

TABLE DES MATIERES

| | |
|--|-------------|
| AVERTISSEMENT/ATTENTION/NOTE | 1- 1 |
| PRECAUTIONS GENERALES | 1- 1 |
| SUZUKI TL1000RW (MODELE 1998) | 1- 3 |
| EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE | 1- 3 |
| RECOMMANDATIONS CONCERNANT LE CARBURANT, L'HUILE ET LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR | 1- 3 |
| CARBURANT | 1- 3 |
| HUILE-MOTEUR | 1- 4 |
| LIQUIDE DE FREIN | 1- 4 |
| HUILE DE FOURCHE AVANT | 1- 4 |
| LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR | 1- 4 |
| EAU POUR MELANGE | 1- 4 |
| ANTIGEL/LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR | 1- 4 |
| QUANTITE REQUISE D'EAU/LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR | 1- 4 |
| PROCEDURES DE RODAGE | 1- 5 |
| IDENTIFICATION DES CYLINDRES | 1- 5 |
| ETIQUETTES | 1- 6 |
| CARACTERISTIQUES TECHNIQUES | 1- 7 |
| CODES DES PAYS OU REGIONS | 1- 9 |

AVERTISSEMENT/ATTENTION/NOTE

Prière de lire ce manuel et de suivre ses instructions soigneusement. Pour attirer l'attention sur les informations spéciales, les symboles et les mots AVERTISSEMENT, ATTENTION et NOTE ont des significations particulières. Bien faire attention aux messages mis en valeur par ces mots.

▲ AVERTISSEMENT

Indique un danger qui pourrait provoquer la mort ou une blessure.

▲ ATTENTION

Indique un danger qui pourrait provoquer un endommagement de la motocyclette.

NOTE:

Indique une information spéciale facilitant l'entretien ou la clarté des instructions.

Toutefois, prière de noter que les avertissements et précautions contenus dans ce manuel ne peuvent pas couvrir tous les risques liés à l'entretien, ou au manque d'entretien, de la motocyclette. En plus des avertissements et précautions donnés, la personne qui effectue les travaux doit procéder avec bon sens et doit connaître les principes de sécurité mécanique de base. En cas de doute sur la façon d'effectuer une opération particulière, demander conseil à un mécanicien plus expérimenté.

PRECAUTIONS GENERALES

▲ AVERTISSEMENT

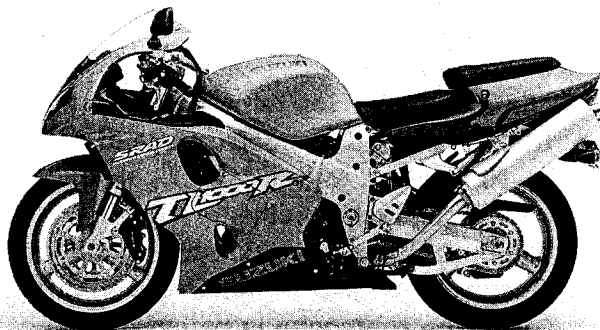
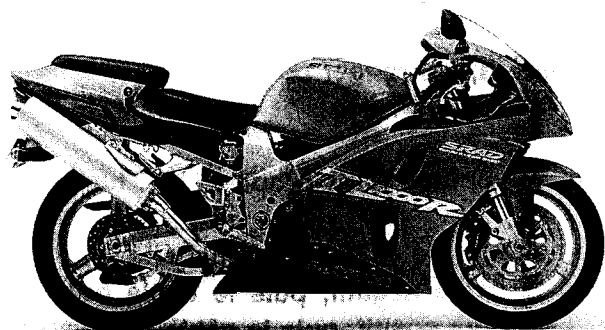
- * Des procédures d'entretien et de réparation correctes sont importantes pour la sécurité du mécanicien et pour la sécurité et la fiabilité de la motocyclette.
- * Quand plusieurs personnes travaillent ensemble, chacune d'elle doit faire attention à la sécurité des autres.
- * Quand il faut faire tourner le moteur à l'intérieur d'un local, s'assurer que les gaz d'échappement sont évacués à l'extérieur.
- * Quand on travaille avec des produits toxiques ou inflammables, s'assurer que le local où on travaille est bien aéré et que l'on respecte toutes les instructions du fabricant de ces produits.
- * Ne jamais utiliser d'essence comme dissolvant de nettoyage.
- * Afin d'éviter de se brûler, ne pas toucher le moteur, l'huile du moteur, le radiateur et le système d'échappement tant que le moteur n'est pas froid.
- * Après l'entretien du système de carburant, de graissage, de refroidissement, d'échappement ou de frein, contrôler toutes les conduites et fixations du système en question pour s'assurer qu'il n'y a pas de fuites.

▲ ATTENTION

- * Si un changement de pièces est nécessaire, utiliser des pièces d'origine Suzuki ou leur équivalent.
- * Quand on enlève des pièces qui doivent être réutilisées, les ranger de manière ordonnée afin de pouvoir les remonter dans l'ordre et dans le sens corrects.
- * Utiliser les outils spéciaux quand cela est spécifié.
- * S'assurer que toutes les pièces utilisées lors du remontage sont propres. Les lubrifier quand cela est spécifié.
- * Toujours utiliser le type spécifié de lubrifiant, de colle ou de produit d'étanchéité.
- * Quand on enlève la batterie, débrancher d'abord le câble négatif, puis le câble positif. Quand on rebranche la batterie, brancher d'abord le câble positif, puis le câble négatif, et remonter le cache de la borne positive.
- * Quand on travaille sur des éléments électriques, débrancher le câble négatif de la batterie si les opérations à effectuer ne nécessitent pas l'énergie de cette dernière.
- * Pour resserrer les boulons et les écrous de la culasse et du carter, commencer par ceux du plus grand diamètre. Toujours resserrer les boulons et les écrous en diagonale, de l'intérieur vers l'extérieur, au couple de serrage spécifié.
- * Chaque fois qu'on enlève des joints d'huile, des joints, des garnitures, des joints toriques, des rondelles de blocage, des écrous autobloquants, des goupilles fendues, des circlips, et autres pièces particulières quand cela est spécifié, bien faire attention à les remplacer par des pièces neuves. De plus, avant d'installer ces pièces neuves, faire attention à éliminer tout corps étranger des surfaces de montage.
- * Ne jamais réutiliser un circlip. Quand on installe un circlip neuf, faire attention à ne pas écarter ses extrémités plus que nécessaire pour le glisser sur l'arbre. Après l'installation d'un circlip, toujours s'assurer qu'il est complètement ajusté dans sa gorge et bien monté.
- * Quand cela est spécifié, utiliser une clé dynamométrique pour serrer les attaches aux couples indiqués. Si un filetage est couvert de graisse ou d'huile, l'essuyer.
- * Après le remontage, contrôler le serrage et le fonctionnement des pièces.

- * Pour protéger la nature et l'environnement, respecter les lois pour la mise au rebut de l'huile-moteur, du liquide de refroidissement et autres liquides, des batteries et des pneus usagés.
- * Pour protéger la nature et l'environnement, prendre les mesures nécessaires pour la mise au rebut des motocyclettes et de leurs pièces.

SUZUKI TL1000RW (MODELE 1998)



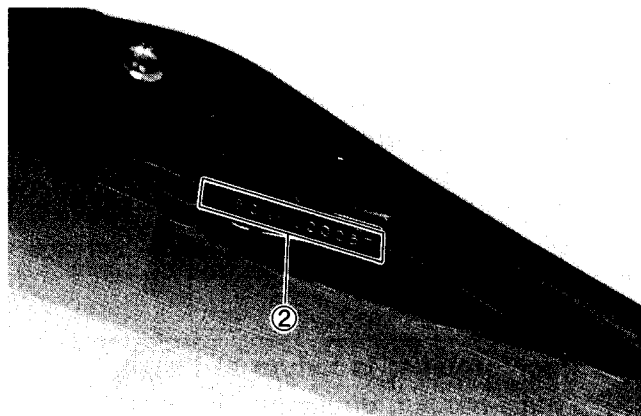
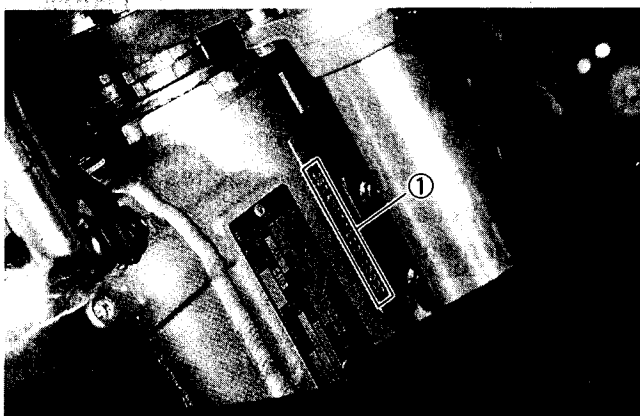
COTE DROIT

COTE GAUCHE

* Ces photographies ne représentent pas nécessairement le modèle en vente dans votre pays.

EMPLACEMENTS DES NUMEROS DE SERIE

Le numéro de série du cadre (numéro d'identification du véhicule) ① est poinçonné sur la partie droite du tube de la colonne de direction. Le numéro de série du moteur ② est situé sur la partie droite du carter-moteur. Ces numéros sont requis pour l'immatriculation de la motocyclette ainsi que pour commander les pièces de rechange.



RECOMMANDATIONS CONCERNANT LE CARBURANT, L'HUILE ET LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

CARBURANT (POUR LES MODELES DESTINES AU CANADA)

N'utiliser que de l'essence exempte de plomb ayant un indice d'octane minimum de 90, calculé selon la méthode $(\frac{R+M}{2})$. L'usage d'essence contenant de l'éther butylique tertiaire méthylique (MTBE) est admis, moins de 10% d'éthanol ou moins de 5% de méthanol sous réserve d'adjonction des dissolvants et des inhibiteurs de corrosion appropriés.

CARBURANT (POUR LES AUTRES MODELES)

Utiliser de l'essence ayant un indice d'octane de 95 ou plus, calculé selon la méthode "Recherche". Il est recommandé d'utiliser de l'essence exempte de plomb.

HUILE-MOTEUR

Utiliser une huile pour moteurs à 4 temps afin d'assurer une longue durée de service de la motocyclette. Utiliser seulement une huile-moteur de classe SF ou SG conforme aux normes API. La viscosité recommandée est de la classe SAE 10W-40. En cas d'impossibilité de se procurer une huile-moteur SAE 10W-40, utiliser une huile adéquate, en se référant au tableau ci-contre.

| | | | | | | | | |
|---------------------|----------|--|---------------------------|--|----------------|--|---------------------------|--|
| HUILE MULTIGRADE | 20W-50 | | 15W 40, 15W 50 | | 10W 40, 10W 50 | | 10W 30 | |
| | TEMP. °C | | -30 -20 -10 0 10 20 30 40 | | TEMP. °F | | -22 -4 14 32 50 68 86 104 | |

LIQUIDE DE FREIN

Spécifications et classification: DOT 4

⚠ AVERTISSEMENT

Le système de freinage de cette motocyclette ayant été rempli d'un liquide de frein au glycol en usine, ne pas utiliser un type différent de liquide de frein et n'effectuer aucun mélange, tel que liquide de frein au silicone ou au pétrole, afin d'éviter toute détérioration du système. Ne pas utiliser un liquide de frein provenant d'un récipient ancien ou déjà ouvert. Ne jamais se resservir du liquide de frein utilisé pour l'entretien précédent et conservé pendant une période prolongée.

HUILE DE FOURCHE AVANT

Utiliser l'huile de fourche L01.

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Utiliser un antigel/liquide de refroidissement compatible avec un radiateur en aluminium et mélangé à de l'eau distillée seulement.

EAU POUR MELANGE

N'utiliser que de l'eau distillée, l'eau ordinaire pouvant corroder et obstruer le radiateur d'aluminium.

ANTIGEL/LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Le liquide de refroidissement du moteur sert à protéger le moteur contre la corrosion et la rouille, ainsi que d'antigel. Par conséquent, le liquide de refroidissement devra être utilisé en permanence, même si la température extérieure ne descend pas au point de congélation.

SUZUKI recommande l'utilisation d'antigel/liquide de refroidissement du type SUZUKI COOLANT. En cas d'impossibilité de se procurer ce produit, utiliser un liquide de qualités équivalentes, compatible avec les radiateurs en aluminium.

QUANTITE REQUISE D'EAU/LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Volume du mélange (total): 2 300 ml

En ce qui concerne les proportions du mélange, se référer à la section pour le système de refroidissement, page 5-3.

⚠ ATTENTION

Le mélange d'antigel et de liquide de refroidissement devra être limité à 60%, un mélange à des proportions plus élevées pouvant réduire son efficacité. Si la proportion du mélange d'antigel et de liquide de refroidissement est inférieure à 50%, le pouvoir anticorrosif du mélange en est d'autant réduit. S'assurer que la proportion du mélange est toujours supérieure à 50%, même lorsque la température extérieure ne descend pas au point de congélation.

PROCEDURES DE RODAGE

Des matériaux de la plus haute qualité sont utilisés pour la construction de cette motocyclette et toutes les pièces usinées font l'objet d'une finition du plus haut niveau. Toutefois, il est malgré tout nécessaire de "RODER" les pièces mobiles avant de soumettre le moteur aux charges maximales. Les performances et la fiabilité de la motocyclette dépendent du soin apporté à l'ensemble du moteur au cours des premières semaines d'utilisation et les règles générales à suivre pour le rodage sont indiquées ci-après.

- Veiller à observer les vitesses suivantes du moteur pendant la période de rodage.

Au cours des premiers 800 km: Au-dessous de 5 500 tr/min

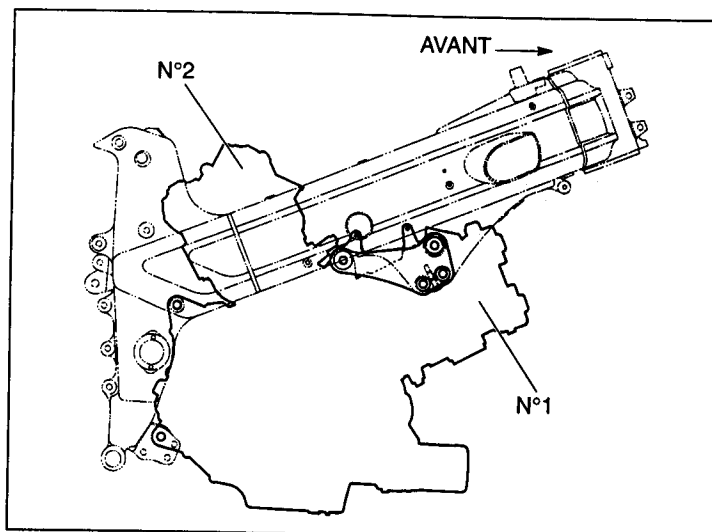
Jusqu'à 1 600 km: Au-dessous de 8 000 tr/min

Au-delà de 1 600 km: Au-dessous de 11 000 tr/min

- Dès que le compteur kilométrique indique 1 600 km, la conduite à pleins gaz est possible. Toutefois, ne jamais dépasser 11 000 tr/min.

IDENTIFICATION DES CYLINDRES

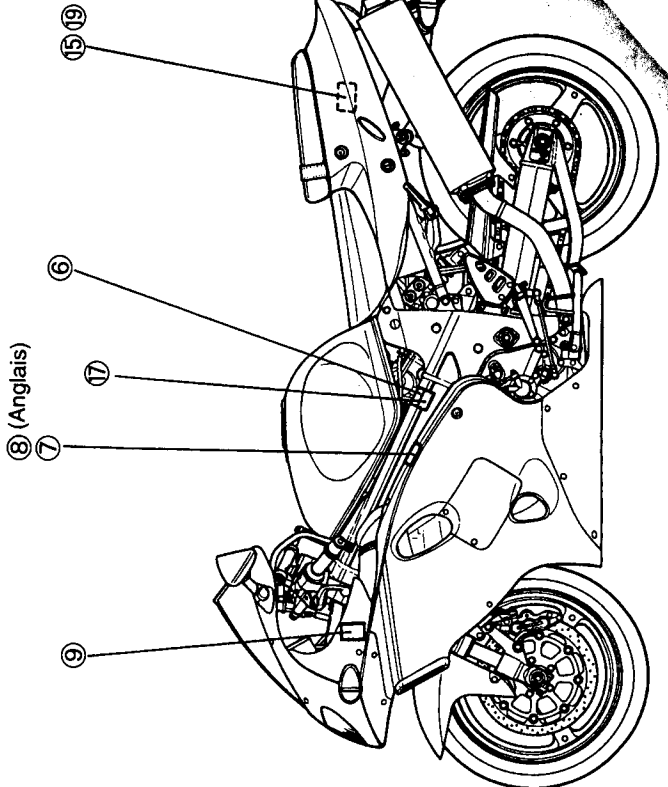
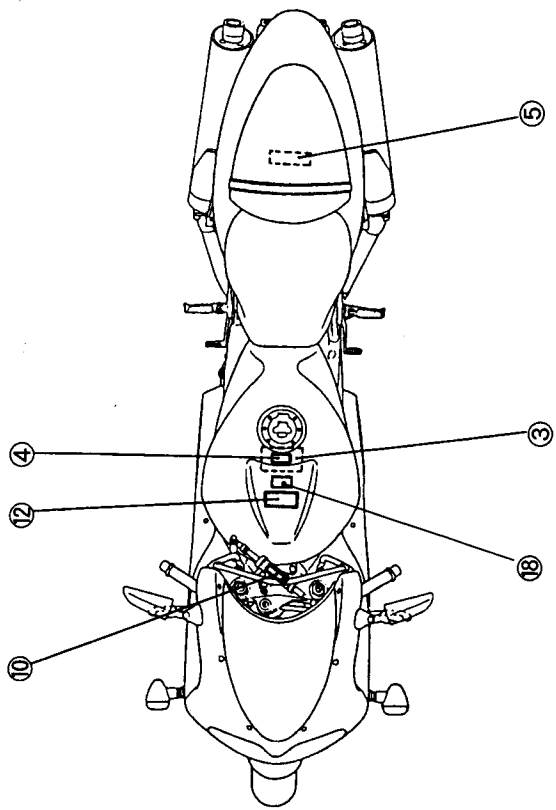
Les deux cylindres sont identifiés par les numéros 1 et 2, d'avant en arrière (lorsque le conducteur est sur la selle).



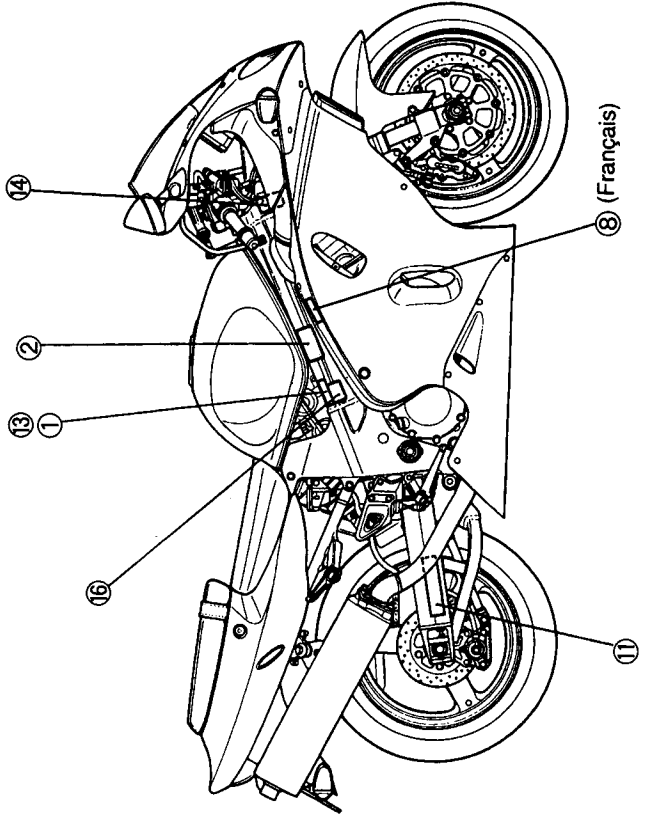
ETIQUETTES

GE
1-7 / 1-8
C

| | |
|---|---|
| ① | Marque de protection antibruit (Pour E-03, 24, 33, 34) |
| ② | Etiquette d'information (Pour E-03, 28, 33) |
| ③ | Etiquette de chemin de flexible à dépression (Sauf pour E-33) |
| ④ | Consignes de sécurité pour le carburant (Pour E-02, 24) |
| ⑤ | Etiquette de référence au manuel (Pour E-03, 33) |
| ⑥ | Consignes de sécurité sur le cadre |
| ⑦ | Consignes de sécurité sur le pare-brise |
| ⑧ | Consignes de sécurité sur le pare-brise (Pour E-28, 34) |
| ⑨ | Consignes de sécurité pour la direction (Pour E-03, 33, 34) |
| ⑩ | Consignes de sécurité pour la direction N°2 |
| ⑪ | Plaque de gonflage |
| ⑫ | Consignes de sécurité |
| ⑬ | Etiquette ICES pour le Canada (Pour E-28) |
| ⑭ | Numéro d'identification (Sauf pour E-03, 28, 33) |
| ⑮ | Numéro d'identification (Pour E-04) |
| ⑯ | Numéro d'identification (Pour E-18) |
| ⑰ | Etiquette de sécurité (Pour E-03, 28, 33) |
| ⑱ | Etiquette d'information pour le carburant |
| ⑲ | Etiquette de chemin de flexible à dépression (Pour E-33) |



⑧ (Anglais)



⑧ (Français)

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES**DIMENSIONS ET POIDS A VIDE**

| | | |
|---------------------------|--------------|--------------------------------------|
| Longueur hors-tout | 2 100 mm ... | E-02, 03, 04, 24, 25, 28, 33, 34, 37 |
| | 2 145 mm ... | E-18, 22 |
| Largeur hors-tout | 740 mm | |
| Hauteur hors-tout | 1 120 mm | |
| Empattement | 1 395 mm | |
| Garde au sol | 120 mm | |
| Hauteur de la selle | 825 mm | |
| Poids à vide | 197 kg | |

MOTEUR

| | | |
|--------------------------------|---|--|
| Type | Moteur à quatre temps, à refroidissement par eau, double ACT, TSCC, bicylindre en V à 90° | |
| Nombre de cylindres | 2 | |
| Alésage | 98,0 mm | |
| Course | 66,0 mm | |
| Cylindrée | 996 cm ³ | |
| Taux de compression | 11,7 : 1 | |
| Système de carburant | Injection de carburant | |
| Filtre à air | Élément en étoffe nappée | |
| Système de démarrage | Démarreur électrique | |
| Système de lubrification | A carter humide | |

BOITE DE VITESSES

| | | |
|-------------------------------------|-------------------------------|--|
| Embrayage | Multidisque en bain d'huile | |
| Transmission | 6 vitesses en prise constante | |
| Disposition des vitesses | 1 en bas, 5 en haut | |
| Réduction primaire | 1,838 (57/31) | |
| Réduction finale | 2,294 (39/17) | |
| Rapports de transmission 1ère | 2,666 (32/12) | |
| 2ème | 1,933 (29/15) | |
| 3ème | 1,500 (27/18) | |
| 4ème | 1,227 (27/22) | |
| 5ème | 1,086 (25/23) | |
| 6ème | 1,000 (24/24) | |
| Chaîne d'entraînement | RK50 GSVZ1, 104 maillons | |

CADRE

| | |
|----------------------------------|--|
| Suspension avant | Suspension télescopique inversée, à ressort hélicoïdal, amortissement à l'huile, à réglage de la prétension du ressort, 12 positions de réglage d'amortissement à course de compression, 12 positions de réglage d'amortissement à course de rebond. |
| Suspension arrière | Suspension à bras oscillant, à ressort hélicoïdal, à amortisseur rotatif, à réglage de la prétension du ressort, 26 positions de réglage d'amortissement à course de compression, 26 positions de réglage d'amortissement à course de rebond. |
| Angle de braquage | 30° (droite et gauche) |
| Chasse positive | 23° 00' |
| Déport de chasse | 90,6 mm |
| Rayon de braquage | 3,1 m |
| Frein avant | A disque, double |
| Frein arrière | A disque |
| Dimensions du pneu avant | 120/70 ZR17, (58W), tubeless |
| Dimensions du pneu arrière | 190/50 ZR17, (73W), tubeless |
| Course de la fourche avant | 115 mm |
| Course de la roue arrière | 125 mm 110 |

SYSTEME ELECTRIQUE

| | |
|--|--|
| Type d'allumage | Allumage électronique (ECM, transistorisé) |
| Calage de l'allumage | 0,1° Avant PMH à 1 200 tr/min ... E-02, 04, 18, 22, 24, 25, 34, 37 3° Avant PMH à 1 200 tr/min ... E-03, 28, 33 |
| Bougie d'allumage | NGK: CR9EK ou DENSO: U27ETR |
| Batterie | 12V 36,0 kC (10 Ah)/10HR |
| Alternateur | Alternateur triphasé |
| Fusibles | 30/15/15/15/10/10A |
| Phare | 12V 60/55W × 2 ... E-02, 03, 24, 28, 33 12V 55W + 12V 55W ... Autres modèles |
| Feu de position | 12V 5W ... Sauf pour E-03, 24, 28, 33 |
| Feu-indicateur de direction | 12V 21W |
| Feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation .. | 12V 5W |
| Feu stop/feu arrière | 12V 21/5W × 2 |
| Eclairage du compteur de vitesse/tachymètre .. | 12V 1,7W × 2 |
| Témoin du point mort | 12V 1,7W |
| Témoin de feu-route | 12V 1,7W |
| Témoin de l'indicateur de direction | 12V 1,7W |
| Témoin de niveau de carburant | 12V 1,7W |
| Témoin de température de liquide de refroidissement du moteur/de pression d'huile/d'injection de carburant | LED |

CAPACITES

| | |
|--|----------|
| Réservoir de carburant | 17 L |
| Huile-moteur, vidange | 3 100 ml |
| changement du filtre | 3 300 ml |
| révision | 3 600 ml |
| Liquide de refroidissement, avec réserve | 2 300 ml |
| Huile pour fourche avant (chaque montant) | 485 ml |

Ces caractéristiques sont sujettes à modification sans préavis.

CODES DES PAYS OU REGIONS

La série de symboles de gauche correspond aux pays ou régions de droite.

| SYMBOLE | PAYS OU REGION |
|---------|---|
| E-02 | Royaume-Uni |
| E-03 | Etats-Unis (Sauf Californie) |
| E-04 | France |
| E-18 | Suisse |
| E-22 | Allemagne |
| E-24 | Australie |
| E-25 | Pays-Bas |
| E-28 | Canada |
| E-33 | Californie (Etats-Unis) |
| E-34 | Italie, Belgique (E-21), Espagne (E-53) |
| E-37 | Brésil |