

ADLY MOTO

MANUEL D'ATELIER

300 Sport / Utilitaire

JUILLET, 2004

HER CHEE INDUSTRIAL CO., LTD.

Avant-propos

Ce manuel contient des informations relatives à la révision du 300 ADLY.

Il se présente comme un guide d'utilisation. Il est recommandé à tout mécanicien, avec ou sans expérience, de lire attentivement le manuel avant toute tentative de révision des éléments supposés bien maîtrisés conformément aux instructions du manuel. Pour les mécaniciens confirmés, ce manuel fournit des données nécessaires à la réparation et à l'entretien. Il est vivement recommandé aux mécaniciens confirmés, quelque soit leur niveau technique, d'étudier à fond ce manuel avant d'entamer une révision du 300 ADLY.

Toutes les données ainsi que les diagrammes de ce manuel sont valides à l'heure de la publication.

Certaines informations peuvent être mises à jour sans préavis suite à des améliorations.

Aucune référence, reproduction ou réimpression, même partielle, de ce manuel ne sera autorisée sans le consentement écrit de ADLY Motor sport.

I N D E X

Assemblage / Information d'avant - livraison-----	0
Information de préparation-----	1
Vérifier et ajuster-----	2
Protections / silencieux-----	3

Moteur-

Système de lubrification-----	4
Système de carburation-----	5
Démontage et installation du moteur-----	6
Culasse / Soupapes-----	7
Cylindre / Piston-----	8
Embrayage / Système de démarrage -----	9
Carter / Vilebrequin-----	10

Châssis-

Roue avant / Freinage / Suspensions / Direction-----	11
Roue arrière / Freinage / Suspensions -----	12
Dispositif électrique-----	13

ASSEMBLAGE

1. Retirez la batterie et remplir avec de l'électrolyte. Une recharge préalable de la batterie augmente sa durée. La préparation et la procédure de recharge figurent sur les instructions de la batterie.
2. Installez les roues avant et arrière et les pièces dans l'ordre suivant :
 - A. Rondelles 18 × 40 × 4.5 mm.
 - B. Boulon hexagonal 18 mm (couple 14 kg-m, 135 N-m).
 - C. Goupille fendue (ouvrir l'extrémité après installation).
 - D. Capuchon en caoutchouc.
3. Installez le buttoir avant.
4. Placez le guidon dans la base de direction.
Serrez les 4 boulons Allen.
Montez le carénage avant.
5. Mettez la batterie d'abord avec le fil rouge pour la borne positive (+) et ensuite le fil noir pour la borne négative (-).
Utilisez la bande en caoutchouc pour fixer la batterie dans le cadre.
6. Vérifiez la quantité d'huile grâce à l'indicateur de niveau d'huile.
Le type d'huile est 10W / 40 dans les conditions normales.
Le type synthétique est plus indiqué pour le moteur.
Remplissez avec de l'essence sans plomb pour faire fonctionner le véhicule
Assurez vous que la flèche sur le bras du robinet de carburant indique la position correcte (ON).
7. Allumez le commutateur principal pour la mise en route du moteur.
Pour utiliser le démarreur électrique, vous devez vérifier ce qui suit :
 - A. Vérifiez que le voyant de l'indicateur point mort est allumé.
 - B. Appuyez sur le démarreur électrique pour démarrer.

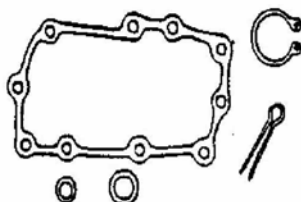
P.D.I. (Inspection avant Livraison)

- 1. Enregistrez le n° de cadre du moteur dans le manuel de propriétaire.
- 2. Vérifiez que toutes les roues ont la pression correcte, spécifiée sur la roue ou dans le manuel du propriétaire.
- 3. Vérifiez que le niveau d'huile de moteur est suffisant.
- 4. Vérifiez que la batterie est correctement installée.
- 5. Vérifiez que tous les câbles sont correctement réglés. (frein, accélérateur, starter)
- 6. Vérifiez que le réservoir contient suffisamment d'essence pour fonctionner.
- 7. Vérifiez la tension de la chaîne et le bon réglage des suspensions.
- 8. Vérifiez que tous les feux et composants électriques fonctionnent bien.
- 9. Assurez-vous que le manuel du propriétaire et le sac à outil sont installés à gauche du siège dans la boîte à outil.

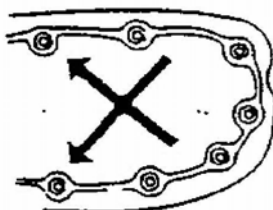
INFORMATION DE PREPARATION

Attention :

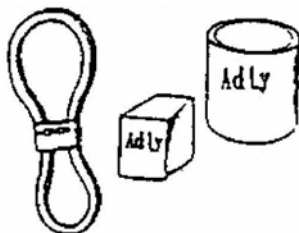
- Toutes les rondelles, joints spi, colliers, goupilles seront dûment remplacés par un nouvel article si démontés.



- Le serrage de toutes vis, écrous sera exécuté en diagonale dans l'ordre d'abord des grandes vis vers les petites et de l'intérieur vers l'extérieur dans les angles opposés selon les couples de serrage spécifiés.



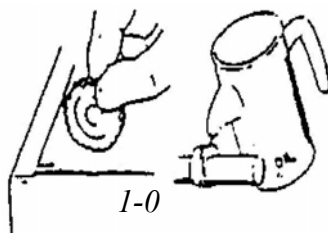
- Tous les articles doivent être des pièces originales, pétrole et graisses purs.



- Tout service devra être fait avec des outils spéciaux et des outils généraux de mécanique.



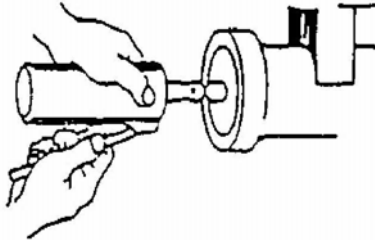
- Tous les articles démontés et requis pour les contrôles doivent être nettoyés. De plus, tous ces articles seront dûment lubrifiés avant d'être assemblés.



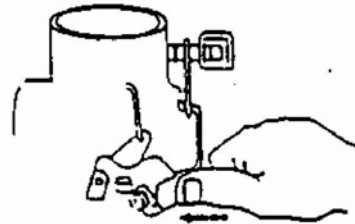
INFORMATION DE PREPARATION

Attention :

- Des lubrifiants certifiés seront employés sur tous les éléments à lubrifier.



- Après assemblage, le fonctionnement de tous les éléments sera dûment vérifié, le blocage des éléments sera également inspecté.



- En cas d'opération exécutée par plus de 2 personnes, la tâche sera conduite dans la coordination et la sûreté sera la première priorité.
- **Définition des signes :** Les signes donnés du manuel d'entretien technique de réparation se rapporteront aux méthodes et à l'observation des différentes opérations.



Huile : Lubrification par lubrifiant désigné.

Graisse : Lubrification par graissage.



Outils particuliers : Pièces nécessitant des outils particuliers.



Outils généraux : Outils généraux doivent être utilisés.



Nouveau : Remplacer l'article après démontage.



Attention : Opérations dangereuses et importantes.



Opérations importantes et dangereuses.

INFORMATION DE PREPARATION

CARACTERISTIQUES UTILITAIRE

TYPE	ATV-300U (92/61)
LONGUEUR	1800 mm
LARGEUR	1030 mm
HAUTEUR	930 mm
HAUTEUR DE SELLE	800 mm
EMPATTEMENT	1150 mm
POIDS A SEC	200 kg
TYPE DE MOTEUR	4 Temps, monocylindre
REFROIDISSEMENT	Par air
CYLINDREE	282 cc
ALESAGE × COURSE	Ø 74 × 65.5 mm
TRANSMISSION	Manuelle , 5 vitesses Première 0.095 Deuxième 0.139 Troisième 0.190 Quatrième 0.242 Cinquième 0.299 Marche arrière 0.065
TYPE D'EMBAYAGE	Lubrifié, Multi disque
HUILE DE MOTEUR (Vidange)	10W / 40 (Standard), 2.0 Lit
VITESSE RALENTI	1400±100 rpm
JEU AUX SOUPAPES	0.080.12 mm
DEMARRAGE	Démarrage électrique et pull start
BOUGIE D'ALLUMAGE	NGK DR8EA
ECARTEMENT DES ELECTRODES	0.6~0.7 mm
ALLUMAGE	C.D.I
SUSPENSIONS	Avant : Double A-Arm avec réglage automatique des amortisseurs avec ressorts réglables en pré charge. Arrière : Bras oscillant avec réglage
FREINAGE	Avant : Double disque, Arrière: Frein à disque
BATTERIE	8 Amps / h, sans entretien
TRANSMISSION FINALE	Chaîne
PNEU AVANT	21×7-10 (Optionnel 22×8-10)
PNEU ARRIERE	21×10-8 (Optionnel 22×11-10)
CHARGEMENT AVANT	30 kg
CHARGEMENT ARRIERE	45 kg

INFORMATION DE PREPARATION

CARACTERISTIQUES SPORT

TYPE	ATV-300S (92/61)
LONGUEUR	1740 mm
LARGEUR	1050 mm
HAUTEUR	1080 mm
HAUTEUR DE SELLE	820 mm
EMPATTEMENT	1150 mm
POIDS A SEC	190 kg
TYPE DE MOTEUR	4 Temps, monocylindre
REFROIDISSEMENT	Par air
CYLINDREE	282 cc
ALESAGE X COURSE	Ø 74 × 65.5 mm
TRANSMISSION	Manuelle , 5 vitesses Première 0.095 Deuxième 0.139 Troisième 0.190 Quatrième 0.242 Cinquième 0.299 Marche arrière 0.065
TYPE D'EMBAYAGE	Lubrifié, Multi disque
HUILE DE MOTEUR (Vidange)	10W / 40 (Standard), 1.6 Lit
VITESSE RALENTI	1400±100 rpm
JEU AUX SOUPAPES	0.080.12 mm
DEMARRAGE	Démarrateur électrique et pulsion
BOUGIE D'ALLUMAGE	NGK DR8EA
ESPACE DE BOUGIE	0.6~0.7 mm
ALLUMAGE	C.D.I
SUSPENSIONS	Avant : Double A-Arm avec réglage automatique des amortisseurs avec ressorts réglables en pré charge. Arrière : Bras oscillant avec réglage
FREINAGE	Avant : Double disque , Arrière: Disque
BATTERIE	8 Amps / h, sans entretien
TRANSMISSION FINALE	Chaîne
PNEU AVANT	21×7-10 (Optionnel 22×8-10)
PNEU ARRIERE	21×10-8 (Optionnel 22×11-10)

INFORMATION DE PREPARATION

COUPLE DE SERRAGE : Le couple standard s'appliquera s'il n'y a pas de spécifications

COUPLE STANDARD :

Type	couple (kg-m)	Type	Couple de serrage (kg-m)
5 mm Boulon, écrou	0.5	5 mm Vis	0.4
6 mm Boulon, écrou	1.0	6 mm Vis	0.9
8 mm Boulon, écrou	2.2	6 mm Boulon à tête épaulée, écrou	1.2
10 mm Boulon, écrou	3.5	7 mm Boulon à tête épaulée, écrou	2.1
12 mm Boulon, écrou	5.5	8 mm Boulon à tête épaulée, écrou	2.7
18 mm Boulon, écrou	15.0	10 mm Boulon à tête épaulée, écrou	4.0
18 mm Ecrou fixe	11.0		

CHASSIS :

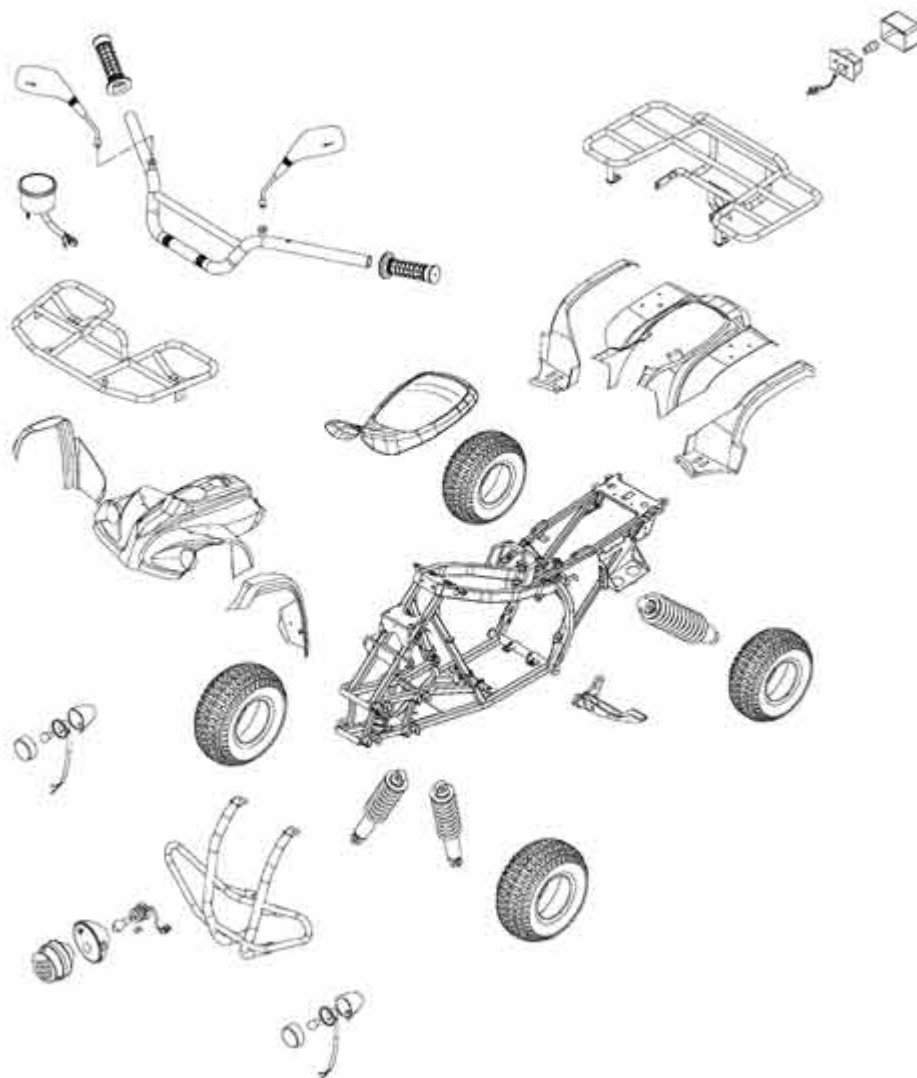
Emplacement	Quant	Dia. (mm)	Couple (kg-m)	Remarques
Ecrou fixation guidon	2	10	4.0	Insertion nylon
Ecrou fixation rotule	4	10	4.0	Insertion nylon
Ecrou de support moteur	4	8	3.5	
Ecrou de fixation moteur	2	10	4.0	
Ecrou de repose pied	6	8	4.0	
Ecrou fixe de bras oscillant	1	14	9	Insertion nylon
Boulon à platine de frein arrière	4	12	7	
Boulon de suspension av	4	10	4.0	Insertion nylon
Boulon de suspension ar	2	10	4.0	
Ecrou de jante avant	2	18	15	
Ecrou de jante arrière	2	18	15	

MOTEUR :

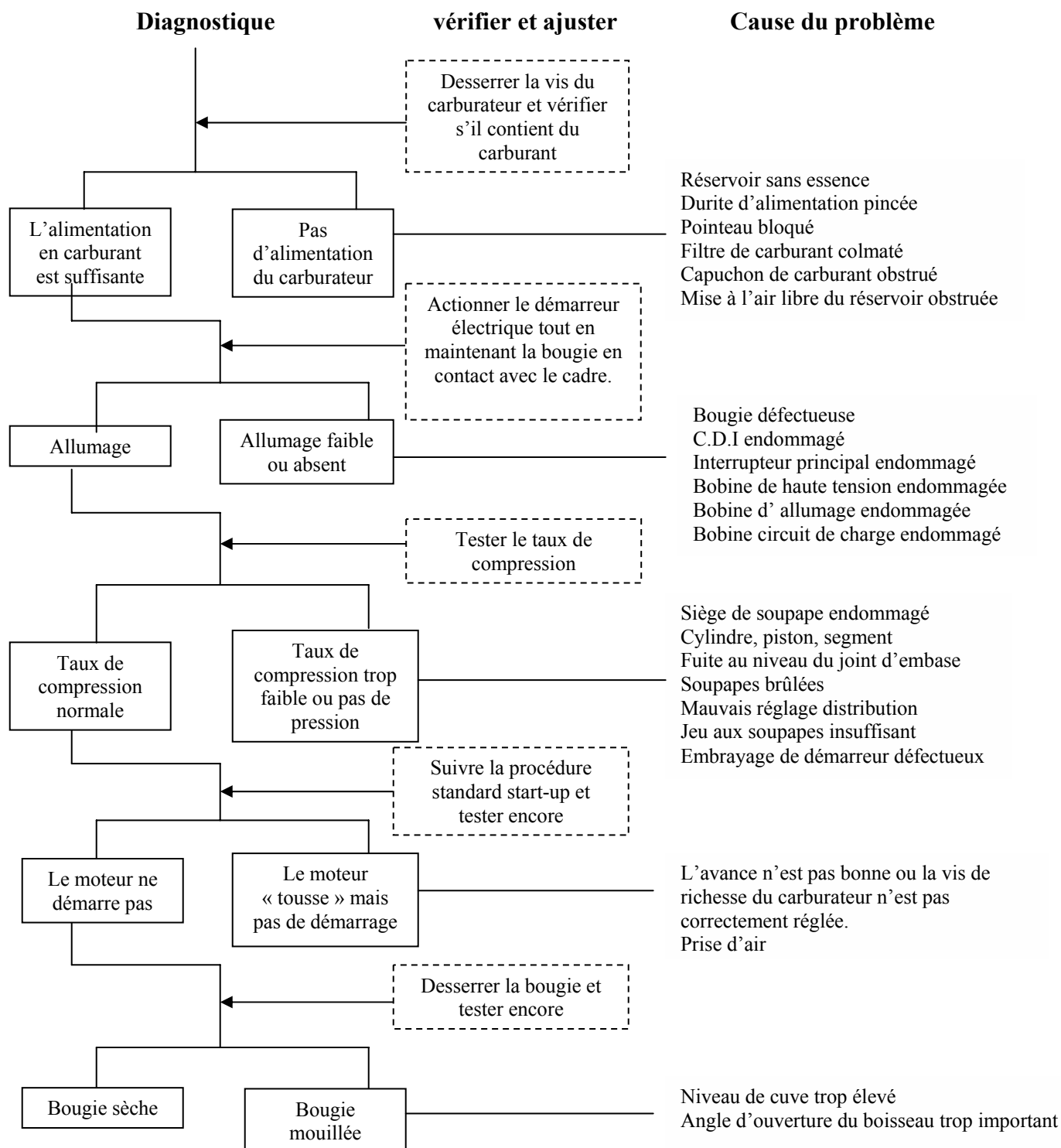
Emplacement	Quantité	Dia. (mm)	Couple (kg-m)	Remarques
Boulon Allen du reniflard	1	6	1.2	Vis Allen
Boulon de fixation du tendeur chaîne	2	6	1.2	Vis à tête épaulée
Couronne ACT	2	7	2.1	Vis à tête épaulée
Noix embrayage	1	18	11.0	Ecrou freiné
Plateau de pression	4	6	1.2	Vis Hexagonale
Couvercles D et G de carter	24	6	1.0	
Ecrou de vilebrequin	14	6	1.2	Vis à tête épaulée
Ecrou base de cylindre	2	6	1.0	
Ecrou de couvre culasse	13	6	1.2	Vis à tête épaulée
Boulon de culasse	4	10	4.0	Ecrou épaulé
Boulon de durite d'huile	1	6	1.0	
Tige à ressort de chgmt de vit.	1	8	2.2	
Tambour de chgmt de vitesse	2	8	2.2	

INFORMATION DE PREPARATION

Le schéma suivant montre la localisation des pièces de carénage lors du démontage pour le 300 Utilitaire.

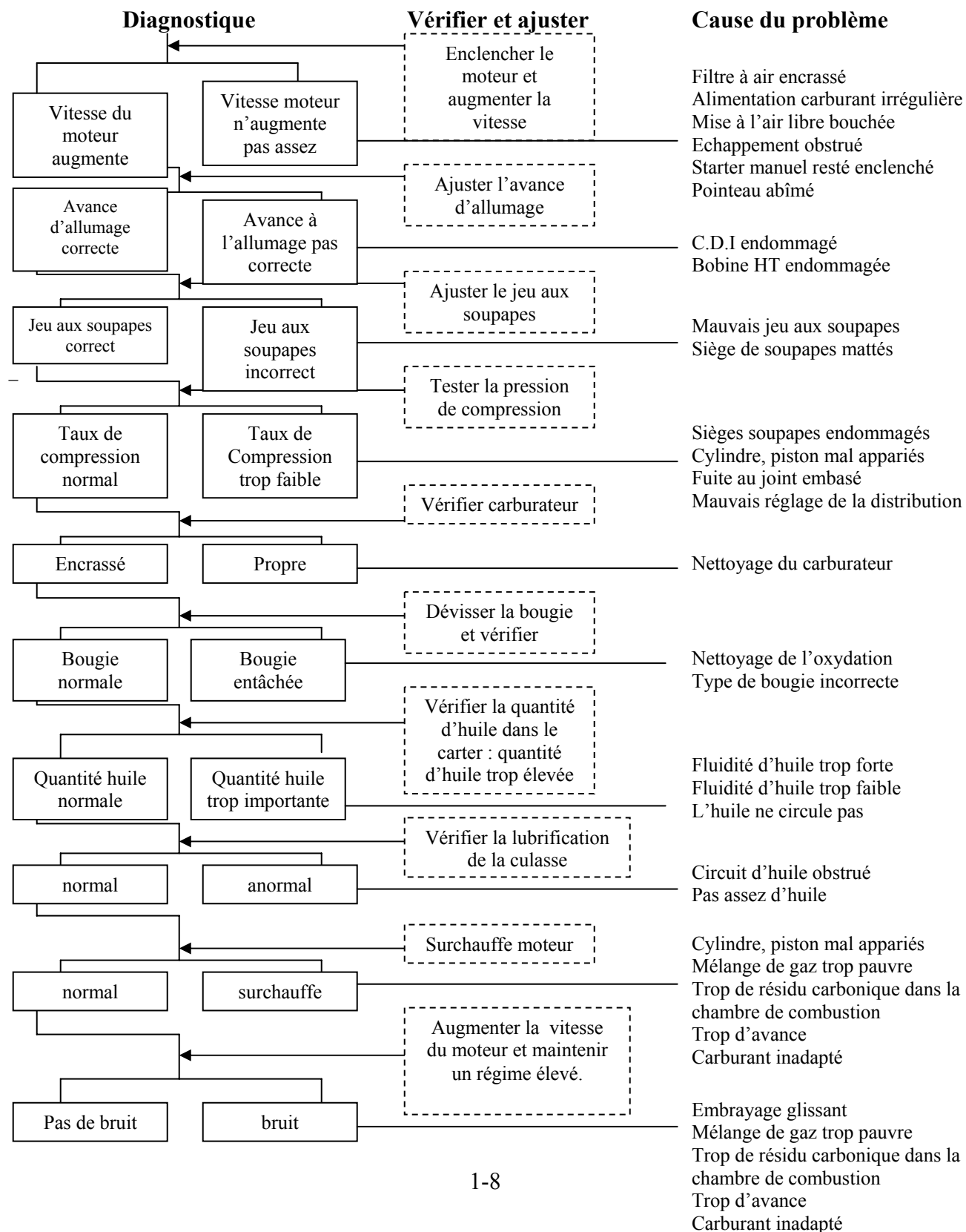


INFORMATION DE PREPARATION DEMARRAGE DIFFICILE OU IMPOSSIBLE

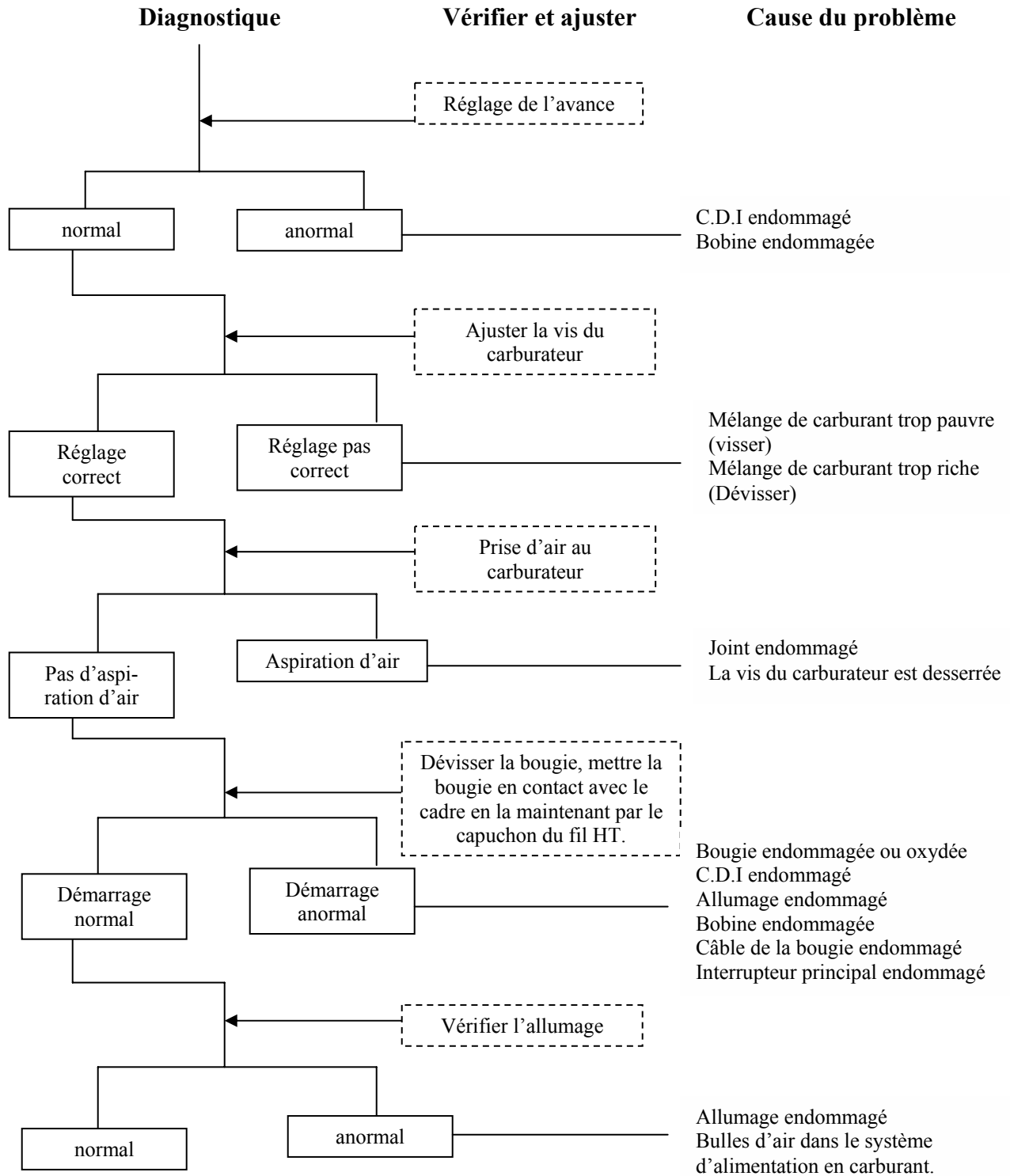


INFORMATION DE PREPARATION

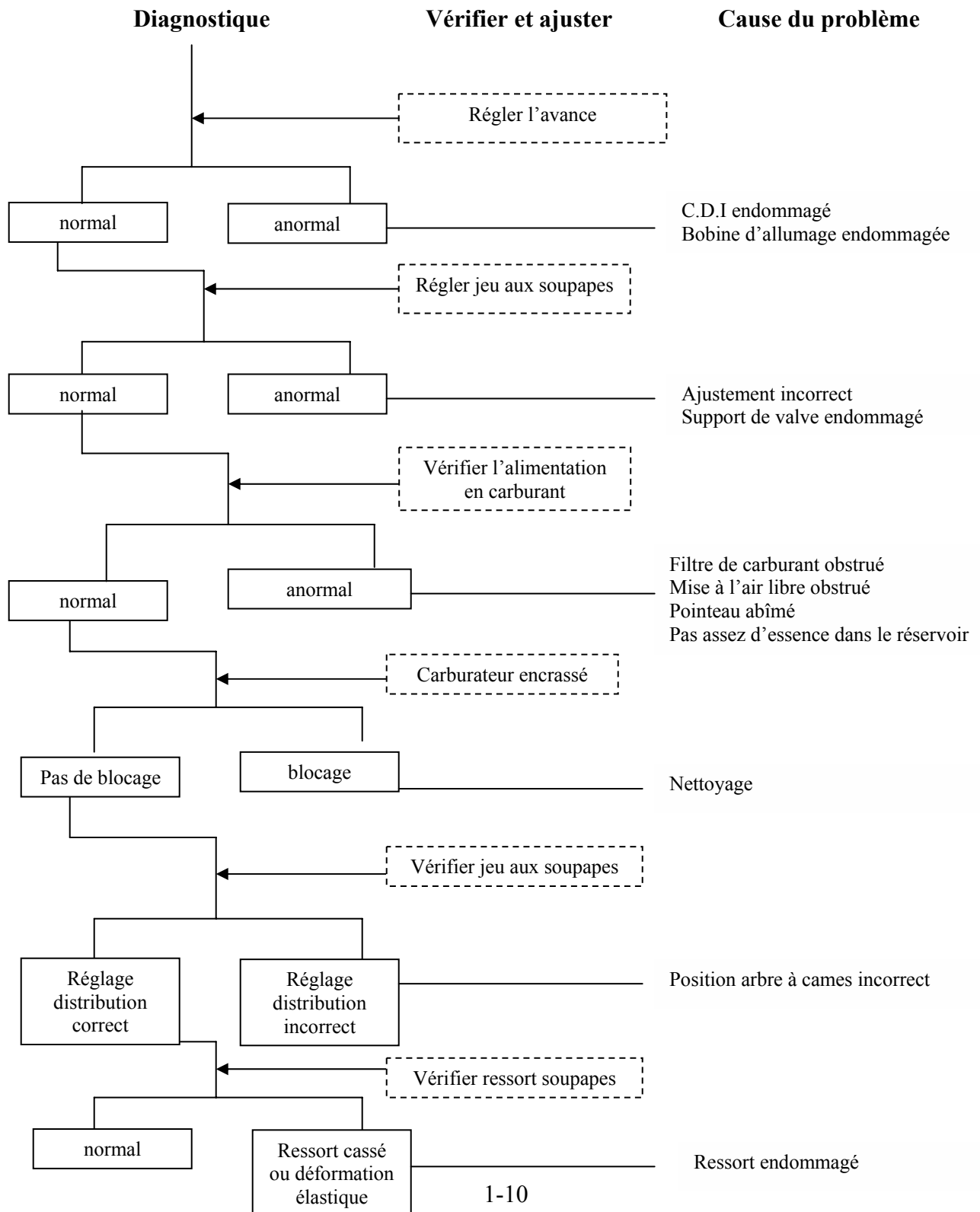
REVOLUTION IRREGULIERE, PUISSANCE PERDUE



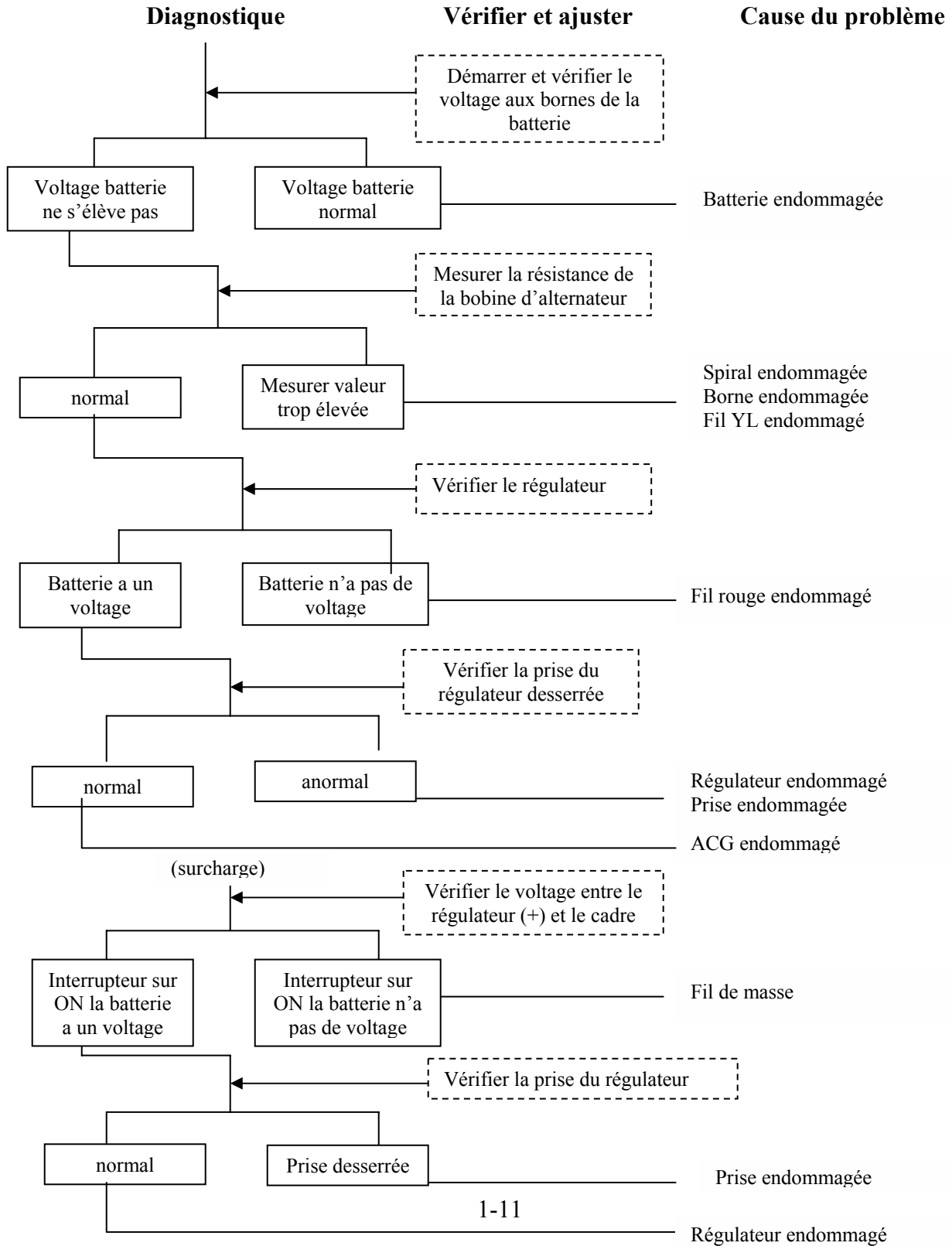
**INFORMATION DE PREPARATION
REGIME INSTABLE (FAIBLE R.P.M.)**



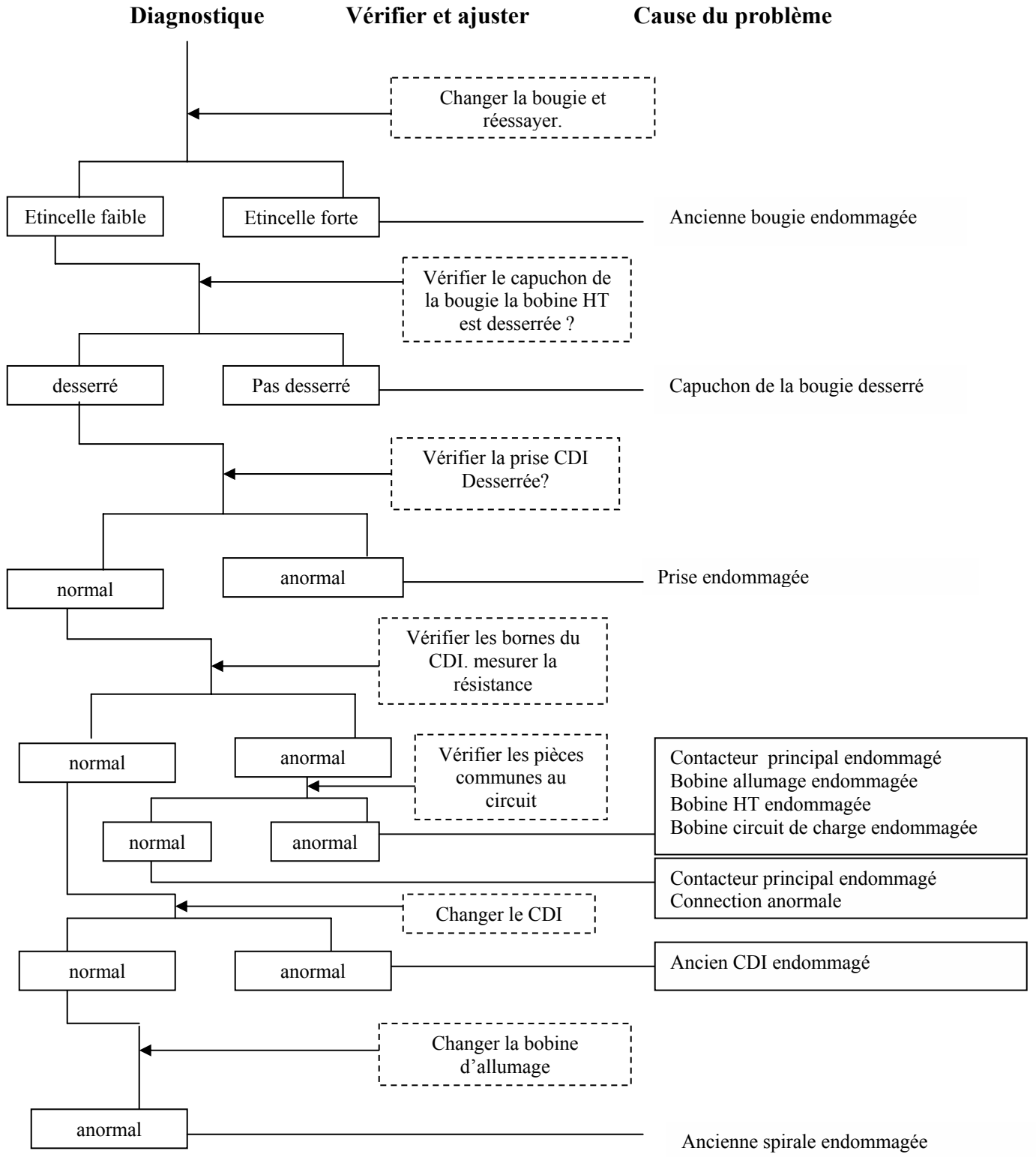
**INFORMATION DE PREPARATION
REGIME IRREGULIER (GRANDE VITESSE)**



INFORMATION DE PREPARATION
CHARGE ANORMALE



INFORMATION DE PREPARATION BOUGIE PAS DE DEMARRAGE



VERIFIER ET AJUSTER

INFORMATION

ATTENTION

- * **Ne mettez pas en marche le moteur en zone non aérée, parce que les gaz d'échappement du moteur contiennent certaines émissions nocives telles que Co, HC, NOx, etc... pouvant créer des dommages sérieux pour la santé.**
- * **Interdisez strictement l'emploi de produits inflammables dans le même endroit.**

MOTEUR

ELEMENT	SPECIFICATION	REMARQUES
Ecartement des électrodes de la bougie	0.6~0.7 mm	
Type de bougie	DR8EA	Sans résistance
Jeu aux soupapes	0.08mm	Admission
	0.12mm	Echappement
Vitesse de ralenti	1400±100 rpm	
Type d'huile	SAE 10W/40	Synthétique
Capacité de l'huile	1.6 L	Au changement d'huile
	2.0 L	Après démontage
Taux de compression	13 kg/cm ²	1400 rpm
Avance d'allumage	17° BTDC	1400±100 rpm

CHASSIS

ELEMENT	SPECIFICATION	REMARQUES
Jeu du frein de stationnement	10~20 mm	
Jeu libre de levier gauche	5~10 mm	
Jeu libre de commande de gaz	2~6 mm	
Pression du pneu avant	10 psi	Vérifier la marque sur le pneu
Pression du pneu arrière	10 psi	Vérifier la marque sur le pneu
Couple d'écrou avant de jante	14 kg-m	
Couple d'écrou arrière de jante	14 kg-m	

❖ Vérifiez les détails sur les pneus

VERIFIER ET AJUSTER

PROGRAMME D'ENTRETIEN

Veillez suivre le programme d'entretien pour faire l'entretien d'usage

Intervalle des révisions

C : Nettoyer

L : Lubrifier ou Graisser

R : Remplacer

I : Inspecter, vérifier, ajuster et remplacer si nécessaire

D : Besoin d'outils particuliers ou techniques, faites la demande en ligne

Pièces / Système à Vérifier	(1)	(2)	(3)	Ref.
Eléments du filtre à air		C	C	(Note 1)
Bougie		I	I	
Filtre essence / Tube carburant	I		I	D
Jeu aux soupapes	I	I	I	D
Huile moteur	R	R	R	
Huile de moteur crépine			C	D
Vitesse de ralenti	I	I	I	
Chaîne de transmission	I,L		I,L (Note 3)	(Note 1,2)
Système de freinage		I	I	(Note 2)
Système embrayage	I	I	I,D	
Suspension		I	I	
Ecrous, boulons	I		I	
Pneus	I	I	I	
Direction et roulement d'axe			I	

Intervalle de révision :

(1) Service Initial...20 heures ou 150 premiers km véhicule neuf

(2) Vérification régulière...Chaque 100 heures ou 1000 premiers km

(3) Vérification régulière...Chaque 200 heures ou 2000 premiers Km

Note 1 : Utilisé, dans le sable / neige, inspection.

Note 2 : Utilisé dans la pluie, boue, inspection.

Note 3 : Utilisé après 50 heures ou 500 Km, inspection.

Note (1) Si le quad est neuf, l'huile de moteur doit être changée à la première révision.
(2) Pour des raisons de sécurité, l'entretien est recommandé dans un service local.
(3) En cas de mauvaises conditions, pluies, poussière ou charges lourdes, nous suggérons un entretien plus régulier.

VERIFIER ET AJUSTER

LEVIER DE FREIN DE STATIONNEMENT

- Tirez le levier droit de frein : la fonction frein est activée.
- Poussez sur la gâchette pour verrouiller le frein de parking.

L'écrou de réglage principal pour le jeu de commande de puissance est situé sous le guidon

- Desserrez l'écrou fixe et ajuster l'écrou de jeu dans la position appropriée.

Le boulon de commande de manette de puissance est localisé sur la base de commande de puissance.

Le jeu libre de manette de puissance : 2-6 millimètres.



throttle adjust bolt



- Desserrez l'écrou fixe et ajustez la vis pour obtenir la position appropriée.



Adjust nut

Fix nut

VERIFIER ET AJUSTER

BOUGIE

- Enlevez le capuchon de bougie.
- Utilisez les outils du véhicule pour enlever la bougie.
- Si la bougie d'allumage est encrassée ou avec des résidus de carbone, employez alors la brosse de cuivre pour la nettoyer.

Spécification de la bougie
DR8EA : Résistance

Vérifier l'écart de la bougie
Ecart : 0.6~0.7 mm

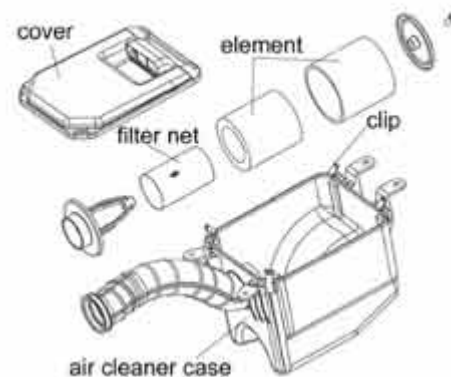


FILTRE A AIR

- Enlevez le siège.
- Tirez les 4 clips sur le filtre à air et enlever le couvercle
- Enlevez le filtre à air.
- Vérifiez si le filtre est sale ou endommagé.
Si c'est le cas, nettoyez ou remplacez le par un nouveau.

Attention : Nettoyez le filtre à air et son support au moyen d'un solvant. Essorez la mousse de l'élément filtrant et laissez sécher complètement.

Point de vérification : Si le quad est souvent utilisé en environnements pluvieux ou extrêmes, veuillez vérifier l'élément plus fréquemment



VERIFIER ET AJUSTER JEU AUX SOUPAPES

Attention : Lorsque vous vérifiez ou réglez les soupapes, faites le à une basse température du moteur (35°C)

- Enlevez les bouchons des trous de repère d'allumage et d'extrémité du vilebrequin.
- Tournez le volant d'allumage et garder la ligne "T" sur la ligne centrale du trou d'inspection.
- Mesurez le jeu de la soupape avec une cale de l'épaisseur indiquée.
- Pour régler le jeu de la soupape, desserrez l'écrou de réglage et tournez pour ajuster.

Attention : Quand vous ajustez la valve, ne vous trompez pas de 180° sur la position du vilebrequin.

Réglage et ajustement du jeu des soupapes

Espace valve : IN. : 0.08 mm (admission)

EX. : 0.12 mm (échappement)

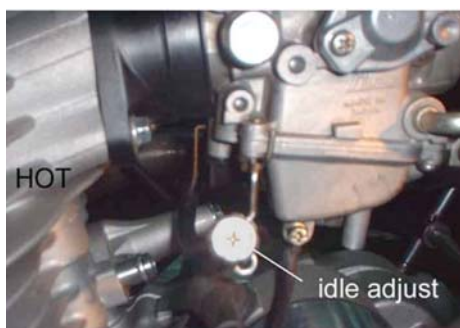
Desserrez l'écran de blocage et faites tourner le boulon de réglage jusqu'à obtenir le jeu spécifié.

- Resserrez l'écran de blocage et vérifiez le jeu à nouveau. Utilisez l'outil spécifique de réglage de jeu aux soupapes.



VERIFIER ET AJUSTER REGLAGE DU REGIME DE RALENTI

- ❖ Le réglage du régime de ralenti du moteur doit se faire quand le moteur est chaud.
- Connectez le tachymètre (compte tours) et enclenchez le moteur.
- Avant de régler le ralenti, soyez sûr que l'écartement des électrodes des bougies d'allumage est correct. En outre, tournez le guidon de la gauche vers la droite et notez s' il y a un changement de régime. Si tel est le cas, vérifiez le cheminement et les points de passage du câble de gaz. Assurez vous de remédier à ce problème avant de poursuivre.



Attention:

Utilisez un tournevis pour ajuster la vitesse afin d'éviter des blessures.

- Ajustez le régime de ralenti et ajustez la vis pour atteindre une vitesse de ralenti normale. La vitesse à vide est d'environ 1400 ± 100 rpm.

SYNCHRONISATION D'ALLUMAGE

Le circuit d'allumage de ce quad est commandé par C.D.I, ainsi vous n'avez pas besoin de faire de réglages. Si la synchronisation d'allumage n'est pas correcte alors vérifiez le circuit d'allumage.

- Enlevez le capuchon 14 mm A.C.G.
- Au moyen d'une lampe stroboscopique, vérifiez le point d'avance. Lorsque le moteur tourne au ralenti, la marque « F » gravée sur le volant doit apparaître au travers du trou de contrôle du carter d'allumage.



VERIFIER ET AJUSTER

AVANCE A L'ALLUMAGE

- Utilisez la lampe stroboscopique pour vérifier l'avance à l'allumage.
- Si les repères du carter d'allumage et du volant coïncident, c'est que le réglage et l'avance sont corrects.



COMPRESSION DES CYLINDRES

- Enlevez le capuchon et la bougie.
- Installez l'indicateur de pression.
- Ouvrez les gaz et appuyez le bouton Marche / Arrêt électrique.



La pression normale du cylindre est de 12~14 kg/cm².

- Si la pression de cylindre est trop basse alors :
 - les soupapes ferment mal ?
 - le jeu du culbuteur est insuffisant ?
 - le joint de culasse est abîmé ?
 - les segments sont usés ?
 - le piston ou le cylindre est/sont usé(s) ?

Si la pression de cylindre est trop haute, alors vérifiez dans la chambre de combustion et sur la tête supérieure du piston, s'il y a des résidus de carbone.



VERIFICATION ET REGLAGES HUILE DE MOTEUR



Quand vous vérifiez la quantité d'huile, le véhicule doit rester à niveau plat.

- Stoppez le moteur et enlevez la jauge de niveau d'huile. Dévissez le bouchon de remplissage d'huile moteur situé sur la partie avant droite du moteur et retirez le tube de jauge. Si le niveau d'huile se situe dans la marque inférieure de la mesure, alors la quantité d'huile est suffisante.

Remplissez l'huile moteur si le niveau est trop bas.

L'huile standard est la SAE 10W / 40.
Réinstallez l'indicateur de niveau.

Changer l'huile moteur :

- Enlevez la jauge de niveau d'huile. Dévissez et retirez le boulon libérant l'huile sous le moteur
- Vissez le boulon libérant l'huile

Remplissez d'huile à moteur.

Changez la rondelle du bouchon si celle-ci est endommagée.

Quantité d'huile de moteur :

Capacité : 2.0 Lit

Changement : 1.6 Lit

- Vérifiez toutes les pièces après assemblage.

CHAINE D'ENTRAINEMENT

Vérifier l'état de la chaîne

- La chaîne d'entraînement devra être vérifiée, ajustée et lubrifiée régulièrement.
- Inspectez la chaîne à un point sur la course inférieure environ à mi-chemin entre les pignons.

Le jeu libre de la chaîne devrait être de 10-20 mm en haut et en bas.



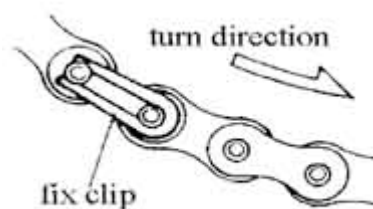
20~30mm



VERIFICATION ET REGLAGES

- Inspectez les dents du pignon avant pour déceler une usure excessive. Vérifiez qu'il n'y a aucun jeu de pignon.

Quand vous installerez la chaîne prenez garde au sens des clips.



SYSTEME DE FREINAGE

Frein de stationnement et frein arrière

Vérifiez les plaquettes de frein et si elles ont du jeu ou sont faussées, changez les.

Vérifiez le jeu du levier de frein

Jeu normal : 10~20 mm

Si le jeu de levier de frein est important, ajustez les boulons de réglage sur le levier droit du frein.

Si le jeu du frein arrière est au dessus de la normale ajustez alors l'écrou de réglage de l'étrier arrière situé sur les bras oscillant.



❖L'écrou de réglage doit être aligné avec la goupille, une légère déviation peut avoir comme conséquence de modifier le jeu de frein lors de la sollicitation du frein.

DIRECTION

Rotation de direction du côté droit vers le côté gauche

Vérifiez le bon fonctionnement de la direction.

Soyez sûr que les câbles et fils électriques n'affectent pas la mobilité du guidon.



VERIFICATION ET REGLAGES

BOULONS ET ECROUS

- Vérifiez les écrous et les boulons de chaque partie.
Si certains boulons, écrous se trouvent être desserrés, resserrez les en leur appliquant le couple préconisé.

SUSPENSIONS

Avant

- Tenez le frein et poussez le guidon.
- Vérifiez le mouvement de la fourche et les autres pièces afin de détecter une fuite éventuelle ou un manque de dureté.

Arrière

- Vérifiez l'amortis de la suspension arrière.
- Vérifiez le bon fonctionnement des parties articulées.

Inspectez les suspensions rapidement avant chaque utilisation.



□ PNEU / JANTE

- Vérifiez que les pneus n'aient pas de déchirures apparente, etc...
- Vérifiez la bonne pression des pneus.
- La pression des pneus dépend des différentes conditions d'utilisation alors vérifiez les indications du pneu pour connaître la tolérance de pression.



VERIFICATIONS ET REGLAGES

- Vérifiez que l'écrou et l'axe de la roue avant ne soient pas desserrés.
- Vérifiez l'écrou de la roue arrière.

Couple de serrage :

Roue avant 18 mm (écrou) : 14 kg-m

Roue arrière 18 mm (écrou) : 14 kg-m



NOTES

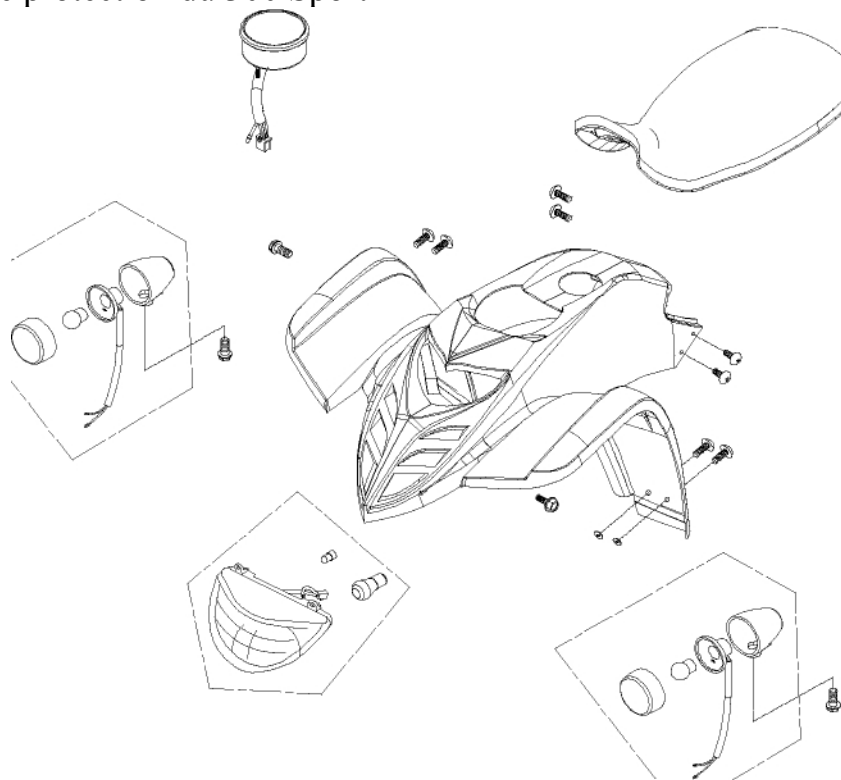
PROTECTION / SILENCIEUX

Information de préparation

- Ne forcez pas en enlevant les pièces de protection du quad, car elles sont reliées à d'autres parties.
- Veuillez procéder selon les consignes lors du raccordement des câbles et fils électriques.

Enlever les parties de protection du 300 Sport

Protections avant

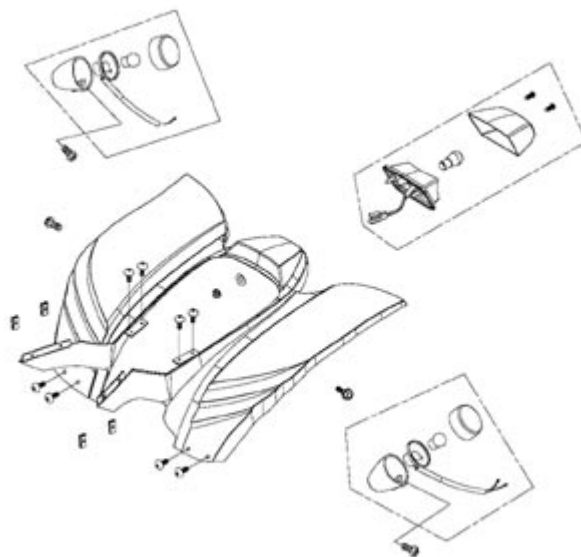


- Tirez l'unité de libération du siège et enlevez le siège.
- Libérez le frein et les câbles de commande de puissance du guidon puis débranchez les fils du comodo.
- Débranchez les clignotants droits et gauche.
- Pour démonter le compteur de vitesse, enlevez les 2 écrous nylstop et ensuite retirez le compteur de son support.
- Enlevez les 4 boulons, retirez le guidon.
- Enlevez les 6 boulons Phillips et les 2 boulons à créneaux.
- Débranchez le phare avant.
- Enlevez les parties des protections plastiques.

Note : Quand vous assemblez les pièces ci-dessus, faites l'opération inverse des séquences de démontage.

PROTECTIONS, SILENCIEUX

Protections arrières



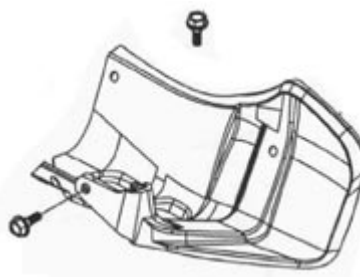
- Libérez les fils de clignotant droit et gauche, puis libérez le clignotant.
- Enlevez les 2 écrous nylstop et libérez le raccordement de lumière puis déconnectez le feu arrière.
- Enlevez les 8 boulons Phillips et les 2 boulons à créneaux.
- Enlevez la protection arrière.

Attention:

❖ En assemblant les pièces ci-dessus, assurez vous d'avoir respecter les bonnes connections entre les différents éléments.

G / D Garde boue arrière

- Enlevez les 2 boulons à créneaux et les 2 boulons à tête épaulée.
- Enlevez les garde boues arrières droit et gauche.



PROTECTIONS, SILENCIEUX

Silencieux

Couple de serrage:

Boulon fixe de silencieux : 3.5kg-m

Le silencieux reliant l'écrou : 1.2kg-m

Troubles Diagnostiqués:

Le niveau sonore d'échappement est trop haut

Silencieux cassé

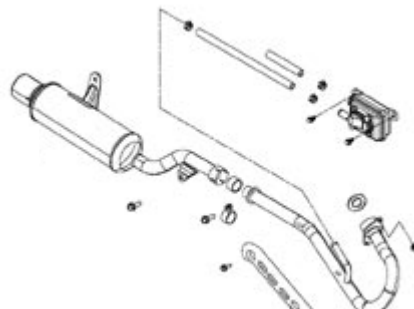
Silencieux percé

Pas assez de puissance

Silencieux percé

Silencieux bouché

Silencieux bosselé



Enlever le silencieux:

- Enlevez les 2 écrous reliés au cylindre.
- Enlevez le boulon de bride et les 2 boulons à tête épaulée de fixation du cadre.
- Pressez sur les colliers circlip afin d'enlever la boîte à clapets du tube d'échappement.
- Enlevez le silencieux et le joint.

Note: Quand vous assemblerez le silencieux, n'oubliez pas de mettre le joint sur le silencieux d'abord. Utilisez un joint neuf après avoir démonté le silencieux.

MEMO

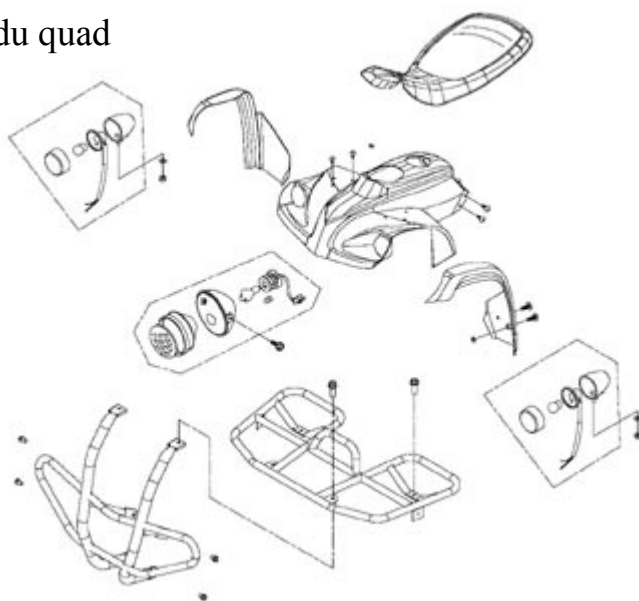
PROTECTIONS, SILENCIEUX

Information de préparation

- Ne forcez pas en enlevant les pièces de protection du quad, car elles sont reliées à d'autres parties.
- Veuillez, selon la consigne d'utilisation, assembler les câbles et la monture.
- Conformez vous aux instructions lors du raccordement des câbles, des connexions, et des fils électriques.

Enlever la protection du quad

Protections avants

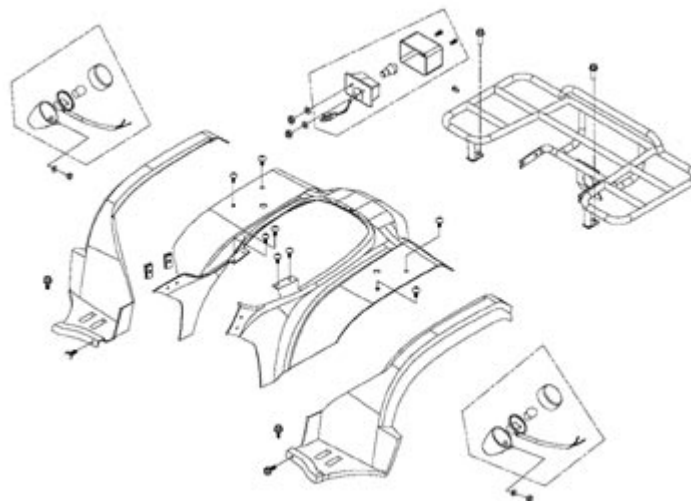


- Tirez l'unité de libération du siège et enlevez le siège.
- Libérez le frein et les câbles de commande de puissance du guidon puis débranchez la poignée et déconnectez les fils.
- Débranchez les clignotants droit et gauche.
- Pour démonter le compteur de vitesse, enlevez les 2 écrous nylstop et ensuite retirez le compteur de l'assemblage.
- Enlevez les 4 boulons Allen et retirez le guidon.
- Enlevez les 6 boulons Phillips et les 2 boulons à créneaux.
- Débranchez les fils des groupes optiques.
- Enlevez les parties de protection plastique.

Note: Quand vous assemblez les pièces ci-dessus faites l'opération inverse des séquences de démontage.

PROTECTIONS, SILENCIEUX

Protections arrières



- Les 4 boulons à tête épaulée enlevés, déposez les butoirs arrières.
- Débranchez les clignotants droit et gauche.
- Après avoir enlevé les 2 écrous nylstop et enlevé le raccordement, déposez le feu arrière.
- Enlevez les 8 boulons Phillips et les 6 boulons à créneaux.
- Enlevez la protection arrière.

Attention:

❖ En assemblant les pièces ci-dessus, veuillez vous assurer de la connexion adéquate des éléments entre eux.

PROTECTIONS, SILENCIEUX

Silencieux

Couple de serrage:

Boulon de fixation de silencieux : 3.5kg-m

Ecrou de raccordement : 1.2kg-m

Troubles Diagnostiqués:

Le niveau sonore d'échappement est trop haut

Silencieux cassé

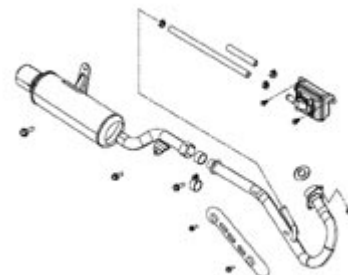
Silencieux percé

Pas assez de puissance

Silencieux percé

Silencieux obstrué

Silencieux bosselé



Enlever le silencieux:

- Enlevez les 2 écrous reliés au cylindre.
- Enlevez le boulon hexagonal et les 2 boulons à tête épaulée de fixation au cadre.
- Tirez, pour ouvrir, un clips d'échappement et pour desserrer les éléments tubulaires de valve EX. Pipe.
- Enlevez le silencieux et le joint.

Note: Quand vous assemblerez le silencieux, n'oubliez pas de mettre le joint sur le silencieux d'abord. Remplacez par un nouveau joint après démontage du silencieux.

MEMO

SYSTEME DE LUBRIFICATION

DIAGNOSTIQUE

Quantité d'huile réduite

- Consommation normale
- Fuite d'huile
- Segments usés ou mal montés
- Siège de soupape usé

Combustion

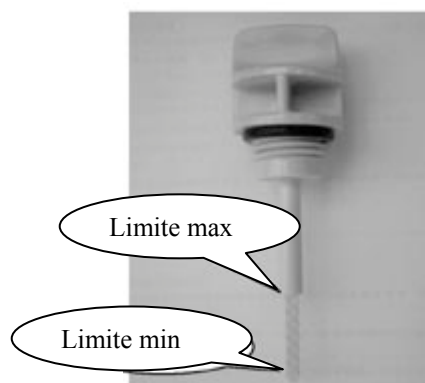
- Pas de pression d'huile ou pression trop faible
- Passage d'huile obstrué
- Type d'huile incorrect

HUILE ET FILTRE

Quantité d'huile

- ❖ Lorsque vous vérifiez la quantité d'huile, le véhicule doit être sur une surface plane.
- ❖ Faites tourner le moteur à peu près 2~3 min. puis arrêtez. Après 2~3 min. vérifiez la quantité d'huile.

- Enlevez l'indicateur de niveau et vérifiez le niveau minimal puis ajoutez l'huile standard jusqu'à la limite supérieure.



Echange d'huile

- ❖ L'huile de moteur coule plus aisément lorsque le moteur est chaud.
- ❖ Le boulon de vidange se trouve sur le demi carter droit
Couple de serrage : 5 kg-m

- Enlevez le couvercle du carter droit. Pour vérifier et nettoyer le filtre à huile. Changez le filtre s'il est endommagé.
- Ajoutez la bonne quantité d'huile
Désassemblage moteur : L. 2,0
Changement d'huile : L 1,6



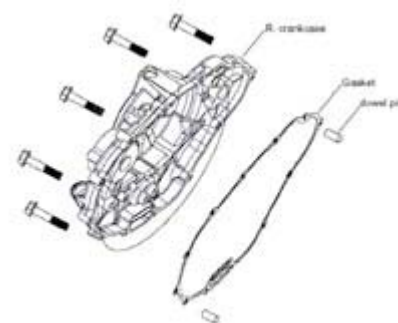
- Vérifiez l'huile de moteur et les fuites. Sinon, démarrez le moteur et faites le tourner au ralenti pendant quelques minutes et vérifiez le niveau d'huile à nouveau.

SYSTEME DE LUBRIFICATION

EMBRAYAGE

Retrait

- Retirez le siège et le carénage. (voir 3-1, 3-2)
- Retirez écrou 2×10 mm hexagonal du repose-pied gauche (foot peg) et les 2 vis Philips du garde-boue arrière.
- Retirez le repose-pied et le garde-boue ensemble.
- Retirez les 12 boulons du couvercle de carter droit et retirer ce dernier.
- Retirez le joint et les 2 pièces de centrage.
- Desserrez l'écran de fixation du câble d'embrayage du côté gauche du moteur.
- Retirez le câble du levier droit de l'embrayage au dessus du couvercle du carter droit.



SYSTEME DE LUBRIFICATION

- Enlevez les boulons 2×M8-25 mm hexagonal du maître cylindre. Cela permet de baisser la pédale de frein pour un démontage facile.
- Retirez le ressort de rappel de la pédale du frein.



- Soulevez le véhicule à partir de la droite et basculer vers la gauche.
- Enlevez ensuite l'écrou de fixation de la durite d'huile sur le couvercle du carter droit.



Attention à ne pas perdre les rondelles en cuivre.



- Enlevez le boulon du levier de verrouillage de marche arrière.

SYSTEME DE LUBRIFICATION

- Enlevez les boulons 2×M6-12 mm hexagonal ensemble avec le boîtier du contacteur.



- Débranchez les connecteurs de la prise.

Attention :

❖ Notez que le fil de voyant vert est pour le signal du point mort, le fil gris est pour le signal de la marche arrière.



- Enlevez les vis de 10 ×M6-32 mm, 1 ×M6-40 mm et 1×M6-50 mm.



- Tenir à l'écart tous les fils, câbles. Tapez légèrement sur le couvercle de carter droit pour l'enlever.



SYSTEME DE LUBRIFICATION

- Enlevez le joint du couvercle de carter droit et prenez garde de ne pas perdre les pions de centrage.



- Enlevez les vis 4×M6-28 mm hexagonal et les 4 ressorts sous la plaque levier de l'embrayage. Tenez la platine avec le roulement .



- Avant de retirer l'écran, repoussez la languette de frein.



- Enlevez l'écran et retirez la noix d'embrayage.



SYSTEME DE LUBRIFICATION

- Enlevez la noix d'embrayage.
- Procédez à l'inverse pour le remontage.

Attention :

* Notez que toutes les pions de centrage prennent place sur le carter.

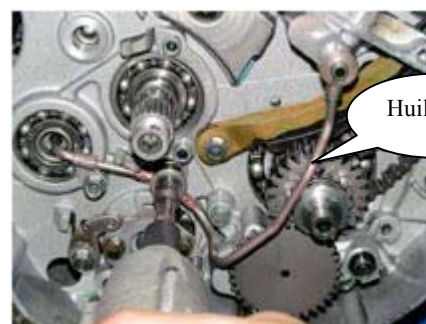
* Utilisez un joint neuf pour le remontage.



POMPE A HUILE

Enlever

- Le O Ring du passage d'huile.
- Pour retirer la durite d'huile du carter, enlevez les 2 vis.
- Tirez délicatement sur la durite d'huile pour la retirer du carter.
- Retirez le pion de centrage, le O Ring et la durite d'huile.

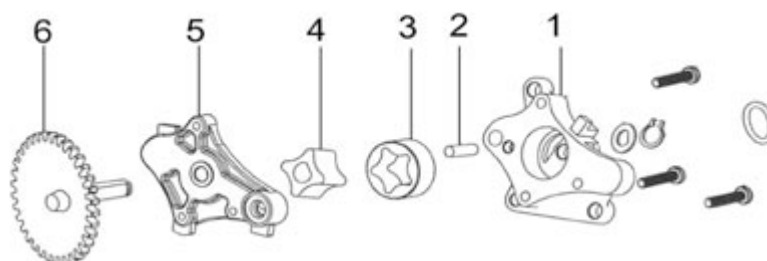


- Enlevez les vis de montage de la pompe à huile. Utilisez la procédure inverse pour remonter les pièces qui ont été enlevées.



SYSTEME DE LUBRIFICATION

Démontage de la pompe à huile:



1. Pompe à huile
2. Axe de centrage
3. Rotor extérieur de la pompe

4. Rotor interne de la pompe
5. Couvercle pompe à huile
6. Pignon d'entraînement

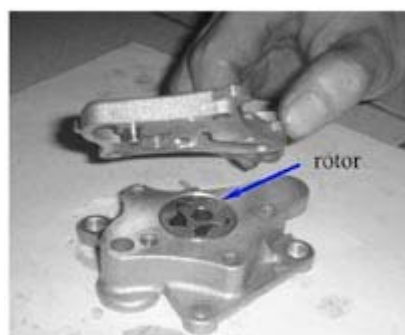
- Enlevez le circlip et la rondelle.



- Enlevez les vis de couverture de la pompe et séparez de celle du corps de la pompe.



- Enlevez le pignon d'entraînement de la pompe.



SYSTEME DE LUBRIFICATION

Vérifier:

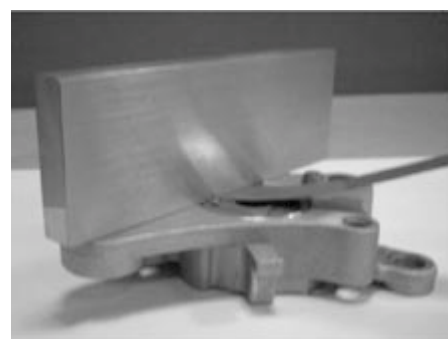
- Vérifiez l'écart entre la pompe et le rotor externe.
Ecart limite : 0.25 mm.



- Vérifiez l'écart entre le rotor interne et le rotor externe.
Ecart limite: 0.2 mm.



- Vérifiez l'écart entre le rotor et un bord droit sur le corps de la pompe.
Ecart limite: 0.1 mm.



SYSTEME DE LUBRIFICATION

Assemblage :

- Montez le rotor interne et externe, puis installez l'axe de la pompe.
En l'installant, veillez à ce que le point dans le rotor interne soit en face de celui du rotor externe.

- Verrouillage de la vis.
Après installation, tournez légèrement la pompe et assurez vous qu'elle fonctionne normalement.
Ajoutez l'huile standard dans la pompe et l'installer.

Installation :

- Remettez la pompe dans le carter selon la séquence inverse.
- Installez l'axe de verrouillage.
- Jetez l'ancien joint et remplacez le avec un joint neuf de couvercle de carter.

MEMO

SYSTEME DE CARBURATION

TROUBLES / DIAGNOSTIQUES

Difficultés au démarrage

- Pas d'étincelle de la bougie.
- Compression trop basse.
- Pas d'essence dans le carburateur.
- Passage d'air obstrué dans le filtre à air.
- Passage d'essence obstrué dans les tuyaux.
- Défaut du film en caoutchouc dans le carburateur.
- Mauvais ajustement du niveau de carburant dans la cuve.

Trop d'essence dans le carburateur

- Passage d'air dans le filtre à air obstrué.
- Trop de carburant.
- Mise à l'air libre bouchée.
- Carburant éventé.
- Starter défectueux.
- Circuit de ralenti bouché ou starter bloqué.

Trop plein d'essence / mélange air

- Starter défectueux.
- Pointeau défectueux.
- Trop de carburant = débordement.
- Circuit d'air bouché à l'intérieur du carburateur.
- Filtre à air colmaté.
- Niveau carburant trop haut.

Le silencieux fait du bruit lors de la décélération

- Trop d'air - mélange trop pauvre.
- Fonctionnement anormal de la boîte à clapets.
- Richesse insuffisante au ralenti.

Allumage interrompu lors de l'accélération.

- Anomalie dans le système d'allumage.
- Mixture fuel / air trop pauvre.

Difficulté à démarrer, moteur s'arrête, vitesse non stable

- Mauvaise alimentation du carburant.
- Anomalie dans le système d'allumage.
- Mixture Fuel / Air trop pauvre / riche.
- Carburant éventé.
- Mauvais réglage du ralenti.
- Mauvais ajustement de la quantité de carburant.
- Arrivée d'air bouchée sur circuit ralenti.
- Trop de carburant = débordement.
- Starter défectueux.
- Mauvais ajustement du niveau de carburant.

Fuel/Air mixture trop pauvre

- Prise d'air dans le carburateur.
- Pointeau bloqué.
- Niveau de carburant trop bas.
- Système de carburant obstrué.
- Air dans le système de carburant.
- Fonctionnement anormal du boisseau.

SYSTEME DE CARBURATION

MISE EN PLACE DU CABURATEUR

• Avant d'enlever la vis de richesse du carburateur, n'oubliez pas de compter de nombre de tours en la vissant à fond.

Le réglage normal est : 1 à 1 1/4 de tours

• Après chauffage du moteur, ajustez la vis de butée du boisseau pour régler le régime de ralenti standard.

Moteur au régime de ralenti rev. : 1400±100 rpm

• Augmentez légèrement le régime du moteur pour quelque temps et lâchez l'accélérateur en position ralenti.

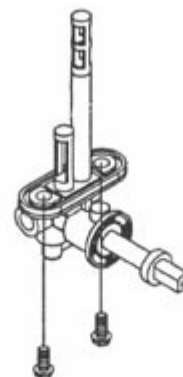
• Si le régime moteur n'est pas stable, reprendre la procédure de réglage de la vis de richesse et de ralenti jusqu'à obtenir le bon régime.

Attention : Interdit de fumer !

ROBINET D'ESSENCE

Enlevez la durite de carburant du carburateur.

Vérifiez que le robinet d'essence fonctionne normalement.



ASSEMBLAGE DU FILTRE A AIR

• Tirez pour ouvrir, les 4 clips du couvercle du filtre à air puis retirez le couvercle.

• Desserrez les 4 vis de fixation sur le cadre pour démonter le filtre à air.

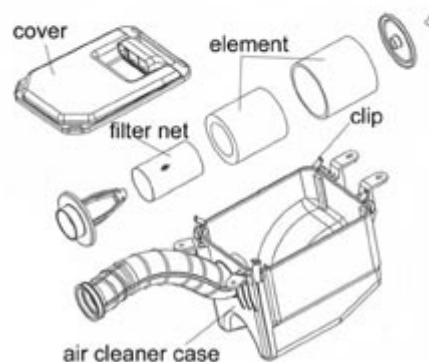
Vérifier

• Vérifiez les éléments du filtre pour voir s'il y a des saletés qui bloquent.

• Remplacez les éléments du filtre si nécessaire.

• Procédez à l'inverse pour le remontage.

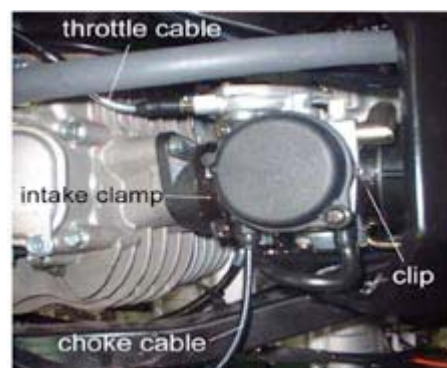
• Nettoyez les éléments avec un solvant et pulvérisez de l'huile moteur sur l'élément en mousse.



SYSTEME DE CARBURATION

Enlever le carburateur

- Devissez la vis de purge pour vidanger la cuve du carburateur.
- Défaitez la durite d'alimentation du carburant, ainsi que la durite à dépression.
- Défaitez le collier de la pipe d'admission.
- Enlevez le clip de guide du tuyau.
- Enlevez le câble de starter du carburateur.
- Enlevez l'étai.
- Enlevez le clip de guide du tuyau.
- Enlevez le câble du starter du carburateur.
- Enlevez le câble de l'accélérateur.



Démontage du carburateur

Enlevez le raccord de purge de la cuve ainsi que le joint torique et les vis du couvercle de la pompe de reprise.



Enlevez la couverture de pompe de reprise, le ressort de diaphragme et le diaphragme.



Enlevez les vis de la chambre du flotteur, la chambre du flotteur et son joint torique.



Enlevez la vis et l'axe du flotteur, enlevez ensuite le flotteur.



SYSTEME DE CARBURATION

- Enlevez le pointeau de sur son siège



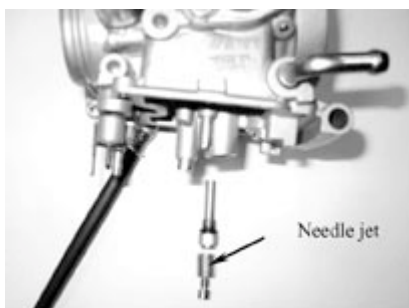
Tout en maintenant le puit de l'aiguille avec une clé plate, dévissez le gicleur principal.
Ensuite, enlevez le puit d'aiguille et l'écran.



Attention :

Ne pas endommager le gicleur principal.

- Enlevez le puit d'aiguille



- Défaire les vis du couvercle de boisseau et enlevez le couvercle.



- Enlevez le boisseau

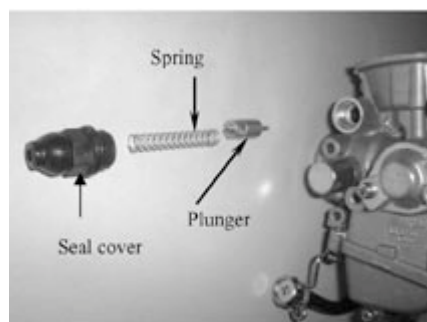


SYSTEME DE CARBURATION

- Enlevez l'aiguille
- Réglez la position du circlip pour ajuster l'aiguille.



- Enlevez le joint, ressort et plongeur



DEMONTAGE ET INSTALLATION DU MOTEUR

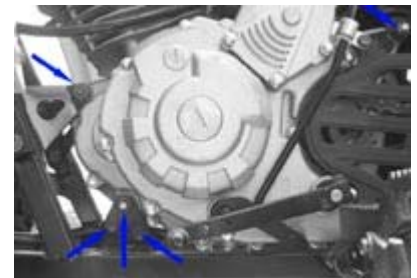
ENGINE REMOVAL

Remove Engine

- Vidangez l'huile de moteur.
- Enlevez le siège et le repose pied gauche.
- Débranchez le câble négatif de la batterie.
- Enlevez le réservoir de carburant.
- Enlevez le carburateur et le filtre à air.
- Enlevez le système d'échappement.

Marquez et débranchez les fils suivants :

- Fil de bougie d'allumage
 - Générateur d'impulsion d'allumage alternatif (broche à 3 fiches)
 - Contacteurs de point mort et de marche arrière.
 - Câble du démarreur.
- Débranchez le câble de marche arrière
 - Enlevez la pédale de changement de vitesse.
 - Démontez le câble d'embrayage du levier de came
 - Détachez le câble de l'étrier.
 - Enlevez le cache du pignon de sortie de boîte et retirez la chaîne de transmission de sorte qu'elle ne gêne pas la dépose du moteur.
 - Enlevez les boulons de fixation du moteur, écrous et étriers à l'avant supérieur, arrière supérieur, abaissez l'avant et l'arrière.
 - Avec une aide auxiliaire, soulevez le moteur et placez le du côté gauche.
 - Abaissez lentement le moteur sur une surface de travail appropriée.



DEMONTAGE ET INSTALLATION DU MOTEUR

INSTALLATION

- Le montage du moteur et serrage des écrous selon le couple de serrage standard.

Couple de serrage:

Écrous M10 d'étriers support moteur : 4.0 kg-m

- Placez un cric de plancher sous le moteur. Soyez sûr de protéger le moteur contre la tête du cric avec une cale en bois. Soulevez le moteur pour aligner les trous de boulon de fixation, installez alors les étriers, boulons et écrous.
- Le reste de l'installation est l'inverse des étapes de déplacement, avec les additions suivantes :
 - a) Utilisez les joints neufs à tous les raccords de pipe d'échappement.
 - b) Réglez le câble d'embrayage et le câble d'accélérateur.
 - c) Remplissez le moteur d'huile. Démarrez le moteur et vérifiez scrupuleusement les fuites.

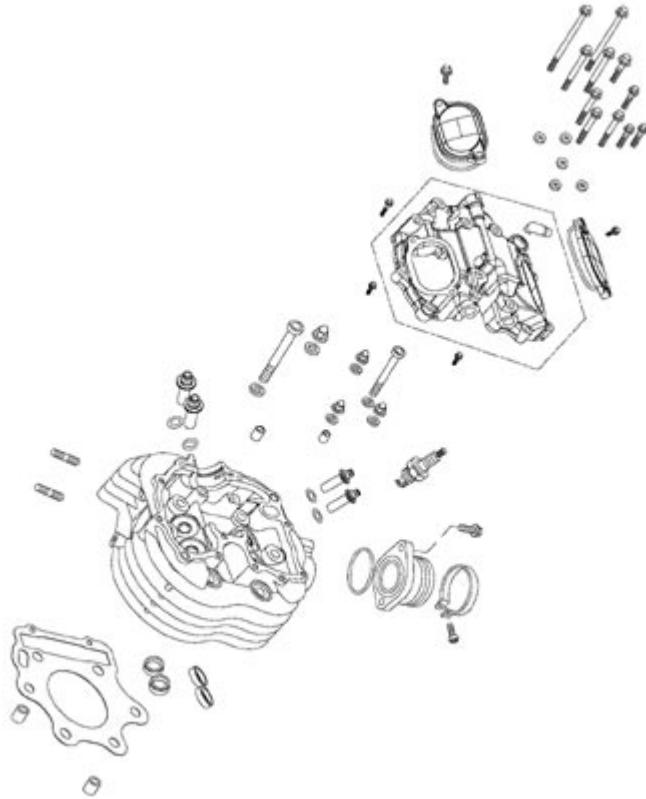
Une fois le moteur monté, assurez-vous d'avoir vérifié le jeu du câble d'accélérateur.

Employez le procédé inverse pour installer les pièces qui ont été enlevées.

NOTE :

- * Tous les câbles de l'installation électrique doivent être dans la bonne position.
-

CULASSE / SOUPAPES



TROUBLES / DIAGNOSTIQUES

Régime de ralenti instable

- Taux de compression trop bas.
- Mauvais jeu aux soupapes.
- Soupapes tordues ou brûlées.
- Mauvais calage de la distribution.
- Ressorts de soupapes endommagés.
- Mauvaise étanchéité des soupapes.
- Sièges abîmés.
- Fuite au joint de culasse.
- Plan de joint de la culasse déformé.
- Bougies inappropriées.

Jeu aux soupapes : 0.08 mm

Pression de compression trop haute

- Trop de résidus de carbone dans la chambre de combustion.

Emission de fumée blanche

- Soupapes ou usure du guide de soupapes.
- Fuite aux joints de queues de soupapes.

Bruit

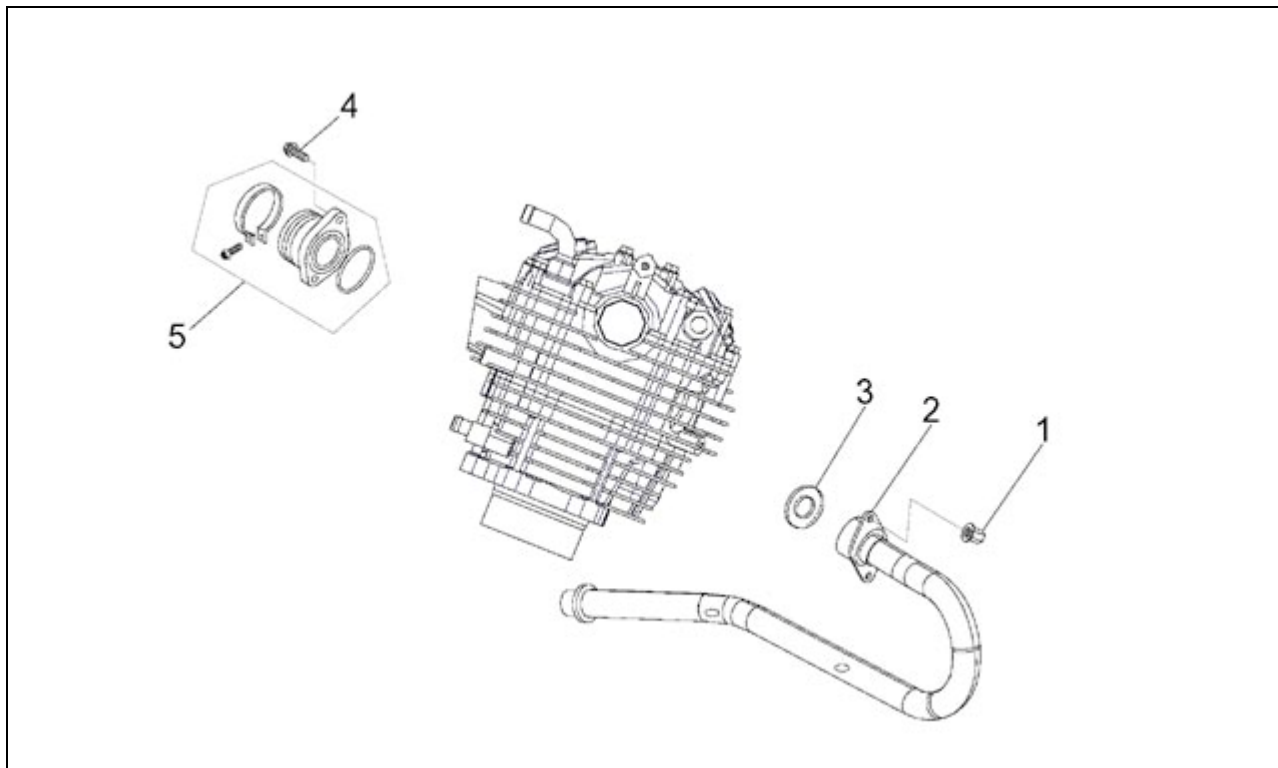
- Mauvais ajustement du jeu aux soupapes.
- Brûlure ou ressort de soupape endommagé.
- Usure d'arbre à cames ou des basculeurs.
- Usure des éléments du guide de chaîne de distribution.

CULASSE / SOUPAPES

Attention les opérations :

- Peuvent être faites si le moteur est installé dans le véhicule.
- Nettoyage avant les opérations, évitez la poussière.
- Enlevez les résidus de joints sur les surfaces de contact.
- Evitez les tournevis qui détériorent les plans de joint en enlevant cylindre et tête de cylindre.
- Nettoyez les pièces, appliquer l'huile de moteur indiquée sur la façade lisse avant installation.

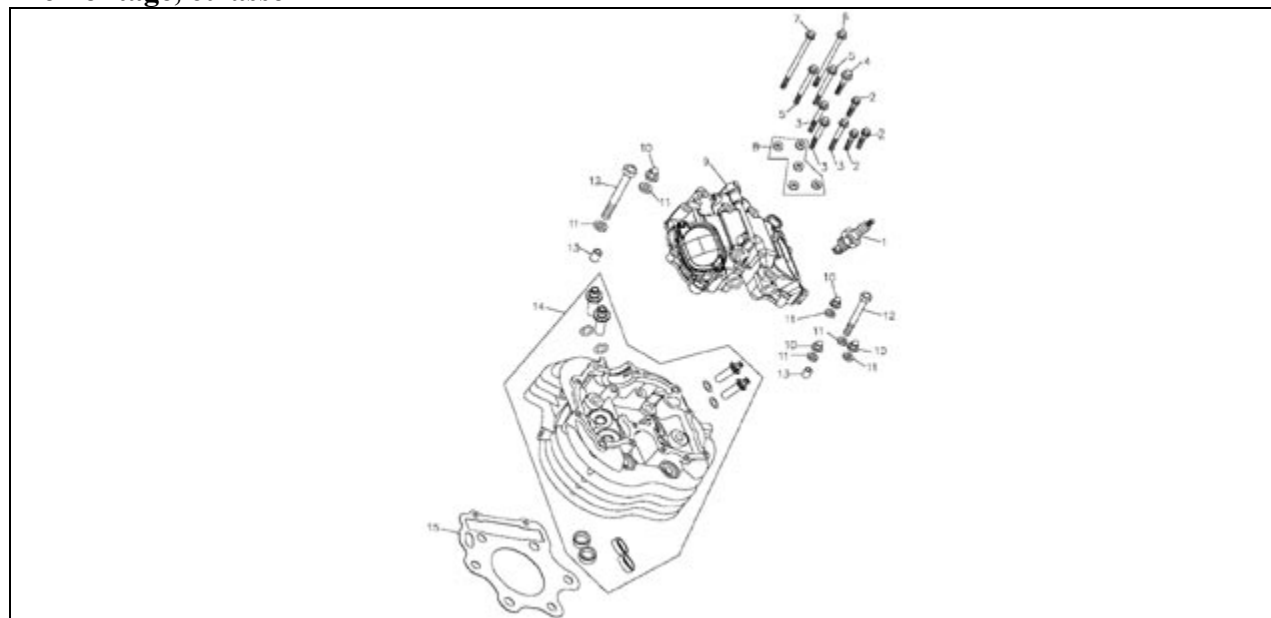
Enlever la culasse



SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	Désassemblage		
1	Ecrou borgne du tuyau d'échappement (8mm)	2	Dévisser les écrous, croiser 2~3 fois ATTENTION: Ne pas frapper les ailettes de refroidissement.
2	Echappement de la section avant	1	
3	Joint d'échappement	1	
4	Boulon hexagonal	2	
5	Ensemble pipe d'admission	1	
	Assemblage		
	5→1		Opération avec séquences, démontage différent. Serrer les boulons sur les têtes de cylindre 2~3 fois.

CULASSE / SOUPAPES

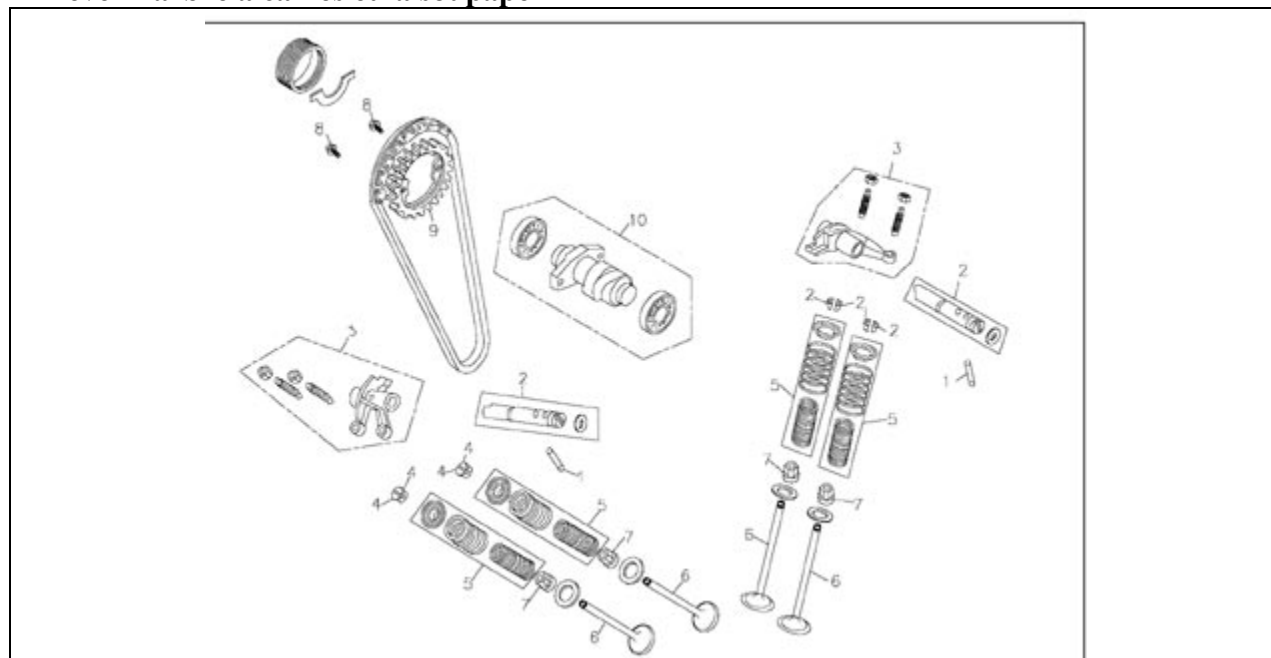
Démontage, culasse



SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	Démontage		
1	Bougie	1	
2	Boulon à tête épaulée	3	6×28
3	Boulon à tête épaulée	3	6×52
4	Boulon à tête épaulée	1	6×35
5	Boulon à tête épaulée	2	6×80
6	Boulon à tête épaulée	1	6×115
7	Boulon à tête épaulée	1	6×136
8	Rondelle plate	5	6.5×14×1.6
9	Couvercle de culasse	1	
10	Écrou à rondelle	4	M10×P1.5
11	Rondelle plate	6	10×20×2
12	Boulon Allen	2	10×105×P1.25
13	Pion de centrage	2	8×12
14	Culasse	1	
15	Joint de culasse	1	Vérifier le joint de culasse (dommages ou mauvais montage...)
	Assemblage 15→1		Avec une séquence d'opération contraire au démontage.

CULASSE / SOUPAPES

Enlever l'arbre à cames et la soupape



SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	Désassemblage		
1	Axe de verrouillage	2	Les pions de centrage sont localisés en dessous de la couverture de la tête de cylindre. Utiliser une vis de 8 mm pour retirer les axes vers la droite.
2	Axe de basculeur	2	
3	Ensemble basculeur	2	
4	Demi-lune soupape	8	
5	Ressort de soupape	4	
6	Soupape d'admission / échappement	4	
7	Joint de queue de soupapes	4	
8	Boulon à tête épaulée	2	
9	Pignon d'arbre à cames	1	
10	Arbre à cames complet	1	
	Assemblage 10→1		Opération avec une séquence contraire au démontage

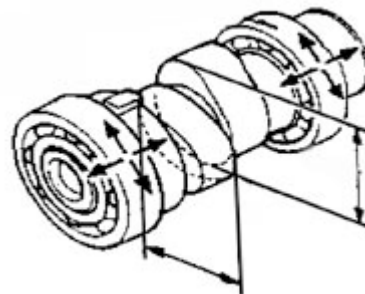
CULASSE / SOUPAPES

- Vérifiez le roulement d'arbre à cames pour voir s'il est usagé.

Limite de fonctionnement:

Remplacer si IN. Came en dessous de 35.57 mm
EX. Came en dessous de 35.58 mm

- Vérifiez les roulements de l'arbre à cames pour voir s'ils sont usés ou fatigués. S'il sont endommagés, changez l'ensemble de l'arbre à cames.



- Vérifiez les basculeurs et leur axe
- Vérifiez le diamètre intérieur des basculeurs

Limite de fonctionnement:

Remplacez au delà de 12.04 mm

- Vérifiez le diamètre des axes des basculeurs

Limite d'usure :

Remplacer en dessous de 11.92 mm

Note : Si la surface des poussoirs est usée, vérifiez également l'état des cames.



- Vérifiez l'écart entre les basculeurs et leurs axes

Limite de fonctionnement:

Remplacez au delà de 0.07 mm

Enlever les soupapes

Utilisez l'outil à ressort de la valve, pour enlever le support de ressort, demi-lune, soupape et joint.

Note □ □ Les pièces enlevées doivent être placées dans un certain ordre. Assemblage dans l'ordre opposé.



CULASSE / SOUPAPES

Vérifier la culasse

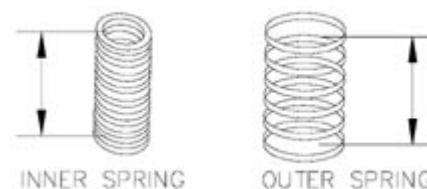
- Vérifiez le trou de la bougie d'allumage et du guide de soupape pour voir s'il est endommagé.

Vérifiez la longueur libre du ressort de soupape

Limite de fonctionnement:

Ressort extérieur: Remplacez sous 39.8 mm

Ressort intérieur: Remplacez sous 37.8 mm



Vérifiez la soupape et le guide de soupape

- Vérifiez la soupape pour voir s'elle est brûlé ou tordue.
- Vérifiez le mouvement entre la soupape et le guide, s'il est lisse ou pas.

Limite d'usure du diamètre des queues de soupapes :

Remplacez en dessous 5.45 mm

Limite d'usure du diamètre intérieur de guide de soupapes :

Remplacez en dessous de 5.53 mm



Assemblage de la culasse

- Installez les joints de queue de soupapes et les sièges de ressorts.

Note :

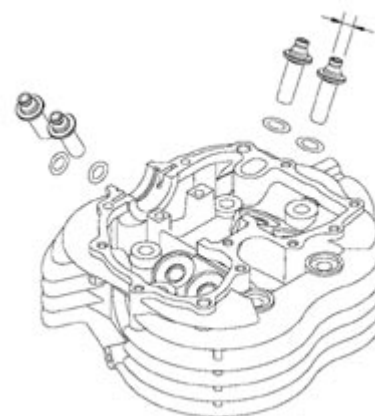
Installez de nouveaux joints de queues de soupapes.

- Installez la soupape sur la culasse avec de la graisse, le joint, le siège de ressort et installez les ressorts, et coupelles de ressort, utilisez les outils spéciaux d'assemblage.

Note:

L'extrémité pointue des demi-lunes tournées vers l'intérieur de la culasse.

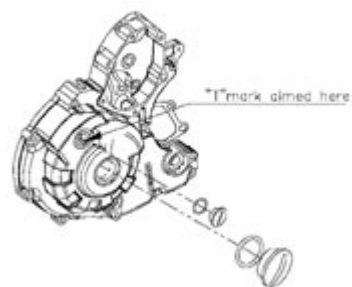
- Utilisez le marteau en caoutchouc, frappez le sommet de la valve 2 ~ 3 fois pour avoir une bonne mise en place entre la soupape et les demi-lunes.



CULASSE / SOUPAPES

Ajustement de l'arbre à cames

- Après l'installation de la culasse, il est nécessaire d'ajuster l'arbre à cames.
- Installez la chaîne sur le pignon d'arbre à cames, tourner le volant AGC, laisser la marque "T" coïncider avec le repère du carter d'allumage.



CYLINDRE / PISTON

TROUBLES / DIAGNOSTIQUES

Taux de compression trop bas

- Segment usé, brûlé ou cassé.
- Cylindre, piston endommagé ou usé.

Taux de compression trop haut

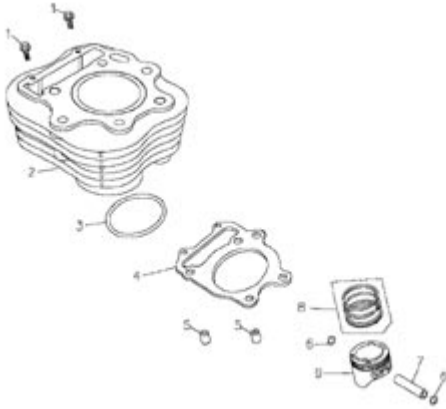
- Piston ou chambre de combustion remplie de calamine.
- Cylindre / piston mal appariés.

Echappement de fumée blanche

- Segment usé, brûlé ou cassé.
- Cylindre, piston endommagé ou usé.

Piston bruyant

- Piston, cylindre, ou segment endommagé.
- L'axe de piston et le piston usés.

Démontage du Cylindre / Piston


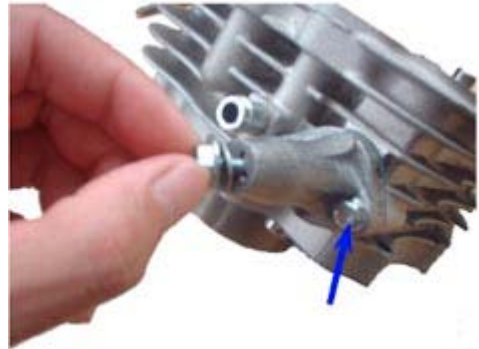
SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	Enlever le cylindre		
1	Cylindre et joint	2	
2	Boulon à tête d'épaulée	1	Attention: ne pas frapper les ailettes de refroidissement
3	Cylindre	1	
4	Joint torique	1	
5	Cylindre et joint	1	<input type="checkbox"/> Nettoyer les résidus de joint.
	Pions de centrage	2	<input type="checkbox"/> Remplacer si nécessaire.
			<input type="checkbox"/> Remplacer si déformé.
	Enlever le piston		
6	Circlip d'axe	2	<input type="checkbox"/> Attention: Ne pas frapper sur le piston en enlevant l'axe.
7	Axe de piston	1	
8	Jeu de segment de pistons	1	<input type="checkbox"/> Vérifiez le piston, l'axe et des segments de piston.
9	Piston	1	<input type="checkbox"/> Enlever les résidus de carbone
			Prenez garde de ne pas endommager les segments de pistons.
	Assemblage		
	9→1		<input type="checkbox"/> Opération avec une séquence inverse au démontage.

CYLINDRE / PISTON

Chaîne de distribution

ENLEVER

- Desserrez le boulon du tendeur de la chaîne et la rondelle.
- Le poussoir du tendeur de chaîne doit être verrouillé sur sa position rétractée avant d'enlever le tendeur.
- Défaire les vis du tendeur de chaîne et enlevez le tendeur du cylindre.
- Nettoyez tous les résidus du joint du corps tendeur et sa surface d'accouplement sur le bloc de cylindre.



Installation

- Lubrifiez les surfaces de friction des composants avec la graisse préconisée.
- Installez un nouveau joint de tendeur sur le cylindre.
- Coupez le collier plastique et enlevez le passe fil.
- Remplacez la vis de fermeture du tendeur avec une rondelle neuve et serrez au couple.



Désassemblage du Piston

- Le piston devrait avoir une marque IN sur sa périphérie qui indique le côté de l'admission du moteur.



CYLINDRE / PISTON

- Protéger vos yeux et mettez le circlip hors de son sillon avec un outil pointu.



- Poussez l'axe du piston à moitié et tirez à fond.



Inspection du Piston

- Enlevez le premier et le deuxième segment.



- Enlevez dans l'ordre l'élément supérieur, le ressort, puis l'élément inférieur de l'ensemble segment / racleur.
Attention : Ne pas rayer le piston durant le retrait du rail.



CYLINDRE / PISTON

- Mesurez l'espace entre le segment de piston et la gorge de piston.

Limite de fonctionnement :

Segment supérieur: remplacez au dessus de 0.11 mm

2^{ème} segment: remplacez au delà de 0.09 mm

- Enlevez les segments du piston et les mettre dans le cylindre.

Note : Utilisez le piston pour enfoncer les segments dans le cylindre.

- Mesurez l'écart d'ouverture du segment du piston.

Limite de fonctionnement :

Segment supérieur: remplacer au dessus de 0.5 mm

2^{ème} segment: remplacer au dessus 0.5 mm

- Mesurez le trou de l'axe de piston.

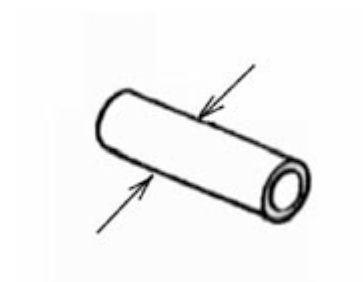
Limite de fonctionnement :

Remplacez si le diamètre intérieur est supérieur à 17.04 mm

- Mesurez le diamètre extérieur de l'axe de piston

Limite de fonctionnement :

Remplacez en dessous de 16.96 mm



CYLINDRE / PISTON

- Mesurez le diamètre extérieur du piston.

Note

Il est important de mesurer le diamètre extérieur en position verticale. Le point de mesure est à environ 5 mm de la jupe.

Limite de fonctionnement:

Remplacez en dessous de 73.9 mm



Installation des segments de piston

- Chaque segment doit être graissé à l'huile.

AVERTISSEMENT :

- * Ne rayez pas le piston et ne tordez pas les segments de piston.
- * La marque sur le piston doit faire face vers le haut.
- * Soyez sûr que les segments tournent librement ensuite sur le piston.



Piston / installation

- Nettoyez les résidus du joint sur le dessus du carter.
- Installez piston, axe et circlip.

AVERTISSEMENT

- "in" la marque sur le piston doit faire face au côté « admission ».
- Le circlip ne doit pas tomber dans le carter de vilebrequin.
- Mettre un chiffon sur la partie du carter restée ouverte.

CYLINDRE / PISTON

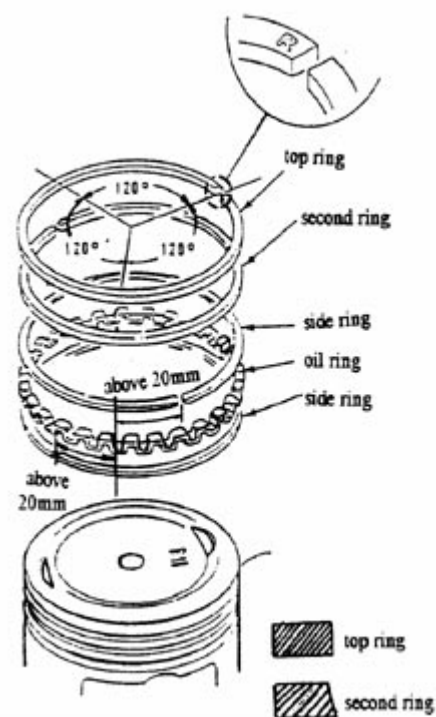
Cylindre / Installation

- Mettez les pions de centrage et le joint sur le dessus du carter.

- Les surfaces internes du cylindre, piston, et segments de piston doivent être graissés à l'huile.
- Prenez garde à la position des segments du piston et installez les sur le cylindre.

AVERTISSEMENT :

- * Ne pas endommager les segments de piston.
 - * Les ouvertures de segments ne doivent pas être alignées avec l'axe du piston et doivent être décalées de 120° les unes par rapport aux autres.
- Ajustez le cylindre dans la position correcte.
-



EMBAYAGE / SYSTEME DE DEMARRAGE

Diagnostic

L'embrayage patine à l'accélération

- Disque d'embrayage usé.
- Ressort fatigué.
- Pas de garde.

Passage de vitesse difficile

- Mauvais réglage de la garde
- Disque tordu

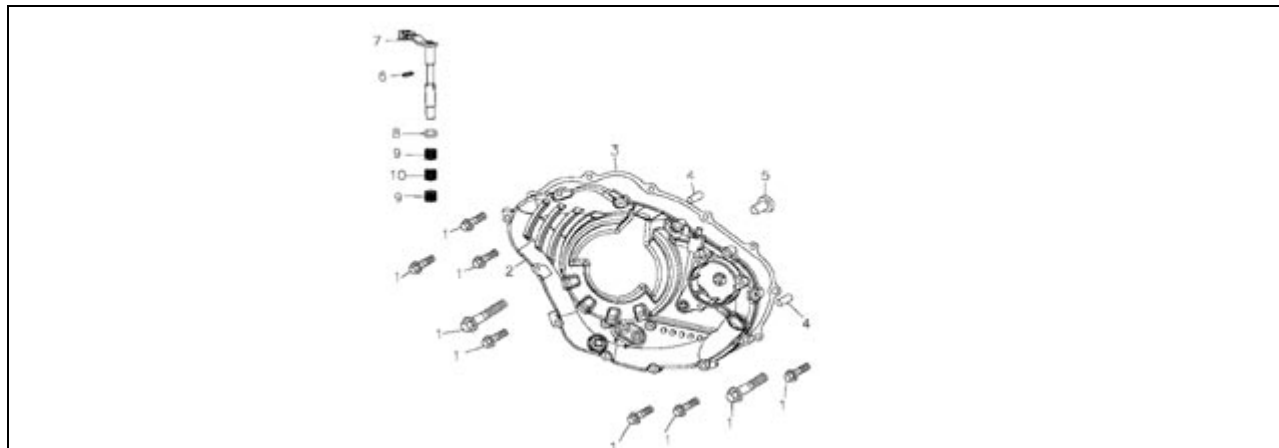
Les disques ne débrayent pas

- Trop de garde
- Disque tordu

Niveau du côté G est trop serré

- Câble d'embrayage endommagé.
- Came d'embrayage endommagé.

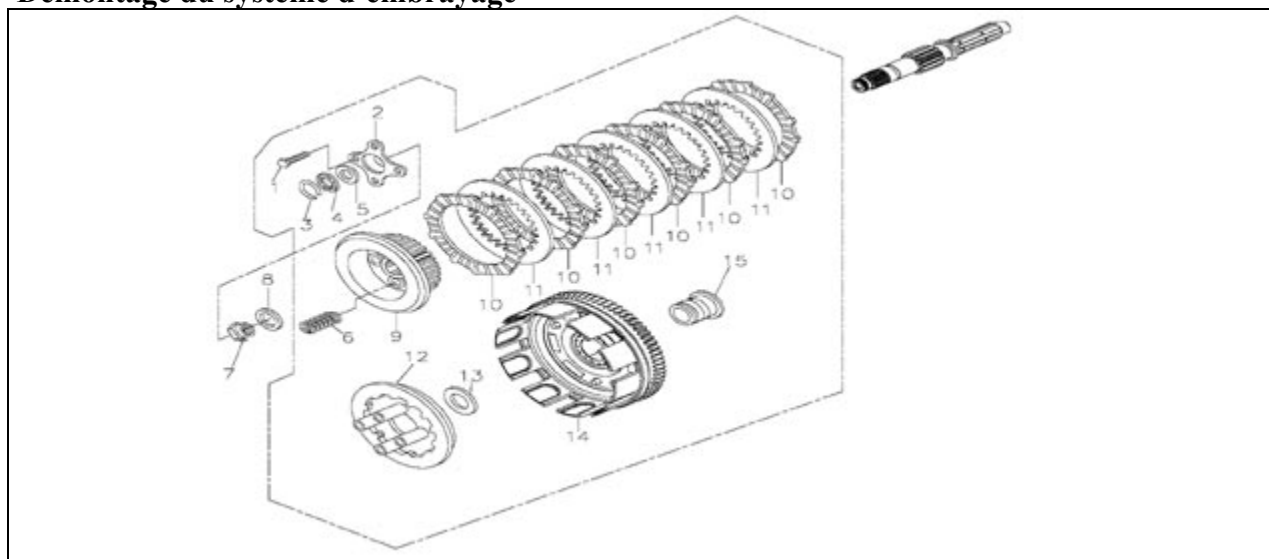
Démontage du couvercle de carter droit et du levier d'embrayage



SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	<i>Désassemblage</i>		
1	Boulon à tête d'épaulée		
2	R. Couvercle droit		<input type="checkbox"/> Utilisez le marteau en caoutchouc et frappez légèrement la couverture du côté pour un déplacement plus facile.
3	R. Joint de couvercle droit		<input type="checkbox"/> Remplacez le nouveau joint après désassemblage.
4	Pion de centrage		<input type="checkbox"/> N'endommager pas les pions de centrage
5	Butée d'embrayage		
6	Circlip		
7	Came d'embrayage		
8	Joint		
9	Cage aiguilles		
10	Ressort de came d'embrayage		<input type="checkbox"/> Nettoyez les disques encrassés <input type="checkbox"/> N'endommager pas le ressort
	<i>Assemblage</i> 10→1		<input type="checkbox"/> Opération avec une séquence contraire au démontage

EMBAYAGE / SYSTEME DE DEMARRAGE

Démontage du système d'embrayage



SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	<i>Démontage</i>		
1	Boulon	4	
2	Platine de pression	1	
3	Cir clip	1	
4	Cage d'aiguilles	1	
5	Rondelle de poussée	1	<input type="checkbox"/> Prenez garde à ne pas endommager la rondelle, remplacer si endommagé.
6	Ressort	4	<input type="checkbox"/> Repousser la partie frein de la rondelle autour de l'écrou avant de le desserrer.
7	Ecrou	1	
8	Rondelle de frein	1	
9	Noix d'embrayage	1	
10	Disque garni	6	
11	Disque lisse	5	<input type="checkbox"/> Vérifiez si il y a usure des plaquette de frein
12	Plateau de pression	1	
13	Rondelle plate	1	
14	Cage d'embrayage	1	
15	Douille de graissage	1	
	<i>Assemblage</i>		
15→1			<input type="checkbox"/> Opération avec une séquence contraire au démontage.

EMBRAYAGE / SYSTEME DE DEMARRAGE

Inspection de l'embrayage

- Pour remplacer la cage d'aiguille de la platine de pression enlevez le circlip extérieur.



- Mesurez la longueur libre de ressort.

Limite de longueur libre : 34.9 mm



- Mesurez l'épaisseur des disques garnis.

Limite de fonctionnement :

Remplacez en dessous de 2.6 mm



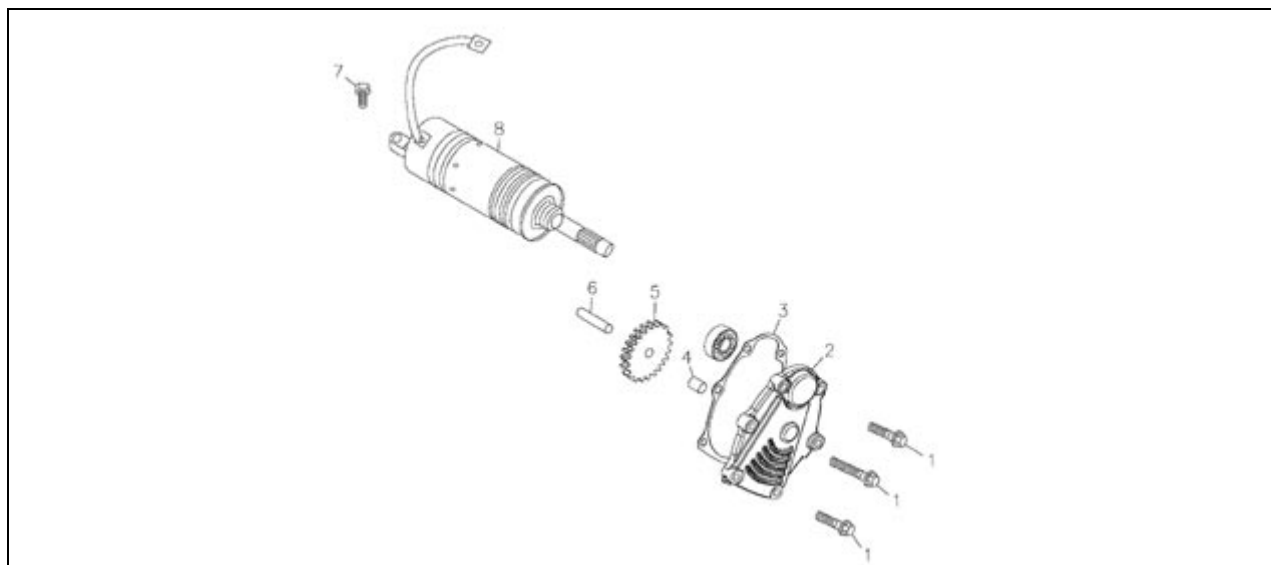
- Vérifiez le flambage éventuel des disques lisses.

Plaque métal de l'embrayage limite : 0.20 mm



EMBRAYAGE / SYSTEME DE DEMARRAGE

Démontage du démarreur du boîtier de réduction.



SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	<i>Démontage</i>		
1	Boulon	6	<input type="checkbox"/> M6×32, M6×25
2	Couverture du réducteur	1	
3	Joint	1	
4	Pions de centrage	2	<input type="checkbox"/> N'endommagez pas les pions de centrage
5	Mécanisme de réduction de démarreur comp.	1	
6	Axe du pignon réducteur	1	
7	Boulon	2	<input type="checkbox"/> M6×25
8	Moteur de démarreur complet	1	
	<i>Assemblage</i> 8→1		<input type="checkbox"/> Opération avec une séquence contraire au démontage

EMBRAYAGE / SYSTEME DE DEMARRAGE

Démontage du Starter et du Générateur

SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	<i>Démontage</i>		
1	Boulon	12	<input type="checkbox"/> M6×20
2	Couverture de carter gauche	1	
3	Joint de couverture gauche	1	
4	Pions de centrage	2	
5	Externe circlip	2	<input type="checkbox"/> STW-15
6	Pignon d'entraînement	1	
7	Pignon de renvoi	1	
8	Boulon Allen	2	<input type="checkbox"/> M5×14
9	Boulon Allen	3	
10	Stator comp.	1	<input type="checkbox"/> M6×30
	<i>Assemblage</i> 10→1		<input type="checkbox"/> Opération avec séquences inverse au démontage.

EMBRAYAGE / SYSTEME DE DEMARRAGE

Démontage du Starter de l'engrenage et assemblage de l'embrayage du Starter

SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	<i>Démontage</i>		
1	Boulon	1	<input type="checkbox"/> M12×45
2	Rondelle plate	1	<input type="checkbox"/> Quand vous retirerez le volant, prenez garde à ne pas perdre la clavette sur le vilebrequin
3	Volant de générateur	1	<input type="checkbox"/> M6×20
4	Boulon Allen	6	
5	Anneau roue libre	1	
6	Roulements	1	<input type="checkbox"/> Remplacez la roue libre du démarreur (si les galets sont abîmés)
7	Roue libre	1	<input type="checkbox"/> 26×31×24
8	Couronne de démarreur	1	<input type="checkbox"/> 26.5×40×2.5
9	Cage d'aiguille	1	
10	Rondelle plate	1	
	<i>Assemblage</i> 10→1		<input type="checkbox"/> Opération avec séquences inverse au démontage

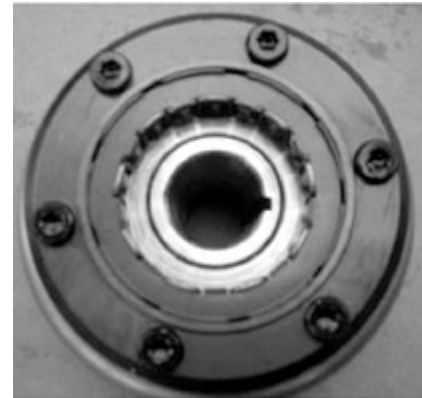
EMBRAYAGE / SYSTEME DE DEMARRAGE

Démontage de la roue libre du démarreur

- Tout en maintenant le rotor, le pignon doit tourner librement dans le sens des aiguilles d'une montre, mais pas du tout dans le sens contraire.
- Soulevez l'engrenage hors du rotor.



- Enlevez les 6 vis Allen, puis enlevez l'extérieur de la roue libre.



- Vérifiez l'anneau externe et la roue libre pour usure et dommage et les remplacer en cas de problème.



CARTER / VILEBREQUIN

TROUBLES / DIAGNOSTIQUES

Bruit de moteur

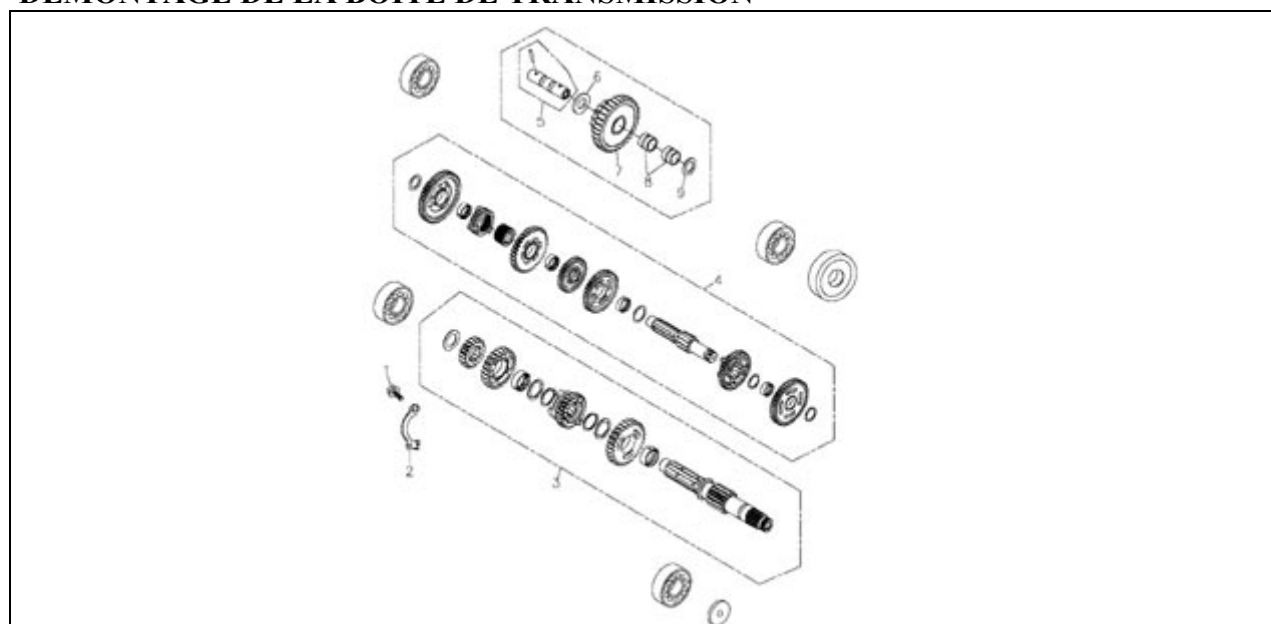
- Les roulements du vilebrequin ont pris du jeu.
- Le roulement de tête de la bielle de vilebrequin a pris du jeu.

DEMONTAGE DU CARTER

SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	<i>Démontage</i>		
1	Boulon	14	<input type="checkbox"/> M6×35, M6×45, M6×65
2	Attache de tube	1	
3	Récepteur de câble d'embrayage	1	
4	Écran de filtre à huile	1	
5	Boulon	1	<input type="checkbox"/> M6×12
6	Plaque de reniflard	1	
7	Joint de plaque de reniflard	1	<input type="checkbox"/> Utilisez le marteau en caoutchouc pour frapper légèrement le mécanisme et enlever le carter.
8	Carter gauche	1	<input type="checkbox"/> Gratter le joint entre le carters et utiliser le nouveau joint après désassemblage.
9	Joint de carter	1	<input type="checkbox"/> N'endommagez pas le carter et les plans de joint
10	Carter droit	1	<input type="checkbox"/> Vérifiez l'état des joints spi
11	Pion de centrage	2	<input type="checkbox"/> M12×15
12	Boulon	1	<input type="checkbox"/> 12.5×20×2
13	Rondelle plate	1	<input type="checkbox"/> N'est pas nécessaire de remplacer les goujons à moins qu'ils ne soient tordus ou défectueux.
14	Goujon	2	
15	Goujon	2	
	<i>Assemblage</i> 15→1		<input type="checkbox"/> Opération avec séquences inverses de démontage

CARTER / VILEBREQUIN

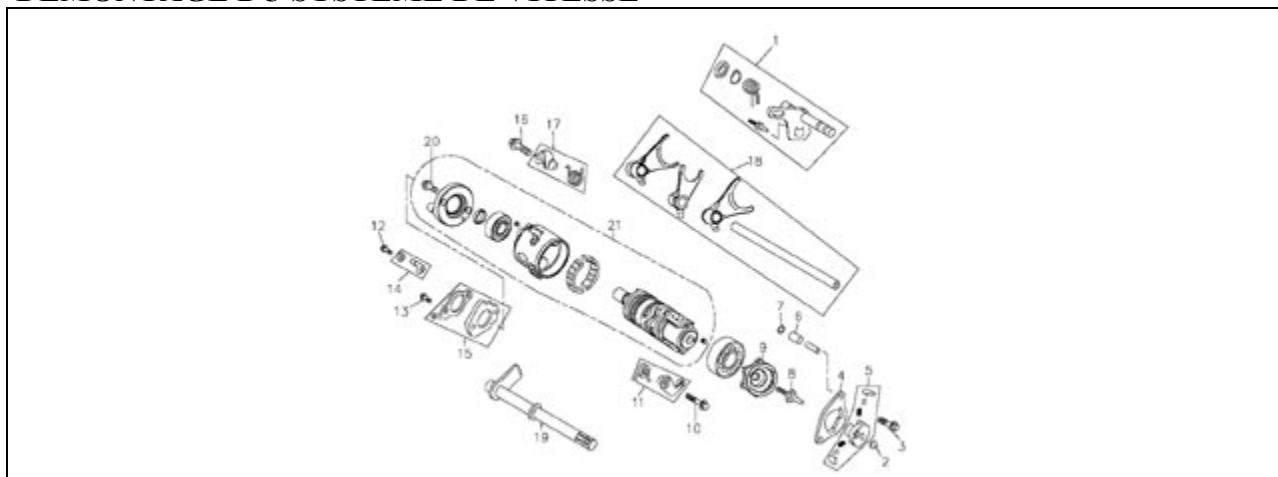
DEMONTAGE DE LA BOITE DE TRANSMISSION



SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	<i>Démontage</i>		
1	Boulon	1	
2	Plaque d'arrêt	1	
3	Arbre primaire complet	1	<input type="checkbox"/> Les trains de pignon de la boîte doivent être déposés en même temps que le tambour de sélection.
4	Arbre secondaire complet	2	
5	Arbre marche arrière	1	<input type="checkbox"/> Prenez garde à l'ordre des rondelles et des circlip.
6	Rondelle de poussée	2	<input type="checkbox"/> Les roulements à billes et les cages d'aiguilles sont positionnées sur les carters. S'assurer de leur état.
7	Pignon fou de marche arrière	1	<input type="checkbox"/> S'assurer que les pignons soient montés dans le bon ordre et le bon sens.
8	Bague pignon fau marche arrière	1	
9	Rondelle de poussée	1	
	<i>Assemblage</i> 9→1		<input type="checkbox"/> Opération avec séquences inverse au démontage.

CARTER / VILEBREQUIN

DEMONTAGE DU SYSTEME DE VITESSE



SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	<i>Démontage</i>		
1	Arbre de sélection complet	1	<input type="checkbox"/> Les parties de l'ordre 1 à 11 sont enlevées pendant le désassemblage du carter gauche <input type="checkbox"/> Les parties de l'ordre 12 à 17 sont enlevées pendant le désassemblage du carter droit <input type="checkbox"/> Vérifiez la tolérance entre les fourchettes et le tambour.
2	Palier actionneur barillet	1	
3	Boulon	1	
4	Plaque de guidage	1	
5	Actionneur de barillet	1	
6	Douille	1	
7	Plaque d'arrêt	2	
8	Axe barillet	1	
9	Rotor barillet	1	
10	Boulon	1	
11	Barillet de sélection	1	
12	Boulon	2	
13	Boulon à tête d'épaulée	1	
14	Commutateur de point mort	1	
15	Plaque de verrouillage marche arrière	1	
16	Boulon	2	
17	Doigt de verrouillage de sélection	1	
18	Fourchette de sélection	2	
19	Arbre de sélection	1	
20	Boulon	1	
21	Barillet de sélection complet	1	
	<i>Assemblage</i> 21→1		<input type="checkbox"/> Opération avec séquence inverse au démontage. <input type="checkbox"/> Mettre de l'huile pendant l'assemblage.

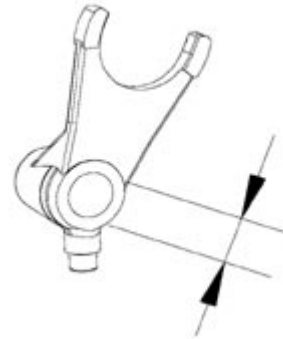
DEMONTAGE DU CARTER

MECANISME DU PASSAGE DE VITESSE

- Vérifiez le petit ressort situé sur l'arbre de sélection pour voir s'il est faible ou pas.
- Vérifiez la plaque d'arrêt si faible ou pas.
- Vérifiez les pions de guidage

Limite du diamètre de fonctionnement :

Remplacez en dessous de 5.7 mm



- Vérifiez le diamètre intérieur des fourchettes.

Limite du diamètre de fonctionnement :

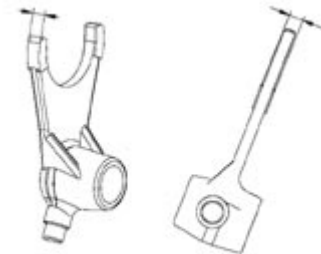
Remplacez au delà de 13.04 mm



- Vérifiez le diamètre extérieur des fourchettes.

Limite du diamètre fonctionnement:

Remplacez au delà de 12.96 mm



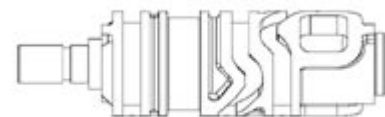
Center gear shift fork R/L gear shift fork

- Vérifiez l'épaisseur des extrémités de la fourchette en contact avec le tambour de sélection.

Limite du diamètre de fonctionnement:

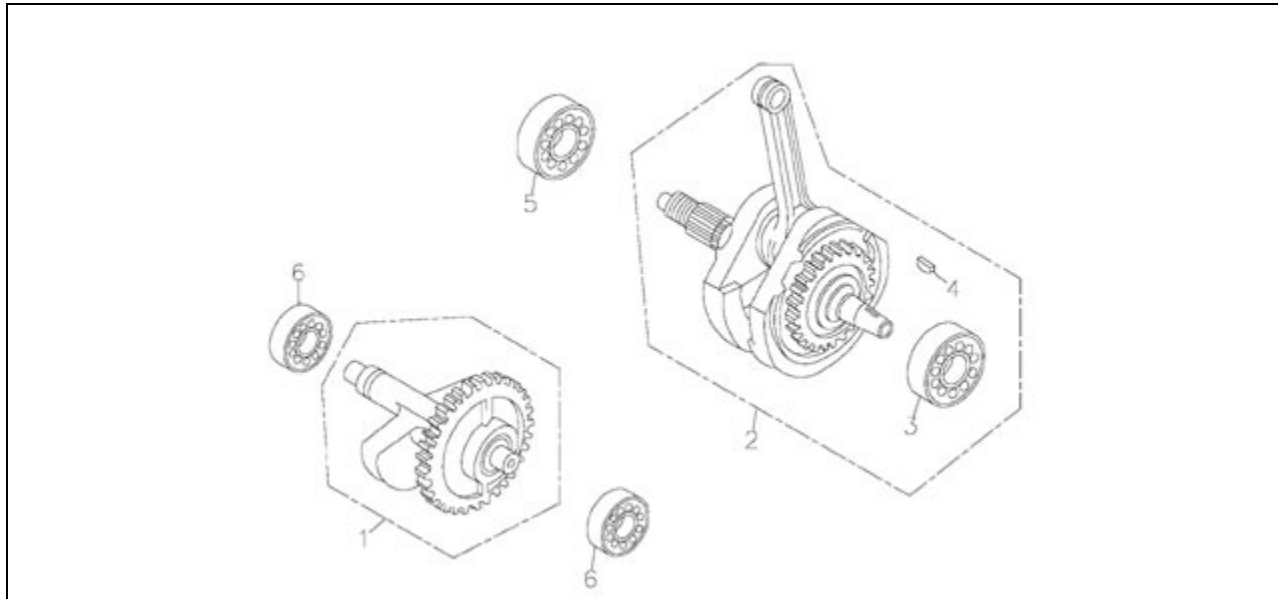
Remplacez en dessous de 4.50mm

- Vérifiez l'usure éventuelle des gorges du tambour de sélection.



CARTER / VILEBREQUIN

ENLEVER LE CARTER DU VILEBREQUIN



SEQ	Opérations / Pièces	Q'té	Remarques
	<i>Démontage</i>		
1	Arbre d'équilibrage	1	<input type="checkbox"/> Normalement, le vilebrequin ne doit pas être démonté. Le fait de désaccoupler les masses gauche et droite seraient par la suite source de problèmes. <input type="checkbox"/> Les roulements restent en place sur les carters. <input type="checkbox"/> La clavette a normalement déjà été enlevée lors du démontage du rotor. Prendre garde de ne pas la perdre.
2	Arbre à vilebrequin	1	
3	Roulement à billes radial	1	
4	Clavette	1	
5	Roulement à billes radial	1	
6	Roulement à billes radial	1	
	<i>Assemblage</i> 6→1		<input type="checkbox"/> Opération avec séquence inverse de démontage

CARTER / VILEBREQUIN

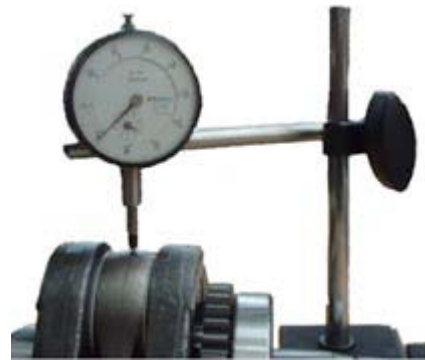
- Vérifiez le jeu latéral de la bielle avec une cale d'épaisseur.

Jeu latéral de la tête de bielle
Limite: 0.80mm



- Vérifiez le jeu radial de la tête de bielle avec un comparateur.

Le jeu radial de la tête de bielle :
Limite: 0.05 mm



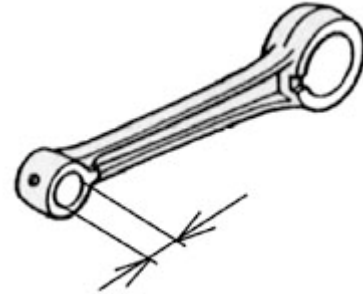
- Placez le vilebrequin sur des « V » et mesurez le 'fau rond' à chaque extrémité.



CARTER / VILEBREQUIN

- Vérifiez la bielle

Limite du diamètre de fonctionnement:
Remplacez au delà de 17.10mm



- Vérifiez le pignon d'équilibre et le roulement pour usure et dommage.



ROUE AVANT / FREINAGE / SUSPENSIONS / DIRECTION

Attention

- Enlevez le carénage et soutenez le cadre avant d'enlever la roue avant, n'inversez pas la roue n'intervertissez pas les roues avant.

TROUBLES DIAGNOSTIQUES

Direction dure

- Pression d'air du pneu avant trop basse à l'intérieur.
- Roulement à billes radial de jante cassé.

Efficacité de frein anormale

- Garnitures de frein usés.
- Plaquettes usées ou mal montées.
- Tambours de frein usés.
- Pneu usés.

Guidon non droit

- Rotules droite ou gauche desserrées, abîmées, mal réglées ou montées.
- La colonne de direction s'est pliée.
- Bras de suspension, articulation endommagée.
- Jante endommagée.

Secousse ou déviation de roue avant

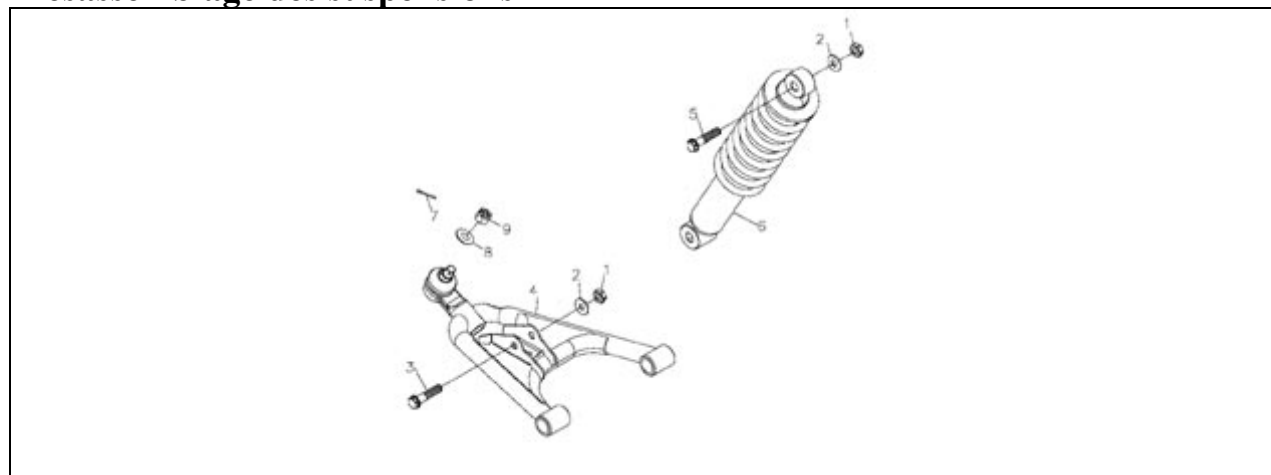
- Jante avant défectueuse.
- Perte / dommages / roulements de jante avant.
- Pneu défectueux.

Rotules droite ou gauche desserrées, abîmées, mal réglées ou montées.

ROUE AVANT / FREINAGE / SUSPENSIONS / DIRECTION

SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	<i>Désassemblage des roues avant</i>		
1	Cache en caoutchouc	2	
2	Goupille fendue	2	
3	Ecrou écossais	2	<input type="checkbox"/> M18
4	Rondelle plate	2	<input type="checkbox"/> 18×40×4.5
5	Ecrou de roue	8	<input type="checkbox"/> M10×15
6	Moyeu	2	
7	Jante avant	2	
8	Jante arrière	2	
9	Entretoise	2	
10	Entretoise	2	
11	Joint	4	<input type="checkbox"/> 29.3×43.6×4.5
12	Roulement à bille radial	4	<input type="checkbox"/> 6004ZZCM/2A-TO
13	Boulon Allen	8	
14	Disque de frein	2	<input type="checkbox"/> Diamètre = 164 mm
	<i>Assemblage des roues</i> 14→1		. <input type="checkbox"/> Assemblage = séquence inverse du démontage Avertissement : Changez les roulements si nécessaire.

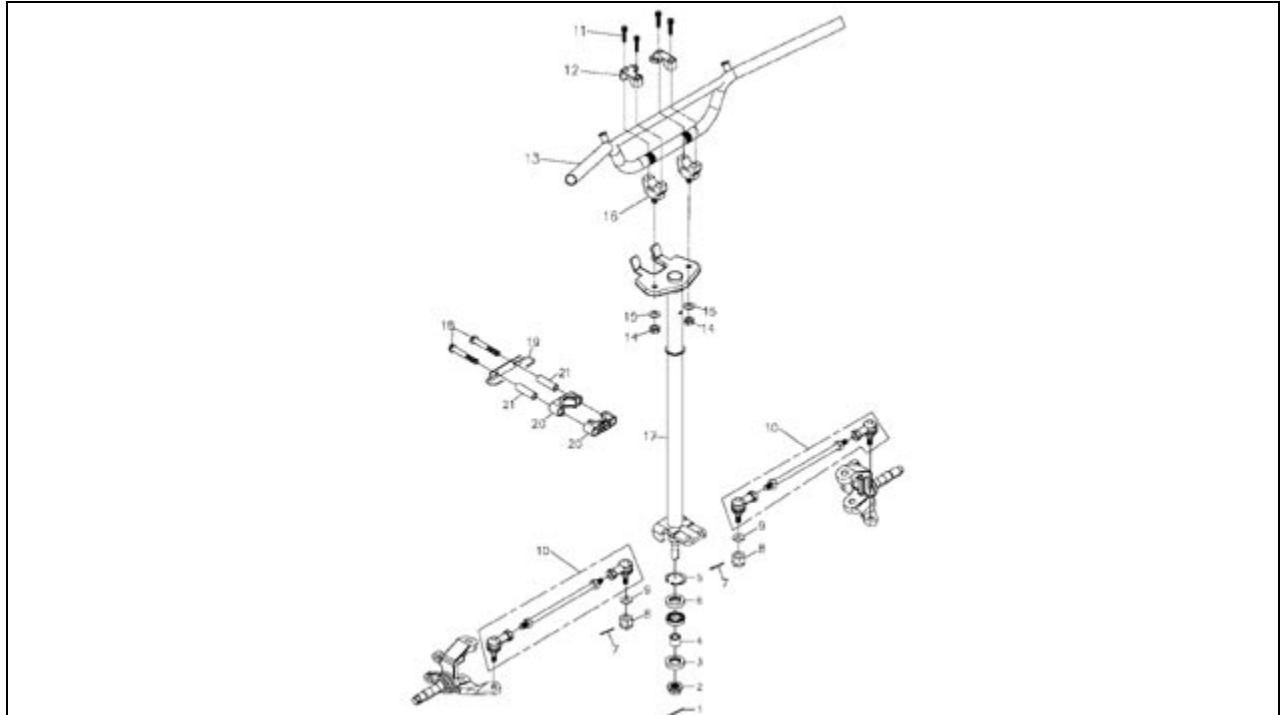
ROUE AVANT / FREINAGE / SUSPENSIONS / DIRECTION

Désassemblage des suspensions

SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	<i>Désassemblage (D/G)</i>		
1	Ecrou	2	<input type="checkbox"/> M10
2	Rondelle plate	2	<input type="checkbox"/> 10×20×2
3	Boulon à rondelle	1	<input type="checkbox"/> 10×55
4	Bras de suspension	2	
5	Boulon à rondelle	1	<input type="checkbox"/> M10×40
6	Suspension avant	2	<input type="checkbox"/> 3×32
7	Goupille	2	<input type="checkbox"/> 12×22×2
8	Rondelle plate	2	<input type="checkbox"/> M12
9	Ecrou à créneaux	2	
	<i>Assemblage</i> 14→1		<input type="checkbox"/> Assemblage = séquence inverse du désassemblage

ROUE AVANT / FREINAGE / SUSPENSIONS / DIRECTION

Démontage de l'axe de direction



SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	<i>Désassemblage Droit et gauche</i>		
1	Goupille fendue	1	
2	Ecrou nylstop	1	
3	Joint	1	
4	Douille d'axe de direction	1	
5	Circlip interne	1	
6	Joint	1	
7	Goupille fendue.	2	
8	Ecrou écossais	2	<input type="checkbox"/> M10
9	Rondelle plate	2	<input type="checkbox"/> 10×20×2
10	Barre de direction	2	
11	Boulon Allen	4	<input type="checkbox"/> 6×25
12	Bride de guidon	2	
13	Barre de poignée	1	
14	Ecrou nylstop	2	<input type="checkbox"/> M10×P1.25
15	Rondelle plate	2	<input type="checkbox"/> 10×22×2.5

ROUE AVANT / FREINAGE / SUSPENSIONS / DIRECTION

Démontage de l'axe de direction.

SEQ	Opération / Nom des parties	Q'té	Remarques
16	<i>Désassemblage de l'articulation</i>		
17	Pontet de guidon	2 1	
18	Axe de direction	2 1	- 10x65
19	Vis hexagonale à tête épaulée	2 2	
20	Fixation Support		
21	d'axe de direction Entretoise palier colonne de direction.		
	<i>Assemblage de l'Axe de direction ASS'y 21 à 1</i>		* L'assemblage est inverse du désassemblage * <i>AVERTISSEMENT: Ajuster la commande d'accélérateur</i>

ROUE ARRIERE / FREINAGE / SUSPENSIONS

TROUBLES / DIAGNOSTIQUES

Secousse ou déviation de la roue arrière

- La forme de la jante arrière est endommagée.
- Axe arrière de roue endommagé.
- Bras oscillant abîmé
- Roulement arrière de jante défectueux.
- Suspension arrière trop douce
- Ressort trop doux ou réglage non correct.

Comportement frein anormal

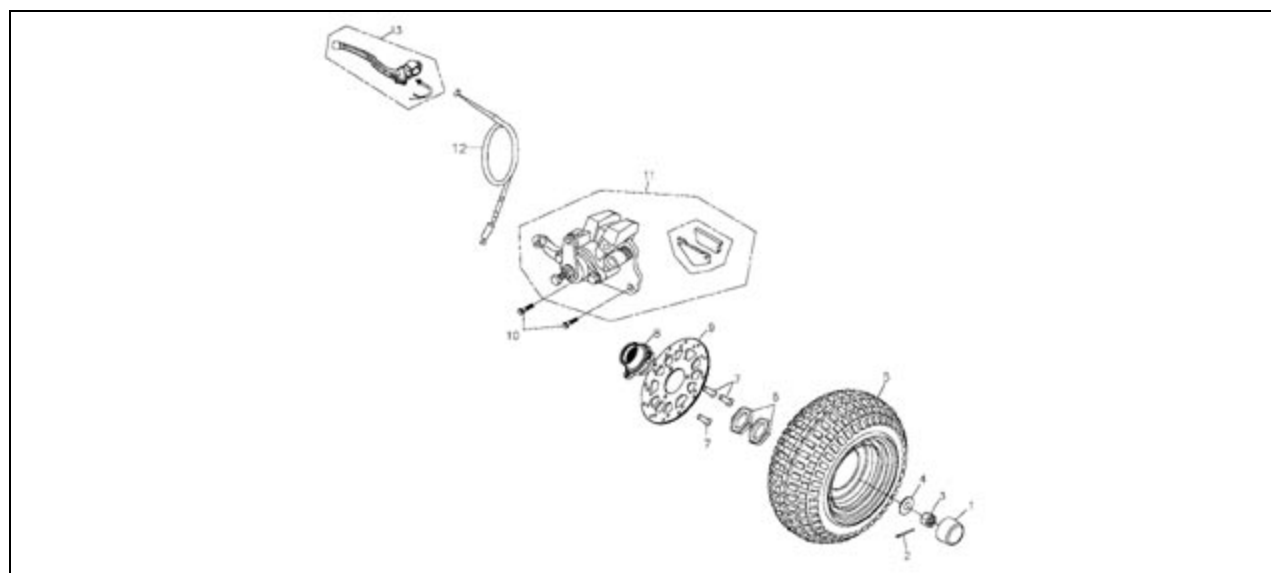
- Garnitures de freins usées.
- Plaquettes usées ou mal montées.
- Tambours de frein usés.
- Pneus usés.

Assemblages/désassemblages roues arrière

SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	Désassemblage des roues		
1	Cache en caoutchouc	2	
2	Goupille fendue 3*32	2	
3	Ecrou à créneaux	2	
4	Rondelle plate 18*40*4.5	2	
5	Boulon à rondelle hexagonal 10*20	4	
6	Moyeu	2	
7	Jante arrière	2	
8	Pneu arrière	2	
	<i>Assemblage</i> 8→1		Assemblage = procédé inverse du désassemblage.

ROUE ARRIERE / FREINAGE / SUSPENSIONS

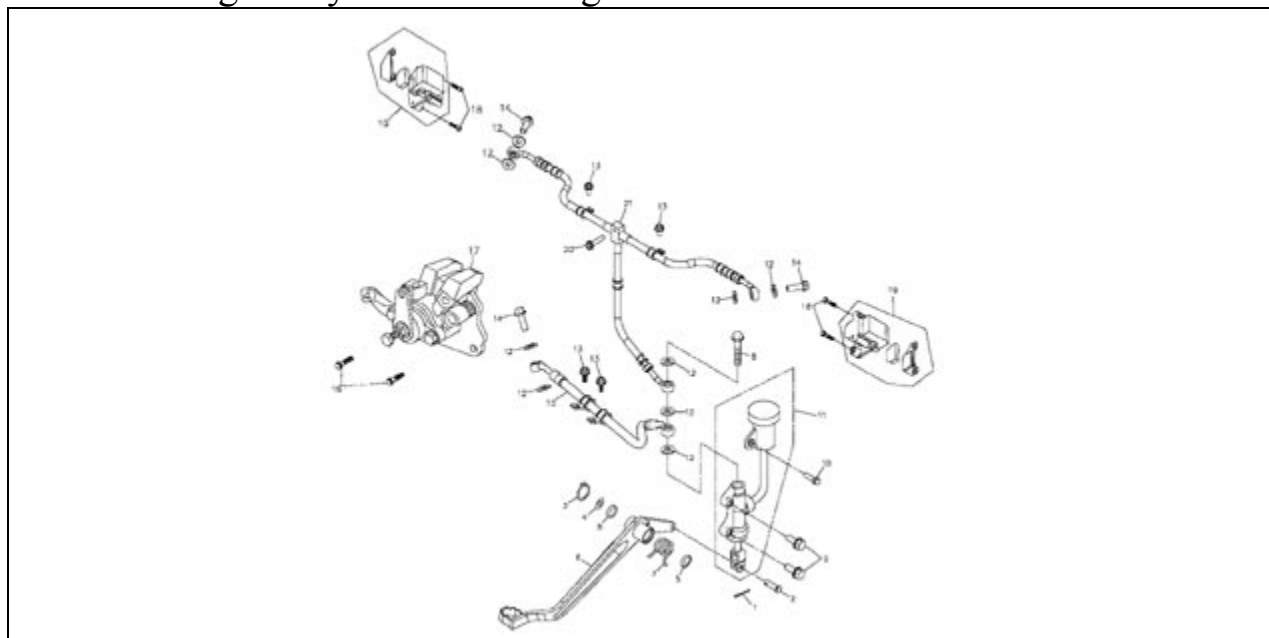
Démontage du frein de stationnement et du disque arrière



SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	<i>Désassemblage du frein de stationnement</i>		
1	Couvercle en caoutchouc	1	
2	Goupille fendue	1	
3	Ecrou à créneaux	1	
4	Rondelle plate	1	
5	Roue arrière	1	
6	Ecrou hexagonal	2	
7	Vis Allen	3	M8 x 18
8	Support disque arrière	1	
9	Disque de frein arrière	1	
10	Boulon hexagonal	2	10 x 28
11	Etrier de frein arrière	1	
12	Câble du frein de stationnement	1	
13	Levier droit	1	
	<i>Assemblage</i>		. □ Assemblage = procédé inverse du désassemblage.
	13→1		

ROUE ARRIERE / FREINAGE / SUSPENSIONS

Désassemblage du système de freinage



SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	<i>Désassemblage système freinage</i>		
1	Goupille fendue	1	□ 2×20
2	Goupille de fixation	1	
3	Circlip externe	1	□ STW-16
4	Joint torique	1	
5	Anneau d'huile	2	
6	Pédale de frein	1	
7	Ressort de rappel	1	
8	Boulon de fixation de tube d'huile	1	□ 10×35
9	Boulon hexagonal	2	□ M8×25
10	Boulon rondelle hexagonal	1	□ 6×15
11	Maître cylindre arrière	1	□ 10.2×15×1
12	Rondelle plate en cuivre	9	□ 6×12
13	Boulon rondelle hexagonal	5	□ 10×22
14	Boulon hexagonal de tuyau de frein	3	
15	Tuyau arrière de frein	1	
16	Boulon rondelle hexagonal	2	□ 10×28
17	Etrier arrière de frein	1	

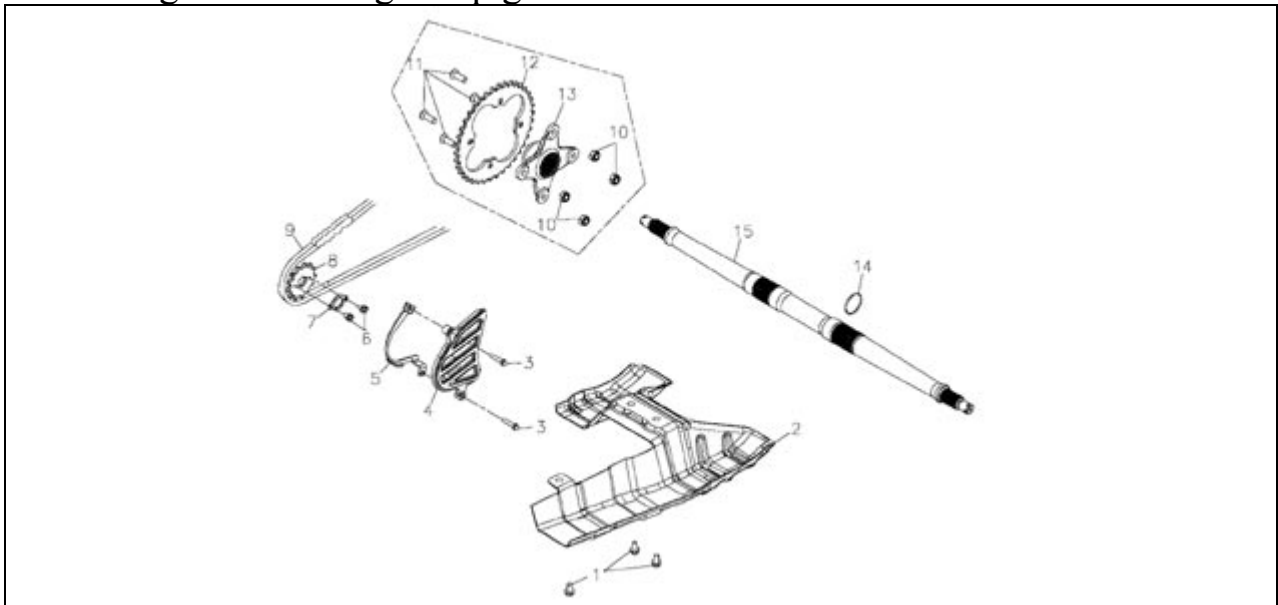
ROUE ARRIERE / FREINAGE / SUSPENSIONS

Désassemblage du système de freinage.

SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
18	<i>Désassemblage du système de frein</i>	4	
19	Vis hexagonale à tête épaulée	2	M8X22
20	Étrier avant de frein	1	
21	Vis hexagonale à tête épaulée	1	M6X20
	Durite arrière		
	<i>Assemblage</i> 21-- 1		Assemblez dans le procédé inverse de l'assemblage.

ROUE ARRIERE / FREINAGE / SUSPENSIONS

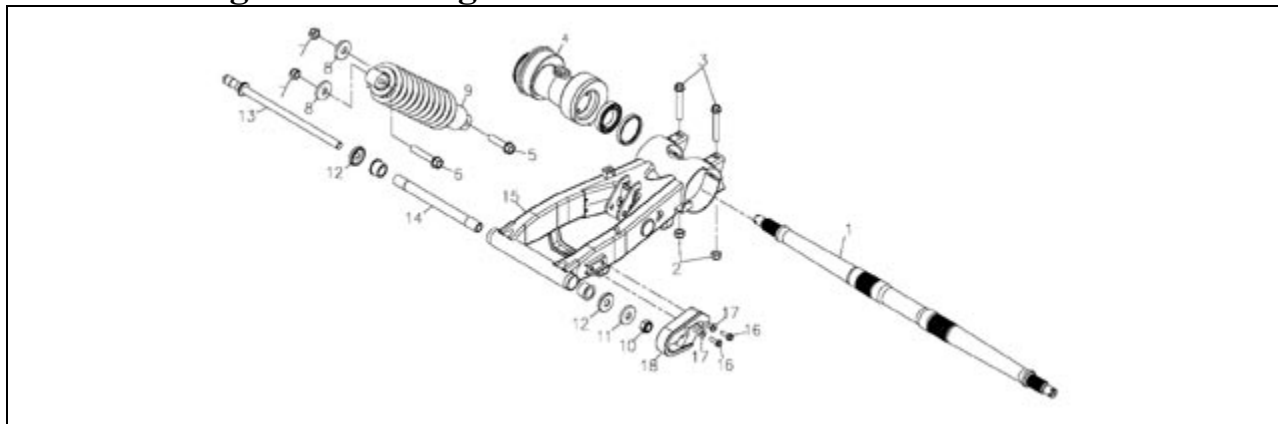
Démontage/ Assemblage du pignon arrière



SEQ	Opération / Pièces	Q'té	Remarques
	Désassemblage		
1	Boulon hexagonal M8*15	3	
2	Couverture protection chaîne	1	
3	Boulon hexagonal 6*30	2	
4	Cache de chaîne avant	1	
5	Guide de chaîne	1	
6	Boulon hexagonal 6*10	2	
7	Plaque de fixation du pignon de SBV	1	
8	Pignon de sortie de boîte à vitesses	1	
9	Chaîne de transmission	1	
10	Ecrou en nylstop M10*P1.25	4	
11	Boulon à face plate hexagonal	4	
12	Couronne arrière	1	
13	Support couronne	1	
14	Circlip extérieur	1	
15	Axe de roue arrière	1	
	Assemblage		
	15→1		Assemblage = inverse du désassemblage

ROUE ARRIERE / FREINAGE / SUSPENSIONS

Désassemblage / Assemblage du bras d'oscillation et de coussin arrière



SEQ	Opération / pièces	Q'té	Remarques
1	Axe roue arrière	1	
	Démontage suspension arrière		
2	Ecrou nylstop	1	
3	Boulon hexagonal	1	
4	Moyeu d'axe d'arrière	1	
5	Boulon hexagonal	1	
6	Boulon hexagonal	1	
7	Ecrou nylstop	2	
8	Rondelle plate	2	
9	Amortisseur arrière complet	1	
	Désassemblage du bras oscillant		
10	Ecrou nylstop	1	
11	Rondelle plate	1	
12	Joints cache poussière bras oscillant	2	
13	Boulon de bras oscillant	1	
14	Entretoise	1	
15	Bras oscillant complet	1	
16	Boulon hexagonal	2	
17	Entretoise	2	
18	Silent bloc	1	
	<i>Assembly</i>		Assemblage = inverse du désassemblage
	Coussin arrière 9→2 Bras oscillant 15→10		

DISPOSITIF ÉLECTRIQUE

Avertissement:

* L'électrolyte de batterie contient de l'acide sulfurique, ce qui peut causer des brûlures graves. Évitez le contact avec la peau, les yeux, ou les habits.

* Si l'acide sulfurique coule sur les vêtements et colle à la peau, enlevez les vêtements et rincez la peau avec de l'eau.

- La batterie peut être chargée et déchargée. Déchargée, la batterie aura moins de longévité.
- Si la batterie a un court circuit interne, il n'y aura pas de tension dans les deux bornes. En outre, le redresseur du régulateur perdra de ses fonction et aura une vie plus courte.
- Si la batterie reste trop longtemps sans utilisation, elle perdra de la puissance et aura moins de capacité. La batterie a besoin d'être chargée tous les 2 ou 3 mois.
- Une fois l'électrolyte remplie, la nouvelle batterie produira de la tension. Il est nécessaire de recharger si la tension est basse. Il est nécessaire de laisser la batterie pendant plus de 20 minutes avant de sceller le bouchon. Cela augmentera la vie de la nouvelle batterie si elle est rechargé avant installation.
- Ne débranchez pas les composants électriques du faisceau principal quand le courant fonctionne. Ceci causera trop de tension et endommagera d'autres composants tels que redresseur, ampoules, etc...
- Arrêtez le commutateur principal (OFF) avant l'opération.
- La batterie sans entretien n'a pas besoin d'être remplie d'électrolyte ou d'eau.
- Tout le système de charge doit être installé avant contrôle.
- N'employez pas la charge rapide à moins que se soit pressant.
- La batterie doit être sortie du véhicule pour la recharge.
- En vérifiant la tension, utilisez le testeur universel.

TROUBLES / DISGNOSTIQUES

Aucun courant électrique

- Batterie déchargée
- Les fils ne sont pas connectés à la batterie
- Fusible fondu
- Défaut du commutateur principal.

Bas voltage

- Batterie insuffisamment chargée
- Mauvaise connexion
- Défaut du redresseur régulateur

Pas de courant continu

- Mauvais contact de batterie avec le faisceau principal.
- Mauvaise connexion du système de charge.
- Mauvais contact du système d'éclairage = court-circuit.

Le système de charge ne fonctionne pas.

- Mauvaise connexion avec les fils du connecteur.
- Fil principaux coupés ou court-circuités.
- Défaut du redresseur régulateur.
- AC Générateur défectueux.
- Fusible hors service.

DISPOSITIF ÉLECTRIQUE

Vérifiez la tension de la batterie

- Enlevez la courroie en caoutchouc sur la batterie, retirez les fils de connexion de la batterie, vérifiez la tension entre des cosses de batterie.

Charge suffisante: au delà de 12.8 V

Charge insuffisante: 11.5-12.8V

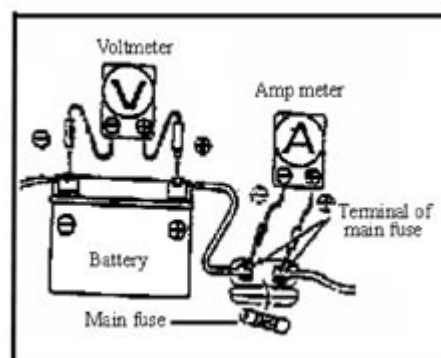
AVERTISSEMENT:

- Vérifiez la tension de batterie avec un voltmètre numérique.
- Enlevez le câble négatif (-) en premier.

Vérifier les statuts de chargement

NOTICE:

- Vérifiez la tension de batterie quand la batterie est chargée complètement à plus de 12, 8 V.
- Le démarrage du moteur consommera beaucoup de puissance de batterie.
- Branchez le voltmètre aux bornes du fusible, démarrez, allumez les lumières, accélérez et vérifiez le voltage et le courant.



Courant de charge: 0.5 ~2 Amp/5000rpm

Contrôle de voltage au chargement:

14~15V/5000rpm

Vérifiez la Tension des phares

□ Procédure d'opération:

- Vérifiez les phares avec les fils branchés
- Démarrez le moteur, mettez sur "On" l'interrupteur de la lumière, le feu de route allumé.
- Vérifiez le voltage entre borne verte (+) et noire (-).
- Voltage: 11~15V.AC/5000rpm

DISPOSITIF ÉLECTRIQUE

Bobine d'allumage test de Continuité.

- Vérifiez l'enroulement primaire de la bobine.
Valve standard (20 □): 0.1 ~0.3Ω

AVERTISSEMENT:

- Vérifiez les données d'allumage avec l'appareil de contrôle en raison des spécificités propres de l'installation.
- Vérifiez l'enroulement secondaire de la bobine entre le chapeau de bougie et (-) le terminal.

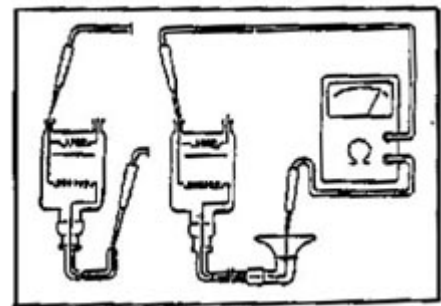
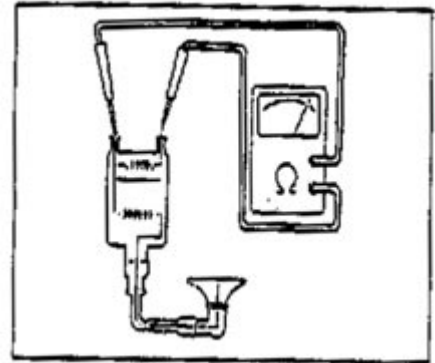
Valeur Standard : 10.5 ~15.5 kΩ

(Chapeau de bougie installé)

- Enlevez le chapeau de bougie à proximité de la haute bobine de tension.
- Vérifiez la deuxième résistance de bobine entre la haute tension et (-) le terminal.

Valeur standard : 2.5 ~4 kΩ

(Sans le chapeau de bougie)



Enlever l'interrupteur principal

- Déconnectez les fils de l'interrupteur principal.
- Tirez l'interrupteur principal dans le carénage avant.
- Faites passer le comodo sous le carénage avant et le dégager.

Vérifier l'interrupteur principal

- Débranchez la connexion du comodo principal, vérifiez la continuité entre chaque borne.

couleur	R	Bk
OFF		
ON	○	○

DISPOSITIF ELECTRIQUE

Feu avant et feu de positionnement**Interrupteur de démarrage****Feu de signalisation****Interrupteur de klaxon****Interrupteur d'arrêt****Echange d'ampoule****Ampoule du feu avant**

- Enlevez le guidon et le carénage avant
- Enfoncez l'ampoule en tournant à gauche pour l'enlever.