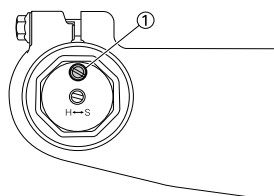
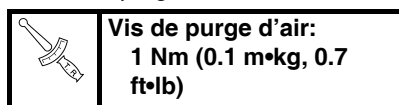


3. Monter:

- Vis de purge d'air



RÉGLAGE DE LA FORCE D'AMORTISSEMENT À LA DÉTENTE DE LA FOURCHE

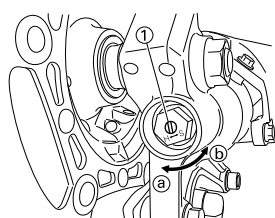
1. Régler:

- Force d'amortissement à la détente
En tournant le dispositif de réglage "1".

Plus dur "a" → Augmenter la force d'amortissement à la détente. (Visser le dispositif de réglage "1".)

Plus mou "b" → Diminuer la force d'amortissement à la détente. (Dévisser le dispositif de réglage "1".)

Plage de réglage:	
Maximum	Minimum
Position complètement vissée	dévisé de 20 déclics (par rapport à la position maximum)



- **POSITION STANDARD:**
Position à laquelle le dispositif de réglage est dévisé du nombre de déclics spécifié par rapport à la position complètement vissée.

Position standard:
dévisé de 14 déclics * dévisé de 13 déclics

* Pour EUROPE

ATTENTION

Ne pas forcer le dispositif de réglage au-delà des positions minimum ou maximum. Cela pourrait l'endommager.

⚠ AVERTISSEMENT

Toujours régler de la même manière chaque bras de la fourche. Un réglage inégal risque de diminuer la maniabilité et la stabilité.

RÉGLAGE DE LA FORCE D'AMORTISSEMENT À LA COMPRESSION DE LA FOURCHE

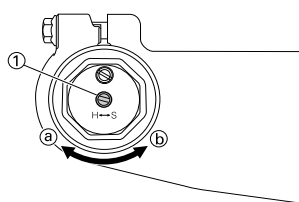
1. Régler:

- Force d'amortissement à la compression
En tournant le dispositif de réglage "1".

Plus dur "a" → Augmenter la force d'amortissement à la compression. (Visser le dispositif de réglage "1".)

Plus mou "b" → Diminuer la force d'amortissement à la compression. (Dévisser le dispositif de réglage "1".)

Plage de réglage:	
Maximum	Minimum
Position complètement vissée	dévisé de 20 déclics (par rapport à la position maximum)



- **POSITION STANDARD:**
Position à laquelle le dispositif de réglage est dévisé du nombre de déclics spécifié par rapport à la position complètement vissée.

Position standard:
dévisé de 13 déclics * dévisé de 12 déclics

* Pour EUROPE

ATTENTION

Ne pas forcer le dispositif de réglage au-delà des positions minimum ou maximum. Cela pourrait l'endommager.

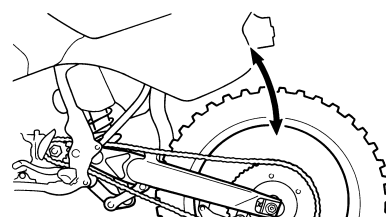
⚠ AVERTISSEMENT

Toujours régler de la même manière chaque bras de la fourche. Un réglage inégal risque de diminuer la maniabilité et la stabilité.

CONTRÔLE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Contrôler:

- Fonctionnement régulier du bras oscillant
Bruit anormal/fonctionnement irrégulier → Graisser ou réparer les points de pivot.
Endommagement/fuite d'huile → Remplacer.

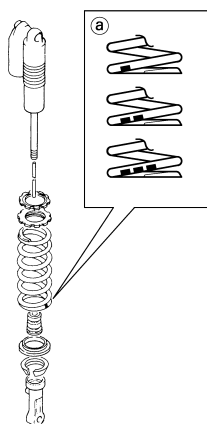


RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAÎNTE DU RESSORT DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Surélever la roue arrière en plaçant un support adéquat sous le moteur.
2. Déposer:
 - Cadre arrière
3. Mesurer:
 - Longueur de fixation du ressort

Longueur de fixation standard:	
REPERE D'IDENTIFICATION/ QTE	Longueur
Rouge/1	258 mm (10.16 in) *252 mm (9.92 in)
Rouge/2	264 mm (10.39 in) *258 mm (10.16 in)
Rouge/3	255.5 mm (10.06 in) *249.5 mm (9.82 in)

* Pour EUROPE



- N.B.**
- Le repère d'identification "a" se trouve à l'extrémité du ressort.
 - Les caractéristiques du ressort varient en fonction du lot de fabrication.

4. Régler:
- Précontrainte de ressort

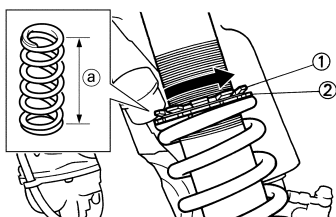


Etapes du réglage:

- Desserrer les contre-écrous "1".
- Desserrer l'écrou de réglage "2" jusqu'à ce qu'il s'écarte légèrement du ressort.
- Mesurer la longueur libre du ressort "a".
- Faire tourner le dispositif de réglage "2".

Plus dur → Augmenter la précontrainte du ressort. (Visser le dispositif de réglage "2".)

Plus mou → Diminuer la précontrainte du ressort. (Dévisser le dispositif de réglage "2".)



Plage de réglage:	
Maximum	Minimum
Position dans laquelle le ressort est tourné de 18 mm (0.71 in) à partir de sa longueur libre	Position dans laquelle le ressort est tourné de 1.5 mm (0.06 mm) à partir de sa longueur libre

- N.B.**
- Avant d'effectuer le réglage, bien enlever toute la boue et toutes les saletés autour du contre-écrou et du dispositif de réglage.
 - La longueur du ressort (monté) change de 1.5 mm (0.06 in) par tour du dispositif de réglage.

ATTENTION

Ne jamais forcer le dispositif de réglage au-delà des limites maximum ou minimum.

- e. Serrer le contre-écrou.

	Contre-écrou: 30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)
--	--



5. Monter:
- Cadre arrière (supérieur)

	Cadre arrière (supérieur): 32 Nm (3.2 m•kg, 23 ft•lb)
--	---

- Cadre arrière (inférieur)

	Cadre arrière (inférieur): 29 Nm (2.9 m•kg, 21 ft•lb)
--	---

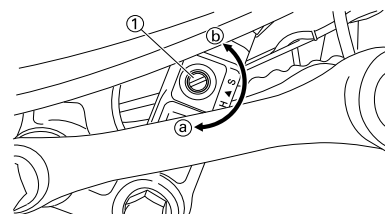
RÉGLAGE DE LA FORCE D'AMORTISSEMENT À LA DÉTENTE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Régler:
- Force d'amortissement à la détente
- En tournant le dispositif de réglage "1".

Plus dur "a" → Augmenter la force d'amortissement à la détente. (Visser le dispositif de réglage "1".)

Plus mou "b" → Diminuer la force d'amortissement à la détente. (Dévisser le dispositif de réglage "1".)

Plage de réglage:	
Maximum	Minimum
Position complètement visée	dévisé de 20 déclics (par rapport à la position maximum)



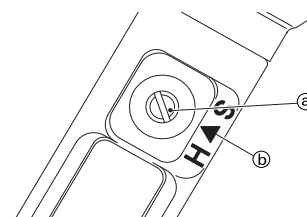
- POSITION STANDARD:**
Position à laquelle le dispositif de réglage est dévissé du nombre de déclics spécifié par rapport à la position complètement vissée. (Ce qui aligne le repère "a" du dispositif de réglage avec le repère "b" du support.)

	Position standard: Dévissé 10–13 déclics * Dévissé 11–14 déclics
--	---

* Pour EUROPE

ATTENTION

Ne pas forcer le dispositif de réglage au-delà des positions minimum ou maximum. Cela pourrait l'endommager.



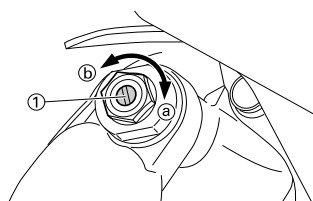
RÉGLAGE DE LA FORCE D'AMORTISSEMENT À LA COMPRESSION BASSE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Régler:
- Force d'amortissement à la compression basse
- En tournant le dispositif de réglage "1".

Plus dur "a" → Augmenter la force d'amortissement à la détente. (Visser le dispositif de réglage "1".)

Plus mou "b" → Diminuer la force d'amortissement à la détente. (Dévisser le dispositif de réglage "1".)

Plage de réglage:	
Maximum	Minimum
Position complètement visée	dévisé de 20 déclics (par rapport à la position maximum)

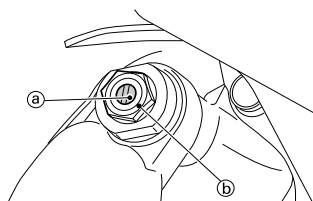


- **POSITION STANDARD:**
Position à laquelle le dispositif de réglage est dévissé du nombre de déclics spécifié par rapport à la position complètement vissée. (Ce qui aligne le repère "a" du dispositif de réglage avec le repère "b" du dispositif de réglage de l'amortissement à la compression haute.)

	Position standard: Dévissé 12–15 déclics
---	--

ATTENTION


Ne pas forcer le dispositif de réglage au-delà des positions minimum ou maximum. Cela pourrait l'endommager.

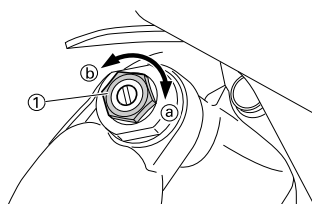


RÉGLAGE DE LA FORCE D'AMORTISSEMENT À LA COMPRESSION HAUTE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Régler:
 - Force d'amortissement à la compression haute
En tournant le dispositif de réglage "1".

Plus dur "a" → Augmenter la force d'amortissement à la compression haute. (Visser le dispositif de réglage "1".)
Plus mou "b" → Diminuer la force d'amortissement haute. (Dévisser le dispositif de réglage "1".)

	Plage de réglage:	
	Maximum	Minimum
Position complètement vissée		Desserré de 2 tours (par rapport à la position maximum)

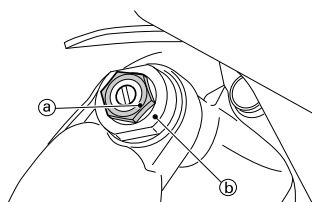


- **POSITION STANDARD:**
Position à laquelle le dispositif de réglage est dévissé du nombre de tours spécifié par rapport à la position complètement vissée. (Ce qui aligne le repère "a" du dispositif de réglage avec le repère "b" du corps du dispositif de réglage.)

	Position standard: Dévissé 1-1/3–1-2/3 tour
---	---


ATTENTION

Ne pas forcer le dispositif de réglage au-delà des positions minimum ou maximum. Cela pourrait l'endommager.



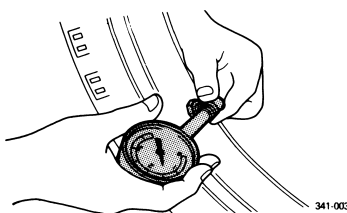
CONTRÔLE DE LA PRESSION DE GONFLAGE DES PNEUS

1. Mesurer:
 - Pression des pneus
Hors spécifications → Régler.

	Pression des pneus standard: 100 kPa (1.0 kgf/cm ² , 15 psi)
---	---

N.B.

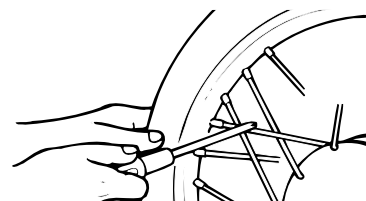
- Contrôler les pneus à froid.
- Le pneu risque de se déjanter si le gonflage est insuffisant.
- Une tige de valve de pneu inclinée indique que le pneu est mal assis.
- Une tige de valve de pneu inclinée indique que le pneu est mal assis. Corriger la position du pneu.



CONTRÔLE ET SERRAGE DES RAYONS

Procéder comme suit pour tous les rayons.

1. Contrôler:
 - Rayon
Déformation/endommagement → Remplacer.
Rayon desserré → Resserrer.
Tapoter sur les rayons à l'aide d'un tournevis.



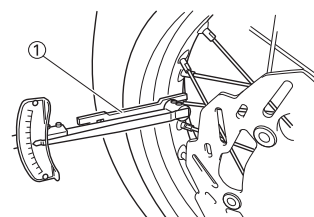
N.B.



Un rayon serré émettra un son clair et retentissant; un rayon desserré un son sourd.

2. Serrer:
 - Rayon
(avec une clé à rayons "1")

N.B.

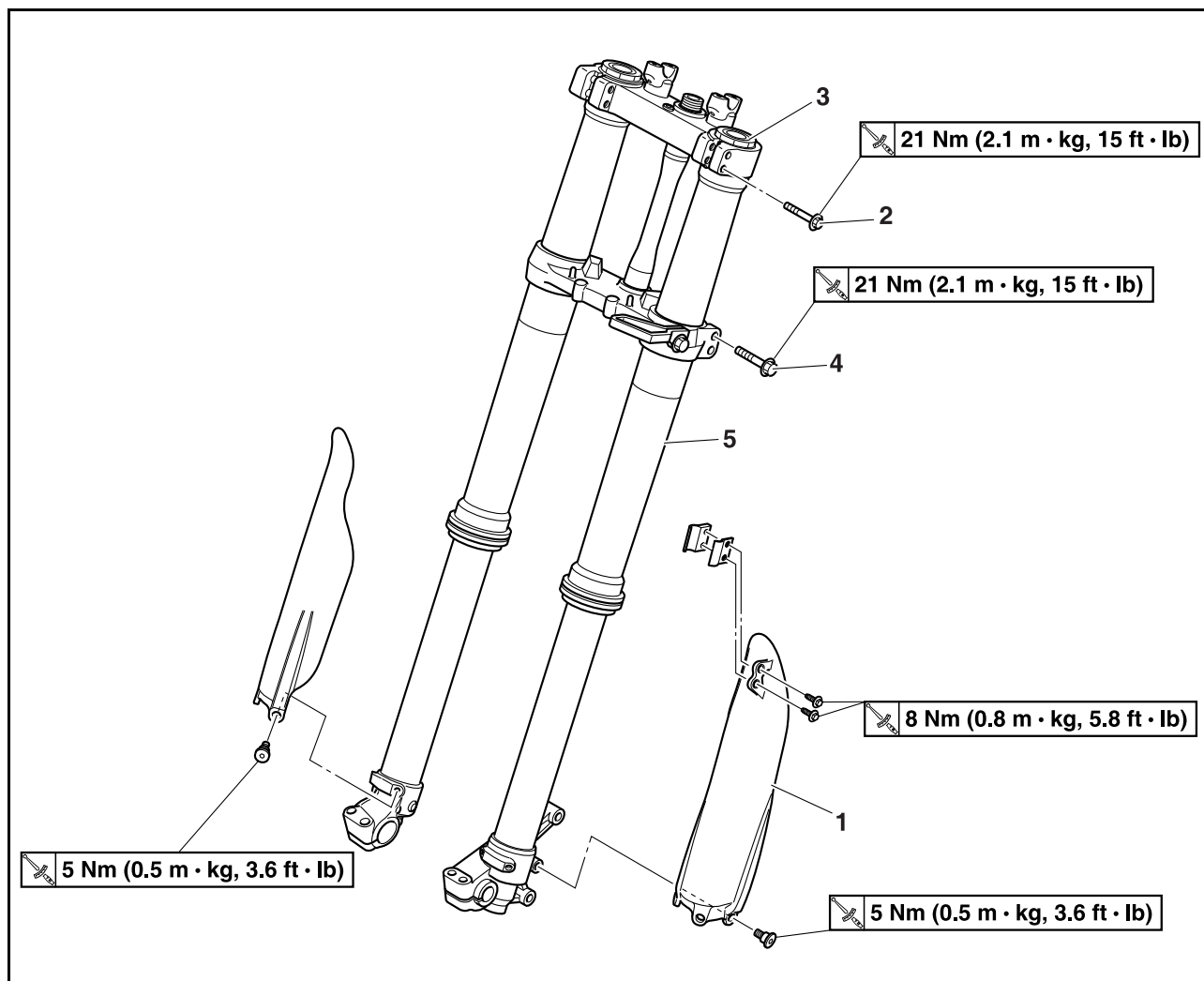
Toujours retendre les rayons avant et après le rodage.



	Clé à rayons: YM-01521/90890-01521
	Rayon: 3 Nm (0.3 m•kg, 2.2 ft•lb)

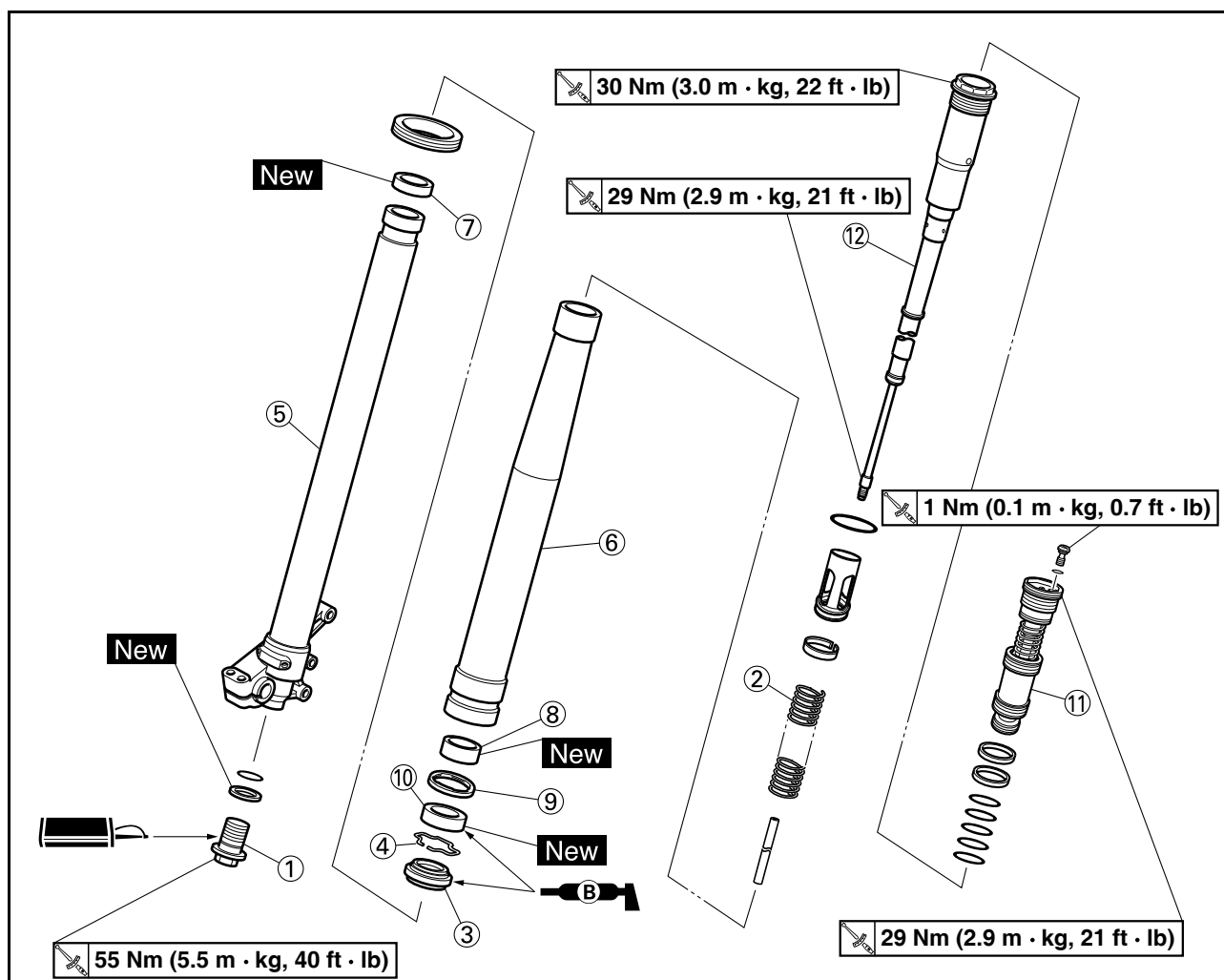
FOURCHE

DÉPOSE DE LA FOURCHE

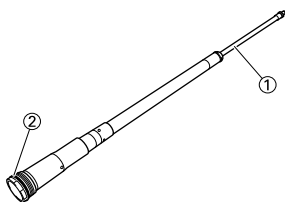


Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Caler la moto en plaçant un support adéquat sous le moteur.		Se reporter à "REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION".
	Roue avant		Se reporter à la section "ROUE AVANT ET ROUE ARRIERE".
	Etrier de frein avant		Se reporter à la section "FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE".
	Plaque d'identification		Se reporter à la section "SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX" au CHAPITRE 4.
1	Protection	1	
2	Boulon de pincement (té supérieur)	2	Desserrer uniquement.
3	Amortisseur complet	1	Desserrer lors du démontage de la fourche. Se reporter à la section de dépose.
4	Boulon de pincement (té inférieur)	2	Desserrer uniquement.
5	Fourche	1	

DÉMONTAGE DE LA FOURCHE

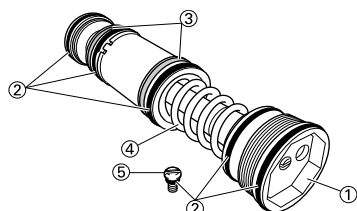


Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
1	Dispositif de réglage	1	Vidanger l'huile de fourche. Se reporter à la section de dépose.
2	Ressort de fourche	1	
3	Joint antipoussière	1	Se reporter à la section de dépose.
4	Bague d'arrêt	1	Se reporter à la section de dépose.
5	Tube plongeur	1	Se reporter à la section de dépose.
6	Fourreau	1	
7	Bague coulissante de piston	1	
8	Bague antifriction	1	
9	Rondelle de bague d'étanchéité	1	
10	Bague d'étanchéité	1	
11	Soupape de base	1	Vidanger l'huile de fourche. Se reporter à la section de dépose.
12	Amortisseur complet	1	Vidanger l'huile de fourche. Se reporter à la section de dépose.



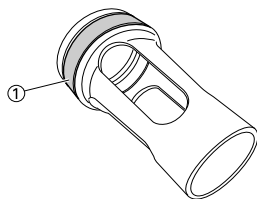
CONTRÔLE DE LA SOUPAPE DE BASE

- Contrôler:
 - Soupape de base "1"
Usure/endommagement → Remplacer.
 - Joint torique "2"
Encrassé → Nettoyer.
 - Joint torique "2"
Usure/endommagement → Remplacer.
 - Bague coulissante de piston "3"
Usure/endommagement → Remplacer.
 - Ressort "4"
Endommagement/fatigue → Remplacer la soupape de base.
 - Vis de purge d'air "5"
Usure/endommagement → Remplacer.



CONTRÔLE DE L'ENTRETOISE ÉPAULÉE

- Contrôler:
 - Bague coulissante de piston "1"
Usure/endommagement → Remplacer.

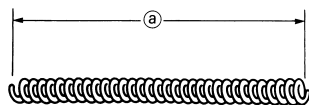


CONTRÔLE DU RESSORT DE FOURCHE

- Mesurer:
 - Longueur libre de ressort de fourche "a"
Hors spécifications → Remplacer



Longueur libre de ressort de fourche "a":
454 mm (17.9 in)
<Limite>: 449 mm (17.7 in)



CONTRÔLE DU TUBE PLONGEUR

- Contrôler:
 - Surface intérieure du tube plongeur "a"
Marques de rayures → Réparer ou remplacer.
Utiliser du papier de verre humide n°1,000.
 - Butée hydraulique endommagée → Remplacer.
 - Déformations du tube plongeur
Hors spécifications → Remplacer.
Utiliser le comparateur à cadran "1".



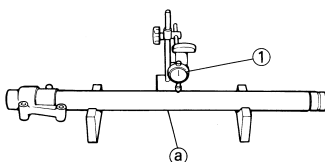
Limite de déformation du tube plongeur:
0.2 mm (0.008 in)

N.B.

La valeur de flexion est égale à la moitié de la valeur affichée sur le comparateur à cadran.

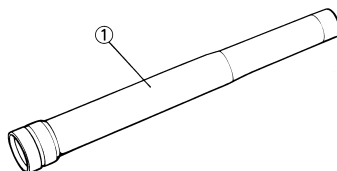
⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas tenter de redresser un tube plongeur tordu, car cela pourrait l'affaiblir dangereusement.



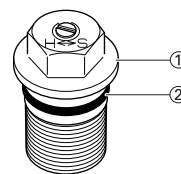
CONTRÔLE DU FOURREAU

- Contrôler:
 - Fourreau "1"
Rayures/usure/endommagement → Remplacer.



CONTRÔLE DU RÉGLEUR

- Contrôler:
 - Dispositif de réglage "1"
Usure/endommagement → Remplacer.
 - Joint torique "2"
Usure/endommagement → Remplacer.



ASSEMBLAGE DE LA FOURCHE

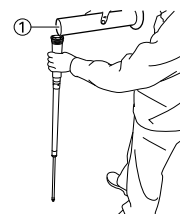
- Laver tous les éléments à l'aide de solvant propre.
- Etirer totalement l'amortisseur complet.
- Remplir:
 - Huile de fourche "1"
Dans l'amortisseur complet.



Huile recommandée:
Huile de fourche "S1"
Capacité d'huile:
199 cm³ (7.00 Imp oz,
6.73 US oz)

ATTENTION

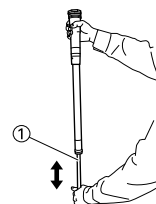
- Toujours utiliser l'huile de fourche recommandée. L'utilisation d'autres huiles peut compromettre le bon fonctionnement de la fourche.
- Ne laisser en aucun cas pénétrer de corps étrangers dans la fourche.



- Après le remplissage, pomper lentement l'amortisseur "1" de haut en bas (course d'environ 200 mm ou 7.9 in) plusieurs fois pour purger l'air de l'amortisseur.

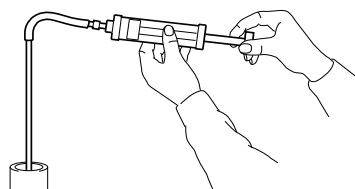
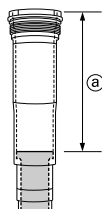
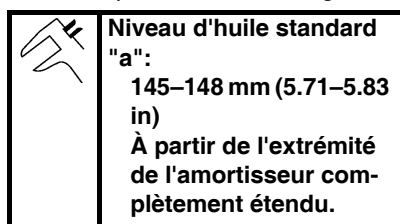
N.B.

Veiller à ne pas dépasser la pleine course. Une course de 200 mm (7.9 in) ou plus fera entrer de l'air. Dans ce cas, répéter les étapes 2 à 4.



5. Mesurer:

- Niveau d'huile (gauche et droit) "a"
- Hors spécifications → Régler.

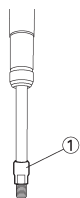


6. Serrer:

- Contre-écrou "1"

N.B.

Serrer à fond, manuellement, le contre-écrou sur l'amortisseur.

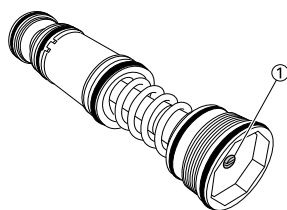


7. Desserrer:

- Dispositif de réglage de l'amortissement à la compression "1"

N.B.

- Desserrer à la main le dispositif de réglage de l'amortissement à la compression.
- Noter le réglage du dispositif de réglage de l'amortissement à la détente (le nombre de tours à partir de la position vissée à fond).

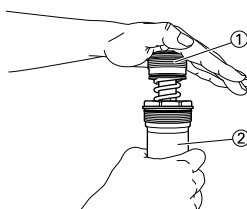


8. Monter:

- Soupape de base "1"
- Sur l'amortisseur complet "2".

N.B.

Amener d'abord la pression de la tige d'amortissement au maximum. Monter ensuite la soupape de base tout en libérant la pression de la tige d'amortissement.

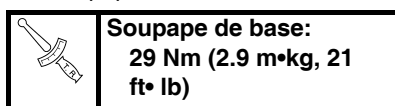


9. Contrôler:

- Amortisseur complet
- Si pas complètement étendu → Répéter les étapes 2 à 8.

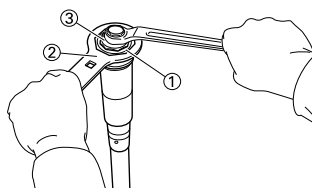
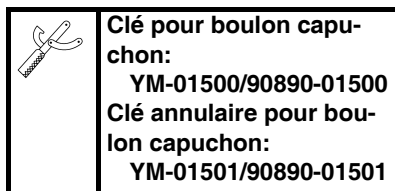
10. Serrer:

- Soupape de base "1"

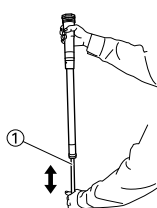


N.B.

Maintenir l'amortisseur à l'aide de la clé annulaire pour boulon capuchon "2" et utiliser la clé pour boulon capuchon "3" pour serrer la soupape de base au couple spécifié.



11. Après le remplissage, effectuer plus de 10 pompages lents de l'amortisseur "1", vers le haut et vers le bas, pour distribuer l'huile de fourche.



12. Protéger l'amortisseur "1" à l'aide d'un chiffon et le comprimer complètement pour permettre à l'excédent d'huile de s'écouler du côté de la soupape de base.

ATTENTION

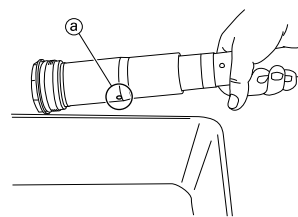
Veiller à ne pas endommager l'amortisseur.



13. Laisser l'huile s'écouler par le trou "a" de l'amortisseur.

N.B.

Le surplus est d'environ 8 cm³ (0.28 Imp oz, 0.27 US oz).



14. Contrôler:

- Mouvement régulier de l'amortisseur
- Raideur/coincement/rugosités → Répéter les étapes 2 à 13.

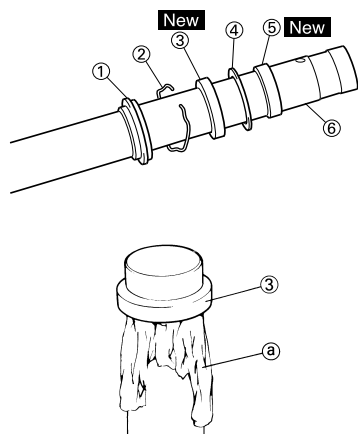


15. Monter:

- Joint antipoussière "1"
- Bague d'arrêt "2"
- Bague d'étanchéité "3" **New**
- Rondelle de bague d'étanchéité "4"
- Bague antifriction "5" **New**
- Sur le tube plongeur "6".

N.B.

- Appliquer de l'huile de fourche sur le tube plongeur.
- Lors de l'installation de la bague d'étanchéité, utiliser une feuille plastique "a" enduite d'huile de fourche pour protéger la lèvre de la bague d'étanchéité.
- Monter la bague d'étanchéité en veillant à placer les marques d'usine ou les numéros du côté du support d'axe.



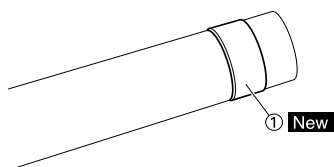
16. Monter:

- Bague coulissante de piston "1"

New

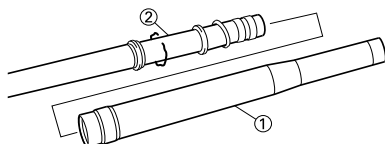
N.B.

Installer la bague coulissante de piston sur la fente du tube plongeur.



17. Monter:

- Fourreau "1"
- Sur le tube plongeur "2".

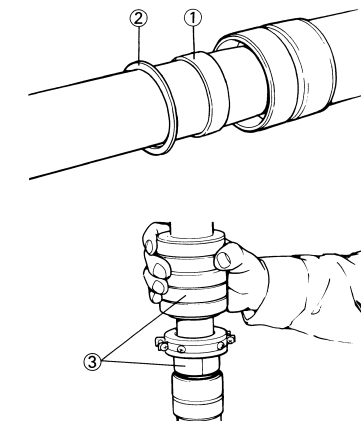
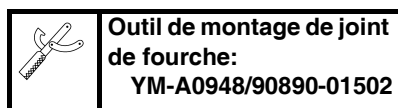


18. Monter:

- Bague antifriction "1"
 - Rondelle de bague d'étanchéité "2"
- Dans la fente du fourreau.

N.B.

Enfoncer la bague antifriction dans le fourreau à l'aide de l'outil de montage de joint de fourche "3".

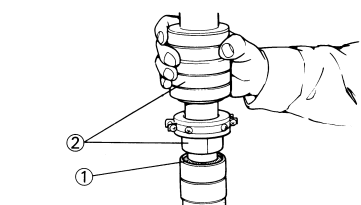
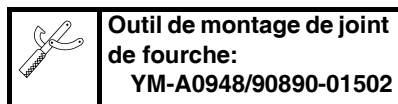


19. Monter:

- Bague d'étanchéité "1"

N.B.

Enfoncer la bague d'étanchéité dans le fourreau à l'aide de l'outil de montage de joint de fourche "2".

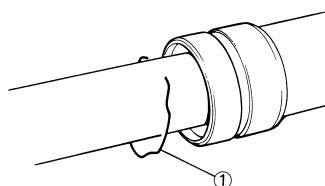


20. Monter:

- Bague d'arrêt "1"

N.B.

Loger correctement la bague d'arrêt dans la rainure du fourreau.

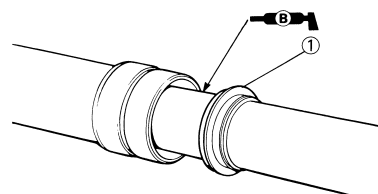


21. Monter:

- Joint antipoussière "1"

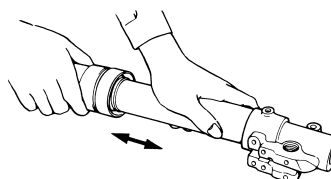
N.B.

Appliquer de la graisse à savon de lithium sur le tube plongeur.



22. Contrôler:

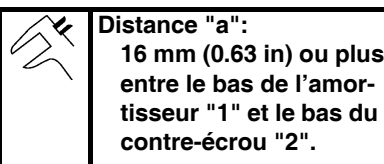
- Mouvement régulier du tube plongeur
- Raideur/coincement/rugosités → Répéter les étapes 15 à 21.



23. Mesurer:

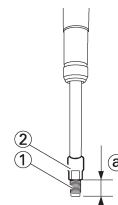
- Distance "a"

Hors spécifications → Serrer le contre-écrou.



Distance "a":

16 mm (0.63 in) ou plus entre le bas de l'amortisseur "1" et le bas du contre-écrou "2".

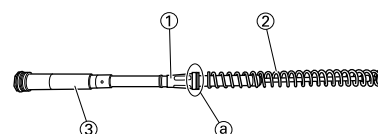


24. Monter:

- Entretoise épaulée "1"
 - Ressort de fourche "2"
- Sur l'amortisseur complet "3".

N.B.

Monter l'entretoise épaulée en orientant son extrémité de plus large diamètre "a" vers le ressort de fourche.

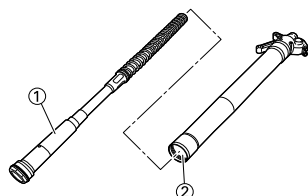


25. Monter:

- Amortisseur complet "1"
- Sur le tube plongeur "2".

ATTENTION

Incliner le tube plongeur avant d'y introduire l'amortisseur complet. Si le tube plongeur est tenu verticalement, l'amortisseur risque de glisser jusqu'au fond et d'endommager la soupape.

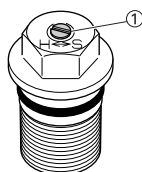


26. Desserrer:

- Dispositif de réglage de l'amortissement à la détente "1"

N.B.

- Desserrer à la main le dispositif de réglage de l'amortissement à la détente.
- Noter le réglage du dispositif de réglage de l'amortissement à la détente (le nombre de tours à partir de la position vissée à fond).



27. Monter:

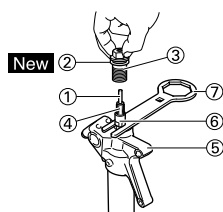
- Tige de débrayage "1"
 - Rondelle en cuivre "2" **New**
 - Dispositif de réglage "3"
- Sur l'amortisseur complet "4".

N.B.

- Tout en comprimant le tube plongeur "5", placer la clé annulaire pour boulon capuchon "7" entre le tube plongeur et le contre-écrou "6".
- Serrer à fond, manuellement, le dispositif de réglage sur l'amortisseur.



Clé annulaire pour boulon capuchon:
YM-01501/90890-01501



28. Contrôler:

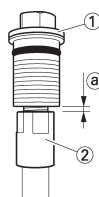
- Jeu "a" entre le dispositif de réglage "1" et le contre-écrou "2". Hors spécifications → Resserrer le contre-écrou et le régler à nouveau.



Jeu "a" entre le dispositif de réglage et le contre-écrou:
0.5–1.0 mm (0.02–0.04 in)

N.B.

Un mauvais montage du dispositif de réglage empêche d'obtenir la force d'amortissement correcte.



29. Serrer:

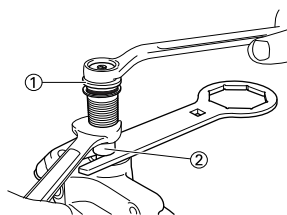
- Dispositif de réglage (contre-écrou) "1"



Dispositif de réglage (contre-écrou):
29 Nm (2.9 m•kg, 21 ft•lb)

N.B.

Maintenir le contre-écrou "2" et serrer le dispositif de réglage au couple spécifié.



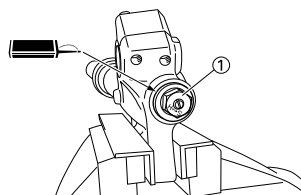
30. Monter:

- Dispositif de réglage "1"



Dispositif de réglage:
55 Nm (5.5 m•kg, 40 ft•lb)

Sur le tube plongeur.



31. Remplir:

- Huile de fourche "1"
- Par le haut du fourreau.



Huile recommandée:

Huile de fourche "S1"
Niveau d'huile standard:
333 cm³ (11.72 Imp oz, 11.26 US oz)
***335 cm³ (11.79 Imp oz, 11.33 US oz)**
Plage de réglage:
300–375 cm³ (10.6–13.2 Imp oz, 10.1–12.7 US oz)

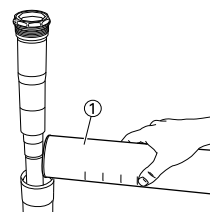
* EUROPE

⚠ AVERTISSEMENT

Toujours veiller à ce que la quantité d'huile se situe entre les repères de niveau maximum et minimum et à ce que la quantité d'huile dans chaque bras de fourche soit identique. Un réglage inégal risque de diminuer la maniabilité et la stabilité.

ATTENTION

- Toujours utiliser l'huile de fourche recommandée. L'utilisation d'autres huiles peut compromettre le bon fonctionnement de la fourche.
- Ne laisser en aucun cas pénétrer de corps étrangers dans la fourche.

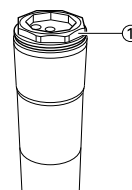


32. Monter:

- Amortisseur complet "1"
- Sur le fourreau.

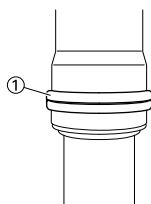
N.B.

Serrer provisoirement l'amortisseur complet.



33. Monter:

- Guide de protection "1"



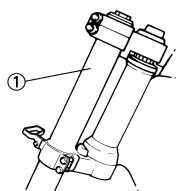
MONTAGE DE LA FOURCHE

1. Monter:

- Fourche "1"

N.B.

- Serrer provisoirement les boulons de pincement (té inférieur).
- Ne pas encore serrer les boulons de pincement (té supérieur).



2. Serrer:

- Amortisseur complet "1"



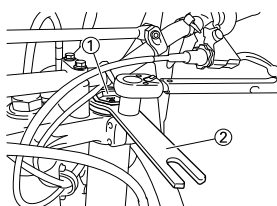
Amortisseur complet:
30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)

N.B.

Utiliser la clé annulaire pour boulon capuchon "2" pour serrer l'amortisseur au couple spécifié.



Clé annulaire pour boulon capuchon:
YM-01501/90890-01501

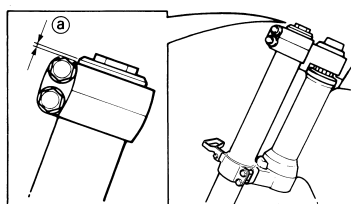


3. Régler:

- Extrémité supérieure de la fourche avant "a"



Sommet de bras de fourche (standard) "a":
5 mm (0.20 in)



4. Serrer:

- Boulon de pincement (té supérieur) "1"



Boulon de pincement (té supérieur):
21 Nm (2.1 m•kg, 15 ft•lb)

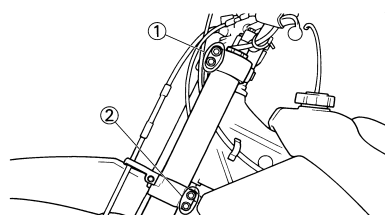
- Boulon de pincement (té inférieur) "2"



Boulon de pincement (té inférieur):
21 Nm (2.1 m•kg, 15 ft•lb)

⚠ AVERTISSEMENT

Serrer le té inférieur au couple spécifié. Un serrage excessif peut compromettre le bon fonctionnement de la fourche.

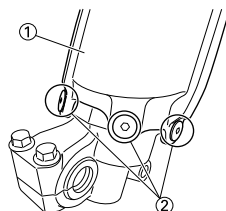


5. Monter:

- Protection "1"
- Boulon (protection) "2"



Boulon (protection):
5 Nm (0.5 m•kg, 3.6 ft•lb)



6. Régler:

- Force d'amortissement à la détente

N.B.

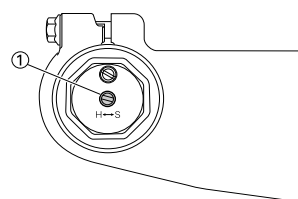
Serrer à la main le dispositif de réglage de l'amortissement à la détente "1", puis desserrer graduellement jusqu'à la position de réglage d'origine.

7. Régler:

- Force d'amortissement à la compression

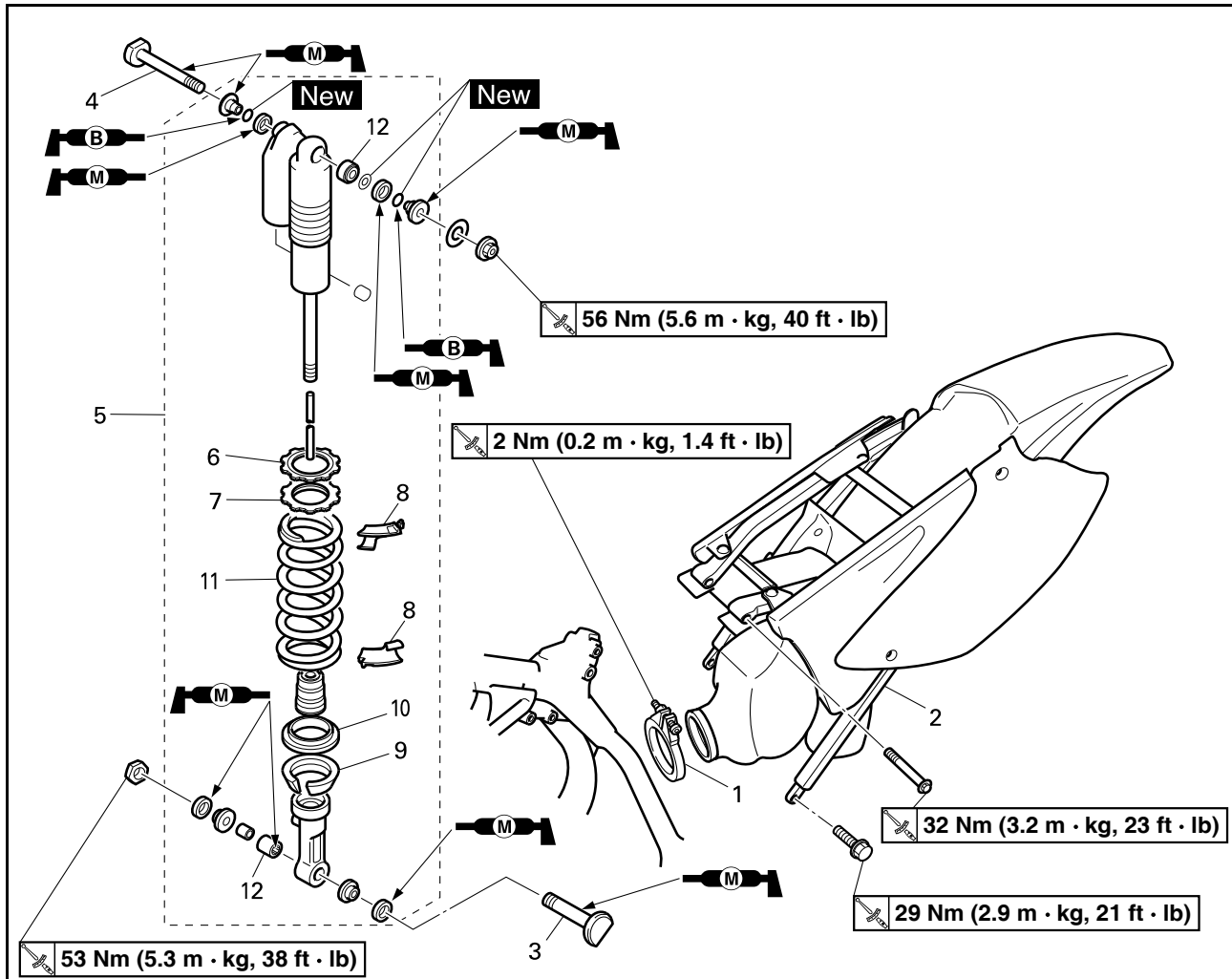
N.B.

Serrer à la main le dispositif de réglage de l'amortissement à la détente "1", puis desserrer graduellement jusqu'à la position de réglage d'origine.



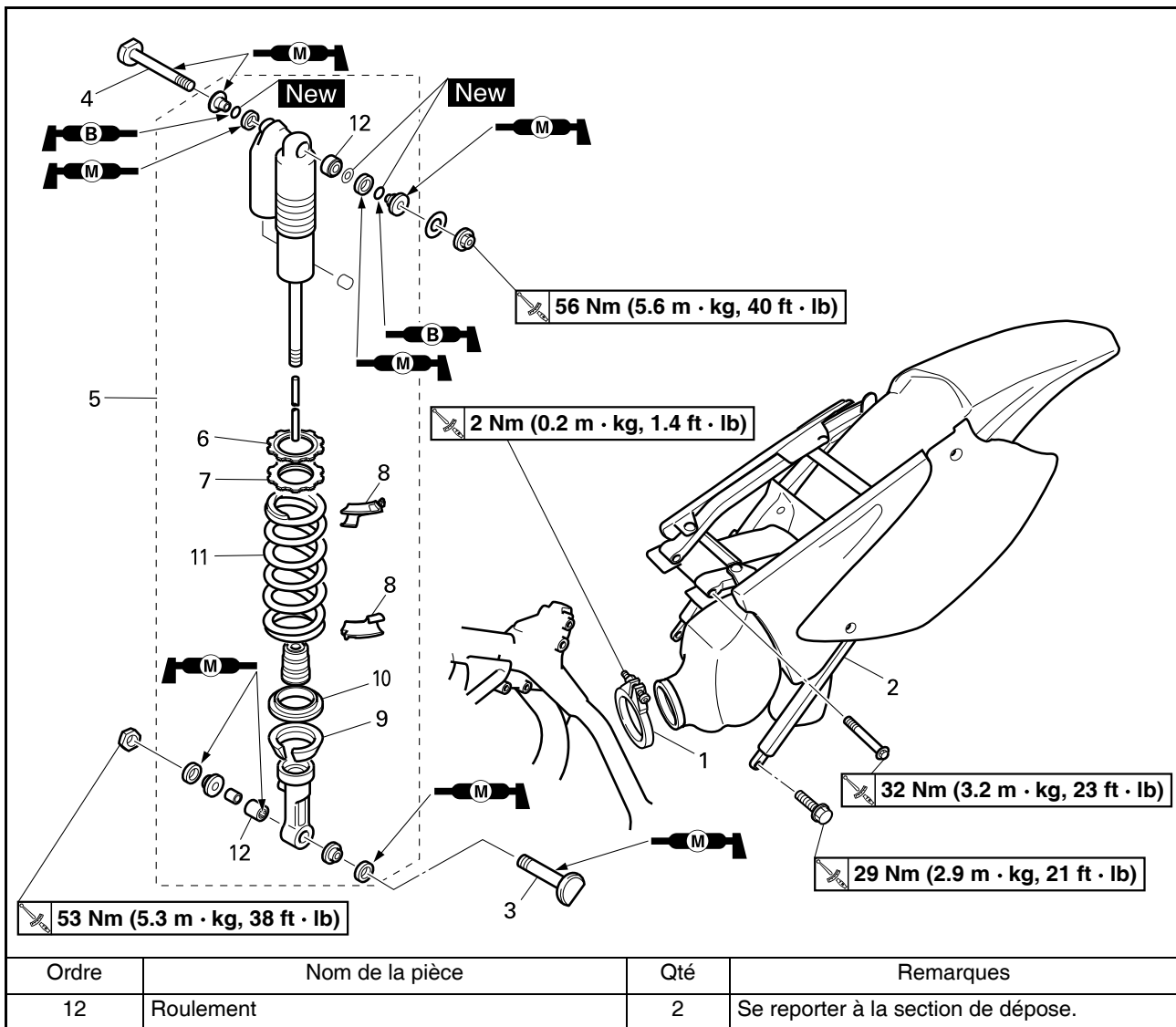
AMORTISSEUR ARRIERE

DÉPOSE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Caler la moto en plaçant un support adéquat sous le moteur.		Se reporter à "REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION".
	Selle		Se reporter à la section "SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX" au CHAPITRE 4.
	Silencieux		Se reporter à la section "TUBE D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX" au CHAPITRE 4.
1	Collier (raccord du filtre à air)	1	Desserrer uniquement.
2	Cadre arrière	1	
3	Boulon (amortisseur arrière - bras relais)	1	Maintenir le bras oscillant.
4	Boulon (amortisseur arrière - cadre)	1	
5	Amortisseur arrière	1	
6	Contre-écrou	1	Desserrer uniquement.
7	Dispositif de réglage	1	Desserrer uniquement.
8	Siège de ressort	2	
9	Guide de ressort inférieur	1	
10	Guide de ressort supérieur	1	
11	Ressort (amortisseur arrière)	1	

AMORTISSEUR ARRIERE



REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION

⚠ AVERTISSEMENT

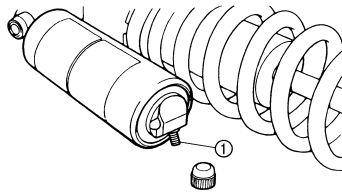
- Bien caler la moto afin qu'elle ne risque pas de basculer.
- Cet amortisseur arrière est équipé d'un réservoir indépendant contenant de l'azote sous haute pression. Afin d'éviter tout danger d'explosion, lire attentivement les informations ci-dessous avant de manipuler l'amortisseur arrière. Le fabricant décline toute responsabilité pour les dommages matériels ou corporels résultant d'une mauvaise manipulation.
- Ne jamais essayer de démonter le cylindre ou le réservoir.
- Ne jamais jeter un amortisseur arrière usagé au feu ou l'exposer à une chaleur intense. L'amortisseur arrière risque d'exploser en raison de la dilatation de l'azote.
- Veiller à n'endommager aucune partie du réservoir de gaz. Un réservoir endommagé affectera la capacité d'amortissement ou entraînera un mauvais fonctionnement.
- Veiller à ne pas rayer la surface de contact de la tige de piston avec le cylindre afin d'éviter tout risque de fuite d'huile.
- Ne jamais essayer d'enlever le bouchon du fond du réservoir d'azote. Il est très dangereux d'enlever ce bouchon.
- Pour la mise au rebut de l'amortisseur, suivre les instructions spécifiques.

REMARQUES CONCERNANT LA MISE AU REBUT (CONCESSIONNAIRES YAMAHA UNIQUEMENT)

Avant de mettre l'amortisseur arrière au rebut, ne pas oublier d'évacuer l'azote par la soupape "1". Mettre des lunettes pour se protéger du gaz et/ou des particules de métal susceptibles de s'échapper.

⚠ AVERTISSEMENT

Confier la mise au rebut d'un amortisseur endommagé ou usé à un concessionnaire Yamaha.



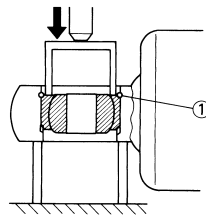
DÉPOSE DU ROULEMENT

1. Déposer:

- Bague d'arrêt (roulement supérieur "1")

N.B.

Appuyer sur le roulement tout en poussant sur sa cage externe et déposer la bague d'arrêt.

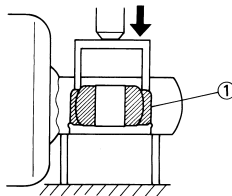


2. Déposer:

- Roulement supérieur "1"

N.B.

Déposer le roulement en appuyant sur sa cage externe.

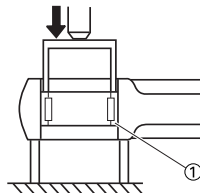


3. Déposer:

- Roulement inférieur "1"

N.B.

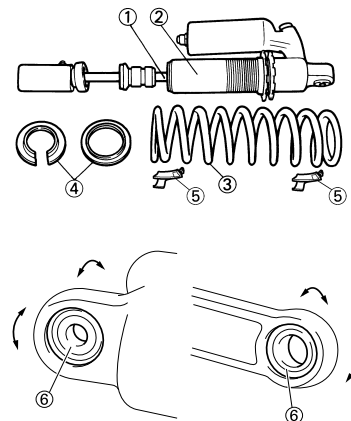
Déposer le roulement en appuyant sur sa cage externe.



CONTRÔLE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Contrôler:

- Tige d'amortissement "1"
Déformation/endommagement → Remplacer l'amortisseur arrière complet.
- Amortisseur "2"
Fuite d'huile → Remplacer l'amortisseur arrière complet.
Fuite de gaz → Remplacer l'amortisseur arrière complet.
- Ressort "3"
Endommagement → Remplacer le ressort.
Fatigue → Remplacer le ressort.
Déplacer le ressort de haut en bas.
- Guide de ressort "4"
Usure/endommagement → Remplacer le guide de ressort.
- Siège de ressort "5"
Craquelures/endommagement → Remplacer.
- Roulement "6"
Jeu/mouvement irrégulier/rouille → Remplacer.



AMORTISSEUR ARRIERE

MONTAGE DU ROULEMENT

1. Monter:

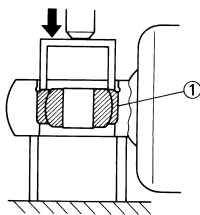
- Roulement supérieur "1"

N.B.

Monter le roulement parallèlement jusqu'à ce que la cannelure de la bague d'arrêt apparaisse lorsque l'on appuie sur sa cage externe.

ATTENTION

Ne pas appliquer de graisse sur la cage externe du roulement car cela provoquerait l'usure de la surface de l'amortisseur arrière sur laquelle le roulement s'appuie.

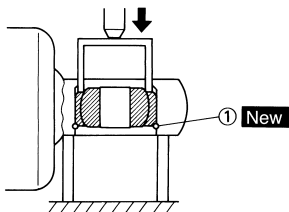


2. Monter:

- Bague d'arrêt (roulement supérieur) "1" **New**

N.B.

Après avoir installé la bague d'arrêt, repousser le roulement jusqu'à ce qu'il touche la bague d'arrêt.



3. Monter:

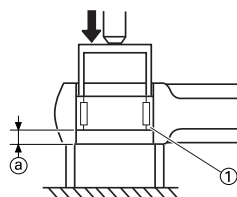
- Roulement inférieur "1"

N.B.

Monter le roulement en pressant sur le côté où sont imprimés la marque ou le numéro du fabricant.



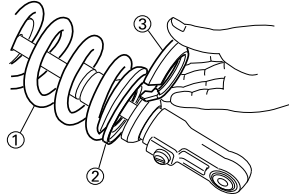
**Profondeur d'installation du roulement "a":
4 mm (0.16 in)**



MONTAGE DU RESSORT (AMORTISSEUR ARRIERE)

1. Monter:

- Ressort "1"
- Guide de ressort supérieur "2"
- Guide de ressort inférieur "3"

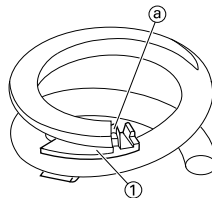


2. Monter:

- Siège de ressort "1"

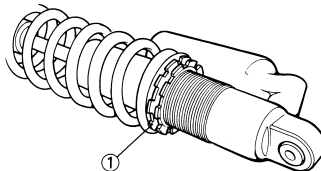
N.B.

Monter le siège de ressort en mettant l'ergot "a" en contact avec l'embout du ressort, comme indiqué.



3. Serrer:

- Dispositif de réglage "1"

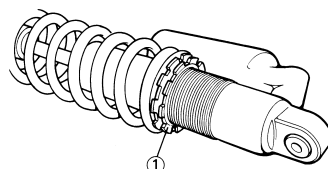


4. Régler:

- Longueur du ressort (monté)
Se reporter à la section "RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAINTÉ DU RESSORT DE L'AMORTISSEUR ARRIERE" au CHAPITRE 3.

5. Serrer:

- Contre-écrou "1"



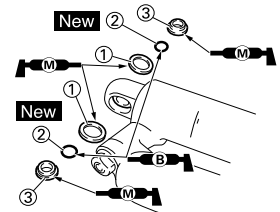
MONTAGE DE L'AMORTISSEUR ARRIERE

1. Monter:

- Joint antipoussière "1"
- Joint torique "2" **New**
- Entretoise épaulée "3"

N.B.

- Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur les lèvres de joint antipoussière et les entretoises épaulées.
- Appliquer de la graisse à base de savon au lithium sur les joints toriques.

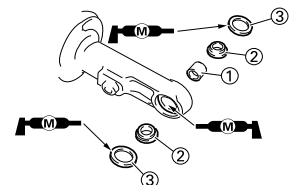


2. Monter:

- Bague "1"
- Entretoise épaulée "2"
- Joint antipoussière "3"

N.B.

- Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur le roulement et les lèvres de joint antipoussière.
- Monter les joints cache-poussière en dirigeant leurs lèvres vers l'intérieur.



3. Monter:

- Amortisseur arrière

4. Monter:

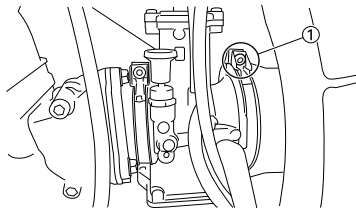
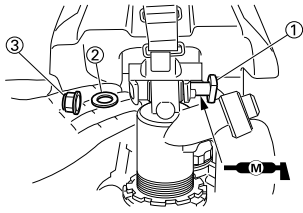
- Boulon (amortisseur arrière - cadre) "1"
- Rondelle "2"
- Ecrou (amortisseur arrière - cadre) "3"



**Ecrou (amortisseur arrière - cadre):
56 Nm (5.6 m•kg, 40 ft•lb)**

N.B.

Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur le boulon.



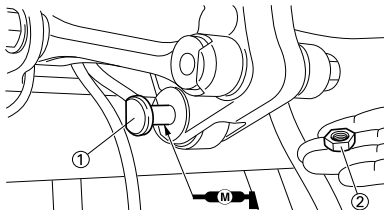
5. Monter:

- Boulon (amortisseur arrière – bras relais) "1"
- Erou (amortisseur arrière – bras relais) "2"

	Erou (amortisseur arrière - bras relais): 53 Nm (5.3 m•kg, 38 ft•lb)
--	---

N.B.

Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur le boulon.



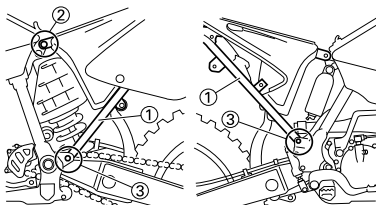
6. Monter:

- Cadre arrière "1"
- Boulon [cadre arrière (supérieur)] "2"

	Boulon [cadre arrière (supérieur)]: 32 Nm (3.2 m•kg, 23 ft•lb)
--	---

- Boulon [cadre arrière (inférieur)] "3"

	Boulon [cadre arrière (inférieur)]: 29 Nm (2.9 m•kg, 21 ft•lb)
--	---



7. Serrer:

- Boulon (conduit d'admission d'air) "1"

	Boulon (conduit d'admission d'air): 2 Nm (0.2 m•kg, 1.4 ft•lb)
--	---

RÉGLAGE DE LA FOURCHE

Régler la fourche en fonction de l'expérience de conduite du pilote sur le terrain ainsi que des conditions du terrain.

Les trois réglages de la fourche sont les suivants:

1. Réglage de l'amortissement pneumatique
 - Ajuster la quantité d'huile de fourche.
2. Réglage de la précontrainte du ressort
 - Changer de ressort.
3. Réglage de la force d'amortissement
 - Régler la force de compression.
 - Régler l'amortissement à la détente.

Le ressort a une action sur la charge tandis que la force d'amortissement agit sur la vitesse de la course d'amortissement.

MODIFICATION DE LA QUANTITÉ ET CARACTÉRISTIQUES DE L'HUILE DE FOURCHE

Les caractéristiques d'amortissement en fin de course peuvent être modifiées en changeant la quantité d'huile de fourche.

⚠ AVERTISSEMENT

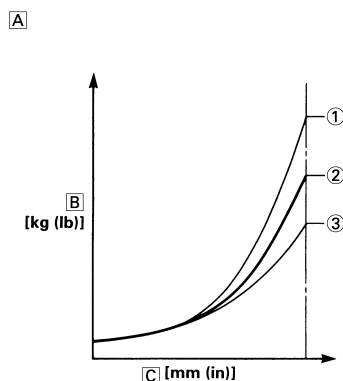
Ajuster le niveau d'huile en ajoutant ou en retirant 5 cm³ (0.2 Imp oz, 0.2 US oz) à la fois. Quand le niveau d'huile est trop bas, il se produit un bruit lorsque la fourche est entièrement comprimée, ou le pilote ressent une certaine pression dans les mains ou le corps.

Au contraire, quand le niveau d'huile est trop élevé, les caractéristiques du ressort pneumatique tendent à être plus rigides, détériorant ainsi les performances et les caractéristiques. Il est donc important de régler le niveau d'huile dans la fourche conformément aux spécifications données.



Niveau d'huile standard:
333 cm³ (11.72 Imp oz, 11.26 US oz)
*335 cm³ (11.79 Imp oz, 11.33 US oz)
Plage de réglage:
300–375 cm³ (10.6–13.2 Imp oz, 10.1–12.7 US oz)

* Pour EUROPE



- A. Caractéristiques de l'amortissement pneumatique en fonction du niveau d'huile
- B. Charge
- C. Course
1. Niveau d'huile max.
 2. Niveau d'huile standard
 3. Niveau d'huile min.

RÉGLAGE DU RESSORT APRÈS REMPLACEMENT

La suspension arrière pouvant influencer le réglage de la fourche, il convient donc d'équilibrer l'arrière et l'avant de la machine (la position, etc.) avant d'effectuer le réglage de la fourche.

1. Ressort mou
 - Régler l'amortissement à la détente.
 - Dévisser d'un ou deux déclics.
- Régler la force de compression.
- Visser d'un ou deux déclics.

N.B.

En général, un ressort mou offre une sensation de conduite douce. L'amortissement à la détente tend à être plus fort et la fourche peut s'enfoncer plus profondément lors de la conduite sur des routes cahoteuses.

2. Ressort dur
 - Régler l'amortissement à la détente.
 - Visser d'un ou deux déclics.
- Régler la force de compression.
- Dévisser d'un ou deux déclics.

N.B.

En principe, un ressort dur offre une sensation de conduite dure. L'amortissement à la détente a tendance à s'affaiblir, entraînant une perte de la sensation de contact avec la surface de la route ou des vibrations du guidon.

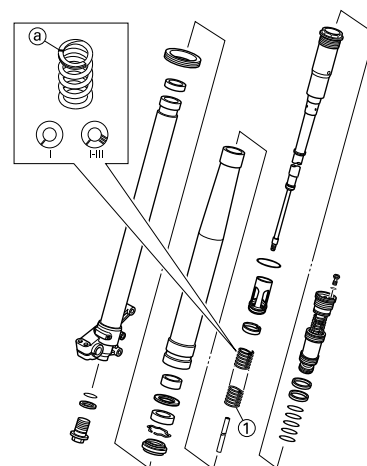
PIÈCES DE RÉGLAGE DE LA FOURCHE

- Ressort de fourche "1"

TYPE	RAID- EUR DU RES- SORT	RES- SORT REFER- ENCE (-23141-)	RE- PERE (fen- tes)
MOU	0.398	1C3-A1	I
	0.408	1C3-B1	II
STD	0.418	1C3-P0	—
DUR	0.428	1C3-D1	IIII
	0.438	1C3-E1	IIII
	0.449	1C3-F1	I-I
	0.459	1C3-G1	I-II
	0.469	1C3-H1	I-III
	0.479	1C3-J1	I-IIII

N.B.

Le repère (fentes) "a" se trouve à l'extrémité du ressort.



RÉGLAGE DE LA SUSPENSION ARRIÈRE

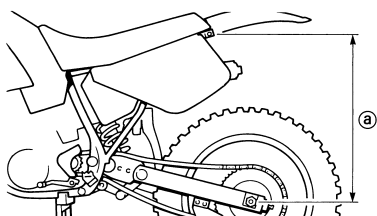
Effectuer le réglage de la suspension arrière en fonction de l'expérience du pilote lors de la conduite ainsi que des conditions du terrain.

Les deux réglages de la suspension arrière sont les suivants:

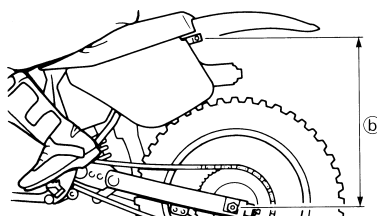
1. Réglage de la précontrainte du ressort
 - Régler la précontrainte du ressort.
 - Changer de ressort.
2. Réglage de la force d'amortissement
 - Régler l'amortissement à la détente.
 - Régler la force de compression.

CHOIX DE LA LONGUEUR DE RESSORT

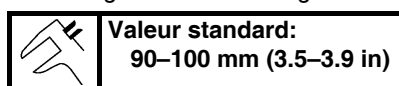
- Placer un support ou un bloc sous le moteur pour surélever la roue arrière et mesurer la longueur "a" entre le centre de l'axe de roue arrière et le boulon de fixation du garde-boue arrière.



- Retirer le support ou le bloc et mesurer, avec une personne assise correctement sur la selle, la longueur "b" entre le centre de l'axe de roue arrière et le boulon de fixation du garde-boue arrière.



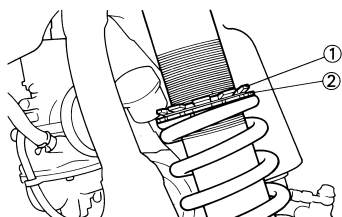
- Desserrer le contre-écrou "1" et effectuer le réglage en tournant le dispositif de réglage "2" de manière à atteindre la valeur standard, obtenue en soustrayant la longueur "b" de la longueur "a".



Valeur standard:
90–100 mm (3.5–3.9 in)

N.B.

- Si la moto est nouvelle et après qu'elle a été rodée, la longueur du ressort peut changer en raison de la fatigue initiale, etc., du ressort. Il est donc important de corriger les réglages régulièrement.
- S'il est impossible d'atteindre la valeur standard à l'aide du dispositif de réglage et en ajustant la longueur du ressort, remplacer le ressort par un ressort en option et effectuer un nouveau réglage.



RÉGLAGE DU RESSORT APRÈS REMPLACEMENT

Après avoir remplacé le ressort, veiller à l'ajuster à la longueur recommandée [profondeur 90–100 mm (3.5–3.9 in)] et à le régler.

- Ressort mou
 - Régler le ressort mou de manière que la force d'amortissement à la détente soit moindre afin de compenser son manque de raideur. Après avoir, à l'aide du dispositif de réglage, diminué l'amortissement à la détente d'un ou deux déclics, rouler avec la moto puis effectuer un nouveau réglage en fonction des préférences personnelles.
- Ressort dur
 - Régler le ressort de manière à augmenter la force d'amortissement à la détente afin de compenser la plus grande raideur du ressort. Après avoir, à l'aide du dispositif de réglage, augmenté l'amortissement à la détente d'un ou deux déclics, rouler avec la moto puis effectuer un nouveau réglage en fonction des préférences personnelles.

N.B.

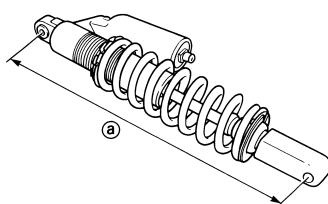
Un réglage de la force d'amortissement à la détente entraîne un changement de la force de compression. Pour corriger, dévisser le dispositif de réglage de l'amortissement à la compression bas.

⚠ AVERTISSEMENT

Lors du remplacement de l'amortisseur arrière, veiller à monter un amortisseur dont la longueur totale "a" ne dépasse pas la longueur standard sous peine d'altérer les performances. Ne jamais monter un amortisseur dont la longueur totale est supérieure à la longueur standard.



Longueur "a" de l'amortisseur standard:
490 mm (19.29 in)



PIÈCES DE RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

- Ressort d'amortisseur arrière "1" [Ressort en titane à spires égales]

TYPE	RAIDEUR DU RESSORT	RESSORT REFERENCE (-22212-)	REPERE D'IDENTIFICATION
MOU	4.5	1C3-00	Vert/1 Vert/2 Vert/3
STD	4.7	1C3-10	Rouge/1 Rouge/2 Rouge/3
DUR	4.9	1C3-20	Noir/1 Noir/2 Noir/3
	5.1	1C3-30	Bleu/1 Bleu/2 Bleu/3

[Ressort acier à spires égales]

TYPE	RAIDEUR DU RESSORT	RESSORT REFERENCE (-22212-)	REPERE D'IDENTIFICATION/QTE
MOU	4.3	5UN-00	Brun/1
DUR	5.3	5UN-50	Jaune/1
	5.5	5UN-60	Rose/1
	5.7	5UN-70	Blanc/1

[Ressort acier à spires inégales]

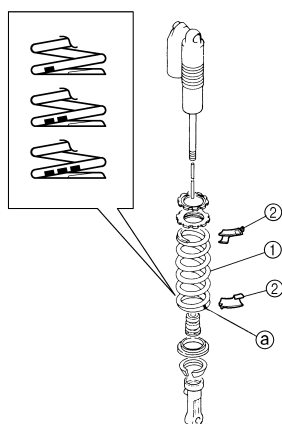
TYPE	RAIDEUR DU RESSORT (Environ)	RESSORT REFERENCE (-22212-)	REPERE D'IDENTIFICATION/QTE
MOU	4.5	5UN-A0	Vert/2
	4.7	5UN-B0	Rouge/2
	4.9	5UN-C0	Noir/2
	5.1	5UN-D0	Bleu/2
	5.3	5UN-E0	Jaune/2
	5.5	5UN-F0	Rose/2
DUR	5.7	5UN-G0	Blanc/2

ATTENTION

Monter le siège de ressort "2" sur le ressort en titane.

N.B.

- Le ressort à spires inégales est plus doux, dans ses caractéristiques initiales, que le ressort à spires égales, et est difficile à amener en fin de course à pleine compression.
- Le repère d'identification "a" se trouve à l'extrémité du ressort.
- La spécification du ressort dépend de la couleur et du nombre de repères d'identification.



- Plage de réglage (précontrainte du ressort)

RES-SORT REFER- ENCE (-22212-)	Maximum	Minimum
1C3-00 1C3-10 1C3-20 1C3-30 5UN-00 5UN-A0 5UN-B0 5UN-C0 5UN-D0 5UN-E0 5UN-F0 5UN-G0	Position dans laquelle le ressort est tourné de 18 mm ((0.71 in) à partir de sa longueur libre.	Position dans laquelle le ressort est tourné de 1.5 mm (0.06 in) à partir de sa longueur libre.
5UN-50 5UN-60 5UN-70	Position dans laquelle le ressort est tourné de 20 mm (0.79 in) à partir de sa longueur libre.	

N.B.

- Pour régler la précontrainte du ressort, se reporter à la section "REGLAGE DE LA PRECONTRAINTÉ DU RESSORT DE L'AMORTISSEUR ARRIERE" au CHAPITRE 3.
- La plage de réglage de la précontrainte est identique pour les ressorts en titane et en acier.

RÉGLAGE DE LA SUSPENSION (FOURCHE)

N.B.

- Si un des symptômes décrits ci-dessous apparaît alors que le réglage de la suspension est standard, effectuer un nouveau réglage en se référant aux procédures reprises dans le tableau.
- Avant toute modification, régler la longueur de l'amortisseur arrière comprimé à la valeur standard de 90–100 mm (3.5–3.9 in).

Symptômes	Section				Contrôler	Régler
	Saut	Grand trou	Trou moyen	Petit trou		
Toujours dur	○	○	○		Amortissement à la compression Quantité d'huile Ressort	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement. Diminuer la quantité d'huile d'environ 5–10 cm ³ (0.2–0.4 Imp oz, 0.2–0.3 US oz). Monter un ressort mou.
Mouvement toujours irrégulier	○	○	○	○	Fourreau Tube plongeur Bague antifriction Bague coulissante de piston Couple de serrage du té inférieur	Vérifier s'il y des coudes, coups ou tout autre endommagement visible. Remplacer par une bague neuve pour usage étendu. Remplacer par une bague neuve pour usage étendu. Resserrer au couple spécifié.
Mauvais mouvement initial				○	Amortissement à la détente Bague d'étanchéité	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement. Enduire la bague d'étanchéité d'huile.
Toujours doux, débattement	○	○			Amortissement à la compression Quantité d'huile Ressort	Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour augmenter l'amortissement. Augmenter la quantité d'huile d'environ 5–10 cm ³ (0.2–0.4 Imp oz, 0.2–0.3 US oz). Monter un ressort dur.
Dur en fin de course	○				Quantité d'huile	Diminuer la quantité d'huile d'environ 5 cm ³ (0.2 Imp oz, 0.2 US oz)
Dur en fin de course, débattement	○				Quantité d'huile	Augmenter la quantité d'huile d'environ 5 cm ³ (0.2 Imp oz, 0.2 US oz)
Mouvement initial dur	○	○	○	○	Amortissement à la compression	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement.
Avant bas, position avant basse			○	○	Amortissement à la compression Amortissement à la détente Equilibre avec l'arrière Quantité d'huile	Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour augmenter l'amortissement. Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement. Régler la longueur sur 95–100 mm (3.7–3.9 in) avec une personne assise correctement sur la selle (position arrière basse). Augmenter la quantité d'huile d'environ 5 cm ³ (0.2 Imp oz, 0.2 US oz)

Symptômes	Section				Contrôler	Régler
	Saut	Grand trou	Trou moyen	Petit trou		
Avant qui "accroche", position avant haute			○	○	Amortissement à la compression Equilibre avec l'arrière Ressort Quantité d'huile	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement. Régler la longueur sur 90–95 mm (3.5–3.7 in) avec une personne assise correctement sur la selle (position arrière haute). Monter un ressort mou. Diminuer la quantité d'huile d'environ 5–10 cm ³ (0.2–0.4 Imp oz, 0.2–0.3 US oz).

RÉGLAGE DE LA SUSPENSION (AMORTISSEUR ARRIÈRE)

N.B.

- Si un des symptômes décrits ci-dessous apparaît alors que le réglage de la suspension est standard, effectuer un nouveau réglage en se référant aux procédures reprises dans le tableau.
- Régler l'amortissement à la détente de 2 clics, dans un sens ou dans l'autre.
- Régler la force d'amortissement à la détente basse de 1 clic, dans un sens ou dans l'autre.
- Régler la force d'amortissement à la détente hausse par 1/6 de tour, dans un sens ou dans l'autre.

Symptômes	Section				Contrôler	Régler
	Saut	Grand trou	Trou moyen	Petit trou		
Dur, tendance à s'affaïsser			○	○	Amortissement à la détente Longueur de ressort installé	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement. Régler la longueur sur 90–100 mm (3.5–3.9 in) avec une personne assise correctement sur la selle.
Spongieux et instable			○	○	Amortissement à la détente Amortissement à la compression faible Ressort	Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour augmenter l'amortissement. Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (env. 1 déclic) pour augmenter l'amortissement. Monter un ressort dur.
Lourd et traînant			○	○	Amortissement à la détente Ressort	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement. Monter un ressort mou.
Mauvaise tenue de route				○	Amortissement à la détente Amortissement à la compression faible Amortissement à la compression élevé Longueur de ressort installé Ressort	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement. Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (de 1 déclics) pour augmenter l'amortissement. Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (de 1/6 de tour) pour augmenter l'amortissement. Régler la longueur sur 90–100 mm (3.5–3.9 in) avec une personne assise correctement sur la selle. Monter un ressort mou.

Symptômes	Section				Contrôler	Régler
	Saut	Grand trou	Trou moyen	Petit trou		
Débattement	○	○			Amortissement à la compression élevé	Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (de 1/6 de tour) pour augmenter l'amortissement.
					Longueur de ressort installé	Régler la longueur sur 90–100 mm (3.5–3.9 in) avec une personne assise correctement sur la selle.
					Ressort	Monter un ressort dur.
Rebondissement	○	○			Amortissement à la détente	Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour augmenter l'amortissement.
					Ressort	Monter un ressort mou.
Course dure	○	○			Amortissement à la compression élevé	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 1/6 de tour) pour diminuer l'amortissement.
					Longueur de ressort installé	Régler la longueur sur 90–100 mm (3.5–3.9 in) avec une personne assise correctement sur la selle.
					Ressort	Monter un ressort mou.