

MRT 50

Manuel d'atelier châssis



INTRODUCTION

| | |
|-----------------------------|----|
| MISES À JOUR DES MANUELS | 6 |
| SYMBOLOGIE DE RÉDACTION | 7 |
| ABRÉVIATIONS DE RÉDACTION | 8 |
| RÈGLES GÉNÉRALES DE TRAVAIL | 9 |
| RECOMMANDATIONS | 10 |

CONNAÎTRE LA MOTO

| | |
|--|----|
| OPÉRATIONS DE MAINTENANCE | 14 |
| SPÉCIFICATIONS ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES | 14 |
| DÉBALLAGE | 18 |
| CONTRÔLE « ESTHÉTIQUE » | 18 |
| RÉFÉRENCES DESTINÉES À L'IDENTIFICATION | 18 |
| ÉTIQUETTE DE SÉCURITÉ | 18 |
| IDENTIFICATION ÉLÉMENTS PRINCIPAUX | 19 |
| COMMANDES | 20 |
| CLÉS | 20 |
| BLOCAGE DIRECTION | 20 |
| BÉQUILLE LATÉRALE | 20 |
| TABLEAU DE BORD | 21 |
| PNEUMATIQUES | 22 |
| CONTRÔLE PRESSION | 22 |
| RÉSERVOIR DE CARBURANT | 22 |
| LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT | 23 |
| REPLACEMENT LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT | 23 |
| HUILE MOTEUR | 24 |
| HUILE TRANSMISSION | 24 |
| LIQUIDE DE FREINS | 25 |
| RÉGLAGE DU RÉGIME MINIMUM DE ROTATION | 25 |
| RÉGLAGE DE LA TENSION DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION | 26 |

DÉMONTAGE

| | |
|--|----|
| 1. SELLE | 28 |
| 2. CACHES LATÉRAUX AVANTS | 28 |
| 3. CACHES LATÉRAUX ARRIÈRES | 28 |
| 4. QUEUE | 29 |
| 5. PROTECTEUR DE CHAÎNE | 29 |
| 6. GARDE-BOUE AVANT | 30 |
| 7. GARDE-BOUE ARRIÈRE | 30 |
| 8. BOÎTIER FILTRE | 31 |
| 9. FILTRE À AIR | 32 |
| 10. ÉCHAPPEMENT | 33 |
| 11. POT D'ÉCHAPPEMENT | 34 |
| 12. SYSTÈME « AIS » (système à induction d'air secondaire) | 34 |
| 13. RÉSERVOIR DE CARBURANT | 35 |
| 14. RÉSERVOIR D'HUILE | 36 |
| 15. JAUGE À HUILE | 36 |
| 16. FILTRE À HUILE | 36 |
| 17. RADIATEUR | 37 |
| 18. BÉQUILLE | 37 |
| 19. LEVIER D'EMBAYAGE | 38 |
| 20. LEVIER DE DÉMARRAGE | 38 |
| 21. LEVIER FREIN ARRIÈRE | 38 |
| 22. AMORTISSEUR | 39 |
| 23. TRANSMISSION DE GAZ / MÉLANGEUR HUILE | 40 |
| 24. CARBURATEUR | 40 |
| 25. MOTEUR | 41 |
| 26. PHARE AVANT | 42 |
| 27. TABLEAU DE BORD | 43 |
| 28. PHARE AVANT | 43 |
| 29. PHARE ARRIÈRE | 44 |
| 30. FEU ARRIÈRE | 44 |

DÉMONTAGE

| | |
|-----------------------------|----|
| 31. CENTRALE CLIGNOTANTS | 45 |
| 32. RÉGULATEUR | 45 |
| 33. UNITÉ CENTRALE | 45 |
| 34. RENVOI COMPTEUR | 46 |
| 35. POIGNÉE | 47 |
| 36. DIRECTION | 47 |
| 37. ROUE AVANT | 48 |
| 38. POMPE FREIN AVANT | 48 |
| 39. PINCE DE FREIN AVANT | 49 |
| 40. DISQUE DE FREIN AVANT | 49 |
| 41. POIGNÉE EMBRAYAGE | 50 |
| 42. ROUE ARRIÈRE | 50 |
| 43. PINCE DE FREIN ARRIÈRE | 51 |
| 44. DISQUE DE FREIN ARRIÈRE | 51 |
| 45. POMPE DE FREIN ARRIÈRE | 52 |
| 46. BRAS OSCILLANT | 53 |
| 47. CHAÎNE DE TRANSMISSION | 53 |
| 48. REPOSE-PIED AVANT | 54 |
| 49. REPOSE-PIED ARRIÈRE | 54 |

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

| | |
|---------------------------------------|----|
| 1. PRÉCAUTIONS | 56 |
| 2. CÂBLAGE GÉNÉRAL | 56 |
| 3. LOCALISATION DE PANNES | 57 |
| 4. SYSTÈME D'ALLUMAGE | 57 |
| 5. SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE | 60 |
| 6. CONTRÔLE DES INSTRUMENTS | 62 |
| 7. CAPTEURS | 63 |
| 8. PROGRAMMATION TABLEAU DE BORD MAE | 64 |
| 9. PROGRAMMATION TABLEAU DE BORD KOSO | 71 |

Introduction



Le présent manuel d'atelier contient les principaux contrôles électromécaniques, ainsi que les contrôles généraux indispensables et le montage de composants fournis séparément, afin de procéder à la livraison du cyclomoteur neuf d'usine.

Il est très important de respecter strictement les indications du manuel. Les interventions réalisées de manière superficielle, ou pire encore, omises, peuvent engendrer des dommages personnels à l'utilisateur, au véhicule, etc. ou tout simplement être la source de réclamations désagréables.

Nota: **Rieju, S.A.**, se réserve le droit d'apporter des modifications à tout moment, sans préavis.

Pour toute demande ou informations complémentaires, appeler le Service d'Assistance de **Rieju, S.A.**

MISES À JOUR DES MANUELS

Les mises à jour seront envoyées dans un délai raisonnable. Chaque nouveau Cd-Rom met à jour l'information reçue précédemment.

Le sommaire sera mis à jour si les modifications et/ou variations dans les pages ne garantissent plus la consultation correcte du manuel.

!IMPORTANT! La série de manuels d'atelier doit être considérée comme un instrument de travail proprement dit, et peut conserver sa « valeur » dans le temps, s'il est constamment maintenu à jour.

**SYMBOLOGIE DE RÉDACTION**

ATTENTION! Conseils de prudence et informations portant sur la sécurité du motocycliste (usager du véhicule) et conservation de l'intégrité du véhicule.



ATTENTION! Descriptions portant sur des interventions dangereuses pour le technicien de maintenance, de réparation, tout autre personnel de l'atelier, ou personnes étrangères, pour l'environnement, le véhicule et les équipements.

**DANGER D'INCENDIE**

Opérations pouvant provoquer un incendie.

**DANGER D'EXPLOSION**

Opérations pouvant provoquer une explosion.

**TOXIQUE**

Manifeste le danger d'intoxication ou d'inflammation des voies respiratoires.

**TECHNICIEN EN CHARGE DE L'ENTRETIEN MÉCANIQUE**

Opérations requérant des compétences dans le domaine mécanique / motoristique.

**TECHNICIEN EN CHARGE DE L'ENTRETIEN ÉLECTRIQUE**

Opérations requérant des compétences dans le domaine électrique / électronique.

**NON!**

Opérations à éviter.

**MANUEL D'ATELIER**

Informations découlant de cette documentation.

**CATALOGUE DE PIÈCES DE RECHANGE**

Informations découlant de cette documentation.

**ABRÉVIATIONS DE RÉDACTION**

| | |
|-------|-------------------|
| F | Figure |
| Pr Tr | Couple de torsion |
| P | Page |
| Ap | Paragraphe |
| S | Section |
| Es | Schéma |
| T | Tableau |
| Tr | Vis |

Nota:

Dans les illustrations sont fréquemment montrées des vis de fixation ou de réglage, mises en relief par le symbole Tr. Le nombre qui suit ce symbole indique la quantité de Tr identiques se trouvant sur le groupe ou composant faisant l'objet de la description, et son illustration respective. Le symbole sans nombre, indique quantité 1. Dans le cas de vis différentes montrées sur la même figure, le Tr sera suivi du nombre et d'une lettre minuscule (exemple : (Tr4a)).

Le réassemblage des groupes et des composants est normalement réalisé dans le sens contraire aux interventions de démontage (à l'exception de toute description spécifique).

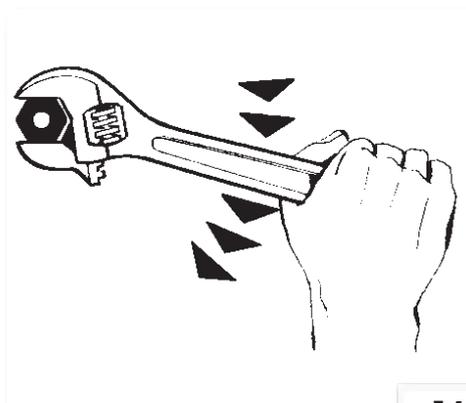


RÈGLES GÉNÉRALES DE TRAVAIL

- **Les conseils**, les **réclamations**, et les **avertissements** qui suivent garantissent des interventions rationnelles dans un maximum de sécurité opérationnelle, en éliminant considérablement les probabilités d'accidents, de dégâts de toute nature, et les temps morts. Il est donc conseillé de les observer scrupuleusement.

CONSEILS:

- Toujours utiliser des équipements de grande qualité.
- Utiliser pour le levage du véhicule à moteur, des équipements fabriqués exclusivement à cet effet et conformes aux directives européennes.
- Pendant les opérations, disposer des outils à portée de main, si possible conformément à une séquence prédéterminée et dans tous les cas jamais sur le véhicule ou dans les lieux dissimulés ou peu accessibles.
- Le lieu de travail doit être maintenu en ordre et propre.
- Pour serrer les vis et les écrous, commencer par ceux de **plus gros diamètre** ou, par les éléments intérieurs, en procédant en **“croix”** sur des **“lignes”** successives.
- L'emploi le plus correct des clés fixes (à fourche) se fait en **“ligne”** et non par **“poussée”**.
- Les clés anglaises à molette (F. 1) doivent être utilisées en cas d'urgence, c'est à dire, lorsque nous ne disposons pas de la clé aux dimensions appropriées. Pendant l'effort, l'étau mobile tend à s'ouvrir et peut endommager le boulon en obtenant par ailleurs un couple de torsion de serrage peu fiable. Dans tous les cas, les utiliser comme indiqué dans la figure 1.
- Excepté dans les cas d'assistance exceptionnelle, préparer pour la Clientèle, une **fiche de travail** sur laquelle seront notées toutes les interventions réalisées, et les commentaires sur d'éventuels contrôles futurs.

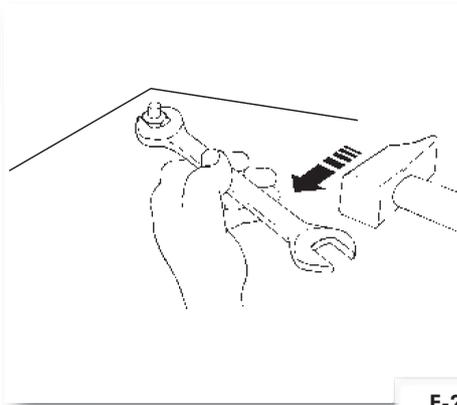


F-1

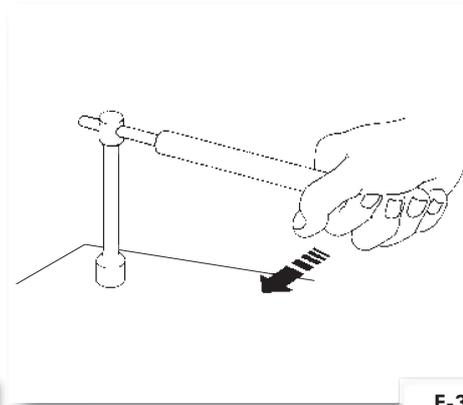


RECOMMANDATIONS

- **Avant de commencer** toute intervention sur le cyclomoteur, attendre que soient « **complètement froids** » tous les composants du véhicule.
- Si les opérations prévoient la présence de deux techniciens, il est indispensable, au préalable, que ceux-ci se mettent d'accord sur les tâches et les synergies.
- Vérifier toujours le bon montage de chaque pièce avant d'en monter une autre.
- Graisser les parties (prévues) avant d'effectuer le remontage.
- Les joints, les joints des bagues d'étanchéité, les bagues élastiques et les goupilles doivent toujours être remplacés à chaque dépose.
- Les valeurs de couple indiquées dans les manuels concernent le « **serrage final** », et doivent être obtenues progressivement, par passes successives.
- Les opérations de desserrage et de serrage des pièces en alliage d'aluminium (carters) doivent s'effectuer **moteur froid**.
- Utiliser toujours des tournevis de dimensions adaptées aux vis sur lesquelles il faut agir.
- **Ne jamais travailler de manière inconfortable ou avec une stabilité précaire du cyclomoteur.**
- **Ne jamais réutiliser un joint ou une bague élastique.**
- **Ne pas dévisser ni visser les vis et les écrous avec des pinces, car non seulement elles n'exercent pas une force de blocage suffisante, mais cela pourrait endommager la tête de la vis ou l'hexagone de l'écrou.**
- **Ne pas taper sur la clé avec un marteau (ou autre) pour desserrer ou serrer les vis et les écrous (F. 2).**
- **Ne pas augmenter le bras de levier en enfilant un tube sur la clé (F. 3).**



F-2



F-3



Ne jamais utiliser des flammes libres, en aucun cas.

Ne jamais laisser de récipients ouverts ou non prévus pour contenir de l'essence, dans des lieux de passage, à proximité de sources de chaleur, etc.



Ne pas utiliser d'essence comme détergent pour nettoyer le véhicule ou pour laver le sol de l'atelier. Nettoyer tous les éléments avec un détergent à faible degré d'inflammabilité.



Ne pas aspirer ni souffler dans le tube d'alimentation de l'essence.

Ne pas effectuer de soudures en présence d'essence. Déposer le réservoir même s'il est complètement vide et débrancher le câble négatif (-) de la batterie.

Ne jamais laisser le moteur en route dans des locaux fermés ou peu aérés.



Avant toute intervention, s'assurer que le motocycle est parfaitement stable.



F-4

Connaître la moto





| OPÉRATIONS DE MAINTENANCE | 1 ^{ère} RÉVISION 500 KMS. | 2 ^a RÉVISION 3.500 KMS. | RÉV. TOUS LES 3.000 KMS. |
|---|---------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|
| Vérification système de freins | • | • | • |
| Vérification niveau huile de transmission | Changer | • | Changer |
| Vérifier la tension et l'usure de la chaîne | • | • | • |
| Vérifier les suspensions | • | • | • |
| Vérifier, régler et graisser les commandes et les câbles. | • | • | • |
| Vérifier la tension des rayons des roues et décentrage | • | • | • |
| Nettoyer et graisser le filtre à air | • | • | • |
| Réviser et régler carburateur | • | • | • |
| vérifier et régler la bougie ou changer | • | • | • |
| Contrôler les vis et l'écrou châssis - plastiques | • | • | • |
| Vérifier système électrique | • | • | • |
| Contrôler usure segments | • | • | • |
| Contrôler niveaux eau radiateur | • | • | • |
| Vérifier système d'échappement | • | • | • |
| Vérifier fonctionnement pompe à huile | • | • | • |

SPÉCIFICATIONS ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

| Dimensions | MRT | MRT SM |
|--------------------------|-------------------------------|----------|
| Longueur totale | 2150 mm. | 2070 mm. |
| Largeur totale | 800 mm. | 800 mm. |
| Hauteur totale | 1165 mm. | 1145 mm. |
| Hauteur de la selle | 890 mm. | 870 mm. |
| Distance entre essieux | 1405 mm. | 1380 mm. |
| Distance minimum au sol | 310 mm. | 288 mm. |
| Poids à sec | MRT | MRT SM |
| | 85 kg. | 85 kg. |
| Moteur | | |
| Type | 2 temps | |
| Nbre vitesses | 6 vitesses | |
| Marque | Minarelli | |
| Modèle | AM 6 (EU 2) | |
| Cylindres, disponibilité | 1 incliné vers l'avant | |
| Cylindrée | 49,7 C.C. | |
| Diamètre X course | 40,3 x 39 mm. | |
| Système de démarrage | Par levier | |
| Système lubrification | Par pompe | |
| Type huile | 2 temps injection CASTROL TTS | |



| Huile de la transmission | |
|--------------------------|---------------------------------|
| Type | CASTROL MTX SAE 10W 30 |
| Quantité | 820 c.c. |
| Filtre à air | |
| | Mousse de type humide |
| Carburant | |
| Type | Essence sans plomb 95 |
| Capacité du réservoir | 6,32 L. |
| Carburateur | |
| | Dellorto PHBN 16 HS |
| Bougie | |
| Type | NGK BR 9 ES |
| Écartement électrodes | 0,6 - 0,7 mm. |
| Type embrayage | |
| | Multi-disques dans bain d'huile |
| Transmission primaire | |
| Couronne embrayage | Z = 71 |
| Pignon d'attaque | Z = 20 |
| Rapport de transmission | l: 3,55 |
| Transmission secondaire | |
| Pignon sortie moteur | Z = 11 |
| Plateau d'entraînement | Z = 52 |
| Rapport de transmission | l: 4,36 |
| Chaîne | 420 x 126 passages |

| CHANGEMENT DE VITESSES | | | | |
|------------------------|----------------|------------------|--------------------|----------------|
| Vitesse | Arbre primaire | Arbre secondaire | Rapport changement | Rapport sortie |
| 1 ^{ère} | Z = 12 | Z = 36 | l: 3,00 | l: 10,65 |
| 2 ^{de} | Z = 16 | Z = 33 | l: 2,06 | l: 7,31 |
| 3 ^{ème} | Z = 19 | Z = 29 | l: 1,53 | l: 5,43 |
| 4 ^{ème} | Z = 22 | Z = 27 | l: 1,23 | l: 4,37 |
| 5 ^{ème} | Z = 24 | Z = 25 | l: 1,04 | l: 3,69 |
| 6 ^{ème} | Z = 25 | Z = 24 | l: 0,96 | l: 3,40 |



| | |
|--------------------------------------|--|
| Suspension | MRT 50 / MRT 50 SM |
| Avant | Barres de Ø 37mm. CASTROL OIL FORK 15W 20, 245cc par barre. |
| Arrière | Amortisseur hydraulique |
| Suspension | MRT 50 PRO / MRT 50 PRO SM |
| Avant | Fourche hydraulique inversée Ø 40mm. CASTROL OIL FORK 10W, 325cc par barre. |
| Arrière | Amortisseur à gaz avec bouteille séparée. |
| Disques de frein | MRT 50 / MRT 50 SM |
| Avant | De Ø 220 mm. |
| Arrière | De Ø 180 mm. |
| Disques de frein | MRT 50 PRO / MRT 50 PRO SM |
| Avant | Type Wave Ø 300 mm. à double piston |
| Arrière | Type Wave Ø 260 mm. à double piston |
| Pneumatiques | MRT 50 / MRT 50 SM |
| Avant | 80/90 - 21, avec chambre, 1'7 kg/cm ² |
| Arrière | 110/80 - 18, avec chambre, 1'8 kg/cm ² |
| Pneumatiques | MRT 50 PRO / MRT 50 PRO SM |
| Avant | 100/80 - 17, avec chambre, 1'8 kg/cm ² |
| Arrière | 130/70 - 17, avec chambre, 1'9 kg/cm ² |
| Équipement électrique | |
| Allumage | Électronique 12V 85W |
| Générateur | Ducati |
| Avance d'allumage | 20° 1'4mm. avant le P.M.S. |
| Voltage et puissance ampoules | |
| Phare | 12V 35/35W |
| Feu arrière | 12V 21/5W |
| Tableau de bord | 12V 1,2W |
| Clignotants | 12V 10W |
| Éclairage compteur | 12V 1,2W |



| TABLEAU DE COUPLES DE SERRAGE | | | |
|--------------------------------------|---------|-----------|---|
| Élément | N*m | Kg*m | Notes |
| Boulon roue avant | 38 - 52 | 3,8 - 5,2 | |
| Blocage boulon roue avant | 17 - 23 | 1,7 - 2,3 |  |
| Boulon roue arrière | 72 - 98 | 7,2 - 9,8 |  |
| Pince frein avant / arrière | 24 - 36 | 2,4 - 3,6 | |
| Pot d'échappement | 6 - 10 | 0,6 - 1,0 | |
| Ajustement latéral pot d'échappement | 6 - 10 | 0,6 - 1,0 | |
| Vis de fixation moteur | 20 - 26 | 2,0 - 2,6 | |
| Vis commandes guidon | 2 - 4 | 0,2 - 0,4 | |
| Vis amortisseur | 38 - 52 | 3,8 - 5,2 | |
| Boulon fourche | 51 - 69 | 5,1 - 6,9 |  |
| Boulon fixation guidon | 18 - 24 | 1,8 - 2,4 | |
| Écrou supérieur direction | 18 - 24 | 1,8 - 2,4 | |
| Écrou intermédiaire direction | 25 - 34 | 2,5 - 3,4 |  |
| Boulon basculant | 60 - 75 | 9,0 - 7,5 | |

 Graisse



DÉBALLAGE

- Déballez le cyclomoteur en suivant les indications se trouvant sur l'emballage même, qui devra ensuite être détruit conformément à la réglementation en vigueur.

CONTRÔLE « ESTHÉTIQUE »

- Contrôlez visuellement que tous les composants en matériel plastique soient bien montés et que le véhicule ne présente aucune rayure, marque, etc.

RÉFÉRENCES DESTINÉES À L'IDENTIFICATION

Numéro d'identification du véhicule

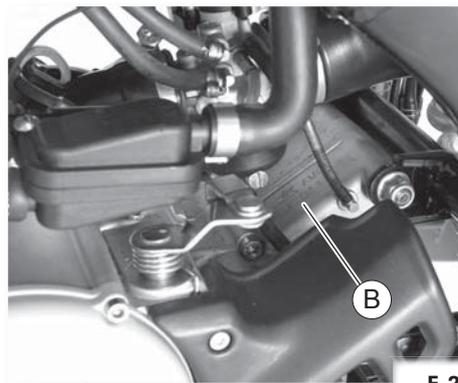
- Le numéro d'identification du véhicule (A/F-2) est inscrit sur le tuyau de la direction. Ce numéro d'identification est utilisé pour identifier le cyclomoteur.

Numéro d'identification moteur

- Les références destinées à l'identification du moteur (B/F-1) sont visibles sur le carter gauche.



F-1



F-2

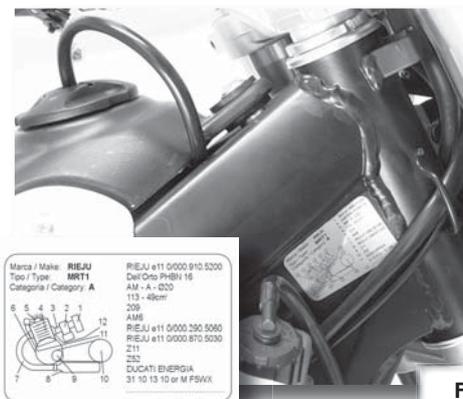
ÉTIQUETTE DE SÉCURITÉ

Il contient les références d'identification du véhicule prévues par la Directive 97/24/CE.

Il est indispensable d'indiquer les références d'identification du véhicule pour demander des pièces de rechange.

Cette étiquette ne doit pas être remplacée ou modifiée.

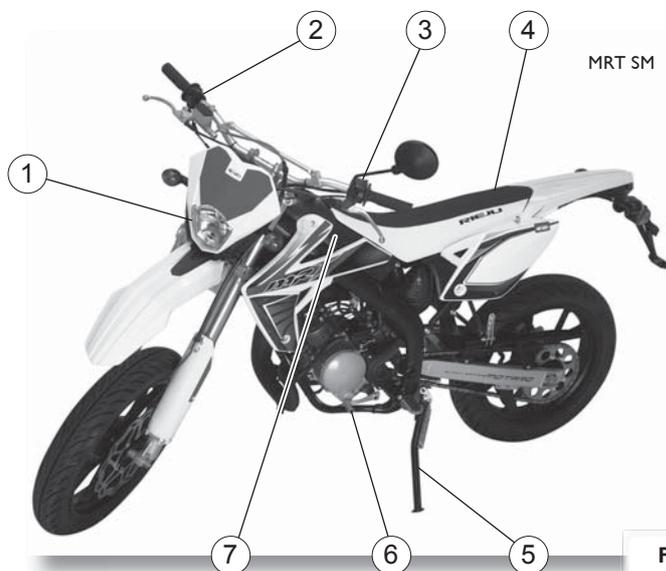
Elle est située sur le côté gauche du châssis près du tuyau de direction.



F-3



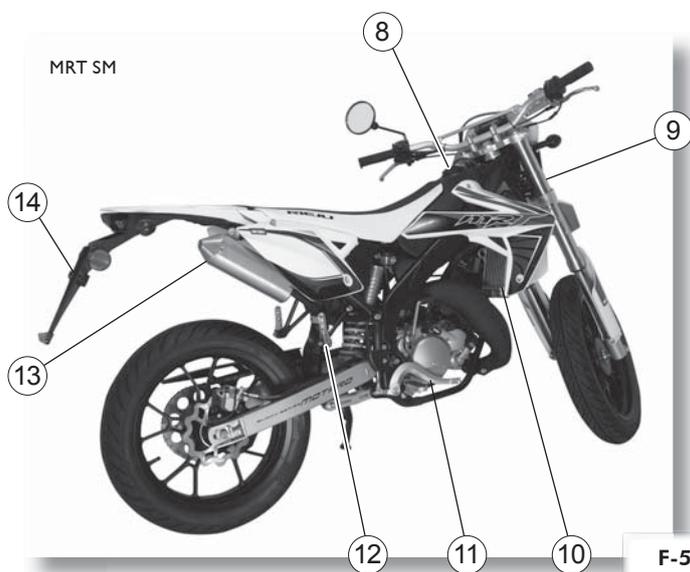
IDENTIFICATION ÉLÉMENTS PRINCIPAUX (Côté gauche)



1. Phare.
2. Commandes droites.
3. Commandes gauches.
4. Selle.
5. Béquille.
6. Pédale changement.
7. Réservoir carburant.

F-4

IDENTIFICATION ÉLÉMENTS PRINCIPAUX (Côté droit)

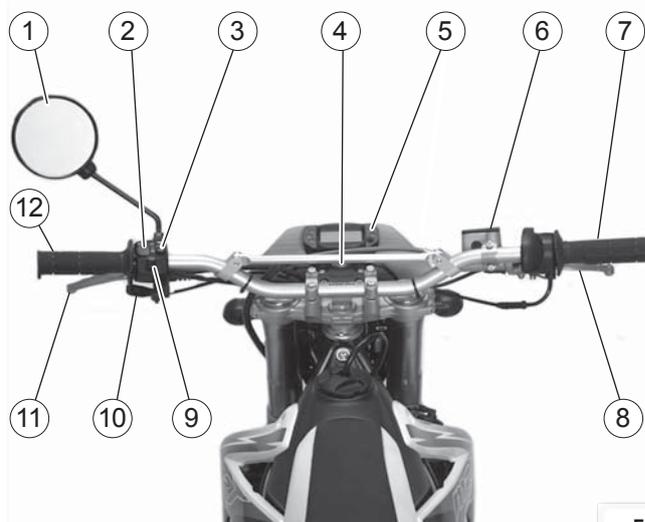


8. Bouchon réservoir carburant.
9. Fourche.
10. Radiateur.
11. Pédale frein arrière.
12. Repose-pied passager.
13. Échappement.
14. Porte-plaque.

F-5



COMMANDES



F-6

Commandes / instruments

1. Rétroviseur.
2. Interrupteur de l'avertisseur.
3. Interrupteur feux, ville / route.
4. Interrupteur principal.
5. Tableau de bord.
6. Pompe frein avant.
7. Poignée de l'accélérateur.
8. Commande frein avant.
9. Interrupteur des clignotants.
10. Levier starter manuel.
11. Levier embrayage.
12. Poignée gauche.

CLÉS

- Le véhicule est fourni avec deux clés dotées d'un code numérique permettant:
 - D'établir le contact de démarrage.
 - Allumer les feux.
 - Bloquer la direction.

BLOCAGE DIRECTION

- **Activation:** Le guidon tourné vers la gauche, introduire la clé profondément et la faire tourner vers la gauche.
- **Désactivation:** Tourner la clé vers la droite.

BÉQUILLE LATÉRALE

- Contrôler que la béquille latérale est bien fixée et bouge correctement, il est également conseillé de contrôler fréquemment le système de retenue, constitué de ressorts de traction.



F-7



TABLEAU DE BORD

1- Lumière témoin de direction.

Cette lumière témoin s'allume lorsque l'interrupteur de direction se déplace vers la gauche ou la droite.

2- Lumière témoin du niveau d'huile.

Cette lumière témoin s'allume lorsque le niveau d'huile est bas.

2b- Lumière témoin de la température de l'huile.

Cette lumière témoin s'allume lorsque la température de l'huile est trop élevée.

3- Lumière témoin température liquide de refroidissement.

Cette lumière témoin s'allume lorsque la température de l'huile est trop élevée. Lorsque la lumière témoin s'allume, arrêter immédiatement le moteur.

4- Bouton Mode.

Voir chapitre programmation.

5- Lumière témoin de point mort « N ».

Cette lumière témoin s'allume lorsque la transmission se trouve en position de point mort.

6- Témoin de feux de route.

Cet indicateur s'éclaire lorsque les feux de route sont allumés.



F-8



F-9



PNEUMATIQUES

| MRT | dimensions | MRT SM | dimensions |
|---------|-----------------|---------|-----------------|
| AVANT | 80/90 - 21 48P | AVANT | 100/80 - 17 52S |
| ARRIÈRE | 110/80 - 18 58P | ARRIÈRE | 130/70 - 17 62S |

CONTRÔLE PRESSION

La pression des pneumatiques doit être vérifiée et réglée lorsque les « pneumatiques sont à température ambiante ».



| MRT | bar |
|---------|--------------------------|
| AVANT | 1,7 kg / cm ² |
| ARRIÈRE | 1,8 kg / cm ² |

| MRT SM | bar |
|---------|--------------------------|
| AVANT | 1,8 kg / cm ² |
| ARRIÈRE | 1,9 kg / cm ² |

F-10

RÉSERVOIR DE CARBURANT

Dévisser le bouchon et remplir le réservoir en prenant soin de ne pas franchir la limite (A/F-11) ; si à la fin du remplissage, on observe des résidus d'essence sur le cyclomoteur, les nettoyer immédiatement.

Utiliser de l'essence normale sans plomb à indice d'octane de 95.

Capacité du réservoir à carburant: Total: 6,32 L.



F-11



LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Contrôle

1. Ôter le bouchon (A/F-12) avec le moteur à froid, et en laissant s'échapper d'abord la chaleur résiduelle.
2. Contrôler le niveau de liquide de refroidissement avec le moteur à froid, parce qu'il varie en fonction de la température du moteur. Le niveau de liquide de refroidissement doit recouvrir le panneau du radiateur.
3. Si le niveau est inférieur, ajouter du liquide de refroidissement.
4. Replacer le bouchon.

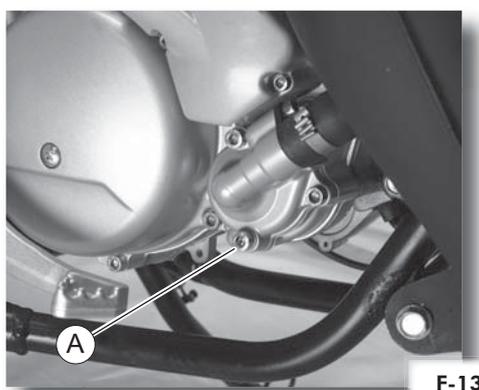


REPLACEMENT LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Avant de réaliser cette opération, placer un récipient sous le tuyau.

1. Stationner le véhicule sur une surface plate et placer une cuvette sous le radiateur.
2. Vidanger le circuit de refroidissement à l'aide de la vis de vidange (A/F-13).

Si l'on a besoin d'une quantité de liquide supérieure à l'habituelle pour obtenir le niveau indiqué, ou s'il est nécessaire d'effectuer des réapprovisionnements trop fréquents, contrôler tout le circuit de refroidissement.





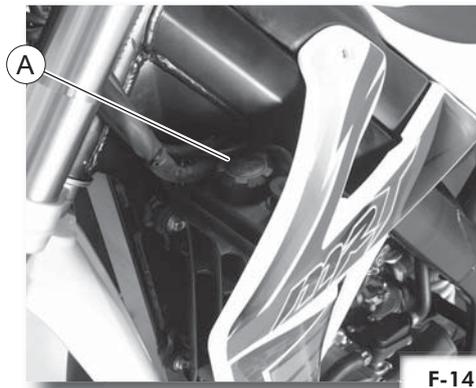
HUILE MOTEUR

A l'intérieur, le réservoir contient un contact électrique qui allume la lumière témoin rouge de la réserve, située sur le tableau de bord, lorsque le réservoir manque de lubrification.

Pour réapprovisionner en huile ôter le bouchon (A/F-14) et remplir avec précaution.

Huile recommandée:

HUILE SYNTHÉTIQUE POUR MOTEURS 2 TEMPS.

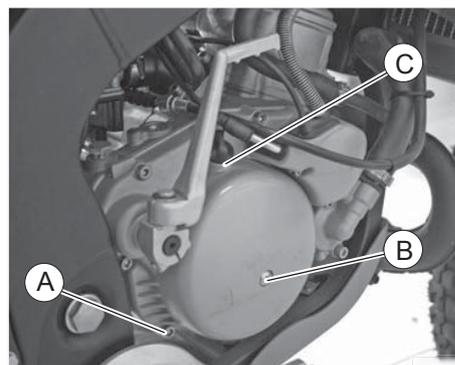


HUILE TRANSMISSION

Changement

1. Placer le véhicule sur une surface plane.
2. Réchauffer le moteur plusieurs minutes.
3. Arrêter le moteur. Mettre sous le moteur un récipient destiné à recevoir l'huile et ôter le bouchon de remplissage (C/F-15).
4. Extraire la vis de vidange (A/F-15) et la vis (B/F-15) pour laisser couler l'huile.
5. Replacer la vis de vidange (A/F-15) et serrer.
6. Remplir le moteur d'huile jusqu'à ce qu'elle ressorte par l'orifice (B/F-15) du contrôle de niveau. Replacer la vis dans l'orifice (B/F-15), placer le bouchon de remplissage (C/F-15) et resserrer.

Il est conseillé d'utiliser de l'huile SAE 10W 30. Capacité : 820 c.c.



Mettre en marche le moteur et le faire chauffer quelques minutes. Pendant qu'il chauffe, contrôler l'absence de fuite d'huile. En cas de fuite, arrêter immédiatement le moteur et en rechercher la cause.

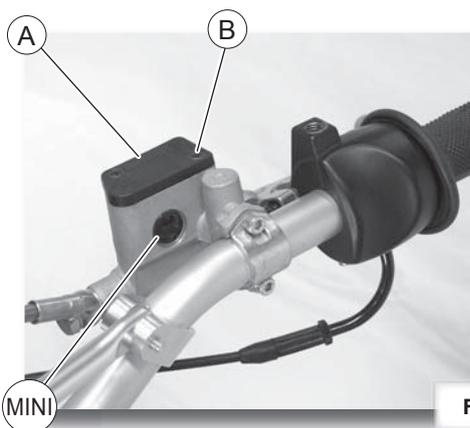


LIQUIDE DE FREINS

Contrôle

Lorsque l'on contrôle le niveau de liquide, tourner le guidon pour vérifier que la partie supérieure du cylindre principale est nivelée.

Contrôler que le liquide de frein se trouve au dessus de la marque du niveau minimum du bac du frein arrière et qu'il y a du liquide pour le frein avant en observant à travers le regard se trouvant sur la pompe.



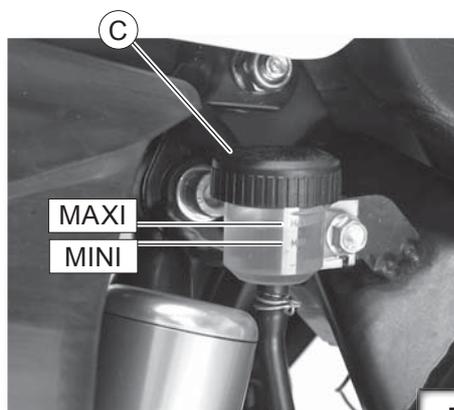
F-16

Changement

Pour le frein avant, enlever le bouchon (A/F-16) après avoir enlevé les vis (B/F-17).

Pour le frein arrière, enlever le bouchon (C/F-17).

La qualité du liquide utilisé doit répondre à des règles spécifiques ; dans le cas contraire, les joints en caoutchouc peuvent se détériorer, et provoquer des fuites et réduire l'efficacité du frein.



F-17

Liquide de frein recommandé: DOT 4



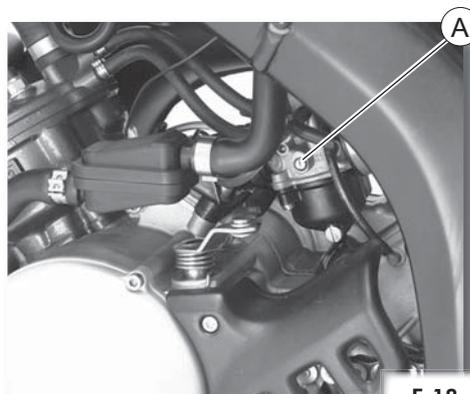
ATTENTION: Le liquide de freins est abrasif.

RÉGLAGE DU RÉGIME MINIMUM DE ROTATION

Mettre en marche le moteur et le faire chauffer quelques minutes à un régime de 1000 à 2000 r.p.m. en l'augmentant régulièrement jusqu'à atteindre un régime de 4000 à 5000 r.p.m. Lorsque le moteur répond rapidement à l'accélération, cela signifie qu'il est chaud.

Régler le régime minimum du moteur en faisant tourner la vis de réglage du gaz (A/F-18). Faire tourner la vis la droite pour augmenter le régime et vers la gauche pour le réduire.

Contrôler le régime idéal du moteur à l'aide d'un tachymètre électronique relié au câble de la bougie.



F-18



RÉGLAGE DE LA TENSION DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION

Le réglage de la chaîne est réalisé en relâchant l'axe arrière de la roue et en vissant ou en dévissant les vis et les écrous adjacents (A/ F-19) à l'axe, en faisant en sorte de conserver toujours la même distance sur les côtés de l'axe.



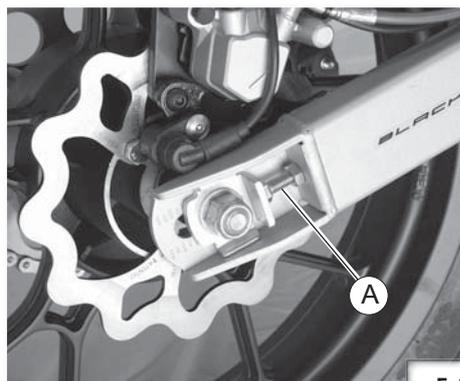
ATTENTION: un mauvais alignement de la chaîne et de la roue peut provoquer une sortie de chaîne, ainsi que des problèmes de stabilité sur le cyclomoteur.

Aux fins du contrôle et du réglage de la chaîne, il convient d'agir sur l'axe de la roue arrière, en faisant en sorte de toujours travailler sur le point maximum de tension de la chaîne.

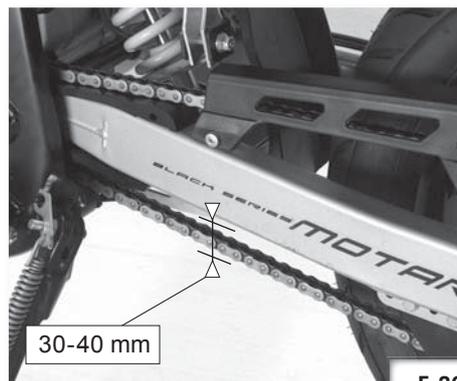
Pour contrôler le jeu, faire tourner la roue arrière plusieurs fois, et vérifier la tension sur plusieurs points, afin de trouver le point le plus tendu.

le cyclomoteur doit être placé à la verticale, avec ses deux roues sur le sol, le jeu de la chaîne doit être de 30 à 40 mm. (F-20).

Faire en sorte de ne pas tendre excessivement la chaîne pour ne pas provoquer de dégâts sur le moteur et la transmission ; maintenir la tension de la chaîne dans les limites spécifiées sur les schémas joints.



F-19



F-20

Il est nécessaire de réaliser un nettoyage et un graissage régulier de la chaîne. La chaîne est composée de nombreuses pièces qui travaillent les unes avec les autres. Si la chaîne n'est pas correctement maintenue, elle s'usera plus rapidement, il est donc recommandé de graisser la chaîne régulièrement, à l'aide d'une huile spéciale pour graissage de chaîne.

Avant le graissage, il est nécessaire de nettoyer la chaîne afin de retirer la saleté et la boue de la chaîne avec une brosse et un chiffon, puis appliquer la graisse entre les couvercles latéraux, et sur tous les rouleaux centraux.

Démontage



I. SELLE

Dévisser les deux vis (A/F-1) situées sur la partie arrière de la selle.
Puis relever la selle par la partie arrière, et tirer dessus vers l'arrière, pour la libérer de l'ancrage avant.



F-1

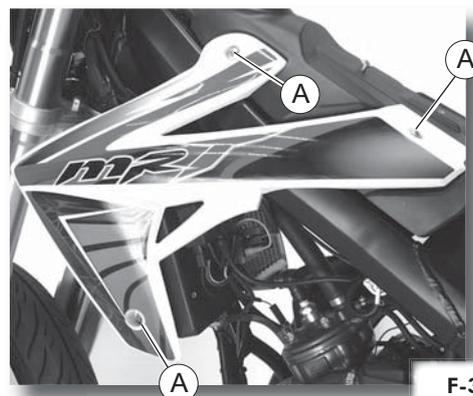


F-2

2. CACHES LATÉRAUX AVANTS

* Retirer la selle.

Dévisser les 3 vis (A/F-3). Puis, tirer sur la pièce pour la retirer.



F-3

3. CACHES LATÉRAUX ARRIÈRES

Dévisser les 2 vis (A/F-4). Puis, tirer sur la pièce pour la retirer.



F-4

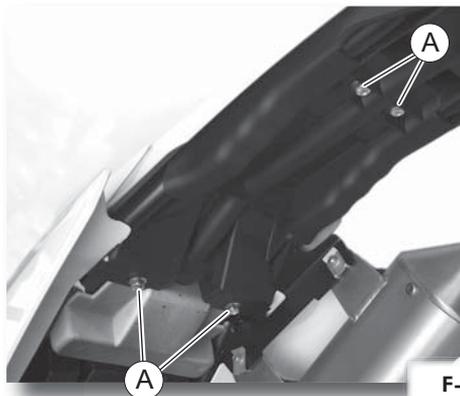


4. QUEUE

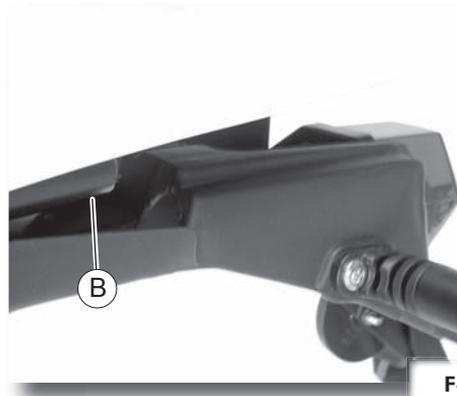
* Retirer la selle et les caches latéraux avant.

Dévisser les 4 vis (A/F-5) situées sur la partie intérieure de la cavité de la roue arrière. Puis, tirer vers l'arrière de la queue, jusqu'à la libérer du châssis (B/F-6).

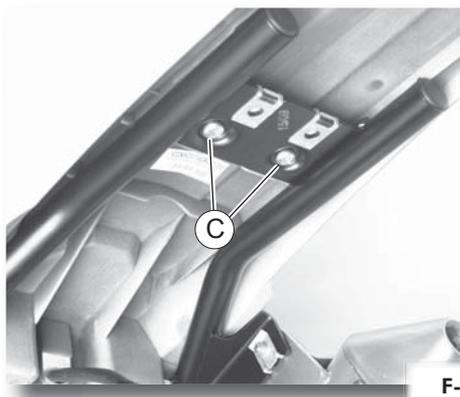
Une fois le garde-boue arrière délogé, dévisser les 2 vis (C/F-7).



F-5



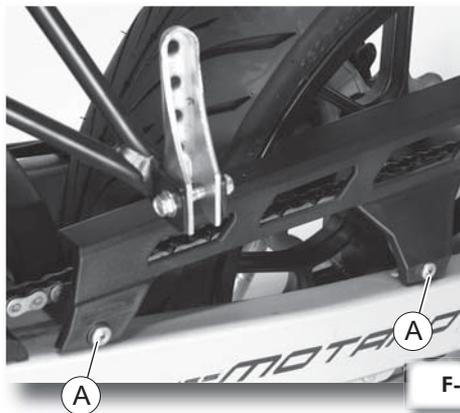
F-6



F-7

5. PROTECTEUR DE CHAÎNE

Dévisser les 2 vis (A/F-8) et retirer le protecteur.

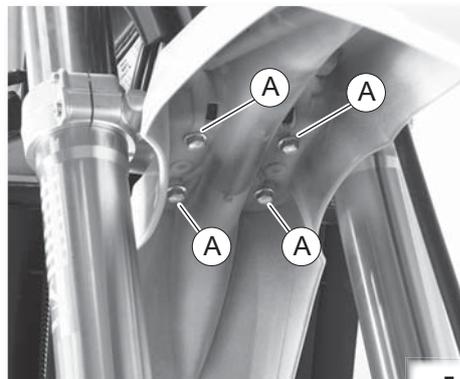


F-8



6. GARDE-BOUE AVANT

Dévisser les 4 vis (A/F-9) situées sur la partie inférieure du garde-boue.

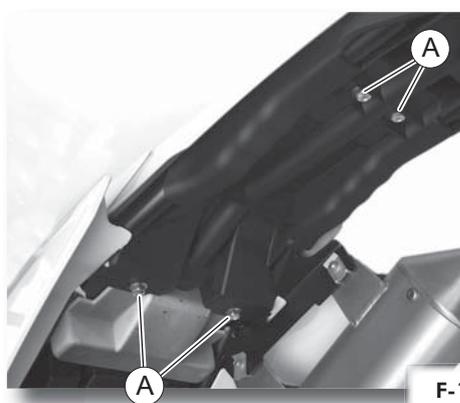


F-9

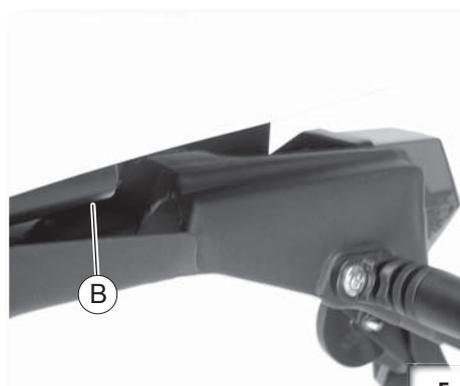
7. GARDE-BOUE ARRIERE

Dévisser les 4 vis (A/F-10) situées sur la partie intérieure de la cavité de la roue arrière. Puis, tirer vers l'arrière de la queue, jusqu'à la libérer du châssis (B/F-11).

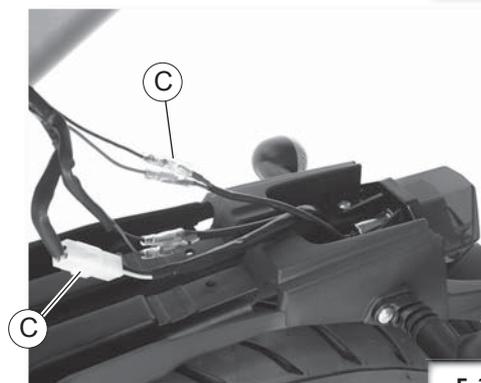
Débrancher les feux arrière de route (C/F-12) et les retirer (Voir paragraphe). Débrancher le phare arrière et le retirer (voir paragraphe).



F-10



F-11



F-12



8. BOÎTIER FILTRE

* Retirer la selle, les caches latéraux arrière.

Dévisser les 2 vis (A/F-13) de la partie supérieure.

Dévisser les 2 vis (B/F-14) situées sur la partie intérieure de la cavité de la roue arrière.

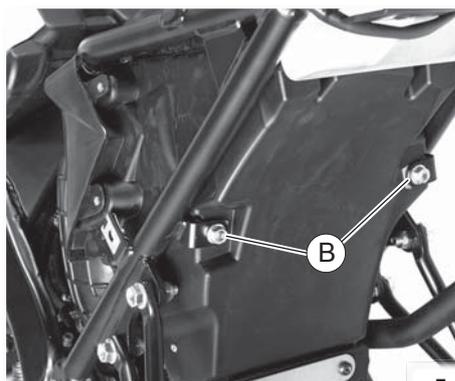
Retirer la bride (C/F-15) entre le raccord du tuyau du système AIS et le tuyau du filtre.

Retirer la bride (D/F-16) entre le tuyau du filtre et le carburateur.

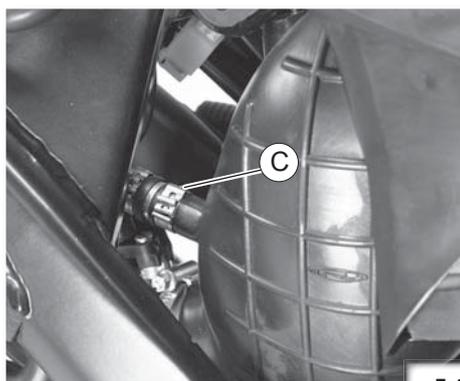
Pour extraire le boîtier, tirer dessus vers l'arrière.



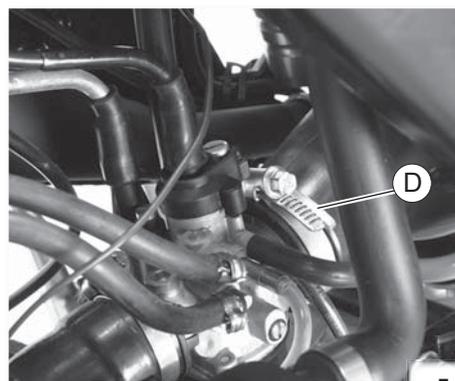
F-13



F-14



F-15



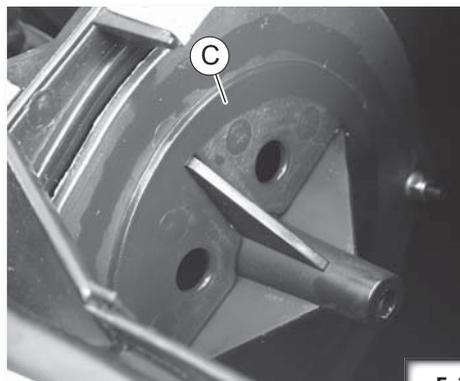
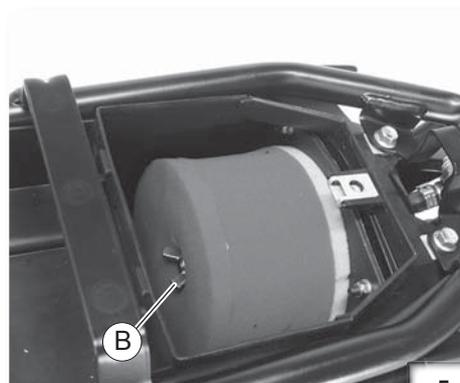
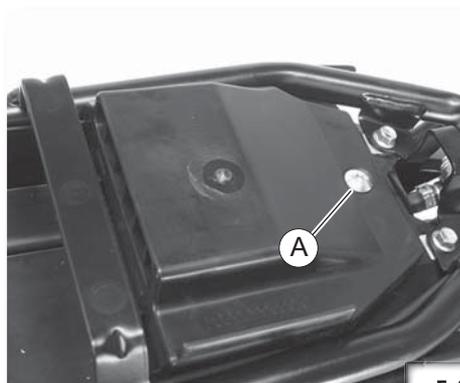
F-16



9. FILTRE À AIR

* Retirer la selle.

Dévisser la vis (A/F-17) du couvercle du filtre.
Relâcher l'écrou (B/F-18) et retirer le filtre.



ATTENTION: S'assurer de la position de la pièce de réglage d'entrée de l'air (C/F-19).



10. ÉCHAPPEMENT

* Retirer le carénage arrière gauche et le pot d'échappement.

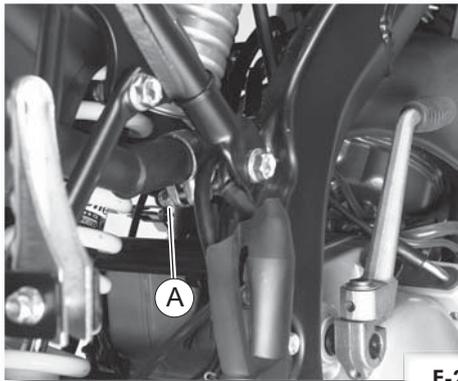
Relâcher la bride (A/F-20) qui fixe l'échappement au pot.

Retirer les 2 ressorts (B/F-21) qui fixent l'échappement au moteur par la partie avant et la vis (C/F-21) de silent bloc.

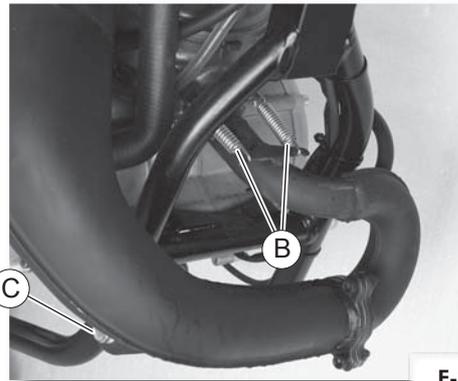
Puis, débrancher le tuyau de désaération (système AIS) (D/F-22) et retirer l'échappement en tirant vers l'avant.



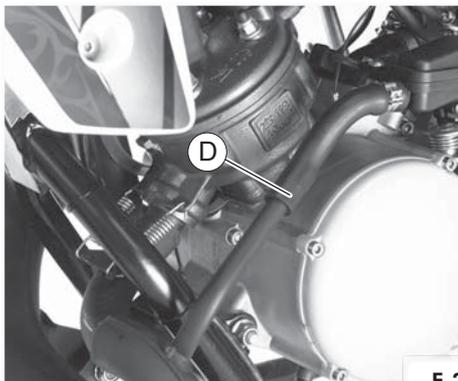
ATTENTION: Avant de procéder au démontage de l'échappement, s'assurer qu'il est bien froid.



F-20



F-21



F-22

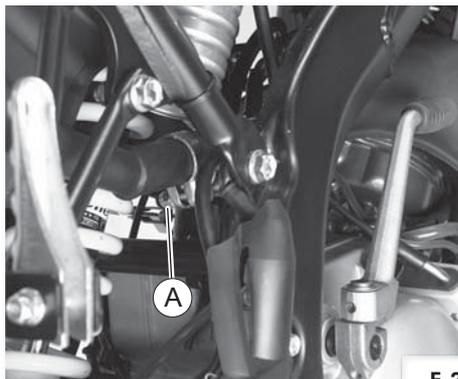


11. POT D'ÉCHAPPEMENT

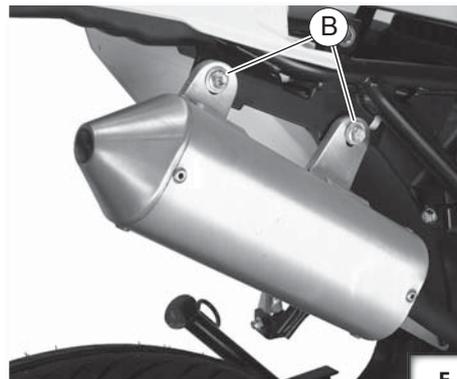
* Retirer la selle et le cache latéral arrière droit.
Relâcher la bride (A/F-23) qui fixe le pot d'échappement.
Puis, dévisser les 2 vis (B/F-24) qui fixe le pot d'échappement au châssis.
Pour l'extraire, tirer sur le pot d'échappement vers l'arrière.



ATTENTION: Avant de procéder au démontage du pot d'échappement, s'assurer qu'il est bien froid.



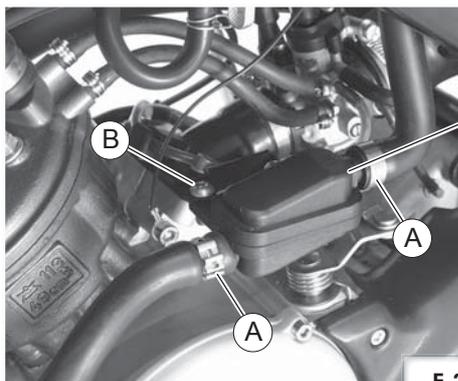
F-23



F-24

12. SYSTÈME "AIS" (système à induction d'air secondaire)

Décrocher les brides des tuyaux (A/F-25).
Puis, dévisser les 2 vis (B/F-25) de fixation.



F-25



ATTENTION: prêtez attention à la position de la soupape pour son montage ultérieur. Si elle n'est pas montée correctement, elle peut brûler.



13. RÉSERVOIR DE CARBURANT

* Retirer la selle et les caches latéraux avant.



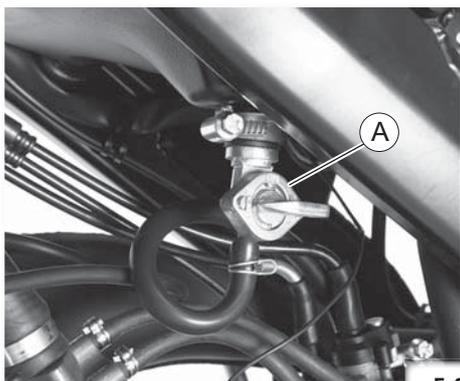
ATTENTION: avant de procéder au démontage, fermer le robinet du réservoir (A/F-26).

Retirer le tuyau du robinet au carburateur (B/F-26).

Extraire le tuyau de désaération (C/F-27).

Dévisser la vis (D/F-28) qui fixe le réservoir au châssis.

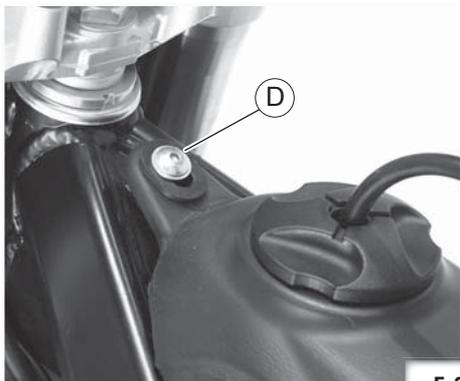
Puis retirer le réservoir (E/F-29) en le tirant vers le haut.



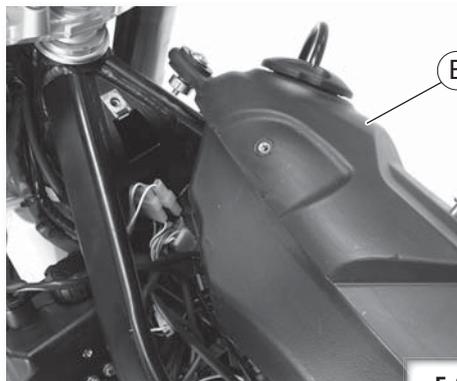
F-26



F-27



F-28

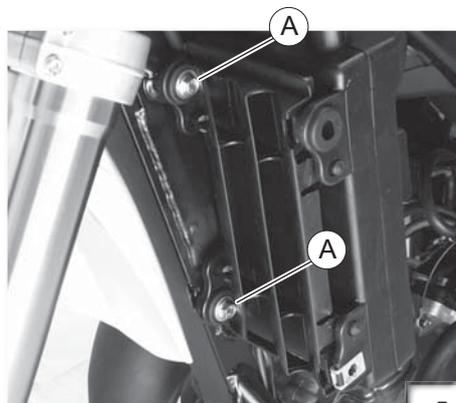


F-29



14. RÉSERVOIR D'HUILE

* Retirer la selle, le cache latéral gauche, la jauge de l'huile et le filtre à huile.
Dévisser les 2 vis (A/F-30) qui fixent le réservoir au châssis et le retirer.



F-30

15. JAUGE À HUILE

* Retirer le cache avant gauche.
Débrancher la jauge du câblage général et la tirer (A/F-31) vers le haut pour la retirer.



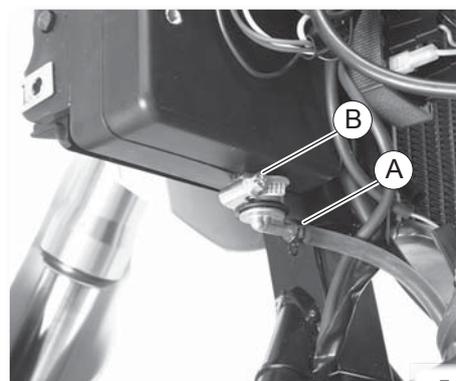
F-31

16. FILTRE À HUILE

Relâcher la bride de serrage (A/F-32) et la bride (B/F-32) qui fixe le filtre au réservoir d'huile.
Pour l'extraire, tirer vers l'extérieur.



ATTENTION: Placer un récipient en dessous pour recueillir l'huile du réservoir.



F-32



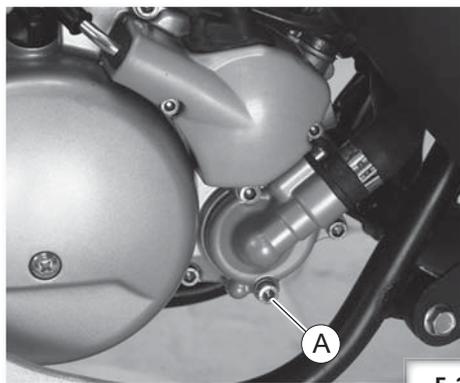
17. RADIATEUR

* Retirer la selle et les caches latéraux avant.

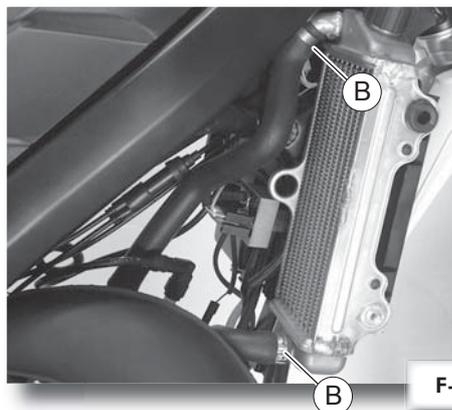
Vidanger le circuit de refroidissement à l'aide de la vis de vidange (A/F-33).

Relâcher les brides qui fixent les tuyaux du moteur au radiateur (B/F-34).

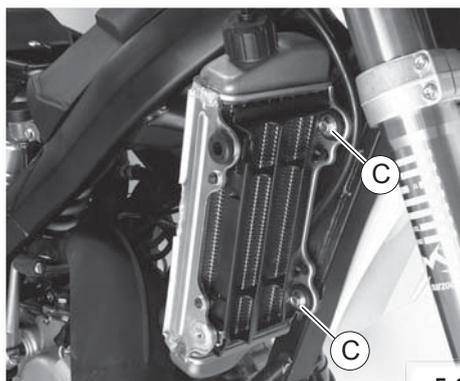
Puis, dévisser les 2 vis (B/F-35) qui fixent le radiateur au châssis.



F-33



F-34



F-35

18. BÉQUILLE



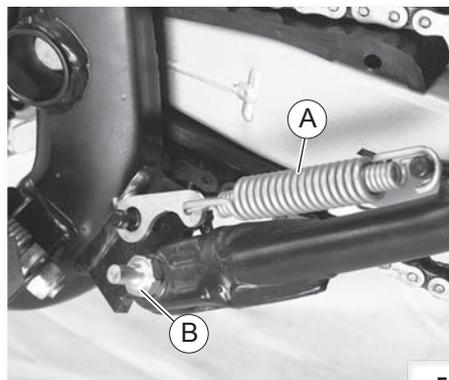
ATTENTION: retenir la moto avant de réaliser cette opération.

Retirer le ressort de tension (A/F-36).

Puis, dévisser l'écrou (B/F-36) en tenant la vis par l'intérieur.



ATTENTION: réalisez cette opération béquille pliée.



F-36



19. LEVIER D'EMBRAYAGE

Dévisser la vis de fixation (A/F-37).



Puis, tirer sur le levier, en faisant attention à ne pas endommager les stries de l'axe.



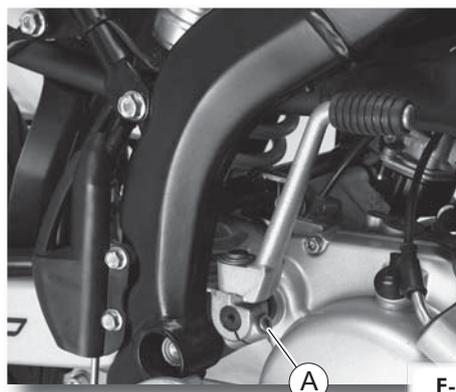
F-37

20. LEVIER DE DÉMARRAGE

Dévisser la vis (A/F-38) et extraire le levier en tirant sur lui.



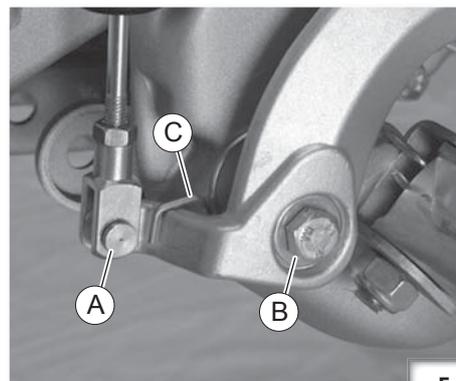
ATTENTION: Le montage dans une position différente à la normale peut réduire le parcours de la mise en marche.



F-38

21. LEVIER FREIN ARRIÈRE

Dévisser le boulon (A/F-39).
Ensuite, retirer la vis (B/F-39), le levier et le ressort intérieur (C/F-39).



F-39



22. AMORTISSEUR

* Retirer la selle, les caches latéraux avant, les carénages arrière et le boîtier du filtre.
 Dévisser la vis et l'écrou supérieur (A/F-40-42) qui fixe l'amortisseur au châssis.
 Dévisser la vis inférieure et l'écrou (B/F-41-43) de la biellette (version **MRT SM**).



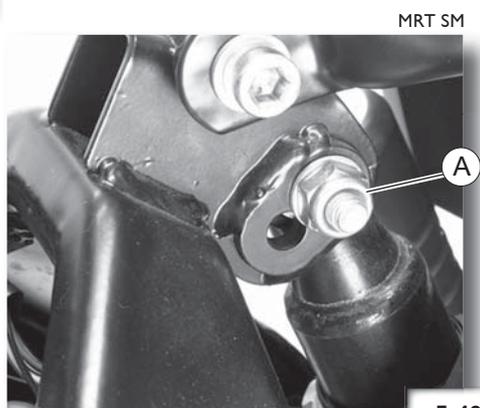
ATTENTION: Avant la dépose, fixer le châssis par la partie inférieure pour éviter la chute du bras oscillant et de la roue.



ATTENTION: faire attention à la position de l'amortisseur pour prévoir son montage ultérieur.

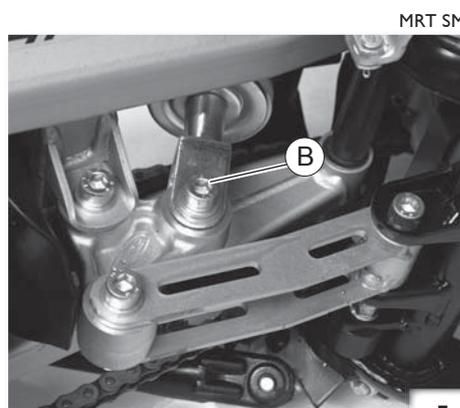


ATTENTION: la vis supérieure de l'amortisseur dans la version **MRT SM** est située dans l'orifice arrière.



MRT SM

F-40



MRT SM

F-41

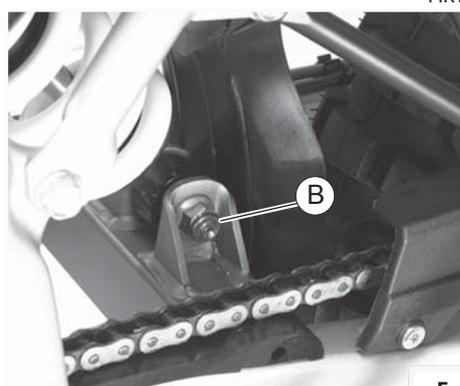


ATTENTION: la vis supérieure de l'amortisseur dans la version **MRT** est située dans l'orifice arrière.



MRT

F-42



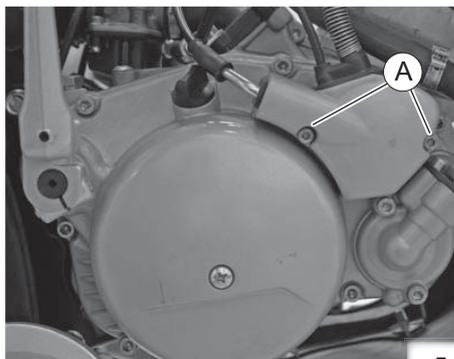
MRT

F-43

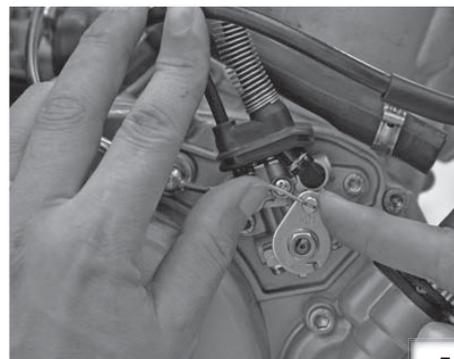


23. TRANSMISSION DE GAZ / MÉLANGEUR HUILE

Dévisser les 2 vis du couvercle (A/F-44).
Reculer le tendeur et retirer le câble du gaz.



F-44



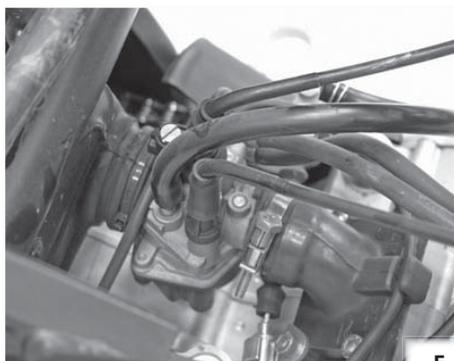
F-45

24. CARBURATEUR

* Retirer la selle, les carénages avant et le réservoir à carburant (le retirer uniquement).
Desserrer la bride de serrage qui retient le carburateur au boîtier du filtre.
Dévisser le couvercle supérieur du carburateur et l'extraire par la porte.
Dévisser également la vis qui fixe le câble au carter et l'extraire.
Ôter le tuyau d'aspiration et le reste des tuyaux.



ATTENTION: faire attention à la position des tuyaux et prévoir leur montage ultérieur.



F-46



25. MOTEUR

* Retirer la selle, les caches latéraux avant et arrière, le réservoir à carburant et la chaîne de transmission.

Débrancher les deux tuyaux du réchauffeur de la culasse, ôter les tuyaux d'aspiration (A/F-47) et séparer le raccord de la bougie.

Débrancher le câble du thermo-contact.

Débrancher le câble du point mort, situé dans la partie inférieure du moteur, les câbles du volant magnétique et ceux de l'unité centrale.

Dévisser les vis du couvercle du mélangeur d'huile et débrancher la transmission.

Vidanger le circuit de refroidissement à l'aide de la vis de vidange (A/B F-48).

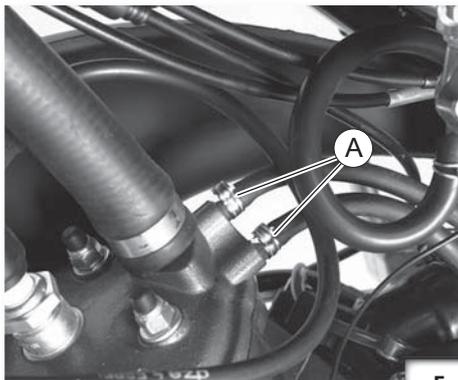
Débrancher le tuyau (C/F-48) de la culasse-radiateur et de la pompe-radiateur.

Retirer les 3 écrous autobloquants et retirer les 3 vis (D/F-49) qui retiennent le moteur.

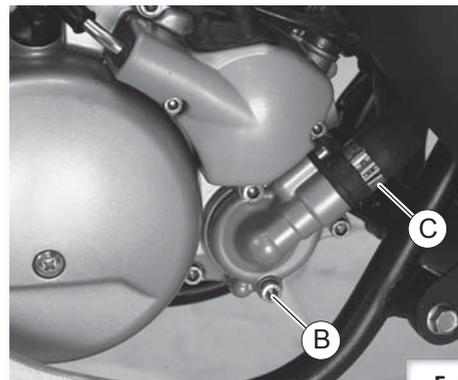


ATTENTION: laisser pour la fin la vis de la partie avant.

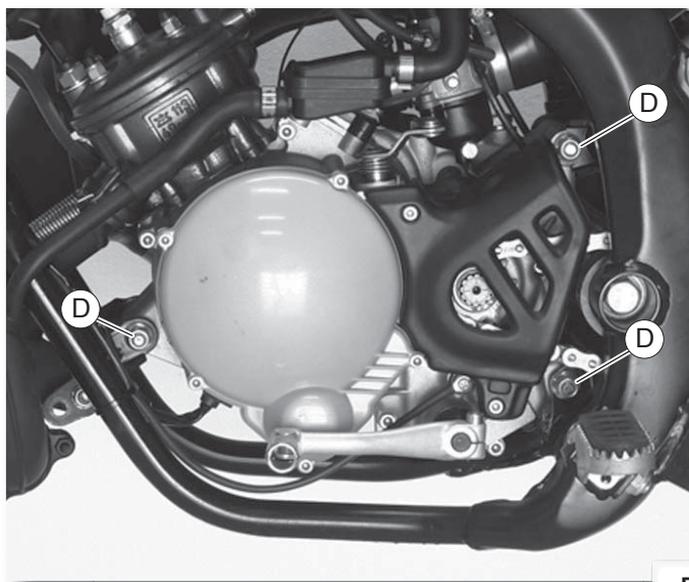
Pour extraire le moteur de la cavité du châssis, le faire par la partie gauche et en retirant d'abord la partie avant.



F-47



F-48



F-49

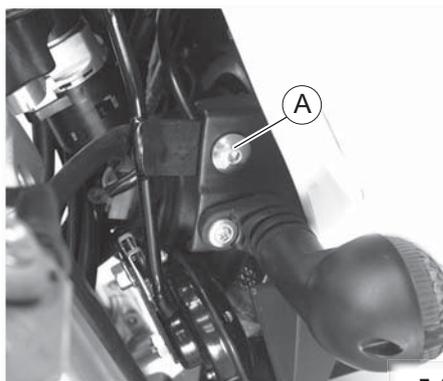


26. PHARE AVANT

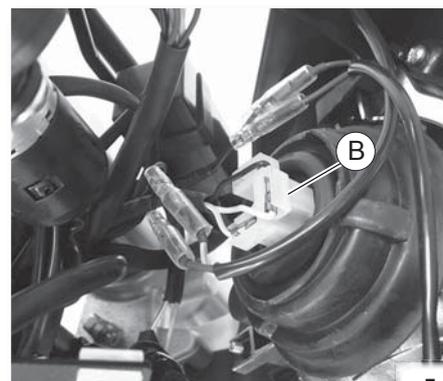
Dévisser les 2 vis (A/F-50) et incliner le phare vers l'avant pour faciliter l'opération.
 Débrancher l'électricité (B/F-51) du câblage général.
 Dévisser la vis (C/F-52) en tenant l'écrou par l'intérieur.
 Dévisser les 5 vis (D/F-53) qui retiennent le phare au porte-phare.
 Dévisser la vis de réglage de hauteur du phare (E/F-54).



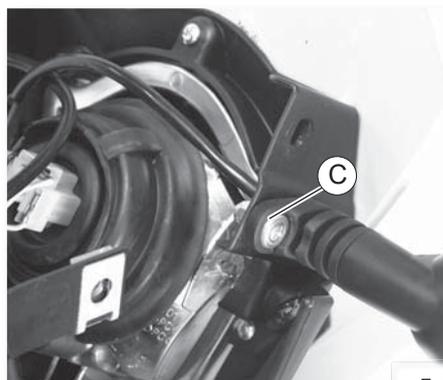
ATTENTION: faire attention à la position des câbles et prévoir leur montage ultérieur.



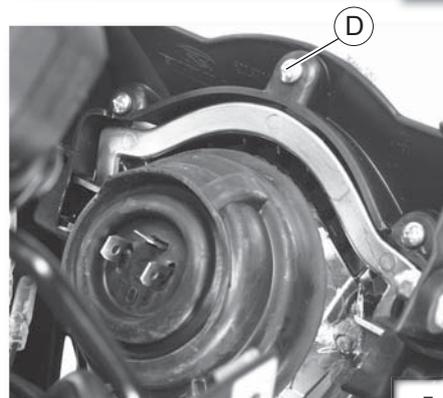
F-50



F-51



F-52



F-53

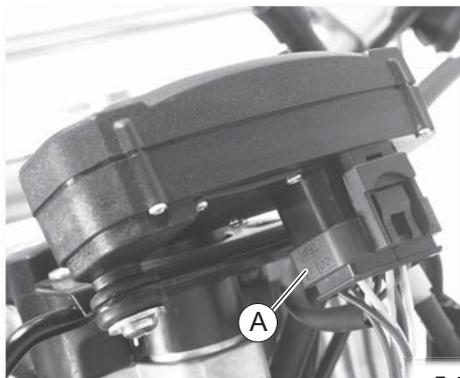


F-54

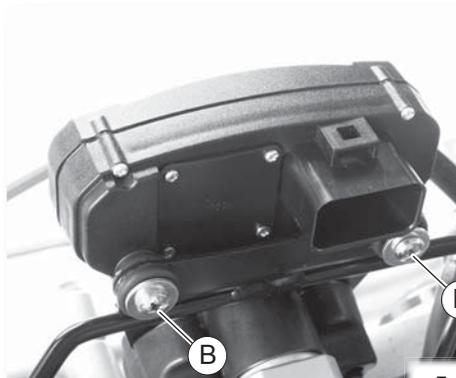


27. TABLEAU DE BORD

Débrancher le câble du tableau de bord (A/F-55).
Puis, dévisser les 2 vis (B/F-56) qui le fixe au châssis.



F-55



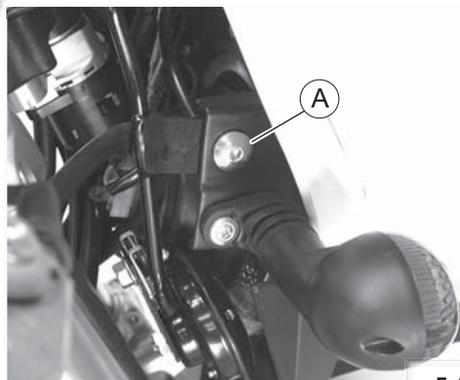
F-56

28. PHARE AVANT

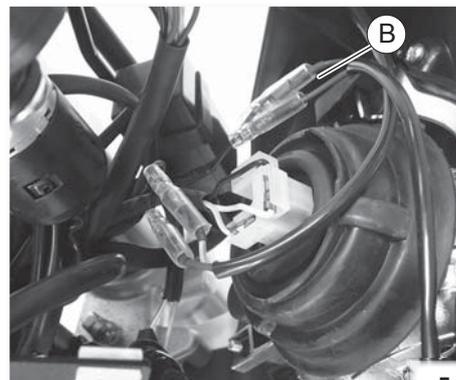
Dévisser les 2 vis (A/F-57) et incliner le phare vers l'avant pour faciliter l'opération.
Débrancher l'électricité (B/F-58) du câblage général.
Dévisser la vis (C/F-59) en tenant l'écrou par l'intérieur.



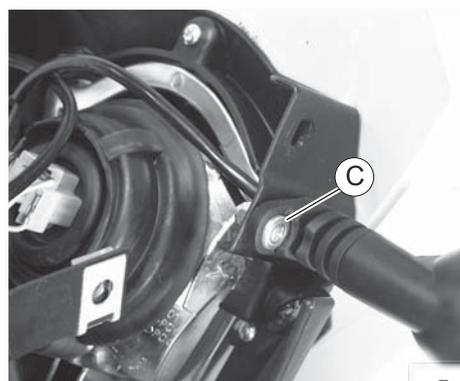
ATTENTION: faire attention à la position des câbles et prévoir leur montage ultérieur.



F-57



F-58



F-59



29. PHARE ARRIÈRE

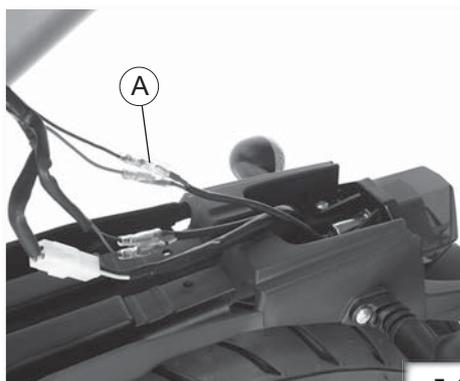
* Réaliser les 2 premières étapes du chapitre **4.Queue (F5-F6)**.



ATTENTION: Avant de procéder au démontage des feux, faire attention à la séquence des terminaux pour leur montage ultérieur. (Voir schéma électrique).

Débrancher les câbles (A/F-60) du câblage général.

Puis, relâche la vis (B/F-61) en fixant l'écrou par l'intérieur et tirer sur le capable pour retirer le feu.



F-60



F-61

30. FEU ARRIÈRE

* Réaliser les 2 premières étapes du chapitre **4.Queue (F5-F6)**.



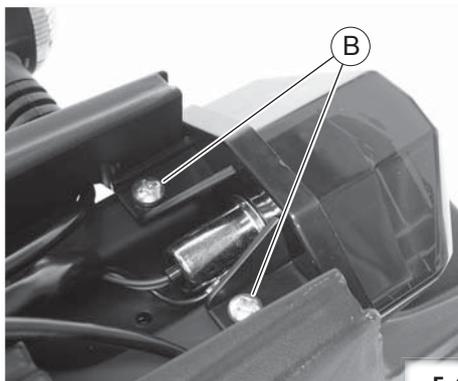
ATTENTION: Avant de procéder au démontage des feux, faire attention à la séquence des terminaux pour leur montage ultérieur. (Voir schéma électrique).

Débrancher les câbles (A/F-62) du câblage général.

Relâcher les deux vis (B/F-63) et retirer le pilote.



F-62



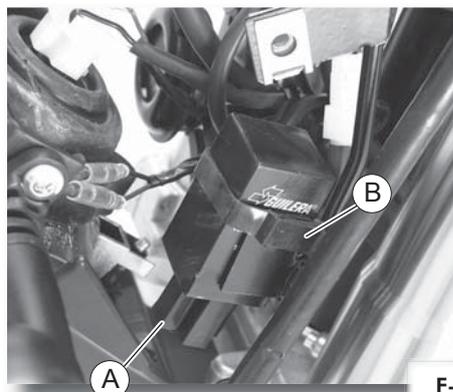
F-63



31. CENTRALE CLIGNOTANTS

* Incliner la plaque de phare avant pour faciliter l'opération.

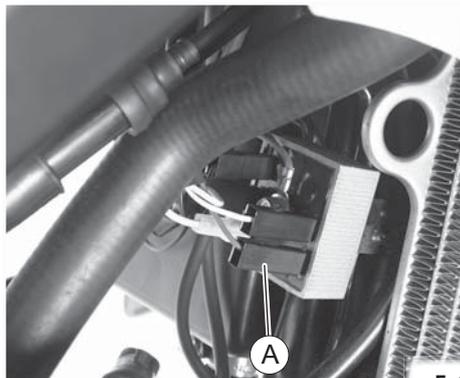
Débrancher le régulateur du câblage (A/F-64) et le retirer de joint de fixation (B/F-64).



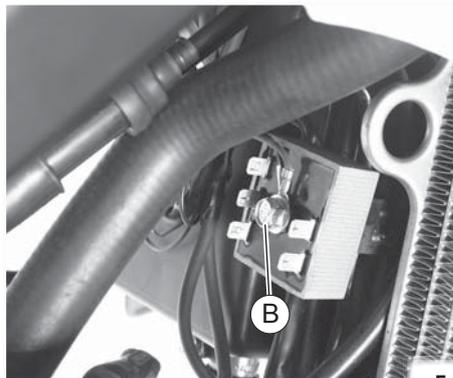
F-64

32. RÉGULATEUR

Débrancher le régulateur du câblage (A/F-65). Puis, dévisser la vis (B/F-66) pour l'extraire.



F-65



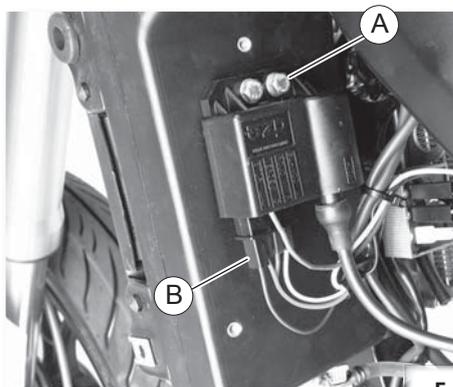
F-66



ATTENTION: Rebrancher le câble de masse pendant le montage.

33. UNITÉ CENTRALE

Dévisser les 2 vis (A/F-67) de fixation puis débrancher le câblage (B/F-67).

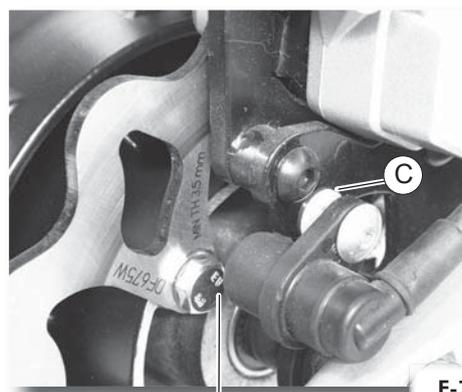
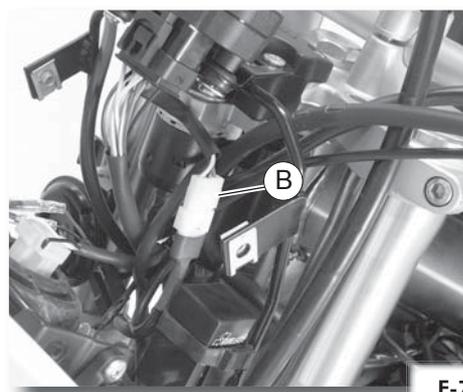
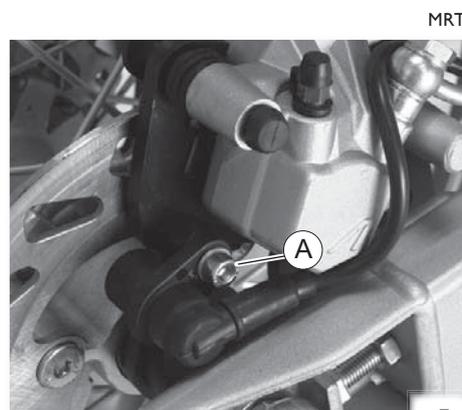
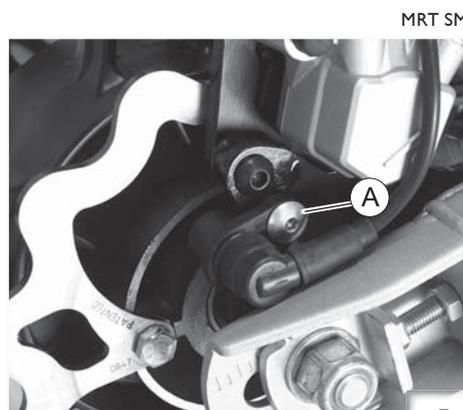


F-67



34. RENVOI COMPTEUR

Retirer la vis de fixation (A/F-68-69) et le déconnecter du câblage général (B/F-70).
Pour débrancher le renvoi, incliner le porte-phare avant.

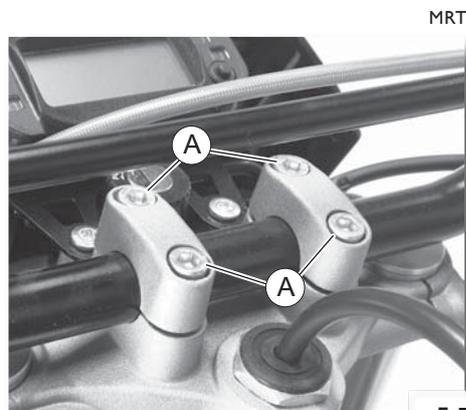
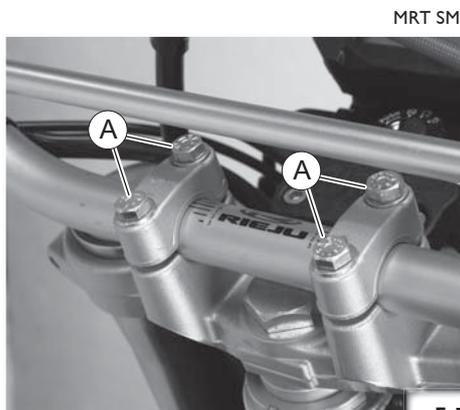


ATTENTION: la distance entre les vis des disques et le capteur doit être comprise entre 1 et 2 mm. Installer des bagues (C/F-71) pour obtenir cette distance.
Si cette distance n'est pas maintenue, le capteur fournira des données incorrectes.



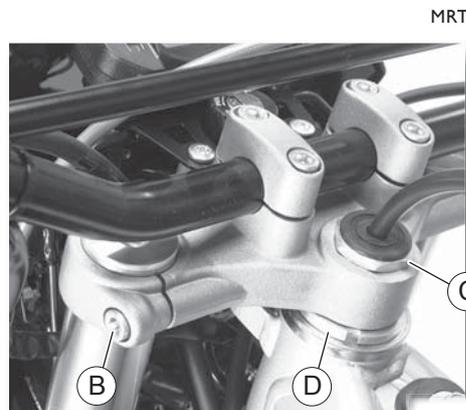
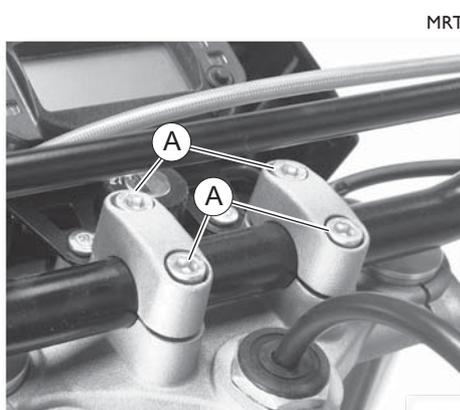
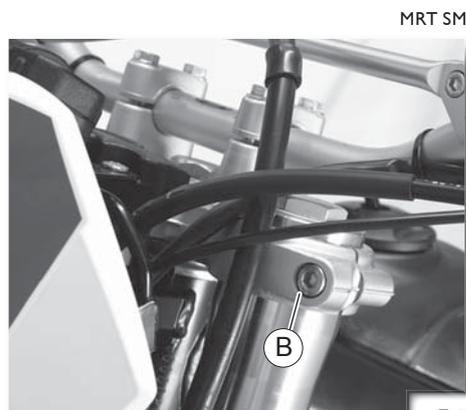
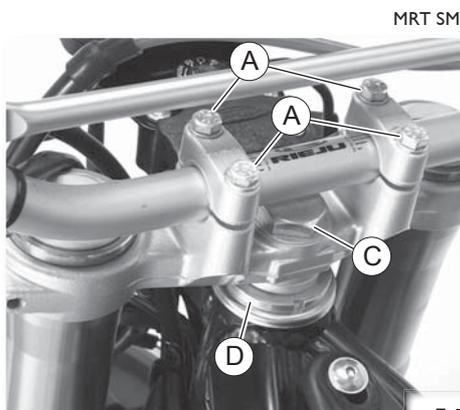
35. GUIDON

* Retirer les commandes des extrémités.
Dévisser les 4 vis (A/F-72-73) et retirer le guidon.



36. DIRECTION

Dévisser les 4 vis (A/F-74-76) du guidon.
Relâcher les 2 vis latérales (B/F-75-77) pour faciliter son extraction.
Extraire l'écrou supérieur (C/F-74-77) retirer la platine supérieure.
Pour extraire l'axe, dévisser l'écrou (D/F-74-77).





37. ROUE AVANT

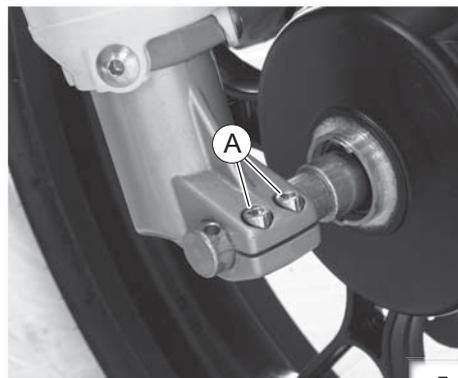
MRT SM

Dévisser l'écrou du côté gauche.

Relâcher les 2 vis (A/F-78) de fixation de l'axe situé sur la fourche.

Dévisser l'axe de la roue et le retirer.

MRT SM



F-78

MRT

Relâcher la vis (A/F-79) de fixation de l'axe situé sur la fourche.

Dévisser l'axe de la roue et le retirer.

MRT



F-79

38. POMPE DE FREIN AVANT

Débrancher les terminaux du micro-interrupteur de lumière de frein.

Dévisser le raccord (A/F-80) qui fixe le tuyau de la pompe.

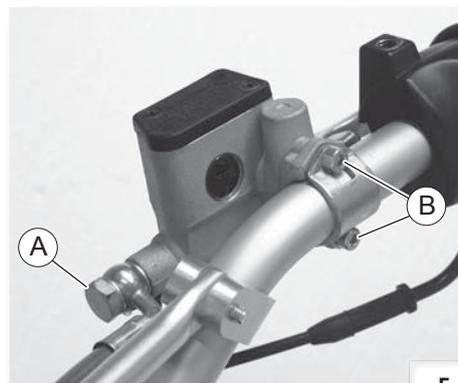
Ensuite, dévisser les 2 vis (B/F-80) et retirer la pompe de frein avant.



ATTENTION: pour leur montage ultérieur, il est conseillé de remplacer les joints en cuivre et procéder à une purge du circuit.



ATTENTION: Le liquide de freins est abrasif.



F-80

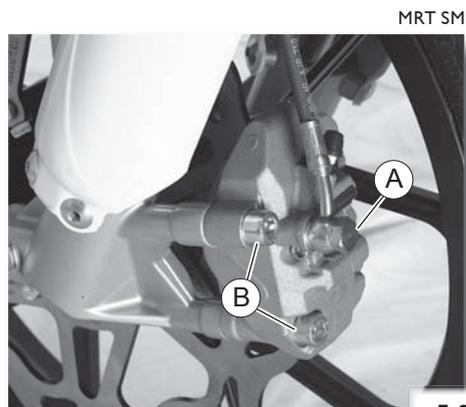


39. PINCE DE FREIN AVANT

MRT SM

Dévisser le raccord à l'aide de la vis (A/F-81).

Puis, dévisser les 2 vis (B/F-81) qui retiennent la pince à la fourche avant.

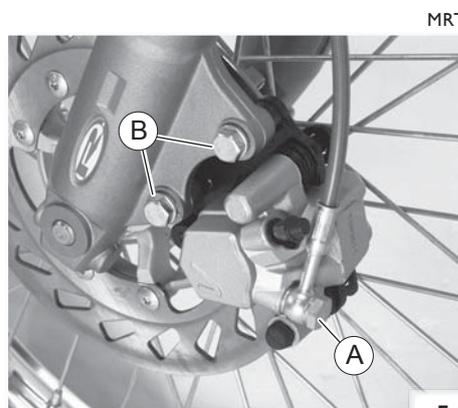


F-81

MRT

Dévisser le raccord à l'aide de la vis (A/F-82).

Puis, dévisser les 2 vis (B/F-82) qui retiennent la pince à la fourche avant.



F-82



ATTENTION: pour son montage ultérieur, il est conseillé de remplacer les joints en cuivre et de procéder à une purge du circuit.

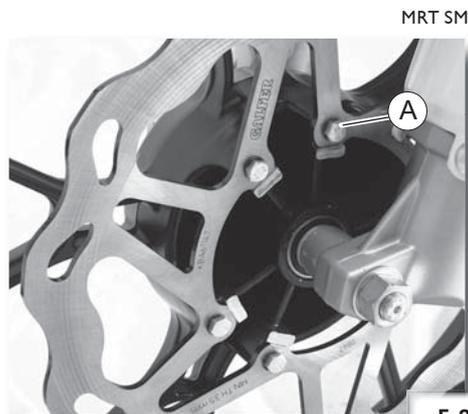


ATTENTION: placer un récipient en dessous pour recueillir le liquide de frein.

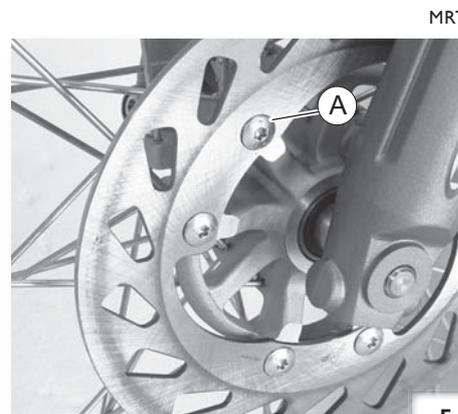
40. DISQUE DE FREIN AVANT

* Retirer la roue avant.

Dévisser les vis (A/F-83-84) qui retiennent le disque.



F-83

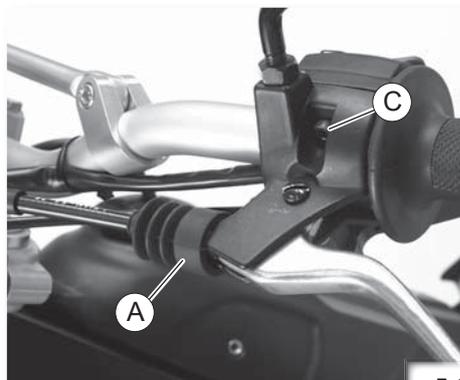


F-84



41. POIGNÉE EMBRAYAGE

Débrancher la transmission de l'embrayage (A/F-85) et la transmission du starter (B/F-86). Puis, dévisser les 2 vis (C/F-85) et retirer la poignée.



F-85



F-86

42. ROUE ARRIÈRE

Relâcher les tendeurs de la roue.

Retirer l'écrou (A/F-87) situé sur le côté droit.

Faire pression sur la roue vers l'avant pour libérer la chaîne du plateau.

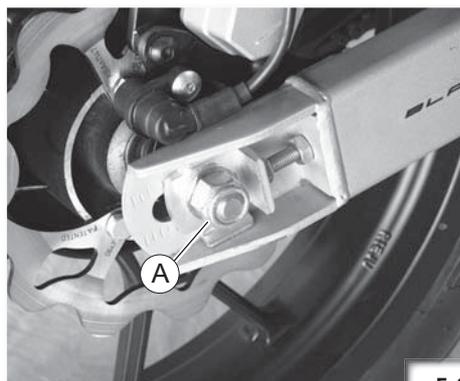
Retirer l'axe (B/F-88) de la roue pour libérer les tendeurs, la roue et les écarteurs.



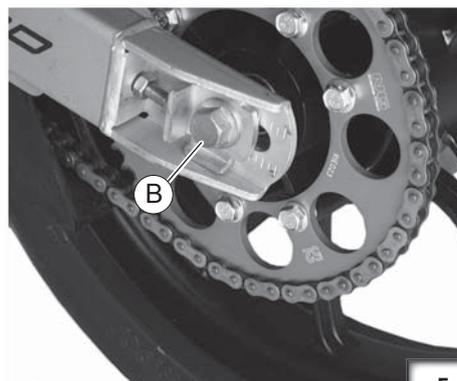
ATTENTION: faire attention à la position des écarteurs et prévoir leur montage ultérieur.



ATTENTION: pour réaliser le montage, revoir le chapitre de **Réglage de la tension de la chaîne de transmission.**



F-87



F-88

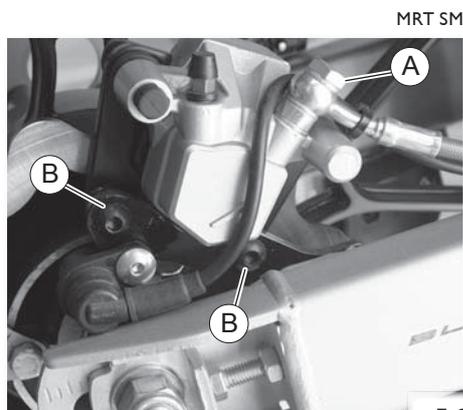


43. PINCE DE FREIN ARRIÈRE

MRT SM

Dévisser le raccord à l'aide de la vis (A/F-89).

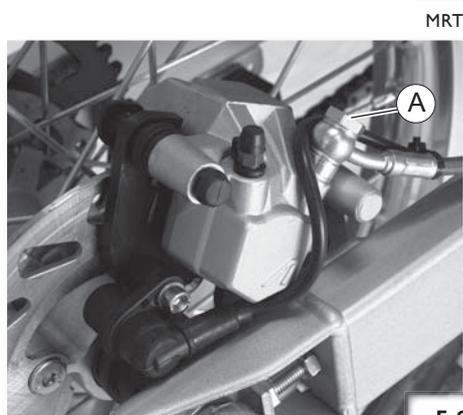
Puis, dévisser les 2 vis (B/F-89) qui fixent la pince au support de la pince.



MRT

Dévisser le raccord à l'aide de la vis (A/F-90).

Puis, retirer la roue arrière pour libérer la pince.



ATTENTION: pour son montage ultérieur, il est conseillé de remplacer les joints en cuivre et de procéder à une purge du circuit.

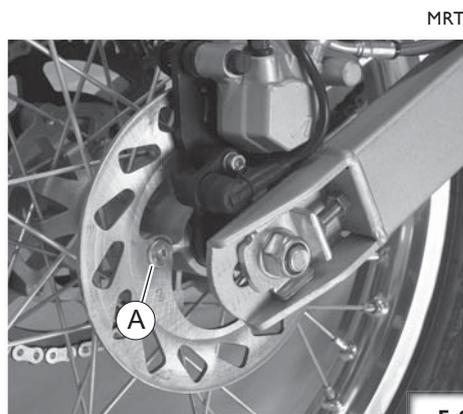


ATTENTION: placer un récipient en dessous pour recueillir le liquide de frein.

44. DISQUE DE FREIN ARRIÈRE

* Retirer la roue avant.

Dévisser les vis (A/F-91-92) qui retiennent le disque.





45. POMPE DE FREIN ARRIÈRE

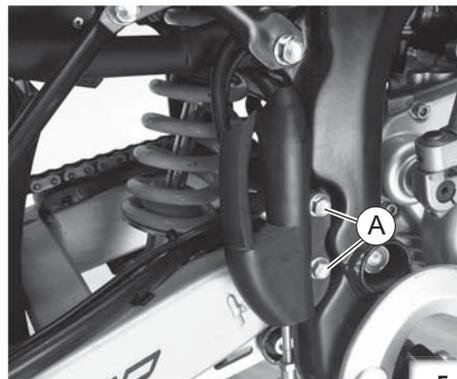
MRT SM

Retirer la plaque de protection de la pompe de frein à l'aide de 2 vis (A/F-93).

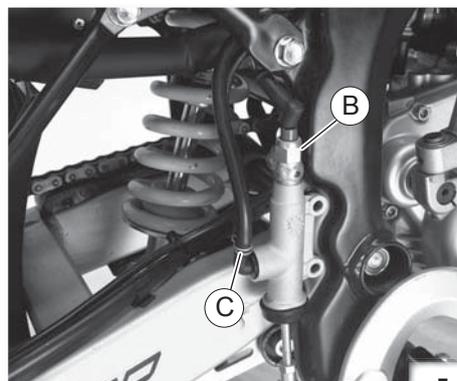
Pour retirer la pompe, il est nécessaire de débrancher le câble de l'interrupteur d'arrêt (B/F-94) et le dévisser.

Retirer la bride de serrage (C/F-94) du tuyau d'alimentation du liquide de frein et le vider dans une cuvette.

MRT SM



F-93



F-94

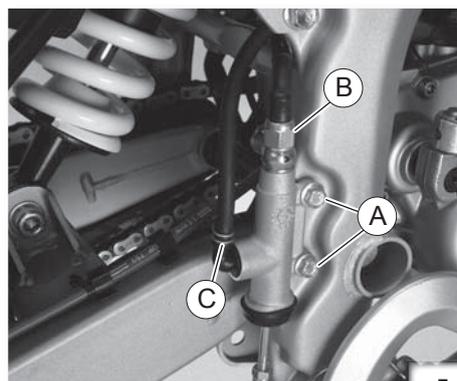
MRT

Dévisser les 3 vis (A/F-95).

Pour retirer la pompe, il est nécessaire de débrancher le câble de l'interrupteur d'arrêt (B/F-95) et le dévisser.

Retirer la bride de serrage (C/F-95) du tuyau d'alimentation du liquide de frein et le vider dans une cuvette.

MRT



F-95



ATTENTION: Le liquide de freins est abrasif.



46. BRAS OSCILLANT

* Retirer la chaîne, la pince de frein arrière, la roue arrière et l'amortisseur.

Dévisser l'écrou (A/F-96) et retirer l'axe par la droite.



F-96

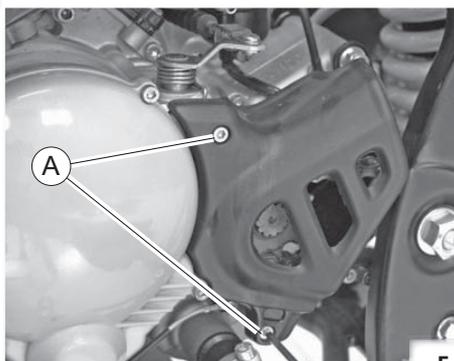
47. CHAÎNE DE TRANSMISSION

Retirer les 2 vis (A/F-97) de fixation du protecteur et le retirer.

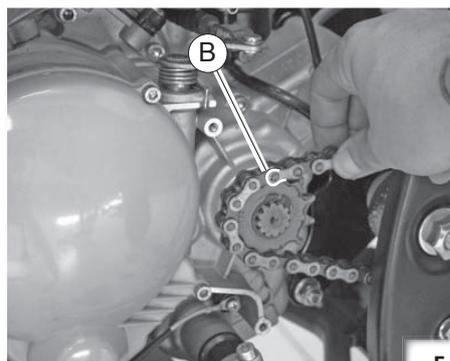
Extraire l'agrafe (B/F-98) de fixation du maillon et le retirer.



ATTENTION: pour réaliser le montage, revoir le chapitre de **Réglage de la tension de la chaîne de transmission.**



F-97



F-98



ATTENTION: faire attention à la position de la chaîne et prévoir son montage ultérieur.



48. REPOSE-PIED AVANT

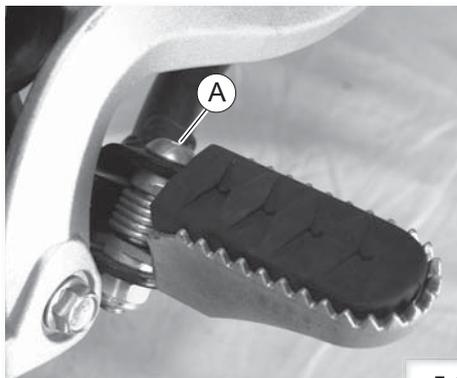
Dévisser la vis (A/F-99-100) qui fixe l'écrou inférieur.



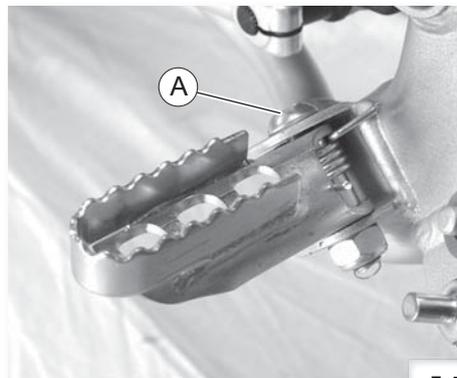
ATTENTION: Prendre en considération la position du ressort pour prévoir son montage ultérieur.

MRT SM

MRT



F-99



F-100

49. REPOSE-PIED ARRIÈRE

Dévisser la vis (A/F-101) qui fixe l'écrou inférieur.



F-101

Systeme électrique



I. PRÉCAUTIONS

Il convient de prendre plusieurs précautions importantes avant de commencer à inspecter ou réparer le système électrique.

- Prêter une attention particulière à la polarité de la batterie.
- Toujours vérifier l'état de la batterie avant de commencer toute réparation.
- Charger la batterie hors du véhicule afin d'éviter d'éventuelles fuites d'acide ou des incidents dans les contacts des pinces du chargeur, pouvant nuire à l'un des composants électroniques.
- Ne pas manipuler la batterie ni d'autres connexions si le contact est mis, ou si le moteur est en marche, cela pouvant endommager les composants électroniques.
- Ne pas utiliser d'ampoules différents de celles spécifiées pour les phares et les instruments.
- Ne pas réaliser de soudures à l'aide d'une machine à souder électrique, ni d'opérations pouvant produire des étincelles électriques sans débrancher la bobine-CDI pour éviter tout dommage.
- Avant de réaliser les mesures de résistance électrique, on s'assurera que la pièce n'est pas chaude.
- Tous les branchements électriques doivent être propres et bien serrés.

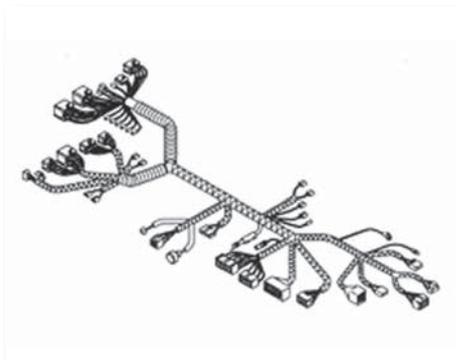
2. CÂBLAGE GÉNÉRAL

Vérifications à effectuer sur le câblage:

- Vérifier visuellement que le câblage n'est pas détérioré et si les connecteurs et terminaux sont peu serrés ou sales.
Les remplacer s'ils sont détériorés.
- Si l'on n'observe aucun défaut visuellement, on vérifiera la continuité à l'aide du testeur entre les câbles de la même couleur et section.

Pour réaliser cette vérification, on débranchera l'installation.

- Les câbles de la même couleur et section doivent avoir une continuité entre eux.



ÉCHELLE DU TESTEUR $\Omega \times 1$



3. LOCALISATION DE PANNES

Pour contrôler si le système de feux fonctionne correctement, on vérifiera la tension à l'aide du testeur.

Données de sortie du régulateur:

Réaliser ces vérifications, régulateur et volant magnétique branchés.

- La tension alternative (câble jaune) doit être de 13.8V à 14.5V. à 6000 R.P.M. (testeur en position alternative).

Si elle ne répond pas aux critères précédents, on procédera à la vérification de l'alternateur.

Vérification de l'alternateur:

Débrancher tous les câbles du volant magnétique, et vérifier la résistance selon le tableau ci-joint.

| ÉCHELLE DU TESTEUR | BRANCHEMENTS DU TESTEUR | | LECTURE |
|--------------------|-------------------------|------------------------------|-----------|
| Ω X1 | Pince rouge + | Pince noire - | 0,35 -1 Ω |
| | Câble couleur Jaune | Câble couleur Blanc ou masse | |

Si l'on obtient les valeurs correctes du tableau, remplacer le régulateur.

LOCALISATION DE PANNES



Si le véhicule ne produit pas d'étincelle ou si l'allumage est défaillant, réaliser les vérifications suivantes:

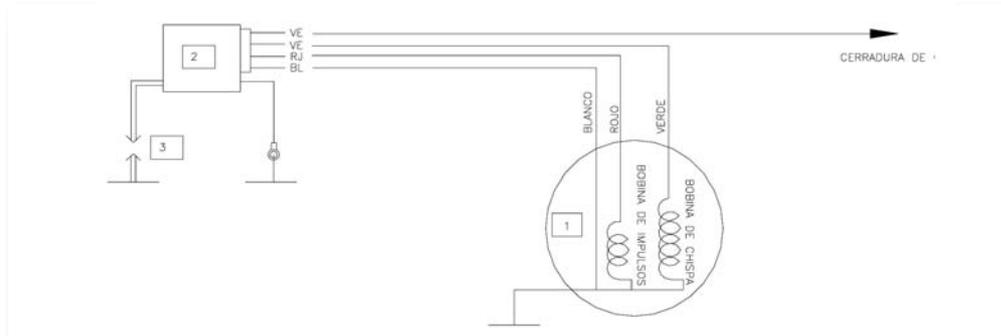
Premièrement, débrancher le câble vert de l'arrêt de la bobine CDI et vérifier s'il produit des étincelles.

Si le problème persiste, il convient de continuer à vérifier chaque composant du système d'allumage.

Avant de commencer les vérifications des composants, il convient de s'assurer que les connexions sont propres, et bien branchées, et que le câblage est en bon état.

4. SYSTÈME D'ALLUMAGE

Il convient de prendre plusieurs précautions importantes avant de commencer à inspecter ou réparer le système électrique.

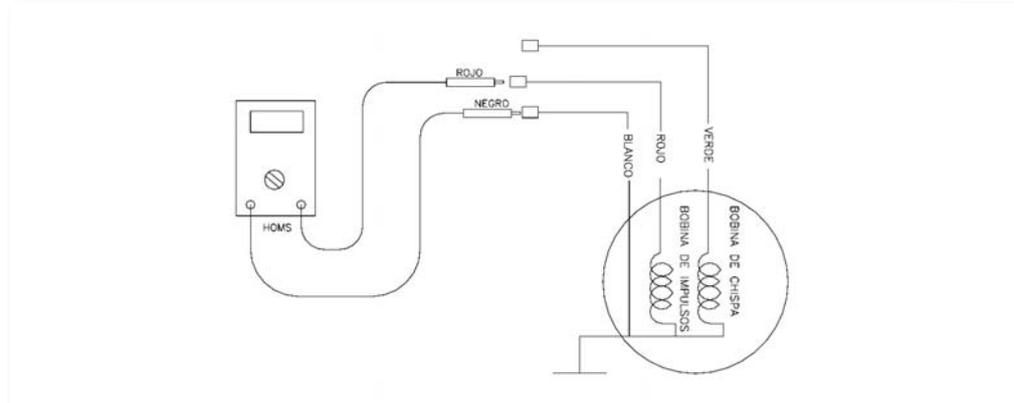


- 1^{er} Volant magnétique.
- 2^{ème} Unité bobine CDI.
- 3^{ème} Bougie.



VÉRIFICATION DU VOLANT MAGNÉTIQUE

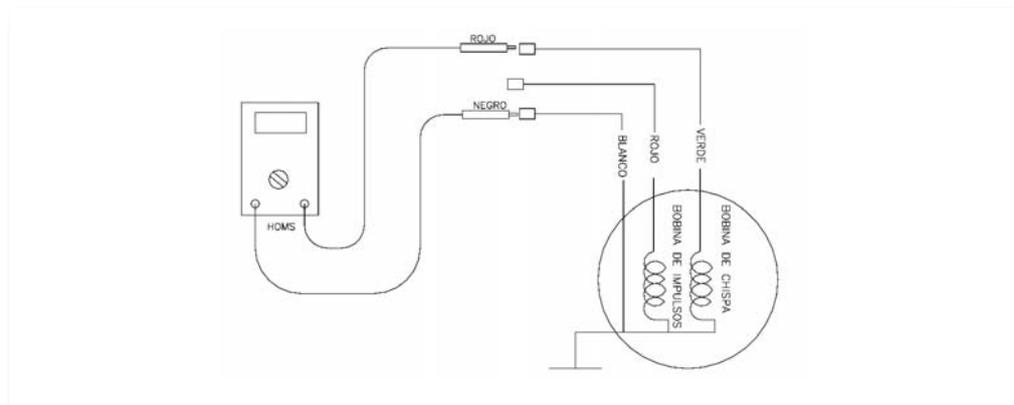
Le contrôle de résistance des composants a lieu avec un véhicule à froid.



Résistance de la bobine de captation d'impulsions.

Brancher le testeur entre les câbles de couleur rouge et blanche.

Résistance: 130Ω +/- 20% a 20°C



Résistance de la bobine de chargement du condensateur d'étincelle

Brancher le testeur entre les câbles de couleur verte et blanche

Résistance: 700Ω +/- 20% a 20°C



Si après la vérification, les valeurs sont correctes et que le problème persiste, il convient de vérifier le câblage du volant, et si ce dernier est correct, remplacer la bobine CDI.

Précautions importantes:

- Ne pas brancher ou débrancher de câbles ou de branchements avec le contact ou le moteur en marche.
- Ne pas faire de soudure électriques, ni provoquer d'étincelles avec le CDI branché.

SYSTEME D'ALLUMAGE

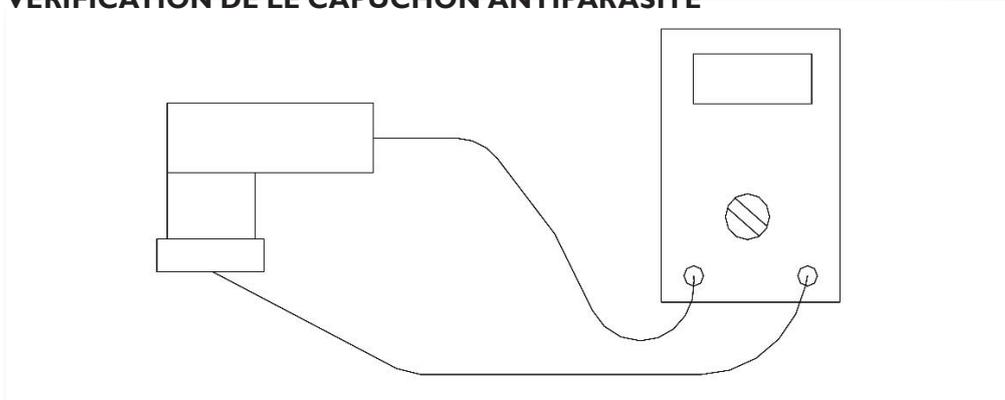
Vérification de la bobine à haute tension:

Avant de commencer les vérifications, s'assurer que la masse de la bobine CDI à haute tension est correcte, qu'il n'y a pas d'oxydation ou de saleté sur la fixation.

Si nous avons effectué la vérification des valeurs du volant et vérifié le câblage, il convient de remplacer la bobine CDI.

Avant de remplacer le CDI, vérifier que les branchements et le câblage se trouvent en bon état.

VÉRIFICATION DE LE CAPUCHON ANTIPARASITE



Démontrer le capuchon de la bougie, en le faisant tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

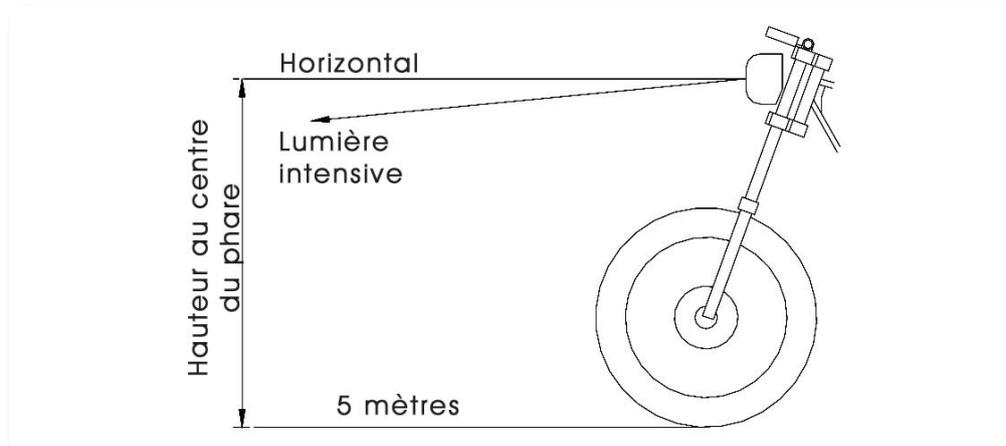
Vérifier que les fils en cuivre dépassent du câble à HT.

Résistance: $5K\Omega \pm 20\%$ à $20^\circ C$



5. SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE

Réglage de la hauteur du faisceau de lumière du phare avant

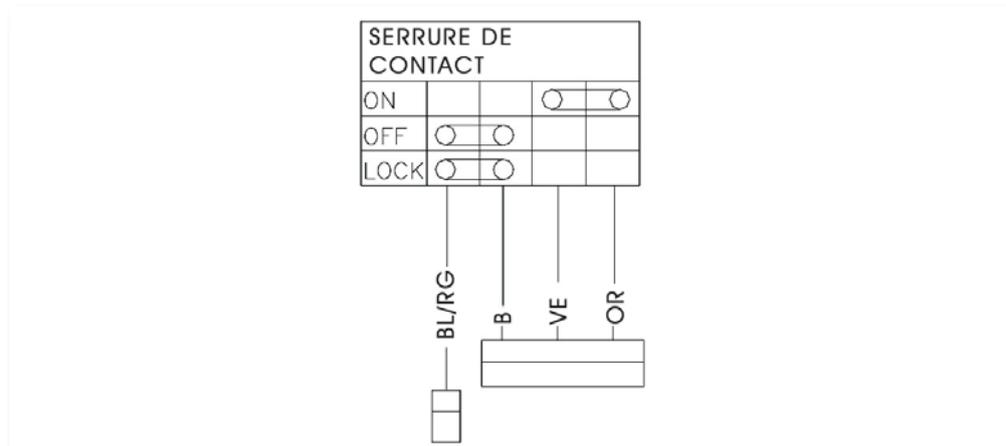


On réglera le phare avec le conducteur assis sur la selle, de manière à ce que le faisceau de la lumière intensive se situe en dessous de l'horizontale du phare.

En cas de changement d'ampoule, ne pas toucher la partie interne du phare avec les mains, la nouvelle ampoule devant être manipulée avec un chiffon propre.

Vérification des commutateurs:

Contrôle de la serrure de contact



A l'aide du testeur, vérifier la continuité entre les câbles du connecteur de la serrure.

Position **ON** continuité entre câbles

Couleur: VE et OR

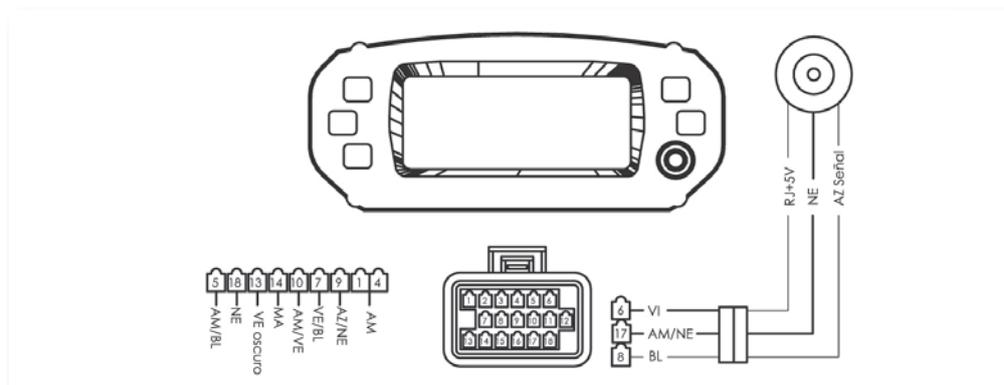
Position **OFF** continuité entre câbles

Couleur : BL/ Rg et B



6. CONTRÔLE DES INSTRUMENTS

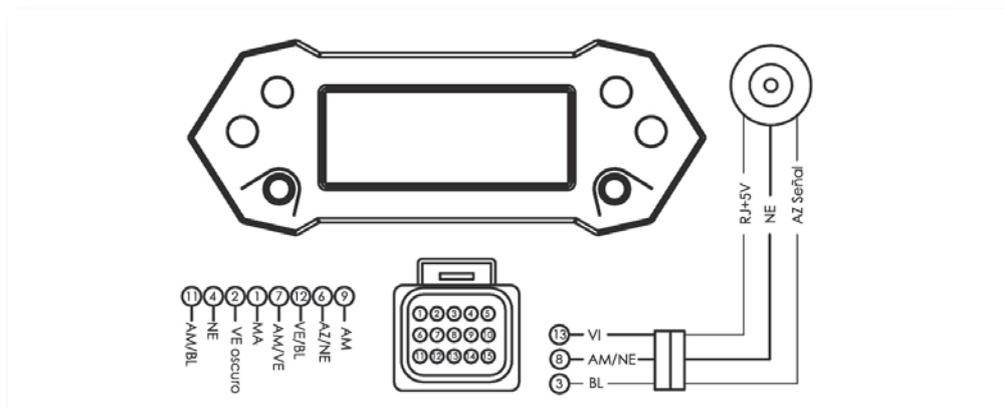
SCHÉMA DU TABLIER MAE



| PIN CONNECTEUR | FONCTIONS |
|----------------|-----------|
| 1 | ... |
| 2 | ... |
| 3 | ... |
| 4 | ... |
| 5 | ... |
| 6 | ... |
| 7 | ... |
| 8 | ... |
| 9 | ... |

| PIN CONNECTEUR | FONCTIONS |
|----------------|-----------|
| 10 | ... |
| 11 | ... |
| 12 | ... |
| 13 | ... |
| 14 | ... |
| 15 | ... |
| 16 | ... |
| 17 | ... |
| 18 | ... |

SCHÉMA DU TABLIER KOSO



| PIN CONNECTEUR | FONCTIONS |
|----------------|-----------|
| 1 | ... |
| 2 | ... |
| 3 | ... |
| 4 | ... |
| 5 | ... |
| 6 | ... |
| 7 | ... |
| 8 | ... |

| PIN CONNECTEUR | FONCTIONS |
|----------------|-----------|
| 9 | ... |
| 10 | ... |
| 11 | ... |
| 12 | ... |
| 13 | ... |
| 14 | ... |
| 15 | ... |



7. CAPTEURS

Contrôle de fonctionnement des témoins.

Témoins température et huile:

Pour vérifier ces témoins, il convient de faire un pont de masse avec chaque câble selon le graphique du tablier.

Témoins de clignotants:

Pour vérifier le témoin de clignotants, il convient de brancher le câble vert à la masse et le marron au positif.

Témoins de Lumière intensive:

Brancher le câble jaune / blanc du témoins au câble jaune alternatif du volant.

Capteur du Neutre

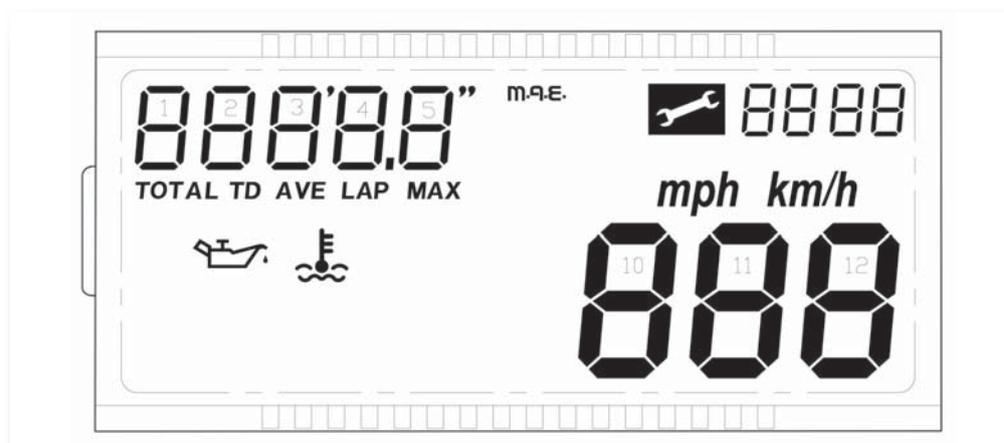
Pour vérifier ce capteur, il convient de contrôler la continuité entre le terminal et la masse.

Avec le neutre mis, il doit marquer 0Ω

En engageant une vitesse, le testeur marquera ∞ (Infini)



8. PROGRAMMATION TABLEAU DE BORD MAE



Le symbole de révision n'apparaît que sur les véhicules dotés d'une puissance supérieure à 50 cc.

Bouton de mode

Le tableau de bord possède un bouton normalement OUVERT.

Dans les chapitres suivants, sont décrits les fonctions et l'emploi de ce bouton.

CARACTÉRISTIQUES FONCTIONNELLES

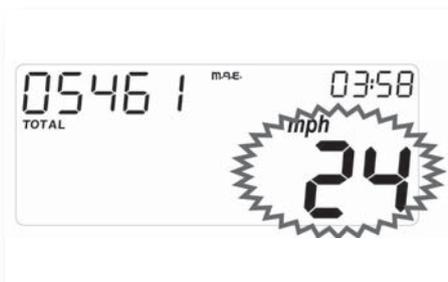
Vitesse à chaque instant

Cette information apparaît (figure 1) aux chiffres 10 - 12 (figure 2).

Si l'unité de mesure sélectionnée est le km/h (valeur par défaut), le symbole correspondant s'illuminera. Pour modifier l'unité de mesure en mph (figure 2), utiliser ce bouton pour entrer dans le menu de configuration.



1- Vitesse en km/h



2- Vitesse en mph



La vitesse est mise à jour toutes les 0,5 secondes.

Les paramètres par défaut sont:

| ENDURO | | | | | | |
|-----------------|---------------|---------------|--------------------------|---------------------|---------------------------------|-----------------|
| Modèle | Circonf. (mm) | Imp./rot roue | Const. tech. (imp./min.) | Vitesse maximum | Surestimation | Résolution |
| 50cc p. up | 2180 | 6 | 45,87 | 240 km/h 149 mph | 6% constant sur toute l'échelle | 1 km/h 1 mph |
| 50 cc 125 cc | 2065 | 3 | 24,21 | | | |

| SUPERMOTARD | | | | | | |
|-----------------|---------------|---------------|--------------------------|---------------------|---------------------------------|-----------------|
| Modèle | Circonf. (mm) | Imp./rot roue | Const. tech. (imp./min.) | Vitesse maximum | Surestimation | Résolution |
| 50cc p. up | 1910 | 6 | 52,36 | 240 km/h 149 mph | 6% constant sur toute l'échelle | 1 km/h 1 mph |
| 50 cc 125 cc | 1950 | 3 | 25,64 | | | |

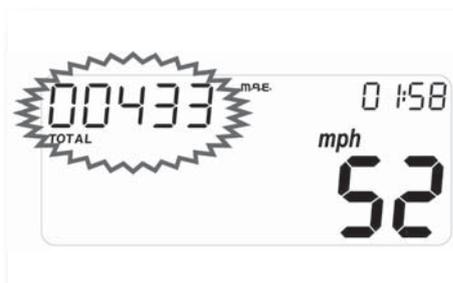
Pour modifier la valeur de la circonférence et le nombre d'impulsions de la roue, suivez les instructions décrites au chapitre 10.

Distance totale (TOTAL)

Cette information apparaît aux chiffres 1÷5 assortie du symbole TOTAL illuminé, comme le montre la figure.



Distance totale en km/h



Distance totale en mph



Cette information est conservée de manière permanente dans une mémoire non volatile (E2prom qui est actualisée tous les kilomètres).

Si cette mémoire ne contient pas de données, l'écran affichera 00000.

Cette information est toujours calculée en kilomètres. Toutefois, elle peut être affichée en kilomètres (valeur par défaut) ou en milles. Pour modifier l'unité de mesure, on aura recours au menu de configuration.

Pendant le fonctionnement normal du dispositif, il n'est pas possible de réinitialiser cette information à zéro.

Distance partielle (TD)

Cette information apparaît aux chiffres 1÷5 assortie du symbole TD illuminé, comme le montre la figure.

Les données affichées représentent la distance couverte par le véhicule exprimée en milles ou kilomètres (selon l'unité de mesure sélectionnée) avec une résolution de 0,1 (mille ou kilomètre).

Ce compteur se met automatiquement en marche dès la première impulsion du capteur Hall. Ces données ne sont pas sauvegardées en permanence dans l'E²PROM.

Pour réinitialiser cette information à zéro, maintenir le bouton appuyé pendant 2 secondes environ jusqu'à ce qu'apparaisse la valeur 000.0.

La TD peut être réinitialisée à zéro que la vitesse soit à zéro ou non. Si l'on réinitialise la TD à zéro, on réinitialisera également à zéro AVE et LAP.

Si TD est supérieure à la valeur 999,9, le dispositif règle automatiquement TD, AVE et LAP à zéro et réinitialise le compteur.

Cette information est conservée de manière permanente dans une mémoire non volatile (E²prom qui est actualisée tous les 100 m).

Vitesse moyenne (AVE)

Cette fonction décrit le fonctionnement/visualisation corrects de la fonction de vitesse moyenne associée à TD et LAP.

Cette information figure dans les chiffres 1÷5 assortie du symbole AVE illuminé (Voir figure).

Ces données représentent la vitesse moyenne du véhicule (exprimé en km/h ou MPH, en fonction de l'unité de mesure sélectionnée), qui est calculée comme le rapport entre la distance parcourue (TD) et le temps utilisé pour la couvrir (LAP).



Distance partielle



Vitesse moyenne



La vitesse moyenne est mise à jour tous les 0,1 km (ou 0,1 milles, en fonction de l'unité de mesure sélectionnée), et ne permet pas une vitesse excessive.

Si les données se trouvent hors des valeurs permises, - - - apparaîtra comme le montre la figure.

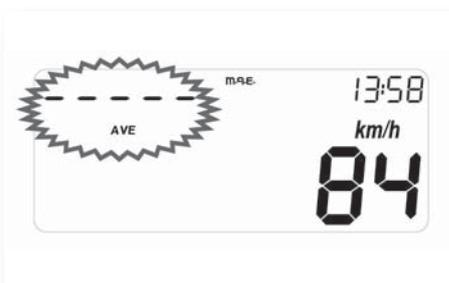
Ces données ne sont pas sauvegardées de manière permanente dans l'E²PROM.

Pour réinitialiser à zéro le compteur de ce paramètre, appuyer sur le bouton pendant environ 2 secondes, jusqu'à la fonction AVE et qu'apparaisse la valeur 0.0.

La réinitialisation à zéro de AVE qui peut être réalisée véhicule en marche ou à l'arrêt, réinitialise également à zéro TD et LAP.

La réinitialisation de AVE à zéro se produit automatiquement lorsque la valeur de LAP arrive à 23:59:59 ou lorsque la valeur de TD arrive à 999.9.

Commentaire A : S'il n'existe aucune source d'alimentation, les données de AVE seront perdues. Cette information apparaît aux chiffres 10 - 12.



Vitesse moyenne trop élevée

Chronomètre automatique (LAP)

Cette fonction décrit le fonctionnement/Visualisation corrects du chronomètre associé à TD et LAP.

Cette information figure dans les chiffres 1÷5 assortie du symbole LAP illuminé.

Ces données représentent la durée de parcours réel du véhicule sous format mm:ss si heures = 0 ou sous format hh:mm si heures > 0 (Figure 6-6).

Le chronomètre est activé automatiquement avec la première impulsion provenant du capteur de vitesse, et s'arrête 3 secondes après avoir reçu la dernière impulsion en provenance du capteur.

Si la valeur heures est > 0 avec le LAP opérationnel, le caractère qui sépare les heures des minutes clignote, alors qu'il sera fixe lorsque LAP ne sera pas opérationnel.

Si la valeur heures est > 0 avec le LAP opérationnel, le caractère ('y') qui sépare les minutes des secondes clignote, alors qu'il sera fixe lorsque LAP ne sera pas opérationnel.



Chronomètre



Ces données ne sont pas sauvegardées de manière permanente dans l'E²PROM.

Le compteur de ce paramètre peut être réinitialisé à zéro en appuyant sur le bouton de réglage pendant environ 2 secondes, jusqu'à la fonction LAP et qu'apparaisse la valeur 00'00". La réinitialisation à zéro de LAP qui peut être réalisée véhicule en marche ou à l'arrêt, réinitialise également à zéro TD et AVE.

Si ces données dépassent la valeur de 23-59 (qui signifie 23h59'59"), le système réinitialise LAP, TD et AVE à zéro et réinitialise le compte.

Commentaire: S'il n'existe aucune source d'alimentation, les données de LAP seront perdues.

Vitesse maximum (MAX)

Cette information apparaît aux chiffres 1-5 assortie du symbole MAX illuminé, comme le montre la figure.

Ces données représentant la vitesse maximum qu'a atteint le véhicule, représentée en km/h ou MPH en fonction de l'unité de mesure sélectionnée pour la vitesse.

Pour réinitialiser ces données à zéro, maintenir le bouton de la fonction MAX appuyé pendant environ 2 secondes jusqu'à ce qu'apparaisse la valeur 00.

MAX peut être réinitialisé à zéro que la vitesse = 0 ou vitesse >0

Si l'on modifie l'unité de mesure, la valeur de MAX est également convertie.

Ces données ne sont pas sauvegardées de manière permanente dans l'E²PROM.

Commentaire : S'il n'existe aucune source d'alimentation, les données de MAX seront perdues.

ALARMES

Alarme de température

L'alarme WTEMP affiche le symbole () sur la LCD et le voyant correspondant s'allume. Cette alarme se déclenche lorsque qu'une température très élevée active le contact électrique, et s'éteint lorsque la température se situe en dessous du niveau inférieur et que le contact s'ouvre.

Pour éviter de faux messages, l'activation et la désactivation de l'alarme sont retardées de 5 secondes.



Vitesse maximum



Alarme de l'huile

L'alarme OIL affiche le symbole () sur la LCD et le voyant correspondant s'allume. Cette alarme se déclenche lorsque le niveau faible de l'huile active le contact électrique, et s'éteint lorsque le niveau d'huile est supérieur au minimum et le contact s'ouvre. Pour éviter de faux messages, l'activation et la désactivation de l'alarme sont retardées de 5 secondes.

DIAGNOSTIC

(uniquement sur des véhicules dotés d'une puissance supérieure à 50 cc)

Chaque fois que ECU envoie un message d'erreur, le tableau de bord active la procédure d'alarme ; le LED Wtemp clignote en fonction de l'erreur envoyée par ECU et le symbole () s'allume à l'écran.

- unités ———> 0,5 sec. illuminé + 0,5 sec. éteint.
- dizaines ———> 1,0 sec. illuminé + 1,5 sec. éteint.
- début ———> pause de 3,0 s
- fin de ———> pause de 3,0 s

Commentaire : Si l'alarme wtemp est activée, le voyant s'allumera jusqu'à ce que disparaisse l'alarme wtemp.

BOUTON DE MODE

Avec le bouton de mode, il est possible de:

- passer par les différentes fonctions;
- réinitialiser à zéro la distance partielle, la vitesse moyenne, le chronomètre et la vitesse maximum;
- entrer dans le menu configuration.

Le passage par les différentes fonctions est toujours possible, et ne dépend pas de la vitesse du véhicule. Pour modifier la fonction, appuyer sur le bouton pendant un instant (tmin = 1 sec.).

Il est toujours possible de réinitialiser, TD, AVE, LAP et MAX à zéro ; cela ne dépend pas de la vitesse du véhicule.

Il n'est possible d'entrer dans le menu de configuration que si la vitesse = 0.

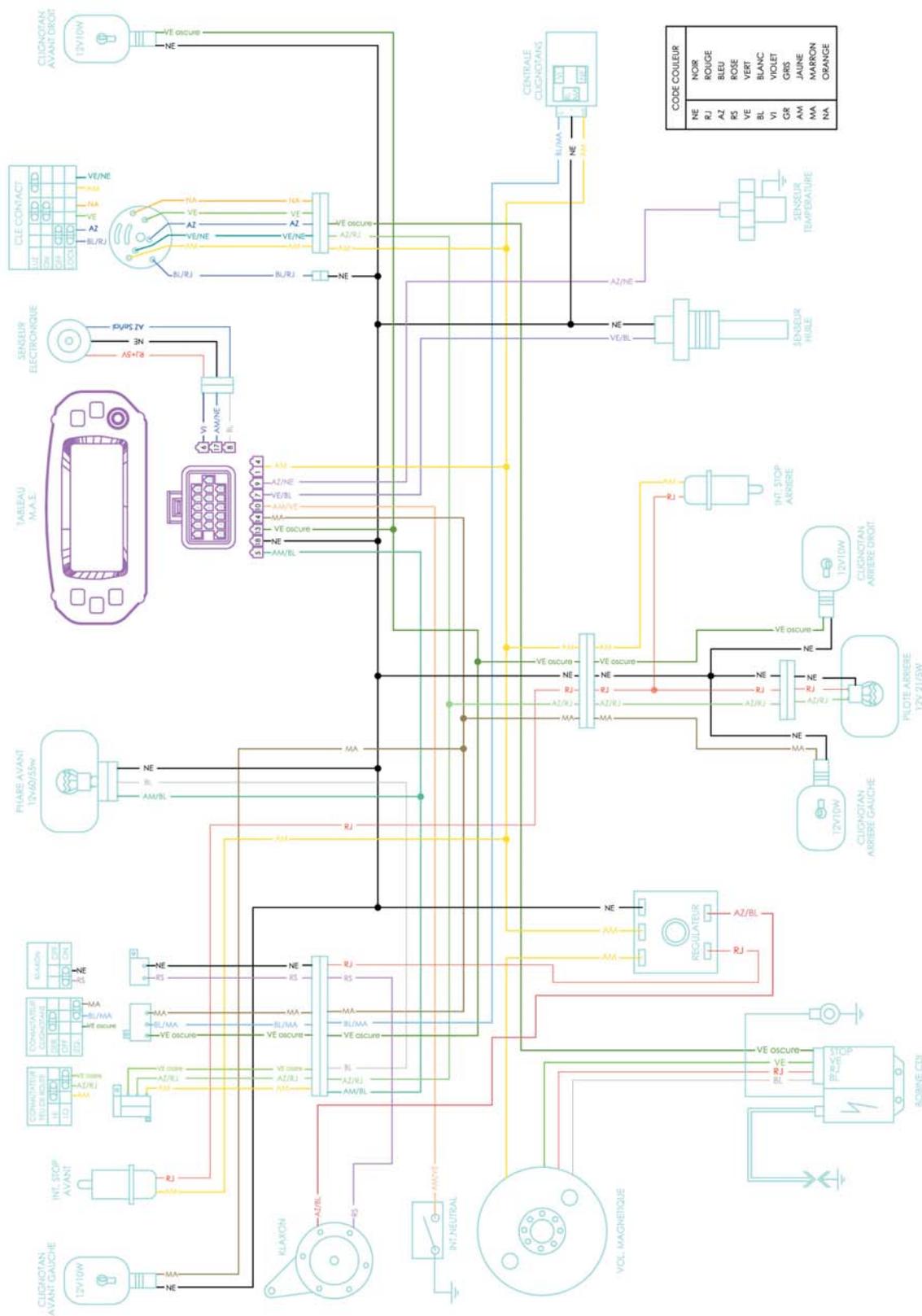
Le bouton de mode est actif lorsque le moteur est en marche sur un véhicule sans batterie, ou lorsque la clé est introduite sur tous les autres modèles.

Séquence de fonctions

Pulsation courte 

| TOTAL | TD | AVE | LAP | MAX |
|--|----|-----|-----|-----|
| RÉGLER UNITÉ DE MESURE | | | | |
| RÉGLER LA CIRCONFÉRENCE si autorisé | | | | |
| RÉGLER LA CIRCONFÉRENCE si autorisé | | | | |

SCHÉMA ÉLECTRIQUE MAE





9. PROGRAMMATION TABLEAU DE BORD KOSO

NOTA:

Dans les notes, vous trouvez les informations détaillées concernant l'installation.

() Procédures à suivre obligatoirement pour éviter des problèmes provoqués par une installation incorrecte.

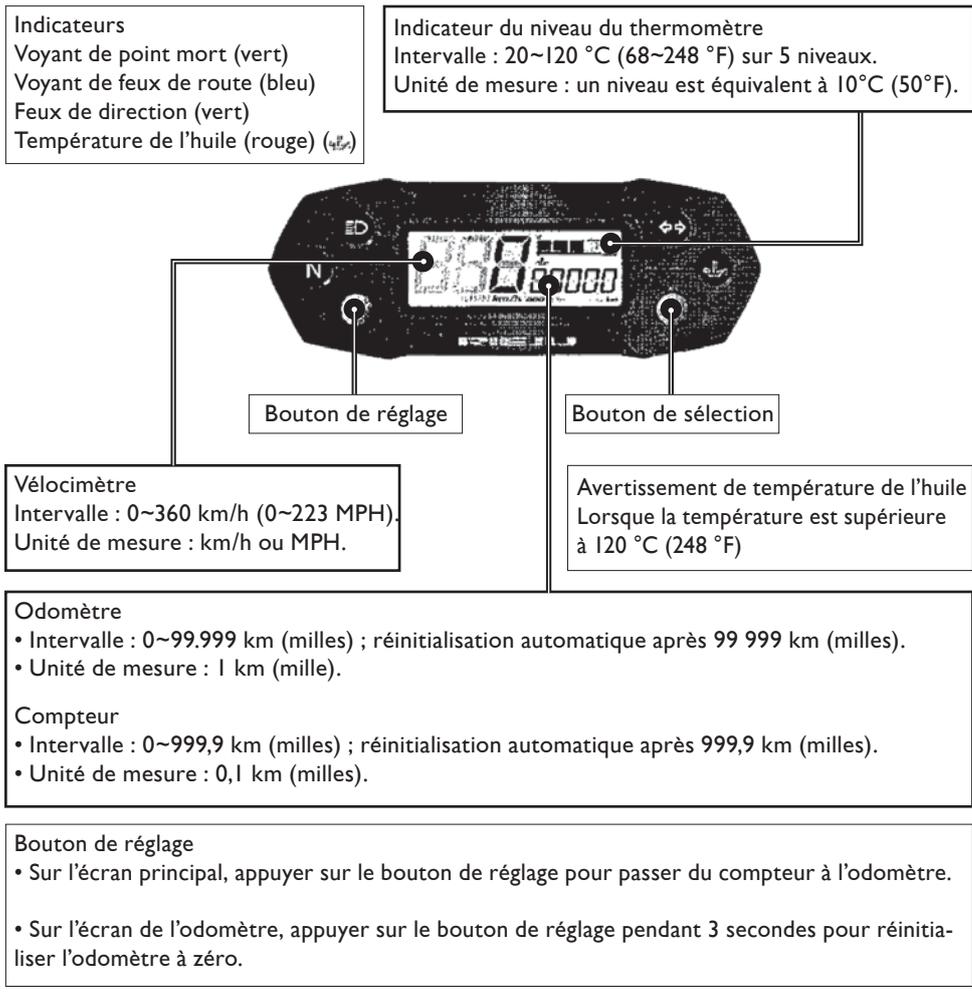


APPUYER



APPUYER SUR LE BOUTON PENDANT TROIS SECONDES

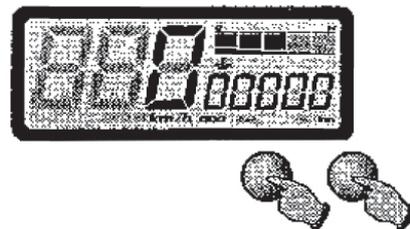
Instructions d'utilisation





Réglage de l'unité de mesure de la vitesse

Sur l'écran principal, maintenir appuyés les boutons de **sélection** et de **réglage pendant 3 secondes** pour passer au réglage de l'unité de mesure de la vitesse.



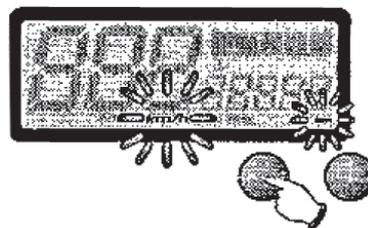
Appuyer sur le **bouton de réglage** pour sélectionner l'unité de mesure.

Ex.: Maintenant le réglage est en km/h.



Maintenant l'unité de mesure de la vitesse clignote.

NOTA: Sur l'écran de réglage de l'unité de mesure de la vitesse, vous pouvez choisir entre km/h ou MPH.



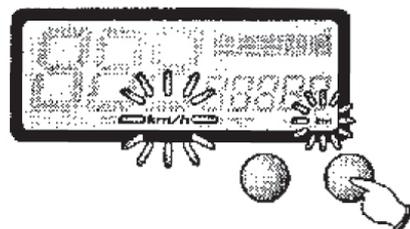
Le compteur et l'odomètre changeront en même temps que l'unité de mesure de la vitesse.

Appuyer sur le **bouton de sélection** pour poursuivre le réglage de la fonction.

NOTA: En sortant de cet écran, le réglage défini commencera à être appliqué.

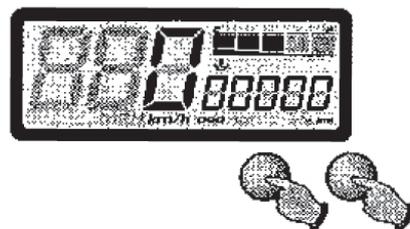


Si vous ne souhaitez régler que cette fonction, maintenir le bouton de sélection appuyé pendant trois secondes pour retourner à l'écran principal.



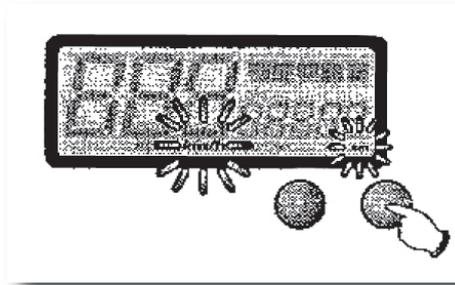
Circonférence du pneumatique et réglage des points du capteur (pour passer à une taille de pneumatique différente).

Sur l'écran principal, maintenir appuyés les boutons de **sélection** et de **réglage pendant 3 secondes** pour passer au réglage de l'unité de mesure de la vitesse.



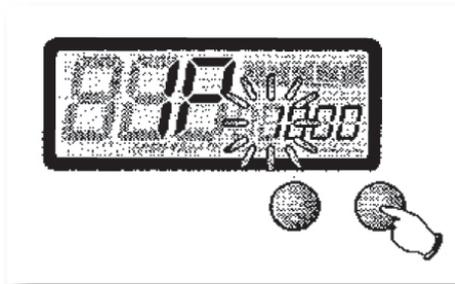


Appuyer sur le **bouton de sélection** pour passer au réglage de la circonférence du pneumatique.



Ex.: La circonférence du pneumatique est de 1300mm.

Appuyer sur le **bouton de sélection** pour passer au chiffre que vous souhaitez régler.
Ex.: Le réglage original est de 1 000 mm.



Le 1 clignote.

NOTA: Intervalle de réglage de la circonférence du pneumatique : 300~2 500 mm ; les caractères se règlent de gauche à droite.



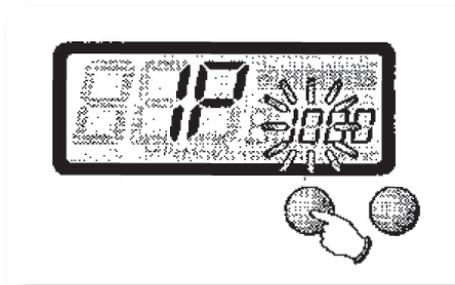
Essayez ! Vous pouvez prendre la soupape comme point de départ et point final pour mesurer la circonférence de la roue à l'aide d'un ruban métrique.



Pour modifier le réglage, appuyer sur le bouton de réglage.

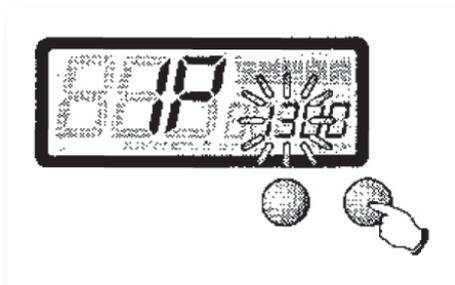


Le 0 clignote.



Appuyer sur le bouton de sélection trois fois pour passer au réglage des points du capteur.

Ex.: La circonférence du pneumatique a été modifiée de 1 000 mm à 1 300 mm.





Ex.: les points du capteur que vous souhaitez régler sont au nombre de 6.

Appuyer sur le bouton de sélection pour passer au chiffre que vous souhaitez régler.

Ex.: le réglage original est de 1 point.



Le 0 clignote.

NOTA: Intervalle de réglage du point du capteur : 1~60 points. Vous pouvez modifier le réglage de gauche à droite.

NOTA: Un réglage des points capteur supérieur à 6 n'est possible que si l'on utilise le capteur de vitesse actif.



Essayez! Le capteur de vitesse actif peut être installé près des pièces métalliques telles que les vis du disque, le disque de frein pour détecter la distance du disque et le porte-engrenage pour détecter la fréquence des dents de l'engrenage. Nous conseillons d'utiliser la méthode de la détection de la vis du disque comme signal de vitesse. Plus il y aura de signaux, plus la précision de la vitesse sera grande. Prenez en considération le fait que le signal maximum que peut lire le capteur de vitesse actif est de 60 points par tour.

Appuyer sur le bouton de réglage pour sélectionner le numéro du réglage.



Le numéro du réglage des points du capteur clignote.



Appuyer sur le bouton de sélection pour poursuivre le réglage des fonctions.

Ex.: Le réglage des points du capteur a été modifié de 1 à 6.

NOTA: En sortant de cet écran, le réglage défini commencera à être appliqué.



Si vous ne souhaitez régler que cette fonction, maintenir le bouton de sélection appuyé pendant trois secondes pour retourner à l'écran principal.





RIEJU

Tél. +34 / 972500850 Fax +34 / 972506950

RIEJU, S.A. c/.Borrassà, 41

E-17600 FIGUERES, GIRONA (SPAIN)

www.riejumoto.com / e-mail rieju@riejumoto.com