

500^{cc}



MANUEL D'UTILISATEUR

B-SIDE



Félicitations !

Vous êtes l'heureux nouveau propriétaire d'une MASH qui incarne un nouvel esprit, une nouvelle tendance : un side-car au look et à une philosophie « vintage », synonyme de liberté.

Nous vous remercions de bien vouloir lire intégralement ce manuel avant l'utilisation de votre MASH.

Bonne Route !

PRÉSENTATION

Les instructions de ce manuel ont été préparées pour fournir un guide simple et compréhensible pour l'utilisation et l'entretien de votre moto. Suivez attentivement les instructions pour profiter au maximum des performances de votre moto. Il contient des instructions pour effectuer les opérations d'entretien nécessaires. Les opérations de réparation ou d'entretien plus spécifiques ou plus importantes nécessitent l'attention d'un mécanicien qualifié et l'utilisation d'outils et d'équipements spéciaux. Votre concessionnaire dispose des pièces de rechange d'origine, de l'expérience et de tout l'équipement nécessaire pour fournir un service de qualité. Pour garantir le bon fonctionnement de la moto, il est nécessaire de suivre le tableau d'entretien et d'inspection disponible.

Enfin, n'oubliez pas que le "Manuel d'utilisation et d'entretien" fait partie intégrante du motorcycle et qu'il doit donc rester avec le motorcycle même s'il est vendu à un autre utilisateur.

IMPORTANT

Afin de maintenir la "Garantie de fonctionnement" du véhicule, le Client doit suivre le programme d'entretien indiqué dans le manuel d'utilisation et d'entretien en faisant effectuer l'entretien programmé dans des ateliers agréés.

AVIS IMPORTANT

Lisez attentivement ce manuel et prêtez une attention particulière aux déclarations précédées des mots suivants :



AVERTISSEMENT

Indique la possibilité de blessures graves ou de décès en cas de non-respect des instructions.



ATTENTION

Indique la possibilité de blessures corporelles ou de dommages au véhicule si les instructions ne sont pas respectées.

Note* : Donne des informations utiles.

INDEX

I. SAFE RIDING AND MOTORCYCLE SAFETY.....	1	CEINTURE DE SÉCURITÉ.....	22
II. DONNÉES TECHNIQUES.....	3	DÉMARRAGE DU MOTEUR.....	22
III. VUES SUR LES MOTOCYCLES.....	6	L'ARRÊT DU MOTOCYCLE ET DU MOTEUR.....	23
IV. CONTROLS.....	16	ENTRETIEN DU MOTEUR.....	25
COMMUTATEUR D'ALLUMAGE.....	16	INSPECTION AVANT LA COURSE.....	25
INTERRUPTEUR DE GUIDON RH.....	17	V. INSPECTION ET AJUSTEMENT.....	28
INTERRUPTEUR DE GUIDON GAUCHE.....	18	RETRAIT DES PANNEAUX LATÉRAUX.....	31
CARBURANT.....	19	VÉRIFICATION DES BOUGIES D'ALLUMAGE.....	31
COMMANDE DE L'ACCÉLÉRATEUR.....	19	JEU DES SOUPAPES.....	34
CONTRÔLE DU FREIN AVANT.....	20	VÉRIFICATION ET/OU REMPLACEMENT DU FILTRE À AIR.....	34
COMMANDE DE FREIN ARRIÈRE.....	20	VITESSE DE RALENTI.....	35
CONTRÔLE DE L'EMBRAYAGE.....	20	RÉGLAGE DU CÂBLE DE COMMANDE DE L'ACCÉLÉRATEUR.....	35
COMMANDE DE CHANGEMENT DE VITESSE.....	21	RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE.....	36
RÉGLAGE DES RÉTROVISEURS.....	21	SYSTÈME DE FREINAGE.....	37
POIGNÉE DE CÂBLE DE MARCHE ARRIÈRE.....	21	PNEUMATIQUES.....	40
		RÉGLAGE DE LA CHAÎNE.....	40

VÉRIFICATION DE L'USURE DE LA CHAÎNE/DU PIGNON AVANT/DU PIGNON ARRIÈRE	41	VII. ELECTRICAL SYSTEM DIAGRAM	59
DÉMONTAGE ET INSTALLATION DE LA ROUE AVANT	42		
DÉMONTAGE ET INSTALLATION DE LA ROUE ARRIÈRE	42		
DÉMONTAGE ET INSTALLATION DE LA ROUE DU WAGON LATÉRAL	43		
POINTE	44		
RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR	44		
ENTRETIEN DU SYSTEME DE REFROIDISSEMENT	45		
FUSIBLES	48		
VÉRIFICATION DE LA FONCTIONNALITÉ DE LA FOURCHE	49		
VÉRIFICATION DES ROUEMENTS DE DIRECTION	49		
BOULONS, ÉCROUS ET FIXATIONS	49		
NETTOYAGE DU MOTOCYCLE	49		
ENTRETIEN AVANT STOCKAGE	50		
RETOUR AU SERVICE	50		
VALEURS DE COUPLE SPÉCIALES	51		
VI. SYSTÈME DE GESTION DES MOTEURS	53		

LA CONDUITE EN TOUTE SÉCURITÉ ET LA SÉCURITÉ DES MOTOCYCLES

Voici quelques principes de base pour conduire votre moto en toute sécurité.

- N'oubliez pas que votre sécurité et celle de votre passager passent avant tout. Arriver à destination en toute sécurité doit être votre objectif principal.
 - Le conducteur et le passager doivent porter des vêtements de protection appropriés, tels qu'une combinaison, des gants, des chaussures et un casque homologué pour l'utilisation d'un motocycle.
 - Le conducteur doit être assis sur le motocycle dans une position qui lui donne la meilleure visibilité possible de la route.
 - Conduisez la moto avec prudence et réglez la vitesse en fonction du trafic et du type de route.
- La conduite souple vous permet d'évaluer le danger et d'aborder les virages avec plus de précision.
- Respectez toujours les panneaux de signalisation et adaptez votre vitesse en conséquence.
 - Respectez toujours les limitations de vitesse.
 - Évaluez toujours l'état de la route et adaptez votre vitesse en conséquence.
 - Réduisez votre vitesse s'il pleut et surtout s'il y a des flaques d'eau sur la route.
 - Lorsque vous roulez sur des surfaces mouillées ou à faible adhérence (neige, glace, boue, etc.), maintenez une vitesse modérée et évitez les freinages et les manœuvres brusques.
 - Gardez une distance de sécurité avec les véhicules qui vous .
 - Avant de dépasser, vérifiez qu'il n'y a pas d'obstacle devant le véhicule que vous voulez dépasser et vérifiez toujours dans les rétroviseurs qu'il n'y a pas d'obstacle devant le véhicule que vous voulez dépasser.

aucun véhicule n'arrive par l'arrière.

- Freinez en utilisant le frein avant et le frein arrière : cela permet de maintenir la stabilité du véhicule.
- Relâchez progressivement l'embrayage lorsque vous rétrogradez.
- Si vous vous sentez fatigué ou somnolent, faites une pause.
- Rétrogradez dans les cas suivants :
 - En descente et lors du freinage pour augmenter l'action de freinage par la compression du moteur ; l'utilisation des seuls freins en descente peut entraîner une surchauffe des plaquettes de frein et réduire l'action de freinage ; en montée ou sur le plat lorsque le rapport de vitesse ne correspond pas à la vitesse de la moto (grand rapport et petite vitesse) ;



AVERTISSEMENT

Rétrograder une vitesse à la fois ; rétrograder plus d'une vitesse à la fois peut entraîner une surchauffe du moteur et/ou un blocage de la roue arrière.

- Ne coupez pas le moteur dans les descentes.
- Lorsque vous roulez avec un passager, augmentez la distance qui vous sépare des véhicules qui vous précèdent et tenez compte de son poids lorsque vous freinez et lorsque vous devez prendre un virage ou doubler.
- La position de conduite du conducteur et du passager est importante pour la maîtrise du motocycle.
- Pendant la conduite, le conducteur doit garder les deux mains sur le guidon et les deux mains sur le guidon.

les pieds sur les repose-pieds afin de garder le contrôle de la moto.

- Le passager doit toujours se tenir à deux mains à la poignée du pilote ou du passager et garder les deux pieds sur les repose-pieds du passager. Ne transportez jamais un passager incapable de poser fermement les deux pieds sur les repose-pieds du passager.
- Ne jamais conduire sous l'influence de l'alcool ou de drogues.

Précautions pour les enfants

AVERTISSEMENT

- *Garez le véhicule dans un endroit où il ne risque pas d'être facilement heurté ou endommagé.*

Même des chocs légers ou involontaires peuvent faire le véhicule, avec le risque subséquent de blessures graves pour les personnes ou les enfants.

- *Pour éviter que le véhicule ne se , ne le garez jamais sur un sol mou ou irrégulier, ni sur un asphalte fortement chauffé par le soleil.*
- *Le moteur et le système d'échappement peuvent devenir très chauds. Garez votre motorcycle dans un endroit où les piétons et les enfants ne peuvent pas atteindre facilement ces pièces.*

Risques liés au monoxyde de carbone

Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, un gaz incolore et inodore. L'inhalation de monoxyde de carbone peut entraîner une perte de conscience et la mort. Si vous démarrez le moteur dans un environnement totalement ou partiellement fermé, l'air que vous respirez peut contenir une quantité dangereuse de monoxyde de carbone. Ne démarrez jamais la moto dans un garage ou un autre endroit fermé.

AVERTISSEMENT

Le monoxyde de carbone est un gaz toxique.

L'inhalation de monoxyde de carbone peut entraîner une perte de conscience et la mort. Évitez toute zone ou activité où vous pourriez être exposé au monoxyde de carbone.

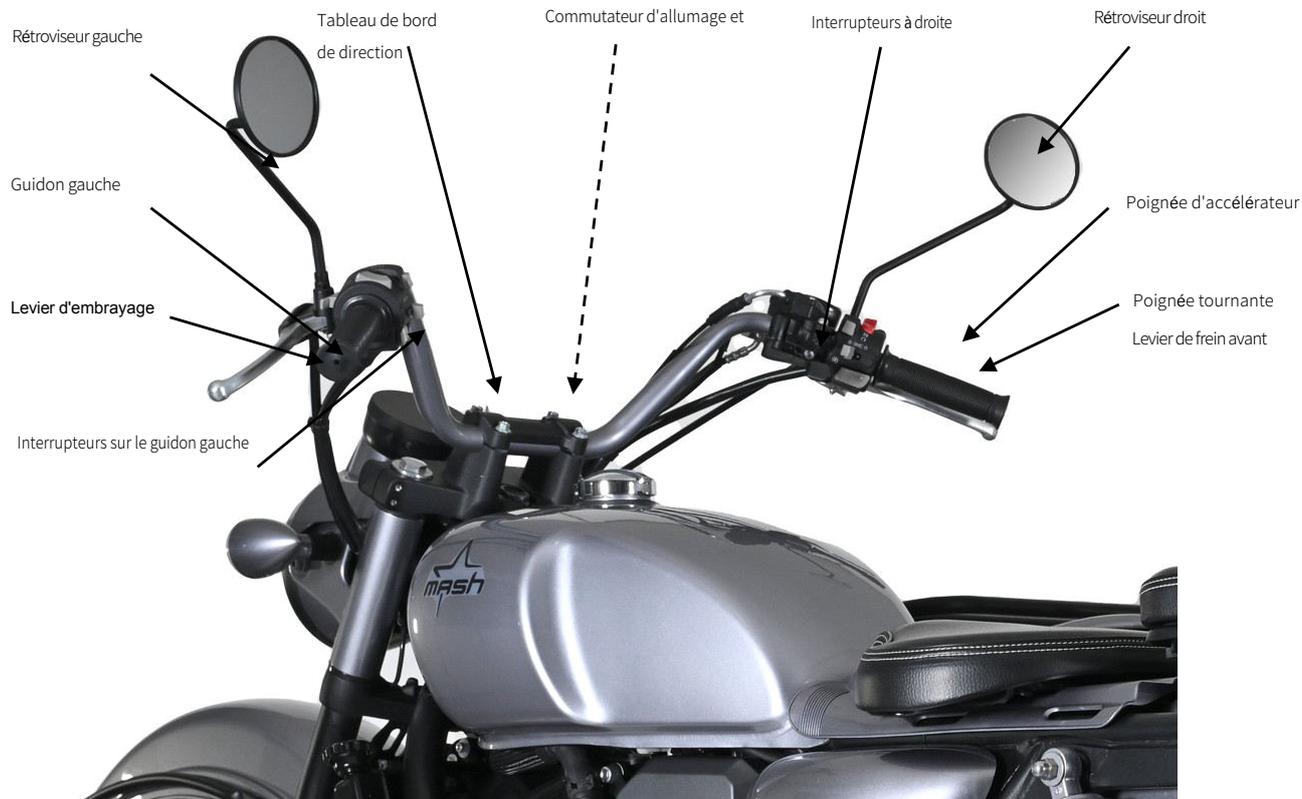
II DONNÉES TECHNIQUES

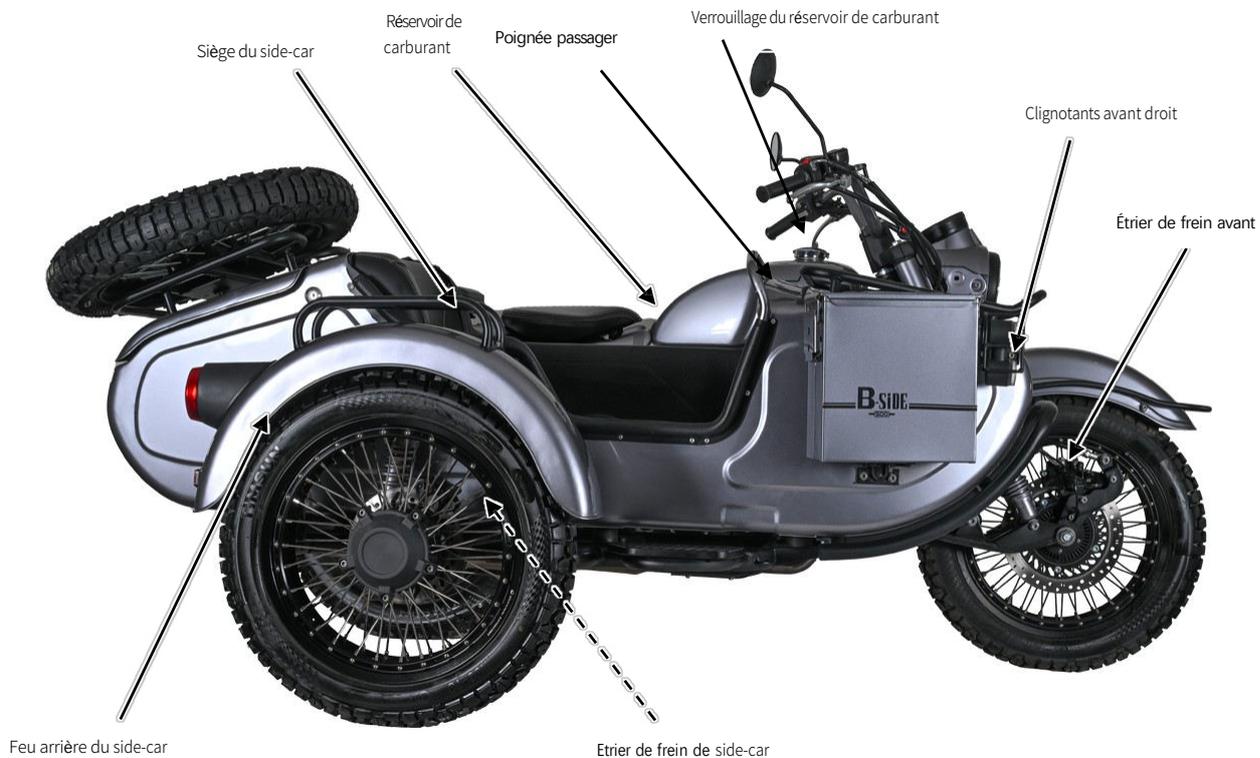
Objet		Données
Dimension et poids	Longueur	2300mm
	Largeur	1680mm
	Hauteur	1180mm
	Empattement	1520mm
	Empattement du side-car	1130mm
	Garde au sol min.	180 mm
	Poids total du véhicule	Poids à vide : 345 kg, poids à vide : 375 kg,
Carrosserie du véhicule	Type de cadre	Type de berceau
	Dispositif de suspension avant	ressort et amortissement hydraulique composite
	Dispositif de suspension arrière	ressort et amortissement hydraulique composite
	Type de roue avant	4.60-18/ 225 kPa
	Type de roue arrière	5.10-18/ 230 kPa
	Type de roue latérale	4.60-18/ 225 kPa
	Frein avant	Type de disque unique ModèleΦ276
	Frein arrière	Type de disque unique ModèleΦ260
	Frein latéral	Type de disque unique ModèleΦ220
	Volume du réservoir de carburant	18L
Qualité du carburant	92#	

Moteur	Mode	Moteur 4 temps à double cylindre et refroidissement par huile
	Alésage du cylindre× Course	68.0mm×68.0mm
	Cylindrée	493.658ml
	Rapport de compression	11.5:1
	Puissance maximale	39,6 kW/8500 tr/min
	Couple max.	50,5N-m/7000 tr/min
	Jeu des soupapes (à froid)	IN : 0.10-0.15 ; EX : 0.20-0.25
	Pignon d'entraînement des soupapes	Entraînement par chaîne Filtre
	Filtre à air	à huile
	Méthode de refroidissement	Refroidissement
	Méthode de lubrification	par huile SL
	Volume d'huile moteur	10W/40 2.8L
	Volume de charge d'huile moteur	Filtre à huile
Élément de filtre d'huile moteur	Électrique	
Démarrage du moteur électrique		

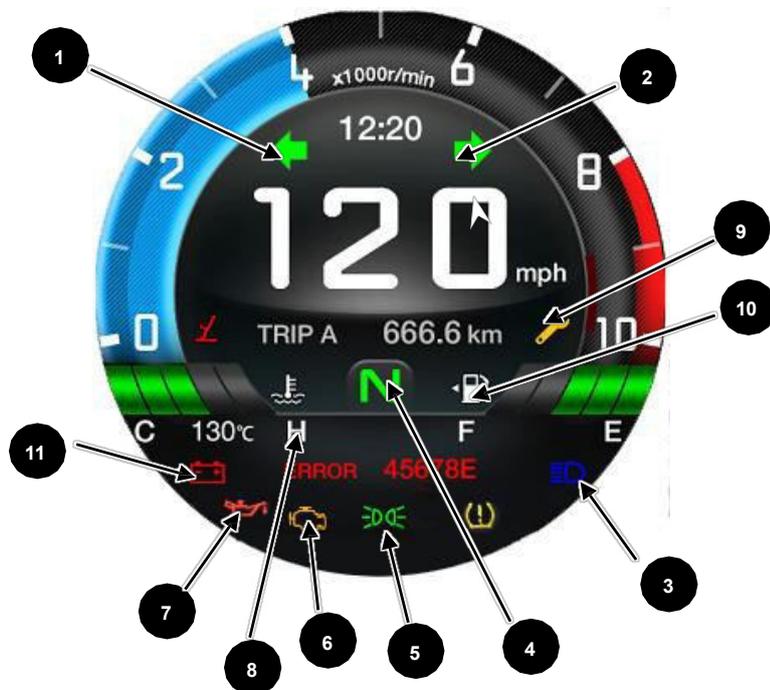
<p style="text-align: center;">Système de conduite</p>	<p>Embrayage</p> <p>Système de fonctionnement de l'embrayage</p> <p>Vitesse variable Rapport de réduction primaire</p> <p>Rapport de transmission</p> <p>Rapport de réduction finale</p> <p>Mode de changement de vitesse</p>	<p>Embrayage humide, embrayage hélicoïdal, disque de friction en papier</p> <p>Mécanique manuelle</p> <p>5 vitesses à prise constante +1- marche arrière</p> <p>2.029</p> <p>R2.500; I ;3.286 ; II 2.050 ; III 1.600.300 ; V 1.150</p> <p>3.538</p> <p>Pied gauche opéré de type aller-retour ; Séquence : R-I-N-II-III-IV-V</p>
<p style="text-align: center;">Système électrique</p>	<p>Générateur électrique</p> <p>Capacité de l'accumulateur</p> <p>Système d'alimentation électrique</p> <p>Coupe-circuit fusible</p> <p>Bougie d'allumage</p> <p>Ecart entre les bougies d'allumage</p> <p>Type de bobine d'allumage</p> <p>Mode d'alimentation en carburant</p> <p>Feu avant</p> <p>Feu clignotant</p> <p>Feu clignotant du side-car</p> <p>Feu de freinage Indicateur de position</p>	<p>Aimant permanent Aimant CC</p> <p>12V11.2A.h</p> <p>Alimentation en courant continu, et le générateur électrique n'est utilisé que pour recharger l'accumulateur 20A/10A</p> <p>CPR8EA-9 NGK</p> <p>0,6-0,8mm</p> <p>Circuit magnétique ouvert Injection</p> <p>électronique, contrôle ECU 12V/9W/9W /</p> <p>LED</p> <p>Avant : 12V/3W Arrière : 12V/3W</p> <p>Avant : 12V/1.8W Arrière : 12V10W 12V/3.8W</p> <p>Sidecar : 12V/2.5W</p> <p>Avant : 12V/4W Arrière : 12V0.7W Sidecar : 12V/0.7W</p>

III VUES DE MOTOS





INSTRUMENTS



- ① Indicateur lumineux de virage à gauche →
- ② Indicateur de virage à droite ←
- ③ Feux de route. 
- ④ Voyant d'affichage de la position du rapport. N
- ⑤ Indicateur de position 
- ⑥ Témoin de défaillance du moteur 
- ⑦ Pression d'huile moteur 
- ⑧ température excessive du liquide de refroidissement 
- ⑨ maintenance 
- ⑩ réserve de carburant 
- ⑪ Indicateur de charge de la batterie 

1) INDICATEURS DE DIRECTION 

Le voyant clignote lorsque l'on active le clignotant gauche ou droit à l'aide du levier de commande de l'interrupteur de gauche.

2) ROUTE 

Le voyant s'allume lorsque l'on active les feux de route à l'aide de la commande située sur le commutateur de gauche.

3) POINT MORT 

Le témoin s'allume lorsque le levier de vitesse est en position neutre (aucune vitesse engagée).

4) POSITION 

Lorsque le commutateur d'éclairage est en position feu de stationnement "  ", ce témoin s'allume.

5) DÉFAILLANCE DU MOTEUR 

Le témoin de défaillance du moteur s'allume (lumière orange) lorsque vous mettez l'interrupteur d'allumage en marche. Le démarrage du moteur entraîne l'extinction du témoin de défaillance du moteur. Si le témoin s'allume pendant que le moteur tourne, cela signifie qu'il y a une défaillance du moteur ou du système d'injection.

-Arrêtez et coupez le moteur.

-Attendez quelques minutes et redémarrez le moteur ; si le témoin s'allume à nouveau, contactez votre revendeur le plus proche pour faire vérifier le système d'autodiagnostic.

6) PRESSION D'HUILE MOTEUR 

Le témoin de défaillance du moteur s'allume (lumière orange) lorsque vous mettez l'interrupteur d'allumage en marche. En démarrant le moteur, le témoin de défaillance du moteur s'éteint. Ce témoin s'allume lorsque le niveau d'huile moteur est insuffisant. Il s'allume également lorsque la viscosité de l'huile est faible ou que le circuit d'huile est obstrué.

Lorsque le voyant s'allume, arrêtez immédiatement le moteur et vérifiez qu'il n'y a pas d'anomalie avant de le redémarrer.

7) DE TEMPÉRATURE 

Lorsque ce voyant s'allume, cela signifie que la température du moteur est trop élevée. Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement dans la bouteille de liquide auxiliaire.

Remarque* : *Lorsque le témoin de surchauffe du moteur s'allume, vous devez arrêter le moteur et le laisser refroidir.*

8) ENTRETIEN 

Lorsque le kilométrage atteint kilométrage d'entretien spécifié, le témoin s'allume et s'éteint après réinitialisation.

9) NIVEAU DE CARBURANT 

L'affichage du niveau de carburant indique le volume de carburant. Lorsque l'aiguille de l'indicateur de niveau de carburant se trouve près de la dernière graduation, le symbole de la pompe à carburant clignote. Faites le plein avec de l'essence sans plomb 92 dès que possible.

10) INDICATEUR DE CHARGE DE LA BATTERIE

Lorsque la tension de la batterie est insuffisante, le témoin lumineux clignote.

11) PRESSION DES PNEUS

Le témoin d'alarme de pression des pneus s'allume, indiquant que la pression des pneus est insuffisante. Dans ce cas, arrêtez immédiatement le moteur, vérifiez si le pneu est endommagé et rétablissez la pression du pneu.

à la spécifée.

LE COMPTEUR AFFICHE

Lorsque le contact est mis, le combiné d'instruments démarre. Chaque segment tachymètre et de l'affichage du rapport s'allume en séquence et s'éteint à nouveau.

L'affichage de la vitesse compte de 0 à 199 et revient à 0.

L'affichage du kilométrage va de 000000 à 999999 et revient à la dernière position du kilométrage ici.

D'autres symboles d'information s'allument sur l'écran

1) VITESSE

Affichage numérique du compteur de vitesse, plage d'affichage (0 - 199 km/h). Lorsque la vitesse dépasse 199 km/h, la valeur affichée est 199 km/h ; ne conduisez pas le véhicule au-delà de la vitesse maximale spécifiée de 110 km/h. Affichage de l'unité de vitesse, Km/h ou Mph.

2) AFFICHAGE DU KILOMÉTRAGE

ODO affiche le kilométrage total et TRIP le petit kilométrage.

Lorsque la vitesse du véhicule est inférieure à 5km/h, en mode ODO, appuyez longuement sur SET pour entrer dans l'interface de réglage ; en mode TRIP A/B, appuyez longuement sur SET, le TRIP correspondant sera effacé ; appuyez brièvement sur SET pour passer à l'affichage du kilométrage : ODO->TRIP A->TRIP B.

3) COMPTEUR D'ÉVOLUTION

Cet instrument vous permet de contrôler le nombre de tours du moteur et de ne pas dépasser la limite indiquée dans la zone rouge. Maintenez le régime du moteur dans la zone noire et ne dépassez pas 8000 tr/min.

AVERTISSEMENT

Si vous dépassez 8000 tr/min (zone rouge), le moteur risque d'être endommagé.



DESCRIPTION DU BOUTON SET

Bouton : En mode ODO, temps de pression court : moins de 1 s ; temps de pression long : plus de 2 s.

Entrée par les deux boutons de l'instrument : MODE (bouton avant) et SET (arrière) ; ou par les boutons ENT et SET de la main gauche.

Dans l'interface de réglage : appuyez brièvement sur la touche MODE pour déplacer le curseur ou

modifier les paramètres, appuyer brièvement sur la touche SET pour confirmer, appuyer longuement sur la touche MODE

ou SET pour revenir menu précédent.

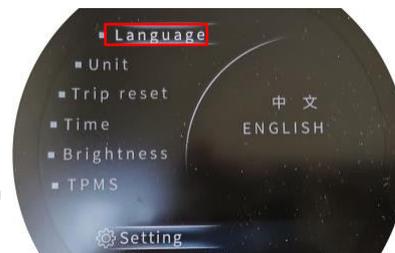


RÉGLAGES DU VÉHICULE

SÉLECTION DE LA LANGUE

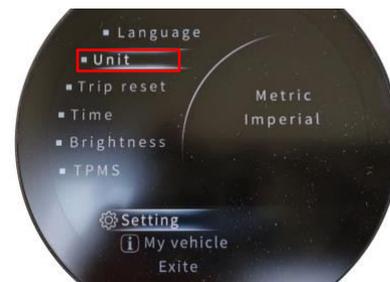
Appuyez brièvement sur le bouton SET pour accéder aux réglages de la langue, appuyez brièvement sur MODE pour changer de langue.

Les langues sont : Chinois et ANGLAIS. Appuyez brièvement sur le bouton SET pour confirmer la sélection et revenir menu secondaire. Les réglages de la langue sont sauvegardés lorsque l'appareil est mis hors tension.



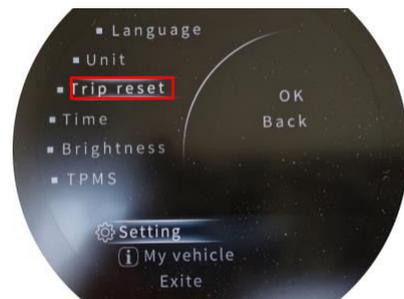
PASSER DU SYSTÈME MÉTRIQUE AU SYSTÈME IMPÉRIAL

Appuyez brièvement sur la SET pour passer du système métrique au système impérial. Appuyez brièvement sur la MODE pour passer du système métrique au système impérial. Appuyez brièvement sur la touche SET pour confirmer la sélection et revenir au menu secondaire. L'unité métrique par défaut est ; .



RÉINITIALISATION DU KILOMÉTRAGE TOTAL

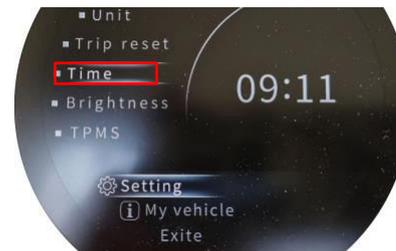
Appuyez brièvement sur la touche SET pour entrer dans la réinitialisation du kilométrage total, appuyez brièvement sur touche MODE pour sélectionner OK ou revenir, appuyez brièvement sur la touche SET pour confirmer la sélection et revenir au menu secondaire. Cette remise à zéro permet d'effacer les deux TRIP A/B.



RÉGLAGES DE L'HORLOGE

Appuyez brièvement sur le bouton SET pour accéder au réglage de l'horloge, l'heure actuelle s'affiche et le chiffre des dizaines de l'heure est mis en surbrillance. A ce moment, appuyez brièvement sur le bouton MODE pour modifier le chiffre des dizaines de l'heure. Appuyez brièvement sur la touche SET pour régler la position de passage au chiffre des unités de l'heure, et le chiffre des unités de l'heure est mis en . A ce moment, appuyez brièvement sur la touche MODE pour modifier le chiffre des unités de l'heure. Par analogie, lorsque la touche

Si le réglage du chiffre des minutes est terminé, l'appareil revient automatiquement au menu secondaire. Si le réglage n'est pas terminé en raison d'un dépassement de délai ou d'une coupure de courant et que l'on quitte le réglage de l'horloge, le chiffre réglé prend effet : .



RÉGLAGES DE LA LUMINOSITÉ

Appuyez brièvement sur la touche SET pour accéder au réglage de la luminosité, et les flèches vers le haut et vers le bas s'affichent sur le côté droit. Appuyez ensuite sur la touche MODE pour modifier la luminosité. La luminosité est divisée en six options : automatique, 20 %, 40 %, 60 %, 80 % et 100 %. Appuyez brièvement sur la touche SET pour revenir au menu secondaire ;



RÉGLAGES DE LA PRESSION DES PNEUS

Appuyez brièvement sur le bouton SET pour accéder au réglage de la pression des pneus. Sous le réglage de la pression des pneus, appuyez brièvement sur le bouton MODE pour sélectionner ; lorsque le curseur sélectionne la roue avant, appuyez brièvement sur le bouton SET pour apprendre le capteur de pression du pneu avant ; lorsque le curseur sélectionne la roue arrière, appuyez brièvement sur le bouton SET pour sélectionner le capteur de pression du pneu gauche. Lorsque le curseur est sélectionné pour quitter, appuyez brièvement sur la touche SET pour revenir au menu secondaire ;



PARAMÈTRES DE MAINTENANCE

1) Lorsque le kilométrage atteint 1 000 kilomètres, le témoin d'entretien s'allume pour la première fois. Vous pouvez réinitialiser le kilométrage d'entretien en appuyant sur le bouton pour éteindre le témoin. Après la réinitialisation du kilométrage d'entretien, le témoin s'allume tous les 3 000 kilomètres. Le témoin

de l'entretien est réinitialisé. Il s'allume tous les 3000 kilomètres après le kilométrage.

2) Uniquement lorsque le voyant de l'alarme d'entretien est allumé, dans l'interface principale et dans l'état d'affichage ODO, appuyez simultanément sur les touches MODE et SET et maintenez-les enfoncées pour éteindre le voyant.



CODE D'ERREUR

En cas d'erreur, le code d'erreur est affiché sur l'écran d'affichage. Une fois le défaut éliminé, l'instrument s'affichera normalement après 3 cycles d'allumage.



INFORMATIONS SUR LE VÉHICULE

A. Appuyez brièvement sur SET pour accéder aux informations sur l'état du véhicule, qui affichent des paramètres tels que la consommation moyenne de carburant, le temps de conduite, le kilométrage d'entretien restant, la température de l'eau, la tension, etc. Appuyez brièvement sur MODE pour passer d'une option à l'autre (page suivante ou retour), puis appuyez brièvement sur SET pour confirmer ;



B. Affiche les informations sur la version de l'instrument, la version du logiciel et la version du matériel, appuyez brièvement sur MODE pour passer d'une option à l'autre (page précédente ou page suivante), appuyez brièvement sur SET pour confirmer ;



C. Informations sur le défaut, affiche les informations sur le défaut actuel, appuyez brièvement sur MODE pour changer d'option (page précédente ou retour), appuyez brièvement sur SET pour confirmer ; les informations détaillées sur le défaut seront affichées ici.



QUITTER

Appuyez brièvement sur le bouton SET pour quitter l'interface de réglage ; dans l'interface de réglage, à l'exception des réglages de la connexion Bluetooth et de la pression des pneus, le 8S n'utilise aucun bouton et quitte automatiquement l'interface de réglage.



IV. CONTRÔLES

Commutateur d'allumage

Le commutateur d'allumage a trois positions :

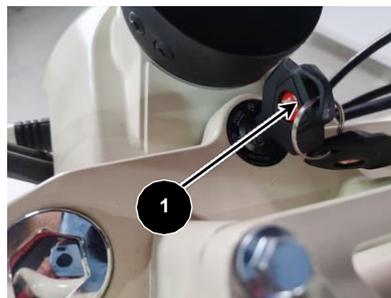
-  Position de démarrage de la moto (clé non retirée) ;  Position de retrait de la clé ;
-  Position de l'antivol de direction (clé amovible).

Position de retrait de la clé

En tournant la clé sur la position , le moteur et les feux s'éteignent et vous pouvez retirer la clé du bloc d'allumage.

Position de départ

A partir de la position de retrait de la clé , tourner la clé (1) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à la position de démarrage  ; les voyants et l'écran s'allument et vous pouvez démarrer le cyclomoteur.



ATTENTION

Ne changez pas la position de la clé de contact lorsque vous roulez.

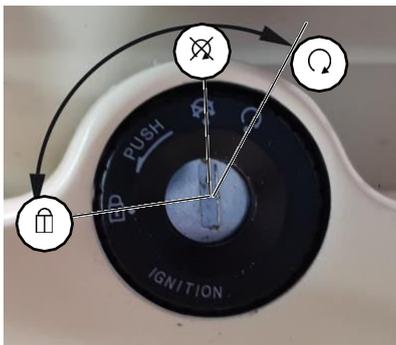
Si la clé est placée sur la position  pendant la conduite, tous les systèmes électriques seront éteints. Pendant la conduite, ne retirez pas la clé de l'interrupteur principal afin d'éviter un accident. Si nécessaire, arrêtez la moto avant de retirer la clé.

Avant de retirer la clé, assurez-vous que le guidon est verrouillé.

Si le moteur n'est pas démarré après avoir tourné la clé sur la position , la batterie se décharge avec le temps.

N'utilisez pas de clés ou de porte-clés métalliques pointus pour éviter de rayer la triple pince supérieure.

Utilisez un porte-clés en tissu ou en cuir.



INTERRUPTEUR DE GUIDON RH

Le commutateur de droite comporte les commandes suivantes :

1) Bouton de démarrage du moteur

En appuyant sur le bouton (1) avec la clé en position  et le commutateur (2) en position , le moteur démarre.

2) Interrupteur d'arrêt d'urgence du moteur.

La position  désactive le démarrage et la marche du moteur. En position , le démarrage et la marche du moteur sont activés.

ATTENTION

-L'interrupteur d'urgence n'est utilisé qu'en cas d'urgence.

Pendant la conduite, tournez le commutateur de  à  pour éviter les dangers et endommager le moteur.

-Utiliser l'interrupteur d'arrêt d'urgence pour arrêter le moteur.

Interrupteur principal en position ; s'il est en position  et que le moteur est éteint, la batterie est déchargée.

-Si vous mettez l'interrupteur en position  le moteur ne peut pas être démarré.

3) Interrupteur d'éclairage

Tourner la clé de l'interrupteur principal en position , allumer le phare.

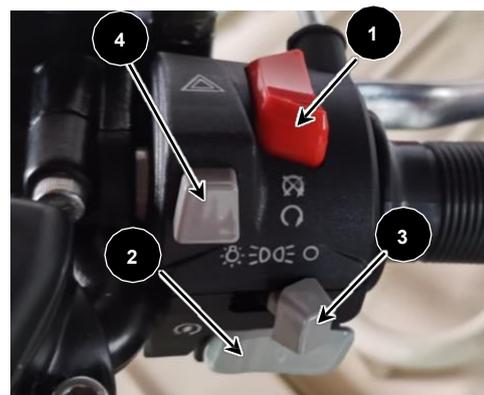
Placez l'interrupteur sur  pour allumer le feu arrière, le phare avant et l'éclairage du compteur sont tous allumés.

Placez l'interrupteur sur  pour éteindre toutes les lumières.

Placez le commutateur sur  pour allumer les feux de stationnement et les feux arrière.

4) Feu de détresse

Les feux de détresse et les clignotants gauche/droit s'allument lorsque vous appuyez sur l'interrupteur des feux de détresse.



INTERRUPTEUR DE GUIDON GAUCHE

Le commutateur de gauche comporte les commandes suivantes :

1) Interrupteur du feu de dépassement

Selon Ultra Lights, l'allumage des phares indique que le véhicule est en train de rouler avant pour dépasser.

2) Fonctionnement des feux de route et de croisement

 Dans cette position, le phare s'allume et la lumière est dirigée vers le haut.

sur une courte distance. (Le phare ne s'allume pas si le contact n'est pas mis).

 Dans cette position, le phare s'allume et la lumière est diffusée à une grande distance. (Le phare ne s'allume pas si le contact n'est pas mis).

3) Indicateur directionnel

 Indicateurs de virage à gauche.

 Indicateurs de virage à droite.

Pour désactiver les clignotants, appuyez sur le levier de commande après l'amené au centre.

ATTENTION

Lorsque la rotation est terminée, l'indicateur de direction ne revient pas automatiquement à sa position d'origine, il faut donc l'actionner manuellement.

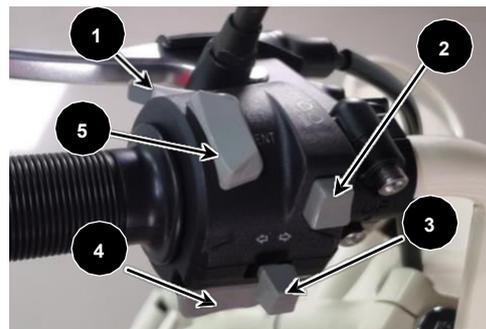
Rouler avec les feux allumés gêne la circulation.

4) Bouton d'avertisseur sonore

Lorsque l'interrupteur principal est en "marche", si vous appuyez sur le bouton de l'avertisseur sonore, celui-ci émet un son puissant.

5) Bouton de réglage de la fonction de l'instrument

En appuyant sur cette touche, vous obtenez deux positions ENT et SET qui permettent de changer la fonction de l'instrument. Elles ont la même fonction que les boutons MODE (bouton avant) et SET (bouton arrière) de l'instrument.



ALIMENTATION

Carburant recommandé : supercarburant sans plomb (R.O.N 92).

AVERTISSEMENT



Le carburant est extrêmement inflammable et peut être explosif dans certaines conditions.

Arrêtez toujours le moteur et ne fumez pas, ne laissez pas de flammes ou d'étincelles dans l'habitacle.

l'endroit où le motorcycle est ravitaillé en carburant ou entreposé.

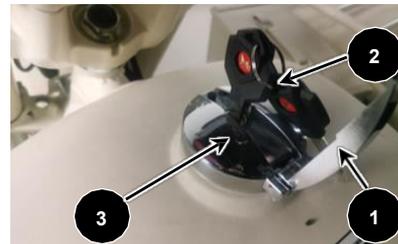
Procédez comme suit :

- Arrêter le moteur.
- Soulever la languette de protection de la serrure (1).
- Insérer la clé (2) et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour débloquer le bouchon.
- Soulever le bouchon (3).
- Faire le plein par le goulot de remplissage (4).
- Refermer bouchon (3) en suivant la procédure d'enlèvement dans l' inverse, puis retirer la clé (2) et abaisser la languette de protection (1).



ATTENTION

Ne pas trop remplir le réservoir. Se référer au repère inférieur du réservoir.



COMMANDE DE L'ACCÉLÉRATEUR

La poignée d'accélération (1) est située sur le côté droit du guidon.



CONTRÔLE DU FREIN AVANT

Le levier de commande de frein (1) est situé sur le côté droit du guidon. Un interrupteur d'arrêt, pendant l'action de freinage, provoque l'allumage de la lumière d'arrêt sur le feu arrière. La position de la commande peut être réglée en desserrant les deux vis de fixation (A).

⚠ ATTENTION

N'oubliez pas de resserrer les vis (A) après le réglage.

Le commutateur de frein de stationnement (2) est utilisé pour le stationnement. Lors du stationnement, l'interrupteur de stationnement doit être activé pour empêcher le véhicule de se déplacer.



COMMANDE DE FREIN ARRIÈRE

La pédale de commande du frein arrière (1) est placée sur le côté droit de la moto. Un interrupteur d'arrêt, pendant l'action de freinage, fait s'allumer le feu d'arrêt sur le feu arrière.



COMMANDE D'EMBRAYAGE

Le levier de commande de l'embrayage (1) est situé sur le côté gauche du guidon et est équipé d'une protection.

La position de la commande d'embrayage sur le guidon peut être réglée en desserrant les vis de fixation (A).

⚠ ATTENTION

N'oubliez pas de resserrer les vis (A) après le réglage.



COMMANDE DE CHANGEMENT DE VITESSE

Le levier (1) est placé sur le côté gauche du moteur.

Le conducteur doit relâcher le levier après chaque changement de vitesse pour qu'il revienne en centrale. La position neutre (N) se situe entre la première et la deuxième vitesse.

La première vitesse est enclenchée en poussant le levier vers le bas ; les autres vitesses sont enclenchées dans l'ordre en poussant le levier vers le haut.

La position du levier sur l'arbre peut être modifiée. Pour cette opération, desserrer la vis(2), Resserrer la vis(2) une fois l'opération terminée.

⚠ ATTENTION

Ne rétrogradez pas lorsque vous roulez à une vitesse qui obligerait le moteur à passer en surrégime ou qui ferait perdre l'adhérence à la roue arrière, si le rapport immédiatement inférieur est sélectionné.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas changer de vitesse sans avoir débrayé et fermé l'accélérateur. Le moteur pourrait être endommagé par un "surrégime".



RÉGLAGE DES RÉTROVISEURS

S'asseoir sur le motorcycle comme décrit dans le paragraphe précédent.

Régler les deux rétroviseurs (1) de manière à voir clairement la route derrière vous lorsque vous êtes assis.



POIGNÉE DE CÂBLE INVERSÉ

La poignée du câble de marche arrière (1) est située sur le côté gauche. Elle sert à commander le passage de la marche arrière de la moto.

Lorsque devez faire marche arrière, déplacez la poignée vers la droite, tirez sur la poignée d'embrayage et appuyez sur la pédale de changement de vitesse pour passer la marche arrière. Relâchez lentement la poignée d'embrayage et ouvrez l'accélérateur.

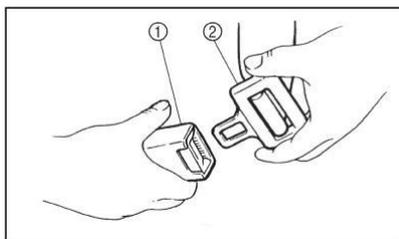


CEINTURE DE SÉCURITÉ

La ceinture de sécurité Deuce est installée sur le siège du passager.

Pour porter correctement la ceinture de sécurité, procédez comme suit :

- 1) Tenez la plaque de verrouillage pendant que vous tirez la ceinture sur vos genoux et votre poitrine. Assurez-vous que la ceinture n'est pas vrillée et qu'elle n'est pas accrochée à une partie du véhicule, à vos vêtements ou à l'équipement que vous portez.
- 2) Poussez la plaque de verrouillage dans la boucle jusqu'à ce qu'elle s'enclenche. Tirez sur la plaque de verrouillage pour vous assurer qu'elle est bien fixée.
- 3) Placez la partie ventrale de la ceinture au niveau des hanches. Poussez vers le bas sur la boucle de la ceinture tout en tirant vers le haut sur la partie épaule afin que la ceinture soit bien ajustée sur vos hanches.
- 4) Placez la ceinture épaulière sur votre épaule et en travers de votre poitrine. La ceinture épaulière doit s'ajuster à votre poitrine. Si elle est lâche, tirez la ceinture jusqu'au bout et laissez-la se rétracter.
- 5) Pour libérer la boucle, appuyez fermement sur le bouton de déverrouillage.



1. Boucle 2. Plaque de verrouillage

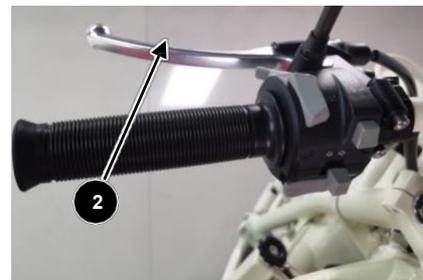
DÉMARRAGE DU MOTEUR

Après avoir pris place sur le motorcycle de la manière décrite au paragraphe précédent, procéder comme suit pour démarrer le moteur :

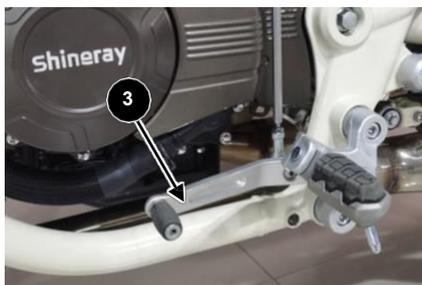
Placez la clé de contact (1) sur la position  (le bourdonnement que vous entendez lorsque vous tournez la clé sur  est causé par la pompe à carburant qui met le système d'alimentation sous pression) ;



-Tirer le levier d'embrayage (2),



-Mettre la pédale de vitesse (3) au point mort,



Vérifiez que le bouton (4) est en position  et appuyez sur le bouton de démarrage (5).
Lorsqu'un moteur froid vient d'être démarré, n'augmentez pas le régime, afin d'assurer un réchauffement et une circulation adéquats de l'huile.



▲ AVERTISSEMENT

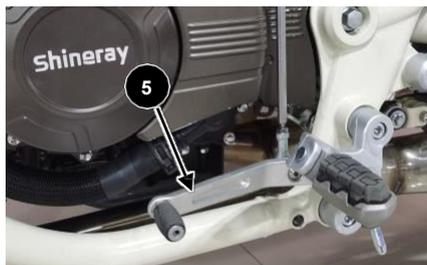
Ne pas faire tourner le moteur à froid à nombre de tours élevé.

L'ARRÊT DU MOTOCYCLE ET DU MOTEUR

-Fermez complètement la poignée tournante de l'accélérateur (1) pour décélérer le motorcycle.
-Freiner à la fois à l'avant (2) et à l'arrière (3) en rétrogradant (pour une dé-célération brusque, agir de manière décidée sur le levier et la pédale de frein).



-A l'arrêt, tirez le levier d'embrayage (4) et le levier de vitesse (5) position neutre.



-Tournez la clé de contact (6) en position  (position de retrait de la clé).



ARRÊT D'URGENCE DU MOTEUR

Actionnez l'interrupteur rouge (7) sur  pour arrêter le moteur, puis revenez à la position .

Lorsque le vélo est arrêté, placez-le sur sa béquille latérale.



AVERTISSEMENT

Il peut être utile d'utiliser le frein avant indépendamment ou d'utiliser le freinage combiné en fonction de la situation. Soyez prudent lorsque vous utilisez le frein avant, en particulier sur des surfaces glissantes. Une mauvaise utilisation des freins peut entraîner un accident grave.

AVERTISSEMENT

Si l'accélérateur se bloque en position ouverte ou si un autre dysfonctionnement se produit et entraîne un fonctionnement incontrôlé du moteur, appuyez IMMÉDIATEMENT sur le bouton d'arrêt du moteur (7). Tout en appuyant sur le bouton d'arrêt, garder moto sous contrôle en utilisant les freins et la direction.

ENTRETIEN DU MOTEUR

Lorsque le moteur a été rodé pendant 500 miles, un premier entretien et une inspection obligatoires doivent être effectués par un centre de service d'origine agréé pour maintenir la garantie limitée qui peut s'appliquer.

- 1) Remplacer l'huile moteur.
- 2) Contrôle et réglage de l'écartement des soupapes.
- 3) Inspecter la bougie d'allumage, ajuster l'écartement et nettoyer les éventuels dépôts de carbone.
- 4) Serrer toutes les fixations.
- 5) Nettoyer le filtre à air ou le remplacer si nécessaire.
- 6) Régler la tension de la chaîne.
- 7) Vérifier la pression des pneus. Ajouter de l'air si nécessaire.
- 8) Vérifier le jeu des commandes du véhicule. Régler et lubrifier les leviers/câbles si nécessaire.
- 9) Effectuer tout autre entretien de routine ou réparer toute anomalie observée.

INSPECTION AVANT LA COURSE

Pour garantir la sécurité, le motocycle doit être vérifié avant chaque trajet et correctement entretenu.

Veillez à ce que votre motocycle fasse l'objet d'une inspection minutieuse chaque fois que vous prenez la route.

- 1) Vérification du niveau d'huile moteur : Une quantité insuffisante d'huile moteur entraîne une usure prématurée du moteur et des dommages.
- 2) Vérification du niveau de carburant : fixer le bouchon du réservoir de carburant et vérifier que les tuyaux de carburant ne présentent pas de fissures ou de fuites.
- 3) Inspection de la chaîne d'entraînement : une chaîne lâche peut se détacher du pignon. A

une chaîne gravement usée peut se rompre, une lubrification insuffisante peut entraîner l'usure de la chaîne et des pignons, et si la chaîne est trop serrée, le système de transmission subit une charge supplémentaire qui peut à son tour user ou rompre la chaîne.

4) Vérification des pneus : Les pneus présentant des coupures anormales ou des rainures profondes doivent être remplacés. La profondeur de la bande de roulement doit être supérieure aux marques d'usure. L'inspection de la pression des pneus est également cruciale. Une mauvaise pression peut entraîner l'usure des pneus

5) Contrôle du système de freinage : Vérifier le fonctionnement normal du système de freinage. Avant d'utiliser le véhicule, vérifiez le niveau du liquide de frein, l'usure des plaquettes et des mâchoires, ainsi que les conduites et les câbles de frein. Si le niveau du liquide de frein est inférieur à la ligne de niveau minimum, vérifiez que les conduites de frein ne présentent pas de fuites ou de fissures. Si vous constatez une fuite de liquide, n'utilisez pas le véhicule et contactez votre revendeur agréé pour qu'il procède à l'inspection et à la réparation.

6) Vérification du câble : Vérifier que le câble de commande est correctement installé et qu'il se déplace sans problème.

7) Contrôle de l'accélérateur : Vérifier le jeu de la poignée et du câble de l'accélérateur. Déterminer si l'accélérateur tourne sans à-coups, tant à l'ouverture qu'à la fermeture.

8) Contrôle de l'embrayage : Vérifier le jeu et la facilité de mouvement du câble d'embrayage.

9) Vérifier et, le cas échéant, régler la commande de l'accélérateur ; tourner le commutateur d'allumage sur la position  : vérifier l'éclairage de l'écran d'affichage et, avec la boîte de vitesses au point mort, s'assurer que le témoin de point mort s'allume ;

10) Allumez les feux de route et vérifiez que le témoin relatif s'allume ;

11) Actionner les clignotants et vérifier que le témoin s'allume ;

12) Vérifier le fonctionnement du feu stop arrière ;

- 13) Vérifier qu'après le démarrage, les voyants " Engine fault " ne sont pas allumés.
- 14) Contrôle des rétroviseurs : Asseyez-vous sur la moto et maintenez votre corps à la verticale du sol. Vérifiez si vous avez une vue claire derrière vous grâce aux rétroviseurs.
- 15) Réglage du guidon : Asseyez-vous verticalement sur le siège et déterminez si le guidon est dans la meilleure position pour une utilisation sûre et confortable. Assurez-vous qu'aucun câble n'est emmêlé.

 **ATTENTION**

Assurez-vous de connaître et de respecter les règles de sécurité et de vous conformer à toutes les lois.

- *Les gaz d'échappement contiennent des gaz nocifs, comme le CO. Veillez donc à vous trouver dans un endroit bien lorsque vous effectuez des contrôles avec le moteur en marche.*
- *La liste de contrôle avant la course doit être effectuée sur une surface plane et dure, avec un support stable.*
- *Veillez à ce qu'il n'y ait pas de feu lorsque vous le moteur, car le moteur et le silencieux sont encore chauds.*
- *Avant toute réparation, le moteur doit être arrêté et clé retirée.*
- *Si le problème persiste après le réglage, veuillez contacter immédiatement votre revendeur agréé.*

FONCTIONNEMENT DU VÉHICULE

Avant de vous préparer à prendre la route, assurez-vous que la béquille latérale est en position haute. Si vous essayez de passer du point mort à la première vitesse alors que la béquille latérale est abaissée, le moteur s'éteindra pour votre sécurité. Ne contournez pas et ne désactivez pas l'interrupteur de sécurité de la béquille latérale.

Passer les vitesses en fonction du régime du moteur

Afin de maximiser la consommation de carburant et d'assurer la longévité du moteur, n'accélérez pas et ne décélérez pas de manière drastique.

LANCEMENT ET CHANGEMENT DE VITESSE

- 1) En étant assis sur la moto, le moteur tournant au ralenti et au point mort, levez la béquille latérale et posez fermement les deux pieds sur le sol. Tirez le levier d'embrayage vers le guidon et enfoncez la pédale de changement de vitesse avec le pied gauche pour passer du point mort à la première vitesse.
- 2) Tournez progressivement la poignée d'accélérateur pour augmenter la vitesse du moteur jusqu'à environ 3000 tr/min, et relâchez LENTEMENT le levier d'embrayage jusqu'à ce que la moto commence à se déplacer. NE PAS relâcher brusquement le levier d'embrayage lorsque le mouvement commence. Moduler AVEC SOIN l'accélérateur et l'embrayage pour assurer un démarrage en douceur à mesure que le véhicule accélère.
- 3) Lorsque le motorcycle atteint un état de fonctionnement équilibré et que le régime moteur augmente, fermer la poignée des gaz, tirer sur le levier d'embrayage, soulever la pédale de changement de vitesse pour passer de la 1ère à la 2ème vitesse.
- 4) Utiliser la même procédure de passage à la vitesse supérieure pour les 3e et 5e vitesses.
- 5) Embrayer et appuyer sur la pédale de changement de vitesse pour rétrograder la moto. Relâchez lentement l'embrayage.
Rétrograder pour plus de puissance Si vous souhaitez accélérer rapidement, par exemple lorsque vous dépassez un autre véhicule, rétrograder permet souvent d'obtenir plus de puissance et une accélération plus rapide.

 **ATTENTION**

Démarrez toujours le véhicule en première vitesse et faites en sorte que le processus de démarrage soit aussi lent et fluide que possible.

Passez les vitesses avant d'atteindre le régime maximal du moteur.

Ne pas rétrograder trop rapidement dans la plage de régime de la ligne rouge, car cela endommager le moteur en le faisant tourner à un régime trop élevé.

Conduire à des vitesses inférieures à la limite légale.

UTILISATION DES FREINS

Utilisez simultanément les freins avant et arrière pour obtenir une puissance de freinage maximale. Évitez les freinages brusques et inutiles.



ATTENTION

Si vous n'utilisez que le frein avant ou arrière, le motorcycle risque d'être déstabilisé et de provoquer un accident.

Lorsque vous roulez sous la pluie ou sur une route mouillée, évitez de freiner brusquement.

Des accidents peuvent se produire, ralentissez et freinez prudemment.

Évitez de freiner de manière répétée ou de tirer sur le frein, car cela peut entraîner une surchauffe du système de freinage, qui s'estompe et perd de sa puissance de freinage.

FREIN MOTEUR

Le moteur peut jouer le rôle de frein lorsque vous décélérez à l'aide de l'accélérateur. En règle générale, le fait de rétrograder peut ralentir davantage la moto. Veillez à ne pas faire tourner le moteur en surrégime pendant les rétrogradations. Le freinage par le moteur associé au freinage conventionnel permet d'obtenir une force de freinage maximale.



ATTENTION

Lorsque la moto tourne à un régime proche de la ligne rouge, ne pas rétrograder, cela endommagerait le moteur et le système de transmission et pourrait même provoquer des secousses à l'arrière de la moto.

PARC

Mettez le au point mort et éteignez-le. Fermez l'accélérateur.

Veillez utiliser la béquille principale pour maintenir la moto stable, et garer la moto sur un sol horizontal, sinon la moto risque de se renverser.



ATTENTION

Garez le motorcycle dans un endroit sûr et à l'abri de la circulation.

Après la conduite, le silencieux sera très chaud. Garer la moto loin des piétons, des enfants, des animaux, des matériaux inflammables, etc.

SE GARER AVEC LA BÉQUILLE LATÉRALE

Placez la moto sur un sol horizontal, abaissez la béquille latérale et déplacez le guidon vers la gauche. Si la moto est placée sur un terrain irrégulier, elle risque de tomber.

Si le guidon est déplacé vers la droite ou si la béquille latérale de la moto se trouve sur une pente, un sol sablonneux, rugueux ou mou, la moto risque de tomber.

Dans les situations inévitables, les mesures nécessaires doivent être prises pour assurer la stabilité du véhicule.

V INSPECTION ET AJUSTEMENT

Le tableau suivant indique l'intervalle d'entretien régulier en distance parcourue ou en nombre de mois. À la fin d'un intervalle, veillez à effectuer l'inspection, la lubrification et l'entretien spécifiés. Si votre moto est utilisée avec de lourdes charges, comme une conduite à haute puissance dans un environnement poussiéreux, l'entretien doit être effectué plus fréquemment. Votre distributeur peut vous donner des conseils supplémentaires. Les pièces du mécanisme de direction, de l'amortisseur, des roulements et des roues sont des composants critiques dont la réparation nécessite des compétences professionnelles. Pour des raisons de sécurité, il est conseillé de confier l'inspection et l'entretien à votre distributeur ou à un personnel d'entretien qualifié.

PRÉCAUTION

Lors de l'entretien régulier, il peut être nécessaire de remplacer une ou plusieurs pièces. Pour le remplacement des pièces, il est conseillé d'utiliser des pièces d'origine ou des produits équivalents. Que vous ayez ou non de l'expérience dans l'entretien des véhicules, les éléments marqués d'un astérisque (*) doivent être traités par votre distributeur ou par un personnel d'entretien qualifié. Pour les éléments non marqués d'un astérisque, vous pouvez procéder vous-même à l'entretien en suivant les instructions.

AVERTISSEMENT

Après un rodage correct de 1000 km, l'entretien est obligatoire pour assurer la sécurité de votre moto et lui donner le plein jeu de ses performances.

Veillez à effectuer un entretien régulier conformément aux instructions du manuel.

Tableau des périodes d'entretien Suite à la page suivante

TABLEAU DES INTERVALLES D'ENTRETIEN

Intervalle : basé sur le kilométrage ou le nombre de mois.	km	1000	4000	7000	10 000
	kilomètre	500	2500	45	6500
	Nombre de mois	6	12	24	36
Batterie	I	I	I	I	I
*Accélérateur à papillon, câble d'accélérateur	I	I	I	I	I
*Bougie d'allumage	I	R	I	R	R
*Embrayage	I	I	I	I	I
*Filtre à air	C	R	I	R	R
*Filtre à carburant	I	I	I	I	I
*Tuyaux de carburant	I	I	I	I	I
	Remplacer tous les 4 ans				
*Huile moteur et filtre à huile	R	R	R	R	R
*Filtre à huile	C	C	C	C	C
*Dégagement des soupapes	I	I	I	I	I
*Chaîne de synchronisation	I	I	I	I	I
*Boulon et écrou du châssis	T	T	T	T	T
*Plaquettes de frein avant et arrière, garnitures de frein	I	I	I	I	I
*Liquide de frein	I	I	I	I	I
	Remplacer tous les 2 ans				
* Fourche avant	-	I	I	I	I
* Amortisseurs arrière	-	I	I	I	I
*Wheels et pneus	I	I	I	I	I

Chaîne de transmission	I	I	I	I
	Nettoyer et lubrifier tous les 1 000 km			
*Steering	I	I	I	I
*Erou de culasse et boulon de tuyau d'échappement	T	T	T	T

Légende : Inspection : I Serrage : T Nettoyage : C Remplacer : R

Remarque* : L'intervalle d'entretien est de 3000 km.

N'oubliez pas de les certifier dans le manuel fourni par votre revendeur.

TABLEAU DE LUBRIFICATION

Intervalle	Tous les 6 000 km ou 6 mois	Tous les 12 000 km ou 12 mois
Fil d'accélérateur	Huile moteur ou (1)	Huile moteur ou (1)
Fil d'embrayage	Huile moteur ou (1)	Huile moteur ou (1)
Fil du compteur de vitesse	-	Graisse (2)
Chaîne de transmission	Lubrifier tous les 1 000 km (3)	
Arbre de came de frein	-	Graisse (2)
Poignée d'accélérateur	-	Graisse (2)
Fil de frein	Huile moteur ou (1)	Huile moteur ou (1)
Boîtier d'engrenage et roulement de roue du compteur de vitesse	-	Graisse (2)
Pédale de frein	Graisse ou huile moteur (1) (2)	Graisse ou huile moteur (1) (2)
Appareil à gouverner	Lubrifier tous les deux ans ou tous les 7 000 km	

Référence IPONE : (1) Spray Cables / (2) Multifunction grease / (3) Spray chain

RETRAIT DES PANNEAUX LATÉRAUX

Pour certaines opérations de maintenance, l'un ou les deux panneaux latéraux doivent être retirés.

Pour retirer les panneaux latéraux gauche et droit, procédez comme suit :

- Détachez le panneau (1) de la fixation inférieure en le tirant vers l'extérieur.



VÉRIFICATION DES BOUGIES D'ALLUMAGE

L'écart entre les bougies doit être de 0,6~ 0,8 mm.

Un écartement plus important peut entraîner des difficultés de démarrage et une surcharge de la bobine, un écartement plus court peut entraîner des problèmes d'accélération, de ralenti et de performances à faible vitesse. Pour atteindre la bougie d'allumage, procédez aux opérations de démontage suivantes :

- Retirer le siège du passager ;
- Retourner le réservoir ;
- Déposer le support de la bobine d'allumage ;
- Soulever la bobine d'allumage.
- Nettoyer la base de la bougie d'allumage et la retirer.



⚠ ATTENTION

Cette procédure étant assez complexe, il est conseillé de contacter votre revendeur pour le contrôle/remplacement des bougies d'allumage.

Il est très utile d'examiner l'état de la bougie d'allumage juste après l'avoir retirée de son logement, car les dépôts et la couleur de l'isolateur fournissent des informations utiles.

Cote de chaleur correcte :

La pointe de l'isolateur doit être sèche et la couleur doit être marron clair ou grise.

Haute résistance à la chaleur :

Dans ce , la pointe de l'isolateur est sèche et recouverte de dépôts sombres.

Faible niveau de chaleur :

Dans ce , la bougie d'allumage a surchauffé et la pointe de l'isolateur est vitrifiée (glacée), de couleur blanche ou grise.

▲ AVERTISSEMENT

Si la bougie d'allumage est remplacée, utiliser une bougie de même calibre.

▲ AVERTISSEMENT

Une bougie d'allumage dont le pouvoir calorifique est trop élevé peut provoquer un pré-allumage et endommager le moteur. Une bougie d'allumage dont le pouvoir calorifique est trop faible peut entraîner une augmentation significative des dépôts de carbone.

▲ ATTENTION

Remplacer soigneusement la bougie d'allumage, si nécessaire, par une bougie de même calibre.

Avant de remonter la bougie, nettoyez soigneusement les électrodes et l'isolateur à l'aide d'une brosse métallique. Enduire le filetage de la bougie de graisse au graphite, la visser manuellement à fond, puis la serrer à un couple de 10~12 Nm. Desserrer la bougie d'allumage puis la resserrer à un couple de 10~12 Nm.

Les bougies d'allumage dont les isolateurs sont fissurés ou les électrodes corrodées doivent être remplacés.

VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE

Le niveau d'huile du moteur doit être vérifié avant chaque utilisation. En outre, l'huile et le filtre à huile doivent être vidangés et remplacés aux intervalles spécifiés dans la section

le tableau d'entretien et de lubrification périodique.

En maintenant la moto à l'horizontale et en verticale, vérifiez le niveau d'huile par la fenêtre d'inspection (1) sur le carter droit. Assurez-vous que le niveau se situe entre les encoches MIN et MAX.

Pour faire l'appoint, retirez le bouchon de remplissage (2).

Note* : Effectuer cette opération lorsque le moteur est chaud.

▲ AVERTISSEMENT

Veillez à ne pas toucher l'huile moteur chaude.

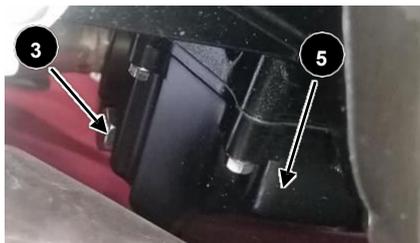


⚠ ATTENTION

L'insuffisance ou la mauvaise qualité de l'huile moteur entraîne l'usure prématurée du moteur.

Remplacement de l'huile moteur

- 1) Démarrez le moteur. Faites-le chauffer pendant plusieurs minutes, puis éteignez-le.
- 2) Placez un bac à huile (5) sous le moteur pour recueillir l'huile usagée.
- 3) Retirer le boulon de vidange d'huile moteur (3) pour vidanger l'huile du carter de vilebrequin.
- cas.
- 4) Retirer le bouchon du filtre à huile à l'aide d'une clé à filtre à huile.

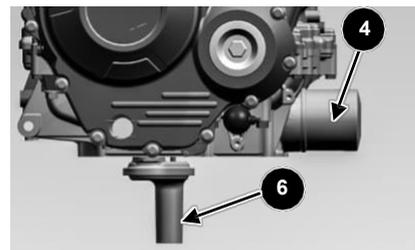


- 5) Nettoyer le filtre et l'installer. Remplir avec 2,3 litres d'huile moteur neuve. Démarrer le moteur pour qu'il tourne au ralenti pendant 2 à 3 minutes.
- 6) Vérifier si le niveau d'huile moteur se situe entre le niveau le plus bas et le niveau le plus haut de la réglette d'huile.

Nettoyage du carter d'huile et du filtre primaire

Retirer le bouchon du filtre à huile à l'aide d'une clé pour filtre à huile (4). Nettoyer la surface d'installation, installer le nouveau filtre à huile à l'aide d'une clé pour filtre à huile, puis le serrer au couple spécifié à l'aide d'une clé dynamométrique.

Retirer le carter d'huile (5) et le filtre primaire (6), Nettoyer le filtre primaire (6), Installer le filtre primaire (6) et le carter d'huile (5).



⚠ ATTENTION

Contactez votre concessionnaire de motos d'origine pour un entretien.

Vérifier que le filtre primaire et le joint d'huile ne sont pas endommagés et les remplacer par nouveau si nécessaire.

Remplacez-la par une nouvelle rondelle d'étanchéité.

JEU DES SOUPAPES

Ne réglez pas le jeu des soupapes sans consulter votre revendeur.

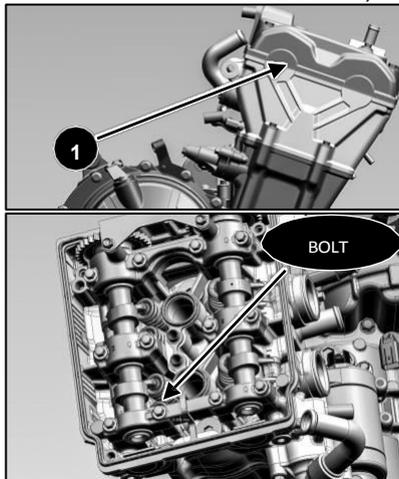
Jeu des soupapes : Admission : 0,10-0,15 mm Echappement : 0,20-0,25mm Si vous avez besoin d'ajuster, veuillez suivre les étapes ci-dessous :

- 1) Retirer le couvre-culasse (1).
- 2) Vérifier le jeu des soupapes. Si le jeu des soupapes n'est pas compris dans la fourchette standard de notre société, régler le jeu des soupapes.
- 3) Le jeu des soupapes peut être réglé en retirant l'arbre du culbuteur.



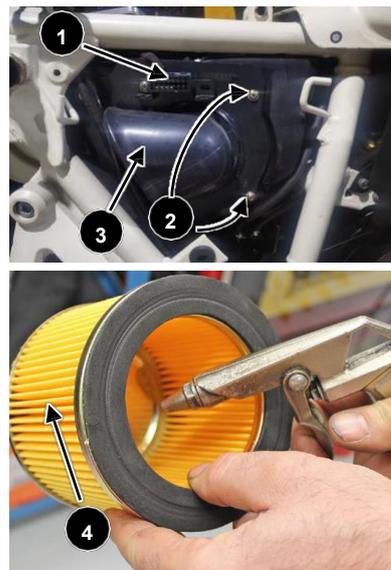
ATTENTION

Contactez votre concessionnaire Genuine Motorcycles pour un entretien.



VÉRIFICATION ET/OU REMPLACEMENT DU FILTRE À AIR

- Déposer le panneau droit comme décrit dans le paragraphe correspondant.
- Relâcher l'OBD (1).
- Dévisser les vis (2) et retirer le couvercle du filtre (3).
- Retirer le filtre (4) et vérifier son état ; pour nettoyer, le souffler avec de l'air comprimé de l'extérieur vers l'intérieur ; s'il est très sale, le remplacer.
- Remonter toutes les pièces en procédant dans l'ordre inverse.



VITESSE DE RALENTI

⚠ ATTENTION

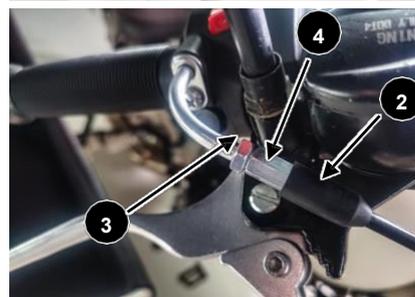
Ne réglez pas le régime de ralenti sans consulter votre revendeur officiel.

Le régime de ralenti est contrôlé par l'ECU. Le régime de ralenti a été correctement réglé à la livraison. Ne pas ajuster le régime de ralenti. Si le régime de ralenti est instable, nul ou trop élevé, confier le véhicule à un concessionnaire d'origine qualifié afin de déterminer les causes possibles par le biais d'un dépannage du système EMS.

RÉGLAGE DU CÂBLE DE COMMANDE DE L'ACCÉLÉRATEUR

Pour vérifier le bon réglage de la transmission de la commande de l'accélérateur, procédez comme suit :

- Tourner la poignée tournante de l'accélérateur (1) et s'assurer qu'il y a un jeu d'environ 2 à 6 mm ;
- Si ce n'est pas le cas, déplacer les deux éléments de protection en caoutchouc (2) ;
- Desserrer les contre-écrous (3) et agir sur le dispositif de réglage (4) pour ajuster le jeu ;
- Resserrer les contre-écrous (3) ;
- Remonter toutes les pièces en procédant dans l'ordre inverse.



⚠ AVERTISSEMENT

L'utilisation de moto avec un câble de commande de l'accélérateur endommagé compromet considérablement la sécurité de la conduite.

⚠ AVERTISSEMENT

Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone toxique. Ne jamais faire tourner le moteur dans les portes.

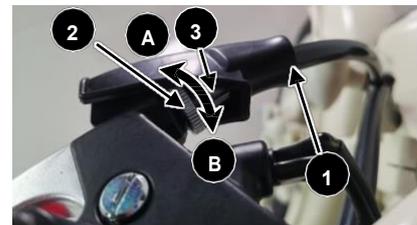
RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE

Normalement, le réglage de l'embrayage se fait en étirant seulement le câble à l'aide de l'unité de réglage positionnée sur le guidon. En règle générale, il suffit d'agir sur le dispositif de réglage du guidon pour rétablir le jeu dû à l'étirement de la transmission flexible.

Le levier de commande doit toujours avoir un jeu (environ 1-3 mm) avant de commencer à débrayer.

Pour régler ce jeu, desserrer le contre-écrou (2) et agir sur le dispositif de réglage (3) après avoir enlevé le bouchon en caoutchouc (1) ; tourner le dispositif de réglage dans le sens indiqué par la flèche A pour réduire le jeu (C), le tourner dans le sens indiqué par la flèche B pour augmenter le jeu.

Le réglage peut également être effectué par le tendeur (4) situé sur le droit du châssis. Si l'embrayage patine sous charge ou traîne en position débrayée après le réglage du jeu, il faut le démonter pour l'inspecter. Pour cette opération, veuillez contacter un revendeur.



⚠ ATTENTION

Veillez toujours à ce que la poignée de commande de l'embrayage ait un jeu suffisant ! Un câble d'embrayage desserré empêche l'embrayage de débrayer. Un câble d'embrayage tendu entraînera un mauvais engagement de l'embrayage et endommagera l'embrayage.

SYSTÈME DE FREINAGE

Le frein avant et le frein arrière sont de type à disque hydraulique, Inspectez le système de freinage avant chaque trajet. Le bon fonctionnement du système de freinage est d'une importance vitale pour votre sécurité personnelle. Vérifiez les fuites de liquide, le niveau de liquide, l'usure des mâchoires de frein et l'état du rotor et du tambour. Vérifiez également fréquemment le jeu des leviers.

1) POIGNÉE DE FREIN AU RALENTI

Tirez légèrement la poignée de frein jusqu'à ce vous sentiez la tension, puis vérifiez la course libre, si la poignée de frein n'a pas de course libre ou est trop lâche, c'est le signe d'un défaut du système de freinage.

course libre de la poignée de frein : 10 - 20mm



2) RÉGLAGE DE LA POSITION DE LA PÉDALE DE FREINAGE COMBINÉ

La position de la pédale de frein arrière par rapport au repose-pieds peut ajustée en fonction des besoins individuels.

Pour le régler, procédez comme suit.

- Desserrer l'écrou (1) ;
- Agir sur la vis (2) pour régler la position de la pédale (3).

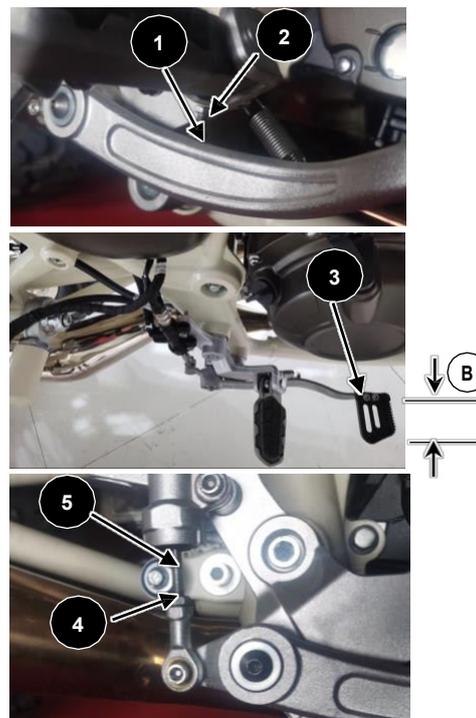
Une fois ce réglage , régler le jeu de la pédale comme suit.

La pédale de frein combinée (3) doit avoir un jeu (B) de 3 mm avant le début du freinage.

l'action de freinage commence.

Si ce n'est pas cas, procédez aux ajustements suivants :

- Desserrer l'écrou (4) ;
- Actionner la tige de pompe (5) pour augmenter ou diminuer le jeu ;



⚠ AVERTISSEMENT

En l'absence du jeu nécessaire, les plaquettes de frein s'usent rapidement, ce qui entraîne un risque d'INEFFICACITÉ TOTALE DES FREINS ou de blocage du frein arrière.

VÉRIFICATION DU NIVEAU DU LIQUIDE DE FREIN AVANT

Le niveau de liquide dans le réservoir de la pompe ne doit jamais descendre en dessous de l'encoche "LOWER" visible sur le voyant (1) situé sur le corps de la pompe.

Une diminution du niveau de liquide laisse entrer de l'air dans le système, d'où un allongement de la course du levier.

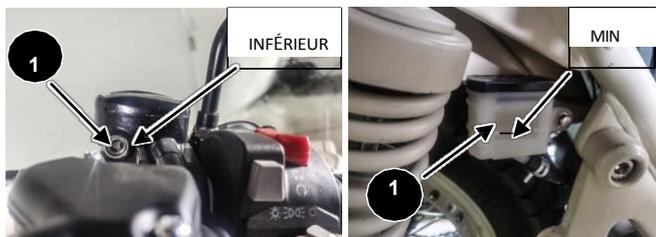
VÉRIFICATION DU NIVEAU DU LIQUIDE DE FREIN ARRIÈRE

Le niveau de liquide dans le réservoir de la pompe ne doit jamais être inférieur à la valeur minimale (1) indiquée sur le réservoir transparent. (1).

Une diminution du niveau de liquide laisse entrer de l'air dans le système, d'où un allongement de la course du levier.

⚠ AVERTISSEMENT

Si le levier de frein semble trop "mou" lorsqu'il est tiré, il peut y avoir de l'air dans les conduites de frein ou le frein peut être défectueux. Comme il est dangereux de conduire le motocycle dans de telles conditions, faire vérifier immédiatement le système de freinage par le concessionnaire.



⚠ ATTENTION

Ne renversez pas de liquide de frein sur une surface peinte ou sur la lentille d'un phare.

⚠ ATTENTION

Ne pas mélanger deux marques de fluide.

Changez complètement le liquide de frein dans le système de freinage si vous souhaitez passer à une autre marque de liquide.

⚠ ATTENTION

Le liquide de frein peut provoquer une sensation d'âcreté

Éviter tout contact avec la peau ou les yeux. En cas de contact, rincer abondamment à l'eau et appeler un médecin si les yeux ont été exposés.

CONTRÔLE DE L'USURE DES PLAQUETTES DE FREIN

Vérifier l'état d'usure des plaquettes de frein avant (1) et des de frein arrière (2). sidecar brake pads (3).

-Les plaquettes ont rainure qui indique l'usure ; lorsque la rainure a presque disparu, la paire de plaquettes de frein doit être remplacée.

⚠ ATTENTION

Contactez votre revendeur pour faire remplacer les plaquettes de frein.

⚠ AVERTISSEMENT

Après le remplacement des plaquettes de frein, roulez prudemment et freinez progressivement afin de permettre aux plaquettes de frein d'entrer en contact avec les disques concernés.



NETTOYAGE DU COUSSIN

Assurez-vous qu'il n'y a pas de traces de liquide de frein ou d'huile sur les plaquettes ou les disques. Utilisez de l'alcool pour nettoyer les plaquettes ou les disques de toute trace de liquide ou d'huile.

Si les tampons ne peuvent pas être nettoyés correctement, .

INSTALLATION DU TAMPON

Remonter les plaquettes en suivant la procédure de dépose dans l'ordre inverse.

▲ AVERTISSEMENT

Ne pas conduire le motorcycle tant que le levier ou la pédale de frein n'est pas complètement efficace. "Pompez le levier ou la pédale de frein jusqu'à ce que les plaquettes soient en contact avec les disques. Le frein ne fonctionne pas lorsque le levier ou la pédale est actionné pour la première .

NETTOYAGE DES DISQUES

mauvaise efficacité de freinage peut également être due à la présence d'huile sur le disque. L'huile ou la graisse sur le disque peut être éliminée à l'aide d'un solvant à indice d'inflammabilité élevé tel que l'acétone ou des produits similaires.

USURE DU DISQUE DE FREIN

Mesurer l'épaisseur de chaque disque au point d'usure maximale. Remplacer le disque si son usure dépasse la limite prévue.

DISC	STANDARD	LIMITE DE SERVICE
DEVANT	4 mm	3,5 mm
ARRIÈRE	5 mm	4,5 mm
SIDECAR	4 mm	3,5 mm

PNEUMATIQUES

Vérifiez l'état des pneus, ils ne doivent pas présenter de fissures, d'abrasions, etc. ; vérifiez également l'état d'usure de la bande de roulement à l'aide des indicateurs situés sur le pneu.

Vérifier la pression des pneus qui doit être conforme aux indications de la rubrique DONNÉES TECHNIQUES.

AVERTISSEMENT

Les pneus avant et arrière doivent être de la même marque et du même modèle.

L'utilisation de pneus de types différents à l'avant et à l'arrière compromet la stabilité et la maniabilité de la moto.

Remarque* : *Les pneus vieillissent même s'ils ne semblent pas visiblement usés ; des fissures sur les flancs ou une déformation de la carcasse du pneu sont des signes de vieillissement. Faites contrôler les pneus par un revendeur de pneus avant d'utiliser la moto.*

AVERTISSEMENT

L'utilisation du motorcycle avec des pneus gonflés à une pression incorrecte ou avec des pneus usés ou détériorés peut entraîner des blessures graves ou la mort en cas de perte de contrôle du motorcycle.



RÉGLAGE DE LA CHAÎNE

La chaîne doit être vérifiée, réglée et lubrifiée conformément au tableau d'entretien pour garantir la sécurité et éviter une usure excessive. Si la chaîne est très usée ou mal réglée (c'est-à-dire si elle est trop lâche ou trop tendue), elle risque de se détacher du pignon ou de se rompre.

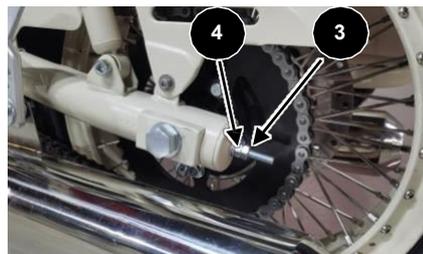
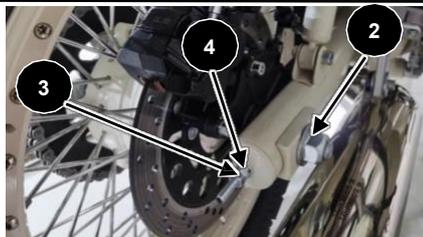
S'assurer que la chaîne présente un jeu (A) d'environ 15 à 20 mm, comme indiqué sur la plaque signalétique (1) du bras oscillant.

Si ce n'est pas le cas, procédez comme suit :

- Du droit, desserrez l'écrou (2) fixant l'arbre de roue à l'aide d'une clé à douille ;
- Desserrer les contre-écrous (3) des deux tendeurs de chaîne et agir sur l'écrou (4) pour obtenir la valeur de tension correcte.
- Bloquer les écrous (3)

Remarque* : *Régler les deux tendeurs de chaîne de la même manière.*



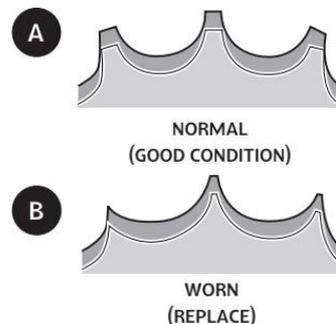
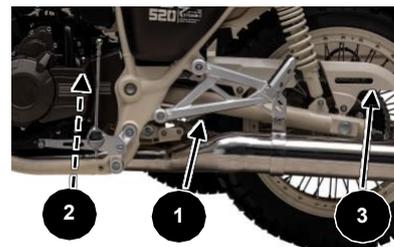


- Ajustez les contre-écrous (3) à un couple de serrage de 22 Nm et l'écrou de l'arbre de roue (2) à un couple de serrage de 90-110 Nm.

Après le réglage, vérifiez toujours l'alignement des roues et que la flèche est de 20 mm.

VÉRIFICATION DE L'USURE DE LA CHAÎNE/DU PIGNON AVANT/DU PIGNON ARRIÈRE

- Vérifier l'état de la chaîne (1) ; il ne doit pas y avoir de rouleaux endommagés, d'axes desserrés ou de joints toriques manquants.
- Vérifiez l'état des dents des pignons avant (2) et arrière (3) ; si les dents sont comme indiqué dans la figure A, elles sont en bon état, tandis que si elles sont comme indiqué dans la figure B, elles sont en bon état. illustrés dans la figure B, ils doivent être remplacés.



DÉMONTAGE ET INSTALLATION DE LA ROUE AVANT

Pour retirer la roue avant

Positionner le motorcycle de manière à ce que la roue avant soit soulevée du sol.

Retirer l'écrou (1) ;

Dévisser l'axe de la roue avant (3) et le retirer. Retirer l'étrier de frein et le support (2).

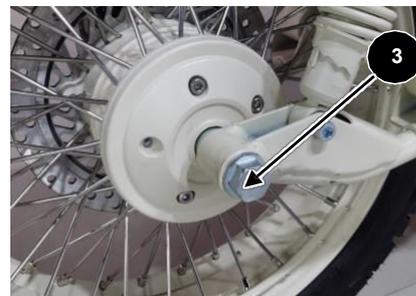
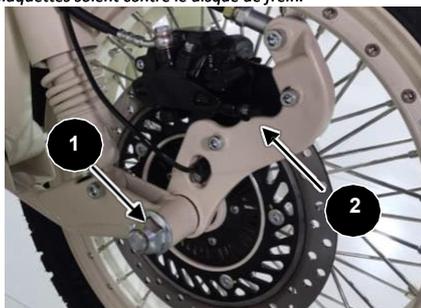
Retirer la roue avant. Soulevez la fourche avant aussi haut que possible lorsque vous retirez la roue avant, afin d'éviter d'endommager le garde-boue avant.

Pour l'installation de la roue avant

La pose de roue avant s'effectue dans l'inverse de la dépose.

Lors de l'installation, fixez l'axe de la roue avant au couple requis de 100-120N.m

Note* : *Après le remontage, tirer le levier de commande de frein jusqu'à ce que les plaquettes soient contre le disque de frein.*



DÉMONTAGE ET INSTALLATION DE LA ROUE ARRIÈRE

Dévisser l'écrou (1) de l'arbre de roue (3) et l'extraire. Il n'est pas nécessaire de desserrer les tendeurs de chaîne (2) ; de cette façon, la tension de la chaîne restera inchangée après le remontage.

Extraire la roue complète, en faisant attention à la douille sur les côtés du moyeu. Pour le remontage, inverser la procédure ci-dessus en n'oubliant pas d'insérer le disque de frein dans l'étrier. (Ajuster les écrous de blocage des tendeurs de chaîne à un couple de serrage de 22 Nm et l'écrou de l'arbre de roue (1) à un couple de serrage de 100-120 N.m.).

Note* : *Ne pas actionner la pédale de frein arrière lorsque la roue a été déplacée, car les pistons de l'étrier se déplacent vers l'avant.*

Après la dépose, déposer la roue avec le disque de frein vers le haut.

Après avoir remonté la roue, appuyez sur la pédale de frein jusqu'à ce que les plaquettes soient contre le disque.

DÉMONTAGE ET INSTALLATION DE LA ROUE DU WAGON LATÉRAL

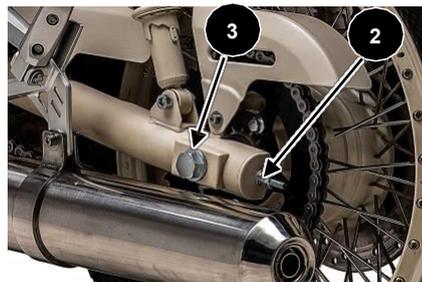
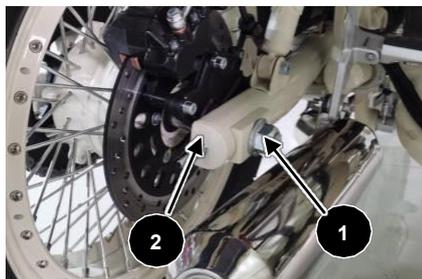
Positionner le motorcycle de manière à ce que la roue du side-car soit soulevée du sol.

Retirer le cache décoratif de la jante latérale ; retirer l'écrou

;

Retirer la roue du side-car. Soulevez le châssis du side-car aussi haut que possible lorsque vous retirez la roue du side-car, afin d'éviter d'endommager le garde-boue avant.

Pour le remontage, inversez la procédure ci-dessus en n'oubliant pas d'insérer le disque de frein dans l'étrier. (Couple de serrage de l'écrou 100-120 N.m).



PARLER

Vérifiez que les rayons de la roue ne sont pas desserrés ou cassés.

Visser les rayons desserrés au couple spécifié à l'aide d'un outil de serrage d'écrou de rayon. Couple de serrage de l'écrou de rayon : 2,5-3,5N.m.

Si un rayon est cassé ou fissuré, remplacez-le dès que possible.



Note* : Veuillez vérifier la tension des rayons après avoir parcouru 1000 km. En cas de problème, réglez-la immédiatement. Vérifiez ensuite la tension des rayons tous les 3000 km.

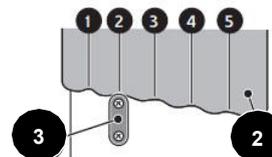
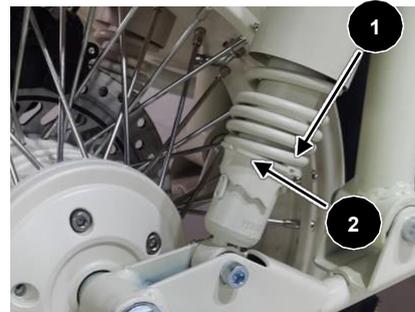
RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR

Le ressort et la pression de l'amortisseur peuvent être réglés. Les étapes de réglage sont les suivantes :

Utilisez une clé appropriée pour desserrer la bague (1) et ajustez le dispositif de réglage avec (2).

--Doux, régler le dispositif de réglage vers "1".

--Si c'est plus difficile, réglez le dispositif de réglage vers "5". Le réglage standard est en position "2".



ENTRETIEN DU SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

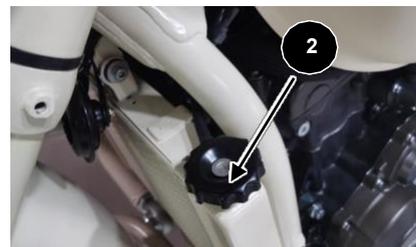
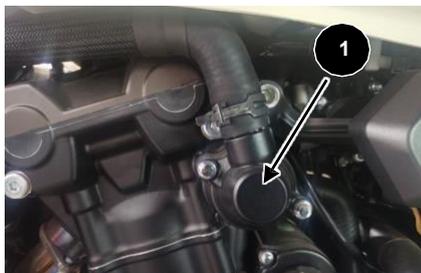
La pompe à eau (1) du moteur fait circuler le liquide de refroidissement.

La pression dans le système de refroidissement due à l'augmentation de la température est régulée par la soupape bouchon du radiateur (2). Sous l'effet de la dilatation thermique, l'excédent de liquide de refroidissement s'écoule dans la bouilloire (3). Lorsque la température diminue, une partie du liquide de refroidissement est réaspirée dans le système de refroidissement, ce qui permet au liquide de refroidissement d'atteindre la température spécifiée sans provoquer de défaillance fonctionnelle.

Le refroidissement est assuré par le vent généré pendant la conduite et par le ventilateur du radiateur (4) commandé par le commutateur de température de l'eau.

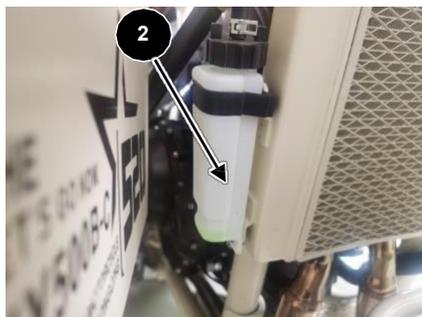
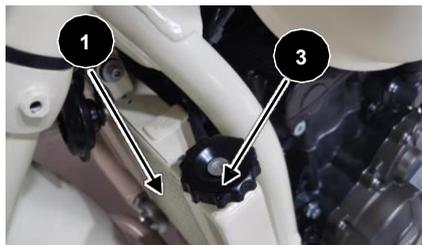
Plus la vitesse est faible, plus l'effet de refroidissement est faible. Des dissipateurs thermiques sales et encrassés réduisent également l'effet de refroidissement.

Lorsque la température est supérieure à 108 degrés, le voyant d'avertissement de la température de l'eau de l'instrument s'allume, et lorsque la température est inférieure à 103 degrés, l'alarme se déclenche.



VÉRIFICATION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Lorsque le moteur est en train de refroidir (le motorcycle est en position verticale), vérifiez le niveau du liquide dans le radiateur (1) du côté droit. Le niveau du liquide de refroidissement doit se situer entre les graduations supérieure et inférieure de la bouilloire (2), en ajoutant de l'eau à la graduation. Le couvercle du radiateur (3) est en position verrouillée, le premier étant utilisé pour relâcher pression précédente dans le système de refroidissement.



ATTENTION

Lorsque le moteur est chaud et que la température de l'eau dépasse 40 , n'ouvrez pas le bouchon du radiateur pour éviter que le liquide de refroidissement ne et ne provoque des brûlures.

Le liquide de refroidissement est toxique et nocif pour la santé. Ne pas mettre en contact avec la peau, les yeux et les vêtements ; en cas de contact avec les yeux ou la peau, rincer immédiatement et abondamment avec de l'eau et consulter un médecin.

Conserver le liquide de refroidissement hors de portée des enfants.

BATTERIE

La batterie scellée ne nécessite aucun entretien. En cas fuite d'électrolyte ou de toute autre défaillance du système électrique, contactez votre concessionnaire.

Si le véhicule reste inutilisé pendant de longues périodes, il est recommandé de débrancher la batterie du système électrique et de la stocker dans un endroit sec.

-Après une utilisation intensive de la batterie, il est conseillé d'effectuer un cycle de charge lente standard.

-La charge rapide n'est conseillée qu'en cas d'extrême nécessité, car elle réduit considérablement la durée de vie des éléments en plomb.

CHARGEUR DE BATTERIE

Pour accéder à la batterie :

-Retirer le panneau latéral gauche.

-Retirez d'abord le câble négatif NOIR (1), puis le câble positif ROUGE.

(2) (lors du remontage, connecter d'abord le câble positif ROUGE puis le câble négatif NOIR).

-Dévissez les deux vis (3) qui fixent le support de la batterie (4).

-Retirez la batterie de son logement.

Vérifiez, à l'aide d'un voltmètre, que la tension de la batterie n'est pas inférieure à 12,5 V. Si ce n'est pas le cas, la batterie doit être rechargée.



En utilisant un chargeur de batterie à tension constante, connectez d'abord le câble positif ROUGE à la borne positive de la batterie, puis le câble négatif NOIR à la borne négative de la batterie.

La tension n'atteint une valeur constante qu'après quelques heures, c'est pourquoi il est recommandé de ne pas la mesurer immédiatement après avoir chargé ou déchargé la batterie.

Vérifiez toujours la charge de la batterie avant de la réinstaller sur la moto. La batterie doit être maintenue propre et les bornes enduites de graisse

AVERTISSEMENT ⚠

La batterie contient de l'acide sulfurique. Éviter tout contact avec la peau, les yeux ou les vêtements. Antidote :

En cas de contact avec l'acide : Rincer à l'eau.

En cas d'ingestion d'acide : Boire de grandes quantités d'eau ou de lait. Après le lait,

prendre de la magnésie, des œufs battus ou de l'huile végétale. Consulter un médecin.

En cas de contact avec les yeux : Rincer à l'eau pendant au moins 15 minutes et consulter un médecin.

⚠ AVERTISSEMENT

Si la batterie n'est pas utilisée, elle doit de toute façon être rechargée avec un cycle lent au moins toutes les 3 semaines.

⚠ AVERTISSEMENT

Les batteries produisent des gaz explosifs ; ventilez lorsque vous chargez ou utilisez la à l'intérieur. Lorsque vous utilisez un chargeur de batterie, connectez toujours la batterie au chargeur avant de le mettre en marche. Cette procédure permet d'éviter les étincelles aux bornes de la batterie qui pourraient enflammer les gaz de la batterie.

FUSES

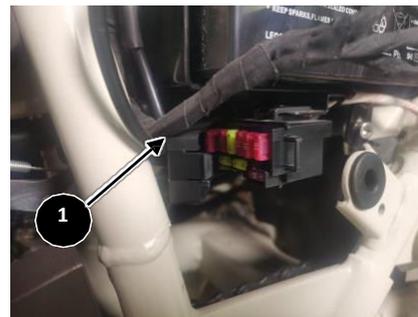
Un dysfonctionnement du fusible peut entraîner des problèmes pour la moto.

Pour accéder à la boîte à fusibles, retirez le panneau latéral gauche et ouvrez la porte protectrice (1).

Pour éviter les courts-circuits, mettez l'interrupteur marche/arrêt sur OFF AVANT d'intervenir sur les fusibles.

⚠ ATTENTION

N'utilisez pas de fusibles d'une capacité différente de celle du fusible d'origine.



VÉRIFICATION DE LA FONCTIONNALITÉ DE LA FOURCHE

Pour vérifier le bon fonctionnement de la fourche avant, procéder comme suit :

- Monter sur la moto ;
- Tirez le levier de frein avant et poussez vigoureusement le guidon vers le bas à plusieurs reprises pour vérifier que la fourche se déploie et se comprime correctement ;

Si vous constatez des fuites d'huile et des blocages, faites-le vérifier par votre revendeur ;



VÉRIFICATION DES ROULEMENTS DE DIRECTION

Positionner le motorcycle de manière à ce que la roue avant soit soulevée du sol.

- Se placer devant la moto ;
- Tenir fermement la partie inférieure des deux pieds de fourche et déplacer la fourche vers l'avant et vers l'arrière en vérifiant qu'il n'y a pas de jeu.

AVERTISSEMENT

Si vous sentez du jeu lors du mouvement, faites vérifier le bon serrage des battements de la direction par votre revendeur.

BOULONS, ÉCROUS ET FIXATIONS

Les boulons, les écrous et les fixations doivent être vérifiés périodiquement et serrés au couple spécifié plus loin dans ce manuel. Vérifiez toutes les goupilles fendues, les sangles, les attaches, les serrures, etc.

NETTOYAGE DU MOTOCYCLE

Pour maintenir la carrosserie et la peinture en bon état, lavez souvent votre moto. La meilleure façon nettoyer votre moto est d'utiliser de l'eau chaude combinée à un détergent pour enlever la saleté.

Attention : Ne pas utiliser d'eau à haute pression pour laver la moto. Ne pas diriger le jet d'eau directement sur les pièces électriques, les prises, les câbles, les roulements, l'ECU, etc. Les sources d'eau à haute pression font pénétrer de l'eau dans les pièces sécurisées, ce qui entraîne des défaillances fonctionnelles et un vieillissement prématuré.

-Utilisez des détergents ordinaires pour nettoyer votre moto. Pour les zones les plus difficiles, utilisez une brosse.

-Débouchez le silencieux avant de le nettoyer, afin d'éviter que de l'eau ne pénètre à l'intérieur du silencieux.

-Après le lavage, sécher le motorcycle. Rouler sur une certaine distance jusqu'à ce que le moteur ait atteint sa température de fonctionnement ; entre-temps, freiner pour évaporer l'eau restée à l'intérieur.

-Une fois la moto , graisser toutes les pièces coulissantes, les roulements et le bouchon d'huile avec de l'huile lubrifiante.

-Protégez votre système électrique afin d'éviter toute pénétration de matériaux étrangers. Lors du lavage de la moto, retirez le couvercle du filtre à air et le filtre et utilisez de la mousse ou du coton pour protéger le canal d'admission.

Lors du lavage, bloquez le silencieux pour éviter que l'eau ne pénètre dans le silencieux et le moteur.

L'ENTRETIEN AVANT LE STOCKAGE

Si le motorcycle doit être stocké pendant une longue , veillez à prévenir l'humidité, le soleil et la pluie afin de le protéger de tout dommage inutile. Les pièces et sous-ensembles importants doivent faire l'objet d'un contrôle spécial avant d'être stockés.

- 1) Vidange de l'huile
- 2) Graisser la chaîne.
- 3) Retirez la batterie et placez-la dans un endroit frais et bien ventilé. La batterie doit être rechargée au moins une fois par mois pour éviter qu'elle ne se décharge et ne fonctionne mal.
- 4) Nettoyez la moto et appliquez un produit anticorrosion sur les parties vulnérables à la corrosion.

rouille.

5) Vidanger le carburant si possible, utiliser un stabilisateur de carburant si la vidange du réservoir n'est pas possible.

6) Retirer la clé de contact.

7) Couvrir la moto.

RETOUR AU SERVICE

- 1) Retirez le capot et nettoyez la moto. Vidanger l'huile si le véhicule n'a pas été utilisé pendant plus de 4 mois.
- 2) Chargez la batterie et réinstallez-la.
- 3) Remplir le réservoir avec du carburant frais.
- 4) Avant de conduire, testez le motorcycle à faible vitesse et dans un endroit sûr.

VALEURS DE COUPLE SPÉCIALES

Objet	Diamètre du filet (mm)	Valeur du couple (ft-lb)
Boulon d'étrier de frein	M8	25 ~ 35
Boulon de suspension du moteur	M8	25 ~ 35
	M10	40 ~ 50
Ecroû de fourche avant	M22	60 ~ 70
	M25	90 ~ 110
Amortisseur avant	M10	40 ~ 50
Amortisseur arrière	M10	40 ~ 50
Cadre latéral du wagon pour ajuster le tube	M10	40 ~ 50
Tube du cadre de jointure	M10	40 ~ 50
Assemblage du panier	M10	40 ~ 50
Amortisseur latéral de voiture	M12	60 ~ 70
Fourche avant à berceau.	M12	60 ~ 70
Après réglage de la tige	M12	60 ~ 70
Écrou de l'arbre de fourche arrière	M14	100~120
Écrou d'essieu de roue ; Ecrou de bras tournant de voiture latérale	M20	100~120
Connexions de la tige de régulation piédestal	M12	60 ~ 70
	M16	70 ~ 90

Valeurs de couple standard

Nom et dimensions	Valeur du couple (ft-lb)
Boulon et écrou de 6 mm	8-15
Boulon et écrou de 8 mm	20-30
Boulon et écrou de 10 mm	30-40
Boulon et écrou de 12 mm	40-50
Boulon et écrou de 14 mm	60-70
Boulon et écrou de 16 mm	60-70
Boulon et écrou de 20 mm	60-80
Boulon et écrou de 22-26 mm	60-90

VI SYSTÈME DE GESTION DU MOTEUR

Composition du système EFI

Le système de gestion du moteur (EMS) est composé des éléments suivants : Unité de contrôle électronique (ECU), corps de papillon, soupape de contrôle du régime de ralenti, système d'alimentation en carburant.

pompe, injecteur de carburant, bobine d'allumage, capteur O₂, capteur de position du papillon, capteur T-MAP, capteur de température de la culasse, etc.

L'EMS utilise des capteurs pour collecter des paramètres tels que le débit d'air, la température de l'air d'admission, la température de la culasse, la pression atmosphérique et l'état de fonctionnement du moteur (régime, charge, accélération et décélération). Tous les paramètres sont transférés à l'ECU par le biais d'un signal électronique. L'ECU émet des signaux de commande après traitement des signaux d'entrée. En fonction du débit d'air et du régime moteur, l'injecteur de carburant et la bobine d'allumage sont commandés par l'ECU pour obtenir le mélange optimal de carburant et d'air et le calage de l'allumage qui répondent à toutes les conditions de fonctionnement du moteur.

Grâce aux composants du moteur et de l'actionneur du véhicule (bobine d'allumage, injecteur de carburant, soupape de contrôle du ralenti, etc.), le carburant et l'étincelle sont contrôlés et corrigés avec précision en boucle fermée.

1. Capteurs :

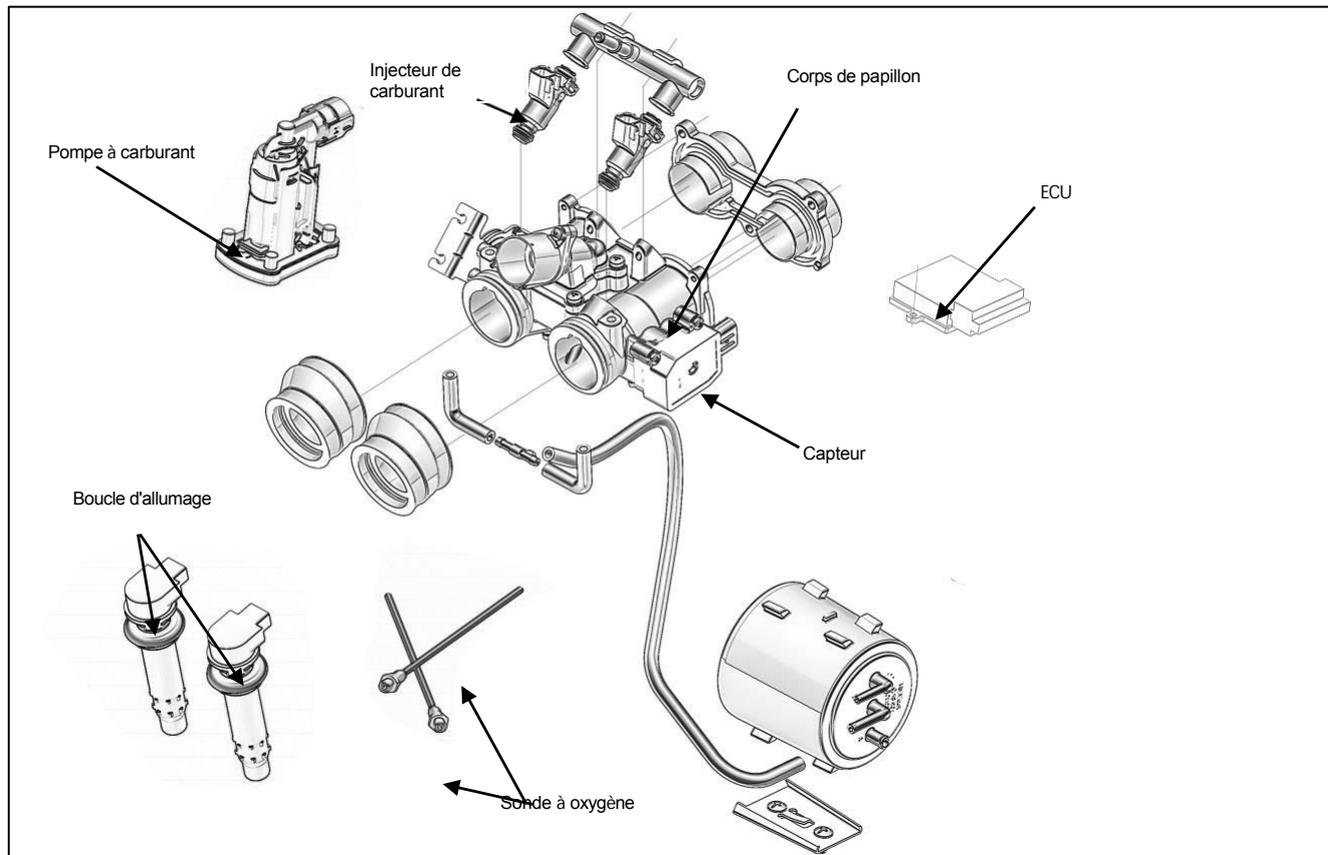
- Capteur de pression d'air d'admission (information sur la charge) Capteurs de température et de pression d'air d'admission
- Capteur de position du papillon des gaz (informations sur la charge, informations sur la plage de charge, accélération, etc.
/ informations sur la décélération)
- Capteur de vitesse du moteur (informations sur la vitesse, position du vilebrequin)
- Capteur de température de l'air d'admission (informations sur la densité de l'air)
- Sonde à oxygène (information du coefficient d'excès d'air supérieur à 1 ou inférieur à 1)

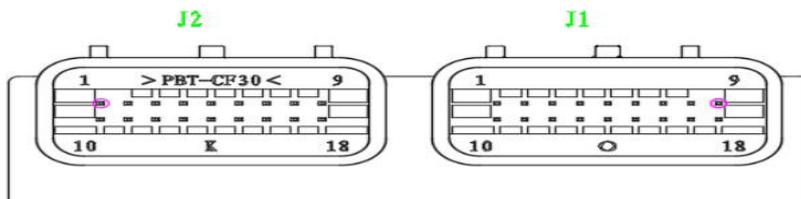
2. Actionneurs :

- Relais de la pompe à carburant,

- Pompe à carburant
 - Injecteur de carburant (alimentation en carburant)
 - Bobine d'allumage
 - Cordon à haute tension
 - Bougie d'allumage (allumage)
 - Papillon des gaz, soupape de contrôle de la vitesse de ralenti (admission d'air)
- #### 3. Unité de contrôle électronique
- ECU

Principaux composants du système EFI





Item	Def.Function
J1-01	ISM A+ (Stepper Motor A High)
J1-02	CCP (charcoal canister purge)
J1-03	MIL (Malfunction Indicator Lamp)
J1-04	O2BHTR (O2B Heater)
J1-05	O2B (O2B Sensor)
J1-06	TACHOMETER (Tachometer)
J1-07	CANLO (CAN Low)
J1-08	CANHI (CAN High)
J1-09	GND (Power Ground)
J1-10	IGNCOILB (IGN Coil B)
J1-11	ISM A- (Stepper Motor A Low)
J1-12	ISM B+ (Stepper Motor B High)
J1-13	ISM B- (Stepper Motor B Low)
J1-14	RollOver (Rollover Sensor)
J1-15	VSSS (Vehicle Speed Sensor)
J1-16	RGSW (Reverse Gear Switch)
J1-17	Lamda (Lamda signal Input)
J1-18	PNSW (Park Neutral Switch)

Item	Def.Function
J2-01	IGNCOILA (IGN Coil A)
J2-02	GND (POWER GND)
J2-03	Kline (K Line)
J2-04	CRANKHIFI (23X Crank Sensor High)
J2-05	INJA (Injector A)
J2-06	INJB (Injector B)
J2-07	O2AHTR (O2A Heater)
J2-08	IAT (Intake Air Temperature Sensor)
J2-09	Fuel Pump (Fuel Pump Relay /Output)
J2-10	SGND (Sensor GND/5V Reference GND)
J2-11	MAP (Manifold Air Pressure Sensor)
J2-12	TPS (Throttle Position Sensor)
J2-13	CRANKLOFI (23X Crank Sensor Low)
J2-14	CLT (Engine Temperature Sensor)
J2-15	IGN (Switched Ignition)
J2-16	+5VCCP (5V Sensor Supply)
J2-17	O2A (O2A Sensor)
J2-18	VBATT (Battery Positive Pole)

Liste des codes de diagnostic de l'échec du SME

S. Non	Composant/Système	Type d'erreur	Code d'erreur	Description de la stratégie de contrôle
1	Capteur de température du liquide de refroidissement du moteur	circuit Hi/Open circuit	P 0118	Vérification du circuit
		circuit Lo	P 0117	Vérification du circuit
		Performance	P 0116	Vérification du circuit
		Hors de portée	P 1116	Vérification du circuit
2	Capteur de position du vilebrequin	Dispositif non présent	P 0335	Vérification du circuit
3	Bobine d'allumage "A" Circuit de commande primaire	circuit Hi	P 2301	Vérification du circuit
		circuit Lo/Open circuit	P 2300	Vérification du circuit
4	Bobine d'allumage "B" Circuit de commande primaire	circuit Hi	P 2304	Vérification du circuit
		circuit Lo/Open circuit	P 2303	Vérification du circuit
5	Capteur de position du papillon des gaz	Court Hi	P 0123	Vérification du circuit
		Court Lo/Open	P 0122	Vérification du circuit
6	Pompe à carburant	circuit Hi	P 0232	Vérification du circuit
		circuit Lo/Open circuit	P 0231	Vérification du circuit
7	ECM	Somme de contrôle de la mémoire	P 0601	Somme de contrôle FileRom
8	Injecteur de carburant du cylindre 1	circuit Hi	P 0262	Vérification du circuit
		circuit Lo/Open circuit	P 0261	Vérification du circuit
9	Injecteur de carburant du cylindre 2	circuit Hi	P 0265	Vérification du circuit
		circuit Lo/Open circuit	P 0264	Vérification du circuit
10	Capteur de pression absolue du collecteur	circuit Hi	P 0108	Vérification du circuit

		circuit Lo/Open circuit	P 0107	Vérification du circuit
		Performance	P 3106	Vérification du circuit
		Signal bloqué	P 0105	Vérification du circuit
11	Capteur de température d'air d'admission	circuit Hi/Open circuit	P 0113	Vérification du circuit
		circuit Lo	P 0112	Vérification du circuit
		Signal bloqué	P 0111	Vérification du circuit
		Performance	P 0114	Vérification du circuit
12	Capteur O2 1 cylindre	circuit Hi	P 0132	Vérification du circuit
		circuit Lo/Open circuit	P 0131	Vérification du circuit
		Hors de portée	P 2195	Vérification du circuit
		Performance	P 014D	Vérification du circuit
		Performance	P 014C	Vérification du circuit
	Capteur O2 chauffage 1 cylindre	circuit Hi	P 0031	Vérification du circuit
		circuit Lo/Open circuit	P 0032	Vérification du circuit
		performance	P 00D1	Vérification du circuit
	13	Sonde O2 2 cylindres	circuit Hi	P 0138
circuit Lo/Open circuit			P 0137	Vérification du circuit
Hors de portée			P 2197	Vérification du circuit
Performance			P 014F	Vérification du circuit
Performance			P 014E	Vérification du circuit

	Capteur O2 Chauffage 2 cylindres	circuit Hi	P 0037	Vérification du circuit
		circuit Lo/Open circuit	P 0038	Vérification du circuit
		performance	P 00D3	Vérification du circuit
14	Détection des ratés	performance	P 0300	Vérification du circuit
		performance	P 0301	Vérification du circuit
		performance	P 0302	Vérification du circuit
15	Système de contrôle du ralenti	performance	P 0505	Vérification du circuit



Trouvez votre revendeur

www.mash-motors.fr



**REJOIGNEZ-NOUS SUR
LES RÉSEAUX SOCIAUX :**

 @mashmotorcycles

 @mash_motorcycles

 @mashmotorsfrance