

RS2 50

Manuel d'atelier du châssis



INTRODUCTION

MISE À JOUR DES MANUELS	6
SYMBOLES UTILISÉS DANS LE TEXTE	7
ABRÉVIATIONS UTILISÉES DANS LE TEXTE	8
RÈGLES GÉNÉRALES DE TRAVAIL	9
RECOMMANDATIONS	10

CONNAÎTRE LA MOTO

OPÉRATIONS DE MAINTENANCE	15
SPÉCIFICATIONS ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	15
DÉBALLAGE	18
CONTRÔLE "ESTHÉTIQUE"	18
DONNÉES D'IDENTIFICATION	18
ÉTIQUETTE DE SÉCURITÉ	18
IDENTIFICATION ÉLÉMENTS PRINCIPAUX	19
COMMANDES	20
CLÉS	20
BLOCAGE DE LA DIRECTION	20
BÉQUILLE LATÉRALE	20
TABLEAU INSTRUMENTS	21
PNEUS	22
CONTRÔLE DE PRESSION	22
RÉSERVOIR D'ESSENCE	22
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	23
REPLACEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	23
HUILE MOTEUR	24
HUILE DE TRANSMISSION	24
HUILE DES FREINS	25
RÈGLEMENT DU RÉGIME MINIMAL DE VIREMENT	25
RÉGLAGE DE LA TENSION DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION	26

DESMONTAJE

1. RÉTROVISEURS	28
2. PORTE-PHARE AVANT	28
3. COUVERCLES LATÉRAUX AVANT	29
4. SELLE	29
5. PORTE-PLAQUE D'IMMATRICULATION	30
6. COUVERCLES ARRIÈRE	30
7. GARDE-BOUE AVANT	30
8. RÉSERVOIR D'ESSENCE	31
9. PROTECTEUR RÉSERVOIR COMBUSTIBLE	31
10. GUIDON	32
11. DIRECTION	32
12. MANETTE DE L'EMBRAYAGE	33
13. POMPE DE FREIN AVANT	33
14. PORTE-PHARE AVANT	34
15. FEUX DE DIRECTION AVANT	34
16. PHARE ARRIÈRE	35
17. FEUX ARRIÈRE DE DIRECTION	35
18. TABLEAU INSTRUMENTS	36
19. RÉGULATEUR ET CLIGNOTANTS	36
20. RELAIS CONTACT	37
21. CENTRALE ALLUMAGE (CDI)	37
22. BATTERIE	38
23. SONDE D'HUILE	38
24. RÉSERVOIR D'HUILE	38
25. FILTRE À AIR	39
26. TRANSMISSION DE GAZ / MÉLANGEUR D'HUILE	39
27. SYSTÈME "AIS"	39
28. ÉCHAPPEMENT	40
29. SILENCIEUX	40
30. RADIATEUR	41
31. CARBURATEUR	41
32. LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSE	42
33. LEVIER FREIN ARRIÈRE	42
34. BÉQUILLE	43

DESMONTAJE

35. POMPE DE FREIN ARRIÈRE	43
36. PINCE DE FREIN ARRIÈRE	43
37. MOTEUR	44
38. ROUE ARRIÈRE	45
39. PROTECTEUR CHAÎNE	45
40. CHAÎNE DE TRANSMISSION	45
41. AMORTISSEUR	46
42. BASCULANTE	46
43. ROUE AVANT	47
44. PINCE DE FREIN AVANT	47
45. DISQUE DE FREIN ARRIÈRE	47
46. CAPTEUR SENSORIEL DU COMPTEUR KM	48
47. ÉTRIERS AVANT	48
48. SUPPORT ÉTRIERS ARRIÈRE	48
49. COUPLES DE SERRAGE	49

Introduction

Le présent manuel d'atelier contient les principales commandes électromécaniques, ainsi que les commandes générales indispensables et le montage de pièces fournies séparément, pour livrer le cyclomoteur neuf comme à la sortie d'usine.

Il est fondamental de respecter strictement les indications de ce manuel. Les interventions effectuées de manière superficielle ou, pire encore, oubliées peuvent entraîner des blessures sur l'utilisateur, des dommages sur le véhicule ou simplement motiver des réclamations désagréables.

Remarque : **Rieju, S.A** se réserve le droit d'apporter des modifications à tout moment sans préavis. Si vous souhaitez nous poser une question ou obtenir des informations complémentaires, veuillez appeler le Service Client de **Rieju, S.A**.

MISE À JOUR DES MANUELS

Les mises à jour seront envoyées dans un délai raisonnable. Chaque nouveau Cd-Rom met à jour les informations contenues dans le précédent.

L'index est mis à jour si les modifications et/ou changements effectués dans les pages du manuel ne permettent pas de consulter le manuel en se référant à l'index.

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 à condition qu'elle soit constamment tenue à jour.



SYMBOLES UTILISÉS DANS LE TEXTE



ATTENTION ! Conseils de prudence et informations concernant la sécurité de l'utilisateur du véhicule et la sécurité du véhicule.



ATTENTION ! Descriptions des interventions dangereuses pour le technicien de maintenance, de réparation, les autres employés de l'atelier ou les tierces personnes, pour l'environnement, pour le véhicule et pour les équipements.



DANGER D'INCENDIE

Opérations pouvant provoquer un incendie.



DANGER D'EXPLOSION

Opérations pouvant entraîner une explosion.



TOXIQUE

Attire l'attention sur le danger d'intoxication ou d'inflammation des voies respiratoires.



TECHNICIEN CHARGÉ DE LA MAINTENANCE MÉCANIQUE

Opérations qui demandent une compétence en mécanique / moteurs.



TECHNICIEN CHARGÉ DE LA MAINTENANCE ÉLECTRIQUE

Opérations qui demandent une compétence en électricité / électronique.



NON !

Opérations à éviter



MANUEL D'ATELIER

Informations déduites de cette documentation.



CATALOGUES PIÈCES DE RECHANGE

Informations déduites de cette documentation.



ABRÉVIATIONS UTILISÉES DANS LE TEXTE

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

Remarque :

Nous présentons fréquemment dans les illustrations des vis de fixation ou de réglage repérées avec la lettre **Tr**. Le **numéro** qui suit cette lettre indique la quantité de **Tr** identiques qui se trouvent dans le groupe ou la pièce objet de la description et de l'illustration. Une lettre **sans numéro** indique la quantité 1. S'il existe des **vis différentes** présentées dans la même figure, la **Tr** sera suivi du numéro et d'une **lettre minuscule** (exemple : **Tr4a**). Le remontage des groupes et des pièces se fait normalement dans le **sens inverse** des opérations de démontage (sauf description spécifique).

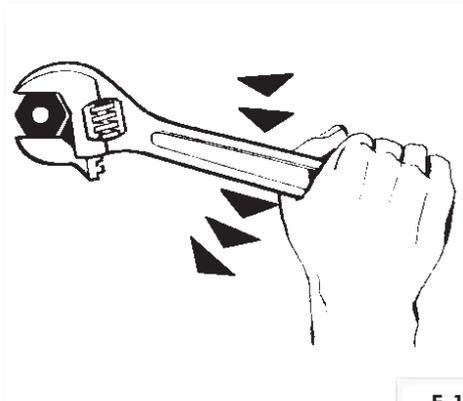


RÈGLES GÉNÉRALES DE TRAVAIL

- Les **conseils**, les **recommandations** et les **avertissements** qui suivent vous permettront de travailler de manière rationnelle dans des conditions de sécurité optimales, et d'éliminer de manière substantielle les probabilités d'accidents, les dommages de toutes natures et les temps morts. Nous vous recommandons donc de les observer scrupuleusement.

CONSEILS :

- Utilisez toujours des outils d'une qualité optimale.
- Pour soulever le véhicule à moteur, utilisez des outils adaptés et conformes aux directives européennes.
- Pendant le travail, conservez toujours les outils à portée de main, dans la mesure du possible dans un ordre déterminé à l'avance ; dans tous les cas ne les placez jamais sur le véhicule ou dans des endroits difficiles d'accès.
- Veillez au bon état de propreté et de rangement du lieu de travail.
- Pour visser les vis et les écrous, commencez par ceux de plus **grand diamètre** ou bien avec les fixations intérieures, en procédant en "**croix**" de manière coordonnée.
- Utilisez de préférence les clés fixes (clé à ergots) pour "**tirer**" et non pas pour "**pousser**".
- Les clés anglaises à roulette (F-1) ne doivent être utilisées que dans des situations d'urgence, c'est à dire lorsque vous ne disposez pas de la clé aux dimensions souhaitées. Pendant l'effort, l'étau mobile a tendance à "**s'ouvrir**", peut endommager le goujon et entraîner un mouvement de torsion de serrage non fiable. De toutes manières utilisez-les comme indiqué dans la figure 1.
- Sauf dans des cas d'assistance exceptionnelle, préparez pour la Clientèle une **fiche de travail** sur laquelle vous noterez toutes les interventions réalisées et les notes sur d'éventuels contrôles à faire à l'avenir.

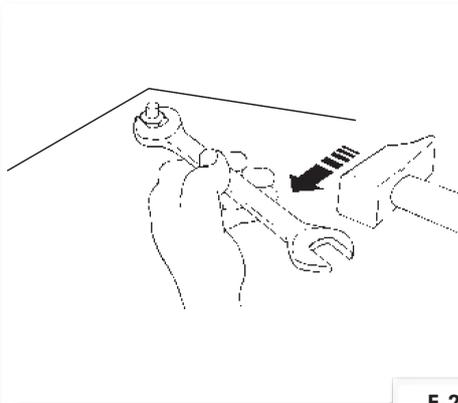


F-1

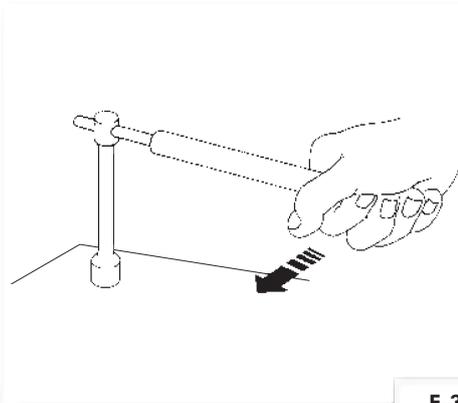


RECOMMANDATIONS

- **Avant de débiter** toute intervention sur le véhicule, attendez que soient toutes les pièces du véhicule **soient complètement froides**.
- S'il est nécessaire que deux techniciens travaillent sur la réparation, ils doivent au préalable se mettre d'accord sur les travaux à réaliser et sur les synergies.
- Vérifiez toujours le bon montage de chaque pièce avant d'en monter une autre.
- Lubrifiez les pièces (prévues) avant de les remonter.
- Les garnitures, les bagues d'étanchéité, les rondelles élastiques et les goujons doivent être remplacés chaque fois qu'ils sont démontés.
- Les valeurs de couple de serrage indiquées dans les manuels concernent le "**serrage final**" et doivent être atteintes progressivement par à coups successifs.
- Les opérations de dévissage et de serrage des pièces en alliage d'aluminium (carter) doivent être réalisées lorsque le **moteur est froid**.
- Utilisez toujours des tournevis dont la taille est adaptée aux vis sur lesquelles vous voulez travailler.
- **Ne travaillez jamais dans des conditions inconfortables ou sur un véhicule à moteur peu stable.**
- **Ne réutilisez jamais une garniture ou une rondelle élastique.**
- **Ne vissez pas et ne dévissez pas d'écrou et de vis avec des pièces ; vous n'auriez pas de force de blocage suffisante et vous pourriez endommager la tête de la vis ou l'hexagone de l'écrou.**
- **Ne tapez pas avec un marteau (ou un autre outil) sur la clé ou dévisser ou visser les vis et les écrous (F-2)**
- **N'augmentez pas le bras du levier, en introduisant un tube dans la clé (F-3).**



F-2



F-3



N'utilisez jamais sous aucun prétexte une flamme vive.

N'abandonnez jamais de récipients ouverts et non adaptés contenant de l'essence en position de déversement à proximité de sources de chaleur, etc.



N'utilisez jamais de l'essence pour nettoyer le véhicule ou pour laver le sol de l'atelier. Nettoyez les différentes pièces avec un détergent peu inflammable.



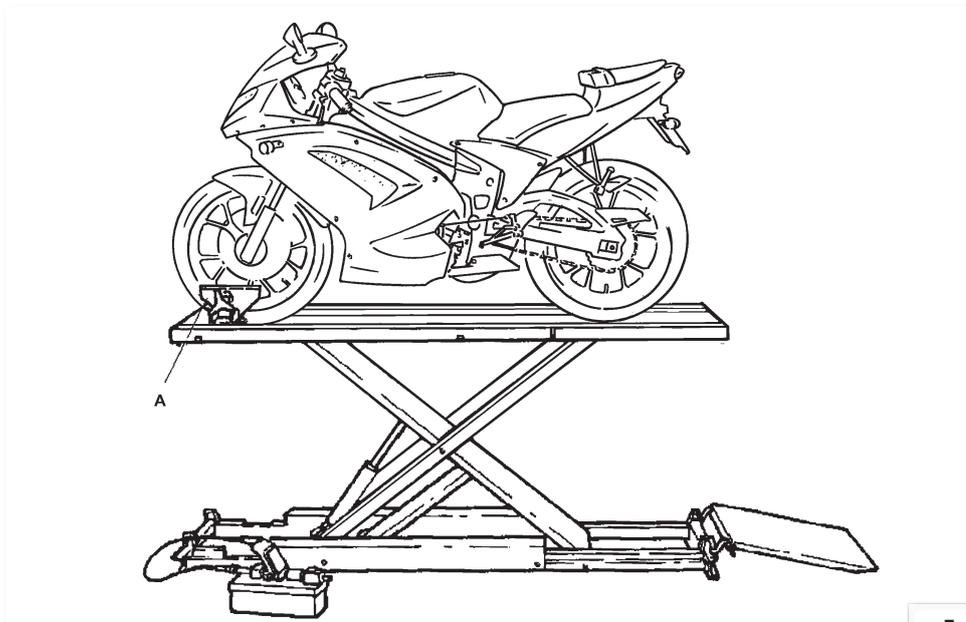
N'aspirez jamais et ne soufflez jamais dans le tuyau d'arrivée d'essence.

Ne faites pas de soudures en présence d'essence. Démontez le réservoir même s'il est complètement vide et débranchez la cosse négative (-) de la batterie.

Ne laissez jamais le moteur en marche dans des locaux fermés ou mal ventilés.



Avant chaque intervention, vérifiez que le véhicule est bien parfaitement stable. La roue avant doit être de préférence maintenue dans l'outil (A/F-4) compris dans l'étrier de levage.



F-4

Connaître la moto



OPÉRATIONS DE MAINTENANCE	1ÈRE RÉVISION 1.000 KMS.	2ÈME RÉVISION 3.000 KMS.	REV. TOUS LES 5.000 KMS.
Vérification circuit de freins	•	•	•
Vérification niveau huile de transmission	Remplacer	•	Remplacer
Vérification tension et usure chaîne	•	•	•
Vérification suspensions	•	•	•
Vérification, réglage et graissage commandes et câbles	•	•	•
Vérification tension rayons roues et décentrage	•	•	•
Nettoyage et graissage filtre air	•	•	•
Réviser et réglez carburateur.	•	•	•
Réviser et réglez bougie ou remplacez.	•	•	•
Contrôlez visserie et écrou châssis-plastiques	•	•	•
Vérification circuit électrique	•	•	•
Contrôle usure segments	•	•	•
Contrôle niveaux eau radiateur	•	•	•
Vérification circuit d'échappement	•	•	•
Vérifier bornes et état de la batterie	•	•	•

SPÉCIFICATIONS ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Dimensions	MATRIX	NAKED
Longueur totale	1900 mm.	1900 mm.
Largeur totale	620 mm.	725 mm.
Hauteur totale	1060 mm.	1060 mm.
Hauteur de la selle	800 mm.	800 mm.
Distance entre essieux	1300 mm.	1300 mm.
Poids à sec	MATRIX	NAKED
	109 kg.	102 kg.
Moteur		
Type	2 temps	
Nbre vitesses	6 vitesses	
Marque	Minarelli	
Modèle	AM 6 (EU 2)	
Cylindres, disposition	Incliné vers l'avant	
Cylindrée	49,7 c.c.	
Diamètre x course	40,3 x 39 mm.	
Système de démarrage	Par levier / par levier et électrique	
Système lubrification	Par pompe	
Type huile	2 temps injection CASTROL TTS	



Huile de la transmission	
Type	SAE 10W 40
Quantité	820 c.c.
Filtre à air	
	Caoutchouc mousse type humide
Combustible	
Type	Essence sans plomb 95
Capacité du réservoir	8,4 L.
Carburateur	
	Dellorto PHBN 16 HS
Bougie	
Type	NGK BR 9 ES
Séparation électrodes	0,6 - 0,7 mm.
Type embrayage	
	Multi-disque en bain d'huile
Transmission primaire	
Couronne embrayage	Z = 71
Pignon d'attaque	Z = 20
Rapport de transmission	I: 3,55
Transmission secondaire	
Pignon sortie moteur	Z = 11
Plateau d'entraînement	Z = 47
Rapport de transmission	I: 4,27
Chaîne	420 SR x 126 étapes

CHANGEMENT DE VITESSES				
Vitesse	Arbre primaire	Arbre secondaire	Rapport de changement	Rapport sortie
1 ^a	Z = 12	Z = 36	I: 3,00	I: 44,40
2 ^a	Z = 16	Z = 33	I: 2,06	I: 31,20
3 ^a	Z = 19	Z = 29	I: 1,53	I: 23,14
4 ^a	Z = 22	Z = 27	I: 1,23	I: 18,60
5 ^a	Z = 24	Z = 25	I: 1,04	I: 15,80
6 ^a	Z = 25	Z = 24	I: 0,96	I: 14,56



Suspension:		
Avant	<p>Fourche inversée SHOWA Barres de Ø 35mm. Capacité d'huile 210 c.c. par barre Type d'huile SAE 10W</p> <p>Fourche PAIOLI Barres de Ø 37mm. Capacité d'huile 380 c.c par barre Type d'huile SAE 10W</p>	
Arrière	Amortisseur MONO-SHOCK	
Freins		
Avant	À disque Ø 280 mm.	
Arrière	À disque Ø 220 mm.	
Pneus		
Avant	100/80 - 17, avec chambre, 1'8 kg/cm ²	
Arrière	130/70 - 17, avec chambre, 2'0 kg/cm ²	
Équipement électrique		
Allumage	Électronique 12V 95W	
Générateur	Ducati	
Avance à l'allumage	20° 1'4mm. Avant del P.M.S.	
Batterie	12V 3 Ah	
Fusible	7,5 Ah	
Tension et puissance ampoules		
	MATRIX	NAKED
Phare	12V 55W H3	12V 60 / 55W H4
Voyant arrière.	Leds	Leds
Clignotants	12V 10W	12V 10W
Éclairage compteur kilomètres	Leds	12V 1,2W



DÉBALLAGE

- Déballez le cyclomoteur en suivant les instructions indiquées sur l'emballage, que vous devrez ensuite jeter conformément aux normes environnementales en vigueur.

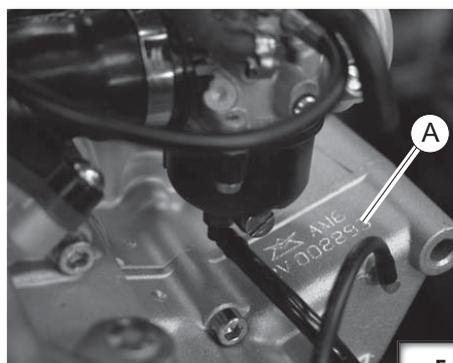
CONTRÔLE "ESTHÉTIQUE"

- Contrôlez visuellement que toutes les pièces en plastique sont bien montées correctement et que le véhicule n'est ni rayé, ni marqué.

DONNÉES D'IDENTIFICATION

Numéro d'identification du moteur

- Vous pourrez voir le numéro d'identification du moteur (A/F-1) sur le carter gauche.



F-1

Numéro d'identification du véhicule

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



F-2

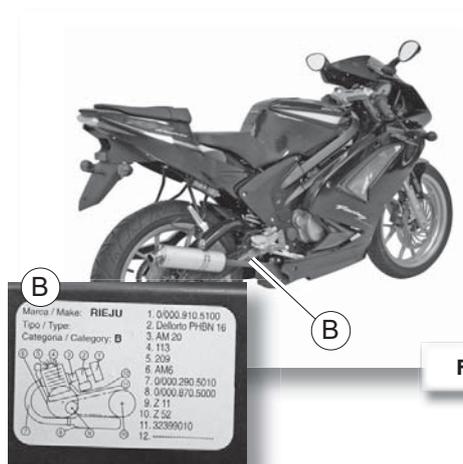
ÉTIQUETTE DE SÉCURITÉ

Contient les données d'identification du véhicule prévues par la Directive 97/24/CE.

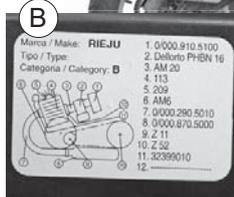
Il est indispensable d'indiquer les données d'identification du véhicule pour commander les pièces de rechange.

Cette étiquette ne devra être ni remplacée ni modifiée.

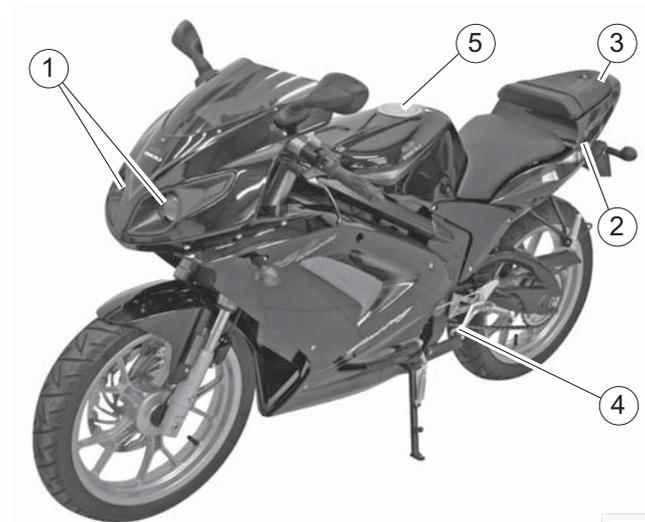
Situé sur le côté droit du basculant.



F-3



IDENTIFICATION ÉLÉMENTS PRINCIPAUX (Côté gauche)



F-4

1. Phare
2. Réservoir de mélange
3. Batterie
4. Pédale de changement
5. Bouchon réservoir d'essence

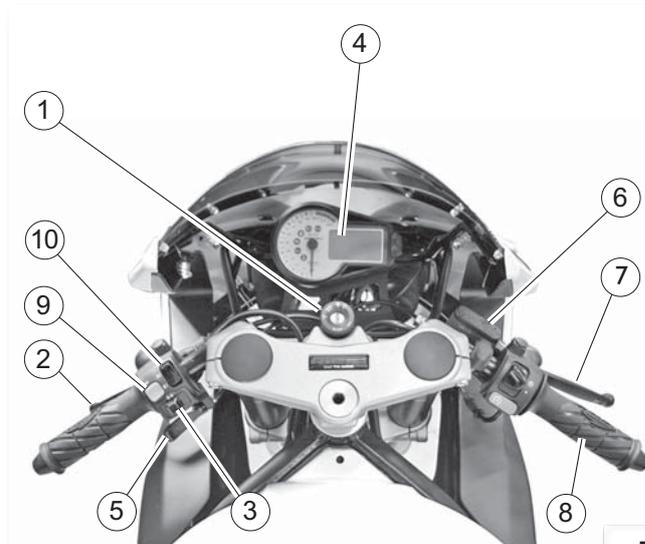
IDENTIFICATION ÉLÉMENTS PRINCIPAUX (Côté droit)



F-5

6. Pédale de frein arrière
7. Étriers passager
8. Éclairage plaque + porte-plaque

COMMANDES



Commandes / instruments

1. Interrupteur principal
2. Levier embrayage
3. Interrupteur de clignotants
4. Tableau instruments
5. Levier starter manuel
6. Pompe frein avant
7. Commande frein avant
8. Poignée de l'accélérateur
9. Interrupteur de klaxon
10. Interrupteur feux de ville / route

F-6

CLÉS

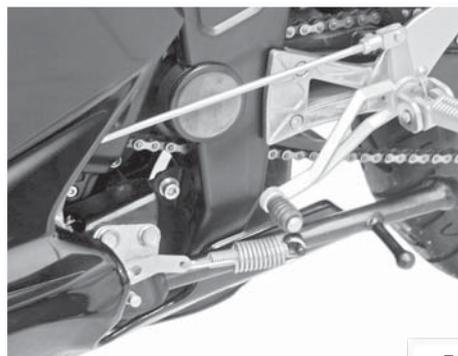
- Le véhicule est fourni avec deux clés à code numérique qui permettent:
 - D'établir le contact au démarrage
 - De bloquer la direction

BLOCAGE DE LA DIRECTION

- **Activation** : Guidon tourné vers la gauche, introduisez la clé à fond et faites-la tourner vers la gauche.
- **Désactivation** : Faites tourner la clé sur la droite.

BÉQUILLE LATÉRALE

- Vérifiez que la béquille latérale est bien fixée et qu'elle bouge correctement; il est en outre conseillé de contrôler fréquemment le système de retenue composé de ressorts à traction.



F-7

TABLEAU INSTRUMENTS

1- Voyant de direction

Ce voyant s'éclaire lorsque l'interrupteur de direction se déplace vers la gauche ou vers la droite.

2- Voyant de température de liquide de refroidissement

Ce voyant s'allume lorsque la température du liquide de refroidissement est trop élevée. Lorsque ce voyant s'allume, arrêtez immédiatement le moteur.

3- Voyant de point mort "N"

Ce voyant s'allume lorsque la transmission se trouve au point mort.

4- Voyant de niveau d'huile

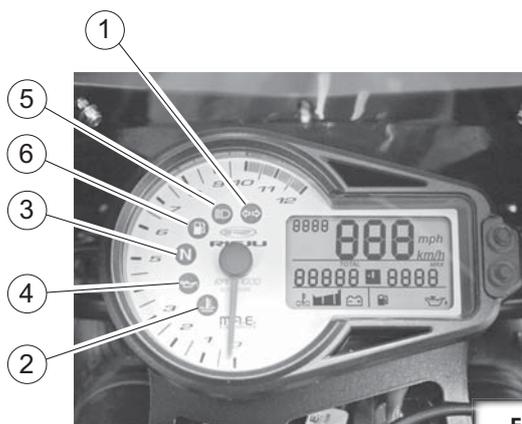
Ce voyant s'allume lorsque le niveau d'huile est faible.

5- Voyant de feux de route

Ce voyant s'éclaire lorsque les feux de route sont utilisés.

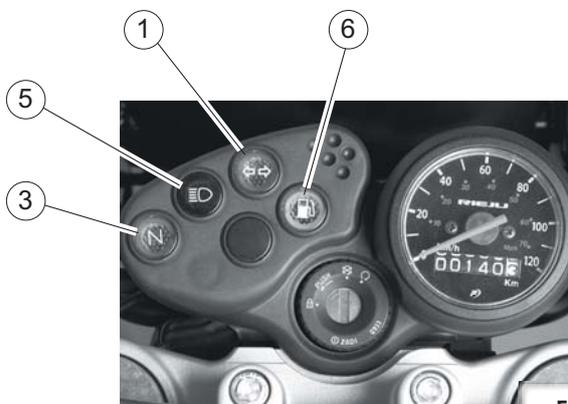
6- Témoin du niveau d'essence

Ce voyant s'allume lorsque le niveau d'essence est faible.



Version RS2 MATRIX.

F-8



Version NAKED.

F-9

PNEUS**Dimensions**100/80 - 17, avec Tubeless, 1'8 kg/cm²130/70 - 17, avec Tubeless, 2'0 kg/cm²**CONTRÔLE DE PRESSION**

La pression des pneus doit être contrôlée et réglée avec les "pneus à température ambiante".



F-10

RÉSERVOIR D'ESSENCE

Soulevez le couvercle (A/F-11), ouvrez le bouchon en vous aidant de la clé et remplissez le réservoir en faisant attention à ne pas dépasser la limite ; si à la fin du remplissage vous détectez des traces d'essence sur le cyclomoteur, nettoyez-les immédiatement.

Utilisez de l'essence normale sans plomb avec un numéro d'Octane RESEARCH 95

Capacité du réservoir d'essence:

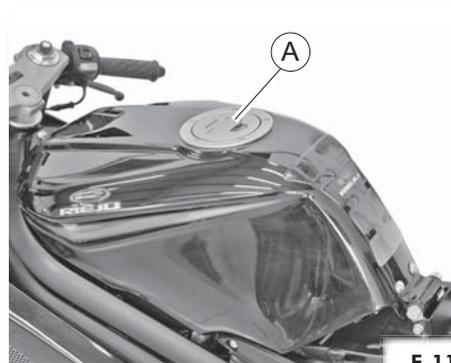
Total: 10 L.

**DANGER D'INCENDIE**

Opérations qui pourraient provoquer un incendie.

**DANGER D'EXPLOSION**

Opérations qui pourraient entraîner une explosion.

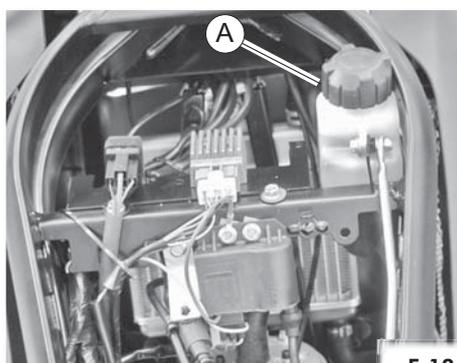


F-11

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Contrôle

1. Enlevez le bouchon (A/F-12) lorsque le moteur est froid et extrayez d'abord la pression résiduelle.
2. Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement lorsque le moteur est froid, parce que celui-ci varie selon la température du moteur. Le niveau du liquide de refroidissement doit couvrir le panneau du radiateur.
3. Si le niveau est inférieur, ajoutez du liquide de refroidissement.
4. Remettez le bouchon en place.

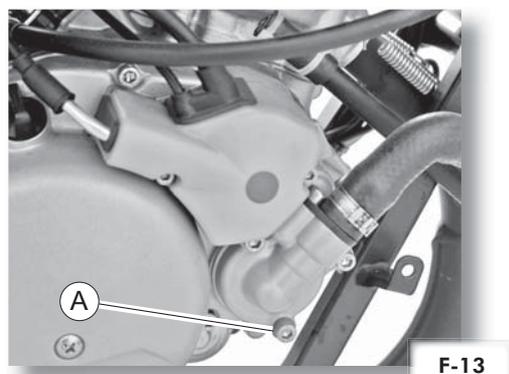


REMPACEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Avant de faire cette opération, placez un récipient sous le tuyau.

1. Garez le véhicule sur une surface plate et placez une cuvette sous le radiateur.
2. Videz le circuit de refroidissement grâce à la vis de vidange (A/F-13).

Si vous avez besoin d'une quantité de liquide supérieure à la quantité normale pour atteindre le niveau indiqué, ou si vous devez remplir le réservoir trop fréquemment, contrôlez tout le circuit de refroidissement.



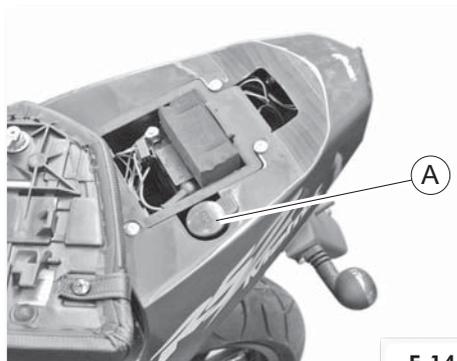
HUILE MOTEUR

L'intérieur du réservoir est muni d'un contact électrique qui allume le voyant rouge de la réserve située sur le tableau de bord lorsque la quantité d'huile dans le réservoir est faible.

Pour ajouter de l'huile, enlevez le bouchon (A/F-14) et remplissez-le soigneusement.

Huile conseillée :

HUILE SYNTHÉTIQUE POUR MOTEURS À 2 TEMPS.



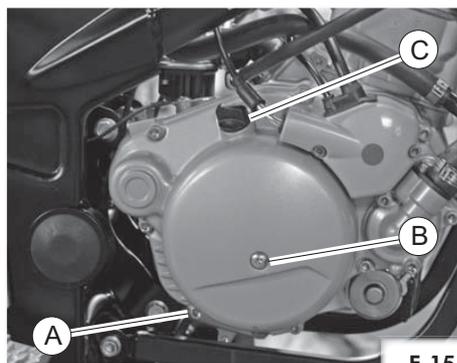
HUILE DE TRANSMISSION

Vidange

1. Placez le véhicule sur une surface plate.
2. Faites chauffer le moteur pendant quelques minutes.
3. Arrêtez le moteur. Placez sous le moteur un récipient pour huile et enlevez le bouchon de remplissage (C/F-15).
4. Dévissez la vis de vidange (A/F-15) ainsi que la vis (B/F-15) pour faire couler l'huile.
5. Remettez en place la vis de vidange (A/F-15) et vissez-la.
6. Remplissez le moteur d'huile jusqu'à ce qu'elle sorte par l'orifice (B/F-15) de contrôle de niveau. Remplacez la vis dans l'orifice (B/F-15), remettez le bouchon de remplissage (C/F-15) et revissez-le.

Il est conseillé d'utiliser de l'huile SAE 10W 40.

Mettez le moteur en marche et faites-le chauffer pendant quelques minutes. Pendant qu'il chauffe, vérifiez qu'il n'y a pas de fuite d'huile. Si c'est le cas, arrêtez immédiatement le moteur et détectez la cause des fuites.

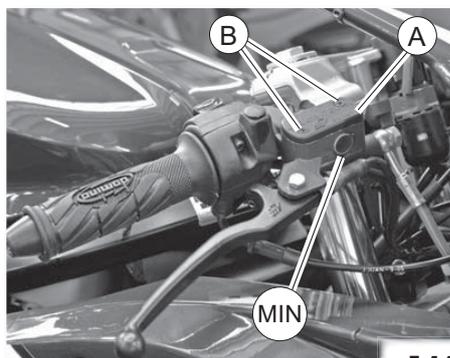


HUILE DES FREINS

Contrôle

Lorsque vous contrôlez le niveau de liquide, faites tourner le guidon pour vérifier que la partie supérieure du cylindre principal est bien de niveau.

Contrôlez que le liquide de frein se trouve au-dessus de la marque du niveau minimum dans la cuvette du frein arrière et qu'il y a du liquide pour le frein avant en observant par le regard qui se trouve dans la pompe.



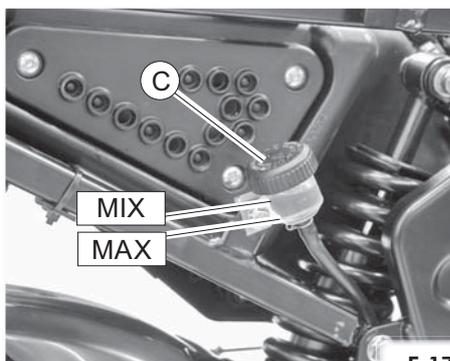
F-16

Vidange

Pour le frein avant, enlevez le bouchon (A/F-16) après avoir dévissé les vis (B/F-16). Pour le frein arrière, enlevez le bouchon (C/F-17).

La qualité du liquide utilisé doit être conforme aux normes indiquées ; dans le cas contraire les joints en caoutchouc peuvent être endommagés, provoquer des fuites et réduire l'efficacité du frein.

Liquide de frein recommandé: DOT 4



F-17



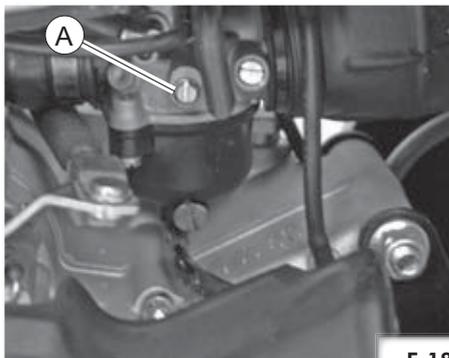
ATTENTION : Le liquide des freins est abrasif.

RÈGLEMENT DU RÉGIME MINIMAL DE VIREMENT

Mettez le moteur en marche et faites-le chauffer pendant quelques minutes au régime de 1000 à 2000 tours/min en l'augmentant progressivement jusqu'à ce que vous ayez atteint un régime de 4 000 à 5000 tours/min. Lorsque le moteur répond rapidement à l'accélération, cela signifie qu'il est chaud.

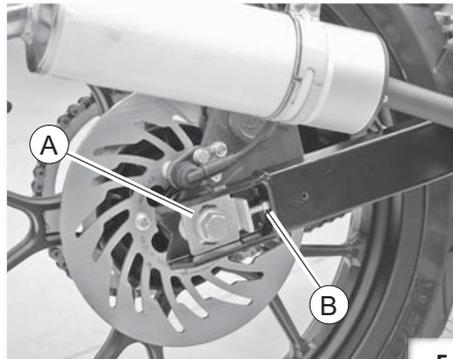
Réglez le ralenti du moteur en faisant tourner la vis de réglage du gaz (A/F-18). Faites tourner la vis vers la droite pour accroître le régime et à gauche pour le réduire.

Contrôlez le régime idéal du moteur avec un tachymètre électronique branché sur le câble de la bougie.

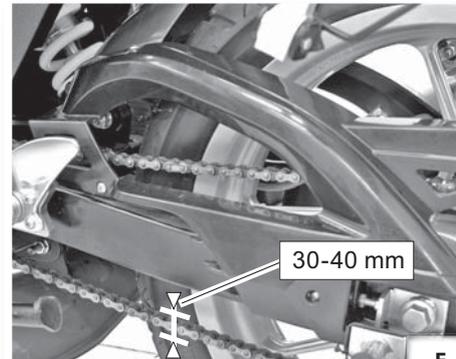


F-18

RÉGLAGE DE LA TENSION DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION



F-19



F-20

Pour le contrôle et le réglage de la chaîne il faut agir sur l'axe de la roue arrière, en faisant en sorte de travailler toujours sur le point de tension maximale de la chaîne.

Pour contrôler le jeu, faites tourner la roue arrière de plusieurs tours et vérifiez la tension sur plusieurs points pour trouver le point le plus tendu.

Le cyclomoteur doit être placé verticalement avec les deux roues sur le sol et le jeu de la chaîne doit être de 30 à 40m. (F-20)

Pour régler la chaîne, dévissez l'axe arrière (A/F-19) de la roue en vissant ou dévissant les vis et les écrous voisins de l'axe (B/F-19), en faisant en sorte qu'il y ait toujours la même distance sur les deux côtés de l'axe.

Un mauvais alignement de la chaîne et de la roue peut entraîner une sortie de chaîne, ainsi que des problèmes de stabilité sur la machine.

Il est nécessaire de nettoyer et de graisser fréquemment la chaîne. La chaîne est composée de nombreuses pièces qui travaillent les unes avec les autres. Si la chaîne n'est pas correctement entretenue, elle s'use rapidement et par conséquent il est particulièrement recommandé de graisser périodiquement la chaîne avec une huile spécifiquement conçue pour graisser les chaînes.

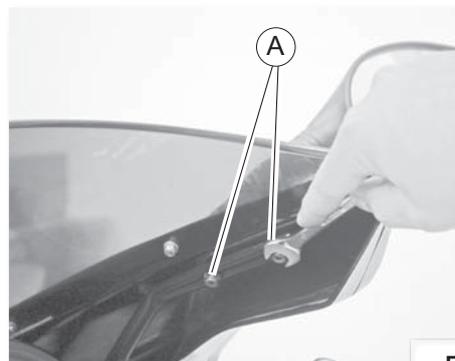
Avant la lubrification il est nécessaire de nettoyer la chaîne pour extraire la saleté et la boue de la chaîne avec une brosse ou un chiffon puis d'appliquer le lubrifiant entre les plaques latérales, et sur tous les rouleaux centraux.

Démontage



I. RÉTROVISEURS

Dévissez les 2 vis (A/F-1) l'extraire du rétroviseur par la partie inférieure.



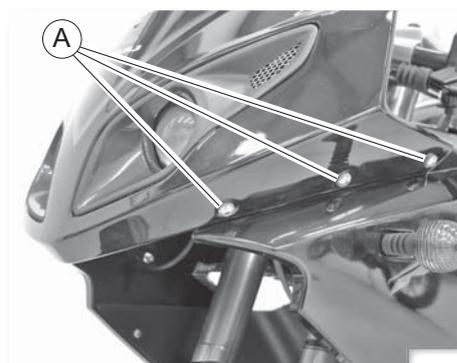
F-1

2. PORTE-PHARE AVANT

* Démontez les rétroviseurs.

Dévissez les 3 vis (A/F-2) situées des deux côtés du porte-phare.

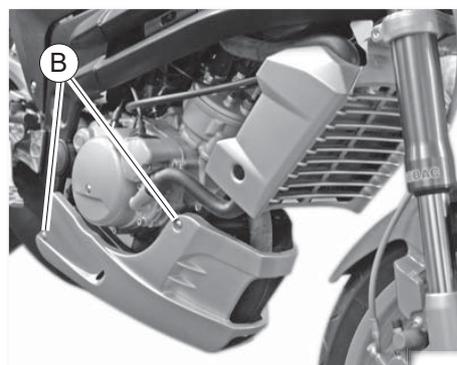
Tirez dessus pour le retirer.



F-2



F-3



F-4

Version NAKED.

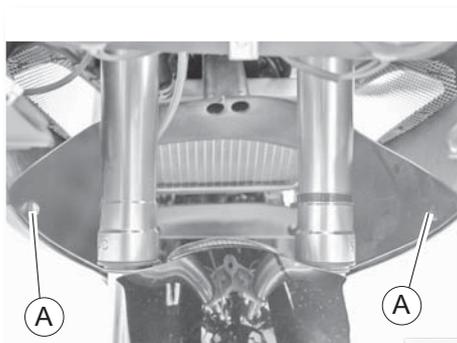
Dévissez les 2 vis (B/F-4) situées des deux côtés.



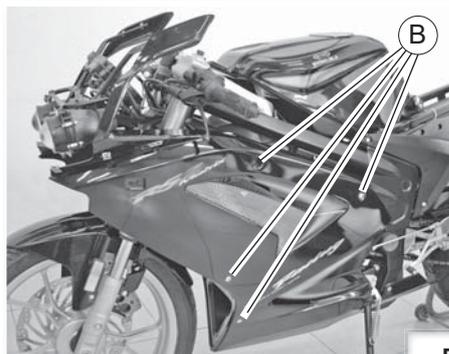
3. COUVERCLES LATÉRAUX AVANT

* Démontez le porte-phare et les feux de direction avant.

Dévissez les 2 vis (A/F-5) latérales et la vis située dans la partie avant, ainsi que les 2 vis (B/F-6) de la partie inférieure et les 4 vis (B/F-6) de la partie latérale du couvercle.



F-5



F-6

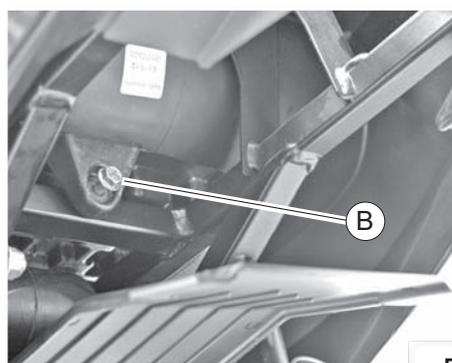
4. SELLE

Coupez les deux brides supérieures (A/F-7) du garde-boue arrière pour accéder à la vis de fixation de la selle.

Puis dévissez la vis (B/F-8) qui retient la selle.



F-7

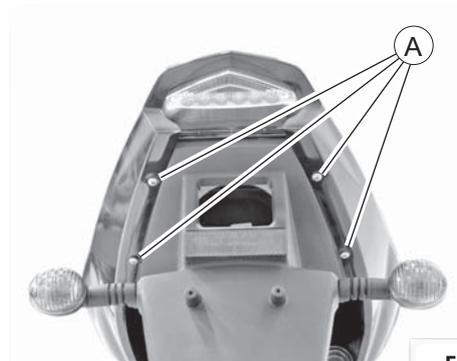


F-8



5. PORTE-PLAQUE D'IMMATRICULATION

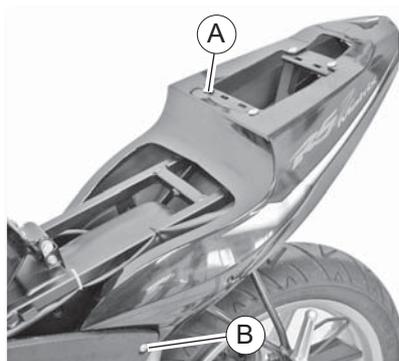
* Démontez les feux arrières de direction.
Dévissez les 4 vis (A/F-9) situées dans la partie inférieure.



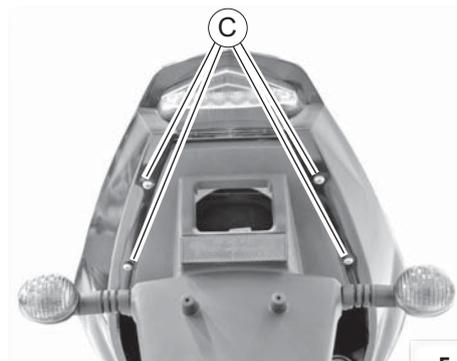
F-9

6. COUVERCLE ARRIÈRE

* Démontez la selle du conducteur et la selle du passager.
Dévissez les 4 vis (A/F-10) supérieures, les 2 vis latérales (B/F-10) et les 4 vis (C/F-11) qui fixent le porte-plaque.
Puis tirez sur la pièce pour la retirer.



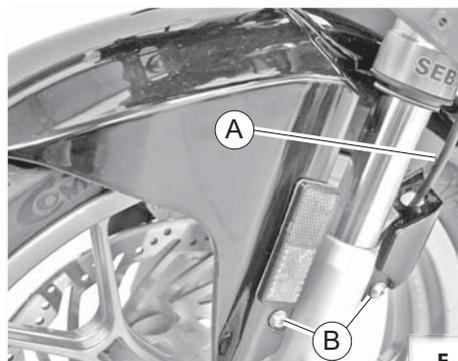
F-10



F-11

7. GARDE-BOUE AVANT

Débranchez le câble compte-kilomètres (A/F-12) du tableau de commandes et l'extraire de l'orifice du garde-boue.
Puis dévissez les 2 vis (B/F-12) situées des deux côtés du garde-boue.

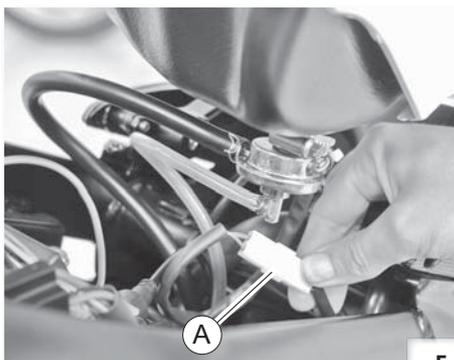


F-12

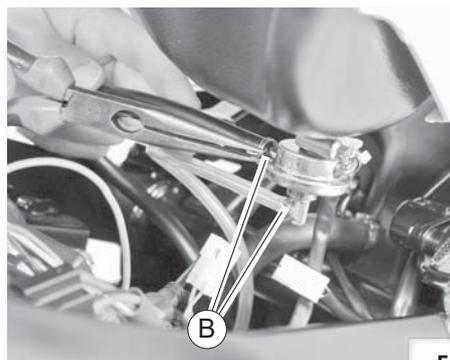


8. RÉSERVOIR D'ESSENCE

Extraire les brides qui fixent le tuyau (B/F-14).
 Démontez les tuyaux du robinet.
 Débranchez la sonde du niveau d'essence (A/F-13).
 Dévissez la vis (C/F-15) qui fixe le réservoir au châssis.
 Puis démontez le réservoir en le tirant vers le haut.



F-13



F-14



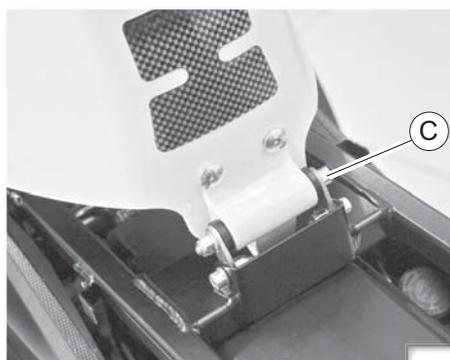
DANGER D'INCENDIE

Opérations qui pourraient provoquer un incendie.



DANGER D'EXPLOSION

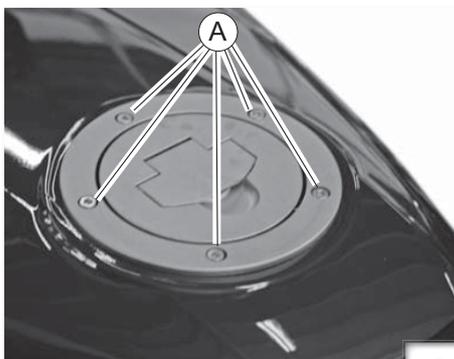
Opérations qui pourraient entraîner une explosion.



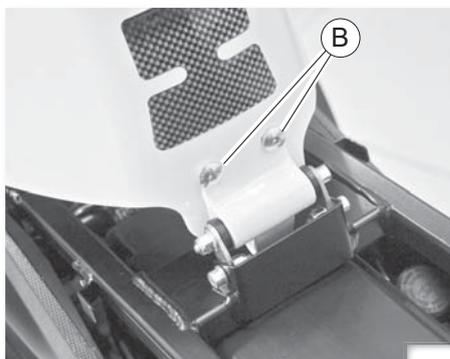
F-15

9. PROTECTEUR RÉSERVOIR COMBUSTIBLE

Dévissez les 5 vis (A/F-16) de la partie supérieure.
 Puis dévissez les 2 vis (B/F-17) de la partie postérieure et démontez le protecteur.



F-16



F-17



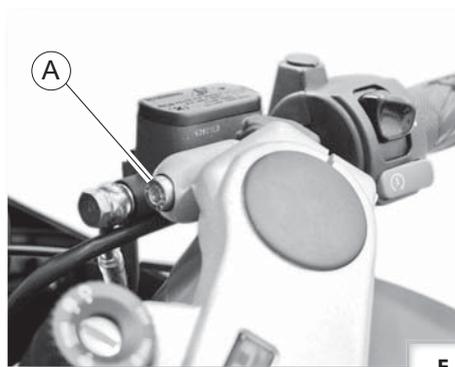
10. GUIDON

* Démontez les commandes de chaque extrémité.

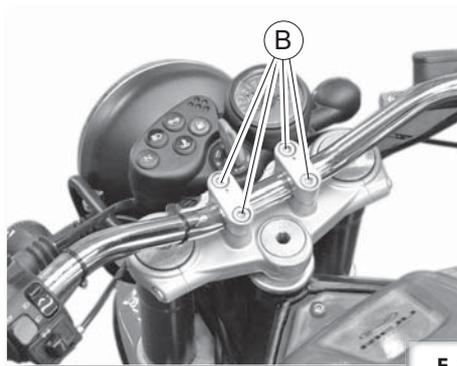
Dévissez les 2 vis (A/F-18-19) et extraire le guidon droit et gauche.



F-18



F-19



F-20

Version NAKED.

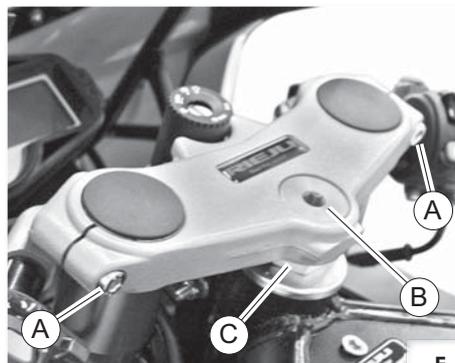
Démontez les commandes de chaque côté.
Dévissez les 4 vis (B/F-20).

11. DIRECTION

Dévissez les 2 vis latérales (A/F-21) du guidon.

Extraire l'écrou supérieur (C/F-21) puis retirez la platine supérieure.

Pour extraire l'axe dévissez l'écrou (D/F-21).

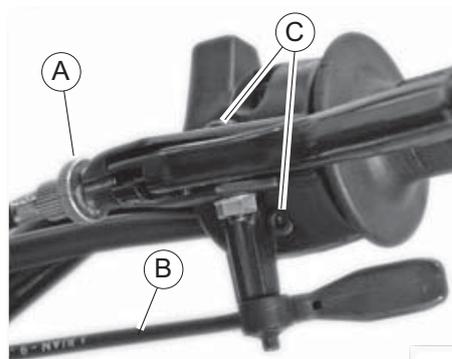


F-21

12. MANETTE DE L'EMBRAYAGE

Débranchez la transmission de l'embrayage (A/F-22) et la transmission du starter (B/F-22).

Puis dévissez les 2 vis (C/F-22) et extraire la manette.



F-22



13. POMPE DE FREIN AVANT

Débranchez les bornes du micro-interrupteur de lumière de frein.

Dévissez le raccord (A/F-23) qui fixe le tuyau avec la pompe.

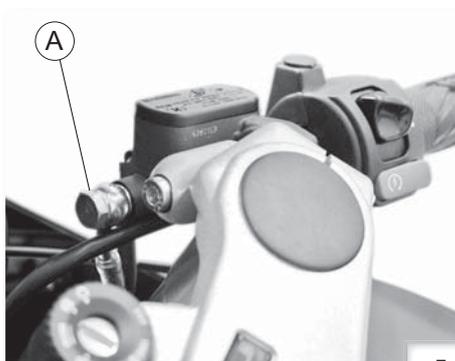
Puis dévissez les 2 vis (B/F-24) et démontez la pompe de frein avant.



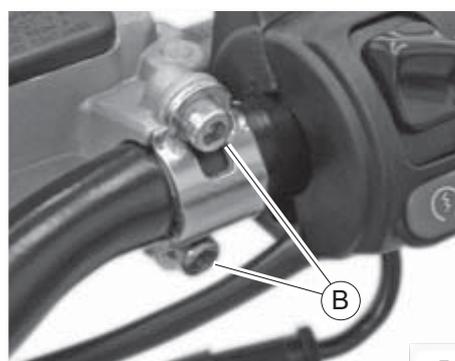
ATTENTION : pour le montage postérieur, il est conseillé de remplacer les joints en cuivre et de faire une purge du circuit.



ATTENTION : Le liquide des freins est abrasif.



F-23



F-24



14. PORTE-PHARE AVANT

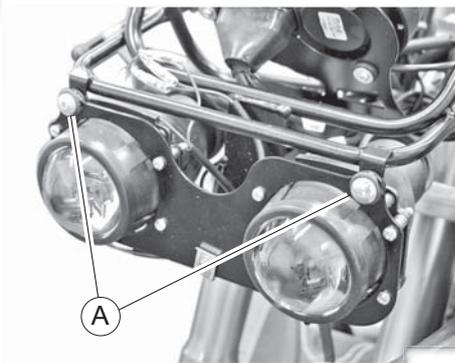
* Extraire le porte-phare avant.

Débranchez les câbles.

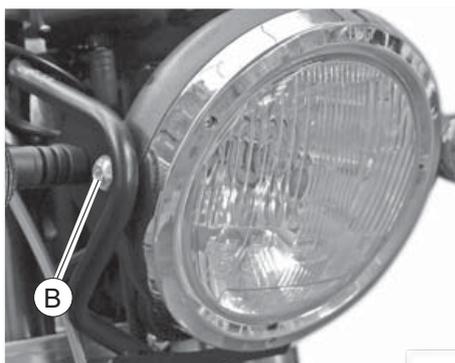
Puis dévissez les 2 vis (A/F-25) qui fixent le phare au porte-phare.



ATTENTION : faites attention à la position des câbles pour pouvoir les remonter ensuite.



F-25



F-26

Version NAKED.

Débranchez le phare du câblage général.

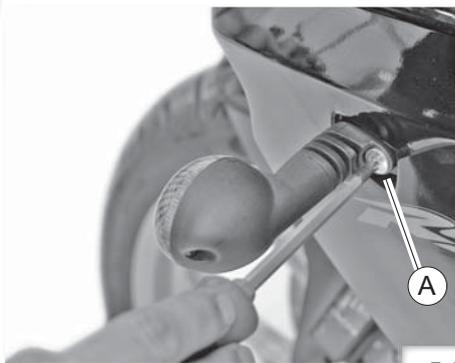
Puis dévissez les 2 vis (B/F-26) des côtés.

15. FEUX DE DIRECTION AVANT

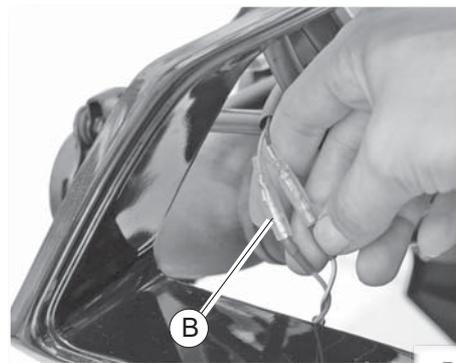
Dévissez la vis (A/F-27) en tenant l'écrou par l'intérieur. Puis débranchez le feu (B/F-28) du câblage général.



ATTENTION : faites attention à la position des câbles pour pouvoir les remonter ensuite.



F-27



F-28



16. PHARE ARRIÈRE

* Démontez le couvercle arrière.

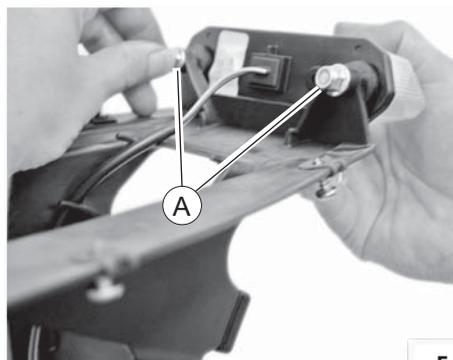
Coupez la bride qui fixe les câbles et débranchez-les du câblage général. Puis dévissez les 2 vis (A/F-30) qui fixent le phare au garde-boue. Pour le démonter, tirez sur le câble pour démonter le phare.



ATTENTION : Avant de démonter les feux, faites attention à la séquence des bornes pour pouvoir les remonter ensuite. (voir schéma électrique).



F-29



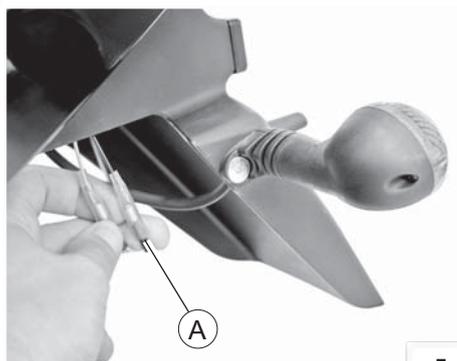
F-30

17. FEUX ARRIÈRE DE DIRECTION

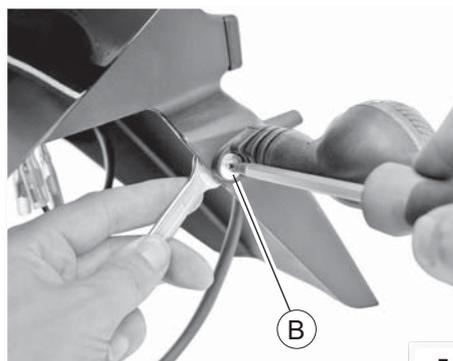
Coupez la bride qui fixe les câbles (A/F-31) et débranchez-les du câblage général. Puis dévissez la vis (B/F-32) et tirez sur le câble pour démonter le phare.



ATTENTION : Avant de démonter les feux, faites attention à la séquence des bornes pour pouvoir les remonter ensuite. (voir schéma électrique).



F-31



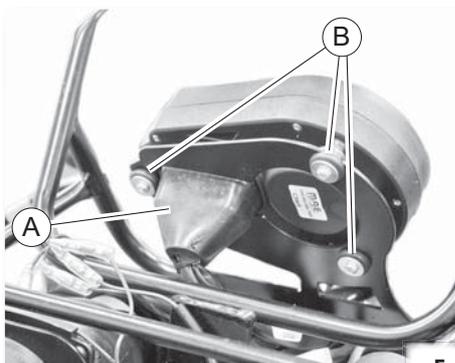
F-32



18. TABLEAU INSTRUMENTS

* Extraire le porte-phare avant.
Débranchez le câble du compte-kilomètres (A/F-33).

Puis dévissez les 3 vis (B/F-33) qui fixent l'écran au support.



F-33

Version RS2 MATRIX.



F-34

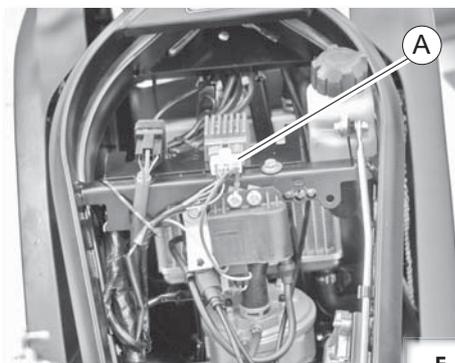
Version NAKED.

Débranchez le tableau de bord.

Puis dévissez les 2 vis.

19. RÉGULATEUR ET CLIGNOTANTS

Débranchez le régulateur du câblage (A/F-35).



F-35

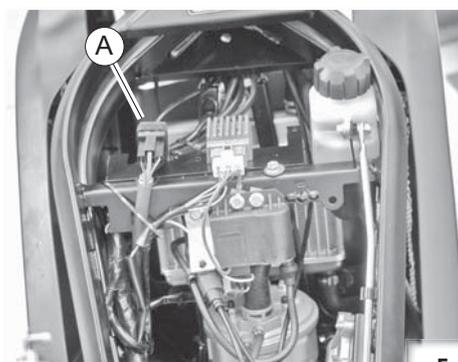


ATTENTION : rebranchez le câble de masse pendant le montage.



20. RELAIS CONTACT

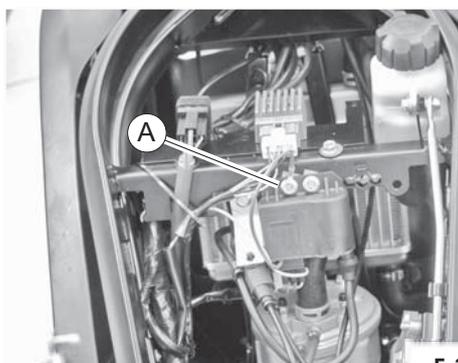
Débranchez le relais de contact (A/F-36) du câblage général.
Puis sortez-le du caoutchouc de fixation.



F-36

21. CENTRALE ALLUMAGE (CDI)

Dévissez les 2 vis (A/F-37) de fixation puis débranchez de câblage.



F-37

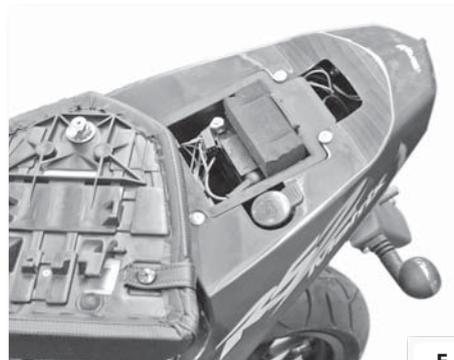


F-38



22. BATTERIE

* Démontez la selle du passager.
Débranchez les deux câbles (positif rouge et négatif noir).
Sortir le joint de fixation puis démontez la batterie en tirant dessus vers le haut.



F-39

23. SONDE D'HUILE

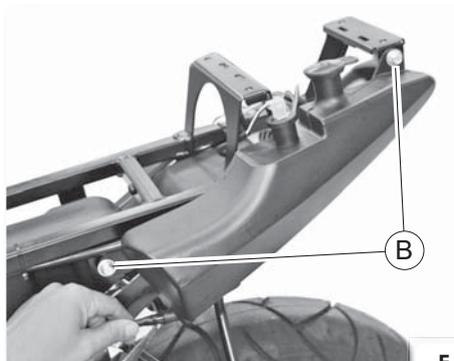
* Démontez la selle et le couvercle arrière.
Débranchez la sonde du câblage et tirez sur la sonde vers le haut pour la démonter.



F-40

24. RÉSERVOIR D'HUILE

* Démontez la selle, le couvercle arrière et débranchez la jauge de niveau.
Débranchez le tuyau du réservoir.
Puis dévissez les 2 vis (B/F-41) qui fixent le réservoir au châssis et l'extraire.



F-41

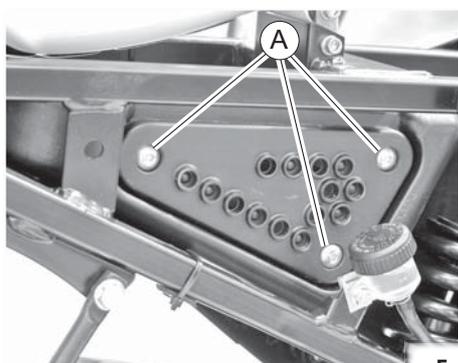


ATTENTION : Avant de démonter, vidangez l'huile du réservoir au moyen du trou du filtre.

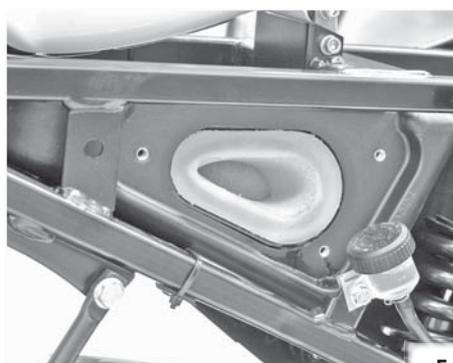


25. FILTRE À AIR

* Démontez la selle et la plaque latérale droite.
Dévissez les 3 vis (A/F-42) du couvercle du filtre et extraire le filtre.



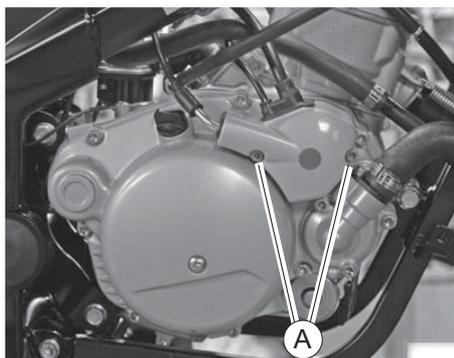
F-42



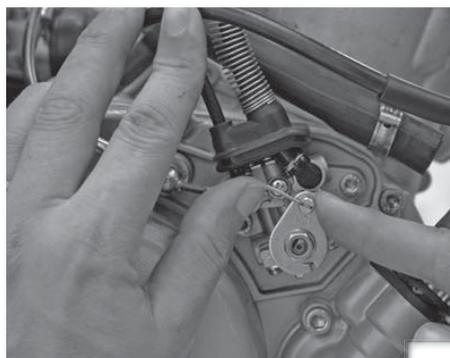
F-43

26. TRANSMISSION DE GAZ / MÉLANGEUR D'HUILE

Dévissez les 2 vis du couvercle (A/F-44).
Faites reculer le tendeur et démontez le câble de gaz.



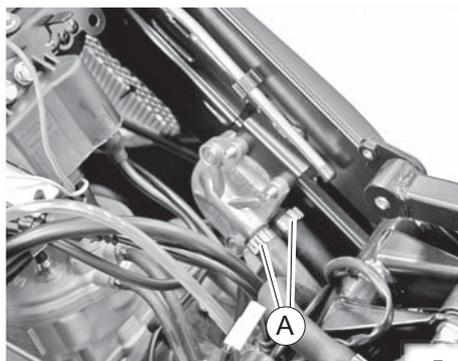
F-44



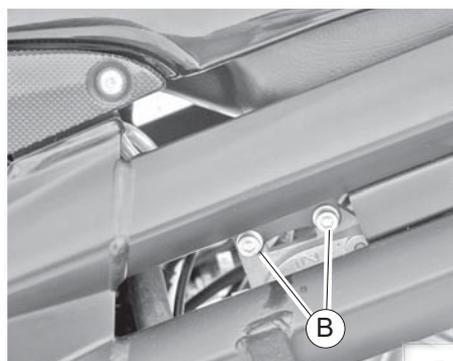
F-45

27. SYSTÈME "AIS" (Soupape secondaire d'air)

Démontez les brides (A/F-46).
Dévissez les 2 vis (B/F-47) de fixation.



F-46



F-47



28. ÉCHAPPEMENT

Démontez le tuyau d'échappement (système AIS) (D/F-48) et l'extraire du tuyau d'échappement en tirant vers l'avant.

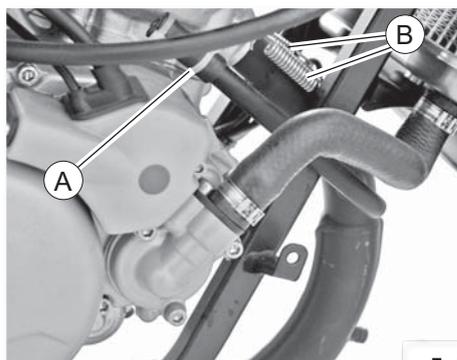
Démontez les 2 ressorts (B/F-48) qui fixent le tuyau d'échappement au moteur par la partie avant.

Dévissez la vis (F/F-51) qui fixent le tuyau d'échappement. .

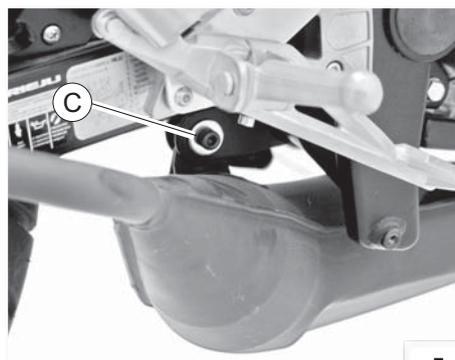
Dévissez la bride (C/F-49) qui fixe le tuyau d'échappement au châssis.



ATTENTION : Avant de démonter le tuyau d'échappement, vérifiez que celui-ci est bien froid.



F-48



F-49

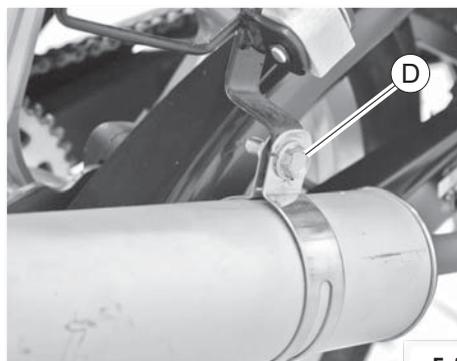
29. SILENCIEUX

Dévissez la vis (D/F-50) qui fixe le silencieux au châssis.

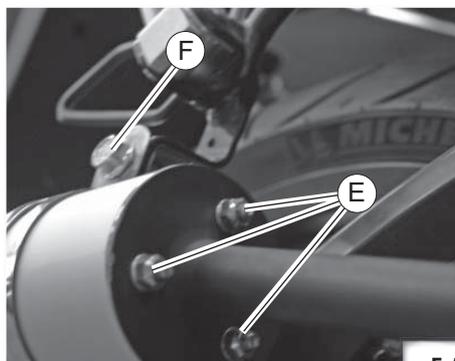
Puis dévissez les 3 écrous (E/F-51) qui fixent le silencieux au châssis. Pour le démonter, tirez le silencieux vers l'arrière.



ATTENTION : Avant de démonter le silencieux, vérifiez que celui-ci est bien froid.



F-50



F-51



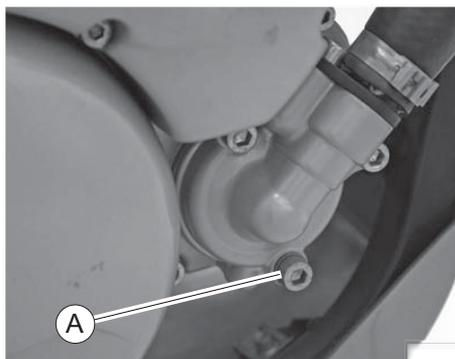
30. RADIATEUR

* Démontez les couvercles avant latéraux.

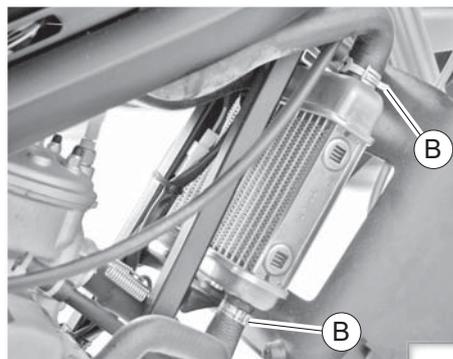
Videz le circuit de refroidissement grâce à la vis de vidange (A/F-52).

Dévissez les brides qui fixent les tuyaux du moteur au radiateur (B/F-53).

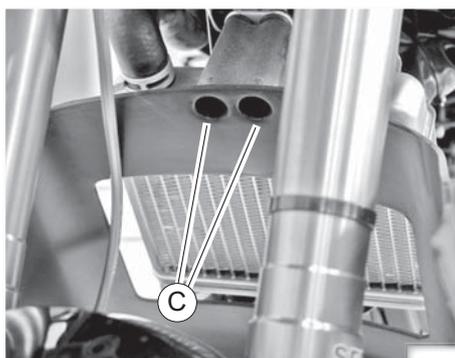
Dévissez les 2 vis (C/F-54) qui fixent le collecteur d'air et le radiateur au châssis.



F-52



F-53



F-54



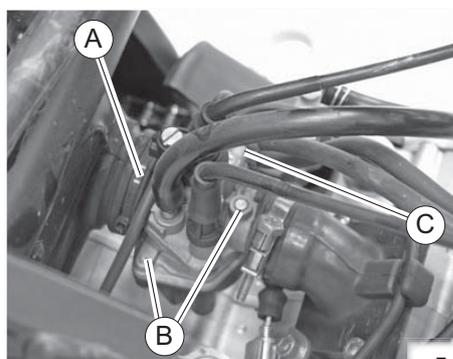
ATTENTION : Placez un récipient sous le réservoir pour recueillir l'huile du réservoir.

31. CARBURATEUR

Coupez le collier (A/F-55) qui fixe le carburateur à la boîte du filtre.

Dévissez le couvercle supérieur du carburateur (B/F-55) et démontez-le avec la porte. Puis dévissez la vis qui fixe le câble au carter (C/F-55) et démontez-le.

Débranchez le tuyau d'aspiration et les autres tuyaux.



F-55

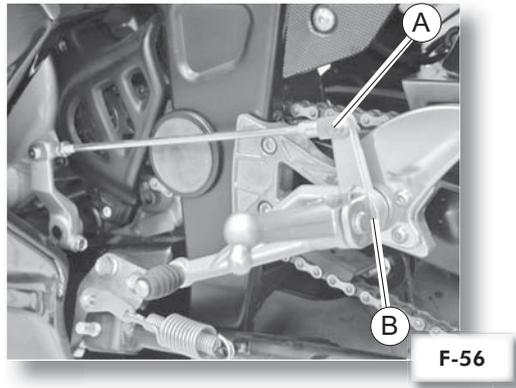


ATTENTION : faites attention à la position des tuyaux pour pouvoir les remonter ensuite.



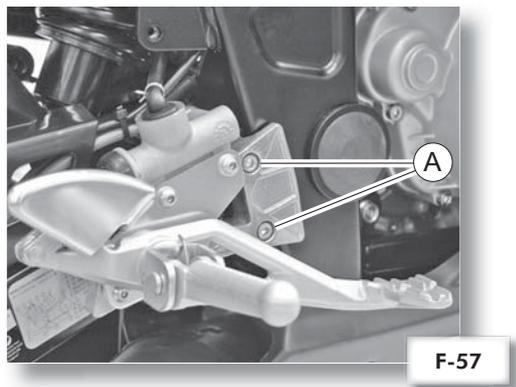
32. LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSE

Démontez le goujon (A/F-56) de la tige.
Dévissez ensuite la vis (B/F-56) qui fixe le levier de vitesse au châssis.



33. LEVIER FREIN ARRIÈRE

Dévissez les 2 vis (A/F-57) et l'extraire l'ensemble du levier de frein arrière.

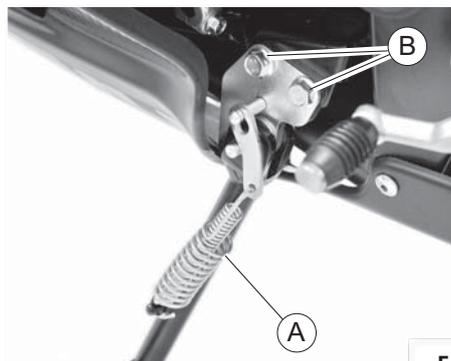




34. BÉQUILLE

ATTENTION : tenez bien la moto en place avant de réaliser cette opération.

Sortir le ressort de tension (A/F-58).
Puis dévissez l'écrou (B/F-58) en tenant la vis par l'intérieur.



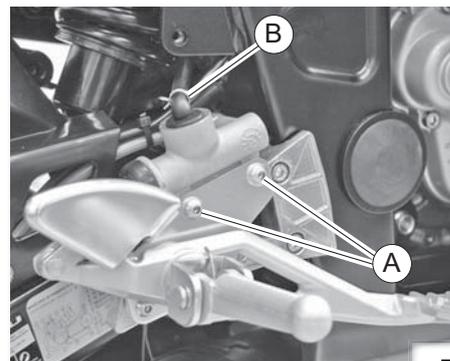
F-58



35. POMPE FREIN ARRIÈRE

Dévissez les 2 vis (A/F-59) qui fixent la pompe de frein au support.

Démontez le collier (B/F-59) du tuyau d'alimentation du liquide de frein et videz-le dans une cuvette.



F-59



ATTENTION : Le liquide des freins est abrasif.

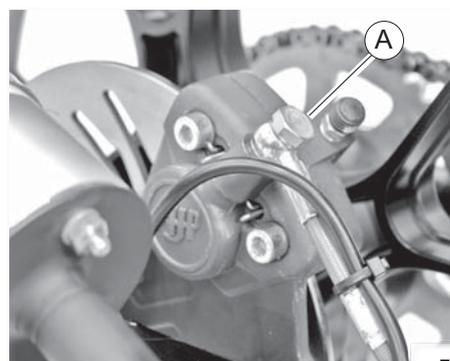
36. PINCE DE FREIN ARRIÈRE

* Démontez la roue arrière. L'essieu de la roue en laissant la pince de frein en son emplacement.

Dévissez le raccord par la vis (A/F-60).



ATTENTION : pour le remontage, il est conseillé de remplacer les joints en cuivre et de faire une purge du circuit.



F-60



37. MOTEUR

Débranchez les 2 tuyaux du chauffeur de la culasse, dévissez les vis du tuyau (A/F-61) d'aspiration et séparez le raccord de la bougie.

Débranchez le câble du thermocontact.

Débranchez le câble du point mort (G/F-64), situé dans la partie inférieure du moteur, les câbles du volant magnétique et ceux de la centrale.

Dévissez les vis du couvercle du mélangeur d'huile et débranchez la transmission. (A/F-44) page 39.

Videz le circuit de refroidissement grâce à la vis de vidange (B/F-62).

Débranchez le manchon (C/F-62) de la culasse-radiateur et la pompe-radiateur.

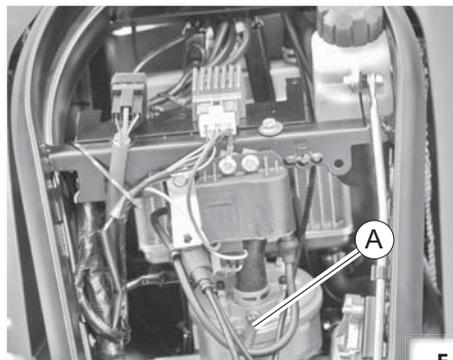
Extraire les 2 écrous auto-bloquants et démontez les 2 vis (D/F-63) qui fixent le moteur.

Dévissez la vis (E/F-64) et inclinez le support vers l'avant.

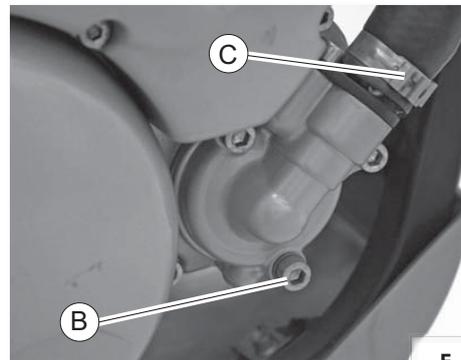
Puis démontez l'écran (F/F-64) autobloquant et sortez la vis qui fixe le moteur.



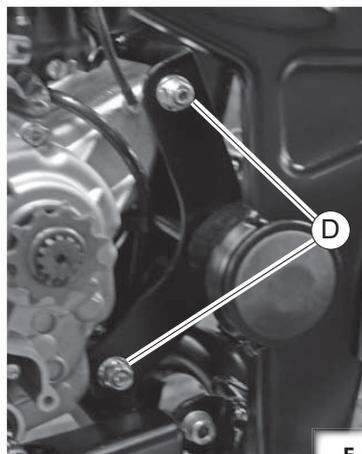
ATTENTION : laissez pour la fin, la vis de la partie avant



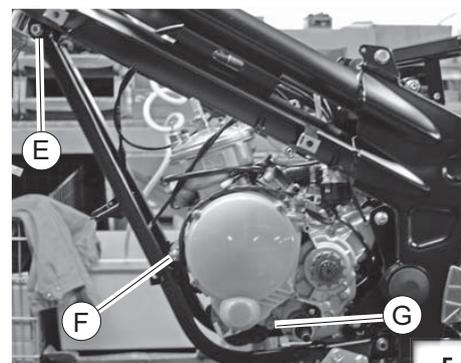
F-61



F-62



F-63



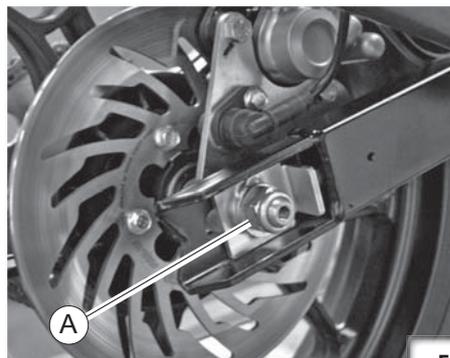
F-64



38. ROUE ARRIÈRE

Dévissez la chaîne de transmission et la retirer de la plaque de la roue.

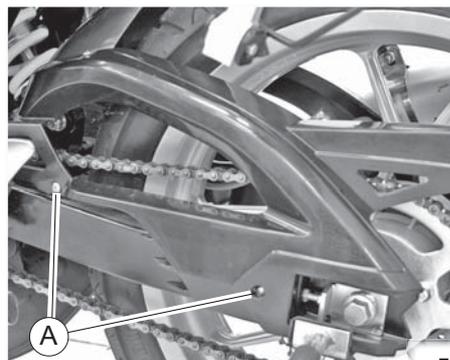
Puis dévissez l'essieu (A/F-65) pour le retirer.



F-65

39. PROTECTEUR CHAÎNE

Dévissez les 2 vis sur les deux côtés (A/F-66) et sortir le protecteur.



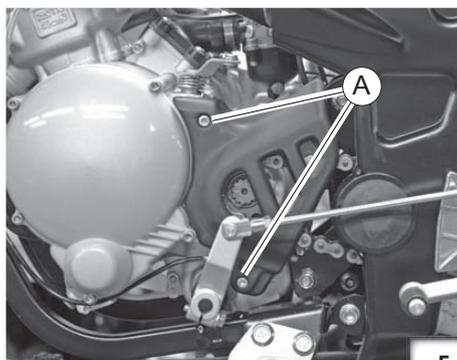
F-66

40. CHAÎNE DE TRANSMISSION

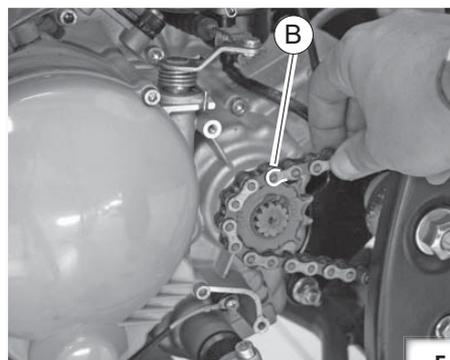
Dévissez les 2 vis (A/F-67) de fixation du protecteur et l'extraire.

Démontez le clip (B/F-68) de fixation du maillon de chaîne et retirez-le.

Tension de la chaîne (Voir page 26).



F-67



F-68



41. AMORTISSEUR

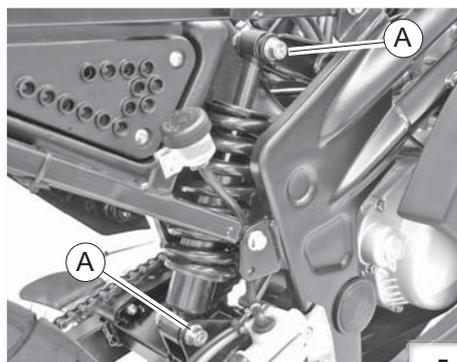
* Démontez le couvercle arrière.
Dévissez les 2 vis (A/F-69) qui fixent l'amortisseur au châssis.
Puis démontez-le par la partie postérieure et l'extraire.



ATTENTION : Avant le démontage, fixez le châssis par la partie inférieure pour éviter la chute du basculant et de la roue.



ATTENTION : Faites attention à la position de l'amortisseur pour pouvoir le remonter ensuite.

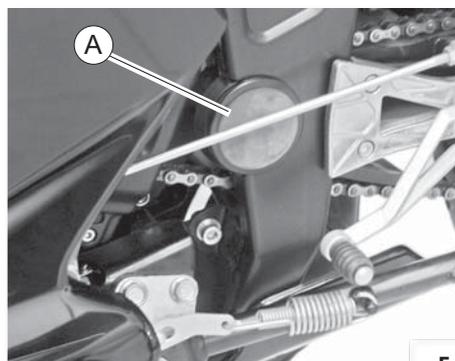


F-69

42. BASCULANTE

* Démontez la chaîne, la roue arrière, la pince du frein arrière et l'amortisseur.

Démontez le bouchon des deux côtés, dévissez l'écrou (A/F-70) et sortir l'axe par la partie droite.



F-70

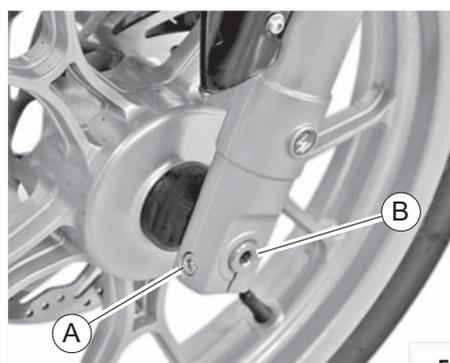


43. ROUE AVANT



ATTENTION : Dévissez les vis (A/F-71) de fixation de l'axe situé sur la fourche.

Dévissez l'axe (B/F-71) de la roue et retirez-le.



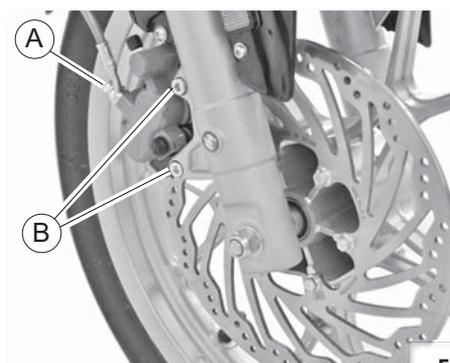
44. PINCE DE FREIN AVANT

Dévissez le raccord par la vis (A/F-72).

Puis dévissez les 2 vis (B/F-72) qui fixent la pince à la fourche avant.



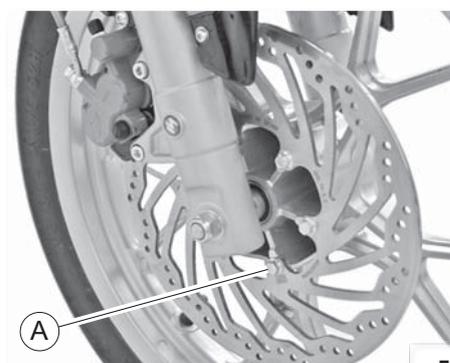
ATTENTION : pour le montage postérieur, il est conseillé de remplacer les joints en cuivre et de faire une purge du circuit.



45. DISQUE DE FREIN ARRIÈRE

* Démontez la roue arrière.

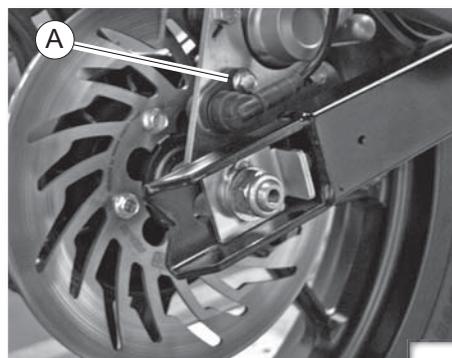
Puis dévissez les 2 vis (A/F-73) qui fixent le disque à son support.





46. CAPTEUR SENSORIEL DU COMPTEUR KM

Dévissez la vis et débranchez-les de l'autre extrémité.



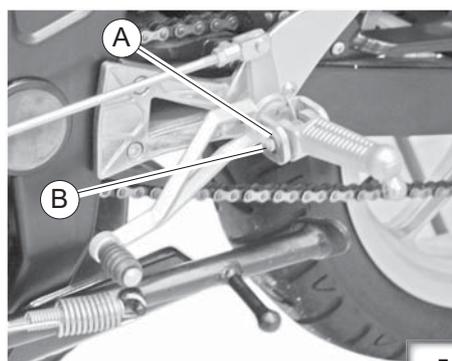
F-74

47. ÉTRIERS AVANT

Retirez le clip (A/F-75) puis démontez le goujon (B/F-75) pour extraire le marche-pied.



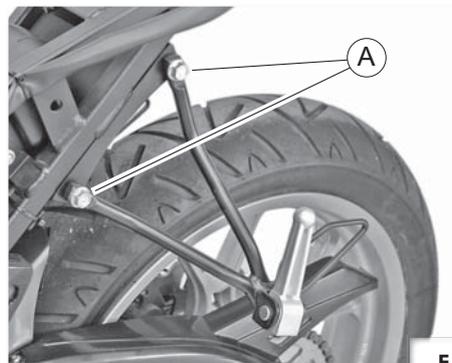
ATTENTION : Faites attention à la position du ressort pour pouvoir le remonter.



F-75

48. SUPPORT ÉTRIERS ARRIÈRE

Dévissez les 2 vis (A/F-76) qui fixent le support au châssis



F-76

49. COUPLES DE SERRAGE



TABLEAU DES COUPLES DE SERRAGE			
Élément	N*m	Kg*m	Remarques
Goujon roue avant	38 - 52	3,8 - 5,2	
Blocage goujon roue avant	17 - 23	1,7 - 2,3	
Goujon roue arrière	72 - 98	7,2 - 9,8	
Pince frein avant / arrière	24 - 36	2,4 - 3,6	
Silencieux	6 - 10	0,6 - 1,0	
Montage latéral silencieux d'échappement	6 - 10	0,6 - 1,0	
Vis fixation moteur	20 - 26	2,0 - 2,6	
Vis guidon	2 - 4	0,2 - 0,4	
Vis amortisseur	38 - 52	3,8 - 5,2	
Goujon fourche	51 - 69	5,1 - 6,9	
Goujon de 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	
Goujon basculant	60 - 75	9,0 - 7,5	



Gaze

RS2 50 Matrix

Systeme électrique



SYSTÈME ÉLECTRIQUE

1. PROGRAMMATION TABLEAU D'INSTRUMENTS	3
2. SCHÉMA ÉLECTRIQUE 2003	5
3. SCHÉMA ÉLECTRIQUE 2006	6



I. PROGRAMMATION TABLEAU D'INSTRUMENTS

TABLEAU D'INSTRUMENTS



Le tableau de bord contient sur le coté droit, deux boutons, le bouton supérieur pour sélectionner "SET" et l'inférieur pour la fonction "MODE".

METTRE LA MONTRE A L'HEURE

- Mettre la clef sur la position CONTACTE, avec le moteur à l'arrêt.
- Attendre trois secondes pour faire apparaître sur le DISPLAY la fenêtre INITIAL
- Appuyer le bouton "Mode" 6 secondes, et se mettra à clignoter le nombre à sélectionner (heures.)
- Avec le bouton "Set", sélectionner le numéro adéquat.
- Une fois l'heure sélectionnée, recommencer par appuyer le bouton "Mode", et y clignoterons les nombres correspondant aux minutes.
- Sélectionner avec le bouton "Set" et ré-appuyer le bouton "Mode" pour retourner à la fenêtre initiale.

INTRODUIRE LES PARAMÈTRES DE CALCULE DANS LA MÉMOIRE DU COMPTEUR-KILOMÉTRIQUES

- Développement de la roue montant jusqu'au capteur sensoriel de signal.
- Impulsions du capteur de signal.
- Impulsions des Tours.

Mettre la clef en position de CONTACTE, avec le moteur éteint.

- Attendre trois secondes pour faire apparaître dans le DISPLAY la fenêtre INITIALE
- Appuyer le bouton "MODE" et sans le lâcher, appuyer le bouton "SET" une seconde, automatiquement apparaîtra la fenêtre avec le mot "SET" pour pouvoir introduire les valeurs.



- La première valeur est le développement de la roue et celui-ci doit être introduit en mm.
- En appuyant le bouton "SET" nous sélectionnons les nombres, et avec le bouton "MODE" appuyé durant trois secondes vous passerez au nombre suivant, et ainsi en utilisant cette séquence vous introduirez le développement désigné de cette roue.
- Maintenir appuyé le bouton "Mode" 3 secondes, dans la fenêtre du Display et on vous demandera les impulsions sensorielles, avec le mot "PULSE", en suivant les séquences d'introductions de la valeur.
- Vous suivrez en appuyant le bouton "Mode" y apparaîtra l'option des milles, (mph) et des kilomètres (km/h), choisir avec le bouton "SET" km/h.
- Suivant les séquences, dans la fenêtre apparaîtra le mot PULSE et au-dessus de pulse RPM, vous y introduirez les valeurs correspondant aux RPM.

En maintenant le bouton "MODE" appuyé 3 secondes de plus, vous retournerez à la fenêtre INITIALE.

POUR CONTROLER QUE LES PARAMÈTRES INTRODUIT SOIT CORRECTE, VOUS DEVEREZ METTRE LE CONTACTE, PUIS, SUR DEUX SECONDES APPARAITRONS DANS L'ÉCRAN LES PARAMÈTRES INTRODUIIS, EN Y VÉRIFIANT S'ILS SONT CORRECTS, POUR SUIVRE AVEC LA FENETRE INITIAL.

Le tableau d'instrument devra être prêt pour son utilisation en lui donnant les informations de manière correcte.

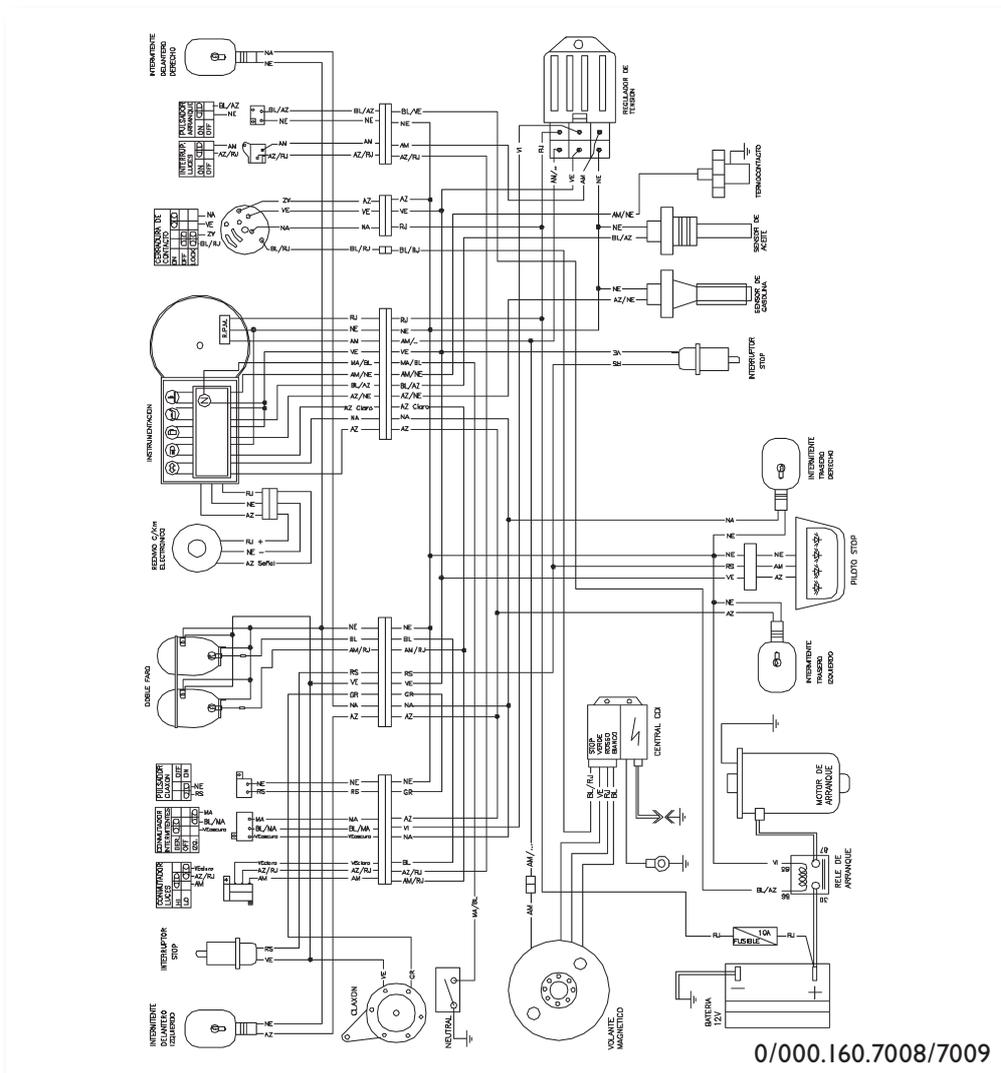
TABLE DES VALEURS

VALEURS A INTRODUIRE DANS LA CONFIGURATION DU DISPLAY

	RS2 50 cc. MATRIX RS2 50 cc. MATRIX PRO
Pneumatique Arr.	130/70-17
Circonférence Roue	1930
Impulsions Sensorielles (vis)	5
impulsions RPM	3



3. SCHÉMA ÉLECTRIQUE 2006



0/000.160.7008/7009

NE	NEGRO
RJ	ROJO
AZ	AZUL
RS	ROSA
VE	VERDE
BL	BLANCO
VI	VIOLETA
GR	GRIS
AM	AMARILLO
MA	MARRON
NA	NARANJA

RS2 50

Manuel d'atelier du moteur



INTRODUCTION

MISE À JOUR DES MANUELS	6
NOTES POUR LA CONSULTATION	7
RECOMMANDATIONS	8
BOUGIES	10

MOTEUR RIEJU

KIT INSTRUMENTS	14
LUBRIFICANTS	14
DÉSMONTAGE MOTEUR	15
ENTRETIEN	22
REMONTAGE MOTEUR	26
PLAN ENTRETIEN ET MISE EN SERVICE MOTEUR	33
PIÈCES DÉTACHÉES ET LEURS COUPLES DE SERRAGE	34
ÉCLATÉ MOTEUR AM6 EURO 2	35

Introduction

- Les interventions concernant les **contrôles, l'entretien, les réparations, le remplacement de pièces**, etc. sur toute la gamme de nos motocycles impliquent non seulement compétence et expérience de la part des techniciens chargés de ces tâches, sur les technologies modernes, mais aussi la connaissance des procédures les plus rapides et rationnelles, des caractéristiques techniques, des valeurs de réglage, des couples de serrage, que seul le fabricant est bien sûr à même d'établir avec certitude.
- La présente série **MANUELS D'ATELIER** pour moteurs à deux temps fournit aux **techniciens du secteur** (Centres d'Assistance Autorisée, etc.) les principales informations pour travailler en parfait accord avec les concepts modernes de "**Bonne technique**" et de "**sécurité sur le lieu de travail**".
- Les manuels faisant l'objet de la présente publication traitent des interventions techniques courantes sur toute la gamme des moteurs (à 2 temps) pour les motocycles **RIEJU** en production au moment de la divulgation de ces mêmes manuels. Les informations mentionnées concernent les "**MOTEURS**" des motocycles. Nous avons volontairement omis certaines informations car - à notre avis - elles font partie de la culture technique de base indispensable.
- Pour toute autre information, se reporter au **CATALOGUES DE PIÈCES DÉTACHÉES** (de chaque modèle).
- **Il est important**, avant de lire le manuel du moteur concerné, de consulter attentivement les pages constituant cette première section générale, mentionnant des informations fondamentales pour la bonne consultation de tous les sujets traités ainsi que des concepts techniques d'ordre général.

Note :

Ces manuels fournissent les informations essentielles pour les procédures d'intervention courante. Ces informations nous sont transmises par les fabricants des moteurs et, de ce fait, nous ne pourrions en aucun cas être tenus pour responsables d'éventuelles erreurs, omissions, etc.

La société RIEJU, se réserve le droit d'apporter des modifications à tout moment, sans notification préalable.

Pour toute demande ou pour toute information complémentaire, etc., contacter le Service d'Assistance Technique de la société RIEJU, S.A.

I.1 MISE À JOUR DES

- **Les mises à jour** seront expédiées par notre société (dans un laps de temps raisonnable). Chaque Cd-rom qui sera envoyé, remplacera ceux dans vos mains.
- **Le sommaire** sera mis à jour si les modifications et les variations apportées aux pages internes sont telles qu'elles ne garantissent plus une bonne consultation du manuel.
- **IMPORTANT !** La série des Manuels d'Atelier doit être considérée comme un **outil de travail** proprement dit et ne peut garder sa "valeur" dans le temps que par une mise à jour constante.

**SYMBOLES RÉDACTIONNELS**

ATTENTION ! Conseils de prudence et informations concernant la sécurité du motocycliste (utilisateur du motorcycle) et la sauvegarde de son intégrité.



ATTENTION ! Descriptions concernant des interventions dangereuses pour le technicien chargé de l'entretien ou le réparateur, pour les autres personnes travaillant à l'atelier ou les personnes étrangères, pour l'environnement, pour le motorcycle et les équipements.

**DANGER D'INCENDIE**

Opérations qui pourraient provoquer un incendie.

**DANGER D'EXPLOSION**

Opérations qui pourraient provoquer une explosion.

**TOXIQUE**

Signale le danger d'intoxication ou d'inflammation des premières voies respiratoires.

**TECHNICIEN CHARGÉ DE L'ENTRETIEN MÉCANIQUE**

Opérations impliquant des compétences dans le domaine mécanique/ motoriste.

**TECHNICIEN CHARGÉ DE L'ENTRETIEN ÉLECTRIQUE**

Opérations impliquant des compétences dans le domaine électrique/ électronique.

**NO!**

Opérations à éviter.

**MANUEL D'ATELIER DU MOTEUR**

Informations pouvant être déduites de cette documentation.

**CATALOGUE DES PIÈCES DÉTACHÉES**

Informations pouvant être déduites de cette documentation.

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

Note :

Les illustrations montrent souvent des vis de fixation ou de réglage, identifiées par la lettre Tr . Le numéro qui suit cette lettre indique la quantité de vis identiques situées dans le groupe ou dans la pièce faisant l'objet de la description et de l'illustration correspondante. La lettre sans numéro indique la quantité.

1 . Dans le cas de vis différentes , figurant dans une même figure, la lettre Tr sera suivie du numéro et d'une lettre minuscule , par exemple : (Tr4a).

Le réassemblage des groupes et des pièces s'effectue normalement en procédant à l'inverse des interventions de démontage (sauf description spécifique).

SYMBOLES OPÉRATOIRES

L) Loctite



O) Lubrification (huile)



G) Graisser (graisse)



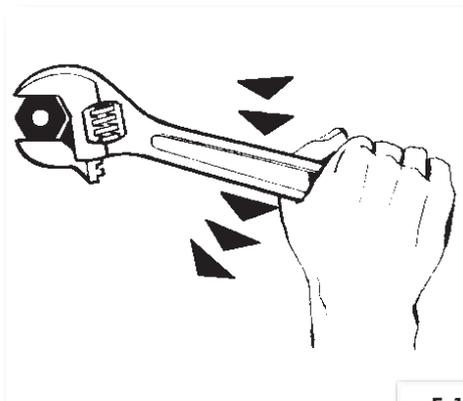


I.3 RÈGLES GÉNÉRALES DE TRAVAIL

• Les **conseils**, les **recommandations** et les **avertissements** qui suivent garantissent des interventions rationnelles en toute sécurité opérationnelle, réduisant de beaucoup les probabilités d'accidents, les dommages de toute nature et les temps morts. Il est donc conseillé de les observer scrupuleusement.

CONSEILS :

- Utiliser toujours des outils d'excellente qualité.
- Pour soulever le motorcycle, utiliser un équipement expressément prévu à cet effet et conforme aux Directives Européennes.
- Durant les opérations, garder les outils à portée de la main, disposés si possible suivant un ordre préétabli. Quoiqu'il en soit, ne jamais les poser sur le véhicule ou dans des positions cachées ou peu accessibles.
- Le poste de travail doit toujours être propre et en ordre.
- Pour serrer les vis et les écrous, commencer par ceux qui ont un **diamètre plus grand** ou qui sont positionnés à l'intérieur, puis continuer en “ **croix** “, par “ **tractions** “ successives.
- L'utilisation la plus correcte des clés fixes (à fourche) s'effectue par “ **tractions** “ et non par “ poussées “.
- Les clés réglables à rouleau (F-1) s'utilisent dans des conditions d'urgence, c'est-à-dire lorsqu'on ne possède pas la clé de la bonne dimension. En effet, pendant l'effort, la mâchoire mobile tend à “ s'ouvrir “, ce qui pourrait non seulement endommager le boulon mais créer aussi un moment de torsion de serrage non fiable. Il faut cependant toujours les utiliser comme l'indique la figure I.
- Sauf pour les cas d'assistance occasionnelle, préparer pour la clientèle une **fiche de travail** sur laquelle seront inscrites toutes les interventions effectuées ainsi que les notes sur les éventuels contrôles futurs.

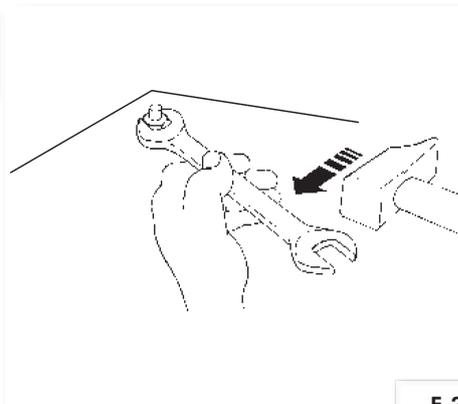


F-1

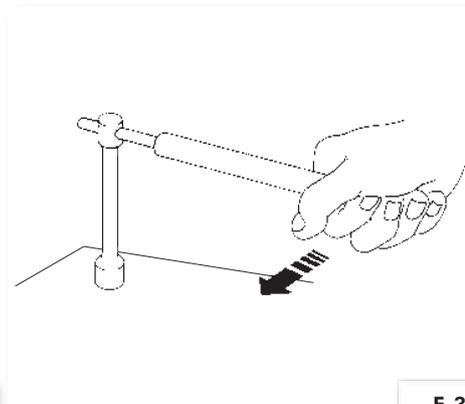


I.4 RECOMMANDATIONS

- **Avant d'effectuer** toute intervention sur le motocycle, attendre que toutes les pièces du véhicule soient **complètement refroidies**.
- Si les opérations prévoient la présence de deux techniciens, il est indispensable que ceux-ci se mettent préalablement d'accord sur les tâches et les synergies.
- Vérifier toujours le bon montage de chaque composant avant d'en monter un autre.
- Graisser les parties (prévues) avant d'effectuer le remontage.
- Les joints des bagues d'étanchéité, les bagues élastiques et les goupilles **doivent être toujours remplacés** après leur démontage.
- Les valeurs de couple indiquées dans les manuels concernent le “ **serrage final** “ qui doit être obtenu progressivement, par passes successives.
- Les opérations de desserrage et de serrage des pièces en alliage d'aluminium (carters) ne doivent s'effectuer que lorsque le **moteur est froid**.
- Utiliser toujours des tournevis de dimensions adaptées aux vis sur lesquelles il faut agir.
- **Ne pas travailler dans des conditions inconfortables ou de stabilité précaire du motocycle.**
- **Ne jamais utiliser un tournevis comme levier ou comme burin.**
- **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 peuvent également 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



N'utiliser en aucun cas des flammes nues.

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



Ne pas utiliser d'essence comme détergent pour nettoyer le motocycle 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.

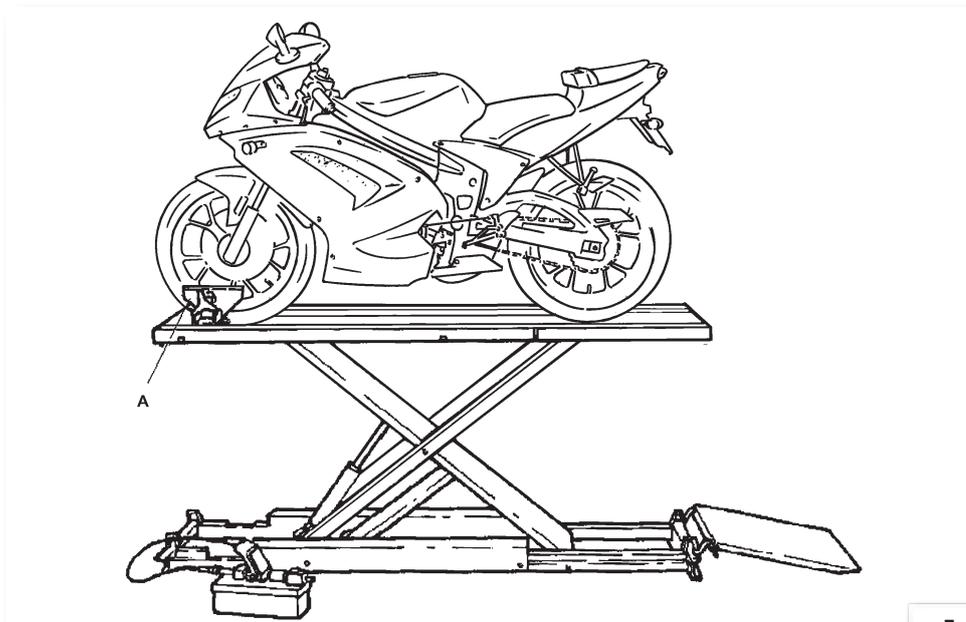
Ne pas effectuer de soudures en présence d'essence. Déposer le réservoir même s'il est complètement vide et débrancher le câble négatif (-) de la batterie.

Ne pas laisser le moteur tourner dans des locaux fermés ou peu aérés.



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

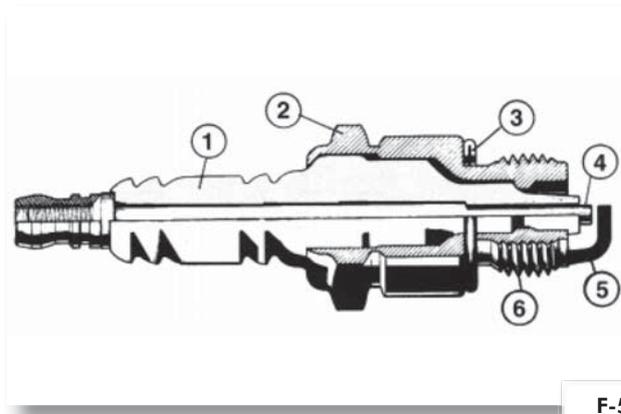
La roue avant doit être ancrée, de préférence, sur l'outillage (A/F-4) solidaire du tapis d'élévation.



F-4



I.5 BOUGIES

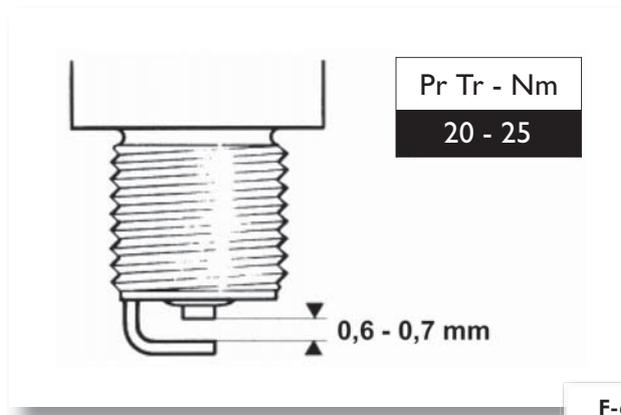


1. Isolant
2. Corps
3. Joint
4. Electrode
5. Electrode de masse
6. Filetage

F-5

CONTRÔLE DE LA BOUGIE | 000 Km

- Retirer la bougie lorsque le **moteur est chaud** (attention aux brûlures).
- Les dépôts carbonés et la couleur de l'isolant (autour de l'électrode centrale) renseignent sur le **degré thermique** de la bougie, sur la **carburation**, sur le **graissage** et sur l'état général du moteur
- Une couleur **marron clair** (de l'isolant) indique un **bon** fonctionnement général.
- Des dépôts **fuligineux, secs** (au toucher), **opaques**, indiquent que la température de fonctionnement est trop basse (**degré thermique** de la bougie **trop élevé**), que la carburation est trop riche ou que l'allumage est défectueux.
- Un isolant de couleur **blanchâtre** indique que: le mélange est trop "**maigre**" ou que le **degré thermique** de la bougie est **trop bas** (bougie trop chaude).
- Vérifier l'écartement des électrodes (F-6)(même si la bougie est neuve) à l'aide d'un épaisseurmètre calibré et, éventuellement, la régler en agissant seulement sur **l'électrode de masse**.



F-6



ENTRETIEN DE LA BOUGIE

- L'entretien de la bougie consiste à la démonter périodiquement du moteur pour vérifier (visuellement) son état ainsi que l'écartement des électrodes.
- Nettoyer avec soin les électrodes et l'isolant avec une brosse métallique.
- Éliminer les résidus éventuels avec un jet d'air comprimé énergétique.
- Graisser le filetage de la bougie avec de l'huile moteur ou de la graisse graphitée, puis la visser manuellement à fond. La serrer ensuite modérément avec la clé prévue à cet effet (voir couple de serrage sur la F-6).



Il est nécessaire de remplacer toute bougie présentant des fissures sur l'isolant ou des électrodes corrodées.

REPLACEMENT DE LA BOUGIE 5000 Km

- Au kilométrage prévu, **remplacer toujours la bougie** par une bougie neuve, choisie parmi celles qui sont indiquées par la société **RIEJU, S.A.**
- Lors de l'extraction de la bougie usagée, contrôler toujours son aspect général (comme décrit précédemment) pour vérifier l'état de "santé" du moteur.

EXTRACTION DU MOTEUR

- Pour extraire le moteur du cadre, consulter le **Manuel d'Atelier Section "Partie Cycle"** où sont indiquées toutes les opérations à effectuer.

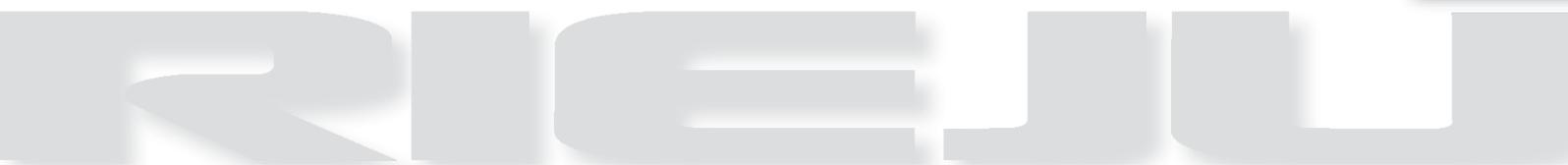
DÉMONTAGE DU MOTEUR



Le constructeur se soustrait à toute responsabilité en cas de dommages, quelle qu'en soit la nature, provoqués par un démontage et un remontage du moteur et de chacune de ses parties, exécutés avec des outils non adaptés aux interventions spécifiques.

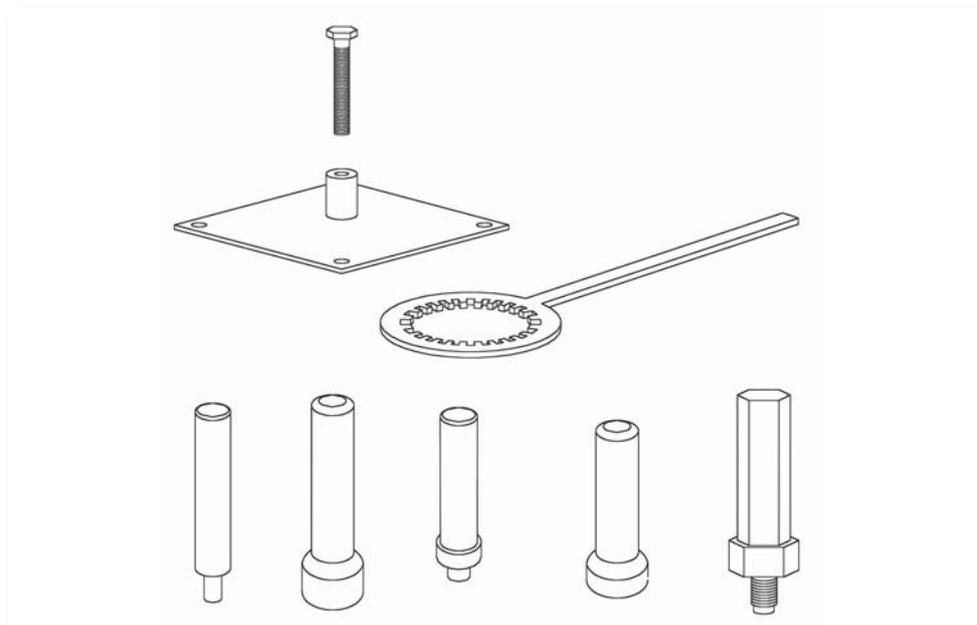
Utiliser exclusivement des **PIÈCES DE RECHANGE RIEJU.**

Moteur RIEJU





2.1 KIT INSTRUMENTS



Code RIEJU 0/000.640.9999

2.2 LUBRIFICANTS

TABLEAU LUBRIFICANTS

LUBRIFICANTS POUR MOTEURS 2 TEMPS

- 1) Huile synthétique pour mélange
- 2) Huile boîte de vitesse SAE 10W30 type SE

LUBRIFICANTS D'USAGE GÉNÉRAL

- 3) Graisse pour cinématismes

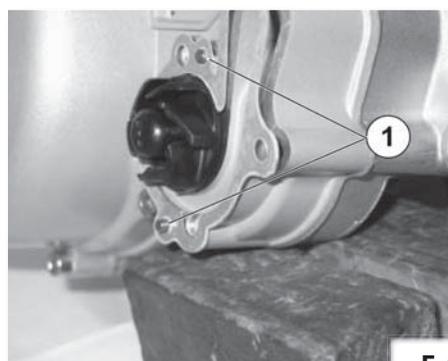
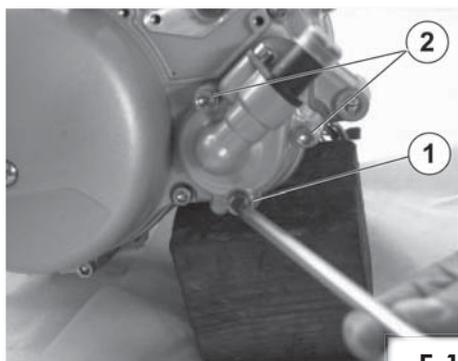


2.3 DÉMONTAGE MOTEUR

Après avoir démonté la bougie, le levier de démarrage (uniquement pour la version avec démarrage à pédale) et le carburateur, procéder comme suit :

1) **VIDANGER** l'huile du moteur en retirant la vis de vidange spécifique.

2) **DÉVISSER** la vis de vidange du liquide de refroidissement (1/F-1); retirer le couvercle de la pompe à eau en dévissant les deux vis de fixation (2/F-1). **Faire attention aux goujons de centrage** (1/F-2)

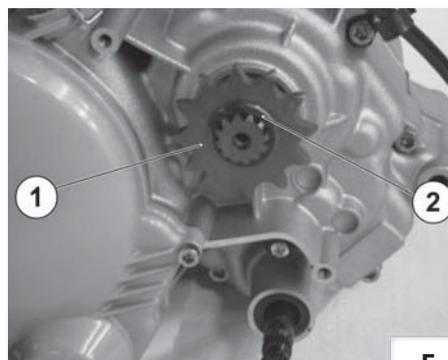
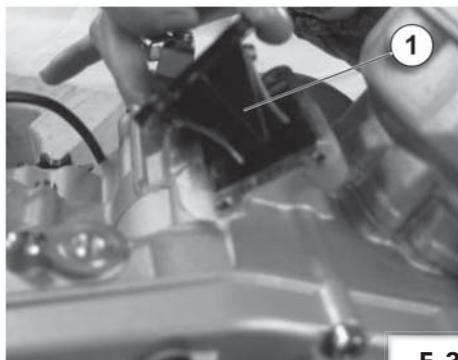


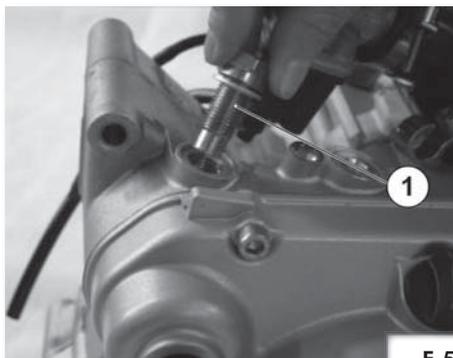
3) **DÉVISSER** les vis de fixation du carter du volant (côté gauche) et le retirer.

Extraire à ce point l'éventuel démarreur en enlevant les deux vis du carter et la vis de la bride-support.

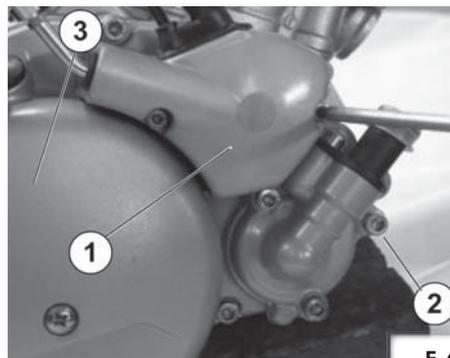
4) **RETIRER** le carburateur de son logement ; retirer le raccord d'aspiration avec le " pont " d'embrayage correspondant; retirer la soupape flexible (1/F-3).

5) **RETIRER** le pignon à chaîne (1/F-4) en enlevant l'anneau de retenue type Seeger (2/F-4) ; à l'aide d'une pince pour anneaux, extraire le pignon manuellement et retirer l'autre anneau de retenue Seeger situé sous le pignon.





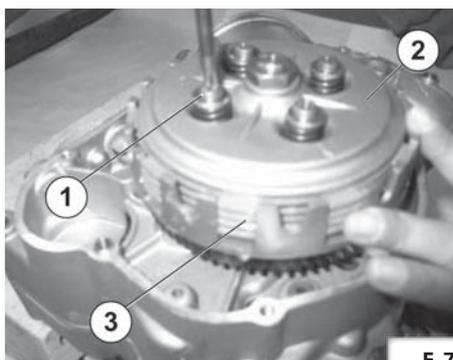
F-5



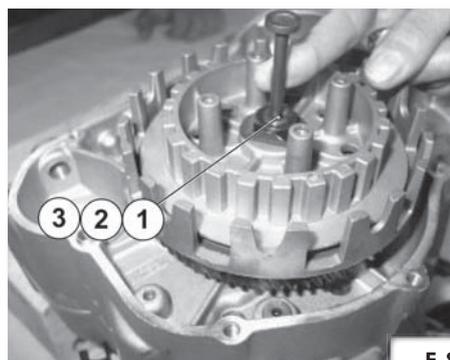
F-6

6) RETIRER du côté de l'embrayage la vis d'arrêt coulissante de démarrage (1/F-5).

7) RETIRER les vis de fixation du couvercle en plastique de la pompe à huile (1/F-6). Dévisser les vis de fixation de la pompe à huile sur le couvercle et extraire la pompe.



F-7



F-8

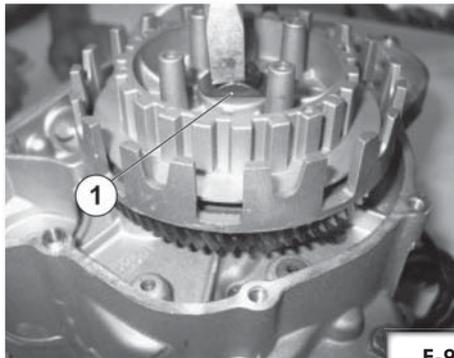
8) RETIRER les vis de fixation du couvercle/carter (dont une vis M6x55 (2/F-6) qui fixent le couvercle de la pompe à eau et le couvercle de l'embrayage sur le carter) ; Enlever ensuite le couvercle (3/F-6) et le joint correspondant.

9) EXTRAIRE de son logement le groupe démarreur (uniquement pour la version avec démarrage à pédale) en faisant attention à l'éventuelle rondelle de butée qui, lors du remontage, devra reprendre sa position.

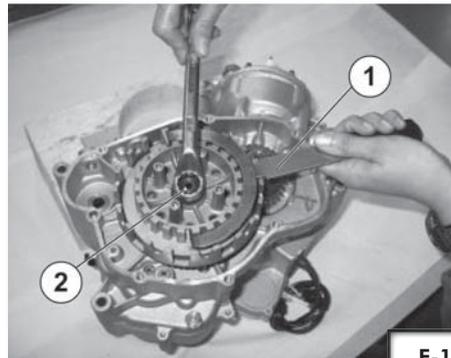


ATTENTION : Lors du démontage de ce groupe, bien contrôler le positionnement des pièces afin de le remonter correctement par la suite.

10) DÉVISSER les vis qui compriment les ressorts d'embrayage (1/F-7) ; extraire ensuite le plateau d'embrayage (2/F-7) et toute la série des disques (3/F-7) ; retirer également le plateau de pression, la bille et la tige d'embrayage (1,2,3/F-8), qui sont logées dans le trou central de l'arbre primaire de la boîte de vitesses.



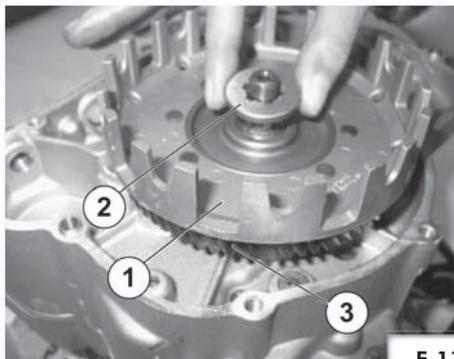
F-9



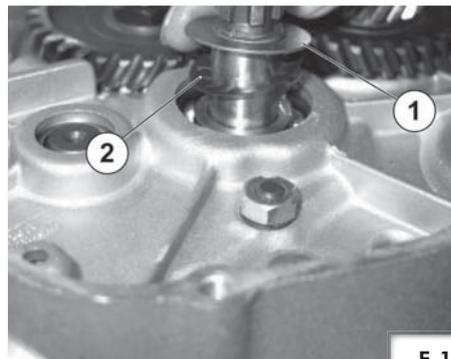
F-10

11) DÉGAGER l'écrou de sa languette de blocage (1/F-9) ; À l'aide de la clé de blocage (1/F-10), dévisser et enlever l'écrou de fixation (2/F-10) du tambour d'embrayage.

12) EXTRAIRE, dans l'ordre, le tambour d'embrayage (1/F-11), l'écarteur (2/F-11), l'engrenage à friction (3/F-11), la rondelle de butée (1/F-12), la rondelle conique (2/F-12), en faisant attention au sens dans lequel elle est positionnée de façon à pouvoir la remonter correctement par la suite.



F-11



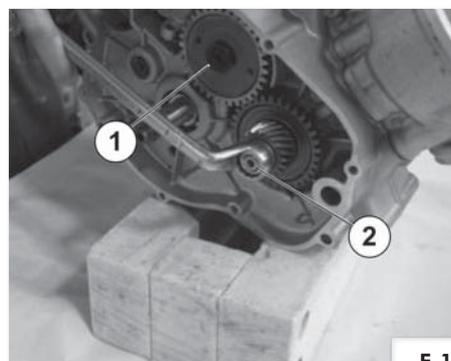
F-12

13) À L'AIDE de la clé de blocage du volant magnéto prévue à cet effet (1/F-13), bloquer le volant et desserrer, au moyen de la clé, l'écrou de fixation de l'engrenage sur le contre-arbre (1/F-14).

14) RETIRER l'engrenage sur le contre-arbre (1/F-14) et la clavette.



F-13

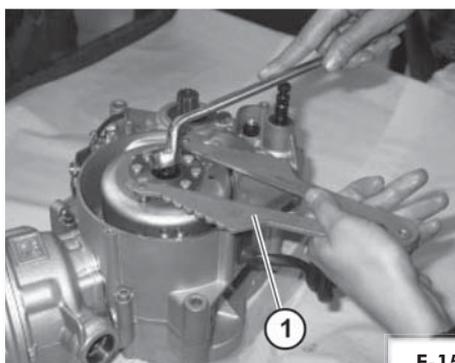


F-14

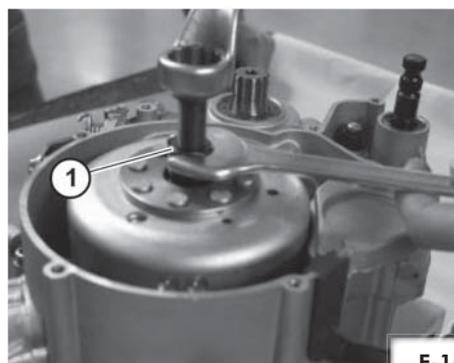


15) DÉVISSER l'écrou (2/F-14) à l'aide d'une clé de 19 mm tout en bloquant le volant au moyen de la clé prévue à cet effet ; à ce point, extraire dans l'ordre le pignon moteur, l'engrenage menant contre-arbre, la clavette, la douille d'écartement et le joint torique.

16) TOUT EN BLOQUANT le rotor du volant magnéto à l'aide de la clé de blocage prévue à cet effet (1/F-15), dévisser l'écrou de fixation du rotor au moyen d'une clé de 15 mm.



F-15

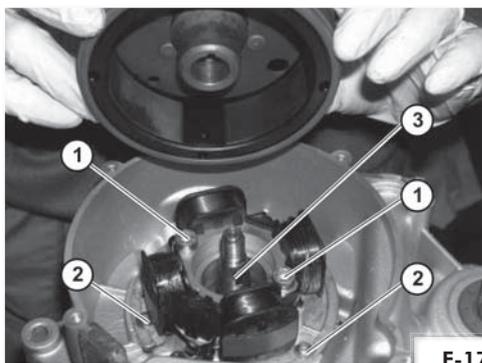


F-16

17) EXTRAIRE le rotor du volant magnéto à l'aide de l'extracteur prévu à cet effet (1/F-16), qu'il faudra visser dans le logement fileté du rotor ; tout en bloquant ce dernier avec une clé appropriée, agir sur la vis centrale.

18) RETIRER le stator en enlevant les vis qui le fixent sur la plaque (1/F-17).

19) RETIRER la plaque du stator de son logement en enlevant les 3 vis qui la fixent sur le carter (2/F-17), retirer la clavette (3/F-17).



F-17

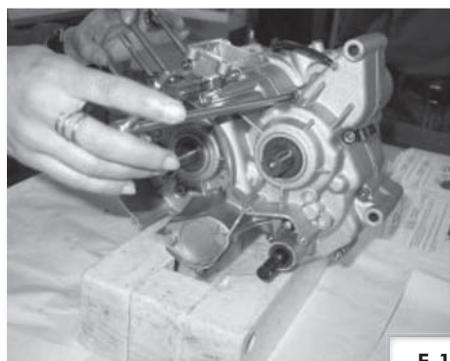


20) **DÉMONTÉ** la partie thermique :

a) dévisser les 4 écrous de fixation de la culasse et enlever les rondelles correspondantes, extraire la culasse, la bague d'étanchéité de la culasse, le cylindre, le joint de la base du cylindre et les 4 bagues d'étanchéité sur les goujons.



F-18



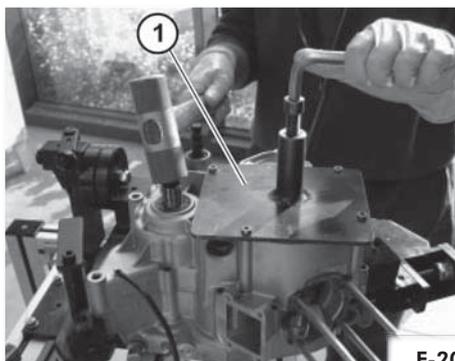
F-19



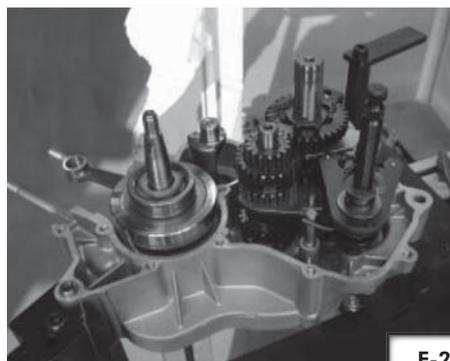
ATTENTION : Avant de retirer les bagues de fixation du maneton, boucher l'orifice du carter à l'aide d'un chiffon propre afin d'éviter que les bagues de fixation ne tombent dans le moteur.

21) **RETIRER** à ce point les 2 bagues de fixation (F-18), extraire le maneton et, en cas d'utilisation d'un tampon à 2 diamètres, battre légèrement tout en tenant à l'autre extrémité le piston afin d'éviter toute détérioration de la bielle.

22) **ENLEVER** les 13 vis d'assemblage des deux demi-carters (F-19) et extraire l'axe d'embrayage de son logement.



F-20



F-21

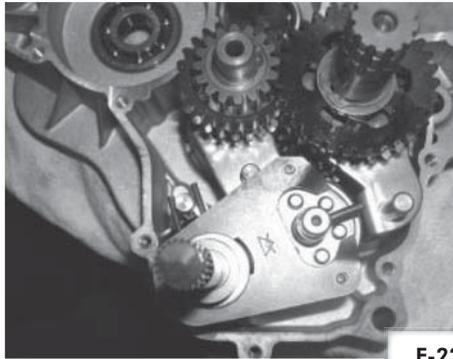
23) **FRAPPER** légèrement, à l'aide d'un marteau en caoutchouc, tour à tour sur l'arbre secondaire et sur l'arbre sélecteur afin de séparer les demi-carters.

IMPORTANT : utiliser l'outil spécial (1/F-20) pour extraire éventuellement le moteur de son logement.

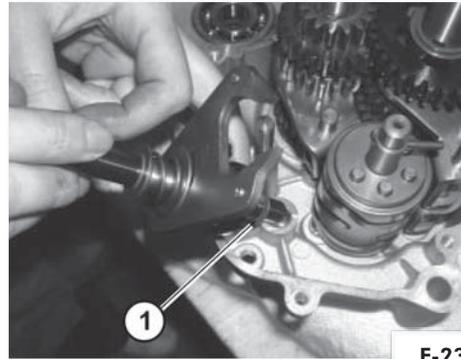
24) **CONTRÔLER**, lorsque les demi-carters sont séparés, que les rondelles d'écartement sont bien dans les arbres correspondants et non pas sur le carter venant d'être enlevé (F-21).



25) AMENER la cheville du signal de point mort à la position indiquée sur la figure (F-22), puis extraire l'arbre du sélecteur ainsi que la rondelle de butée inférieure (1/F-23).

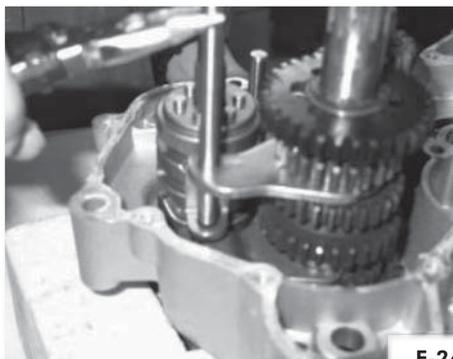


F-22

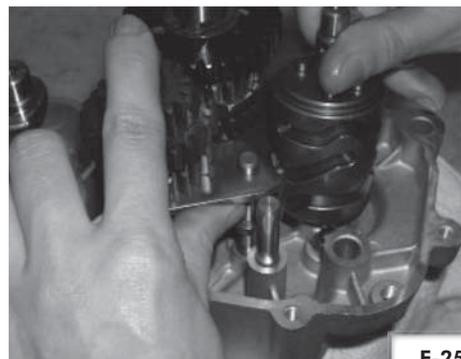


F-23

26) EXTRAIRE l'axe de fourchettes et enlever la fourchette supérieure (F-24) ; enlever l'arbre desmodromique (F-25) et soulever manuellement l'engrenage sur l'arbre secondaire porte-fourchettes pour pouvoir extraire la fourchette de son logement.



F-24



F-25

27) REGROUPER manuellement : l'arbre primaire, l'arbre secondaire, la fourchette restante et soulever le tout (F-26) en faisant attention à l'épaisseur sous l'arbre secondaire.

28) ENLEVER le contre-arbre d'équilibrage : Extraire donc l'embellage du demi-carter du côté de l'embrayage par, le cas échéant, de légers coups de marteau en plastique ou en caoutchouc en ayant soin de ne pas abîmer la partie filetée.

NB : *l'arbre moteur et le contre-arbre dans le demicarter d'embrayage ne requièrent aucun serrage dans leurs logements.*

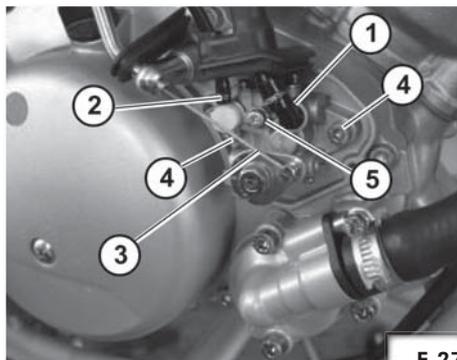
29) Le DÉMONTAGE des coussinets ne doit être effectué qu'en cas de remplacement nécessaire, en fonction du kilométrage et de leur état.



F-26



30) **EN CAS** de remplacement nécessaire de la pompe à huile, procéder comme suit (F-27) :



F-27

- a) Détacher le tuyau d'alimentation de l'huile de la pompe (1) et le boucher afin d'éviter que l'huile même ne s'écoule.
- b) Détacher le tuyau de refoulement de l'huile de la pompe au carburateur (2).
- c) Détacher le câble de commande fixé sur le levier de la pompe elle-même (3).
- d) Enlever les vis de fixation de la pompe (4) et l'extraire.
- e) Remonter la nouvelle pompe dans son logement en remplaçant la bague d'étanchéité.
- f) Introduire le tuyau de refoulement de l'huile (2) dans la nouvelle pompe.
- g) Introduire le tuyau d'alimentation de l'huile (1) dans la pompe.
- h) Enlever la vis de vidange située sur la pompe (5) ainsi que le joint correspondant. Faire ensuite couler l'huile jusqu'à ce qu'elle n'ait plus de bulles d'air, ce qui indiquera que la vidange a bien eu lieu. Revisser à ce point la vis.
- i) Remonter le câble de commande (3) sur le levier de la pompe, en contrôlant que la position de repos de la poignée de gaz sur le guidon correspond bien à la position de repos du levier lui-même ; dans le cas contraire, agir sur le dispositif de réglage.



2.4 ENTRETIEN



AVERTISSEMENTS GÉNÉRAUX

A chaque remontage total ou partiel du moteur, il est toujours nécessaire de bien nettoyer les pièces, en les lavant avec de l'essence, en y soufflant de l'air comprimé et en s'assurant qu'elles sont bien graissées et qu'elles sont dans de parfaites conditions. Il est conseillé de toujours remplacer les joints par des joints neufs étant donné que les vieux joints auront du mal à rester étanches. Il est en outre conseillé de toujours remplacer les anneaux pare-huile du moteur car ils pourraient, à la suite du démontage, être abîmés et donc aspirer de l'air ou de l'huile, ce qui aurait des conséquences négatives sur le fonctionnement du moteur. Utiliser donc les tampons appropriés pour monter correctement les anneaux pare-huile.

A) Anneau pare-huile arbre secondaire boîte de vitesses :

- Tampon montage anneau pare-huile secondaire boîte de vitesses.

B) Anneau pare-huile embiellage :

- Tampon montage anneau pare-huile embiellage côté embrayage.
- Tampon montage pare-huile embiellage côté volant.

C) Anneau pare-huile levier d'embrayage :

- Tampon montage anneau pare-huile levier d'embrayage.

D) Anneau pare-huile arbre sélecteur :

- Tampon montage anneau pare-huile arbre sélecteur.

E) Anneau pare-huile pompe à eau :

- Tampon montage anneau pare-huile pompe à eau.



Contrôler soigneusement le bon état des pièces et préparer tous les différents groupes d'engrenages de façon à pouvoir effectuer correctement le montage.



PRÉPARATIONS PRÉVENTIVES

1) **LAVER** les deux demi-carters et les coussinets avec de l'essence et de l'air comprimé, en contrôlant que les coussinets roulent librement et sans bruit.

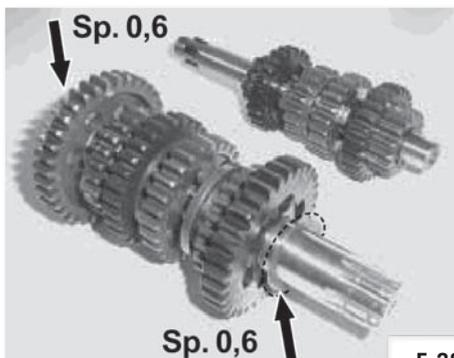
ATTENTION : En cas de remplacement nécessaire d'un coussinet, il faudra réchauffer le logement avant d'installer le nouveau coussinet.

2) **CONTRÔLER** le bon état de l'embellage et s'assurer de l'absence d'imperfections, surtout dans les logements des coussinets. Contrôler également que le montage sur le côté du volant est bien effectué avec serrage. Contrôler à l'aide d'un comparateur l'excentricité des deux demi-arbres de roue. La valeur maximale d'excentricité ne doit pas dépasser 0,04 mm. Dans le cas contraire, procéder au centrage. Contrôler également la perpendicularité de la bielle.

3) **S'ASSURER** du bon état de la boîte de vitesses et monter les rondelles de butée dans la bonne position. En cas de remplacement, s'assurer qu'elle est montée dans les mêmes conditions de travail que la précédente et avec un jeu axial inférieur à 0,1 mm. Pour ce faire, relever la distance des rondelles de butée sur le carter et sur les pièces, et compenser la différence par des rondelles d'écartement, en les montant comme sur le dessin (F-28).

4) **RELEVER** la distance de la rondelle de butée de l'arbre desmodroniques aussi bien sur le carter que sur la pièce et compenser la différence avec une rondelle d'écartement disposée comme sur la (F-29).

Le jeu axial doit être inférieur à 0,1 mm.

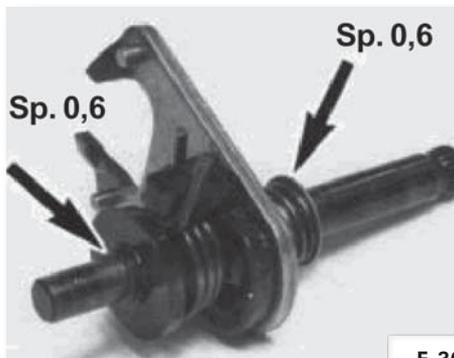


F-28

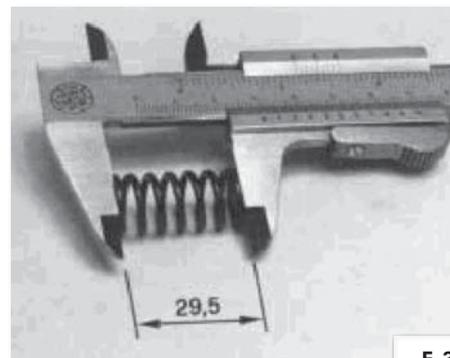


F-29

5) **CONTRÔLER** la distance des rondelles de butée de l'arbre sélecteur aussi bien sur le carter que sur la pièce, et compenser la différence avec des rondelles d'écartement, en les montant comme sur la figure (F-30). Le jeu axial doit être inférieur à 0,1 mm.



F-30



F-31



6) CONTRÔLER que le groupe d'embrayage est bien efficace.

Pour ce faire, s'assurer du bon état des disques en fer, contrôler que les encoches d'entraînement sur les disques en liège ne sont excessivement déformées et que leur revêtement ne présente aucune brûlure. Contrôler que les rainures du tambour d'embrayage ne sont pas excessivement entaillées ainsi que les fentes de la cloche d'embrayage. Contrôler également que la longueur des **ressorts d'embrayage n'est pas inférieure à la valeur minimale de 29,5 mm (F-31)** ; si tel devait être le cas, les remplacer.

7) NETTOYER soigneusement la calotte du piston en éliminant toutes les incrustations charbonneuses à l'aide d'un racleur ordinaire tout en faisant attention de ne pas endommager le piston. Contrôler que le revêtement ne présente aucune rayure ou trace de grippage. Contrôler en outre le bon accouplement avec le maneton lubrifié, qui non seulement doit présenter une surface intacte mais doit également pouvoir se monter par la simple pression de la main, sans tomber sous l'action de son propre poids.

8) CONTRÔLER que les segments de piston ne présentent aucune sorte d'anomalies et que la distance entre les extrémités correspond aux valeurs indiquées dans le tableau suivant.

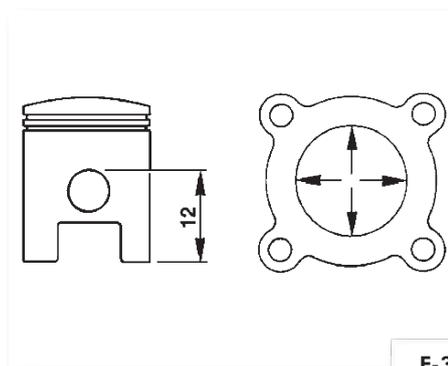
SEGMENT	DISTANCE
Neuf	0,15 ÷ 0,30 mm
Usé	jusqu'à 1,2 mm

Effectuer le contrôle à l'aide d'un épaisseurmètre, en introduisant le segment dans le cylindre et en faisant attention de le positionner horizontalement (F-32).

9) CONTRÔLER que le fourreau du cylindre ne présente aucune trace de grippage ou d'usure et aucune sorte de rayures. Contrôler à l'aide d'une jauge d'alésage le diamètre du cylindre dans deux directions à 90° entre elles (une parallèle et l'autre perpendiculaire à l'axe du maneton) (F-33). La limite d'ovalisation est de 0,03 mm, au-delà de laquelle il est nécessaire de remplacer le cylindre.



F-32

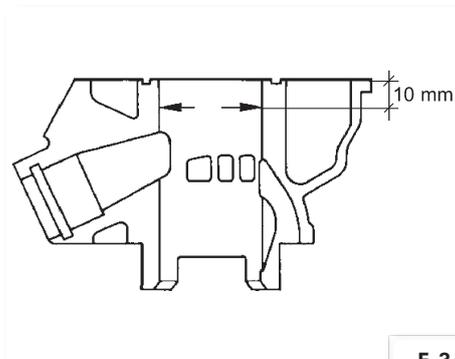


F-33

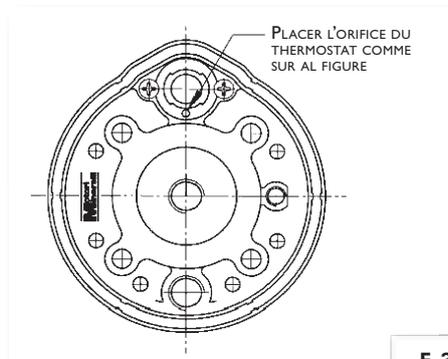


Répéter le mesurage en plusieurs points de la longueur du fourreau, y compris entre le plan supérieur du cylindre et la lumière d'échappement (F-34).

Contrôler ensuite le diamètre du piston et le comparer à celui du cylindre (F-33).



F-34



F-34

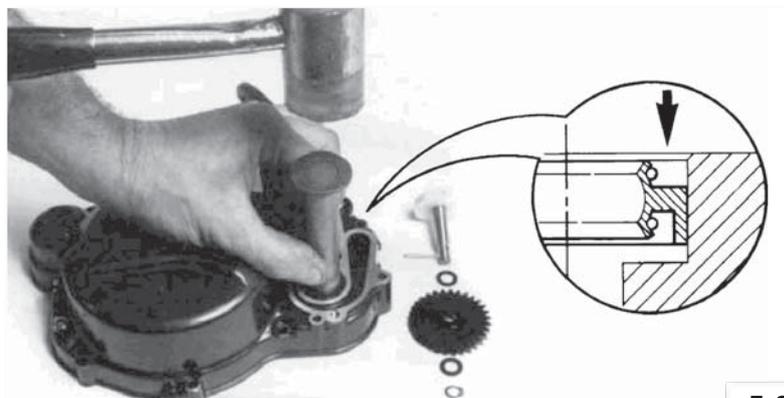
Le jeu maximal admis est de 0,10 mm ; au-delà de cette limite, il est conseillé de remplacer le piston. Voir tableau suivant.

		TABLA DE ACOPLAMIENTO		
TYPE MOTEUR	JEU MIN/MAX	TOL. PISTON	TOL. CILINDRE	SÉLECTION
AM6 50 (REF. EAU)	0.049	-0,063 -0,057	-0,007 -0,002	Y
(CYLINDRE EN FONTE)	/	-0,056 -0,050	-0,001 -0,006	Z
(CAST IRON CYLINDER)		0.062	-0,049 -0,043	-0,007 -0,012

Important : utiliser les mêmes lettres de sélection sur le cylindre et sur le piston. La lettre de sélection sur le cylindre figure également sur la surface plate dans la burette spécifique.

10) POMPE À EAU

- Poser sur un plan le demi-carter d'embrayage (côté droit).
- Monter l'anneau pare-huile dans le bon sens en suivant les indications (F-35).
- Monter ensuite la roue, le joint, les goujons et le couvercle de la pompe à eau.



F-35



2.5 REMONTAGE DU MOTEUR

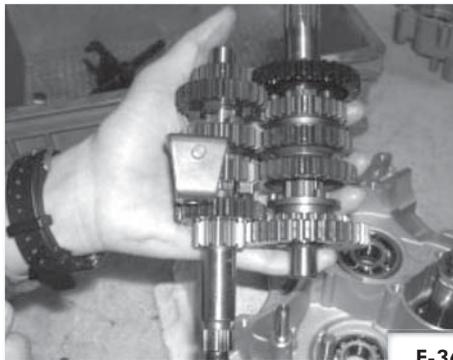


1) **POSER** sur un plan le demi-carter d'embrayage (côté droit) ; positionner ensuite le ressort et la bille d'encliquetage des vitesses dans le logement prévu à cet effet en y introduisant un peu de **graisse**, afin d'éviter qu'il ne tombe.

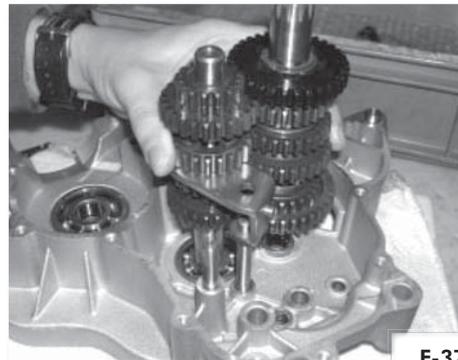
2) **PRÉPARER** le groupe boîte de vitesses (primaire/secondaire) de sorte à ce qu'il reste uni (F-36), en introduisant sous l'engrenage de la 1ère vitesse du secondaire l'épaisseur de 0,6 mm et positionner la fourchette dans l'engrenage de 3ème et 4ème vitesse du primaire (F-36).

Pousser vers le bas le groupe ainsi formé en introduisant le primaire et le secondaire en même temps dans leurs logements (F-37).

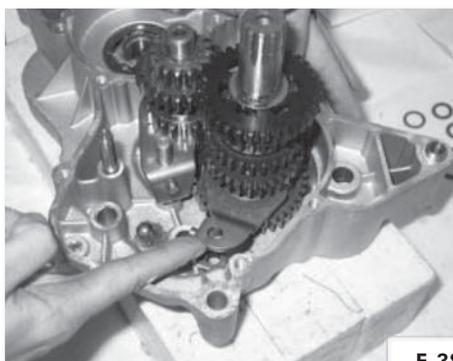
Soulever manuellement l'engrenage de 5ème vitesse sur le secondaire de manière à introduire la fourchette (F-38). Introduire dans son logement (engrenage 6ème vitesse) l'autre fourchette de la boîte de vitesses (F-39).



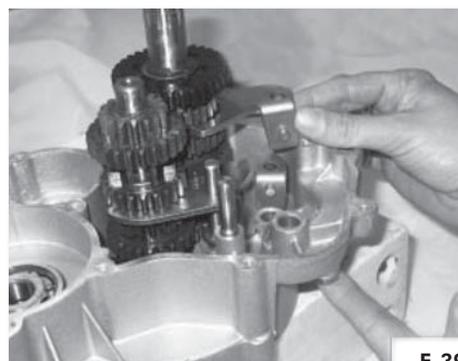
F-36



F-37



F-38



F-39

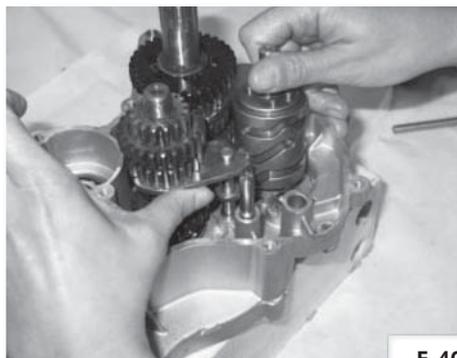


3) MONTER l'arbre desmodromique (F-40) et introduire les pivots guide fourchette dans l'arbre desmodromique (F-41).

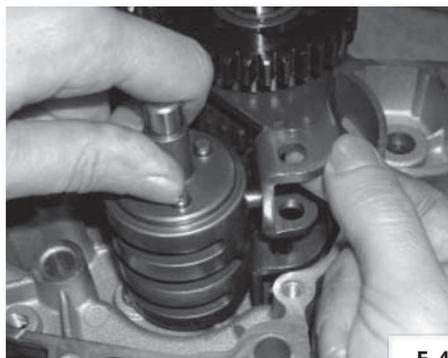
Introduire manuellement l'axe de fourchettes dans son logement (F-42).

Tourner l'arbre desmodromique jusqu'à la position indiquée sur la figure (F-43)

NB : Ne jamais forcer au cours de ces opérations (à l'aide par exemple d'un marteau ou autre).



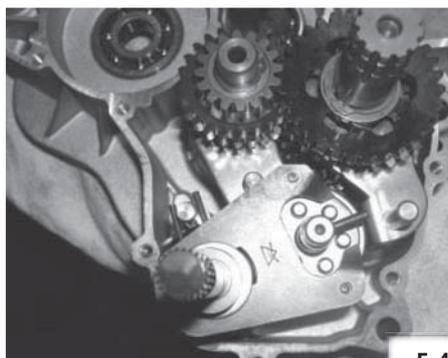
F-40



F-41



F-42

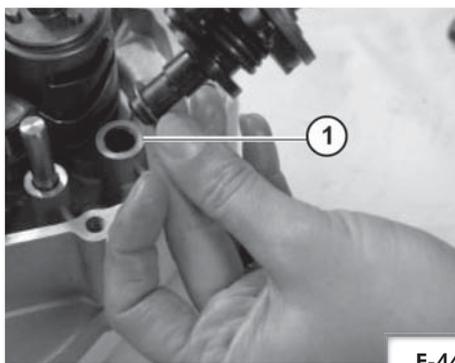


F-43



4) MONTER le groupe sélecteur avec la rondelle inférieure (épaisseur de 0,6 mm) (1/F-44), introduire les becs du ressort de rappel dans le pont de fixation prévu à cet effet (F-45) et contrôler que :

- lors du positionnement de l'arbre desmodromique en 3ème vitesse, il y a bien équidistance entre les galets de la came et les becs de la fourche. Dans le cas contraire, agir sur les extrémités du ressort par de légères déformations jusqu'à l'obtention de l'équidistance.



F-44



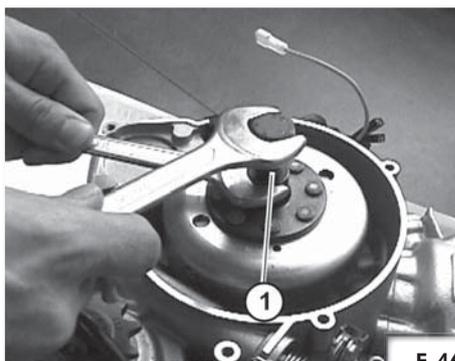
F-45

5) MONTER le contre-arbre dans le demi-carter d'embrayage.

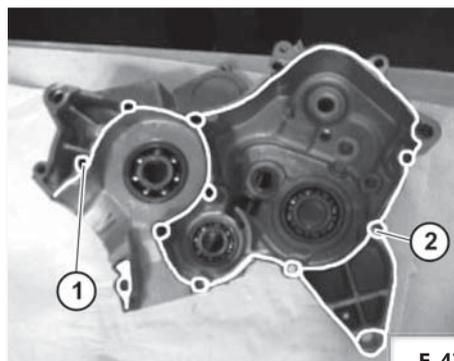
N.B. : le montage du contre-arbre dans son logement ne requiert pas de serrages.

6) Si l'embellage est démonté, le **MONTER** dans le **demi-carter côté volant** à l'aide de l'outil (1/F-46) ; maintenir la bielle au P.M.H., lors du vissage de l'écrou, jusqu'à ce que l'embellage touche le coussinet.

7) MONTER les goujons de centrage sur les surfaces (1-2/F-47) et appliquer de la pâte à joints sur la surface d'union des demi-carters (F-47), lubrifier tous les arbres, superposer le demi-carter côté volant et frapper légèrement et uniformément à l'aide d'un marteau en bois/cuir ou en plastique jusqu'à ce que les demi-carters soient complètement unis.



F-46



F-47

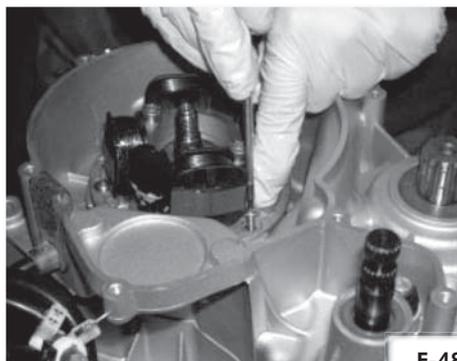
8) MONTER les 13 vis d'assemblage, en les bloquant (**Cs** 1,0 ÷ 1,2 kg*m). Contrôler à ce point que tous les arbres tournent librement. Contrôler également qu'aucun arbre ne présente un jeu axial excessif. Si tel devait être le cas, rouvrir les demi-carters et remplacer la rondelle d'écartement supérieure par d'autres rondelles d'une épaisseur plus appropriée.

9) MONTER les anneaux pare-huile neufs, en utilisant pour chacun d'eux le tampon adéquat.

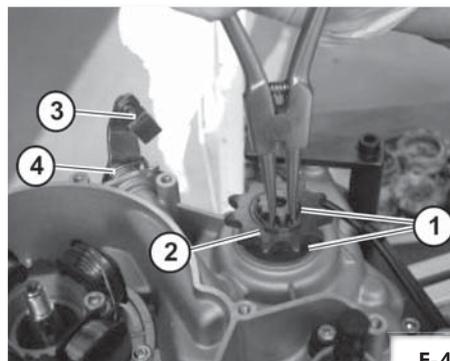


10) MONTER la clavette pour le volant magnéto, placer le stator dans son logement et bloquer les vis de fixation (**Cs** 0,25 ÷ 0,3 kg*m). Monter le rotor et bloquer l'écrou (**Cs** 4,3 ÷ 4,5 kg*m) à l'aide de la clé de blocage habituelle (F-48).

11) MONTER le pignon à chaîne: anneau Seeger(1/F-49) - pignon(2) - anneau Seeger (1) - monter l'axe de commande de l'embrayage (3/F-49) doté de son ressort de rappel (4/F-49).



F-48



F-49

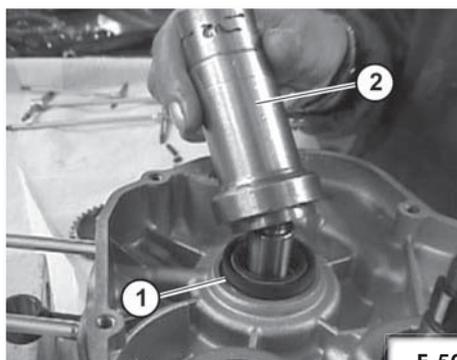
12) CONTRÔLER le bon fonctionnement du couple pignon et couronne. En cas de remplacement nécessaire de l'un des deux engrenages, il est conseillé de remplacer le couple entier pour des raisons de fonctionnalité et d'absence de bruit.

13) MONTER sur l'arbre moteur (côté embrayage) dans l'ordre :

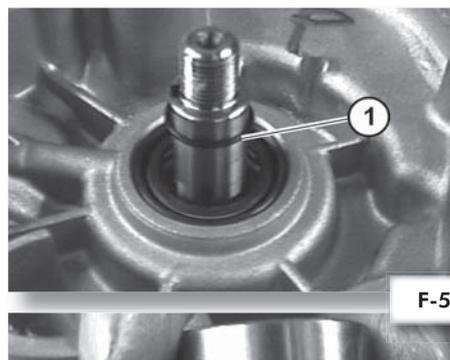
- 1) L'**anneau pare-huile renversé** (1/F-50), à l'aide du tampon prévu à cet effet (2/F-50)
- 2) Le joint torique (1/F-51)
- 3) L'écarteur (2/F-51), en maintenant le chanfrein vers l'arbre moteur. Aller manuellement jusqu'à la butée.



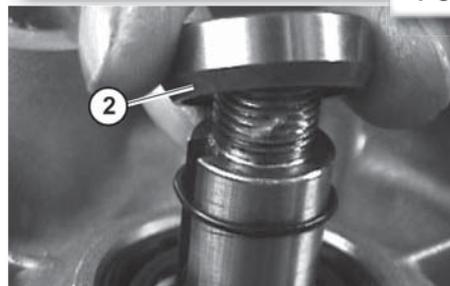
Monter ensuite la clavette (1/F-52), l'engrenage menant contre-arbre (2/F-52), le pignon moteur et l'écrou (**Cs** 6,7 ÷ 7,5 kg*m). Monter sur le contre-arbre la clavette et l'engrenage mené (2-F.53), en ayant soin de faire coïncider les crans de repère sur les deux engrenages (F-53). Bloquer ensuite l'écrou (**Cs** 4,5 ÷ 5,0 kg*m) (et **appliquer du Loctite 242**).

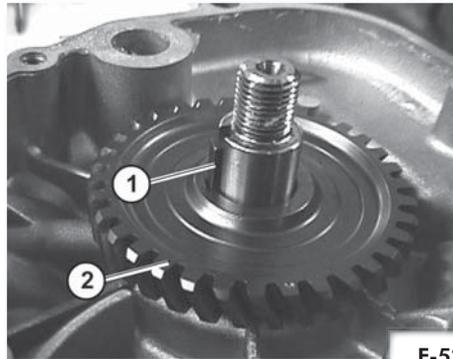


F-50

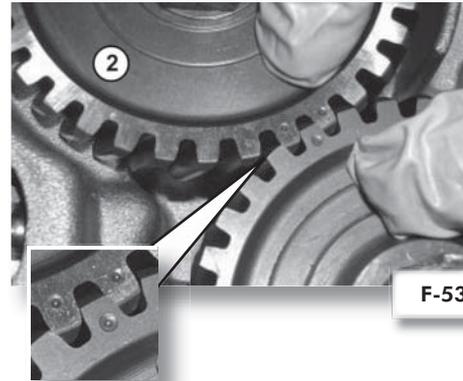


F-51





F-52



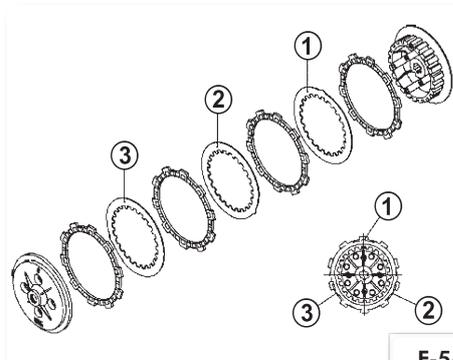
F-53

14) REMONTER, dans le sens inverse à celui du démontage, le groupe embrayage, en n'oubliant pas de remplacer la rondelle avec la languette de blocage de l'écrou par une rondelle neuve ; monter l'écrou de fixation du tambour d'embrayage en le bloquant (**Cs** 5,5 ÷ 6,0 kg*m) et plier la languette.

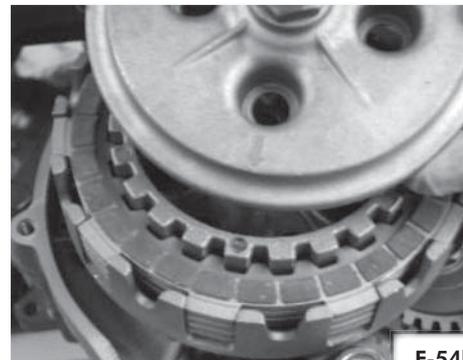
15) MONTER à l'intérieur de l'arbre primaire, dans l'ordre : la tige d'embrayage préalablement **lubrifiée**, la bille et le plateau de pression.

16) MONTER le groupe disques d'embrayage en suivant la progression indiquée sur la (F-54) ; les disques en fer (1-2-3/F-54) doivent être montés de manière à ce que l'encoche indiquée par les flèches soit à 120° par rapport à l'encoche du disque successif, en partant de l'encoche située sur le premier disque et dirigée vers le haut.

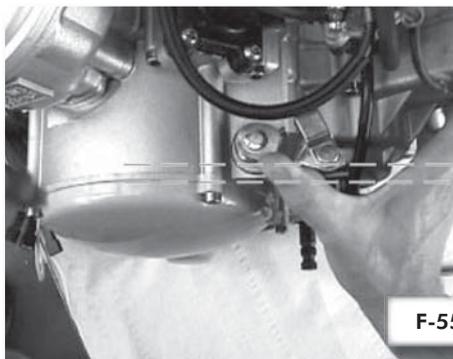
Monter ensuite le disque terminal d'embrayage, en faisant attention à la synchronisation avec le tambour (F-54b).



F-54



F-54b



F-55



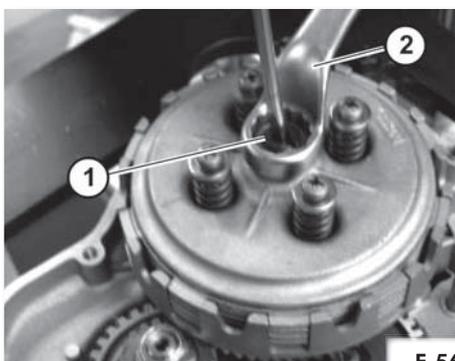
17) MONTER les ressorts et les vis de fixation, en les bloquant (**Cs** 0,3 ÷ 0,5 kg*m).

18) Pour une bonne position de fonctionnement de l'embrayage, le levier, dans la position indiquée par la flèche (F-55), doit être parallèle au plan d'appui du couvercle.

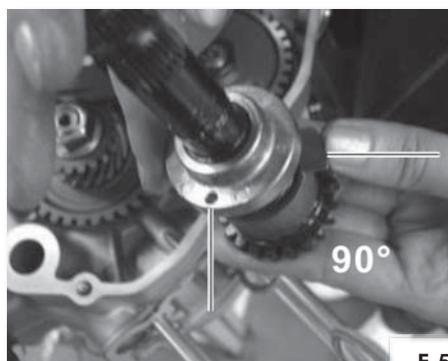
Pour obtenir cette condition, agir sur le dispositif de réglage (1/F-56) situé sur le disque terminal à l'aide de la clé prévue à cet effet (2/F-56). Bloquer ensuite l'écrou (**Cs** 2,6 ÷ 2,8 kg*m).

19) AVANT de monter le groupe de démarrage (version sans démarrage électrique), contrôler que la phase entre l'ergot sur la partie coulissante et le trou de fixation du ressort de rappel est la même que celle du démontage (90° - F-57).

20) MONTER le groupe de démarrage en essayant de fixer le ressort sur le moyeu du couvercle.



F-56



F-57

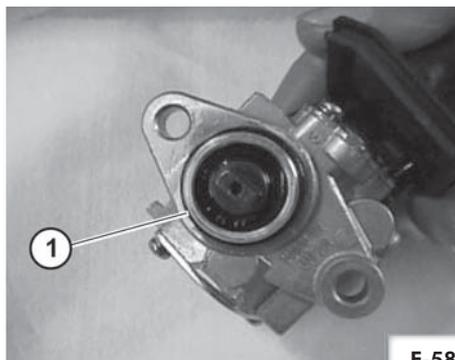
21) MONTER : les goujons de centrage ainsi qu'un nouveau joint sur le carter ; puis le couvercle de l'embrayage en s'aidant, le cas échéant, par la rotation de la roue de la pompe à eau. Le fixer à l'aide des vis (**Cs** 1,0 ÷ 1,2kg*m). Si la pompe à huile est démontée, la remonter en contrôlant l'efficacité du joint torique (1/F-58a).



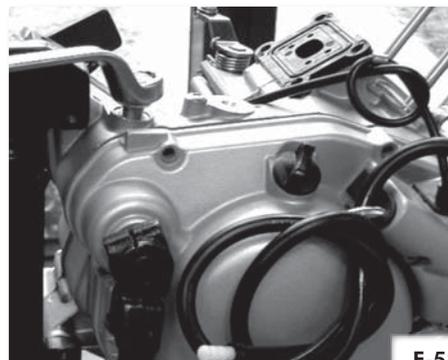
Faire attention de ne pas endommager l'engrenage de la pompe à huile du mélangeur lors du remontage.

En fixant à ce point le levier de démarrage sur son arbre, le faire tourner d'environ 180° dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre et monter la vis d'arrêt en la bloquant (**Cs** 2,9 ÷ 3,0 kg*m) (F-58b).

Cette opération permet de précharger le ressort de rappel.



F-58a



F-58b

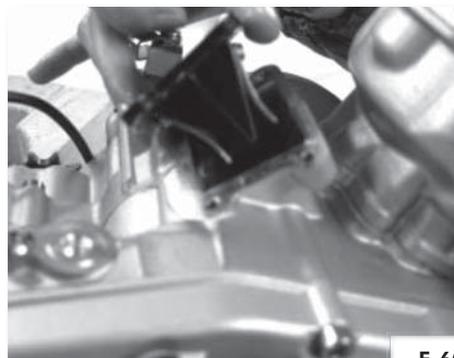


22) CONTRÔLER, avant le montage, le bon état de la cage sur le maneton et de ses rouleaux.

Monter ensuite le piston, en s'assurant que la flèche marquée sur **la calotte du piston est dirigée vers le pot d'échappement (F-59)**, puis le maneton et les bagues de fixation correspondantes.



F-59



F-60

23) MONTER, dans l'ordre, les segments, en s'assurant que les extrémités sont correctement positionnées dans les logements cannelés du piston, un nouveau joint de base du cylindre, le cylindre, le joint torique central du cylindre, les joints toriques dans les goujons, le joint torique sur la tête, la tête (préalablement débarrassée de toute incrustation). Bloquer ensuite les écrous de façon uniforme et diamétralement opposée (**Cs 1,4 ÷ 1,6kg*m**) ; contrôler le fonctionnement correct et la bonne étanchéité du joint torique sur la tête.

24) MONTER la soupape d'admission flexible (F-60) puis le collecteur d'aspiration, en bloquant les quatre vis de façon uniforme et diamétralement opposée (**Cs 0,9 ÷ 1,1 kg*m**).

25) REMONTER le couvercle du volant, le nouveau joint et les vis de fixation correspondantes, en les bloquant (**Cs0.1 ÷ 0.2 kg*m**).

26) REMONTER la vis de vidange de l'huile, en remplaçant le joint par un nouveau joint, et la bloquer (**Cs 1,7 ÷ 1,8kg*m**).

27) INTRODUIRE de l'huile dans le moteur (kg. 0,750) à travers l'orifice supérieur prévu à cet effet.



2.6 PLAN ENTRETIEN ET MISE EN SERVICE MOTEUR

OPÉRATIONS D'ENTRETIEN	APRÈS 1000 KM OU 3 MOIS	TOUS LES 5000 KM
Contrôler		
Réglage du ralenti	X	X
Commande d'accélérateur et pompe à huile	X	X
Commande de frein avant et arrière	X	X
Fonctionnement circuit électrique	X	X
Canalisation essence	X	X
Canalisation huile	X	X
Canalisation liquide freins avant et arrière	X	X
Canalisation liquide de refroidissement	X	X
Canalisation chauffage carburant	X	X
Pression pneus	X	
État, pression et usure pneus		X
Niveau liquide freins avant et arrière	X	X
Niveau liquide de refroidissement	X	X
Niveau électrolyte batterie	X	X
Serrage vis	X	X
Charge batterie		X
Remplacer		
Élément filtrant du filtre à air		X
Plaquettes de freins avant et arrière		X
Huile boîte de vitesse		X
Chaîn - pignon - couronne	X	X
Disques d'embrayage		X
Bougie		X
Contrôler et/ou remplacer		
Piston		Tous les 10.000km
Calaminage culasse		Tous les 10.000km
Lumière d'échappement		Tous les 10.000km
Contrôler et lubrifier		
Tension et état chaîne	X	X
Contrôler et lubrifier		
Commande embrayage	X	X
Commande pompe à huile	X	X
Hauteur feu avant	X	X
Nettoyer et régler		
Carburateur		X
Test véhicule		
Sur route	X	X



2.7 PIÈCES DÉTACHÉES ET COUPLES DE SERRAGE CORRESPONDANTS

	POSITION PIÈCE	DÉNOMINAT. PIÈCE	TYPE DE VIS	COUPLES DE SERRAGE		Q. TÈ
				N*m	Kg*m	
1	Bougie	Bougie	14 x 1.25	20÷25	2÷2,5	1
2	Tête cylindre	Écrou	M7 x 1	14÷16	1,4÷1,6	4 
3	Tête cylindre	Raccord pour tuyau	M8 x 1.25	24÷26	2,4÷2,6	1 
4	Tête cylindre	Capteur de température	M14 x 1.25	16÷20	1,6÷2,0	1 
5	Contre-arbre	Écrou hexagonal	M12 x 1	45÷50	4,5÷5,0	1 
6	Refroid, eau (tête)	Vis T.C.B.	M4 x 0.7	2,5÷3,5	0,25÷0,35	2
7	Corps pompe à eau	Vis T.C.C.E.	M6 x 1	4÷6	0,4÷0,6	1
8	Manchon pour tube	Vis T.C.C.E.	M6 x 1	4÷6	0,4÷0,6	1
9	Corps pompe à eau	Vis T.C.C.E.	M6 x 1	4÷6	0,4÷0,6	1
10	Corps pompe à eau	Vis T.C.B.	M6 x 1	4÷6	0,4÷0,6	1
11	Pompe à huile	Vis T.C.C.E.	M5 x 0.8	6÷8	0,6÷0,8	2
12	Couvercle pompe à huile	Vis T.C.C.E.	M5 x 0.8	3÷4	0,3÷0,4	2
13	Collecteur d'aspiration	Vis T.C.C.E.	M6 x 1	9÷11	0,9÷1,1	4
14	Demi-carter	Goujon	M7 x 1	10÷12	1,0÷1,2	4
15	Couvercle C. Embrayage	Vis T.C.B.	M6 x 1	2÷4	0,2÷0,4	1
16	Demi-carter C.Volant	Vis T.C.C.E.	M6 x 1	10÷12	1,0÷1,2	13
17	Demi-carter C. Embrayage	Vis T.E.	M8 x 1.25	17÷18	1,7÷1,8	1
18	Demi-carter C. volant	Interr.Témoin point mort	M10 x 1.25	1÷2	0,1÷0,2	1
20	Demi-carter C. Embrayage	Vis T.E.	M12 x 1.25	24÷26	2,4÷2,6	1
21	Collecteur d'aspiration	Vis T.C.C.E.	M6 x 1	10÷12	1,0÷1,2	7
22	Demi-carter C.Volant	Vis T.C.C.E.	M5 x 0.8	1÷2	0,1÷0,2	5
23	Engr. primaire (C. Embr.)	Écrou	M12 x 1.25	65÷75	6,5÷7,5	1
24	Tambour Embrayage	Écrou hexagonal	M12 x 1.25	55÷60	5,5÷6,6	1
25	Plateau de pression (Embr.)	Vis T.C.C.E.	M5 x 0.8	3÷5	0,3÷0,5	4
26	Plateau de pression (Embr.)	Écrou hexagonal	M14 x 1.25	26÷28	2,6÷2,8	1
27		Vis réglage de l'embrayage	M14 x 1.25	visser jusqu'à la butée		1
28	Sélecteur	Écrou hexagonal	M7 x 1	14÷16	1,4÷1,6	1
29	Volant Magnéto	Vis	M4 x 0.7	3÷4	0,3÷0,4	3
30	Volant Magnéto	Écrou hexagonal	M10 x 1.25	43÷45	4,3÷4,5	1



RIEJU

Telf. +34 / 972500850 Fax +34 / 972506950

RIEJU, S.A. c/.Borrassà, 41

E-17600 FIGUERES, GIRONA (SPAIN)

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