



MANUEL STATION-SERVICE

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

RS 125 E3 My 07



MANUEL STATION-SERVICE

RS 125 E3 My 07

MANUEL

STATION-SERVICE

RS 125 E3 My 07

N.B. Indique une note qui donne les informations clé pour faciliter la procédure.

ATTENTION Indique les procédures spécifiques que l'on doit suivre afin d'éviter d'endommager le véhicule.

AVERTISSEMENT Indique les procédures spécifiques que l'on doit suivre afin d'éviter des accidents au personnel de réparation du véhicule.



Sécurité des personnes Le non respect total ou partiel de ces prescriptions peut comporter un danger grave pour la sécurité des personnes.



Sauvegarde de l'environnement Il indique les comportements corrects à suivre afin que le véhicule n'entraîne aucune conséquence à la nature.



Bon état du véhicule Le non respect total ou partiel de ces prescriptions provoque de sérieux dégâts au véhicule et dans certains cas l'annulation de la garantie.

INDEX DES ARGUMENTS

CARACTÉRISTIQUES

CAR

OUTILLAGE SPÉCIAL

OUT SP

ENTRETIEN

ENTR

INSTALLATION ÉLECTRIQUE

INS ELE

MOTEUR DU VÉHICULE

MOT VÉ

MOTEUR

MOT

ALIMENTATION

ALIM

SUSPENSIONS

SUSP

PARTIE-CYCLE

CYCL

INSTALLATION DE
REFROIDISSEMENT

INS REF

CARROSSERIE

CARRO

INDEX DES ARGUMENTS

CARACTÉRISTIQUES

CAR

Règles

Règles de sécurité

Monoxyde de carbone

S'il est nécessaire de faire fonctionner le moteur pour pouvoir effectuer quelques opérations, s'assurer que cela soit fait dans un espace ouvert ou dans un local bien ventilé. Ne jamais faire fonctionner le moteur dans des espaces clos. Si l'on opère dans un espace clos, utiliser un système d'évacuation des fumées d'échappement.

ATTENTION



LES FUMÉES D'ÉCHAPPEMENT CONTIENNENT DE L'OXYDE DE CARBONE, UN GAZ NOCIF QUI PEUT PROVOQUER LA PERTE DE CONNAISSANCE, VOIRE LA MORT.

Combustible

ATTENTION



LE CARBURANT UTILISÉ POUR LA PROPULSION DES MOTEURS À EXPLOSION EST EXTRÊMEMENT INFLAMMABLE ET PEUT DEVENIR EXPLOSIF SOUS CERTAINES CONDITIONS. IL EST PRÉFÉRABLE D'EFFECTUER LE RAVITAILLEMENT ET LES OPÉRATIONS D'ENTRETIEN DANS UNE ZONE VENTILÉE ET MOTEUR ÉTEINT. NE PAS FUMER LORS DU RAVITAILLEMENT NI À PROXIMITÉ DES VAPEURS DE CARBURANT, ÉVITER ABSOLUMENT LE CONTACT AVEC DES FLAMMES NUES, DES ÉTINCELLES ET TOUTE AUTRE SOURCE SUSCEPTIBLE D'EN PROVOQUER L'ALLUMAGE OU L'EXPLOSION. NE PAS RÉPANDRE DE CARBURANT DANS L'ENVIRONNEMENT. TENIR HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.

Composants chauds

Le moteur et les composants du système d'échappement deviennent très chauds et restent ainsi pendant une certaine période après l'arrêt du moteur. Avant de manipuler ces composants, mettre des gants isolants ou attendre que le moteur et le système d'échappement refroidissent.

Liquide de refroidissement

Le liquide de refroidissement contient du glycol éthylène qui, sous certaines conditions, devient inflammable.

En brûlant, le glycol éthylène produit des flammes invisibles qui, néanmoins, provoquent des brûlures.

ATTENTION

PRÊTER ATTENTION À NE PAS VERSER DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT SUR LES PARTIES BRÛLANTES DU MOTEUR ET DU SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT ; IL POURRAIT S'INCENDIER EN ÉMETTANT DES FLAMMES INVISIBLES. AU COURS DES INTERVENTIONS D'ENTRETIEN, IL EST CONSEILLÉ DE PORTER DES GANTS EN LATEX. LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT A UNE SAVEUR SUCRÉE, CE QUI ATTIRE BEAUCOUP LES ANIMAUX, MAIS IL RESTE TOXIQUE. NE JAMAIS LAISSER LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DANS DES RÉCIPIENTS OUVERTS ET À LA PORTÉE DES ANIMAUX QUI POURRAIENT LE BOIRE. TENIR HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.

NE PAS DÉPOSER LE BOUCHON DU RADIATEUR LORSQUE LE MOTEUR EST ENCORE CHAUD. LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT ÉTANT SOUS PRESSON, IL POURRAIT REJAILLIR ET PROVOQUER DES BRÛLURES.

Huile moteur et huile boîte de vitesses usées

ATTENTION

AU COURS DES INTERVENTIONS D'ENTRETIEN, IL EST RECOMMANDÉ DE PORTER DES GANTS EN LATEX. L'HUILE DU MOTEUR OU DE LA BOÎTE DE VITESSES PEUT ENDOMMAGER SÉRIEUSEMENT LA PEAU SI MANIPULÉE LONGTEMPS ET QUOTIDIENNEMENT. IL EST RECOMMANDÉ DE SE LAVÉR SOIGNEUSEMENT LES MAINS APRÈS CHAQUE MANIPULATION. LA REMETTRE OU LA FAIRE RETIRER PAR LE PLUS PROCHE CENTRE DE RÉCUPÉRATION D'HUILES USÉES OU PAR LE FOURNISSEUR. AU COURS DES INTERVENTIONS D'ENTRETIEN, IL EST RECOMMANDÉ DE PORTER DES GANTS EN LATEX.

NE PAS RÉPANDRE D'HUILE DANS L'ENVIRONNEMENT.

TENIR HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.

Liquide de frein et d'embrayage



LES LIQUIDES DE FREIN ET D'EMBRAYAGE PEUVENT ENDOMMAGER LES SURFACES PEINTES, EN PLASTIQUE OU EN CAOUTCHOUC. LORS DE L'ENTRETIEN DU SYSTÈME DE FREINAGE OU D'EMBRAYAGE, PROTÉGER CES COMPOSANTS AVEC UN CHIFFON PROPRE. TOUJOURS METTRE DES LUNETTES DE PROTECTION QUAND ON EFFECTUE L'ENTRETIEN DE CES SYSTÈMES. LES LIQUIDES DE FREIN ET D'EMBRAYAGE SONT EXTRÊMEMENT NOCIFS POUR LES YEUX. EN CAS DE CONTACT ACCIDENTEL AVEC LES YEUX, RINCER IMMÉDIATEMENT ET ABONDAMMENT AVEC DE L'EAU FRAÎCHE ET PROPRE, ET CONSULTER AU PLUS VITE UN MÉDECIN.

TENIR HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.

Électrolyte et gaz hydrogène de la batterie

ATTENTION



L'ÉLECTROLYTE DE LA BATTERIE EST TOXIQUE, CAUSTIQUE ET EN CONTACT AVEC L'ÉPIDERME PEUT CAUSER DES BRÛLURES CAR IL CONTIENT DE L'ACIDE SULFURIQUE. PORTER DES GANTS BIEN ADHÉRENTS ET DES VÊTEMENTS DE PROTECTION LORS DE LA MANIPULATION DE L'ÉLECTROLYTE DE LA BATTERIE. SI DU LIQUIDE ÉLECTROLYTIQUE ENTRE EN CONTACT AVEC LA PEAU, LAVER ABONDAMMENT À L'EAU FRAÎCHE. IL EST PARTICULIÈREMENT IMPORTANT DE PROTÉGER LES YEUX, DANS LA MESURE OÙ UNE QUANTITÉ MÊME INFIME D'ACIDE DE LA BATTERIE PEUT CAUSER LA CÉCITÉ. S'IL ENTRE EN CONTACT AVEC LES YEUX, LAVER ABONDAMMENT À L'EAU PENDANT CINQ MINUTES ET CONSULTER RAPIDEMENT UN OCULISTE. S'IL EST INGÉRÉ ACCIDENTELLEMENT, BOIRE DE GRANDES QUANTITÉS D'EAU OU DE LAIT, CONTINUER AVEC DU LAIT DE MAGNÉSIE OU DE L'HUILE VÉGÉTALE, ET CONSULTER AU PLUS VITE UN MÉDECIN. LA BATTERIE ÉMANE DES VAPEURS EXPLOSIVES: TENIR ÉLOIGNÉES LES FLAMMES, ÉTINCELLES, CIGARETTES ET TOUTE AUTRE SOURCE DE CHALEUR. PRÉVOIR UNE AÉRATION ADÉQUATE LORS DE L'ENTRETIEN OU DE LA RECHARGE DE LA BATTERIE.

TENIR HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.

LE LIQUIDE DE LA BATTERIE EST CORROSIF. NE PAS LE VERSER OU LE RÉPANDRE, NOTAMMENT SUR LES PARTIES EN PLASTIQUE. S'ASSURER QUE L'ACIDE ÉLECTROLYTIQUE EST SPÉCIFIQUE POUR LA BATTERIE À ACTIVER.

Règles d'entretien

PRÉCAUTIONS ET INFORMATIONS GÉNÉRALES

Lors de la réparation, le démontage ou le remontage du véhicule, s'en tenir scrupuleusement aux

recommandations suivantes.

AVANT LE DÉMONTAGE DES COMPOSANTS

- Retirer la saleté, la boue, la poussière et les corps étrangers du véhicule avant le démontage des composants. Si prévu, employer les outils spécialement conçus pour ce véhicule.

DÉMONTAGE DES COMPOSANTS

- Ne pas desserrer et/ou serrer les vis et les écrous en utilisant des pinces ou d'autres outils mais toujours employer la clé respective.
- Marquer les positions sur tous les joints de connexion (tuyaux, câbles, etc.) avant de les séparer et les identifier par des signes distinctifs différents.
- Chaque pièce doit être clairement signalée pour pouvoir être identifiée en phase d'installation.
- Nettoyer et laver soigneusement les composants démontés, avec du détergent à faible degré d'inflammabilité.
- Regrouper les pièces accouplées entre elles, car elles se sont « adaptées » l'une à l'autre suite à leur usure normale.
- Certains composants doivent être utilisés ensemble ou bien entièrement remplacés.
- Se tenir loin des sources de chaleur.

REMONTAGE DES COMPOSANTS

ATTENTION

LES COUSSINETS DOIVENT TOURNER LIBREMENT SANS RÉSISTANCE ET/OU BRUITS, AUTREMENT ILS DOIVENT ÊTRE REMPLACÉS.

- Utiliser exclusivement des PIÈCES DE RECHANGE D'ORIGINE aprilia.
- Employer uniquement des lubrifiants et des consommables recommandés.
- Lubrifier les pièces (quand c'est possible) avant de les remonter.
- Au moment de serrer les vis et les écrous, commencer par ceux de diamètre plus important ou bien ceux qui sont internes, en procédant en diagonale. Effectuer le serrage par passages successifs, avant d'appliquer le couple de serrage.
- Si le filetage des écrous autobloquants, des joints, des bagues d'étanchéité, des bagues élastiques, des joints toriques, des goupilles et des vis est endommagé, les remplacer toujours par d'autres neufs.
- Lors du montage des coussinets, les lubrifier abondamment.
- Contrôler que chaque composant a été monté de façon correcte.
- Après une intervention de réparation ou d'entretien périodique, effectuer les contrôles

préliminaires et essayer le véhicule dans une propriété privée ou dans une zone à faible densité de circulation.

- Nettoyer toutes les surfaces d'assemblage, les bords des pare-huile et les joints avant le remontage. Appliquer une légère couche de graisse à base de lithium sur les bords des pare-huile. Remonter les pare-huiles et les coussinets avec la marque ou le numéro de fabrication orientés vers l'extérieur (côté visible).

CONNECTEURS ÉLECTRIQUES

Les connecteurs électriques doivent se débrancher de la manière suivante. Le manquement à ces procédures provoque des dommages irréparables au connecteur et au câblage :

Si présents, presser les crochets de sécurité respectifs.

- Saisir les connecteurs et les débrancher en les tirant dans le sens opposé l'un de l'autre.
- En présence de saleté, rouille, humidité, etc., nettoyer soigneusement l'intérieur du connecteur en utilisant un jet d'air comprimé.
- S'assurer que les câbles sont correctement attachés aux bornes internes des connecteurs.
- Insérer ensuite les deux connecteurs en s'assurant du correct accouplement (si les crochets opposés sont présents, on entendra le « déclic » typique).

ATTENTION

POUR DÉBRANCHER LES DEUX CONNECTEURS, NE PAS TIRER DES CÂBLES.

N.B.

LES DEUX CONNECTEURS ONT UN SEUL SENS D'INSERTION, LES PRÉSENTER À L'ACCOUPEMENT DANS LE BON SENS.

COUPLES DE SERRAGE

ATTENTION

NE PAS OUBLIER QUE LES COUPLES DE SERRAGE DE TOUS LES ÉLÉMENTS DE FIXATION SITUÉS SUR LES ROUES, LES FREINS, LES PIVOTS DE ROUE ET LES AUTRES COMPOSANTS DES SUSPENSIONS JOUENT UN RÔLE FONDAMENTAL DANS LA SÉCURITÉ DU VÉHICULE ET DOIVENT ÊTRE MAINTENUS AUX VALEURS PRESCRITES. CONTRÔLER RÉGULIÈREMENT LES COUPLES DE SERRAGE DES ÉLÉMENTS DE FIXATION ET UTILISER TOUJOURS UNE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU REMONTAGE. EN CAS DE MANQUEMENT À CES AVERTISSEMENTS, UN DE CES COMPOSANTS POURRAIT SE DESSERRER, SE DÉTACHER ET BLOQUER UNE ROUE OU PROVOQUER D'AUTRES PROBLÈMES QUI COMPROMETTRAIENT LA MANŒVRABILITÉ, PROVOQUANT DES CHUTES COMPORTANT LE RISQUE DE LÉSIONS GRAVES OU MORTELLES.

rodage

Le rodage du moteur est fondamental pour en garantir la durée de vie et le bon fonctionnement. Parcourir, si possible, des routes très sinueuses et/ou vallonnées, où le moteur, les suspensions et les freins soient soumis à un rodage plus efficace. Varier la vitesse de conduite durant le rodage. Cela permet de « charger » le travail des composants et successivement de « décharger », en refroidissant les pièces du moteur.

ATTENTION

UNIQUEMENT APRÈS AVOIR EFFECTUÉ LA RÉVISION DE FIN DE RODAGE, IL EST POSSIBLE D'OBTENIR LES MEILLEURES PERFORMANCES DU VÉHICULE.

Suivre les indications suivantes:

- Ne pas accélérer brusquement et complètement quand le moteur fonctionne à bas régime, aussi bien pendant qu'après le rodage.
- Au cours des premiers 100 km (62 mi), agir avec prudence sur les freins et éviter les freinages brusques et prolongés. Cela autorise un correct ajustement du matériel de frottement des plaquettes sur les disques de frein.

Identification du véhicule

ATTENTION



L'ALTÉRATION DES NUMÉROS D'IDENTIFICATION PEUT FAIRE ENCOURIR DE GRAVES SANCTIONS PÉNALES ET ADMINISTRATIVES ; NOTAMMENT LA FALSIFICATION DU NUMÉRO DE CADRE MET FIN IMMÉDIATEMENT À LA GARANTIE

Numéro de cadre

Le numéro de cadre est estampillé sur le fourreau de direction, côté droit.



Numéro de moteur

Le numéro de moteur est estampillé sur le côté

arrière, à proximité de l'amortisseur gauche.



Dimensions et masse

DIMENSIONS

Caractéristique	Description/valeur
Longueur maximum	1955 mm (76.97 in)
Largeur maximum	720 mm (28.34 in)
Hauteur maximum (à la bulle)	1100 mm (43.30 in)
Hauteur à la selle	805 mm (31.69 in)
Distance entre axes	1345 mm (52.95 in)
Hauteur libre minimale au sol	163 mm (6.41 in)
Poids en ordre de marche	137 kg (302.03 lb)

Moteur

MOTEUR

Caractéristique	Description/valeur
Type	monocylindrique à 2 temps avec aspiration à lamelles. Lubrification séparée avec mélangeur automatique à titre variable (1,0 - 3,0 %).
Nombre de cylindres	1
Cylindrée totale	124,82 cm ³ (7.616 cu in)
Alésage/course	54 - 54,5 mm (2.12 - 2.14 in)
Taux de compression	12,5 +/- 0,5:1
Zone de jaillissement	1,5 mm (0.06 in)
N° de tours du moteur au ralenti	1250 +/- 100 tr/min (rpm)
Nombre de tours du moteur au régime maximum	11000 ± 100 tr/min (rpm)
Allumage	CDI avec calage électronique
Démarrage	électrique
Embrayage	multidisques en bain d'huile avec commande

Caractéristique	Description/valeur
	manuelle sur le côté gauche du guidon.
Refroidissement	par liquide
Système de lubrification	Lubrification séparée avec mélangeur automatique à débit variable (1,0 - 1,3 %).

BOÎTE DE VITESSES

Caractéristique	Description/valeur
Type	mécanique à 6 rapports avec commande à pédale du côté gauche du moteur
Lubrification de la boîte de vitesses	Lubrification par barbotage

Transmission**RAPPORTS DE TRANSMISSION**

Caractéristique	Description/valeur
Rapport de transmission	primaire 19 / 63 = 1 : 3,316
Rapport de transmission 1e vitesse	10 / 30 = 1 : 3,000 (secondaire)
Rapport de transmission 2e vitesse	14 / 29 = 1 : 2,071 (secondaire)
Rapport de transmission 3e vitesse	17 / 27 = 1 : 1,588 (secondaire)
Rapport de transmission 4e vitesse	19 / 25 = 1 : 1,316 (secondaire)
Rapport de transmission 5e vitesse	21 / 24 = 1 : 1,143 (secondaire)
Rapport de transmission 6e vitesse	22 / 23 = 1 : 1,045 (secondaire)
Rapport de transmission finale	17 / 40 = 1 : 2,353

Capacité**CAPACITÉ**

Caractéristique	Description/valeur
Carburant (réserve comprise)	14 +/- 0,5 l (3.69 +/- 0.13 gal US)
Réserve de carburant	3,5 l (0.92 gal US)
Huile de la boîte de vitesses	600 cm ³ (36.61 cu in)
Liquide de refroidissement	0,8 l (0.21 gal US) (50 % eau + 50 % antigel avec glycol éthylène)
Huile du mélangeur (réserve comprise)	1,7 l (0.45 gal US)
Réserve d'huile du mélangeur	0,60 l (0.16 gal US)
Places	2
Huile fourche avant	440 +/- 2 cm ³ (26.85 +/- 0.122 cu in) (pour chaque tige)

Caractéristique	Description/valeur
Charge maximale (pilote + passager + bagages)	180 kg (396.83 lb)

Installation électrique

ALLUMAGE

Caractéristique	Description/valeur
Type	CDI
Avance à l'allumage	Variable gérée par la centrale.

BOUGIE

Caractéristique	Description/valeur
Standard	NGK BR8ES
Distance entre électrodes	0,7 - 0,8 mm (0.027 - 0.031 in)

INSTALLATION ÉLECTRIQUE

Caractéristique	Description/valeur
Batterie	12 V - B9 - B
Fusibles	20- 15- 7,5 A
Générateur	12 V - 180 W

AMPOULES

Caractéristique	Description/valeur
Feu de croisement (halogène)	12 V - 55 W H11
Feu de route (halogène)	12 V - 55 W H11
Feu de position	12 V - 5 W
Ampoule des clignotants	mini-ampoules (non remplaçables)
Feux de position arrière / plaque d'immatriculation / stop	12 V - 5/21 W
Éclairage du compte-tours	DEL
Éclairage du compteur de vitesse	DEL
Éclairage de l'afficheur multifonction	DEL

VOYANTS

Caractéristique	Description/valeur
Boîte de vitesses au point mort	DEL
Clignotants	DEL
Feux de route	DEL
Alarme générale	DEL

Caractéristique	Description/valeur
Réserve de carburant	DEL

Cadre et suspensions

CADRE

Caractéristique	Description/valeur
Type	à deux poutres avec éléments moulés et en tôle emboutie
Angle d'inclinaison de la direction	25° 30'
Chasse	102 mm (4.016 in)

SUSPENSIONS

Caractéristique	Description/valeur
Avant	fourche télescopique à fonctionnement hydraulique
Débattement	120 mm (4.724 in)
Arrière	monoamortisseur hydraulique réglable
Débattement	44,50 mm (1.752 in)

Freins

FREINS

Caractéristique	Description/valeur
Avant	à disque - diam. 320 mm (12.60 in) - avec transmission hydraulique
Arrière	à disque - diam 220 mm (8.661 in) - avec transmission hydraulique

Roues et pneus

JANTES DES ROUES

Caractéristique	Description/valeur
Type	en alliage léger
Avant	3,00 x 17"
Arrière	4,00 x 17"

PNEUS

Caractéristique	Description/valeur
Avant - Mesure	110/70 R 17" 54 H ; 110/70 ZR 17" 54 W

Caractéristique	Description/valeur
Avant - pression de gonflage pour le pilote seulement	180 kPa (1,8 bar) (26.10 PSI)
Avant - pression de gonflage pour pilote et passager	180 kPa (1,8 bar) (26.10 PSI)
Arrière - Mesure	150/60 R 17 66 H ; 150/60 ZR 17 66 W
Arrière - pression de gonflage pour le pilote seulement	200 kPa (2,0 bars) (29.00 PSI)
Arrière - pression de gonflage avec pilote et passager	230 kPa (2.3) (33.35 PSI)

Alimentation

ALIMENTATION

Caractéristique	Description/valeur
Carburant	Essence super sans plomb DIN 51 607, indice d'octane minimum de 95 (N.O.R.M.) et de 85 (N.O.M.M.)

CARBURATEUR

Caractéristique	Description/valeur
Nombre	1
Modèle	dell'Orto VHST 28

Couples de serrage

CADRE

Nom	Couples en Nm
Fixation de la culasse au cadre	22
Fixation de la tige de selle au cadre	22
Fixation du support de la trousse à outils au cadre	10
fixation du boîtier du filtre à la tige de selle	5
Montage du répartiteur sur le cadre	10

REPOSE-PIEDS

Nom	Couples en Nm
Support du repose-pieds du pilote	22
Support du repose-pieds du passager	22
Protection du repose-pieds du pilote	3
Support supérieur des repose-pieds du pilote	22

BÉQUILLE

Nom	Couples en Nm
Fixation de la béquille	22
Pivot de la béquille latérale	10
Écrou inférieur du pivot de la béquille	25
Vis de fixation de l'interrupteur	10

FOURCHE ARRIÈRE

Nom	Couples en Nm
Collier tuyau de frein / patin guide-chaîne	2
Garde-boue arrière inférieur	5
Fixation du pivot de la fourche arrière	100
Douille de réglage de la bague	12
Patin guide-chaîne	2
Réglage du pivot de la fourche arrière	35

SUSPENSION AVANT

Nom	Couples en Nm
Fixation des tiges au croisillon	25
Fixation des tiges à la plaque supérieure	25
Écrou du fourreau	80
Bague	7

SUSPENSION ARRIÈRE

Nom	Couples en Nm
Fixation de l'amortisseur au cadre	50
Fixation de la bielle simple au cadre	50
Fixation de la bielle double à la bielle simple	50
Fixation de la bielle double à la fourche arrière	80
Fixation de l'amortisseur à la bielle double	25

MOTEUR

Nom	Couples en Nm
Vis de fixation culasse / cadre	22
Support avant supérieur du moteur	50
Support avant inférieur du moteur	50
Support arrière du moteur	22
Montage de la bielle de renvoi sur la boîte de vitesses	10

Nom	Couples en Nm
Fixation inférieure arrière	22
Fixation carter / couvre-pignon	5

BOÎTIER DU FILTRE

Nom	Couples en Nm
Fixation du boîtier du filtre à air	5

SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Nom	Couples en Nm
Montage de la partie centrale du pot d'échappement (support)	22
Fixation du pot d'échappement au support	22
Fixation du collier au silentbloc	22
Fixation du silentbloc aux supports	22

SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Nom	Couples en Nm
Fixation de la purge d'eau	2

ROUE AVANT

Nom	Couples en Nm
Fixation du pivot de la roue avant	80
Fixation des tiges au pivot de roue	10

ROUE ARRIÈRE

Nom	Couples en Nm
Fixation du pivot de la roue arrière	100

FREIN AVANT

Nom	Couples en Nm
Fixation du support du réservoir d'huile à la pompe	7
Fixation du réservoir d'huile au support	7
Fixation du disque du frein avant	22
Fixation de l'étrier de frein	50
Fixation du tuyau d'huile de frein à l'étrier	20

FREIN ARRIÈRE

Nom	Couples en Nm
Fixation du collier de serrage à la fourche arrière	2

Nom	Couples en Nm
Fixation du réservoir de liquide du frein arrière	7
Fixation du disque du frein arrière	10
Fixation du tuyau d'huile de frein à l'étrier	20
Vis de réglage du levier de frein	10
Montage de la pompe du frein arrière et de la protection	10
Fixation de l'étrier de frein	22

GUIDON ET COMMANDES

Nom	Couples en Nm
Fixation des poids antivibration	10
Fixation des boîtiers de commandes au guidon	3

COMPOSANTS ÉLECTRIQUES

Nom	Couples en Nm
Fixation de la plaque de support du porte-batterie	5
Fixation du réservoir d'expansion à la batterie	5
Fixation du klaxon	22
Fixation du porte-batterie au cadre	22
Fixation du passage de roue et du réservoir d'huile	2
Fixation du support des fusibles au cadre	5
Fixation du feu avant	1,5
Fixation de la bobine au support	10
Fixation du régulateur de tension	10
Fixation du feu arrière	2
Fixation du porte-batterie	5

RÉSERVOIR

Nom	Couples en Nm
Fixation avant du réservoir	7
Fixation arrière du réservoir	7
Fixation du bouchon du réservoir	5
Fixation bouchon du réservoir / entretoise	3
Fixation du robinet d'essence au réservoir	2

SELLE

Nom	Couples en Nm
Fixation de la selle du passager	7
Fixation de la sangle de selle du passager	5

COMPLÉMENTS

Nom	Couples en Nm
Fixation de la rallonge du porte-plaque	5
Fixation des clignotants	8
Fixation du porte-plaque	9

CHAÎNE

Nom	Couples en Nm
Fixation de la roulette du tendeur de chaîne au support du repose-pieds	25

CARROSSERIE AVANT

Nom	Couples en Nm
Fixations droite et gauche du déflecteur au carénage supérieur	1
Fixation de la glace au carénage avant	3
Fixation du garde-boue à la fourche	5

CARROSSERIE CENTRALE

Nom	Couples en Nm
Fixations droite et gauche du carénage supérieur au cadre	2
Fixations droite et gauche du carénage supérieur à l'avant	1
Fixations droite et gauche du carénage au carénage supérieur	2
Fixations droite et gauche du carénage à la plaquette de fixation inférieure	2
Fixations droite et gauche du carénage interne au carénage supérieur	1
Fixation de l'embout du carénage au cadre (plaque de support du radiateur)	2

CARROSSERIE ARRIÈRE

Nom	Couples en Nm
Fixations droite et gauche de la protection de la tige de selle à la tige de selle	10
Fixations droite et gauche de la bavette au feu	2

Nom	Couples en Nm
arrière	
Fixations droite et gauche de la bavette à la protection de la tige de selle	2
Fixation de la fermeture inférieure de la tige de selle à la tige de selle	2
Fixation de la fermeture inférieure de la tige de selle à la bavette	1
Fixation du porte-plaque à la fermeture inférieure de la tige de selle (vis autotaraudeuse)	2
Fixation du porte-plaque à la fermeture inférieure de la tige de selle (vis TBEI)	10
Fixation de la bavette au porte-plaque	10

FIXATION ACIER / ALUMINIUM AVEC MODULES ÉLASTIQUES SIMILAIRES

Nom	Couples en Nm
M4	3
M5	6
M6	12
M8	25
M10	50
M12	80

Tableau produits conseillés

TABLEAU DES LUBRIFIANTS

Produit	Description	Caractéristiques
Agip GEAR SINTH, SAE 75W - 90	Huile de la boîte de vitesses	Comme alternative aux huiles conseillées, on peut utiliser des huiles de marque assurant des performances égales ou supérieures aux spécifications A.P.I GL - 4
AGIP SPEED 2T	Huile du mélangeur	Comme alternative aux huiles conseillées, on peut utiliser des huiles de marque, totalement synthétiques, assurant des performances égales ou supérieures aux spécifications ISO - L - EGD ou JASO FC ou bien API TC.
AGIP FORK 5 W ou AGIP	HUILE DE FOURCHE conseillée	Si on veut obtenir un



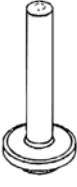


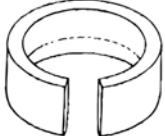
Produit	Description	Caractéristiques
FORK 20 W		comportement intermédiaire entre ceux offerts par AGIP FORK 5 W ou AGIP FORK 20 W, on peut utiliser comme alternative: AGIP FORK 7,5W AGIP FORK 10W AGIP FORK 15W
AGIP BRAKE FLUID DOT 4 PLUS	Liquide de frein	En alternative au liquide conseillé, on peut utiliser des liquides assurant des prestations conformes ou supérieures aux spécifications. Fluide synthétique SAE J1703, NHTSA 116 DOT 4, ISO 4925
AGIP ANTIFREEZE PLUS	Liquide de refroidissement	CUNA NC 956 - 16
AGIP OIL FILTER	Huile pour filtres en éponge	
AGIP GREASE 30	Coussinets et autres points de lubrification	En alternative au produit conseillé, utiliser de la graisse de marque pour roulements, plage de température utile (-30 °C / +140 °C) (-22 °F / +284 °F), point de goutte (150 °C / 230 °C) (302 °F / 446 °F), protection anticorrosion élevée, bonne résistance à l'eau et à l'oxydation.
GRAISSE NEUTRE OU VASELINE	PÔLES DE LA BATTERIE	Graisse neutre ou vaseline.
AGIP CHAIN LUBE	Graisse en spray pour chaînes	-

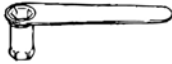
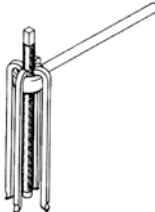
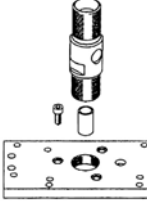



INDEX DES ARGUMENTS




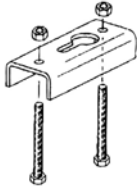
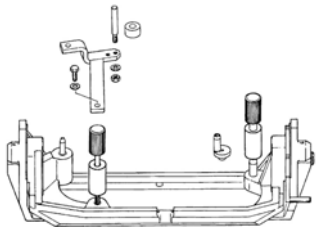
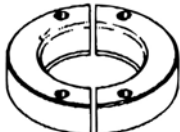
OUTILLAGE SPÉCIAL


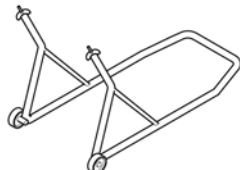
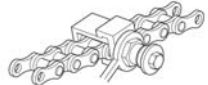
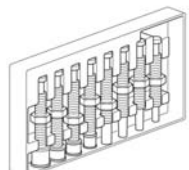
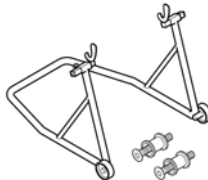
OUT SP

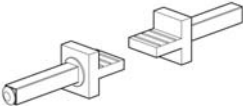
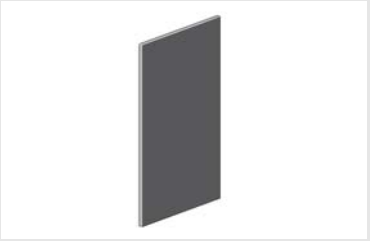

OUTILLAGE SPÉCIAL

Cod.magasin	Description	
AP0277215	Tampon de montage pour pare-huile 250455	
AP0277875	Tampon de montage pour pare-huile 230425	
AP0276502	Tampon de montage pour pare-huile 930675	
AP0276770	Tampon de montage pour pare-huile 230195	
AP0277970	Douille de guidage pour pare-huile 930675	
AP0876973	Serre-segments 54 mm	

Cod.magasin	Description	
AP0276040	Clé pour l'embrayage 11 mm	
AP0277180	Kit de barres de coussinets	
AP0277455	Plateau extracteur de séparation des demi-carters	
AP0276380	Boulon M10	
AP0276370	Douille fendue	
AP0242091	Écrou hexagonal M10	

Cod.magasin	Description	
AP0276382	Boulon	
AP0276372	Douille fendue	
AP0242700	Écrou à collet M8	
AP0277445	Extracteur à guillotine	
AP0277917	Groupe de brides	
AP0276025	Demi-bague	

Cod.magasin	Description	
AP0977490	Anneau pour demi-bagues	
AP0876298	Extracteur de coussinets de vilebrequin	
AP0840681	Vis à six pans creux M8x40 pour extracteur	
8146486	Béquille de stand avant	
8140192	Kit de montage de la chaîne	
8140180	Extracteur de coussinets	
8705021	Béquille de stand arrière	

Cod.magasin	Description	
8140204	Supports pour béquille de stand arrière	
8140199	Panneau porte-outils	
8101945	Bague du pivot de fourche	

INDEX DES ARGUMENTS

ENTRETIEN

ENTR

Tableau des entretiens**TOUS LES 500 KM (375 MI)****Opération**

Niveau d'huile du mélangeur - Contrôler et remplir, si nécessaire

Tension et lubrification de la chaîne de transmission - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

FIN DU RODAGE (1000 KM (625 MI))**Opération**

Batterie - Serrage des bornes - Niveau d'électrolyte - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Bougie - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Carburateur - ralenti - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Câbles de transmission et commandes - Contrôler et nettoyer, lubrifier ou remplacer si nécessaire.

Coussinets de direction et jeu de direction - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Disques de frein - contrôler et nettoyer et remplacer si nécessaire

Fonctionnement général du véhicule - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Jeu de l'embrayage - régler

Systèmes de freinage - Contrôler et nettoyer, régler ou remplacer si nécessaire

Système de refroidissement - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Système de feux - Contrôler et nettoyer, régler ou remplacer si nécessaire

Liquide de frein - Contrôler, remplir ou remplacer si nécessaire.

Huile de la boîte de vitesses - Vidanger

Ralenti du moteur - Régler

Roue / Pneus et pression de gonflage - Contrôler et nettoyer, régler ou remplacer si nécessaire

Serrage des boulons - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Usure des plaquettes du frein avant et du frein arrière - Contrôler et nettoyer ou remplacer si nécessaire

TOUS LES 1000 KM (625 MI)**Opération**

Roue / Pneus et pression de gonflage - Contrôler et nettoyer, régler ou remplacer si nécessaire

TOUS LES 1500 KM (935 MI)**Opération**

Liquide de refroidissement - Contrôler et remplir, remplacer si nécessaire

TOUS LES 2000 KM (1250 MI)**Opération**

Usure des plaquettes du frein avant et du frein arrière - Contrôler et nettoyer ou remplacer si nécessaire

TOUS LES 4000 KM (2500 MI) OU 12 MOIS**Opération**

Batterie - Serrage des bornes - Niveau d'électrolyte - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Bougie - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Carburateur - nettoyer

Câbles de transmission et commandes - Contrôler et nettoyer, lubrifier ou remplacer si nécessaire.

Centrage des roues - contrôler et nettoyer, régler

Coussinets de roue - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Coussinets de direction et jeu de direction - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Disques de frein - contrôler et nettoyer et remplacer si nécessaire

Filtre à air - Nettoyer

Fonctionnement général du véhicule - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Jeu de l'embrayage - régler

Système de refroidissement - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Systèmes de freinage - Contrôler et nettoyer, régler ou remplacer si nécessaire

Système de feux - Contrôler et nettoyer, régler ou remplacer si nécessaire

Liquide de frein - Contrôler, remplir ou remplacer si nécessaire.

Huile de la boîte de vitesses - contrôler et nettoyer ou remplacer si nécessaire

Orientation du feu avant - fonctionnement - contrôler et nettoyer, régler ou remplacer si nécessaire

Ralenti du moteur - Régler

Roue / Pneus et pression de gonflage - Contrôler et nettoyer, régler ou remplacer si nécessaire

Serrage des boulons - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Transmission finale (chaîne, couronne et pignon) - Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire

Tuyauterie du carburant - contrôler et nettoyer ou remplacer si nécessaire

Tuyauterie du système de freinage - contrôler et nettoyer ou remplacer si nécessaire

Tuyauterie de l'huile du mélangeur - contrôler et nettoyer ou remplacer si nécessaire

Usure de l'embrayage - Contrôler et remplacer si nécessaire

CHAQUE ANNÉE

Opération

Liquide de frein - Remplacer

TOUS LES 8000 KM (5000 MI) OU 24 MOIS**Opération**

Amortisseur arrière - contrôler et nettoyer, régler ou remplacer si nécessaire

Bougie - Remplacer

Filtre à air - Remplacer

Piston et segments - contrôler ou remplacer si nécessaire

TOUS LES 2 ANS**Opération**

Liquide de refroidissement - remplacer

TOUS LES 12000 KM (7500 MI)**Opération**

Huile de la boîte de vitesses - Vidanger

Huile de la fourche et pare-huile - vidanger et remplacer

TOUS LES 16000 KM (10000 MI)**Opération**

Piston et segments - remplacer

TOUS LES 4 ANS**Opération**

Tuyauterie du carburant - Remplacer

Tuyauterie du système de freinage - Remplacer

Tuyauterie d'huile du mélangeur - Remplacer

Huile boîte de vitesses

Contrôle

N.B.

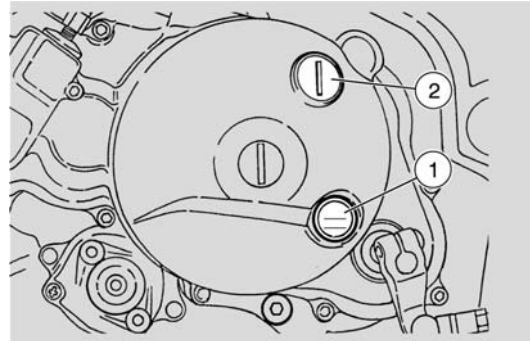
POSITIONNER LE VÉHICULE SUR UN TERRAIN SOLIDE ET PLAT.

- Arrêter le moteur et le laisser refroidir au moins dix minutes, pour permettre à l'huile contenue dans le carter de drainer et de refroidir.
- Maintenir le véhicule en position verticale avec les deux roues posées au sol.



SI CES OPÉRATIONS NE SONT PAS EFFECTUÉES, LE RELEVÉ DU NIVEAU D'HUILE MOTEUR RISQUE D'ÊTRE FAUSSÉ.

- S'assurer que le niveau d'huile couvre complètement le hublot de contrôle (1).



REPLISSAGE

Effectuer le remplissage si nécessaire:

- Dévisser et enlever le bouchon de remplissage (2).
- Verser une petite quantité d'huile et attendre environ une minute afin que l'huile coule uniformément à l'intérieur du carter.
- S'assurer que le niveau d'huile couvre complètement le hublot (1).
- Si cela n'arrive pas, répéter le remplissage avec de petites quantités d'huile et contrôler à travers le hublot (1), jusqu'à atteindre le niveau prescrit.
- Une fois cette opération finie, visser et serrer le bouchon de remplissage (2).



SERRER CORRECTEMENT LE BOUCHON DE REMPLISSAGE ET S'ASSURER QUE L'HUILE NE SUITE PAS.

CONTRÔLER PÉRIODIQUEMENT L'ABSENCE DE FUITES AU NIVEAU DU JOINT DU COUVERCLE DU CARTER.

NE PAS CONDUIRE LE VÉHICULE SANS LUBRIFICATION SUFFISANTE OU AVEC DES LUBRIFIANTS POLLUÉS OU IMPROPRES, PARCE QUE CELA ACCÉLÈRE L'USURE DES PIÈCES EN MOUVEMENT ET PEUT PROVOQUER DES DOMMAGES IRRÉPARABLES.

Vidange

- Démarrer le moteur et le laisser fonctionner au ralenti pendant quelques minutes, cela facilitera la sortie de l'huile pendant la phase de drainage successive.

ATTENTION

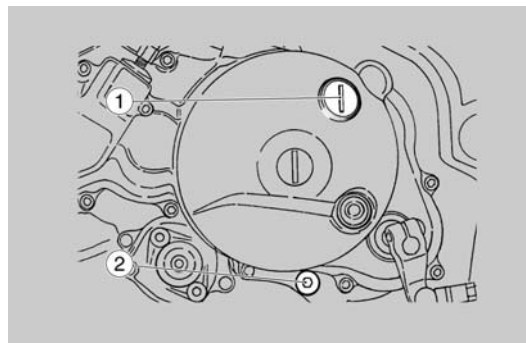


POSITIONNER LE VÉHICULE SUR UN SOL FERME ET PLAT.

- Arrêter le moteur.

**LE MOTEUR CHAUD CONTIENT DE L'HUILE À HAUTE TEMPÉRATURE. PRÊTER UNE ATTENTION PARTICULIÈRE DURANT LE DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS SUIVANTES POUR NE PAS SE BRÛLER.**

- Maintenir le véhicule en position verticale avec les deux roues posées au sol.
- Positionner un récipient d'une capacité adéquate au niveau du bouchon de vidange (2).
- Dévisser et enlever le bouchon de vidange (2).
- Dévisser et enlever le bouchon de remplissage (1).
- Vidanger et laisser goutter pendant quelques minutes l'huile à l'intérieur du récipient.
- Retirer les résidus métalliques attachés à l'aimant du bouchon de vidange (2).
- Contrôler et éventuellement remplacer la rondelle d'étanchéité du bouchon de vidange (2).
- Visser et serrer le bouchon de vidange (2).
- Verser dans l'orifice de remplissage (1) de l'huile pour la boîte de vitesses.

**Caractéristiques techniques****Huile de la boîte de vitesses**

600 cm³ (36.61 cu in)

- Visser le bouchon de remplissage (1).
- Démarrer le moteur et le laisser fonctionner au ralenti pendant environ une minute, pour permettre le remplissage du circuit d'huile de la boîte de vitesses.
- Contrôler le niveau de l'huile et remplir, si nécessaire.



SERRER CORRECTEMENT LE BOUCHON DE REMPLISSAGE ET S'ASSURER QUE L'HUILE NE SUINTE PAS.

CONTRÔLER PÉRIODIQUEMENT L'ABSENCE DE FUITES AU NIVEAU DU JOINT DU COUVERCLE DU CARTER.

NE PAS CONDUIRE LE VÉHICULE SANS LUBRIFICATION SUFFISANTE OU AVEC DES LUBRIFIANTS POLLUÉS OU IMPROPRES, PARCE QUE CELA ACCÉLÈRE L'USURE DES PIÈCES EN MOUVEMENT ET PEUT PROVOQUER DES DOMMAGES IRRÉPARABLES.

Filtre à air

- Déposer le filtre à air.
- Laver l'élément filtrant avec des solvants propres, non inflammables ou très volatils, et le sécher soigneusement.
- Appliquer de l'huile pour filtres ou une huile dense (SAE 80W - 90) sur toute la surface, puis le retordre afin d'éliminer l'excès d'huile.



L'ÉLÉMENT FILTRANT DOIT ÊTRE BIEN IMPRÉGNÉ MAIS NE DOIT PAS GOUTTER.

Nettoyer le filtre à air plus fréquemment si le véhicule est utilisé sur des routes poussiéreuses ou mouillées.

Dans ce cas, il est admis d'effectuer un nettoyage partiel du filtre à air après le parcours.

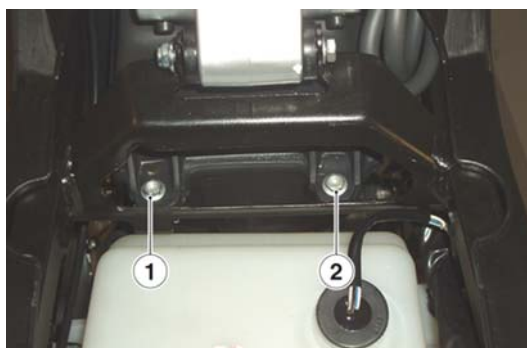


LE NETTOYAGE PARTIEL DU FILTRE À AIR N'EXCLUT NI NE FAIT RETARDER LE REMPLACEMENT DU FILTRE.

DÉPOSE DU FILTRE À AIR

- Soulever le réservoir de carburant.
 - Dévisser et enlever les deux vis (1).
 - Dévisser et enlever les deux vis (2),
-

en récupérant les écrous en dessous.



- Déposer le couvercle du boîtier du filtre.
- Déposer l'élément filtrant et les membranes de retenue.



BOUCHER L'OUVERTURE AVEC UN CHIFFON PROPRE, AFIN D'ÉVITER QUE D'ÉVENTUELS CORPS ÉTRANGERS ENTRENT DANS LES CONDUITS D'ASPIRATION.



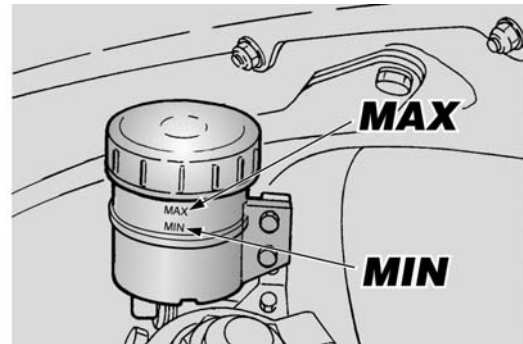
Installation des freins

Contrôle du niveau

Contrôle du liquide de frein

- Positionner le véhicule sur la béquille.
- Pour le frein avant, tourner le guidon complètement vers la droite.

- Pour le frein arrière, tenir le véhicule en position verticale de façon à ce que le liquide contenu dans le réservoir soit parallèle au bouchon.
- Vérifier que le liquide contenu dans le réservoir dépasse le repère «
- MIN



» :

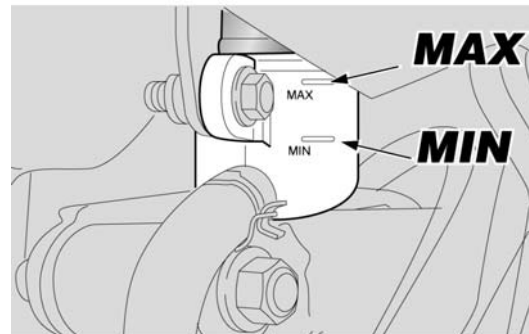
MIN = niveau minimum

MAX = niveau maximum

Si le liquide n'atteint pas au moins le repère «

MIN » :

- Vérifier l'usure des plaquettes de frein et du disque.
- Si les plaquettes et/ou le disque ne doivent pas être remplacés, effectuer le remplissage.
- En cas de remplacement des plaquettes et/ou du disque, vérifier le liquide de frein et éventuellement effectuer le remplissage.



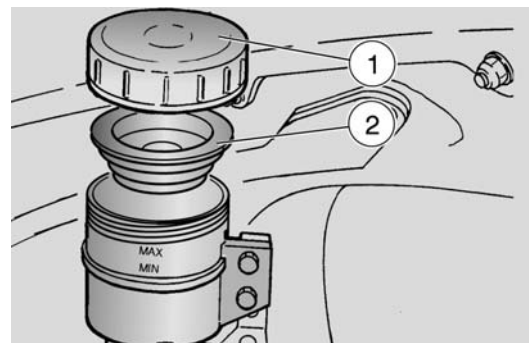
Appoint



DANGER DE FUITE DU LIQUIDE DE FREIN. NE PAS ACTIONNER LE LEVIER DE FREIN AVEC LE BOUCHON DU RÉSERVOIR DE LIQUIDE DE FREIN DESSERRÉ OU RETIRÉ.



ÉVITER L'EXPOSITION PROLONGÉE DU LIQUIDE DE FREIN À L'AIR. LE LIQUIDE DE FREIN EST HYGROSCOPIQUE ET EN CONTACT AVEC L'AIR ABSORBE DE



L'HUMIDITÉ. LAISSER LE RÉSERVOIR DU LIQUIDE DE FREIN OUVERT SEULEMENT LE TEMPS NÉCESSAIRE POUR EFFECTUER LE REMPLISSAGE.



POUR NE PAS RÉPANDRE LE LIQUIDE DU SYSTÈME DE FREINAGE DURANT LE REMPLISSAGE, IL EST RECOMMANDÉ DE MAINTENIR LE LIQUIDE DANS LE RÉSERVOIR PARALLÈLE AU BORD DU RÉSERVOIR (EN POSITION HORIZONTALE). NE PAS AJOUTER D'ADDITIFS OU D'AUTRES SUBSTANCES AU LIQUIDE. SI UN ENTONNOIR OU UN AUTRE ÉLÉMENT EST UTILISÉ, S'ASSURER QU'IL EST PARFAITEMENT PROPRE.

Produits conseillés

AGIP BRAKE FLUID DOT 4 PLUS Liquide de frein

En alternative au liquide conseillé, on peut utiliser des liquides aux performances conformes ou supérieures aux spécifications. Fluide synthétique SAE J1703, NHTSA 116 DOT 4, ISO 4925

REMPLISSAGE DE LIQUIDE DU SYSTÈME DE FREINAGE AVANT

- Dévisser et extraire le bouchon (1).
- Déposer le joint (2).

ATTENTION

LORS DU REMPLISSAGE, NE PAS DÉPASSER LE NIVEAU « MAX ».
LE REMPLISSAGE JUSQU'AU NIVEAU « MAX » DOIT ÊTRE EFFECTUÉ SEULEMENT AVEC DES PLAQUETTES NEUVES.
LE NIVEAU DU LIQUIDE DIMINUE PROGRESSIVEMENT AVEC L'USURE DES PLAQUETTES.
IL EST RECOMMANDÉ DE NE PAS REMPLIR JUSQU'AU NIVEAU « MAX » AVEC DES PLAQUETTES USÉES, CAR CELA PROVOQUERAIT UNE FUITE DE LIQUIDE EN CAS DE

REPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN.

REPLISSAGE DE LIQUIDE DU SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÈRE

- En maintenant le réservoir en position verticale, dévisser et déposer le bouchon (4).
- Déposer le joint (3).
- En maintenant le réservoir en position verticale, le remplir de liquide de frein à l'aide d'une seringue, jusqu'à atteindre le niveau juste, compris entre les deux repères "MIN" et "MAX".



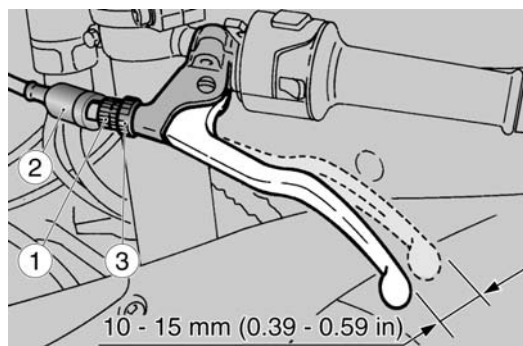
Système d'embrayage

Réglage levier

Régler l'embrayage lorsque le moteur s'arrête ou le véhicule tend à avancer avec le levier d'embrayage actionné et la vitesse enclenchée, ou bien si l'embrayage « patine » en causant un retard dans l'accélération par rapport au nombre de tours du moteur.

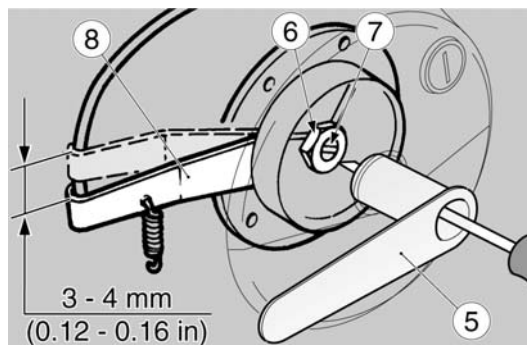
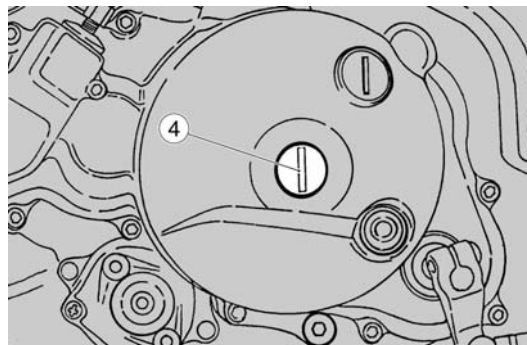
Les réglages de faible importance peuvent être effectués à l'aide du régulateur (1) :

- Extraire la coiffe de protection (2).
- Desserrer (en le vissant) l'écrou (3).
- Tourner le régulateur (1) jusqu'à ce que la course à vide à l'extrémité du levier d'embrayage soit d'environ 10 - 15 mm (0.39 - 0.59 in) (voir figure).
- Serrer (en le dévissant) l'écrou (3) pour bloquer le régulateur (1).



- Contrôler la course à vide à l'extrémité du levier d'embrayage.
- Repositionner la coiffe de protection (2).
- Si le régulateur (1) est complètement vissé, complètement dévissé ou qu'il n'est pas possible d'obtenir la course à vide correcte:
- Extraire la coiffe de protection (2).
- Visser complètement l'écrou (3) sur le régulateur (1).
- Visser complètement le régulateur (1).
- À l'aide d'un tournevis plat (ou d'une pièce de monnaie), dévisser et enlever le bouchon (4).

- Insérer la clé spéciale (5), présente dans le kit d'outils fournis, et desserrer l'écrou interne (6).
- Insérer un tournevis plat dans la clé spéciale (5) et visser complètement la vis de réglage (7).
- Desserrer la vis de réglage (7) d'un demi-tour, correspondant à 3 - 4 mm (0.12 - 0.16 in) de course du levier (8).
- À l'aide du tournevis, maintenir la vis de réglage (7) bloquée, agir sur la clé spéciale (5) et serrer l'écrou interne (6).
- Revisser le bouchon (4).
- Contrôler la course à vide à l'extrémité du levier d'embrayage (10 - 15 mm, 0.39 - 0.59 in).
- Remonter le carénage latéral gauche.
- Démarrer le moteur.



- Actionner complètement l'embrayage et enclencher la première vitesse.

S'assurer que le moteur ne s'arrête pas ou que le véhicule ne tend pas à avancer ou bien que l'embrayage ne « patine » pas pendant la phase d'accélération ou pendant la marche.

AVERTISSEMENT

**CONTRÔLER LE BON ÉTAT DU CÂBLE DE
COMMANDE D'EMBRAYAGE : IL NE DOIT
PAS Y AVOIR D'ÉCRASEMENTS OU D'USURE
DE LA GAINÉ SUR TOUTE SA LONGUEUR.**

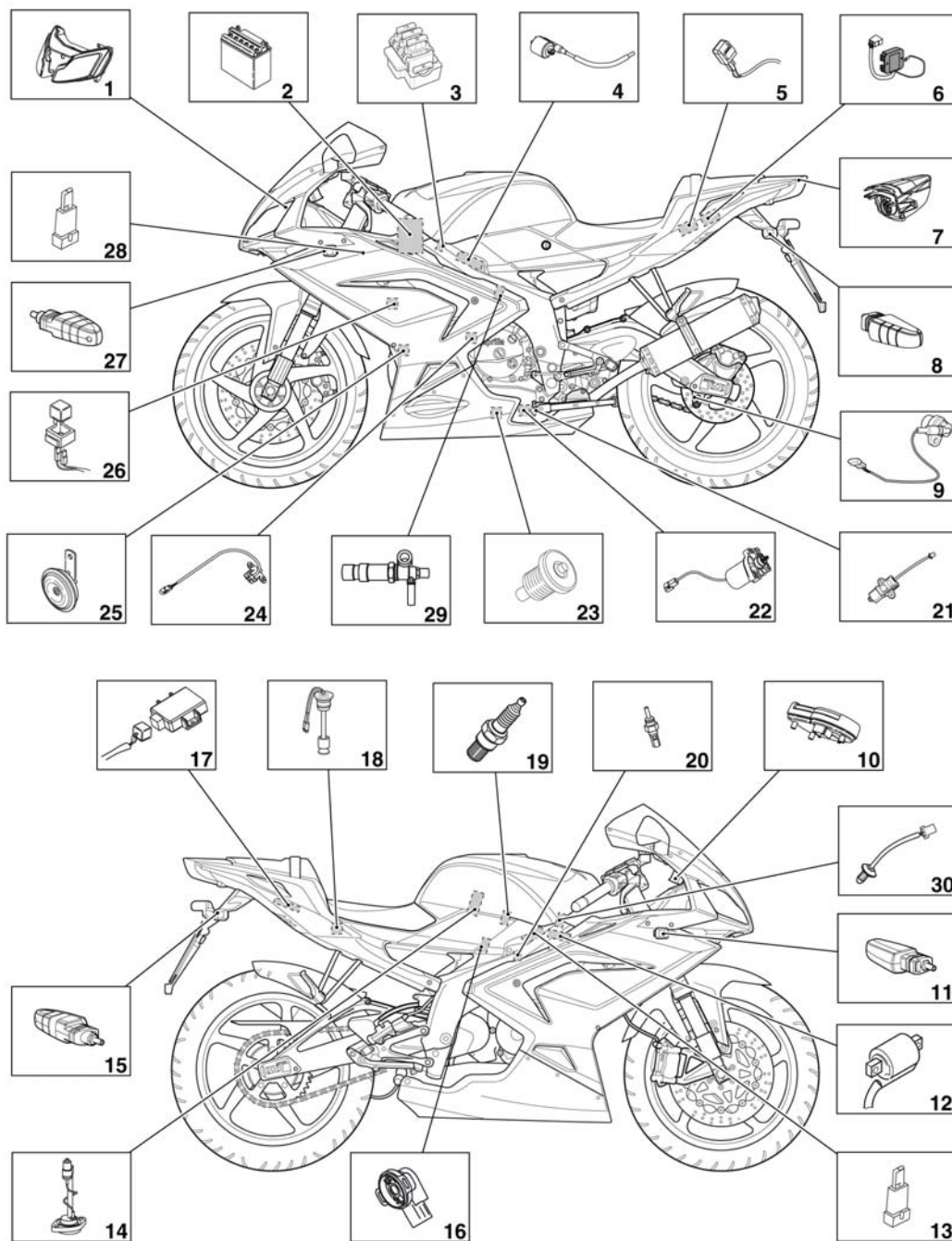
- Lubrifier périodiquement le câble de l'embrayage avec un lubrifiant approprié, pour éviter son usure prématurée et sa corrosion.
-

INDEX DES ARGUMENTS

INSTALLATION ÉLECTRIQUE

INS ELE

Disposition des composants

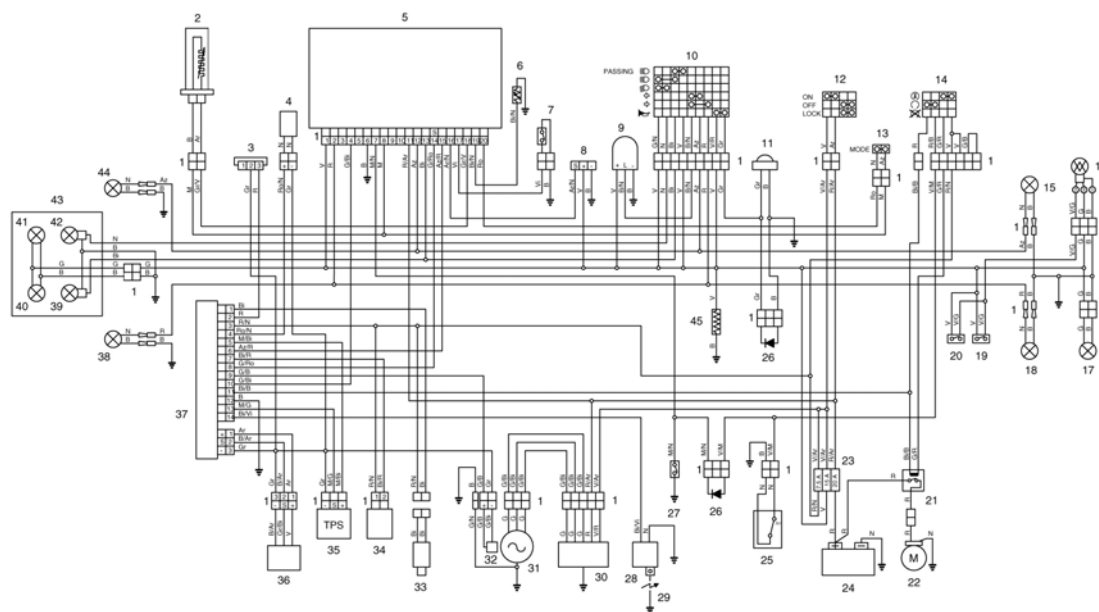


Légende :

- 1. Feu avant
- 2. Batterie
- 3. Fusibles

4. Bobine
5. Clignotants
6. Régulateur de tension
7. Feu arrière
8. Clignotant arrière droit
9. Capteur de vitesse
10. Tableau de bord
11. Clignotant avant droit
12. Solénoïde de commande RAVE (FULL POWER)
13. Diode de sécurité
14. Capteur de niveau de carburant
15. Clignotant arrière droit
16. Capteur de position du papillon des gaz
17. Centrale CDI
18. Capteur du niveau d'huile du mélangeur
19. Bougie
20. Thermistance de température du liquide de refroidissement
21. Interrupteur de la béquille latérale
22. Démarreur
23. Capteur de point mort
24. Capteur pick-up
25. Klaxon
26. Relais de démarrage
27. Clignotant avant gauche
28. Diode de sécurité
29. Soupape d'aspiration d'air (MAJ2)
30. Capteur de température d'air

Schéma électrique général



Légende :

- 1. Connecteurs multiples
- 2. Capteur de la réserve d'essence
- 3. Connexion série du diagnostic ECU
- 4. Capteur de température d'air
- 5. Tableau de bord électronique
- 6. Capteur de température de l'eau
- 7. Capteur du niveau d'huile
- 8. Connexion série du diagnostic du tableau de bord
- 9. Clignotants
- 10. Inverseur des feux gauche
- 11. Klaxon
- 12. Commutateur à clé
- 13. Bouton "MODE"
- 14. Inverseur des feux droit
- 15. Clignotant arrière gauche
- 16. Ampoule à deux feux position / stop

- 17. Ampoule d'éclairage de la plaque
- 18. Clignotant arrière droit
- 19. Interrupteur stop arrière
- 20. Interrupteur stop avant
- 21. Relais de démarrage
- 22. Démarreur
- 23. Fusibles
- 24. Batterie
- 25. Interrupteur de la béquille latérale
- 26. Diode
- 27. Capteur de position au point mort
- 28. Bobine d'allumage
- 29. Bougie
- 30. Régulateur de tension
- 31. Générateur
- 32. Pick-up
- 33. Solénoïde Rave (seulement sur la version libre)
- 34. Solénoïde air
- 35. Capteur du papillon (TPS)
- 36. Capteur de vitesse
- 37. Centrale CDI
- 38. Clignotant avant droit
- 39. Ampoule du feu de route
- 40. Ampoule du feu de position
- 41. Ampoule du feu de position
- 42. Ampoule du feu de croisement
- 43. Feu avant complet
- 44. Clignotant avant gauche
- 45. Réchauffeur du carburateur

Couleur des câbles - légende :

Ar orange

Az bleu ciel

B bleu

Bi blanc

G jaune

Gr gris

M marron

N noir

R rouge

Ro rose

V vert

Vi violet

Vérifications et contrôles

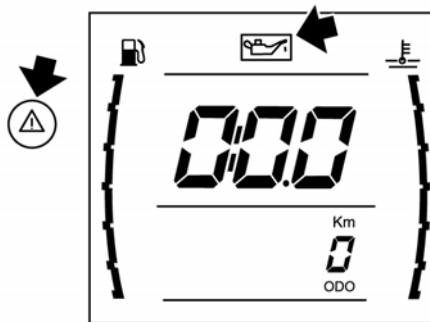
Tableau de bord

Diagnosis

Niveau d'huile

- Si un bas niveau d'huile est relevé, le voyant d'alarme générale et l'icône correspondante s'allument. Il n'existe pas de signaux d'indication.
- Il est nécessaire de contrôler le manque effectif d'huile moteur.

- Si une interruption du circuit est relevée, le voyant d'alarme générale ne s'allume pas et l'icône reste éteinte. Il n'existe pas de signaux d'indication.
- Il est conseillé de contrôler périodiquement le fonctionnement correct.



Tension de batterie

- Si la tension de la batterie se porte en dessous d'environ 10 V ou en dessus d'environ 16 V, le voyant d'alarme générale ne s'allume pas et l'icône de la batterie clignote en permanence. Il n'existe pas de signaux d'indication.

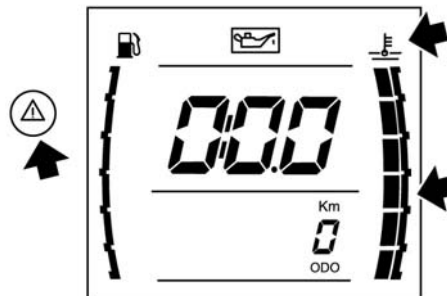
Réserve d'essence

- En cas de court-circuit, le voyant d'alarme générale ne s'éclaire pas, aucune icône ni signal d'indication ne s'allument. Le voyant orange de la réserve reste toujours allumé.
- En cas de circuit interrompu, le voyant d'alarme générale ne s'éclaire pas, aucune icône

ni signal d'indication ne s'allument. Même une fois le réservoir vide, le voyant de la réserve de carburant ne s'allume pas.

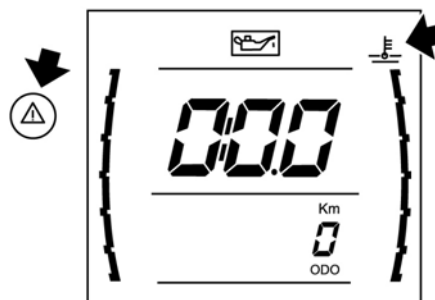
Température de l'eau

- En cas de température excessive du liquide de refroidissement ($T > 115^{\circ}$), le voyant d'alarme générale s'allume. L'icône sera normale et les signaux d'indication seront tous allumés.



- En cas de court-circuit ou en cas de température excessive du liquide de refroidissement ($T > 140^{\circ}$), le voyant d'alarme générale ne s'allume pas. L'icône clignotera et les signaux d'indication seront tous allumés.

- En cas de circuit interrompu, le voyant d'alarme générale s'allume et l'icône clignote. Les signaux d'indication seront éteints.

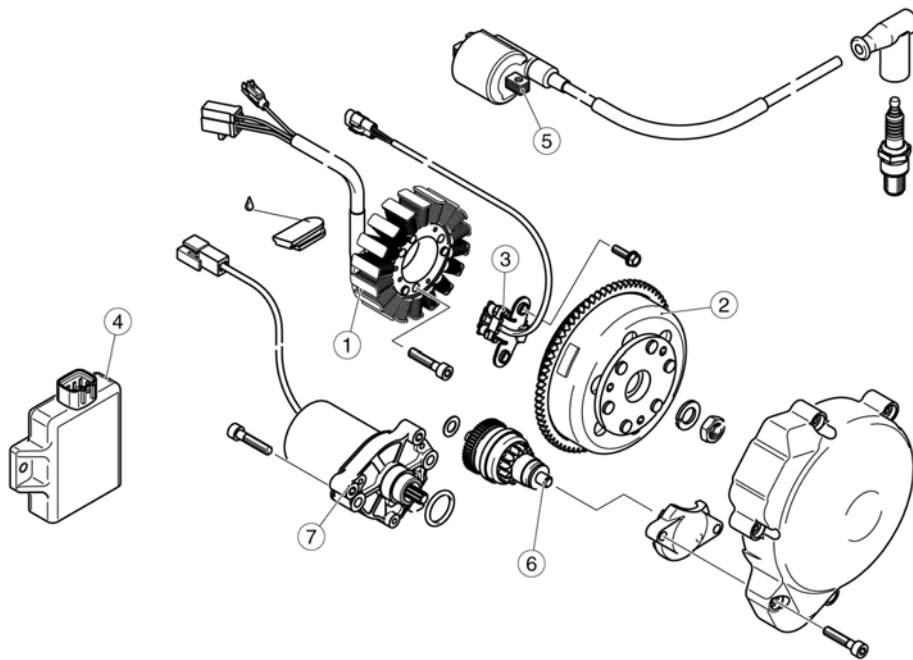


Mise à zéro du voyant de service

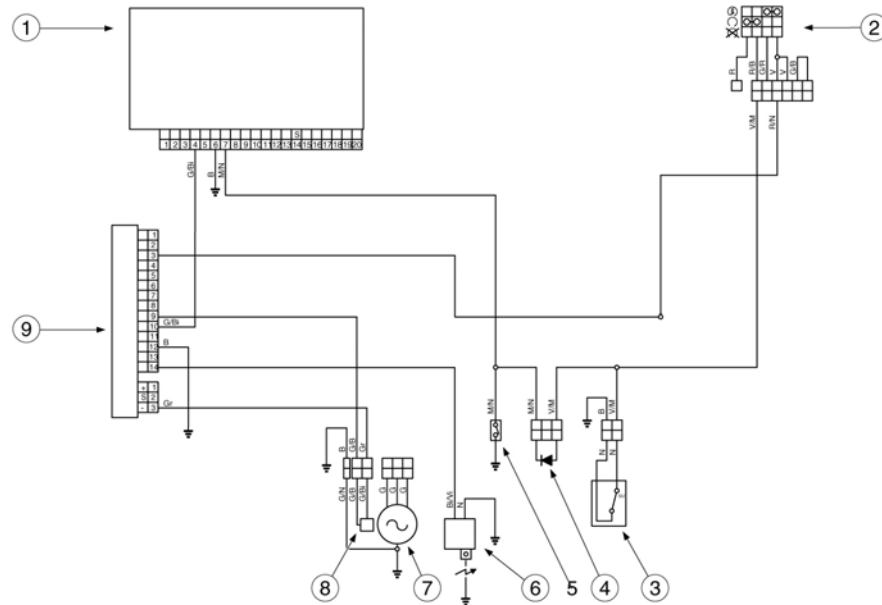
La mise à zéro du voyant de service s'effectue en maintenant appuyé pendant plus de 10 secondes le bouton MODE lors de la connexion de la clé. Durant les 5 premières secondes, le tableau de bord ne donne aucun signal; durant les 5 secondes suivantes, l'icône de SERVICE clignote à une fréquence de 1 Hz.

Si le bouton est relâché avant 10 secondes, la mise à zéro du voyant de service ne sera pas effectuée.

Installation allumage

**Légende :**

1. Groupe stator
2. Groupe volant magnétique
3. Transmetteur externe
4. Centrale électronique
5. Bobine d'allumage
6. Groupe couronne d'allumage
7. Démarreur électrique



Légende :

1. Tableau de bord électronique
2. Inverseur de feux droit
3. Interrupteur de la béquille latérale
4. Diode
5. Capteur de position au point mort
6. Bobine d'allumage et bougie
7. Générateur
8. Pick-up
9. Centrale CDI

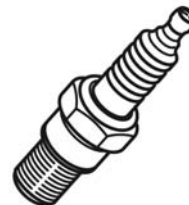
Caractéristiques techniques

Bougie standard

NGK BR8ES

Distance entre électrodes

0,7 - 0,8 mm (0.027 - 0.031 in)



Recherche de pannes

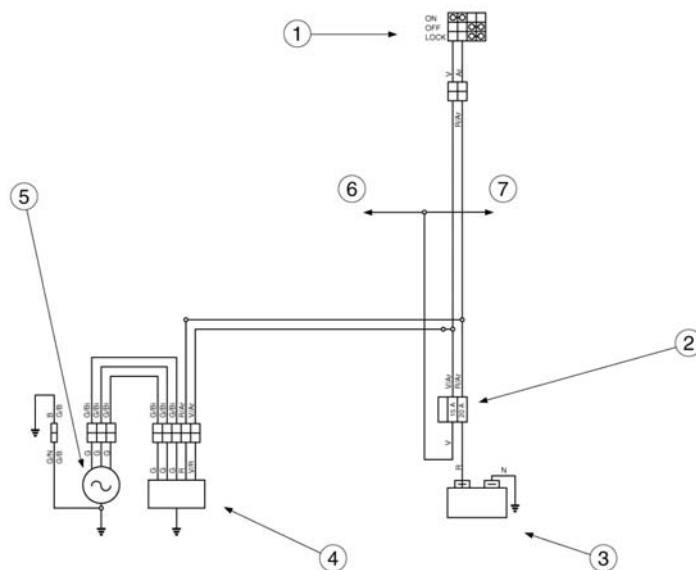
- Vérifier que les fusibles de 7,5 A et de 20 A soient en bon état.

- Contrôler et éventuellement remplacer la bougie.
- Contrôler le câble de haute tension et le capuchon de la bougie.
- Contrôler la bobine.
- Contrôler le pick-up.
- Brancher à la masse le câble vert-marron en sortie de l'inverseur droit (logiques de sécurité).

ATTENTION

LE DÉMARRAGE ET L'ALLUMAGE SONT INHIBÉS SI LA BÉQUILLE EST OUVERTE ET / OU LA BOÎTE DE VITESSES N'EST PAS AU POINT MORT.

- Si l'allumage ne fonctionne pas, contrôler le système logique béquille / point mort.
- Vérifier le bon état des fusibles de 15 A.
- Contrôler l'interrupteur de point mort.
- Contrôler l'interrupteur de la béquille.
- Contrôler la diode.
- Contrôler le relais de démarrage.
- Remplacer la centrale CDI par une autre qui fonctionne correctement.

Installation recharge batterie

Légende :

1. Commutateur à clé
2. Fusibles
3. Batterie
4. Régulateur de tension
5. Générateur
6. Groupe de feux et d'éclairage avant complet
7. Groupe d'éclairage arrière

Contrôle de la recharge

- Démarrer le moteur et le porter à 6000 rpm.
- Brancher un testeur en mode voltmètre à courant continu aux bornes de la batterie.
- Allumer les feux de croisement.
- La tension doit être comprise entre 13,5 et 15 V.

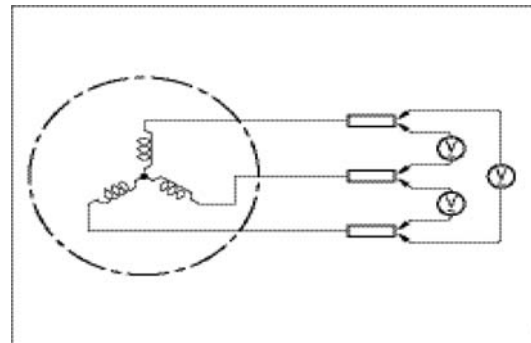
Recherche de pannes

- Vérifier le bon état des fusibles.
- Contrôler le bouton de démarrage.
- Contrôler le relais de démarrage.
- Contrôler le démarreur.
- Mettre à la masse le câble vert-marron. Si le démarrage fonctionne, contrôler le circuit logique béquille / démarrage.

Données de contrôle

Contrôle du volant

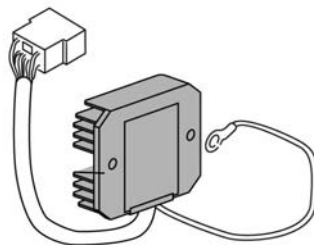
- Débrancher le connecteur des câbles de l'alternateur.
- Démarrer le moteur et le porter à 5000 tr/min.
- Avec un testeur de poche, mesurer la tension (courant alternatif) entre les trois câbles jaunes. Si la valeur indiquée par le testeur est inférieure à 53 V, l'alternateur est défectueux.



Tension à vide standard: supérieure à 53 VCA à 6000 tr/min.

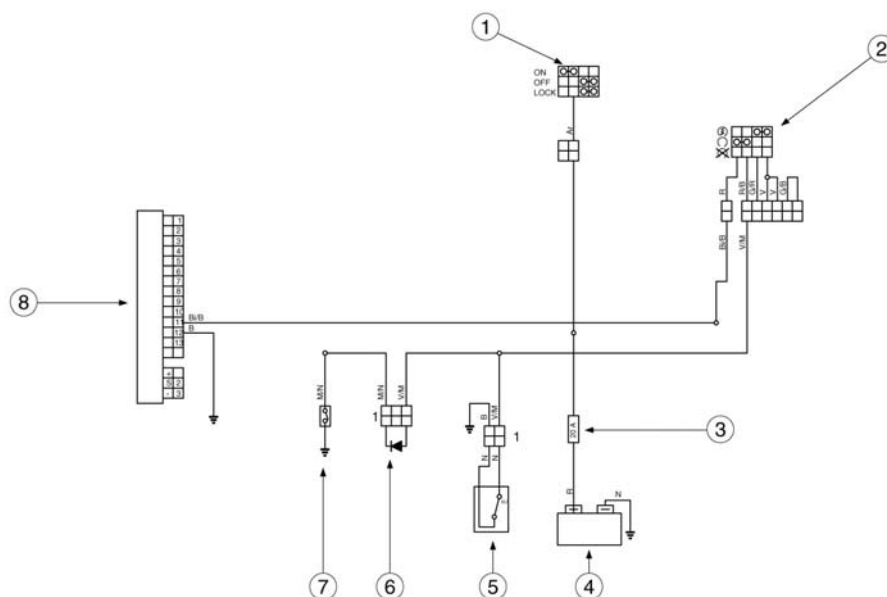
controllo regolatore di tensione

- Tension de sortie 13,5 V - 15 V
- Courant de sortie supérieur à 10 A
(sous tension)



Contrôle du système de démarrage

SCHEMA FONCTIONNEL DU CONSENTEMENT AU DÉMARRAGE



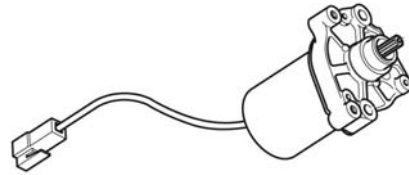
LÉGENDE

1. Commutateur à clé
2. Inverseur de feux droit
3. Fusibles
4. Batterie
5. Interrupteur de la béquille latérale
6. Diode
7. Capteur de position au point mort

8. Centrale CDI

CONTRÔLE DU DÉMARREUR

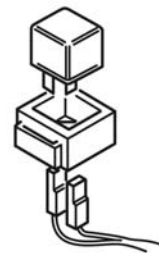
- Pour effectuer le contrôle, alimenter le démarreur avec une batterie de 12 V / 9 Ah.
- À l'aide d'une pince ampèremétrique à courant continu, mesurer le courant absorbé à régime nominal (après 5 secondes).



Valeur correcte 50 - 60 A.

CONTRÔLE DU RELAIS DE DÉMARRAGE

- Pour vérifier le fonctionnement du relais :
- Alimenter avec une tension de 12 V les deux broches mâles (85 - 86).
- À l'aide d'un testeur (en mode ohmmètre), vérifier la continuité entre les deux autres broches (87 - 30).

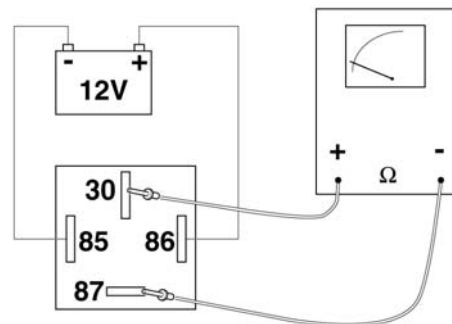


Valeur correcte avec relais alimenté: 0 ohms

Valeur correcte avec relais non alimenté:

infinis ohms

- Si les valeurs mesurées ne correspondent pas à celles reportées, remplacer le relais concerné.

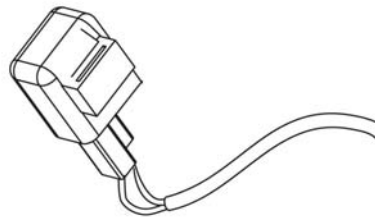
**Contrôle installation clignotants****Contrôle des clignotants**

Vérifier avec les embouts du testeur sur les pôles:

+ / - 5,8 kilohms

- / L (ampoule) 5,3 kilohms

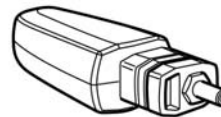
+ / L (ampoule) 4,8 kilohms



CLIGNOTANT AVANT

Ampoule des clignotants:

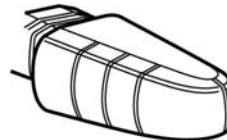
Mini-ampoules (non remplaçables).



CLIGNOTANT ARRIÈRE

Ampoule des clignotants:

Mini-ampoules (non remplaçables).



Contrôle avertisseur sonore

Tension d'essai: 13 V (nominale 12 V)

Absorption : < 3,5 A



À l'aide d'un testeur en mode ohmmètre, vérifier

la continuité des contacts selon le schéma reporté ci-dessous.

Contrôle de la diode

- Débrancher le connecteur à deux voies (de couleur blanche).

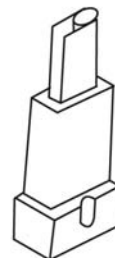
Pour vérifier le fonctionnement des diodes:

ATTENTION

DURANT LE REMONTAGE, S'ASSURER DU BON ACCOUPLEMENT DU CONNECTEUR ÉLECTRIQUE.

Essai (C): l'ampoule ne s'allume pas.

Essai (D): l'ampoule s'allume.



À l'aide d'un testeur (en mode d'essai des diodes), vérifier les valeurs entre les deux broches mâles de la diode comme indiqué sur la figure.

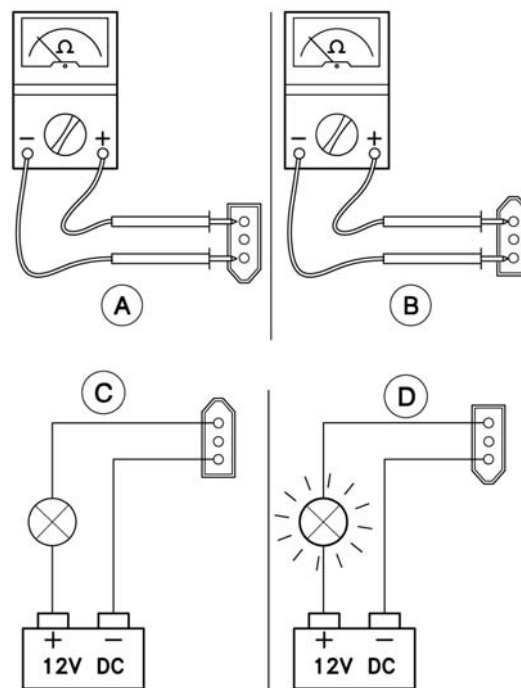
Valeur correcte (mesure A): 0 - 1 ohms.

Valeur correcte (mesure B): infinie.

Dans l'éventualité où le testeur serait dépourvu de la fonction d'essai des diodes, alimenter avec une tension de 12 V, en interposant une ampoule de 12 V - 2 W sur le câble positif et en branchant la diode comme indiqué sur la figure.

ATTENTION

NE PAS UTILISER D'AMPOULES DE PLUS DE 2 W CAR LA DIODE POURRAIT ÊTRE ENDOMMAGÉE.



Indicateurs de niveau

Contrôle de fonctionnement du capteur

- Soulever le réservoir de carburant.
- Débrancher le connecteur.

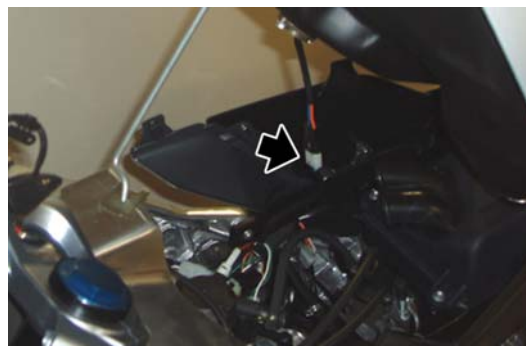
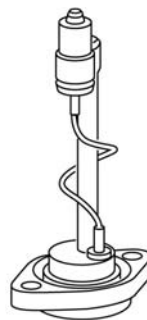
- À l'aide d'un testeur, vérifier les valeurs entre les deux broches mâles du connecteur.

Valeur correcte: Voyant éteint: 750 - 1100 ohms

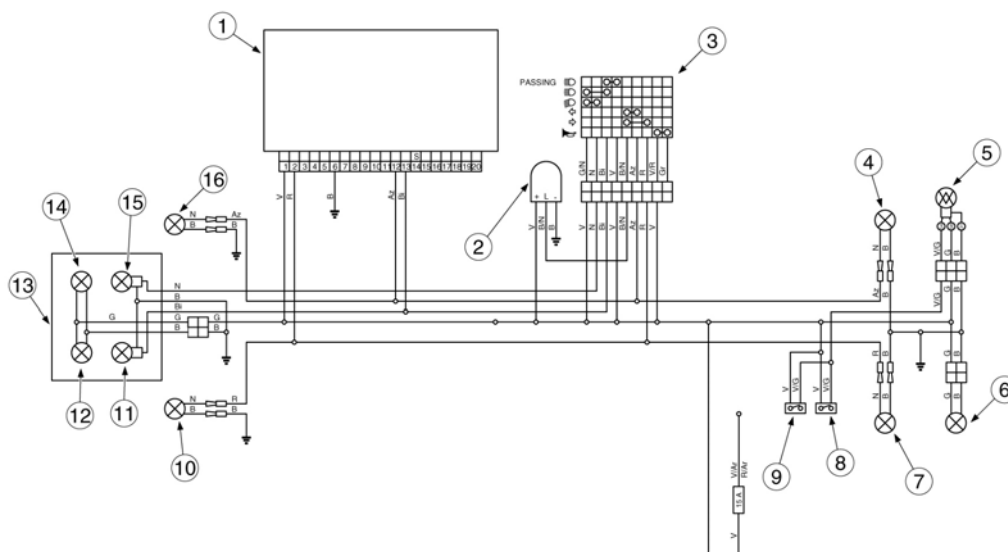
Voyant allumé: Ordre de grandeur: Mégohm

ATTENTION

DURANT LE REMONTAGE, S'ASSURER DU BON ACCOUPLEMENT DU CONNECTEUR ÉLECTRIQUE.



Liste des ampoules



Légende :

1. Tableau de bord électronique
2. Clignotants

3. Inverseur des feux gauche
4. Clignotant arrière droit
5. Ampoule à deux feux position / stop
6. Ampoule d'éclairage de la plaque
7. Clignotant arrière droit
8. Interrupteur stop arrière
9. Interrupteur stop avant
10. Clignotant avant droit
11. Ampoule du feu de route
12. Ampoule du feu de position
13. Feu avant complet
14. Ampoule du feu de position
15. Ampoule du feu de croisement
16. Clignotant avant gauche

Recherche de pannes:

- Vérifier le bon état des fusibles de 15 et de 20 A.
- Vérifier le bon état de l'ampoule des feux d'arrêt.

Interrupteurs:

À l'aide d'un testeur, vérifier la continuité des interrupteurs, en faisant référence au schéma spécifique reporté.

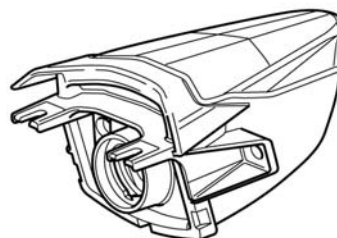
En présence d'une anomalie, remplacer le groupe d'interrupteurs correspondant.

**FEU ARRIÈRE**

Feu de position arrière / plaque d'immatriculation

/ stop:

12 V - 5 / 21 W

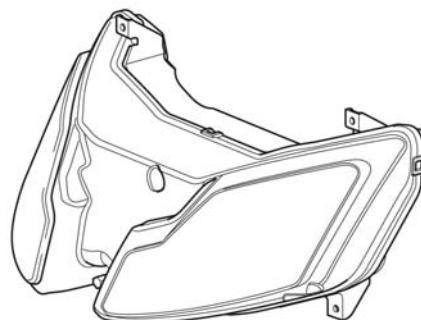


FEU AVANT

Feu de croisement (halogène): 12 V - 55 W H 11

Feu de route (halogène): 12 V - 55 W H 11

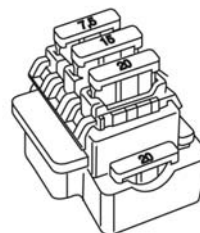
Feu de position : 12 V - 5 W



Fusibles

DISPOSITION DES FUSIBLES

1. **Fusible de 20 A** De la batterie à l'interrupteur d'allumage, le régulateur de tension et l'horloge.
2. **Fusible de 15 A** De l'interrupteur d'allumage à toutes les charges des feux et du klaxon, aux solénoïdes (FULL POWER) et au démarreur RAVE.
3. **Fusible de 7,5 A** De l'interrupteur d'allumage à l'allumage et à la sécurité du démarrage.

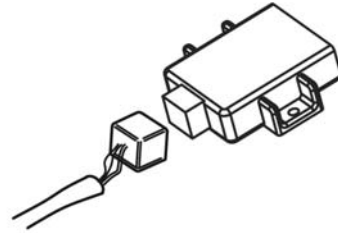


N.B.

UN FUSIBLE EST DE RÉSERVE.

Centrale

- La centrale est préparée pour l'autodiagnostic interne. En cas de fonctionnement douteux, installer sur le véhicule une centrale fonctionnant correctement.



Batterie

BATTERIE

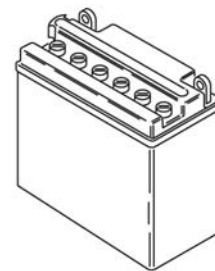
(12 V - B9 - B)

En cas d'anomalie, contrôler avant tout que le système de recharge fonctionne correctement.

Pour contrôler la batterie, la déposer du véhicule et procéder comme suit: Vérifier visuellement:

- qu'il n'y ait pas de signes évidents de sulfatation (qui se manifeste par une coloration blanche d'un ou plusieurs éléments);
- que le niveau d'électrolyte soit compris entre les deux crans de repère "MIN" et "MAX";
- qu'il n'y ait pas de fuites du récipient (enveloppe externe).

Soumettre à charge lente la batterie pendant au moins 10 heures. Après la recharge, contrôler la densité de l'électrolyte dans chaque élément, à l'aide d'un densimètre. Si la densité est inférieure à 1,26 dans un élément quelconque ou bien si la tension à vide est inférieure à 12 V, la batterie doit être sûrement remplacée.



Transmetteur de vitesse

Tension de fonctionnement: $VCC = 5 \div 24 V$

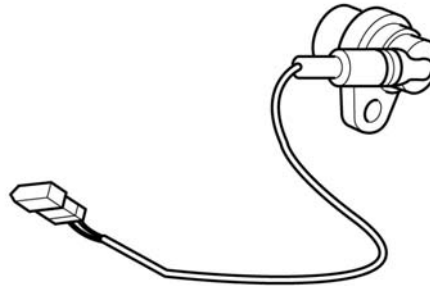
Tension maximale applicable: 26 V

Tension inverse maximale: -16 V

Consommation de courant maximale: 10 mA

Température de fonctionnement opérationnel:

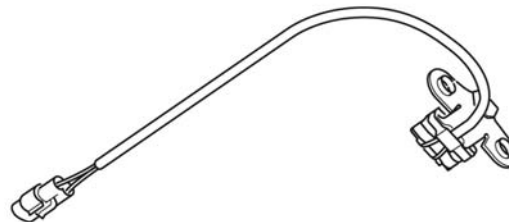
-20 °C ÷ +80 °C (-7.6 °F ÷ +112 °F)



Capteur tours moteur

Contrôle pick-up

- Débrancher le connecteur des bornes des pick-up.
- À l'aide d'un testeur de poche (graduation 1000 ohms), mesurer la résistance entre les bornes des câbles jaune / bleu et jaune / violet. La valeur de résistance mesurée doit être comprise entre 190 et 300 ohms.
- Si la résistance est infinie ou inférieure à la valeur prescrite, le pick-up doit être remplacé.



Capteur température moteur

CAPTEUR DE TEMPÉRATURE DU MOTEUR

Caractéristique	Description/valeur
1ère encoche = Température 40 °C (104 °F)	297 ohms
2ème encoche = Température 48 °C (118.4 °F)	216 ohms
3ème encoche = Température 55 °C (131 °F)	166 ohms
4ème encoche = Température 80 °C (176 °F)	71 ohms
5ème encoche = Température 96 °C (204.8 °F)	43 ohms
6ème encoche = Température 114 °C (237.2 °F)	26 ohms

Résistance en ohms (+/- 10 %)

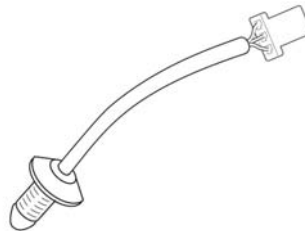


Capteur température air

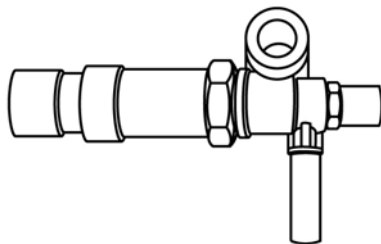
CAPTEUR DE TEMPÉRATURE D'AIR

Caractéristique	Description/valeur
5 °C (41 °F)	5310 ohms
10 °C (50 °F)	4134 ohms
25 °C (77 °F)	2053 ohms
30 °C (86 °F)	1651 ohms
40 °C (104 °F)	1090 ohms
50 °C (122 °F)	738 ohms

Résistance en ohms (+/- 10 %)



Soupape d'air en aspiration



Résistance de la soupape d'air 70 - 80 ohms à 25 °C (77 °F)

Non alimentée: soupape fermée

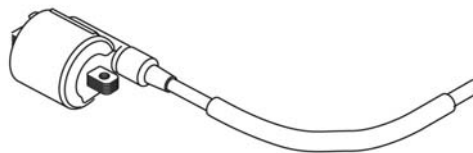
Alimentée en 12 V: soupape ouverte

Bobine

Résistance d'enroulement de la bobine

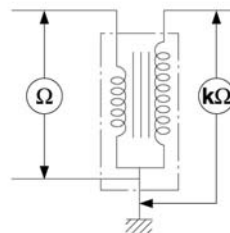
Primaire 0,11 - 0,21 ohms

Secondaire 4,3 - 8,1 kilohms



Contrôle

Il est possible d'utiliser un testeur de poche pour réaliser le contrôle. Dans tous les cas, la continuité des enroulements du primaire et du secondaire doit être contrôlée. Il n'est pas nécessaire que la lecture en ohms soit exacte mais, si les enroulements sont en bon état, leur continuité doit être relevée avec les valeurs de résistance ohmique reportées ci-dessus.



Capteur sélecteur de vitesse au point mort

À l'aide d'un testeur, vérifier les valeurs:

- une fois la vitesse engagée, le testeur indique

une valeur de résistance infinie.

- au point mort, la résistance est égale à 0 ohms.



Capteur béquille latérale

Cette diode a également pour fonction de signaler:

- boîte de vitesses au point mort;
- voyant neutre sur le tableau de bord;
- relais de démarrage.



Contrôle de la diode

- Débrancher le connecteur à deux voies (de couleur blanche).

Pour vérifier le fonctionnement des diodes:

ATTENTION

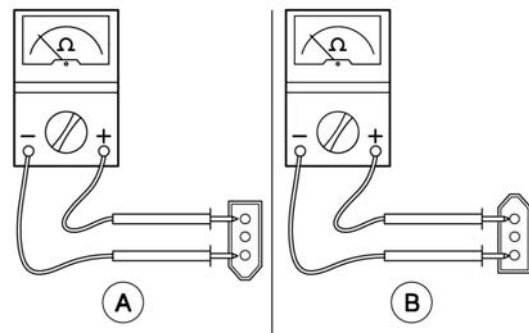
DURANT LE REMONTAGE, S'ASSURER D'ACCOUPLER CORRECTEMENT LE CONNECTEUR ÉLECTRIQUE (1).

À l'aide d'un testeur (en mode d'essai des diodes), vérifier les valeurs entre les deux broches mâles de la diode comme indiqué sur la figure.

Valeur correcte (mesure A): 0 - 1 ohms.

Valeur correcte (mesure B): infinie.

Dans l'éventualité où le testeur serait dépourvu de la fonction d'essai des diodes, alimenter avec une tension de 12 V, en interposant une ampoule de 12 V - 2 W sur le câble positif et en branchant



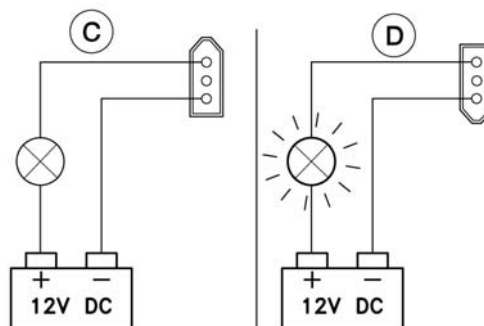
la diode comme indiqué sur la figure.

ATTENTION

NE PAS UTILISER D'AMPOULES DE PLUS DE 2 W CAR LA DIODE POURRAIT ÊTRE ENDOMMAGÉE.

Essai (C): l'ampoule ne s'allume pas.

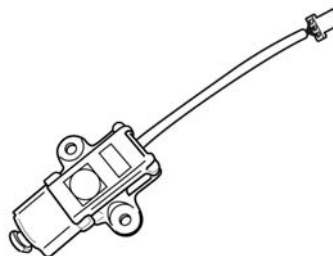
Essai (D): l'ampoule s'allume.



Contrôle de l'interrupteur

À l'aide d'un testeur, vérifier les valeurs entre les deux bornes:

- la béquille dépliée, le testeur indique une valeur de résistance infinie.
- la béquille repliée, la résistance est égale à 0 ohms.



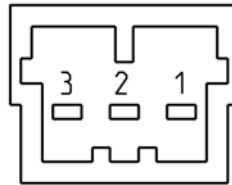
Connecteurs

ECU

CONNECTEUR A

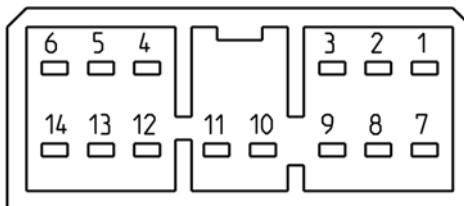
	Caractéristique	Description/valeur
1	Broche 1	Positif capt. vitesse
2	Broche 2	Signal capt. vitesse
3	Broche 3	Masse des signaux

Connettore A

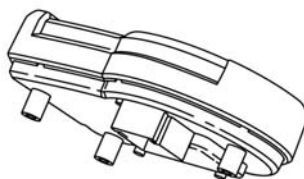
**CONNECTEUR B**

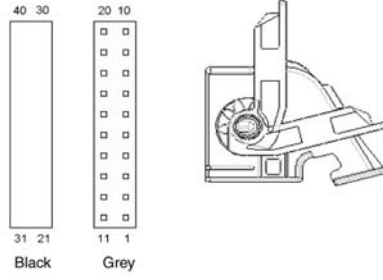
	Caractéristique	Description/valeur
1	Broche 1	Soupape rave
2	Broche 2	Ligne "K"
3	Broche 3	+ sous tension
4	Broche 4	Entrée capteur de température
5	Broche 5	+ 5 V TPS
6	Broche 6	Ampoule mi
7	Broche 7	Soupape maj2
8	Broche 8	Sortie vitesse
9	Broche 9	Entrée pick-up
10	Broche 10	Sortie RPM
11	Broche 11	Entrée km
12	Broche 12	Masse
13	Broche 13	Entrée TPS
14	Broche 14	Bobine H.T.

Connettore B

**Tableau de bord****CONNECTEUR DU TABLEAU DE BORD**

	Caractéristique	Description/valeur
1	Broche 1	+ tension
2	Broche 2	Entrée indicateur droit.
3	Broche 3	Non connecté.
4	Broche 4	Entrée RPM.
5	Broche 5	Non connecté.
6	Broche 6	Masse générale.
7	Broche 7	Entrée neutre.
8	Broche 8	Masse des fonctions.
9	Broche 9	Non connecté.
10	Broche 10	Non connecté.
11	Broche 11	+ Batterie.
12	Broche 12	Entrée indicateur gauche.
13	Broche 13	Entrée feux de route
14	Broche 14	Entrée capteur de vitesse.
15	Broche 15	-
16	Broche 16	Ligne K / Entrée chronomètre.
17	Broche 17	Capteur de niveau d'huile
18	Broche 18	Capteur du niveau d'essence
19	Broche 19	Capteur de température de l'eau
20	Broche 20	Mode.





INDEX DES ARGUMENTS

MOTEUR DU VÉHICULE

MOT VÉ

Préparation du véhicule

ATTENTION

AVANT DE PROCÉDER AUX OPÉRATIONS QUI SUIVENT, CONSIDÉRER QUE LE MOTEUR DOIT ÊTRE DÉPOSÉ DU CADRE VERS LE BAS; VEILLER ENSUITE À PRÉVOIR ET POSITIONNER L'OUTILLAGE NÉCESSAIRE.

N.B.

SE MUNIR D'UN PALAN ET DE COURROIES POUR LE LEVAGE.

- Positionner le véhicule sur la béquille avant EN OPTION.
- Enlever le réservoir de carburant
- Déposer l'embout inférieur.
- Déposer les carénages latéraux.
- Soulever le bras du palan jusqu'à ce que les courroies liées au cadre se tendent.
- Déposer l'échappement complet.

Dépose moteur du véhicule

- Desserrer la vis et extraire la bielle de renvoi de la boîte de vitesses en la laissant reliée par la tige au levier de commande de la boîte de vitesses.



- Décrocher le collier du tuyau d'huile du mélangeur (1).



ATTENTION

POSITIONNER DU PAPIER SOUS LE RACCORD POUR RECUEILLIR L'HUILE QUI POURRAIT ÉVENTUELLEMENT COULER.

- Débrancher les tuyaux d'huile et les boucher.

- Dévisser et enlever les trois vis et déposer le couvercle de la pompe à huile.



- Desserrer l'écrou de réglage.



- Extraire le câble de l'accélérateur de la pompe à huile.

ATTENTION

AU REMONTAGE, RÉGLER LA TENSION DU CÂBLE DE L'ACCÉLÉRATEUR EN AGISSANT SUR L'ÉCROU PLACÉ SUR LA POMPE À HUILE.



- Débrancher la pipette de la bougie.



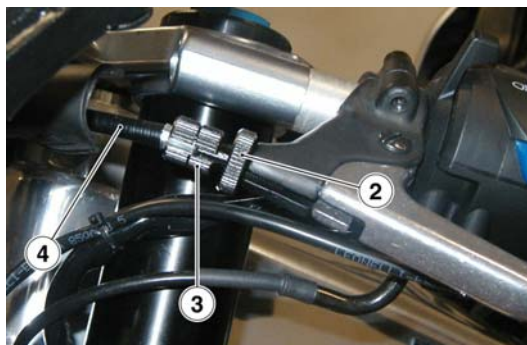
- Débrancher le connecteur électrique de la thermistance.



- Déposer le collier et extraire le tuyau du couvre-culasse du cylindre.



- Desserrer complètement la rondelle de blocage (2).
- Desserrer complètement le régulateur (3).
- Déposer le câble d'embrayage (4) du levier.



- Dévisser et enlever le bouchon de remplissage d'huile de la boîte de vitesses.



- En utilisant un petit tournevis plat, déchausser et retirer de son logement

le câble d'embrayage.

- Extraire le câble d'embrayage.

ATTENTION

**AU REMONTAGE, VÉRIFIER LE JEU DU
LEVIER D'EMBRAYAGE.**



- Déposer la batterie.
- Déposer le collier et débrancher le tuyau du vase d'expansion.



- Dévisser et enlever les deux vis et déposer le carter couvre-pignon.



- Déposer la bague Seeger.

ATTENTION

**POUR FACILITER L'EXTRACTION DU PIGNON DE TRANSMISSION, RELÂCHER
MODÉRÉMENT LA TENSION DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION.**

- Extraire de l'arbre le pignon de transmission avec la chaîne.



- Débrancher dans l'ordre correspondant les connecteurs électriques suivants:

- Déposer le démarreur en dégageant le câblage des colliers et en dévissant la vis.



- Générateur.



- Pick-up



- Masse de la centrale.



- Décrocher les colliers.



- Débrancher le capteur de boîte de vitesses au point mort.



- Desserrer le collier.



- Dévisser et enlever les quatre vis et déposer le couvercle du boîtier du filtre.



- Déposer le collier et débrancher le tuyau d'air secondaire.



- Extraire le collecteur d'aspiration du carburateur, en déplaçant en arrière le boîtier du filtre.

- Dévisser et enlever les deux vis et extraire le câble de l'accélérateur.



- Dévisser et enlever la vis et débrancher le câble de démarrage à froid.



- Débrancher le tuyau d'entrée de l'air d'aspiration du carburateur.
- Débrancher les connecteurs du réchauffeur.

- Dévisser et enlever la vis en

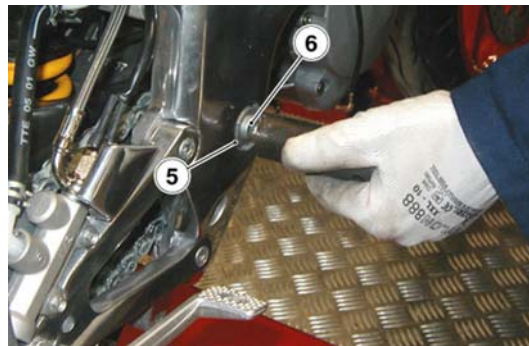
débranchant les connecteurs des masses de l'installation.



- Dévisser et enlever la vis et débrancher le capteur de vitesse.



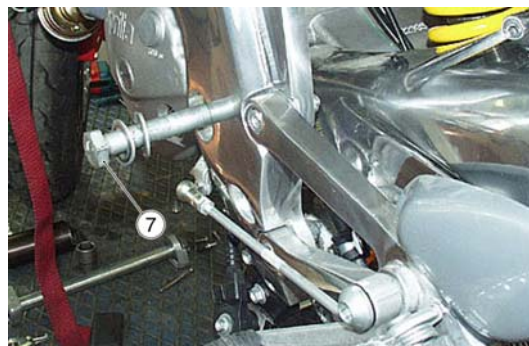
- En opérant du côté droit et en utilisant l'outil respectif de réglage du pivot de la fourche arrière, desserrer complètement la bague (5).
- Desserrer la douille de réglage de la bague (6).



Equipement spécifique

8101945 Bague du pivot de fourche

- En opérant du côté gauche, dévisser et enlever le pivot de la fourche arrière (7), en récupérant les deux rondelles.
- Déposer la fourche arrière du cadre.



- Dévisser et enlever la vis arrière

inférieure en récupérant l'écrou et la rondelle.



- En opérant du côté droit du véhicule, dévisser et enlever l'écrou, en récupérant la rondelle.
- Extraire la vis du côté opposé.

ATTENTION

À CAUSE DU POIDS DU MOTEUR, LES OPÉRATIONS QUI SUIVENT DEMANDENT L'INTERVENTION D'UN SECOND OPÉRATEUR. S'ACCORDER PRÉALABLEMENT SUR LES PROCÉDURES D'EXÉCUTION.

ATTENTION

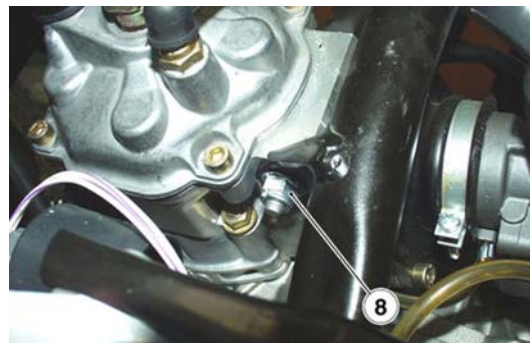
DISPOSER LA BÉQUILLE DE STAND INFÉRIEURE SOUS LE MOTEUR.



- Dévisser et enlever l'écrou (8) en récupérant la rondelle.

AVERTISSEMENT

LE MOTEUR EST RELIÉ AU CADRE SEULEMENT PAR LA VIS SUPÉRIEURE. MANŒVRER AVEC PRUDENCE EN FAISANT ATTENTION AUX DOIGTS ET AUX MEMBRES. DÉGAGER D'ÉVENTUELS OUTILS LE SOL SUR LEQUEL SERA DÉPOSÉ LE MOTEUR.



- Soutenir le moteur et extraire la vis.

- Abaisser le moteur jusqu'à l'appuyer solidement sur la béquille de stand inférieure.

Installation moteur sur le véhicule

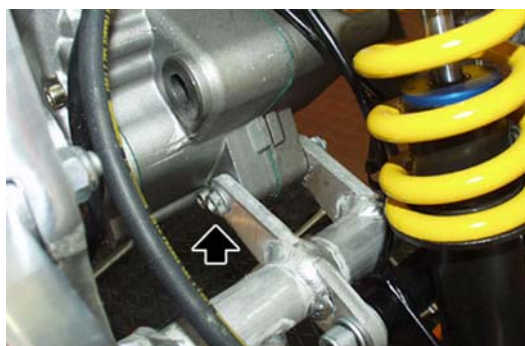
- Déplacer le moteur par de petits mouvements jusqu'à aligner parfaitement les trous de fixation.
- Insérer la vis supérieure en positionnant la rondelle et en serrant l'écrou.



- Insérer la vis supérieure en positionnant la rondelle et en serrant l'écrou.



- Insérer la vis arrière inférieure en positionnant la rondelle et en serrant l'écrou.



ATTENTION

LES OPÉRATIONS DE POSITIONNEMENT ET LA FIXATION DE LA FOURCHE ARRIÈRE DEMANDENT L'INTERVENTION D'UN SECOND OPÉRATEUR.

- Positionner la fourche arrière sur le cadre.
 - La porter en position de façon à ce que les trous soient alignés et en même temps insérer complètement le pivot du côté gauche.
-
- Le réglage correct du jeu du pivot de la fourche arrière s'obtient en portant

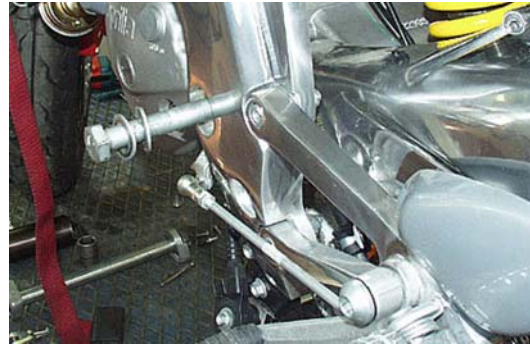
en butée la douille de réglage de la bague (1) et en la vissant ensuite d'un quart de tour supplémentaire.

ATTENTION

SE MUNIR DE L'OUTIL RESPECTIF DE RÉGLAGE DU PIVOT DE LA FOURCHE ARRIÈRE.

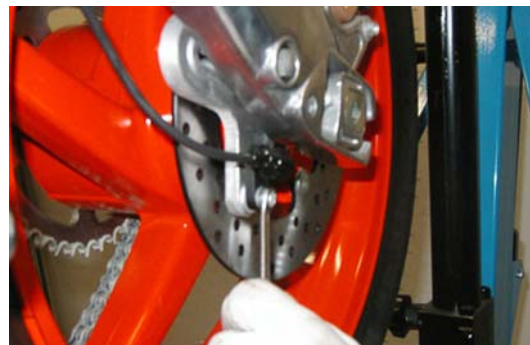
Equipement spécifique

8101945 Bague du pivot de fourche



- En maintenant immobilisée la douille (2), serrer la bague (1) à l'aide de l'outil spécial.
- Procéder ensuite au réglage du pivot de la fourche arrière, comme suit:
 - En utilisant l'outil de réglage respectif, desserrer complètement la bague (1) en opérant depuis la partie supérieure droite.
 - Serrer au couple prescrit la douille de réglage de la bague (2).
 - Serrer la bague (1) en utilisant l'outil spécial respectif.
 - Serrer le pivot de la fourche arrière.

- Positionner le capteur de vitesse et serrer la vis.



- Positionner le câble de démarrage à froid et serrer la vis.



- Positionner le collecteur d'aspiration sur le carburateur, en déplaçant en avant le boîtier du filtre.
- Positionner le câble de l'accélérateur et serrer les deux vis.



- Brancher sur le carburateur le tuyau d'entrée de l'air d'aspiration.
- Brancher les connecteurs sur le réchauffeur.



- Remplacer le collier et brancher le tuyau d'air secondaire.

- Positionner le couvercle du boîtier du

filtre et serrer les quatre vis.



-
- Serrer le collier.



- Brancher dans l'ordre correspondant les connecteurs électriques suivants:

- Positionner les masses de l'installation, en serrant la vis.



- Brancher le capteur de boîte de vitesses au point mort.



- Remplacer les colliers.



- Masse de la centrale.



- Pick-up



- Générateur.



- Brancher le démarreur au câblage en serrant la vis.



- Positionner sur l'arbre le pignon de transmission avec la chaîne.
- Positionner la bague Seeger.



- Positionner le carter couvre-pignon et le fixer avec les deux vis.



- Installer la batterie.
- Remplacer le collier et brancher le tuyau du vase d'expansion.



- Repositionner le câble d'embrayage dans son logement.



- Serrer le bouchon de remplissage d'huile de la boîte de vitesses.



- Positionner le câble d'embrayage (3) dans le levier d'embrayage.

- Dévisser le régulateur (4).
- Serrer partiellement la rondelle de blocage (5).
- Vérifier le jeu du levier d'embrayage.



- Remplacer le collier et positionner le tuyau sur le couvre-culasse du cylindre.



- Brancher le connecteur électrique de la thermistance.



- Brancher la pipette de la bougie.



- Positionner le câble de l'accélérateur dans la pompe à huile.



- Régler la tension du câble de l'accélérateur en agissant sur l'écrou placé sur la pompe à huile jusqu'à aligner les deux repères.



- Positionner le couvercle de la pompe à huile et serrer les trois vis.



- Brancher les tuyaux d'huile et les serrer avec un nouveau collier.



- Positionner la bielle de renvoi de la boîte de vitesses et serrer la vis.
- Installer l'échappement complet.
- Installer l'embout inférieur.
- Installer le réservoir de carburant.
- Installer les carénages latéraux.

**ATTENTION**

AU TERME DES OPÉRATIONS DE RÉINSTALLATION DU MOTEUR, PROCÉDER AUX OPÉRATIONS INDIQUÉES CI-APRÈS.

- S'assurer du juste couple de serrage des vis / écrous de fixation du moteur.
- Effectuer le remplissage de liquide de refroidissement.
- Contrôler la tension de la chaîne de transmission et éventuellement la régler.

N.B.

EFFECTUER UN CONTRÔLE GÉNÉRAL DE TOUS LES COMPOSANTS SUR LESQUELS ON EST INTERVENU ET NOTAMMENT:

- Fixation correcte des câbles électriques avec les colliers adaptés;

ATTENTION

IL NE DOIVENT PAS ÊTRE ENTORTILLÉS NI ÉCRASÉS.

- Accouplement correct des connecteurs électriques;
- Insertion correcte des tuyaux et des manchons, et fixation relative avec les colliers adaptés;
- Les câbles de l'accélérateur et du démarrage à froid doivent glisser librement et ne doivent pas se tendre lors de la rotation du guidon.

INDEX DES ARGUMENTS

MOTEUR

MOT

Boite de vitesses

Arbres pignonnés

Démontage de la boîte de vitesses

- Ouvrir les demi-carters.
- Déposer le joint du carter.
- Extraire le contre-arbre.



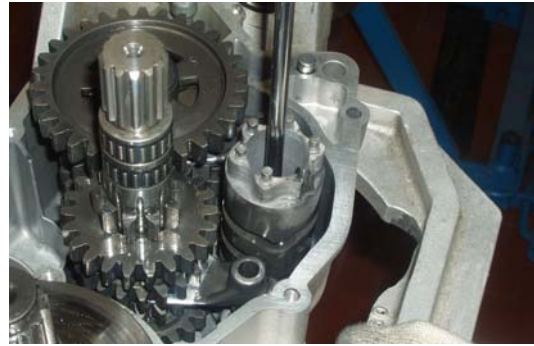
- Fixer le demi-carter côté volant au support du moteur avec la vis adaptée et l'entretoise.



- Extraire les deux tiges de la fourche.



- Dévisser et enlever la vis de fixation de la commande desmodromique en récupérant la rondelle.



- Extraire les trois fourchettes de la boîte de vitesses hors des guides de la commande desmodromique.



- Déposer la commande desmodromique.



- Déposer le joint torique.



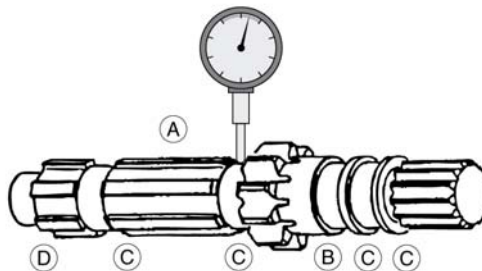
- Tourner le demi-carter sur le support en position standard.

- Déposer le groupe boîte de vitesses (primaire + secondaire).



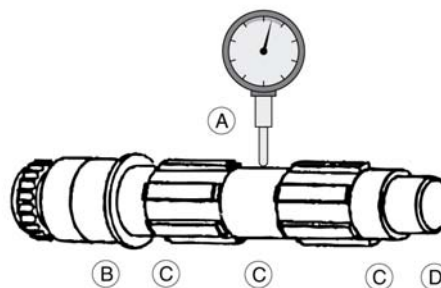
Contrôle de l'arbre primaire

- Vérifier l'état des embrayages et des cannelures. Déviation admise (A) Max. 0,03 mm (0.0012 in); Limite d'usure (B) Min. Diam. 24,96 mm (0.9827 in); Limite d'usure (C) Min. Diam. 20,96 mm (0.8260 in); Limite d'usure (D) Min. Diam 16,97 mm (0.6681 in).



Contrôle de l'arbre secondaire

- Vérifier l'état des embrayages et des cannelures. Déviation admise (A) Max. 0,03 mm (0.0012 in); Limite d'usure (B) Min. Diam. 24,96 mm (0.9827 in); Limite d'usure (C) Min. Diam. 20,96 mm (0.8260 in); Limite d'usure (D) Min. Diam 16,97 mm (0.6681 in).

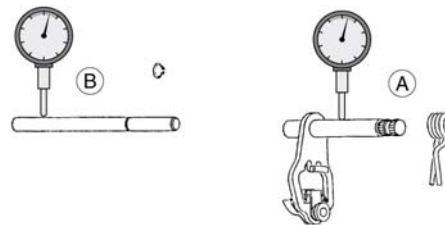
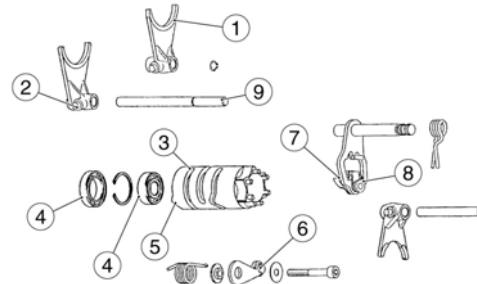


Contrôle desmodromique

- Contrôler l'usure de la zone de contact de la fourchette (1) et du pion d'entraînement (2) des fourchettes.
- Vérifier l'usure des gorges (3) du desmodromique.

- S'assurer que les deux roulements à billes (4) tournent librement et vérifier la présence de corrosion.

- Le rouleau (6) du levier doit tourner librement.
- Vérifier le bon fonctionnement de la dent d'arrêt (7) et du ressort correspondant (8).
- Vérifier que l'arbre de la boîte de vitesses ne soit pas déformé. (A)
Déviation admissible max. = 0,15 mm (0.0059 in)
- Vérifier que les deux arbres des fourchettes ne soient pas déformés. (B) Déviation admissible max. = 0,05 mm (0.0020 in)



**L'EXTRÉMITÉ DE L'ARBRE LONG (9) DE LA FOURCHETTE QUI SAILLIT DU CARTER SERT DE BUTÉE DE LA TRANSMISSION ET IL POURRAIT SE PLIER SOUS UNE CHARGE EXCESSIVE (CHOC).
IL EST POSSIBLE DE CONTRÔLER LA DÉVIATION EN DÉPOSANT LE COUVERCLE D'EMBRAYAGE ET EN TOURNANT L'ARBRE LONG.**

Montage boîte de vitesses

- Positionner le manchon de guidage sur l'arbre primaire pour éviter d'endommager le pare-huile.
- Chauffer les carters moteur.
- Appliquer de la LOCTITE Anti Seize

dans les logements de coussinet présents sur le carter.

- Insérer les coussinets dans les logements.
- Insérer le groupe d'engrenages.



-
- Positionner la fourchette de 5e - 6e vitesse sur le pignon d'engrenage de l'arbre secondaire.
 - Positionner la fourchette de 2e - 3e vitesse et la fourchette de 1e - 4e vitesse sur le pignon d'engrenage de l'arbre primaire. La fourchette de 2e - 3e vitesse doit être installée avec le chiffre imprimé 123 orienté vers le haut. La fourchette de 1e - 4e vitesse doit être installée avec le chiffre imprimé 113 orienté vers le haut.



-
- Appliquer de l'huile pour engrenages sur les cannelures du desmodromique.
 - Positionner le desmodromique dans le carter.



-
- Positionner la rondelle et la vis de fixation de la commande desmodromique et effectuer le serrage.



- Insérer toutes les fourchettes dans les guides du desmodromique.
- Lubrifier les arbres de la boîte de vitesses et les insérer dans les logements respectifs, en faisant particulièrement attention à ce que l'arbre court de la boîte de vitesses ait le côté biseauté orienté vers le haut et que l'anneau de sécurité de l'arbre long soit bien positionnée.
- Vérifier le glissement correct des composants de la boîte de vitesses.



- Chauffer le carter.
- Appliquer de la LOCTITE Anti Seize sur chaque logement de coussinet du contre-arbre.
- Insérer le coussinet.
- Insérer le contre-arbre dans le coussinet.

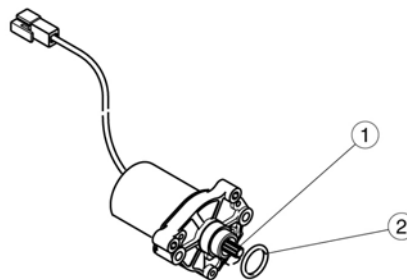


Démarrateur électrique

DÉMARREUR

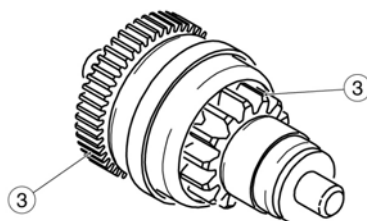
- S'assurer que la denture (1) ne soit pas déformée ni usée.

- S'assurer que le joint torique (2) ne soit pas endommagé ni usé.
- La réparation du démarreur électrique n'est pas prévue. Si nécessaire, remplacer l'intégralité du démarreur.



PIGNON DE DÉMARRAGE

- S'assurer que les pignons (3) ne soient pas usés.
- Le pignon de démarrage doit se bloquer avec précision dans une direction.



Dépose du démarreur électrique

- Dévisser et enlever les deux vis de fixation.
- Déposer le démarreur.

N.B.

LA DÉPOSE DU DÉMARREUR EST POSSIBLE MÊME AVEC LE MOTEUR MONTÉ SUR LE MOTOCYCLE.

Installation du démarreur électrique

- Positionner le démarreur électrique.
- Appliquer de la LOCTITE 221.
- Serrer les deux vis de fixation du démarreur.

Démontage du pignon intermédiaire

- Déposer le volant magnétique.
- Extraire le pignon du démarreur.



Montage du pignon intermédiaire

- Tourner le support moteur de façon à placer vers le haut le côté allumage.
- Appliquer de la MOLYKOTE 111 sur les logements des coussinets et sur les dents du groupe de pignons de démarrage.
- Installer dans le trou le groupe de pignons de démarrage en même temps que la rondelle de butée avec les roulements à rouleaux.



Côté alternateur

Dépose du couvercle volant moteur

- Incliner le moteur sur le support de façon à positionner le couvercle d'allumage vers le haut.
- Dévisser et enlever les six vis de fixation du couvercle volant.



- Déposer le couvercle du volant.



Dépose du volant magnétique

- Déposer le couvercle du volant.

- Déposer le couvercle du pignon du démarreur.



- Dévisser les deux vis M5 et enlever le pick-up externe.



- Positionner le plateau extracteur sur le volant et le fixer avec les trois vis à six pans creux M6. La came du volant doit être dirigée vers le pick-up externe, en s'assurant que le vilebrequin soit au P.M.H. Lors de l'installation du plateau extracteur, s'assurer que la position des pivots de support soit correcte.



- Dévisser et enlever la vis hexagonale M12x1 en récupérant la rondelle de blocage.



- Mettre le manchon de protection sur le filetage du vilebrequin.
- Insérer l'extrémité longue filetée de la vis de l'extracteur dans le plateau

extracteur et enlever le volant.



Dépose du stator

- Dévisser et enlever les trois vis de fixation du stator M6.



- Déposer le stator, le passe-câble et le blocage externe.
- Déposer la clavette Woodruff du vilebrequin.



Installation du volant moteur

- Dégraisser la partie conique du vilebrequin et le volant.
- Positionner le volant au niveau de la cannelure sur le vilebrequin.
- Positionner la rondelle et la vis de fixation du volant magnétique sans la serrer.

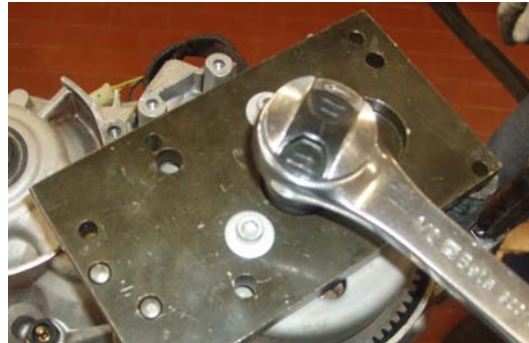
- Porter le volant jusqu'au P.M.H
- Positionner correctement le plateau extracteur avec les boulons de blocage sur le volant et le fixer avec les trois vis M6 x 16.

Equipement spécifique

AP0277455 Plateau extracteur de séparation des demi-carters



- Serrer l'écrou de fixation du volant magnétique.



- Positionner le pick-up et serrer les deux vis de fixation du pick-up et régler la distance du pick-up à 0,55 mm (0.217 in).





- Appliquer du SILASTIC 732 RTV sur le passe-câble de la bobine et du stator en le faisant ensuite glisser dans la cavité du carter.
- Monter le couvercle du dispositif de démarrage électrique sur le pignon de démarrage.

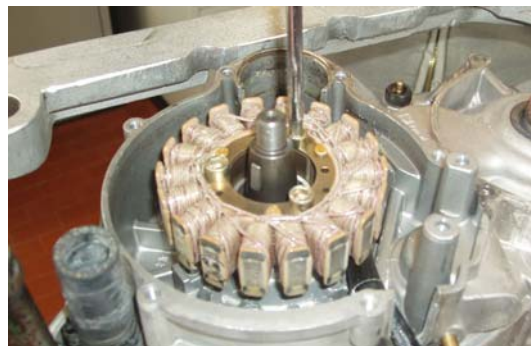


Installation stator

- Insérer la clavette Woodruff dans le vilebrequin.
- Positionner le stator.



- Serrer les trois vis de fixation du stator.



Installation couvercle volant

- Appliquer une fine couche de SILASTIC 732 RTV sur le centrage du couvercle d'allumage.
- Positionner le couvercle du volant.



- Serrer les six vis de fixation du couvercle du volant.



Côté embrayage

Dépose du couvercle embrayage

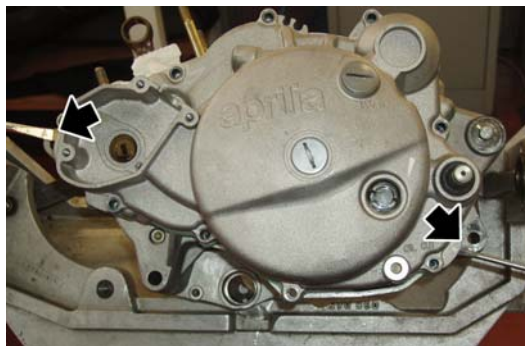
- Dévisser et enlever les neufs vis de fixation du couvercle d'embrayage.



- Soulever le couvercle d'embrayage à l'aide de deux tournevis en faisant levier dans les points prévus, en prêtant une attention particulière à ne pas endommager les surfaces

d'étanchéité et le joint.

- Déposer le joint.



Démontage de l'embrayage

- Déposer le bloc de disques d'embrayage de la base de l'embrayage.



- Déposer la base de l'embrayage de l'arbre secondaire.

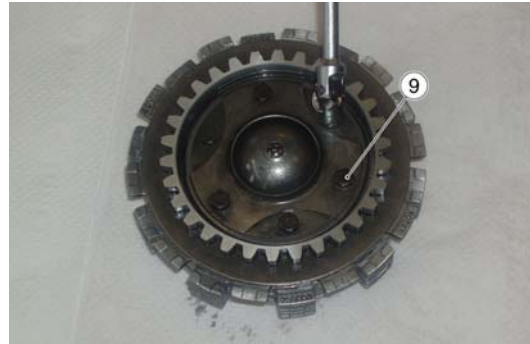


Contrôle des disques embrayage

- Dévisser et enlever les six vis de fixation M5 (9) transversalement et démonter l'embrayage.



**LE DISQUE SUPÉRIEUR SERT DE RESSORT
ET DOIT ÊTRE REMIS DANS LA MÊME**

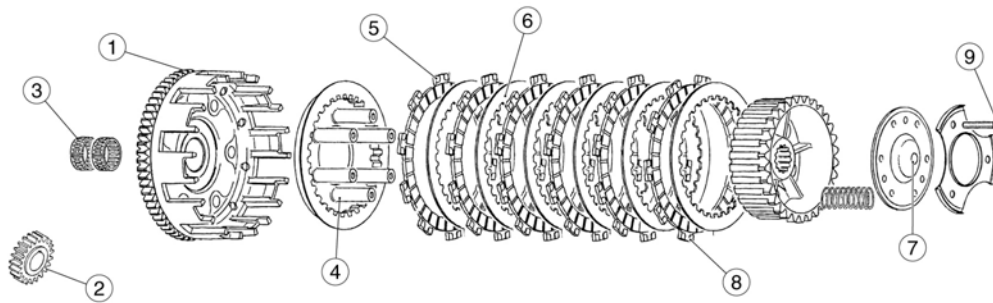
POSITION SUPÉRIEURE.

- Contrôler que les disques lisses (6) ne soient pas déformés; Limite de distorsion max. 0,15 mm (0.0059 in)
- Contrôler que les disques d'embrayage garnis (5) ne soient pas usés; Limite d'usure, épaisseur min. 2,8 mm (0.110 in)

**LE DISQUE SUPÉRIEUR SERT DE RESSORT ET DOIT ÊTRE REMIS DANS LA MÊME POSITION SUPÉRIEURE.****VÉRIFIER:**

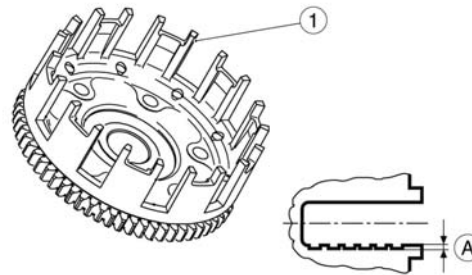
- Les flancs des dents de la cloche d'embrayage (1) et du pignon de commande (2).
- La cage et les rouleaux des deux roulements à rouleaux (3).
- La denture du disque interne (4).
- Les ruptures des disques de frottement (5).
- Les ruptures, les marques ou l'usure des disques d'embrayage internes (6).
- La bille (7) du disque de blocage doit se mouvoir librement et ne doit pas être usée.
- Au remontage de l'embrayage, faire attention à ce que le disque d'embrayage garni placé à l'extrémité supérieure soit encastré dans les creux les plus courts (8).
- Visser les vis de fixation de l'embrayage (9) sans les serrer, procéder à les serrer seulement après l'installation de l'embrayage.

**LE DISQUE SUPÉRIEUR SERT DE RESSORT ET DOIT ÊTRE REMIS DANS LA MÊME POSITION SUPÉRIEURE.**



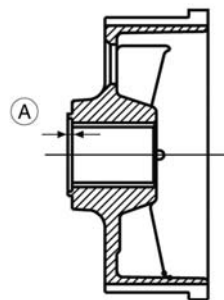
Contrôle de la cloche embrayage

- Contrôler les cannelures de guidage usées de la cloche d'embrayage (1); profondeur d'insertion max. (A) = 0,5 mm (0.020 in).



Contrôle du moyeu embrayage

- Quand le moyeu d'embrayage est usé cela peut créer des problèmes de glissement de la cloche. Le moyeu doit être remplacé si la surface du moyeu dépasse la limite d'usure. Limite d'usure max. (A) 0,3 mm (0.012 in).



Montage de l'embrayage

- Vérifier que les deux roulements à rouleaux soient installés sur l'arbre secondaire.
- Installer la base de l'embrayage.



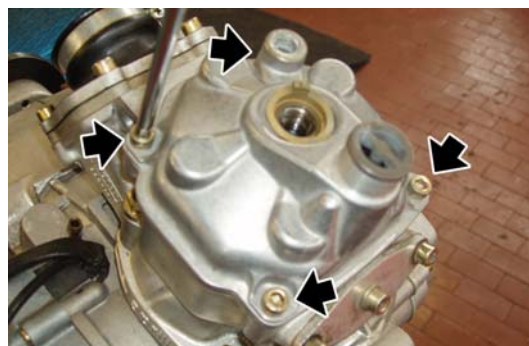
- Installer le bloc-disques préassemblé sur la base de l'embrayage précédemment positionnée sur l'arbre secondaire.



Culasse et distribution

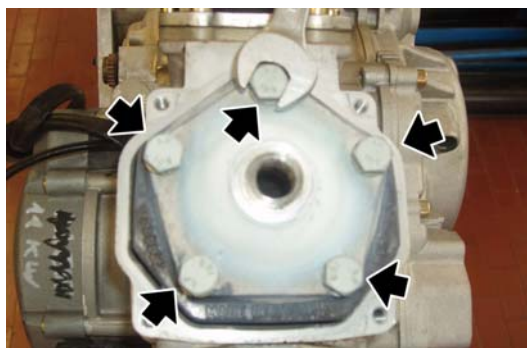
Dépose du couvercle culasse

- Dévisser et enlever les quatre vis à six pans creux de fixation du couvre-culasse.
- Enlever le couvre-culasse.
- Enlever les deux joints toriques.



Dépose de la culasse

- Déposer le couvre-culasse.
- Enlever les cinq vis à six pans creux M8 et les rondelles de blocage.
- Enlever l'insert de la chambre de combustion avec le joint torique.



Culasse

Contrôle culasse

CULASSE

- Éliminer les résidus de combustion de la chambre de combustion et les dépôts calcaires de la surface en contact avec l'eau de refroidissement.
- S'assurer que l'insert de la chambre de combustion ne présente pas de ruptures et que le filetage de la bougie soit en bon état.
- S'assurer que les surfaces d'étanchéité soient en bon état et lisses.
- La surface d'étanchéité de l'insert de la chambre de combustion forme une légère conicité en partant d'un diamètre de 63 mm (2.48 in).



COUVRE-CULASSE

- S'assurer que les surfaces d'étanchéité des deux joints toriques soient propres.
- S'assurer que le couvre-culasse ne présente pas de ruptures.

Ensemble cylindre-piston

Dépose du cylindre

- Déposer la culasse.
- En opérant des deux côtés, déposer les quatre vis de fixation en récupérant les rondelles.
- Extraire le cylindre en prêtant une attention particulière à ne pas endommager le piston.
- Déposer le joint de base du cylindre.



Démontage du piston

- Déposer le cylindre.
- Enlever une des deux bagues Seeger de l'axe de piston en utilisant un outil adéquat.

ATTENTION

AVANT D'ENLEVER L'ANNEAU DE SÉCURITÉ DE L'AXE DE PISTON, COUVRIR L'OUVERTURE DU CARTER AVEC UN CHIFFON PROPRE AFIN D'ÉVITER QUE L'ANNEAU NE TOMBE DANS LE CARTER.

N.B.

IL N'EST PAS NÉCESSAIRE D'ENLEVER LES



DEUX ANNEAUX DE SÉCURITÉ DE L'AXE DE PISTON.

- Expulser l'axe de piston avec un pointeau adéquat.

ATTENTION

PENDANT L'EXPULSION DE L'AXE DE PISTON, TENIR TOUJOURS LE PISTON D'UNE MAIN POUR ÉVITER QUE LA BIELLE NE PLIE.



- Déposer le piston en récupérant la cage à rouleaux.

ATTENTION

PENDANT L'EXPULSION DE L'AXE DE PISTON, TENIR TOUJOURS LE PISTON D'UNE MAIN POUR ÉVITER QUE LA BIELLE NE PLIE.

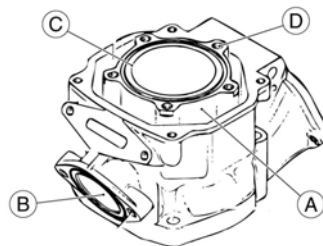


Contrôle du cylindre

- Retirer les dépôts calcaires laissés par l'eau de la gaine de refroidissement du cylindre (A).
- Éliminer les résidus de combustion de la lumière d'échappement (B).
- Nettoyer et contrôler la cannelure du

joint torique (C).

- S'assurer que tous les filetages (D) soient en parfait état.
- S'assurer que toutes les surfaces d'étanchéité soient lisses et propres.
- Vérifier l'usure de la paroi du cylindre.



Ovalisation: limite d'usure max. 0,02 mm (0.0008 in).

Contrôle du piston

- Vérifier l'absence de traces de détonation / cognement dans la culasse sur la zone de jaillissement et au centre du piston.
- S'assurer que le piston ne présente pas de ruptures ni signes de pression ou grippage.



LES RAYURES LÉGÈRES PEUVENT ÊTRE ÉLIMINÉES PAR ABRASION EN UTILISANT UNE TOILE ÉMERI (GRAIN 600 - 800).

- Nettoyer le ciel du piston et le côté inférieur, ainsi que les cannelures du segment d'étanchéité.



NETTOYER SOIGNEUSEMENT LES CANNELURES DU SEGMENT AVEC UN RACLEUR OU PRÉFÉRABLEMENT AVEC UN VIEUX BOUT DE SEGMENT D'ÉTANCHÉITÉ.

- Jeu entre piston et paroi = Diam. cylindre - Diam. piston. Jeu nominal 0,020 mm - 0,035 mm (0.00079 - 0.00138 in). Limite d'usure max. 0,080 mm (0.00315 in).

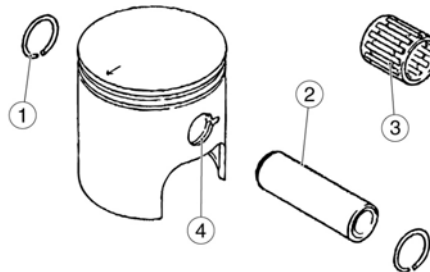


QUAND LA LIMITE D'USURE EST DÉPASSÉE, UTILISER UN PISTON SURDIMENSIONNÉ OU REMPLACER LE CYLINDRE ET LE PISTON.

LORS DU REMPLACEMENT DU PISTON, REMPLACER ABSOLUMENT LES DEUX ANNEAUX DE SÉCURITÉ (1), L'AXE DE PISTON (2) ET LA CAGE À ROULEAUX (3).

- L'axe de piston (2) doit s'adapter au piston sans jeu considérable.

- S'assurer que les cannelures des anneaux de sécurité (4) ne soient pas usées.



- Mesurer le jeu axial des segments avec un calibre d'épaisseur. Limite d'usure max. = 0,10 mm (0.0039 in).
- Distance entre les extrémités du segment d'étanchéité. Distance nominale entre les extrémités 0,05 - 0,20 mm (0.0019 - 0.0079 in). Limite d'usure max. 0,8 mm (0.032 in).



POUR MESURER LA DISTANCE ENTRE LES EXTRÉMITÉS D'UN SEGMENT D'ÉTANCHÉITÉ, POSITIONNER LE SEGMENT DANS LE CYLINDRE EN UTILISANT LE PISTON COMME MOYEN DE POUSSÉE ET CONTRÔLER LA DISTANCE AVEC UN CALIBRE D'ÉPAISSEUR.

Montage piston

- Positionner le joint de base du cylindre.



LE JOINT DU CARTER NE DOIT NI SAILLIR NI RESTER RENTRÉ PAR RAPPORT À LA SURFACE DE LA BASE DU CYLINDRE, POUR ÉVITER DES FUITES DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DANS LE CARTER.

- Positionner un anneau de sécurité dans la cannelure du piston.



UTILISER UNIQUEMENT DES ANNEAUX DE SÉCURITÉ NEUFS. S'ASSURER QUE LES EXTRÉMITÉS OUVERTES DES ANNEAUX DE SÉCURITÉ SOIENT ORIENTÉES VERS LE BAS.

- Appliquer de l'huile moteur sur les conduits de lubrification des paliers principaux du vilebrequin et même sur les coussinets de la culasse et du pied de bielle.
- Faire glisser la cage à rouleaux dans la bielle.



- Positionner le piston sur la bielle et insérer l'axe de piston dans son logement en le portant en position.



PAR SÉCURITÉ, COUVRIR LE CARTER D'UN CHIFFON PROPRE POUR ÉVITER QUE LES ANNEAUX DE SÉCURITÉ NE TOMBENT DANS LE CARTER.

- Positionner le deuxième anneau de sécurité.



PAR SÉCURITÉ, COUVRIR LE CARTER D'UN CHIFFON PROPRE POUR ÉVITER QUE LES ANNEAUX DE SÉCURITÉ NE TOMBENT DANS LE CARTER.

Installation du cylindre

- Appliquer la clé pour segments d'étanchéité.



S'ASSURER QUE LES SEGMENTS D'ÉTANCHÉITÉ SOIENT DISPOSÉS AVEC LES EXTRÉMITÉS À CÔTÉ DU PIVOT DE FIXATION DANS LA CANNELURE. APPLIQUER DE L'HUILE POUR MOTEURS DEUX TEMPS SUR LA PAROI DU CYLINDRE.

Equipement spécifique

AP0876973 Serre-segments 54 mm

- Positionner le cylindre.



ACCOUPLER SEULEMENT PISTONS ET CYLINDRES APPARTENANT AUX MÊMES PLAGES DE TOLÉRANCE.



- Déposer la clé pour segments d'étanchéité.
- En opérant des deux côtés, serrer transversalement le cylindre avec les quatre écrous M8 et les rondelles correspondantes.



LES ÉCROUS DE FIXATION DOIVENT ÊTRE SERRÉS DE NOUVEAU LORSQUE LE MOTEUR EST FROID ET APRÈS LES 500 PREMIERS KM (310 MI).

Sélection des cylindres

- Le code de dimension du cylindre est estampillé sur la surface de la base du cylindre.
- La lecture du diamètre du cylindre doit

être effectuée au P.M.H.

- La partie inférieure de la surface du cylindre est sujette seulement à une légère usure. Si la zone du P.M.H. du cylindre est trop usée (le brillant, la rugosité et le poli ont disparu), on peut déduire que le moteur a fonctionné avec du carburant d'une excessive concentration en soufre.



Cylindre "A" Diam. 54,000 - 54,010 mm (2.12597

- 2.12637 in) Diam 54,060 mm (2.12834 in)

Cylindre "AB" Diam. 54,010 - 54,015 mm

(2.12637 - 2.12657 in) Diam 54,065 mm (2.12853

in)

Cylindre "B" Diam. 54,015 - 54,025 mm (2.12657

- 2.12696 in) Diam 54,065 mm (2.12893 in)

Sélection du piston

Effectuer la lecture du diamètre du piston avec un micromètre à une distance de 11,5 mm du bord inférieur du piston.

La dimension nominale du piston est gravée sur le ciel du piston.

Les pistons sont divisés en classes en fonction de leurs dimensions caractéristiques:

- PISTON "A", Diam. piston = 53,98 mm (2.1252 in), limite d'usure = 53,93 (2.1232 in), accouplement avec cylindre: "A" ou "AB".
- PISTON "B", Diam. piston = 53,99 mm (2.1256 in), limite d'usure = 53,93 (2.1236 in), accouplement avec cylindre: "B" ou "AB".
- PISTON "Surdimensionnement 1", Diam. piston = 54,00 mm (2.1260 in), limite d'usure = 53,93 (2.1240 in), accouplement avec cylindre: "B" ou cylindre repoli.
- PISTON "Surdimensionnement 2", Diam. piston = 54,00 mm (2.1264 in), limite d'usure = 53,93 (2.1244 in), accouplement avec cylindre: cylindre repoli.

Les pistons sont disponibles avec différents types de segments, identifiés par les numéros de pièce correspondants:

- PISTON (code 294583); SEGMENT D'ÉTANCHÉITÉ de type chromé (code 215670)
- PISTON (code 294587); SEGMENT D'ÉTANCHÉITÉ de type chrome / céramique (code

215720)

- PISTON (code 294589); SEGMENT D'ÉTANCHÉITÉ de type chrome / céramique (code 215820)
- PISTON (code 294588); SEGMENT D'ÉTANCHÉITÉ de type chrome / céramique (nouveau type) (code 215825)



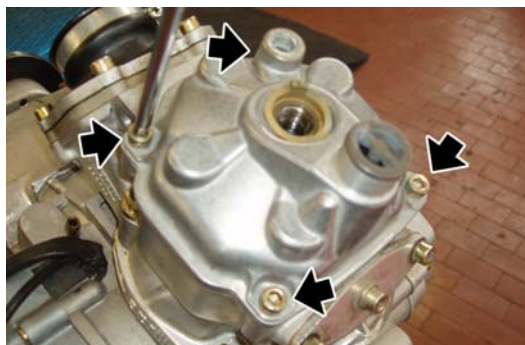
AU CAS OÙ LE PISTON PRÉSENTERAIT UNE USURE EXCESSIVE DUE À UN FONCTIONNEMENT AVEC DU CARBURANT DE QUALITÉ INFÉRIEURE (À FORTE CONCENTRATION DE SOUFRE), IL EST CONSEILLÉ D'UTILISER DES BAGUES EN CHROME / CÉRAMIQUE, ET DE RECOURIR À UN CARBURANT DE MARQUE DIFFÉRENTE.

Installation du couvercle culasse

- Positionner les joints toriques.

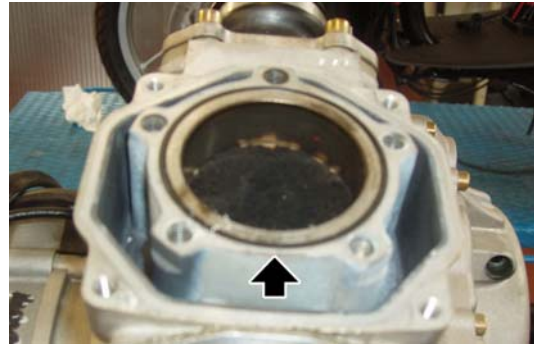


- Positionner le couvre-culasse déjà doté du thermostat.
- Serrer transversalement les quatre vis de fixation du couvre-culasse.



Installation de la culasse

- Positionner le joint torique dans la cannelure du cylindre.



- Positionner la culasse.
- Serrer en procédant en étoile les cinq vis à tête hexagonale de fixation de la culasse avec les rondelles.



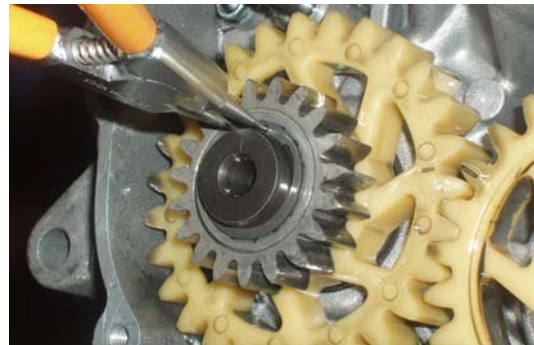
LES ÉCROUS DE FIXATION DOIVENT ÊTRE SERRÉS DE NOUVEAU LORSQUE LE MOTEUR EST FROID ET APRÈS LES 500 PREMIERS KM (310 MI).



Carter vilebrequin

Ouverture carter

- Déposer la bague de blocage du vilebrequin et du contre-arbre.





- Déposer le pignon de commande du vilebrequin.



- Déposer les deux pignons du contre-arbre avec un outil adapté.



- Déposer l'arbre de la boîte de vitesses en récupérant la rondelle de butée.



- Dévisser et enlever la vis de fixation du levier.



- Déposer le levier en récupérant le ressort correspondant, la bague entretoise et la rondelle.



- Dévisser et enlever les neuf vis de fixation du demi-carter.



- Dévisser et enlever la vis de support.



- Positionner le plateau extracteur.
- Positionner les trois vis de fixation.

- Effectuer le centrage parfait du plateau par rapport au vilebrequin.
- Serrer les trois vis de fixation.
- Visser l'extrémité longue filetée de la vis de l'extracteur dans le plateau extracteur jusqu'à ce que le demi-carter côté embrayage commence à se détacher. Faciliter la séparation des demi-carters en frappant avec un marteau en caoutchouc sur l'arbre secondaire, en faisant attention à ce que les demi-carters se séparent parallèlement; procéder avec calme et attention en évitant les coups sur les surfaces d'étanchéité.
- Contrôler la rondelle de butée de l'arbre primaire. Durant la séparation des carters, elle peut rester collée à l'intérieur des demi-carters.
- Une fois les demi-carters détachés, déposer l'outil extracteur avant la séparation complète des demi-carters.



Equipement spécifique

AP0277455 Plateau extracteur de séparation des demi-carters

Dépose du vilebrequin

- Tourner le demi-carter sur le support de façon à ce que la partie supérieure de l'allumage soit orientée vers le haut.



- Positionner le plateau extracteur et le fixer avec quatre vis de fixation M6 sans les serrer.
- Effectuer le centrage correct de l'outil.
- Serrer les quatre vis de fixation M6.
- Insérer la vis de l'extracteur avec l'extrémité longue filetée dans le plateau extracteur.



Equipement spécifique

AP0277455 Plateau extracteur de séparation des demi-carters

- En agissant sur la vis du plateau extracteur, faire sortir le vilebrequin.



FAIRE ATTENTION AU POIDS DU VILEBREQUIN LORS DE L'EXTRACTION. LE SOUTENIR ADÉQUATEMENT, DE FAÇON À ÉVITER DES DÉGÂTS.



Controle demi-carter

- Nettoyer les demi-carters, les roulements à billes et tous les joints de coussinets avec un détergent non agressif.



NE PAS UTILISER DE DÉGRAISSANTS OU DE DILUANTS.

- Nettoyer toutes les surfaces d'étanchéité.

**FAIRE ATTENTION À NE PAS ENDOMMAGER LES SURFACES D'ÉTANCHÉITÉ DURANT LES OPÉRATIONS DE NETTOYAGE.**

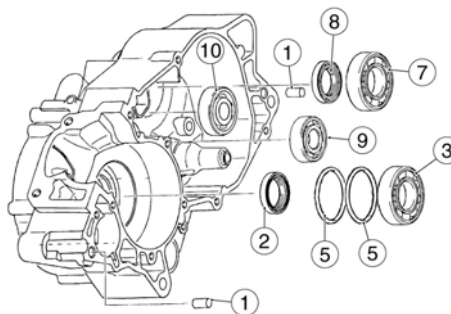
- Contrôler l'absence de fentes ou de dégâts d'autre genre sur les demi-carters.
- Contrôler que les passages de l'huile des paliers principaux ne soient pas obstrués et, si nécessaire, les déboucher avec de l'air comprimé.
- Contrôler que le pivot de la vis de contact bouge facilement et que le ressort soit pré-tendu. L'extrémité arrondie du pivot ne doit pas être utilisée. Fixer la vis de contact avec du SILASTIC 732 RTV.
- Lors du remplacement de la prise d'alimentation en eau, fixer avec de la LOCTITE 648.
- S'assurer que les pare-huile ne soient pas usés ou endommagés.
- Contrôler que tous les roulements à billes bougent sans problèmes et ne soient pas corrodés. Lors du remplacement des roulements à billes, contrôler le serrage dans le carter. SERRAGE Min. = 0,010 mm (0.00039 in).

**SEULS LES LOGEMENTS DES ROULEMENTS À BILLES DU DESMODROMIQUE SONT COULISSANTS.**

- S'assurer qu'aucune des surfaces d'étanchéité ne soit endommagée.
- Contrôler que tous les filetages soient en bon état.

DEMI-CARTER CÔTÉ VOLANT

- Préchauffer le demi-carter à une température approximative de 60 °C - 100 °C (140 °F - 212 °F).
- Enlever les deux pivots de repère (1).

**POUR ÉVITER D'ENDOMMAGER LES SURFACES D'ÉTANCHÉITÉ, PLACER LE**

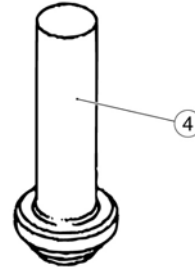
**DEMI-CARTER SUR UNE SURFACE PLATE
ADÉQUATE.**

DEMI-CARTER CÔTÉ VOLANT

- Extraire le pare-huile (2) et le roulement à billes (3) du vilebrequin en utilisant un pointeau adéquat (4).



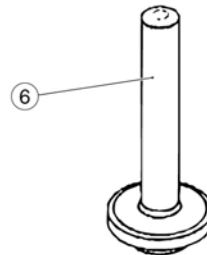
**DERRIÈRE LE ROULEMENT À BILLES DU
VILEBREQUIN SONT PLACÉES DES CALES
POUR LE JEU AXIAL DU VILEBREQUIN (5).
EN CAS DE REMPLACEMENT DU
ROULEMENT À BILLES, LE PARE-HUILE DOIT
ÉGALEMENT ÊTRE REMPLACÉ.**



- Positionner le pare-huile du vilebrequin en utilisant un pointeau (6).



**LE ROULEMENT À BILLES DU VILEBREQUIN
(3) EST MONTÉ EN MÊME TEMPS QUE LE
VILEBREQUIN APRÈS AVOIR VÉRIFIÉ LE JEU
AXIAL.**



Équipement spécifique

**AP0277875 Tampon de montage pour
pare-huile 230425**

- Extraire le roulement à billes (7) de l'arbre primaire avec un pointeau approprié après avoir déposé le pare-huile (8).



NE PAS ENDOMMAGER LE LOGEMENT DU PARE-HUILE DURANT LA DÉPOSE.

- Insérer le pare-huile (8) de l'arbre primaire de l'intérieur vers l'extérieur avec un pointeau

d'insertion.

Équipement spécifique

AP0276502 Tampon de montage pour pare-huile 930675

- Pousser le roulement à billes (7) de l'arbre primaire avec un pointeau adéquat.



LA PARTIE FERMÉE DE LA CAGE DOIT ÊTRE ORIENTÉE VERS LE PARE-HUILE.

- Les roulements à billes de l'arbre secondaire (9) et du contre-arbre (10) peuvent être extraits à l'aide de l'extracteur de roulements.



PLACER LE VIEUX JOINT DU DEMI-CARTER SOUS LE PLATEAU EXTRACTEUR POUR ÉVITER D'ENDOMMAGER LA SURFACE D'ÉTANCHÉITÉ.

Équipement spécifique

AP0277455 Plateau extracteur de séparation des demi-carters

AP0276370 Douille fendue

AP0276372 Douille fendue

- Les roulements à billes de l'arbre secondaire et du contre-arbre peuvent être extraits à l'aide de l'extracteur de roulements.



LA PARTIE ARRIÈRE DE LA CAGE DU ROULEMENT DOIT ÊTRE ORIENTÉE VERS L'EXTÉRIEUR.

- Le roulement à rouleaux du pignon du démarreur peut être extrait avec un extracteur de roulements.

DEMI-CARTER CÔTÉ EMBRAYAGE

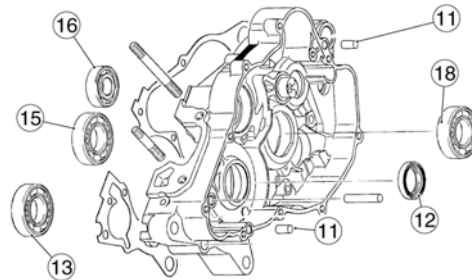
- Préchauffer le demi-carter à une température de 60 °C - 100 °C (140 °F - 212 °F).
- Extraire les deux pivots de repère (11) du couvercle d'embrayage.



POUR ÉVITER D'ENDOMMAGER LES SURFACES D'ÉTANCHÉITÉ, PLACER LE DEMI-CARTER

SUR UNE SURFACE PLATE ADÉQUATE.

- Extraire le pare-huile (12) du vilebrequin.
- Extraire le roulement à billes (13) du vilebrequin en utilisant un pointeau adéquat. Remonter en suivant la même procédure, avec la partie fermée de la cage du roulement orientée vers l'intérieur.
- Pour remonter le pare-huile (12) du vilebrequin, le pousser dans sa position de l'extérieur vers l'intérieur avec un pointeau d'insertion (14).

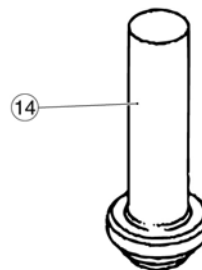


LE BORD DU PARE-HUILE DOIT ÊTRE ORIENTÉ VERS L'EXTÉRIEUR. LE PARE-HUILE NE DOIT PAS REPOSER SUR LE ROULEMENT À BILLES.

Équipement spécifique

AP0277875 Tampon de montage pour pare-huile 230425

- Extraire le roulement à billes (15) de l'arbre secondaire et de l'arbre primaire (16) avec un pointeau adéquat. Remonter en suivant la même procédure.



LA PARTIE FERMÉE DE LA CAGE DU ROULEMENT DE L'ARBRE SECONDAIRE (15) DOIT ÊTRE ORIENTÉE VERS L'EXTÉRIEUR ET SUR LE ROULEMENT DE L'ARBRE PRIMAIRE (16) LA PARTIE FERMÉE DOIT ÊTRE

ORIENTÉE VERS L'INTÉRIEUR.

- Enlever la vis à tête fraisée M5 (17) et la rondelle de blocage et extraire le roulement à billes (19) du contre-arbre. Pour le montage du roulement, suivre la même procédure, en fixant la vis à tête fraisée M5 avec de la LOCTITE 221.

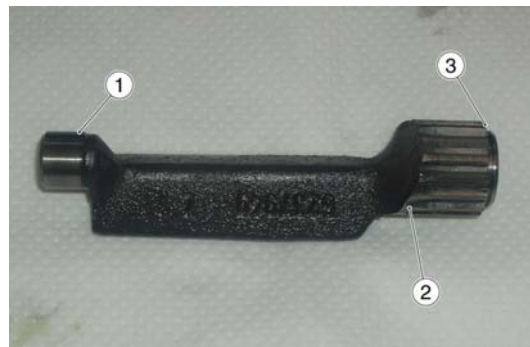


LA PARTIE FERMÉE DE LA CAGE DU ROULEMENT À BILLES DOIT ÊTRE ORIENTÉE VERS L'EXTÉRIEUR.

- Pousser les deux pivots de repère (11) dans leur position au couvercle d'embrayage.

Contrôle du contre-arbre

- Contrôler l'usure du contre-arbre : (1) Logement du roulement côté volant. Diamètre limite d'usure minimum: 14,94 mm (0.5882 in). (2) Logement du roulement côté embrayage. Diamètre limite d'usure minimum: 24,94 mm (0.9819 in).
- S'assurer que la cannelure de la bague de blocage (3) ne soit pas usée ni endommagée.



- Contrôler l'usure des dentures interne (4) et externe (5) des pignons de commande du contre-arbre.

**LES PIGNONS ET LES JOINTS TORIQUES**

**SUR LA PARTIE ARRIÈRE DU PIGNON DU
CONTRE-ARBRE SUR LE VILEBREQUIN
DOIVENT ÊTRE REMPLACÉS APRÈS 15000
KM.**

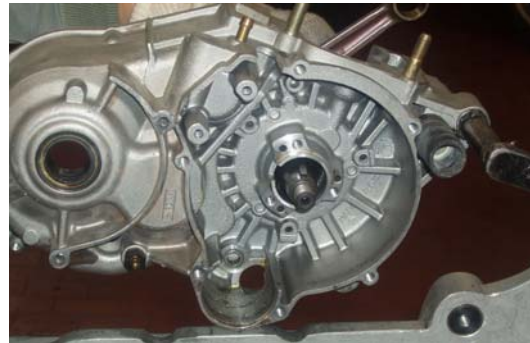


Installation du vilebrequin



**LORS DU REMONTAGE, REMPLACER TOUJOURS LES JOINTS, LES ANNEAUX ÉLASTIQUES
DE SÉCURITÉ, LES JOINTS TORIQUES ET LES PARE-HUILE DÉPOSÉS.**

- Préchauffer le carter à 90 °C - 100 °C (194 °F - 212 °F).
- Fixer le demi-carter côté volant sur le support en serrant la vis et l'entretoise.
- Si nécessaire, positionner les cales requises dans le demi-carter côté volant.
- Appliquer de la LOCTITE Anti Seize sur les logements des roulements du vilebrequin.
- Chauffer les carters moteur.
- Positionner les roulements dans les logements du carter.
- Monter le vilebrequin dans le carter chaud.



**NE JAMAIS POUSSER LE GROUPE
VILEBREQUIN DANS LE CARTER EN
BATTANT AVEC UN MARTEAU.**

Équipement spécifique

AP0277917 Groupe de brides

SI LE CARTER, LE VILEBREQUIN OU LES PALIERS PRINCIPAUX DU VILEBREQUIN ONT ÉTÉ REMPLACÉS, LE JEU AXIAL DU VILEBREQUIN DOIT ÊTRE RÉGLÉ DE NOUVEAU.

- Positionner le plateau extracteur avec deux vis à six pans creux M6x16.
- Après avoir positionné la plaque, effectuer le serrage des vis, ne pas utiliser les deux vis à six pans creux utilisées pour le positionnement, mais utiliser les trous marqués du numéro 3.
- Insérer complètement l'extrémité courte filetée de la vis de l'extracteur dans le plateau extracteur.
- Insérer le vilebrequin dans le taraudage de la vis de l'extracteur en tournant le vilebrequin dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il se bloque.
- Pousser le vilebrequin complètement dans le carter en tournant la vis de l'extracteur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Durant l'opération d'insertion, tenir la bielle dans la direction de l'axe du cylindre.
- Après avoir terminé l'insertion, dévisser et enlever les vis de fixation du plateau extracteur.
- Tourner la vis de l'extracteur dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le plateau extracteur commence à se soulever.



- Tenir bloquée la vis de l'extracteur et tourner le vilebrequin dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, en retirant le groupe plateau extracteur du moteur.

Equipement spécifique

AP0277455 Plateau extracteur de séparation des demi-carters

Accouplement carter

- Dévisser et enlever le boulon de fixation et l'entretoise du support.
- Appliquer de la LOCTITE Anti Seize sur chaque logement de roulement des arbres.
- Positionner le joint de carter sur le demi-carter côté volant.
- Insérer le joint torique sur le vilebrequin.



UTILISER TOUJOURS DES JOINTS NEUFS.

N.B.

ON PEUT GRAISSER LE JOINT DU CARTER POUR LE MAINTENIR EN POSITION. LE JOINT DU CARTER DOIT COÏNCIDER PARFAITEMENT AVEC TOUS LES TROUS DU CARTER. PROCÉDER AVEC SOIN DE FAÇON À CE QUE LE JOINT NE PRÉSENTE PAS DE RISQUES DE FUITES.

- Réchauffer le demi-carter côté embrayage à 50 °C - 60 °C et l'accoupler au demi-carter côté volant.



UTILISER TOUJOURS DES JOINTS NEUFS.

N.B.

ON PEUT GRAISSER LE JOINT DU CARTER POUR LE MAINTENIR EN POSITION. LE JOINT DU CARTER DOIT COÏNCIDER PARFAITEMENT AVEC TOUS LES TROUS DU



CARTER. PROCÉDER AVEC SOIN DE FAÇON À CE QUE LE JOINT NE PRÉSENTE PAS DE RISQUES DE FUITES.

- Fixer à nouveau le carter sur le support en vissant les boulons.
- Visser les deux demi-carter avec neufs vis à six pans creux M6.



SERRER LES VIS TRANSVERSALEMENT EN COMMENÇANT GRADUELLEMENT DU CENTRE DU CARTER. UTILISER UNE BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ SUPPLÉMENTAIRE SUR LA VIS DE PURGE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT. COUPER LES PARTIES SAILLANTES DES JOINTS DU CARTER SUR LE CENTRAGE DU CYLINDRE EN UTILISANT UN COUTEAU ET EN FAISANT ATTENTION À NE PAS ENDOMMAGER LA SURFACE D'ÉTANCHÉITÉ.



- Fixer le ressort, la bague, le levier et la rondelle avec la vis à six pans creux M6.

N.B.

S'ASSURER QUE LE LEVIER BOUGE LIBREMENT.

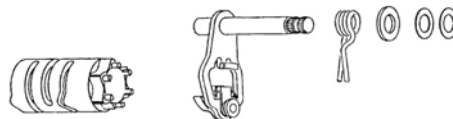




- Insérer l'arbre de la boîte de vitesses préassemblé dans le carter.



METTRE LE PIGNON AU POINT MORT ET S'ASSURER QUE L'ARBRE SECONDAIRE ET L'ARBRE PRIMAIRE SE DÉPLACENT LIBREMENT. PASSER LA 3^e VITESSE ET TOURNER L'ARBRE À GAUCHE ET À DROITE JUSQU'À CE QUE LE CLIQUET TOUCHE LE PIVOT RESPECTIF SUR LE DESMODROMIQUE. LE JEU DOIT ÊTRE ÉGAL SUR LES DEUX CÔTÉS. EN CAS DE JEU DIFFÉRENT, L'AILETTE DOIT ÊTRE PLIÉE AUTANT QUE NÉCESSAIRE.



- Positionner les deux pignons de commande du contre-arbre.



S'ASSURER QUE TOUTES LES MARQUES SOIENT ALIGNÉES.

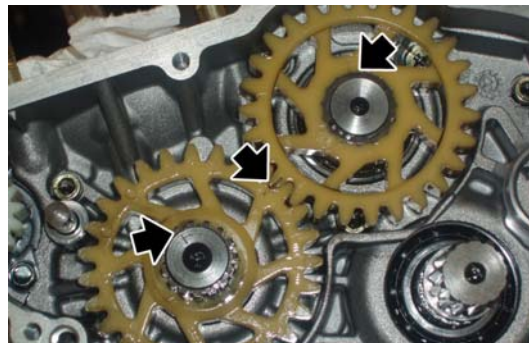
- Positionner le pignon de commande du vilebrequin.



- Positionner les bagues Seeger de blocage de la commande du vilebrequin et de la commande du contre-arbre.



NE JAMAIS RÉUTILISER DES BAGUES DE BLOCAGE USÉES. AU MOMENT DE L'UTILISATION DE LA BAGUE DE BLOCAGE, FAIRE ATTENTION À NE PAS L'ÉLARGIR EN EXCÈS. S'ASSURER QUE LES BAGUES SOIENT COMPLÈTEMENT INSÉRÉES DANS LA CANNELURE.



Lubrification

Pompe huile

Dépose

- Positionner le support du moteur de façon à faciliter l'opération de dépose de la pompe à huile.
- Dévisser et enlever les deux vis de fixation de la pompe à huile.

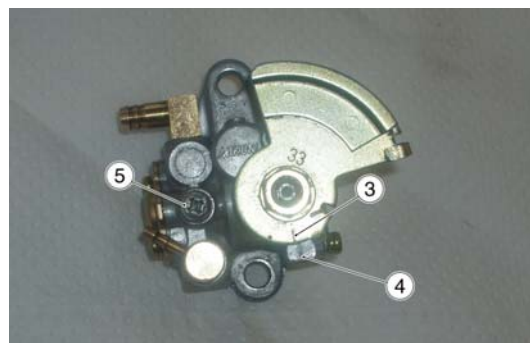
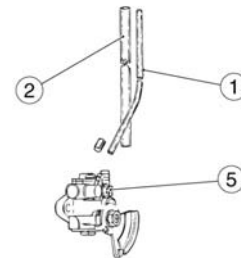


- Déposer la pompe à huile et le joint torique au-dessous, en récupérant les tuyaux d'huile et les passe-tuyaux.



Controle

- S'assurer que les conduits de refoulement (1) et d'aspiration (2) ne perdent pas et ne soient pas poreux dans les points de connexion. Remplacer si nécessaire.
- Nettoyer le réservoir d'huile, le filtre du réservoir d'huile et le conduit d'alimentation en huile.
- Remplacer toujours la pompe à huile si endommagée ou en cas de fuites.
- Après l'installation du câble flexible de la pompe à huile, la régler de façon à ce qu'au point mort les marques sur le levier de la pompe (3) et sur le logement de la pompe (4) s'alignent.



PURGE

La pompe à huile et les conduits doivent être purgés dans les cas suivants:

- Avant de faire partir la moto pour la première fois;
- Chaque fois que le moteur a fonctionné avec le réservoir d'huile vide;
- Après le remplacement des composants du système de lubrification.

Pour purger la pompe ou les conduits de l'huile, ouvrir la vis de purge (5).

Purger l'huile complètement jusqu'à ce qu'il n'y ait plus une seule bulle d'air.

Une fois l'huile totalement exempte de bulles, refermer la vis de purge (5).

Le moteur en marche, contrôler le bon fonctionnement de la pompe à huile sur le conduit de refoulement.

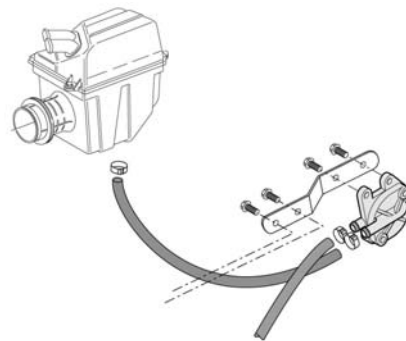
Soupape SAS

Dans le but de limiter l'émission de CO et d'HC sur les véhicules dépourvus de sonde lambda, une postcombustion des gaz d'échappement est réalisée grâce à l'introduction d'air ambiant (donc riche en O₂) dans le flux des gaz brûlés.

Ce système s'avère particulièrement nécessaire quand le moteur fonctionne au ralenti et durant la phase de réchauffement puisque, dans ces conditions, le catalyseur n'est plus en mesure d'activer spontanément la réaction de postcombustion.

Grâce au système d'air secondaire SAS, la postcombustion s'active immédiatement hors de la chambre de combustion, réalisant une première réduction de CO et d'HC et, grâce à la chaleur produite, accélère la régularisation thermique du catalyseur. Le système SAS exploite la fluctuation de la pression dans l'échappement.

Dans les phases de dépression (à la fin du lavage), l'échappement aspire l'air frais du circuit d'air secondaire; les gaz imbrûlés qui sortent de



la chambre de combustion, chauds et encore actifs, se trouvant dans un environnement fortement oxydant, poursuivent et complètent la combustion.

Dans les phases de surpression, la soupape d'air secondaire (à lamelles) ferme le circuit empêchant ainsi les retours de flux.

La soupape d'air secondaire est doté d'un cut-off, actionné par une prise de dépression sur le collecteur d'aspiration, qui ferme la circulation d'air secondaire dans les phases de relâchement pour éviter un excessif amaigrissement des gaz d'échappement, ce qui provoquerait des explosions dans le pot d'échappement dommageables pour les soupapes d'échappement et le catalyseur.



DURANT LE RÉGLAGE DU CO, IL EST NÉCESSAIRE DE DÉSACTIVER LE SYSTÈME D'AIR SECONDAIRE DANS LA MESURE OÙ LA DILUTION DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT PROVOQUÉE PAR LE SYSTÈME FAUSSE LA LECTURE DU TAUX DE MONOXYDE DE CARBONE.

POUR LA DÉSACTIVATION DU SYSTÈME SAS, VOIR RÉGLAGE DU CO.



APRÈS LE RÉGLAGE DU CO, NE PAS OUBLIER DE RÉTABLIR LE SYSTÈME D'AIR SECONDAIRE CAR, MÊME SI LE VÉHICULE PEUT FONCTIONNER RÉGULIÈREMENT LORSQUE LE SYSTÈME EST DÉSACTIVÉ, LES ÉMISSIONS NOCIVES AUGMENTENT DANS DE TELLES CONDITIONS. L'ABSENCE

DE CIRCULATION D'AIR POURRAIT CAUSER EN OUTRE UNE SURCHAUFFE ET, PAR CONSÉQUENT, ENDOMMAGER LES RACCORDS ET LES TUYAUX DU SYSTÈME SAS.

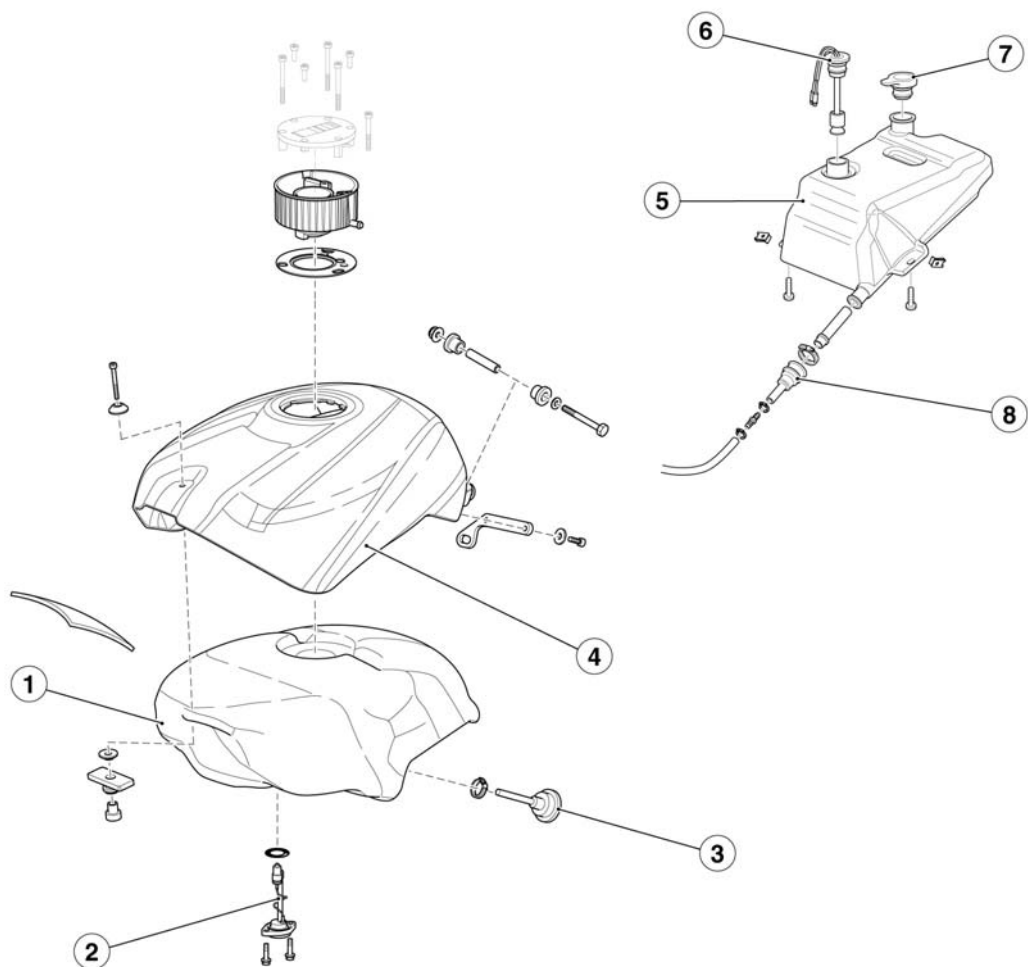


POUR BLOQUER LA CIRCULATION D'AIR, UTILISER SEULEMENT DES SYSTÈMES APPROPRIÉS. L'UTILISATION DE BOUCHONS POUR BLOQUER LA PRISE D'AIR DANS LE BOÎTIER DU FILTRE PEUT PROVOQUER DES DÉGÂTS EN RAISON DE LA SURCHAUFFE DU SYSTÈME D'AIR SECONDAIRE ET, EN CAS D'OUBLI, LE BOUCHON POURRAIT ENTRER DANS LE CONDUIT D'ASPIRATION DURANT L'UTILISATION DU VÉHICULE, PROVOQUANT LE BLOCAGE DU PAPILLON ET LA PERTE CONSÉCUTIVE DU CONTRÔLE DU VÉHICULE.

INDEX DES ARGUMENTS

ALIMENTATION

ALIM

Schéma du système**Légende :**

1. Réservoir de carburant
2. Sonde de niveau de carburant
3. Pompe à carburant
4. Protège-réservoir de carburant
5. Réservoir d'huile
6. Indicateur du niveau d'huile
7. Bouchon du réservoir d'huile
8. Caoutchouc

Carburateur

Dépose

- Dévisser les deux vis.



- Déposer le papillon des gaz en le laissant relié au câble de l'accélérateur.



- Déposer la vis.



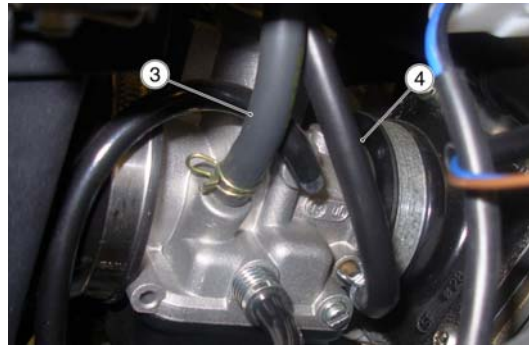
- Déposer la commande du démarrage à froid, en la laissant reliée au câble.



- Déposer les connecteurs du réchauffeur (1).
- Déposer le tuyau d'aspiration d'air (2).



- En opérant du côté droit, déposer le tuyau de dépression de la pompe à essence (3) et le tuyau d'essence (4).



- Desserrer les colliers.



- Desserrer le collier.



- Étrangler le tuyau d'huile du mélangeur avec un collier et le

déposer du carburateur.



-
- Couper le collier.



-
- Tourner le carburateur vers la gauche.



-
- Déposer le carburateur.



-
- Pour le remonter, procéder en sens opposé à la procédure décrite.

- Prêter une attention particulière au positionnement des tuyaux d'essence qui doivent être placés comme montré sur l'image.

**ATTENTION**

LE POSITIONNEMENT ERRONÉ DES TUYAUX D'ESSENCE PEUT CAUSER LEUR ÉCRASEMENT ET, PAR CONSÉQUENT, UN FONCTIONNEMENT IRRÉGULIER ET/OU UN GRAVE ENDOMMAGEMENT DU MOTEUR.

Démontage**Démontage du carburateur**

- Déposer les deux vis et extraire le groupe papillon / capteur de position du papillon.



- Déposer le réchauffeur.



- Déposer le bouchon de la cuve.



- Déposer le gicleur principal du bouchon.



- Déposer le gicleur de ralenti.



- Déposer le gicleur de démarrage.



- Déposer le capteur de position du papillon.



Remontage du carburateur

- S'assurer que le renvoi du TPS (5) soit tourné complètement dans le sens des aiguilles d'une montre, le bras de commande (6) doit être dans la position d'extension maximale.



- Monter le capteur avec l'œillet de fixation déplacé à gauche par rapport à la position de fixation correcte.



- Tourner le capteur dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'à aligner les œillets et fixer la position avec la vis correspondante.



ATTENTION

AU TERME DE CETTE OPÉRATION, IL EST INDISPENSABLE DE RÉALISER L'APPRENTISSAGE DES POSITIONS MAXIMUM ET MINIMUM DU PAPILLON DES GAZ À TRAVERS LA FONCTION RESPECTIVE

DE L'INSTRUMENT DE DIAGNOSTIC AXONE.

accensione

Utilisation d'axone pour le système d'allumage

accensione

ATTENTION

SAUF INDICATION CONTRAIRE, LES VALEURS INDIQUÉES SONT SEULEMENT À TITRE D'EXEMPLE.

schermata ISO

PAGE-ÉCRAN ISO

Caractéristique	Description/valeur
Mappage	RS125_28
Lecture de la mappe active	1 / 2 indique si la centrale est de série (1) ou si la centrale a été modifiée pour utilisation racing sur piste (2)
Code hardware	APG01
Numéro de série	12
Version hardware de la centrale	B00
Version du logiciel	APG1_210
Code d'homologation	AC29
Type de moteur	RS125
Date de reprogrammation ou de production	22 / 11 / 2006

schermata parametri motore

LECTURE DES PARAMÈTRES DU MOTEUR

Caractéristique	Description/valeur
Tours du moteur	rpm, relevé avec le capteur de détection du nombre de tours du vilebrequin
Ouverture du papillon	%, l'indication va de 0 à 100 %
Température de l'air	23 °C, en cas de perte de signal, la centrale définit la valeur de 50 °C
Tension de batterie	12 V

Caractéristique	Description/valeur
Avance à l'allumage	12°, avance à l'allumage par rapport au P.M.H.
Temps de préchauffage (écoulé depuis KEY ON)	s
Vitesse du véhicule	0 km / h

schermata attivazione dispositivi

ACTIVATION DES DISPOSITIFS

Caractéristique	Description/valeur
Suppression des erreurs	En appuyant sur la touche « Entrée », les erreurs mémorisées (MEM) sont passées à l'historique (STO). À la prochaine connexion entre Axone et la centrale, l'historique des erreurs (STO) ne sera plus affiché.
Bobine	L'activation de la bobine est effectuée cinq fois.
Soupape d'échappement	L'activation de l'électrovanne est effectuée cinq fois.
Électrovanne de l'air aspiré	L'activation de l'électrovanne est effectuée cinq fois.
Compte-tours	L'aiguille doit se positionner à 10000 tours pendant deux secondes.
Indicateur de vitesse	Il autorise l'activation du compteur de vitesse à 100 km / h.

schermata visualizzazione errori

VISUALISATION DES ERREURS

Caractéristique	Description/valeur
EEPROM: erreur checksum (somme de contrôles). Signal non valide.	Erreur interne de la centrale.
EEPROM zone de données non valide: valeurs par défaut rétablies.	Erreur interne de la centrale.
Capteur de position du vilebrequin, circuit ouvert.	Manque de continuité relevé entre la broche 9 et la broche 3 du petit connecteur de la centrale.
Capteur de position du vilebrequin, court-circuit à la masse.	Continuité relevée avec la masse à la broche 9.
Capteur de position du vilebrequin, signal non valide.	Tension anormale relevée due à une résistance électrique imprévue dans le circuit de connexion au capteur de tours : entre la broche 9 et la broche 3 du petit connecteur de la centrale.
Condensateur d'allumage, court-circuit à la masse.	Erreur relevée sur le système de recharge du condensateur interne de la centrale : vérifier

Caractéristique	Description/valeur
	l'alimentation correcte et la connexion correcte à la masse de la centrale.
Bobine d'allumage (circuit ouvert).	Absence de connexion à la masse détectée sur la broche 14.
Absence d'allumage.	Erreur relevée sur le système de recharge du condensateur interne de la centrale : vérifier l'alimentation correcte et la connexion correcte à la masse de la centrale.
Absence d'allumage.	Erreur relevée sur le système de recharge du condensateur interne de la centrale : vérifier l'alimentation correcte et la connexion correcte à la masse de la centrale.
Signal du vilebrequin erroné. Signal non valide.	Erreur anormale relevée par la centrale.
Tension d'alimentation trop basse. Au-dessous du niveau minimum.	Tension inférieure à 10 V relevée sur la broche 3 du grand connecteur de la centrale pendant plus de 10 secondes.
Tension d'alimentation trop haute. Au-dessus du niveau maximum.	Tension supérieure à 15,5 V relevée sur la broche 3 du grand connecteur de la centrale pendant plus de 20 secondes.
Capteur de position du papillon, court-circuit au positif.	Tension proche de 5 V relevée sur la broche 13 (entrée du signal de position du papillon).
Capteur de position du papillon Circuit ouvert ou court-circuit vers la masse.	Tension proche de 0 V relevée sur la broche 13 (entrée du signal de position du papillon).
Capteur de position du papillon hors limites.	Tension relevée sur la broche 13 (entrée du signal de position du papillon) inférieure à celle mémorisée lors de l'autoapprentissage du papillon en position minimum ou supérieure à celle mémorisée lors de l'autoapprentissage du papillon en position maximum.
Contrôle du solénoïde de la soupape d'échappement, court-circuit au positif.	Tension élevée relevée sur la broche 1. Si la mappe active est 1, l'erreur est désactivée.
Contrôle du solénoïde de la soupape d'échappement. Circuit ouvert ou court-circuit vers la masse	Tension trop basse ou nulle relevée sur la broche 1. Si la mappe active est 1, l'erreur est désactivée.
Soupape du collecteur d'aspiration, court-circuit au positif.	Tension élevée relevée sur la broche 7 (seulement en cas de démarrage du moteur). Si la mappe active est 2, l'erreur est désactivée.
Soupape du collecteur d'aspiration. Circuit ouvert ou court-circuit vers la masse.	Tension trop basse ou nulle relevée sur la broche 7. Si la mappe active est 2, l'erreur est désactivée.
Capteur de température de l'air aspiré. Court-circuit à la masse.	Tension trop basse ou nulle relevée sur la broche 4. Si la mappe active est 2, l'erreur est désactivée. Dans tous les cas, mappe active 1 ou

Caractéristique	Description/valeur
	2, une valeur de reprise égale à 50 °C est définie.
Capteur de température de l'air aspiré. Circuit ouvert ou court-circuit vers la masse	Tension excessive relevée sur la broche 4. Si la mappe active est 2, l'erreur est désactivée. Dans tous les cas, mappe active 1 ou 2, une valeur de reprise égale à 50 °C est définie.

schermata parametri regolabili

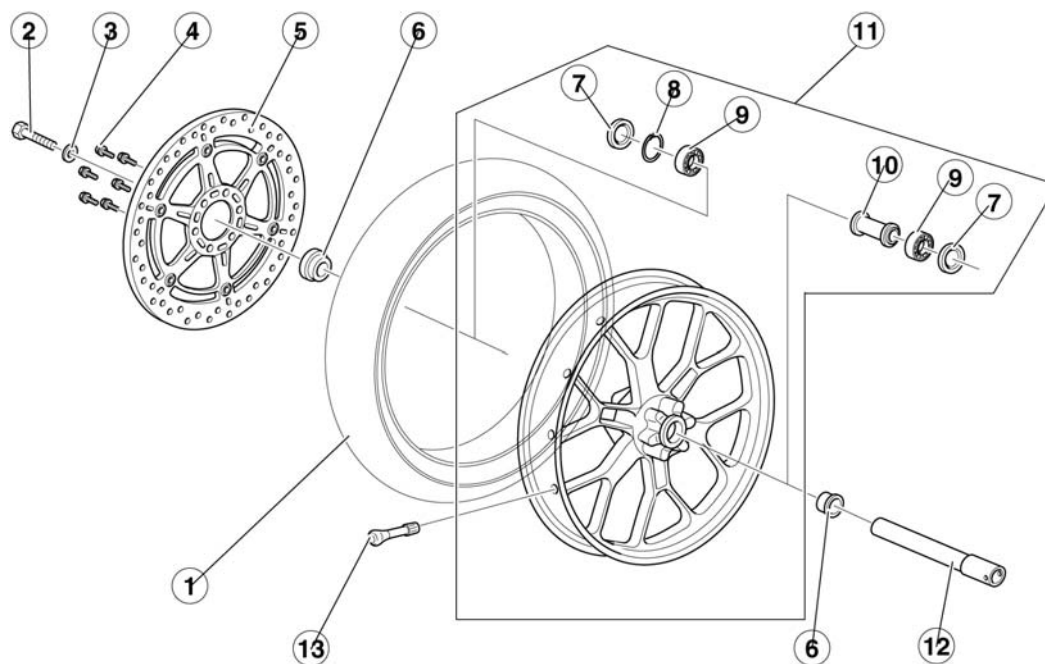
PARAMÈTRES RÉGLABLES

Caractéristique	Description/valeur
Auto-apprentissage du papillon en position minimum	Il permet de mémoriser la valeur de référence du papillon dans la position de butée : si la valeur de tension relevée est anormale ou variable, la mémorisation n'est pas effectuée et l'Axone indique la situation anormale.
Auto-apprentissage du papillon en position maximum	Il permet de mémoriser la valeur de référence du papillon dans la position d'ouverture maximale en tournant la poignée d'accélérateur au maximum : si la valeur de tension relevée est anormale ou variable, la mémorisation n'est pas effectuée et l'Axone indique la situation anormale.

INDEX DES ARGUMENTS

SUSPENSIONS

SUSP

Avant**Légende :**

1. Pneu avant
2. Vis spéciale du pivot de roue
3. Rondelle
4. Vis TE bridée
5. Disque du frein avant
6. Entretoise extérieure droite de la roue avant
7. Bague d'étanchéité
8. Bague élastique
9. Coussinet
10. Entretoise interne
11. Roue avant nue
12. Pivot de la roue avant
13. Soupape Tubeless

Dépose roue avant**ATTENTION**

DURANT LE DÉMONTAGE, FAIRE ATTENTION À NE PAS ENDOMMAGER LES TUYAUX, LES

DISQUES ET LES PLAQUETTES DE FREIN.

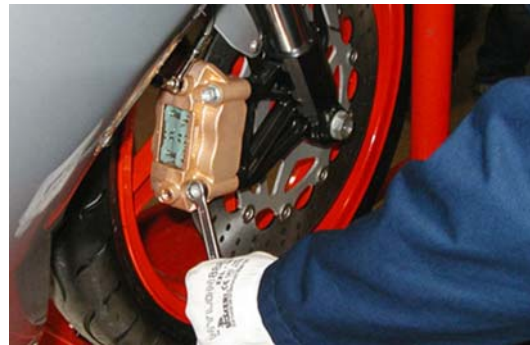
- Positionner le véhicule sur la béquille de stand arrière appropriée EN OPTION.

ATTENTION

S'ASSURER DE LA STABILITÉ DU VÉHICULE.

À L'AIDE D'UN SECOND OPÉRATEUR, MAINTENIR IMMOBILISÉ LE GUIDON EN ORDRE DE MARCHE DE FAÇON À CE QUE LA DIRECTION SOIT BLOQUÉE.

- Dévisser et enlever les deux vis de fixation de l'étrier du frein avant.
- Déposer l'étrier de frein.

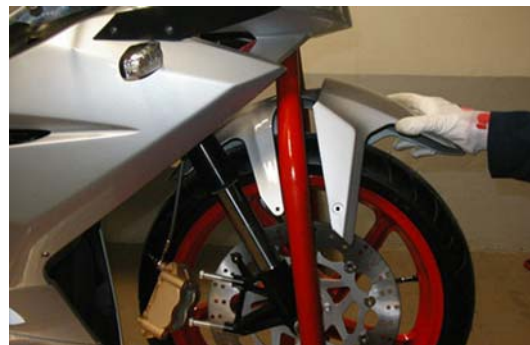
**ATTENTION**

NE PAS ACTIONNER LE LEVIER DU FREIN AVANT APRÈS AVOIR DÉPOSÉ LA ROUE, AUTREMENT LES PISTONS DE L'ÉTRIER POURRAIENT SORTIR DE LEUR LOGEMENT, CAUSANT UNE FUITE DE LIQUIDE DE FREIN.

- En opérant des deux côtés, dévisser et enlever les deux vis.



- Déposer vers l'avant le garde-boue avant.



- En opérant du côté gauche, desserrer

les deux vis.



-
- En opérant du côté droit, dévisser et enlever le bouchon et récupérer la rondelle.



-
- Placer sous le pneu un support pour maintenir la roue en position après l'avoir dégagée.
 - Extraire le pivot de roue du côté gauche.



-
- Récupérer la douille du côté gauche.
 - Récupérer l'entretoise du côté droit.



-
- Déposer la roue en l'extrayant vers l'avant.

Contrôle de la roue avant

ATTENTION

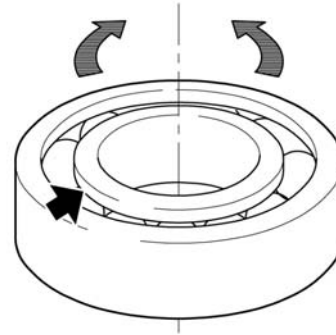
CONTRÔLER LE BON ÉTAT DE TOUS LES COMPOSANTS ET TOUT PARTICULIÈREMENT DE CEUX QUI SONT INDiquÉS PAR LA SUITE.

COUSSINETS

Tourner manuellement la bague interne qui doit tourner doucement, sans gêne ni bruit.

Il ne doit pas y avoir de jeux axiaux.

Les coussinets présentant ces inconvénients doivent être remplacés.

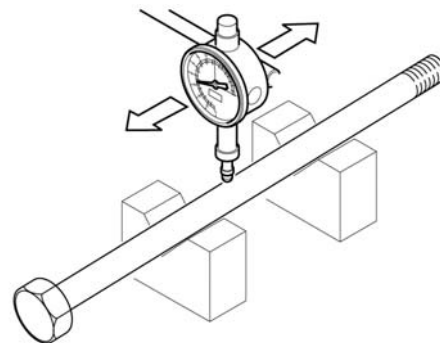
**JOINTS**

Contrôler le bon état des joints; s'ils présentent des dommages ou une usure excessive, les remplacer.

PIVOT DE ROUE

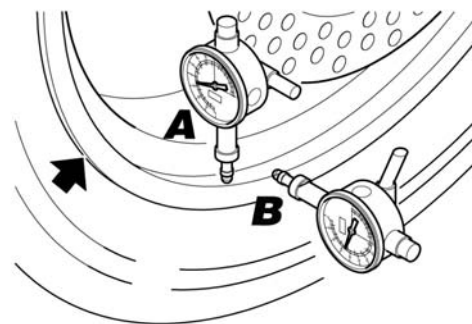
En utilisant un comparateur, contrôler l'excentricité du pivot. Si l'excentricité dépasse la valeur limite, remplacer le pivot.

Excentricité maximale : 0,25 mm (0.0098 in).

**JANTE**

En utilisant un comparateur, contrôler que l'excentricité radiale (A) et axiale (B) de la jante ne dépasse pas la valeur limite. Une excentricité excessive est d'habitude causée par des coussinets usés ou endommagés. Si après le remplacement des coussinets, la valeur ne rentre pas dans la limite indiquée, remplacer la jante.

Excentricité radiale et axiale maximale : 2 mm

**PNEU**

Contrôler l'état du pneu.

Installation roue avant

- Étendre un film de graisse lubrifiante sur toute la longueur du pivot de roue.

ATTENTION

DURANT LE REMONTAGE, FAIRE ATTENTION À NE PAS ENDOMMAGER LES TUYAUX, LES DISQUES ET LES PLAQUETTES DE FREIN.

ATTENTION

L'ENTRETOISE DOIT ÊTRE POSITIONNÉE AVEC LE CÔTÉ DE PLUS GRAND DIAMÈTRE ORIENTÉ VERS LA TIGE DROITE DE LA FOURCHE.

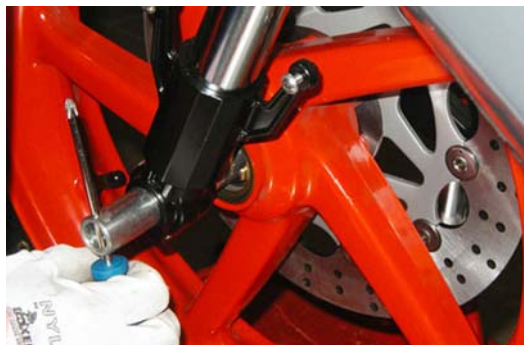


- Positionner l'entretoise dans son logement sur la roue.
- Positionner la roue entre les tiges de la fourche au-dessus du support.



DANGER DE LÉSIONS. NE PAS INTRODUIRE LES DOIGTS POUR ALIGNER LES TROUS.

- Déplacer la roue jusqu'à aligner le trou central avec les trous sur la fourche.
- En opérant du côté gauche, introduire complètement le pivot de roue.



- Positionner la rondelle et serrer le bouchon manuellement.
- Bloquer la rotation du pivot de roue.
- Serrer complètement le bouchon.



OPÉRER AVEC PRÉCAUTION POUR NE PAS ENDOMMAGER LES PLAQUETTES DE FREIN.



- Introduire l'étrier de frein dans le disque et le positionner avec les trous de fixation alignés avec les trous du support.

ATTENTION

AU REMONTAGE DE L'ÉTRIER DE FREIN, REMPLACER LES VIS DE FIXATION DE L'ÉTRIER PAR DEUX VIS NOUVELLES DU MÊME TYPE.

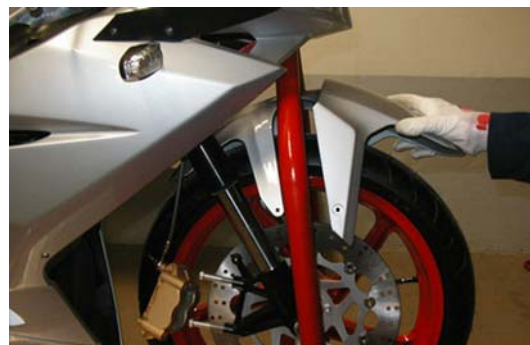
- Visser et serrer les deux vis de fixation de l'étrier de frein.
- Le levier du frein avant actionné, appuyer à plusieurs reprises sur le guidon, en faisant s'enfoncer la fourche. De cette façon, on permettra l'ajustement des tiges de la fourche de façon appropriée.



- Serrer les deux vis de l'étau du pivot de la roue.



- Positionner le garde-boue avant.



- En opérant des deux côtés, serrer les deux vis.

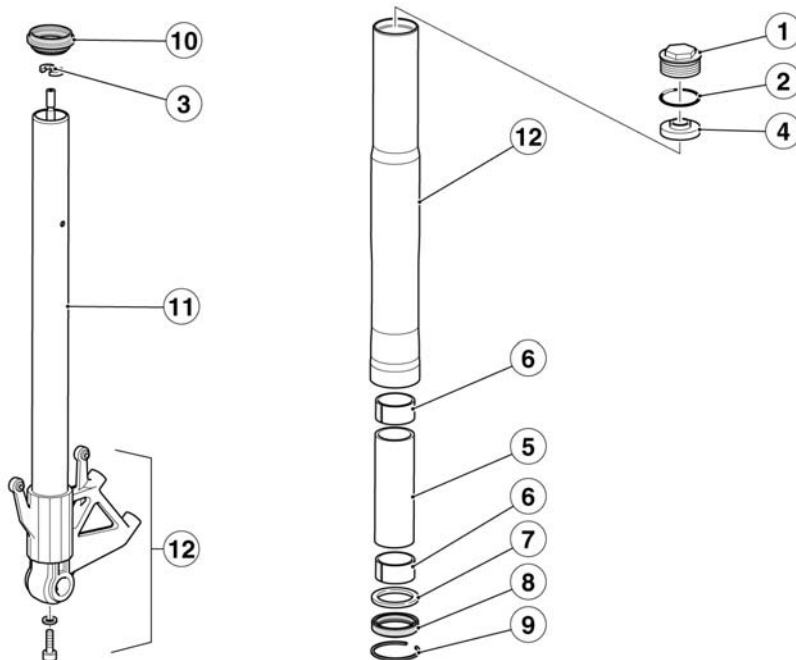


- Déposer la béquille de stand avant EN OPTION.
- Déposer la béquille de stand arrière EN OPTION.

ATTENTION

APRÈS LE REMONTAGE, ACTIONNER À PLUSIEURS REPRIS LE LEVIER DU FREIN AVANT ET CONTRÔLER LE FONCTIONNEMENT CORRECT DU SYSTÈME DE FREINAGE.

- Contrôler le centrage de la roue.

Fourche avant**Schéma**

Légende :

1. Bouchon du fourreau
2. Joint torique
3. Demi-bague
4. Bague pour ressort
5. Entretoise
6. Joint de glissement
7. Coupelle de la douille de guidage
8. Bague d'étanchéité
9. Bague d'arrêt
10. Cache-poussière à clip
11. Fourreau
12. Tige + porte-roue

Dépose tubes de fourche

ATTENTION

POSITIONNER LA BÉQUILLE HAUTE AVANT EN OPTION

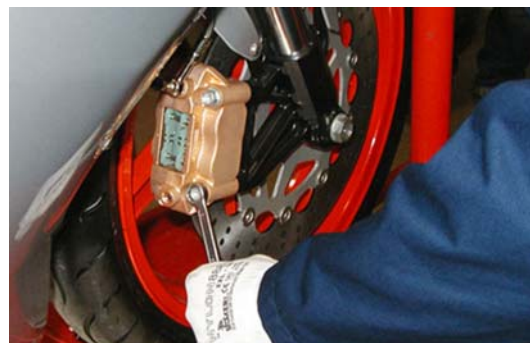
ATTENTION

LES OPÉRATIONS SUIVANTES SE RÉFÈRENT À UNE SEULE TIGE MAIS VALENT POUR LES DEUX

- Dévisser et enlever les deux vis et déposer la fermeture de la plaque inférieure de la fourche.
- Positionner la béquille haute avant.



- Dévisser et enlever les deux vis.



- Déposer l'étrier du frein avant.



- En opérant des deux côtés, dévisser et enlever les deux vis.
- Déposer le garde-boue avant.



- Déposer la roue avant.
- Desserrer la vis sur la plaque supérieure.



- Desserrer la vis sur la plaque inférieure.
- Extraire la tige vers le bas.



Vidange huile

ATTENTION

LES OPÉRATIONS QUI SUIVENT SE RÉFÈRENT À UNE SEULE TIGE PORTE-ROUE - FOURREAU, MAIS SONT VALABLES POUR LES DEUX.

- Déposer le groupe tige porte-roue - fourreau.
- Nettoyer soigneusement l'ensemble tige porte-roue - fourreau.

ATTENTION

AVANT DE PROCÉDER AUX OPÉRATIONS QUI SUIVENT, SE MUNIR D'UN RÉCIPIENT DE RÉCUPÉRATION D'UNE CAPACITÉ SUPÉRIEURE À 440 cm³ (26.85 cu in).

- Positionner le fourreau dans un étau équipé de mâchoires de protection.

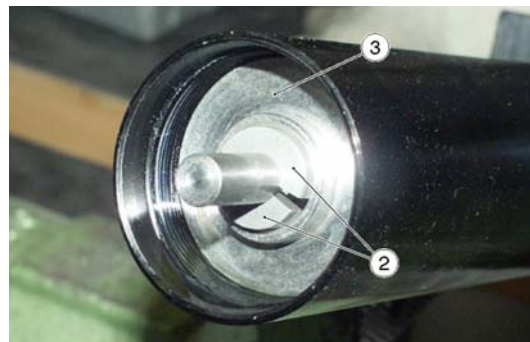
ATTENTION

LE GROUPE TIGE PORTE-ROUE - FOURREAU CONTIENT DE L'HUILE; ÉVITER DONC DE LE RENVERSER OU DE L'INCLINER EXCESSIVEMENT DURANT LE DÉMONTAGE.

- Dévisser le bouchon de fermeture supérieur (1) en faisant attention à ne pas endommager le joint torique durant l'extraction.



- Pousser le tube porteur à l'intérieur du fourreau jusqu'à enlever les deux demi-bagues (2).
- Extraire la bague pour ressort (3).



- Vidanger l'huile à l'intérieur d'un récipient.



Démontage fourche

ATTENTION

LES OPÉRATIONS QUI SUIVENT SE RÉFÈRENT À UNE SEULE TIGE PORTE-ROUE - FOURREAU, MAIS SONT VALABLES POUR LES DEUX.

- Déposer le groupe tige porte-roue - fourreau.
- Nettoyer soigneusement l'ensemble tige porte-roue - fourreau.

ATTENTION

AVANT DE PROCÉDER AUX OPÉRATIONS QUI SUIVENT, SE MUNIR D'UN RÉCIPIENT DE RÉCUPÉRATION D'UNE CAPACITÉ SUPÉRIEURE À 430 cm³ (26.2 cu in).

- Positionner le fourreau dans un étau équipé de mâchoires de protection.

ATTENTION

LE GROUPE TIGE PORTE-ROUE - FOURREAU CONTIENT DE L'HUILE; ÉVITER DONC DE LE RENVERSER OU DE L'INCLINER EXCESSIVEMENT DURANT LE DÉMONTAGE.

- Dévisser le bouchon de fermeture supérieur (1) en faisant attention à ne pas endommager le joint torique durant l'extraction.



- Pousser le tube porteur à l'intérieur du fourreau jusqu'à enlever les deux demi-bagues (2).

- Extraire la bague pour ressort (3).



- Vidanger l'huile à l'intérieur d'un récipient.



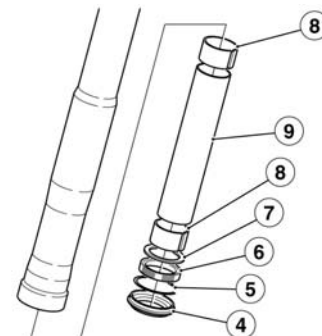
- Empoigner le fourreau et l'extraire décidément de la tige porte-roue.

ATTENTION

FAIRE ATTENTION À NE PAS ENDOMMAGER LE LOGEMENT INTERNE DU FOURREAU DURANT L'EXTRACTION DES DIFFÉRENTS COMPOSANTS.



- En s'aidant d'un tournevis plat, extraire le cache-poussière (4).
- En utilisant un tournevis mince, déposer la bague d'arrêt (5) de l'intérieur du fourreau.
- En s'aidant d'un gros tournevis plat, déposer la bague d'étanchéité (6) de son logement.
- Extraire de l'intérieur du fourreau la coupelle de la douille de guidage (7).



- Pour extraire les joints de glissement (8) et l'entretoise (9), il est nécessaire de battre énergiquement l'extrémité du fourreau sur un plan en bois.

ATTENTION**MAINTENIR LE FOURREAU****PERPENDICULAIRE AU PLAN EN BOIS.****EN CAS DE DIFFICULTÉ, UTILISER UN****EXTRACTEUR DE DOUILLES EN FAISANT****ATTENTION À NE PAS RAYER LA SURFACE****INTERNE DU FOURREAU.**

Contrôle composants**TIGE PORTE-ROUE**

- Contrôler la surface de glissement qui ne doit pas présenter de rayures ni d'éraflures. Les rayures à peine marquées peuvent être éliminées en passant un papier de verre (à grain 1) humide.
- Si les rayures sont profondes, remplacer la tige.
- En utilisant un comparateur, contrôler que l'éventuelle courbure de la tige soit inférieure à la valeur limite.
- Si le niveau limite est dépassé, remplacer la tige.

Limite de courbure : 0,2 mm**ATTENTION**

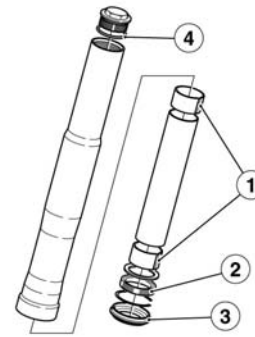
UNE TIGE INCURVÉE NE DOIT JAMAIS ÊTRE REDRESSÉE DANS LA MESURE OÙ LA STRUCTURE EN SERAIT AFFAIBLIE RENDANT DANGEREUSE L'UTILISATION DU VÉHICULE.

- Contrôler l'absence d'endommagements et / ou de fissures ; le cas échéant, le remplacer.
- Contrôler l'état des joints de glissement (1).
- Si des signes d'usure excessive ou d'endommagements sont rencontrés,

remplacer le composant intéressé.

ATTENTION

**RETIRER LES ÉVENTUELS DÉPÔTS
D'IMPURETÉS DES DOUILLES, EN FAISANT
ATTENTION À NE PAS ÉRAFLER LEUR
SURFACE.**



Remplacer les composants suivants par d'autres neufs :

- bague d'étanchéité (2);
- racleur de poussière (3) ;
- joint torique du bouchon (4).

Remontage fourche

- Contrôler les composants.

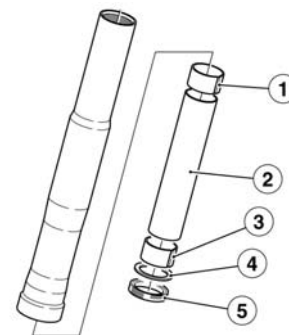
ATTENTION

**PRÊTER LA PLUS GRANDE ATTENTION AFIN QUE LES CORPS ÉTRANGERS N'ENTRENT
PAS À L'INTÉRIEUR DU FOURREAU ET DE LA TIGE PORTE-ROUE.
NE PAS RÉUTILISER L'HUILE PRÉCÉDEMMENT VIDANGÉE.**

N.B.

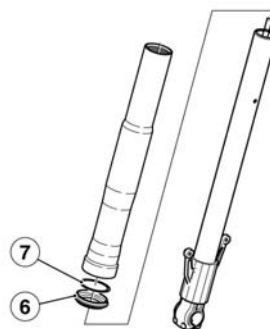
**AVANT DE REMONTER LES JOINTS ET LES DOUILLES, ÉTENDRE SUR CEUX-CI UN FILM
D'HUILE DE FOURCHE.**

- Insérer le joint de glissement (1) en utilisant l'entretoise (2) pour le pousser à l'intérieur du fourreau.
- Insérer ensuite l'autre joint de glissement (3), en utilisant éventuellement un tampon de diamètre adéquat, le pousser dans le logement du fourreau.
- Introduire dans le fourreau la coupelle de la douille de guidage (4) en la portant en contact avec le joint de glissement (3).



- Lubrifier la bague d'étanchéité (5).
- Porter en butée sur la coupelle de la douille de guidage (4) la bague d'étanchéité (5) avec le côté creux orienté vers le fourreau.

- Monter sur la tige porte-roue les composants dans l'ordre suivant:
 - racleur de poussière (6) ;
 - bague d'arrêt (7) ;
 - Positionner la tige porte-roue en étau, en intercalant des mâchoires en matériau tendre (aluminium).
 - Insérer le fourreau dans la tige du porte-roue.
 - Installer la bague d'arrêt (7) et le racleur de poussière (6) en l'insérant dans le logement correspondant sur le fourreau.
 - Verser à l'intérieur du fourreau de l'huile de fourche.

**ATTENTION**

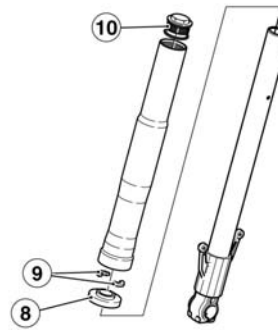
LE NIVEAU D'HUILE DOIT ÊTRE ÉGAL SUR LES DEUX TIGES.

Caractéristiques techniques**Huile fourche avant**

440 +/- 2 cm³ (26.85 +/- 0.122 cu in) (pour chaque tige)

- Insérer dans le fourreau la bague pour ressort (8) et les deux demi-bagues (9) dans le logement correspondant de la tige de l'amortisseur.
- Soulever le fourreau.

- Vérifier que sur le bouchon supérieur du fourreau (10) se trouve monté le joint torique.
- Visser et serrer le bouchon supérieur du fourreau (10) sur le fourreau.



Remplissage huile

- Positionner le fourreau en position verticale dans un étau pourvu de mâchoires de protection.
- Verser à l'intérieur du fourreau de l'huile de fourche.
- Positionner la bague pour ressort (3).
- Insérer les deux demi-bagues (2).
- Serrer le bouchon de fermeture supérieur (1) en vérifiant la présence du joint torique.



Installation tubes de fourche

- Introduire le fourreau avec la tige du porte-roue sur la plaque inférieure et sur la plaque supérieure.
- Insérer le pivot de roue sur les deux tiges pour aligner les trous.



- Serrer la vis qui bloque la plaque inférieure au fourreau.



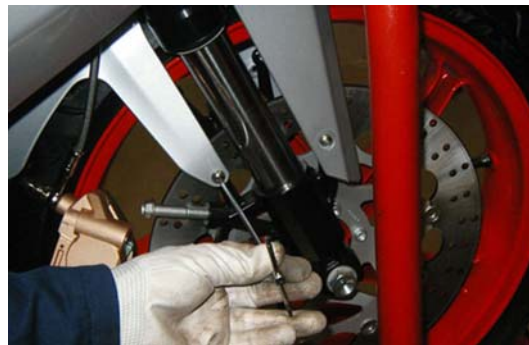
- Serrer la vis qui bloque la plaque supérieure au fourreau.



- Extraire le pivot de roue.
- Installer la roue avant.
- Positionner le garde-boue avant.



- En opérant des deux côtés, serrer les deux vis.



- Positionner l'étrier du frein avant et serrer les deux vis de fixation.



- Abaisser le bras du palan.

ATTENTION

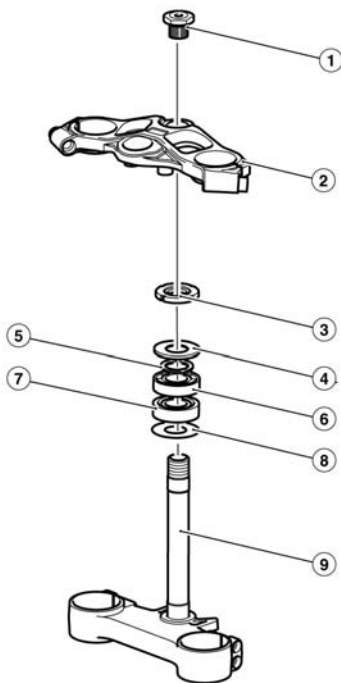
AVANT DE DÉGAGER LES COURROIES, S'ASSURER QUE LA BÉQUILLE ARRIÈRE EN OPTION SOIT CORRECTEMENT POSITIONNÉE.

- Dégager les courroies du cadre.
- Après le remontage, actionner le frein avant et pousser à plusieurs reprises sur la fourche.
- Le fonctionnement doit être doux et progressif et il ne doit pas rester de traces d'huile sur les tiges.

ATTENTION

AVANT D'UTILISER LE VÉHICULE, EFFECTUER UN CONTRÔLE POUR VÉRIFIER L'ASSIETTE CORRECTE.

Roulement direction

**Légende :**

1. Bouchon du fourreau
2. Plaque supérieure de la fourche complète
3. Bague inférieure de la fourche
4. Bague d'étanchéité
5. Rondelle du jeu de direction
6. Roulement à billes
7. Roulement à rouleaux
8. Bague anti-poussière inférieure
9. Base avec fourreau de direction

Réglage jeu

- Dévisser partiellement les deux vis qui bloquent la plaque supérieure.



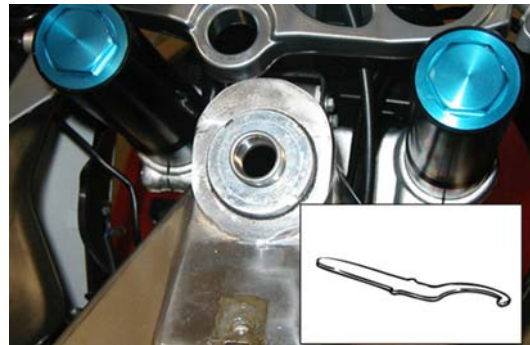
- Dévisser et enlever la douille supérieure .



- En assenant de petits coups du côté inférieur, pousser vers le haut la plaque supérieure avec le guidon et l'interrupteur d'allumage / antivol de direction.
- Déplacer la plaque supérieure en avant en intercalant un chiffon pour ne pas endommager le tableau de bord.



- En utilisant une clé du type demi-lune, desserrer complètement la bague. Serrer ensuite à nouveau la bague au couple indiqué, en récupérant le jeu.



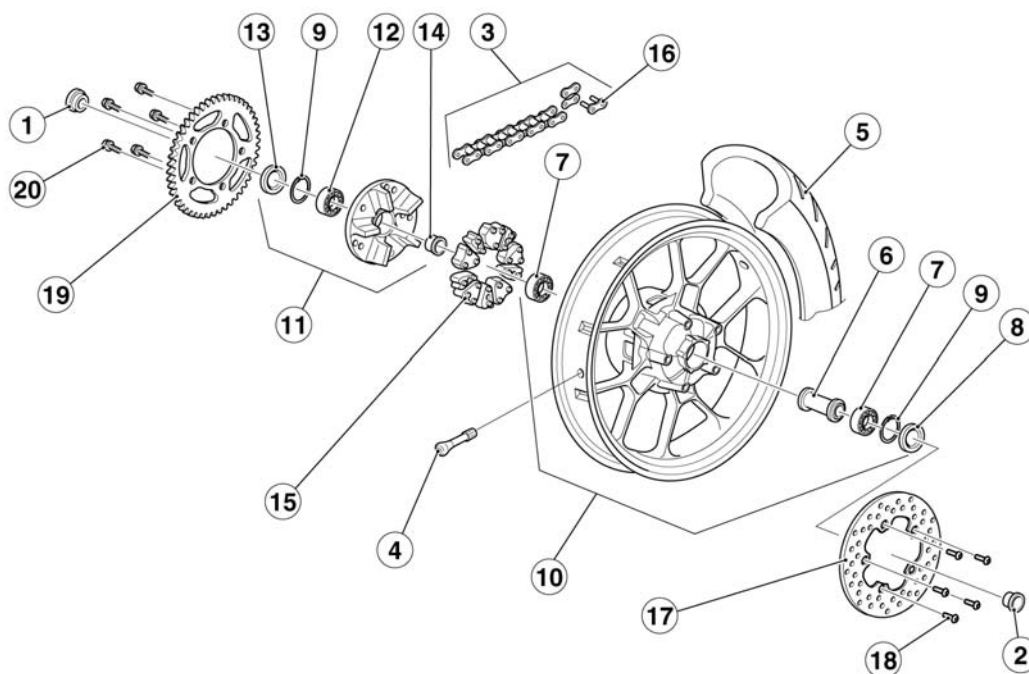
- Repositionner la plaque supérieure en l'ajustant correctement.
- Lubrifier le filetage et la base d'appui de la douille avec de l'huile.
- Serrer la douille supérieure.
- Desserrer la douille et la serrer à nouveau au couple indiqué.



- Visser et serrer les deux vis.

ATTENTION

AU TERME DE L'OPÉRATION, S'ASSURER QUE LA ROTATION DU GUIDON SOIT FLUIDE, POUR ÉVITER L'ENDOMMAGEMENT DES LOGEMENTS DE GLISSEMENT ET LA PERTE DE MANŒVRABILITÉ DU VÉHICULE.

**Arrière****Légende :**

1. Entretoise ext. D de la roue
2. Entretoise ext. G de la roue
3. Chaîne complète avec maillon de jonction
4. Soupape Tubeless
5. Pneu AR 150/60"
6. Entretoise int. de la roue AR
7. Coussinet 20x47x14
8. Bague d'étanchéité 28x47x7
9. Bague élastique d47

10. Roue AR nue bleue
11. Porte-couronne
12. Coussinet 25x47x14
13. Bague d'étanchéité 30x47x7
14. Entretoise int.
15. Caoutchouc antivibration
16. Maillon de jonction
17. Disque du frein AR
18. Vis TSPEI m8x20
19. Couronne z=40
20. Vis TE bridée m10x30

Dépose roue arrière



AVANT D'EFFECTUER LES OPÉRATIONS SUIVANTES, LAISSER REFROIDIR LE MOTEUR ET LE SILENCIEUX JUSQU'À CE QU'ILS AIENT ATTEINT LA TEMPÉRATURE AMBIANTE, AFIN D'ÉVITER DE POSSIBLES BRÛLURES.

ATTENTION

AU COURS DU DÉMONTAGE, FAIRE ATTENTION À NE PAS ENDOMMAGER LA TUYAUTERIE, LE DISQUE ET LES PLAQUETTES DE FREIN.

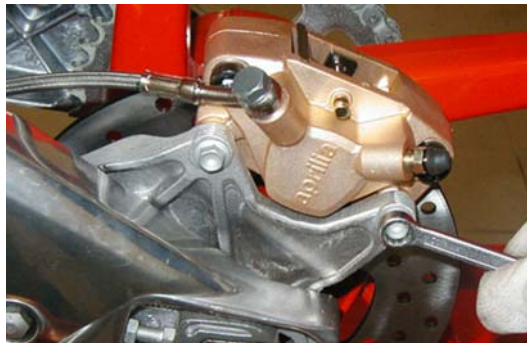
ATTENTION

POUR LA DÉPOSE DE LA ROUE ARRIÈRE, IL EST NÉCESSAIRE DE SE MUNIR DE LA BÉQUILLE DE STAND ARRIÈRE ADAPTÉE EN OPTION.

- Positionner le véhicule sur la béquille de stand arrière appropriée EN OPTION.
- Placer sous le pneu un support pour maintenir la roue en position après l'avoir dégagée.
- Dévisser et enlever l'écrou (1) et récupérer la rondelle.
- Extraire le pivot de roue (2) du côté gauche.



- Dévisser et enlever les deux vis et éloigner l'étrier du frein arrière.



- Dévisser et enlever la vis et déposer le passe-câble.



- Récupérer les tendeurs de chaîne droit (3) et gauche (4).

ATTENTION

FAIRE DESCENDRE LA CHAÎNE À L'EXTÉRIEUR DE LA COURONNE DENTÉE.



- Faire avancer la roue et dégager la chaîne de transmission de la couronne dentée.
- Extraire vers l'arrière la roue de la fourche arrière, en faisant attention lors de l'extraction du disque de l'étrier de frein.

ATTENTION

NE PAS ACTIONNER LE LEVIER DU FREIN ARRIÈRE APRÈS AVOIR DÉPOSÉ LA ROUE, AUTREMENT LES PISTONS DE L'ÉTRIER POURRAIENT SORTIR DE LEUR LOGEMENT, CAUSANT UNE FUITE DE LIQUIDE DE FREIN.

ATTENTION

CONTRÔLER LA DISPOSITION DES ENTRETOISES POUR POUVOIR LES REMONTER CORRECTEMENT.

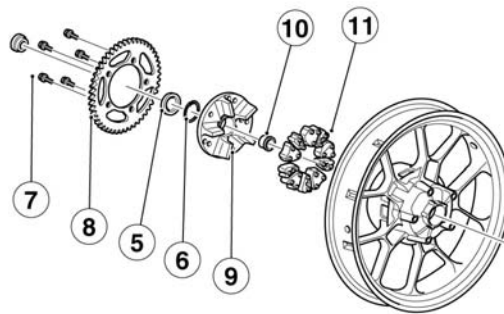
- Récupérer les entretoises gauche et droite.

DÉMONTAGE

- Déposer la roue arrière.

ATTENTION

EN CAS DE DÉPOSER SEULEMENT LA COURONNE DENTÉE, EFFECTUER LES CINQ OPÉRATIONS DÉCRITES PAR LA SUITE.



- Avec un chiffon propre, nettoyer les deux côtés du moyeu.
- Déposer la bague d'étanchéité (5).
- Déposer la bague élastique (6).
- Dévisser et enlever les cinq vis (7).
- Déposer la couronne dentée (8).
- Nettoyer soigneusement l'intérieur du moyeu.

ATTENTION

LAVER TOUS LES COMPOSANTS AVEC DU DÉTERGENT PROPRE.

Si nécessaire :

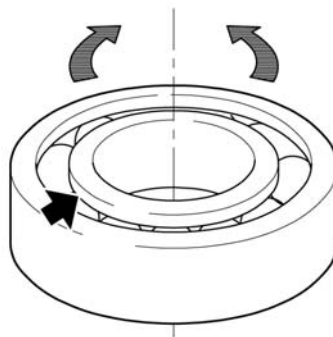
- Déposer le porte-couronne (9) et récupérer les cinq écrous et l'entretoise.
- Déposer l'antivibration (11).

Contrôle de la roue arrière

ATTENTION

CONTRÔLER LE BON ÉTAT DE TOUS LES COMPOSANTS ET TOUT PARTICULIÈREMENT DE CEUX QUI SONT INDIQUÉS PAR LA SUITE.

COUSSINETS, JOINTS, PIVOT DE ROUE,

JANTE.**ANTIVIBRATION**

Contrôler que le caoutchouc antivibration ne soit pas endommagé ni excessivement usé. Si nécessaire, le remplacer.

Insérer le caoutchouc antivibration dans le moyeu de roue.

Positionner sur la roue le groupe de la transmission finale complet, tourner manuellement dans les deux sens la couronne dentée et vérifier le jeu entre le caoutchouc antivibration et le moyeu. Si on rencontre un jeu excessif, le caoutchouc antivibration doit être remplacé.

COURONNE DENTÉE

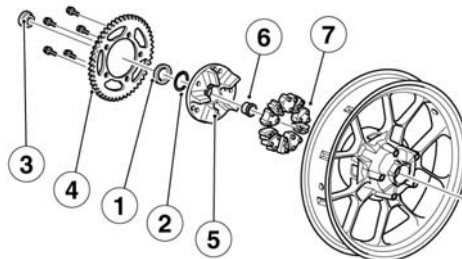
Contrôler l'état des dents de la couronne et du pignon; si on rencontre une usure excessive, remplacer: la couronne, le pignon et la chaîne de transmission.

ATTENTION

POUR ÉVITER L'USURE PRÉMATURÉE DES NOUVEAUX COMPOSANTS, LES REMPLACER TOUS LES TROIS.

Installation roue arrière**REMONTAGE**

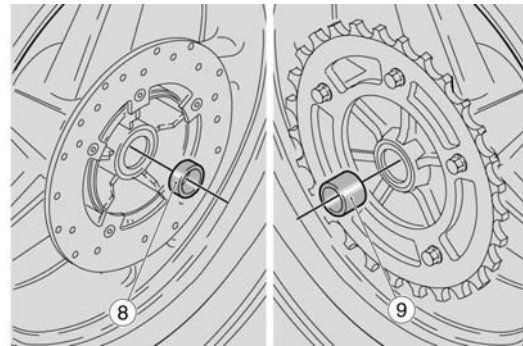
- Monter la couronne (4) en serrant les cinq écrous avec le porte-couronne (5) démonté de la roue.

**ATTENTION**

L'OPÉRATION DE SERRAGE DOIT ÊTRE EFFECTUÉE EN PROCÉDANT EN DIAGONALE.

- Repositionner le caoutchouc antivibration (7) à l'intérieur de la roue.

- Repositionner le porte-couronne (5) et la couronne (4) sur la roue.
- Repositionner la bague élastique (2).
- Repositionner la bague d'étanchéité (1).
- Remonter la roue.



AVANT D'EFFECTUER LES OPÉRATIONS SUIVANTES, LAISSER REFROIDIR LE MOTEUR ET LE SILENCIEUX JUSQU'À CE QU'ILS AIENT ATTEINT LA TEMPÉRATURE AMBIANTE, AFIN D'ÉVITER DE POSSIBLES BRÛLURES.

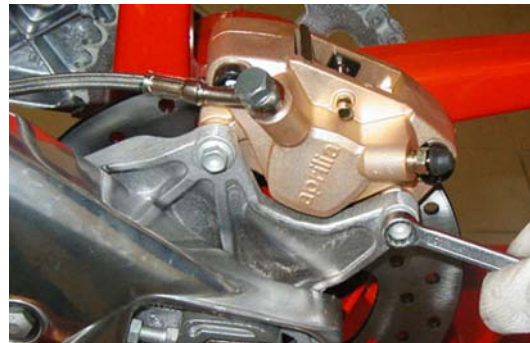
ATTENTION

AU COURS DU DÉMONTAGE, FAIRE ATTENTION À NE PAS ENDOMMAGER LA TUYAUTERIE, LE DISQUE ET LES PLAQUETTES DE FREIN.

- Graisser, modérément, les logements extérieurs du moyeu de roue.

ATTENTION

NE PAS INVERSER L'ENTRETOISE GAUCHE (8) AVEC CELLE DE DROITE (9).



- Insérer, dans les logements respectifs du moyeu de roue, les entretoises gauche (8) et droite (9).
- Positionner la roue entre les bras de la fourche arrière au-dessus du support.



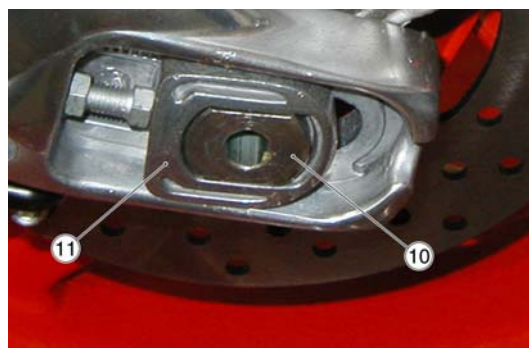
NE PAS INTRODUIRE LES DOIGTS ENTRE LA CHÂÎNE ET LA COURONNE DENTÉE.

- Serrer les deux vis de l'étrier du frein arrière.

**ATTENTION**

NE PAS INVERSER L'ENTRETOISE DROITE (10) AVEC CELLE DE GAUCHE (11).

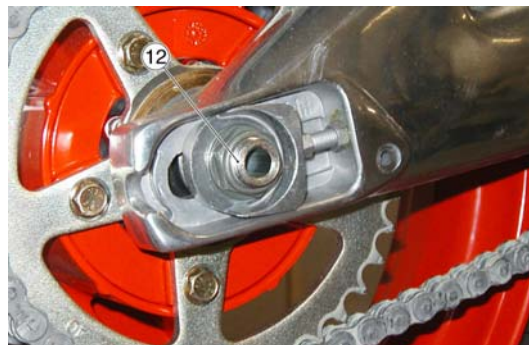
- Insérer correctement dans les logements respectifs de la fourche arrière, les tendeurs de chaîne droit (10) et gauche (11).
- Appliquer uniformément une quantité modique de graisse sur le pivot de roue.
- Introduire complètement le pivot de roue du côté gauche.

**ATTENTION**

S'ASSURER QUE LE PIVOT DE ROUE SOIT INSÉRÉ COMPLÈTEMENT, AVEC LA TÊTE DANS LE LOGEMENT APPROPRIÉ SUR LE TENDEUR DE CHAÎNE GAUCHE (11).

- Positionner le passe-câble et serrer la vis.

- Positionner la rondelle et serrer l'écrou (12) manuellement.
- Contrôler la tension de la chaîne.
- Serrer l'écrou (12).

**ATTENTION**

APRÈS LE REMONTAGE, ACTIONNER À PLUSIEURS REPRISSES LE LEVIER DU FREIN

**ARRIÈRE ET CONTRÔLER LE
FONCTIONNEMENT CORRECT DU SYSTÈME
DE FREINAGE.**

ATTENTION

CONTRÔLER LE CENTRAGE DE LA ROUE.

Réglage

La configuration standard de l'amortisseur arrière est réglée de façon à satisfaire à la plupart des conditions de conduite du véhicule à basse et à haute vitesse, à faible et à pleine charge.

Il est possible toutefois d'effectuer un réglage personnalisé, en fonction de l'utilisation du véhicule.

ATTENTION

**AVANT D'OPÉRER SUR LES RÉGULATEURS, ATTENDRE LE REFROIDISSEMENT COMPLET
DU MOTEUR ET DU SILENCIEUX.**

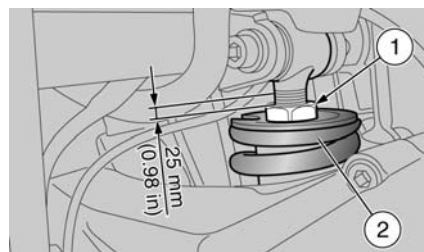


**L'ÉCROU DE RÉGLAGE NE DOIT PAS ÊTRE VISSÉ PLUS DE 25 mm (0.98 in) À PARTIR DU
DÉBUT DU FILETAGE. SI UNE TELLE MESURE EST DÉPASSÉE, PENDANT LA CONDUITE ON
AURA DES REBONDS IMPRÉVUS À LA MOINDRE ASPÉRITÉ DU TERRAIN.**

- Agir sur l'écrou de réglage (1) (réglage de la précharge du ressort de l'amortisseur).

ATTENTION

**TOURNER GRADUELLEMENT L'ÉCROU DE
RÉGLAGE (1) D'UN TOUR À LA FOIS.
TESTER PLUSIEURS FOIS LE VÉHICULE SUR
ROUTE, JUSQU'À OBTENIR LE RÉGLAGE
OPTIMAL.**



RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

Caractéristique	Description/valeur
En vissant l'écrou de réglage (1)	Augmentation de la précharge du ressort (2) L'assiette du véhicule est plus rigide Il est conseillé pour les routes lisses ou normales et avec passager.
En dévissant l'écrou de réglage (1)	Diminution de la précharge du ressort (2)

Caractéristique**Description/valeur**

L'assiette du véhicule est plus souple.
Il est conseillé pour les routes avec la chaussée défoncée et sans passager

Dépose**DÉPOSE DE L'AMORTISSEUR**

- Positionner le véhicule sur la béquille de stand avant EN OPTION.
- Positionner le véhicule sur la béquille de stand arrière EN OPTION.
- Positionner un support entre la fourche arrière et le support de la tige de selle afin que l'amortisseur soit en position neutre.
- En opérant du côté droit, dévisser et enlever l'écrou supérieur (1).
- Extraire du côté opposé la vis en récupérant la rondelle.



- En opérant du côté droit, dévisser et enlever l'écrou (2).
- Extraire du côté opposé la vis en récupérant la rondelle.



- En opérant du côté gauche, dévisser et enlever l'écrou (3).
- Extraire la vis du côté opposé.



- Déposer l'amortisseur en l'extrayant par le bas.



Installation

INSTALLATION DE L'AMORTISSEUR

- Positionner l'amortisseur en l'insérant par le bas.
- Insérer la vis supérieure de l'amortisseur avec la rondelle du côté gauche.
- En opérant du côté opposé, serrer l'écrou (1).



- Positionner sur l'amortisseur le système de biellettes.
- Insérer la vis inférieure de l'amortisseur du côté droit.
- En opérant du côté opposé, serrer l'écrou (2).



- Positionner la bielle double dans le logement sur le cadre.
- Insérer la vis de fixation du système de biellettes avec la rondelle du côté gauche.
- En opérant du côté opposé, serrer l'écrou (3).



- Déposer le support entre la fourche arrière et le support de la tige de selle.

Dépose

- En opérant du côté droit, dévisser et enlever l'écrou (1).
- Extraire du côté opposé la vis en récupérant la rondelle.

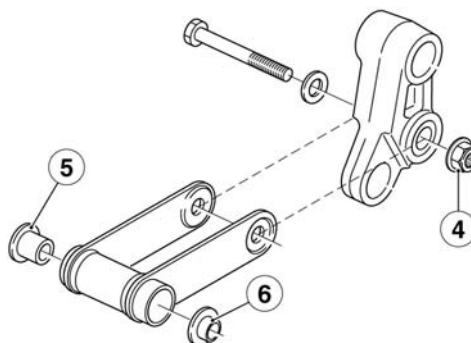


- En opérant du côté gauche, dévisser et enlever l'écrou (2).
- Extraire la vis du côté opposé.
- En opérant du côté gauche, dévisser et enlever l'écrou (3).
- Extraire du côté opposé la vis en récupérant la rondelle.
- Déposer le groupe complet du système de biellettes de la suspension.

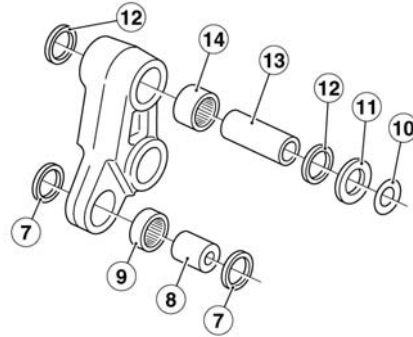


DÉMONTAGE DU SYSTÈME DE BIELLETES

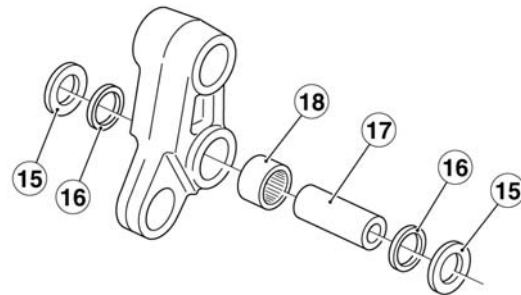
- Déposer le groupe complet du système de biellettes de la suspension.
- Dévisser et enlever l'écrou (4).
- Extraire du côté opposé la vis en récupérant la rondelle.
- Déposer la bielle simple.
- Déposer de la bielle simple les douilles droite (5) et gauche (6).



- Déposer les pare-huile (7) de la bielle double.
- Extraire l'axe (8).
- En utilisant un extracteur approprié, extraire la cage à rouleaux (9).
- Déposer la rondelle Belleville (10).
- Déposer la bague d'étanchéité (11).
- Déposer les deux pare-huile (12).
- Extraire l'axe (13).
- En utilisant un extracteur approprié, extraire la cage à rouleaux (14).



- Déposer les deux bagues d'étanchéité (15).
- Déposer les deux pare-huile (16).
- Extraire l'axe (17).
- En utilisant un extracteur approprié, extraire la cage à rouleaux (18).

**ATTENTION**

LAVER TOUS LES COMPOSANTS AVEC DU DÉTERGENT PROPRE.

Contrôle**ATTENTION**

CONTRÔLER QU'AUCUN DES COMPOSANTS NE PRÉSENTE DE DÉFORMATIONS, RUPTURES, FÊLURES NI BOSSES ÉVIDENTES.

REPLACER TOUS LES COMPOSANTS ENDOMMAGÉS.

CAGE À ROULEAUX

Tourner manuellement les cages à rouleaux qui doivent tourner doucement, sans gêne ni bruit.

Il ne doit pas y avoir de jeux axiaux.

Les cages à rouleaux présentant ces inconvénients doivent être remplacées.

Appliquer de la graisse sur les rouleaux.

JOINTS

Contrôler le bon état des joints; s'ils présentent des dommages ou une usure excessive les remplacer.

INDEX DES ARGUMENTS

PARTIE-CYCLE

CYCL

Bras oscillant

Dépose

ATTENTION

SOUTENIR LE VÉHICULE PAR L'AVANT AVEC LA BÉQUILLE AVANT EN OPTION ET PAR L'ARRIÈRE AVEC DES COURROIES RELIÉES À UN PALAN EN OPTION.

- Relier les courroies au cadre sur le support supérieur du moteur.
- Soulever le bras du palan jusqu'à tendre les courroies.
- Déposer la chaîne.
- Déposer la roue arrière.
- En opérant du côté gauche, dévisser et enlever l'écrou (1) en récupérant la rondelle.
- Extraire la vis du côté opposé.
- Déposer le système de biellettes de la fourche arrière.
- Dévisser et enlever la vis interne (2).
- Déplacer de la fourche arrière le collier de serrage qui reste relié au tuyau du frein arrière.



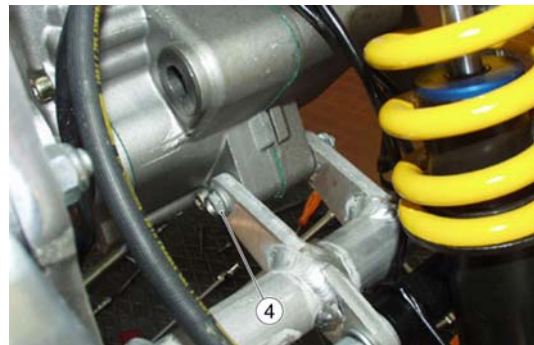
- Dévisser et enlever la vis externe (3).
- Déplacer de la fourche arrière le collier de serrage qui reste relié au tuyau du frein arrière.



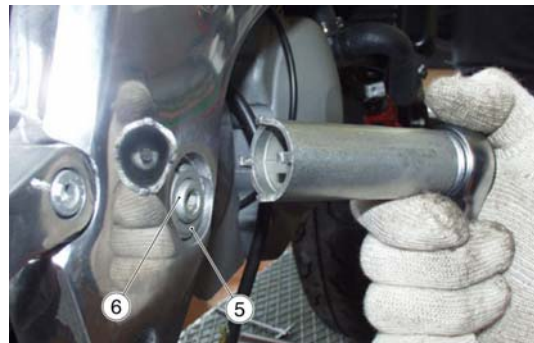
- Dévisser et enlever la vis et déposer le capteur de vitesse.



- Dévisser la vis de fixation du cadre au moteur (4) pour faciliter l'extraction de la fourche arrière.



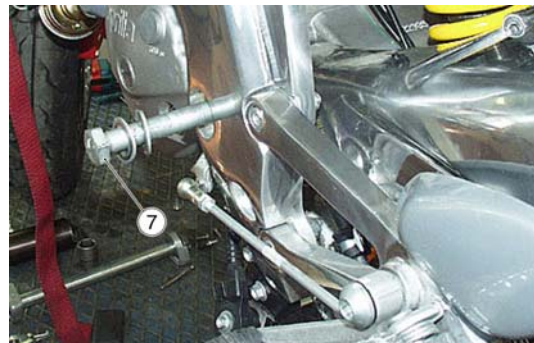
- En opérant du côté droit, desserrer complètement la bague (5) en utilisant la clé à douille adaptée.
- Desserrer la douille de réglage de la bague (6).



Équipement spécifique

8101945 Bague du pivot de fourche

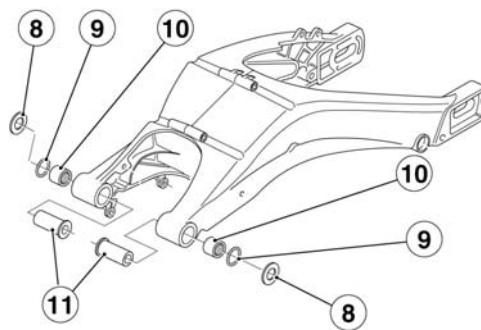
- En opérant du côté gauche, dévisser et enlever le pivot de la fourche arrière (7), en récupérant les deux rondelles.
- À l'aide d'un second opérateur, déposer la fourche arrière du cadre.



DÉMONTAGE DE LA FOURCHE ARRIÈRE

- Déposer la fourche arrière.

- Positionner la fourche arrière sur un plan d'appui.
- Avec un chiffon propre, nettoyer les deux côtés des logements de coussinets.
- Déposer les rondelles en plastique externes (8).
- Extraire de l'intérieur de la fourche arrière les deux douilles des roulements à rouleaux (11).
- Extraire les joints toriques (9).
- En utilisant un tampon de diamètre adéquat, extraire les deux cages à rouleaux (10).



Contrôle

ATTENTION

CONTRÔLER QU'AUCUN DES COMPOSANTS NE PRÉSENTE DE DÉFORMATIONS, RUPTURES, FÊLURES NI BOSSES ÉVIDENTES.

REMPLEZ TOUS LES COMPOSANTS ENDOMMAGÉS.

CAGES À ROULEAUX

Tourner manuellement les cages à rouleaux qui doivent tourner doucement, sans gêne ni bruit.

Il ne doit pas y avoir de jeux axiaux.

Les cages à rouleaux présentant ces inconvénients doivent être remplacées.

Appliquer de la graisse sur les rouleaux.

JOINTS

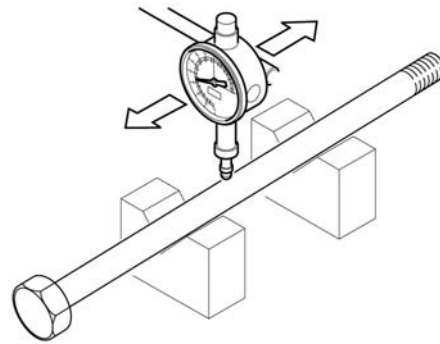
Contrôler le bon état des joints; s'ils présentent des dommages ou une usure excessive, les remplacer.

PIVOT DE LA FOURCHE ARRIÈRE

Avec un comparateur, contrôler que l'excentricité du pivot ne dépasse pas la valeur limite. dans le cas contraire, remplacer le pivot.

Excentricité maximale du pivot: 0,3 mm (0.01)

in).

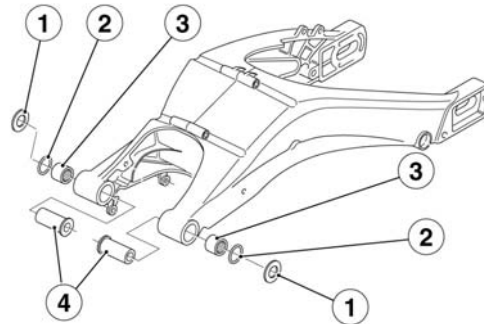


Installation

ATTENTION

REPLACER LES DEUX CAGES À ROULEAUX

- Nettoyer complètement tous les composants de l'articulation de la fourche arrière et les graisser avec de la graisse au lithium.
- En utilisant un tampon de diamètre adéquat, monter les deux nouvelles cages à rouleaux (3) en les centrant axialement dans leurs logements.
- Positionner les deux joints toriques (2).
- Monter à l'intérieur de la fourche arrière les deux douilles des roulements à rouleaux (4).
- Positionner les rondelles en plastique externes (1).

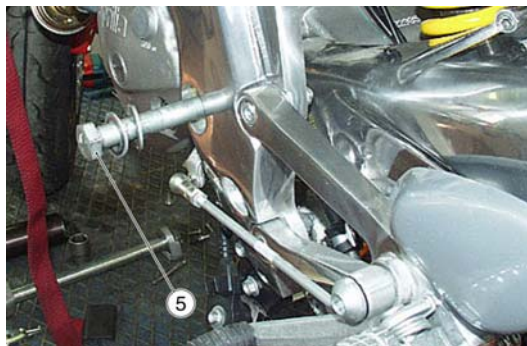


ATTENTION

À CAUSE DU POIDS DU TRAIN ARRIÈRE, LES OPÉRATIONS QUI SUIVENT DEMANDENT L'INTERVENTION D'UN SECOND OPÉRATEUR.

- Positionner la fourche arrière sur le cadre.
- La porter en position de façon à ce

que les trous soient alignés et en même temps insérer complètement le pivot (5) du côté gauche.



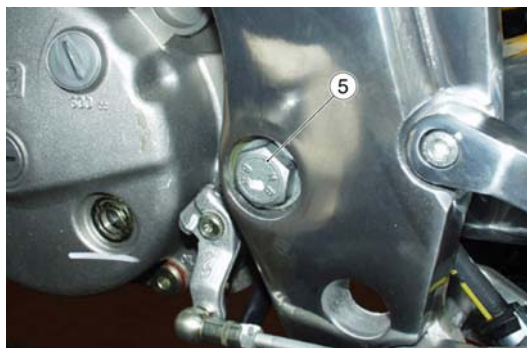
- Le réglage correct du jeu du pivot de la fourche arrière s'obtient en portant en butée la douille de réglage de la bague (6) et en la vissant ensuite d'un quart de tour supplémentaire.
- En maintenant immobilisée la douille (6), serrer la bague (7) en utilisant l'outil spécial.



Equipement spécifique

8101945 Bague du pivot de fourche

- Procéder alors au réglage de la fourche arrière, comme suit:
 - Desserrer le pivot (1), en opérant du côté gauche.

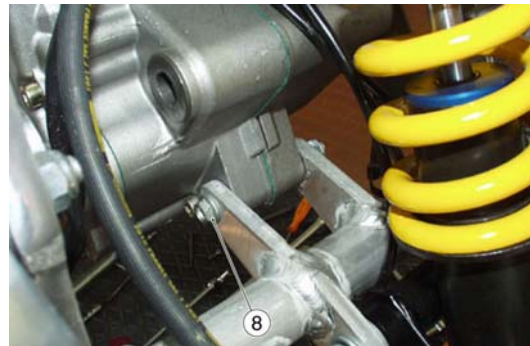


- En utilisant la clé à douille adaptée, desserrer complètement la bague (6) en opérant du côté droit.
- Serrer la douille de réglage de la bague (6) au couple prescrit.
- En utilisant la clé à douille adaptée, serrer la bague (7).



- Serrer le pivot.

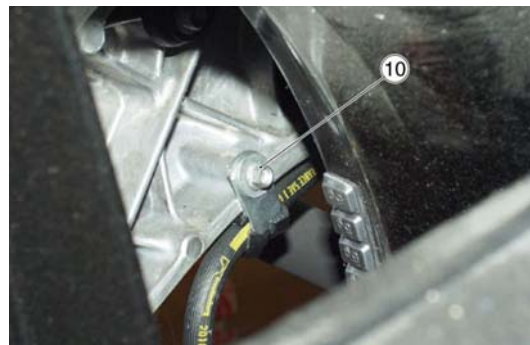
- Serrer la vis de fixation du cadre (8) au moteur.



-
- Positionner le système de biellettes sur la fourche.
 - Insérer la vis du côté droit.
 - Positionner la rondelle et serrer l'écrou (9).



-
- Positionner le tuyau de frein sur la fourche .
 - Fixer le collier du tuyau de frein interne au moyen de la vis (10).



-
- Fixer le passe-tuyau du frein au moyen de la vis (11).
 - Installer la roue arrière.
 - Monter la chaîne.
 - Abaisser le bras du palan.
 - Dégager les courroies du cadre.
 - Installer le réservoir de carburant.



-
- Positionner le capteur de vitesse.
-



Chaîne de transmission

Dépose

- Relâcher la tension de la chaîne.
- Tourner la roue arrière jusqu'à identifier le maillon de jonction.
- Extraire le clip.
- Déposer la plaque du dessous.



- Déposer le maillon de jonction du côté opposé.
- Déposer la chaîne.

ATTENTION

SI LA CHAÎNE S'AVÈRE PARTICULIÈREMENT USÉE, REMPLACER LE GROUPE ENTIER.



contrôle

Contrôler les pièces suivantes et s'assurer que la chaîne, le pignon et la couronne ne présentent pas :

- Des rouleaux endommagés;
- Des pivots desserrés;
- Des maillons secs, rouillés, écrasés ou grippés;

- Une usure excessive;
- Des dents du pignon ou de la couronne excessivement usées ou endommagées.

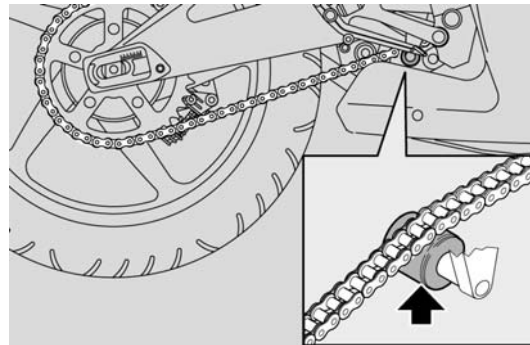
ATTENTION

SI LES ROULEAUX DE LA CHAÎNE SONT ENDOMMAGÉS ET / OU LES PIVOTS SONT DESSERRÉS, IL FAUT REMPLACER LE GROUPE CHAÎNE ENTIER (PIGNON, COURONNE ET CHAÎNE).

LUBRIFIER LA CHAÎNE FRÉQUEMMENT, SURTOUT SI ON RENCONTRE DES PARTIES SÈCHES OU ROUILLÉES.

LES MAILLONS SECS OU GRIPPÉS DOIVENT ÊTRE LUBRIFIÉS ET REMIS EN CONDITION DE TRAVAIL.

- Vérifier l'usure de la roulette du tendeur de chaîne.
- Vérifier enfin l'usure du patin de protection de la fourche arrière.

**Installation**

- Contrôler le positionnement correct de la chaîne sur le pignon et sur la couronne.
- Positionner la chaîne avec les deux extrémités se reliant dans un point intermédiaire entre le pignon et la couronne dans le maillon inférieur de cette dernière.
- Relier les deux extrémités de la chaîne et introduire les pivots du maillon de jonction de l'intérieur vers l'extérieur.
- Introduire la plaque sur les pivots.



- Introduire le clip sur les pivots.

ATTENTION

LE CLIP DU MAILLON DE JONCTION DOIT ÊTRE INSTALLÉ AVEC LA PARTIE OUVERTE ORIENTÉE EN DIRECTION OPPOSÉE AU SENS D'AVANCEMENT.

**Réglage**

Pour contrôler le jeu :

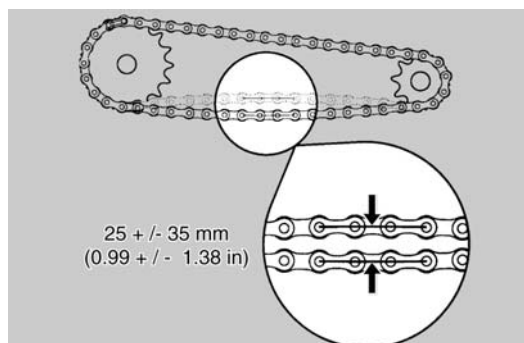
- Arrêter le moteur.
- Positionner le véhicule sur la béquille.
- Positionner le levier de vitesses au point mort.
- Contrôler que l'oscillation verticale, en un point intermédiaire entre le pignon et la couronne sur le maillon inférieur de la chaîne, soit comprise entre 25 - 35 mm (0.99 - 1.38 in) environ.
- Déplacer le véhicule en avant, de manière à contrôler l'oscillation verticale de la chaîne même sur d'autres positions ; Le jeu doit rester constant dans toutes les phases de rotation de la roue.

ATTENTION

SI UN JEU SUPÉRIEUR SE PRÉSENTE DANS CERTAINES POSITIONS, CELA SIGNIFIE QU'IL Y A DES MAILLONS ÉCRASÉS OU GRIPPÉS. DANS CE CAS, S'ADRESSER À UN Concessionnaire Officiel aprilia.

POUR PRÉVENIR LE RISQUE DE GRIPPAGE, LUBRIFIER FRÉQUEMMENT LA CHAÎNE.

Si le jeu est uniforme mais supérieur ou inférieur à 25 - 35 mm (0.99 - 1.38 in), procéder à son réglage.

**ATTENTION**

POUR LE RÉGLAGE DE LA CHAÎNE, IL EST NÉCESSAIRE DE SE MUNIR DE LA BÉQUILLE DE

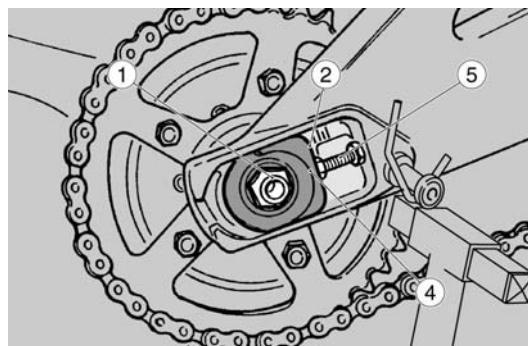
STAND ARRIÈRE OPT.

Si après le contrôle il s'avère nécessaire de régler la tension de la chaîne :

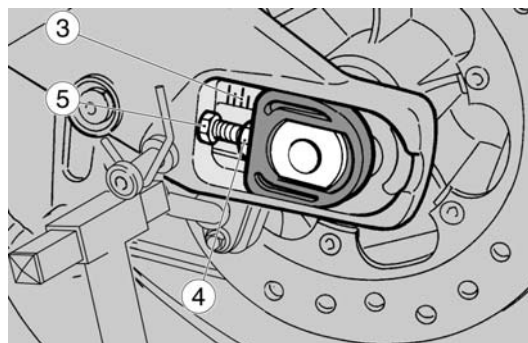
- Positionner le véhicule sur la béquille de stand arrière en option respective.
- Desserrer complètement l'écrou (1).



POUR LE CENTRAGE DE LA ROUE, ON A PRÉVU DES REPÈRES FIXES (2-3), LOCALISABLES À L'INTÉRIEUR DES LOGEMENTS DES TENDEURS, SUR LES BRAS DE LA FOURCHE ARRIÈRE, DEVANT LE PIVOT DE LA ROUE.



- Desserrer les deux contre-écrous (4).
- Agir sur les régulateurs (5) et régler le jeu de la chaîne en contrôlant que, des deux côtés du véhicule, correspondent les mêmes références (2 - 3).
- Serrer les deux contre-écrous (4).
- Serrer l'écrou (1).
- Couple de serrage de l'écrou de roue (1) :

**Couples de blocage (N*m)**

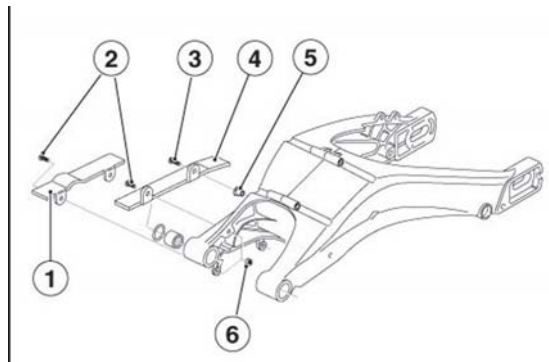
Fixation du pivot de la roue arrière 100

Patins guide de chaîne**ATTENTION**

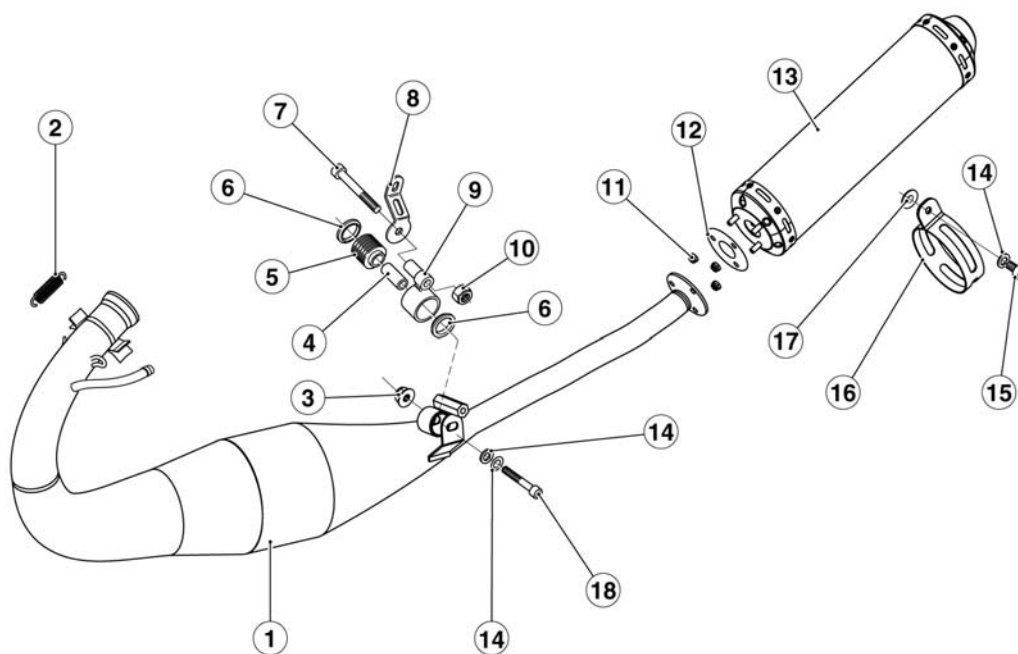
POUR DES RAISONS D'ESPACE, IL EST CONSEILLÉ DE DÉSSASSEMBLER LA CHAÎNE.

- Dévisser et enlever la vis supérieure (2) en récupérant l'écrou (6).

- Dévisser et enlever la vis (3) en récupérant le caoutchouc (5).
- Déposer le patin guide-chaîne supérieur (4).
- Dévisser et enlever les deux vis inférieures (2).
- Déposer le patin guide-chaîne inférieur (1).



Échappement



Légende :

1. Pot d'échappement
2. Ressort
3. Écrou autobloquant bridé
4. Entretoise
5. Silentbloc
6. Rondelle
7. Vis d'arrache
8. Plaque de fixation du carénage
9. Support central du pot d'échappement

- 10.Écrou autobloquant bas
- 11.Écrou autobloquant bridé
- 12.Joint du silencieux
- 13.Silencieux
- 14.Rondelle élastique incurvée
- 15.Vis TCEI
- 16.Collier du silencieux
- 17.Rondelle
- 18.Vis TCEI

Dépose embout tuyau d'échappement

- Déposer le carénage inférieur.
- Déposer les carénages latéraux.
- Déposer l'embout inférieur.
- Retirer le collier.



- Extraire le tuyau d'air secondaire.



- Décrocher les deux ressorts de la bride d'échappement sur le cylindre.



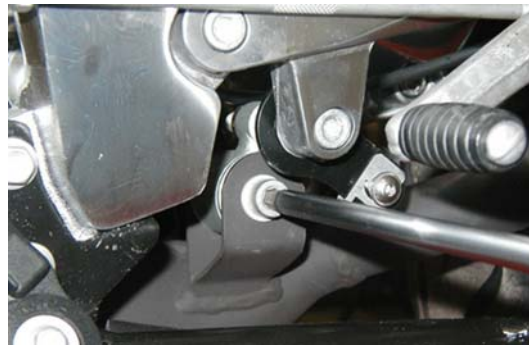
- En opérant des deux côtés, dévisser et enlever la vis, en récupérant la bride de fixation et le ressort.



- Dévisser et enlever la vis sur le support du repose-pieds gauche, en récupérant les entretoises.



- Dévisser et enlever la vis en récupérant la rondelle et l'écrou.



- Déposer du côté gauche l'échappement complet.

ATTENTION

AU REMONTAGE, REMPLACER LE JOINT D'ÉCHAPPEMENT ET VÉRIFIER LE CORRECT POSITIONNEMENT DES BRIDES DE FIXATION.

**Soupape rave**

La soupape d'échappement est actionnée par un solénoïde à travers un câble flexible.

Le solénoïde s'active à une plage de régime déterminée par la centrale électronique qui reçoit le signal de la rotation du moteur à partir de la fréquence du circuit primaire.

ATTENTION

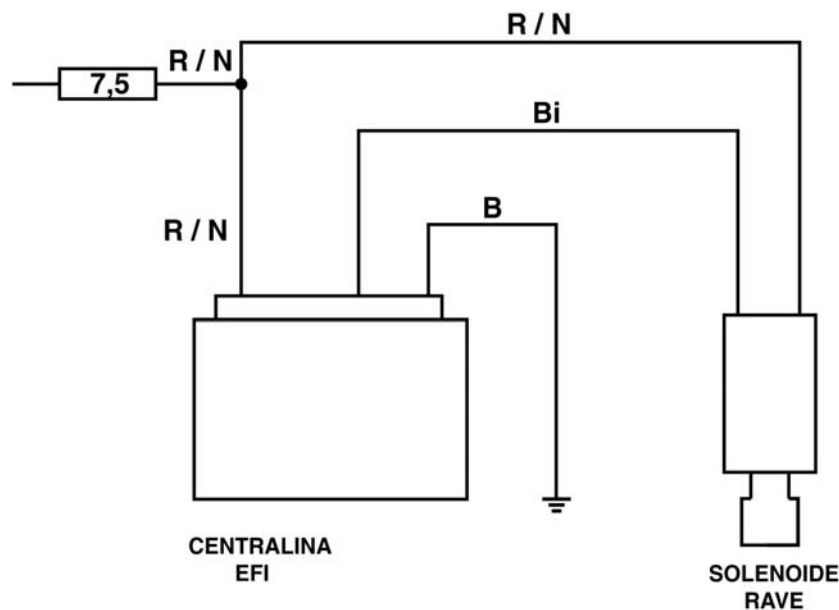
L'UTILISATION DE LA SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT SUR DES VÉHICULES HOMOLOGUÉS 11 kW ANNULE L'HOMOLOGATION DU VÉHICULE. POUR CETTE RAISON, ELLE NE PEUT ÊTRE UTILISÉE QUE DANS LE DOMAINE SPORTIF OU SUR LES PISTES ET CIRCUITS NON OUVERTS AU PUBLIC.

Fonctionnement RAVE

- La soupape d'échappement s'ouvre entre 500 et 2500 tr/min pour l'auto-nettoyage de la tige de la soupape.
- Elle se ferme entre 2500 tr/min et le point d'activation (environ 8000 tr/min).
- Au-delà du point d'activation, elle reste ouverte.

Point d'activation de la soupape RAVE

8000 tr/min



Le solénoïde commandé par la centrale RAVE ouvre la soupape d'échappement à 8000 rpm.

RECHERCHE DE PANNES

- Vérifier le bon état du fusible de 7,5 A.
- Vérifier le fonctionnement du

solénoïde en l'alimentant directement avec une batterie de 12 V.

- Vérifier le volant.
- Remplacer le régulateur par un autre qui fonctionne correctement.
- Remplacer la centrale EFI par une autre qui fonctionne correctement.



ATTENTION

EN COUPANT LE PONTET DE LA CENTRALE EFI, ON ACTIVE LA FONCTIONNALITÉ DE CONTRÔLE DE LA SOUPE RAVE.

SOLÉNOÏDE

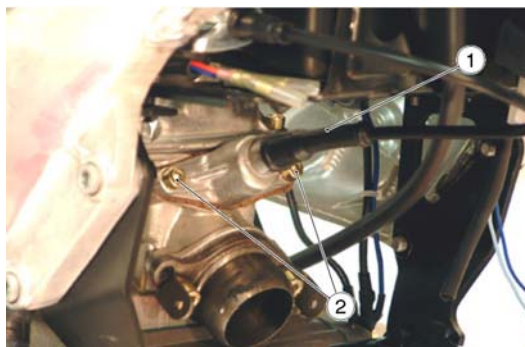
- Contrôler que le piston se déplace librement.
- Mesurer la résistance entre les câbles à l'aide d'un testeur:
- Valeur correcte = 2,2 ohms + / - 10 %.
- Démarrer le véhicule et dépasser les 6500 tr/min.
- Laisser tourner le moteur au ralenti.
- Vérifier que le solénoïde active la soupape RAVE par impulsions d'une durée de 0,5 s.

Dépose

- Déposer le réservoir de carburant.
- Déposer la batterie et le porte-batterie.

PARTIEL

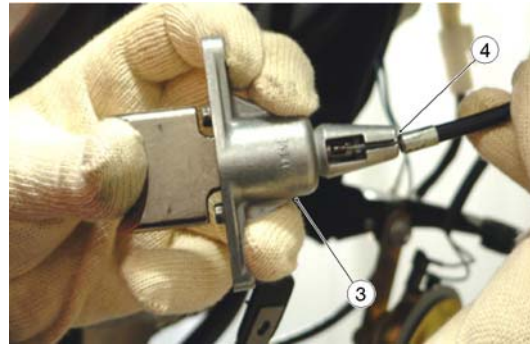
- Déplacer la coiffe de protection (1).
- Dévisser et enlever les deux vis (2) en récupérant les rondelles de blocage.



Si la soupape se déplace librement:

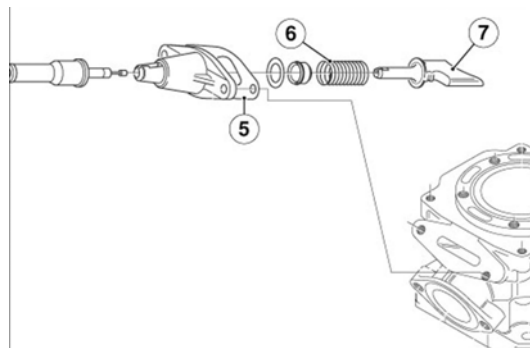
- Extraire du cylindre le groupe soupape d'échappement en même temps que le câble flexible.
- Tourner de 180° le logement de la tige de soupape (3) et débrancher le câble flexible (4).

- Si la soupape d'échappement est bloquée en position d'ouverture (à cause des résidus de la combustion):
- Pousser en arrière avec un tournevis le logement de la tige de soupape (3).

**ATTENTION**

FAIRE ATTENTION À NE PAS ENDOMMAGER LA SURFACE D'ÉTANCHÉITÉ.

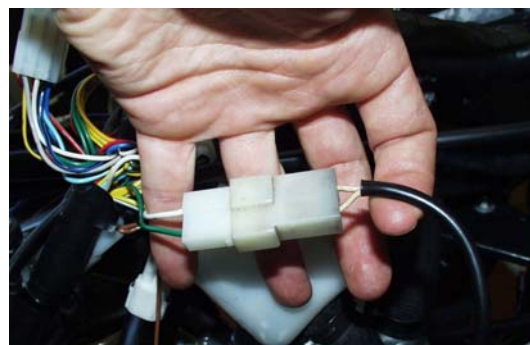
- Tourner de 180° le logement de la tige de soupape (3) et débrancher le câble flexible (4).
- Déposer le logement de la tige de soupape (3) en récupérant le ressort (6) et le joint (5).
- Extraire la soupape d'échappement (7) en utilisant l'extracteur de soupape.

**TOTAL**

- Dévisser et enlever les deux vis de la soupape RAVE en récupérant les rondelles de blocage.
- Extraire du cylindre le groupe soupape d'échappement.



- Débrancher le connecteur de l'unité de commande du système.



- Dévisser et enlever les deux vis (8) du support porte-batterie.
- Déposer la soupape RAVE complète.



Contrôle

JOINTS

- Contrôler que le joint de la soupape (1) et le joint torique (2) (inséré dans le logement de soupape) ne soient pas usés ni endommagés.

SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT

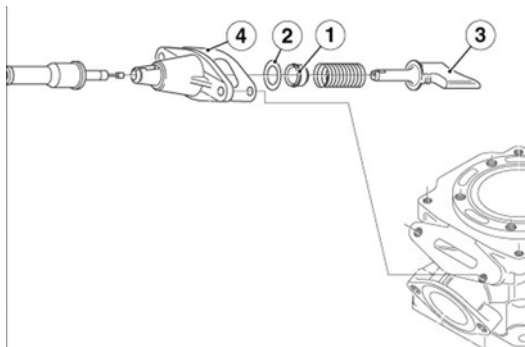
- Éliminer les résidus de la combustion de la soupape d'échappement (3) et du conduit de la soupape dans le cylindre.
- S'assurer que la soupape d'échappement ne soit pas usée ni endommagée.

JOINT DU CYLINDRE

Le joint sur le cylindre (4) doit être remplacé à chaque remontage.

SOLÉNOÏDE

- Contrôler l'unité de commande en fonction du schéma.



Installation

- Déposer le réservoir de carburant.
- Déposer la batterie et le porte-batterie.
- Si le véhicule est une version à puissance limitée, il est d'abord nécessaire de procéder à l'installation de la soupape RAVE, déposer la guillotine fixe en dévissant les deux

vis (1) et en récupérant les rondelles.

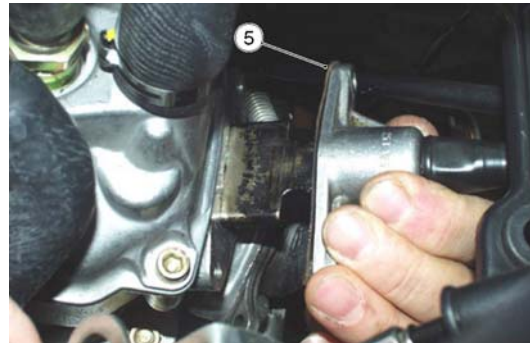


TOTAL

- Insérer dans le cylindre le groupe soupape d'échappement avec le joint (5).

ATTENTION

REPLACER LE JOINT (5) À CHAQUE REMONTAGE.

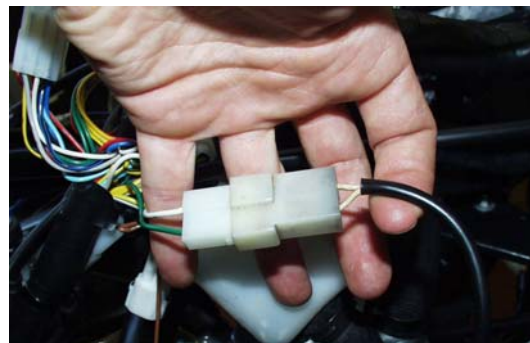


- Monter le groupe soupape d'échappement au moyen des deux vis (1) avec les rondelles de la guillotine fixe.

- Monter l'unité de commande au moyen des deux vis (2) sur le support du porte-batterie.



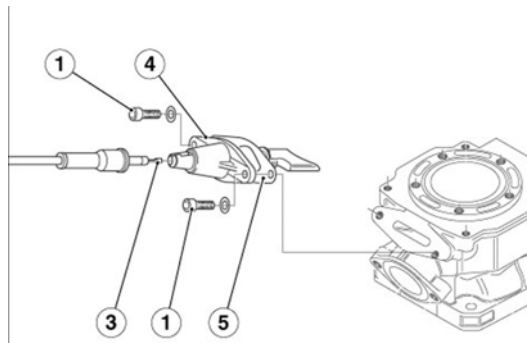
- Brancher le connecteur de l'unité de commande sur le système.



- Brancher le câble flexible (3) sur le logement de la tige de soupape (4).
- Tourner de 180° le logement de la tige de soupape (4).

ATTENTION

LA FIXATION DU CÂBLE DOIT ÊTRE ORIENTÉE VERS LE BAS.



- Repositionner la coiffe de protection.
- Insérer dans le cylindre le groupe soupape d'échappement avec le joint (5).

ATTENTION

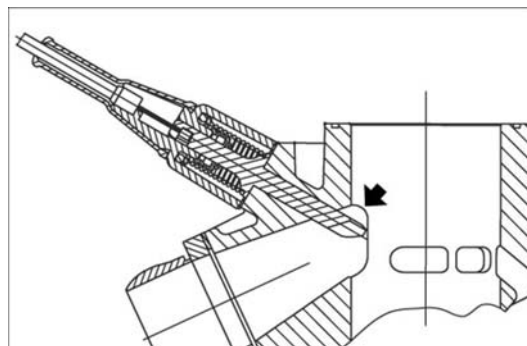
REMPLEZ LE JOINT (5) À CHAQUE REMONTAGE.

- Serrer les deux vis (1) du groupe soupape d'échappement avec les rondelles correspondantes.

ATTENTION

APRÈS AVOIR MONTÉ LE GROUPE SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT, EFFECTUER LES VÉRIFICATIONS SUIVANTES:

- Une fois la soupape complètement ouverte, l'extrémité de la tige de soupape doit être au même niveau que la lumière d'échappement; pour ce faire, il est nécessaire de déposer la bride d'échappement.
- S'assurer que la soupape d'échappement se déplace librement.

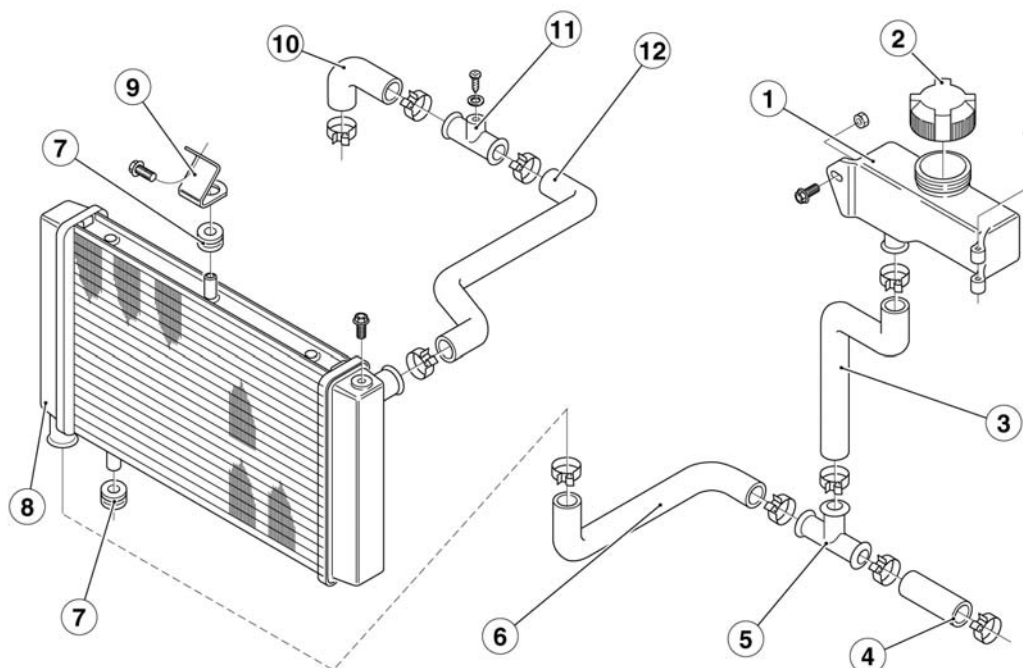


INDEX DES ARGUMENTS

**INSTALLATION DE
REFROIDISSEMENT**

INS REF

Schéma du circuit



Légende :

1. Vase d'expansion
2. Bouchon du radiateur
3. Tuyau raccord - vase d'expansion
4. Tuyau pompe - raccord
5. Raccord en "T"
6. Tuyau radiateur - raccord en "T"
7. Caoutchouc
8. Radiateur
9. Support supérieur du radiateur
10. Tuyau culasse - raccord
11. Raccord de purge
12. Tuyau radiateur - raccord

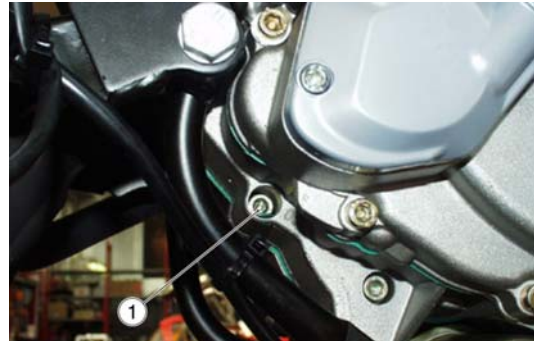
Remplacement liquide de refroidissement

ATTENTION

NE PAS UTILISER LE VÉHICULE SI LE NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT EST INFÉRIEUR AU NIVEAU MINIMUM.

CONTRÔLER PÉRIODIQUEMENT ET APRÈS DE LONGS VOYAGES LE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT.

- Déposer le carénage latéral gauche.
- Soulever le réservoir de carburant.
- Installer un récipient de capacité adéquate sous le bouchon de vidange (1).
- Dévisser et enlever le bouchon de vidange (1) identifié par la marque 'OUT'.
- Dévisser et enlever le bouchon (2) du vase d'expansion (3) pour faciliter l'écoulement du liquide de refroidissement.



ATTENTION



NE PAS RÉPANDRE DE LIQUIDE DANS L'ENVIRONNEMENT.

- Remonter le bouchon de vidange (1).
- Remplir le vase d'expansion (3) jusqu'au niveau maximum avec le liquide de refroidissement adéquat.
- Desserrer la vis (4) du radiateur.
- Attendre l'écoulement du liquide de refroidissement, puis serrer la vis (4).
- Effectuer le remplissage de liquide de refroidissement.



- Desserrer la vis (5) du raccord.
- Attendre l'écoulement du liquide de refroidissement, puis serrer la vis (5).
- Si nécessaire, effectuer de nouveau le remplissage de liquide de

refroidissement.

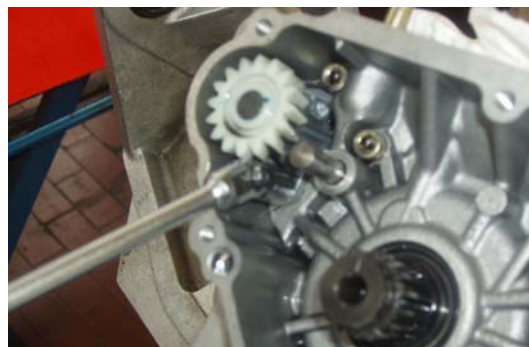


Pompe eau - révision

- Déposer le pignon de commande de la pompe à eau.



- Dévisser et enlever la vis de fixation M5.



- Extraire le pignon de la pompe à eau.



- Déposer la pompe à eau en s'aidant d'un tournevis équerre.

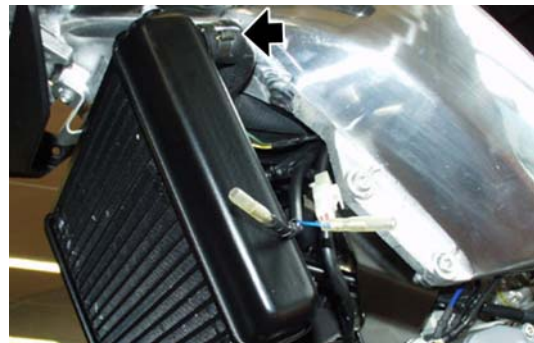


REMONTAGE

- Pour réaliser le remontage, procéder de manière inverse au démontage, en faisant particulièrement attention à l'alignement de la roue de commande de la pompe à eau, laquelle doit être alignée avec le repère présent sur le carter durant le remontage.

Dépose radiateur

- Effectuer la purge complète du circuit de refroidissement.
- Déposer le carénage latéral droit.
- Décrocher la tête du collier de serrage et extraire le tuyau du radiateur.
- Décrocher la tête du collier de serrage (1) et extraire le tuyau du radiateur.
- Dévisser et enlever la vis (2).



ATTENTION

OPÉRER EN FAISANT ATTENTION À NE PAS ENDOMMAGER LES AILETTES DU RADIATEUR.

- Incliner modérément en avant le radiateur et en même temps le soulever, en extrayant les deux pivots d'ancrage inférieurs de leur logement sur le support du radiateur.
- Déposer le radiateur.

ATTENTION

BOUCHER LES OUVERTURES DES MANCHONS POUR EMPÊCHER L'ENTRÉE DES CORPS

ÉTRANGERS.

REMONTAGE

ATTENTION

RETIRER À L'AIDE D'UN JET D'AIR COMPRIMÉ LES ÉVENTUELS CORPS ÉTRANGERS, SALETÉS, ETC. DÉPOSÉS SUR LES AILETTES DU RADIATEUR.

LES ÉVENTUELLES AILETTES PLIÉES DOIVENT ÊTRE REDRESSÉES EN UTILISANT UN PETIT TOURNEVIS PLAT.

SI LES MANCHONS PRÉSENTENT DES COUPURES ET / OU DES FISSURES, ILS DOIVENT ÊTRE REMPLACÉS.

AVANT LE REMONTAGE, PROCÉDER À UN LAVAGE SOIGNÉ DE L'INTÉRIEUR DU RADIATEUR EN UTILISANT SEULEMENT DE L'EAU PROPRE.

SI LES CAOUTCHOUCS DU SUPPORT DU RADIATEUR SONT ENDOMMAGÉS, LES REMPLACER.

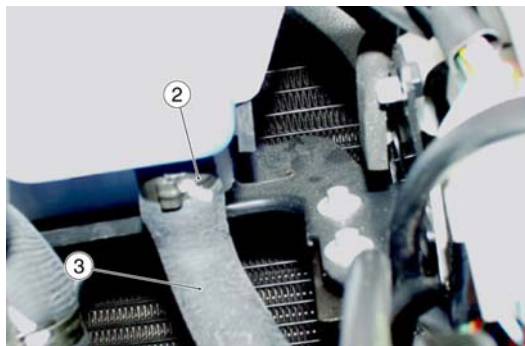
- Positionner correctement le radiateur sur le support et le fixer au moyen de la vis (2).
- Rebrancher les tuyaux au radiateur en utilisant deux colliers neufs.
- Effectuer le remplissage du circuit de refroidissement.

Dépose vase d'expansion

- Effectuer la purge complète du circuit de refroidissement.
- Dévisser et enlever la vis (1).
- Déposer le collier (2).
- Débrancher le tuyau (3) du vase d'expansion (4).
- Déposer le vase d'expansion (4) de son logement.

ATTENTION

RANGER LE VASE D'EXPANSION (4) EN LIEU SÛR.



REMONTAGE

- Repositionner le vase d'expansion (4) dans son logement.

ATTENTION

SE MUNIR D'UNE PINCE ADAPTÉE DE FIXATION DES COLLIERS ET REMPLACER CHAQUE COLLIER PAR UN AUTRE NEUF DU MÊME TYPE.

- Repositionner le tuyau (3) du vase d'expansion (4).
- Visser la vis (1).
- Effectuer le remplissage du circuit de refroidissement.

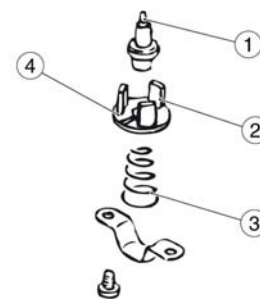
Soupape thermostatique**Controle**

Le thermostat doit être contrôlé si:

- le moteur surchauffe;
- la température de fonctionnement de 70 °C (158 °F) n'est pas atteinte;
- l'usure du segment d'étanchéité est excessive;
- le siège de la soupape fuit.



- Effectuer le contrôle du thermostat en l'immergeant dans de l'eau chaude. Lorsque la température de l'eau atteint 70 °C - 75 °C (158 °F - 167 °F), le pivot (1) doit commencer à se soulever et à environ 90 °C (194 °F) il doit rejoindre sa course maximale de 3,3 mm (0.130 in). Si cette course n'est pas atteinte, remplacer le thermostat.
- Contrôler le porte-thermostat (2) et le ressort de compression (3). En condition de fermeture (moteur froid),



seul le by-pass (4) peut être ouvert.
L'ouverture du by-pass bloquée
provoquerait l'oscillation de la
température maximale.

INDEX DES ARGUMENTS

CARROSSERIE

CARRO

Selle

- Insérer la clé dans la serrure de la selle et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.



- Déposer la selle et récupérer la clé.



SELLE DU PASSAGER

- Retirer la selle du pilote.
- Extraire le volet vers le bas.



- Dévisser et enlever les deux vis.



- Extraire en avant la selle du passager.



Bulle

- En opérant des deux côtés, dévisser et enlever la vis .



- En opérant des deux côtés, décrocher le déflecteur latéral.



- En opérant des deux côtés, dévisser et enlever les deux vis.



- Fermer les rétroviseurs et dévisser et enlever les quatre vis de fixation.



- Déplacer la bulle en avant.
- Débrancher le connecteur des feux de position.



- Débrancher le connecteur des feux de route / feux de croisement.

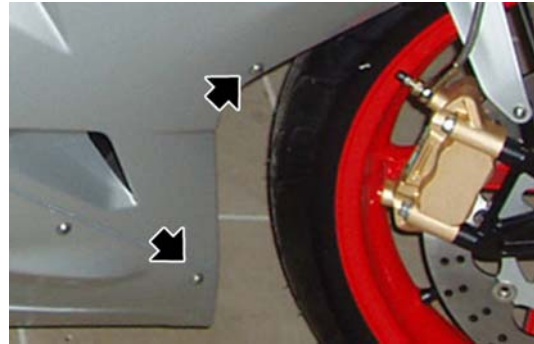


- Déposer la bulle par l'avant.



Passage de roue avant

- Au cas où les carénages latéraux et le carénage inférieur n'auraient pas été précédemment déposés, en opérant des deux côtés, dévisser et enlever les deux vis.



- En opérant des deux côtés, dévisser et enlever la vis .



- Déposer l'embout du carénage.



Groupe optique arrière

- Débrancher le connecteur du feu arrière.
- Extraire par l'arrière la bavette avec le feu arrière.



- Dévisser et enlever les deux vis.
- Extraire par l'arrière le feu arrière.

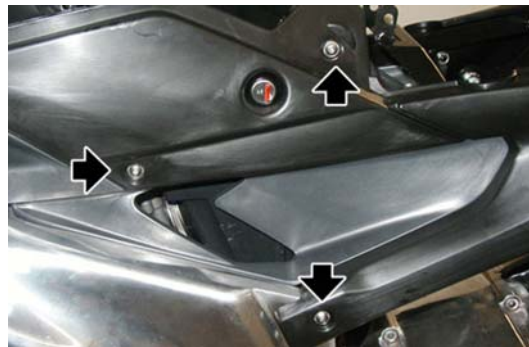


Caches latéraux

- Soulever le réservoir de carburant.
- Déposer la bavette.
- Dévisser et enlever la vis.



- Dévisser et enlever les trois vis et déposer le carénage latéral.



Carénages latéraux

- Dévisser et enlever les deux vis.



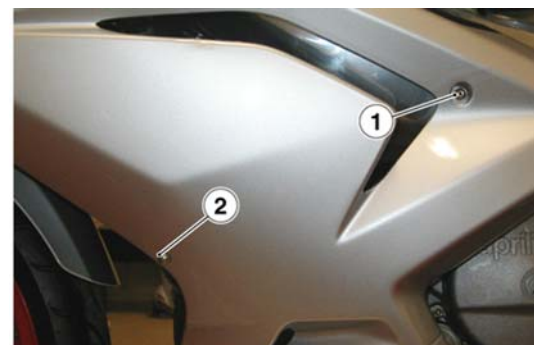
- Débrancher les deux bornes des clignotants



- Dévisser et enlever les trois vis inférieures.



- Dévisser et enlever la vis (1), et récupérer le collet.
- Dévisser et enlever la vis (2).
- Écarter le carénage latéral en faisant attention lors de l'extraction des languettes d'encastrement supérieur des logements correspondants dans la bulle.

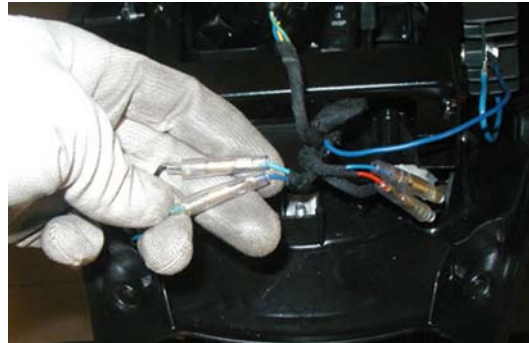


Support plaque d'immatriculation

- Déposer la bavette.
- Débrancher le connecteur de l'ampoule d'éclairage de la plaque.



- Débrancher les quatre connecteurs des clignotants et les extraire par le bas.



- En opérant des deux côtés, dévisser et enlever la vis .



- Dévisser et enlever la vis.

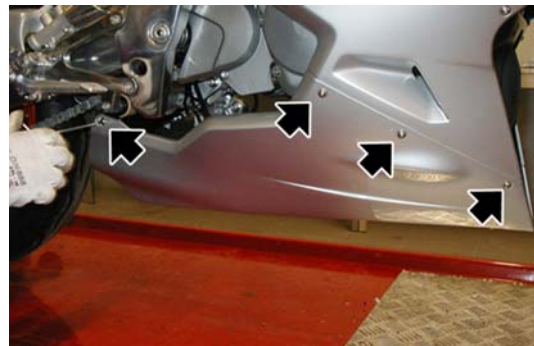


- Extraire le porte-plaque par le bas.



Partie inférieure carénage

- En opérant des deux côtés, dévisser et enlever les quatre vis.

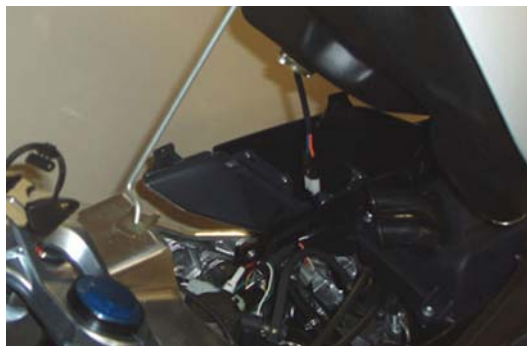


- Extraire les carénages inférieurs par le bas.



Réservoir carburant

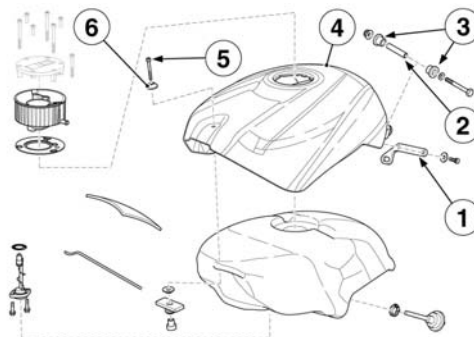
- Déposer la selle.
- Soulever le réservoir de carburant.
- Débrancher le connecteur de la sonde de carburant.



- Dégager le tuyau d'essence et le tuyau de dépression de la pompe à essence.
- Déposer la tige de support et abaisser le réservoir de carburant.
- Dévisser et enlever la vis et récupérer l'écrou et la rondelle.
- Déposer le réservoir par le haut.

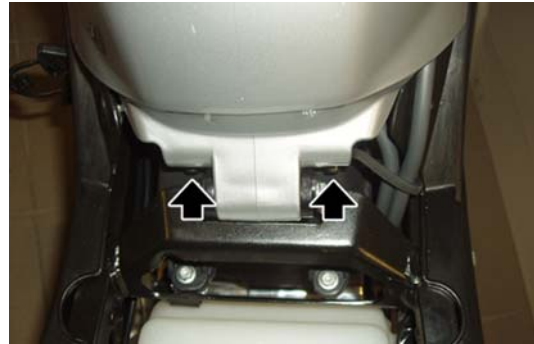


- Positionner le réservoir de carburant sur un plan d'appui.
- Déposer les deux caoutchoucs (3) et l'entretoise (2).
- Dévisser et enlever les deux vis en récupérant les rondelles.



EN PHASE DE REMONTAGE, POSITIONNER CORRECTEMENT L'ENTRETOISE EN CAOUTCHOUC (1).

- Retirer le bouchon du réservoir de carburant.
- Déposer le carénage du réservoir (4) en récupérant, du côté avant, la douille (6) et le caoutchouc (5).

**Remontage du réservoir de carburant:**

- Au remontage, s'assurer du passage correct du tuyau d'essence et du tuyau de dépression.
- Observer sur la photo le montage correct.

**Passage de roue arrière**

- Déposer la selle du passager.
- En opérant des deux côtés, dévisser et enlever les trois vis.



- En opérant des deux côtés, dévisser et enlever la vis .



- Extraire le connecteur de son logement.



- Dévisser et enlever les deux vis et déplacer latéralement la centrale.



- En opérant des deux côtés, dévisser et enlever les deux vis.
- Déposer le passage de roue arrière.



Réservoir huile mélangée

- Déposer la selle.
- Extraire le volet vers le bas.



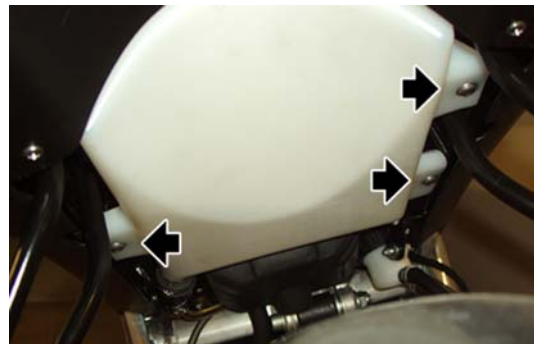
- Débrancher les connecteurs du capteur de niveau d'huile.



- Positionner un récipient de capacité adéquate sous le tuyau d'huile du mélangeur.
- Débrancher le collier et vidanger l'huile du mélangeur dans le récipient.
- Déposer le bouchon du réservoir d'huile du mélangeur et attendre la fin de la vidange du réservoir.



- Dévisser et enlever les trois vis.



- Extraire le réservoir d'huile du mélangeur par le bas.



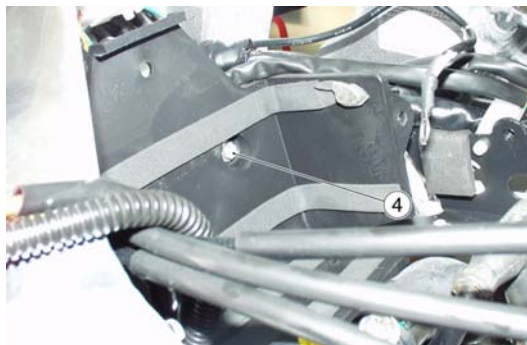
batterie

- Soulever le réservoir de carburant.
- Débrancher d'abord le câble négatif (-) puis le câble positif (+).
- Déposer l'évent de la batterie (1).
- Dévisser et enlever la vis (2).
- Déplacer le vase d'expansion du liquide de refroidissement (3).
- Déposer la batterie de son logement et la ranger sur une surface horizontale, dans un endroit frais et sec.



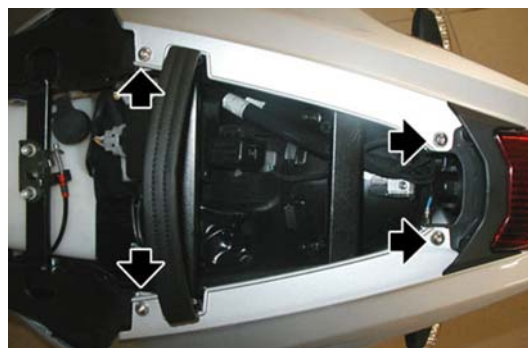
AU REMONTAGE, FAIRE ATTENTION À L'ÉVENT ET BRANCHER D'ABORD LE PREMIER CÂBLE SUR LA BORNE POSITIVE (+) ET ENSUITE LE SECOND CÂBLE SUR LA BORNE NÉGATIVE (-).

- Si nécessaire, déposer le porte-batterie, dévisser et enlever la vis (4).



Codone

- Déposer la selle du passager.
- Dévisser et enlever les quatre vis supérieures.



- En opérant des deux côtés, dévisser et enlever les trois vis inférieures.



- Débrancher le connecteur du feu arrière.
- Extraire par l'arrière la bavette avec le feu arrière.

