



DOCUMENTATION TECHNIQUE

A faint, light gray background image of a motorcycle's electrical wiring diagram. It shows various components connected by wires, with several parts labeled with numbers: 1, 2, 3, 4, 6, 11, 12, 13, 17, 18, and 20. The diagram includes a battery (4), a headlight (6), a horn (11), a horn relay (12), a horn fuse (13), a horn switch (17), a horn fuse (18), and a horn fuse (20).

KSR TRIGGER 50

MANUEL DE RÉPARATION

WWW.50FACTORY.COM

INFO@50FACTORY.COM // 05 40 13 02 24

MANUEL DE REPARATION D01 - TRIGGER 50

Vers. 2015_01



KSA MOTO
AUSTRIA

Il est important que vous lisiez attentivement ce manuel de réparation avant le début des travaux.
Utilisez uniquement des **pièces de rechange GENERIC/ KSR**.

Ce véhicule ne peut remplir ses fonctions que si les travaux d'entretien sont effectués par des experts qualifiés et conformément au programme d'entretien.

Le manuel de réparation a été écrit pour correspondre à l'état actuel de ce modèle.

Nous nous réservons le droit d'apporter sans préavis des modifications à ce manuel, dans l'intérêt des progrès et des améliorations techniques.

Il est recommandé que les travaux de réparation soient effectués par un mécanicien pleinement informé.

Nous ne fournirons pas de descriptions des méthodes générales et des règles de sécurité requises dans un atelier.

Toutes les spécifications se réfèrent à l'état actuel et sont sans engagement. KSR Group GmbH se réserve expressément le droit de modifier les informations contenues dans ce manuel sans préavis et sans en préciser les raisons. KSR Group GmbH n'accepte aucune responsabilité découlant des illustrations et descriptions ou d'erreurs typographiques et autres.

Les modèles de ce manuel contiennent en partie des équipements spéciaux qui ne font pas partie du champ d'application régulier de la livraison suivant les illustrations, et les images sont des images symboliques qui peuvent différer des composants réels.

© 2012 by KSR Group GmbH, Krems Autriche
Tous droits réservés

La reproduction de ce manuel n'est permise qu'avec l'autorisation écrite et explicite du détenteur des droits.

Au sens de la norme de gestion de la qualité internationale ISO 9001, KSR Group GmbH utilise des processus d'assurance qualité qui mènent à la meilleure qualité possible des produits.



INTRODUCTION	2	REPLACEMENT DE LA PEDALE DE FREIN A PIED/MAITRE- CYLINDRE DE FREIN.....	36
INDEX	3	REPLACEMENT DE L'ETRIER DE FREIN AVANT.....	36
NOTES IMPORTANTES	6	REPLACEMENT DE L'ETRIER DE FREIN ARRIERE.....	36
EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE	7	REPLACEMENT DU FLEXIBLE DE FREIN AVANT.....	37
VIN (NUMERO DE CHASSIS) ET PLAQUE DE CADRE.....	7	REPLACEMENT DU FLEXIBLE DE FREIN ARRIERE.....	37
ETIQUETTE ANTI-FRAUDE.....	7	REGLAGE DU LEVIER DE FREIN AVANT.....	38
NUMERO DU MOTEUR.....	7	REGLAGE DU LEVIER DE FREIN ARRIERE.....	38
DECRYPTAGE DU NUMERO D'IDENTIFICATION DU VEHICULE.....	7	CONTROLE DE TENSION DE LA CHAINE DE TRANSMISSION.....	39
CARACTERISTIQUES GENERALES	8	REGLAGE DE TENSION DE LA CHAINE DE TRANSMISSION.....	39
COUPLES DE SERRAGE SPECIFIQUES	10	CHAINE DE TRANSMISSION	39
COUPLES DE SERRAGE GENERAUX	11	GRAISSAGE DE LA CHAINE DE TRANSMISSION.....	40
OUTILS SPECIAUX	12	REPLACEMENT DE LA CHAINE DE TRANSMISSION.....	40
1. MAINTENANCE PERIODIQUE	16	CONTROLE DU FONCTIONNEMENT DE LA FOURCHE AVANT.....	40
TABLEAU DE MAINTENANCE PERIODIQUE	17	CONTROLE DE FUITE DE LA FOURCHE AVANT.....	41
LISTE DE VERIFICATION DE LA MAINTENANCE CONSTANTE.....	17	CONTROLE DE FONCTIONNEMENT DE L'AMORTISSEUR ARRIERE.....	41
REFERENCES IMPORTANTES DE PREPARATION	18	CONTROLE DE FUITE D'HUILE DE L'AMORTISSEUR ARRIERE.....	41
CIRCUIT DE CARBURANT	21	STEERING	42
FILTRE A AIR.....	21	CONTROLE DU JEU DE DIRECTION.....	42
INTERVALLES DE CHANGEMENT.....	21	GRAISSAGE DU ROULEMENT DE DIRECTION.....	42
CONTROLE/REGLAGE DU CABLE D'ACCELERATEUR.....	21	CONTROLE/RECHARGE DE LA BATTERIE.....	43
REGLAGE DU RALENTI.....	22	SYSTEME ELECTRIQUE/ BATTERIE	43
REGLAGE DU CARBURATEUR.....	22	SYSTEME ELECTRIQUE	44
CIRCUIT DE CARBURANT/MOTEUR	23	FUSIBLES.....	44
NETTOYAGE DES FILTRES A CARBURANT.....	23	CONTROLE DU FONCTIONNEMENT DE L'ECLAIRAGE ET DES INTERRUPTEURS.....	45
CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE MOTEUR.....	23	CONTROLE D'ASSIETTE DU PHARE.....	45
MOTEUR	24	2. REPARATION ET DIAGNOSTICS	46
CONTROLE DU CAPTEUR DE NIVEAU D'HUILE MOTEUR.....	24	CHASSIS	47
CONTROLE DE LA POMPE A HUILE.....	24	VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - CADRE.....	47
REGLAGE DE LA POMPE A HUILE.....	26	VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - BRAS OSCILLANT ARRIERE.....	48
CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DE TRANSMISSION.....	27	VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - SELLE.....	48
CONTROLE DE LA BOUGIE.....	27	COUPLE DE SERRAGE DES PIECES DE FIXATION SUR LE CHAS- SIS.....	49
IMAGES ET ANALYSE DE BOUGIE.....	28	CIRCUIT DE CARBURANT/ RÉSERVOIR DE CARB.	50
REPLACEMENT DE LA BOUGIE.....	28	VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - CIRCUIT DE CAR- BURANT.....	50
CONTROLE DE LA PRESSION DU CYLINDRE.....	28	CIRCUIT DE CARBURANT/ RÉSERVOIR DE CARB.	51
REGLAGE DU JEU DU CABLE D'EMBRAYAGE.....	29	CARACTERISTIQUES.....	51
REGLER LE JEU LIBRE DU CABLE D'EMBRAYAGE COTE MO- TEUR.....	29	CIRCUIT DE CARBURANT/CARBURATEUR	52
MOTEUR/EMBRAYAGE	29	VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - CARBURATEUR.....	52
EMBRAYAGE/ROUES	30	DEPOSE DU CARBURATEUR.....	53
REGLAGE DE L'EMBRAYAGE.....	30	DEPOSE DU STARTER/CABLE.....	53
AIR PRESSURE INSPECTION.....	30	DEPOSE DU CARTER SUPERIEUR DU CARBURATEUR.....	54
CONTROLE DU ROULEMENT DE ROUE ET DE L'ESSIEU AVANT.....	31	REGLAGE DU CARBURATEUR.....	54
CONTROLE DE FUITE DE LIQUIDE DE FREIN AVANT.....	31	CONTROLE DE L'ALIMENTATION EN CARBURANT.....	54
CONTROLE DE FUITE DE LIQUIDE DE FREIN ARRIERE.....	31	PIECES A CONTROLER.....	54
CONTROLE DEFONCTIONNEMENT DU FREIN AVANT.....	31	DEPOSE DU RESERVOIR A CARBURANT.....	55
ROUES/FREINS	31	CIRCUIT DE CARBURANT/ALIMENTATION EN CARB.	55
FREINS	32	CIRCUIT DE CARBURANT/ALIMENTATION EN CARB.	56
CONTROLE DE FONCTIONNEMENT DU FREIN ARRIERE.....	32	DEPOSE DU ROBINET DE CARBURANT.....	56
CONTROLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN AVANT.....	32	MOTEUR	57
CONTROLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN ARRIERE.....	32	VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - CYLINDRE/COUVERCLE DE CYLINDRE.....	57
CONTROLE DES PLAQUETTES DE FREIN AVANT.....	33		
CONTROLE DES PLAQUETTES DE FREIN ARRIERE.....	33		
CONTROLE DU DISQUE DE FREIN AVANT.....	34		
CONTROLE DU DISQUE DE FREIN ARRIERE.....	35		
REPLACEMENT DU LEVIER DE FREIN AVANT/MAITRE- CYLINDRE DE FREIN.....	35		

VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - VILEBREQUIN.....	58	MEMBRANE INSTALLATION.....	83
VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - CARTER.....	59	ASSEMBLAGE DU CARTER DROIT.....	83
CARACTERISTIQUES.....	60	MOTEUR/EMBRAYAGE.....	84
MOTEUR/DEMONTAGE.....	62	CONTROLE DE L'EMBRAYAGE.....	84
REVISION/DEPOSE DU MOTEUR.....	62	VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - EMBRAYAGE.....	85
PREPARATION DU MOTEUR.....	62	ASSEMBLAGE DE L'EMBRAYAGE.....	86
DEPOSE DU MOTEUR.....	62	REGLAGE DU LEVIER DE DEGAGEMENT VERS L'EXTERIEUR.....	87
DEPOSE DU COUVERCLE DE CYLINDRE.....	63	CONTROLE DU LEVIER D'ACTIONNEMENT.....	87
DEPOSE DU CYLINDRE.....	63	ASSEMBLAGE DU LEVIER D'ACTIONNEMENT.....	87
DEPOSE DU PISTON.....	63	ASSEMBLAGE DU CARTER DROIT.....	87
MOTEUR/DEMONTAGE/PARTIE SUPERIEURE.....	63	MOTEUR/EMBRAYAGE/CARTER DROIT.....	87
MOTEUR/DEMONTAGE/CARTER DROIT.....	64	MOTEUR/LEVIER D'ACTIONNEMENT.....	88
DEPOSE DE LA POMPE A HUILE.....	64	REGLAGE DU LEVIER D'ACTIONNEMENT.....	88
DEPOSE DE LA POMPE A EAU.....	64	DEPANNAGE.....	88
DEPOSE DU COUVRE-CARTER (DROIT).....	64	MOTEUR/ASSEMBLAGE/POMPE A HUILE.....	89
DEPOSE DE L'EMBRAYAGE.....	65	VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - POMPE A HUILE.....	89
MOTEUR/DEMONTAGE/EMBRAYAGE.....	65	CONTROLE DE LA POMPE A HUILE.....	89
DEPOSE DU PIGNON DE VILEBREQUIN ET DU PIGNON		ASSEMBLAGE DE LA POMPE A HUILE.....	89
D'ARBRE PRINCIPAL.....	66	SCHEMA DE LUBRIFICATION.....	90
DEPOSE DE LA MEMBRANE.....	66	MOT./CIRC. DE REFROIDISSEMENT/POMPE A EAU.....	91
DEPOSE DE LA ROUE DENTEE.....	66	SCHEMA DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT.....	91
MOTEUR/CARTER.....	66	CONTROLE DE LA POMPE A EAU.....	91
MOTEUR/DEMONTAGE/CARTER GAUCHE.....	67	ASSEMBLAGE DE LA POMPE A EAU.....	91
DEPOSE DU COUVRE-CARTER (GAUCHE).....	67	MOTEUR/ROUES ET PNEUS.....	92
DEPOSE DU DEMARREUR.....	67	VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - ROUE AVANT.....	92
DEPOSE DU PIGNON DU DEMARREUR.....	67	VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - ROUE ARRIERE.....	93
DEPOSE DU STATOR.....	67	SPECIFICATION.....	93
SEPARATION DU CARTER.....	68	ROUES (JANTES).....	94
DEPOSE DU VILEBREQUIN.....	68	PNEUS.....	94
DEMONTAGE DE LA TRANSMISSION.....	69	REMPACEMENT DU ROULEMENT DE ROUE - ROUE AVANT.....	94
MOTEUR/DEMONTAGE/TRANSMISSION.....	69	REMPACEMENT DU ROULEMENT DE ROUE - ROUE ARRIERE.....	95
MOTEUR/TRANSMISSION.....	70	CONTROLE DU ROULEMENT DE ROUE.....	95
CONTROLE DE LA TRANSMISSION ET DU MECANISME DE		CONTROLE DE L'AXE DE LA ROUE.....	95
CHANGEMENT DE VITESSE.....	70	CONTROLE DE LA JANTE.....	95
VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES – MONTAGE DE		VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - FREIN AVANT.....	96
L'ARBRE PRINCIPAL/MONTAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE.....	71	SPECIFICATION.....	96
VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - MECANISME DE		VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES- FREIN ARRIERE.....	97
CHANGEMENT.....	72	SPECIFICATION.....	97
VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES -		LEVIERS DE FREIN/LEVIER DE FREIN AVANT.....	98
MOTOREDUCTEUR.....	73	LEVIERS DE FREIN/PEDALE DE FREIN ARRIERE.....	98
CONTROLE DE LA TRANSMISSION ET DU MECANISME DE		LIQUIDE DE FREIN.....	99
CHANGEMENT.....	74	CARACTERISTIQUES.....	99
MONTAGE DE LA TRANSMISSION.....	75	FLEXIBLE DE FREIN.....	99
MOTEUR/VILEBREQUIN.....	76	CONTROLE DE L'USURE DES GARNITURES DE	
CONTROLE DU VILEBREQUIN.....	76	FREIN ARRIERE.....	99
NE PAS OUBLIER LA VIS SUR LE CÔTÉ DROIT DU MOTEUR.....	77	REMPACEMENT DE LA PEDALE DE FREIN.....	100
MOTEUR/PARTIE SUPERIEURE.....	78	SUSPENSION.....	101
CONTROLE DES PIECES DE LA PARTIE SUPERIEURE.....	78	VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - SUSPENSION	
CONTROLE DU CYLINDRE.....	78	AVANT.....	101
INSTALLATION DU PISTON.....	80	VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - SUSPENSION AR-	
INSTALLATION DU CYLINDRE.....	81	RIERE REGLABLE.....	103
INSTALLATION DE LA CULASSE.....	81	CARACTERISTIQUES.....	103
MOTEUR/CARTER GAUCHE.....	82	REMPACEMENT DE LA SUSPENSION AVANT.....	104
ASSEMBLAGE DU CARTER GAUCHE.....	82	REMPACEMENT DU BRAS DE FOURCHE DE SUSPENSION	
MOTEUR/CARTER GAUCHE-DROIT.....	83	AVANT.....	105
INSTALLATION DE LA ROUE DENTEE.....	83	REMPACEMENT DE LA SUSPENSION ARRIERE.....	105
CONTROLE DE LA MEMBRANE.....	83	REMPACEMENT DU BRAS OSCILLANT ARRIERE.....	106
		DIRECTION.....	107
		EXPLODED VIEW / PART LOCATION - STEERING.....	107

CARACTERISTIQUES.....	107	CIRCUIT ELECTRIQUE/CIRCUIT D'ECLAIRAGE.....	131
REPLACEMENT DU GUIDON.....	108	REPLACEMENT DE L'AMPOULE DU CLIGNOTANT.....	132
REPLACEMENT DU LEVIER D'EMBRAYAGE.....	109	REPLACEMENT DE L'AMPOULE DU FEU DE POSITION	
REPLACEMENT DU LEVIER DE FREIN.....	110	ARRIERE.....	132
REPLACEMENT DE L'ECHAPPEMENT.....	110	REPLACEMENT DU FEU ARRIERE.....	133
DIRECTION/ECHAPPEMENT.....	110	REPLACEMENT DE L'AMPOULE DE PLAQUE	
CONTROLE DU SYSTEME D'AIR SECONDAIRE.....	112	MINERALOGIQUE.....	133
ECHAPPEMENT/SYSTEME D'AIR SECONDAIRE.....	112	DESCRIPTION DU TACHYMETRE.....	134
CIRCUIT ELECTRIQUE/GENERALITES.....	114	REPLACEMENT DU TACHYMETRE.....	134
SCHEMA ELECTRIQUE.....	114	CONTROLE DU CONTACTEUR D'ALLUMAGE.....	134
EMPLACEMENT - CIRCUIT ELECTRIQUE.....	115	REPLACEMENT DU CONTACTEUR D'ALLUMAGE.....	134
EMPLACEMENT - ECLAIRAGE/INTERRUPTEURS		CIRCUIT ELECTRIQUE/TACHYMETRE.....	134
D'INSTRUMENTATION.....	116	CONTROLE DE L'AVERTISSEUR SONORE ELECTRIQUE.....	135
CERTIFICATION N°.....	116	REPLACEMENT DE L'AVERTISSEUR SONORE ELECTRIQUE.....	135
CARACTERISTIQUES.....	117	COMMUTATEUR DE POIGNEE GAUCHE.....	135
REPLACEMENT DE FUSIBLE.....	118	COMMUTATEUR DE POIGNEE DROITE.....	135
CARACTERISTIQUES.....	118	CIRCUIT ELECTRIQUE/INSTRUMENTS.....	135
DEPANNAGE.....	118	CONTROLE DU COMMUTATEUR DE POIGNEE GAUCHE.....	136
INFORMATIONS GENERALES RELATIVES A LA BATTERIE.....	118	REPLACEMENT DU COMMUTATEUR DE POIGNEE GAUCHE.....	136
DEPOSE DE LA BATTERIE.....	119	CONTROLE DU COMMUTATEUR DE POIGNEE DROITE.....	136
CIRCUIT ELECTRIQUE/CIRCUIT DE CHARGE.....	119	CIRCUIT ELECTRIQUE/INSTRUMENTS.....	136
SCHEMA DE CHARGE.....	120	REPLACEMENT DU COMMUTATEUR DE POIGNEE DROITE.....	137
TEST DE PERFORMANCE DE CHARGE.....	120	CONTROLE/REPLACEMENT DU CONTACTEUR DE FEU STOP	
CONTROLE DU REGULATEUR - REDRESSEUR.....	121	DU FREIN AVANT.....	137
BOBINE DE CHARGE DU GENERATEUR.....	121	CIRC. ELEC./INTERRUPTEURS ET CAPTEURS.....	137
CIRCUIT ELECTRIQUE/CIRCUIT D'ALLUMAGE.....	121	CONTROLE DU CONTACTEUR DE FEU STOP DU FREIN	
CIRCUIT D'ALLUMAGE.....	122	ARRIERE.....	138
DONNEES PREPARATOIRES.....	122	REPLACEMENT DU CONTACTEUR DE FEU STOP ARRIERE.....	138
CARACTERISTIQUES.....	123	CONTROLE DU CAPTEUR NEUTRE.....	139
DIAGNOSTIC DE PANNE.....	123	REPLACEMENT DU CAPTEUR NEUTRE.....	139
CONTROLE DU CIRCUIT D'ALLUMAGE.....	124	CONTROLE DU CAPTEUR DE VITESSE.....	140
PRIMARY VOLTAGE OF IGNITION COIL.....	124	REPLACEMENT DU CAPTEUR DE VITESSE.....	140
DECLENCHEUR (CAPTEUR).....	124	DIAGNOSTIC DE PANNE.....	142
CONTROLE DU DECLENCHEUR.....	125	REPLACEMENT DU CAPOT.....	143
BOBINE D'ALLUMAGE.....	125	DEPOSE DE LA SELLE.....	143
DEPOSE DE LA BOBINE D'ALLUMAGE.....	125	DEPOSE DU CAPOT LATERAL GAUCHE/DROIT.....	143
CONTROLE DE LA BOBINE PRINCIPALE.....	125	DEPOSE DU CAPOT LATERAL INFERIEUR GAUCHE/DROIT.....	143
BOBINE SECONDAIRE.....	126	CHASSIS.....	143
CIRCUIT DE DEMARRAGE.....	126	DEPOSE DU CAPOT LATERAL DE RESERVOIR	
DONNEES PREPARATOIRES.....	126	GAUCHE/DROIT.....	144
CIRCUIT ELECTRIQUE/CIRCUIT DE DEMARRAGE.....	126	DEPOSE DU PANNEAU DE CARROSSERIE ARRIERE.....	144
DIAGNOSTIC DE PANNE.....	127	DEPOSE DU PANNEAU LATERAL ARRIERE.....	145
DEMARREUR.....	127	DEPOSE DU GARDE-BOUE ARRIERE.....	145
CONTROLE DU DEMARREUR.....	127	DEPOSE DU GARDE-BOUE AVANT.....	146
STARTING RELAY ACTUATION INSPECTION.....	127	DEPOSE DU CAPOT DE PHARE.....	146
CONTROLE DE TENSION DU RELAIS DE DEMARRAGE.....	128	DEPOSE DU CAPOT GAUCHE DE L'AMORTISSEUR AVANT.....	147
CONTROLE D'ACTIVATION.....	128	DEPOSE DU CAPOT DROIT DE L'AMORTISSEUR AVANT.....	148
REPLACEMENT DES AMPOULES – INFORMATIONS		RETROVISEURS.....	149
GENERALES.....	128	DEPOSE DES RETROVISEURS.....	149
DONNEES PREPARATOIRES.....	128	SECOND TACHYMETRE.....	150
DIAGNOSTIC DE PANNE.....	128	SECOND TACHYMETRE.....	150
CIRCUIT ELECTRIQUE/CIRCUIT D'ECLAIRAGE.....	128	LISTE DES FONCTIONS DES BOUTONS ET INTERRUPTEURS.....	150
REPLACEMENT DE L'AMPOULE DE PHARE.....	129	LISTE DES PIECES - SECOND TACHYMETRE.....	150
CIRCUIT D'ECLAIRAGE.....	129	RETRAIT DE LA LIMITE DE PUISSANCE.....	151
REPLACEMENT DE L'AMPOULE DE FEU DE POSITION.....	130	RETRAIT DE LA LIMITE DE PUISSANCE.....	151
REPLACEMENT DU PHARE COMPLET.....	130		
REPLACEMENT DU CLIGNOTANT ARRIERE.....	131		
REPLACEMENT DU CLIGNOTANT AVANT.....	131		

GARANTIE

Les travaux prescrits dans le programme d'entretien doivent être effectués par un atelier autorisé et confirmés dans la fiche de service du consommateur, sans quoi aucune demande de garantie ne sera reconnue. Aucune demande de garantie ne peut être prise en considération pour des dommages résultant de manipulations et / ou modifications au véhicule.

NOTES ET AVERTISSEMENTS

Prêtez attention aux notes/avertissements figurant dans ce manuel.

▲ AVERTISSEMENT

- Identifie des dangers qui mèneront à des dommages environnementaux si les mesures ne sont pas prises.
- Identifie des dangers susceptibles d'entraîner des blessures graves ou la mort si les mesures ne sont pas prises.
- Identifie des dangers qui mèneront à des dégâts considérables à la machine et au matériel si les mesures ne sont pas prises.
- Identifie des dangers qui entraîneront immédiatement des blessures irréversibles, voire mortelles si les mesures appropriées ne sont pas prises.

MANUEL DE REPARATION

Il est important que vous lisiez ce manuel dans sa totalité avant le début des travaux. Il contient des informations utiles sur la façon de réparer et d'entretenir le véhicule.

CARBURANT ET LUBRIFIANTS

Utilisez uniquement les carburants, huiles et lubrifiants conformément aux spécifications énumérées dans ce manuel. Veuillez considérer que KSR Group GmbH ne donne aucune approbation pour le carburant bioéthanol (E 10 ou plus).

PIECES DE RECHANGE ET ACCESSOIRES

N'utiliser que des pièces de rechange et des accessoires qui ont été homologués ou recommandés par KSR Group GmbH.

PRATIQUE

Des outils spéciaux sont nécessaires pour certains travaux, mais la plupart du temps, un équipement d'atelier professionnel suffit pour l'entretien, la réparation et la maintenance du véhicule. Les outils spéciaux sont mentionnés dans ce manuel.

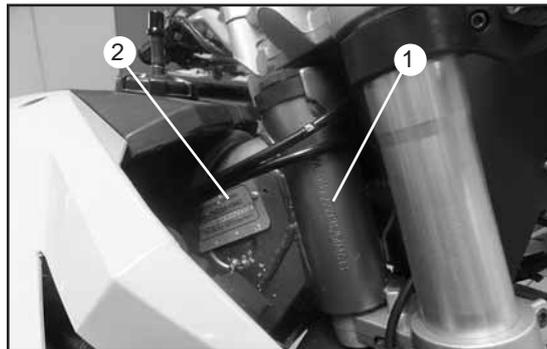
Lorsque du frein filet est utilisé sur les assemblages (par exemple Loctite®), respectez les instructions d'utilisation du fabricant. Après démontage, nettoyez les pièces qui doivent être réutilisées et vérifiez leur état et leur usure. Remplacez les pièces endommagées ou usées.

IMPORTANT

- Après chaque intervention de réparation ou de maintenance, vérifiez la sécurité et effectuez un essai routier.
- Avant la livraison du véhicule au client, un essai routier de sécurité doit être effectué.

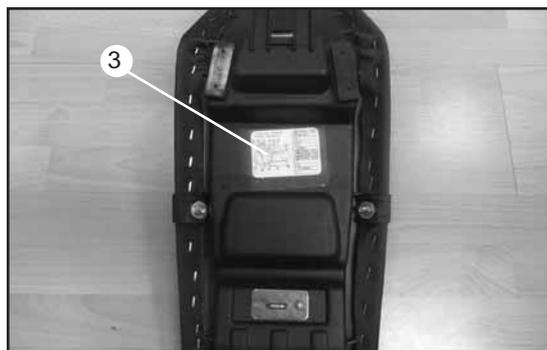
VIN (NUMERO DE CHASSIS) ET PLAQUE DE CADRE

Le numéro d'identification du véhicule (VIN) (1) est frappé dans le côté droit du tube de direction. La plaque de cadre (2) est située sur le côté droit du tube de direction.



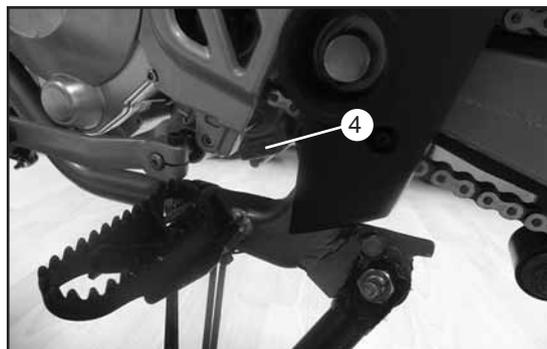
ETIQUETTE ANTI-FRAUDE

L'étiquette anti-fraude (3) est intégrée à l'intérieur de la selle.



NUMERO DU MOTEUR

Le numéro du moteur (4) est frappé dans le carter moteur gauche.



DECRYPTAGE DU NUMERO D'IDENTIFICATION DU VEHICULE

EXAMPLE: VA4D0115XDB775449

VA4 -	INDICE MONDIAL DU FABRICANT (NOM DU FABRICANT)
D01 -	TYPE MODELE
1 -	VARIANTE DU MODELE
5 -	VERSION DU MODELE
X -	NUMERO ALEATOIRE
D -	ANNEE DE PRODUCTION (CB = 2012/ DB = 2013,.....)
B -	USINE D'ASSEMBLAGE (SITE DE L'USINE)
775449	NUMERO DE SERIE

MOTEUR

Type de moteur : refroidissement liquide 2 temps
 Configuration de cylindre : cylindre simple (+60°)
 Cylindrée : 49,6 cm³
 Taux de compression : 7,0:1
 Puissance max. (kw / tr/min) : 2,2 kW / 6500 tr/min
 Couple max. (Nm / tr/min) : 3,6 Nm / 5500 tr/min
 Système de démarrage : Démarreur électrique et au pied
 Système de lubrification : Lubrification par pompe à huile

QUANTITE D'HUILE MOTEUR

Capacité : 1 L
 Type recommandé : CASTROL Power 1-Racing 2T
 100 % synthétique

HUILE DE TRANSMISSION

Quantité 0,5 L pour démontage/ 0,4 pour remplacement
 Type recommandé : CASTROL Power 1-Racing 4T 10W-40

FILTRE A AIR

Filtre mousse

CARBURATEUR

Carburant recommandé : Essence sans plomb uniquement ≥ 95 Oct
 Ne pas utiliser de carburant au Bioéthanol - E10 non autorisé
 Capacité du réservoir à carburant : 10 L ± 0,2 L

CARBURETTOR

Type/ Fabricant : PZ19JB JB-4/ LEADER ou QJ
 Gicleur principal : 95
 Gicleur de ralenti : 22,5

BOUGIE

Fabricant / modèle : NGK/BR8ES

EMBRAYAGE

Type d'embrayage : Multi-disques à bain d'huile

TYPE DE TRANSMISSION

Manuelle, 5 vitesses

CHASSIS

Frame type: Steel tube

PNEUMATIQUES (Version 0 = Modèle X)

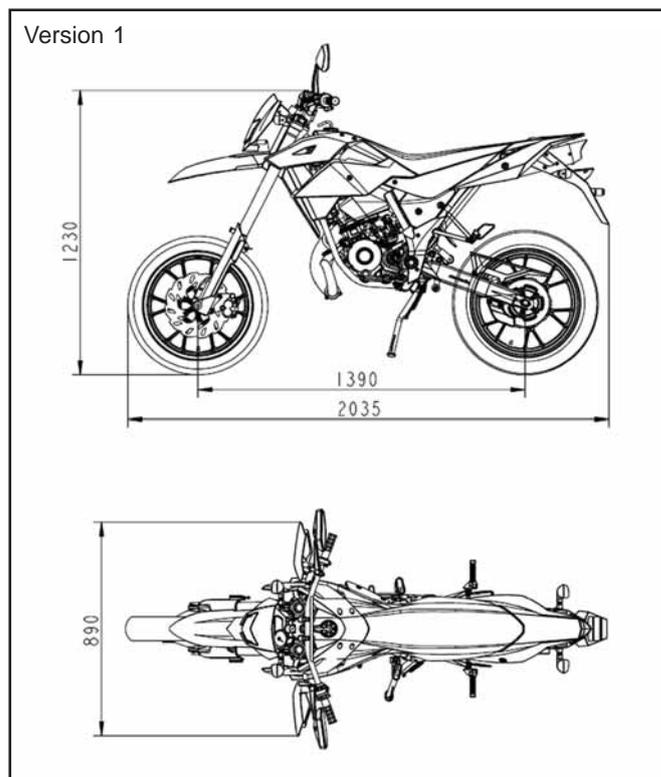
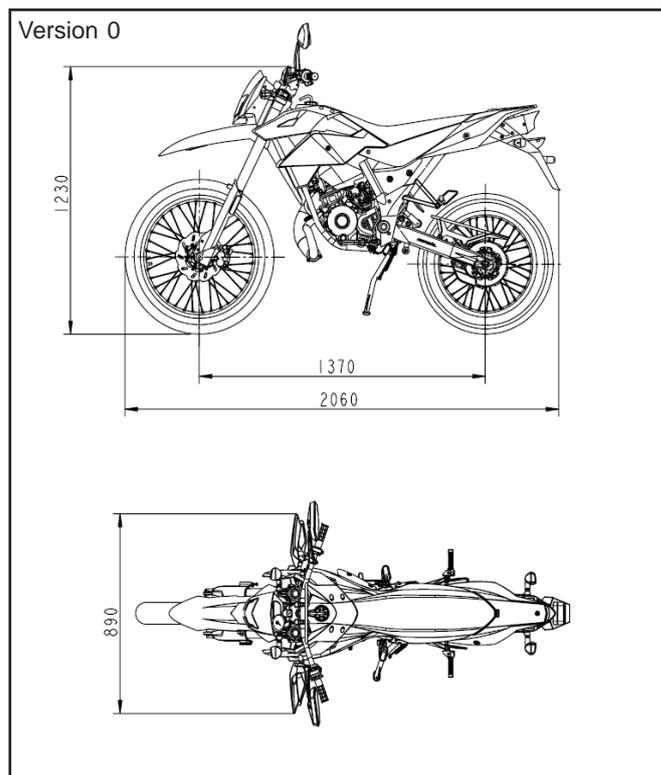
Pneu avant
 Type : Tubeless/ Pression du pneu à froid : 2,25 bars
 Dimensions : Jante : 1,6*21
 Pneu : 3,00-21

Pneu arrière
 Type : Tubeless/ Pression du pneu à froid : 2,25-2,5 bars
 Dimensions : Jante : 1,85*18
 Pneu : 4,10-18

PNEUMATIQUES (Version 1 = Modèle SM)

Pneu avant
 Type : Tubeless/ Pression du pneu à froid : 2,25 bars
 Dimensions : Jante : 2,5*17
 Pneu : 100/80-17

Pneu arrière
 Type : Tubeless/ Pression du pneu à froid : 2,25-2,5 bars
 Dimensions : Jante : 3,00*17
 Pneu : 130/80-17



FREINS

Frein avant

Type : Frein à disque hydraulique simple (280 mm)/ Commande main droite

Liquide de frein : DOT4

Liquide de frein recommandé : (CASTROL SUPER DISK BRAKE FLUID DOT 4.)

Frein arrière

Type : Frein à disque hydraulique (220 mm)/ Commande pied droit

Liquide de frein : DOT4

Liquide de frein recommandé : (CASTROL SUPER DISK BRAKE FLUID DOT 4.)

SUSPENSION AVANT

Type : Fourche télescopique

Type ressort / amortisseur : ressort hélicoïdal /amortisseur à huile

SUSPENSION ARRIERE

Type: oscillante

Type ressort / amortisseur : ressort hélicoïdal /amortisseur à huile

SYSTEME ELECTRIQUE

Système d'allumage : CDI

Système d'alternateur : magnéto

BATTERIE

Modèle : YT4L-BS/ 12V, 3 Ah

LAMPES ET AMPOULES

Phare : 12 V, 35,0 W

Feu arrière / frein : 12 V, 21,0 W / 5,0W

Feu de position 12 V, 35,0 W

Feu clignotant avant : 12 V, 10,0 W

Feu clignotant arrière : 12 V, 10,0 W

Eclairage de plaque d'immatriculation : 12 V, 5,0 W

Voyant de feu de route : 12 V, 2 W

Voyants de clignotants : 12 V, 3 W

Voyant de position de vitesse : 12V, 3 W

Voyants d'instrumentation (2x): 12V, 3 W

FUSIBLE PRINCIPAL

10,0 A

MODULE	PIECE	Couple / Nm
Système électrique	Boulon du carter d'embrayage de démarrage du moteur	12
	Ecrou de fixation d'embrayage de démarrage du moteur	95
	Boulon redresseur	5
	Boulon de fixation de la bobine d'allumage	9
	Boulon de fixation du volant d'inertie	35-40
Axe	Axe de roue avant	55 - 62
	Ecrou d'axe de roue arrière	85 - 98
Réservoir à carburant	Boulon de fixation du réservoir à carburant	5-9
	Boulon de montage du coussinet	9-10
Système de freinage avant	Boulon de fixation du disque de frein	22-29
	Boulon de montage de l'étrier de frein	22-29
	Boulon de fixation du levier de frein à main	5-9
Système de freinage arrière	Boulon de fixation du disque de frein	22-29
	Boulon de montage de l'étrier de frein	22-29
	Boulon de fixation du levier de frein à main	5-9
Amortisseur arrière	Ecrou supérieur de l'amortisseur arrière	37-44
	Ecrou inférieur de l'amortisseur arrière	37-44
Fourche avant	Boulon de montage de l'amortisseur avant	37-44
Guidon	Boulon de montage de l'assemblage de la fixation supérieure	40-60
Silencieux	Boulon de fixation du silencieux	5-9
	Vis combinée pour la plaque de protection du silencieux	5-9
Moteur	Ecrou du carter de cylindre	18-22
	Ecrou de fixation du mécanisme d'embrayage	50-60
	Boulon fileté du cylindre à air	18-22
	Ecrou de blocage de l'embrayage	50-60
	Bougie	10-15
	Vis de butée du levier de démarrage au pied	35-40
	Boulon positionné de changement de vitesse	10-16
	Boulon d'assemblage du moule	10-12
	Boulon sur le carter de moteur droit et gauche	10-12
	Boulon de bobine	10-12
	Boulon de fixation moteur	10-12
	Boulon de séparation du disque d'embrayage	10-16
	Boulon de fixation de la soupape d'admission	10-12
	Vis sans tête de l'affichage décalé	4-7
	Vis sans tête du régulateur de température constante	4-7
	Vis sans tête du serre-câble électrique	4-7
	Fixing bolt of water pump	10-12
Cadre	Ecrou de l'arbre de balancier arrière	70-83

Si aucun couple spécifique n'est donné pour un assemblage boulonné, utilisez le tableau ci-dessous pour serrer les vis. Si vous desserrez un assemblage boulonné et collé, il doit être collé de nouveau lorsqu'il est remonté. Pour le collage des vis, utilisez Loctite ® 243 ™. Suivez les instructions d'utilisation du fabricant.

COUPLE MAXIMUM EN NM SE REFERANT A LA NORME ISO 898/1 POUR LES ASSEMBLAGES METRIQUES / COEFFICIENT DE FRICTION 0,12			
Taille	*Force (R) 3,6	*Force (R) 8,8	*Force (R) 12,9
M1,6	0,047 Nm	0,169 Nm	0,285 Nm
M 2	0,10 Nm	0,35 Nm	0,60 Nm
M 2,5	0,21 Nm	0,73 Nm	0,12 Nm
M 3	0,36 Nm	0,12 Nm	0,21 Nm
M 4	0,82 Nm	3,0 Nm	5,1 Nm
M 5	1,6 Nm	5,9 Nm	10,0 Nm
M 6	2,8 Nm	10,1 Nm	17,4 Nm
M 8	6,8 Nm	24,6 Nm	42,2 Nm
M 10	13,7 Nm	48 Nm	83 Nm
M 12	23 Nm	84 Nm	144 Nm
M 14	37 Nm	133 Nm	229 Nm
M 16	57 Nm	206 Nm	354 Nm
M 18	80 Nm	295 Nm	492 Nm
M 20	112 Nm	415 Nm	692 Nm

* La valeur R (force) indique la propriété du matériau. Plus la valeur R est basse, plus le couple des boulons est faible.

Des outils spéciaux sont nécessaires pour certains travaux, mais la plupart de l'équipement d'atelier professionnel suffit pour le service, la réparation et l'entretien du véhicule. Après démontage, nettoyez les pièces qui doivent être réutilisées et vérifiez leur état et leur usure. Remplacez les pièces endommagées ou usées.

NOM	REMARQUES
Extracteur de volant d'inertie	Figure 1
Jauge d'écartement	Figure 2
Outils de démontage pour palier	Figure 3
Outils d'assemblage pour palier	Figure 4
Outil de démontage de joint d'étanchéité	Figure 5
Outils de démontage de poignée	Figure 6
Appareil de retrait de l'axe de piston	Figure 7
Pince d'ouverture de segment de piston	Figure 8
Clé à bougie circulaire	Figure 9
Cadran indicateur - Mesure l'alésage interne de l'axe du piston	Figure 10
Testeur de diamètre du cylindre	Figure 11
Clé mâle six pans	Figure 12
Clé dynamométrique	Figure 13
Micromètre	Figure 14
Jeu de douilles	Figure 15
Comparateur	Figure 16
Support magnétique, bloc en V	Figure 17
Pied à coulisse	Figure 18
Tournevis à frapper	Figure 19
Outils de démontage de joint d'étanchéité de la fourche avant	Figure 20
Outils de démontage du joint de l'élément d'entraînement avant	Figure 21
Clé pour écrou de direction	Figure 22
Multimètre	Figure 23
Pince à circlips	Figure 24
Testeur d'allumage	Figure 25
Support d'embrayage	Figure 26
Ecarteur guide de soupape	Figure 27
Installateur guide de soupape	Figure 28
Système de réglage de soupape	Figure 29
Système de retrait du ressort de soupape	Figure 30
Aléreur de guide de soupape	Figure 31
Système de retrait du carter moteur	Figure 32
Comparateur, bloc en V	Figure 33
Dispositif de purge de freins	Aucune image

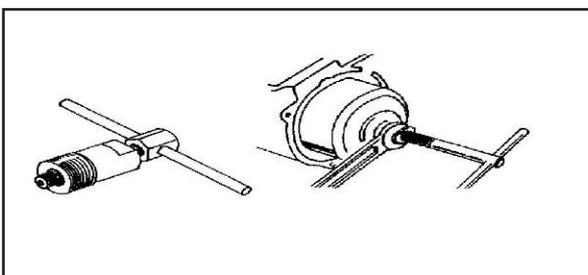


Fig. 1

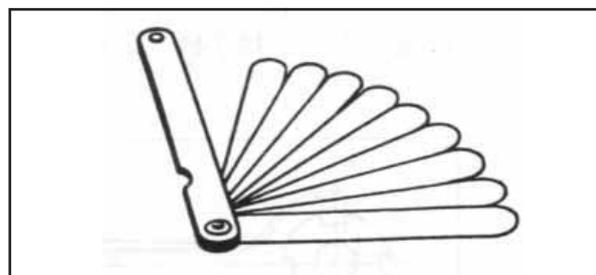


Fig. 2

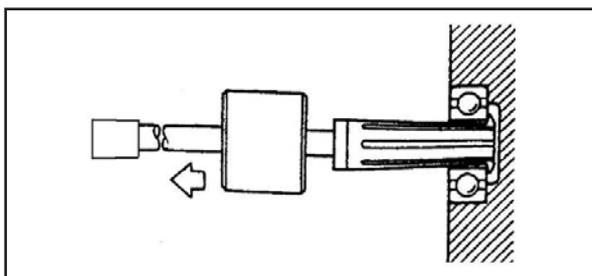


Fig. 3

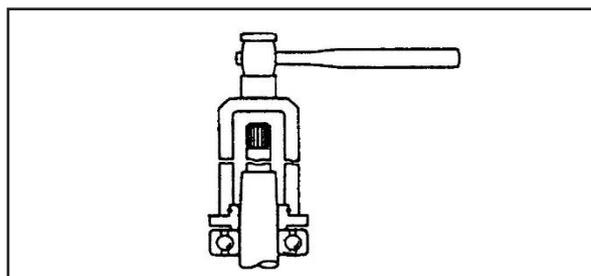


Fig. 4

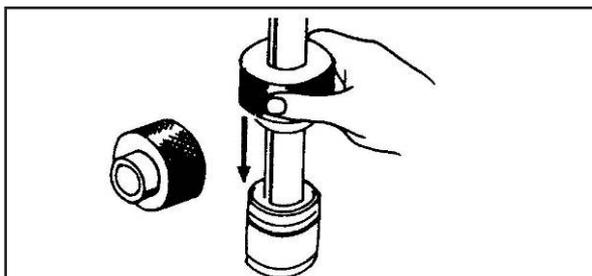


Fig. 5

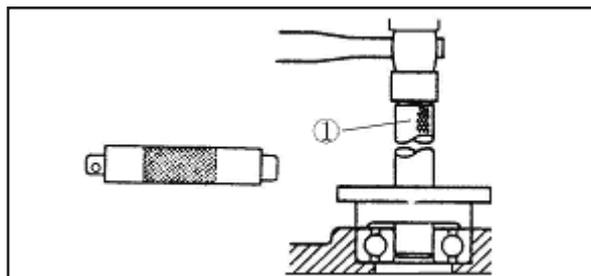


Fig. 6

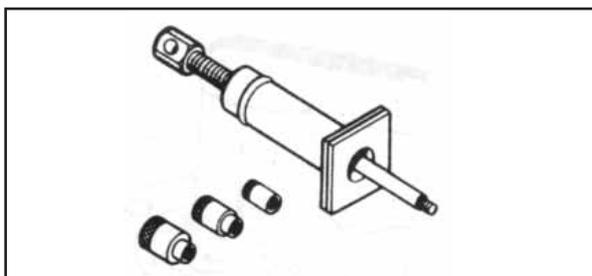


Fig. 7

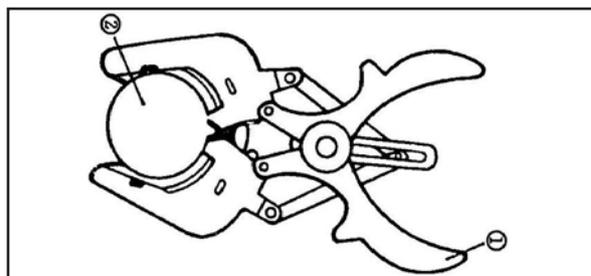


Fig. 8

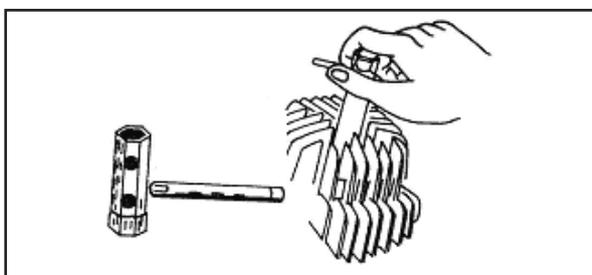


Fig. 9

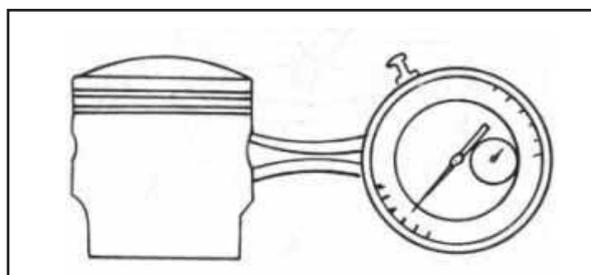


Fig. 10

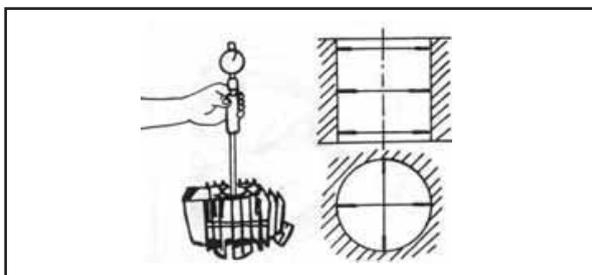


Fig. 11

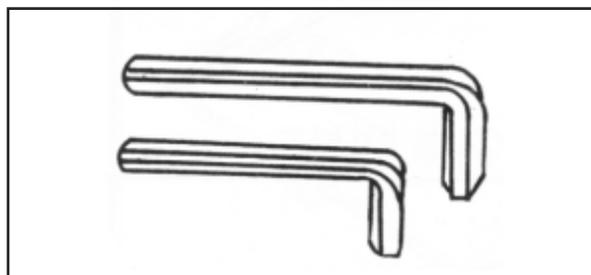


Fig. 12

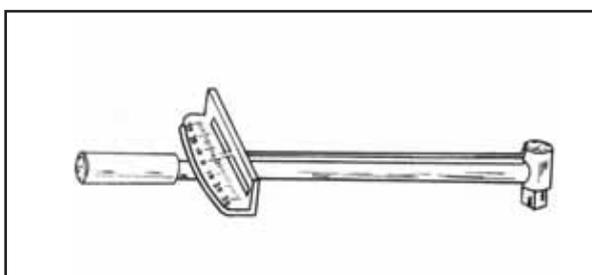


Fig. 13

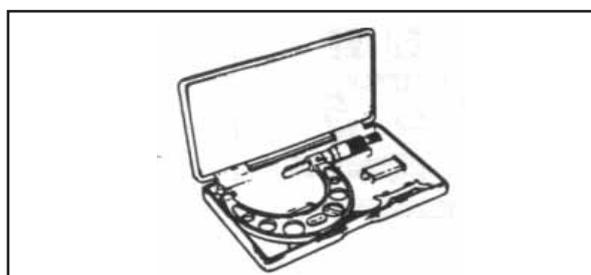


Fig. 14

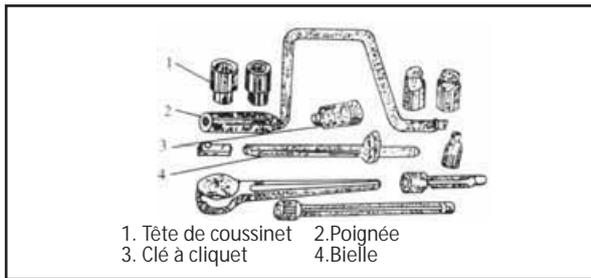


Fig. 15

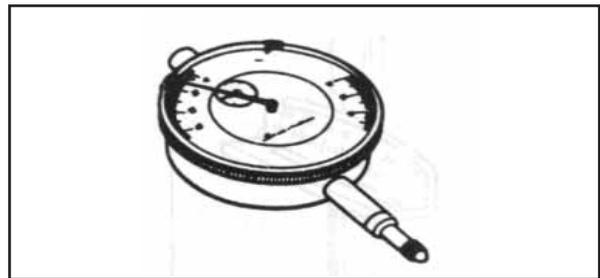


Fig. 16

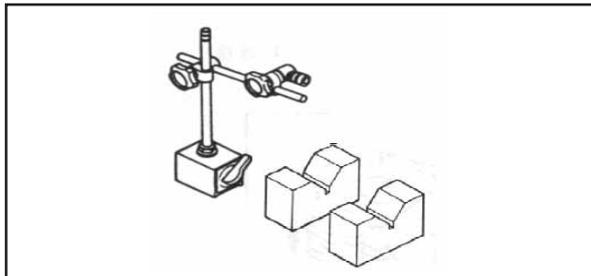


Fig. 17

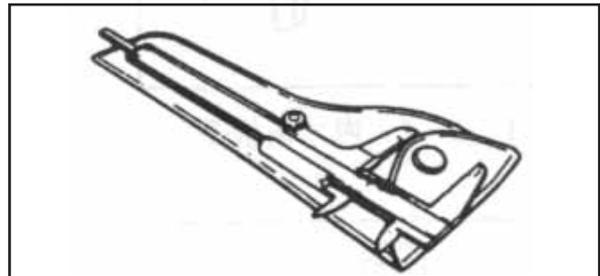


Fig. 18

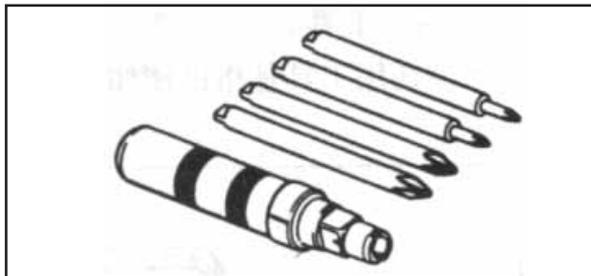


Fig. 19

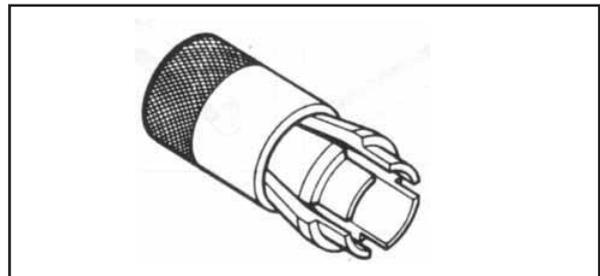


Fig. 20

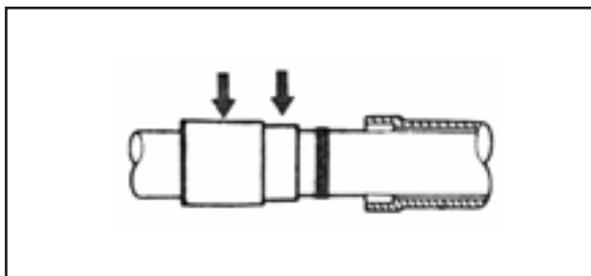


Fig. 21a

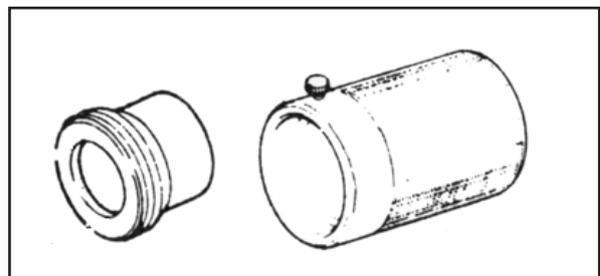


Fig. 21b

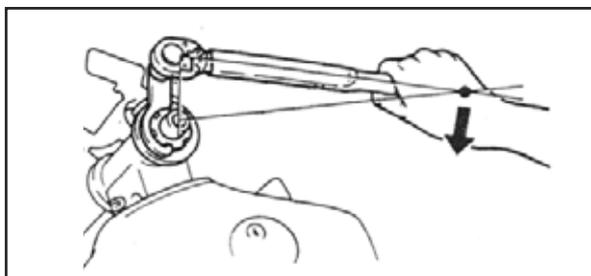


Fig. 22a

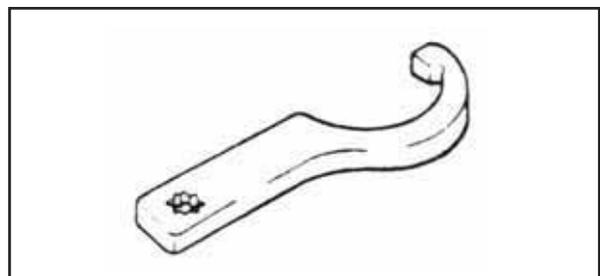


Fig. 22b

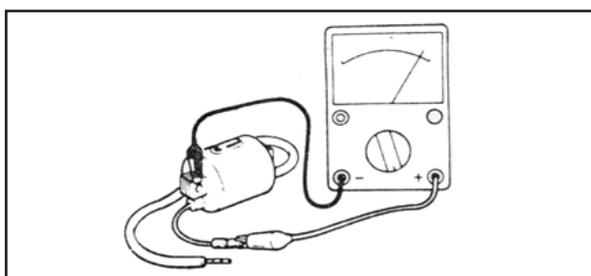


Fig. 23a

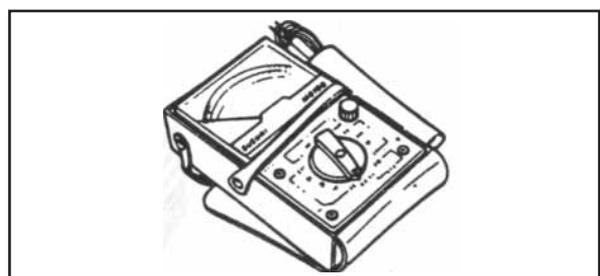


Fig. 23b

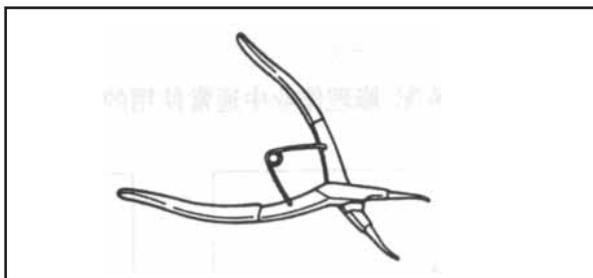


Fig. 24

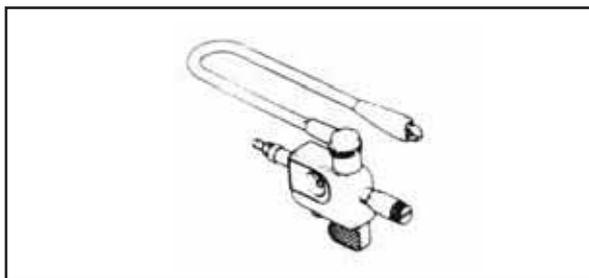


Fig. 25

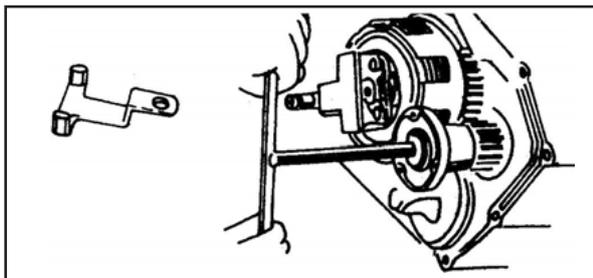


Fig. 26

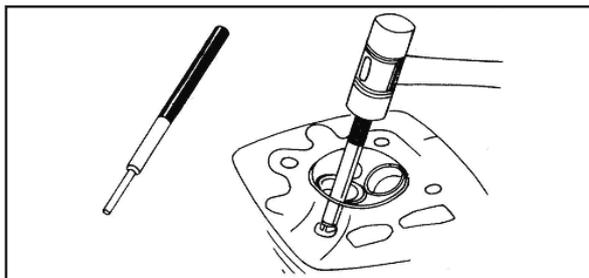


Fig. 27

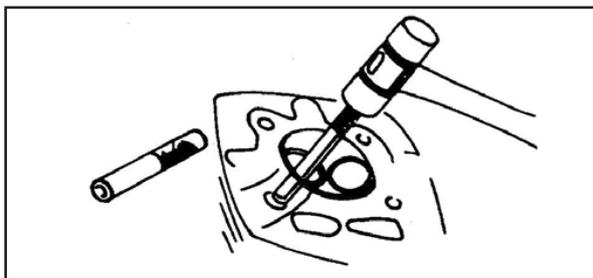


Fig. 28

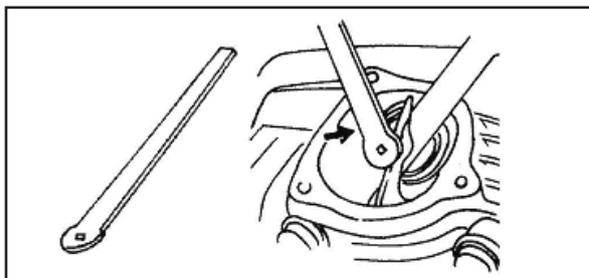


Fig. 29

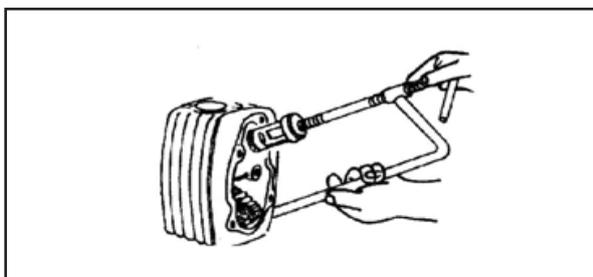


Fig. 30

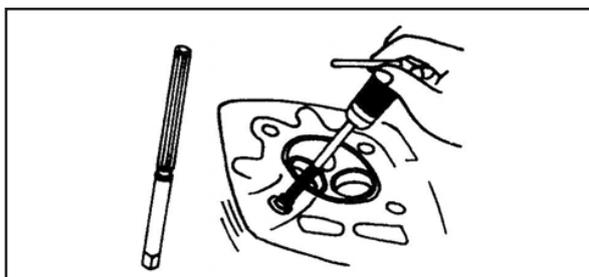


Fig. 31

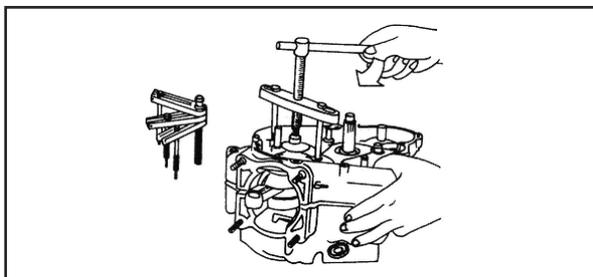


Fig. 32

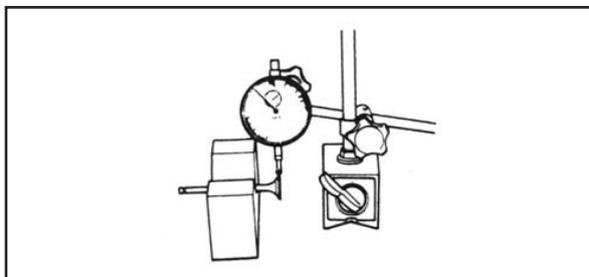


Fig. 33

Les outils spéciaux suivants ne sont pas utilisés pour les moteurs 2 temps:

-> Fig. 27, Fig. 28, Fig. 29, Fig. 30, Fig. 31, Fig.32, Fig. 33

1. MAINTENANCE PERIODIQUE

Les travaux de maintenance importants doivent être effectués par un atelier agréé.

LISTE DE VERIFICATION DE LA MAINTENANCE CONSTANTE

La garantie ne pourra être accordée que si le programme d'entretien suivant est respecté.		1000 km ou 1. mois	4.000 km ou 6. mois	7.000 km ou 12. mois	10.000 km ou 18. mois	13.000 km ou 24. mois
PIECE	A FAIRE					
Filtre à air	Nettoyage / échange	√	√	échange	√	√
Roues-Jantes	Contrôle	√	√	√	√	√
Pneus	Contrôle / pression		√	√	√	√
Roulements de roues	Contrôle / échange		√	√	√	√
Roulement guidon	Contrôle / nettoyage / lubrification	√	√	√	lubrification	√
Vis Carénages	Contrôle / resserrage		√	√	√	√
Freins	Contrôle / nettoyage / échange		√	√	√	√
Béquille principale	Contrôle / nettoyage / lubrification		√	√	√	√
Fourche avant	Contrôle		√	√	√	√
Suspension arrière	Contrôle		√	√	√	√
Filtre à huile	Nettoyage	√		√		√
Huile moteur	Contrôle / échange	échange	√	échange	√	échange
Valves moteur	Contrôle / réglage	√	√	√	√	√
Huile de transmission*	Changement	échange		échange		échange
Courroie*	Contrôle / échange		√	échange	√	
Galets / poids*	Contrôle / échange		√	échange	√	
Chaine*	Contrôle / nettoyage/ échange	√	√	√	√	√
Embrayage	Contrôle	√	√	√	√	√
Cables	Contrôle / nettoyage / lubrification	√	√	√	√	√
Accélération	Contrôle / réglage / lubrification		√	√	√	√
Feu / Contacteurs	Contrôle / réglage	√	√	√	√	√
Filtre à huile	Contrôle / échange		√	échange	√	√
Ralenti	Contrôle / réglage	√	√	√	√	√
Echappement	Contrôle / resserrage		√	√	√	√
Refroidissement*	Contrôle	√	√	√	√	√

ATTENTION: Les courroies, volants magnétiques respectivement les chaine, bougies, filtre à air et à essence doivent être changés tous les 7000kms. Les freins doivent être changés au maximum tous les 4 ans. A partir de 13000kms ou de 24 mois, le véhicule doit passer en révision tous les 7000 kms. Une vérification du niveau de rouille doit être effectuée à chaque révision et le propriétaire du véhicule est tenu de protéger son véhicule contre la rouille.

* Modèle déviations spécifiques sont possibles

MOTEUR

Huile / Pompe à huile

Élément		Standard	Limite de service
Huile de transmission	Remplacement d'huile	0,4 +/- 0,1 L	--
	Révision d'huile	0,5 +/- 0,1 L	--
Pompe à huile	Diamètre externe du piston	--	2,45 mm

Cylindre / Piston

Élément		Valeur standard [mm]	Limite admissible	
Cylindre à air	Alésage	40,27 - 40,28	40,3	
	Courbure	---	0,05	
	Cylindricité	---	0,05	
	Rondeur	---	0,05	
Piston et segment de piston	Jeu entre le segment de piston et la rainure du segment de piston	Segment supérieur	0,015 - 0,05	0,09
		Segment secondaire	0,015 - 0,05	0,09
	Jeu de l'interface	Segment supérieur	0,1 - 0,25	0,5
		Segment secondaire	0,1 - 0,25	0,5
	Diamètre externe du piston		40,22 - 40,23	40,2
	Jeu du piston et cylindre à air		0,04 - 0,06	0,1
	Diamètre d'alésage de l'orifice d'axe du piston		12,002 - 12,008	12,04
	Diamètre externe d'axe du piston		11,994 - 12	11,96
	Jeu de l'orifice d'axe du piston et du piston		0,002 - 0,014	0,08
Diamètre d'alésage de la petite extrémité de la bielle		14,995 - 15,006	15,06	

Carburateur

Élément		Valeur standard
Carburateur	Diamètre de la gorge	17,5
	Buse principale	B03
	Gicleur principal	95
	Gicleur de ralenti	22,5
	Soupape à pointeau	B05-Z

Réservoir à carburant

Élément	Standard	Tolérance
Capacité du réservoir à carburant	10 L	+/- 0,2 L

TRANSMISSION

Elément		Valeur standard [mm]	Limite admissible [mm]
Vilebrequin	Jeu de la grande extrémité de la bielle à droite et à gauche	0,1 - 0,35	0,55
	Jeu axial de la grande extrémité de la bielle dans l'angle vertical	0 - 0,008	0,005
	Vibration	---	0,1
Embrayage	Epaisseur de la plaque d'usure	2,9 - 3	2,6
	Longueur du ressort de pression	29,4 - 30,6	29,0
Mécanisme de changement	Diamètre d'alésage de la fourche de changement	7,825 - 7,845	7,91
	Epaisseur de la fourche de changement	3,95 - 4,05	3,9
	Diamètre externe du tambour sélecteur	41,8 - 42	41,75
	Largeur de rainure bloquée du tambour sélecteur	6,05 - 6,15	6,3

SYSTEME ELECTRIQUE

Elément		Caractéristiques	
Batterie	Capacité		12 V / 3 AH
	Tension (20°C)	Entièrement chargée	13,1 V
		A recharger	12,3 V
	Courant de charge	Standard	0,4 A
		Rapide	1,5 A
	Période de charge	Standard	5-10 h
Rapide		1 h	
Magnéto	Capacité maxi		80W / 1500 tr/min
	Valeur d'impédance de la bobine (20°C)		Entre blanc et noir 3,3 - 3,5 Ω
Régulateur de tension	Type		Charge SCR monophasé semi-onde, mode court-circuit SCR semi-onde
	Tension de recharge de la batterie		14-15 V / 5000 tr/min

ALLUMAGE

Elément		Valeur standard	
Bougie		NGK/BR9ES	
Ecartement des électrodes		0,6 - 0,7 mm	
Valeur d'impédance de la bobine d'allumage (20°C)	Bobine principale		0.4 Ω±10% (bleu-gr)
	Bobine secondaire	Avec couvre-bougie	8-11 KΩ ±15%
		Sans couvre-bougie	4.5 - 5.5 KΩ ±15%
Resistance value of trigger (20°C)		100-200 Ω (bleu/blc-gr/blc)	
Tension du déclencheur		Au-dessus de 1,7 V	

MOTEUR DU DEMARREUR

Élément	Valeur standard	Limite admissible
Longueur des balais du démarreur	12,5 mm	8,5 mm
Chemise de l'arbre intermédiaire de démarrage		8,3 mm
Diamètre externe de l'arbre intermédiaire de démarrage		7,94 mm

ROUES

Élément	Caractéristiques		Pression du pneu (bars)
Pression des pneus	Roue avant modèle X	3.00-21	2,25
	Roue arrière modèle X	4.10-18	2,25
	Roue avant modèle SM	100/80-17	2,25
	Roue arrière modèle SM	130/80-17	2,25

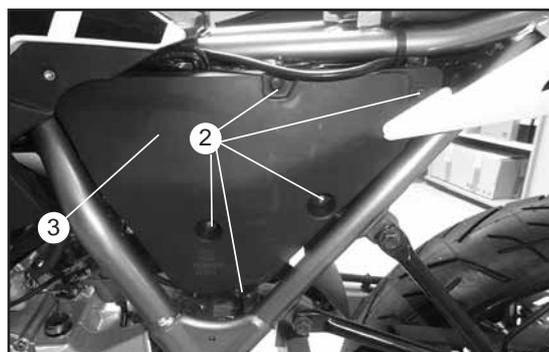
Position de mesure	Élément	Valeur standard (mm)	Limite de service
Arbre de roue avant	Courbure		0,2
Roue arrière	Oscillation de roue	Longitudinale	2,0
		Transversale	Dans 1,0

FILTRE A AIR

Remplacement de l'élément du filtre à air.

1. Enlever la selle et les carters du côté gauche (1).
2. Enlever les cinq boulons de montage (2) et le carter (3) pour enlever le filtre à air (4).
3. Assembler dans l'ordre inverse.

Contrôlez si l'élément filtrant est pollué ou endommagé. Si c'est le cas, veuillez le remplacer par un nouvel élément.



INTERVALLES DE CHANGEMENT

Si la moto est fréquemment conduite sur une mauvaise route ou sous la pluie, il devrait être remplacé plus tôt. Dans des conditions normales, remplacez-le conformément au tableau de maintenance.



NOTE

Veuillez noter qu'il s'agit d'un filtre papier. Ne pas utiliser d'huile de filtre à air ou autre pour le protéger ou le nettoyer. Utiliser uniquement la pression d'air appropriée pour nettoyer le filtre.

CONTROLE/REGLAGE DU CABLE D'ACCELERATEUR

Vérifiez la souplesse du câble de l'accélérateur.

Déplacement libre: 5-10 mm

NOTE

La position de réglage principale est sur la poignée d'accélérateur.

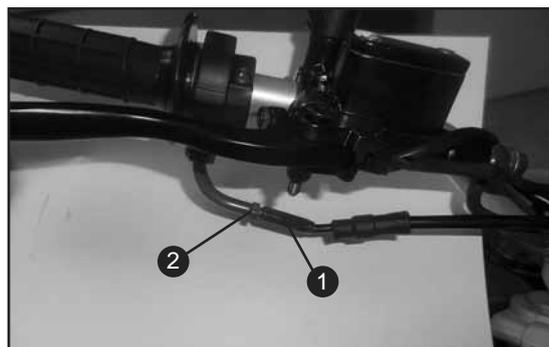
1. Pour régler le jeu de la poignée, desserrer l'écrou de fixation (2) et régler en tournant l'écrou de réglage (1).
2. Après le réglage serrer l'écrou (2).

La seconde position de réglage est sur le carburateur.

1. Pour régler le jeu des gaz, desserrer l'écrou de fixation (4) et régler en tournant l'écrou de réglage (3).
2. Après le réglage serrer l'écrou (4)..

NOTE

Quand le câble d'accélérateur est mou, vérifier s'il est endommagé ou rouillé. Le remplacer s'il est usé ou le graisser avec un spray siliconé s'il est rouillé.

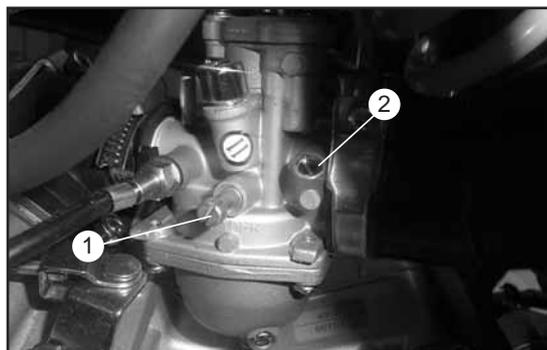


REGLAGE DU RALENTI

Démarrez et faites chauffer le moteur pendant environ 3 minutes, de sorte que le moteur fonctionne à température normale. Réglez la vis de réglage du ralenti (1) et le régime du ralenti à 1800 tr/min. Créez un régime moteur clair et stable à l'aide de la vis de contrôle de l'air (2).

Réinitialisez la vis de réglage du ralenti (1) et réglez le régime moteur à $1200-1500 \pm 100$ tr/min.

Tirez la manette des gaz à plusieurs reprises pour accélérer et vérifiez que le régime de ralenti soit stable.



REGLAGE DU CARBURATEUR

Attention: Lorsque le véhicule est prêt pour la vente, les vis de réglage du ralenti ont déjà été réglées, donc elles ne nécessitent généralement aucun réglage. Lors du démontage du carburateur, le nombre de rotation des boulons doit être enregistré parce que ce sera très utile à l'installation.

Allumez et faites chauffer la machine pendant environ 3 minutes, de sorte que le moteur fonctionne à température normale ;

Réglez les boulons de réglage du ralenti et du régime moteur à 1800 tr/min.

Vissez le boulon de réglage du mélange jusqu'au bout avec une force appropriée. A ce stade, le moteur cale, sinon vérifiez que l'air sorte de l'interface du filtre à air, ou que le boulon soit serré et que l'entrée du filtre à air soit bouchée ;

Desserrez le boulon de réglage du mélange d'1 tour 1/2 dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ;

Ajustez lentement les boulons de réglage du mélange dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce que le régime moteur atteigne son mélange le plus élevé.

Réinitialisez la vis de réglage du ralenti et réglez le régime moteur à $1200-1500 \pm 100$ tr/min.

Tirez la manette des gaz à plusieurs reprises pour accélérer et vérifiez que le régime de ralenti soit stable.

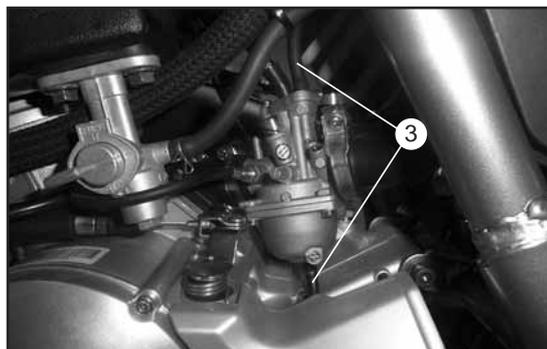
Testez la puissance de sortie et comparez-la avec les normes spécifiées.

CONTROLE DU TUYAU DE CARBURANT

Lorsque vous travaillez sur le carburateur, le moteur et lors de chaque travail de maintenance, vérifiez les tuyaux de carburant (3). Veuillez noter qu'ils ne doivent être ni cassants, ni sujets à des fuites. Une fuite de carburant peut s'enflammer et causer des blessures graves et des dommages.

⚠ AVERTISSEMENT

Si le tuyau est cassant ou fuit, il doit être remplacé immédiatement.



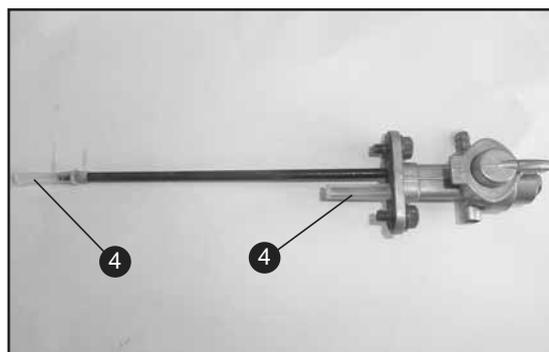
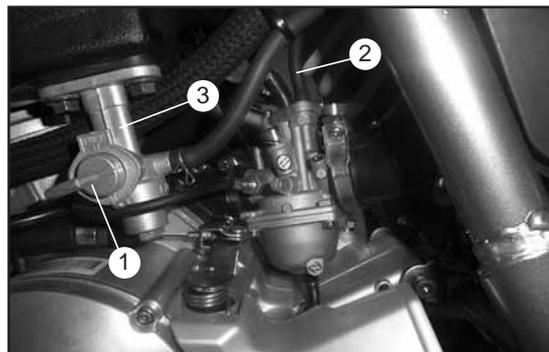
NETTOYAGE DES FILTRES A CARBURANT

Les filtres à carburant doivent être changés suivant le tableau d'entretien ou lorsqu'ils sont obstrués.

Il faut toujours vérifier les filtres à carburant lors de chaque intervention sur le système de carburation. Les filtres à carburant sont placés dans le réservoir.

Nettoyage:

1. Coupez le contact.
2. Passer le robinet de carburant (1) en position « OFF ».
3. Déconnecter le tuyau de carburant (2) du carburateur
4. Laisser sortir le carburant (Passer le robinet de carburant en position « ON »).
5. Enlever le réservoir à carburant.
6. Enlever le robinet de carburant (3).
7. Nettoyer les deux filtres à carburant (4).
8. Remonter dans l'ordre inverse.



CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE MOTEUR

Quand il est nécessaire de remettre de l'huile moteur; veuillez n'utiliser que le type recommandé.

Huile moteur recommandée

Quantité: 1 L

Castrol Power 1-Racing 2T 100 % synthétique

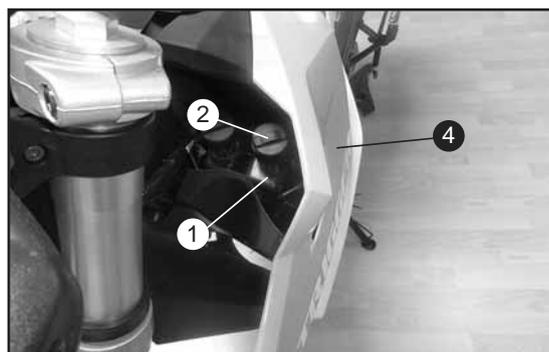
En condition normale, la consommation d'huile moteur est d'environ 1L / 700 km.

L'huile moteur doit être contrôlée par l'utilisateur final lors de chaque remplissage de carburant.

Le réservoir d'huile du moteur (1) est situé sur le côté gauche de la poignée à l'avant.

Contrôle du niveau d'huile moteur

1. Couper le contact.
2. Enlever le bouchon du réservoir d'huile moteur (2).
3. Contrôler le niveau d'huile.
4. Remplir le type d'huile moteur recommandé jusqu'au tuyau de trop-plein (3) indiqué sur la page suivante.
5. Remonter dans l'ordre inverse.



NOTE

- Vérifier le niveau d'huile moteur lorsque le moteur est chaud.
- Vérifier le niveau d'huile à seulement une minute après l'arrêt du moteur.

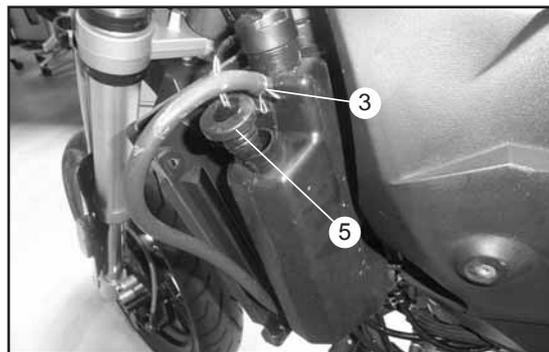
Si le niveau d'huile du moteur est trop bas, le voyant rouge s'allume.

Si le niveau d'huile du moteur n'est pas indiqué correctement, veuillez vérifier le capteur de niveau d'huile (5).

Si le capteur de niveau d'huile ne fonctionne pas correctement, vous devez le remplacer.

CONTROLE DU CAPTEUR DE NIVEAU D'HUILE MOTEUR

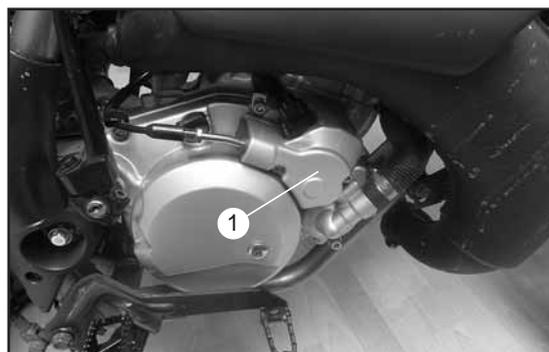
1. Enlever le carter avant gauche (4).
2. Enlever le capteur de niveau d'huile (5).
3. Remettre le contact
4. Enlever le capteur de niveau d'huile, faire bouger le flotteur de haut en bas et vérifier si le témoin (6) du tableau de bord s'allume ou non. Si le voyant ne s'allume pas, remplacer le capteur de niveau d'huile.

**CONTROLE DE LA POMPE A HUILE**

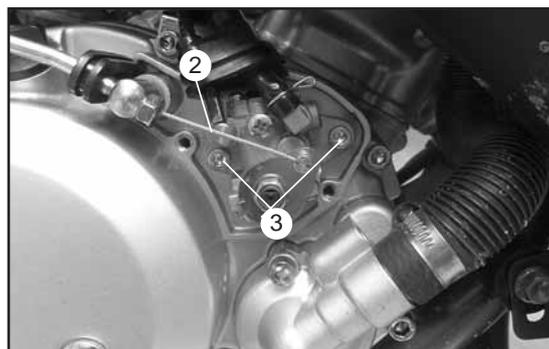
Le système de graissage alimente en huile les surfaces d'usure pour réduire l'usure et le frottement des pièces, refroidir les pièces, et évacuer les impuretés. Le câble de l'accélérateur est relié au carburateur et à la pompe à huile. La pompe à huile fournit de l'huile depuis le réservoir d'huile vers le carburateur. Depuis le carburateur, le mélange carburant-huile est injecté dans la culasse.

Le câble de la pompe à huile doit ouvrir la pompe plus tôt (1° sur la poignée des gaz) que le câble du carburateur n'ouvre la manette des gaz, afin d'assurer une lubrification suffisante dans le mélange. Lorsque vous tirez sur la poignée des gaz, vous devez sentir une faible résistance de la pompe à huile. Lorsque vous continuez à tirer, vous devez sentir une résistance plus forte du carburateur. Les câbles peuvent être réglés sur la pompe à huile et sur le carburateur. Un bon réglage est très important pour éviter tout dommage au moteur.

Pour inspecter la pompe à huile, vous devez d'abord enlever le carter de la pompe à huile (1).



Débrancher le câble de la pompe à huile (2).
Desserrer les vis (3) pour enlever la pompe à huile.

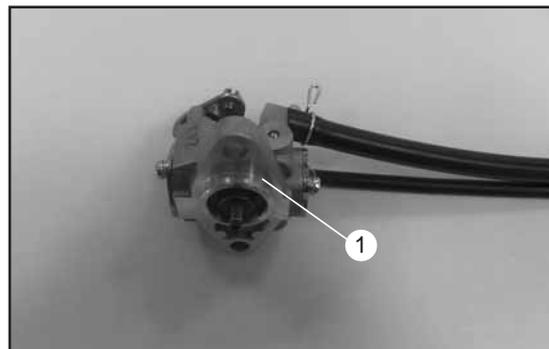


Lorsque vous inspectez la pompe à huile, vous pouvez vérifier plusieurs points.

1. La pompe à huile fuit-elle (1)?
2. Est-ce que la pompe à huile fonctionne correctement?

1. La pompe à huile fuit-elle (1)?

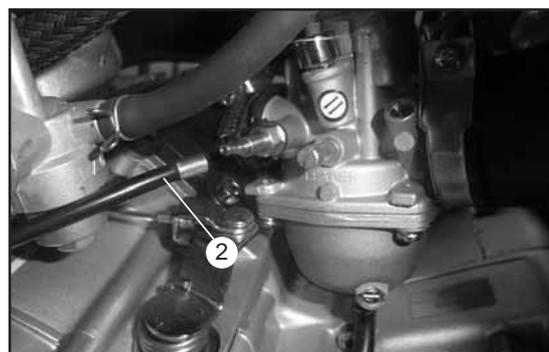
Vérifier les joints sur l'arbre de la pompe à huile. Si les joints sont endommagés ou usés, remplacer la pompe à huile.



2. Est-ce que la pompe à huile fonctionne correctement?

Pour tester le bon fonctionnement de la pompe à huile, elle doit être montée.

1. Enlever la conduite d'huile (2) du carburateur.
2. Démarrer le véhicule et ouvrir les gaz ~ 80%.
3. Après ~ 5 s, une goutte d'huile doit émerger.
4. Le débit moyen est d'environ 1 goutte d'huile / 5 - 10 s au ralenti.



Laissez le moteur 30 s maxi sans lubrification.

A) Lorsque l'huile apparaît, essuyer la première goutte d'huile et répéter le processus pour s'assurer que la pompe fonctionne correctement.

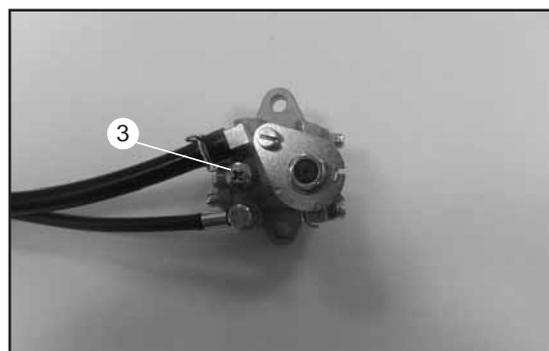
B) Si l'huile n'apparaît pas, veuillez vérifier les points ci-dessous.

Purger la pompe à huile ?

NOTE

Pour purger la pompe à huile, il n'est pas nécessaire de démarrer le moteur. L'huile s'écoule automatiquement par gravité.

1. Ouvrir la vis de purge (3) jusqu'à ce que l'huile s'écoule de la pompe. Il ne faut pas d'air.
2. Ensuite, vérifier si la pompe à huile fonctionne correctement. Sinon, nous vous recommandons de purger le circuit d'huile comme décrit dans l'étape suivante..



Purger le circuit d'huile?

1. Enlever le tuyau d'huile du réservoir d'huile et remplir le système depuis le dessus avec de l'huile neuve.
2. Pour cela, utiliser une seringue ou un outil similaire. Le circuit doit être rempli en direction du réservoir d'huile.
3. Lorsque le circuit est correctement rempli, raccorder le tuyau d'huile dans le réservoir d'huile et refaire le test ci-dessus.
4. Si tout est correct, vous pouvez remonter toutes les pièces..

REGLAGE DE LA POMPE A HUILE

⚠ AVERTISSEMENT

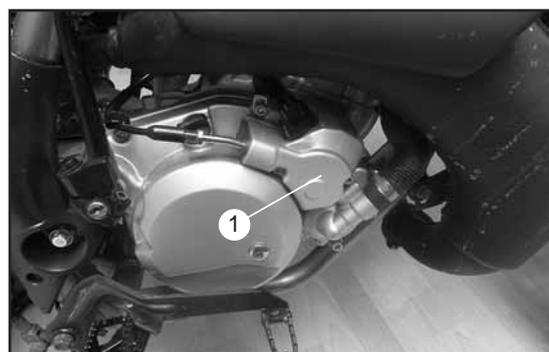
Avant de commencer à régler la pompe à huile, s'assurer que le circuit d'huile soit correctement purgé. Si vous commencez à régler avant que le circuit ne soit correctement purgé, vous risquez une panne moteur lors du réglage.

NOTE

La variante installée n'a pas d'importance parce que les deux doivent être réglées de la même façon.

Préparation du réglage

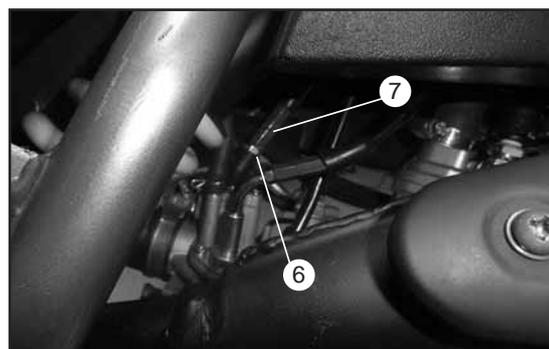
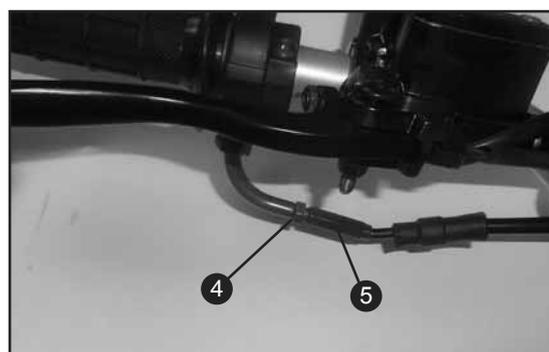
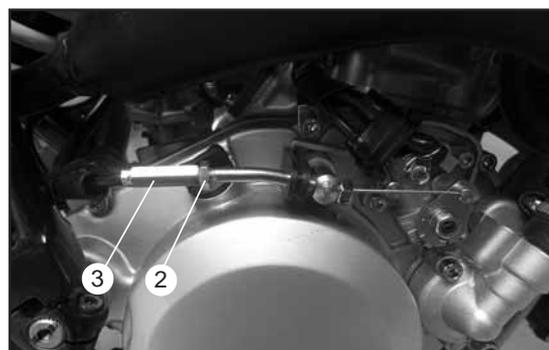
1. Enlever le carter de la pompe à huile (1).
2. Contrôler que tous les composants soient correctement installés (Vérifier l'inspection de la pompe à huile).
3. Contrôler les paramètres par défaut de la pompe à huile.
 - a) La pompe à huile démarre dès la poignée des gaz est tournée.
 - b) La pompe à huile démarre trop tard. Il se peut que le moteur tourne sans huile. Les réglages doivent être réajustés.



Réglage

3 positions doivent être prises en considération pour un réglage correct.

1. Pompe à huile : Ouvrir l'écrou de fixation (2) et tourner l'écrou de réglage (3) pour arriver au réglage recommandé.
2. Après avoir obtenu les bons réglages, serrer l'écrou de fixation. S'il n'est pas possible d'obtenir le réglage recommandé, vous devez aussi réajuster les paramètres du câble d'accélérateur (3).
3. Poignée des gaz : Ouvrir l'écrou de fixation (4) et tourner l'écrou de réglage (5) pour arriver au réglage recommandé. Après avoir obtenu les réglages corrects, serrer l'écrou de fixation.
4. Enfin, vous devez vérifier que la pompe à huile et le papillon du carburateur soient synchronisés. Si ce n'est pas le cas, régler le carburateur de la même façon.
5. Si le papillon du carburateur et la pompe à huile ne sont pas synchronisés, vous devez réajuster les réglages du papillon sur le carburateur. Ouvrir l'écrou de fixation (6) et tourner l'écrou de réglage (7) pour arriver au réglage recommandé.



CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DE TRANSMISSION

1. Couper l'allumage.
2. Positionner le véhicule sur un sol plat. 1
3. Ouvrir la vis de niveau (1).

NOTE

L'huile peut s'écouler.

4. En l'absence de débit d'huile sur la vis de niveau, ouvrir le bouchon d'huile (2) et remplir d'huile jusqu'à ce que l'huile s'écoule de la vis de niveau.

NOTE

- Vérifier le niveau d'huile moteur lorsque le moteur est chaud.
- Vérifier le niveau d'huile seulement une minute après l'arrêt du moteur.

HUILE DE TRANSMISSION RECOMMANDEE

Quantité 0,5 L pour démontage/ 0,4 pour remplacement
 Type recommandé : CASTROL Power 1 - Racing 4T 10W-40



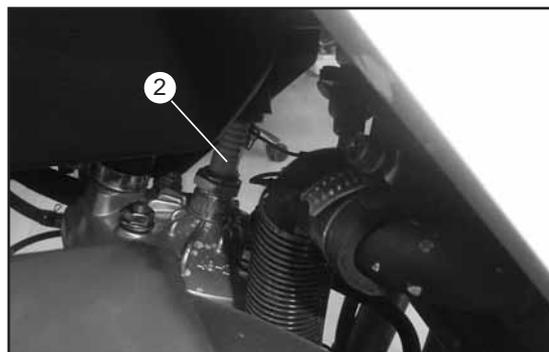
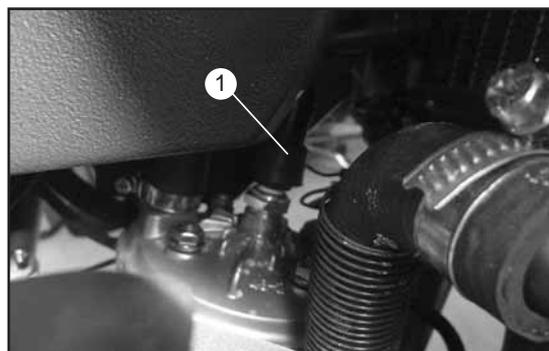
CONTROLE DE LA BOUGIE

1. Enlever le capuchon de la bougie d'allumage (1).

NOTE

Avant de retirer la bougie, souffler toute la saleté accumulée dans l'orifice de la bougie à l'air comprimé pour l'empêcher de tomber dans le cylindre.

2. Enlever la bougie d'allumage (2).
3. Contrôler la bougie et la remplacer si elle est endommagée.
4. Contrôler l'écartement de la bougie et l'ajuster s'il n'est pas correct.

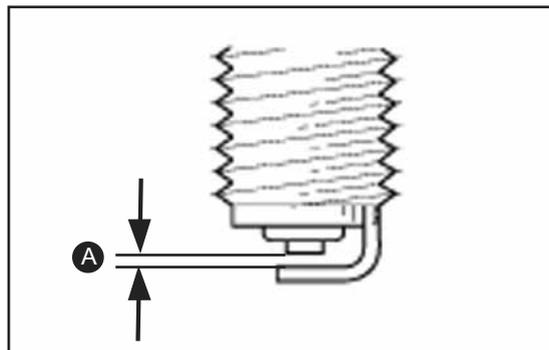


PIECE NO.	COUPLE
2	10-15 Nm

Limite admissible A: Ecartement : 0,6-0,7 mm

AVERTISSEMENT

Lorsque vous devez remplacer la bougie, toujours contrôler le type installé en avant le remplacement. Il se peut que sur la base des innovations techniques, le type décrit change.

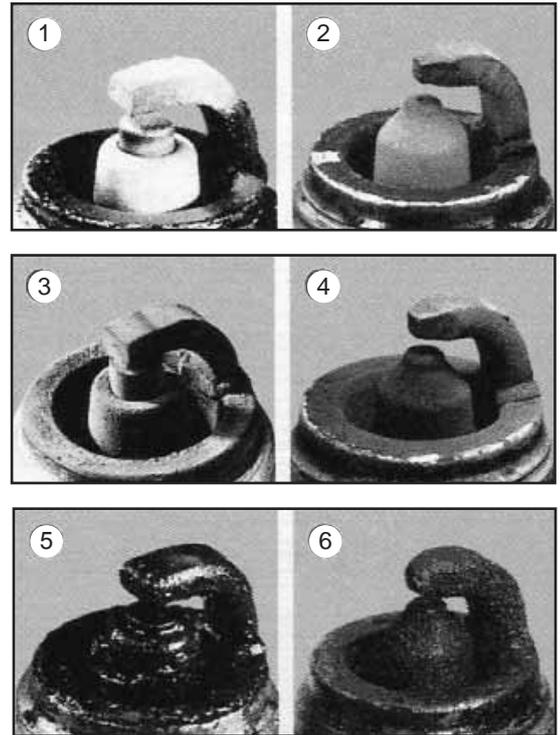


IMAGES ET ANALYSE DE BOUGIE

Couleur: 1. Gris/ 2. Brun clair
Analyse: Gestion moteur ok

Couleur: 3. Noir mat/ 4. Revêtement velouté
Analyse: Mauvais mélange carburant/air. Trop de carburant!
Solution: Le mélange carburant/air a besoin d'être réglé.
Mode de réglage, voir page 21.

Couleur: 5. Suie grasse/ 6. Huile carbonée
Analyse: Trop d'huile.
Solution: Contrôler le circuit de graissage.
Contrôler les segments de piston.



REPLACEMENT DE LA BOUGIE

1. Suivre les instructions de la page 27.
2. Remonter dans l'ordre inverse.

TYPE DE BOUGIE RECOMMANDE :
NGK/BR8ES

CONTROLE DE LA PRESSION DU CYLINDRE

NOTE

Le contrôle de la pression doit être effectué lorsque le moteur est chaud.

1. Faire chauffer le moteur pendant plusieurs minutes.
2. Arrêter le moteur, enlever la bougie et insérer un manomètre (1).
3. Mettre le papillon d'étranglement en position ouverte complète.
4. Régler la poignée d'accélérateur en position ouverte complète et démarrer le moteur.
5. Démarrer le moteur jusqu'à lecture du manomètre.

Valeur standard: 6-8 bars
Limite admissible: 5,5 bars

NOTE

1. Contrôler les points suivants si la pression de compression est trop faible.
 - Si le joint de culasse est endommagé
 - L'usure ou la détérioration du segment de piston
 - L'usure du piston et du cylindre



2. Contrôler les points suivants si la pression de compression est trop élevée.
 - Dépôt de carbone dans la chambre de combustion ou sur le haut du piston.

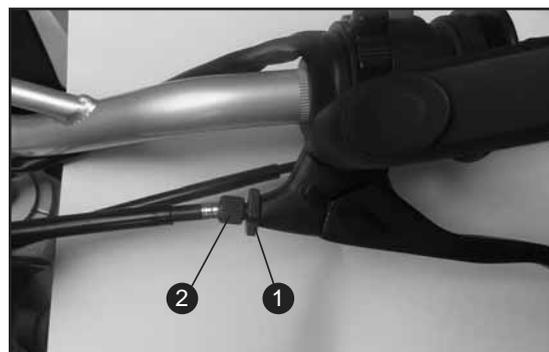
DEPANNAGE

PANNE	CAUSE	SOLUTION
Pression du cylindre inférieure à la limite admissible	Segments de piston ou cylindre usé	Contrôler le carburateur
	Joint défectueux	Nettoyer ou remplacer le filtre à carburant
Pression du cylindre supérieure à la limite admissible	Dépôt de carbone dans la chambre de combustion ou le piston	Enlever le dépôt ou remplacer les pièces concernées

REGLAGE DU JEU DU CÂBLE D'EMBRAYAGE

Le système d'embrayage est actionné par un câble en acier. En réglant le câble en acier, l'embrayage peut être réglé. Contrôler le jeu du câble d'embrayage.

1. Actionner le levier d'embrayage jusqu'à ce que la pression augmente. Le jeu libre (A) entre la position 0 et le point de pression doit être de 10 à 15 mm. Lorsque le jeu libre est supérieur ou inférieur, le câble d'embrayage doit être réglé.
2. Pour régler le câble, desserrer le contre-écrou (1), tourner l'écrou de réglage (2) vers l'intérieur ou l'extérieur jusqu'à ce que le jeu libre du levier soit correct.
3. Serrer le contre-écrou.



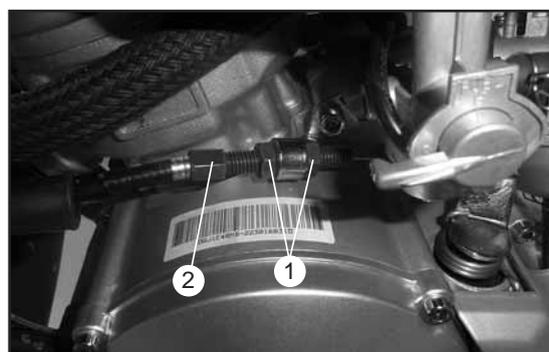
Limite admissible : A= 10 - 15 mm

NOTE

Si le jeu libre du câble d'embrayage ne peut être obtenu sur le côté guidon du câble d'embrayage, utiliser l'écrou de réglage côté moteur.

REGLER LE JEU LIBRE DU CÂBLE D'EMBRAYAGE COTE MOTEUR

1. Pour régler le câble desserrer les contre-écrous (1).
2. Tourner l'écrou de réglage (2) vers l'intérieur ou l'extérieur jusqu'à ce que le libre jeu du levier soit correct.
3. Serrer les contre-écrous.



REGLAGE DE L'EMBRAYAGE

NOTE

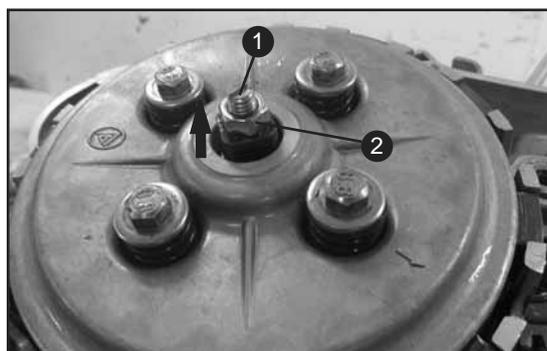
Lorsque le jeu libre du levier d'embrayage est correct et que l'embrayage ne fonctionne pas suffisamment, contrôler les réglages de l'embrayage. Avant de commencer à démonter le moteur, contrôler d'abord le niveau d'huile. Il n'est pas nécessaire d'enlever le moteur du cadre pour contrôler l'embrayage.

1. Faire chauffer le moteur pendant plusieurs minutes.
2. Placer un récipient sous le moteur.
3. Vidanger l'huile.

NOTE

La marque sur le levier poussoir doit correspondre à la marque sur le capot moteur gauche indiqué sur l'image (1).

4. Enlever le carter moteur droit.
5. Verrouiller la tige de poussée d'embrayage (1) avec un tournevis.
6. Desserrer le contre-écrou (2) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
7. Tourner la tige de poussée d'embrayage jusqu'à sentir une résistance.
8. Puis tourner la tige de poussée d'embrayage d'un 1/4 - 1/2 tour.
9. Serrer le contre-écrou.
10. Assembler dans l'ordre inverse.



DEPANNAGE

PANNE	CAUSE	SOLUTION
Changement difficile	Câble d'embrayage mal réglé	Régler le câble d'embrayage
	Position du levier de poussée mal réglée	Régler la position
	Engagement incorrect de la tige de poussée d'embrayage	Régler la tige de poussée de l'embrayage
	Disques d'embrayage défectueux (pliés, usés ou cassés)	Remplacer les disques d'embrayage
Mauvais niveau d'huile ou mauvaise viscosité	Huile brûlée ou polluée	Remplacer ou remplir d'huile moteur

AIR PRESSURE INSPECTION

⚠ AVERTISSEMENT

Une pression d'air faible du pneu provoque une usure anormale et une surchauffe du pneu. La pression des pneus doit être mesurée à froid.

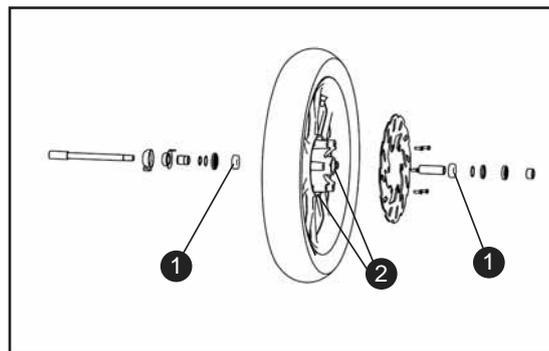
Utiliser un manomètre classique (1) pour tester la pression des pneus. Une pression d'air correcte du pneu contribue au confort de conduite optimal et à la durée de vie maximum des pneus.



CARACTERISTIQUES		PRESSION/BARS
Pneu AV	100/80-17	2.25
Jante AV	2.50*17	
Pneu AR	130/80-17	2.25 - 2.5
Jante AR	3.00*17	

CONTROLE DU ROULEMENT DE ROUE ET DE L'ESSIEU AVANT

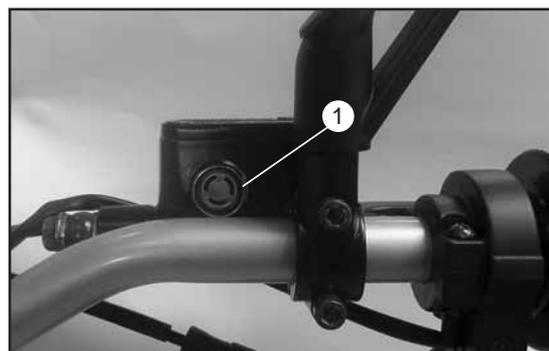
Les roues tournent difficilement, font des bruits étranges ou ont trop de jeu les roulements d'essieu de roue (1) ou les sièges de roulement (2) sont défectueux. Pour localiser le problème, la roue doit être enlevée.



CONTROLE DE FUITE DE LIQUIDE DE FREIN AVANT

Si le niveau de liquide de frein tombe en dessous de la marque de la fenêtre d'inspection (1), cela indique une fuite dans le système de freinage ou des garnitures de frein usées.

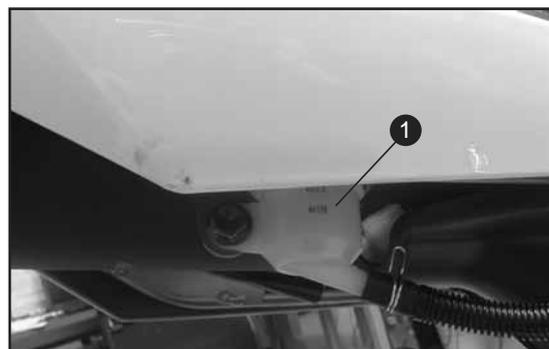
1. Déplacer le réservoir de liquide de frein situé sur le guidon en position horizontale.
2. Vérifier le niveau du liquide de frein.
3. Contrôler le circuit de freinage, ne pas continuer de rouler si le circuit fuit.



CONTROLE DE FUITE DE LIQUIDE DE FREIN ARRIERE

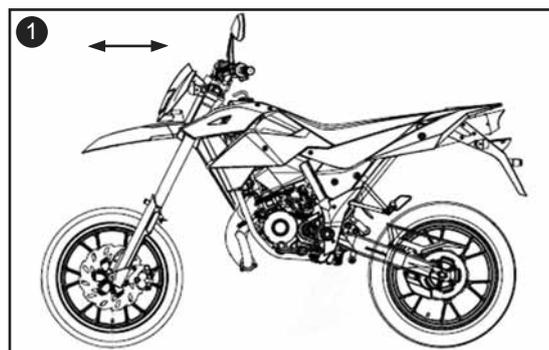
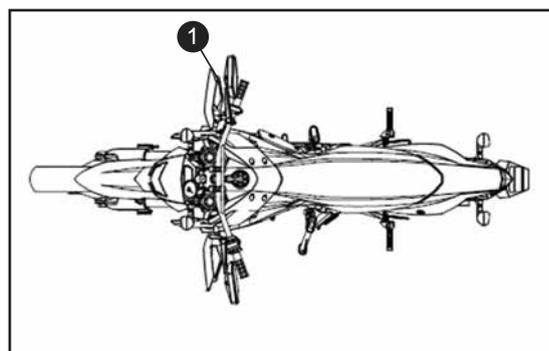
Si le niveau du liquide de frein tombe en dessous de la valeur marquée MIN (1), cela indique une fuite dans le système de freinage ou des garnitures de frein usées.

1. Déplacer le réservoir de liquide de frein monté sur le cadre arrière en position horizontale.
2. Vérifier le niveau du liquide de frein.
3. Contrôler le circuit de freinage, ne pas continuer de rouler si le circuit fuit.



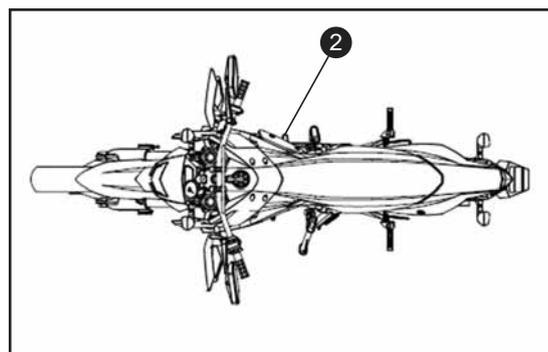
CONTROLE DEFONCTIONNEMENT DU FREIN AVANT

1. Actionner le levier de frein à main (1) jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient sur le disque de frein et contrôler s'il y a un point de pression. Si ce n'est pas le cas, contrôler le circuit de freinage.
2. Puis actionner le levier de frein avant et pousser fort vers l'avant et vers l'arrière (photo 1) sur le guidon pour vérifier si le système avant fonctionne. Si le frein ne fonctionne pas correctement, contrôler le circuit de freinage.
3. Enfin, faire un test de conduite à faible vitesse et vérifier que le circuit de freinage fonctionne. Si le frein ne fonctionne pas correctement, vérifier le circuit de freinage.



CONTROLE DE FONCTIONNEMENT DU FREIN ARRIERE

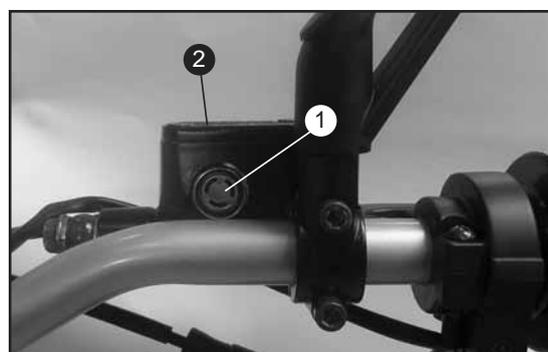
1. Actionner le levier de frein à pied (2) jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient sur le disque de frein et contrôler s'il y a un point de pression. Si ce n'est pas le cas, contrôler le circuit de freinage.
2. Puis actionner le levier de frein à pied, pousser le véhicule vers l'avant et vers l'arrière (image (1) page 31) sur le guidon pour vérifier si le système de freinage fonctionne. Si le frein ne fonctionne pas correctement, contrôler le circuit de freinage.
3. Enfin, faire un test de conduite à faible vitesse et vérifier si le système de freinage fonctionne. Si le frein ne fonctionne pas correctement, contrôler le circuit de freinage.



CONTROLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN AVANT

Après un certain temps, les plaquettes de frein commencent à s'user et le niveau de liquide de frein diminue. Si le niveau de liquide de frein passe en dessous de la marque MIN (1), contrôler les plaquettes de frein et/ou l'absence de fuite sur le circuit de freinage. Ne jamais ajouter de liquide de frein sans contrôler le circuit.

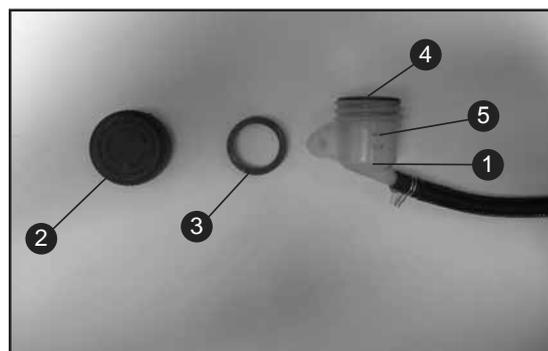
1. Déplacer le réservoir de liquide de frein situé sur le guidon en position horizontale.
2. Contrôler le niveau du liquide de frein.
3. Ajouter du liquide de frein si nécessaire.
4. Enlever le couvercle (2) avec la membrane.
5. Ajouter du liquide de frein jusqu'au niveau MAX.
6. Monter le couvercle (2) avec la membrane.



CONTROLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN ARRIERE

Après un certain temps, les plaquettes de frein commencent à s'user et le niveau de liquide de frein diminue. Si le niveau de liquide de frein passe en dessous de la marque MIN (1), contrôler les plaquettes de frein et l'absence sur le circuit de freinage. Ne jamais ajouter de liquide de freins sans contrôler le circuit.

1. Enlever le réservoir de liquide de frein (1).
2. Maintenir le réservoir du liquide de frein en position horizontale.
3. Contrôler le niveau du liquide de frein.
4. Ajouter du liquide de frein si nécessaire.
5. Enlever le couvercle (2).
6. Enlever la pièce en plastique (3) et la pièce en caoutchouc (4).
7. Ajouter du liquide de frein jusqu'au niveau MAX (5).
8. Monter le couvercle (2).

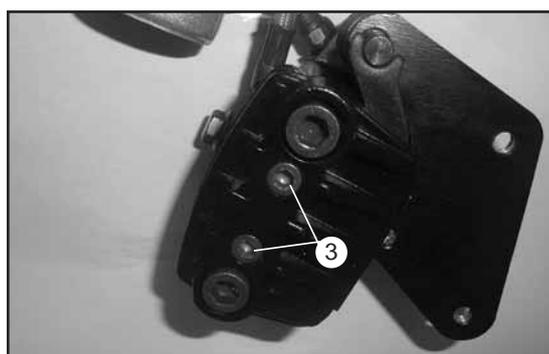
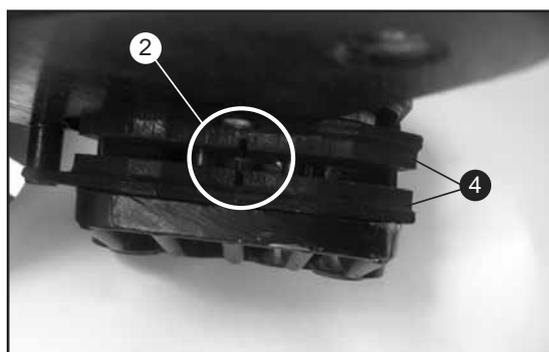


Type de liquide de frein	CASTROL SUPER DISK BRAKE FLUID DOT 4
Température d'ébullition du liquide de frein	> 170°C
Teneur en eau du liquide de frein	< 3%

CONTROLE DES PLAQUETTES DE FREIN AVANT

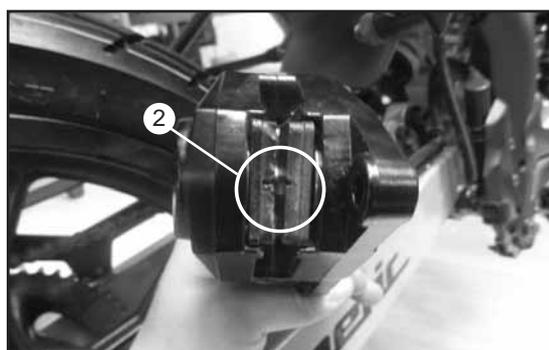
Efficacité du freinage réduite en raison de l'usure des plaquettes de frein. Changer immédiatement les plaquettes de frein usées. Toujours remplacer les plaquettes de frein par paire.

1. Desserrer les boulons de montage (1) du support de l'étrier de frein.
2. Si l'épaisseur minimale est inférieure aux indicateurs (2), des dommages ou des fissures sont visibles, changer les plaquettes de frein avant.
3. Desserrer les deux boulons de montage (3).
4. Changer les plaquettes de frein (4) par paire.
5. Remonter dans l'ordre inverse.

**CONTROLE DES PLAQUETTES DE FREIN ARRIERE**

Efficacité du freinage réduite en raison de l'usure des plaquettes de frein. Changer immédiatement les plaquettes de frein usées. Toujours remplacer les plaquettes de frein par paire.

1. Desserrer les boulons de montage (1) du support de l'étrier de frein.
2. Si l'épaisseur minimale est inférieure aux indicateurs (2), des dommages ou des fissures sont visibles, changer les plaquettes de frein arrière.



3. Enlever le circlip (3).



4. Enlever le boulon (4).
5. Changer les plaquettes de frein arrière par paire.
6. Remonter dans l'ordre inverse.



CONTROLE DU DISQUE DE FREIN AVANT

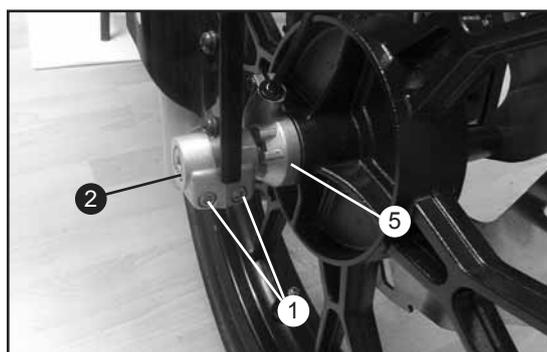
1. Contrôler l'épaisseur du disque avant à plusieurs endroits sur le disque pour voir si elle est conforme à la mesure.



Limite admissible A : 3 mm

Si l'épaisseur du disque de frein est inférieure à la valeur spécifiée, changer le disque de frein. Contrôler les dommages, fissures et déformations du disque avant. Si le disque de frein présente des dommages, des fissures ou une déformation, changer le disque de frein.

2. Placez un support approprié sous le véhicule afin de surélever la roue avant.
3. Desserrez les deux vis (1).
4. Enlever l'axe avant (2) pour enlever la roue avant.
5. Enlever les six vis (3) pour retirer le disque de frein avant (4) et en monter un nouveau si l'ancien est usé.

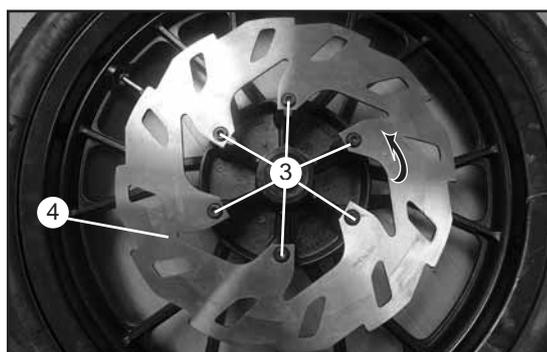


NOTE

Prenez garde à la position du nouveau disque de frein (Flèche).

6. Reassemble in reverse order.

PIECE NO.	COUPLE
3	22-29 Nm



NOTE

Veillez à ce que l'entretoise de l'axe et le pignon du tachymètre (5) soient correctement installés.

⚠ AVERTISSEMENT

Toujours s'assurer que les disques de frein soient exempts d'huile et de graisse, et les nettoyer avec du nettoyant frein si nécessaire. Remarquez qu'un disque de frein sale influe sur la performance du frein.

CONTROLE DU DISQUE DE FREIN ARRIERE

1. Contrôler l'épaisseur du disque arrière à plusieurs endroits sur le disque pour voir si elle est conforme à la mesure.

Limite admissible A : 3 mm

Si l'épaisseur du disque de frein est inférieure à la valeur spécifiée, changer le disque de frein. Contrôler les dommages, fissures et déformations du disque. Si le disque de frein arrière présente des dommages, des fissures ou une déformation, changer le disque de frein.

2. Placez un support approprié sous le véhicule afin de surélever la roue arrière.
3. Enlever la chaîne (1).
4. Enlever l'axe-écrou (2) arrière pour enlever l'axe (3) afin d'enlever la roue arrière.
5. Enlever les six vis (4) pour enlever le disque de frein arrière (5) et en monter un nouveau si l'ancien est usé.

NOTE

Prenez garde à la position du nouveau disque de frein (Flèche).

6. Reassemble in reverse order.

PIECE NO.	COUPLE
3	85-98 Nm
4	22-29 Nm

NOTE

Veillez particulièrement à ce que l'entretoise de l'axe soit correctement installée.

⚠ AVERTISSEMENT

Toujours s'assurer que les disques de frein soient exempts d'huile et de graisse, et les nettoyer avec du nettoyant frein si nécessaire. Remarquez qu'un disque de frein sale influe sur la performance du frein.

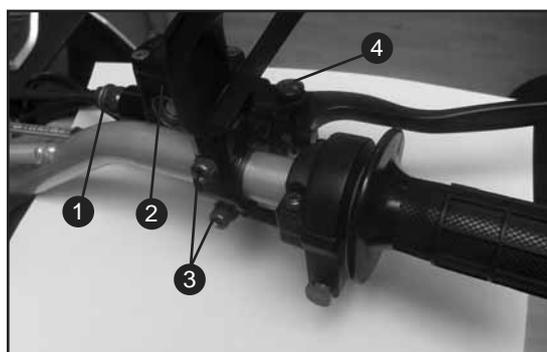
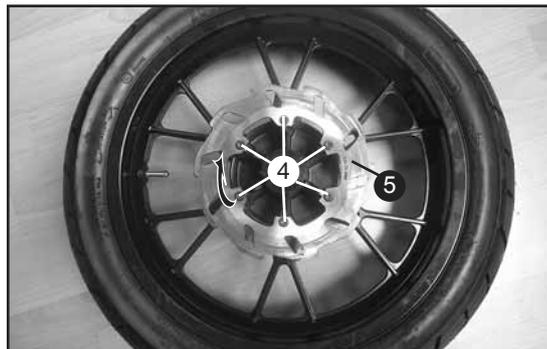
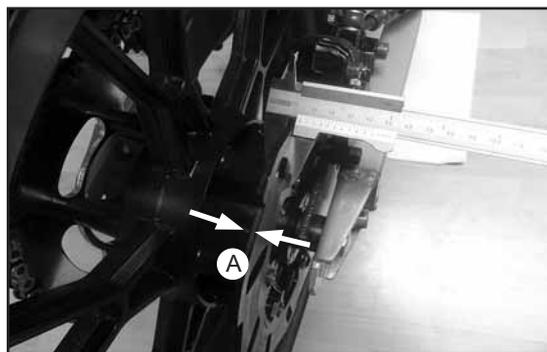
REPLACEMENT DU LEVIER DE FREIN AVANT/MAITRE-CYLINDRE DE FREIN

Lorsque la performance du frein avant est mauvaise, il se peut que les joints des modules de piston soient défectueux.

1. Vidanger le liquide de frein du circuit de freinage hydraulique.
2. Enlever le flexible de frein (1) du maître-cylindre (2).
3. Enlever les deux boulons fixant le maître-cylindre de frein (3).
4. Enlever le maître-cylindre de frein.
5. Enlever le boulon du levier de frein (4) et le levier de frein.
6. Remplacer les pièces défectueuses et assembler dans l'ordre inverse.
7. Remplir le circuit de freinage.

NOTE

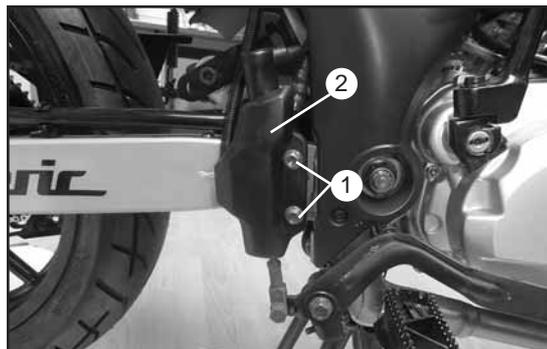
Le module de piston n'est pas disponible séparément.



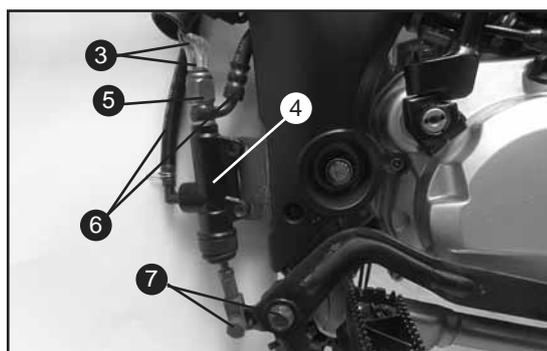
REPLACEMENT DE LA PEDALE DE FREIN A PIED/MAITRE-CYLINDRE DE FREIN

Lorsque la performance du frein arrière est mauvaise, il se peut que les joints des modules du piston soient défectueux.

1. Vidanger le liquide de frein du circuit de freinage hydraulique.
2. Enlever les deux boulons (1) du carter du maître-cylindre (2).



3. Enlever les deux bouchons de frein (3) du maître-cylindre (4).
4. Enlever l'écrou (5).
5. Enlever les deux flexibles de frein (6).
6. Enlever les boulons du levier de frein à pied (7) et le levier de frein à pied.
7. Remplacer les pièces défectueuses et assembler dans l'ordre inverse.



⚠ AVERTISSEMENT

Lorsque vous devez remplacer la pédale de frein, toujours contrôler le positionnement correct du ressort.

8. Remplir le circuit de freinage.

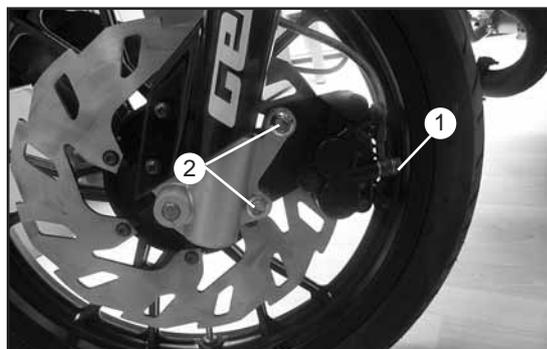
NOTE

Le module de piston n'est pas disponible séparément.

REPLACEMENT DE L'ETRIER DE FREIN AVANT

Lorsque la performance du frein avant est mauvaise, il se peut que les joints de l'étrier de frein avant soient défectueux ou que les plaquettes de frein soient usées.

1. Vidanger le liquide de frein du circuit de freinage hydraulique.
2. Enlever le boulon creux (1) du maître-cylindre de frein.
3. Enlever les deux boulons (2) fixant l'étrier de frein.
4. Remplacer l'étrier de frein.
5. Remonter dans l'ordre inverse.
6. Remplir le circuit de freinage.



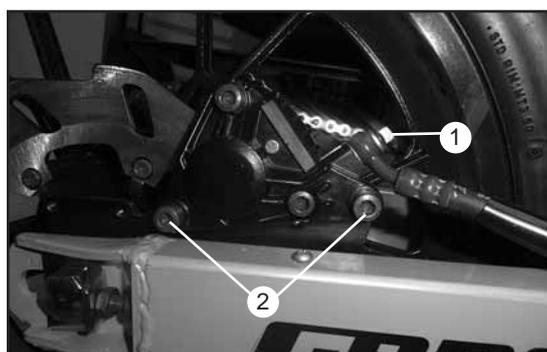
NOTE

Toujours remplacer la rondelle du boulon creux.

REPLACEMENT DE L'ETRIER DE FREIN ARRIERE

Lorsque la performance du frein arrière est mauvaise, il se peut que les joints de l'étrier de frein arrière soient défectueux ou que les plaquettes de frein soient usées.

Les étapes suivantes sont identiques à celles décrites dans "REPLACEMENT DE L'ETRIER DE FREIN AVANT".



REPLACEMENT DU FLEXIBLE DE FREIN AVANT

Quand le flexible de frein avant fuit, est fissuré ou usé, vous devez le remplacer.

Veuillez considérer qu'il n'est pas nécessaire d'enlever l'étrier de frein lorsque vous devez remplacer le flexible de frein.

⚠ AVERTISSEMENT

Le contact du liquide de frein peut provoquer une irritation cutanée.

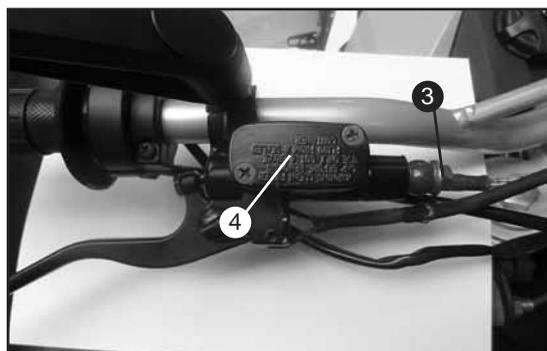
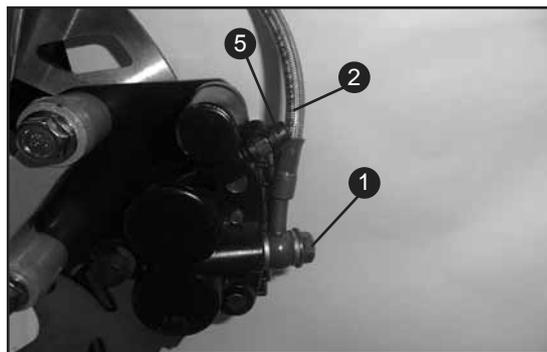
Eviter tout contact avec la peau et les yeux, et garder hors de la portée des enfants.

Porter des vêtements et des lunettes de protection appropriés.

Si du liquide de frein pénètre dans les yeux, rincer abondamment à l'eau claire et consulter immédiatement un médecin. 3

Le liquide de frein peut endommager la peinture, les pièces en caoutchouc et en plastique. Si du liquide de frein coule sur ces pièces, les essuyer immédiatement.

1. Placer un récipient sous l'étrier de frein.
2. Enlever le boulon creux (1) et vider le flexible de frein (2).
3. Enlever le boulon creux (3) du maître-cylindre de frein.
4. Remplacer le flexible de frein. Veillez à ce que le flexible de frein soit correctement installé et raccordé à tous les supports. Utiliser des joints neufs lorsque vous raccordez le flexible de frein.
5. Enlever le couvercle (4) avec la membrane.
6. Ajouter le liquide de frein recommandé jusqu'au niveau MAX.
7. Ouvrir la vanne de purge (5) et ajouter un outil de purge de frein sur la vanne. Commencer à aspirer le liquide de frein aussi longtemps que de l'air se trouve dans le circuit. Veillez à ce que le niveau du liquide de frein dans le maître-cylindre de frein ne tombe plus sous le niveau MIN, sinon vous aspirer de nouveau de l'air dans le circuit.
Aspirer en continu l'air du circuit et ajouter du liquide de frein en continu jusqu'à ce que le système soit purgé.
8. Fermer le robinet de purge et remplir de liquide de frein jusqu'au niveau MAX.
9. Remonter toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.



REPLACEMENT DU FLEXIBLE DE FREIN ARRIERE

Si le flexible de frein arrière fuit, est fissuré ou usé, vous devez le remplacer.

Veuillez considérer qu'il n'est pas nécessaire d'enlever l'étrier de frein lorsque vous avez besoin de remplacer le flexible de frein.

⚠ AVERTISSEMENT

Le contact du liquide de frein peut provoquer une irritation cutanée.

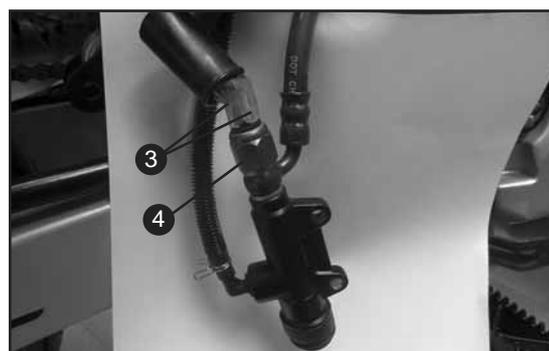
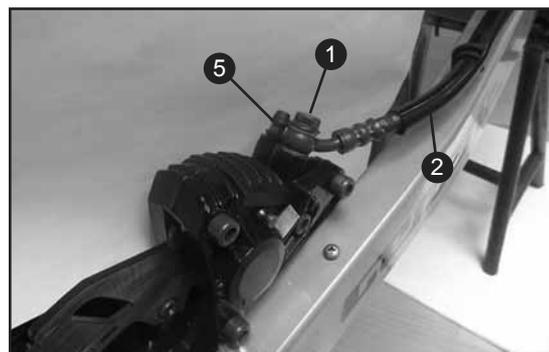
Eviter tout contact avec la peau et les yeux, et garder hors de la portée des enfants.

Porter des vêtements et des lunettes de protection appropriés.

Si du liquide de frein pénètre dans les yeux, rincer abondamment à l'eau claire et consulter immédiatement un médecin.

Le liquide de frein peut endommager la peinture, les pièces en caoutchouc et en plastique. Si du liquide de frein coule sur ces pièces, les essuyer immédiatement.

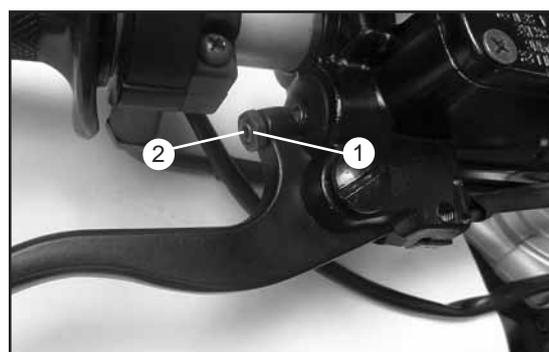
1. Placer un récipient sous l'étrier de frein.
2. Enlever le boulon creux (1) et vider le flexible de frein (2).
3. Enlever le couvercle du maître-cylindre de frein.
4. Enlever les deux bouchons (3).
5. Enlever le boulon creux (4) du maître-cylindre de frein.
6. Remplacer le flexible de frein. Veillez à ce que le flexible de frein soit correctement installé et raccordé à tous les supports. Utiliser des joints neufs lorsque vous raccordez le flexible de frein.
7. Enlever le réservoir de liquide de frein. 4
8. Ajouter le liquide de frein recommandé jusqu'au niveau MAX.
9. Ouvrir la vanne de purge (5) et ajouter un outil de purge de frein sur la vanne. Commencer à aspirer le liquide de frein aussi longtemps que de l'air se trouve dans le système. Veillez à ce que le niveau du liquide de frein dans le maître-cylindre de frein ne tombe plus sous le niveau MIN, sinon vous aspirer de nouveau de l'air dans le circuit.
Aspirer en continu l'air du circuit et ajouter du liquide de frein en continu jusqu'à ce que le système soit purgé.
10. Fermer le robinet de purge et remplir le réservoir de liquide de frein jusqu'au niveau MAX.
11. Remonter toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.



REGLAGE DU LEVIER DE FREIN AVANT

1. Desserrer l'écrou (1).
2. Pour régler le levier de frein avant, visser le boulon (2) vers l'intérieur ou l'extérieur.
3. Lorsque la position du levier est réglée, serrer l'écrou (1).

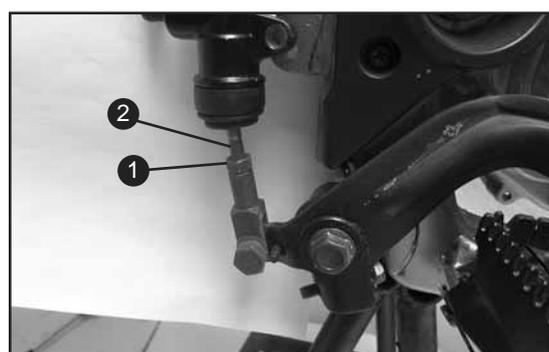
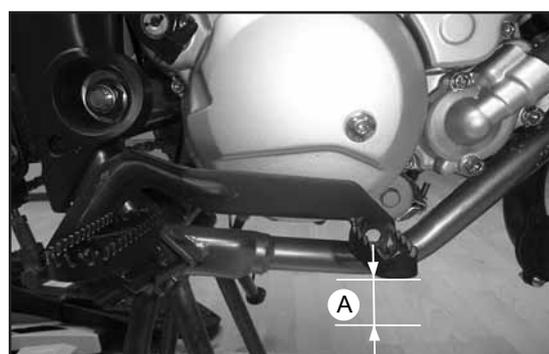
Si vous ne pouvez pas régler correctement le jeu libre, contrôler l'usure des plaquettes de frein.



REGLAGE DU LEVIER DE FREIN ARRIERE

1. Actionner le levier de frein droit jusqu'à ce que les plaquettes de frein du pied soient sur le disque de frein. Le jeu libre (A) entre la position 0 et le point de pression doit être de 10 à 20 mm. Si le jeu libre est supérieur ou inférieur, la tige d'acier doit être réglée.
2. Enlever le couvercle du maître-cylindre de frein.
3. Desserrer l'écrou (1).
4. Pour régler le levier de frein à pied, visser le boulon (2) vers l'intérieur ou l'extérieur.
5. Serrer l'écrou (1).
6. Remonter dans l'ordre inverse.

Si vous ne pouvez pas régler correctement le jeu libre, contrôler l'usure des plaquettes de frein.



CONTROLE DE TENSION DE LA CHAINE DE TRANSMISSION

NOTE

La tension de la chaîne de transmission doit être contrôlée au point le plus tendu de la chaîne.

⚠ AVERTISSEMENT

Une chaîne de transmission trop serrée peut surcharger le moteur et d'autres pièces. Une chaîne trop libre peut sauter et endommager le bras oscillant ou provoquer un accident.

Garder la tension de la chaîne de transmission dans les limites spécifiées.

1. Placer la moto sur une surface plane.

NOTE

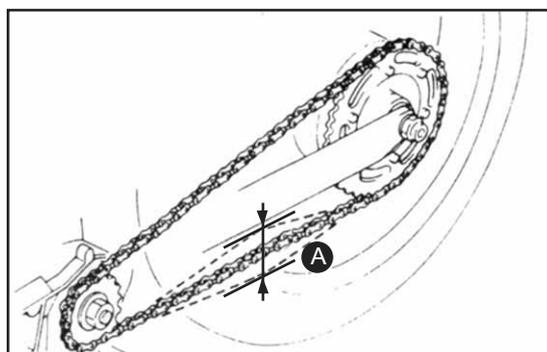
Les deux roues doivent être sur le sol sans personne sur la moto.

2. Faire tourner la roue arrière plusieurs fois et chercher la position la plus tendue de la chaîne de transmission.
3. Contrôler la tension de la chaîne de transmission (A).

Plage admissible A : 10 - 20 mm

NOTE

Si la tension de la chaîne n'est pas dans la plage spécifiée, la régler.



REGLAGE DE TENSION DE LA CHAINE DE TRANSMISSION

1. Desserrer l'écrou de fixation (1) de l'axe arrière.
2. Desserrer l'écrou de fixation (2). Régler la chaîne avec les vis de réglage (3) des deux côtés jusqu'à obtenir la tension de chaîne de transmission spécifiée.
3. Faire tourner de nouveau la roue arrière plusieurs fois et contrôler la tension de la chaîne.
4. Serrer le contre-écrou (2) et serrer l'écrou de fixation (1) de l'axe arrière.



PIECE NO.	COUPLE
1	85 - 98 Nm

NOTE

S'il est nécessaire de remplacer une chaîne de transmission usée, ne pas installer de nouvelle chaîne de transmission sur des pignons usés ou installer une chaîne de transmission usée sur des pignons neufs.

Gardez les pignons et la chaîne de transmission en bon état, ou la chaîne ou les pignons remplacés seront bientôt usés.

GRAISSAGE DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION

NOTE

Si la chaîne de transmission n'est pas correctement entretenue, elle s'usera rapidement. Par conséquent, la chaîne de transmission doit être entretenue en permanence, surtout quand la moto est utilisée dans des zones poussiéreuses.

Le nettoyage à la vapeur, le lavage à haute pression, certains solvants, et l'utilisation d'une brosse rugueuse peuvent endommager la chaîne. N'utiliser qu'un détergent adapté pour nettoyer et graisser la chaîne de transmission.

LUBRIFIANT DE CHAÎNE RECOMMANDE :
PULVÉRISATEUR DE CHAÎNE : CASTROL O-R

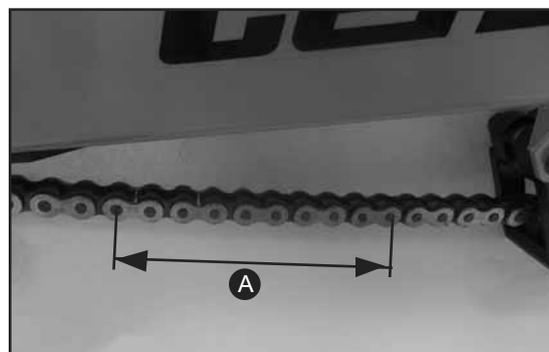
CONTROLE DE L'USURE DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION

1. Mesurer la longueur de 10 maillons de chaîne. S'ils ne correspondent pas à la valeur spécifiée, remplacer la chaîne de transmission.

Limite admissible A : 127 mm

NOTE

Tendre la chaîne à la main et puis mesurer. La plage de mesure va du galet de liaison de la chaîne au côté intérieur du galet. Si des dommages sont visibles sur la chaîne, la remplacer.

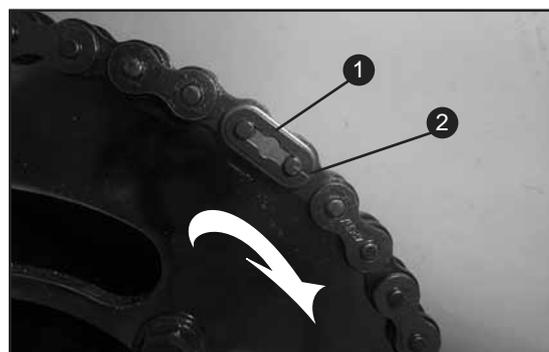


REPLACEMENT DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION

1. Desserrer la roue arrière.
2. Ouvrir le maillon de chaîne (1) de la chaîne défectueuse.
3. Installez la nouvelle chaîne dans l'ordre inverse.
4. Fixer la roue arrière dans l'ordre inverse. Veillez à la bonne installation et à la tension correcte de la chaîne.

NOTE

Le côté ouvert du maillon de chaîne (2) doit être installé dans le sens de rotation vers l'arrière (flèche).

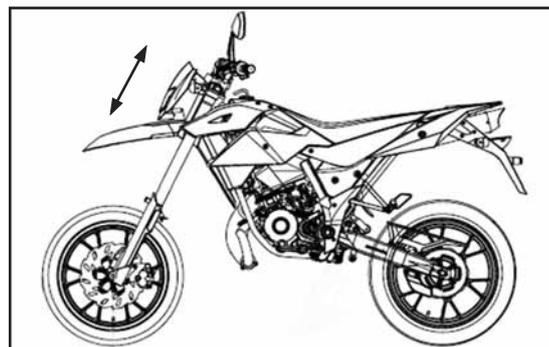


CONTROLE DU FONCTIONNEMENT DE LA FOURCHE AVANT

NOTE

Lors de chaque inspection, la fourche doit être contrôlée.

1. Serrer le frein avant et comprimer l'amortisseur avant vers le haut et vers le bas (flèches) pour contrôler son bon fonctionnement.
2. Lorsque le bras de fourche paraît spongieux ou si le libre jeu entre les tubes de fourche est trop important, remplacer la fourche défectueuse.
3. Contrôler le bon serrage de chaque vis.

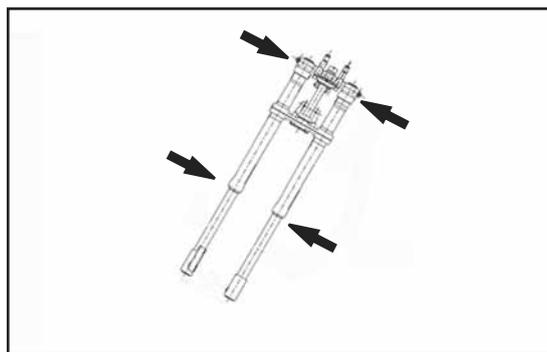


CONTROLE DE FUITE DE LA FOURCHE AVANT

NOTE

Lors de chaque inspection, contrôler également si la fourche est serrée.

1. Contrôler l'étanchéité des joints poussière/huile entre les bras de fourche et l'extrémité supérieure (flèches). En cas de fuite d'huile, remplacer les joints ou la fourche concernée.

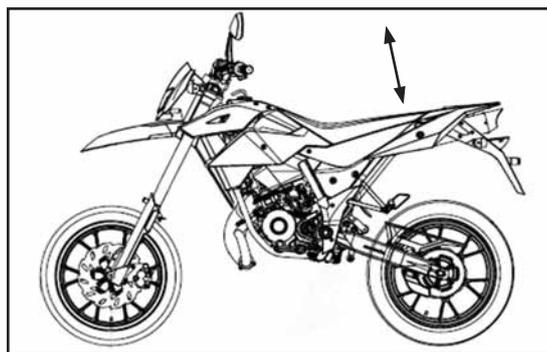


CONTROLE DE FONCTIONNEMENT DE L'AMORTISSEUR ARRIERE

NOTE

Lors de chaque inspection, les amortisseurs arrière doivent être contrôlés.

1. Comprimer l'amortisseur arrière ver le haut et vers le bas pour contrôler son fonctionnement correct (flèches).
2. Contrôler si une pièce de l'amortisseur arrière est endommagée ou desserrée.
3. Mettre le véhicule sur une béquille centrale et déplacer la roue arrière vers le haut et le bas et de gauche à droite pour contrôler si une bague ou un roulement est desserré ou a un jeu anormal.
4. Si les amortisseurs collent, paraissent spongieux ou s'il y a une autre anomalie, les remplacer.
5. Contrôler le serrage de chaque vis.



L'amortisseur arrière est à ressort. La précontrainte du ressort peut être réglée avec les écrous (flèches) de façon continue. Choisir l'option préférée par vous-même. Le réglage d'usine se réfère à un poids du conducteur d'environ 75 kg.

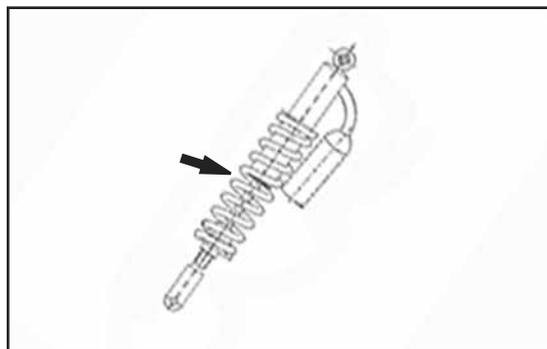


CONTROLE DE FUITE D'HUILE DE L'AMORTISSEUR ARRIERE

NOTE

Lors de chaque inspection, les amortisseurs arrière doivent être contrôlés.

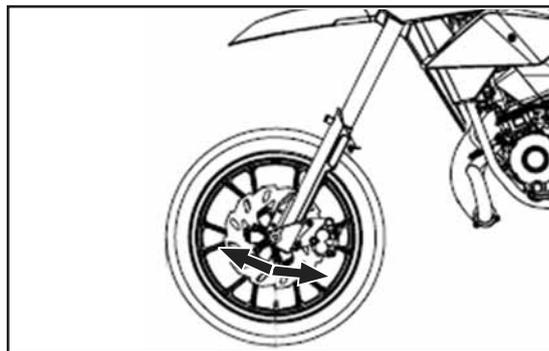
1. Contrôler l'étanchéité des joints poussière/huile et si le ressort est en bon état. En cas de fuite d'huile, de ressort fissuré ou usé, remplacer l'amortisseur (flèche).



CONTROLE DU JEU DE DIRECTION

Des roulements de direction usés ou desserrés peuvent représenter un danger. Par conséquent, le fonctionnement de la direction doit être contrôlé comme suit aux intervalles spécifiés sur le tableau d'entretien périodique et de graissage.

1. Placer un étau sous le véhicule pour soulever la roue avant.
2. Maintenir les extrémités inférieures des bras de fourche et essayer de les bouger vers l'avant et vers l'arrière (flèches). Contrôler le jeu et la contrainte de la colonne de direction en tournant la fourche à fond dans les deux sens.
3. En cas de jeu ou de contrainte quelconque, remplacer le roulement de direction.

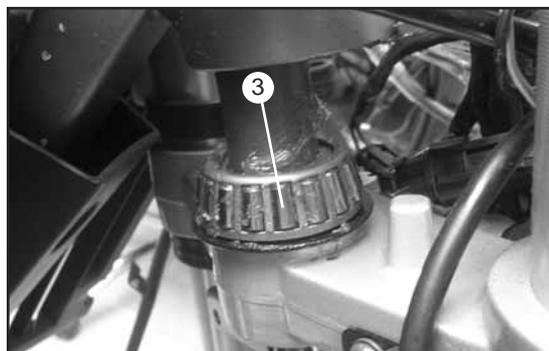


GRAISSAGE DU ROULEMENT DE DIRECTION

1. Placer le véhicule sur une surface plane.
2. Enlever le phare, le tachymètre, le guidon et le té supérieur.
3. Enlever l'écrou de fixation (1) et le cache-poussière (2).
4. Soulever le véhicule ou abaisser la fourche avant.



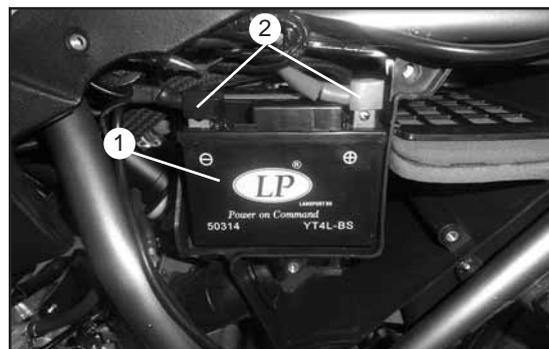
5. Now grease lower bearing (3). Please use only high quality grease to keep water away.
6. After the bearings are greased assemble the parts in reverse order.



CONTROLE/RECHARGE DE LA BATTERIE

La batterie (1) est située sur le côté droit du véhicule. Il est recommandé de sortir la batterie chaque fois qu'elle nécessite un entretien. Débrancher les bornes de la batterie (2) pour la sortir.

1. Il s'agit d'une batterie conventionnelle. Vous pouvez retirer les bouchons pour maintenir l'équilibre entre les cellules. Vous recevrez le manuel pour le premier remplissage de la batterie avec la batterie. Ne pas remplir avec de l'eau distillée.
2. Avant première installation, veuillez charger la batterie pendant au moins 8 heures.
3. Charger la batterie avec un maximum de 10 % de la capacité indiquée sur le boîtier de la batterie.
4. Ne pas connecter la batterie au faisceau de câbles du véhicule si le véhicule est stationné dans une salle d'exposition pendant plus d'un mois.
5. Veuillez maintenir/charger la batterie toutes les 2 semaines lorsque le véhicule n'est pas utilisé.
6. La plage de tension de la batterie est -12,3 volts (DC) à -13,1volts (DC).
7. Pour mesurer la tension de la batterie, utiliser un voltmètre classique (3). Faire la mesure entre les bornes de la batterie.
8. Lorsque vous chargez la batterie installée dans le véhicule, débrancher le câble négatif du faisceau de fils. 3
9. Lorsque vous retirez la batterie du véhicule, déconnecter d'abord la borne négative.
10. Lorsque vous installez la batterie dans le véhicule, relier d'abord la borne positive. Ajouter de la graisse de borne de batterie entre les bornes de la batterie et les câbles.
11. La tension de recharge du redresseur régulateur du véhicule est d'environ 14 volts/ 5000 tr/min.



⚠ AVERTISSEMENT

L'acide et les gaz de la batterie entraînent de graves brûlures. Conserver les batteries hors de portée des enfants. Porter des vêtements et des lunettes de protection adaptés. Eviter tout contact avec l'acide et les gaz de la batterie. Eloigner la batterie des étincelles et des flammes. Recharger uniquement dans des locaux bien ventilés. En cas de contact cutané, rincer abondamment avec de l'eau. Si de l'acide de batterie pénètre dans les yeux, rincer à l'eau pendant au moins 15 minutes et consulter un médecin.

FUSIBLES

Les fusibles principaux (1) sont situés à côté de la batterie. Un fusible de remplacement (2) est disponible dans la bande du support à fusible.

NOTE

Pour éviter un court-circuit, toujours mettre l'interrupteur principal sur « OFF » en vérifiant ou en remplaçant un fusible.

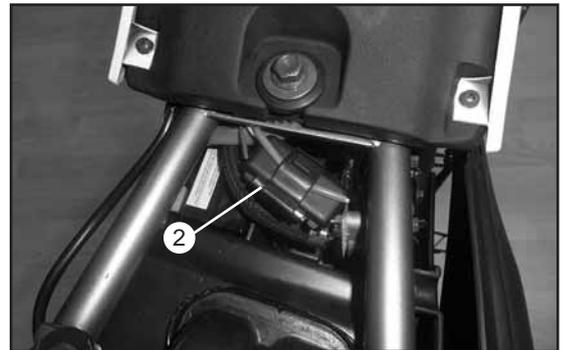
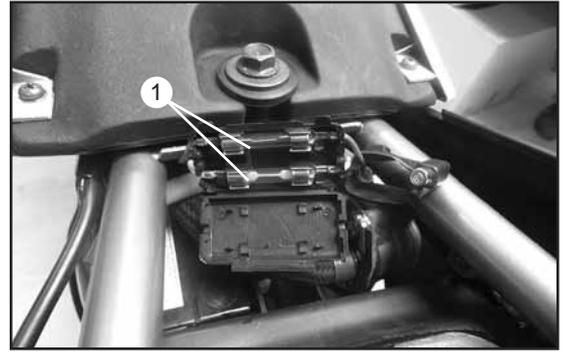
1. Insérer un fusible neuf de l'ampérage correct.

FUSE	AMPERE RATING
Main Fuses	10 Ampere
Replacement	10 Ampere

2. Mettre les interrupteurs en marche pour vérifier que le circuit électrique soit opérationnel.
3. Si le fusible saute à nouveau, vérifier le circuit électrique.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais utiliser un fusible avec une intensité autre que celle spécifiée. Improviser ou utiliser un fusible d'une mauvaise intensité peut causer des dommages au système électrique, provoquer un mauvais fonctionnement des systèmes d'éclairage et d'allumage et peut éventuellement provoquer un incendie.



CONTROLE DU FONCTIONNEMENT DE L'ECLAIRAGE ET DES INTERRUPTEURS

1. Placer le véhicule sur sa béquille et démarrer le moteur.

NOTE

Certaines fonctions ne fonctionnent pas tant que le moteur n'est pas en marche..

2. Maintenant, vous pouvez tester le fonctionnement de tous les interrupteurs un par un, le fonctionnement de l'éclairage avant et arrière et du feu stop.

Interrupteurs/Fonctions – côté gauche

1.  Interrupteur de phare/feu de croisement/ap-
pel
2.  Interrupteur de clignotant
3.  Interrupteur d'avertisseur sonore

Interrupteurs/Fonctions – côté droit

4.  Bouton de démarrage

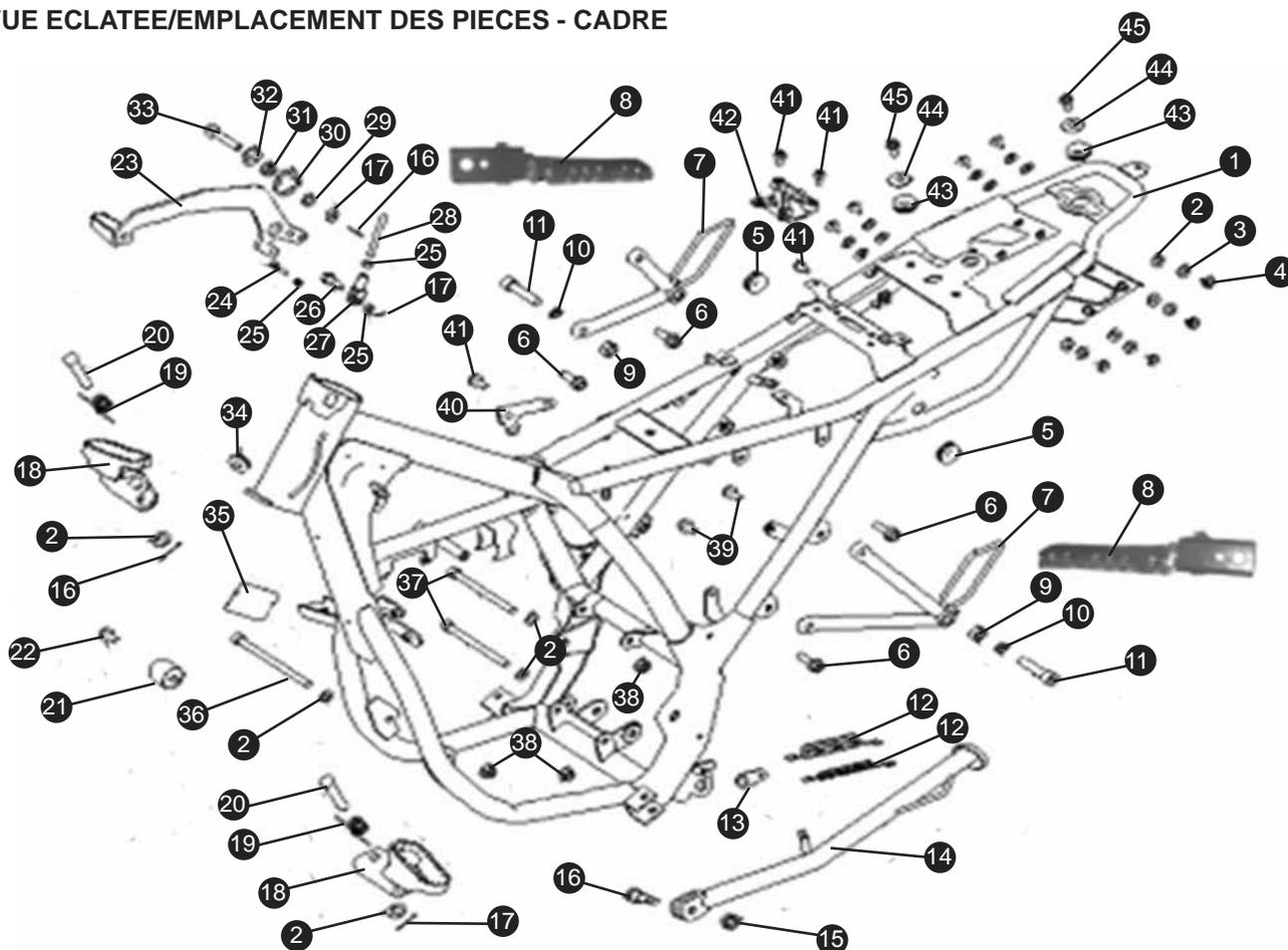
CONTROLE D'ASSIETTE DU PHARE

1. Placer le véhicule à une distance de 5 mètres face à un mur. Le véhicule doit être à la verticale.
2. Mesurer la distance entre le sol et le milieu de l'ampoule de phare (X).
3. Transférer cette valeur au mur et marquer d'un X.
4. Ensuite, faire une deuxième X 5 centimètres sous le premier.

5. Tourner la vis (1) placée sur la face avant du phare, vers l'intérieur ou l'extérieur, pour régler la hauteur du feu de croisement.

2. REPARATION ET DIAGNOSTICS

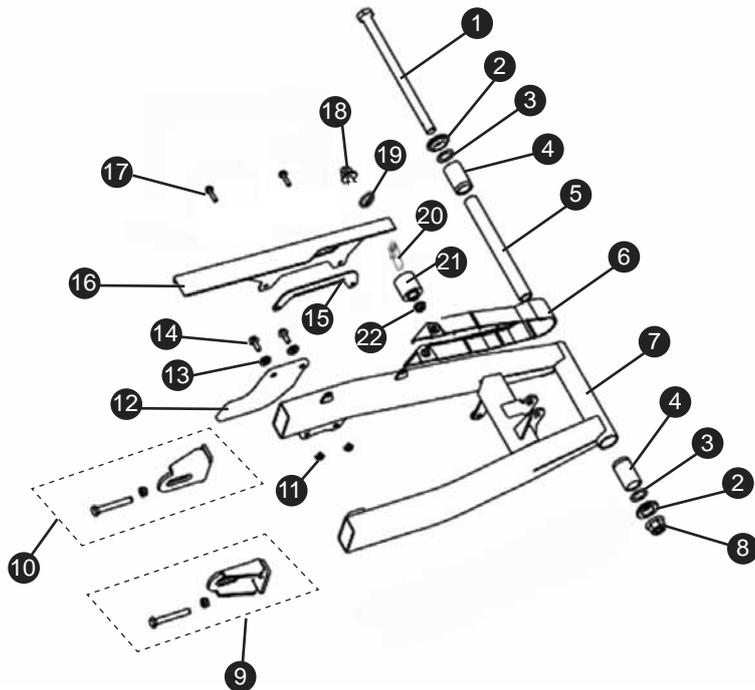
VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - CADRE



LISTE DES PIECES - CADRE

- | | | |
|----------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| 1. Cadre | 16. Vis M10x1,25 | 31. Ecrou M8 |
| 2. Vis M15x12 | 17. Goupille | 32. Rondelle |
| 3. Rondelle M8 | 18. Repose-pied | 33. Vis M8x50 |
| 4. Patin caoutchouc | 19. Ressort | 34. Patin caoutchouc |
| 5. Patin caoutchouc | 20. Tige | 35. Signe directionnel |
| 6. Vis M8x25 | 21. Support d'échappement | 36. Vis M8x120 |
| 7. Support reposer-pied passager | 22. Vis M6x8 | 37. Vis M8x100 |
| 8. Reposer-pied passager | 23. Levier de frein à pied | 38. Ecrou M8 |
| 9. Ecrou M10 | 24. Vis M6x30 | 39. Vis M6x20 |
| 10. Anneau élastique M10 | 25. Ecrou M6 | 40. Support |
| 11. Vis M10x45 | 26. Vis M6 | 41. Vis M6x12 |
| 12. Béquille latérale ressort | 27. Poignée | 42. Mécanisme de blocage de selle |
| 13. Plaque de blocage | 28. Poussoir | 43. Patin caoutchouc |
| 14. Béquille latérale 320mm | 29. Rondelle | 44. Manchon entretoise |
| 15. Ecrou M10x1,25 | 30. Ressort | 45. Vis M8x16 |

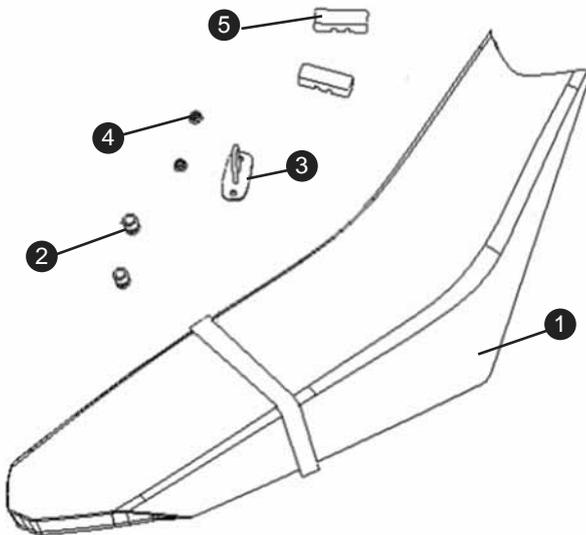
VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - BRAS OSCILLANT ARRIERE



LISTE DES PIECES - BRAS OSCILLANT ARRIERE

1. 1. Arbre de montage
2. 2. Bague anti-poussière
3. 3. Joint torique
4. 4. Coussinet
5. 5. Manchon
6. 6. Guide de chaîne
7. 7. Bras arrière oscillant
8. 8. Erou M14x1,5
9. 9. Tendeur de chaîne droit
10. 10. Tendeur de chaîne gauche
11. 11. Erou M6
12. 12. Guide de chaîne
13. 13. Manchon entretoise
14. 14. Vis M6x16
15. 15. Support carter de chaîne
16. 16. Carter de chaîne
17. 17. Vis Mx16
18. 18. Vis M8x50
19. 19. Rondelle M8
20. 20. Manchon entretoise
21. 21. Rouleau de chaîne
22. 22. Erou M8

VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - SELLE



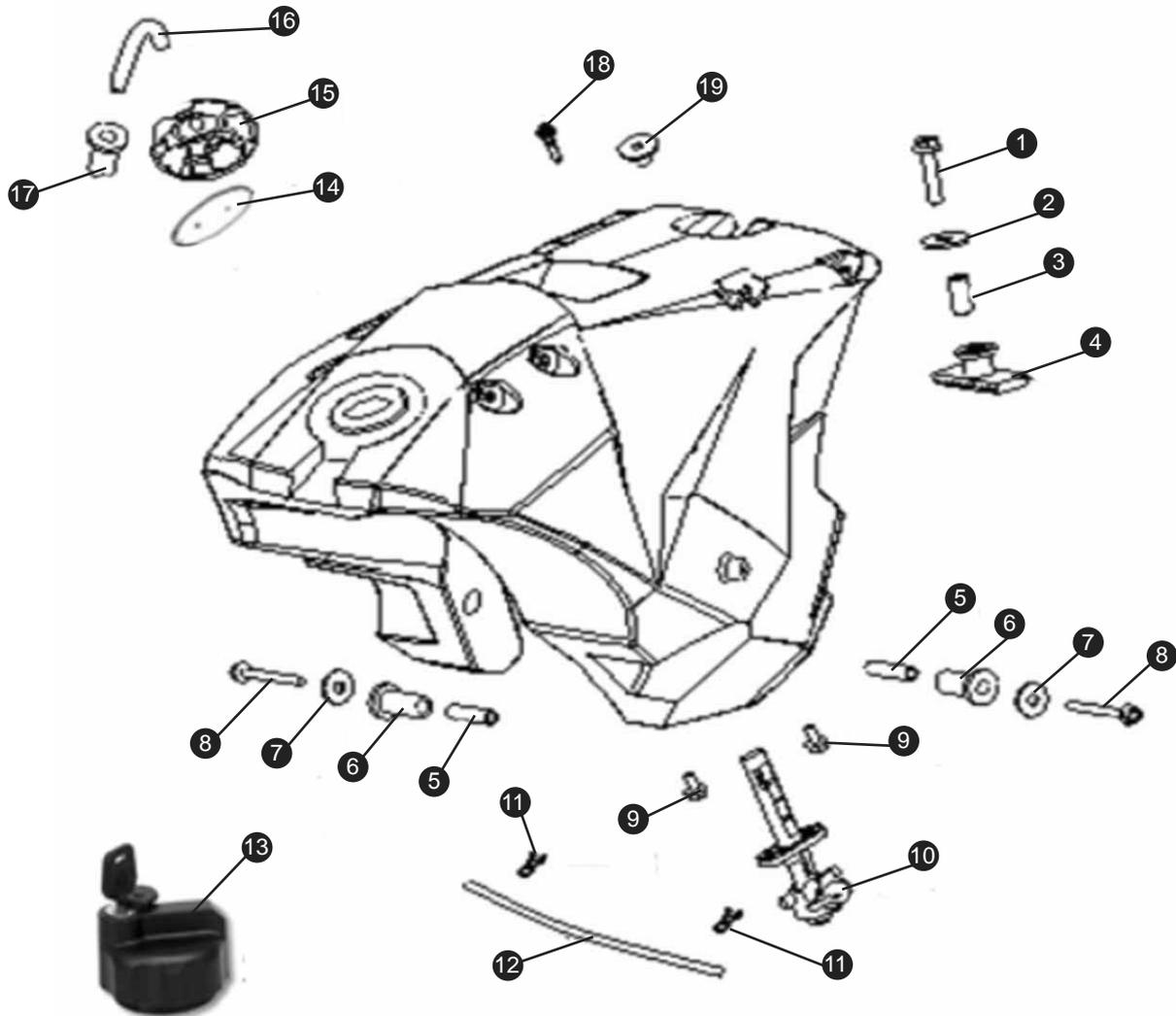
LISTE DES PIECES - SELLE

1. 1. Selle
2. 2. Patin caoutchouc
3. 3. Verrouillage à ressort
4. 4. Erou M5
5. 5. Patin caoutchouc

COUPLE DE SERRAGE DES PIÈCES DE FIXATION SUR LE CHASSIS

POSITION DE FIXATION ET NOM DE LA PIÈCE	COUPLE
Axe de roue avant	55-62 Nm
Boulon de fixation du levier de direction	5-9 Nm
Ecrou d'axe de roue arrière	85-98 Nm
Ecrou supérieur de l'amortisseur arrière	37-44 Nm
Ecrou inférieur de l'amortisseur arrière	37-44 Nm
Boulon de fixation du disque de frein arrière	22-29 Nm
Boulon de montage de l'étrier de frein arrière	22-29 Nm
Boulon de fixation du disque de frein avant	22-29 Nm
Boulon de montage des étriers de frein avant	22-29 Nm

VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - CIRCUIT DE CARBURANT



LISTE DES PIÈCES - CIRCUIT DE CARBURANT

- | | |
|----------------------|-----------------------------------|
| 1. Vis M8x40 | 11. Collier de serrage |
| 2. Rondelle M8 | 12. Tuyau de carburant |
| 3. Manchon | 13. Fermeture du réservoir |
| 4. Patin caoutchouc | 14. Joint du bouchon de réservoir |
| 5. Manchon | 15. Fermeture du réservoir |
| 6. Coussinet | 16. Reniflard |
| 7. Rondelle | 17. Reniflard jetable |
| 8. Vis M6x55 | 18. Vis M4x20 |
| 9. Vis M6x12 | 19. Support |
| 10. Robinet de purge | |

CARACTERISTIQUES

CARBURANT

Carburant recommandé : essence sans plomb uniquement ≥ 95 Oct (SP 95 - SP 98)

Ne pas utiliser de carburant au Bioéthanol.

Capacité du réservoir à carburant : 10,0 L \pm 0,2 L

NOTE

Le commutateur de carburant doit être sur la position « OFF » en enlevant le réservoir de carburant.

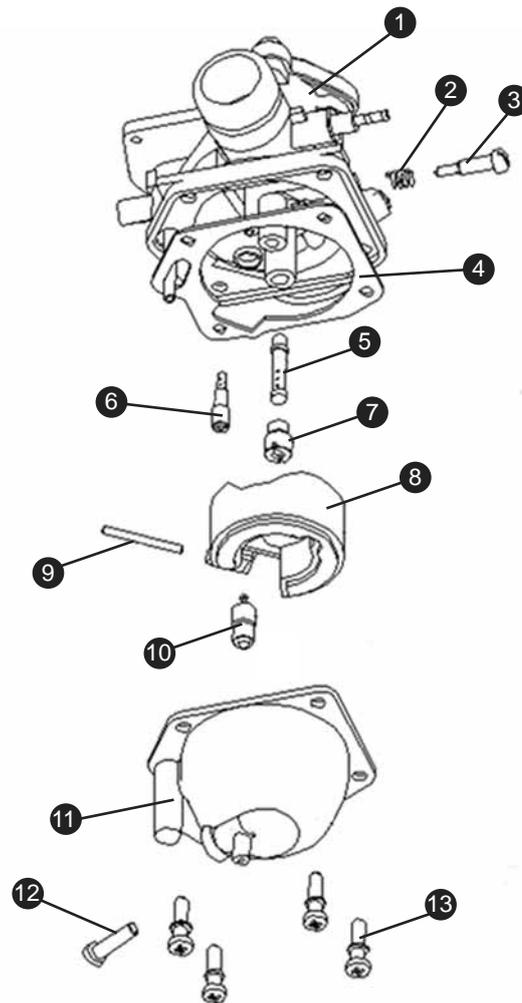
OUTILS SPECIAUX

Voir page 12 - 15

DEPANNAGE

PANNE	CAUSE	SOLUTION
Le moteur tourne mais ne démarre pas ou s'étouffe	Le ralenti n'est pas correctement réglé	Régler le ralenti
	Pas d'essence dans le réservoir à carburant	Faire le plein de carburant
	Présence d'eau dans le carburateur ou le gicleur est obstrué	Contrôler le carburateur
	Filtre à carburant obstrué	Nettoyez ou remplacer le filtre à carburant
Le moteur ne tient pas le ralenti	Gicleur de ralenti obstrué	Contrôler le carburateur
	Vis de réglage du carburateur dérégulée	Réglez le ralenti
	Le carburateur déborde car l'aiguille du flotteur est usée ou bloquée	Vérifiez le carburateur
	Gicleur de carburateur desserré	Contrôler le carburateur
La puissance du moteur est faible	Filtre à carburant contaminé	Nettoyez le filtre
	Défaillance du système de carburant	Contrôler le circuit de carburant
	Défaillance du circuit sous pression	Contrôler le circuit
	Le bouchon du réservoir à carburant est obstrué	Le contrôler ou le remplacer

VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - CARBURATEUR



PART LIST - CARBURETTOR

- | | |
|------------------------------------|------------------------|
| 1. Groupe carburateur MJ95/ NJ22.5 | 8. Flotteur |
| 2. Ressort | 9. Tige du flotteur |
| 3. Vis de réglage du ralenti | 10. Soupape à pointeau |
| 4. Joint du flotteur de la chambre | 11. Chambre à flotteur |
| 5. Débitmètre principal | 12. Vis de vidange |
| 6. Gicleur de ralenti 22,5 | 13. Vis M4x12 |
| 7. Gicleur principal 95 | |

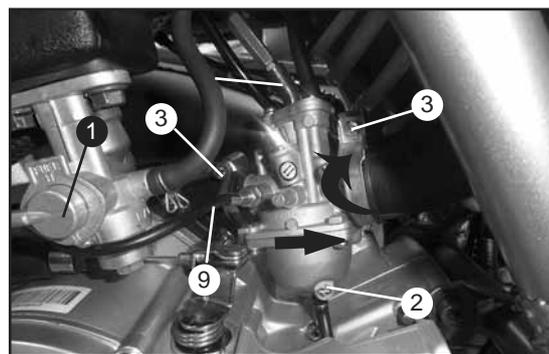
NOTE

Utiliser un chiffon pour bloquer le collecteur d'admission après le démontage du carburateur pour éviter l'entrée d'autres éléments.

Pour les caractéristiques détaillées, voir pages 8 et 18.

DEPOSE DU CARBURATEUR

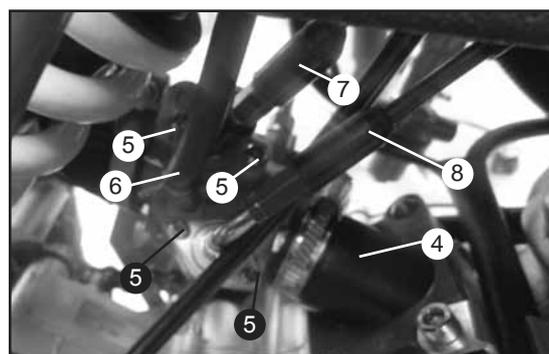
1. Mettre le robinet de carburant sur « OFF » (1).
2. Vider le carburateur en ouvrant la vis de vidange (2).
3. Desserrer les deux colliers de serrage (3).
4. Tirer le carburateur en arrière pour déconnecter le carburateur de la membrane (4).
5. Tourner le carburateur à droite et desserrer les quatre vis (5) du support du câble des gaz et le support du câble du starter.
6. Déconnecter le carburateur du tuyau de carburant (6), le câble des gaz (7), le câble du starter (8) et le tuyau de la pompe à huile (9).



NOTE

Prenez garde aux résidus de carburant.

7. Sortir le carburateur.
8. Assembler dans l'ordre inverse.



NOTE

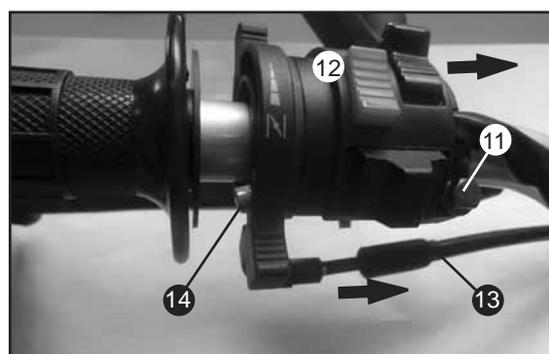
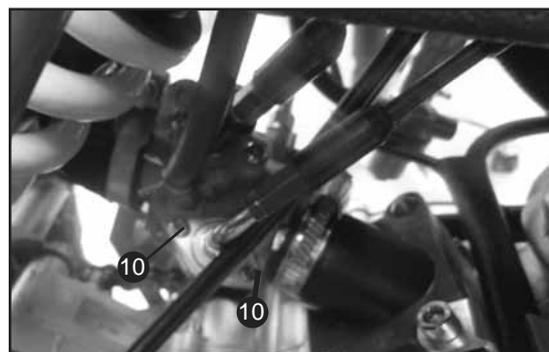
Regarder la rainure sur la membrane et la tige sur le carburateur.

⚠ AVERTISSEMENT

Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé. Eviter tout contact entre le carburant et la peau, les yeux et les vêtements. Ne pas inhaler les vapeurs de carburant. Si le carburant entre en contact avec les yeux, les laver immédiatement avec de l'eau et consulter un médecin. Laver immédiatement les zones touchées de la peau à l'eau et au savon. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer les vêtements qui ont été en contact avec du carburant. Stocker le carburant dans un jerrycan approprié et le conserver hors de portée des enfants.

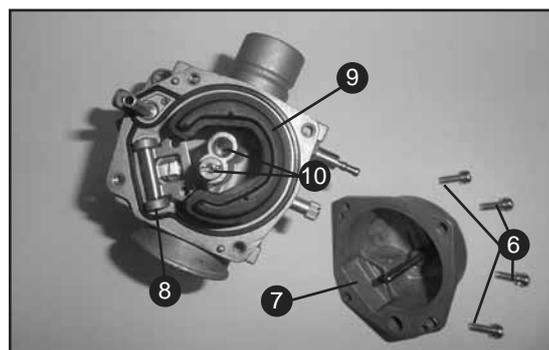
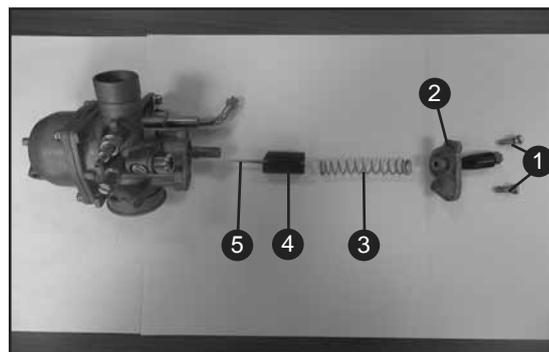
DEPOSE DU STARTER/CABLE

1. Mettre le robinet de carburant sur « OFF » (1).
2. Desserrer les deux colliers de serrage (3).
3. Tourner le carburateur à droite.
4. Desserrer les deux vis (10).
5. Desserrer la vis (11).
6. Faire glisser l'interrupteur de poignée gauche (12) à droite.
7. Faire glisser le câble du starter (13) à droite.
8. Sortir le câble (14).
9. Assembler dans l'ordre inverse.



DEPOSE DU CARTER SUPERIEUR DU CARBURATEUR

1. Desserrer les vis (1) et démonter le carter supérieur (2).
2. Sortir le ressort (3), le piston de soupape (4) et le pointeau (5).
3. Examiner l'état d'usure des pièces.
4. Si une des pièces est usée, elle doit être remplacée.
5. Examiner l'état d'usure du pointeau (5).
6. Si le pointeau est usé, il doit être remplacé.
7. Desserrer les vis (6) et retirer la cuve (7).
8. Démonter la tige du flotteur (8), le flotteur (9) et les vannes (10).



NOTE

Pour enrichir ou réduire le mélange de carburant, placer le clip à l'autre rainure. Lorsque vous installez le clip et soulevez le pointeau, le mélange est enrichi et vice versa. Faire les réglages progressivement.

1. Examiner si le pointeau et les composants flotteurs sont endommagés ou usés. 10
2. Si le pointeau est endommagé ou usé, il doit être remplacé. 6
3. Si le siège de la soupape à pointeau est usé, le corps du carburateur doit être remplacé. 8 7
4. Si la pièce de flottaison est usée, elle doit être remplacée.
5. Examiner le trou de mesure du ralenti, le trou de mesure principal et la buse principale pour voir s'ils sont endommagés, usés ou tachés. Le cas échéant, ils doivent être remplacés.
6. Examiner le piston pour voir s'il est usé. Le cas échéant, il doit être remplacé.
7. Examiner le corps du carburateur et le tuyau à carburant. S'ils sont sales, nettoyer chaque pièce avec de l'essence et les souffler avec de l'air sous pression.
8. Toujours remplacer ensemble la soupape à pointeau et le siège de soupape.

REGLAGE DU CARBURATEUR

Réglage du ralenti et du contrôle d'air, voir page 18.

PART	DEFAULT SETTINGS
Needle (5)	2. groove from above
Floater chamber level	4 - 5 mm

CONTROLE DE L'ALIMENTATION EN CARBURANT

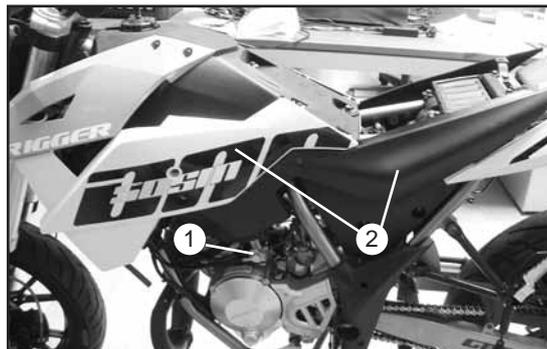
1. Commencer à contrôler pièce par pièce les fuites et l'usure de l'ensemble du circuit d'alimentation en carburant. Si une pièce est défectueuse, veuillez la remplacer immédiatement.

PIECES A CONTROLER

1. Réservoir à carburant
2. Robinet de carburant
3. Tuyaux de carburant
4. Colliers de serrage
5. Tuyaux d'aspiration
6. Filtres à carburant
7. Joints
8. Carburateur

DEPOSE DU RESERVOIR A CARBURANT

1. Couper l'allumage.
2. Mettre le robinet de carburant (1) en position «OFF».
3. Retirer la selle et les carters latéraux (2).



4. Débrancher le flexible de carburant (3) du robinet de carburant.



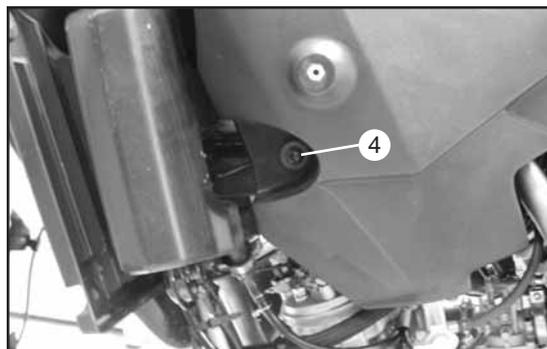
NOTE

Le flexible de carburant est rempli de carburant. Le bloquer immédiatement après dépose du robinet de carburant. Il est recommandé de vidanger le carburant du réservoir avant dépose.

5. Enlever le boulon (4) sur le côté gauche et droit de la cuve.

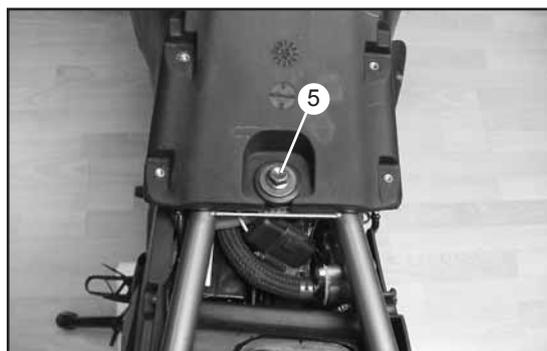
NOTE

Un seul côté (côté gauche) est indiqué.



6. Enlever le boulon (5) sur la partie supérieure du réservoir.

7. Faire glisser le réservoir de carburant vers l'arrière pour l'enlever.
8. Assembler dans l'ordre inverse.



NOTE

Contrôler la bonne position avant de serrer les boulons.

DEPOSE DU ROBINET DE CARBURANT

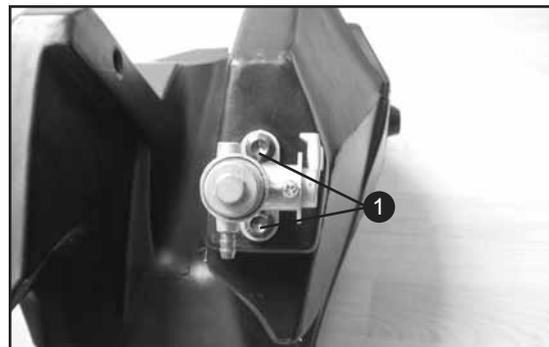
NOTE

Il est recommandé de vidanger le carburant du réservoir avant dépose.

1. Couper le contact.
2. Mettre le robinet de carburant en position «OFF».
3. Débrancher le flexible de carburant du carburateur.
4. Laisser le carburant (passer le robinet de carburant en position « ON »).
5. Déposer le réservoir de carburant.
6. Desserrer les deux vis (1).
7. Enlever le robinet de carburant.
8. Montage dans l'ordre inverse.

NOTE

Gardez l'interrupteur du robinet de carburant en bonne position en serrant l'écrou.

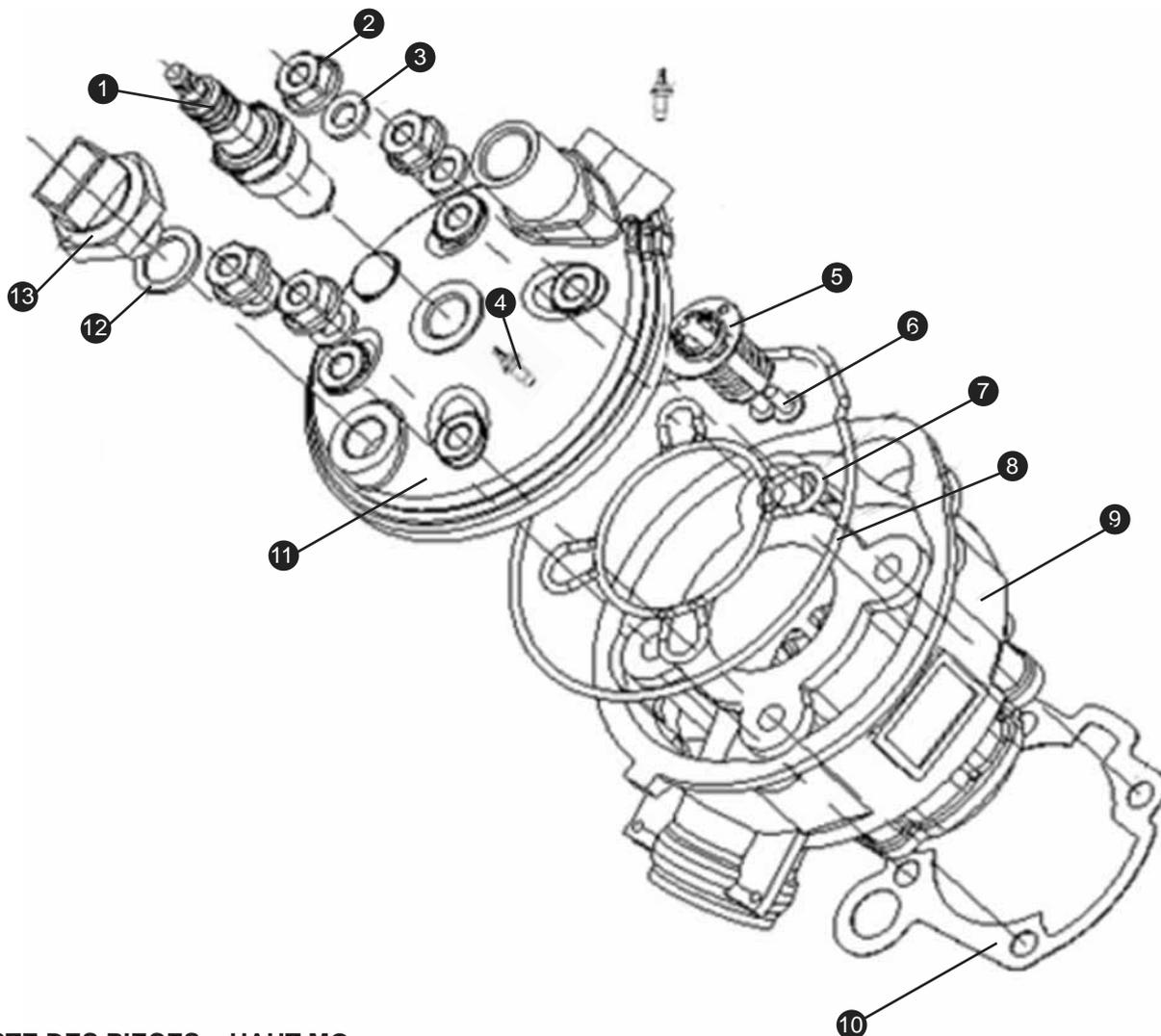


TORQUE LIST

PART. NO.	TORQUE
1	Tighten that no fuel is leaking

For screws that are not listed use standard values (page 11).

VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - CYLINDRE/COUVERCLE DE CYLINDRE



LISTE DES PIECES – HAUT MO- TEUR

- | | |
|---------------------------|-------------------------------|
| 1. Bougie | 8. Joint de culasse extérieur |
| 2. Ecrou | 9. Cylindre |
| 3. Rondelle | 10. Joint d'embase |
| 4. Capteur de température | 11. Culasse |
| 5. Thermostat | 12. Joint d'étanchéité |
| 6. Vis M4x10 | 13. Thermocontact |
| 7. Joint de culasse | |

NOTE

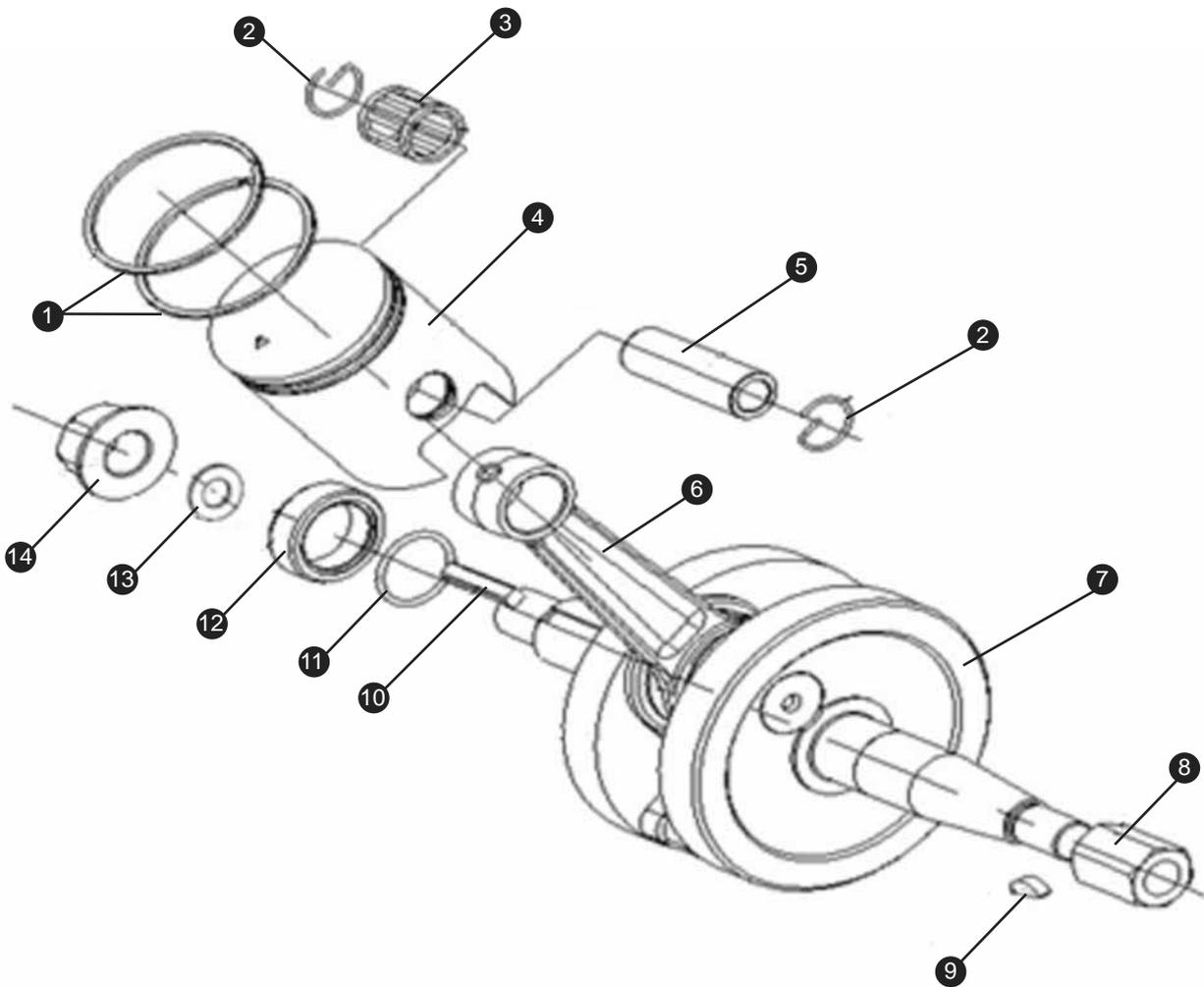
Pour garantir l'étanchéité entre le cylindre et la culasse, ce dernier engage un couple très élevé.
Toutes les pièces doivent être nettoyées et séchées à l'air comprimé avant contrôle et mesure.

LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
1	10-15 Nm
2	18-22 Nm

Pour les vis non listées, utilisez des valeurs standard (page 11).

VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - VILEBREQUIN

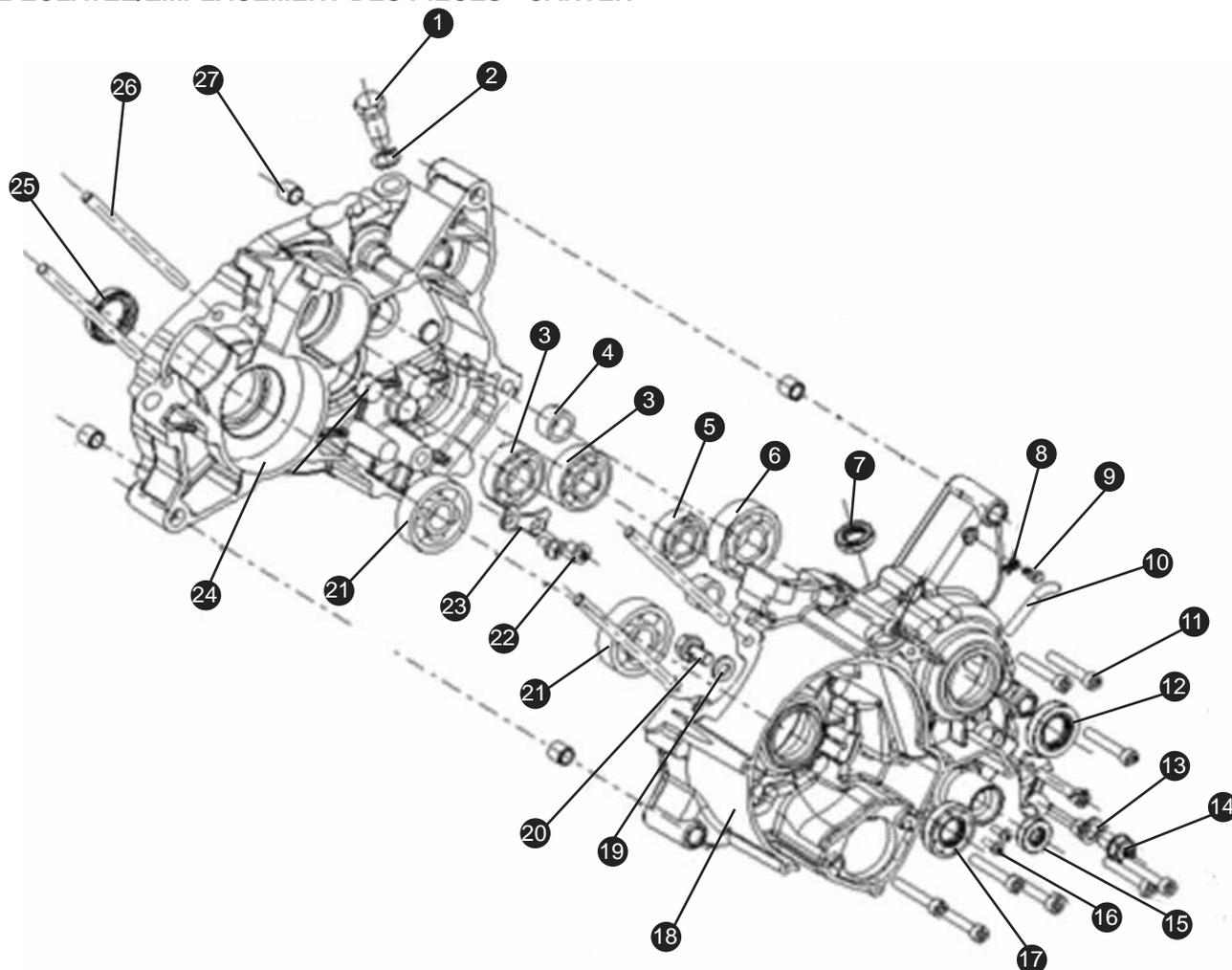


LISTE DES PIECES - VILEBREQUIN

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| 1. Segment de piston | 8. Ecrou |
| 2. Clip de tige de piston | 9. Clavette |
| 3. Roulement à aiguille | 10. Clavette |
| 4. Piston | 11. Joint torique 15,5x1,5 |
| 5. Axe de piston | 12. Bague |
| 6. Bielle | 13. Rondelle |
| 7. Vilebrequin | 14. Ecrou |

PIECE N°	NOTE
14	Coller dans

VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - CARTER



LISTE DES PIECES - CARTER

- | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| 1. Ecrou | 10. Tuyau du reniflard | 18. Carter gauche |
| 2. Joint d'étanchéité | 11. Ecrou M6x55 | 19. Joint d'étanchéité |
| 3. Roulement 6203 | 12. Bague 20x35x7 | 20. Ecrou M8x12 |
| 4. Roulement à aiguille | 13. Joint d'étanchéité | 21. Roulement principal |
| 5. Roulement 6202 | 14. Engrenage de commutation neutre | 22. Ecrou M6x12 |
| 6. Roulement | 15. Bague 12x22x7 | 23. Plaque de blocage |
| 7. Bague 13,7x24x5 | 16. Vis taraudeuse | 24. Carter droit |
| 8. Collier de serrage | 17. Bague 17x35x7 | 25. Bague 24x35x7 |
| 9. Raccordement du reniflard moteur | | 26. Goujon |

OUTILS SPECIAUX

Voir pages 12-15

LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
11	8 - 12 Nm

Pour les vis non listées, utilisez des valeurs standard (page 11).

CARACTERISTIQUES

TYPE MOTEUR	2 TEMPS, REFROIDI PAR LIQUIDE
Type de carburant	Essence sans plomb ≥ 95 Oct (SP 95 - SP 98) Ne pas utiliser de carburant au Bioéthanol
Nombre de cylindre	1 + 60° horizontal - refroidi par liquide
Alésage x Course	40.25×39
Cylindrée	49.6 cc
Système d'allumage	Démarrreur électrique
Lubrification	Lubrification huile
Filtre à air	Filtre mousse
Carburateur	Gicleur principal : 95/ Gicleur de ralenti : 22,5
Ralenti –tr/min	1800 ± 100 tr/min
Couple maximum	3,60 Nm / 5500 tr/min
Puissance maximum	2,20 kW / 6500 tr/min
Taux de compression	7.0:1
Bougie	NGK/BR8ES

OUTILS SPECIAUX

Voir pages 12-15

DEPANNAGE

PANNE	CAUSE	SOLUTION
Le moteur ne démarre pas lorsque le bouton du démarreur électrique est poussé	Batterie déchargée	Charger la batterie
		Contrôler la charge de la batterie
		Contrôler si le générateur fonctionne correctement
	Fusible grillé	Contrôler ou remplacer
	Relais du démarreur défectueux	Contrôler le relais du démarreur
	Moteur du démarreur défectueux	Contrôlez le démarreur
Le moteur tourne mais démarre mal ou s'étouffe	Un fusible est grillé	Contrôler ou remplacer
	Le ralenti n'est pas réglé correctement	Régler le ralenti
	La bougie est sale	Contrôler ou remplacer
	Le faisceau de câbles est défectueux	Contrôler le faisceau de câblage
	Problème de contact dans une fiche	Contrôler les connecteurs du faisceau de câblage
	Pas d'essence dans le réservoir	Faites le plein de carburant
	Eau dans le carburateur, gicleur obstrué ou panne dans le système sous pression	Contrôler le carburateur et le système sous pression
	Problème avec le filtre à carburant	Contrôler ou remplacer
Le moteur ne tient pas le ralenti	Gicleur de ralenti obstrué	Contrôler le système du carburateur
	Bougie défectueuse	Contrôler ou remplacer
	Vis de réglage du carburateur déformée	Régler le ralenti
Le moteur ne monte pas en régime	Le carburateur déborde car le pointeau est encrassé ou usé	Contrôler le système du carburateur
	Gicleurs desserrés	Contrôler le système du carburateur
	Filtre à air contaminé	Nettoyez le filtre
	Filtre à carburant contaminé	Nettoyez le filtre
	Défaillance du système de carburant	Contrôler le système de carburant
	Problème avec le carburateur	Contrôler le carburateur
	Fuite ou déformation du système d'échappement	Contrôler le système d'échappement
Émission de fumée bleue	Trop d'huile	Contrôler la pompe à huile
Émission de fumée noire	Mauvais rapport air / carburant - trop de carburant	Contrôler le carburateur
Compression faible	Piston, segments de piston, joints d'étanchéité, carter ou cylindre usé ou endommagé	Contrôler toutes les pièces et les remplacer si nécessaire
Compression élevée	Chambre de combustion et dépôt de carbone sur la partie supérieure du piston.	Contrôler toutes les pièces et les remplacer si nécessaire
Bruit de piston	Piston, segments de piston, axe du piston, cylindre, bielle ou paliers usés ou endommagés	Contrôler toutes les pièces et les remplacer si nécessaire
Fumée épaisse	Clapet anti retour d'huile défectueux	Remplacer le clapet anti-retour d'huile

REVISION/DEPOSE DU MOTEUR

NOTE

Il n'est pas nécessaire d'enlever le moteur pour retirer les éléments suivants

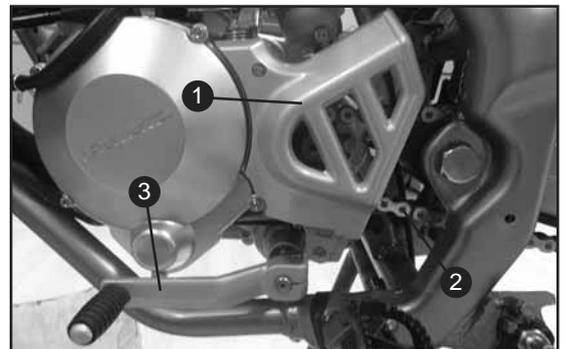
- Culasse
- Cylindre
- Piston et segment de piston
- Embrayage
- Pignon d'entraînement
- Arbre de changement de vitesse
- Rotor
- Stator
- Pompe à huile
- Pompe à eau

Pour une meilleure compréhension, les étapes suivantes sont décrites avec un remplacement de moteur.

PREPARATION DU MOTEUR

Pour atteindre l'extrémité supérieure du moteur, procédez comme suit.

1. Couper le robinet de carburant. 3
2. Enlever la selle et les carters latéraux.
3. Vider le carburateur en ouvrant la vis de vidange.
4. Débranchez tous les équipements (carburateur, échappement, ...) du moteur.
5. Débrancher tous les câbles électriques, enlever le câble d'embrayage, le carter de la chaîne de transmission (1), la chaîne de transmission (2), le sélecteur de vitesse (3) et le levier de frein arrière.



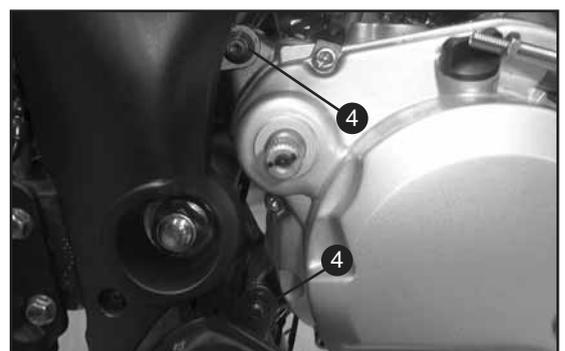
NOTE

Prendre garde aux résidus de carburant et à la position des prises des câbles et tuyaux.

DEPOSE DU MOTEUR

Si vous devez enlever tout le moteur, suivre les points 1 à 5 - préparation du moteur - et passer au point 6.

6. Soutenir le moteur et le véhicule par le dessous avant de commencer à enlever le support moteur et les boulons du support.
7. Enlever les écrous du support (4) et les boulons du support.



NOTE

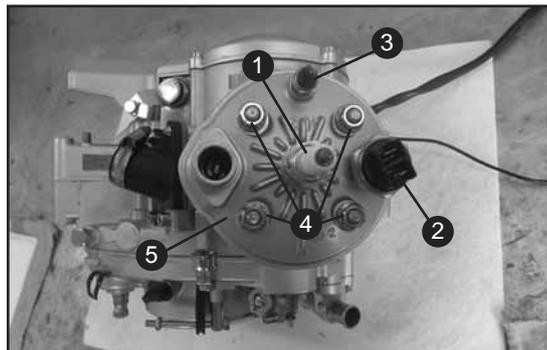
Maintenant, le moteur est sans fixation et peut être retiré.

AVERTISSEMENT

Éviter que le moteur ne tombe, sinon les pièces moulées en alliage du moteur peuvent être endommagées.

DEPOSE DU COUVERCLE DE CYLINDRE

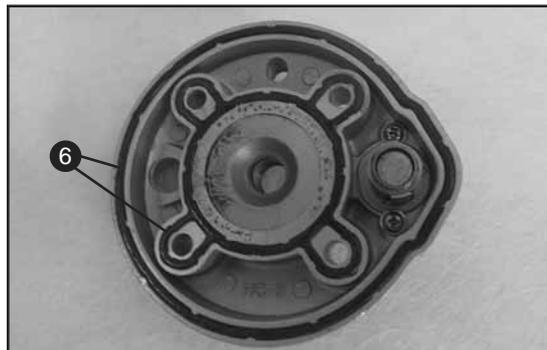
1. Enlever la bougie d'allumage (1), l'interrupteur thermique (2), le capteur de température (3) et les quatre écrous (4).



2. Déposer la culasse (5) et les joints (6).

NOTE

Desserrer chaque écrou (4) de 1/4 de tour, et les enlever après les avoir tous desserrés. 6
Poser des joints neufs (6).



DEPOSE DU CYLINDRE

1. Déposer la culasse (1) en sortant la culasse.



DEPOSE DU PISTON

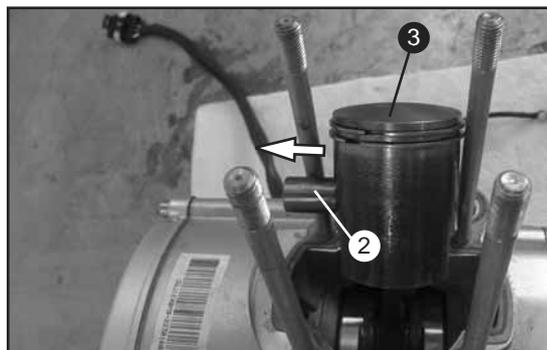
⚠ AVERTISSEMENT

Avant de commencer à démonter le piston, il est recommandé de protéger l'ouverture du carter moteur avec un chiffon..

1. Enlever le clip de l'axe de piston de type C (1).

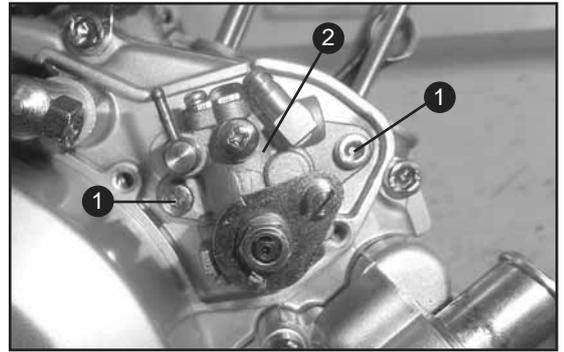


2. Sortir l'axe de piston (2).
3. Enlever le piston (3).



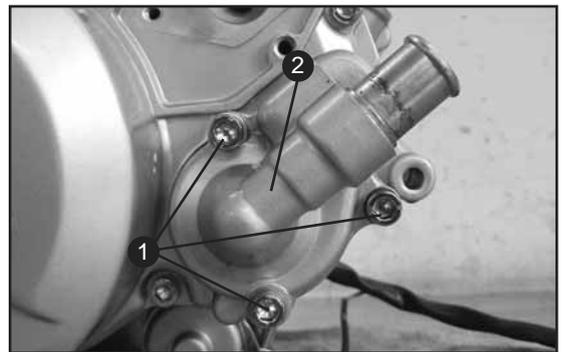
DEPOSE DE LA POMPE A HUILE

1. Enlever les deux boulons (1) et la pompe à huile (2).



DEPOSE DE LA POMPE A EAU

1. Enlever les trois boulons (1) et la pompe à eau (2).

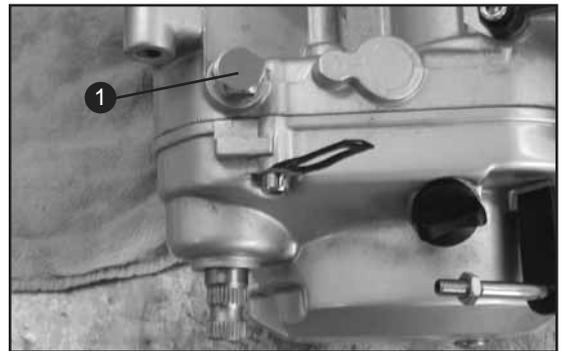


DEPOSE DU COUVRE-CARTER (DROIT)

NOTE

Vidanger l'huile du moteur avant le début du démontage.

1. Enlever la vis (1) pour relâcher le kick de démarrage.

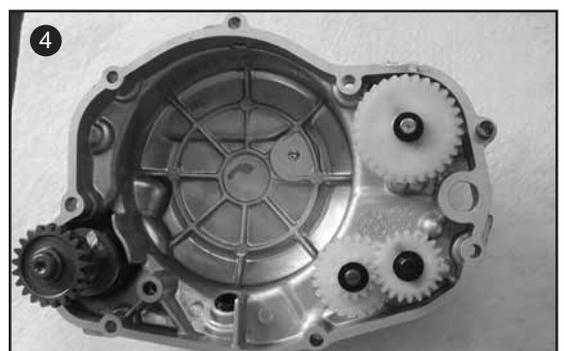
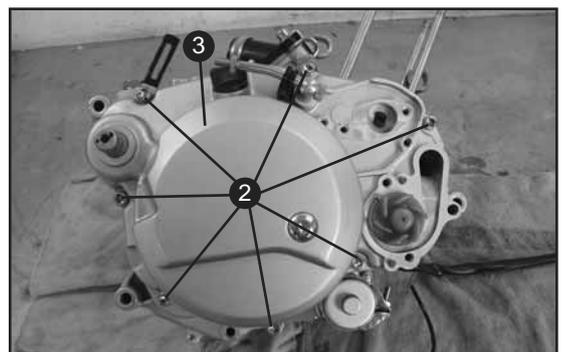


2. Enlever les vis (2) et le couvercle du carter (3).

NOTE

Il est recommandé de desserrer la vis en croix avant le retrait complet.

3. Contrôler les engrenages et si une vitesse est endommagée, veuillez la remplacer par une neuve (image 4).

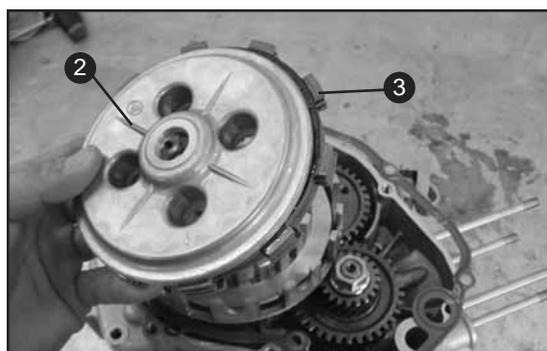


DEPOSE DE L'EMBAYAGE

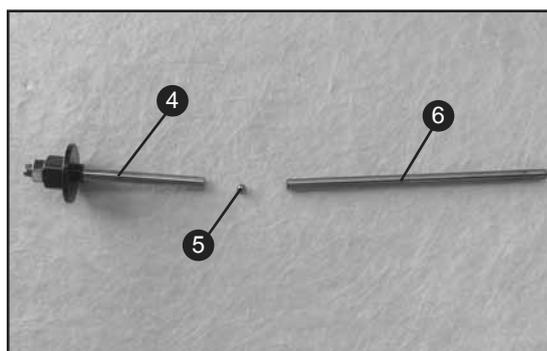
1. Enlever les quatre vis de l'embrayage (1) avec leurs ressorts.



2. Enlever le plateau de pression de l'embrayage (2) et les plaques de friction (3).



3. Faire tourner le moteur et enlever la tige de poussée de l'embrayage (4) avec la bille du roulement (5) et le boulon (6).

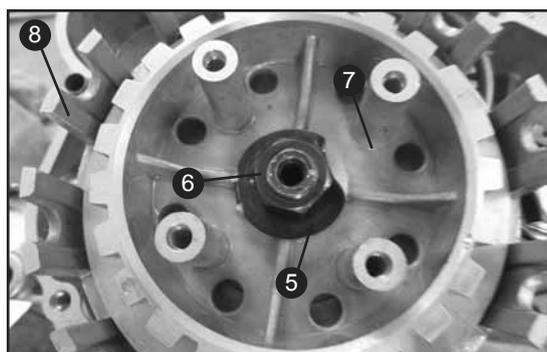


NOTE

Attention à ne pas perdre la bille du roulement..

4. Desserrer la rondelle de blocage (5) pour l'écrou de l'embrayage et enlever l'écrou de l'embrayage (6) et la rondelle de blocage.

5. Tirer sur la cloche d'embrayage interne (7) et la cloche d'embrayage externe (8).



6. Enlever également la rondelle (9). Il est possible que la rondelle soit pincée sur le côté arrière de la cloche.

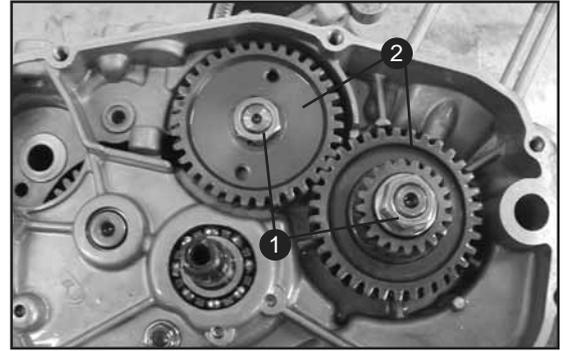


DEPOSE DU PIGNON DE VILEBREQUIN ET DU PIGNON D'ARBRE PRINCIPAL

1. Enlever les deux écrous (1) et les deux pignons (2).

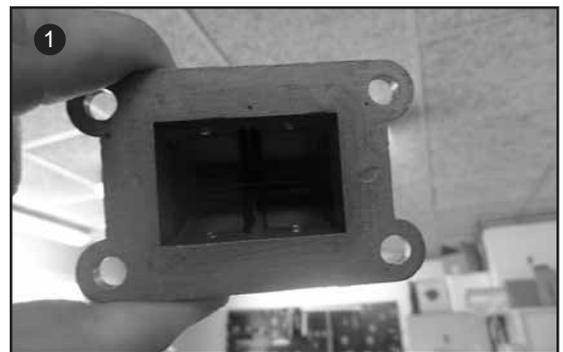
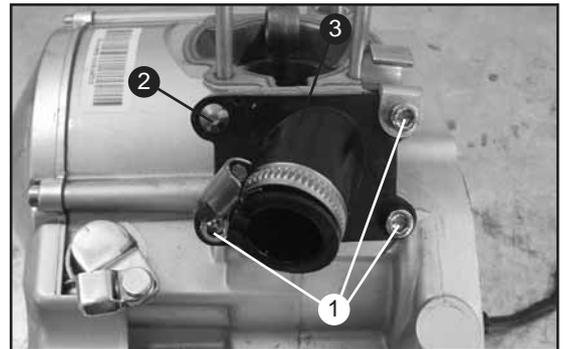
NOTE

Attention à ne pas perdre les goujons fixes.



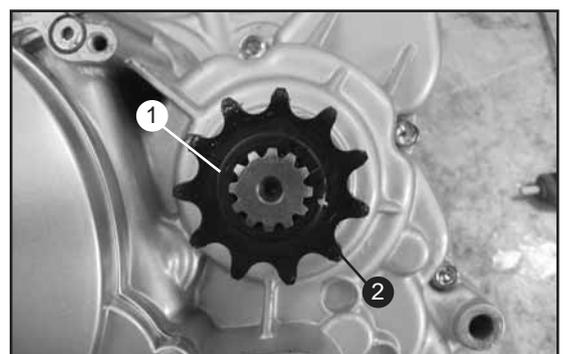
DEPOSE DE LA MEMBRANE

1. Enlever les trois vis (1) et la vis de blocage (2).
2. Enlever la membrane (3).
3. Contrôler l'épaisseur de la membrane. Maintenir la membrane et regarder si la lumière passe au travers (image 1).



DEPOSE DE LA ROUE DENTEE

1. Enlever le circlip (1) et le pignon (2).
2. Enlever le second circlip (3).

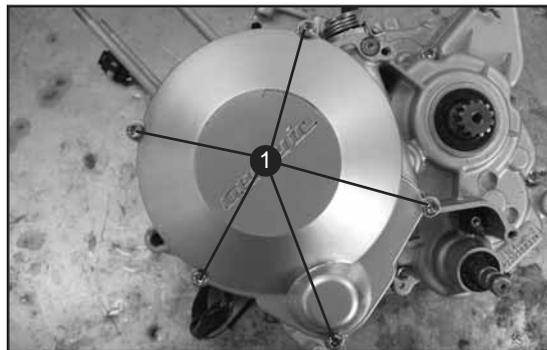


DEPOSE DU COUVRE-CARTER (GAUCHE)

1. Enlever les vis à tête creuse (1) pour retirer le couvre-carter gauche.

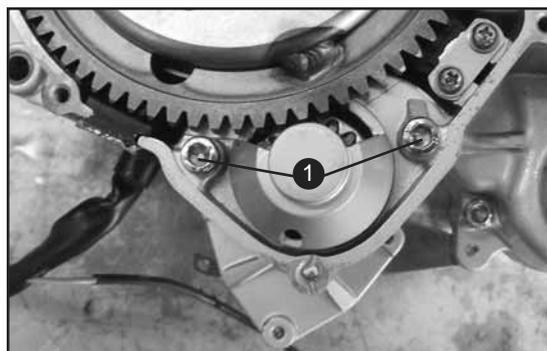
NOTE

Il est recommandé de desserrer les vis en croix avant le retrait complet.

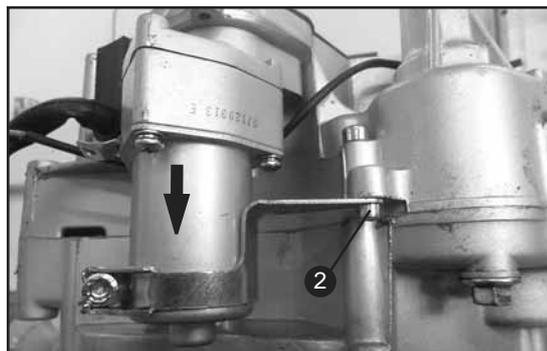


DEPOSE DU DEMARREUR

1. Enlever les deux vis (1).



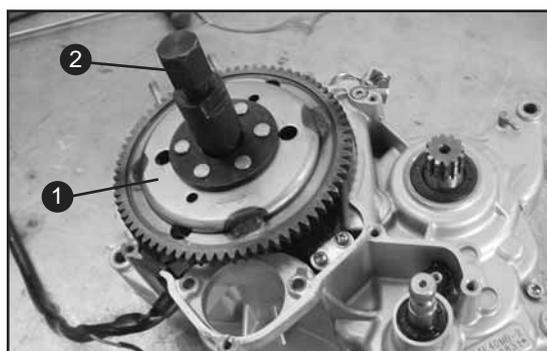
2. Enlever la vis (2) et tirer le démarreur vers le bas pour l'enlever.



DEPOSE DU PIGNON DU DEMARREUR

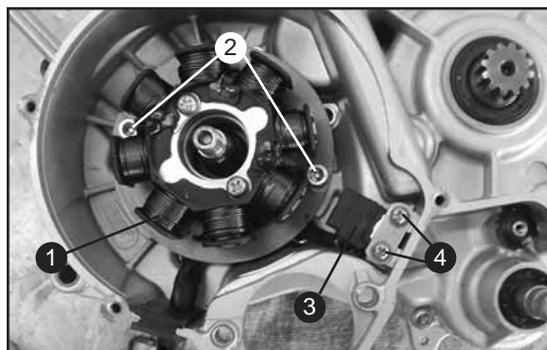
1. Enlever l'écrou du pignon du démarreur.
2. Enlever le pignon du démarreur (1) à l'aide d'un extracteur M20x1,5 (2).

Outil spécial voir pages 12-15.



DEPOSE DU STATOR

1. Pour sortir le stator (1), enlever les boulons (2).
2. Pour sortir le capteur (3), enlever les vis (4)..



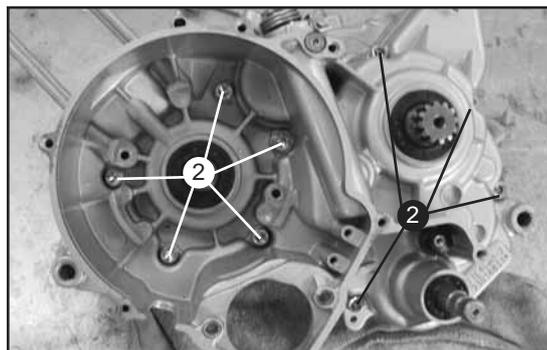
SEPARATION DU CARTER

1. Tourner le moteur à 180 ° et enlever la vis (1) sur le côté droit.



2. Faire pivoter le moteur de retour sur le côté gauche du moteur.

3. Enlever les neuf boulons (2).



NOTE

Il est recommandé de desserrer les boulons en croix avant le retrait complet.

4. Sortir le carter gauche (3).

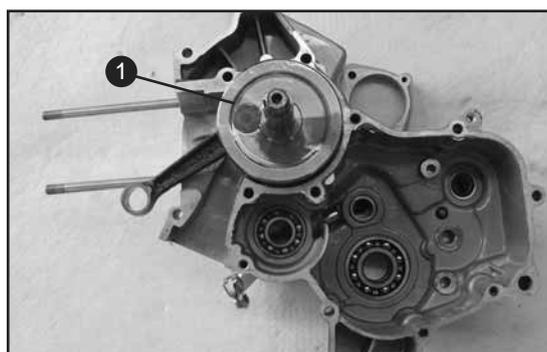
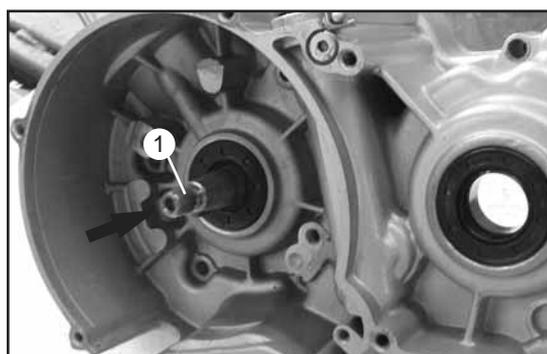
NOTE

- Si nécessaire, utiliser un maillet pour taper sur la moitié du carter. 3
- N'appuyer que sur des parties renforcées du carter.
- Ne pas taper sur la surface de contact du joint.
- Travaillez lentement et avec précaution.
- S'assurer que les moitiés du carter se séparent uniformément. Si le carter ne se sépare pas, contrôler s'il reste une vis ou une fixation.
- Ne pas forcer.



DEPOSE DU VILEBREQUIN

1. Tirer sur le vilebrequin (1) du carter gauche.



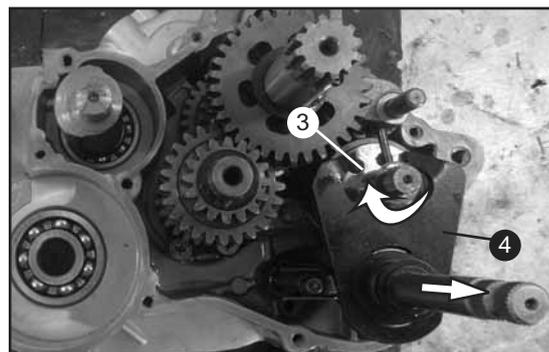
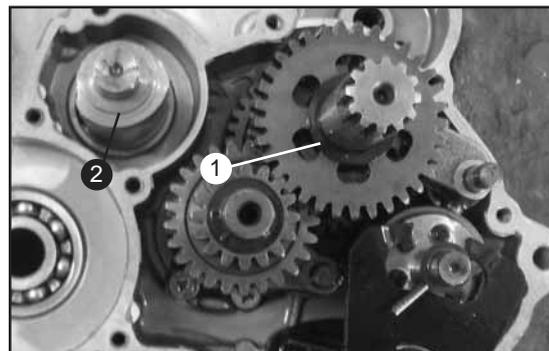
DEMONTAGE DE LA TRANSMISSION

NOTE

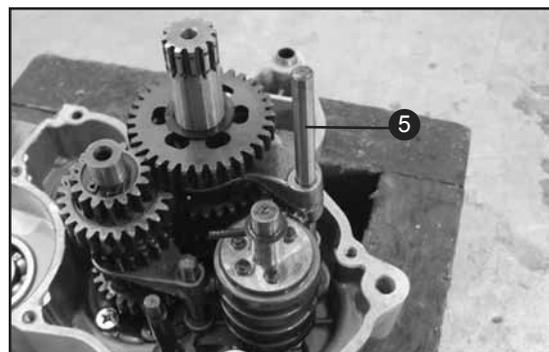
Après dépose du carter, contrôler d'abord la position de la rondelle de transmission (1).

1. Enlever l'arbre d'équilibrage (2).

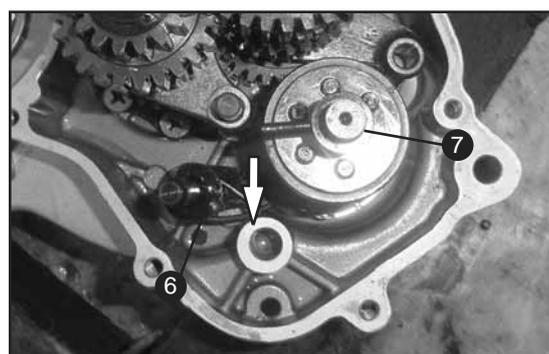
2. Tourner le tambour de sélection (3) jusqu'à ce que vous puissiez enlever l'arbre de sélection (4).



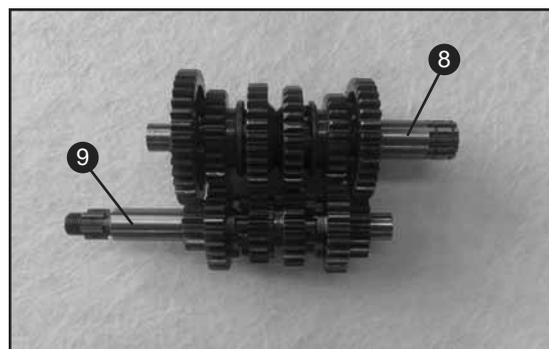
3. Soulever l'arbre de la fourchette de selection (5).



4. Tirer le dispositif de précharge (6) jusqu'à ce qu'il soit possible d'enlever le tambour de sélection (7).



5. Enlever l'arbre primaire (8) et l'arbre secondaire (9) en même temps.

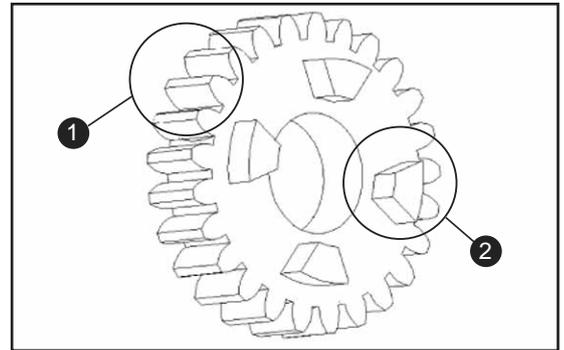


NOTE

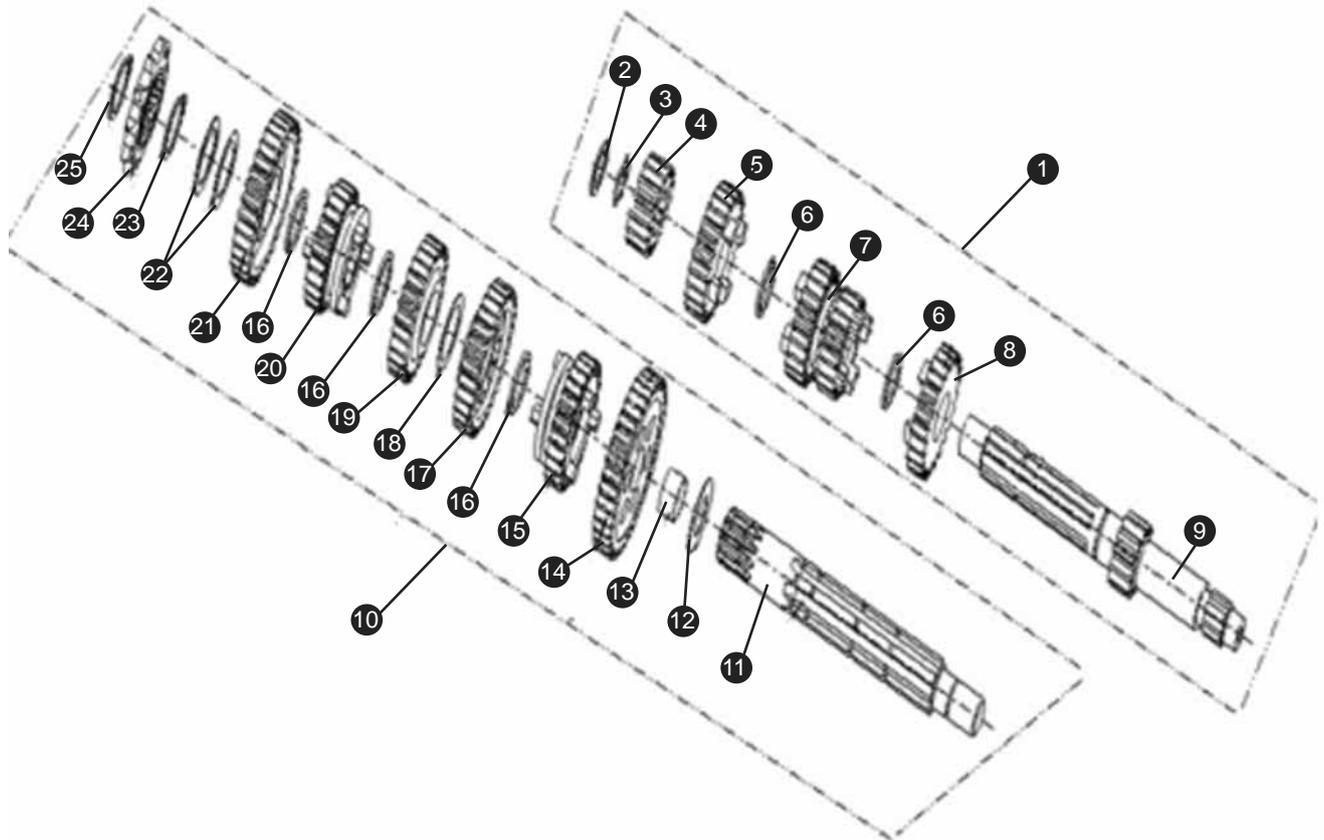
- En cas de défaut d'un engrenage de transmission, toujours le remplacer par paire.
- Enlever les roulements endommagés si nécessaire avec un extracteur de roulement.
- N'utiliser que des pièces détachées d'origine.
- Avant d'assembler le moteur, nettoyer soigneusement le carter et toutes les surfaces d'étanchéité.
- Laver toutes les pièces utilisées avant réinstallation et appliquer une huile moteur propre pour toutes les pièces en mouvement et coulissantes.
- Remplacer tous les joints et contrôler soigneusement l'état et le fonctionnement de chaque pièce lors du montage.

CONTROLE DE LA TRANSMISSION ET DU MECANISME DE CHANGEMENT DE VITESSE**NOTE**

Contrôler l'usure respective sur la surface de la dent (1) et les cliquets d'entraînement (2). S'ils sont sérieusement usés ou endommagés, les remplacer. Enlever le roulement et le joint d'étanchéité sur le carter gauche. Contrôler si le roulement et le joint d'étanchéité sont abîmés. Les remplacer si nécessaire.



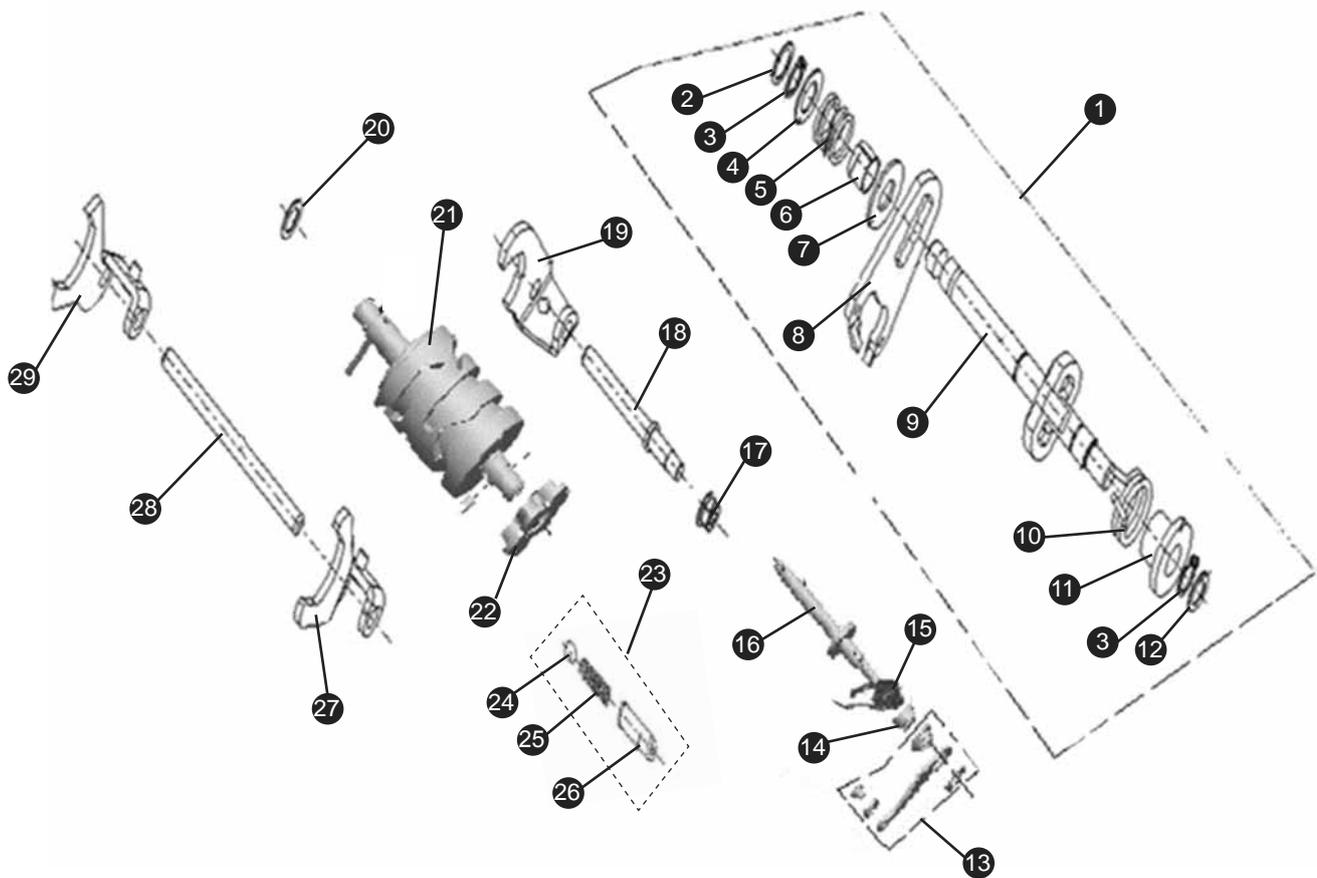
VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES – MONTAGE DE L'ARBRE PRINCIPAL/MONTAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE



LISTE DES PIECES – MONTAGE DE L'ARBRE PRINCIPAL/MONTAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE

- | | | |
|--|-----------------------------------|--|
| 1. Montage de l'arbre principal | 9. Arbre principal | 20. Pignon 6ème vitesse |
| 2. Circlip | 10. Montage de l'arbre secondaire | 21. Pignon 2ème vitesse |
| 3. Entretoise | 11. Arbre secondaire | 22. Entretoise |
| 4. Roue d'entraînement 2ème vitesse | 12. Entretoise | 23. Circlip |
| 5. Roue d'entraînement 6ème vitesse | 13. Bague | 24. Pignon d'entraînement du moteur 11 T |
| 6. Circlip | 14. Pignon 1ère vitesse | 25. Circlip |
| 7. Roue d'entraînement 3ème et 4ème vitesses | 15. Pignon 5ème vitesse | |
| 8. Roue d'entraînement 5ème vitesse | 16. Circlip | |
| | 17. Pignon 3ème vitesse | |
| | 18. Entretoise | |
| | 19. Pignon 4ème vitesse | |

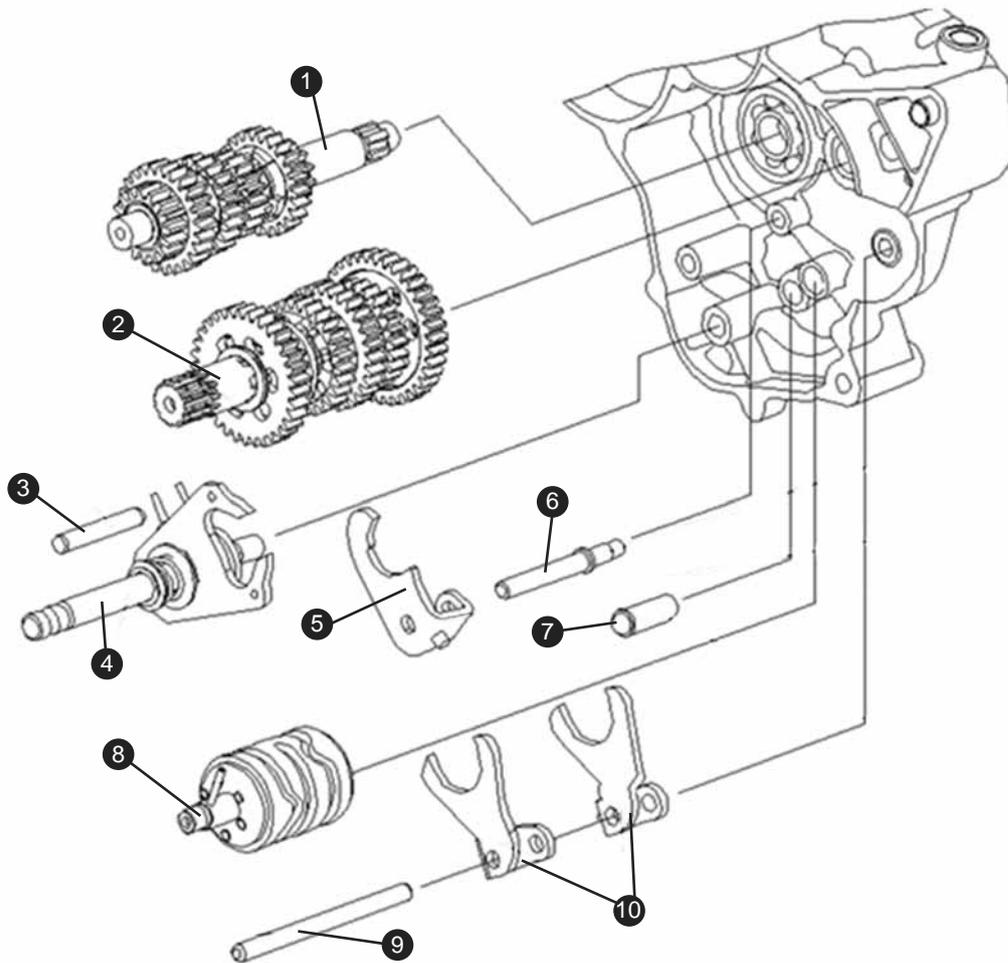
VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - MECANISME DE CHANGEMENT



LISTE DES PIECES - MECANISME DE CHANGEMENT

- | | | |
|---|---|---|
| 1. Montage d'arbre de changement de vitesse | 10. Ressort | 20. Entretoise |
| 2. Circlip | 11. Support de ressort | 21. Fourchette de changement |
| 3. Rondelle | 12. 1Entretoise | 22. Rondelle étoile |
| 4. Rondelle | 13. Levier d'arrêt | 23. Détente |
| 5. Ressort | 14. Coussinet | 24. Bille en acier |
| 6. Femelle | 15. Ressort | 25. Ressort |
| 7. Rondelle | 16. Arbre | 26. Manchon |
| 8. Plaque arbre de changement de vitesse | 17. Ecrou M6 | 27. Fourchette de changement |
| 9. Arbre de changement de vitesse | 18. Guide fourchette de changement de l'arbre | 28. Guide fourchette de changement de l'arbre |
| | 19. Fourchette de changement | 29. Fourchette de changement |

VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - MOTOREDUCTEUR



LISTE DES PIECES- MOTOREDUCTEUR

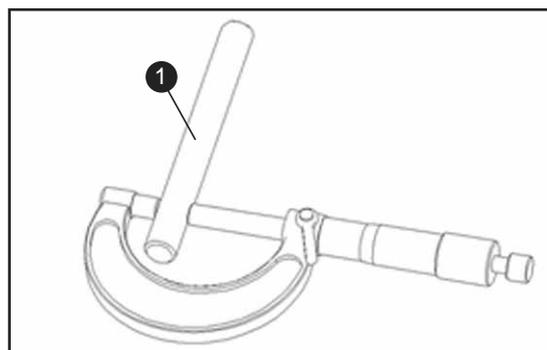
- | | | |
|---|-----------------------------------|---|
| 1. Montage de l'arbre principal | 4. Ensemble d'arbre de changement | 8. Tambour de changement |
| 2. Montage de l'arbre secondaire | 5. Fourchette moyenne | 9. Arbre de fourchette gauche et droite |
| 3. Broche du ressort de rappelShift shaft set | 6. Arbre de fourchette moyenne | 10. Fourchette gauche et droite |
| | 7. Ensemble de fixation | |

CONTROLE DE LA TRANSMISSION ET DU MECANISME DE CHANGEMENT

	ELÉMENT	VALEUR STANDARD [mm]	LIMITE ADMISSIBLE [mm]
Mécanisme de changement	Diamètre d'alésage de la fourchette	7.825 - 7.845	7.91
	Épaisseur de la fourchette de changement	3.95 - 4.05	3.9
	Diamètre extérieur du tambour de changement	41.8 - 42	41.75
	Largeur de la rainure verrouillée du tambour de changement	6.05 - 6.15	6.3

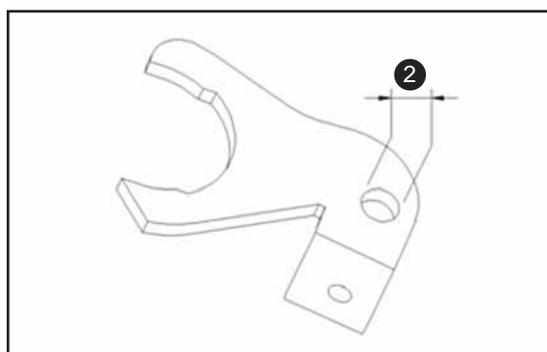
Contrôler l'arbre de la fourchette de sélection (1) avec un micromètre.

Limite admissible : 7,91 mm



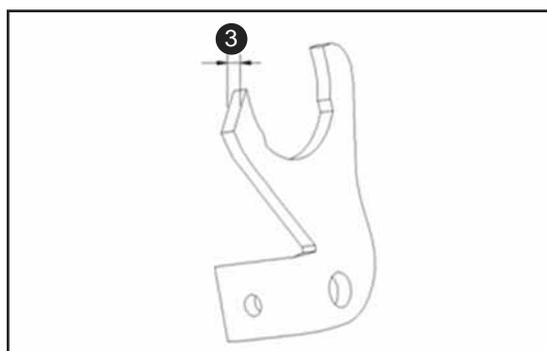
Contrôler le diamètre d'alésage de la fourchette de changement (2) avec un subito.

Limite admissible : 7,91 mm



Contrôler l'épaisseur de la fourchette de changement (3) avec un pied à coulisse.

Limite admissible : 3,9 mm

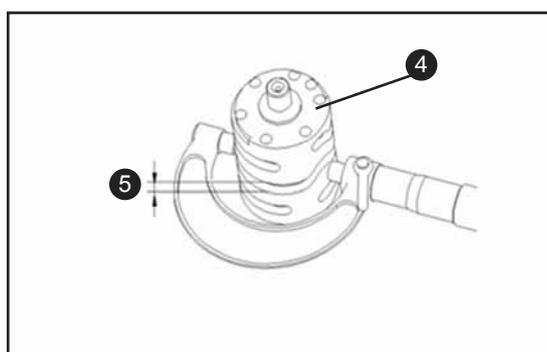


Contrôler le diamètre du tambour de changement (4) avec un micromètre.

Limite admissible : 4,75 mm

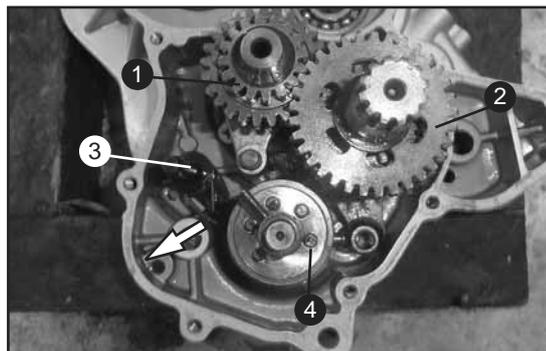
Contrôler la largeur de la rainure de verrouillage du tambour de changement de vitesse (5) avec un pied à coulisse.

Limite admissible : 6,3 mm



MONTAGE DE LA TRANSMISSION

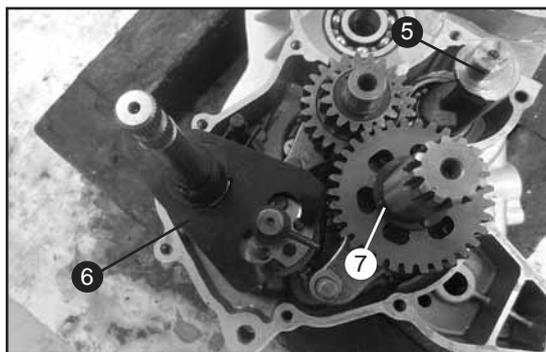
1. Installer le montage de l'arbre principal (1) et le montage de l'arbre secondaire (2).
2. Retirer le dispositif de précharge (3) et installer le tambour de changement (4).



NOTE

Attention à la position du dispositif de précharge.

3. Installer l'arbre d'équilibrage (5) et l'ensemble d'arbre de changement (6).

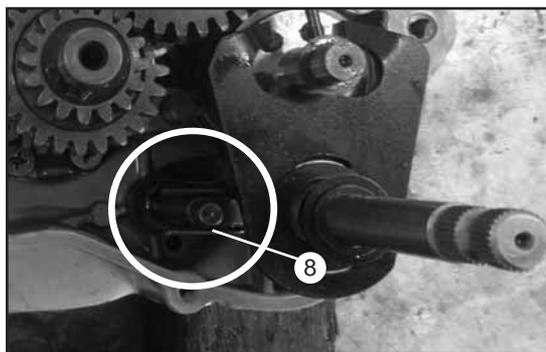


NOTE

Ne pas oublier la rondelle (7) du montage de l'arbre secondaire.

NOTE

Attention à la position du ressort de rappel (8).



DEPANNAGE

PANNE	CAUSE	SOLUTION
Vitesse difficile à engager	Fourche de changement de vitesse usée ou détruite	Remplacer
	Tige du guide de fourche de changement cassée	Remplacer
	Cliquet de vitesse usé	Remplacer
Changement de vitesse difficile	L'embrayage ne se sépare pas complètement	Contrôler le mécanisme d'embrayage ainsi que les disques d'embrayage et l'état de l'huile
	Ressort de transmission défectueux	Remplacer
	Cannelure de blocage de changement de vitesse usée	Remplacer
Changement de vitesse automatique	Le cliquet de liaison est usé et son bord tourne	Remplacer
	Ressort retour d'unité de transmission faible	Remplacer
	Cloche de changement de vitesse et fourche de changement usées	Remplacer

NOTE

1. Inspecter et nettoyer soigneusement toutes les pièces avant assemblage.
2. Vérifier tous les roulements utilisés et les remplacer si nécessaire. Installer le roulement avec le bon outil uniquement.
3. Si vous n'êtes pas compétent, laisser le travail à un spécialiste.

CONTROLE DU VILEBREQUIN

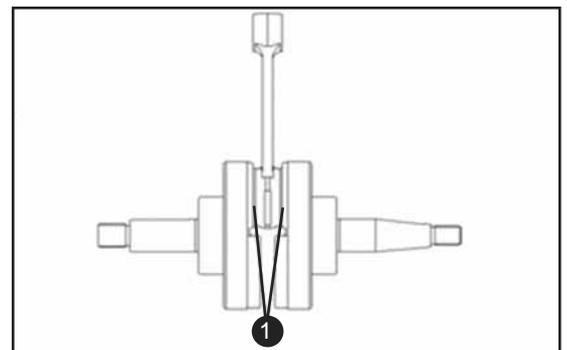
ITEM		VALEUR STANDARD [mm]	LIMITE ADMISSIBLE [mm]
Crankshaft	Jeu de tête de bielle dans les directions droite et gauche	0.1 - 0.35	0.55
	Jeu axial de la grande extrémité de la tête de bielle en angle vertical	0 - 0.008	0.05
	Vibration	---	0.1

1. Enlever les roulements du vilebrequin à l'aide d'un extracteur de roulement universel (image 1).



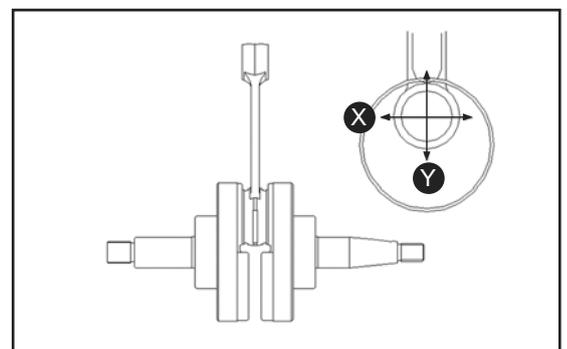
2. Mesurer le jeu latéral axial de la bielle (1).

Limite admissible : 0,55 mm



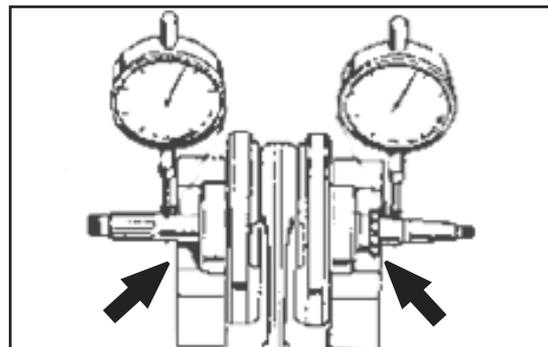
3. Mesurer le jeu radial de la tige de liaison en direction X et Y.

Limite admissible (X/Y) : 0,05 mm

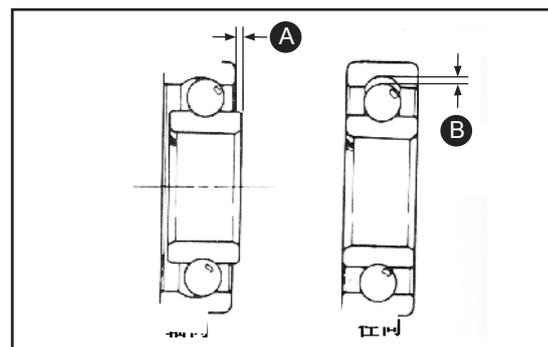


4. Mesurer le faux-rond des tourillons du vilebrequin.

Limite admissible (A/B): 0,1 mm

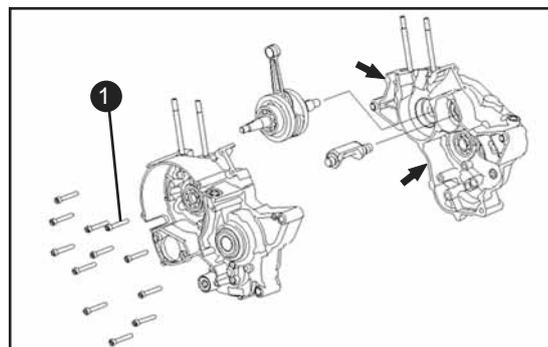


5. Contrôler tout jeu excessif des paliers du vilebrequin. Les roulements doivent être remplacés s'ils sont bruyants ou ont un jeu excessif.



NOTE

Si le vilebrequin, l'arbre de transmission et l'arbre d'équilibrage installés dans le carter gauche mettre une mince couche de mastic d'étanchéité sur les surfaces planes du carter gauche (flèche). Veuillez noter qu'il n'y a pas de joint séparé disponible. L'installation du carter droit doit fonctionner sans à-coups et sans effort supplémentaire. Veillez à ce que les arbres se déplacent dans la bonne position avant de fixer les carters avec des vis. Démontez et assemblez de nouveau si les pièces du moteur ne s'emboîtent pas en douceur. Si nécessaire, chauffez le palier de vilebrequin droit avant assemblage.



Serrer toutes les vis (1) avec le couple spécifique dans l'ordre inverse du démontage.

NE PAS OUBLIER LA VIS SUR LE CÔTÉ DROIT DU MOTEUR.

LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
1	10 - 12 Nm

DEPANNAGE

PANNE	CAUSE	SOLUTION
Bruit en provenance du carter	Pièces desserrées ou endommagées (paliers, engrenages,...) dans le carter	Remplacer

CONTROLE DES PIECES DE LA PARTIE SUPERIEURE

NOTE

Avant de réinstaller le piston et l'axe du piston, mesurer toutes les dimensions pour vérifier qu'elles soient dans les limites.

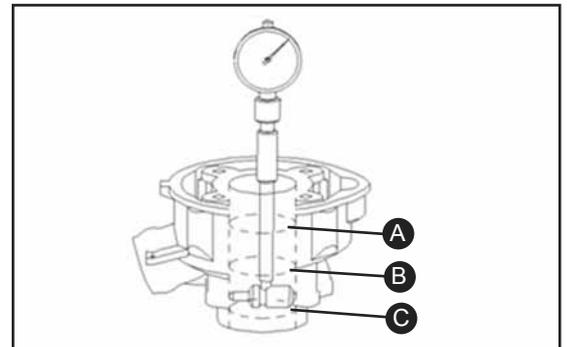
	ELÉMENT	VALEUR STANDARD [mm]	LIMITE ADMISSIBLE [mm]	
Cylindre	Diamètre interne du cylindre	40.27 - 40.28	40.3	
	Aspect cylindrique	---	0.05	
	Rondeur	---	0.05	
	Planéité	---	0.05	
Piston	Diamètre interne du trou de l'axe du piston	12.002 - 12.008	12.04	
	Diamètre externe de l'axe du piston	11.994 - 12	11.96	
	Diamètre externe du piston	40.22 - 40.23	40.2	
	Jeu entre le piston et l'axe du piston	0.002 - 0.014	0.08	
	Jeu entre le segment du piston et la cannelure du segment	Segment supérieur	0.015 - 0.05	0.9
		Second segment	0.015 - 0.05	0.9
	Jeu du segment de piston	Segment supérieur	0.1 - 0.25	0.5
Second segment		0.1 - 0.25	0.5	
Bielle	Diamètre interne de la petite extrémité de la bielle	14.995 - 15.006	15.06	
	Jeu entre la tringlerie et l'axe du piston	0.002 - 0.014	0.08	

CONTROLE DU CYLINDRE

1. Contrôler l'abrasion et l'usure de la paroi interne du cylindre.
2. Mesurer l'alésage du cylindre avec un subito à trois niveaux A, B et C.

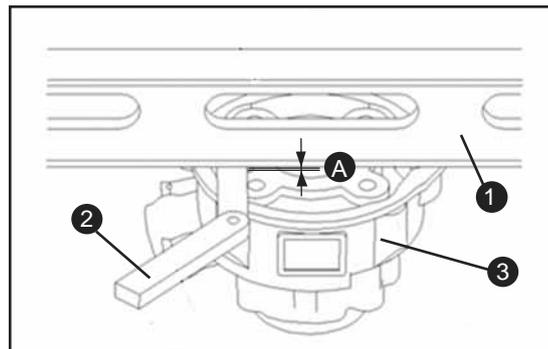
Limite de service admissible : 40,3 mm

3. Contrôler si le cylindre est cassé. Contrôler la présence de dépôt de carbone. Si nécessaire, le remplacer.



1. Contrôler la planéité du cylindre. (1. règle, 2. jauge, 3. cylindre)

Limite admissible A : 0,05 mm

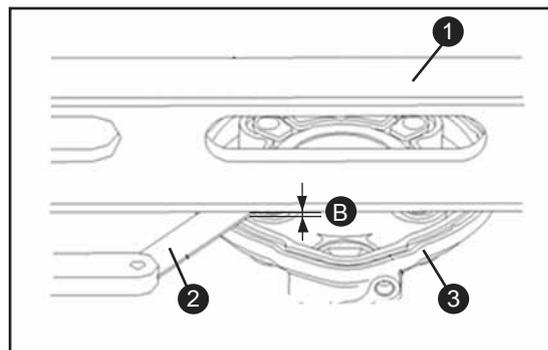


NOTE

Contrôler la culasse de la même façon.

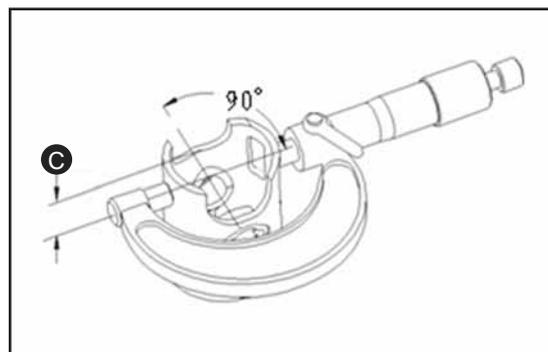
2. Contrôler la planéité de la culasse. (1. règle, 2. jauge, 3. culasse)

Limite admissible B : 0,05 mm



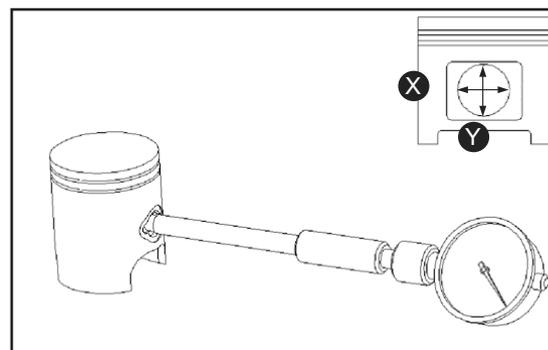
3. La position de mesure et l'axe de piston forment un angle de 90 degrés, et 15,5 mm (C) sous la jupe du piston.

Limite admissible C : 40,2 mm



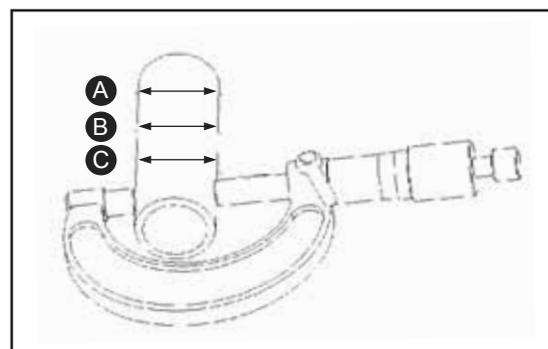
4. Mesurer le diamètre d'alésage de l'alésage de l'axe du piston. Mesurer les deux directions X et Y.

Limite admissible X/Y: 12,04 mm



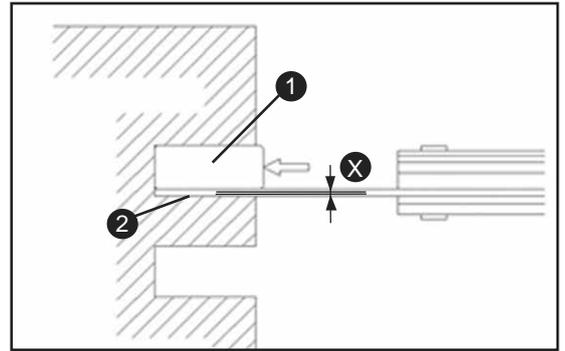
5. Mesurer le diamètre extérieur de l'axe du piston à trois niveaux de A, B et C.

Limite admissible : 11,96 mm



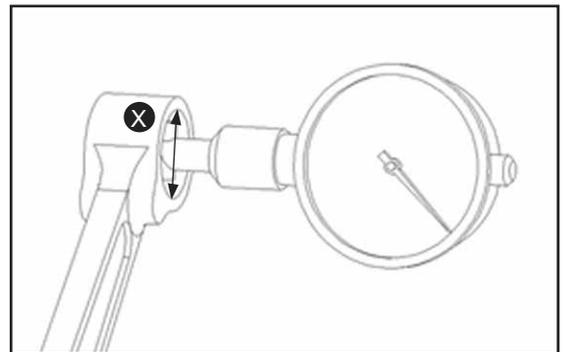
6. Mesurer le jeu (X) entre le segment de piston (1) et la rainure du segment de piston (2) avec un pied à coulisse.

Limite admissible : Segment supérieur : 0,09 mm
Segment secondaire : 0,09 mm



7. Mesurer le diamètre d'alésage (X) du diamètre intérieur de la petite extrémité de la bielle avec un subitô.

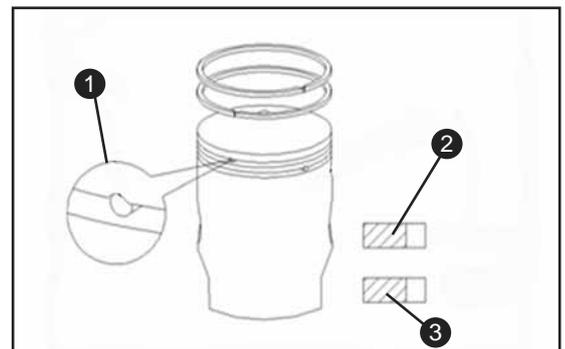
Limite admissible : 15,06 mm



INSTALLATION DU PISTON

1. Mettre un peu d'huile sur chaque segment de piston et le piston.
2. Installer le segment de piston en l'alignant avec la tige de guidage (1) sur le piston.

(2) : Segment supérieur
 (3) : Segment secondaire



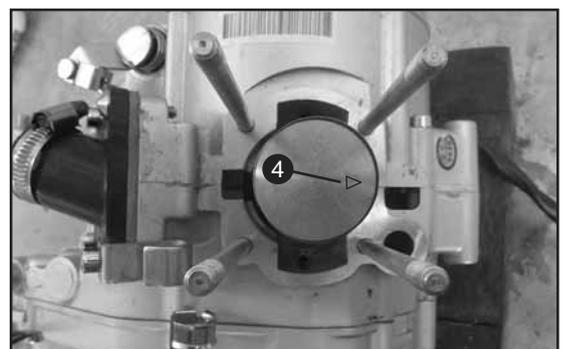
NOTE

Le piston ne doit pas être rayé et le segment de piston ne doit pas être rompu.
 Le segment de piston doit être assemblé face marquée vers le haut.

3. L'installer selon la flèche (4) sur le dessus du piston.

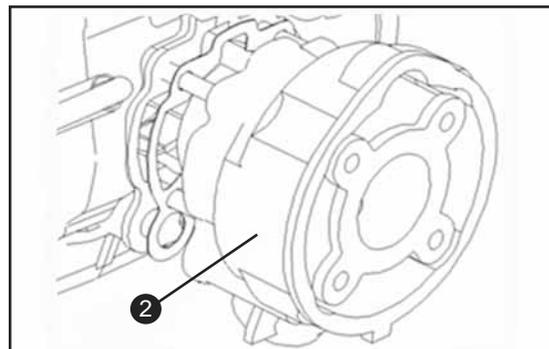
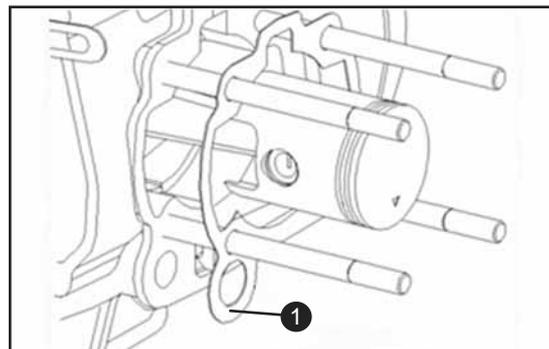
AVERTISSEMENT

La bague de retenue ne doit pas tomber dans le carter.



INSTALLATION DU CYLINDRE

1. Installer le joint du cylindre (1).
2. Ajouter de l'huile moteur neuve sur le piston, le segment de piston et la paroi interne du cylindre.



NOTE

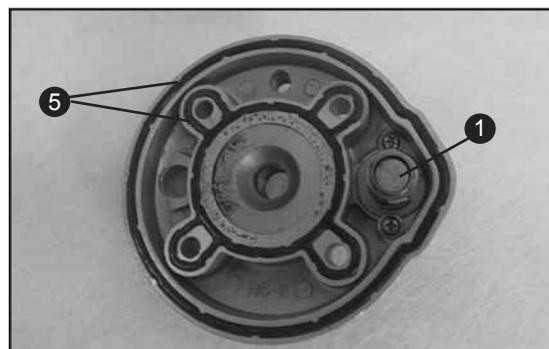
Une pince de segment de piston permet d'installer le piston dans le cylindre (2). Manipuler avec soin pour ne pas endommager ni rayer de partie.

INSTALLATION DE LA CULASSE

NOTE

Avant de réinstaller la culasse, contrôler toutes les pièces.

- Consigne de température constante (1)
- Bougie (2)
- Contrôleur de température (3)
- Capteur de température (4)

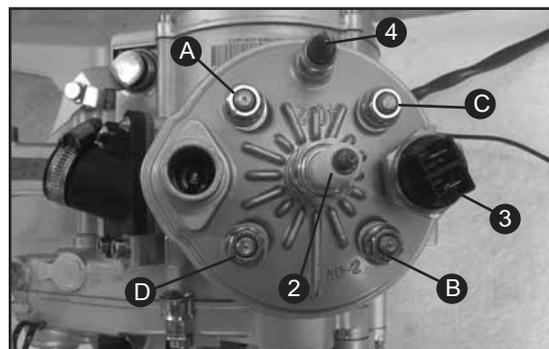


NOTE

Des boulons de culasse mal serrés peuvent entraîner des fuites d'étanchéité, une panne de la tige et une distorsion du cylindre et/ou de la culasse.

Tous les composants doivent être nettoyés avant installation et purgés avec de l'air à haute pression.

1. Utiliser des joints neufs (5).
2. Appliquer une noisette de frein-filet moyen sur les filetages.
3. Tourner alternativement chaque boulon de la culasse en serrant à la main.
4. Serrer les boulons de la culasse dans l'ordre (ABCD) indiqué dans le tableau.



LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
A,B,C,D	18 - 22 Nm
2	8 - 12 Nm
3	8 - 12 Nm
4	8 - 12 Nm

Pour les vis non listées, utilisez des valeurs standard (page 11).

ASSEMBLAGE DU CARTER GAUCHE

1. Installer le stator (1) et le capteur (2). Serrer les vis au couple spécifique.

NOTE

En cas de panne du signal de générateur ou du capteur, remplacer le stator et le capteur.

2. Installer le pignon du démarreur (3).

LISTE DES COUPLES

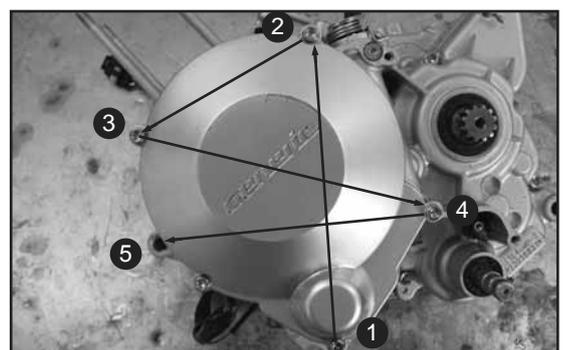
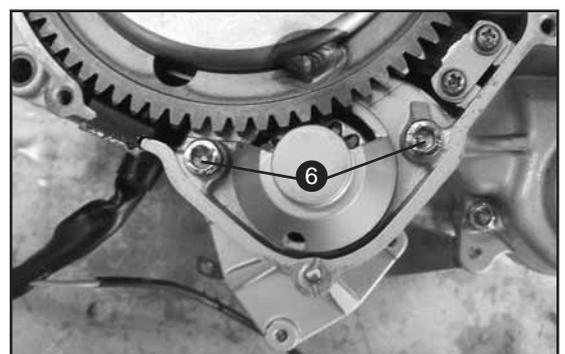
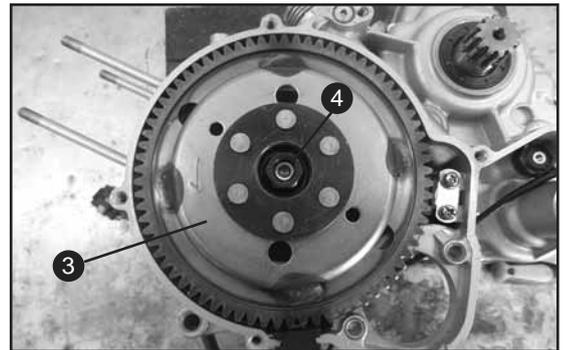
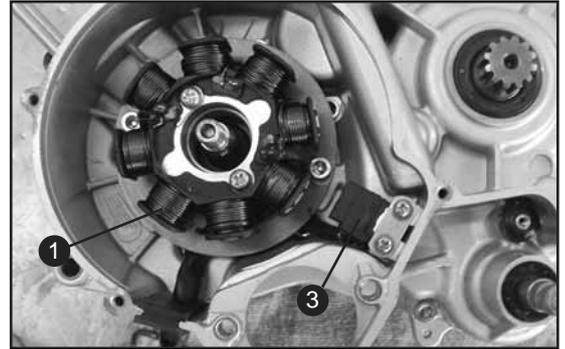
PIECE N°	COUPLE
4	35 - 40 Nm

3. Tirer sur le démarreur (5) dans le carter et serrer les vis (6) au couple spécifique.

4. Tourner alternativement chaque boulon en serrant à la main.
5. Serrer les boulons dans l'ordre (1-5) indiqué dans le tableau.

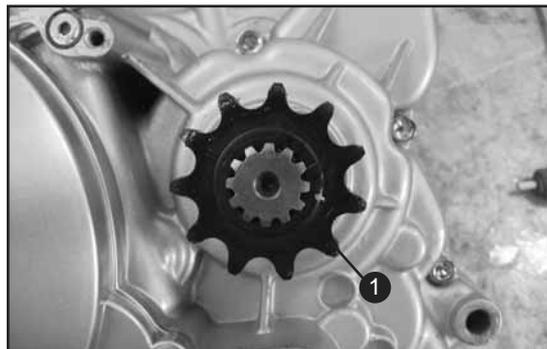
LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
1-5	10 - 12 Nm



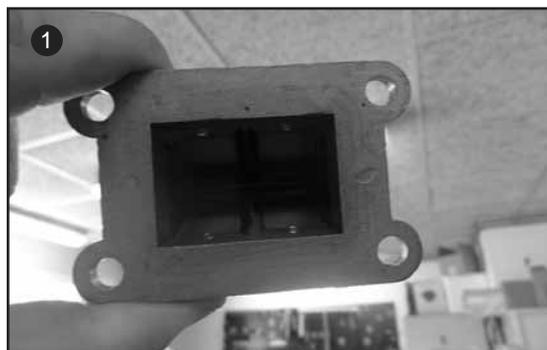
INSTALLATION DE LA ROUE DENTEE

1. Monter le pignon dans l'ordre inverse de la dépose (voir page 65)



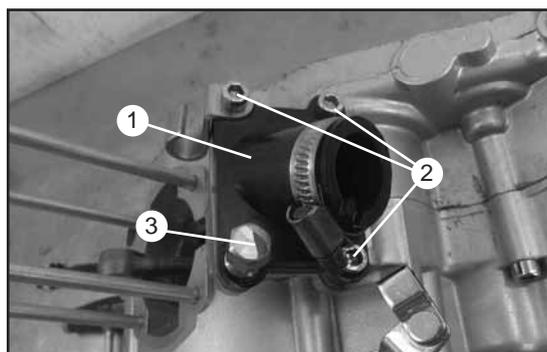
CONTROLE DE LA MEMBRANE

1. Contrôler l'épaisseur de la membrane. Maintenir la membrane comme indiqué sur l'image (1) et regarder si la lumière passe au travers. Si c'est le cas, remplacer la membrane.



MEMBRANE INSTALLATION

1. Installer la membrane (1) et serrer les trois boulons (2) au couple spécifique.
2. Serrer le boulon de blocage jusqu'à ce que la tête (3) des boulons soit freinée.

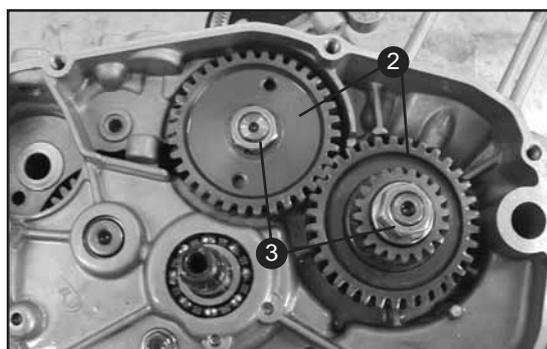


ASSEMBLAGE DU CARTER DROIT

1. Installer les goujons.
2. Installer ensemble le pignon du vilebrequin (1) et le pignon de l'arbre primaire (2). Ne pas utiliser de force supplémentaire comme un maillet. Si nécessaire, chauffer le carter et refroidir le vilebrequin. Installer le vilebrequin avec le pignon de l'arbre primaire au marquage suivant (Image 1).

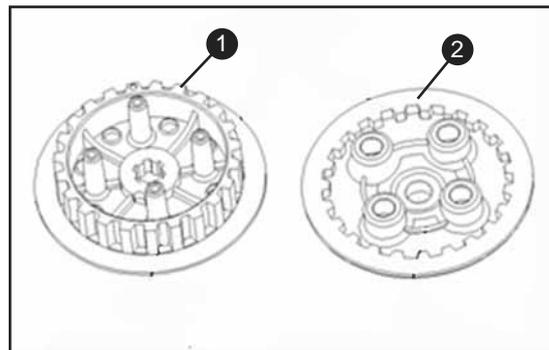


3. Serrer les deux écrous (3).
4. Avant de continuer l'assemblage, contrôler l'embrayage.



CONTROLE DE L'EMBRAYAGE

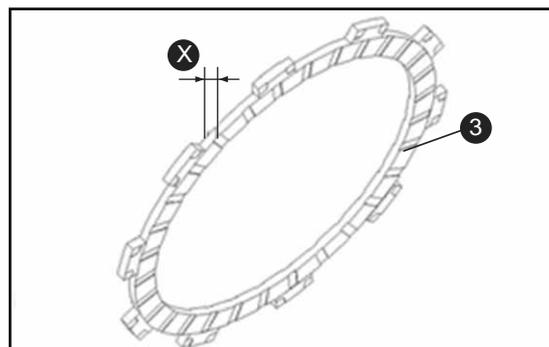
1. Contrôler s'il y a des bavures ou des pièces cassées sur le support central (1) ou la plaque de pression (2) de l'embrayage. Le cas échéant, réparer et ajuster avec une lime.
2. Contrôler si des dents de la plaque de pression et le support central sont cassés. Le cas échéant, les remplacer.



3. 3. Contrôler l'épaisseur des plaques de friction de l'embrayage (3).

Limite admissible X : 2,6 mm

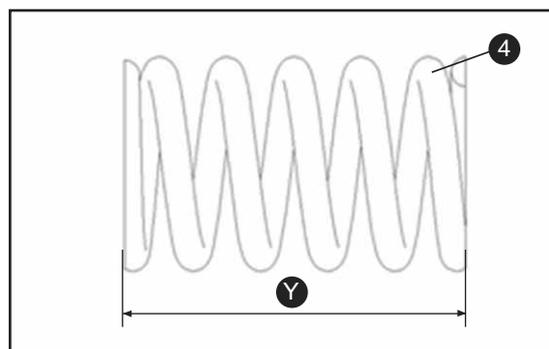
4. Contrôler les disques métalliques.
5. Si le métal est usé, enveloppé ou glacé, les remplacer.



6. Contrôler la longueur libre du ressort de pression (4).

Limite admissible Y: < 29,7 mm

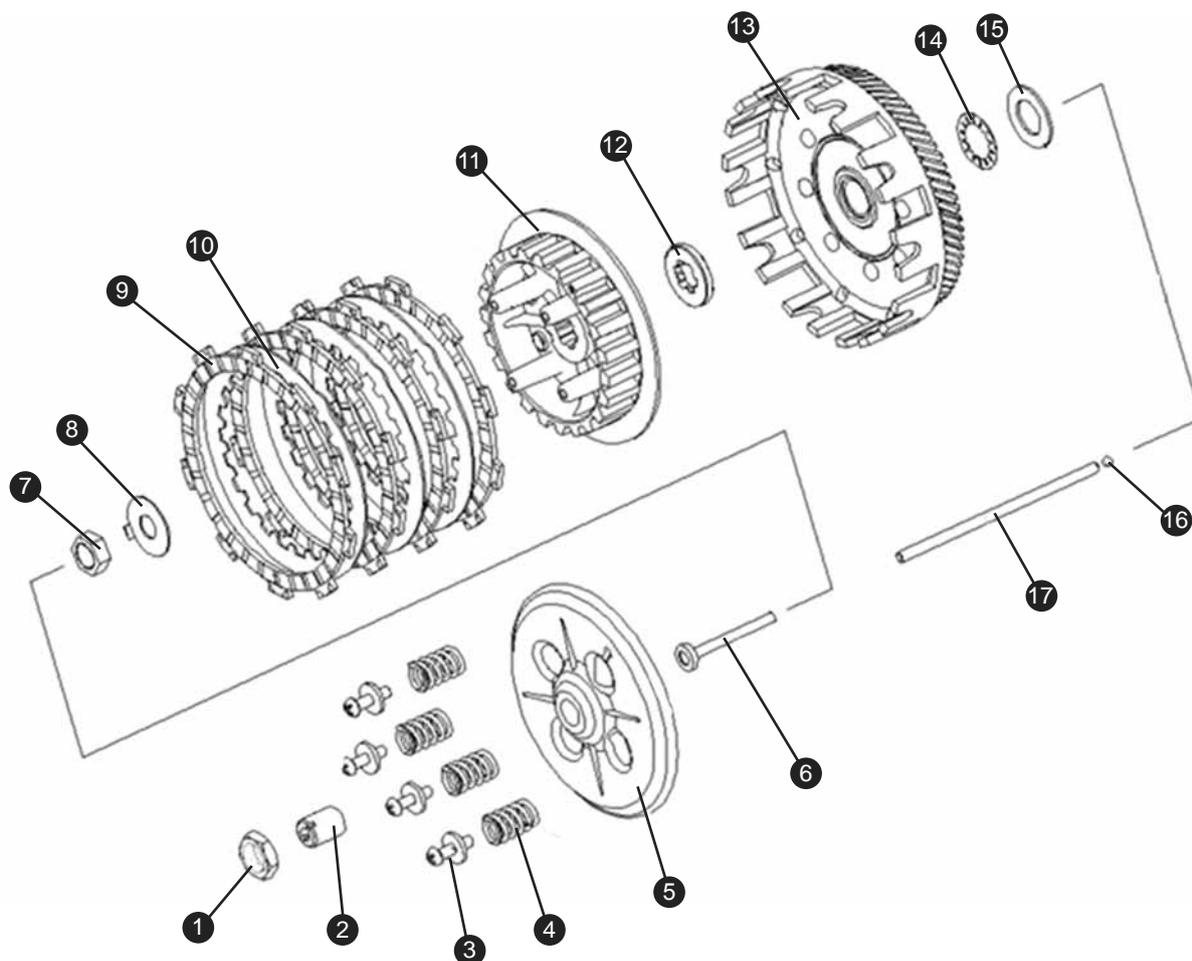
7. Si l'un des ressorts est en dessous de la limite admissible ou très faible, le remplacer.



NOTE

Toujours remplacer les plaques de friction de l'embrayage ou les disques métalliques de l'embrayage comme un ensemble.

VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - EMBRAYAGE



LISTE DES PIECES - EMBRAYAGE

- | | | |
|--|-------------------------------|---|
| 1. Ecrou de serrage | 7. Contre-écrou | 13. Cloche |
| 2. Boulon de réglage | 8. Joint de fixation | 14. Joint de disque |
| 3. Boulon et joint | 9. Plaque d'usure | 15. Rondelle |
| 4. Ressort de pression | 10. Plaque de friction en fer | 16. Bille de roulement |
| 5. Carter de pression | 11. Plateau | 17. Levier de dégagement vers l'intérieur |
| 6. Levier de dégagement vers l'extérieur | 12. Joint interne | |

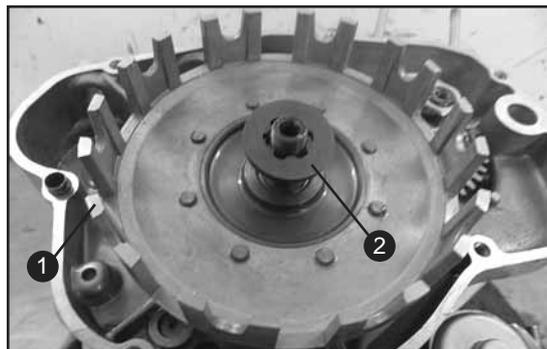
NOTE

Avant de commencer à monter l'embrayage, installer d'abord la rondelle (15).

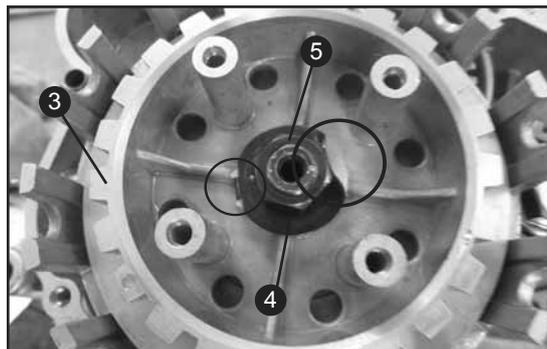


ASSEMBLAGE DE L'EMBRAYAGE

1. Installer la cloche (1) et le joint d'étanchéité interne (2).



2. Installer le plateau (3), la rondelle de blocage (4) et l'écrou (5).



NOTE

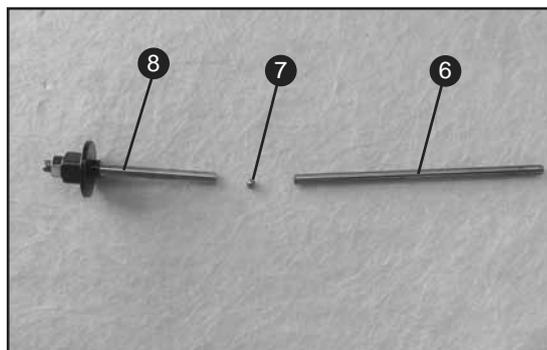
Attention à la position de la rondelle de blocage.

3. Serrer le contre-écrou (5) et fixer la rondelle de blocage (4).

LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
5	50 - 60 Nm

4. Insérer le levier de dégagement vers l'intérieur (6), la bille (7) et le levier de dégagement vers l'extérieur (8) ensuite.



5. Commencer le montage de l'embrayage avec une plaque d'usure. Ensuite la plaque d'usure de l'embrayage et la plaque de friction en fer (image 1).

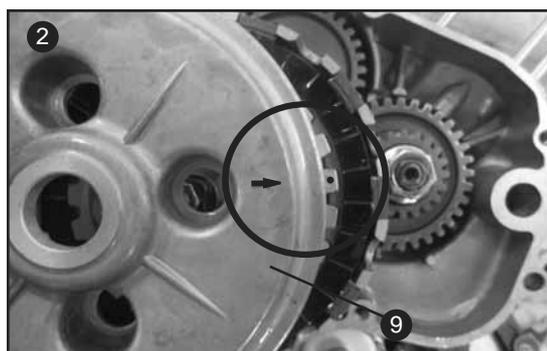


6. Ensuite, installer la plaque de pression (9).

NOTE

Attention à la position du carter de pression.

La flèche sur le carter de pression doit indiquer le point au centre (image 2).



7. Installer les ressorts (10) et les vis (11).
8. Serrer les vis.

LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
11	10 - 16 Nm

REGLAGE DU LEVIER DE DEGAGEMENT VERS L'EXTERIEUR

1. Tirer le levier de dégagement (8). Le jeu doit être d'environ 1mm.
2. Si le jeu n'est pas de 1 mm, desserrer l'écrou (12) et visser vers l'intérieur ou l'extérieur.
3. Serrer l'écrou (12).

CONTROLE DU LEVIER D'ACTIONNEMENT

1. Contrôler l'élasticité du ressort de rappel (1) et du ressort du cliquet (3) et en cas de dommage, les remplacer.
2. Contrôler le levier d'actionnement (2), le cliquet (4) et l'engrenage d'actionnement (5) et en cas de dommage, les remplacer.

ASSEMBLAGE DU LEVIER D'ACTIONNEMENT

3. Assembler le levier d'actionnement comme indiqué sur l'image (1).
4. Faire attention au montage du ressort de rappel et du cliquet.

NOTE

Le robinet du ressort de rappel doit aller dans l'alésage du levier d'actionnement. Le second guide du ressort de rappel doit être dans la ligne axiale du guide du cliquet.

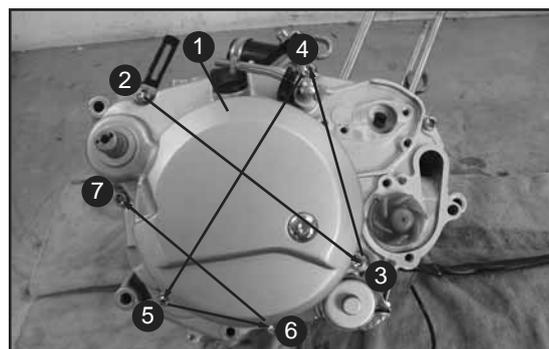
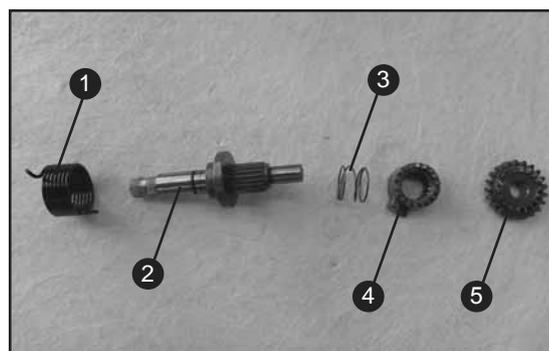
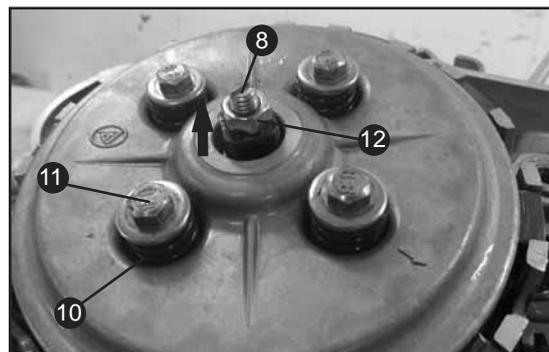
1. Installer le levier d'actionnement.
2. Le second ressort de rappel doit être au milieu entre l'embrayage et la broche de guidage comme indiqué sur l'image (2).

ASSEMBLAGE DU CARTER DROIT

1. Tourner alternativement chaque boulon en serrant à la main.
2. Serrer les boulons dans l'ordre (2-7) indiqué dans le tableau.

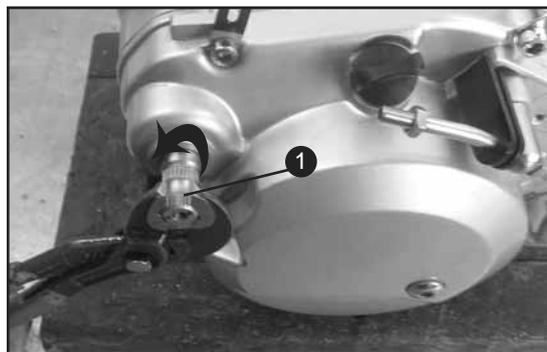
LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
2-7	10 - 12 Nm



REGLAGE DU LEVIER D'ACTIONNEMENT

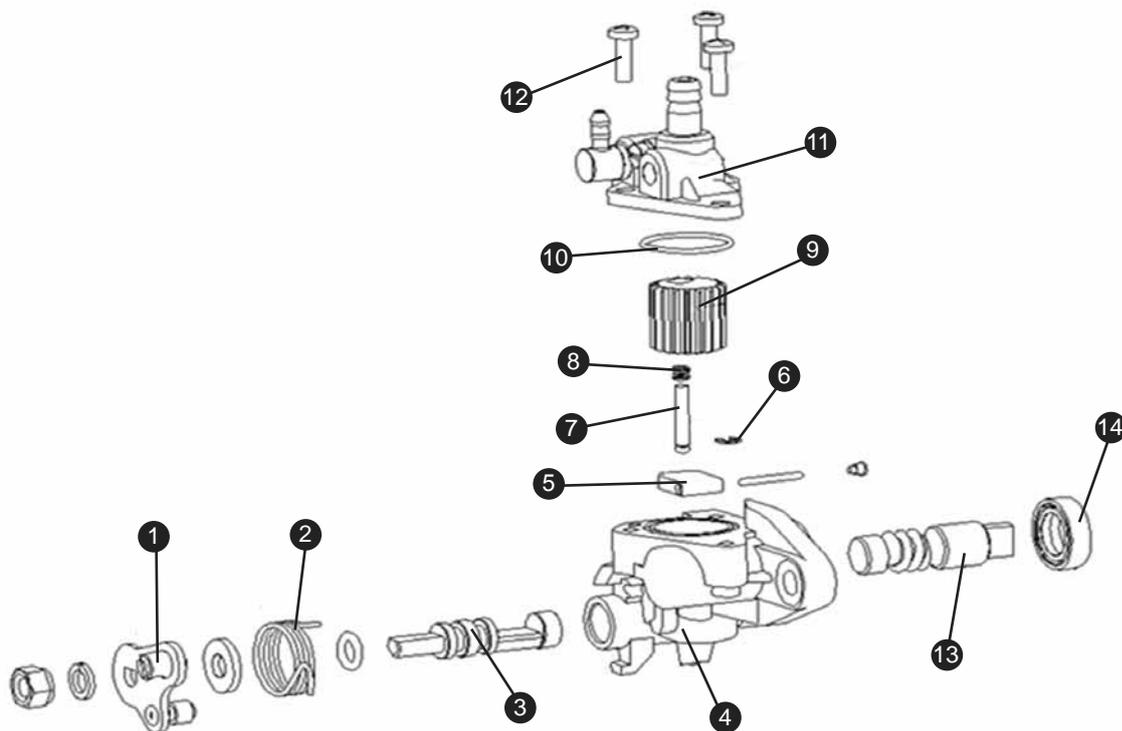
1. Tourner le levier d'actionnement (1) à 180° dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (flèche).
2. Après avoir tourné le levier d'actionnement, serrer le boulon (2).



DEPANNAGE

PANNE	CAUSE	SOLUTION
Levier de dégagement d'embrayage serré	Câble d'embrayage défectueux, tordu ou contaminé	Le remplacer ou le nettoyer
	Défaut de la tige de poussée ou du roulement de levage	Le remplacer
L'embrayage patine à l'accélération	Réduire le jeu d'embrayage	Le régler
	Disque d'embrayage usé	Le remplacer
	Ressort d'embrayage faible	Le remplacer
	Tige de poussée collante	Le remplacer ou le nettoyer
	Imprégnation d'huile ou niveau incorrect	Régler le niveau ou le remplacer
	Câble d'embrayage mal réglé	Le régler
Boîte de vitesse dure	Plaquettes d'embrayage usées ou cassées	Le remplacer
	Ressorts d'embrayage faibles ou cassés	Le remplacer
	Imprégnation d'huile ou niveau incorrect	Régler le niveau ou le remplacer
Embrayage non relâché ou la moto avance lorsque l'embrayage est relâché	Mauvais type d'huile ou niveau incorrect	Régler le niveau ou le remplacer
	Trop grand dégagement de la tige de	Le régler
	Câble d'embrayage mal réglé	Le régler

VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - POMPE A HUILE



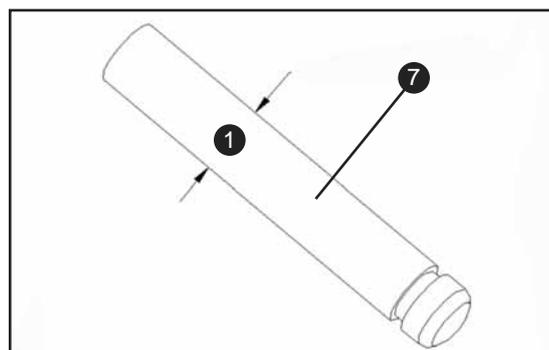
LISTE DES PIECES - POMPE A HUILE

- | | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|
| 1. Ensemble de manette d'accélérateur | 5. Plaque de régulation | 11. Carter de pompe à huile |
| 2. Ressort de torsion | 6. Circlip | 12. Boulon |
| 3. Arbre à cames | 7. Piston | 13. Vis sans fin |
| 4. Corps de pompe à huile | 8. Ressort de piston | 14. Joint d'étanchéité |
| | 9. Roue à vis sans fin | |
| | 10. Joint du carter de pompe à huile | |

CONTROLE DE LA POMPE A HUILE

1. Contrôler l'usure de la roue et de la vis sans fin. Remplacer en cas d'usure importante.
2. Contrôler l'usure de l'arbre à cames. Remplacer en cas d'usure importante.
3. Mesurer le diamètre extérieur (1) du piston (7).

Limite admissible : 2,45 mm

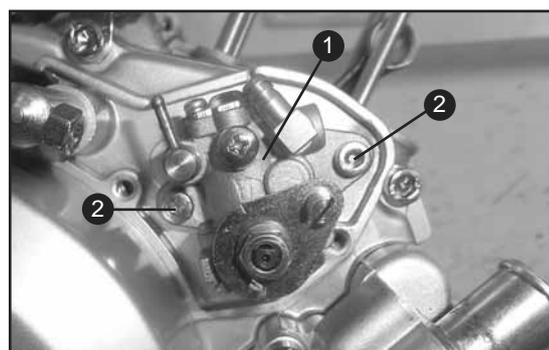


ASSEMBLAGE DE LA POMPE A HUILE

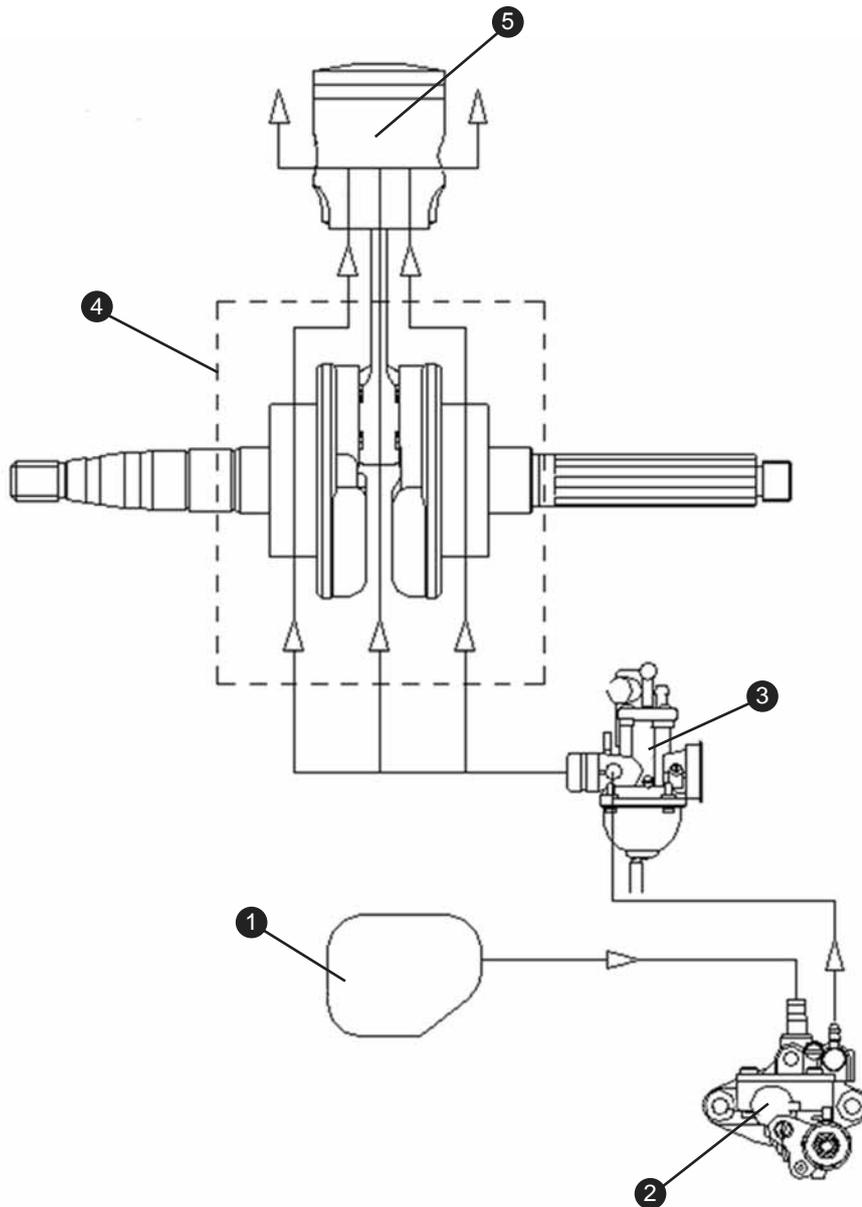
1. Installer la pompe à huile (1) sur le carter droit et contrôler le mouvement libre.
2. Serrer les boulons (2).

LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
2	8 - 12 Nm



SCHEMA DE LUBRIFICATION



LISTE DES PIECES – SYSTEME DE LUBRIFICATION

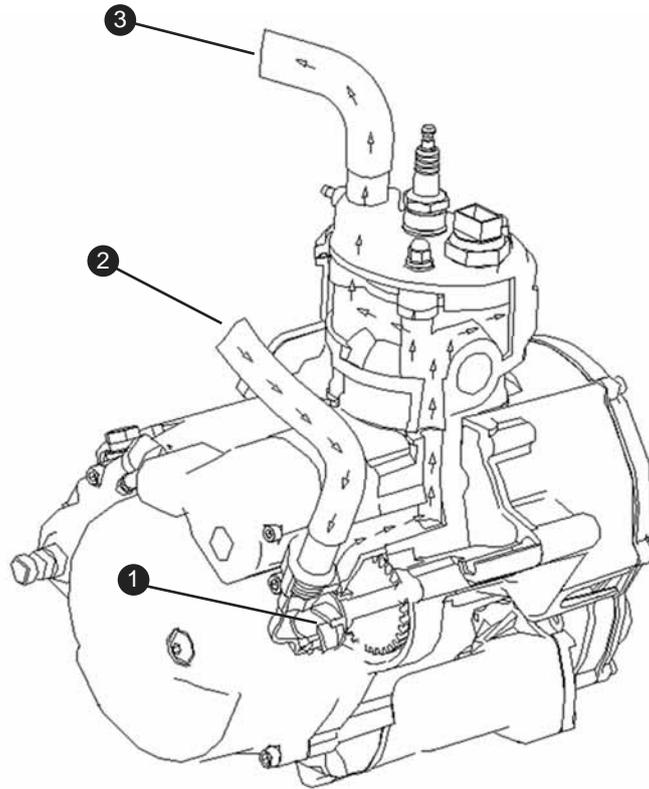
1. Réservoir d'huile
2. Pompe à huile
3. Carburateur
4. Vilebrequin
5. Carter

—▶— Sens du débit d'huile

NOTE

Lorsque la pompe à huile du moteur est déposée, nettoyer soigneusement tous les composants et les purger avec de l'air à haute pression. Pendant la dépose et l'installation de la pompe à huile moteur, veiller à ne pas laisser tomber quoi que ce soit dans le carter.

SCHEMA DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT



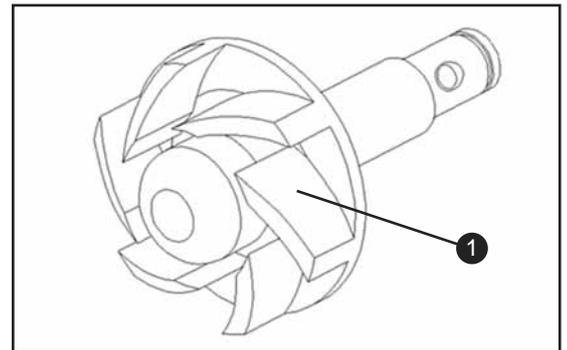
Liste des pièces - Système de lubrification

1. Pompe à eau
2. Relié au réservoir d'eau
3. Reflux vers le réservoir d'eau

—▶ Sens du débit d'eau

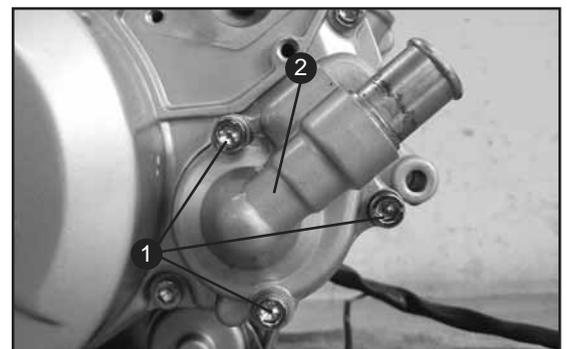
Contrôle de la pompe à eau

1. Contrôler l'usure de l'ensemble d'impulseur (1). Le remplacer en cas d'usure importante.



Assemblage de la pompe à eau

1. Installer la pompe à huile (1) sur le carter droit et contrôler le mouvement libre.
2. Serrer les boulons (2).



NOTE

Remplacer le joint.

Liste des couples

PIECE N°	COUPLE
2	8 - 12 Nm

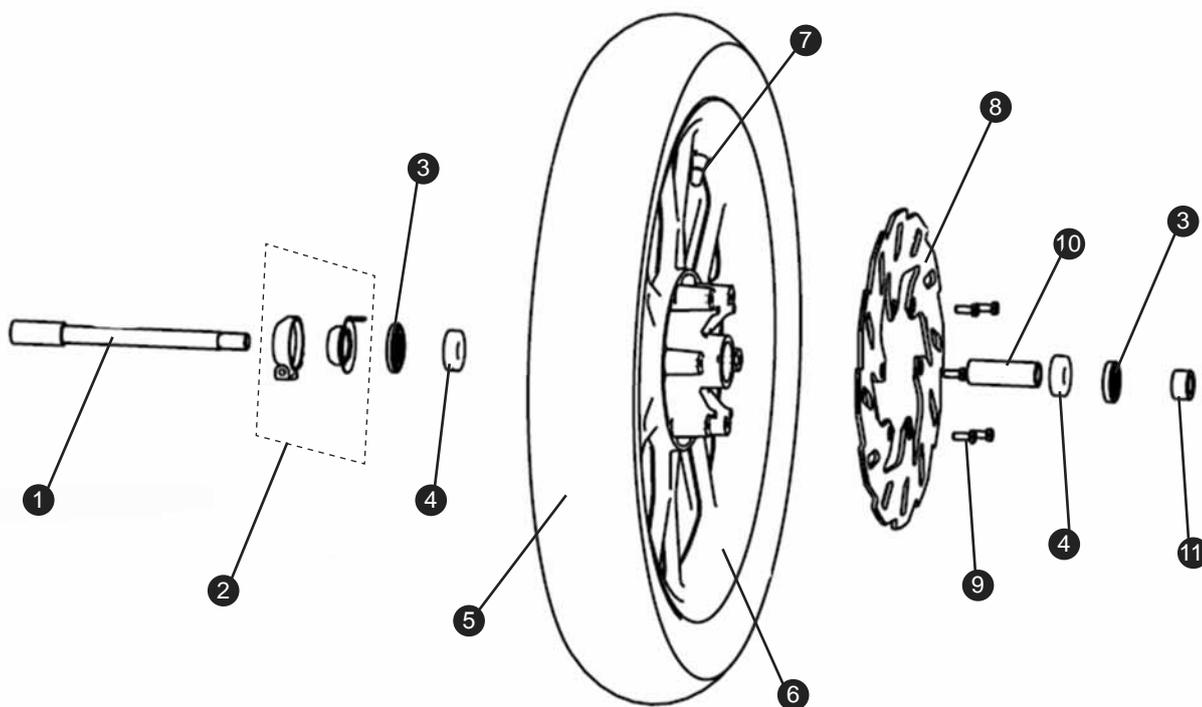
NOTE

Assembler le moteur sur le cadre dans l'ordre inverse de la dépose.

⚠ AVERTISSEMENT

Ajouter de l'huile et de l'eau avant de démarrer le moteur. Contrôler la quantité d'huile moteur par la vis de niveau d'huile moteur.

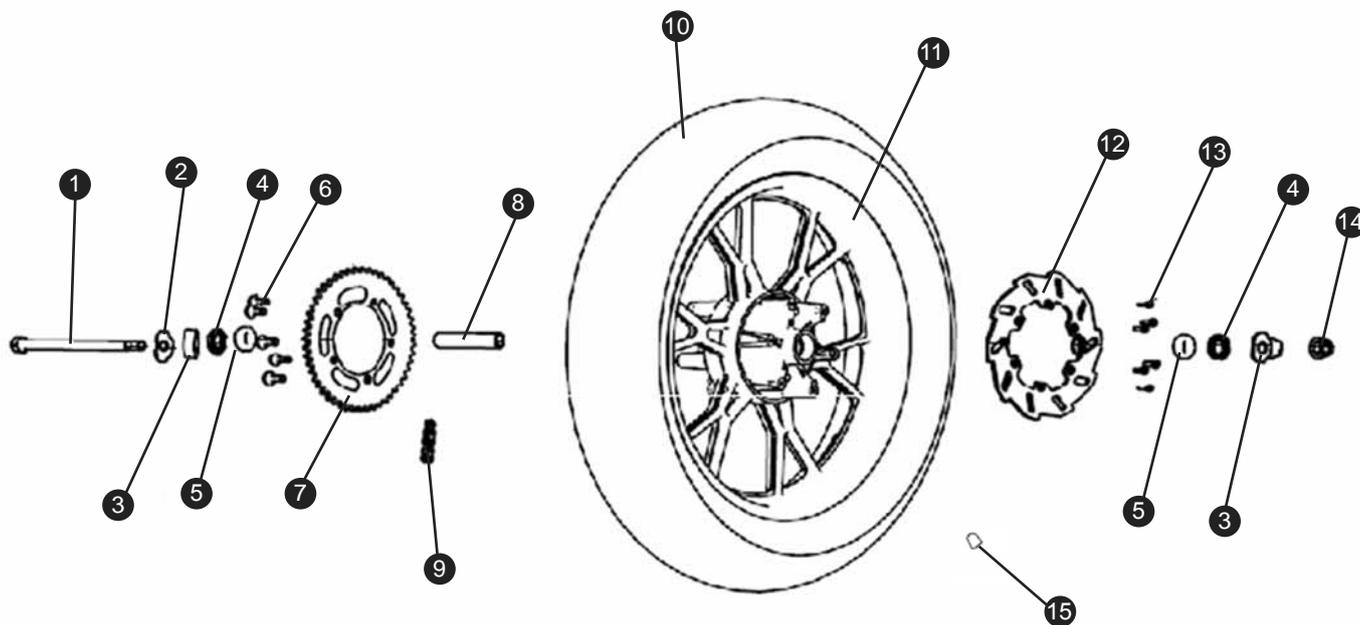
VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - ROUE AVANT



LISTE DES PIECES - ROUE AVANT

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Axe | 7. Valve/Capuchon |
| 2. Entraîneur de compteur de vitesse | 8. Disque de frein |
| 3. Joint d'étanchéité 22x35x7 | 9. Boulons de montage |
| 4. Roulement à billes 6202-2RS | 10. Manchon de l'arbre intermédiaire |
| 5. Pneu 100/80-17 | 11. Manchon de l'arbre gauche |
| 6. Jante 2,25x17 | |

VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - ROUE ARRIERE



LISTE DES PIÈCES-ROUE ARRIERE

- | | | |
|--------------------------------|---|---|
| 1. Axe | 6. Boulons de fixation de la roue de chaîne | 12. Disque de frein |
| 2. Plaque de pression | 7. Roue de chaîne 55T | 13. Boulons de montage du disque de frein |
| 3. Manchon gauche | 8. Manchon de roulement | 14. Ecran de fixation M14x1,5 |
| 4. Joint d'étanchéité 22x35x7 | 9. Chaîne 420DX-1x128 | 15. Valve/Capuchon |
| 5. Roulement à billes 6202-2RS | 10. Pneu 130/80-17 | |
| | 11. Jante 3,00x17 | |

SPECIFICATION

ÉLÉMENT	DIMENSION	PRESSION/BARS	PROFONDEUR DE SCULPTURE MINIMUM
Pneu avant	100/80 - 17	2.25	Techniquement - 1,6 mm La valeur légale peut être différente
Jante avant	2.50 x 17		
Pneu arrière	130/80 - 17	2.5	Techniquement - 1,6 mm La valeur légale peut être différente
Jante arrière	3.00 x 17		

DEPANNAGE

PANNE	CAUSE	SOLUTION
Roues difficiles à tourner ou roue avant branlante	Un roulement de roue est endommagé	Remplacer le roulement
	La pression d'air du pneu est trop faible	Régler la pression d'air
Roue non équilibrée	Jante endommagée	Remplacer la jante
	Pneu usé	Remplacer le pneu ou équilibrer la roue
Bruit anormal ou grincements	Roulement de roue desserré ou usé	Remplacer le roulement
	Entraînement du tachymètre défectueux	Remplacer l'entraînement du tachymètre

ROUES (JANTES)

La présence de craquelure sur les jantes doit être contrôlée. En cas de dommages, remplacer la jante. Ne jamais tenter une quelconque réparation de la roue. La roue doit être équilibrée à chaque fois que le pneu ou la jante a été modifié ou remplacé. Une roue déséquilibrée peut entraîner de mauvaises performances, des caractéristiques de maniement indésirables et réduire la durée de vie du pneu..

PNEUS

Les pneus doivent être contrôlés lors de chaque visite à l'atelier. Si la bande de roulement présente des lignes transversales (profondeur de sculpture minimale), le pneu comporte des fragments, le flanc est fissuré, alors remplacer immédiatement le pneu. Utiliser la moto avec des pneus usés diminue la stabilité et peut conduire à une perte de contrôle.

Remplacer immédiatement les pneus usés.



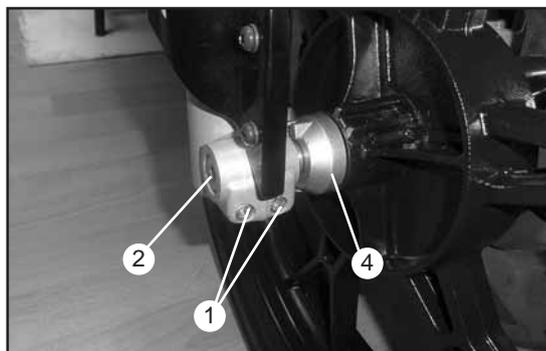
NOTE

Limite de sculpture admissible X : Techniquement - 1,6 mm

REPLACEMENT DU ROULEMENT DE ROUE - ROUE AVANT

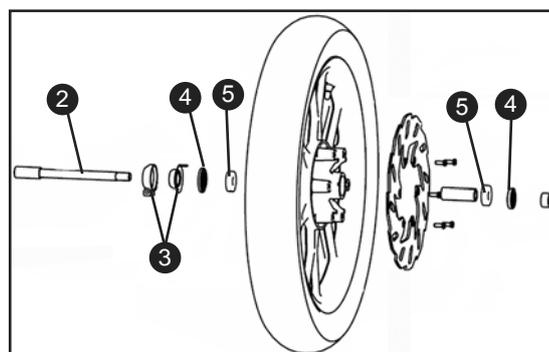
Les roues tournent difficilement. Le roulement de l'axe de roue ou les sièges des roulements sont défectueux. Pour trouver la panne, la roue doit être enlevée.

1. Bien faire tenir la moto.
2. Desserrer les deux vis (1).
3. Enlever l'axe avant (2), sortir l'engrenage du tachymètre (3) et la roue avant.
4. Si nécessaire, dévisser les boulons et enlever le garde-boue avant et le câble du tachymètre.
5. Enlever le joint (4) et le roulement (5).
6. Remonter dans l'ordre inverse.



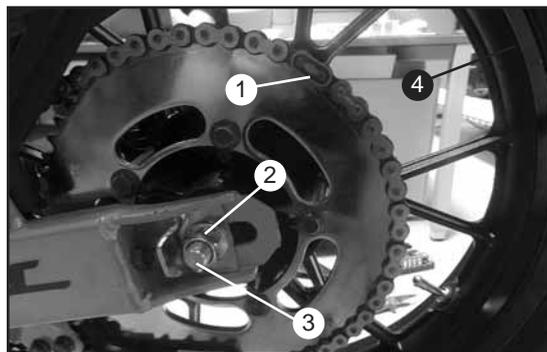
LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
1	5-9 Nm
2	55-62 Nm

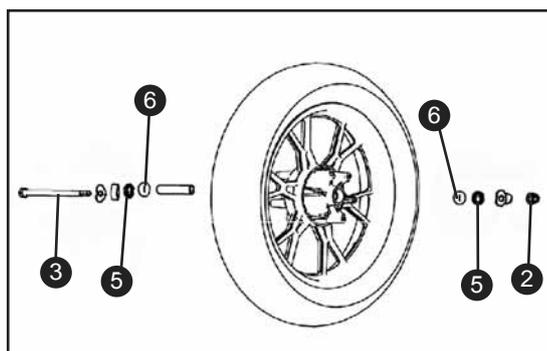


REPLACEMENT DU ROULEMENT DE ROUE - ROUE ARRIERE

1. Placer le véhicule sur une béquille de réparation adapté.
2. Déconnecter la chaîne (1).
3. Enlever l'écrou de fixation (2) et retirer l'axe (3).
4. Enlever la roue arrière (4).

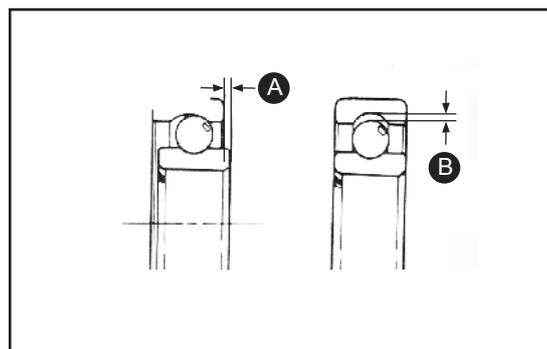


5. Enlever le joint d'étanchéité (5) et le roulement (6).
6. Remonter dans l'ordre inverse.



CONTROLE DU ROULEMENT DE ROUE

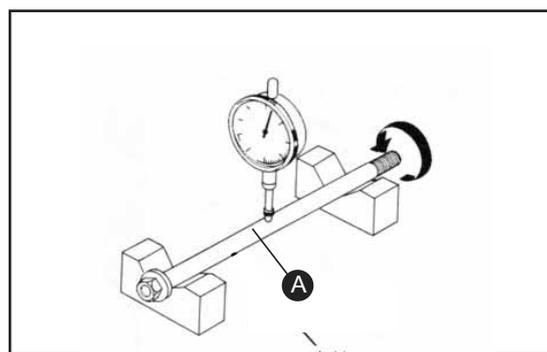
1. Examiner l'état du roulement. Tourner la bague intérieure avec un doigt.
2. Si elle ne roule pas, ou si le roulement est endommagé, ou hors du jeu (A, B) ou desserré ou rugueux, il doit être remplacé.



CONTROLE DE L'AXE DE LA ROUE

1. Mettre l'axe de roue sur un siège en forme de V et utiliser un comparateur à cadran pour mesurer son désaxage.

Limite admissible A : 0,2 mm

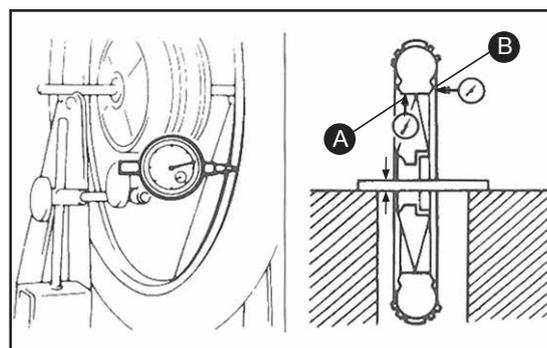


CONTROLE DE LA JANTE

2. Placer la roue sur un support précis et contrôler le déséquilibre avec un comparateur à cadran
3. Tourner la roue avec les mains et le lire sur le comparateur à cadran.

Limite admissible : A : Axial : remplacer si supérieur à 2,0 mm
B : Latéral : remplacer si supérieur à 2,0 mm

4. Si la jante est en dehors de la limite de réparation, la remplacer.



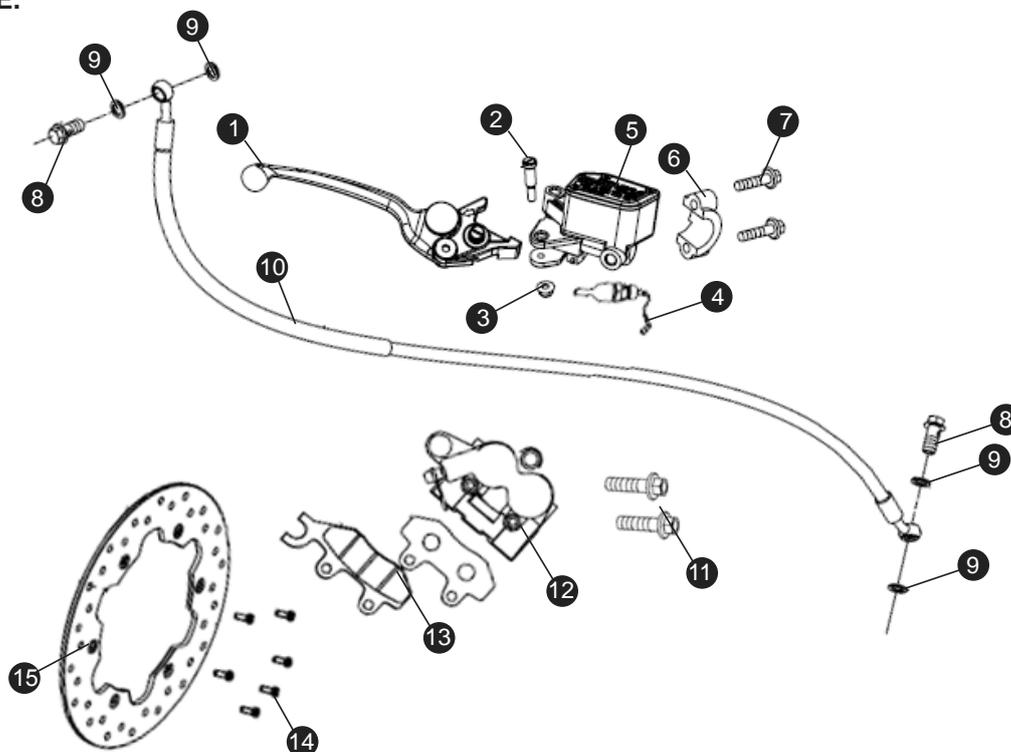
NOTE

Contrôler également les roulements de roue. Cela pourrait être une cause de panne.

VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - FREIN AVANT

⚠ AVERTISSEMENT

LES ELEMENTS DE FREINAGE NE DOIVENT PAS ETRE CONTAMINES PAR L'HUILE PENDANT L'INSTALLATION OU LE DEMONTAGE. RINCER AVEC L'AGENT DE NETTOYAGE STIPULE POUR EVITER TOUTE REDUCTION DE LA QUALITE DU FREINAGE.



LISTE DES PIECES - FREIN AVANT

- | | | |
|------------------------------|--|---|
| 1. Levier de frein | 6. Support de maître-cylindre de frein | 12. Etrier de frein avec plaque d'ancrage |
| 2. Boulon du levier de frein | 7. Boulon de support M 6 x 23 | 13. Plaquettes de frein |
| 3. Ecrou M 6 | 8. Boulon Banjo | 14. Boulons de disque de frein M 6 x 16 |
| 4. Commutateur de feu stop | 9. Joint | 15. Disque de frein |
| 5. Maître-cylindre de frein | 10. Flexible de frein | |
| | 11. Boulons d'étrier de frein M 8 x 30 | |

SPECIFICATION

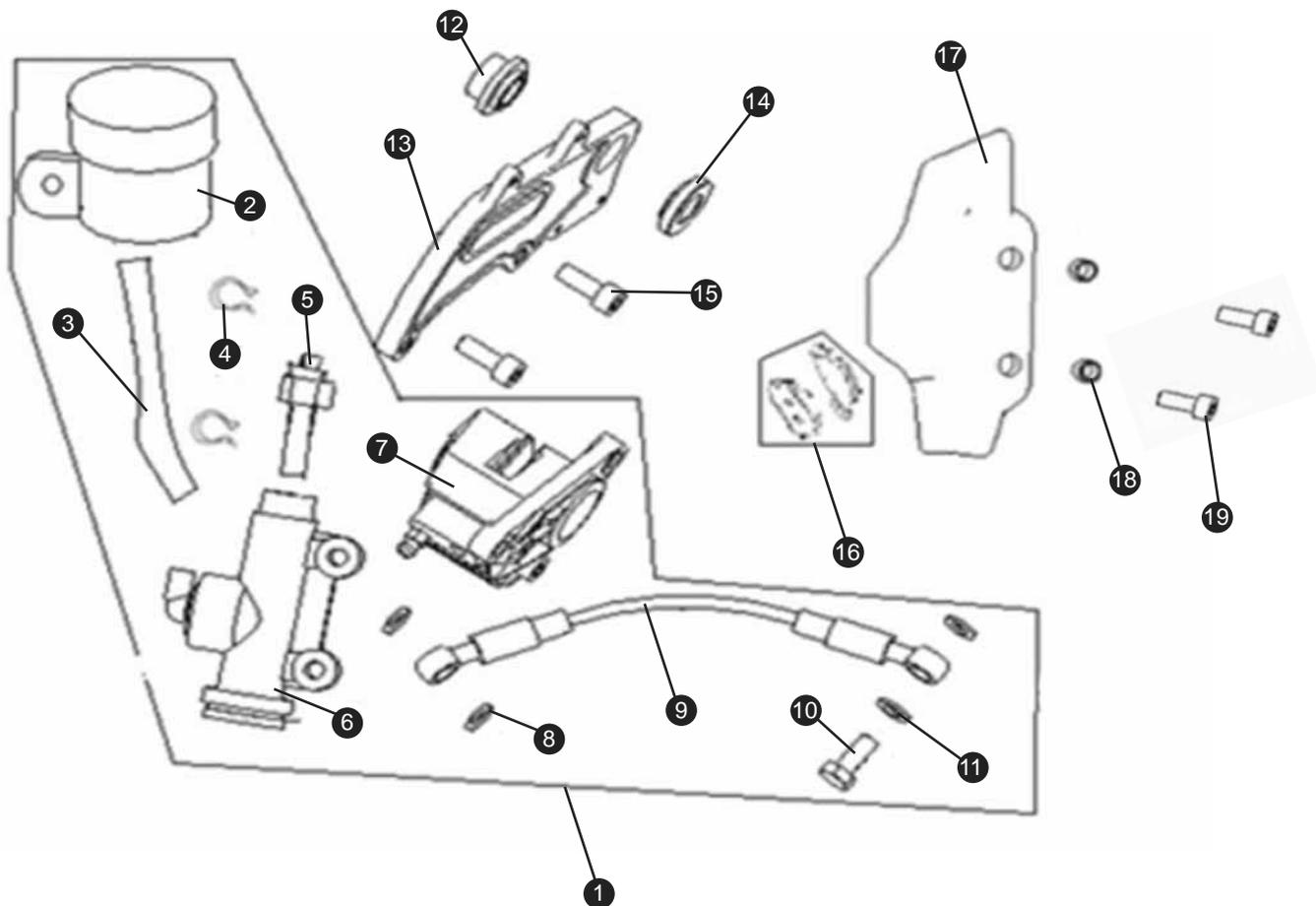
ÉLÉMENT	VALEUR STANDARD [mm]	LIMITE ADMISSIBLE [mm]
Épaisseur du disque de frein AV	4.0	3.0
Épaisseur des plaquettes de frein AV	4.5	3.0
Diamètre du disque de frein AV	280	-

LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
Frein AV / No. 2	3 Nm
Frein AV / No. 7	5 - 9 Nm
Frein AV / No. 8	22- 24 Nm
Frein AV / No. 11	22- 29 Nm
Frein AV / No. 14	22 - 29 Nm

Pour les vis non listées, utilisez des valeurs standard (page 9).

VUE ECLATEE/ EMBLACEMENT DES PIECES- FREIN ARRIERE



LISTE DES PIECES- FREIN ARRIERE

- | | | |
|----------------------------------|----------------------|-------------------------------|
| 1. Circuit de freinage | 6. Maître-cylindre | 13. Plaque d'adaptation |
| 2. Réservoir de liquide de frein | 7. Etrier | 14. Cale |
| 3. Flexible de frein | 8. Joint | 15. Ecrou M8x20 |
| 4. Collier | 9. Flexible de frein | 16. Plaquettes de frein |
| 5. Commutateur de feu stop | 10. Boulon Banjo | 17. Carter de maître-cylindre |
| | 11. Joint | 18. Coussinet |
| | 12. Cale | 19. Ecrou M6x20 |

SPECIFICATION

ÉLÉMENT	VALEUR STANDARD [mm]	LIMITE ADMISSIBLE [mm]
Épaisseur du disque de frein avant	4.0	3.0
Épaisseur des garnitures de frein avant	4.5	3.0
Diamètre du disque de frein avant	280	-

LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
Frein AR / No. 10	22-24 Nm
Frein AR/ No. 15	22-29 Nm

Pour les vis non listées, utilisez des valeurs standard (page 9)..

OUTILS SPECIAUX

Voir pages 12-15.

DEPANNAGE

PANNE	CAUSE	SOLUTION
Mauvaises performances de freinage	Mauvais réglage du frein	Régler le système de freinage
	Plaquettes de frein usées	Remplacer les plaquettes de frein
	Plaquettes de frein mal installées	Bien installer les plaquettes de frein
	Plaquettes de frein ou disque de frein contaminé	Nettoyer ou remplacer les plaquettes de frein et nettoyer le disque de frein
	Air dans le flexible de frein avant	Purger le flexible de frein
	Joint(s) qui fuit	Remplacer le joint concerné
Bruit étrange lors du freinage	Plaquettes de frein vitrifiées	Remplacer les plaquettes de frein
	Bavures	Ebavurer
	Plaquettes de frein ou disque de frein contaminé	Nettoyer ou remplacer les plaquettes de frein et nettoyer le disque
Impulsions lors du freinage	Disque de frein usé	Remplacer le disque de frein
	Tambour de frein usé	Remplacer la jante arrière

LEVIERS DE FREIN/LEVIER DE FREIN AVANT

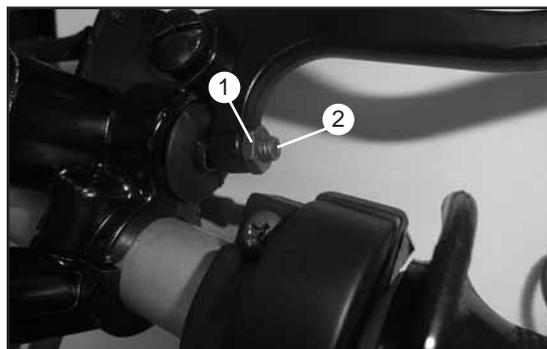
Le levier de frein avant est situé sur le côté droit du guidon.

NOTE

Ce levier actionne par commande hydraulique le frein avant. Il n'est pas possible de régler le jeu du levier de frein avant. Lorsque le levier de frein est spongieux ou les performances de freinage sont mauvaises, le système de frein avant doit être purgé.

Il est possible de régler la largeur de prise en desserrant l'écrou de fixation (1) et en vissant le boulon de réglage (2) vers l'intérieur ou l'extérieur.

Voir page 38.

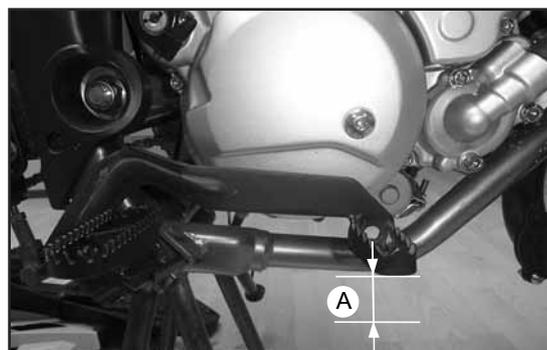


LEVIERS DE FREIN/PEDALE DE FREIN ARRIERE

La pédale du frein arrière est située sur le côté droit du véhicule.

NOTE

Cette pédale est actionnée par une tige en acier au frein arrière. Si la pédale de frein est spongieuse, les performances de freinage sont mauvaises ou le jeu (A) n'est pas correct, le circuit de freinage arrière doit être réglé. Voir page 38.



LIQUIDE DE FREIN**⚠ AVERTISSEMENT**

1. Ne jamais utiliser de liquide de frein sale ou non spécifié et ne pas mélanger différents liquides de frein, car cela peut endommager le système de freinage.
2. Du liquide de frein renversé sur les plaquettes de frein ou le disque de frein réduit l'effet du freinage. Nettoyer les plaquettes et le disque de frein avec un produit dégraissant de freins de haute qualité.
3. Lors de l'entretien du circuit de freinage, utiliser des chiffons pour protéger les pièces en plastique et les surfaces recouvertes pour éviter des dommages causés par les éclaboussures du liquide de frein.
4. Ne pas laisser la poussière ou l'eau entrer dans le circuit de freinage en le remplissant.
5. Le liquide de frein doit être remplacé au moins tous les 2 ans.

CARACTERISTIQUES

Brake fluid type	CASTROL SUPER DISK BRAKE FLUID DOT 4
Brake fluid boiling temperature	> 170°C
Brake fluid water content	< 3%

FLEXIBLE DE FREIN

1. Si le flexible de frein avant fuit, est fissuré ou usé, vous devez le remplacer

NOTE

Veuillez considérer qu'il n'est pas nécessaire de retirer l'étrier de frein lorsque vous avez besoin de remplacer le flexible de frein.

2. Si le flexible de frein doit être remplacé, n'utiliser que des pièces d'origine.
3. Pour le remplacement du flexible de frein, voir page 37.

CONTROLE DE L'USURE DES GARNITURES DE FREIN ARRIERE

L'efficacité du freinage est réduite par l'usure des plaquettes de frein. Changer immédiatement des plaquettes de frein usées. Toujours remplacer les plaquettes de frein par paires.

Avant : Voir page 32

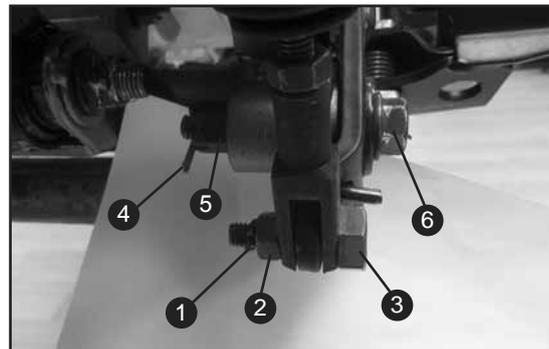
Arrière : Voir page 33

REPLACEMENT DE LA PEDALE DE FREIN

1. Enlever la goupille (1) et desserrer l'écrou de fixation (2) pour enlever la vis (3).
2. Enlever la goupille (4) et desserrer l'écrou de fixation (5) pour enlever la vis (6).

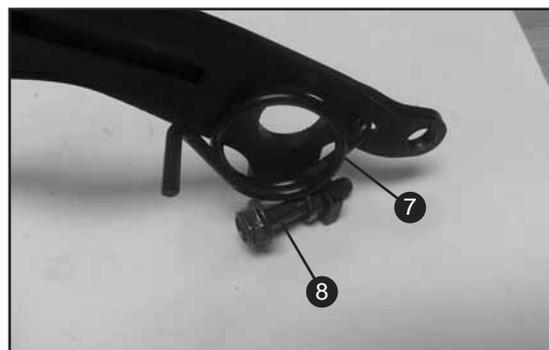
⚠ AVERTISSEMENT

Si vous enlevez la vis (6), la pédale de frein peut tomber.

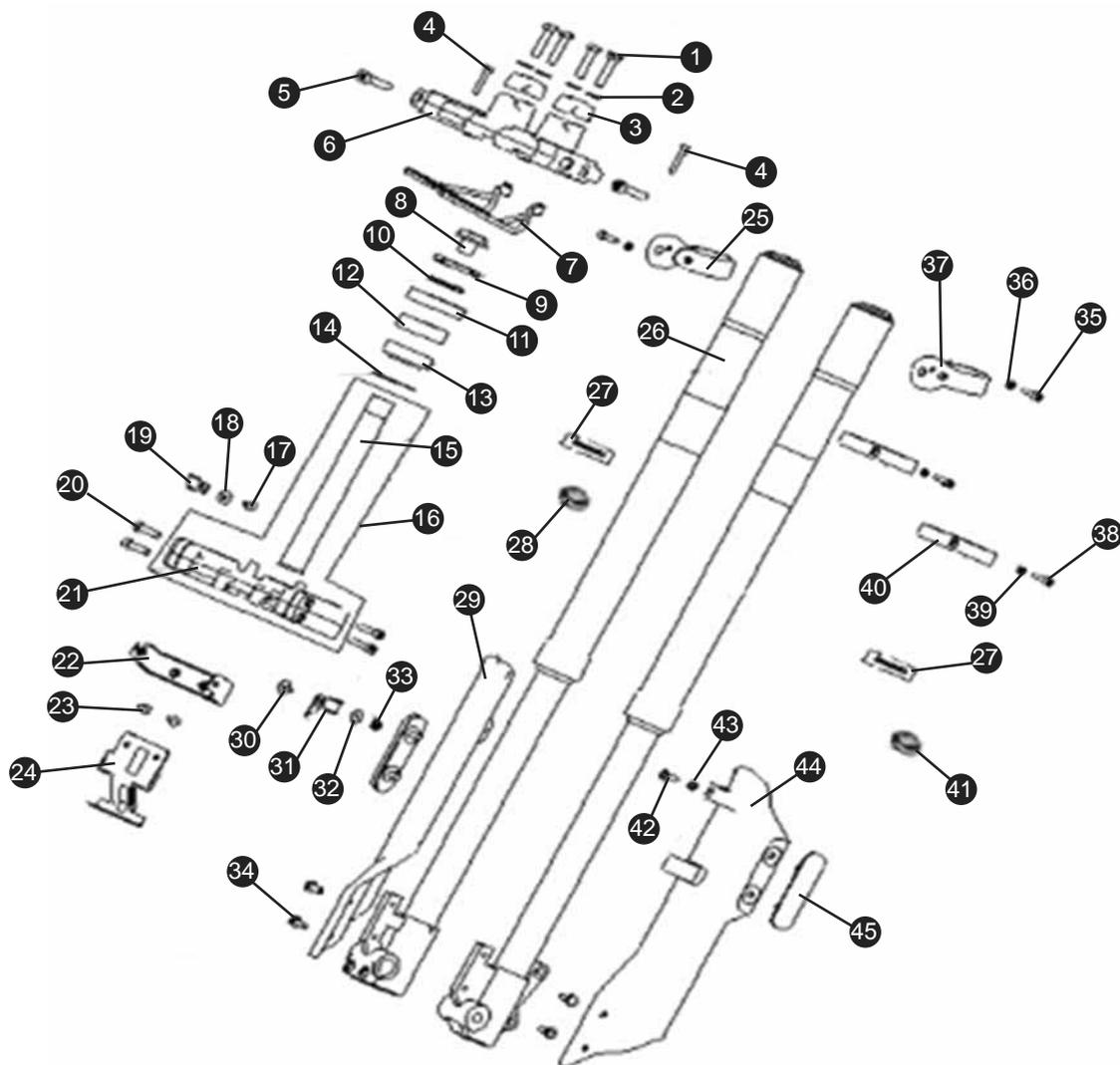
**NOTE**

Rechercher la position du ressort (7) et de la vis.

3. Après avoir enlevé l'écrou de fixation (5) de la pédale de frein arrière, vous pouvez retirer la pédale de frein sur le côté.
4. Dévisser la vis de réglage (8). Visser la vis de réglage dans la nouvelle pédale de frein vers l'intérieur.
5. Assembler le nouveau levier de frein dans l'ordre inverse.



VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - SUSPENSION AVANT



LISTE DES PIECES - SUSPENSION AVANT

- | | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|--|
| 1. Vis M8x35 | 15. Colonne de direction | 31. Support du câble de commande du tachymètre |
| 2. Rondelle M8 | 16. Té inférieur | 32. Rondelle M5 |
| 3. Support de guidon supérieur | 17. Vis M5x12 | 33. Ecou M5 |
| 4. Vis M5x30 | 18. Rondelle M5 | 34. Vis M6x16 |
| 5. Vis M8x40 | 19. Support | 35. Vis M5x25 |
| 6. Té supérieur | 20. Vis M6x30 | 36. Ecou M5 |
| 7. Support du tachymètre | 21. Platine inférieur | 37. Support de clignotant gauche |
| 8. Contre-écrou de direction | 22. Support du phare | 38. Vis M5x25 |
| 9. Ecou | 23. Vis M5x12 | 39. Ecou M5 |
| 10. Chemin de roulement supérieur | 24. Support du phare | 40. Support de flexible de frein |
| 11. Chemin de roulement inférieur | 25. Support du clignotant | 41. Bague anti-poussière |
| 12. Roulement 6205-2RS | 26. Amortisseur | 42. Vis M5x20 |
| 13. Roulement 30205 | 27. Joint d'étanchéité | 43. Ecou M5 |
| 14. Joint d'étanchéité | 28. Joint anti-poussière | 44. Carter de fourche gauche |
| | 29. Carter de fourche droit | 45. Réflecteur orange |
| | 30. Vis M5x12 | |

LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
8	5-9 Nm

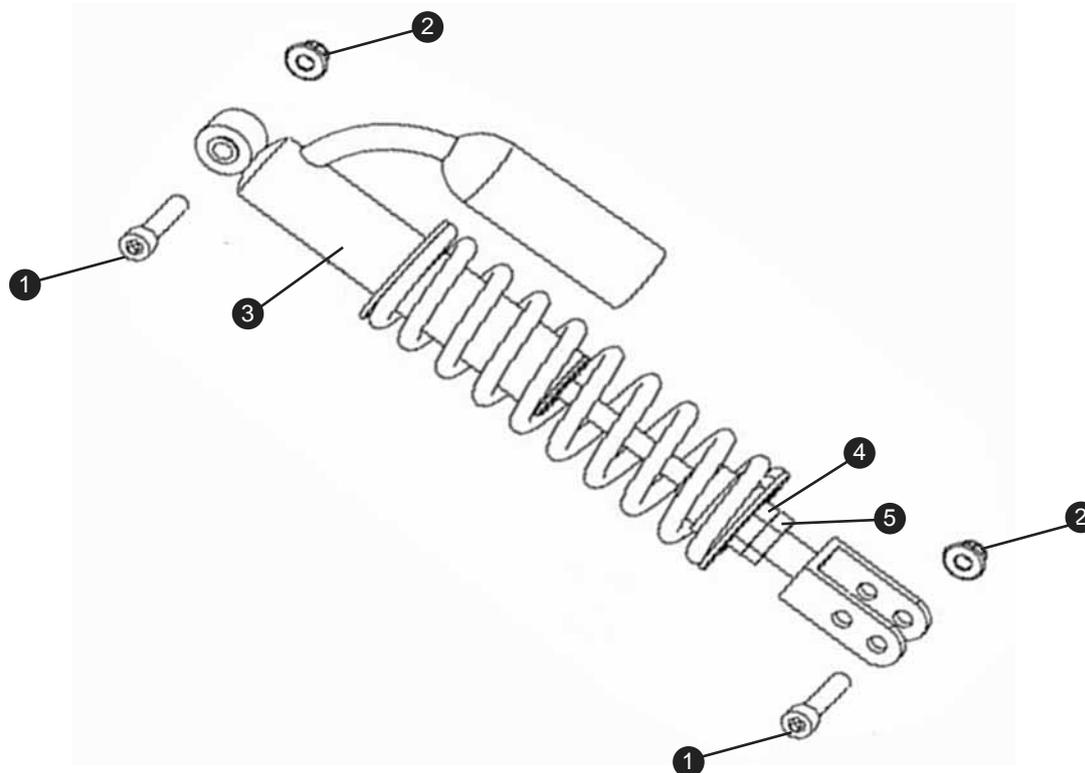
SPECIFICATION

ELÉMENT	DESCRIPTION	VALEUR
Débattement de la fourche	Bras télescopique (cartouche) - huile/ressort	Débattement maxi 110 mm
Roulement supérieur	6205-2RS	
Roulement inférieur	30205	

DESCRIPTION (VERSION 0)	STANDARD	NOTE
Longueur de la chambre à air par tige de fourche (remplissage gaz)	80 mm	
Longueur de la chambre à air par tige de fourche (ressort)	95 mm	REPLISSAGE SANS RESSORT
Huile	15 wt	
Azote	1.2 bar	

DESCRIPTION (VERSION 1)	NORME	NOTE
Longueur de la chambre à air par tige de fourche (remplissage gaz)	80 mm	
Longueur de la chambre à air par tige de fourche (ressort)	95 mm	REPLISSAGE SANS RESSORT
Huile	15 wt	
Azote	1.5 bar	

VUE ECLATEE/EMPLACEMENT DES PIECES - SUSPENSION ARRIERE REGLABLE



LISTE DES PIECES- SUSPENSION ARRIERE

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. Vis M10x1,25x50 | 4. Ecrou de réglage |
| 2. Ecrou M10x1,25 | 5. Contre-écrou |
| 3. Amortisseur | |

CARACTERISTIQUES

ELÉMENT	DESCRIPTION	VALEUR
Amortisseurs arrière	Bras télescopiques réglables chargés par ressort (cartouche)	Débattement maxi 60 mm

LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
2	37 - 44 Nm

NOTE

En tournant le contre-écrou (5) et l'écrou de réglage (4), il est possible de régler la suspension. Le réglage d'usine est effectué pour le conducteur et un passager.

- Ouvrir le contre-écrou (5).
- Tourner l'écrou de réglage (4) vers l'intérieur ou l'extérieur.
- Fixer l'écrou de réglage en fermant le contre-écrou.

AVERTISSEMENT

Le réglage doit être le même à gauche et à droite. Plus le ressort est comprimé, plus la suspension est dure. Ne jamais dépasser la charge utile maxi de 150 kg.

OUTILS SPECIAUX

Aucun outil spécial n'est recommandé parce que les éléments de suspension défectueux ne peuvent pas être démontés. Toujours remplacer les éléments de suspension défectueux.

DEPANNAGE

PANNE	CAUSE	SOLUTION
Véhicule difficile à manier	Pression des pneus insuffisante	Régler la pression des pneus
	Bras de fourche cassé ou plié	Remplacer le bras de fourche touché
	Amortisseurs avant inégaux	Contrôler et régler ou remplacer le bras de fourche touché
Amortisseur avant souple	Ressort de l'amortisseur faible	Remplacer le bras de fourche touché
	Huile d'amortisseur insuffisante	Remplacer le bras de fourche touché
Amortisseur avant bruyant	Bras de fourche cassé ou plié	Remplacer le bras de fourche touché
	Fixations de fourche desserrées	Serrer les fixations
	Manque de lubrification	Remplacer le bras de fourche touché
Fuite du bras de fourche	Joint défectueux	Remplacer le bras de fourche touché
Ressort d'amortisseur arrière faible	Ressort usé ou cassé	Remplacer l'amortisseur arrière
Fuite de l'amortisseur arrière	Joint défectueux	Replace the rear shock absorber

NOTE

Avant chaque réparation d'un élément de suspension défectueux, considérez la charge utile maximale du véhicule.

REPLACEMENT DE LA SUSPENSION AVANT

1. Placer un étau approprié sous le véhicule afin de surélever la roue avant.
2. Enlever l'étrier de frein et le support de flexible de frein, la roue avant, le garde-boue avant et le guidon..

NOTE

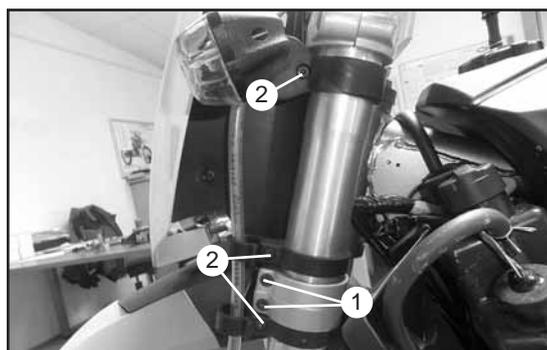
Les tubes de fourche ont une seconde paire de boulons de tube de fourche internes qui évitent toute fuite de l'huile de fourche.

3. Desserrer les boulons (1) sur le Té inférieur et supérieur des deux côtés et les boulons (2) du côté gauche.
4. Tirer le tube de fourche vers le bas. 2
5. Remplacer le tube de fourche touché.
6. Assembler dans l'ordre inverse.

LISTE DES COUPLES

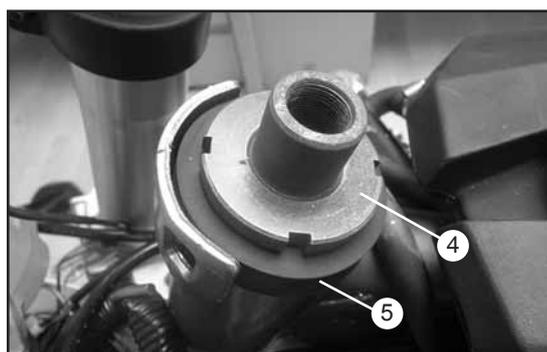
PIECE N°	COUPLE
1	37-44 Nm

Pour les vis non listées, utilisez des valeurs standard (page 11).

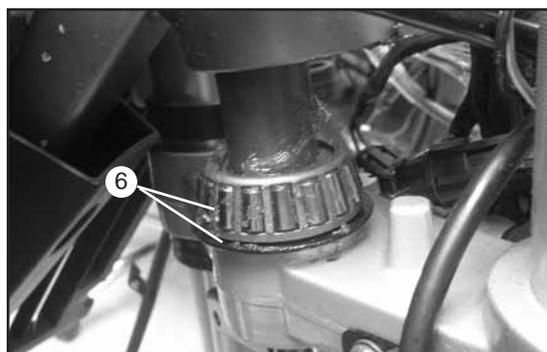


REPLACEMENT DU BRAS DE FOURCHE DE SUSPENSION AVANT

1. Placer un étau approprié sous le véhicule afin de surélever la roue avant.
2. Enlever le guidon (1), le phare (2), le tachymètre (3) et le Té supérieur.
3. Enlever l'étrier de frein et le support de flexible de frein, la roue avant, le garde-boue avant et le guidon.
4. Enlever l'écrou de fixation (4) et le capuchon anti-poussière (5).



5. Soulever le véhicule ou abaisser la fourche avant.
6. Enlever les composants du roulement inférieur (6) de la fourche avant enlevée.



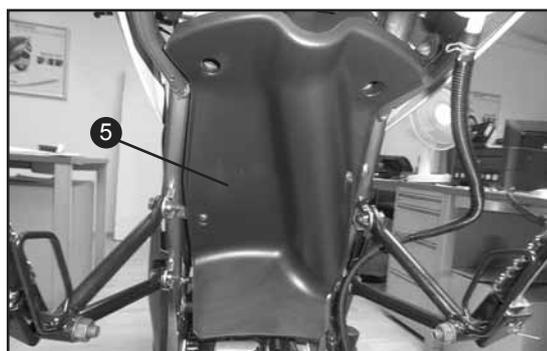
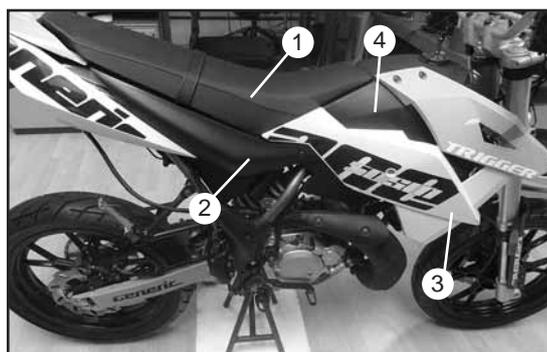
NOTE

Tous les colliers et supports vissés sur le Té inférieur doivent également être enlevés.

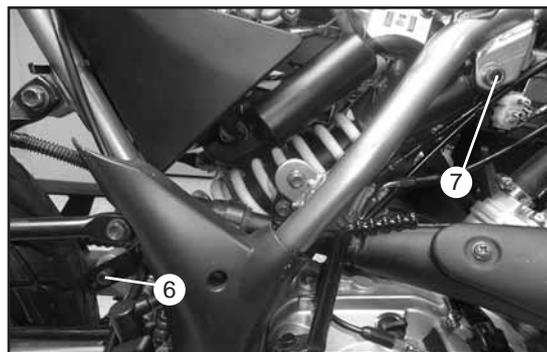
7. Assembler dans l'ordre inverse.

REPLACEMENT DE LA SUSPENSION ARRIERE

1. Placer le véhicule sur sa béquille sur une surface plane pour soulever la roue arrière.
2. Enlever la selle (1), le carter latéral droit (2), le carter latéral avant droit (3) et le réservoir (4).
3. Enlever le carter du garde-boue arrière (5).



1. Remove the lower bolt (6) first and upper bolt (7) of the shock absorber.



2. Tirer l'amortisseur arrière vers l'arrière et l'enlever sur le côté gauche (flèches).
3. Assembler le nouvel amortisseur dans l'ordre inverse.



LISTE DES COUPLES

PIECE N°	COUPLE
No. 6	37-44 Nm
No. 7	37-44 Nm

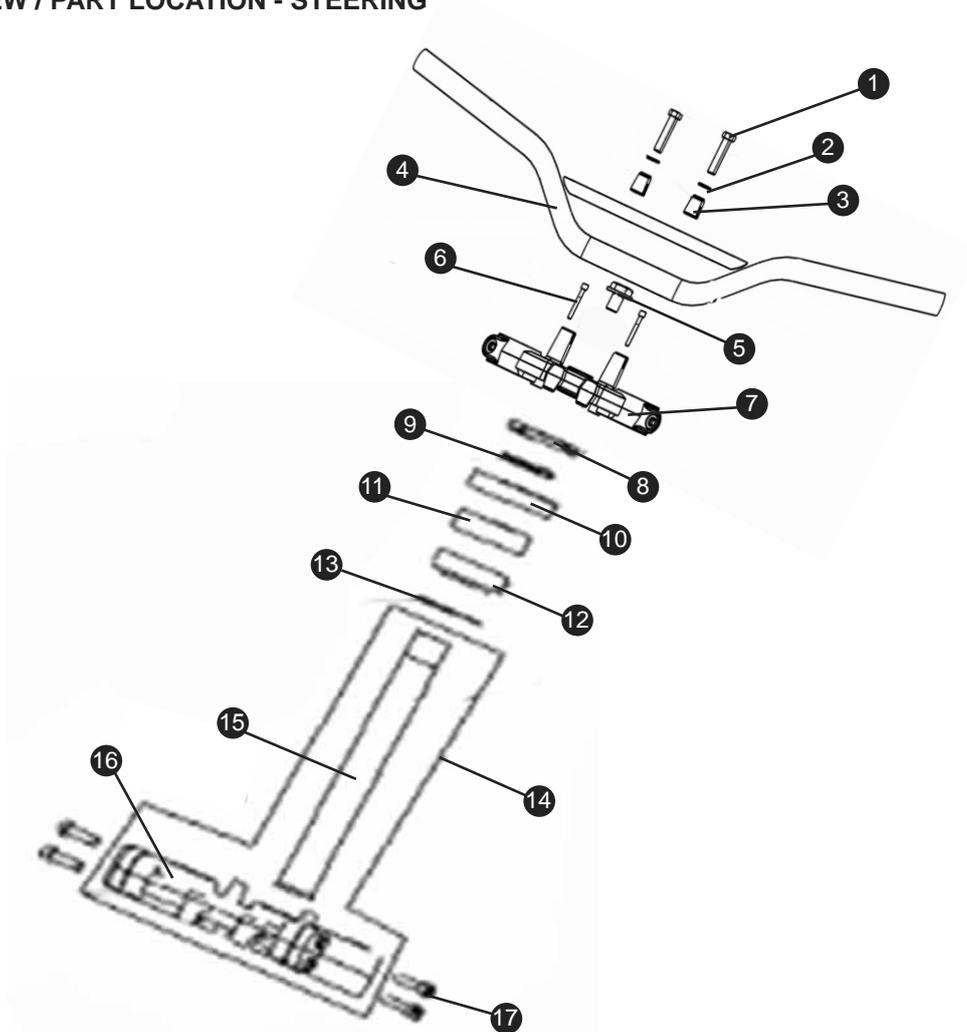
REPLACEMENT DU BRAS OSCILLANT ARRIERE

Pour remplacer le bras oscillant arrière, veuillez suivre les étapes indiquées ci-dessous:

1. Placer le véhicule sur sa béquille sur une surface plane.
2. Ouvrir le verrouillage de la chaîne et enlever la chaîne.
3. Démontez les éléments de frein arrière reliés au bras oscillant ou à la roue arrière.
4. Desserrer l'axe de roue arrière et enlever la roue arrière.
5. Enlever les deux boulons (1) de la suspension arrière.
6. Desserrer l'écrou de l'arbre du bras oscillant arrière (2) sur le côté droit et enlever l'arbre du bras oscillant arrière (3) vers la gauche.
7. Remplacer le carter de la chaîne, le guide de chaîne avant, le guide de chaîne arrière, le rouleau de la chaîne et les serre-câbles de frein et équiper le nouveau bras oscillant des pièces.
8. Assembler le nouveau bras oscillant dans l'ordre inverse.
9. Après le montage dans l'ordre inverse, régler la tension de la chaîne, contrôler que le frein arrière fonctionne correctement et contrôler que tous les écrous soient bien serrés.



EXPLODED VIEW / PART LOCATION - STEERING



PART LIST - STEERING

- | | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|
| 1. Vis M8x35 | 7. Té supérieur | 13. Joint |
| 2. Rondelle | 8. Ecrou | 14. Té inférieur |
| 3. Support supérieur du guidon | 9. Chemin de roulement supérieur | 15. Colonne de direction |
| 4. Guidon | 10. Chemin de roulement inférieur | 16. Té inférieur |
| 5. Contre-écrou de direction | 11. Roulement 6205-2RS | 17. Vis M6x30 |
| 6. Vis M5x30 | 12. Roulement 30205 | |

CARACTERISTIQUES

ELEMENT	DESCRIPTION
Roulement supérieur	6202-2RS
Roulement inférieur	30205

Liste des couples

PIECE N°	COUPLE
1	20 - 23 Nm
5	40 - 48 Nm

OUTILS SPECIAUX

Voir pages 12-15

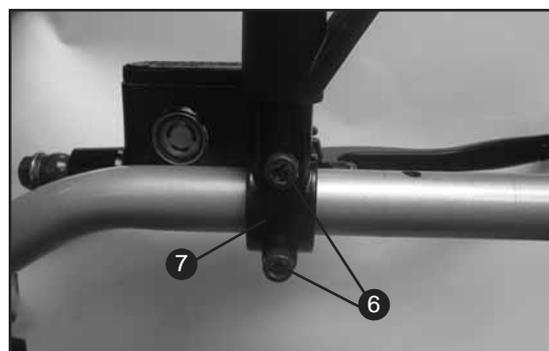
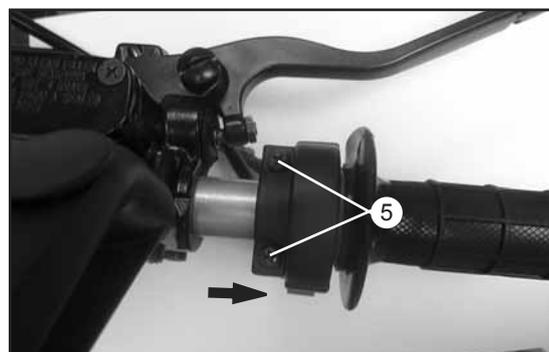
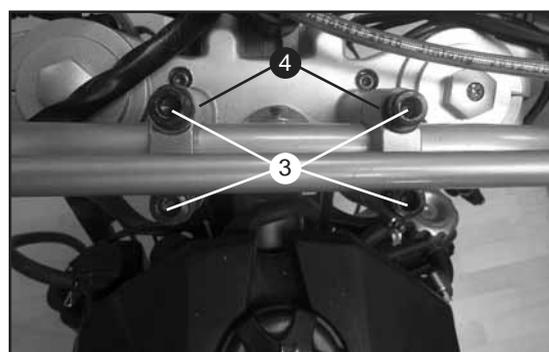
DEPANNAGE

PANNE	CAUSE	SOLUTION
Véhicule difficile à manier	Roulement de direction desserré	Resserrer le palier
	Roulement de direction usé	Remplacer les éléments de direction

REPLACEMENT DU GUIDON

En cas de dommage du guidon, vous devez le remplacer.

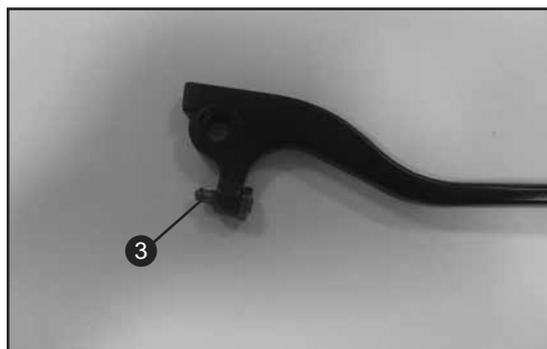
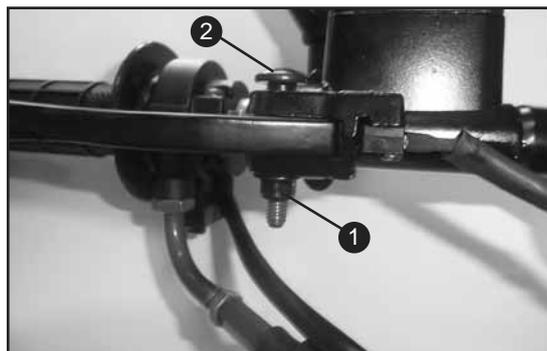
1. Enlever les commodos gauche (1) et droit (2) du guidon comme décrit dans le manuel.
2. Desserrer les quatre vis (3) et enlever le support du guidon (4).
3. Desserrer les deux vis (5) et enlever l'interrupteur droit de la poignée en le faisant glisser vers la droite. Si les câbles sont trop courts, mettre le guidon vers la gauche..
4. Enlever les deux vis (6) du support de frein avant (7) pour enlever le levier de frein avant. Il n'est pas nécessaire d'enlever le rétroviseur.

**NOTE**

Si vous enlevez la poignée de frein avant, ne pas appliquer le frein en tirant par exemple le frein en position non horizontale, car de l'air pourrait entrer dans le circuit de freinage, ce qui conduirait à une perte de pression de freinage.

REPLACEMENT DU LEVIER DE FREIN

1. Desserrer l'écrou de fixation (1) du levier de frein et dévisser le boulon du levier de frein (2) avec un tournevis à tête plate.
2. Il est maintenant possible d'enlever le levier de frein du système de freinage avant.
3. Dévisser la vis de réglage (3). Visser la vis de réglage dans le nouveau levier de frein à l'intérieur.
4. Assembler le nouveau levier de frein dans l'ordre inverse.



REPLACEMENT DE L'ÉCHAPPEMENT

Dans le cas d'un silencieux endommagé, enlever le catalyseur d'échappement (1) constituée de deux parties ou le silencieux (2) et remplacer la pièce d'échappement endommagée par une nouvelle.

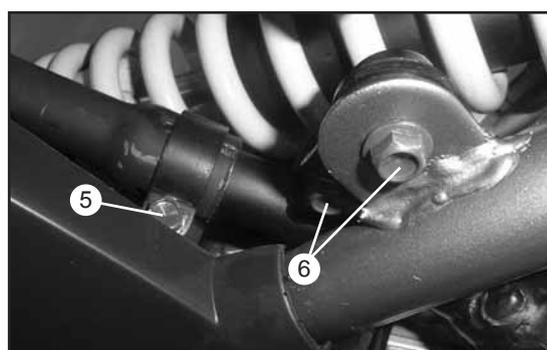
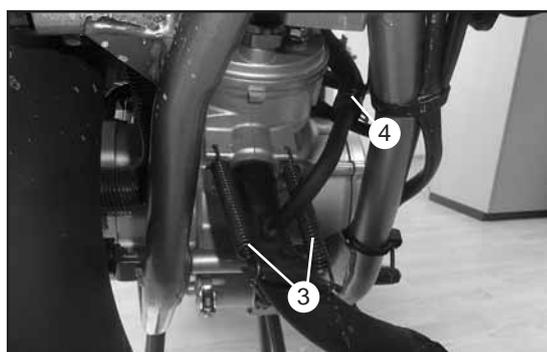
NOTE

Si vous enlevez le silencieux peu après une utilisation, prendre garde car le pot d'échappement pourrait être encore très chaud.

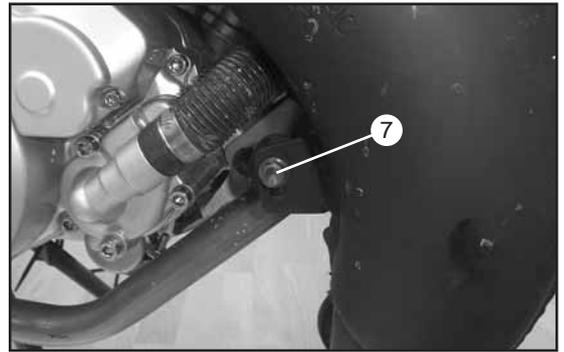


Poire d'échappement

1. Enlever les deux ressorts (3) et débrancher le tuyau (4) du système d'air secondaire.
2. Desserrer la vis (5) et les deux vis (6).



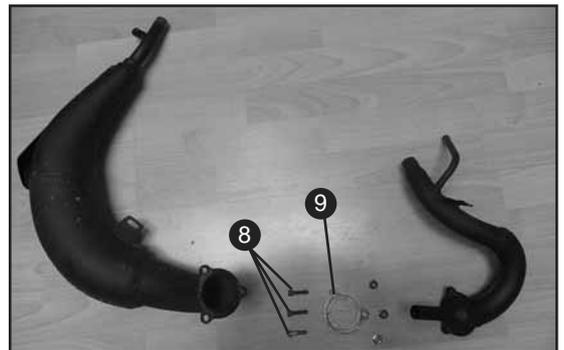
3. Enlever la vis (7).



4. Tirez le catalyseur d'échappement vers l'avant (flèches).



5. Pour déconnecter le catalyseur d'échappement, enlever les trois vis (8). Si vous déconnectez le catalyseur d'échappement, toujours remplacer le joint (9) par un neuf.
6. Assembler dans l'ordre inverse.



Silencieux

1. Enlever la selle, le carter latéral (10), le garde-boue arrière (11) et le capot arrière (12).



NOTE

Il n'est pas nécessaire de débrancher le câble de verrouillage de la selle du carter latéral arrière (12).

2. Enlever la vis (5).

3. Enlever les deux vis (13).

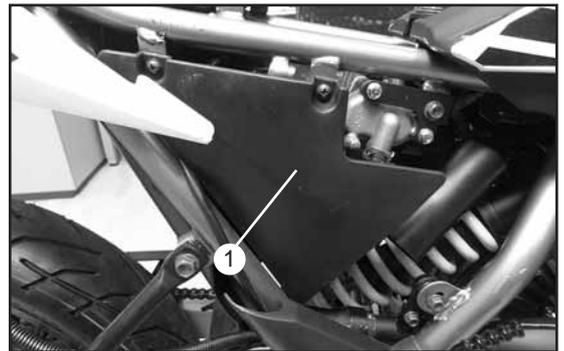


4. Enlever le silencieux vers l'arrière (flèche).
5. Assembler dans l'ordre inverse.



CONTROLE DU SYSTEME D'AIR SECONDAIRE

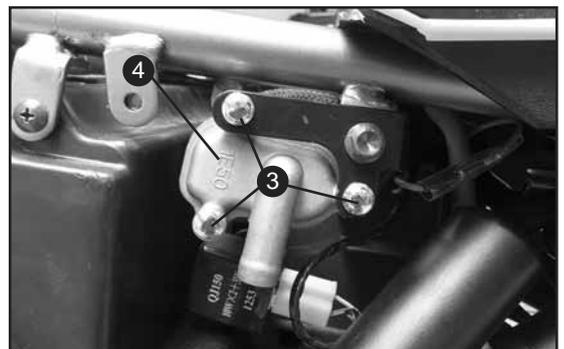
1. Enlever la selle, le carter latéral droit et le capot (1).



2. Débrancher les deux tuyaux (2).



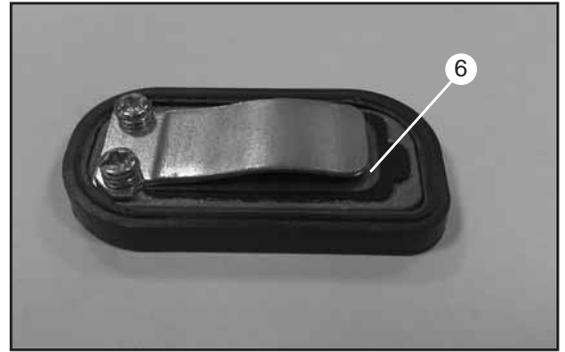
3. Enlever les trois vis (3) et retirer le système d'air secondaire (4).



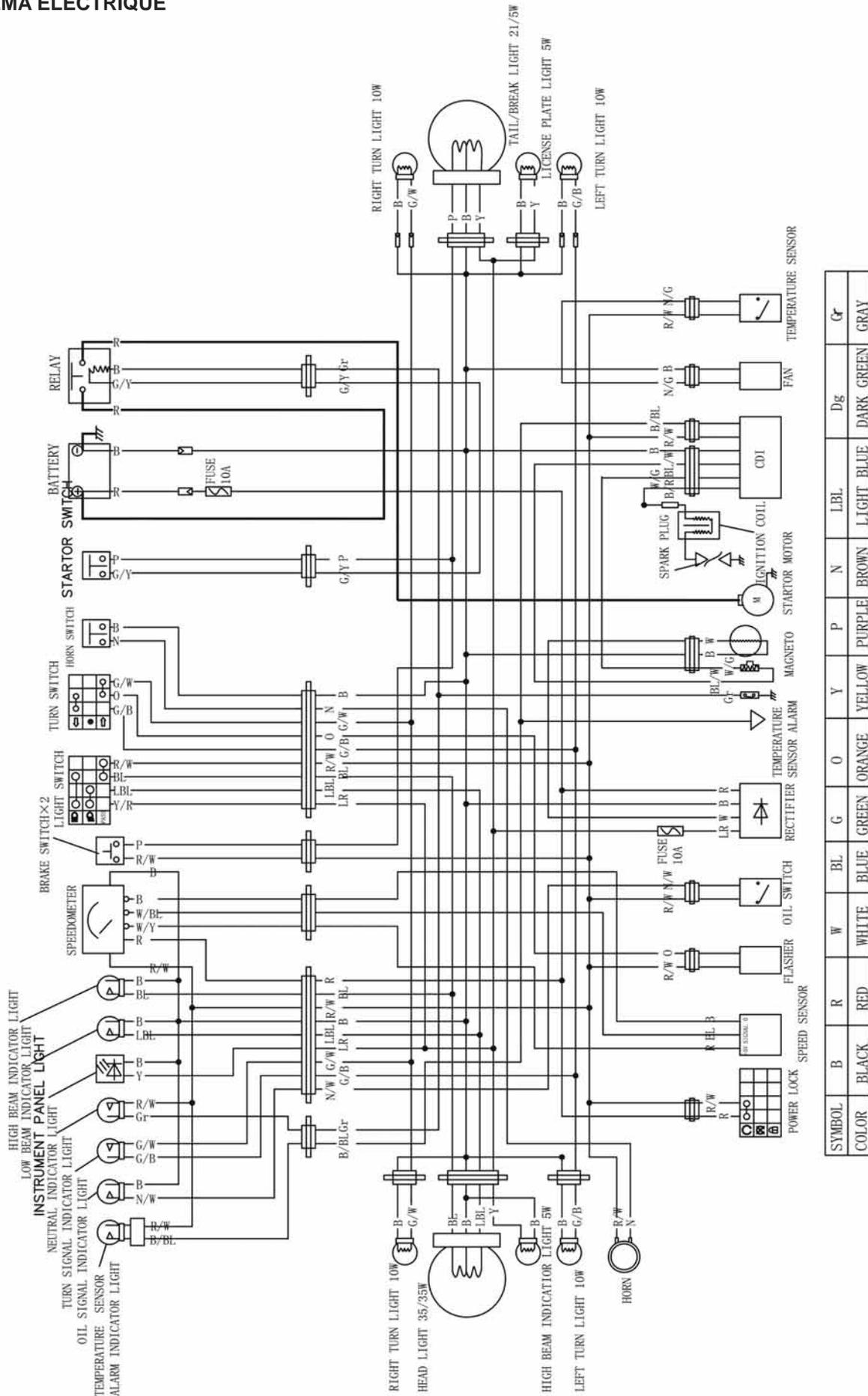
4. Enlever le couvercle de la membrane (5).



5. Contrôler la membrane (6).
6. Si la membrane est cassée ou fonctionne mal, veuillez remplacer l'ensemble du système d'air secondaire.
7. Installer le système d'air secondaire dans l'ordre inverse..



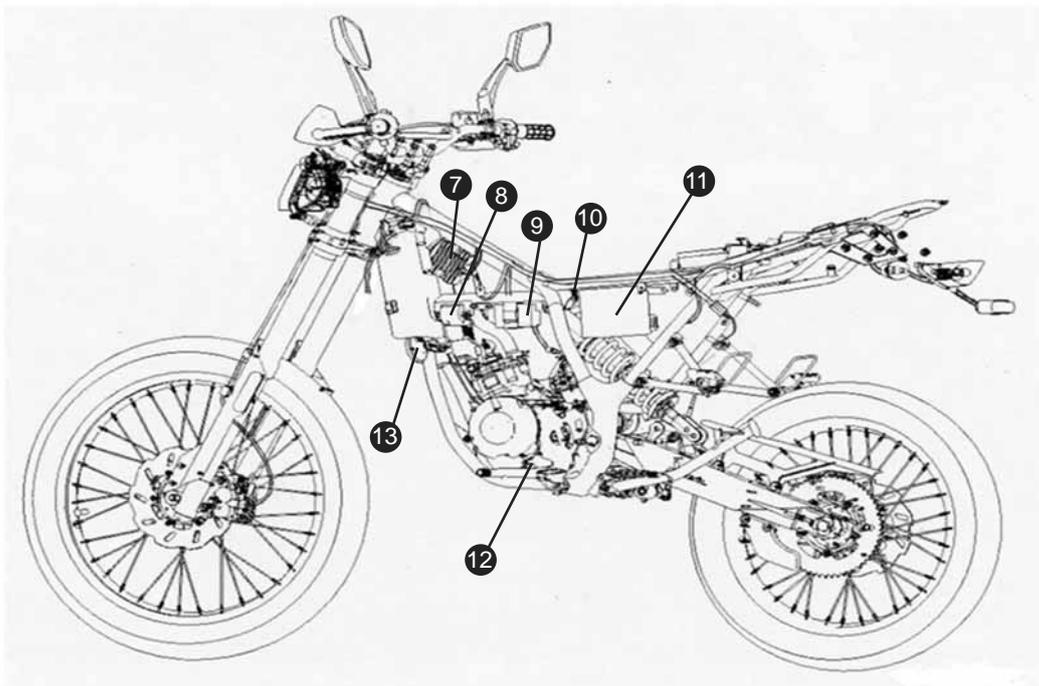
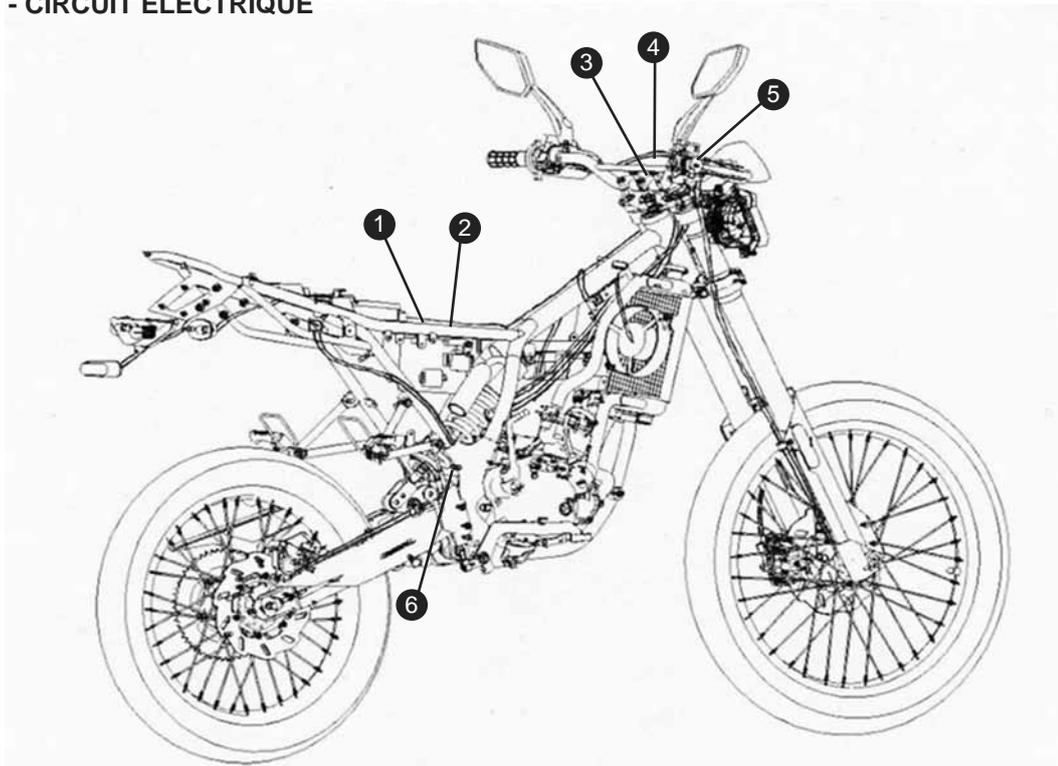
SCHEMA ELECTRIQUE



SYMBOL	B	R	W	BL	G	O	Y	P	N	LBL	Dg	Gr
COLOR	BLACK	RED	WHITE	BLUE	GREEN	ORANGE	YELLOW	PURPLE	BROWN	LIGHT BLUE	DARK GREEN	GRAY



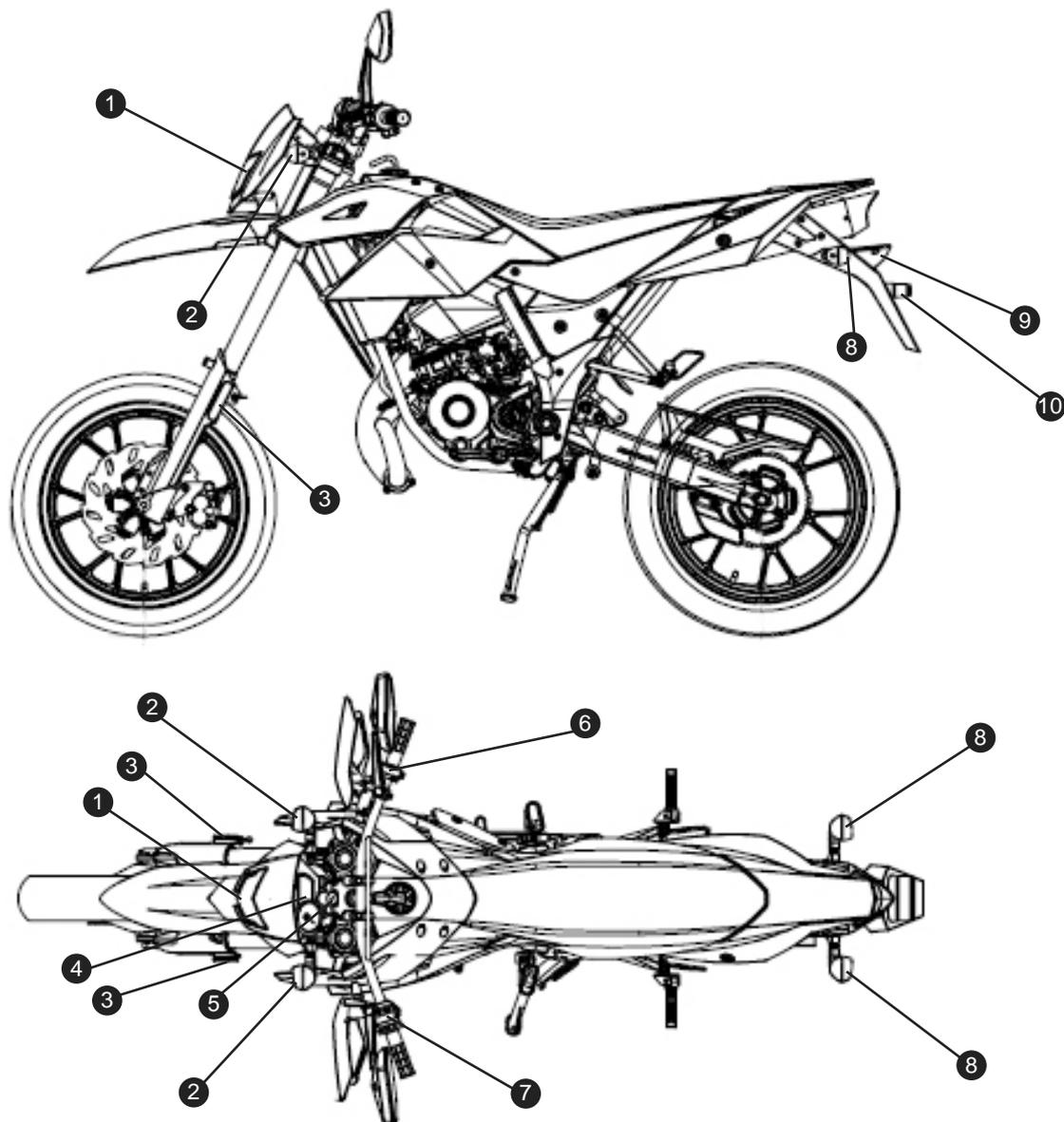
EMPLACEMENT - CIRCUIT ELECTRIQUE



PART LIST- ELECTRICAL SYSTEM

- | | | |
|--|---|------------------------|
| 1. Relais du clignotant | 6. Frein arrière - interrupteur de feu stop | 11. Batterie 12V / 3Ah |
| 2. Fusibles principaux 10 Ampères | 7. Régulateur/redresseur | 12. Capteur neutre |
| 3. Interrupteur principal/module de blocage d'alimentation | 8. Bobine d'allumage | 13. Avertisseur sonore |
| 4. Compteur de vitesse | 9. CDI (allumage à condensateur) | |
| 5. Frein avant - interrupteur de feu stop | 10. Relais du démarreur | |

EMPLACEMENT - ECLAIRAGE/INTERRUPTEURS D'INSTRUMENTATION



PART LIST - LIGHTS / INSTRUMENTS SWITCHES

1. Phare
2. Clignotant avant
3. Réflecteur latéral
4. Tableau de bord et voyants
5. Commutateur principal/module de blocage d'alimentation
6. Interrupteur de poignée droite
7. Interrupteur de poignée gauche
8. Clignotant arrière
9. Feu arrière et feu stop
10. Réflecteur arrière et éclairage de plaquet

CERTIFICATION N°

NOM DE LA PIECE	CE N°
Phare	E4 - 0011534
Feu arrière	E4 - 0011535
Eclairage de plaque minéralogique	E11 - 0000066
Clignotants	E4 - 000875
Réflecteur latéral	E4 - 023273
Réflecteur arrière	E11 - 023584

CARACTERISTIQUES

ELÉMENT	VALEUR NOMINALE			
Bougie	NGK/BR8ES			
Ecartement de la bougie	0.6-0.7 mm			
Résistance de la bobine d'allumage (20°C)	Bobine principale	0.4 Ω \pm 10% (bl - gr)		
	Bobine secondaire	Avec capuchon de bougie	8-11 K Ω \pm 15%	
		Sans capuchon de bougie	4.5 - 5.5 K Ω \pm 15%	
Résistance du déclencheur (20°C)	100-200 Ω (bl/w-gr/w)			
Tension du déclencheur	Supérieure à 1,7 V			
Batterie (Modèle : YT4L-BS/ 12 V, 3,0 Ah)	Capacité	12 V / 3 AH		
	Tension	13.1 - 12.3 V		
	Courant de charge	Standard	0.4 A	
		Rapide	1.5 A	
	Période de charge	Standard	5-10 h	
Rapide		1 h		
Magnéto	Capacité	80W/5000 tr/min		
	Impédance de la bobine de charge (20°C)	Entre blanc et noir 3,3-3,5 Ω		
Régulateur de tension	Type	Charge SCR semi-onde monophasée, mode court-circuit SCR semi-onde		
	Limite de tension	Limite éclair	12.0-14.0 V / 5000 tr/min	
			13.5 V / 5000 tr/min	
	Limite de charge	14-15 V / 5000 tr/min		
Fusible	2 Mainfuse 10 Ampere			

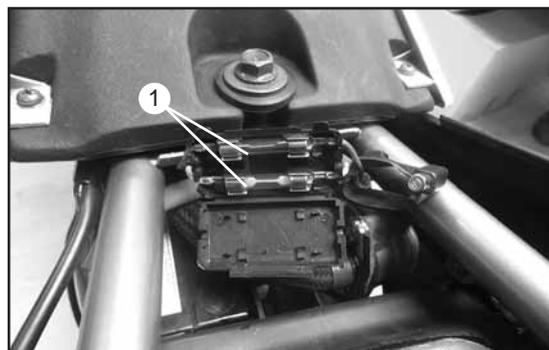
OUTILS SPECIAUX

Voir pages 12-15

REPLACEMENT DE FUSIBLE

Si le fusible est grillé, trouver la cause et y remédier. Le porte-fusible se trouve à côté de la batterie sous la selle.

1. Arrêter l'interrupteur principal et tous les circuits électriques.
2. Enlever la selle.
3. Remplacer le fusible (1), puis installer un nouveau fusible de l'ampérage spécifié.



⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas utiliser de fusible d'une intensité supérieure à la recommandation pour éviter d'endommager sérieusement le circuit électrique, voire un incendie.

CARACTERISTIQUES

ELÉMENT	DESCRIPTION	VALEUR
Fusibles	Deux fusibles verre	10 A

DEPANNAGE

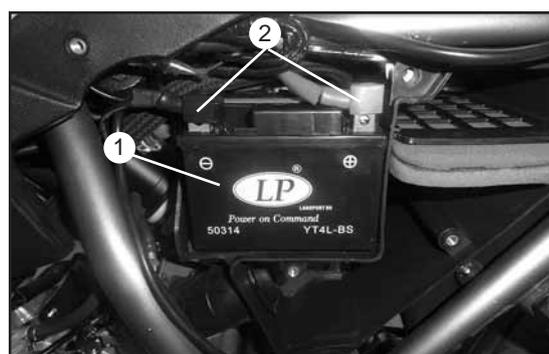
PANNE	CAUSE	SOLUTION
Fusible grillé	Circuit électrique en court-circuit	Trouver la cause et y remédier. Remplacer le fusible grillé.
	Le circuit électrique est en surcharge	Trouver la cause et y remédier. Remplacer le fusible grillé.

INFORMATIONS GENERALES RELATIVES A LA BATTERIE

La batterie (1) est située sur le côté droit du véhicule. Il est recommandé de sortir la batterie chaque fois qu'elle a besoin d'entretien. Débrancher les bornes de la batterie (2) pour la sortir.

NOTE

1. La batterie peut être chargée et déchargée, et utilisée de façon répétée. Si la batterie est laissée de côté après avoir été déchargée, sa durée de vie sera raccourcie et sa performance dégradée. Les performances d'une batterie sont généralement réduites au bout de 2 à 3 ans. La tension d'une batterie aux performances réduites (pertes de capacité) peut être récupérée, mais la tension diminue rapidement pendant la recharge.
2. Surcharge de batterie : la surcharge est généralement démontrée par la batterie elle-même. Si un court-circuit se produit à l'intérieur de la batterie, il n'y aura pas ou peu de tension sur les bornes de la batterie. Panne du chargeur : il indique une tension trop élevée de la batterie, la durée de vie de la batterie sera réduite.
3. Si la batterie n'est pas utilisée pendant longtemps, elle se déchargera toute seule et sa capacité baissera. La batterie doit être rechargée toutes les deux semaines.
4. Contrôle du système de charge : veuillez effectuer un contrôle dans l'ordre indiqué dans le tableau de diagnostic de pannes.
5. Si du courant traverse la partie électrique, ne pas retirer le connecteur, ou la tension sera très élevée et des composants électroniques à l'intérieur du régulateur de tension seront



endommagés. Mettre l'interrupteur d'allumage en position « Off » puis commencer l'opération.

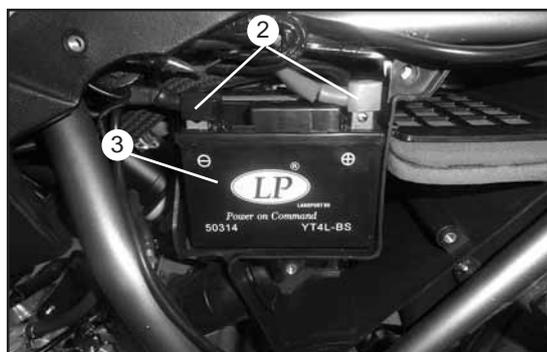
6. Contrôler toute la charge électrique.
7. La charge rapide est interdite sauf en cas d'urgence.
8. Pendant la recharge rapide, la batterie doit être retirée de la moto et rechargée.
9. Un voltmètre doit être utilisé pour contrôler la batterie rechargée.

DEPOSE DE LA BATTERIE

1. Enlever la selle et les carters de gauche (1).
2. Débrancher les bornes de la batterie (2).
3. Enlever la batterie (3).

⚠ AVERTISSEMENT

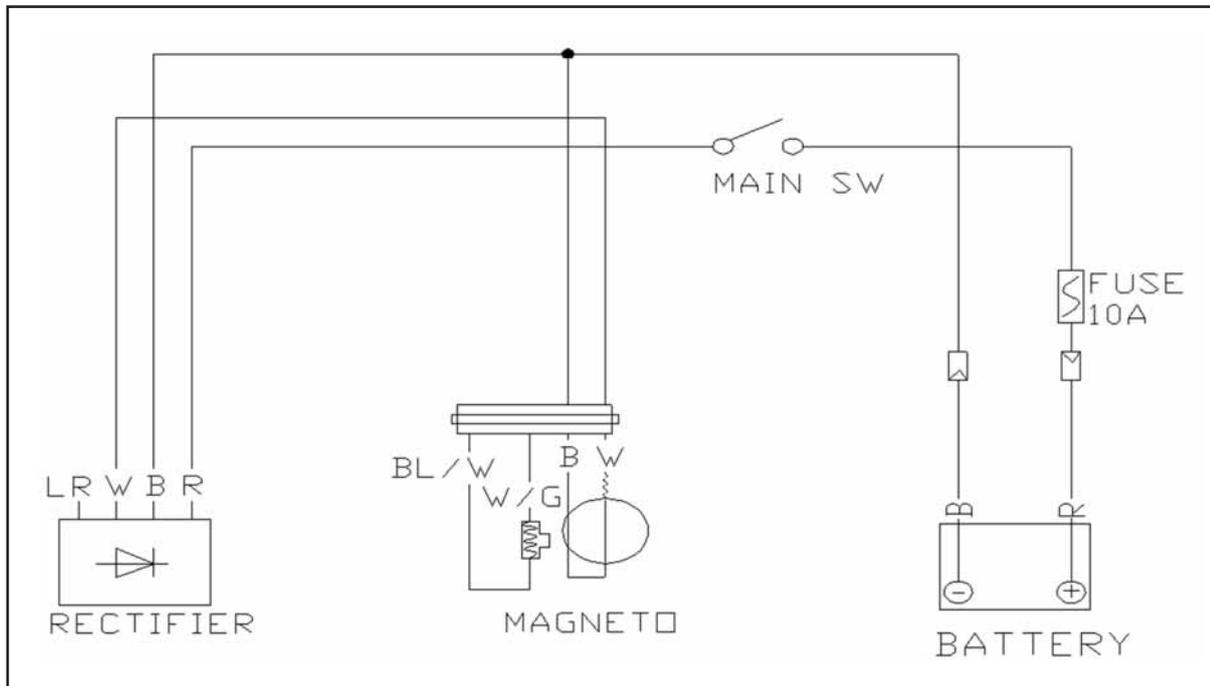
- Si vous retirez la batterie du véhicule, débrancher le câble négatif en premier puis le câble positif.
- Monter dans l'ordre inverse et ajouter de la graisse de borne de batterie entre les bornes de la batterie et les câbles.
- Gardez la batterie éloignée de toute source de chaleur.
- D'abord couper le chargeur avant de brancher ou de débrancher la batterie.
- Si vous ne coupez pas le chargeur d'abord, un arc peut provoquer une explosion pendant le branchement ou le débranchement.
- Ne pas dépasser les temps de charge susmentionnés à l'intensité de charge spécifique.
- La charge rapide ne peut pas être utilisé, sauf dans des situations d'urgence.
- Ne pas mesurer la tension dans les 30 minutes suivant la charge.



DEPANNAGE - BATTERIE ET CIRCUIT DE CHARGE

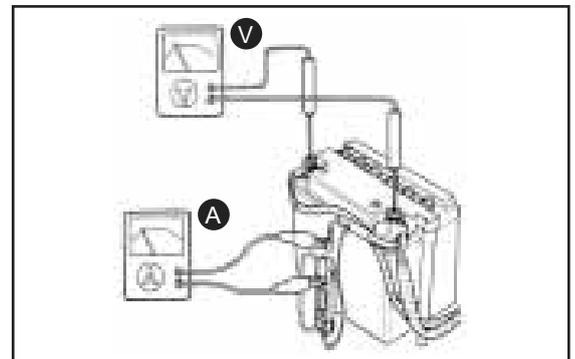
PANNE	CAUSE	SOLUTION
Pas d'alimentation	Batterie défectueuse	Trouver la cause et remplacer la batterie.
	Câble de batterie déconnecté	Brancher le câble de la batterie.
	Fusible grillé	Trouver la cause, la réparer et remplacer le fusible.
	Interrupteur principal défectueux	Remplacer l'interrupteur principal.
Puissance faible	Batterie faible	Recharger la batterie ou la remplacer
	Connexion de la batterie desserrée	Resserrer la connexion.
	Défaillance du système de charge	Vérifier les composants étape par étape et remplacer les pièces
	Faulty regulator/rectifier	Remplacer le redresseur/régulateur.
Puissance intermittente	Mauvaise connexion du câble de batterie	Resserrer la connexion.
	Mauvaise connexion du système de charge	Resserrer la connexion.
	Connexion desserrée ou court-circuit dans le système d'allumage	Resserrer la connexion et réparer le composant touché.
Défaillance du système de charge	Câble ou connecteur desserré, cassé ou court-circuité	Tighten the connection and repair the affected component.
	Régulateur / redresseur défectueux	Replace the regulator/ rectifier.
	Générateur défectueux	Check and replace the generator if necessary.

SCHEMA DE CHARGE



TEST DE PERFORMANCE DE CHARGE

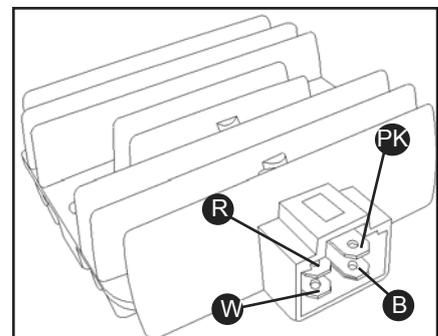
1. Enlever le couvercle de la batterie sur le côté gauche.
2. Arrêter le moteur et ouvrir la boîte à fusibles.
3. Débrancher le fil de la borne du fusible. Connecter un ampèremètre (A) entre le fil et la borne du fusible.
4. Connecter la borne positive (+) à la sonde positive (+) du voltmètre (V) et la borne négative (-) de la batterie à la sonde négative du voltmètre (-).
5. Démarrez le moteur, augmentez progressivement la vitesse du moteur pour tester la puissance de sortie. Si la tension de blocage est supérieure à la plage de valeurs déterminée, vérifiez le régulateur/redresseur.
6. Contrôler la tension de crête du système d'éclairage.



CONTROLE DU REGULATEUR - REDRESSEUR

Débrancher la prise du régulateur/redresseur.
Vérifier la continuité entre les bornes de câblage de la façon suivante.

Multimètre - / +	Blanc (W)	Rouge(R)	Rose (PK)	Noir (B)
	Unité : MΩ			
Blanc (W)		27.04	15.15	25.40
Rouge (R)	0		0	0
Rose (PK)	21.35	0		22.33
Noir(B)	5.07	22.68	3.63	



Elément (couleur de fil)	Méthode d'évaluation
Entre le positif de la batterie (rouge) et la masse	-> Tension de la batterie
Entre le négatif de la batterie (noir) et la masse	-> Fil conducteur
Entre la bobine de charge (blanc) et la masse	-> Aucune alimentation
Entre les bobines de charge (blanc 1, 2 et 3) et la masse	-> Résistance entre les bobines

BOBINE DE CHARGE DU GENERATEUR

Contrôle :
Test de conduction entre le générateur et la masse du véhicule

1. Utiliser un multimètre pour un contrôle entre les câbles blancs du générateur et le véhicule. S'il y a conduction à l'un des trois câbles blancs, le générateur doit être remplacé.

Test de charge :

1. Démarrer le moteur et laisser tourner le moteur au ralenti.
2. Mesurer la tension entre les trois câbles blancs du générateur et le véhicule.
3. La tension au ralenti doit être supérieure à 30V..

NOTE

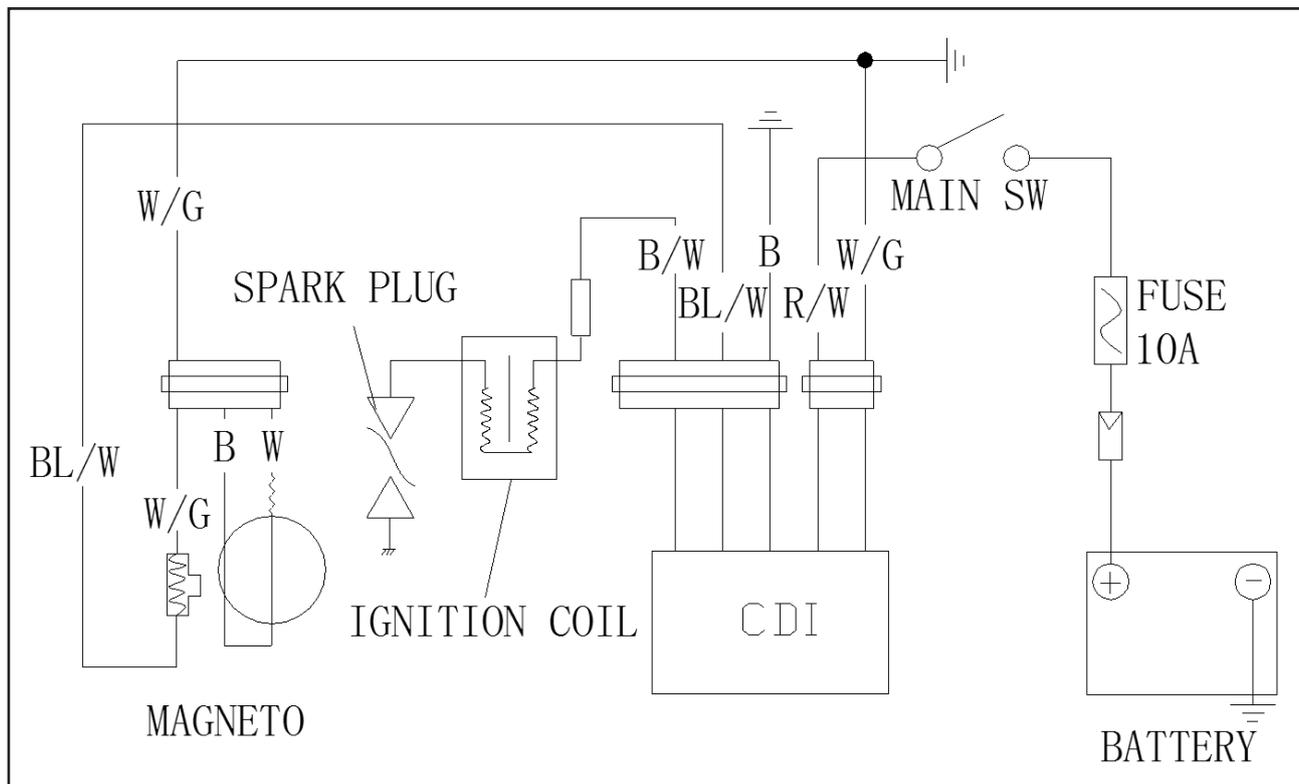
Passez en courant alternatif sur votre multimètre pour mesurer la tension du générateur.

⚠ AVERTISSEMENT

Inspection of alternator charging coil can be performed on the engine.

For the generator replacement please check Engine disassembling and assembling manuel.

CIRCUIT D'ALLUMAGE



DONNEES PREPARATOIRES

Précautions de fonctionnement

1. Contrôle du système d'allumage : veuillez effectuer le contrôle dans l'ordre indiqué dans le tableau de diagnostic de panne.
2. Le système d'allumage utilise un dispositif de synchronisation automatique de type électronique, qui se consolide dans l'ensemble CDI, donc il n'est pas nécessaire de régler le temps d'allumage.
3. Le circuit d'allumage CDI ne doit pas être supprimé et suspendue, ni violemment frappé (c'est aussi la raison principale de sa panne). Portez une attention particulière à cela lors de sa dépose.
4. La plupart des problèmes du circuit d'allumage sont dus à un mauvais contact des prises. Veuillez d'abord contrôler que les pièces du connecteur soient bien en contact.
5. Contrôler que la valeur thermique de la bougie soit correcte. Une mauvaise bougie peut entraîner des ratés de moteur ou la brûlure de la bougie.
6. La tension maximale est prise pour introduire les éléments d'inspection dans cette pièce. Les méthodes de contrôle pour l'impédance de la bobine d'allumage sont également enregistrées et évaluées.
7. Contrôler le commutateur d'allumage en fonction du tableau de test de continuité.
8. Retirer le magnéto et le stator en fonction des instructions de fonctionnement.

CARACTERISTIQUES

ELÉMENT			VALEUR STANDARD
Bougie			NGK/BR8ES
Ecartement de bougie			0.6-0.7mm
Impédance de la bobine d'allumage (20°C)	Bobine principale	Black/White-black	0.4 Ω ± 10%
	Bobine secondaire	White spark plug cap	8-11 KΩ (bl - capuchon de bougie)
		Sans capuchon de bougie	4.5-5.5 KΩ (bl - câble d'allumage)
Impédance du déclencheur (20°C)		Bleu/blanc - blanc/vert	100 - 200Ω
Tension du déclencheur			Supérieure à 1,7V

DIAGNOSTIC DE PANNE

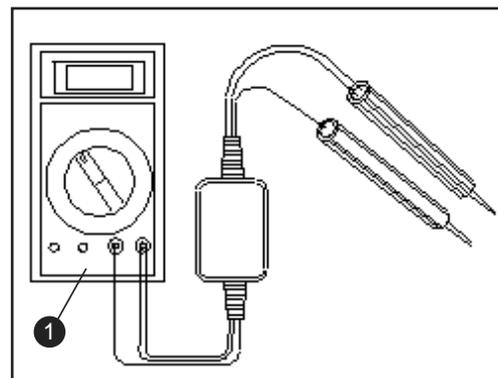
ELEMENT	PANNE	CAUSE	SOLUTION
Bobine d'allumage	Haute tension trop faible	La résistance interne est trop faible et la tester avec un testeur désigné.	Remplacer
		La vitesse de démarrage est trop faible.	Chercher l'erreur et réparer
		Le testeur est perturbé.	Si la tension mesurée plusieurs fois est supérieure à la norme, la valeur est normale.
		Mauvais contact des fils du circuit d'allumage	Contrôler et réparer
		Mauvais fonctionnement de la bobine d'allumage	Contrôler et remplacer
		Mauvais fonctionnement de la bobine de charge	Test de tension de crête
Tension latérale	Pas de haute tension, haute tension sporadique	Erreur de connexion dans le testeur	Contrôler et réparer
		Mauvais fonctionnement de l'interrupteur principal	Contrôler et remplacer
		Mauvais contact du joint CDI	Contrôler et réparer
		Court-circuit ou mauvais contact du fil de masse CDI	Contrôler, réparer ou remplacer
		Mauvais fonctionnement de la bobine de charge	Test de tension de crête
		Mauvais fonctionnement du déclencheur	Test de tension de crête
		Mauvais fonctionnement du connecteur pour câble haute tension	Contrôler, réparer ou remplacer
		Mauvais fonctionnement du groupe CDI (lorsque des éléments anormaux ou quand il n'y a pas d'étincelle à la bougie)	Remplacer
	Haute tension normale, pas d'étincelle	Mauvais fonctionnement de la bougie ou perte de puissance dans la bobine secondaire	Contrôler et remplacer
		Mauvais fonctionnement de la bobine d'allumage	Contrôler et remplacer
Bobine de charge	Pas de haute tension	La résistance interne est trop faible.	La tester avec un testeur dédié.
		La vitesse de démarrage est trop faible.	Chercher l'erreur et réparer
		Mauvais fonctionnement de la bobine de charge (aucune anomalie dans les éléments)	Test de tension de crête
	Pas de haute tension, haute tension sporadique	Mauvais fonctionnement de la bobine d'allumage	Contrôler et remplacer
		Mauvais fonctionnement de la bobine de charge	Contrôler et remplacer
Déclencheur	Haute tension trop faible	La résistance interne est trop faible.	La tester avec un testeur dédié.
		La vitesse de démarrage est trop faible.	Chercher l'erreur et réparer
		Mauvais fonctionnement de la bobine de charge (aucune anomalie dans les éléments)	Test de tension de crête

CONTROLE DU CIRCUIT D'ALLUMAGE

NOTE

Quand il n'y a pas d'étincelle à la bougie, contrôler si le fil ou une pièce est desserrée ou en mauvais contact et vérifier que chaque valeur de tension soit normale.

Il existe de nombreuses marques de multimètres (1) avec différentes Impédances internes. Les valeurs mesurées peuvent donc varier légèrement.



PRIMARY VOLTAGE OF IGNITION COIL

Si une ancienne bougie est enlevée et remplacée par une neuve, s'assurer que la fiche soit bien serrée.

⚠ AVERTISSEMENT

Contrôler que la bougie d'allumage soit installée sur la culasse et que le taux de compression soit normal.

NOTE

La tension de la bobine d'allumage ne peut pas être mesurée.

Le fonctionnement de la bobine d'allumage peut être testé de la manière suivante :

1. Retirez la bougie de la culasse.
2. Enlevez le capuchon de bougie d'allumage de la bobine d'allumage.
3. Connecter le testeur d'allumage dynamique entre le câble d'allumage et la masse du moteur (-)
4. Appuyez sur le bouton de démarrage et vérifier l'écartement des électrodes d'allumage.
5. L'écartement d'un système d'allumage en bon état doit atteindre ~15mm.

⚠ AVERTISSEMENT

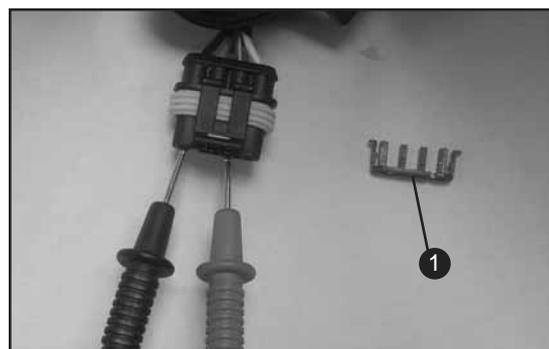
Ne pas toucher les parties métalliques avec vos doigts en mesurant la tension, ou vous aurez une décharge. Veuillez prendre garde.

DECLENCHEUR (CAPTEUR)

Contrôler quand la bougie est installée sur la culasse et la pression de compression est normale.

1. Débrancher le câble du capteur du fil principal.
2. Débranchez le support (1) pour faciliter la mesure.
3. Brancher le multimètre au câble positif (+) au bleu/blanc du capteur et au câble négatif (-) noir.
4. Régler le multimètre sur courant alternatif.
5. Mettre le contact et appuyer sur le bouton de démarrage.

La tension minimale doit être supérieure à 1,7 V



CONTROLE DU DECLENCHEUR

Le contrôle du déclencheur peut être effectué sur le moteur.

1. Débrancher le câble du capteur du câble principal.
2. Connecter le multimètre sur le câble du capteur.
3. Câble positif (+) au bleu/blanc et négatif (-) vert/blanc.
4. Régler le multimètre à une résistance en Ω .
5. La norme est de 200 – 300 Ω .
6. Si la valeur est supérieure ou inférieure à la valeur mesurée, remplacer le stator.

Si la tension mesurée est inférieure à 1V, veuillez remplacer le CAPTEUR.

⚠ AVERTISSEMENT

Il ne faut pas toucher la surface métallique du multimètre avec les doigts pour éviter une décharge électrique.

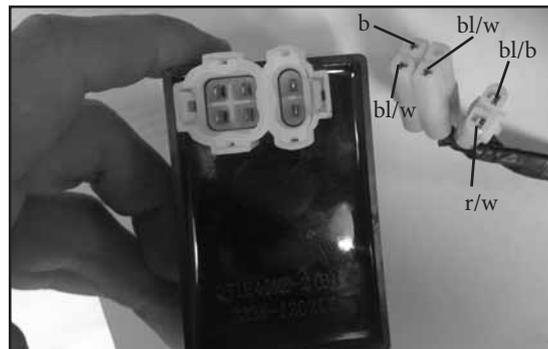
GROUPE CDI

Contrôle du circuit

Remove CDI assembly and check components related to the ignition system at the wiring terminal.

Contrôle

Démonter le groupe CDI et contrôler si les prises sont desserrées ou érodées.

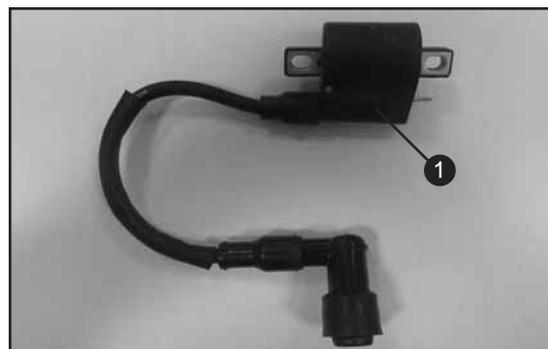


b- noir
bl/w - noir/blanc
bl/b - bleu/noir
r/w - rouge/blanc
bl/w - bleu/blanc

BOBINE D'ALLUMAGE

DEPOSE DE LA BOBINE D'ALLUMAGE

1. Démonter le réservoir de carburant
2. Démonter le capuchon de la bougie
3. Enlever les câbles de la bobine d'allumage (1)
4. Démonter les boulons de fixation de la bobine d'allumage et sortir la bobine d'allumage.
5. La remonter dans l'ordre inverse de la dépose.



CONTROLE DE LA BOBINE PRINCIPALE

Mesurer l'impédance entre les bornes de la bobine principale comme indiqué sur l'image (1).

Valeur standard : 0,7 Ω \pm 10% (20°C)

L'impédance dans la plage est bonne.

Une impédance « ∞ » indique un câble rompu dans la bobine.
-> Remplacer la bobine.



BOBINE SECONDAIRE

Mesurer l'impédance entre le côté fil connecteur du capuchon de la bougie et la borne comme indiqué sur l'image (2).

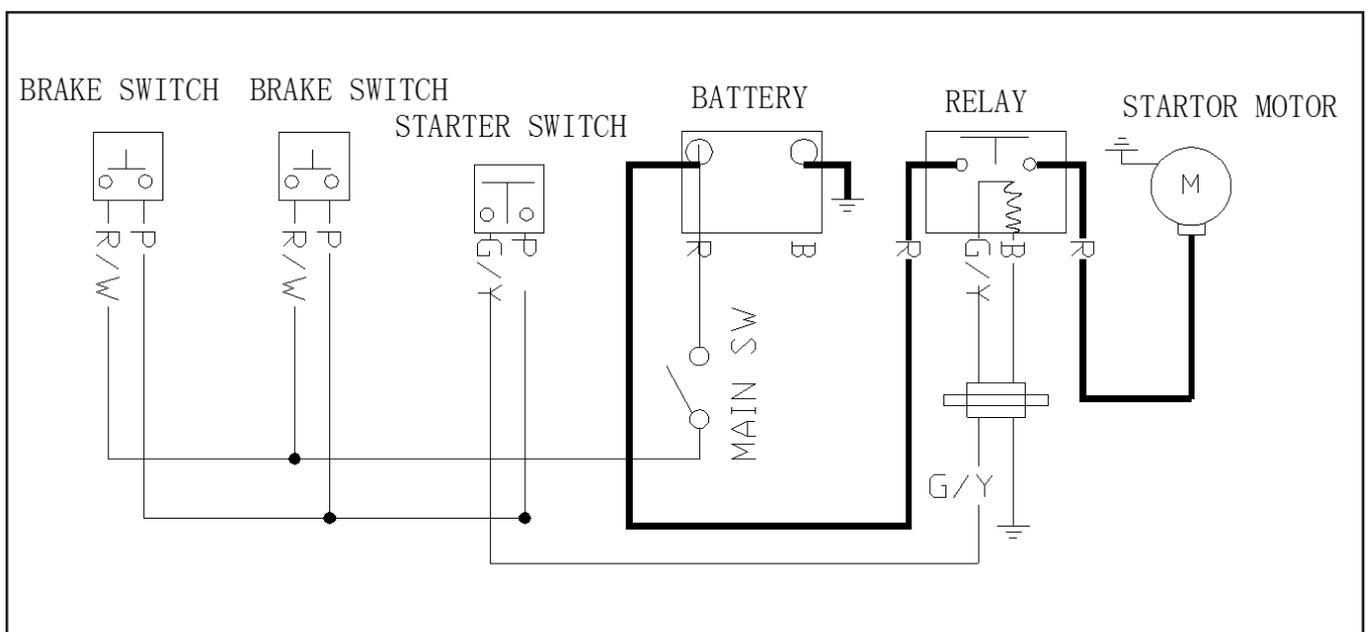
Valeur standard : 8-11 KΩ (20°C)

L'impédance dans la plage est bonne.

Une impédance « ∞ » indique un câble rompu dans la bobine.



CIRCUIT DE DEMARRAGE



**BRAKE SWITCH=CAPTEUR DE FREIN / STARTER SWITCH=INTERRUPTEUR DE DEMARRAGE /
BATTERY=BATTERIE / RELAY=RELAIS / STATOR MOTO=MOTEUR STATOR**

DONNEES PREPARATOIRES

Précautions de fonctionnement.

La dépose du démarreur peut être effectuée sur le moteur.

La dépose de l'embrayage de démarrage se réfère aux instructions de dépose.

LISTE DES COUPLES

PIECE	COUPLE
Boulon du capuchon du démarreur	12 Nm
Contre-écrou de l'embrayage du démarreur	95 Nm

DIAGNOSTIC DE PANNE

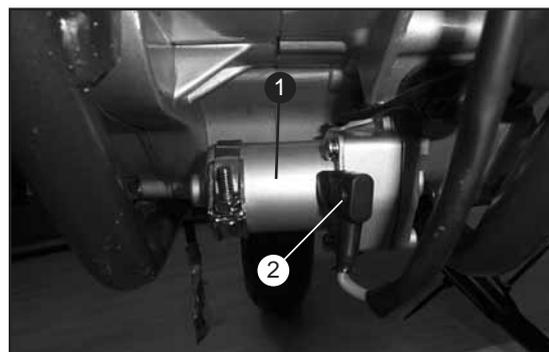
PANNE	CAUSE	SOLUTION
Démarrage impossible	Fusible grillé	Remplacer le fusible
	Pénurie d'électricité dans la batterie	Remplacer la batterie
	Mauvais fonctionnement de l'interrupteur principal	Contrôler et remplacer
	Mauvais fonctionnement de l'embrayage de démarrage	Contrôler et réparer - remplacer si nécessaire
	Mauvais fonctionnement du capteur de frein	Contrôler et remplacer
	Mauvais fonctionnement du relais de démarrage	Contrôler et remplacer
	Mauvais contact du fil de raccordement	Contrôler et réparer
	Mauvais fonctionnement du démarreur	Contrôler et remplacer
Force de rotation du démarreur trop faible	Pénurie d'électricité dans la batterie ou batterie vide	Remplacer ou recharger
	Mauvais contact du fil de raccordement	Contrôler et remplacer
	Engrenage du démarreur coincé par un corps étranger.	Contrôler et remplacer
Aucune force du démarreur	Mauvais fonctionnement de l'embrayage de démarrage	Contrôler et remplacer
	Inversion du démarreur	Remplacer
	Pénurie d'électricité dans la batterie ou batterie vide	Remplacer ou recharger

DEMARREUR

⚠ AVERTISSEMENT

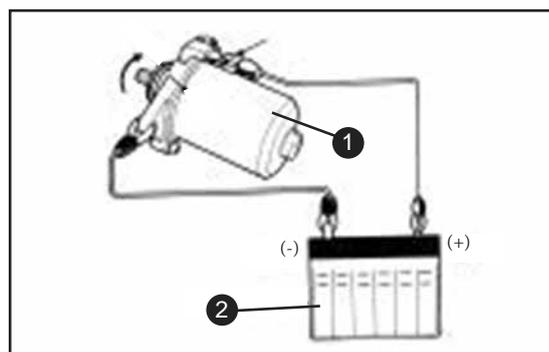
Avant de retirer le démarreur (1), le contacteur d'allumage doit être en position « OFF ». Débranchez le fil de masse de la batterie puis mettez l'appareil sous tension pour vérifier si le démarreur ne tourne pas pour confirmer un fonctionnement sûr.

Débrancher le câble du démarreur (2). Déposer le démarreur comme décrit dans la partie démontage moteur de ce manuel (page 66).



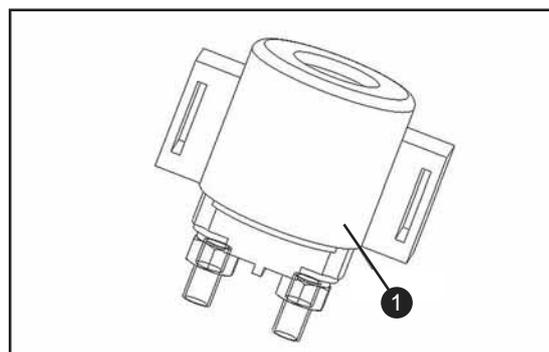
CONTROLE DU DEMARREUR

- Démonter le démarreur (1).
- Raccorder une batterie pleinement chargée (2) au démarreur et contrôler le bon fonctionnement.
Si le démarreur ne fonctionne pas correctement -> remplacer le démarreur.
- Contrôler l'arbre du démarreur. S'il est trop usé, remplacer le démarreur.
- Réinstaller le démarreur dans le moteur.



STARTING RELAY ACTUATION INSPECTION

- Démonter les pièces de carter connexes.
- Allumez l'interrupteur principal, contrôler que l' « interrupteur d'arrêt » du moteur soit aussi en marche et appuyer sur le bouton de démarrage.
-> Aucune action :
Contrôler le relais de démarrage (1) - le remplacer si nécessaire.



NOTE

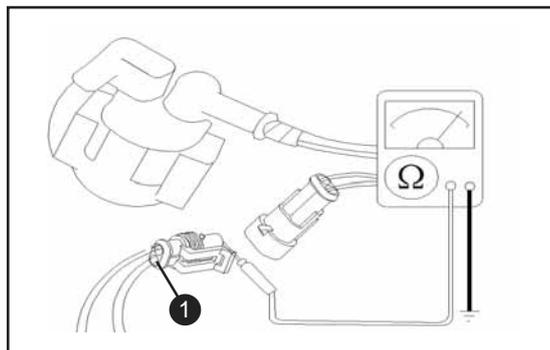
BAvant de procéder à d'autres essais avec le relais de démarrage, débrancher le câble du démarreur et s'assurer que le câble ne touche pas le moteur ou toute autre partie du cadre.

CONTROLE DE TENSION DU RELAIS DE DEMARRAGE

1. Débrancher la fiche (vert/jaune) (1).
2. Allumer l'interrupteur principal, contrôler que l' « interrupteur d'arrêt » du moteur soit aussi en marche.
3. Appuyer sur le bouton de démarrage et mesurer la tension entre le fil de masse du châssis et le fil vert/jaune du relais de démarrage.

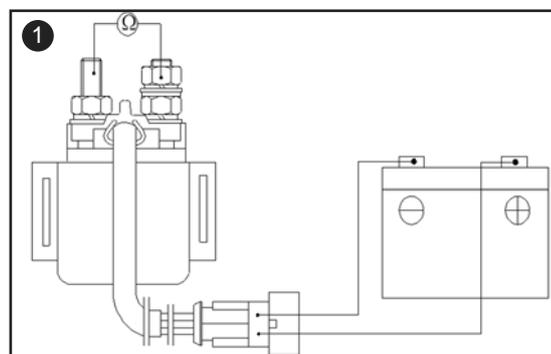
La tension mesurée doit être identique à la tension de la batterie.

S'il n'y a pas de tension à la borne du fil du relais du démarreur, contrôler le bouton de démarrage, l' « interrupteur d'arrêt » du moteur et le fil conducteur.



CONTROLE D'ACTIVATION

1. Connecter le relais de démarrage à la batterie et brancher la borne du démarreur avec un multimètre (image 1).
2. Brancher la batterie complètement chargée entre le fil orange/rouge et le fil vert/jaune du relais. A ce stade, le relais doit émettre un « clic » et la résistance à l'ohmmètre afficher « 0 ».



REPLACEMENT DES AMPOULES – INFORMATIONS GENERALES

DONNEES PREPARATOIRES

Précautions de fonctionnement :

En cas de panne électrique, veuillez contrôler la continuité du composant électrique courant circulant.

Confirmer l'état de la batterie avant tout contrôle, y compris la tension de la batterie.

DIAGNOSTIC DE PANNE

1. Allumer l'interrupteur principal et l'interrupteur d'éclairage
2. Contrôler le feu arrière, le feu de position avant et les feux de croisement
3. Allumer les feux de route et contrôler que les feux de route fonctionnent.
4. Actionner le frein avant et vérifier que le feu stop fonctionne.
5. Actionner le frein arrière et vérifier que le feu stop fonctionne.
6. Allumer les clignotants gauche et droit et vérifier que tous les clignotants fonctionnent..

Si le voyant concerné ne fonctionne pas, la raison peut être :

1. Une ampoule défectueuse
2. Un commutateur d'éclairage défectueux
3. Le connecteur a un mauvais contact ou le fil est rompu.
4. La tension de la batterie est faible
5. S'il n'y a pas d'électricité du tout, le fusible principal peut aussi être grillé.

REPLACEMENT DE L'AMPOULE DE PHARE

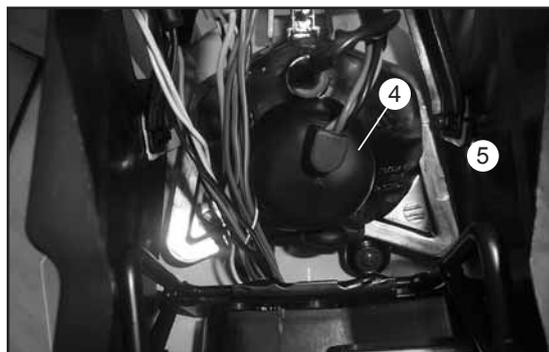
1. Enlever les deux vis du phare (1).



2. Enlever les quatre vis (2) du garde-boue avant (3).



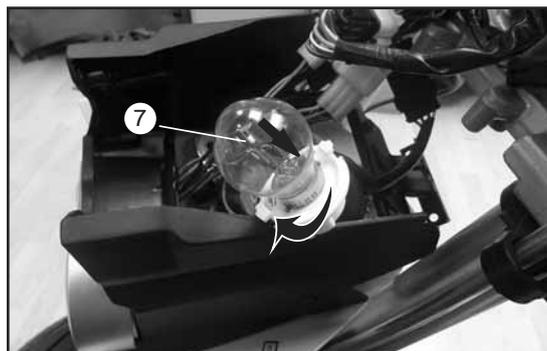
3. Enlever le bouchon en caoutchouc (4) du masque de phare (5).



4. Tourner la plaque de blocage (6) vers la gauche jusqu'à ce que vous puissiez la retirer.



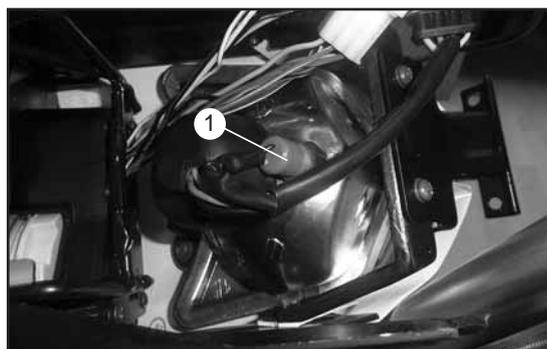
5. Enlever l'ampoule (7) et tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que vous puissiez la retirer.
6. Remplacer l'ampoule défectueuse et remonter dans l'ordre inverse.



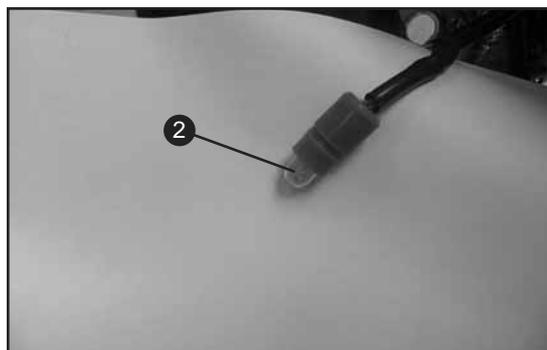
REPLACEMENT DE L'AMPOULE DE FEU DE POSITION

Pour remplacer l'ampoule du feu de position, suivre les points énumérés ci-dessous de 1. et 2.

3. Enlever la fiche du feu de position (1).



4. Remplacer l'ampoule défectueuse (2) et assembler dans l'ordre inverse.



⚠ AVERTISSEMENT

Lorsque l'ampoule est allumée, gardez vos mains et tous matériaux inflammables à une certaine distance. Une ampoule d'éclairage est chaude, ne la toucher que quand elle est froide. Évitez de toucher le verre de l'ampoule avec les mains nues lors de l'installation et de la colorer avec de l'huile, ce qui peut affecter la transparence, la durée de vie et le flux lumineux de l'ampoule. Si l'huile colle à la lampe, nettoyez-la avec un chiffon imbibé d'alcool ou une solution hautement volatile.

REPLACEMENT DU PHARE COMPLET

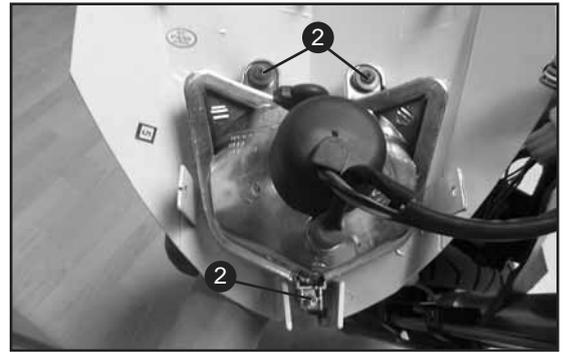
1. S'il est nécessaire de remplacer l'ensemble du phare, débrancher la fiche du phare.
2. Enlever les deux vis (1) à gauche et à droite.
3. Déconnecter les deux parties du phare.



NOTE

Un seul côté (gauche) est indiqué.

4. Enlever les trois vis (2) et remplacer l'ensemble du phare.
5. Installez le nouveau phare dans l'ordre inverse.
6. Réglez la hauteur des feux de croisement (Voir page 45).

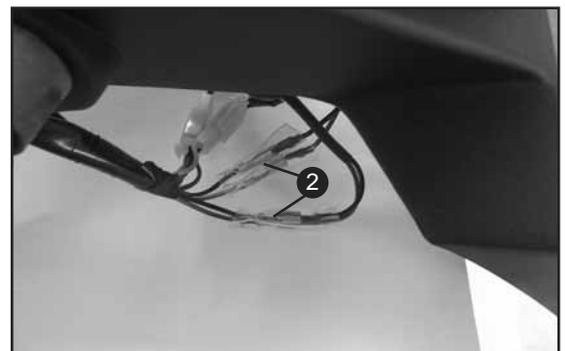


REPLACEMENT DU CLIGNOTANT ARRIERE

1. Enlever la protection du garde-boue arrière (1).

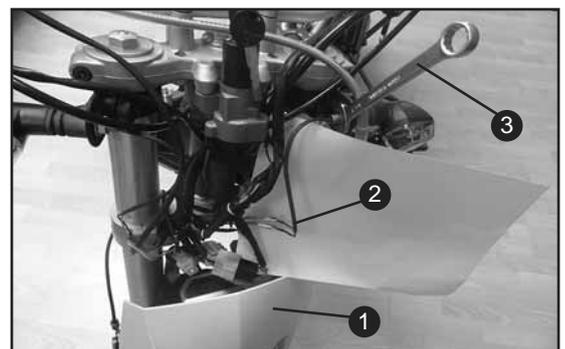
2. S'il est nécessaire de remplacer tout le clignotant arrière, d'abord débrancher les câbles du clignotant (2). Les prises du clignotant arrière droit ou gauche se trouvent sous la protection du garde-boue arrière.

3. Utiliser une clé plate de 14mm (3) et desserrer l'écrou de fixation du clignotant (4).



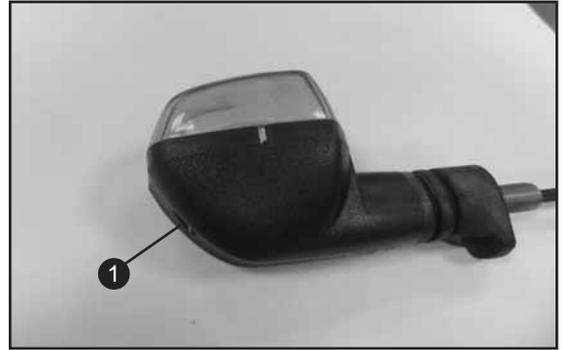
REPLACEMENT DU CLIGNOTANT AVANT

1. Pour remplacer le clignotant avant, il faut d'abord enlever le phare complet (1).
2. Débrancher les câbles du clignotant (2) du câble principal et dévisser l'écrou de fixation du clignotant à l'aide d'une clé plate de 14mm (3).
3. Monter le nouveau clignotant et le phare complet dans l'ordre inverse.

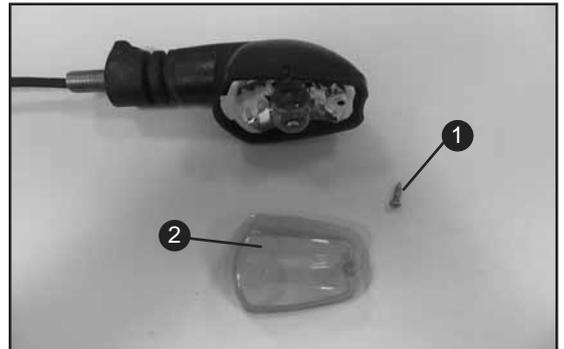


REPLACEMENT DE L'AMPOULE DU CLIGNOTANT

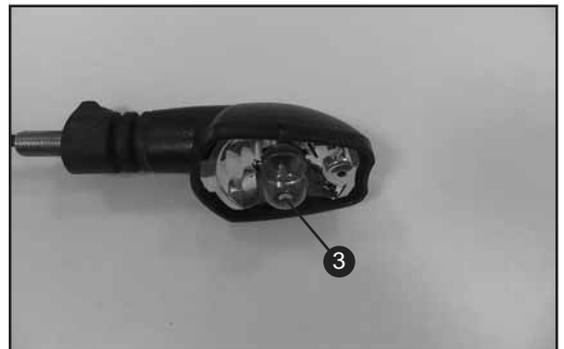
1. Couper le contact.
2. Dévissez la vis autotaraudeuse (1) sur la lampe du clignotant.



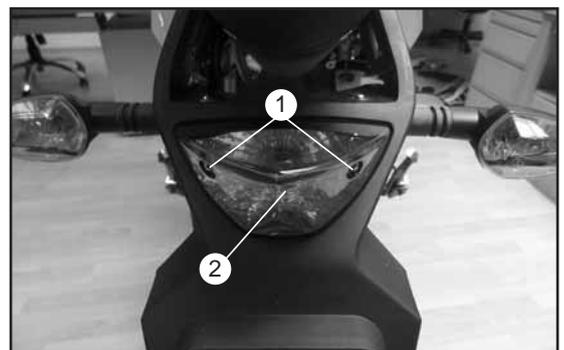
3. Retirez la glace du clignotant (2).



4. Pour remplacer l'ampoule (3), appuyez sur l'ampoule et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce que vous puissiez sortir l'ampoule.
5. Installer l'ampoule dans l'ordre inverse de la dépose.

**REPLACEMENT DE L'AMPOULE DU FEU DE POSITION ARRIERE**

1. Dévisser les deux vis (1) et enlever la glace du feu arrière.

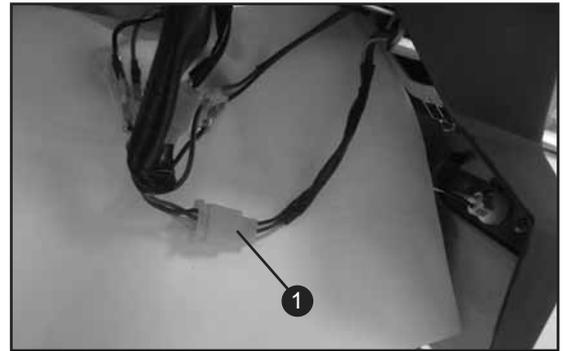


2. Pour remplacer l'ampoule (3) appuyer sur l'ampoule et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que vous puissiez enlever l'ampoule.
3. Monter le nouveau feu arrière dans l'ordre inverse.

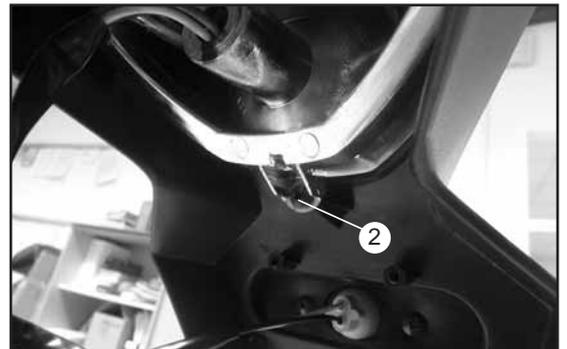


REPLACEMENT DU FEU ARRIERE

1. Enlever la protection du garde-boue arrière.
2. Débrancher le câble du feu arrière (1).



3. Enlever la vis (2).

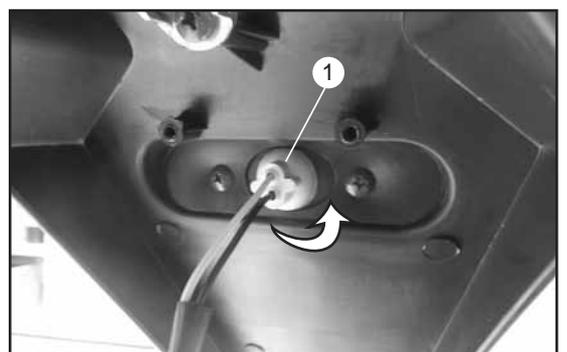


4. Enlever les deux vis (3).
5. Sortir le feu arrière de la protection.
6. Remonter dans l'ordre inverse.

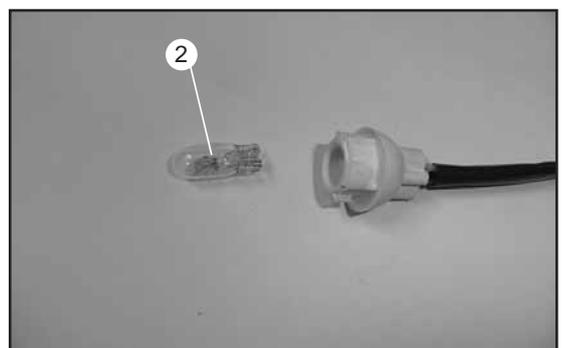


REPLACEMENT DE L'AMPOULE DE PLAQUE MINERALOGIQUE

1. Enlever la protection du garde-boue arrière. 1
2. Pour retirer l'ampoule de plaque minéralogique, vous devez tourner le capuchon en caoutchouc blanc (2) à 45° dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et retirer la fiche.

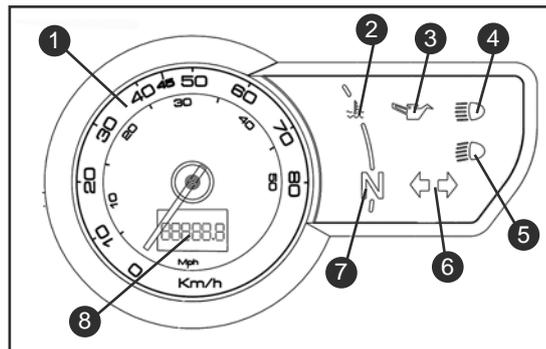


3. Sortir l'ampoule (2) du capuchon en caoutchouc blanc.
4. Installer l'ampoule de plaque minéralogique dans l'ordre inverse de la dépose.



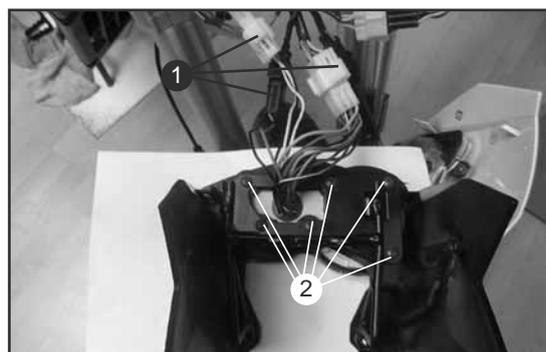
DESCRIPTION DU TACHYMETRE

1. Tachymètre
2. Témoin du liquide de refroidissement
3. Témoin d'huile moteur
4. Témoin de feu de route
5. Témoin de feu de croisement
6. Témoin de direction
7. Témoin neutre
8. Odomètre



REPLACEMENT DU TACHYMETRE

1. Enlever le phare avant d'enlever le tachymètre.
2. Enlever les deux vis à gauche et à droite pour déconnecter le support du phare et le support du tachymètre.
3. Débrancher les câbles (1).
4. Dévisser les boulons à tête hexagonale (2) par le dessous.
5. Remplacer le tableau de bord entier si nécessaire.
6. Installer l'instrument dans l'ordre inverse de la dépose.



⚠ AVERTISSEMENT

Il n'est pas possible de réparer le tableau de bord.
Si vous rencontrez un défaut du tableau de bord, veuillez remplacer l'ensemble du compteur.

CONTROLE DU CONTACTEUR D'ALLUMAGE

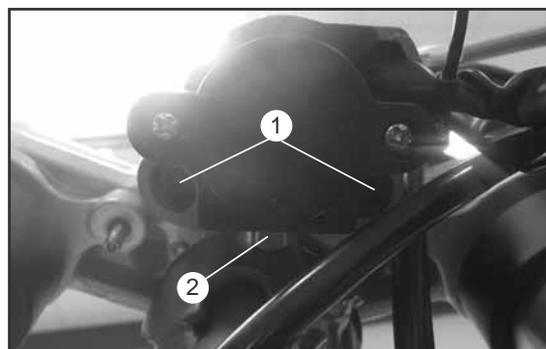
1. Enlever le phare.
2. Débrancher la prise du contacteur d'allumage.
3. Utilisez un testeur de continuité pour mesurer le contacteur d'allumage (1) comme indiqué sur l'illustration.
4. Si le contacteur principal ne fonctionne pas correctement, le remplacer..

	red	red/white

(OFF) position: Tous les circuits sont coupés.
 (ON) position: Le circuit d'allumage est allumé et le moteur peut être démarré. Lorsque le contacteur est dans cette position, la clé ne peut pas être retirée.

REPLACEMENT DU CONTACTEUR D'ALLUMAGE

1. Enlever le phare.
2. Débrancher la prise du commutateur d'allumage.
3. Enlever les deux boulons (1).
4. Assembler dans l'ordre inverse.



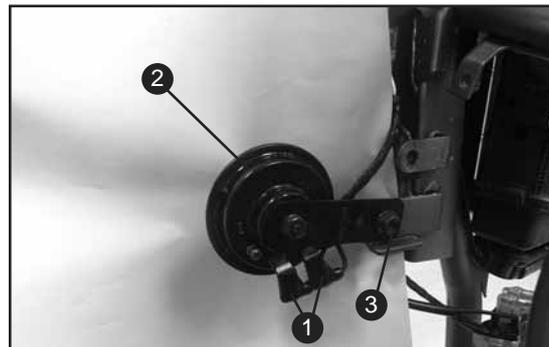
BLOCAGE DE DIRECTION

1. Le blocage de direction (1) est situé dans l'interrupteur d'allumage.
2. Si le blocage de direction ne fonctionne pas correctement, remplacer le contacteur d'allumage (voir ci-dessus).

CONTROLE DE L'AVERTISSEUR SONORE ELECTRIQUE

1. Débrancher le fil (1) de l'avertisseur sonore (2).
2. L'avertisseur sonore fonctionne correctement s'il est audible quand une batterie 12V est reliée aux fiches.

Si l'avertisseur sonore ne fonctionne pas correctement, le remplacer.



REPLACEMENT DE L'AVERTISSEUR SONORE ELECTRIQUE

1. Enlever la selle, les carters latéraux du réservoir et le réservoir d'huile/eau.
2. Desserrer la vis (3) (calibre 13) et remplacer l'avertisseur sonore.

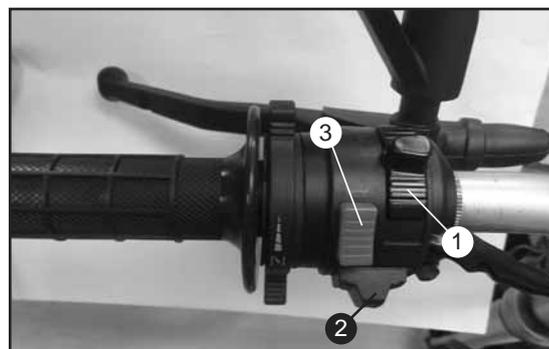


⚠ AVERTISSEMENT

If the horn works while it is connected to the battery but not when pressing the handle switch check the cables and the horn switch (4).

COMMUTATEUR DE POIGNEE GAUCHE

1. Interrupteur d'éclairage
2. Commutateur de clignotants
3. Interrupteur d'avertisseur sonore



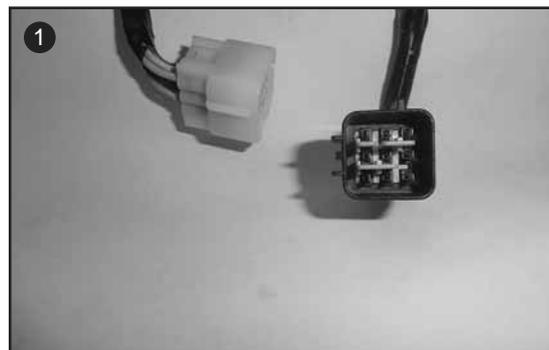
COMMUTATEUR DE POIGNEE DROITE

1. Interrupteur de démarrage



CONTROLE DU COMMUTATEUR DE POIGNEE GAUCHE

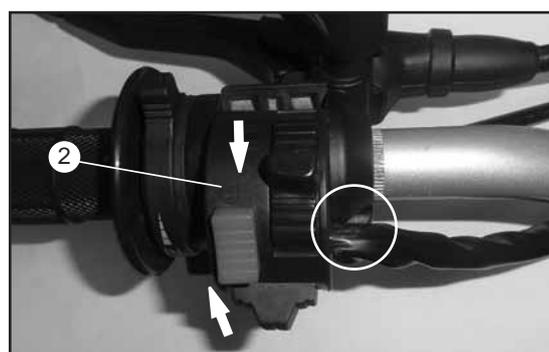
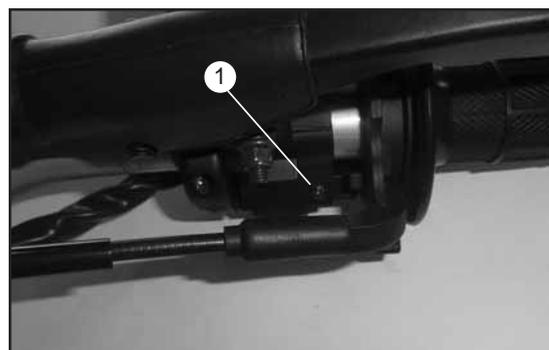
1. Enlever le phare.
2. Débrancher les câbles du commutateur de la poignée gauche comme indiqué sur l'image (1).
3. Utiliser un testeur de continuité pour mesurer les commutateurs comme indiqué dans les illustrations ci-dessous.
4. En cas de dommages, le commutateur de la poignée doit être remplacé.



	Vert/Noir	Brun	Bleu	Bleu clair	Rose	Noir	Orange	Vert/Blanc	Rouge/Blanc
Appel de phare			○						○
Gradateur				○	○				
Phare			○		○				
Avertisseur sonore		○				○			
Clignotant gauche	○						○		
Clignotant droit							○	○	

REPLACEMENT DU COMMUTATEUR DE POIGNEE GAUCHE

1. Enlever le phare.
2. Débrancher les câbles du commutateur de la poignée gauche.
3. Retirez la vis (1) du commutateur de la poignée gauche.
4. Soulever l'interrupteur de la poignée gauche (2) en hauteur et tirer vers l'arrière.
5. Monter le nouveau commutateur de poignée dans l'ordre inverse.

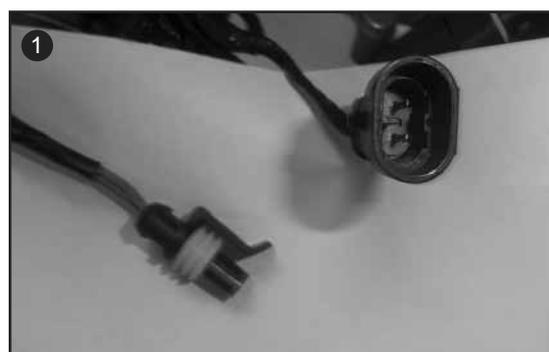


⚠ AVERTISSEMENT

Attention, ne pas plier ni tordre le câble.

CONTROLE DU COMMUTATEUR DE POIGNEE DROITE

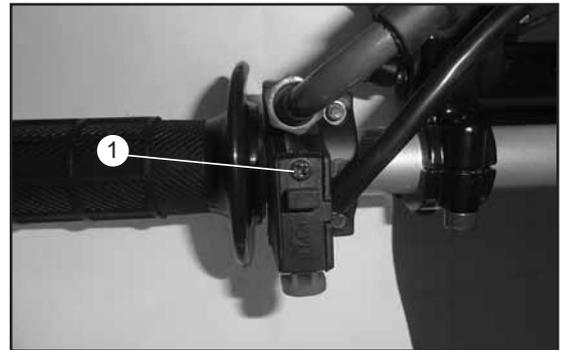
1. Enlever le phare.
2. Débrancher le câble de l'interrupteur de la poignée gauche, comme indiqué sur l'image (1).
3. Utiliser un testeur de continuité pour mesurer les commutateurs comme indiqué dans les illustrations ci-dessous.
4. En cas de dommage l'interrupteur de poignée doit être remplacé.



	Violet	Vert/Jaune
Démarrreur	○	○

REPLACEMENT DU COMMUTATEUR DE POIGNEE DROITE

1. Enlever le phare.
2. Débrancher les câbles de l'interrupteur de la poignée droite.
3. Enlever la vis (1) de l'interrupteur de la poignée droite..



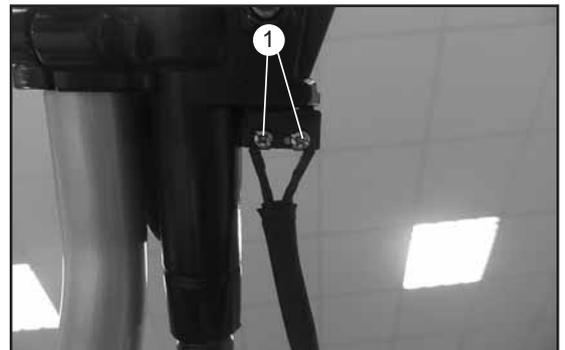
4. Tirez le commutateur de la poignée droite (2) vers le bas.
5. Monter le nouveau commutateur de poignée dans l'ordre inverse.

**⚠ AVERTISSEMENT**

Watch out, not to bend or twist the cable.

CONTROLE/REPLACEMENT DU CONTACTEUR DE FEU STOP DU FREIN AVANT

1. Enlever le phare.
2. Débrancher les câbles de l'interrupteur du feu stop du frein avant.
3. Desserrer les vis (1) pour enlever le commutateur de la poignée droite.



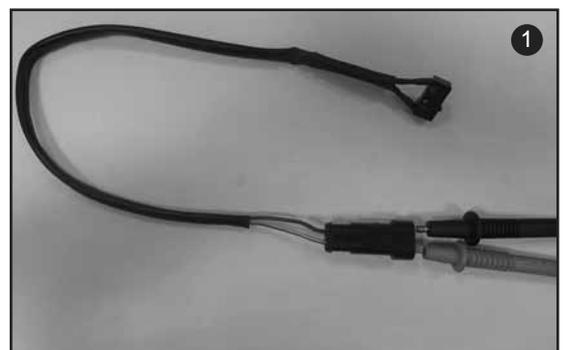
4. Avant de remplacer le contacteur du frein avant, contrôler son fonctionnement.

Contrôler avec un testeur de continuité (image 1) :

Contacteur appuyé : pas de continuité

Contacteur relâché : continuité

5. Monter le nouveau commutateur dans l'ordre inverse.



CONTROLE DU CONTACTEUR DE FEU STOP DU FREIN ARRIERE

1. Débrancher les deux prises (1) du contacteur du feu stop du fil principal.

Les deux prises sont situées en haut du maître-cylindre du frein arrière.

Contrôler le commutateur de feu stop avec un testeur de continuité.

Pédale de frein enfoncée : continuité

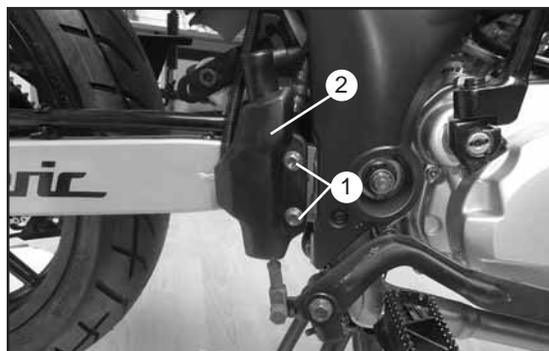
Pédale de frein relâchée : pas de continuité

2. Si le contacteur ne fonctionne toujours pas correctement, remplacer le contacteur du feu stop arrière..
3. Monter dans l'ordre inverse.

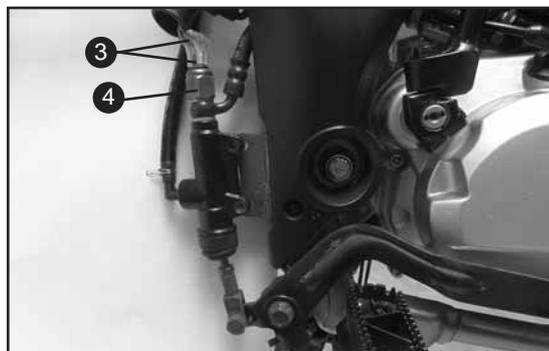
**REPLACEMENT DU CONTACTEUR DE FEU STOP ARRIERE**

Au cas où le contacteur de feu stop arrière ne fonctionne pas correctement, veuillez le remplacer. Pour un remplacement correct, veuillez suivre les étapes mentionnées ci-dessous.

1. Purger le liquide de frein du circuit de freinage hydraulique.
2. Enlever les deux vis (1) de la protection du maître-cylindre (2).



3. Débrancher les deux fiches (3).
4. Déposer le contacteur de feu stop arrière (4)..

**NOTE**

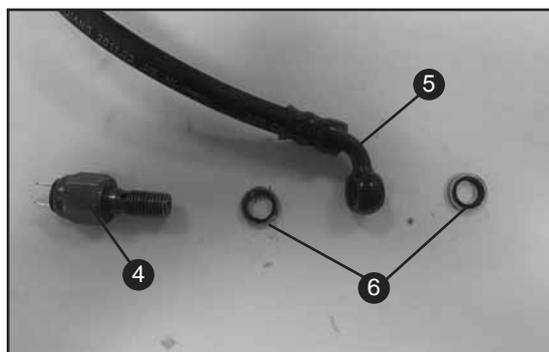
If you can not loosen the rear brake light switch, screw on the two bolts (1) without the master cylinder cover (2).

5. Tirer vers le bas le flexible de frein (5) et les joints d'étanchéité (6).

NOTE

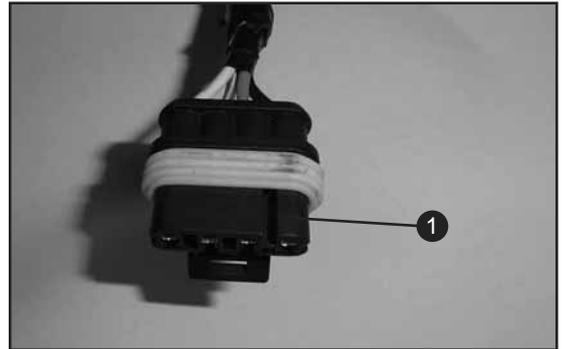
N'oubliez pas de remplacer également les joints d'étanchéité (6).

6. Monter dans l'ordre inverse.



CONTROLE DU CAPTEUR NEUTRE

1. S'il n'est pas possible d'atteindre la prise d'eau (1), enlever la selle, les carters latéraux, le réservoir et le réservoir d'huile/eau.
2. Débrancher la prise provenant du moteur.
3. Utilisez un testeur de continuité pour mesurer l'interrupteur comme indiqué dans les illustrations ci-dessous.



	Noir	Gris
Neutre	○	○
Une vitesse	○	○

NOTE

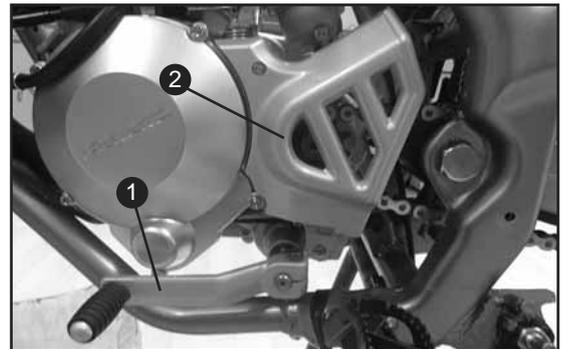
Contrôler la mesure :
Changer de vitesse et contrôler l'illustration.

4. En cas de dommages, le contacteur doit être remplacé.
5. Monter dans l'ordre inverse.

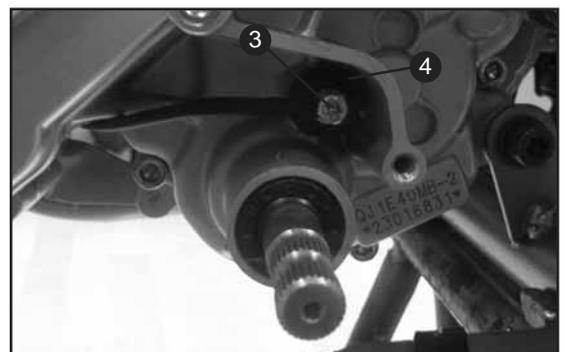
REPLACEMENT DU CAPTEUR NEUTRE

Si vous devez remplacer le capteur neutre, veuillez suivre les étapes mentionnées ci-dessous.

1. Enlever le carter de chaîne (1) et le sélecteur de vitesse (2).



2. Enlever la vis (3) et le capteur neutre (4) avec une clé de 16.
3. Remplacer le capteur neutre et assembler dans l'ordre inverse.



NOTE

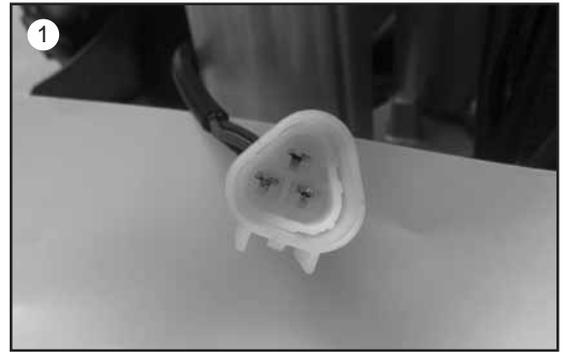
Ne pas serrer trop fort le capteur neutre.

CONTROLE DU CAPTEUR DE VITESSE

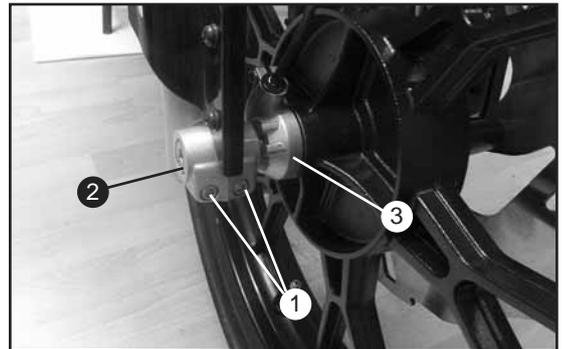
1. Le connecteur du capteur de vitesse (image 1) se trouve derrière le phare.
2. Déposer le phare et débrancher la fiche.
3. Débrancher la fiche et utiliser un testeur de continuité pour mesurer le capteur comme décrit.

Brancher le multimètre DC - Tension

1. Connecter une résistance de $2k\Omega$ entre la ligne d'alimentation et la ligne de signal du capteur de vitesse.
2. Raccorder une batterie 12V (+ au câble rouge et – au câble noir) sur le capteur.
3. Relier une fiche du multimètre au fil de signal (bleu) et l'autre fiche au moins (noir).
4. Tourner le capteur de vitesse et contrôler si la valeur change. Si les valeurs ne changent pas, le capteur de vitesse est endommagé. Remplacer le capteur.

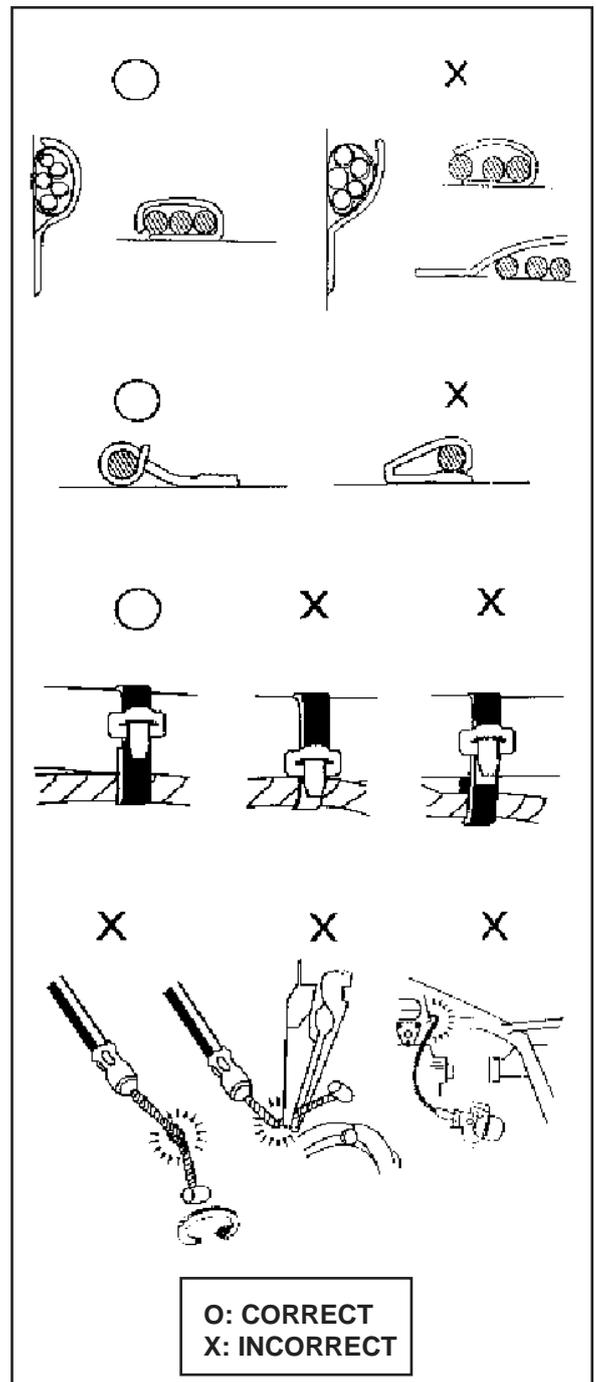
**REPLACEMENT DU CAPTEUR DE VITESSE**

1. Placer le véhicule sur un support adéquat pour soulever la roue avant.
2. Débrancher le capteur de vitesse.
3. Desserrer les boulons (1).
4. Dévisser l'axe avant (2) et abaisser la roue avant jusqu'à ce que vous puissiez enlever le capteur de vitesse (3).
5. Montez le nouveau capteur de vitesse dans l'ordre inverse.



NOTE

- Un câble desserré est un problème caché pour la sécurité électrique. Après serrage, contrôler chaque câble pour assurer la sécurité électrique.
- Il n'est pas autorisé de laisser un clip de câble pendre vers des points de liaison.
- Relier chaque câble à son point désigné.
- Il n'est pas autorisé de poser un câble sur une extrémité ou un angle vif du châssis.
- Il n'est pas autorisé de poser un câble sur l'extrémité d'un boulon ou une vis.
- Lors de la pose d'un câble, tenir à l'écart de toute source de chaleur ou de tout endroit où il pourrait se prendre quand il est en mouvement.
- Lors de la pose d'un câble le long d'une poignée, éviter qu'il soit trop ou pas assez serré, et faites en sorte qu'il ne puisse pas interférer avec toute partie adjacente en tournant.
- Tous les câbles doivent être posés en douceur, sans torsion ni noeud.
- Avant l'aboutement d'un connecteur, contrôler si sa gaine est endommagée ou détendue.
- Si un câble se trouve à un angle vif ou un coin externe, utiliser un ruban ou un tuyau pour le protéger.
- Après réparation d'un câble, utiliser du ruban pour le lier solidement.
- Eviter toute courbure ou torsion sur tous les câbles de commande car il en résulterait une commande muette au cas où un câble de commande serait endommagé.



DIAGNOSTIC DE PANNE

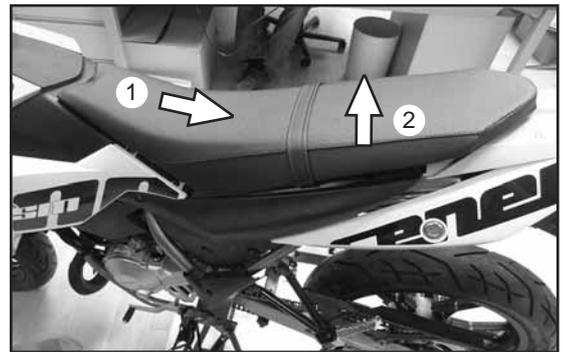
ÉLÉMENT	PANNE	CAUSE	SOLUTION
Bobine d'allumage	Haute tension trop faible	La résistance interne est trop faible et la tester avec un testeur désigné.	Remplacer
		La vitesse de démarrage est trop faible.	Chercher l'erreur et réparer
		Le testeur est perturbé.	Si la tension mesurée plusieurs fois est supérieure à la norme, la valeur est
		Mauvais contact des fils du circuit d'allumage	Contrôler et réparer
		Mauvais fonctionnement de la bobine d'allumage	Contrôler et remplacer
		Mauvais fonctionnement de la bobine de charge	Test de tension de crête
Tension latérale	No high voltage, off-and-on high voltage	Erreur de connexion dans le testeur	Contrôler et réparer
		Mauvais fonctionnement de l'interrupteur principal	Contrôler et remplacer
		Mauvais contact du joint CDI	Contrôler et réparer
		Court-circuit ou mauvais contact du fil de masse CDI	Contrôler, réparer ou remplacer
		Mauvais fonctionnement de la bobine de charge	Test de tension de crête
		Mauvais fonctionnement du déclencheur	Test de tension de crête
		Mauvais fonctionnement du connecteur pour câble haute tension	Contrôler, réparer ou remplacer
	Mauvais fonctionnement du groupe CDI (lorsque des éléments anormaux ou quand il n'y a pas d'étincelle à la bougie)	Remplacer	
	Haute tension normale, pas d'étincelle	Mauvais fonctionnement de la bougie ou perte de puissance dans la bobine secondaire	Contrôler et remplacer
		Mauvais fonctionnement de la bobine d'allumage	Contrôler et remplacer
Bobine de charge	Pas de haute tension	La résistance interne est trop faible.	Test it with a designated tester.
		La vitesse de démarrage est trop faible.	Search for error and repair
		Le testeur est perturbé	If the voltage measured for several times is above standard, then the value is normal.
		Mauvais fonctionnement de la bobine de charge (aucune anomalie dans les éléments)	Peak voltage test
	Pas de haute tension, haute tension sporadique	Mauvais fonctionnement de la bobine d'allumage	Check and replace
		Mauvais fonctionnement de la bobine de charge	Contrôler et remplacer
Déclencheur	Haute tension trop faible	La résistance interne est trop faible	Test it with a designated tester.
		La vitesse de démarrage est trop faible	Search for error and repair
		Le testeur est perturbé	Si la tension mesurée à plusieurs reprises est supérieure à la norme, alors la valeur est normale.
		Mauvais fonctionnement de la bobine de charge (aucune anomalie dans les éléments)	Test de tension de crête
	Pas de haute tension, haute tension sporadique	Mauvais fonctionnement de la bobine d'allumage	Contrôler et remplacer
		Mauvais fonctionnement de la bobine de charge	Contrôler et remplacer

REPLACEMENT DU CAPOT

DEPOSE DE LA SELLE

1. Tourner la clé dans le sens des aiguilles d'une montre (flèche) et soulever la selle.

2. Pour ôter la selle, la soulever (1) et la tirer en arrière (2).
3. Installez la selle dans l'ordre inverse.

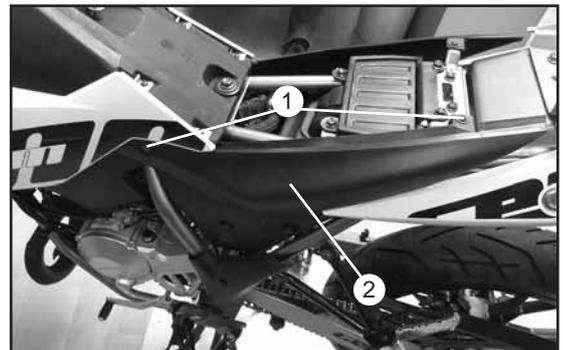


DEPOSE DU CAPOT LATERAL GAUCHE/DROIT

1. Enlever la selle.
2. Enlever les vis (1). 1
3. Enlever le capot latéral gauche/droit (2).
4. Installer le capot latéral gauche/droit dans l'ordre inverse..

NOTE

Un seul côté (côté gauche) est illustré.

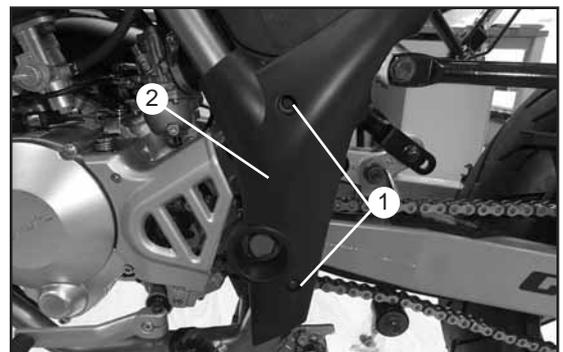


DEPOSE DU CAPOT LATERAL INFERIEUR GAUCHE/DROIT

1. Enlever les vis (1).
2. Enlever le capot latéral inférieur (2).
3. Installer le capot latéral inférieur gauche/droit dans l'ordre inverse.

NOTE

Un seul côté (côté gauche) est illustré.



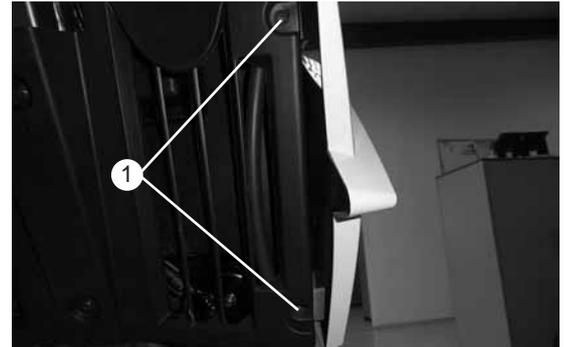
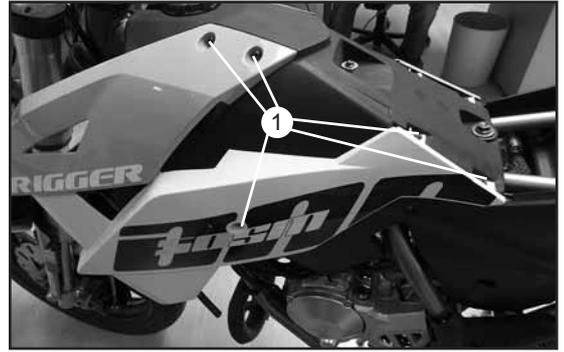
DEPOSE DU CAPOT LATERAL DE RESERVOIR GAUCHE/DROIT

1. Enlever les cinq vis (1).

2. Enlever les deux vis (2) de la grille de protection.
3. Enlever le capot du réservoir latéral gauche/droit.
4. Installer le capot latéral gauche/droit du réservoir dans l'ordre inverse.

NOTE

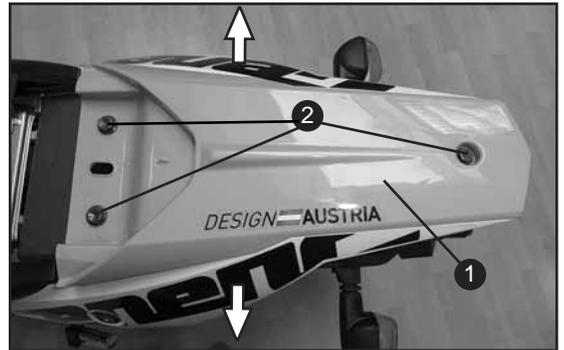
Un seul côté (côté gauche) est illustré.



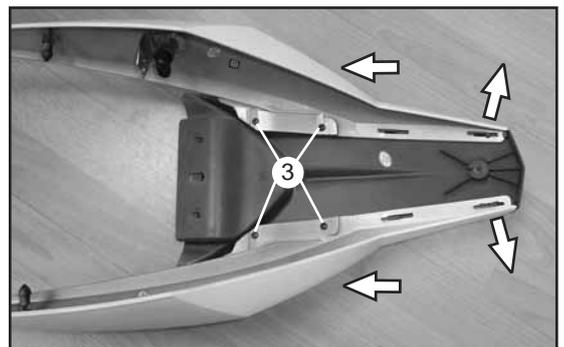
DEPOSE DU PANNEAU DE CARROSSERIE ARRIERE

1. Enlever la selle et les capots latéraux.
2. Pour enlever le panneau de carrosserie arrière (1), il est nécessaire d'enlever les capots arrière.
3. Enlever les trois boulons (2).
4. Enlever le capot latéral arrière gauche vers la gauche et le capot latéral arrière droit vers la droite (flèches).

5. Maintenant, tirer sur le côté gauche comme indiqué sur l'image (1).



6. Enlever les quatre vis (3).
7. Tirer d'abord les capots latéraux vers l'avant, puis les tirer vers le haut.
8. Installer le panneau de carrosserie arrière dans l'ordre inverse.



DEPOSE DU PANNEAU LATERAL ARRIERE

1. Suivre les étapes 1 à 4 de dépose des panneaux de carrosserie arrière.

⚠ AVERTISSEMENT

Avant de déposer le capot arrière, il faut découpler la serrure de la selle du câble. Soulever le câble de la serrure de la selle (1) puis le tourner vers la droite. Lorsque le câble et la fente de la serrure de la selle sont alignés, le câble peut être enlevé.

2. Suivre les étapes 6 et 7 de dépose des panneaux de carrosserie arrière.
3. Installer les capots latéraux arrière dans l'ordre inverse.



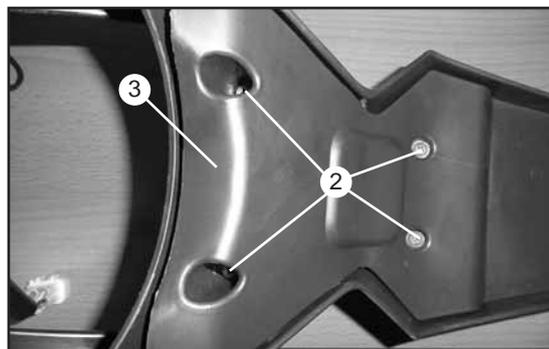
DEPOSE DU GARDE-BOUE ARRIERE

1. Enlever le capot latéral arrière avec le panneau de carrosserie arrière.
2. Enlever les quatre vis (1) de gauche et les quatre vis de droite.

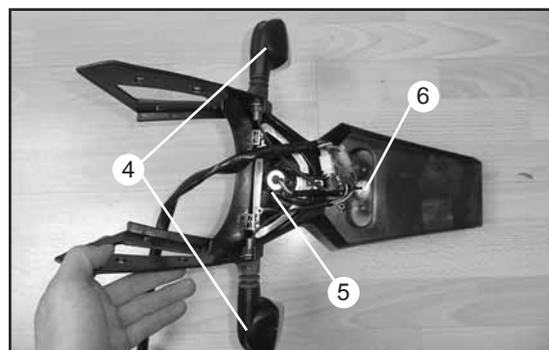
NOTE

Un seul côté (côté gauche) est illustré.

- 3.
4. Enlever les quatre vis (2) et ôter le garde-boue interne arrière (3).



5. Enlever le clignotant arrière gauche et droit (4), le feu arrière (5) et le réflecteur arrière avec le feu de plaque minéralogique (6).
6. Installez le garde-boue arrière dans l'ordre inverse.



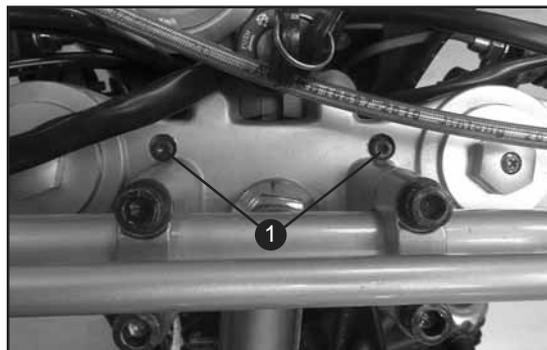
DEPOSE DU GARDE-BOUE AVANT

1. Pour enlever le garde-boue avant (1), enlever les quatre vis (2).

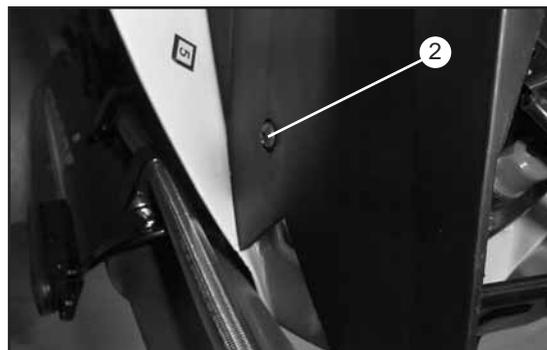


DEPOSE DU CAPOT DE PHARE

1. Enlever le garde-boue avant.
2. Enlever les deux vis (1).



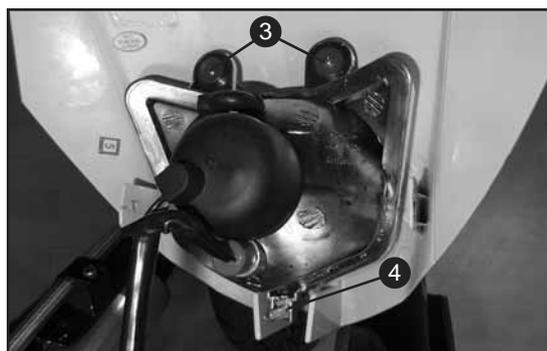
3. Enlever la vis (2) à gauche et à droite.



NOTE

Un seul côté (côté gauche) est illustré.

4. Enlever le capot du phare en enlevant les deux vis (3) et la vis (4).
5. Remettre le capot du phare dans l'ordre inverse.



DEPOSE DU CAPOT GAUCHE DE L'AMORTISSEUR AVANT

1. Enlever la vis (1).

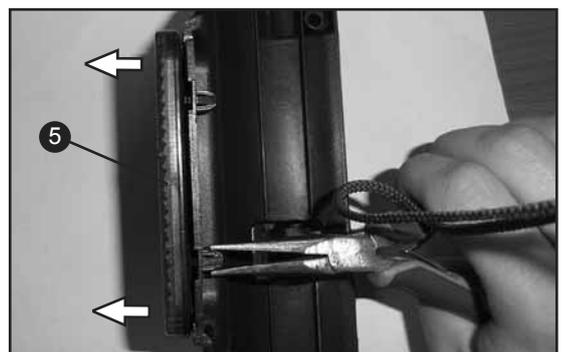
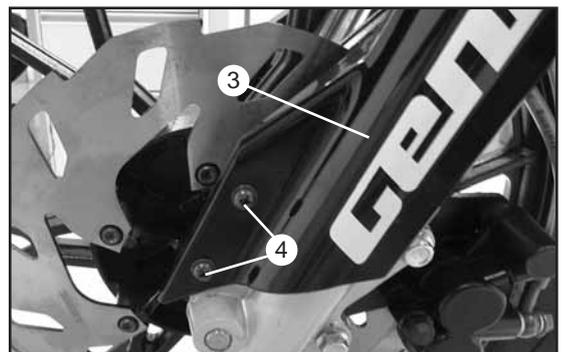
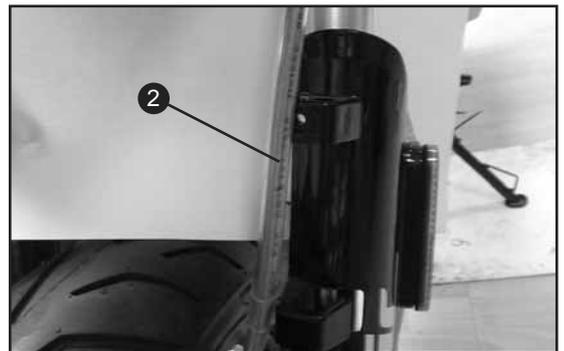
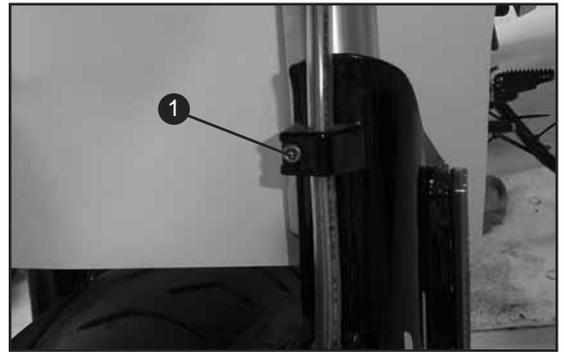
NOTE

Contrôler l'écrou à l'arrière.

2. Filetage du flexible de frein (2).

3. Pour retirer le capot de l'amortisseur avant gauche (3), enlever les deux vis (4).

4. Pour enlever le réflecteur latéral (5), appuyer simultanément sur le clip et tirer les réflecteurs secondaires latéralement.
5. Installer le capot gauche de l'amortisseur avant dans l'ordre inverse.



DEPOSE DU CAPOT DROIT DE L'AMORTISSEUR AVANT

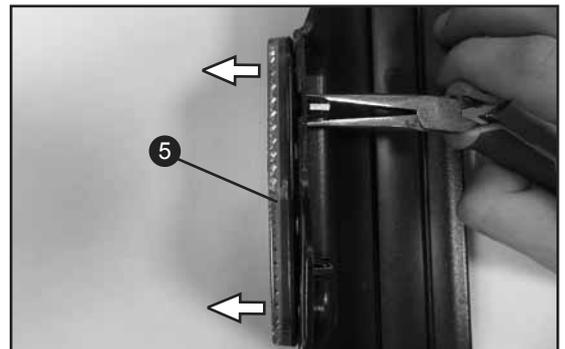
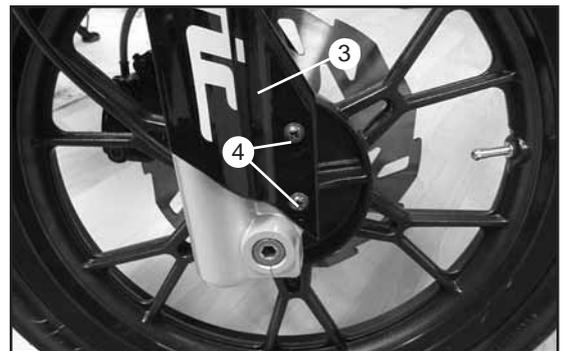
1. Pour enlever le câble du capteur de vitesse (1), enlever la vis (2).

NOTE

Contrôler l'écrou à l'arrière.

2. Pour enlever le capot droit de l'amortisseur avant (3) enlever les deux vis (4).

3. Pour enlever le réflecteur latéral (5), tirer le clip vers le bas et tirer les réflecteurs secondaires latéralement.
4. Installer le capot droit de l'amortisseur avant dans l'ordre inverse.



⚠ AVERTISSEMENT

Chaque fois que vous enlevez un capot où un éclairage ou un composant électrique qui est installé, déconnecter ces pièces du faisceau principal.

Ne pas endommager de capot de carrosserie lors de l'installation ou du démontage.

Ne pas endommager la rotule du capot de la carrosserie pendant l'installation ou le démontage.

Aligner le panneau et la plaque du capot sur le capot de la carrosserie avec leurs propres rainures.

Installer correctement la rotule de chaque pièce dans l'assemblage.

Aucune pièce de rechange ne doit être endommagée lors de l'installation du capot.

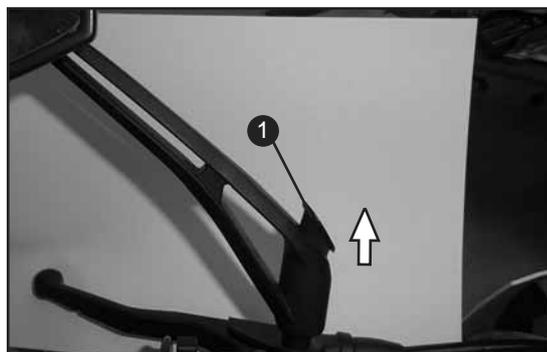
RETROVISEURS

Lors de toutes les réparations dans la zone du guidon, il est conseillé d'enlever les rétroviseurs.

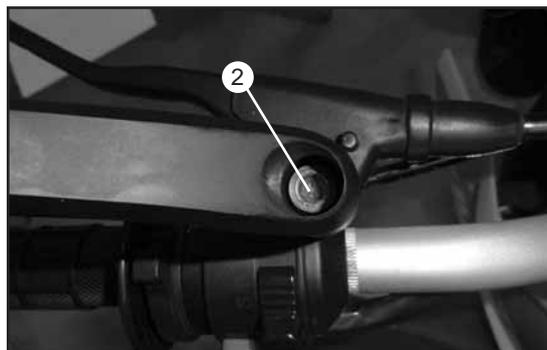
Pour éviter tout dommage pendant l'installation du rétroviseur, considérer le filetage du côté droit est à gauche et vice versa..

DEPOSE DES RETROVISEURS

1. Enlever le capuchon (1) en le tirant (flèche).



2. Enlever le boulon (2).
3. Installer le rétroviseur dans l'ordre inverse.



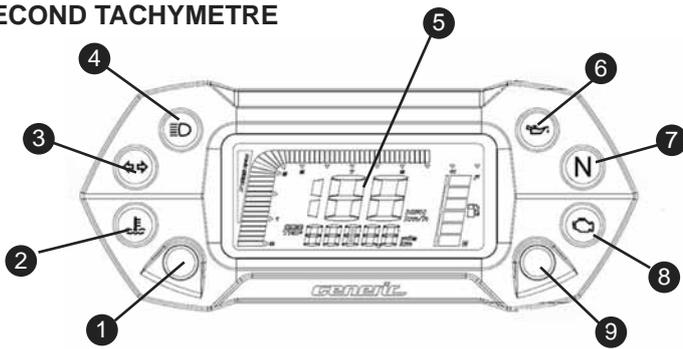
NOTE

Un seul côté (gauche) est illustré.

⚠ AVERTISSEMENT

COTE DROIT = FILETAGE A GAUCHE
COTE GAUCHE = FILETAGE A DROITE

SECOND TACHYMETRE



LISTE DES PIECES - SECOND TACHYMETRE

1. Bouton gauche
2. Température – Voyant rouge
3. Clignotants – Voyant vert
4. Feu de route – Voyant bleu
5. Affichage
6. Voyant d'huile – Voyant rouge
7. Voyant neutre - Voyant vert
8. Voyant moteur - Voyant jaune
9. Bouton droit

LISTE DES FONCTIONS DES BOUTONS ET INTERRUPTEURS

Fonction	Alimenta-tion	Affichage	Bouton gauche	Bouton droit	Action
Interrupteur fonc-tion	CLEF-ON	ODO	< 3 seconds		Commutation à TRIP
	CLEF-ON	TRIP	< 3 seconds		Commutation à TIME
	CLEF-ON	TIME	< 3 seconds		Quand le code d'erreur apparaît, l'affichage de l'écran passe à DTC. Sinon, l'écran passe à ODO
	CLEF-ON	DTC	< 3 seconds		Commutation à ODO
Remise à zéro compteur journalier	CLEF-ON	TRIP	> 3 seconds		Remise à zéro du totalisateur partiel
Huile éclairage ef-facement ODO	CLEF-ON	ODO (Huile éclairage)		> 3 seconds	Réinitialisation maintenance huile (Extinction des voyants d'huile)
Contrôle DTC	CLEF-ON	DTC	< 3 seconds		Commutation à code d'erreur
Interrupteur d'unité	CLEF-ON	km/h (ODO/TRIP/TIME)	> 3 seconds		Commutation à m/h
	CLEF-ON	Mph (ODO/TRIP/TIME)	> 3 seconds		Commutation à km/h
Interrupteur de couleur rétro-éclairage	CLEF-ON	Bleu (ODO/TRIP/TIME)	< 3 seconds		Commutation à Jaune
	CLEF-ON	Jaune (ODO/TRIP/TIME)	< 3 seconds		Commutation à Bleu
Entrer paramètres	CLEF-ON	Ecran principal	> 3 seconds	> 3 seconds	Réglage de l'heure, clignotement numérique de l'heure
	CLEF-ON	Clignotement numérique heures		< 3 seconds	Réglage numérique de l'heure de 0-23
	CLEF-ON	Clignotement numérique heures	< 3 seconds		Réglage des minutes, clignotement numérique des minutes
	CLEF-ON	Clignotement numérique minutes		< 3 seconds	Régler les minutes, numérique 0-59
Réglages pneus	CLEF-ON	4ème clignotement numérique		< 3 seconds	Régler le séparateur des milliers de 0-2
	CLEF-ON	4ème clignotement numérique	< 3 seconds		Entrer le réglage des pneus, clignotement numérique des centaines
	CLEF-ON	3ème clignotement numérique		< 3 seconds	Réglage numérique des centaines de 0-9
	CLEF-ON	3ème clignotement numérique	< 3 seconds		Entrer le réglage des pneus, clignotement numérique des dizaines
	CLEF-ON	2nd clignotement numérique		< 3 seconds	Réglage numérique des dizaines de 0-9
	CLEF-ON	2nd clignotement numérique	< 3 seconds		Entrer le réglage des pneus, clignotement numérique unitaire
Paramètres par défaut	CLEF-ON	Version 0 (Déclenchement X)			Par défaut 2207 mm
		Version 1 (Déclenchement SM)			Par défaut 1859 mm
Réglage point capteur	CLEF-ON	Clignotement défaut		< 3 seconds	Régler par défaut, numérique de 0-9
	CLEF-ON	Clignotement défaut	< 3 seconds		Entrer le réglage de cycle et du piston, la fonction à régler va clignoter
Réglage cycle et piston	CLEF-ON	Clignotement défaut		< 3 seconds	Régler le cycle et le piston, numérique de : P-0,5,1,2,3,4,5,6
	CLEF-ON	DClignotement défaut	< 3 seconds		Quitter l'écran de réglage pour retourner à l'écran principal

RETRAIT DE LA LIMITE DE PUISSANCE

⚠ AVERTISSEMENT

LE RETRAIT DE LA LIMITE DE PUISSANCE EST ILLEGAL DANS LA PLUPART DES PAYS. EN CAS DE DELIMITATION, TOUTES LES DEMANDES DE GARANTIE EXPIRERONT ET TOUS LES DOMMAGES AU VEHICULE SERONT DE VOTRE PROPRE RESPONSABILITE.

Il existe 2 niveaux de délimitation.

Niveau 1 (environ 50-60 km/h)

1. Enlever le coude d'échappement.
2. Couper l'accélérateur à la première soudure comme indiqué sur l'image (1).
3. Installer le coude d'échappement dans l'ordre inverse.

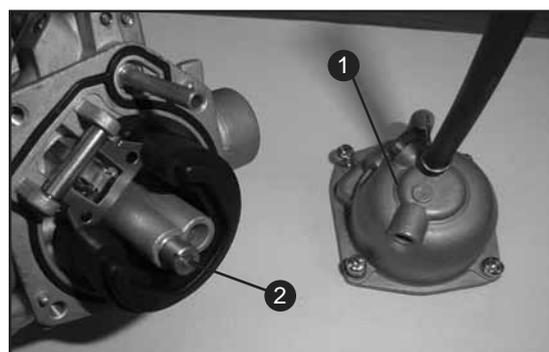


Niveau 2 (environ 65-70 km/h)

1. Enlever le coude d'échappement.
2. Couper l'accélérateur complet comme indiqué sur l'image (2).
3. Installer le coude d'échappement dans l'ordre inverse..



4. Enlever le carburateur.
5. Enlever le carter du carburateur (1).
6. Remplacer le gicleur principal 95 (2) par un le gicleur principal 102.
7. Installer le carburateur dans l'ordre inverse.
8. Enlever la bougie d'allumage.
9. Remplacer la bougie NGK/BR8ES par une bougie d'allumage NGK/BR7ES.
10. Installer la bougie dans l'ordre inverse.



KSR-Moto moto est une marque du
KSR Group GmbH
Gewerbeparkstrasse 11
3500 Krems, Autriche
www.ksr-group.com

KSR MOTO
AUSTRIA

50
FACTORY
COM