

Contrôle/Echange vis blocage poulie primaire CVT

Certains propriétaires de BB 650 ont signalé un gros problème technique de CVT provoquant le bris de cette dernière. Il semble alors que l'immense majorité des concessionnaires se contente de proposer un changement complet de CVT, avec à la clé une facture de plus de 3000 euros !!! Il est difficile de se faire une idée réelle du nombre de propriétaires concernés. Si certains ont réussi à faire prendre en charge ce défaut même après le délai de garantie SUZUKI de deux ans, d'autres n'y sont pas parvenus. Aucune explication officielle n'a été donnée par SUZUKI. A la lecture des forums Internet, il semblerait que cette grave avarie soit due au bris de la vis de blocage de la poulie primaire de la CVT, entraînant la destruction de cette dernière. Or il n'est pas fait mention du contrôle ou de l'échange de cette vis dans le manuel d'entretien ni dans le programme de révision du manuel du propriétaire. Merci à Jojo le Barge pour cet éclaté permettant de visualiser l'emplacement et le rôle de cette vis de blocage: Alors vrai ou faux ? En l'absence de communication officielle, signalons cependant que cette fameuse vis a évolué (depuis le modèle K8 ?). Initialement de couleur bronze, elle est aujourd'hui couleur alu (référence Suzuki 21748-10G10).

En attendant plus de renseignements, il est bon de rappeler que le contrôle et l'échange, de cette vis peuvent être effectués en moins de 5 minutes sans rien démonter ! Enfin, signalons que cette vis n'est facturée qu'environ 5 euros ! Les plus inquiets pourront donc la faire systématiquement changer à chaque révision sans se ruiner. Voici comment procéder pour contrôler ou changer cette vis: Mettez le BB sur la latérale et passez du côté droit. Assurez vous que le frein à main est serré ! En effet, une fois la vis enlevée, il faut absolument éviter que le BB bouge. La vis est visible sous la CVT, entre le carénage et la tubulure d'échappement. Une clef à pipe de 14 ou une clé à cliquet permettent de la démonter sans difficulté.

Voici l'état de la vis de mon BB après 15000 km. Elle est légèrement marquée mais semble en bon état.

Le remontage de la vis n'offre pas de difficulté particulière. Retenez cependant qu'il faut respecter un couple de serrage de 36 Nm. Se procurer la vis neuve n'est pas difficile. Commandez là chez votre concessionnaire ou sur le site piece-suz.com. Elle est référencée 21748 – 10G10. Prix 4,72 € HT. -On peut voir que la tête de la vis comporte un repère qui n'était pas présent sur la vis initiale de mon K8. Pourtant mon K8 bénéficiait déjà d'une vis de couleur argent et non plus bronze. -Quand on observe cette pièce, rien n'indique qu'elle ait subi un traitement particulier. La finition semble au contraire d'un niveau très standard. - Comparaison entre les deux vis! La nouvelle vis en place. Lors de la révision des 18000, j'ai profité du faible coût de cette vis pour demander à la changer et à voir l'ancienne. Je voulais voir son état après 3000 km d'utilisation (dont 1800 de rando en Bretagne) sans lésiner sur l'emploi du mode power ni du mode manuel. Résultat, la vis est très légèrement marquée mais ne semble pas devoir lâcher. Mise à jour avril 2011: Sur mon site, j'ai reçu de Benoît, un visiteur, des photos de sa vis CVT avant et après une casse CVT suivie d'un échange de boîte. Il semble donc que la CVT ait évolué en 2010 ce qui explique que la vis de blocage de la poulie primaire soit de nouveau différente. Cette nouvelle vis, de couleur "noire", est référencée 21748-10G20 (au lieu de 10G10). Voici les deux vis cote à cote, la nouvelle, plus longue, est à gauche:

De l'aveu même de Benoît, il n'est pas certain que la vis "argent" de ces photos soit la sienne. Il se l'est procurée au garage. Pour ma part, je n'avais pas encore vu une vis aussi abîmée. Pour en arriver là, les contraintes devaient effectivement être très fortes.