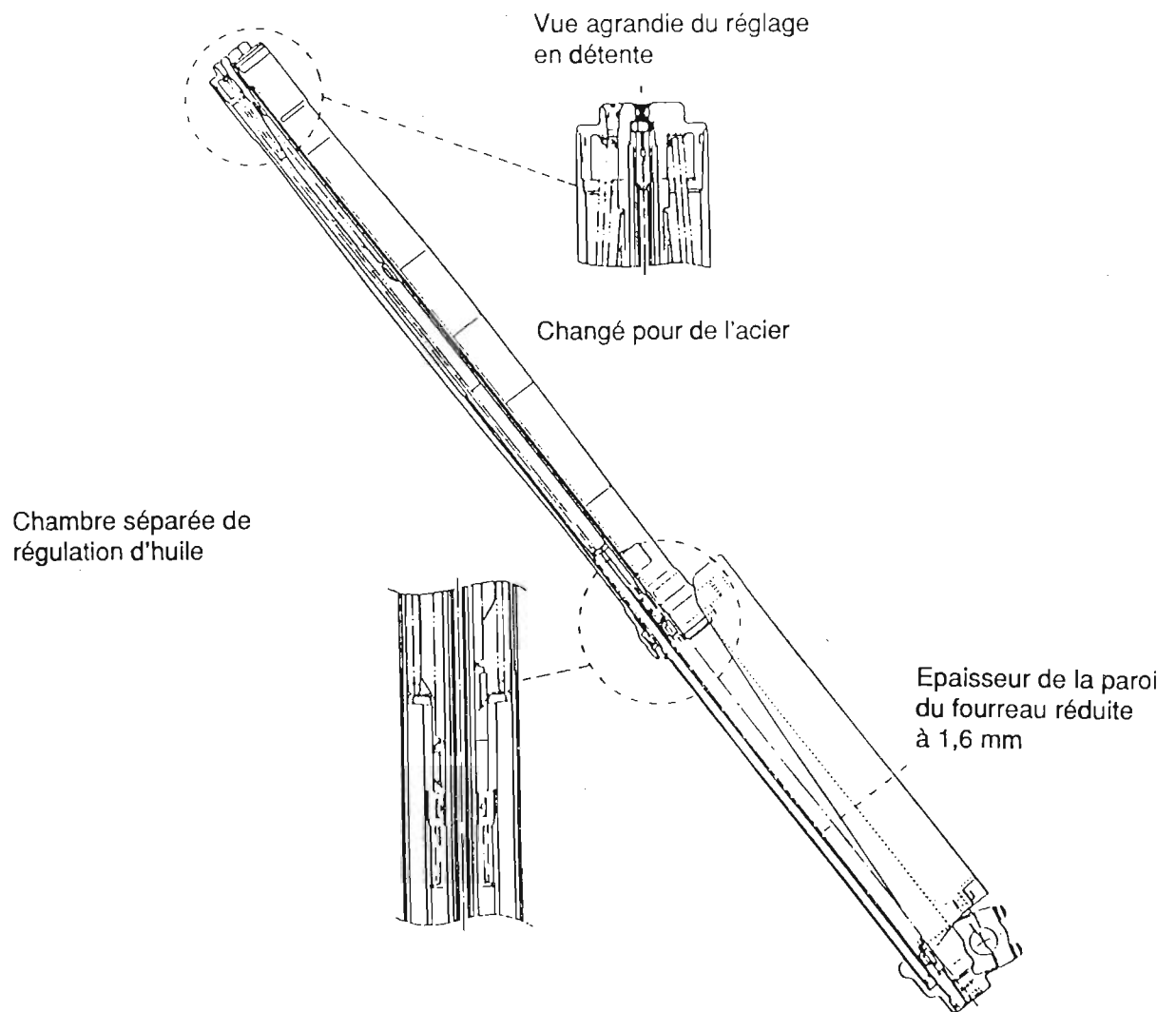
- b) Manchon de pivot de pédale de frein

MATERIAU

RM250N
BRONZE

RM250P
METAL FRITTE

3. FOURCHE



a) Réglage de la capacité d'amortissement en détente

MATERIAU	TYPE N	TYPE P
	CUIVRE	ACIER

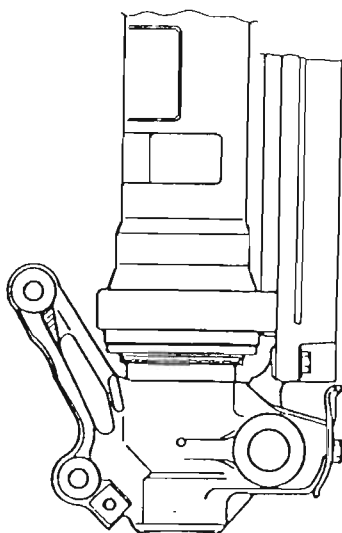
b) Tube plongeur

EPAISSEUR DE LA PAROI DU TUBE	TYPE N	TYPE P
	t = 1,7 mm	t = 1,6 mm

c) Verrou d'huile

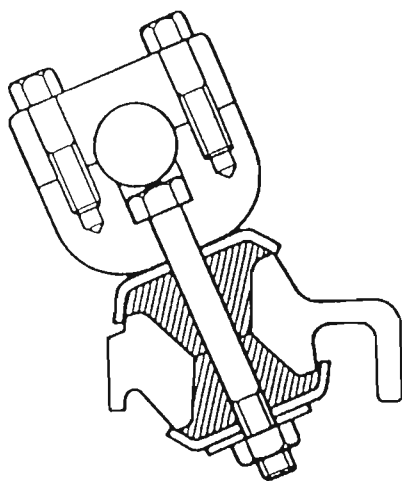
- d) Soupape de piston et passage d'huile
- e) Manchon de guide et rondelle de butée

4. PLATINE D'AXE DE ROUE AVANT



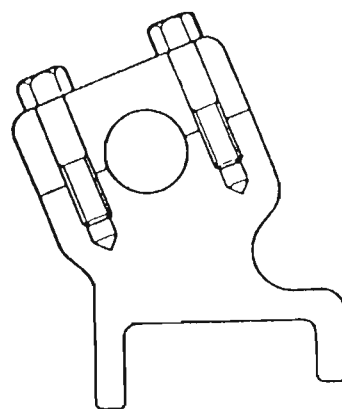
5. PONTETS DE GUIDON

TYPE N



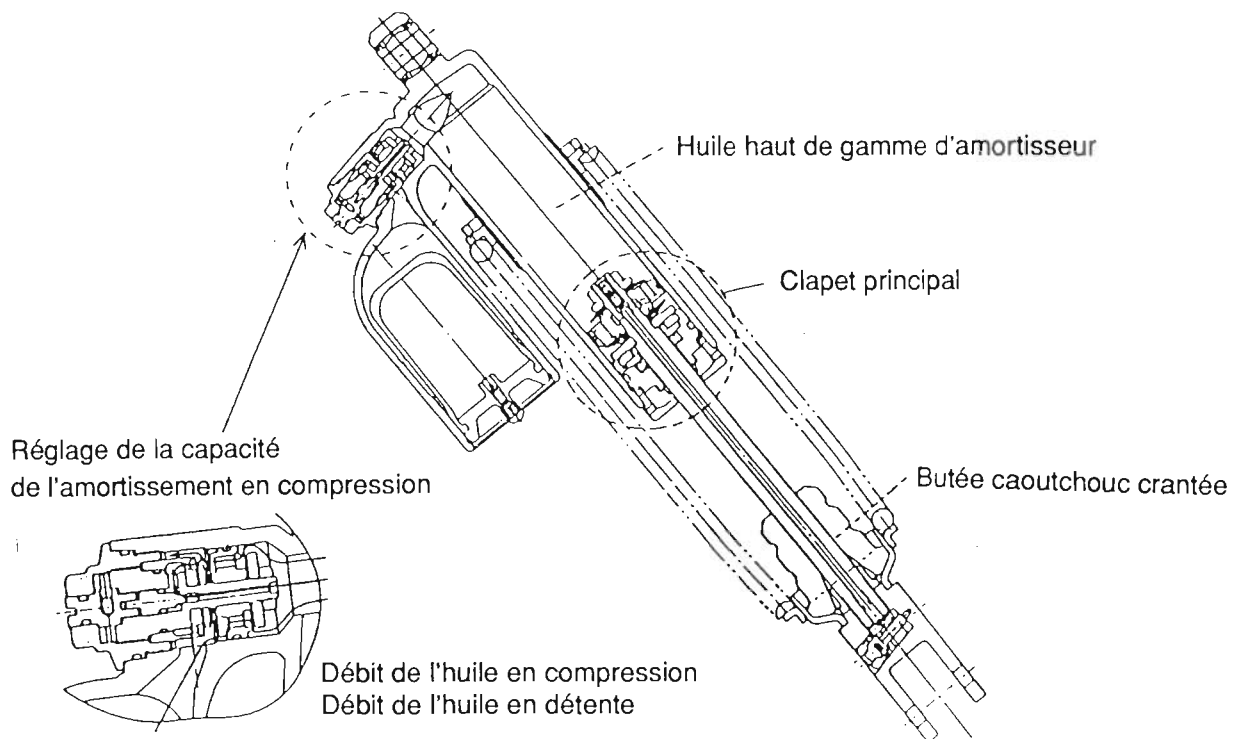
Monté sur caoutchouc

TYPE P



Rigide

6. AMORTISSEUR ARRIERE

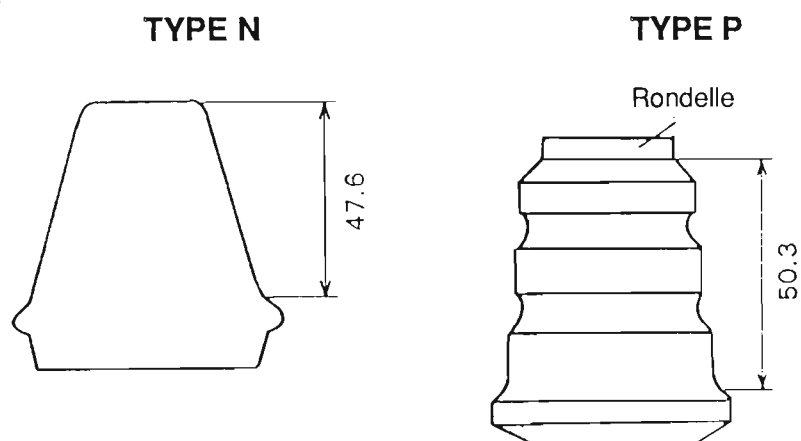


a) Réglage de la capacité d'amortissement en compression

	TYPE N	TYPE P
TAILLE DU PISTON	ø20	ø25

b) Clapet principal et clapet anti-retour

c) Butée caoutchouc

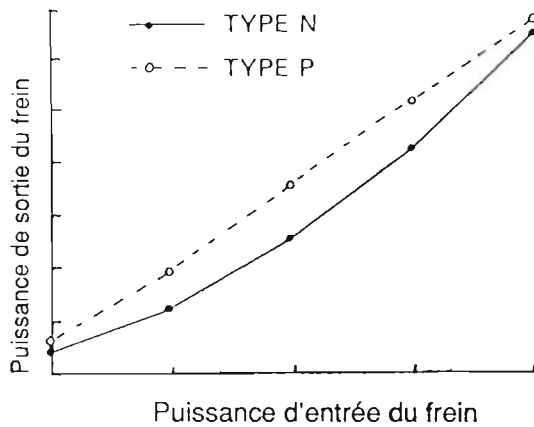


d) Contenance en huile

TYPE N : 320 cc

TYPE P : 340 cc

7. PLAQUETTES DE FREIN AVANT



PLAQUETTE DE FREIN	TYPE N TOYO S20GG	TYPE P TT2138GF
--------------------	-----------------------------	---------------------------

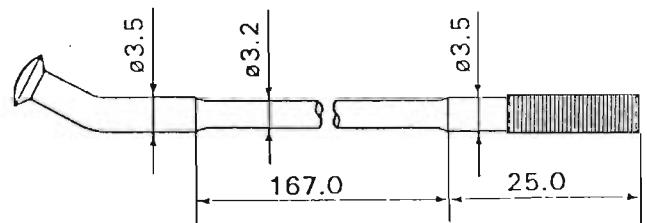
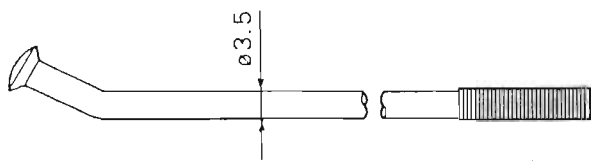
8. ETRIER DE FREIN ARRIERE ET MAITRE CYLINDRE

	RM125N	RM125P
ALESAGE DE L'ETRIER	ø27	ø30
ALESAGE DU MAITRE CYLINDRE	ø14	ø14
	RM125N	RM250P
ALESAGE DE L'ETRIER	ø27	ø30
ALESAGE DU MAITRE CYLINDRE	ø14	ø14

9. RAYONS DE ROUE AVANT

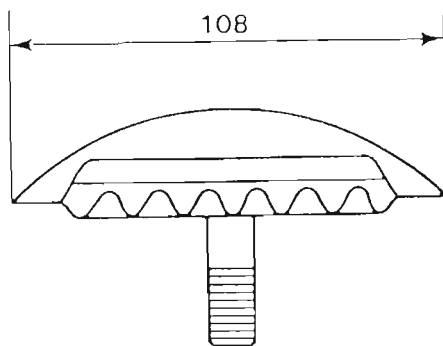
TYPE N

TYPE P

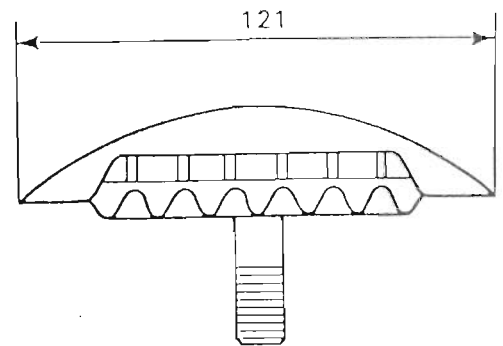


10. GRIPSTER DE ROUE ARRIERE

TYPE N

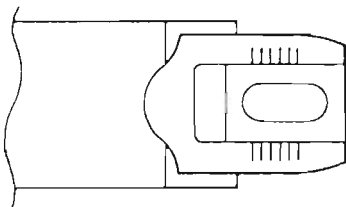


TYPE P

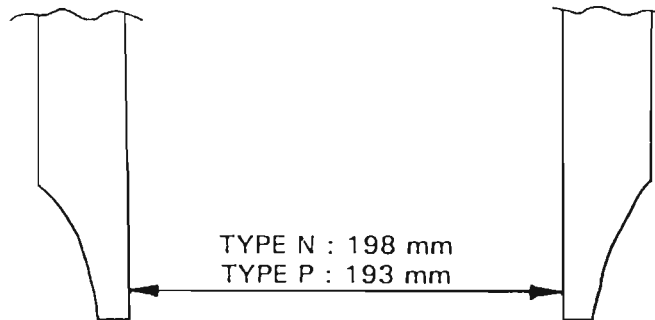
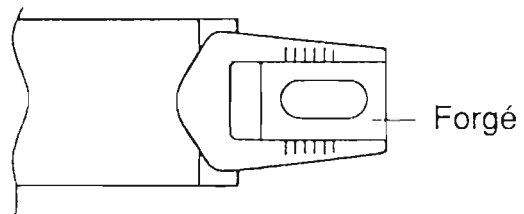


11. BRAS OSCILLANT

TYPE N

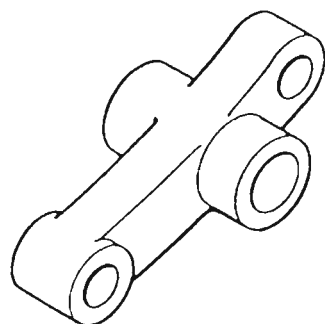


TYPE P

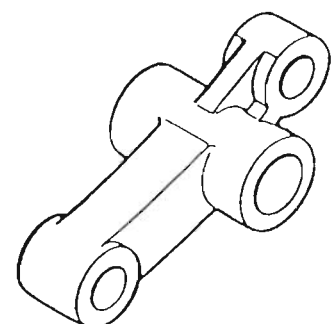


12. LEVIER DE BASCULE D'AMORTISSEUR ARRIERE

TYPE N

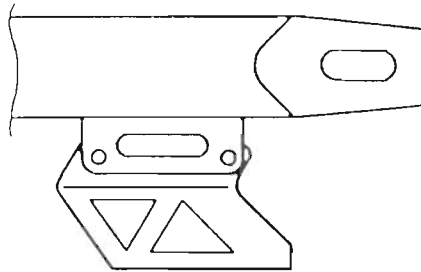


TYPE P

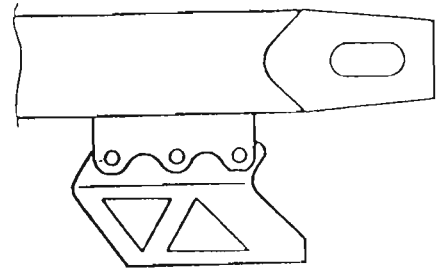


13. GUIDE CHAINE

TYPE N

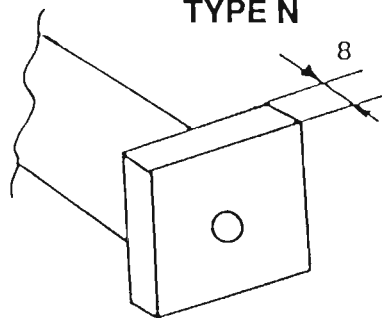


TYPE P

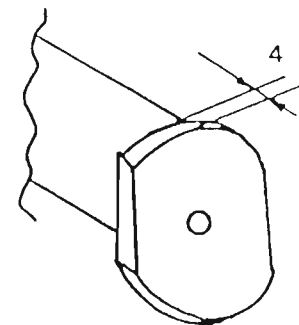


14. ARBRE DE ROUE ARRIERE

TYPE N

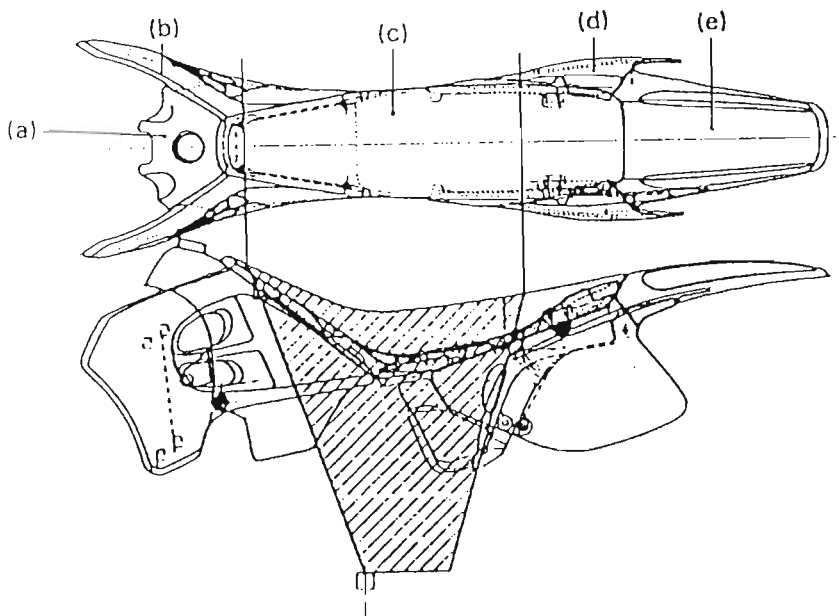


TYPE P



15. SELLE ET CACHE-LATERAUX

Design de l'habillage hyper fluide



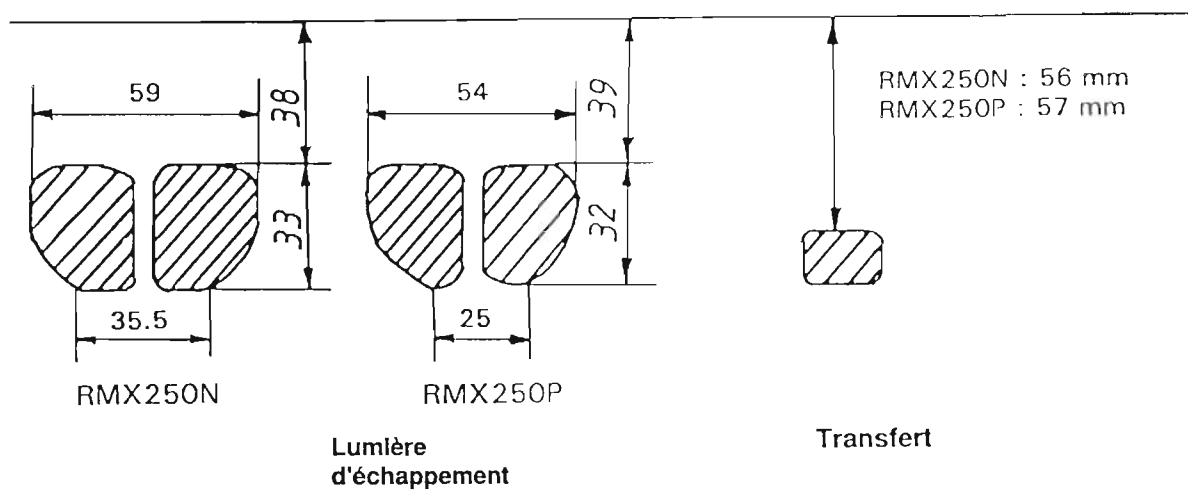
- (a) Réservoir d'essence
- (b) Cache radiateur
- (c) Selle
- (d) Cache latéral
- (e) Garde-boue arrière

RMX250

1. BOUGIE D'ALLUMAGE

TYPE	RMX250N NGK B8EGV	RMX250P NGK BR9EV
------	----------------------	----------------------

2. CYLINDRE

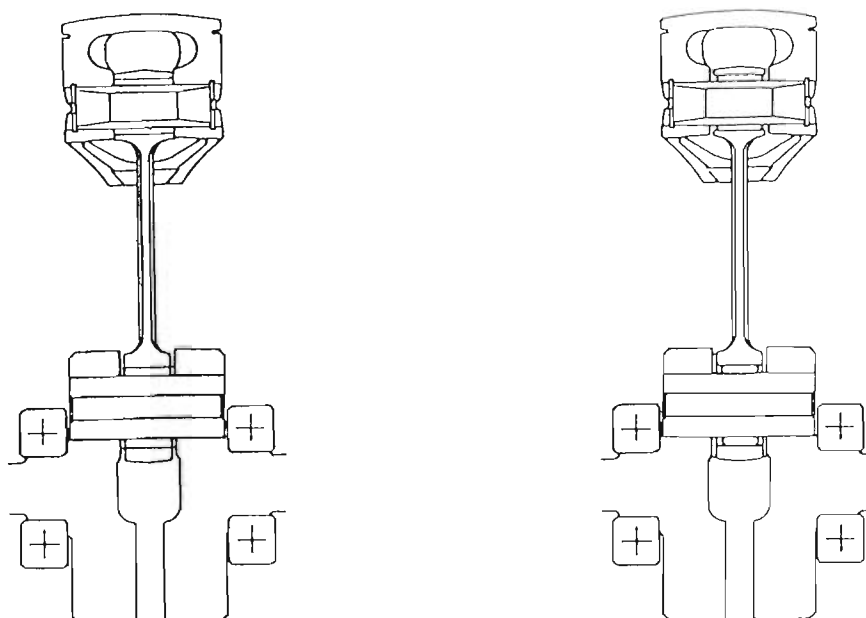


3. BIELLE ET VILEBREQUIN

Guidage de pied de bielle passe en guidage par tête de bielle

RMX250N

RMX250P



4. SILENCIEUX

5. PIGNON MENANT/MENE PRIMAIRE

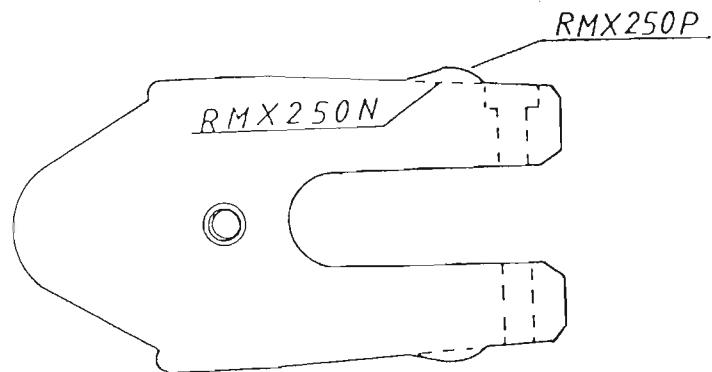
	RMX250N	RMX250P
DEMULTIPLICATION	2,565 (59/23)	2,652(61/23)

6. BEQUILLE LATERALE

7. BRAS OSCILLANT

a) platine d'axe arrière

RMX250N



b) platine de béquille latérale

8. AUTRES

Les pièces suivantes ont été modifiées de la même manière que pour le modèle RM250P.

- a) BOITE A CLAPETS
- b) PIPE D'ADMISSION
- c) CARBURATEUR
- d) CARTER D'EMBRAYAGE ETC.
- e) CADRE
- f) FOURCHE AVANT
- g) PLAQUETTES DE FREIN AVANT
- h) AMORTISSEUR ARRIERE
- i) ETRIER ARRIERE
- j) MAITRE CYLINDRE ARRIERE
- k) SELLE ET CACHE-LATERAUX

MODIFICATIONS TECHNIQUES MINEURES

MODELES ROUTIERS

VS1400GLP

1. CIRCUIT INTERNE DU RELAIS DE CLIGNOTANT
(N) AVEC UN CONDENSATEUR → (P) AVEC TRANSISTOR

VS800GLP

1. PROTECTION DU CIRCUIT PRINCIPAL
(N) DISJONCTEUR → (P) FUSIBLE PRINCIPAL (25 A)

VX800P

1. CIRCUIT INTERNE DU RELAIS DE CLIGNOTANT
(N) AVEC UN CONDENSATEUR → (P) AVEC TRANSISTOR
2. PEINTURE SUR LE LOGEMENT DU DISQUE DE FREIN AVANT
(N) ARGENT → (P) NOIR

GSX1100FP

1. PEINTURE SUR LE LOGEMENT DES DISQUES DE FREIN AVANT
(N) NOIR → (P) ARGENT

GSX-R750WP

1. PEINTURE SUR LE LOGEMENT DES DISQUES DE FREIN AVANT
(N) ARGENT → (P) NOIR MAT
2. PEINTURE SUR LE LOGEMENT DU DISQUE DE FREIN ARRIERE
(N) ARGENT → (P) NOIR MAT

GSX750FP

1. PROTECTION DU CIRCUIT PRINCIPAL
(N) DISJONCTEUR → (P) FUSIBLE PRINCIPAL (25 A)
2. CIRCUIT INTERNE DU RELAIS DE CLIGNOTANT
(N) AVEC UN CONDENSATEUR → (P) AVEC TRANSISTOR
3. NOMBRE DE VEROUS DE SIEGE
(N) UN SUPPORT → (P) DEUX SUPPORT
4. PEINTURE SUR LE LOGEMENT DU DISQUE DE FREIN ARRIERE
(N) ARGENT → (P) NOIR

GSX600FP

1. PROTECTION DU CIRCUIT PRINCIPAL
(N) DISJONCTEUR → (P) FUSIBLE PRINCIPAL (25 A)
2. CIRCUIT INTERNE DU RELAIS DE CLIGNOTANT
(N) AVEC UN CONDENSATEUR → (P) AVEC TRANSISTOR
3. PEINTURE SUR LE LOGEMENT DU DISQUE DE FREIN ARRIERE
(N) ARGENT → (P) NOIR

GS500EP

1. CIRCUIT INTERNE DU RELAIS DE CLIGNOTANT
(N) AVEC UN CONDENSATEUR → (P) AVEC TRANSISTOR
2. PEINTURE SUR LE LOGEMENT DU DISQUE DE FREIN AVANT
(N) OR → (P) NOIR

GSF400P

1. INDICE THERMIQUE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE STANDARD
(N) CR8EK/U24ETR → (P) CR9EK/U27ETR
2. PROFILES DES CAMES D'ADMISSION/ECHAPPEMENT
3. GICLEURS DE CARBURATEUR
4. RAPPORT DE PIGNON SUPERIEUR (N) 23/20 → (P) 25/23
5. COURBE D'AVANCE DE L'ALLUMEUR
6. CIRCUIT INTERNE DU RELAIS DE CLIGNOTANT
(N) AVEC UN CONDENSATEUR → (P) AVEC TRANSISTOR
7. PARE-BOUE AJOUTE SUR LE BRAS OSCILLANT (POUR PROTEGER
L'AMORTISSEUR ARRIERE)
8. RAPPORT DE DEMULTIPLICATION FINAL (N) 47/14 → (P) 46/14

RGV250P

1. CONCEPTION DE L'ELEMENT DE FILTRE A AIR
(N) UNE PIECE → (P) DEUX PIECES
2. PEINTURE SUR LE LOGEMENT DU DISQUE DE FREIN AVANT
(N) OR → (P) NOIR
3. DESSIN DU BRAS OSCILLANT

MODELES TOUT-TERRAINS

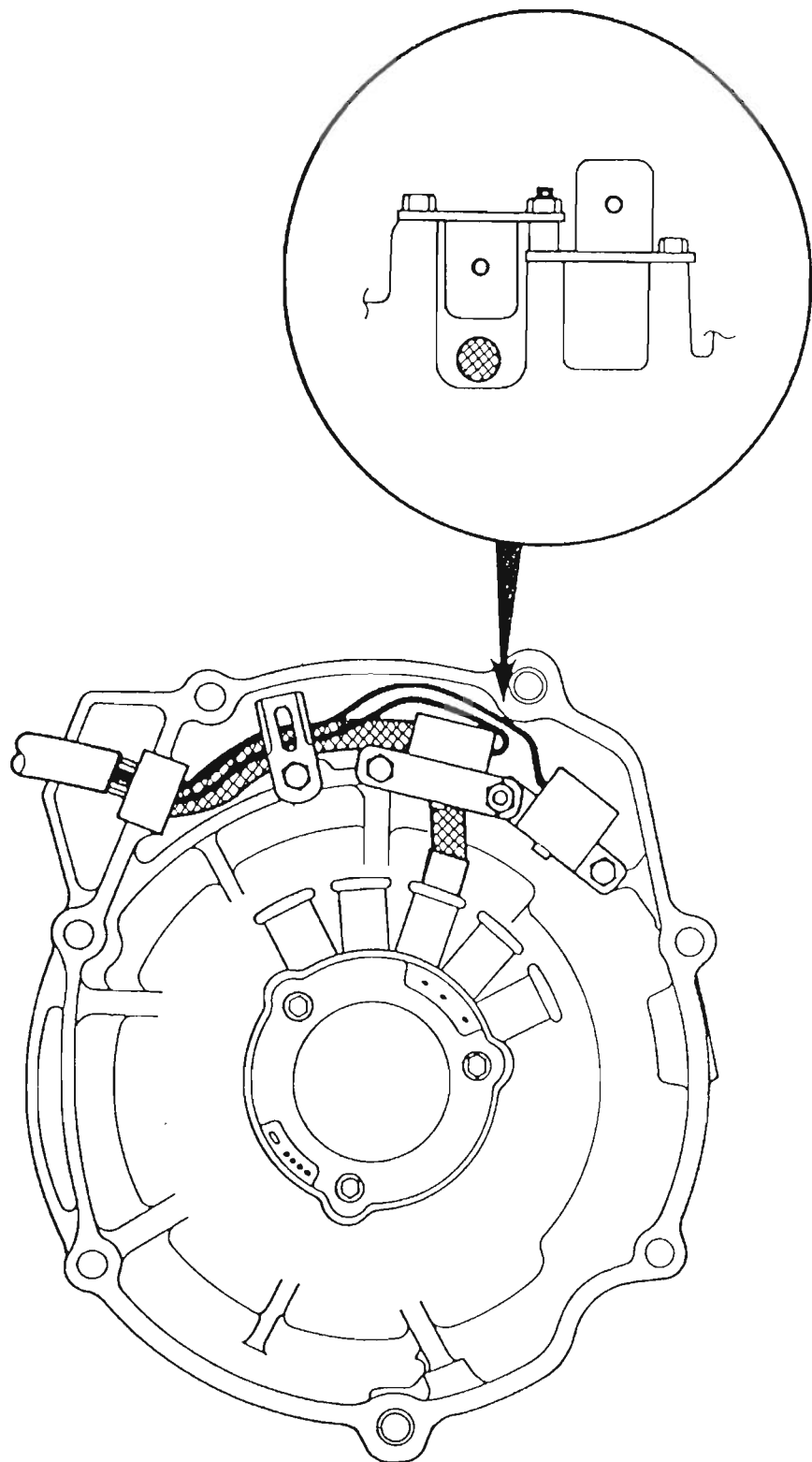
DR650SP

1. DESSIN DES PIGNONS MENES DU BALANCIER DE VILEBREQUIN
(N) SANS AMORTISSEUR → (P) AVEC RESSORT ET
CAOUTCHOUC

DR350P/DR350SP/DR250P/DR250SP

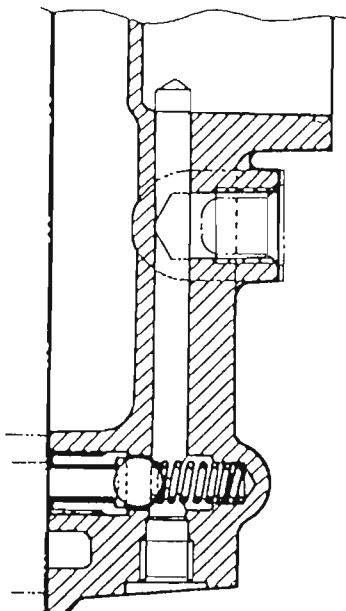
1. UN CLAPET UNIDIRECTIONNEL D'HUILE EST AJOUTE DANS LE
CARTER D'EMBRAYAGE
(N) SANS CLAPET → (P) AVEC CLAPET
2. NOMBRE DE CAPTEUR D'ALLUMAGE (N) 1 → (P) 2
3. AVANCE DE L'ALLUMAGE DANS LE BOITIER

DR250P/250SP/350P/350SP

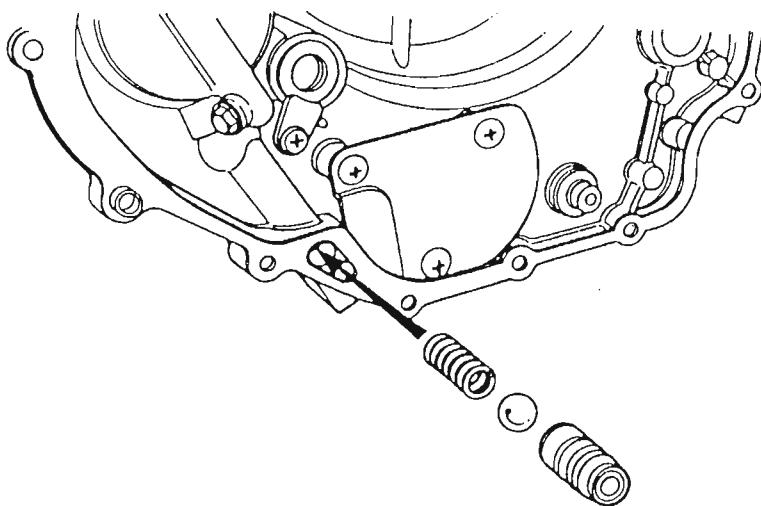


DR250P/250SP/350P/350SP

Clapet retenue d'huile du cache



Modif. Avec Carter embrayage
adapté



GSX 400 P Bandit

2 ACT Différents - courbe puissance et couple + plate

Boîtier CDI différents

Bougie CR9EK

DR 650 RP Course d'huile - alumine dans les tubes élect

à partir du n° SP44A - 103553 plus de problèmes

jeu piston 2/100e (D08) rodage important

DR 650 R SEP = SP43A - 107620 à partir de ce n°
plus d'alumine plus de problèmes

VS 800 N/P Guidon Modifié à partir 104489

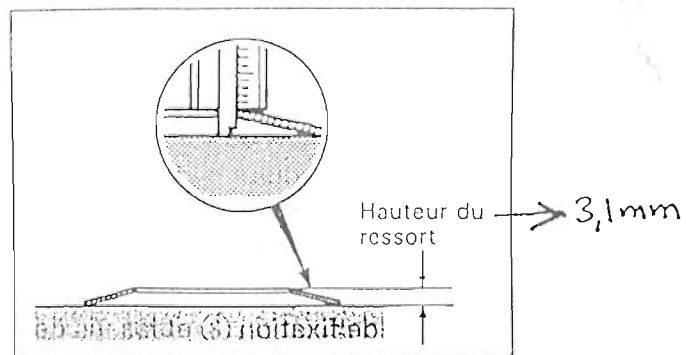
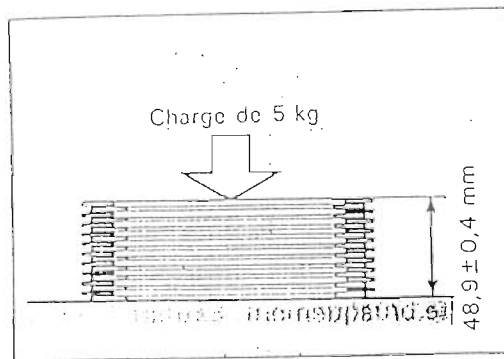
GN 125 D - ralenti 1450 trs/min
Ordre ralenti + gros

RG 125 Fun - fr culame en 22.000 de RGV 250

RGV 250 - Batterie indispensable pour les Valves -

GSX F 1100 - point mort difficile - essayer le récepteur
hydraulique de la GSXR 1100 -

	REFERENCE PIECE	COULEUR	TARAGE RESSORT POUSSE	K : kg/mm	TARAGE RESSORT DETENTE	K : kg/mm	PAS DE CREMAILLIERE	REMARQUES
SX-R1100WP	12830 -46E00	ORANGE	5	0,172	6	0,47	0,75mm	
FG00 RP SX-R750W SX-1100GN/P	-26D10 -26D12	VERT	↑	↑	↑	↑	↑	PEUT ETRE REPLACE PAR -46E00
SX1100GM	-26D00	JAUNE	3,1	0,064	↑	1,58	↑	PEUT ÊTRE REPLACE PAR -46E00
SX-R750M SX750/600F	-27A06	BLEU	1,5	0,022	6	↑	1mm	
SX-R1100N SX1100F	-48B02	ROUGE	0,9	0,0125	2,3	0,34	↑	



POUR GSX-R1100WP
ET GSX-R1100N

21441-48B00 → 10 pieces
21451-48B00 → 10 pieces

REF :
21400-40C00
(Disque n°2 non inclu)

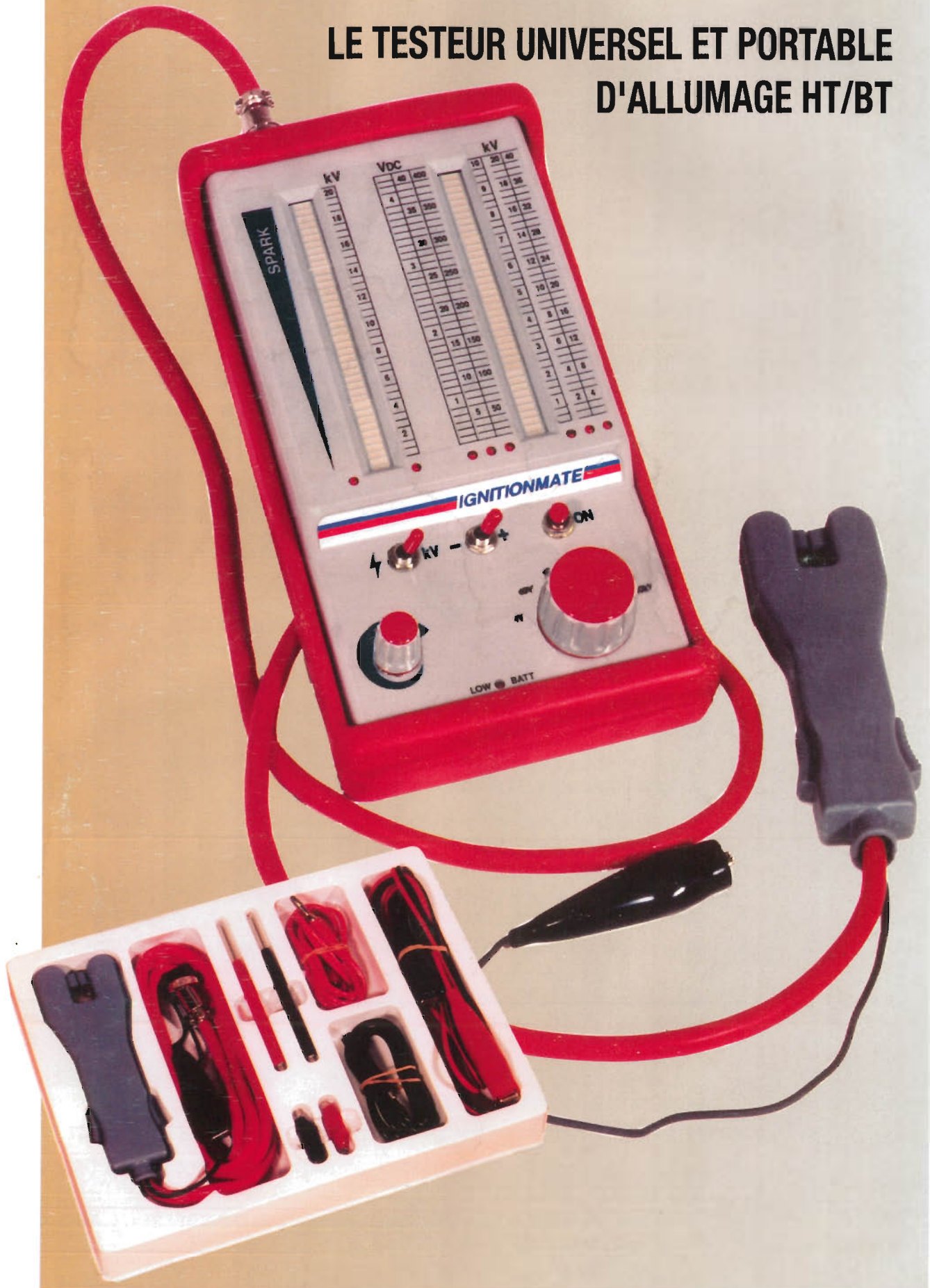
POUR GSX-1100G

21441-06B01 → 5 pieces
21441-48B00 → 5 pieces
21451-48B00 → 10 pieces

REF :
21400-26D00

IgnitionMate

LE TESTEUR UNIVERSEL ET PORTABLE
D'ALLUMAGE HT/BT



IgnitionMate

LE TESTEUR UNIVERSEL ET PORTABLE D'ALLUMAGE HT/BT

Le testeur portable qui traduit visuellement les signaux électriques émis par n'importe quel système d'allumage équipant les moteurs actuels d'automobiles, de motos, d'avions ou de yachts, de tondeuses à gazon ou tracteurs de jardin, ou encore de désherbeuses, de générateurs de courant,...

Une double échelle lumineuse permet en effet de visualiser les relations entre divers signaux, comme par exemple cause et effet d'un système d'allumage erratique.

Quelques exemples :

- Courant et voltage à la bougie peuvent s'afficher simultanément sur des échelles séparées, simplement en fixant le capteur spécial HT sur le câble de la bougie.

- Courant ou voltage à la bougie peuvent aussi s'afficher sur une échelle, tandis que l'autre échelle visualisera un second signal, comme par exemple, la bobine "pulseur", la bobine de charge pour le condensateur CDI, la tension primaire de la bobine d'allumage, la tension de la batterie,....

Le capteur spécial HT enregistre simultanément courant et voltage; il supporte des contacts brefs avec des surfaces très chaudes (jusqu'à 160° pour le capteur et 220°C pour le câble de connexion) grâce aux matériaux qui le constituent, prévus pour résister à ces températures.

Trois règles graduées et calibrées HT (10, 20, 40 kV) permettent de couvrir toutes les situations et donc tous les systèmes d'allumage.

Signaux positifs et négatifs peuvent être enregistrés par simple inversion d'un interrupteur.

L'utilisation d'échelles LED's réduit le temps de réponse, résiste mieux aux chocs et vibrations et permet une lecture très facile.

Alimenté par piles standard de 1,5VAA (LR6), l'appareil est livré avec prise et câble permettant son alimentation extérieure éventuelle par batterie 12 V (d'auto par exemple).

Et plus de piles plates avec IgnitionMate !... L'appareil se coupe en effet automatiquement 10 secondes après l'arrêt du signal mesuré ! Finies donc les mesures fantaisistes dues à l'alimentation trop faible !

Les huit LED's distincts des deux échelles permettent une sélection très pointue.

IgnitionMate se présente sous étui protecteur antichocs.

L'appareil et ses accessoires sont livrés dans un emballage très pratique permettant de ranger :

- les diverses sondes polyvalentes BT et pinces crocodile;
- le détecteur spécial HT et sa prise de terre;
- le câble de raccord pour alimentation extérieure.

BATTERYMATE 100-9

Depuis l'apparition des BATTERIES SANS ENTRETIEN sur le marché en 1984, on a participé activement au développement de cette technologie avec YUASA Co, Ltd.

Aujourd'hui, nous pouvons dire que la qualité et la fiabilité de ces batteries hautes technologies sont très bonnes, dans la mesure où elles sont manipulées correctement.

Actuellement, beaucoup trop de batteries sont remplacées inutilement à cause d'une connaissance insuffisante du produit et d'un équipement inadéquat.

Les deux principales causes sont :

- Surcharge : Evaporation d'eau ou corrosion des grilles
- Décharge importante : Impossibilité de récupérer avec un chargeur conventionnel.

Aujourd'hui, nous commercialise un équipement tout à fait adapté à vos ateliers pour éviter ce genre de problèmes.

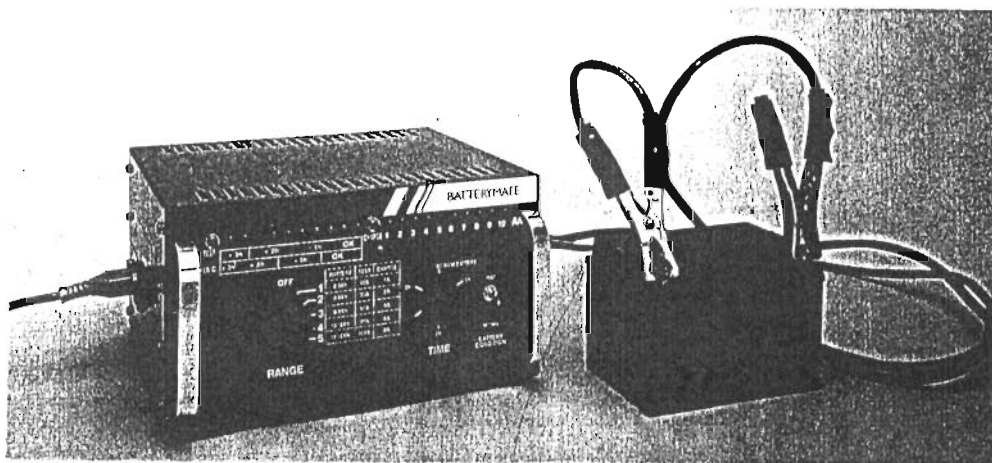
Le BATTERYMATE® a été développé en EUROPE à la demande de HONDA dans les buts suivants :

- Etre le testeur et chargeur idéal pour batteries de motos
- Etre pratique et allrçant
- Avoir un prix raisonnable

Il a été décidé que celui-ci ferait partie de la politique de service HONDA dans le futur.

Le BATTERYMATE® sera disponible au début de l'année 1991.

Nous sommes sûrs que cet outil aidera nos concessionnaires à conserver la satisfaction des clients pour nos motos. Ils sont notre avenir ...

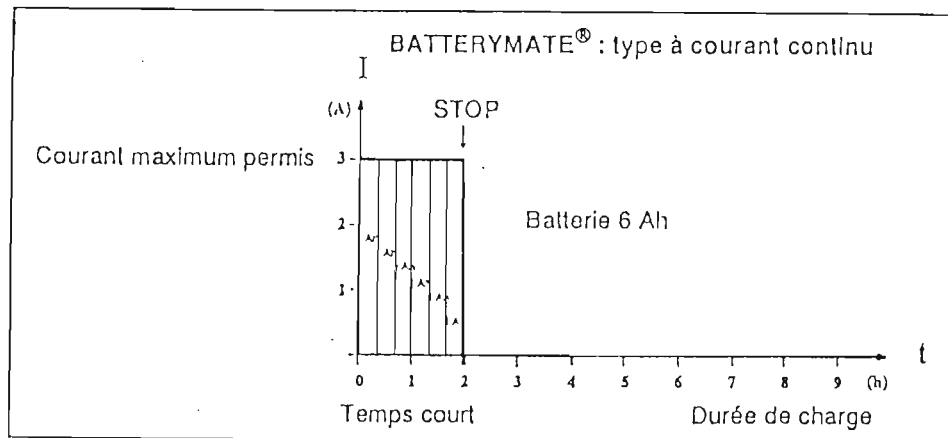
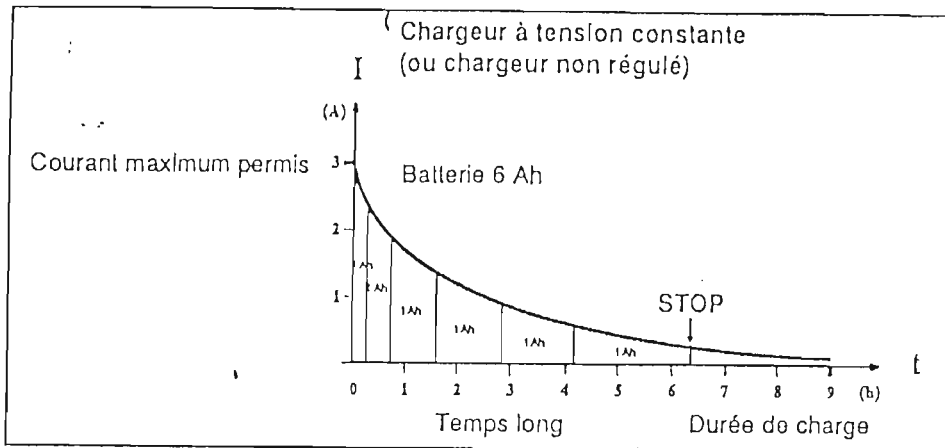


A LA RECHERCHE DU TESTEUR ET CHARGEUR IDEAL...

* Le chargeur idéal doit avoir les caractéristiques suivantes :

1. Rendement

= Charge au taux maximum pour chaque batterie : Chargeur à courant constant



Le BATTERYMATE® charge une batterie beaucoup plus rapidement qu'un chargeur normal car il garde le courant de charge au niveau maximum permis.

Des batteries de capacité différentes sont utilisées. Pour cette raison, cinq gammes de charges sont possibles.

Capacité de batterie	Taux de charge
2 - 3 Ah	1 A
4 - 5 Ah	2 A
6 - 9 Ah	4 A
10 - 16 Ah	6 A
17 - 30 Ah	9 A

2. Facilité de sélectionner la capacité de charge

Le chargeur à courant constant combiné avec un minuteur rend la sélection de la capacité de charge très facile : Par exemple :

- Sélection courant = 4 A

} Capacité de charge = $2 \times 4 = 8$ Ah

- Sélection temps = 2 h

En combinant avec un testeur de batterie, indiquant la charge actuelle de la batterie, il devient facile de déterminer la capacité de charge.

- Les spécifications du chargeur incorporé dans le BATTERYMATE® ont été développées conjointement par EUROGARDEN (Intern.I) et YUASA pour fonctionner avec le chargeur.
- Lorsqu'une batterie est testée, le voltmètre (Leds) indique le nombre d'heures de charge nécessaires (sur la position de capacité de batterie correcte)

3. Capacité de "revitaliser" des batteries profondément déchargées

Lorsqu'une batterie est soumise à de fortes décharges au cours d'une longue période (jours ou semaines), il se passe une réaction chimique, c'est la sulfatation, qui produit des cristaux blancs entre les plaques qui les isolent du liquide.

- Avec des batteries classiques, cela est la fin de la batterie.
- Les toutes dernières batteries MF, néanmoins, peuvent être suffisamment "revitalisées" afin d'être réutilisées, même après une forte décharge.
- Le BATTERYMATE® applique une tension élevée à la batterie sulfatée, afin de "casser" la barrière des cristaux et inverser le processus chimique pour dissoudre les cristaux de sulfate.

4. Sécurité

- Protégé contre toutes erreurs de manipulation.
- Court circuit de la batterie : Le chargeur ne sera pas sévèrement endommagé lorsque les câbles sont connectés pendant la charge.

Il y a 3 niveaux de protections à l'intérieur :

1. Régulateur de courant :

Ce circuit réduit en 0.5 sec le courant initial élevé jusqu'à la valeur préprogrammée à l'aide du sélecteur (1 -> 9 A).

2. Thermostat :

Ce thermostat situé à l'intérieur du transformateur coupe le courant lorsque le court circuit ou la surcharge durent. Il coupe le chargeur jusqu'à ce que la température soit descendue (résélection automatique).

3. Fusibles :

Au cas où les procédures ci-dessus ne fonctionnent pas, le fusible dans le circuit de charge sauterait. Celui-ci est facile à remplacer.

- Inverser la polarité des bornes de la batterie. Beaucoup de chargeurs sont détruits si la batterie est branchée à l'envers. Pas le BATTERYMATE®.

Voici également quatre autres niveaux de protection :

1. Concept de base :

Transformateur avec un double enroulement secondaire : Ceci autorise le redresseur contrôlé d'interrompre le courant venant de la batterie au travers du redresseur.

Ceci est impossible avec un redresseur classique en pont. (Même avec régulateur à thyristors.)

2. Impulsion d'arrêt du circuit :

Immédiatement après avoir détecté une inversion de branchement, l'impulsion au redresseur est supprimée, arrêtant ainsi le passage de courant.

3. Arrêt minuterie :

La minuterie est également stoppée en cas d'inversement de polarité, ce qui permet d'arrêter entièrement le chargeur.

4. Fusible :

Au cas où les procédures ci-dessus ne fonctionnent pas, le fusible dans le circuit de charge sauterait. Celui-ci est facile à remplacer.

- Force surcharge : Dans le cas où l'opérateur aurait oublié de sélectionner la charge pour une batterie particulière, le circuit du détecteur de tension sentira si le courant est trop élevé pour la batterie connectée. Le chargeur s'arrête dès que le courant dépasse un niveau fixé d'avance.

Note :

En "revitalisant" une batterie sulfatée, ce détecteur ne doit pas agir pendant la première étape. Pour cela, le bouton sélectionnant la condition de la batterie doit être mis sur "flat" ("A plat"). Dans ce cas, le détecteur de tension ne se mettra en marche qu'à partir d'un laps de temps égal à la moitié du temps sélectionné.

Par exemple : Sur la position 2 heures du minuteur, la batterie a une heure pour "se réveiller". Si aucun courant ne passe à ce moment, la tension sera trop élevée et le chargeur s'arrêtera automatiquement. Si le courant passe normalement après une heure, le minuteur laissera le chargeur en état de marche une heure de plus.

- Surchauffe : Le transformateur possède un thermostat incorporé qui coupe l'enroulement primaire en cas de surcharge. Il se remet automatiquement en marche lorsque la température descend.

* Le testeur idéal doit avoir les caractéristiques suivantes :

1. Une large gamme d'application

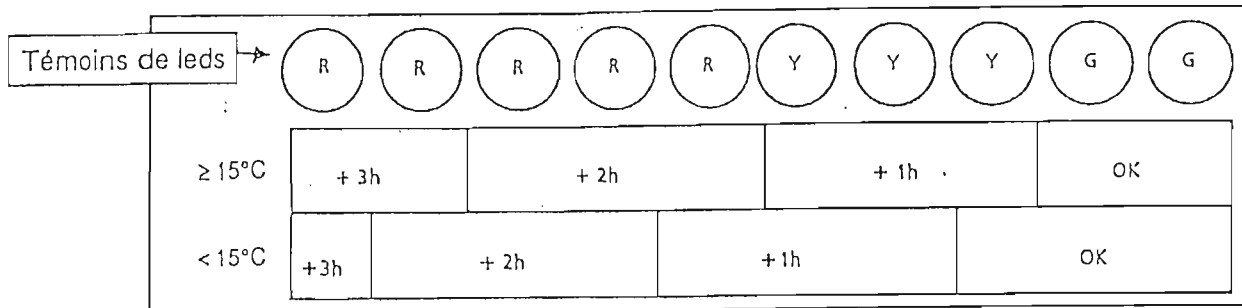
- Des batteries de tailles très différentes peuvent être utilisées. Pour cette raison, une gamme de cinq tests différents est prévue. :

Capacité de batterie	Courant de test
2 - 3 Ah	10 A
4 - 5 Ah	35 A
6 - 9 Ah	50 A
10 - 16 Ah	70 A
17 - 30 Ah	100 A

- Ceci recouvre toutes les dimensions possibles des batteries de motos d'aujourd'hui et de demain.

2. Précision de la lecture de capacité

- La gamme du test batterie est très précise pour juger de la capacité. L'échelle de leds est graduée de 7.5 V à 11 V. Cela donne une précision d'à peu près 0.3 V (11 niveaux).
- La capacité de la batterie dépend de la température ambiante. Ceci explique pourquoi il est utilisé deux échelles.



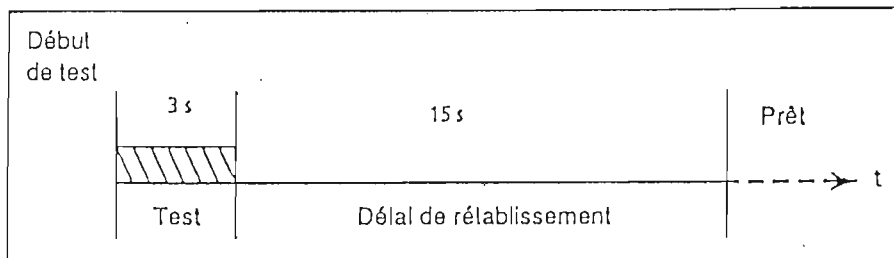
- L'échelle du dessus est pour les températures supérieures à 15°C, celle du bas pour les températures au-dessous de 15°C.

Note : R pour Rouge, Y pour Jaune, G pour Vert.

3. Sécurité

Minuteur

- Laisser le courant passer pendant trop longtemps endommagerait le testeur et la batterie.
- Le BATTERYMATE® possède un cycle de test de temps de ± 18 sec :



- Ceci permet au testeur de refroidir et la batterie peut récupérer suffisamment pour le test suivant.

Protection de surchauffe

Un second niveau de protection pour la batterie et le testeur, dépendant d'un autre thermostat, est installé en contact avec les résistances. Si la température devient trop élevée, il arrêtera le testeur pour quelques minutes.

4. Pratique

- Il devrait être possible de tester une batterie "sur-place", afin de définir la nécessité de recharge.
Le BATTERYMATE® est mis en fonctionnement avec le courant de la batterie, ne nécessitant ainsi aucun moyens extérieurs.
- Dans les situations où le testeur reste connecté pour une plus longue période à la batterie, le cadran du voltmètre s'éteint automatiquement après 18 sec du cycle de test. Ceci est pour éviter de vider la batterie de courant.

* Le BATTERYMATE® est une combinaison des deux appareils décrits :

- Le testeur et le chargeur

Les caractéristiques de chacun ont été harmonisées par une collaboration étroite entre les ingénieurs de YUASA et HONDA.

Combinés dans un appareil compact et pratique, il représente l'outil parfait pour les ateliers d'aujourd'hui dans bien des optiques de travail avec tous les types de batteries.

CARACTERISTIQUES SUPPLEMENTAIRES

- Seulement un bouton pour sélectionner la gamme de batterie : Il sélectionne en même temps le test de courant et le courant de charge.
- Peut être utilisé en 2 positions : Horizontalement et verticalement, facilitant ainsi l'utilisation et le stockage.
- Deux poignées solides facilitent le transport tout en protégeant le panneau frontal.
- Parfaitement adapté aux conditions de travail d'un atelier : En un seul bloc, les câbles pouvant supporter le poids de l'outil, fusibles standards (faciles à trouver) et faciles à changer.
- Manipulation aisée.

MODE D'EMPLOI

- Mettre le bouton d'alimentation sur arrêt (voyant éteint) et mettre l'interrupteur "BATTERY CONDITION" sur normal.
- Connecter les pinces sur la batterie. Sélectionner la capacité correspondant à la batterie (RANGE = GAMME).
- Appuyer sur le bouton "TEST" tout en regardant les leds placés à gauche.
- Enregistrer le dernier voyant allumé vers la droite pendant le test de 3 secondes.
- Lire l'échelle appropriée (température), combien d'heures la batterie doit être chargée (si "OK" est indiqué, la batterie peut être utilisée sans être chargée).
- Sélectionner le temps de charge sur la minuterie . (TIME = TEMPS)
- Mettre le bouton d'alimentation sur le côté gauche sur marche (voyant allumé).
- Appuyer sur le bouton "CHARGE" et regarder les voyants (leds) de droite (les leds allumés indiquent l'ampérage).
- Si aucun voyant ne s'allume ou s'ils s'éteignent automatiquement après un court instant, cela signifie probablement que la batterie est complètement déchargée. Dans ce cas, sélectionner la position "FLAT" (A PLAT) de l'interrupteur "BATTERY CONDITION" et appuyer à nouveau sur le bouton "CHARGE".
- Le chargeur arrêtera automatiquement la charge quand la batterie sera chargée ou que le temps de charge est dépassé.
- Faire à nouveau un test de charge après le premier cycle.
- Si le résultat est insuffisant, sélectionner le nouveau temps lu et continuer la charge.
- Si le résultat est encore insuffisant après le second cycle, la batterie peut être considérée comme défectueuse.

DANGER

- Etre prudent envers les étincelles et les gaz des batteries. EXPLOSIFS !!!
- La meilleure solution est de placer les batteries bien au-dessus du sol (les gaz descendent) dans une pièce bien ventilée.