

Voir *Consignes de sécurité* à la page 27.

Bougie recommandée

La bougie standard recommandée convient à la plupart des conditions de compétition.

Standard	SILMAR9A – 9S (NGK)
En option	SILMAR10A – 9S (NGK)

Utiliser seulement le type de bougie recommandé avec le degré thermique recommandé.

REMARQUE

L'utilisation d'une bougie ayant un degré thermique ou une longueur de filetage incorrects peut provoquer des dommages au moteur.

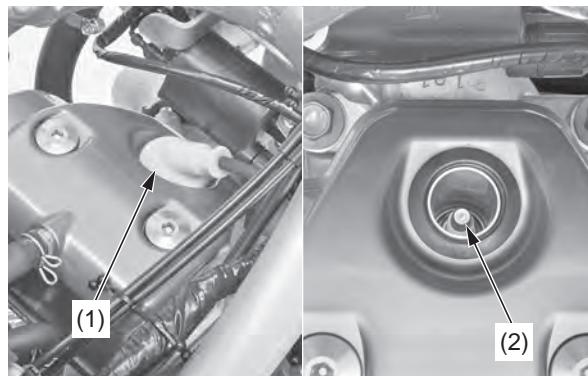
Une bougie sans résistance peut entraîner des problèmes d'allumage.

Cette moto utilise une bougie comportant une pointe en iridium dans l'électrode centrale et une pointe en platine dans l'électrode latérale. Observer les points suivants lors des interventions sur la bougie.

- Ne pas nettoyer la bougie. Si une électrode comporte des dépôts ou est encrassée, remplacer la bougie par une neuve.
- N'utiliser qu'un "calibre d'épaisseur à fils" pour vérifier l'écartement des électrodes. Pour ne pas risquer d'endommager la pointe en iridium de l'électrode centrale et la pointe en platine de l'électrode latérale, ne jamais utiliser un "calibre d'épaisseur à lames".
- Ne pas régler l'écartement des électrodes. Si l'écartement des électrodes se trouve hors de la plage spécifiée, remplacer la bougie par une neuve.

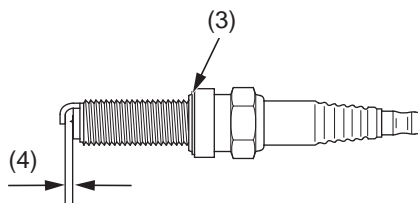
Contrôle et remplacement de la bougie

1. Déposer la selle et suspendre le réservoir de carburant sur la gauche du cadre (pages 37, 38).
2. Déconnecter le capuchon de bougie (1).
3. Nettoyer toute saleté autour du culot de la bougie.
4. Déposer la bougie (2).



(1) capuchon de bougie (2) bougie

5. Vérifier si les électrodes ne sont pas usées ou encrassées, si le joint d'étanchéité (3) n'est pas endommagé et si l'isolant n'est pas fendillé. Remplacer la bougie si de tels problèmes sont constatés.
6. Vérifier l'écartement des électrodes (4) à l'aide d'un calibre d'épaisseur à fils. Si l'écartement des électrodes se trouve hors de la plage spécifiée, remplacer la bougie par une neuve. L'écartement des électrodes recommandé est de :
0,8 – 0,9 mm



(3) joint d'étanchéité (4) écartement des électrodes

7. Pour que la lecture de la bougie soit correcte, accélérer jusqu'à une certaine vitesse en ligne droite. Appuyer continuellement sur le bouton d'arrêt du moteur et débrayer en serrant le levier d'embrayage. Rouler en roue libre jusqu'à l'arrêt, déposer la bougie et la contrôler. L'isolant en porcelaine autour de l'électrode centrale doit être brun clair ou gris moyen.

Si la bougie est neuve, rouler pendant au moins 10 minutes avant de procéder à la lecture de la bougie ; une bougie neuve ne se colore pas immédiatement.

Si les électrodes sont brûlées ou si l'isolant est blanc ou gris clair (pauvre) ou encore si les électrodes et l'isolant sont noirs ou encrassés (riche), c'est le signe d'un problème ailleurs dans le moteur (page 138).

Vérifier le système PGM-FI et l'avance à l'allumage.

8. Avec le joint d'étanchéité en place, serrer la bougie à la main pour ne pas risquer de foirer son filetage.
9. Serrer la bougie.
 - Si l'ancienne bougie est en bon état : 1/12 tour après qu'elle touche son siège.
 - Si la bougie est neuve, la serrer deux fois pour l'empêcher de se desserrer :
 - a) Serrer la bougie une première fois : NGK : 1/4 tour après qu'elle touche son siège.
 - b) Desserrer ensuite la bougie.
 - c) Serrer la bougie une seconde fois : 1/12 tour après qu'elle touche son siège.

REMARQUE

Une bougie mal serrée peut endommager le moteur. Si le serrage est insuffisant, ceci peut endommager un piston. S'il est excessif, ceci peut endommager le filetage.

10. Connecter le capuchon de bougie. Veiller à ne pas pincer des câbles ou fils.
11. Reposer le réservoir de carburant et la selle (pages 37, 39).