

PGM-FI
501R

2024



PGM-FI Racing Trial

Manuel du Conducteur

Important

Cette moto a été conçue et construite comme modèle monoplace. La limite de charge et la configuration de la selle de la moto ne permettent pas le transport d'un passager en toute sécurité.

Lire attentivement ce manuel

Ce manuel doit être considéré comme partie intégrante de la moto et doit l'accompagner en cas de revente.

Messages de sécurité

Votre sécurité et celle des autres sont très importantes. Dans ce manuel et sur la COTA 301RR, vous trouverez des messages importants concernant à la sécurité. Lire attentivement ces messages.

Un message de sécurité vous avertit des risques éventuels de blessures que vous courez ainsi que les autres personnes. Chaque message de sécurité est précédé d'un symbole d'avertissement de sécurité ▲ et de l'un des trois mots d'avertissement suivants: **DANGER, MISE EN GARDE ou PRÉCAUTION.**

Leur signification est la suivante:



DANGER

DANGER DE MORT ou DE BLESSURES GRAVES si les instructions ne sont pas respectées.



MISE EN GARDE

POSSIBLE DANGER DE MORT ou DE BLESSURES GRAVES si les instructions ne sont pas respectées.



ATTENTION

RISQUE ÉVENTUEL DE BLESSURES si les instructions ne sont pas respectées.

Chaque message indique la nature du danger, ses conséquences éventuelles et les mesures pouvant être prises pour éviter ou limiter les dégâts.

Messages de mise en garde contre les dégâts matériels

D'autres messages importants sont également précédés de la mention **AVERTISSEMENT.**

Ceci signifie:

AVERTISSEMENT

La COTA 301RR ou tout autre bien pourrait être endommagé, si les instructions ne sont pas respectées.

Ces messages ont pour but d'éviter d'endommager la COTA 301RR ou tout autre bien, ainsi que toute dégradation de l'environnement.

MONTESA COTA 301RR

Manuel du propriétaire

Le tableau suivant indique les 4 différentes versions disponibles du modèle COTA 301RR:

(1ED) Version homologuée, COTA 301RR



(2ED) Version homologuée, COTA 301RR RACE REPLICA



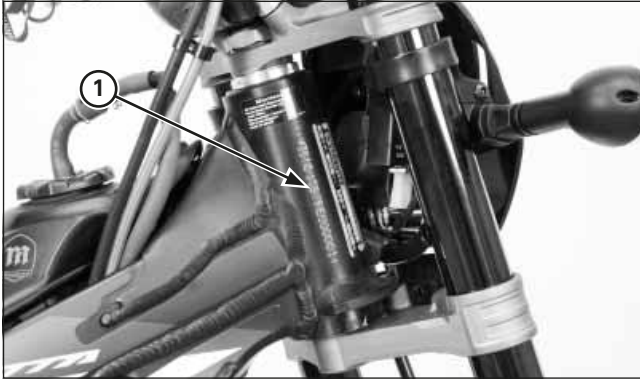
(3ED) Version de compétition, COTA 301RR



(4ED) Version de compétition, COTA 301RR RACE REPLICA.



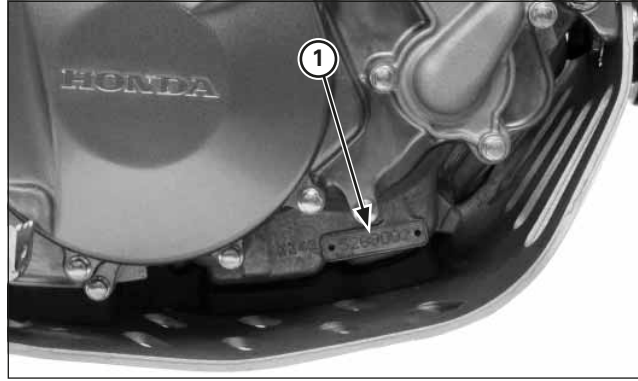
Toutes les informations de cette publication sont fondées sur les dernières données disponibles concernant le produit au moment de la mise sous presse.
Il est possible que les images et les illustrations du véhicule et de ses composants présentés dans ce manuel ne correspondent pas exactement à celles de votre véhicule réel.
MONTESA HONDA, S.A.U. se réserve le droit d'effectuer des modifications à tout moment, sans préavis et sans aucune obligation de sa part.
Aucune partie de ce manuel ne peut être reproduite sans autorisation écrite..



(1) NUMÉRO DU CADRE

Identification du modele

Le numéro d'identification du véhicule (VIN) est frappé à droite de la colonne de direction.



(1) NUMÉRO DU MOTEUR

Le numéro de série du moteur est frappé sur le côté inférieur droite du carter moteur.

MODÈLE	TYPE	N° DE CADRE	N° DE MOTEUR
MRT301R	ED/2ED	VTDND15B?RE000001	NN4E-71XXXXX
MRT301R	3ED	VTDNE05C?RE000001	NN4E-71XXXXX
MRT301R	4ED	VTDNE053?RE000001	NN4E-71XXXXX









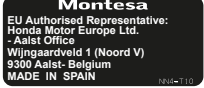

Étiquettes

Les pages suivantes donnent les significations et emplacements des étiquettes sur la COTA.

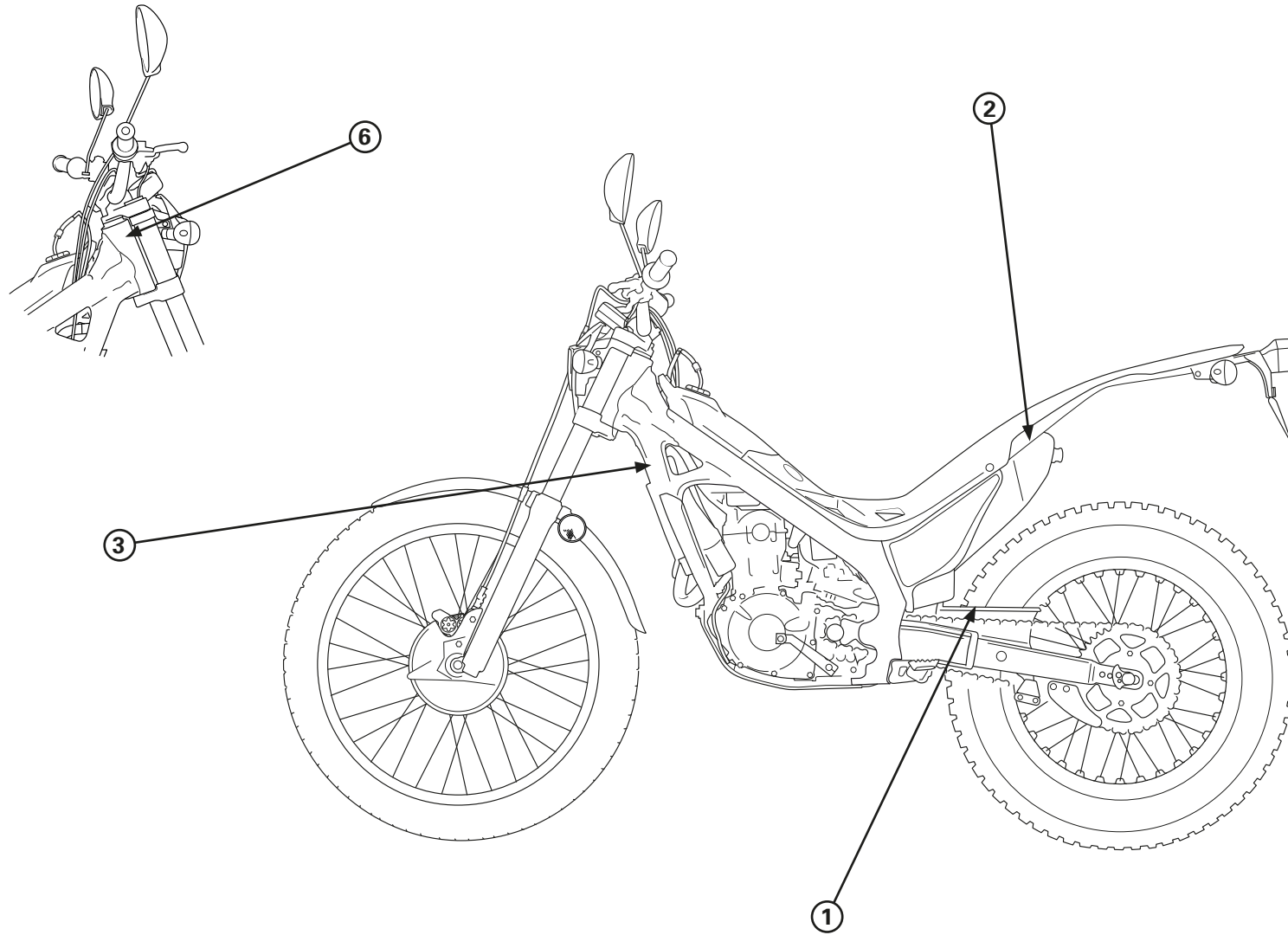
D'autres fournissent des informations de sécurité importantes. Lire cette information avec précaution et ne pas retirer les étiquettes.

Si une étiquette se décolle ou devient illisible, s'adresser au concessionnaire pour son remplacement.

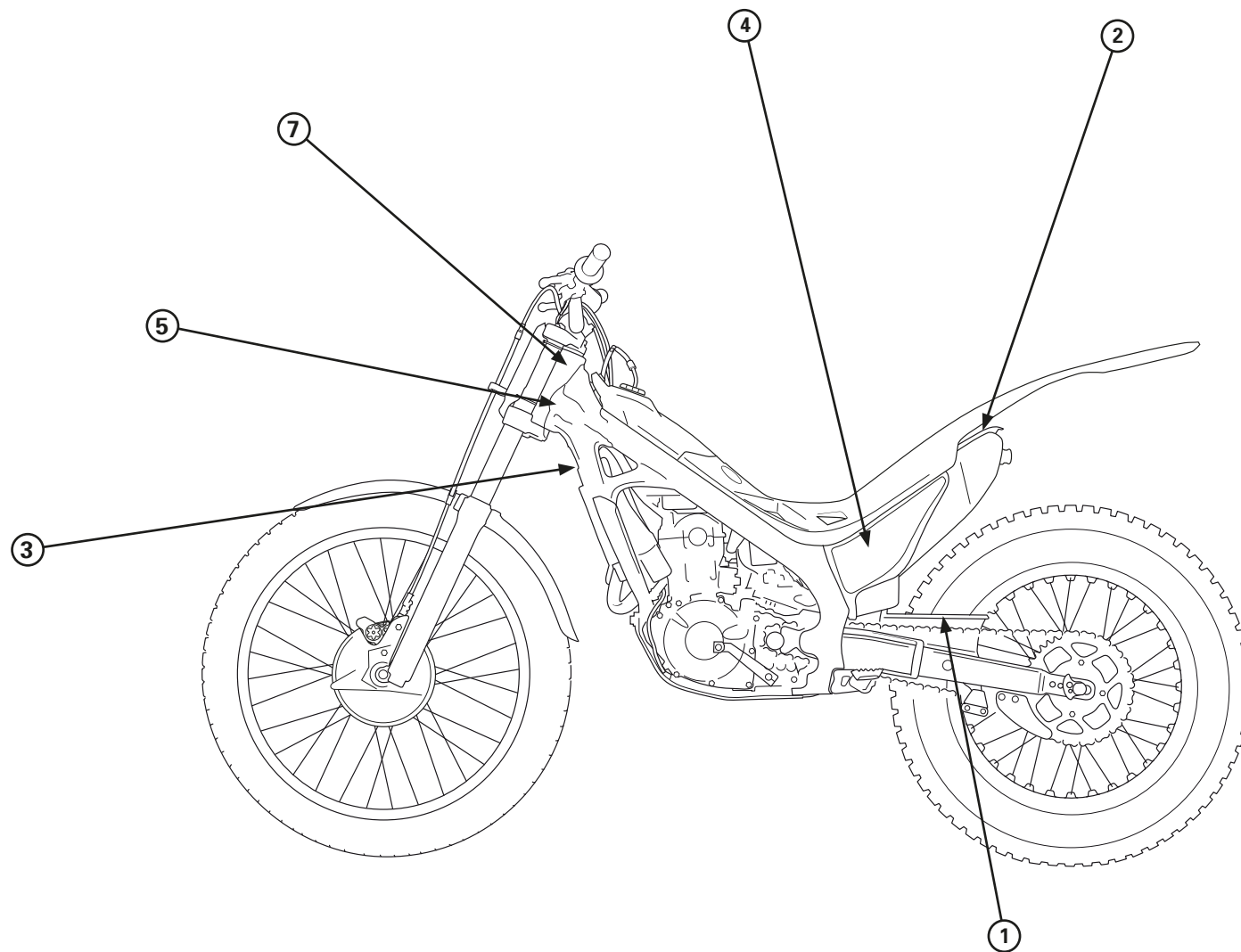
Il y a un symbole spécifique sur chaque étiquette. La signification des symboles et étiquettes est la suivante.

1		<p>Information des pneus (ED/2ED) Pression des pneus a froid (conducteur seulement) Avant: 100kPa Arrière: 100kPa</p>	<p>Maintenir la chaîne ajusté et lubrifier (ED/2ED) 25 - 35 mm (1.0 - 1.4 in) voir directives dans manuel du conducteur</p>
		<p>Maintenir la chaîne ajusté et lubrifier (3ED/4ED) 25 - 35 mm (1.0 - 1.4 in) voir directives dans manuel du conducteur</p>	
2		<p>Étiquette de mise en garde</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cette moto n'est pas conçue pour transporter un passager. - Lisez attentivement le manuel de conducteur. - Pour votre protection portez toujours votre casque. -  Carburant contenant jusqu'à 5% d'éthanol (alcool éthylique). -  Carburant contenant jusqu'à 7% d'éthanol (alcool éthylique). - Utiliser une essence sans plomb disponible dans le commerce ayant un indice d'octane de 95 (RON) ou supérieur. 	
3		<p>Étiquette de bouchon de radiateur Danger</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne jamais ouvrir a chaud. - Le liquide de refroidissement chaud vous brûlerait. - Le clapet de surpression commence à s'ouvrir à 1,1 kgf·cm². 	
4		<p>Étiquettes de sécurité (3ED/4ED) (*) En fonction de la destination finale de la moto</p>	
5		<p>Étiquette UK/CA CE (3ED/4ED)</p>	
6		<p>Représentant autorisé Marché Européen (ED/2ED)</p>	
7		<p>Représentant autorisé Royaume-Uni (3ED/4ED)</p>	

Etiquettes (ED/2ED)



Etiquettes (3ED/4ED)



Consignes de sécurité importantes

Votre COTA vous procurera de nombreuses années de satisfaction si vous prenez votre sécurité en mains et savez mesurer les risques que vous courez en compétition.

En tant que pilote expérimenté, vous savez que vous pouvez faire beaucoup pour votre protection lorsque vous pilotez. Nous vous indiquons ci-dessous quelques précautions qui nous semblent les plus importantes.

Ne transportez jamais de passager.

Cette COTA n'est conçue que pour le seul pilote.

Le transport d'un passager peut être à l'origine d'un accident dans lequel vous risquez d'être blessé ou de blesser quelqu'un.

Portez des vêtements protecteurs.

Que vous vous entraîniez pour améliorer vos techniques ou pilotiez en compétition, portez toujours un casque agréé, des lunettes ou un écran et des vêtements protecteurs appropriés.

Prenez le temps de bien connaître votre COTA.

Chaque moto étant unique, apprenez à bien connaître comment celle-ci fonctionne et répond à vos commandes avant de vous lancer avec elle dans une compétition.

Connaissez et respectez vos limites.

Ne roulez jamais au-delà de vos capacités ou plus vite que les conditions ne le permettent.

N'oubliez pas que l'alcool, les médicaments ou drogues, la maladie et la fatigue peuvent affecter votre capacité de réagir et de piloter en sécurité.

Ne conduisez pas après avoir bu.

L'alcool est incompatible avec la conduite.

Votre capacité à réagir à des conditions qui changent diminue dès le premier verre et votre temps de réaction devient plus long à chaque autre verre. Ne conduisez pas après avoir bu et veillez à ce que vos amis fassent de même.

Veillez à ce que votre Montesa soit toujours sûre.

Un bon entretien de la COTA est essentiel pour votre sécurité. Un boulon desserré, par exemple, peut provoquer un incident technique dans lequel vous risquez d'être grièvement blessé.

Accessoires et modifications

Des modifications de la COTA ou l'utilisation d'accessoires d'une autre marque que Montesa peuvent en affecter la sécurité. Avant d'effectuer des modifications ou d'ajouter un accessoire, lisez ce qui suit.



ATTENTION

Des accessoires ou modifications incorrects peuvent être à l'origine d'un accident dans lequel vous risquez d'être grièvement ou mortellement blessé.

Observez toutes les instructions de ce manuel sur les accessoires et modifications.

Accessoires

Nous vous recommandons vivement de n'utiliser que des accessoires Montesa d'origine ayant été spécialement conçus et testés pour votre COTA. Etant donné que Montesa ne peut pas tester tous les autres accessoires, vous assumerez personnellement l'entière responsabilité du choix, de l'installation et de l'utilisation d'accessoires d'une autre marque que Montesa. N'hésitez pas à demander conseil à votre concessionnaire et observez toujours les règles suivantes:

- Assurez-vous que l'accessoire ne réduit pas la garde au sol et l'angle d'inclinaison maximale de stabilité, ne limite pas le débattement de la suspension ou la course de la direction, ne modifie pas votre position de pilotage ou ne gêne pas l'utilisation des commandes.

Modifications

Nous vous conseillons vivement de ne pas retirer l'équipement d'origine et de ne pas modifier la COTA d'une manière qui en changerait la conception et le fonctionnement.

De telles modifications pourraient affecter gravement la maniabilité, la stabilité et le freinage de la COTA et rendre son pilotage dangereux.

Entretien général de compétition

Effectuer l'entretien sur un sol ferme et horizontal en utilisant la béquille latérale, un support-moto ou un support équivalent.

Lors du serrage des boulons, écrous ou vis, commencer par ceux dont le diamètre est le plus grand ou qui se trouvent le plus à l'intérieur, et les serrer au couple spécifié en diagonale.

Utiliser des pièces Montesa Genuine ou leur équivalent lors des interventions sur la COTA.

Avant le remontage, graisser les surfaces de glissement, joints toriques et joints. Graisser les pièces par revêtement ou remplissage aux points spécifiés.

Après tout démontage du moteur, toujours poser des joints, joints toriques, goupilles fendues, clips d'axe de piston, joncs, etc., neufs au remontage. Après le remontage, s'assurer que toutes les pièces ont été correctement reposées et fonctionnent bien.

Table des matières

1. Instructions d'utilisation

Emplacement des pièces de commande (ED/2ED) ..	1-1
Emplacement des pièces de commande (3ED/4ED)	1-2
Carburant.....	1-3
Liquide de refroidissement.....	1-3
Fonctionnement de base.....	1-3
Compteur kilométrique et compteur de vitesse (ED/2ED).....	1-5
Antivol de direction (ED/2ED)	1-7
Changement de vitesse	1-7
Stationnement	1-8
Freinage.....	1-8
Commandes.....	1-8

2. Instructions

Spécifications.....	2-1
Instructions	2-2
Couples de serrage.....	2-5
Outils	2-7
Points de lubrification et de soudure.....	2-8
Cheminement de câbles et branchements (ED/2ED)	2-11
Cheminement de câbles et branchements (3ED/4ED).....	2-12
Cheminement de câbles et branchements	2-14

3. Service et entretien

Programme d'entretien	3-1
Contrôle avant la conduite	3-1
Contrôle de chauffe.....	3-2
Contrôle pendant la conduite.....	3-2
Contrôle après la conduite.....	3-2
Pièces de rechange	3-2
Circuit d'alimentation	3-3
Filtre à air	3-3
Bougie.....	3-4
Jeu aux soupapes	3-4
Huile et filtre à huile de moteur.....	3-6
Régime de ralenti du moteur.....	3-8
Huile de boîte	3-8
Liquide de refroidissement.....	3-9
Système d'embrayage.....	3-10
Pot d'échappement et silencieux.....	3-10
Chaîne secondaire.....	3-11
Patin de guidage de chaîne secondaire.....	3-11

Pignon/couronne de boîte.....	3-12
Liquide de frein	3-13
Usure des plaquettes de frein	3-14
Circuit de freinage.....	3-14
Guidon et roulements de la colonne de direction	3-15
Roues et pneus.....	3-15
Fourche avant	3-16
Fourche	3-16
Suspension arrière.....	3-17
Phare avant et feu de position avant et arrière.....	3-18
Nettoyage.....	3-19
Remisage.....	3-19

4. Entretien du moteur

Clapet de surpression d'huile.....	4-1
Pompe à huile.....	4-1
Dépose/Pose de la durite d'alimentation en carburant	4-4
Contrôle du circuit d'alimentation.....	4-5
Réservoir d'essence/pompe à essence	4-7
Injecteur	4-13
Corps de l'accélérateur	4-13
Remplacement du joint de la pompe à eau et du roulement.....	4-15
Démontage/montage du radiateur	4-17
Dépose/repose du moteur	4-18
Compression du cylindre.....	4-20
Dépose du couvre-culasse/arbre à cames.....	4-20
Dépose de la culasse	4-23
Dépose de la culasse	4-25
Contrôle de la culasse	4-26
Remplacement du guide de soupape	4-27
Contrôle/surfaçage du siège de soupape.....	4-28
Montage de la culasse	4-31
Cylindre/piston	4-32
Installation de la culasse	4-37
Installation du couvre-culasse/arbre à cames	4-38
Cache du carter droit.....	4-40
Cylindre auxiliaire d'embrayage.....	4-41
Embrayage.....	4-43
Kick de démarrage	4-46
Articulation de la boîte de vitesses.....	4-47
Cache du carter gauche.....	4-49
Volant	4-52
Séparation/dépose du carter.....	4-54
Contrôle du vilebrequin/transmission	4-56

Remplacement du roulement du carter.....	4-56
Montage de la transmission.....	4-58
Ensemble du carter	4-59

5. Entretien du cadre

Roue avant.....	5-1
Fourche	5-3
Colonne de direction	5-12
Roue arrière.....	5-14
Amortisseur	5-16
Articulation de l'amortisseur.....	5-19
Bras oscillant.....	5-20
Remplacement des plaquettes de frein.....	5-23
Étrier du frein avant.....	5-25
Étrier du frein arrière.....	5-26
Maître-cylindre avant.....	5-27
Maître-cylindre arrière.....	5-28
Pédale de frein.....	5-28
Maître-cylindre d'embrayage	5-29

6. Entretien du circuit électrique

Contrôle du système de charge	6-1
Contrôle du système d'allumage	6-3
Contrôle du système PGM-FI	6-5
PGM-FI	6-6
Codes d'erreur MIL et DTC (ISO) pour le système d'injection électronique PGM-FI.	6-9
Contrôle du capteur d'angle d'inclinaison	6-10
Contrôle de l'interrupteur magnétique d'arrêt moteur	6-11
Contrôle du système de ventilation de refroidissement	6-11
Chapitre Feux / instruments / contacteurs (ED/2ED)	6-12
Capteur de vitesse (ED/2ED)	6-16
Avertisseur sonore (ED/2ED)	6-17
Schémas électriques (ED/2ED).....	6-18
Schémas électriques (3ED/4ED).....	6-19

7. Fabricant et représentants autorisés pour le marché Européen et du Royaume-Uni

Fabricant	7-1
Représentant autorisé Marché Européen (ED/2ED) .	7-1
Représentant autorisé Royaume-Uni	7-1
Déclaration de conformité CE	7-3
Déclaration de conformité UK CA	7-5

Au nouveau propriétaire

En choisissant la MONTESA COTA 301RR, vous venez d'entrer dans une famille distinguée de propriétaires et de pilotes.

La COTA est une moto trial aux grandes performances utilisant les technologies les plus pointues du trial. Cette moto a été exclusivement conçue pour la compétition, elle doit donc être conduite par des pilotes expérimentés.

Cette nouvelle moto trial a été conçue pour être la plus compétitive possible. Mais le trial est un sport exigeant pour les motos, il faut donc avoir un peu plus qu'une excellente moto de compétition. Pour bien la conduire, il faut être un pilote adroit, en excellente condition physique. Pour obtenir un résultat optimal, il est indispensable de se maintenir en excellente forme et de s'entraîner souvent.

Ce manuel a pour but de vous aider à tirer le meilleur parti de votre nouvelle COTA trial.

Conseils pour le démarrage

Réglage du ralenti:

Si le véhicule doit circuler à différentes altitudes, ne pas oublier de régler le ralenti, sinon le véhicule risquerait d'avoir des difficultés pour fonctionner. (Se reporter à la page 3-8)

Démarrage moteur:

En cas de problèmes pour faire démarrer le véhicule, procéder comme suit:

1. Actionner la poignée des gaz à fond (ouverte à 100 %) et la maintenir dans cette position.
2. Tout en maintenant à fond la poignée des gaz, actionner le levier de starter une à deux fois.
3. Fermer la poignée des gaz et démarrer la moto en suivant le procédé standard (page 1-3).

L'importance d'une bonne préparation

Une préparation adéquate avant la compétition et des révisions périodiques sont indispensables pour garantir la sécurité du pilote et la fiabilité de la moto. Tout défaut ou négligence de la part du technicien, lors de la préparation ou de la révision, pourrait être la cause d'une panne, de dégâts sur la moto, voire de blessures pour le pilote.

Disponibilité de pièces

Les commandes de pièces ont tendance à s'intensifier durant la saison. Par conséquent, il convient de bien planifier les commandes de pièces. Pour éviter tout retard, il convient d'effectuer les commandes de pièces à changer régulièrement ou s'usant rapidement (Cf. page 3-2).

Comment utiliser ce manuel

Ce Manuel du propriétaire a pour but de vous aider à tirer le meilleur parti de votre nouvelle COTA trial:meilleures performances de la moto et victoires en compétition.

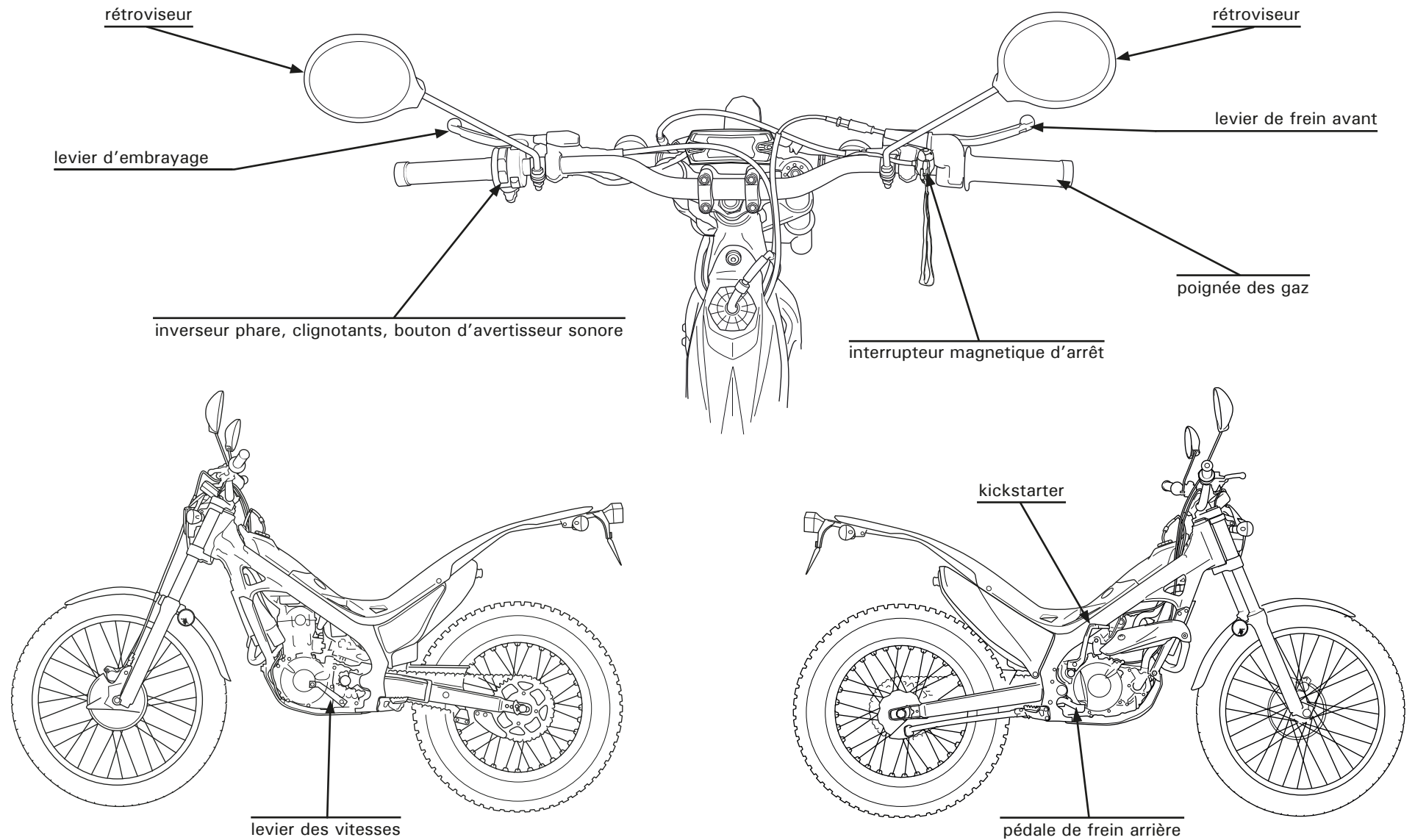
Si vous envisagez d'effectuer des travaux d'entretien sur votre Cota, la section 3 décrit l'entretien standard et les sections 4 à 6 contiennent des informations sur les réparations, la dépose, la repose et les outils spéciaux.

Suivez les recommandations du Programme d'entretien (page 3-1) afin que votre COTA soit toujours en parfait état de marche.

Notes

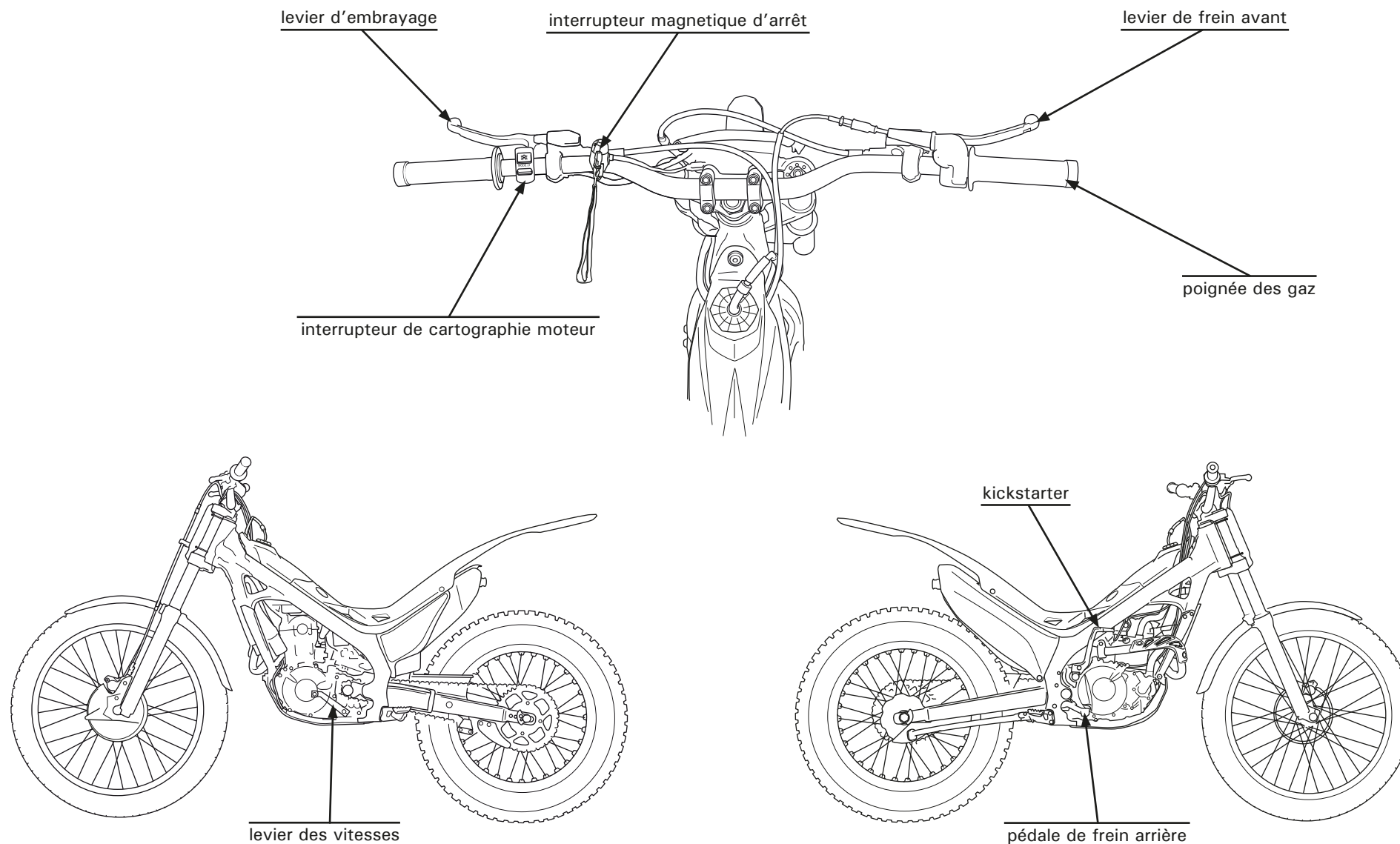
1. Instructions d'utilisation

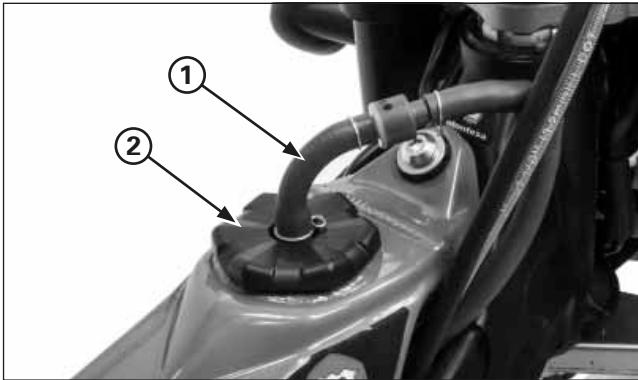
Emplacement des pièces de commande (ED/2ED)



Instructions d'utilisation

Emplacement des pièces de commande (3ED/4ED)





(1) DURITE DU RENIFLARD
(2) BOUCHON DU RÉSERVOIR D'ESSENCE

Carburant

Essence: Sans plomb ayant un indice d'octane de 95 (RON) ou supérieur

Capacité du réservoir d'essence:
2.0 ± 0.2 litres

Débranchez la durite de reniflard du bouchon de remplissage de carburant.

Dévisser le bouchon du réservoir d'essence dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et le retirer.

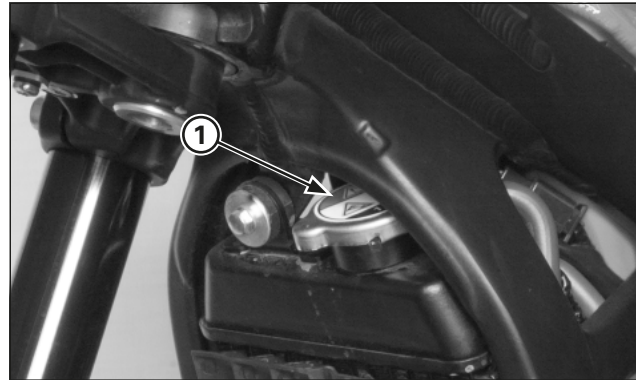
MISE EN GARDE

L'essence est extrêmement inflammable et explosive. Elle peut causer des brûlures ou entraîner des blessures graves lorsque l'on fait le plein.

- Éteindre le moteur et tenir éloignée toute source de chaleur, d'étincelles ou de flammes.
- Ne faire le plein que dans un espace en plein air.
- Nettoyer immédiatement l'essence renversée.

Remettre le bouchon du réservoir d'essence en le vissant dans le sens des aiguilles d'une montre.

Rebranchez la durite de reniflard sur le bouchon de remplissage de carburant.



(1) BOUCHON DU RADIATEUR

Liquide de refroidissement

Le moteur de la COTA est refroidi à l'eau. Pour garantir un refroidissement correct, il est essentiel de remplir le radiateur de liquide de refroidissement jusqu'au niveau indiqué (voir page 3-9).

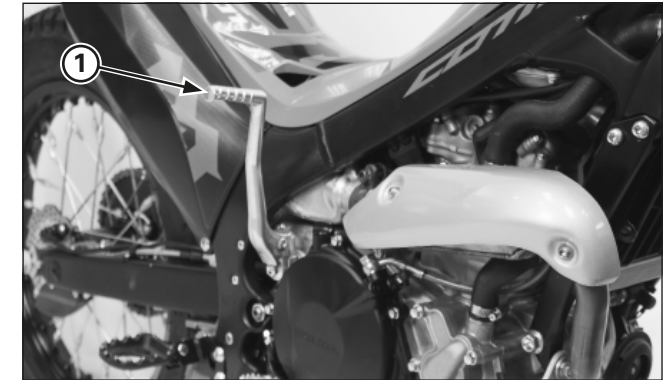
Liquide de refroidissement: Mélange à 50 % de liquide de refroidissement et d'eau distillée

MISE EN GARDE

Ne pas retirer le bouchon du radiateur lorsque le moteur est encore chaud: le liquide de refroidissement pourrait éclabousser l'utilisateur et le brûler gravement.

Toujours laisser refroidir le moteur et le radiateur avant de retirer le bouchon du radiateur.

Lors du remplissage du système de refroidissement, veiller à bien purger l'air, sinon le système ne pourra être suffisamment rempli, ce qui provoquera une surchauffe.



(1) KICK

Fonctionnement de base

Démarrage du moteur

Le tuyau d'échappement de la COTA dégage un gaz nocif, le monoxyde de carbone. Dans des espaces fermés tels qu'un garage, le monoxyde de carbone peut se concentrer rapidement et atteindre un niveau élevé. Ne pas mettre en marche le moteur avec la porte du garage fermée. Même quand la porte est ouverte, n'allumer le moteur que pour sortir la COTA du garage.

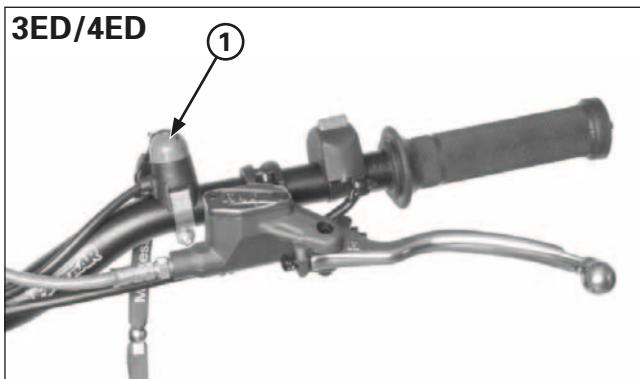
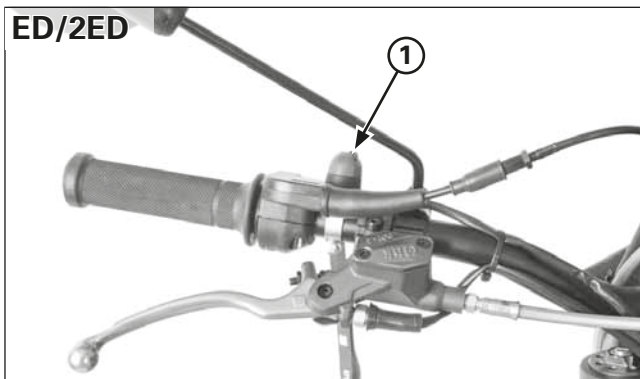
Démarrage du moteur à froid

1. Mettre la boîte de vitesses au point mort.
2. Relever la béquille latérale.
3. Actionner le kick sans ouvrir la poignée des gaz. Pousser à fond sur le kick, en un mouvement rapide et continu, en commençant par la partie supérieure de sa course.
4. Après avoir démarré le moteur, il faut le laisser tourner quelques minutes, en accélérant par à-coups brefs jusqu'à ce qu'il soit suffisamment chaud pour maintenir le ralenti.

ATTENTION - TRÈS IMPORTANT



Instructions d'utilisation



(1) INTERRUPTEUR MAGNETIQUE D'ARRÊT

Avant de passer une vitesse, actionner le frein avant pour éviter que la moto n'avance.

Arrêt du moteur

1. Mettre la transmission au point mort.
2. Tirer sur l'interrupteur magnétique d'arrêt (rouge) jusqu'à ce que le moteur s'arrête complètement.

Rodage

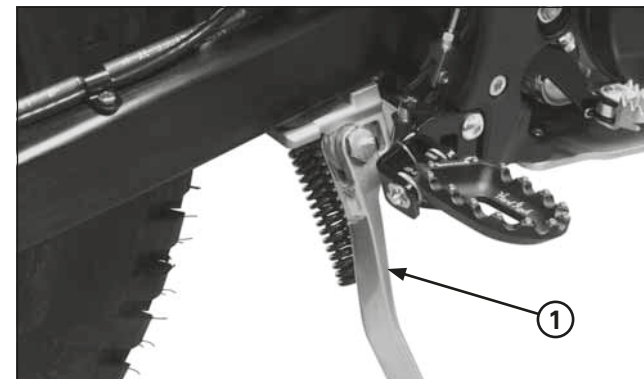
Moto neuve

Suivre la procédure de rodage préconisée permet de garantir des performances optimales et une durée de vie accrue des composants les plus importants et les plus chers de cette nouvelle moto. (Il est aussi recommandé de suivre la procédure de rodage préconisée pour un moteur venant d'être rectifié).

Lorsque l'on conduit une moto neuve, durant les 20 premières minutes, il faut la faire fonctionner sans dépasser la moitié de la course de la poignée des gaz et en changeant de vitesse pour que le moteur fonctionne sans à-coup:

Moto rectifiée

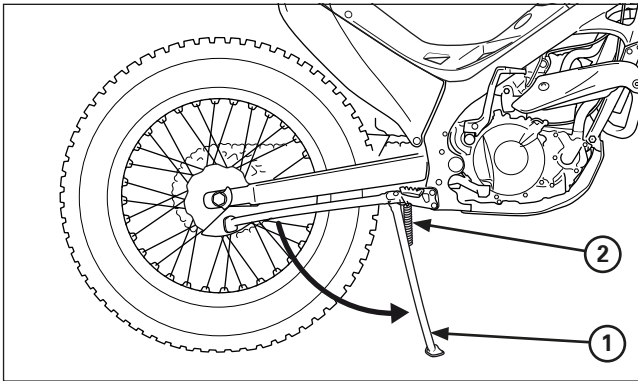
- Après un remplacement du cylindre et du vilebrequin, il faut faire fonctionner la moto durant 20 minutes, en prenant les mêmes précautions que celles décrites pour une moto neuve.
- Après un remplacement du piston, du segment du piston, des engrenages, etc., il faut les roder pendant 30 minutes en accélérant à moitié et en changeant de vitesse pour que le moteur fonctionne sans à-coup:



(1) BÉQUILLE LATÉRALE

Béquille latérale

La béquille latérale permet de soutenir la COTA au stationnement. Pour l'utiliser, l'abaisser avec le pied jusqu'à ce qu'elle soit entièrement déployée. Avant de piloter, relever la béquille latérale.



- (1) BÉQUILLE LATÉRALE
- (2) RESSORTS DE BÉQUILLE LATÉRALE

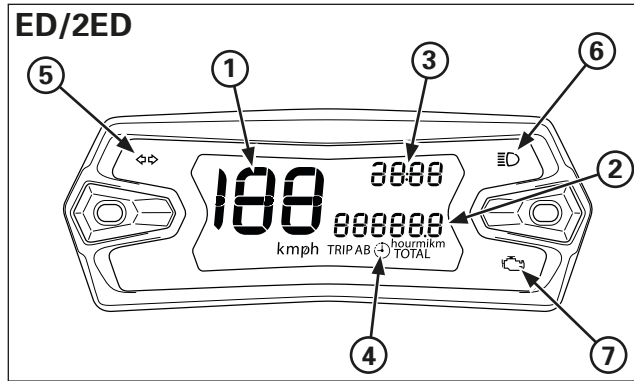
Contrôle

1. Contrôlez que les ressorts de la béquille ne sont pas endommagés et qu'ils n'ont pas perdu de tension.
2. S'assurer de la liberté de mouvement de l'ensemble de béquille latérale.

Si la béquille est raide ou si elle grince, nettoyez la zone de pivot et enduire la vis de pivot de graisse ou d'huile lubrifiante.

AVERTISSEMENT

Ne démarrez pas la moto lorsqu'elle est appuyée sur la béquille latérale, celle-ci pourrait se déformer.



- (1) COMPTEUR DE VITESSE
- (2) COMPTEUR KILOMETRIQUE
- (3) HORLOGE
- (4) TEMPS DE CONDUITE
- (5) INDICATEUR DE CLIGNOTANT
- (6) INDICATEUR DE FEUX DE ROUTE
- (7) INDICATEUR MIL

Compteur kilométrique et compteur de vitesse (ED/2ED)

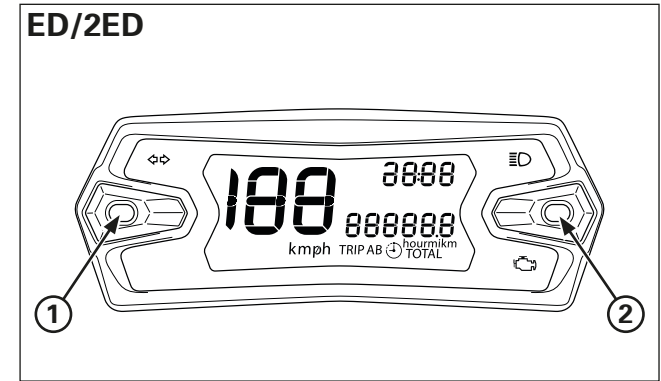
Instruments

- Compteur de vitesse: indique la vitesse de circulation. Cette vitesse est affichée en kilomètres à l'heure (km/h).
- Compteur kilométrique: indique la distance parcourue dans les modes "TOTAL", "TRIP A" et "TRIP B".
- Horloge: Elle indique les heures et les minutes.
- Temps de conduite: montre le temps de conduite de la moto dans les modes "TOTAL", "TRIP A" et "TRIP B".

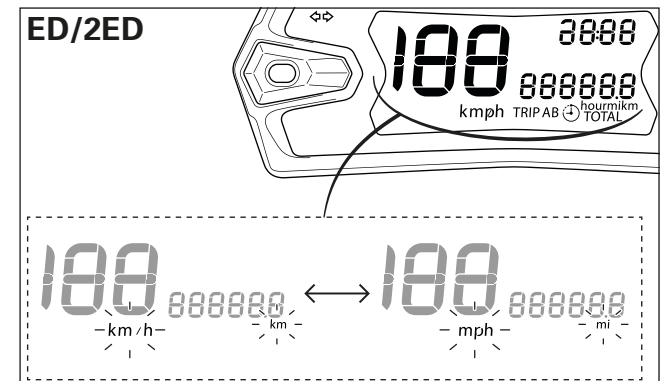
Indicateurs

Les indicateurs sont placés sur le compteur de vitesse.

- Indicateur de feux de route (bleu): s'allume quand le phare est sur feux de route.
- Indicateur de clignotant (vert): clignote quand les clignotants fonctionnent.
- Indicateur MIL: En cas d'anomalie dans le système, l'ECM allume le MIL.



- (1) BOUTON (MODE)
- (2) BOUTON (SET)



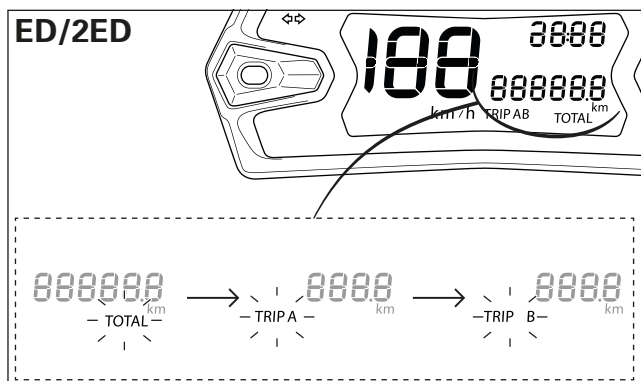
Mode de réglage

L'afficheur principal permet d'effectuer les paramètres suivants.

1. Changement des unités de vitesse

1. Mettez le contact.
2. Appuyez sur le bouton (SET).
 - Appuyez sur moins de 2 secondes pour afficher le temps de conduite (heure) ou distance (km / mi).
 - Appuyez et maintenez plus de 10 secondes, les unités de vitesse basculeront de « km/h » à « mph » et vice-versa selon la configuration initiale.

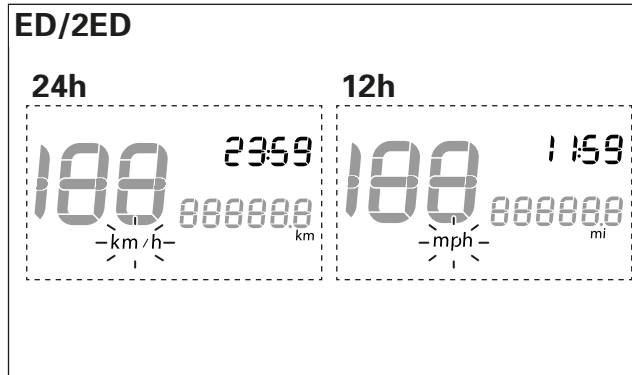
Instructions d'utilisation



2. Changement du mode "TOTAL", "Trip A" au mode "Trip B".

1. Mettez le contact.
La distance "TOTAL" est affichée par défaut.
2. Appuyez sur le bouton (MODE).
 - Appuyez sur moins de 2 secondes pour afficher "TOTAL", "TRIP A" o "TRIP B".
3. Appuyez sur le bouton (SET).
 - Appuyez sur moins de 2 secondes pour afficher le temps de conduite (heure) ou distance parcourue (km / mi).

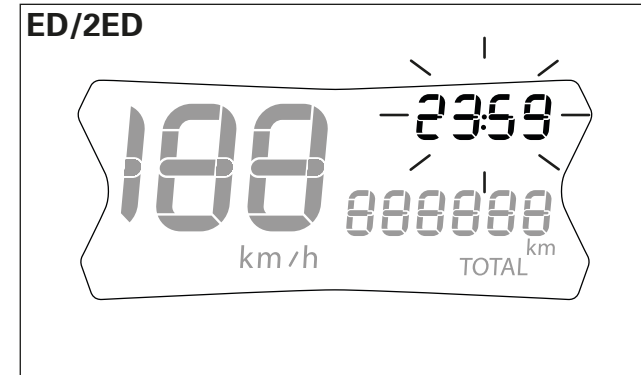
Pour réinitialiser le totalisateur "TOTAL", "TRIP A" o "TRIP B" sélectionnez la condition désirée (temps de conduite (heure) ou distance parcourue) et appuyer sur le bouton (SET) pendant plus de 2 secondes.



3. Réglage de l'horloge

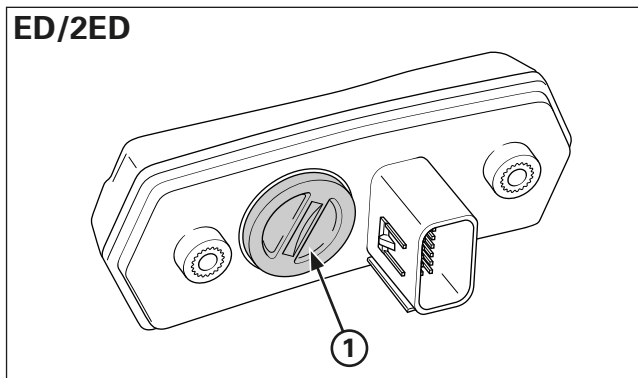
L'horloge sera affichée au format 24h si l'unité de mesure est définie sur **km**.

L'horloge sera affichée au format 12h si l'unité de mesure est définie sur **mi**.



1. Mettez le contact.
2. Appuyez sur les boutons (MODE) + (SET).
 - Appuyez et maintenez plus de 2 secondes. L'horloge passera au mode de remise à l'heure et l'afficheur clignotera.
 - Appuyez sur le bouton (MODE) pour modifier les heures.
 - Appuyez sur moins de 2 secondes, le chiffre augmentera d'une heure chaque fois que vous appuierez sur le bouton.
 - Maintenez le bouton enfoncé, le chiffre des heures avance rapidement, relâchez le bouton lorsque l'heure souhaitée est affichée.
 - Appuyez sur le bouton (SET) pour changer les minutes.
 - Appuyez sur moins de 2 secondes, le chiffre augmentera d'une minute chaque fois que vous appuierez sur le bouton.
 - Maintenez le bouton enfoncé, le chiffre des minutes avance rapidement. Relâchez le bouton lorsque la minute souhaitée est affichée.
3. Appuyez sur les boutons (MODE) + (SET).
 - Appuyez plus de 10 secondes pour enregistrer les nouvelles valeurs et quitter le mode de réglage de l'horloge.
 - Si aucune touche n'est enfoncée pendant plus de 10 secondes, le format de réglage de l'horloge est quitté sans enregistrer les modifications.

ED/2ED



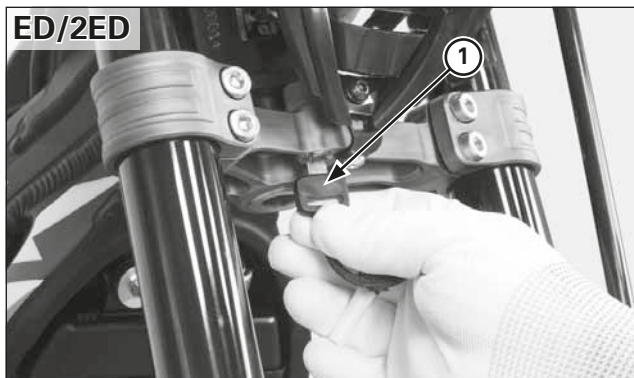
(1) PILE BOUTON

4. Pile bouton

Le tableau de bord est équipé d'une pile bouton pour garder en mémoire l'heure de l'horloge lorsque la moto est éteinte.

Type de la pile: CR2032.

ED/2ED

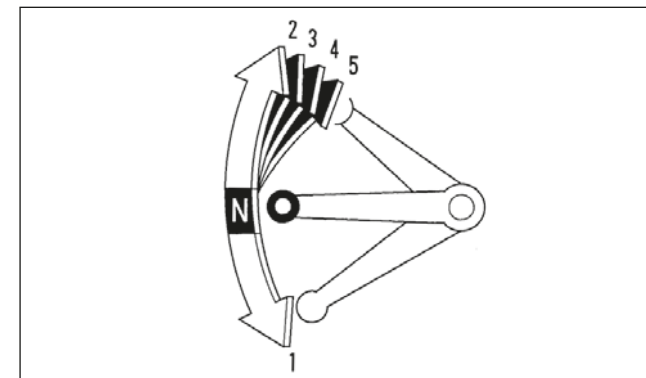


(1) ANTIVOL DE DIRECTION

Antivol de direction (ED/2ED)

L'antivol de direction est situé sur la colonne de direction. Pour verrouiller l'antivol, tourner le guidon complètement à gauche, mettre la clé de direction dans l'antivol, tourner la clé dans le sens horaire autant que possible. Puis enfoncer l'antivol à fond, tourner la clé pour la remettre en position d'origine et sortir la clé.

Pour déverrouiller la direction, effectuer la séquence de verrouillage en sens inverse.



Changement de vitesse

Cette COTA comporte cinq rapports de marche avant avec un rapport en bas et quatre rapports en haut. Pour commencer à rouler après avoir échauffé le moteur et relevé la béquille latérale.

1. Fermer la poignée des gaz et serrer le levier de frein avant.
2. Serrer complètement le levier d'embrayage.
3. Abaisser le levier des vitesses du point mort à la première.
4. Relâcher le levier de frein avant. Ouvrir progressivement la poignée des gaz tout en relâchant lentement le levier d'embrayage.

Si le régime moteur (min-1, tr/mn) est insuffisant lorsqu'on relâche le levier d'embrayage, le moteur calera.

Si le régime moteur (min-1, tr/mn) est excessif ou si l'on relâche le levier d'embrayage trop rapidement, la COTA peut faire un bond en avant.

5. Après avoir atteint une vitesse modérée, fermer la poignée des gaz, serrer le levier d'embrayage et relever le levier des vitesses. Après avoir changé de rapport, relâcher le levier d'embrayage et actionner la poignée des gaz.
6. Pour continuer à monter les vitesses, répéter l'opération de l'étape 5.
7. Pour rétrograder, fermer la poignée des gaz, serrer le levier d'embrayage et abaisser le levier des vitesses. Après avoir changé de rapport, relâcher le levier d'embrayage et actionner la poignée des gaz.

Instructions d'utilisation

Ne pas oublier de fermer la poignée des gaz et de serrer complètement le levier d'embrayage avant de changer de rapport.

AVERTISSEMENT

Un passage incorrect des rapports peut endommager le moteur, la boîte de vitesses et la transmission.

C'est avec l'expérience que l'on apprend quand il faut changer de vitesse. Passer sur le rapport supérieur ou réduire les gaz avant que le régime moteur (min-1, tr/mn) ne soit trop élevé. Rétrograder avant que le moteur ne commence à peiner (surcharge du moteur) à bas régime (min-1, tr/mn).

AVERTISSEMENT

Le passage sur un rapport inférieur peut aider à ralentir la moto, tout particulièrement dans les descentes. Toutefois, si l'on rétrograde avec un régime moteur (min-1, tr/mn) excessif, ceci peut endommager le moteur.

AVERTISSEMENT

Pour ne pas risquer d'endommager la boîte de vitesses, ne pas rouler en roue libre ou remorquer la moto sur de longues distances avec le moteur arrêté.

AVERTISSEMENT

Si un rapport est engagé alors que la moto repose sur sa béquille latérale, le moteur est coupé.

Stationnement

Abaisser la béquille latérale pour mettre la COTA en appui. Toujours choisir une surface horizontale pour stationner.

Freinage

Pour ralentir ou s'arrêter, actionner le levier de frein avant et la pédale de frein arrière en douceur tout en rétrogradant pour régler l'allure. Augmenter progressivement le freinage à mesure que les freins réduisent la vitesse. Pour ne pas caler, serrer le levier d'embrayage avant l'arrêt complet. Pour soutenir la moto, poser d'abord le pied gauche à terre; poser le pied droit après avoir fini d'utiliser la pédale de frein arrière.

Pour une efficacité de freinage maximale, fermer la poignée des gaz et actionner fermement le levier de frein avant et la pédale de frein arrière.

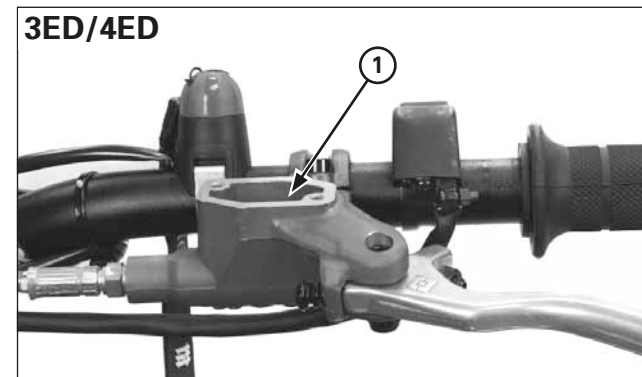
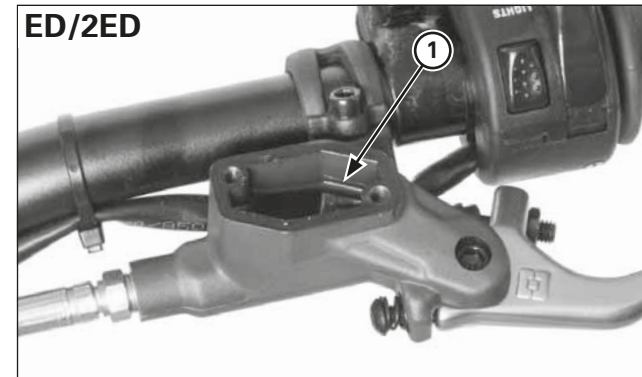
Un freinage excessif peut provoquer le blocage et le dérapage des roues et faire perdre le plein contrôle de la COTA. Dans un tel cas, relâcher les freins, placer la direction en position de marche en ligne droite jusqu'à ce que l'on ait repris le contrôle de la moto, puis actionner les freins plus doucement.

En règle générale, réduire la vitesse ou cesser de freiner avant d'aborder un virage. Ne pas freiner ou fermer rapidement les gaz au milieu d'un virage. Ceci pourrait faire dérapier une roue ou les deux. Un dérapage des roues peut faire perdre le plein contrôle de la COTA.

Lors d'une utilisation dans des conditions humides ou sous la pluie, ou encore sur des surfaces meubles, la capacité de manoeuvrer et de s'arrêter est réduite. Dans de telles conditions, effectuer toutes les commandes en douceur. Une accélération, un freinage ou un braquage rapide peut faire perdre le contrôle de la moto. Pour la sécurité, être très prudent lors d'un freinage, une accélération ou un braquage.

Dans les descentes longues et raides, utiliser le frein moteur en rétrogradant et actionner les deux freins par intermittence.

Lors d'un freinage jusqu'à l'arrêt, serrer le levier d'embrayage juste avant l'arrêt complet pour ne pas caler. Pour soutenir la moto, poser tout d'abord le pied gauche à terre, puis poser le pied droit après avoir fini de freiner.

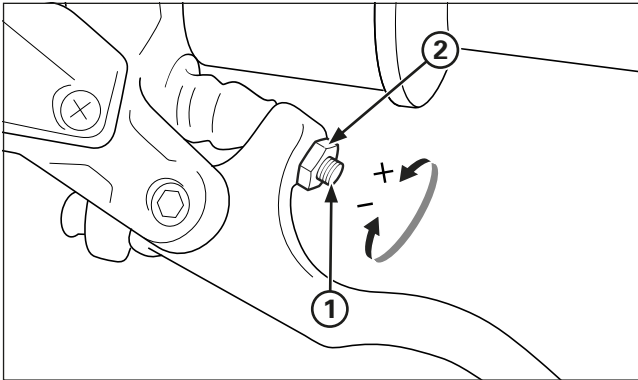


(1) REPÈRE DE NIVEAU MAXIMUM

Commandes

Embrayage

L'embrayage de la COTA est hydraulique. Il n'est pas nécessaire d'effectuer des réglages. Toutefois le système d'embrayage doit être révisé périodiquement (niveau de liquide et fuites). Si la garde du levier est excessive et que la moto cale lorsque l'on passe une vitesse ou l'embrayage patine, provoquant ainsi le ralentissement de l'accélération à une vitesse inférieure à celle du moteur, ceci signifie que le système hydraulique de l'embrayage contient certainement de l'air. Il faudra donc le purger.



(1) MOLETTE DE RÉGLAGE
(2) CONTRE-ÉCROU

Levier d'embrayage

La garde du levier d'embrayage peut être réglée en tournant la molette.

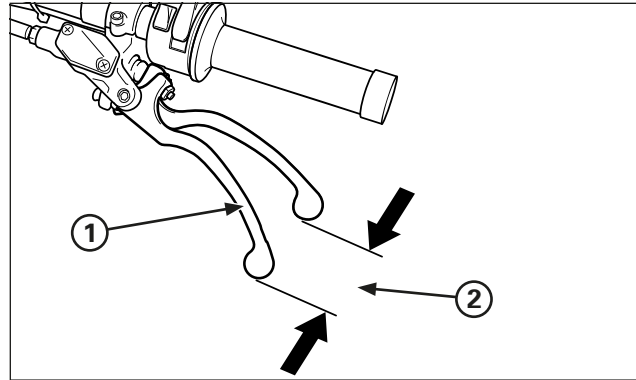
Il faut régler la garde du levier de façon à obtenir un jeu de 0,5 à 1,5 mm, entre l'extrémité de la molette et le piston du maître-cylindre de l'embrayage.

- Pour réduire la garde, tournez la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, puis serrez le contre-écrou fermement.
- Pour augmenter la garde, tournez la molette de réglage dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, puis serrez le contre-écrou fermement.

Si l'embrayage ne débraye pas ou la moto avance avec l'embrayage débrayé, il est probable que le système d'embrayage contienne de l'air et il faudra donc le purger.

AVERTISSEMENT

La distance entre l'extrémité de la molette et le piston du maître-cylindre de l'embrayage ne doit pas être réglée à moins de 0,5 mm.



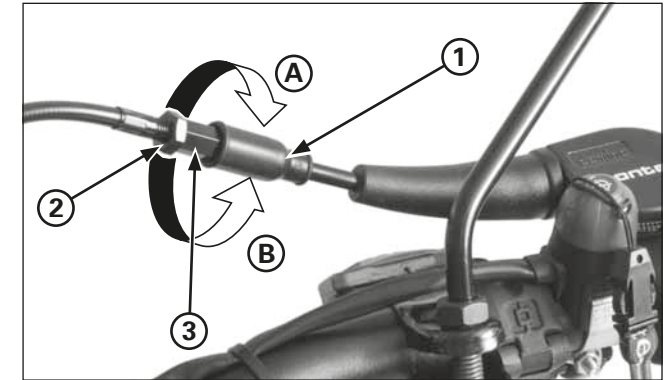
(1) LEVIER D'EMBAYAGE
(2) GARDE

Garde du levier d'embrayage

La garde standard du levier d'embrayage doit être comprise entre 5 et 15 mm.

AVERTISSEMENT

Ne réglez pas la garde au levier au-dessous de 5 mm.



(1) CACHE-POUSSIÈRE (A) RÉDUIRE
(2) CONTRE-ÉCROU (B) AUGMENTER
(3) MOLETTE DE RÉGLAGE

Poignée des gaz

Garde de la poignée des gaz

La garde standard de la poignée des gaz doit être d'environ 3 mm de rotation de la poignée.

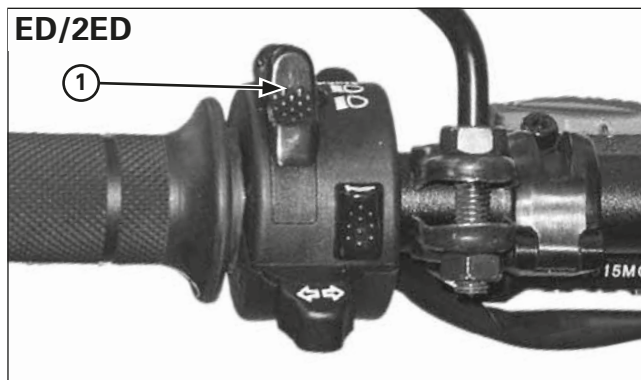
Le réglage se fait au moyen de la molette de réglage du câble d'accélérateur.

Retirer le caoutchouc du cache-poussière de la molette de réglage du câble.

Tourner la molette dans le sens "A" pour réduire la garde et dans le sens "B" pour l'augmenter. Resserrer le contre-écrou après le réglage.



Actionner la poignée des gaz pour s'assurer qu'elle fonctionne en douceur et qu'elle revient complètement dans toutes les positions de la direction.

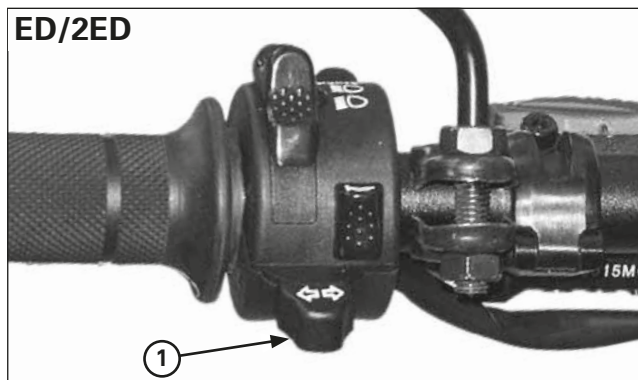
Instructions d'utilisation



(1) INVERSEUR CODES/PHARES



Inverseur Codes/Phares

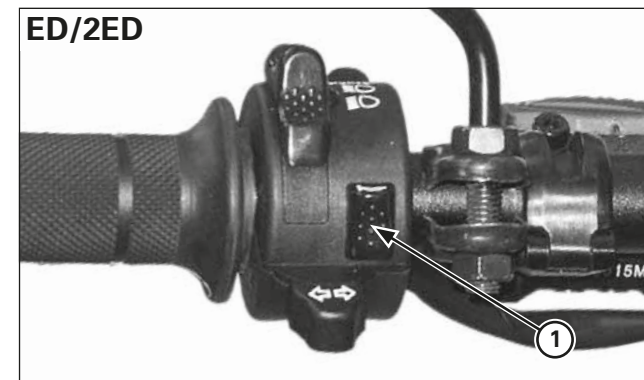
Mettez l'inverseur code/phare sur  pour passer en plein phare ou sur  pour passer en code.



(1) INVERSEUR DE CLIGNOTANTS

Inverseur de clignotants

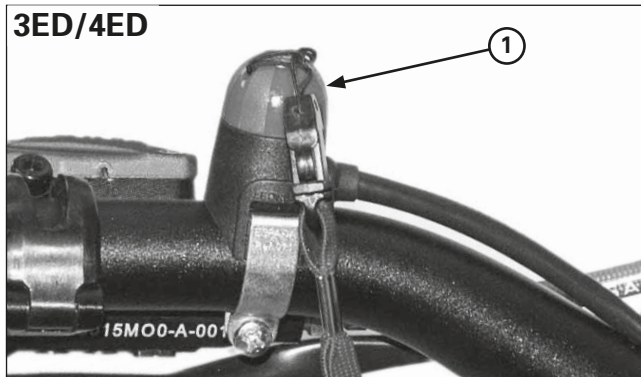
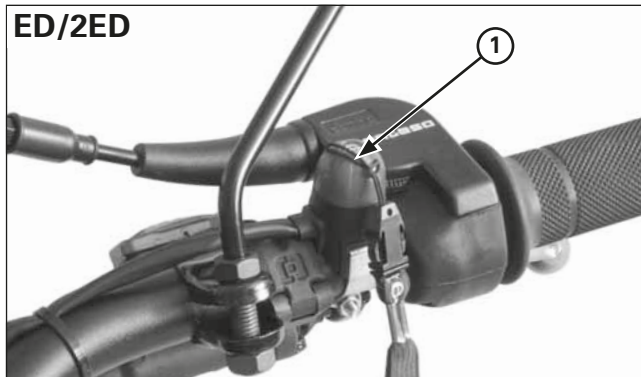
Mettez l'inverseur sur la position  pour tourner à gauche et sur la position  pour tourner à droite. Appuyez dessus pour éteindre les clignotants.



(1) BOUTON D'AVERTISSEUR SONORE

Bouton d'avertisseur sonore

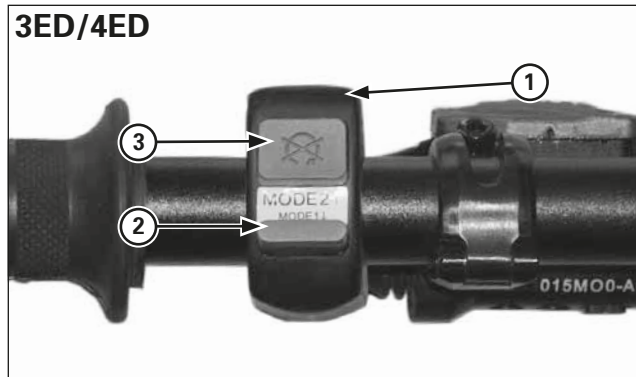
En appuyant sur ce bouton, l'avertisseur fonctionne.



(1) INTERRUPTEUR MAGNETIQUE D'ARRÊT

Arrêt d'urgence du moteur

Tirer sur l'interrupteur magnétique d'arrêt (rouge) jusqu'à ce que le moteur s'arrête complètement.



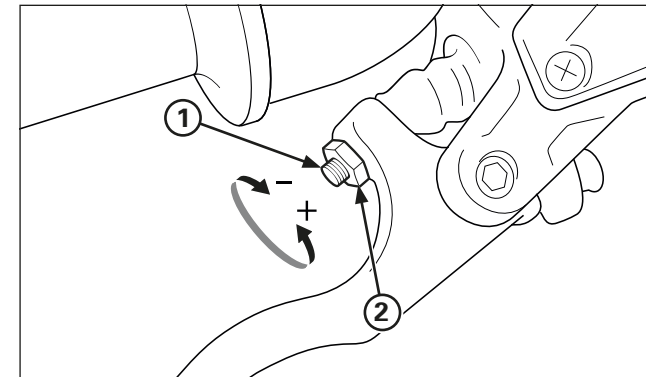
(1) INTERRUPTEUR DE CARTOGRAPHIE MOTEUR
(2) MODE 1
(3) MODE 2

Interrupteur de cartographie moteur

Le boîtier de commande électronique (ECU) du système d'injection électronique PGM-FI de la Cota 301RR (3ED/4ED) intègre deux cartographies de fonctionnement qu'il est possible de sélectionner en fonction de l'état du terrain :

Interrupteur en mode 1:
Standard

Interrupteur en mode 2:
Powered



(1) MOLETTE DE RÉGLAGE
(2) CONTRE-ÉCROU

Levier de frein avant

Tourner la molette pour régler la garde du levier de frein avant. Il faut régler la garde de frein de façon à obtenir un jeu de 0,5 à 1,5 mm entre l'extrémité de la molette et le piston du maître-cylindre du frein avant.

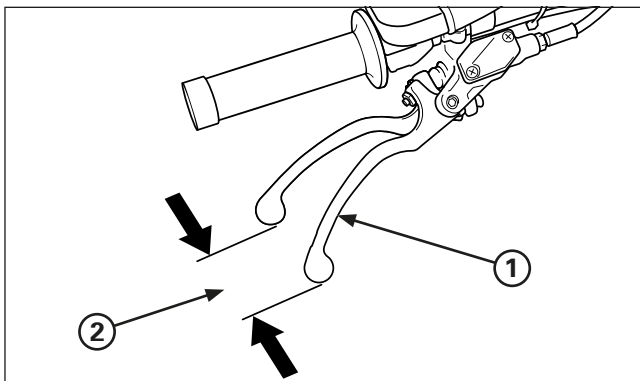
- Pour réduire la garde, tournez la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, puis serrez le contre-écrou fermement.
- Pour augmenter la garde, tournez la molette de réglage dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, puis serrez le contre-écrou fermement.

Si le levier de frein mous ou spongieux, il est probable que le système de frein contienne de l'air et il faudra donc le purger.

AVERTISSEMENT

La distance entre l'extrémité de la molette et le piston du maître-cylindre de frein ne doit pas être réglée à moins de 0,5 mm.

Instructions d'utilisation



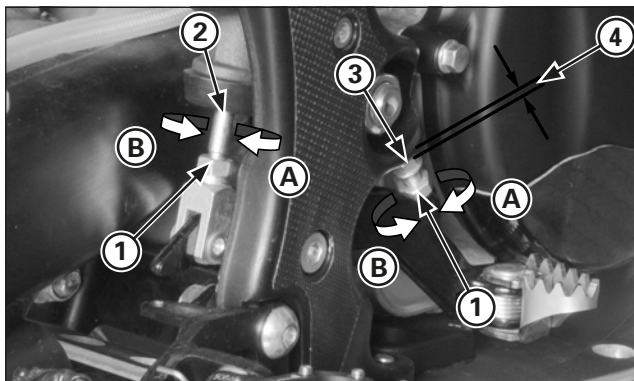
- (1) LEVIER DE FREIN AVANT
- (2) GARDE

Garde de frein avant

La garde standard du levier de frein avant doit être comprise entre 5 et 15 mm.

AVERTISSEMENT

Ne réglez pas la garde au levier au-dessous de 5 mm.



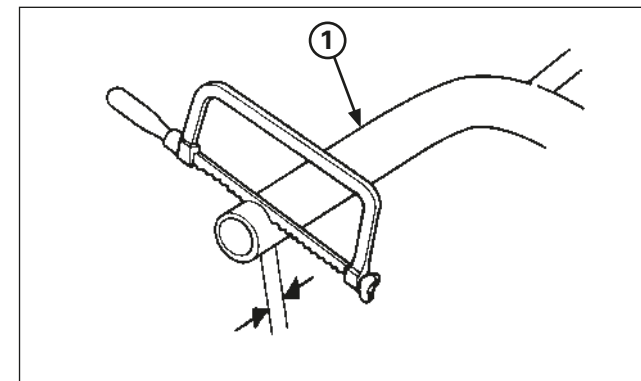
- (1) CONTRE-ÉCROU
- (2) TIGE-POUSSOIR
- (3) VIS DE RÉGLAGE
- (4) GARDE

Hauteur de la pédale de frein

La hauteur de la pédale de frein peut être réglée au goût du conducteur.

Pour régler la hauteur de la pédale de frein arrière:

1. Desserrer le contre-écrou de la tige-poussoir et celui de la vis de réglage de la pédale de frein. Tourner ensuite les deux vis de réglage dans le sens "A" pour relever la pédale ou dans le sens "B" pour l'abaisser.
2. Une fois la pédale à la hauteur désirée, resserrer les contre-écrous.
3. Après le réglage, vérifier que la garde de la pédale de frein atteint l'extrémité supérieure de la pédale. Veiller à ce que la distance entre la vis de réglage frontale et le cadre soit d'au moins 1 ~ 2 mm.



- (1) GUIDON

Position, largeur et forme du guidon

Placer le guidon dans une position commode pour la prise en main et l'actionnement des commandes, que ce soit assis ou debout, en conduite en ligne droite comme en virage.

Il est possible de réduire la largeur du guidon au moyen d'une scie à métaux, pour l'adapter à la carrure du conducteur ou en fonction des préférences de conduite de chacun. Bien réfléchir avant de scier et ne couper qu'un petit bout à la fois de la même longueur des deux côtés. Car il est toujours plus facile de raccourcir le guidon que de le rallonger!

AVERTISSEMENT

Une fois scié, limer les bords pour supprimer les barbes et autres imperfections ou aspérités.

Une autre forme de guidon, modifiant la hauteur ou la courbure vers l'arrière, permettra une meilleure adéquation de la position de conduite, plus adaptée à la taille du conducteur ou à son style de conduite. Toutes les positions ergonomiques de la moto sont prévues pour s'adapter au plus grand nombre de conducteurs possible, en se basant sur leur taille moyenne.

Spécifications

Élément	Spécifications
Dimensions	
Longueur totale	2,020 mm
Largeur totale	840 mm
Hauteur totale	1,135 mm
Empattement	1,320 mm
Hauteur à la selle	677 mm
Garde au sol	300 mm
Cadre	
Type	Double berceau en tube d'aluminium
Suspension avant	Télescopique
Suspension arrière	Bras oscillant PRO-LINK
Pneu avant	MICHELIN TRIAL COMPETITION (2,75-21 M/C 45L) / (2,75-21 M/C 45M)* DUNLOP D803FGP (80/100-21 M/C 51M)
Pneu arrière	MICHELIN TRIAL COMPETITION X11 (4.00 R18 M/C 64L) / (4.00 R18 M/C 64M)* DUNLOP D803GP (120/100R18 M/C 68M)
Frein avant, diamètre	Simple disque, 184 mm
Frein arrière, diamètre	Simple disque, 150 mm
Contenance du réservoir d'essence	2,0 ± 0,2 litres
Angle de chasse	24° 34'
Chasse à la roue avant	63 mm
Moteur	
Type	Moteur 4 temps, refroidissement par liquide
Disposition du cylindre	Monocylindre, inclinaison de 3,5° par rapport à la verticale
Alésage x course	81,5 x 57,2 mm
Cylindrée	298 cm ³
Rapport volumétrique	10,4 : 1
Réglage de distribution	
Ouverture de la soupape d'admission	9° avant point mort haut
Fermeture de la soupape d'admission	27° après point mort bas
Ouverture de la soupape d'échappement	37° avant point mort bas
Fermeture de la soupape d'échappement	5° après point mort haut
Système de lubrification	Forcée par carter humide
Système de mise en marche	Démarrage au pied

Élément	Spécifications	
Circuit d'alimentation		
Type	PGM-FI	
Repère d'identification	GQPMC (ED/2ED) GQPMD (3ED/4ED)	
Alésage du corps d'accélérateur	28 mm	
Transmission		
Système d'embrayage	Actionnement hydraulique	
Type d'embrayage	Humide, multidisque	
Boîte de vitesses	5 rapports à engrenage constant	
Démultiplication primaire	3,167 (57/18T)	
Rapport de démultiplication	1 ^{er}	2,800 (42/15T)
	2 ^e	2,385 (31/13T)
	3 ^e	2,000 (30/15T)
	4 ^e	1,273 (28/22T)
	5 ^e	0,815 (22/27T)
Démultiplication finale	4,100 (41/10T)	
Disposition de la boîte de vitesses	1 - N - 2 - 3 - 4 - 5	
Circuit électrique		
Alternateur	Alternateur triphasé	
Circuit d'allumage	PGM-IGN	
Type de régulateur	Court-circuit SCR/redressement d'onde complète à triple phase	

* Code de vitesse minimale "L"

Instructions

Instructions

Unité: mm (pouce)

Élément	Spécifications
Lubrification	
Huile moteur préconisée	Huile moto 4 temps Repsol 4T SAE 10W-30 ou équivalent
Capacité huile moteur	
à la vidange	0,41 litre
au changement du filtre à huile	0,44 litre
après démontage	0,60 litre
Huile de boîte recommandée	REPSOL MOTO TRANSMISSION (75W) ELF HTX740 (75W)
Capacité huile de boîte	
à la vidange	0,54 litre
après démontage	0,57 litre
Circuit d'alimentation	
N° d'ident. du corps de l'accélérateur	GQPMC (ED/2ED) GQPMD (3ED/4ED)
Garde de la poignée des gaz	3 mm.
Régime de ralenti du moteur	1,800 ± 100 min ⁻¹ (tr/min)
Pression de l'essence	314 - 382 kPa (3,2 - 3,9 kgf/cm ²)
Débit de la pompe à essence à 12 V	125 cm ³ minimum/10 secondes
Résistance de l'injecteur	11,1 - 12,3 Ω (20° C)
Liquide de refroidissement recommandé	
Liquide de refroidissement recommandé	mélange 50/50 de liquide de refroidissement et d'eau distillée
Pression de desserrage du bouchon du radiateur	108 kPa (1,1 kgf·cm ²)

Élément	Standard	Limite d'utilisation
Culasse/soupapes		
Compression du cylindre	1300 kPa (13,2 kgf/cm ²)	-
Planéité de la culasse	-	0,05 (0,002)
Jeu aux soupapes		
AD	0,12 ± 0,03 (0,005 ± 0,001)	-
ES	0,30 ± 0,03 (0,012 ± 0,001)	-
D.E. de la queue de soupape		
AD	4,475 - 4,490 (0,1762 - 0,1768)	4,470 (0,1760)
ES	4,465 - 4,480 (0,1758 - 0,1764)	4,460 (0,1756)
Alésage guide de soupape	AD/ES 4,500 - 4,512 (0,1772 - 0,1776)	4,552 (0,1792)
Jeu entre la queue de soupape et le guide		
AD	0,010 - 0,037 (0,0004 - 0,0015)	-
ES	0,020 - 0,047 (0,0008 - 0,0019)	-
Projection du guide de soupape au-dessus de la culasse		
AD	8,0 - 8,3 (0,31 - 0,33)	-
ES	8,2 - 8,5 (0,32 - 0,33)	-
Longueur libre du ressort de soupape		
Intérieure	25,41 (1,000)	24,9 (0,98)
Extérieure	28,32 (1,115)	27,6 (1,09)
Alésage du culbuteur	10,000 - 10,015 (0,3937 - 0,3943)	10,051 (0,3957)
D.E. de l'axe du culbuteur	9,972 - 9,987 (0,3926 - 0,3932)	9,925 (0,3907)
Jeu culbuteur-axe	0,013 - 0,043 (0,0005 - 0,0017)	0,11 (0,04)
Hauteur du lobe de came		
AD	32,011 - 33,051 (1,2603 - 1,3012)	31,871 (1,2548)
ES	32,855 - 32,935 (1,2935 - 1,2967)	32,748 (1,2893)

Unité: mm (pouce)

Élément		Standard	Limite d'utilisation
Cylindre/piston			
Cylindre	Alésage	81,500 – 81,515 (3,2086 – 3,2092)	81,540 (3,2102)
	Conicité	–	0,05 (0,002)
	Ovalisation	–	0,05 (0,002)
	Voile	–	0,05 (0,002)
Piston	D.E.	81,470 – 81,480 (3,2074 – 3,2078)	81,440 (3,2062)
	Point de mesure	3,0 (0,118) du bas de la jupe	–
	Alésage passage d'axe	16,006 – 16,010 (0,6301 – 0,6303)	16,02 (0,6307)
D.E. de l'axe de piston		15,997 – 16,000 (0,6298 – 0,6299)	15,99 (0,6295)
Segment de piston			
Jeu à la coupe de segments			
	Supérieur	0,20 – 0,30 (0,008 – 0,0118)	0,44 (0,0173)
	Central	0,35 – 0,50 (0,0137 – 0,0197)	0,64 (0,0251)
	Rails racleur	0,20 – 0,70 (0,008 – 0,028)	0,90 (0,0354)
Jeu dans gorge de segment			
	Supérieur	0,070 – 0,110 (0,028 – 0,0043)	0,115 (0,0045)
	Central	0,020 – 0,060 (0,008 – 0,0236)	0,065 (0,0026)
Jeu cylindre-piston		0,020 – 0,045 (0,008 – 0,0177)	0,08 (0,003)
Jeu piston-axe de piston		0,006 – 0,013 (0,0002 – 0,0005)	0,03 (0,0011)
Embrayage/articulation boîte de vitesses			
Liquide d'embrayage recommandé		Liquide de frein DOT 4	–
Longueur libre du ressort d'embrayage		27,6 (1,09)	26,8 (1,06)
Épaisseur du disque d'embrayage		3,22 – 3,38 (0,127 – 0,133)	3,15 (0,124)
Voile du disque lisse d'embrayage		–	0,10 (0,004)
Alésage cylindre d'embrayage auxiliaire		27,000 – 27,021 (1,0630 – 1,0638)	–
D.E. du piston d'embrayage auxiliaire		26,940 – 26,960 (1,0606 – 1,0614)	–
Démarrage au kick			
D.E. de l'axe		16,466 – 16,484 (0,6483 – 0,6490)	16,46 (0,648)
Alésage pignons de sortie de boîte		16,516 – 16,534 (0,6502 – 0,6509)	16,55 (0,652)
Alésage de l'engrenage intermédiaire		17,016 – 17,034 (0,6699 – 0,6706)	17,06 (0,672)
D.E. du moyeu de transmission secondaire dans l'engrenage intermédiaire de démarrage		16,983 – 16,994 (0,6686 – 0,6691)	16,97 (0,668)

Unité: mm (pouce)

Élément		Standard	Limite d'utilisation	
Vilebrequin/Transmission				
Faux rond du vilebrequin	Droite	–	0,03 (0,001)	
	Gauche	–	0,05 (0,002)	
Tête de bielle				
Jeu latéral		0,30 – 0,75 (0,012 – 0,030)	0,8 (0,03)	
Jeu radial		0,06 – 0,18 (0,002 – 0,007)	0,05 (0,002)	
Alésage de l'engrenage de transmission	M4	23,020 – 23,041 (0,9063 – 0,9071)	23,07 (0,908)	
	M5	23,020 – 23,041 (0,9063 – 0,9071)	23,07 (0,908)	
	C1	20,020 – 20,041 (0,7882 – 0,7890)	20,06 (0,790)	
	C2	25,020 – 25,041 (0,9850 – 0,9859)	25,06 (0,987)	
	C3	25,020 – 25,041 (0,9850 – 0,9859)	25,06 (0,987)	
Moyeu de l'engrenage D.I.	M5	20,000 – 20,021 (0,7866 – 0,7882)	20,05 (0,789)	
	C1	17,000 – 17,018 (0,6693 – 0,6700)	17,04 (0,671)	
	C2	22,000 – 22,021 (0,8661 – 0,8670)	22,04 (0,868)	
	C3	22,000 – 22,021 (0,8661 – 0,8670)	22,04 (0,868)	
D.E.	M4	22,979 – 23,000 (0,9047 – 0,9055)	22,96 (0,904)	
	M5	22,979 – 23,000 (0,9047 – 0,9055)	22,96 (0,904)	
	C1	19,979 – 20,000 (0,7866 – 0,7874)	19,95 (0,785)	
	C2	24,979 – 25,000 (0,9834 – 0,9843)	24,95 (0,982)	
	C3	24,979 – 25,000 (0,9834 – 0,9843)	24,95 (0,982)	
D.E. du moyeu de transmission secondaire				
sur le moyeu		C1	16,983 – 16,994 (0,6686 – 0,6691)	16,97 (0,668)
sur le moyeu		C2/C3	21,959 – 21,980 (0,8645 – 0,8654)	21,94 (0,864)
sur l'engrenage intermédiaire de démarrage			16,983 – 16,994 (0,6686 – 0,6691)	16,97 (0,668)
Alésage de la fourchette de sélection	C	11,003 – 11,024 (0,4332 – 0,4330)	11,04 (0,435)	
	D, I	12,035 – 12,056 (0,4738 – 0,4746)	12,07 (0,475)	
Épaisseur des doigts de la fourchette de la boîte	C	4,93 – 5,00 (0,194 – 0,197)	4,8 (0,19)	
	D, I	4,93 – 5,00 (0,194 – 0,197)	4,8 (0,19)	
Alésage de l'axe de la fourchette de la boîte	C	10,983 – 10,994 (0,4324 – 0,4328)	10,97 (0,432)	
	D, I	11,966 – 11,984 (0,4711 – 0,4718)	11,95 (0,470)	
Pompe à huile				
Jeu en bout de rotor		–	0,20 (0,008)	
Jeu entre rotor extérieur et corps de pompe		0,15 – 0,20 (0,006 – 0,008)	–	
Jeu entre faces des rotors et corps de pompe		0,05 – 0,12 (0,002 – 0,004)	–	

Instructions

Unité: mm (pouce)

Élément	Standard	Limite d'utilisation
Roues/pneus		
Décentrage de l'axe		0.20 (0.008)
Pression du pneu à froid		
Pour une conduite sur route	100 kPa (1,02 kgf/cm ²)	–
Utiliser seulement dans la compétition		
Avant	39 – 44 kPa (0,40 – 0,45 kgf·cm ²)	–
Arrière	29 – 34 kPa (0,30 – 0,35 kgf·cm ²)	–
Décentrage de la jante		
Radial	–	2.0 (0,08)
Axial	–	2,0 (0,08)
Flèche de la chaîne secondaire	25 – 35 (1,0 – 1,4)	–
Épaisseur du patin de chaîne secondaire de transmission	–	2,0 de la surface supérieure
Fourche avant SHOWA		
Longueur libre du ressort du fourreau gauche	389,4 (15,33)	381,7 (15,03)
Décentrage du tube de fourche	0,35 – 0,50 (0,014 – 0,020)	0,20 (0,008)
Huile de fourche préconisée	Showa SS05 (SAE 5W) ou équivalent	
Réglage du régulateur de précharge	2,5 ± 0,5 tours en partant de la position la plus souple	–
Réglage du régulateur d'amortissement	Régulateur de tension	–
	15 ± 2 clics à partir de la tension maximale	–
	Régulateur de compression:	–
	17 ± 2 clics à partir de la tension maximale	–
Niveau d'huile du fourreau		
Droit	51 (2,0)	–
Gauche	87 (3,4)	–
Contenance en huile du fourreau		
Droit	405 cm ³	–
Gauche	410 cm ³	–

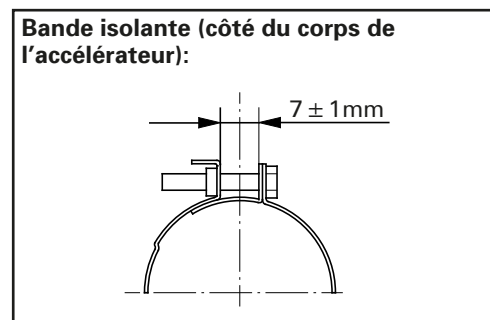
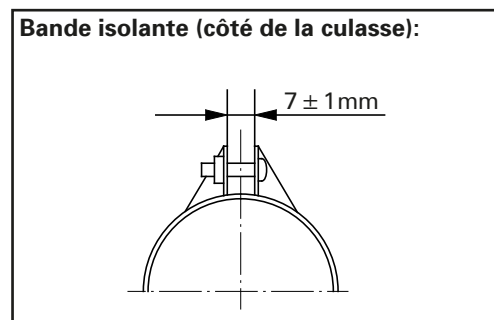
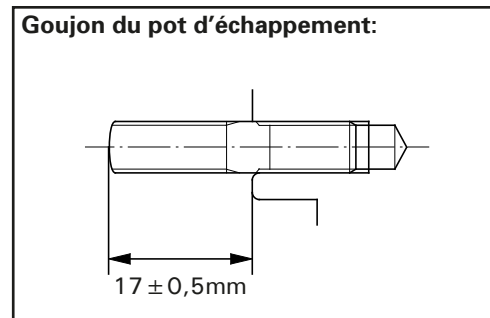
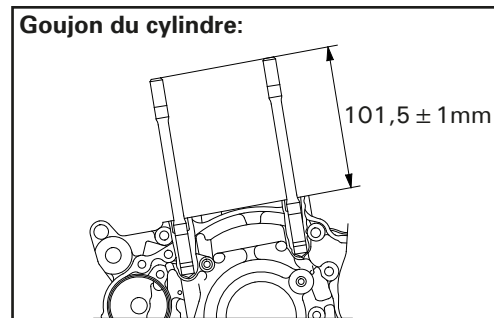
Unité: mm (pouce)

Élément	Standard	Limite d'utilisation
Suspension arrière SHOWA		
Précharge du ressort de l'amortisseur	124,5 ± 1 (4,9 ± 0,04)	–
Longueur libre du ressort	133 (5,2)	130,3 (5,13)
Pression de l'azote	0,88 - 0,98 MPa (9 - 10 kgf/cm ²)	–
Force de compression de la tige	5 ± 1 clics à partir de la tension maximale	–
Freins		
Liquide de frein préconisé	Liquide de frein DOT 4	–
Avant	Épaisseur du disque de frein	3,0 (0,12)
	Gauchissement du disque de frein	–
		2,5 (0,10)
		0,15 (0,006)
Arrière	Épaisseur du disque de frein	3,0 (0,12)
	Gauchissement du disque de frein	–
		2,5 (0,10)
		0,15 (0,006)
Circuit électrique		
Bougie	Standard: NGK: CR6EH-9	–
Écartement des électrodes de la bougie	0,80 – 0,90 (0,031 – 0,035)	–
Résistance de la bobine d'allumage		
Avant	2,6 - 3,2 Ω (20° C)	–
Arrière avec capuchon de bougie	17,3 - 22,8 kΩ (20° C)	–
Arrière sans capuchon de bougie	13,5 – 16,5 kΩ (20° C)	–
Générateur d'impulsions d'allumage		
Résistance	85 - 115 Ω (20° C)	–
Alternateur		
Tension régulée	13,5 – 14,5 V/1,800 min ⁻¹ (tr/min)	–
Résistance de la bobine de charge	0,7 - 1,0 Ω (20° C)	–
Résistance du capteur ECT	2,3 - 2,6 kΩ (20° C)	–
Ampoules		
Phare	12V – 35/35 W	–
Feu de position	12V – 4 W	–
Feu arrière/stop	12V – 21/5 W	–
Feu de clignotants	12V – 10 W X 4	–
Compteur kilométrique	12V	–

Couples de serrage

Standard

Élément	Couple de serrage N·m (kgf·m / lbf·ft)
Boulon et écrou de 5 mm	5 (0,52 / 3,5)
Boulon et écrou de 6 mm	10 (1,0 / 7)
Boulon et écrou de 8 mm	22 (2,2 / 16)
Boulon et écrou de 10 mm	33 (3,4 / 25)
Boulon et écrou de 12 mm	53 (5,4 / 40)
Vis de 5 mm	4 (0,42 / 3)
Vis de 6 mm et boulon à épaulement (type SH)	9 (0,9 / 7)
Boulon à épaulement et écrou de 6 mm	12 (1,2 / 9)
Boulon à épaulement et écrou de 8 mm	26 (2,7 / 20)
Boulon à épaulement et écrou de 10 mm	38 (3,9 / 29)



Moteur

Élément	Quant.	Filetage Diam. (mm)	Couple de serrage N·m (kgf·m / lbf·ft)	Observ.
Vis de vidange de l'huile de boîte	1	8	22 (2,2 / 16)	Note 1
Vis de vidange de l'huile moteur	1	8	22 (2,2 / 16)	Note 1
Durite de jonction du cache du carter droit	1	18	18 (1,8 / 13)	Note 2
Bouchon de l'orifice de distribution	1	14	7 (0,7 / 5,1)	Note 3
Vis six pans de la plaque de fixation du roulement	4	6	9,8 (1,0 / 7)	Note 4
Vis de la plaque de fixation du roulement	2	6	12 (1,2 / 9)	Note 4
Vis tête plate de la plaque de fixation du roulement	2	6	9,8 (1,0 / 7)	Note 4
Boulon d'étanchéité de la culasse	1	12	32 (3,3 / 24)	Note 4
Écrou de montage de la culasse	2	9	39 (4,0 / 29)	Note 1
Durite de jonction de la culasse	1	18	18 (1,8 / 13)	Note 2
Vis spéciale de l'engrenage de la transmission primaire	1	12	108 (11,0 / 80)	Note 1
Écrou du volant	1	18	167 (17,0 / 123)	Note 1
Vis de tension de la chaîne de came	1	6	12 (1,2 / 9)	Note 4
Vis de réglage du jeu à la soupape	4	6	14 (1,4 / 10)	Note 1
Vis six pans du support de l'injecteur	2	6	9,8 (1,0 / 7)	
Vis du logement de la durite d'essence (sur le côté du support)	1	18	24 (2,4 / 17,7)	
Rotor de la pompe à eau	1	7	12 (1,2 / 9)	
Vis de purge de l'huile d'embrayage	1	8	6 (0,6 / 4,3)	
Vis du ressort d'embrayage	6	6	12 (1,2 / 9)	
Contre-écrou de la noix d'embrayage	1	18	69 (7,0 / 51)	Note 1
Vis UBS du pignon de sortie de boîte	1	8	31 (3,2 / 23)	
Vis spéciale de la noix du tambour de sélection	1	8	22 (2,2 / 16)	Note 4
Vis de biellette de butée de tambour de sélection	1	6	12 (1,2 / 9)	
Goujon du ressort de rappel du sélecteur	1	8	22 (2,2 / 16)	
Filetage des vis du générateur	2	5	5,4 (0,55 / 4,0)	Note 4
Vis de montage du stator	3	5	5,4 (0,55 / 4,0)	Note 4
Bougie	1	10	16 (1,6 / 12)	Note 2

- Notes:
1. Appliquer de l'huile moteur neuve sur les filetages et les portées.
 2. Appliquer un produit d'étanchéité sur les filetages.
 3. Appliquer de la graisse sur les filetages.
 4. Appliquer un produit frein filet sur les filetages.

Instructions

Cadre

Élément	Quant.	Filetage Diam. (mm)	Couple de serrage N·m (kgf·m / lbf·ft)	Observ.
Boulon du support du guidon	4	8	22 (2,2 / 16)	Note 1
Axe avant	1	17	69 (7,0 / 51)	Note 1
Écrou axe arrière	1	17	69 (7,0 / 51)	Note 1
Écrou de la couronne de transmission finale	4	8	32,5 (3,3 / 23,9)	
Amortisseur :				
Boulon/écrou supérieur de montage	1	10	39 (4,0 / 29)	
Boulon/écrou inférieur de montage	1	10	39 (4,0 / 29)	
Boulon de fixation du té supérieur de la fourche	2	8	21 (2,1 / 15,4)	Note 1
Boulon de fixation du té inférieur de la fourche	4	8	21 (2,1 / 15,4)	Note 1
Écrou de l'axe de pivotement du bras oscillant	1	14	69 (7,0 / 51)	Note 1
Boulon de montage du disque de frein avant	4	6	19 (1,9 / 14)	Nota 2
Boulon de montage du disque de frein arrière	4	6	17 (1,7 / 12,5)	Nota 2
Écrou de l'axe de pivotement de la béquille latérale	1	10	23 (2,3 / 17)	
Boulon de montage du collier de la béquille latérale	2	8	27 (2,8 / 20)	Nota 2
Écrou du tuyau d'échappement	2	6	12 (1,2 / 9)	
Support suspendu du moteur :				
Boulon du support suspendu supérieur	2	8	24 (2,4 / 17)	
Boulon du support suspendu avant	1	10	50 (5,1 / 37)	Note 1
Boulon de montage du tube inférieur	4	8	26 (2,7 / 19)	Note 1
Boulon arrière inférieure	1	10	39 (4,0 / 29)	Note 1
Plaque de protection :				
Boulon de montage avant	2	8	27 (2,8 / 20)	
Boulon de la carcasse de l'accélérateur	2	5	4,2 (0,43 / 3,1)	
Boulon du support du levier d'embrayage	2	5	5,5 (0,56 / 4)	
Boulon du support du maître-cylindre du frein avant	2	5	5,5 (0,56 / 4)	
Boulon de montage de l'étrier de frein avant	2	8	27 (2,8 / 20)	Note 2
Flexible du frein :				
Maître-cylindre avant	1	10	14 (1,4 / 10,3)	
Porte-étrier avant	1	10	20 (2,0 / 14)	
Maître-cylindre arrière	1	10	26 (2,7 / 19)	
Étrier du frein arrière	1	10	26 (2,7 / 19)	
Boulon de l'axe de pivotement de la pédale de frein	1	8	29 (3,0 / 22)	Nota 2

Élément	Quant.	Filetage Diam. (mm)	Couple de serrage N·m (kgf·m / lbf·ft)	Observ.
Filetage supérieur de la colonne de direction	1	26	5 (0,5 / 3,6)	Nota 1
Écrou de la colonne de direction	1	20	99 (9,9 / 73)	Nota 1
Flexible de l'embrayage (maître-cylindre)	1	10	14 (1,4 / 10,3)	
Flexible de l'embrayage (secondaire-cylindre)	1	10	26 (2,7 / 20)	
Boulon de montage du maître-cylindre arrière	2	6	9 (0,8 / 6,6)	
Capteur ECT	1	12	23 (2,3 / 17)	
Boulon creux de la durite d'essence	1	12	22 (2,2 / 16)	
Boulon de montage de la durite d'essence	7	5	8 (0,8 / 5,9)	
Rayons avant	32	BC 3,5	3,7 (0,38 / 2,8)	
Rayons arrière	32	4	2,5 (0,26 / 1,9)	
Contre-écrou du ressort de l'amortisseur	1	50	49 (5,0 / 36)	
Boulon/écrou du bras de l'amortisseur	1	10	39 (4,0 / 29)	
Boulon/écrou de l'articulation de l'amortisseur	2	10	39 (4,0 / 29)	
Contre-écrou de la jante	1	8	13 (1,3 / 9)	
Bouchon de fourche	2	36	22 (2,2 / 1,6)	
Contre-écrou du boîtier du régulateur de la fourche droit	1	10	15 (1,5 / 11)	
Boulon central du fourreau droit	1	14	34 (3,5 / 25)	
Boulon central du fourreau gauche	1	14	34 (3,5 / 25)	

- Notes :
1. Appliquer de la graisse sur les surfaces glissantes.
 2. Appliquer un produit frein filet sur les filetages.

Outils

Spécial

Description	N° de l'outil	Application
Extracteur de roulements, 12 mm Axe de l'extracteur Contrepoids de l'extracteur	Outil générique 07936-1660120 07741-0010201	Roulement de la pompe à eau
Chasse-joint de pompe à eau	07945-KA30000	Joint de pompe à eau
Accessoire, 28 x 30 mm	07946-1870100	Roulement de la pompe à eau
Immobilisateur de la noix d'embrayage	07JMB-MN50302	Contre-écrou de la noix d'embrayage
Ensemble du chasse-bague d'étanchéité de la fourche	07947-4630100	Joint d'huile de fourche
Support de l'amortisseur de la fourche	89515-NN3-821	Vis six pans du fourreaudroit
Support de l'amortisseur de la fourche	07930-KA50100	Vis six pans du fourreau gauche
Extracteur de rainure guide de roulement à billes	07948-4630100	Rainure guide du roulement de la colonne
Chasse-colonne de la direction	Outil générique	Roulement inférieur de la colonne
Chasse-roulements	07946-KA50000	Roulement de l'axe de pivotement du bras oscillant
Extracteur de roulements	07946-MJ00100	Palier à aiguilles d'union de l'amortisseur Palier d'union du bras oscillant
Chasse-roulements sphériques	07HMF-KS60100	Roulement de l'amortisseur
Pincettes pour anneau à ressort	07914-SA50001	Anneau à ressort du maître-cylindre
Support du volant	89020-NN4-003	Volant
Tirette du volant	Outil générique	Volant
Accessoire du compresseur	07959-MB10000	Ressort de l'amortisseur
Ensemble unité de diagnostic PGM-FI	38890-NN4-306	PGM-FI Systeme d'autodiagnostic
Sonde de test	07ZAJ-RDJA110	PGM-FI Systeme d'autodiagnostic
Adaptateur d'outil de diagnostic	070MZ-K530101	PGM-FI Systeme d'autodiagnostic
Outil de diagnostic générique (DST)	Outil générique	PGM-FI Systeme d'autodiagnostic

Commun

Description	N° de l'outil	Application
Clé à rayons	07701-0020300	Rayons avant
Immobilisateur d'engrenages	07724-0010100	Vis de l'engrenage de la transmission primaire
Tête de l'extracteur de roulements	07746-0050600	Roulement de roue
Axe de l'extracteur de roulements	07746-0050100	Roulement de roue
Chasse	07749-0010000	Extraction/installation de roulements
Accessoire, 24 x 26 mm	07746-0010700	Roulement de l'axe de pivotement du bras oscillant
Accessoire, 32 x 35 mm	07746-0010100	Roulement droit du moyeu de transmission secondaire Roulement gauche du moyeu de transmission primaire
Accessoire, 37 x 40 mm	07746-0010200	Roulement gauche du tambour de sélection
Accessoire, 42 x 47 mm	07746-0010300	Roulement droit du moyeu de transmission primaire Roulement gauche du moyeu de transmission secondaire Roulement droit du tambour de sélection Roulement de roue Rainure guide de roulement à billes
Accessoire, 52 x 55 mm	07746-0010400	Joint d'huile du vilebrequin
Accessoire, 62 x 68 mm	07746-0010500	Roulement du vilebrequin gauche
Accessoire, 72 x 75 mm	07746-0010600	Roulement du vilebrequin droit
Témoin, 12 mm	07746-0040200	Roulement de la pompe à eau
Témoin, 17 mm	07746-0040400	Roulement droit du moyeu de transmission secondaire Roulement gauche du moyeu de transmission primaire
Témoin, 20 mm	07746-0040500	Roulement gauche du moyeu de transmission secondaire Roulement de roue Roulement de l'axe de pivotement du bras oscillant
Témoin, 22 mm	07746-0041000	Roulement droit du moyeu de transmission primaire
Témoin, 25 mm	07746-0040600	Roulement droit du tambour de sélection
Témoin, 30 mm	07746-0040700	Roulement du vilebrequin droit
Clé à crochet/à ergot	07702-0020001	Régulateur du ressort de l'amortisseur (il en faut deux)
Compresseur d'amortisseurs	07GME-0010100	Ressort de l'amortisseur

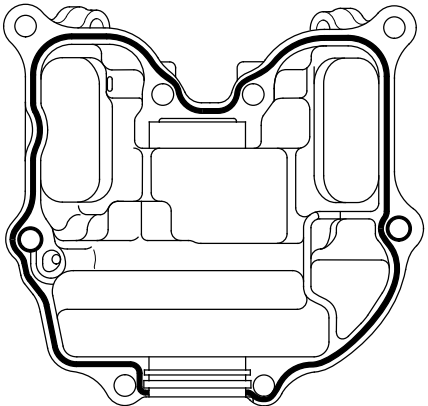
Instructions

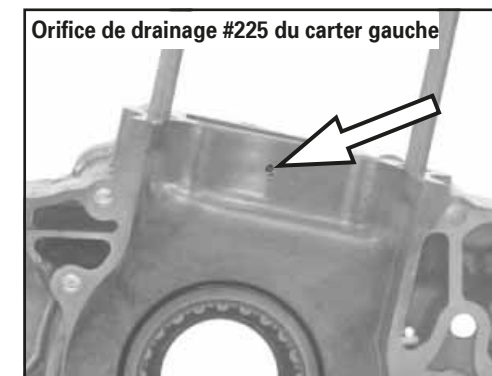
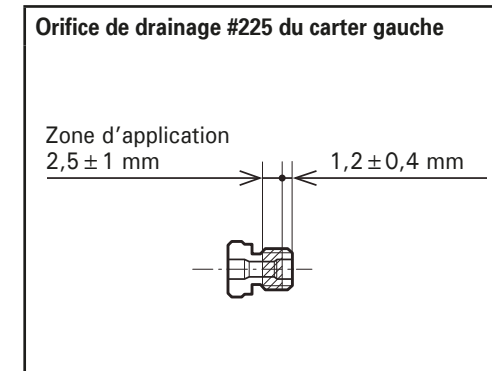
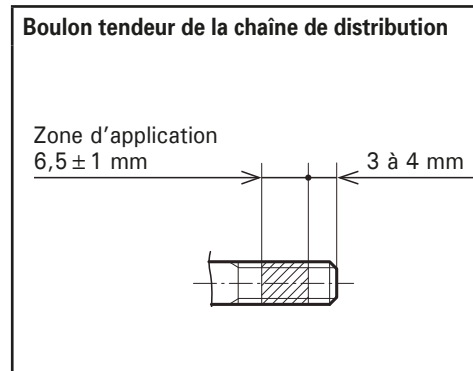
Points de lubrification et de soudure

Moteur

Élément	Matériau	Observ.
Filetage de la vis d'étanchéité du carter et portée	Huile moteur pour 4 temps	
Paroi intérieure du cylindre		
Filetage des écrous de la culasse et portée		
Diamètre intérieur de piston, axe de piston		
Surface extérieure de l'axe de piston		
Surface du segment de piston		
Lèvres du joint d'huile du vilebrequin		
Surface glissante du poids du compresseur		
Filetage de l'écrou de réglage de la soupape		
Surface glissante du rotor de la pompe à huile		
Surface glissante de la cloche d'embrayage		
Surface du disque garni de l'embrayage		
Filetage de l'écrou de la noix d'embrayage et portée		
Zone du palier à aiguilles de l'actionneur d'embrayage		
Filetage de la vis de l'engrenage de transmission primaire et portée		
Rainures du tambour de sélection		
Cannelures de l'arbre de boîte		
Filetage de l'écrou du volant et portée		
Intérieur du carter (huile de boîte)		
Intérieur du carter (huile moteur)	Huile moteur pour 4 temps Repsol 4T10W-30 ou équivalent	600 cm ³

Élément	Matériau	Observ.
Alésage du pied de bielle	Solution d'huile de molybdène (Mélange 50/50 de graisse de bisulfure de molybdène et d'huile moteur)	
Tête de bielle		
Surface extérieure de l'arbre à cames		
Alésage du bras oscillant		
Surface glissante de la queue de soupape		
Surf. glissante de l'extrémité de la queue de soupape		
Surf. glissante de l'anneau de la cloche d'embrayage		
Surface glissante de la rainure du moyeu de transmission primaire et de l'embrayage		
Surface glissante de la rainure du moyeu de transmission secondaire et de l'engrenage		
Alésage de la fourchette de sélection et zone de contact de l'engrenage		
Surface de l'axe de la fourchette de sélection		
Surface glissante de la zone cannelée de l'axe de démarrage au kick et de l'engrenage		
Chaque engrenage		
Filetage des vis de la plaque de fixation du roulement du vilebrequin droit		
Filetage des vis du roulement du moyeu de transmission primaire droit/plaque de fixation du roulement du tambour de sélection		
Filetage des vis de la plaque de fixation du roulement du moyeu de transmission secondaire gauche	3,5 ± 1 mm	
Filetage des vis d'étanchéité du carter gauche		
Filetage des vis de montage du cylindre		
Filetage des vis d'étanchéité de la culasse	6,5 ± 1 mm	
Filetage des vis de tension de la chaîne de came		
Filetage de la vis de la noix du tambour de sélection		
Filetage des vis du générateur d'impulsions d'allumage		
Filetage des vis de montage du stator		

Élément	Matériel	Observ.
Joint torique/piston du cylindre d'embrayage auxiliaire	Graisse de silicone	
Filetage du bouchon du cache du carter gauche	Produit d'étanchéité à graisse à usage multiple à base de lithium	
Lèvres des joints d'huile		
Lèvres du joint de pompe à eau		
Filetage du joint de la durite d'eau du cache du carter droit et couvercle de culasse	Produit d'étanchéité	
Surface de contact du couvercle de culasse	Three Bond 1207B ou équivalent	
		



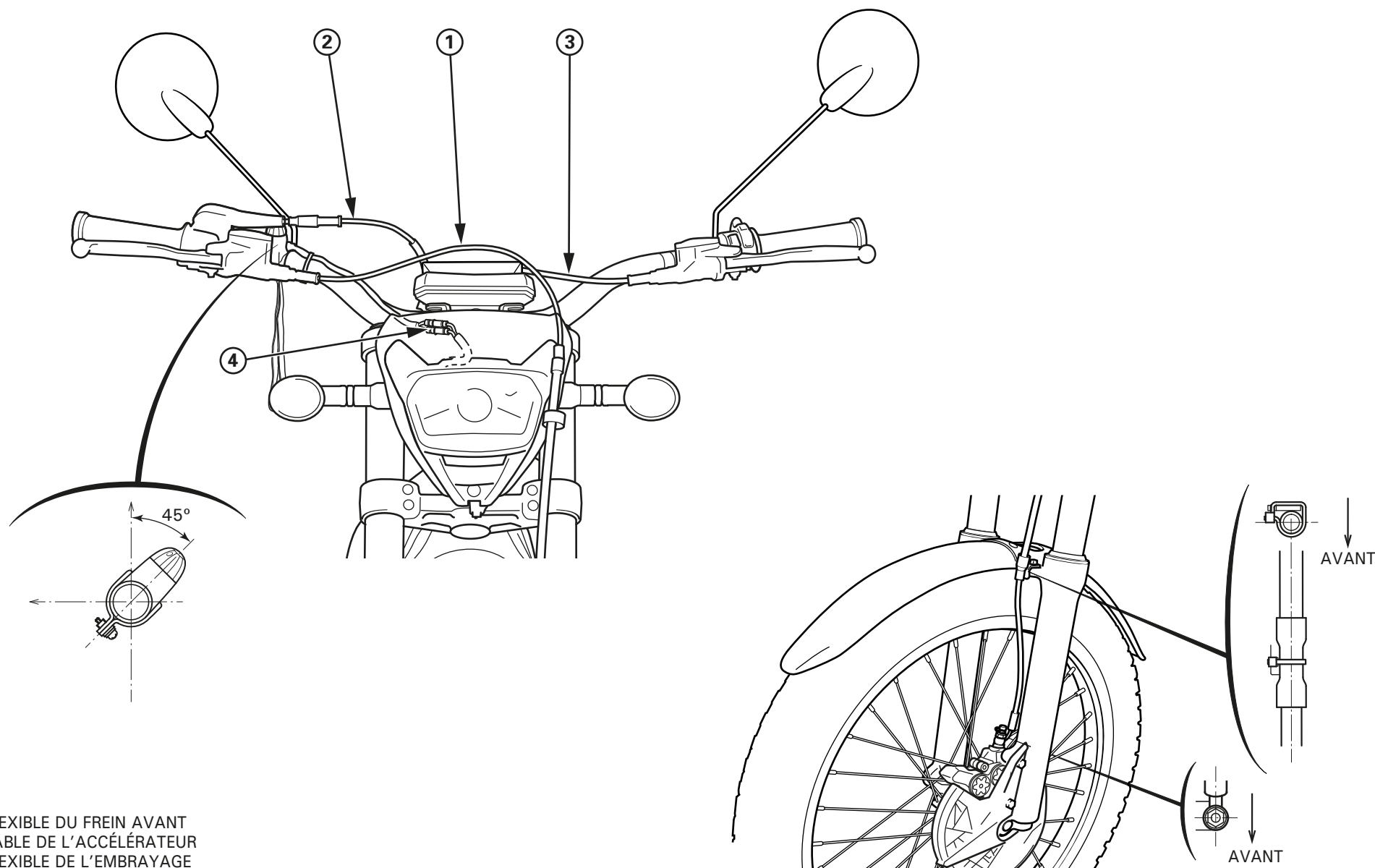
Instructions

Cadre

Élément	Matériau	Observ.
Roulements et rainure guide du roulement de la colonne de direction	Graisse à usage multiple	
Lèvres du cache-poussière de la colonne de direction		
Palier à aiguilles de l'axe de pivotement du bras oscillant		
Lèvres du cache-poussière de l'axe de pivotement du bras oscillant		
Paliers à aiguilles du bras/articulation de l'amortisseur		
Lèvres du cache-poussière du bras/articulation de l'amortisseur		
Surface glissante du joint du bras du kick		
Surface glissante de l'axe de pivotement du levier de frein		
Surface glissante de l'axe de pivotement de la béquille latérale		
Surface glissante de l'axe de pivotement de la pédale de frein		
Roulements des rouleaux de tension de la chaîne		
Surface glissante de l'axe de pivotement du levier d'embrayage		
Filetage de l'axe des roues		
Surface de la clavette du joint des étriers		
Surface glissante du câble de l'accélérateur et tambour du câblage de l'accélérateur	Huile moteur 4 temps	
Intérieur du circuit hydraulique de freinage	Liquide de frein DOT 4	
Intérieur du circuit hydraulique de l'embrayage		
Cartouche du filtre à air	Huile spécifique pour les filtres à air	
Surface glissante du câble d'accélérateur	Lubrifiant pour câbles	
Poignées du guidon	Honda Bond A ou équivalent	

Élément	Matériau	Observ.
Filetage de la vis de butée du tendeur de la chaîne secondaire	Produit frein filet	
Filetage de la vis du collier de la béquille latérale		
Filetage de la vis de montage du patin de guidage de la chaîne secondaire		
Filetage de la vis de l'agrafe du flexible du frein arrière		
Filetage des vis du ventilateur de refroidissement		

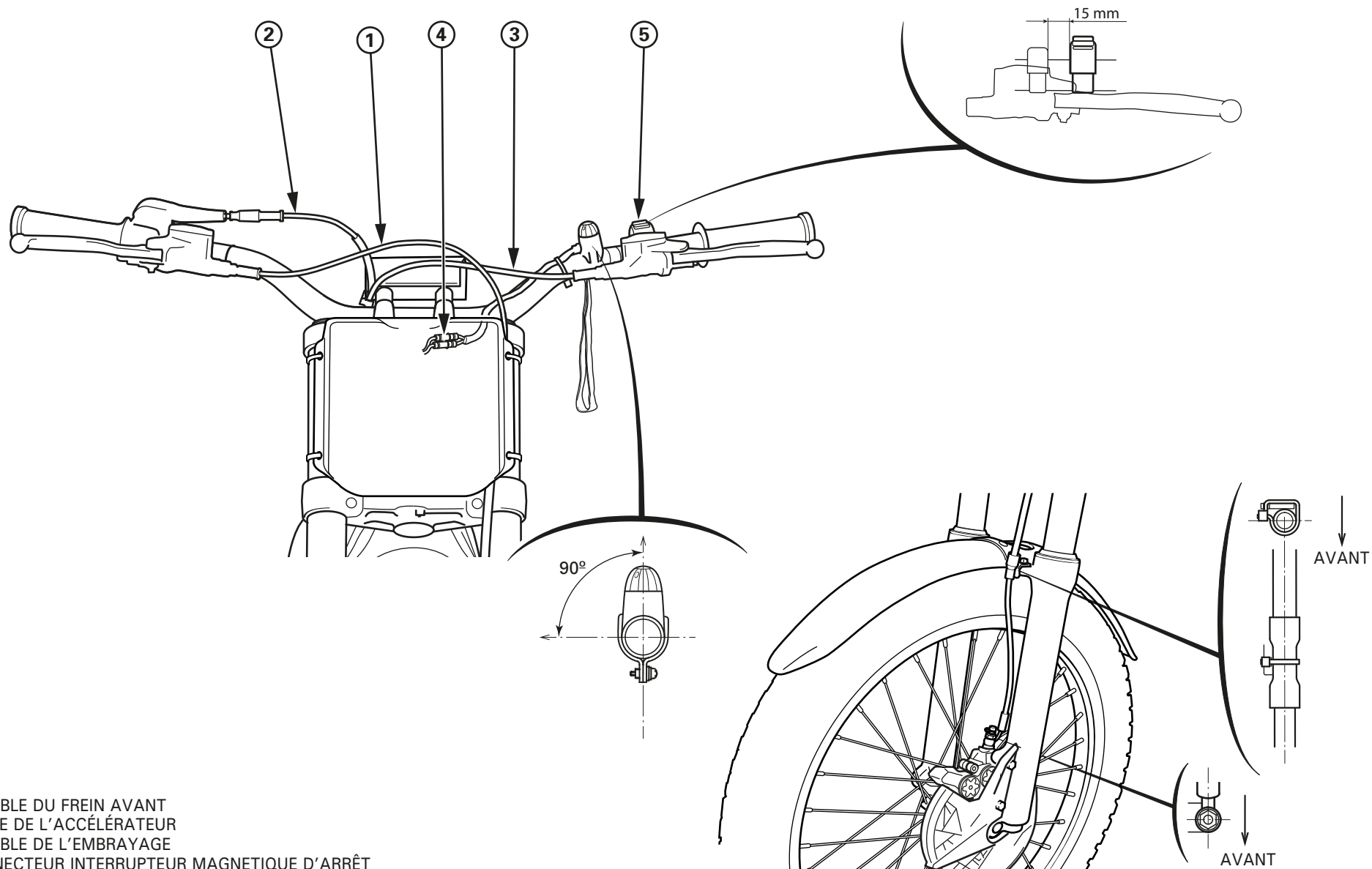
Cheminement de câbles et branchements (ED/2ED)



- (1) FLEXIBLE DU FREIN AVANT
- (2) CÂBLE DE L'ACCÉLÉRATEUR
- (3) FLEXIBLE DE L'EMBRAYAGE
- (4) CONNECTEUR INTERRUPTEUR MAGNETIQUE D'ARRÊT

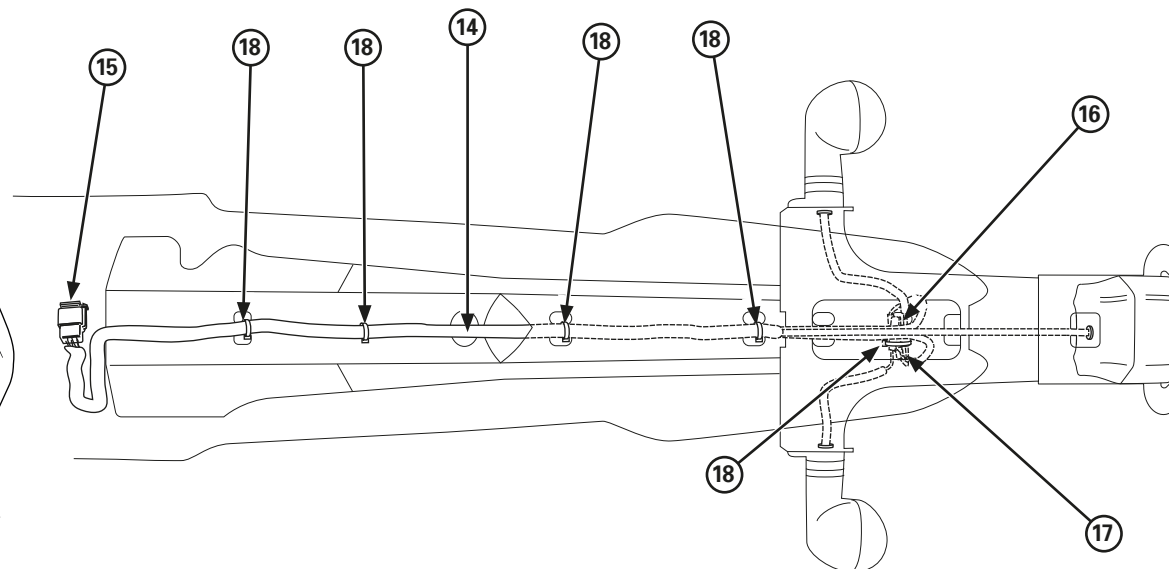
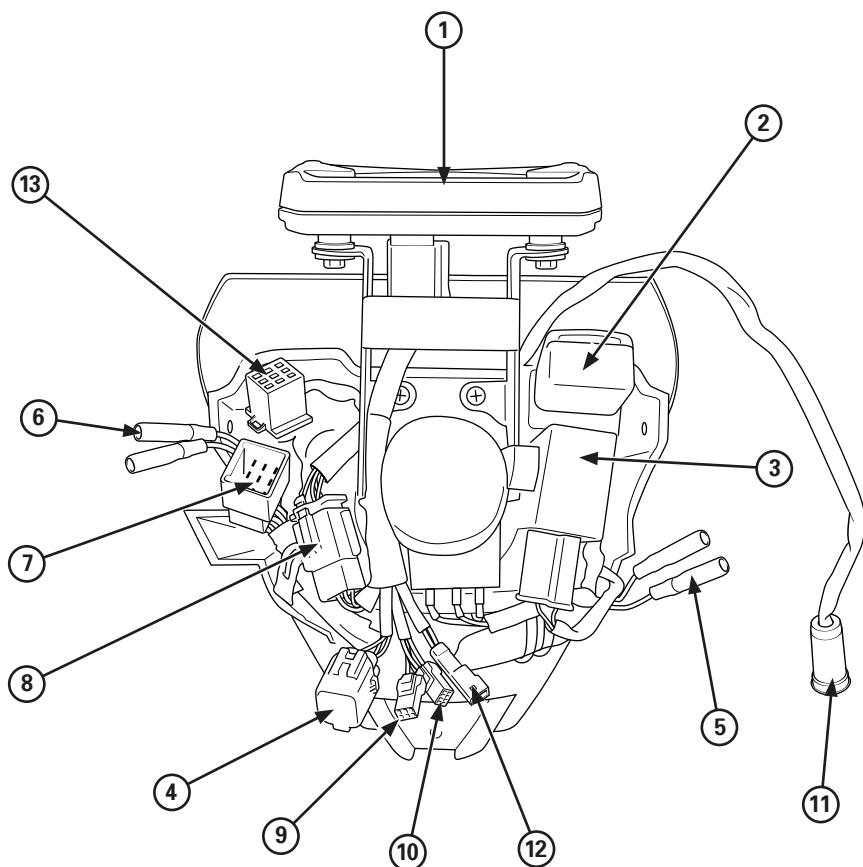
Instructions

Cheminement de câbles et branchements (3ED/4ED)



- (1) FLEXIBLE DU FREIN AVANT
- (2) CÂBLE DE L'ACCÉLÉRATEUR
- (3) FLEXIBLE DE L'EMBRAYAGE
- (4) CONNECTEUR INTERRUPTEUR MAGNETIQUE D'ARRÊT
- (5) INTERRUPTEUR DE CARTOGRAPHIE MOTEUR

Cheminement de câbles et branchements (ED/2ED)

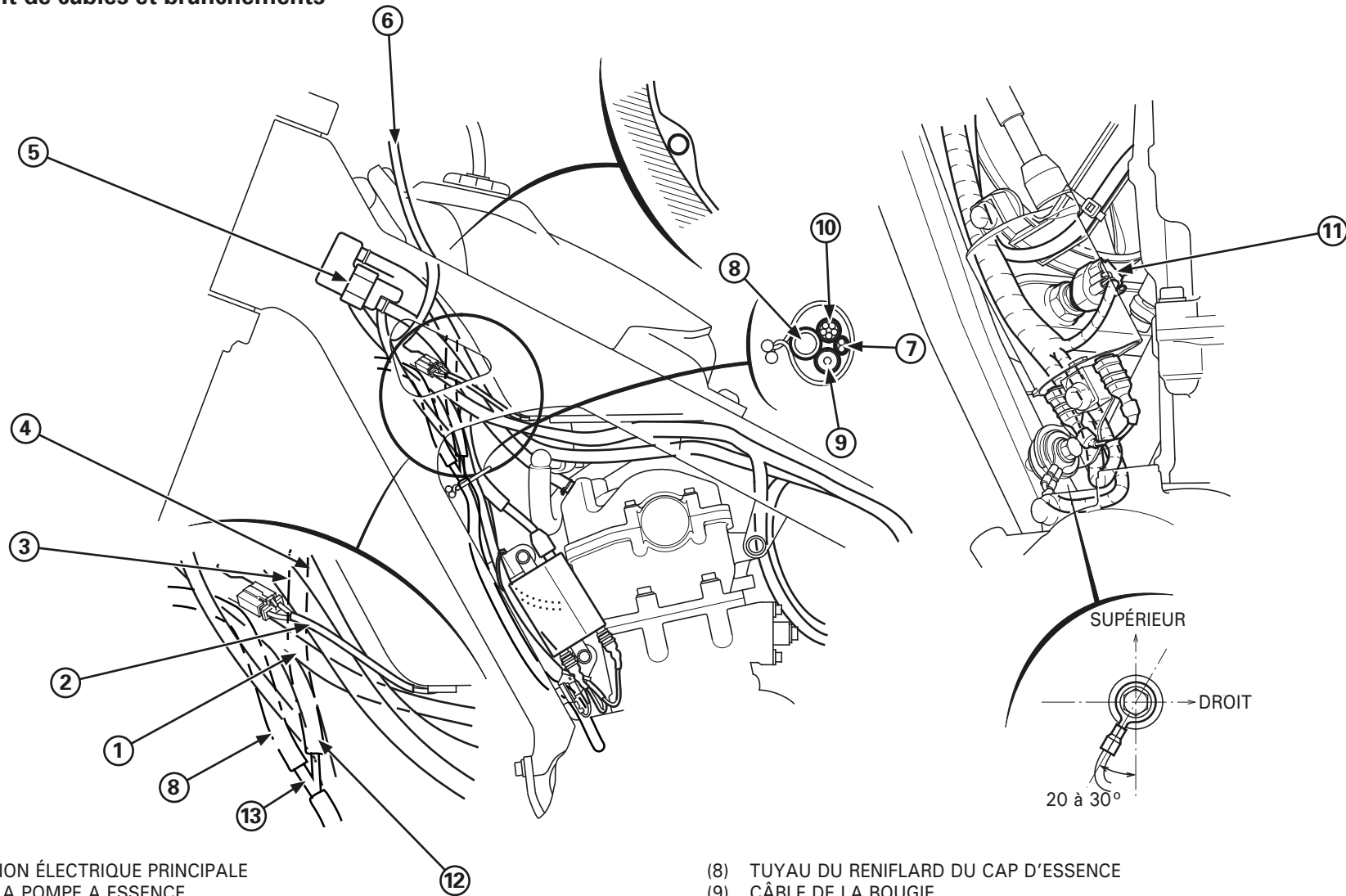


- (1) COMPTEUR DE VITESSE
- (2) RELAIS D'ALLUMAGE
- (3) RELAIS D'INTERMITTENCE
- (4) CONNECTEURS 4P OBD
- (5) CONNECTEURS CLIGNOTANT AVANT DROIT
- (6) CONNECTEURS CLIGNOTANT AVANT GAUCHE
- (7) CONNECTEURS 9P SOUS-INSTALLATION
- (8) CONNECTEURS 6P COMPTEUR DE VITESSE
- (9) CONNECTEURS 3P CAPTEUR DE VITESSE
- (10) CONNECTEURS 4P MIL
- (11) CONNECTEUR INTERRUPTEUR FREIN AVANT
- (12) CONNECTEURS 2P (INACTIF)
- (13) CONNECTEURS 9P INTERRUPTEUR DES FEUX

- (14) INSTALLATION VOYANT
- (15) CONNECTEUR INSTALLATION VOYANT
- (16) CONNECTEURS CLIGNOTANT ARRIÈRE DROIT
- (17) CONNECTEURS CLIGNOTANT ARRIÈRE GAUCHE
- (18) ATTACHE

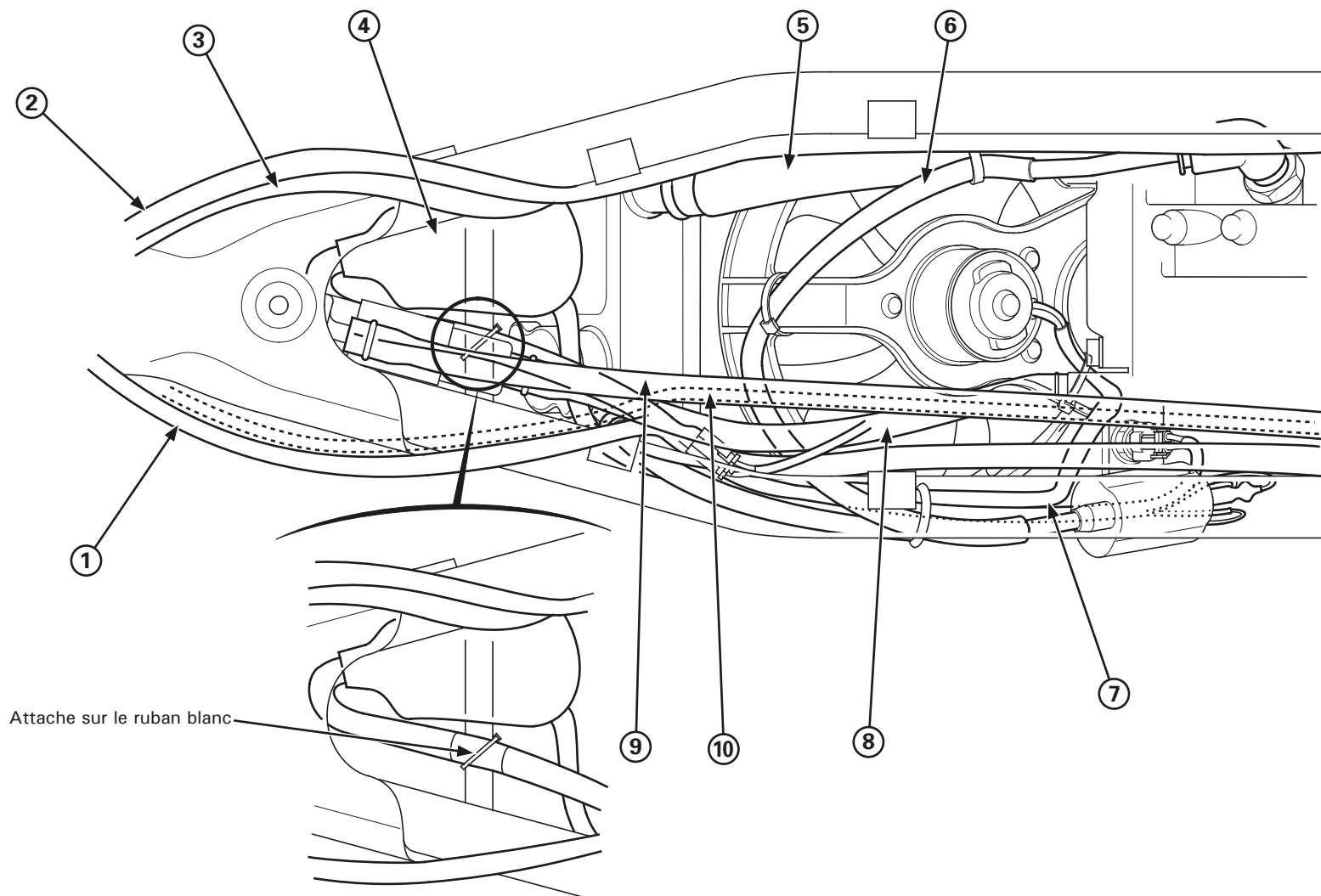
Instructions

Cheminement de câbles et branchements



- (1) INSTALLATION ÉLECTRIQUE PRINCIPALE
- (2) CÂBLE DE LA POMPE A ESSENCE
- (3) MANCHON DU RENIFLARD DU CULASSE
- (4) FILTRE À AIR TUBE DE BOÎTE DE RENIFLARD
- (5) RÉSERVOIR DE CONDENSATION D'HUILE
- (6) CÂBLE DU CONTACTEUR D'ARRÊT MOTEUR
- (7) CÂBLE DU MOTEUR DU VENTILATEUR

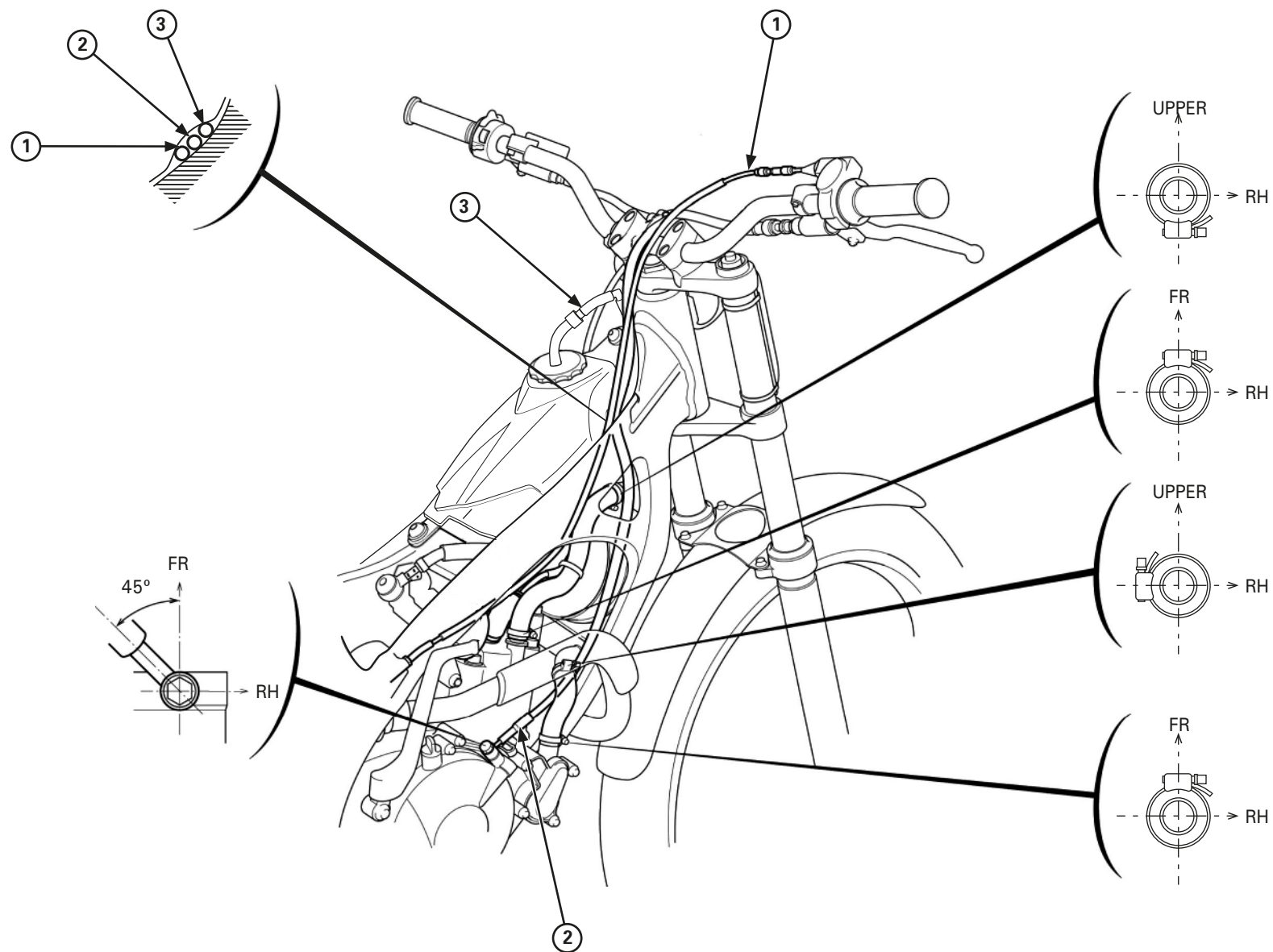
- (8) TUYAU DU RENIFLARD DU CAP D'ESSENCE
- (9) CÂBLE DE LA BOUGIE
- (10) INSTALLATION ÉLECTRIQUE (À LA BOBINE D'ALLUMAGE)
- (11) CAPTEUR ECT
- (12) TUYAU DU RENIFLARD DU RESERVOIR D'ESSENCE (ED/2ED)
- (13) CONNECTEUR DE TUYAUTERIE (ED/2ED)



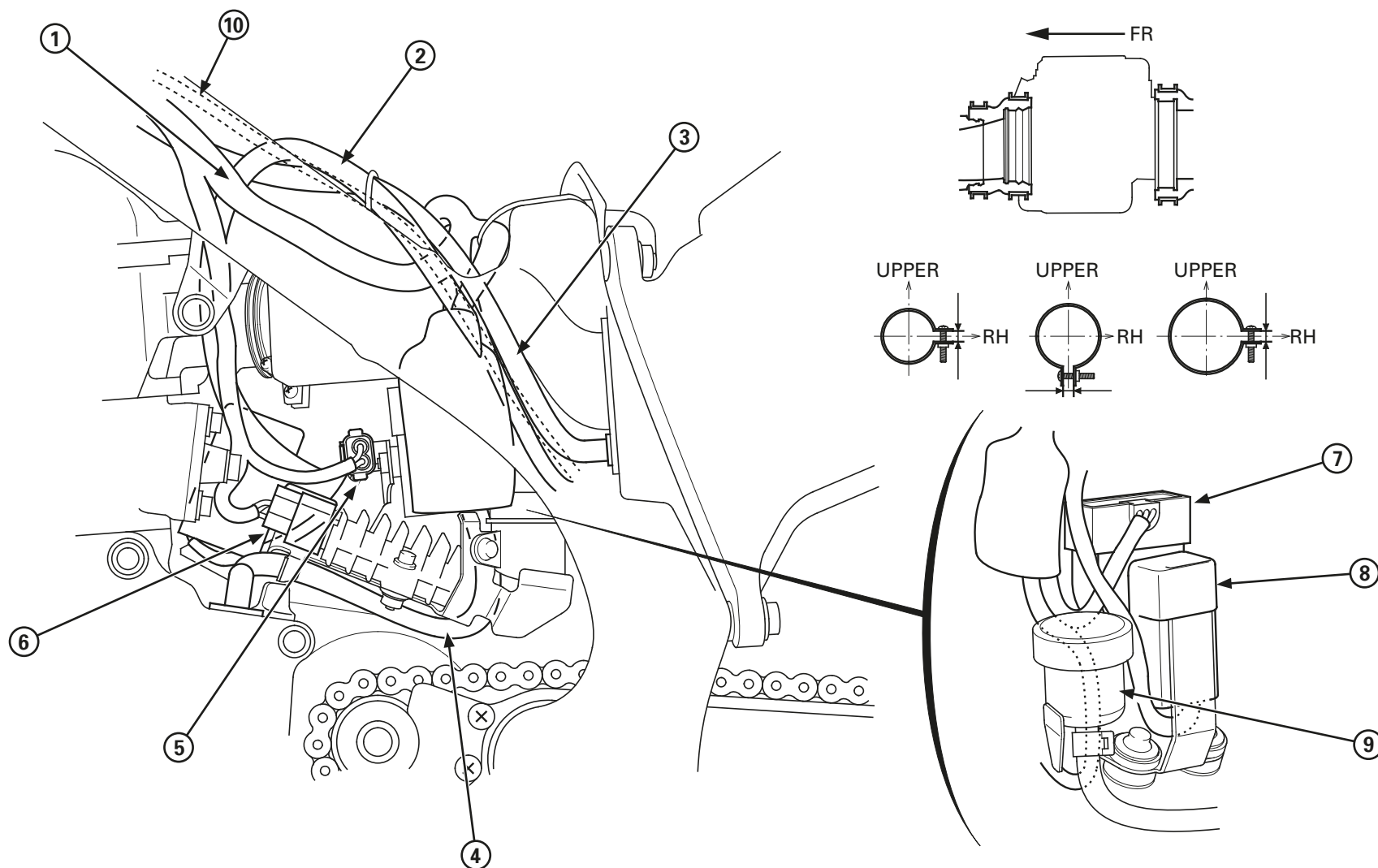
- (1) INSTALLATION ÉLECTRIQUE
- (2) CÂBLE DE L'ACCÉLÉRATEUR
- (3) FLEXIBLE DE L'EMBRAYAGE
- (4) PROTECTION DU CONNECTEURS
 - CONNECTEUR 2P DU MOTEUR DU VENTILATEUR
 - CONNECTEUR 4P D'ALIMENTATION / CARTOGRAPHIE
 - CONNECTEUR 2P DU TEMPÉRATURE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT (ED/2ED)

- (5) DURITE SUPÉRIEURE DU RADIATEUR
- (6) CÂBLE DE LA BOUGIE
- (7) CÂBLE DU MOTEUR DU VENTILATEUR
- (8) MANCHON DU RENIFLARD DU CULASSE
- (9) MANCHON DU RENIFLARD DU BOITE FILTER
- (10) CÂBLE CAPTEUR DE VITESSE (ED/2ED)

Instructions

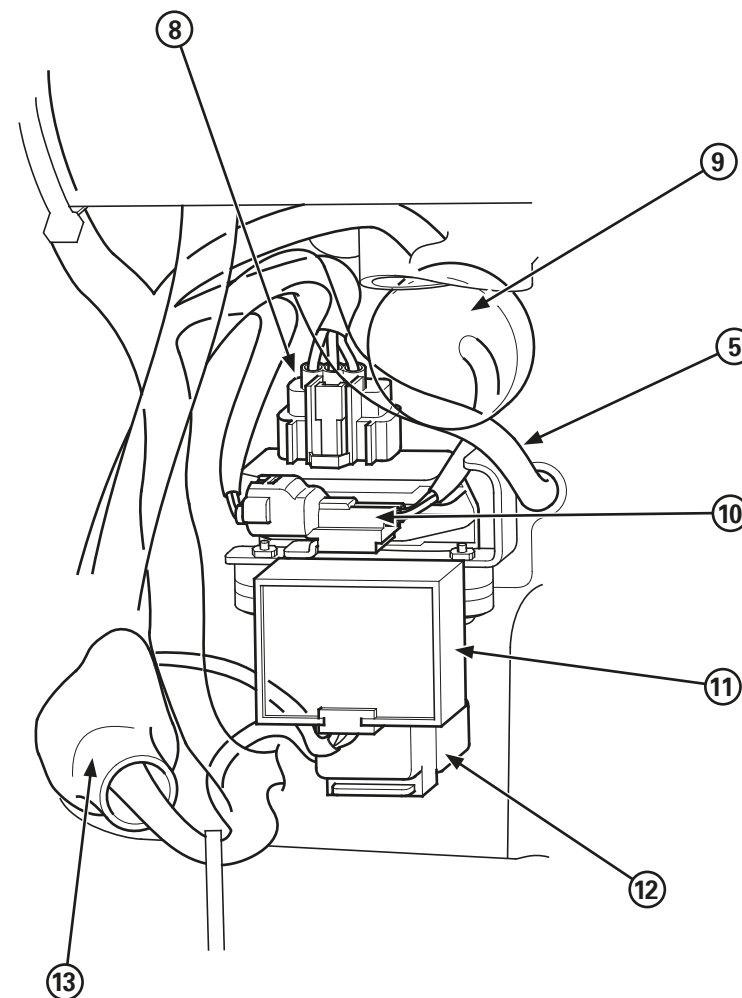
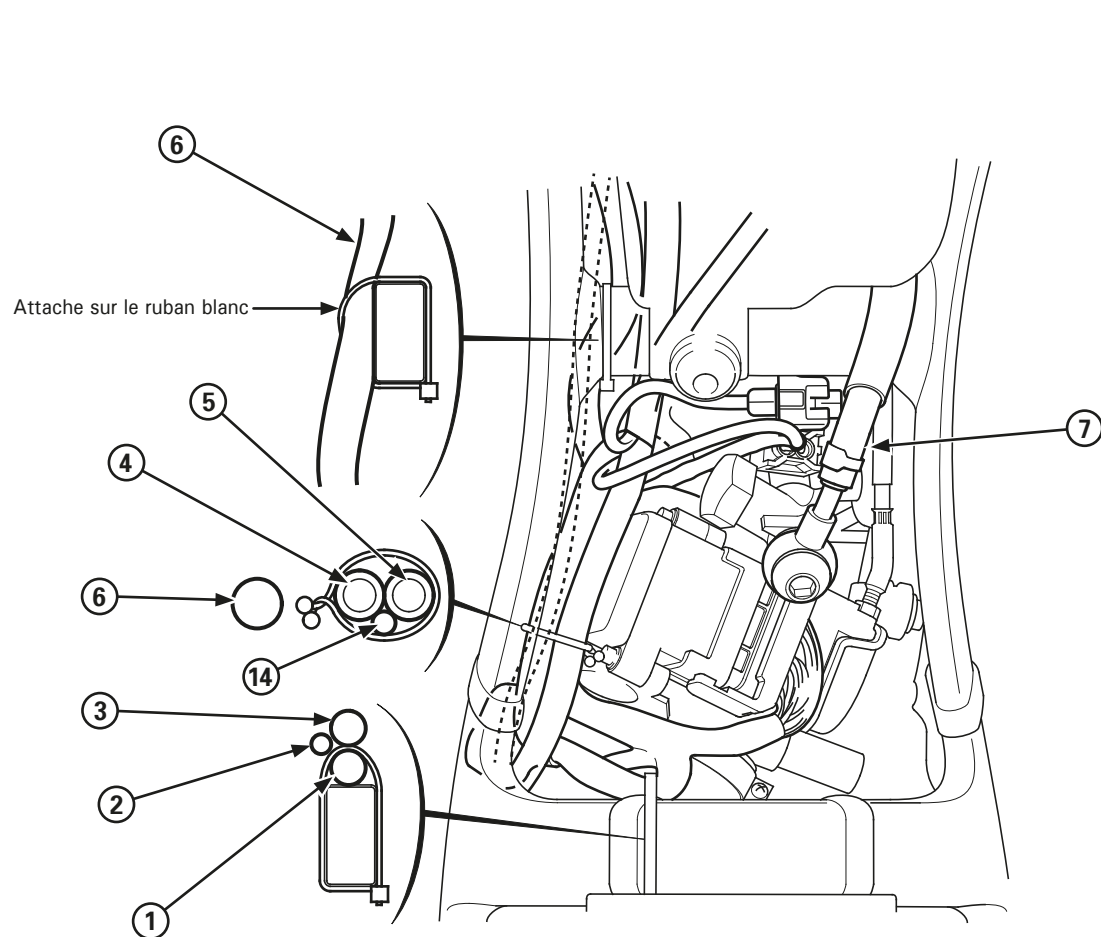


- (1) CÂBLE DE L'ACCÉLÉRATEUR
- (2) FLEXIBLE DE L'EMBRAYAGE
- (3) MANCHON DU RENIFLARD DU RÉSERVOIR D'ESSENCE



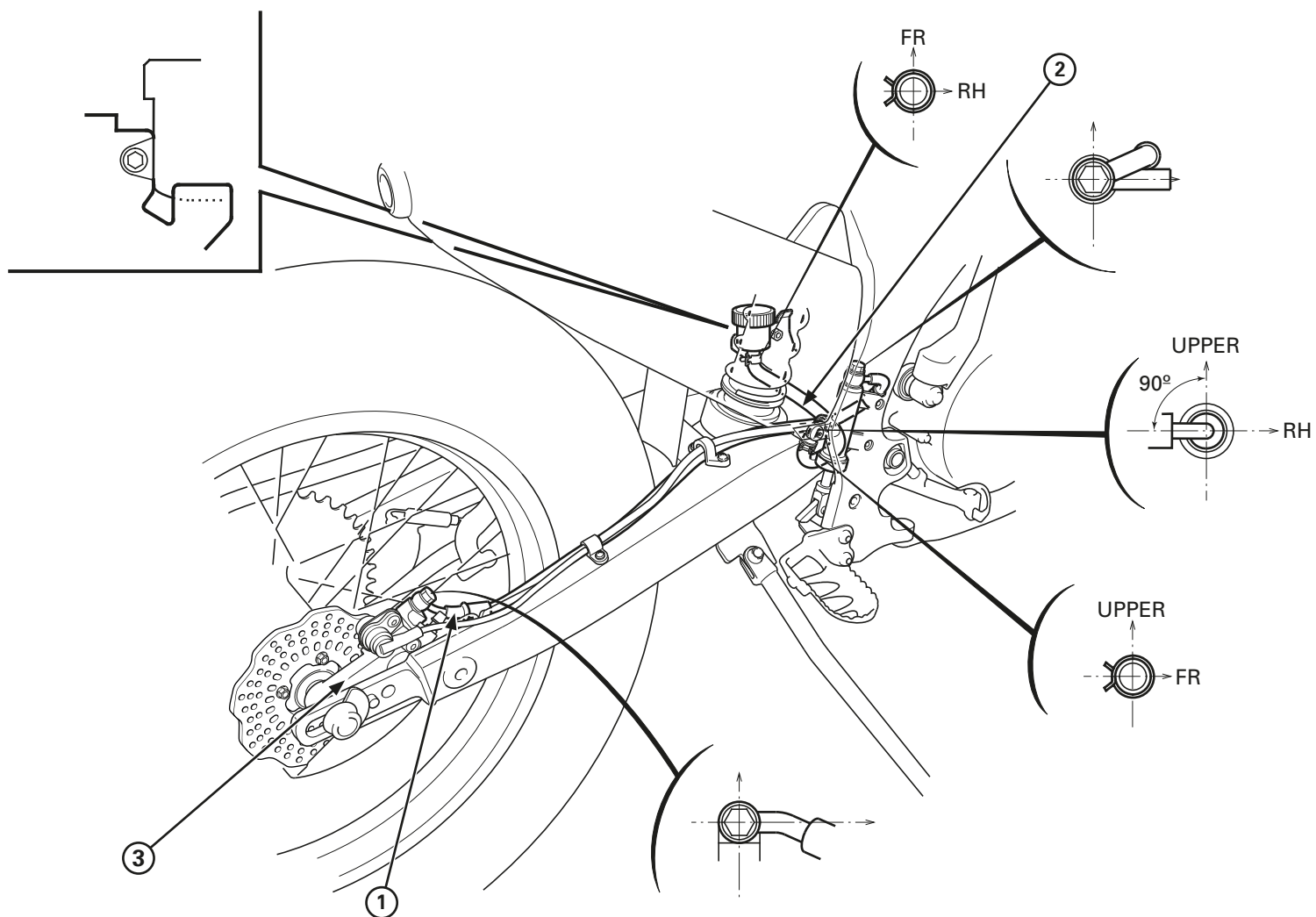
- (1) INSTALLATION ÉLECTRIQUE PRINCIPALE
- (2) TUBE DU RENIFLARD DE LA TRANSMISSION
- (3) MANCHON DU RENIFLARD DU BOITE FILTER
- (4) CÂBLE DE L'ALTERNATEUR
- (5) CONNECTEUR 2P (NOIR) DU CONDENSATEUR

- (6) CONNECTEUR 5P (NOIR) DU REDRESSEUR/RÉGULATEUR
- (7) CAPTEUR DE L'ANGLE D'INCLINAISON
- (8) RELAIS DU MOTEUR DU VENTILATEUR
- (9) RÉSERVOIR DU FREIN ARRIÈRE
- (10) CÂBLE CAPTEUR DE VITESSE (ED/2ED)

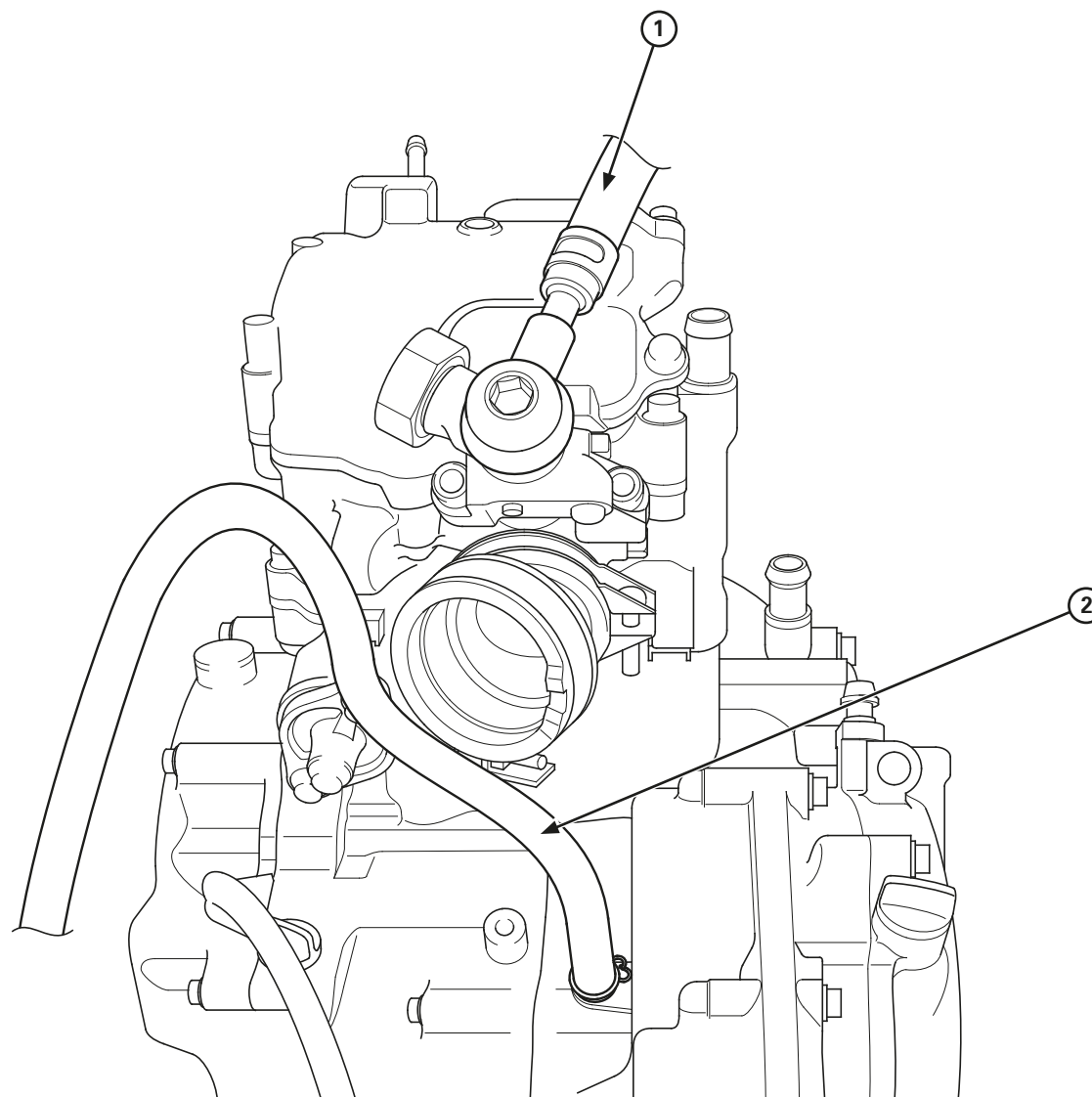


- (1) INSTALLATION ÉLECTRIQUE PRINCIPALE (AU COUVERCLE DU CONNECTEUR)
- (2) INSTALLATION ÉLECTRIQUE PRINCIPALE (AU RELAIS)
- (3) INSTALLATION ÉLECTRIQUE PRINCIPALE (À L'ÉCU)
- (4) DOUILLE DU RENIFLARD DU BOÎTIER À FILTRE
- (5) TUBE DU RENIFLARD DE LA TRANSMISSION
- (6) INSTALLATION ÉLECTRIQUE
- (7) DURITE D'ALIMENTATION EN ESSENCE

- (8) CONNECTEUR 5P (NOIR) DU REDRESSEUR/RÉGULATEUR
- (9) CONDENSATEUR
- (10) CONNECTEUR 2P (NOIR) DU CONDENSATEUR
- (11) CAPTEUR D'ANGLE D'INCLINAISON
- (12) RELAIS DU MOTEUR DU VENTILATEUR
- (13) COUVERCLE DU CONNECTEUR
- (14) CÂBLE CAPTEUR DE VITESSE (ED/2ED)



- (1) FLEXIBLE DU FREIN ARRIÈRE
- (2) DURITE DU RÉSERVOIR DE FREIN ARRIÈRE
- (3) CAPTEUR DE VITESSE (ED/2ED)



- (1) DURITE D'ALIMENTATION EN ESSENCE
- (2) TUBE DU RENIFLARD DE LA TRANSMISSION

3. Service et entretien

Programme d'entretien

Effectuer une inspection avant la conduite à chaque période d'entretien programmé.

I : Inspecter et nettoyer, ajuster, lubrifier ou remplacer au besoin. **N** : Nettoyer, **R** : Remplacer, **L** : Lubrifier

Élément	Périodicité	À chaque course ou environ 2,5 h	Toutes les 6 courses environ 15 h	Tous les 6 mois	Toutes les années	Observations
Circuit d'alimentation		I				
Filtre à carburant					I	
Nettoyage sous les cache-poussières de la suspension avant				I		
Fonctionnement de la poignée des gaz		I				
Filtre à air		C				Vérifier le filtre à air après avoir conduit
Bougie		I	R			
Jeu aux soupapes				I		I: Après le premier rodage
Huile moteur		I	R			R: Après le premier rodage
Filtre à huile du moteur.			R			R: Après le premier rodage
Crépine du filtre à huile du moteur			I			
Régime de ralenti du moteur		I				
Huile de boîte			R			
Liquide de refroidissement du radiateur		I			R	
Circuit de refroidissement		I			R	
Piston			I		R	
Segments de piston			I	R		
Chaîne secondaire		I, L				
Patin de guidage/tendeur de chaîne secondaire		I				
Pignon/couronne de boîte		I				
Liquide de frein		I		R		
Usure des plaquettes de frein		I				
Circuit de freinage		I				
Liquide d'embrayage		I				
Système d'embrayage		I				
Câbles de commande		I, L				
Pot d'échappement et silencieux		I	C			
Suspension		I	C			S'assurer que le roulement sphérique n'est pas endommagé.
Biellettes/articulation de l'amortisseur		I	C			
Amortisseur (pression d'azote)				I		
Huile de fourche		I		R		
Roues/pneus		I				
Roulement de la colonne de direction		I				
Écrous, vis, dispositifs de fixation		I				

Contrôle avant la conduite

Pour votre propre sécurité, il est très important de consacrer quelques minutes, avant la conduite, à contrôler l'état de votre COTA 301RR.



MISE EN GARDE

Un mauvais entretien de la COTA 301RR ou tout manquement à la réparation d'un défaut avant la conduite peut provoquer un accident dont le résultat pourrait être de graves blessures, voire la mort.

Toujours effectuer un contrôle avant la conduite et avant une course pour corriger tout problème éventuel.

Avant de monter sur la COTA 301RR, il faut vérifier les points suivants:

- Fuites d'essence, d'huile et d'eau
- Niveau correct du liquide de refroidissement
- Degré thermique correct, incrustations de calaminesur la bougie et capuchons de bougie bien branchés
- Fonctionnement de l'embrayage
- Bon état des roulements de la colonne de direction et des pièces annexes
- Dommages ou déformation du cadre
- Bon fonctionnement de la poignée des gaz et du papillon des gaz
- Bon état des pneus et pression de gonflage correcte
- Bon fonctionnement de la fourche avant et de la suspension arrière
- Bon fonctionnement des freins avant et arrière
- Tension et lubrification correctes de la chaîne secondaire
- Défaut ou usure du patin de guidage de la chaîne secondaire et du rouleau
- Bien serrer les vis et les autres dispositifs de fixation

Service et entretien

Contrôle de chauffe

Lors de la chauffe du moteur, vérifier les points suivants:

- Ne pas faire tourner le moteur à un régime supérieur à ce qui est nécessaire, car ceci pourrait l'endommager.
- S'assurer qu'il n'y a pas de fuite d'essence, d'huile et d'eau.
- Faire chauffer le moteur pendant quelques minutes jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale de fonctionnement et qu'il réponde en douceur à la poignée des gaz.

Contrôle pendant la conduite

Durant la conduite de la COTA, vérifier les points suivants:

- Système de contrôle
- Capacité de freinage

Contrôle après la conduite

Après la conduite de la COTA, vérifier les points suivants:

- Couleur de la bougie et de la tête du piston.
- Signes de détonation
- Fuites d'essence, d'huile et d'eau
- Vis et écrous desserrés ou manquant

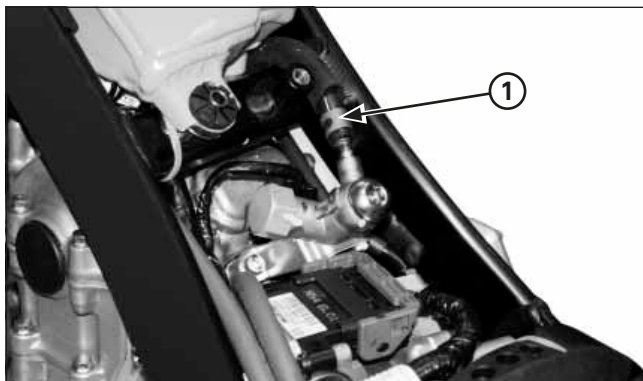
Pièces de rechange

Pièces devant être remplacées périodiquement

Élément	Périodicité de remplacement	Cause
Moteur		
Bougie/capuchon de bougie	Toutes les 6 courses	Pollution ou émulsion
Huile moteur	Toutes les 6 courses	
Filtre à huile de moteur	Toutes les 6 courses	
Huile de boîte	Toutes les 6 courses	
Piston	Chaque année	Défaut ou usure de la jupe
Segment de piston usés	Tous les 6 mois	Coupes de segment endommagées
Liquide de refroidissement du radiateur	Chaque année	
Cadre		
Liquide de fourche avant	Tous les 6 mois	

Pièces à usure rapide/jetables

Élément	Cause
Moteur	
Disque d'embrayage	Usure ou décoloration
Ressort d'embrayage	Fatigue
Pignon de sortie de boîte	Usure ou défaut
Cadre	
Pneu avant/arrière	Usure
Plaquette de frein	Usure
Patin de guidage de chaîne	Usure
Couronne de sortie de boîte	Usure ou défaut
Chaîne secondaire	Étirement ou usure

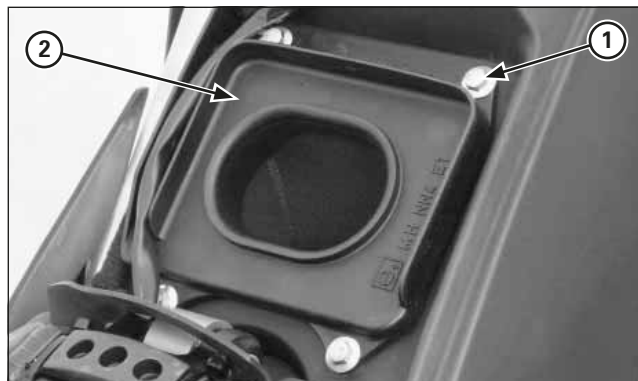


(1) DURITE D' ALIMENTATION EN ESSENCE

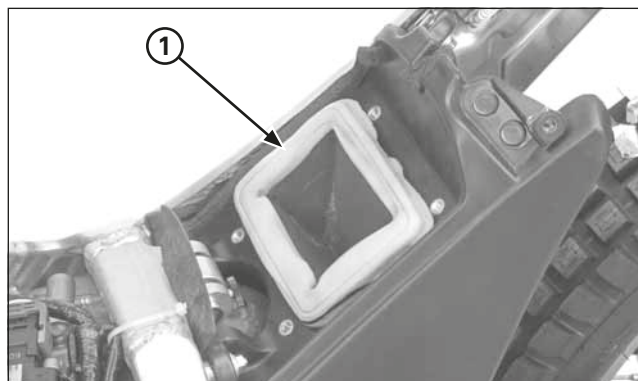
Circuit d'alimentation

Démonter le garde-boue arrière.

S'assurer que la durite d'alimentation en carburant n'est pas fissurée ou détériorée et qu'elle ne présente pas de fuites.



(1) VIS
(2) COUVERCLE DU BOÎTIER DU FILTRE À AIR

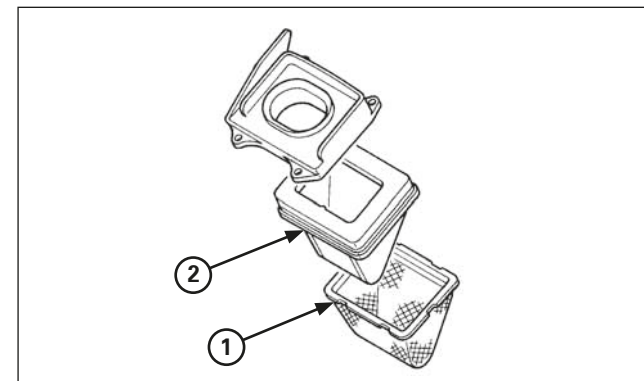


(1) ÉLÉMENT DU FILTRE À AIR

Filtre à air

Démonter le garde-boue arrière.
Retirer les quatre vis et le couvercle du boîtier du filtre à air.

Extraire le bloc de l'élément du filtre à air de son boîtier.



(1) CRÉPINE
(2) ÉLÉMENT DU FILTRE À AIR

Retirer la crépine de l'élément du filtre à air. Vérifier si la crépine n'est pas endommagée et la remplacer en cas de besoin.

Décasser soigneusement l'élément du filtre à air avec un dissolvant de nettoyage non inflammable, puis le laver dans une solution d'eau chaude savonneuse (liquide vaisselle). Appliquez une huile spécifique pour les filtres à air sur l'élément et éliminer l'excédent. Nettoyer l'intérieur du boîtier du filtre à air.

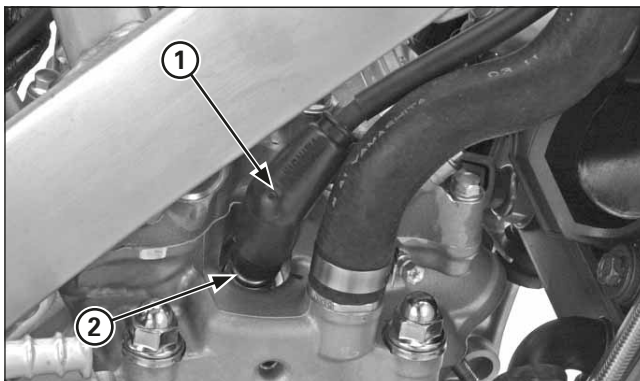
MISE EN GARDE

Ne jamais utiliser d'essence ou de dissolvants à point d'éclair bas pour nettoyer l'élément du filtre à air. Ceci pourrait provoquer une explosion ou un incendie. Tremper l'élément dans de l'huile de moteur et laisser égoutter l'excédent d'huile.

AVERTISSEMENT

Ne pas tordre l'élément pour essorer l'excédent d'huile. Il pourrait s'endommager si cette consigne n'est pas suivie.

L'installation s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.



(1) CAPUCHON DE BOUGIE
(2) BOUGIE

Bougie

L'utilisation d'une bougie au degré thermique incorrect peut endommager le moteur ou encrasser la bougie. Veiller à choisir une bougie adaptée aux différentes conditions de conduite.

Bougie standard: NGK: CR6EH-9

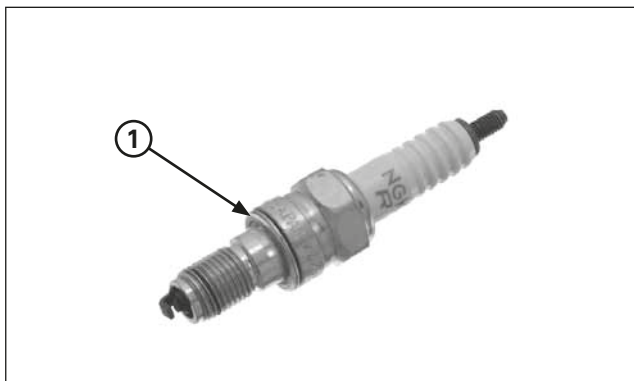
Écartement des électrodes

Retirer la bougie et mesurer l'écartement entre les électrodes de la bougie.

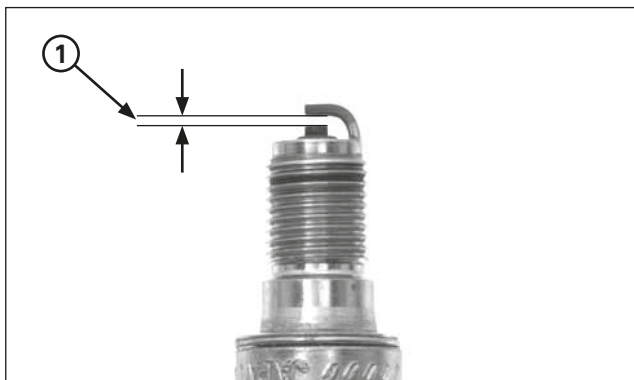
Standard: 0,8 – 0,9 mm

Remplacer la bougie si l'écartement de ses électrodes est différent de celui stipulé.
Installer et serrer la bougie.

Couple de serrage: 16 N·m (1,6 kgf·m)



(1) ISOLANT



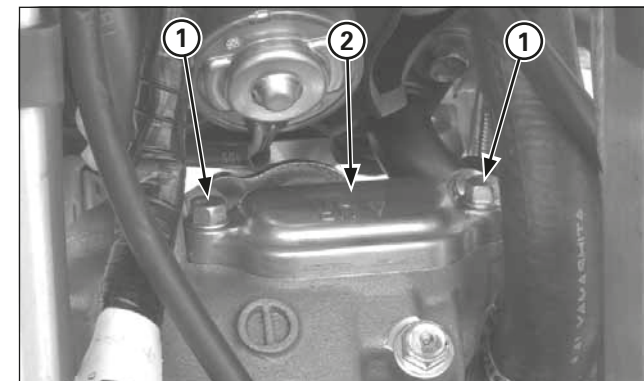
(1) ÉCARTEMENT DES ÉLECTRODES DE LA BOUGIE

Court-circuit provoquant des étincelles

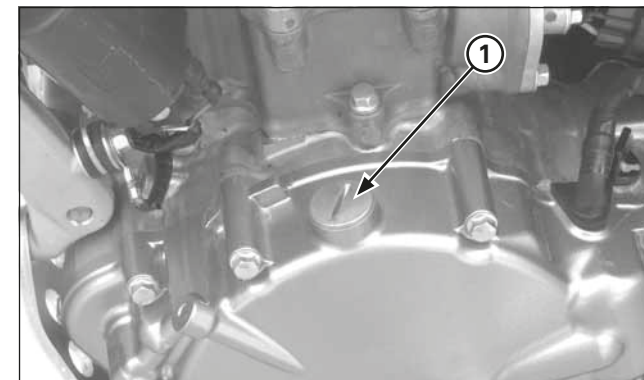
En cas d'allumage défectueux du moteur dû à la formation d'un arc électrique, changer la bougie et le capuchon.

Capuchon de bougie

Débrancher la bougie du capuchon.
Pour éviter les pannes d'allumage, nettoyer l'intérieur du capuchon avec un produit de nettoyage pour contacts électriques.



(1) VIS
(2) BOUCHON DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE DES CULBUTEURS



(1) BOUCHON/JOINT TORIQUE DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE

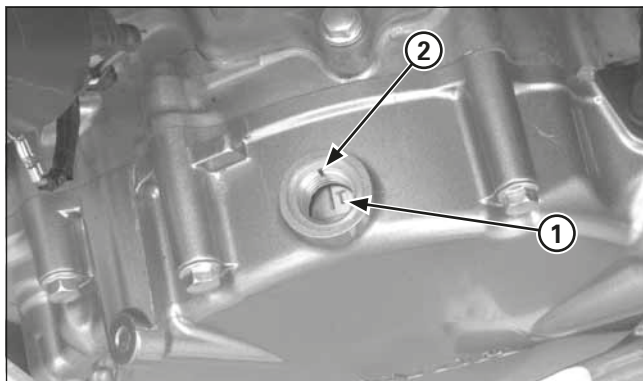
Jeu aux soupapes

Contrôle

Contrôler et régler le jeu aux soupapes lorsque le moteur est froid (au-dessous de 35 °C).

Déposer le bloc de l'injecteur/réservoir d'essence.
Retirer les vis et le bouchon de l'orifice de réglage des culbuteurs du couvre-culasse.

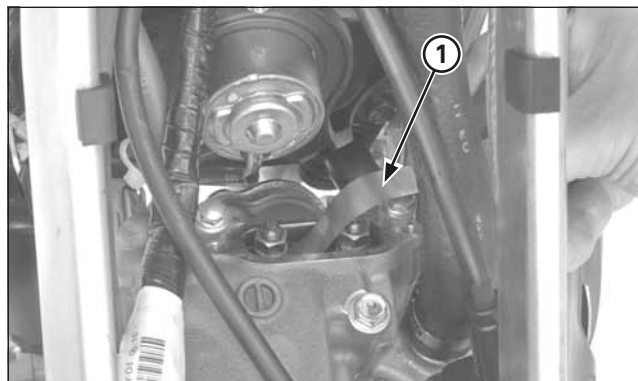
Retirer le bouchon de l'orifice de réglage et le joint torique.



(1) REPÈRE "T"
(2) REPÈRE DE RÉFÉRENCE

Actionner le kick et aligner le repère "T" du volant sur le repère de référence du cache du carter gauche.

S'assurer que le piston est en position TDC (point mort haut) pendant le temps de compression en déplaçant les culbuteurs.



(1) CALIBRE D'ÉPAISSEURS

Insérer un calibre d'épaisseurs entre le culbuteur et la queue de soupape et mesurer les jeux aux soupapes d'admission et d'échappement.

Jeu aux soupapes:

Admission: $0,12 \pm 0,03$ mm
Échappement: $0,30 \pm 0,03$ mm

Les régler en desserrant le contre-écrou et en tournant la vis de réglage jusqu'à ce qu'elle effleure le calibre d'épaisseurs.

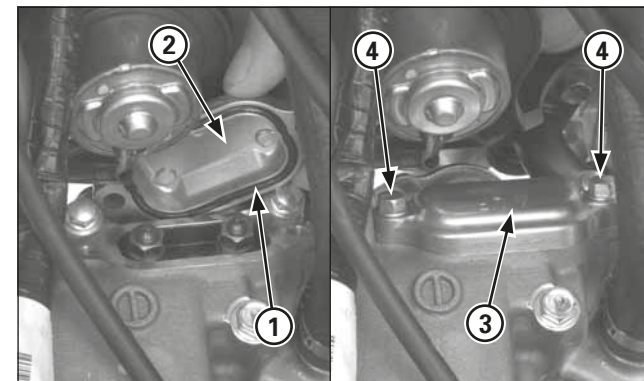
Outils:

Clé de réglage de soupapes, 10x12 mm 07708-0030200
(ou équivalente disponible dans le commerce)
Dispositif de réglage des soupapes B 07708-0030400

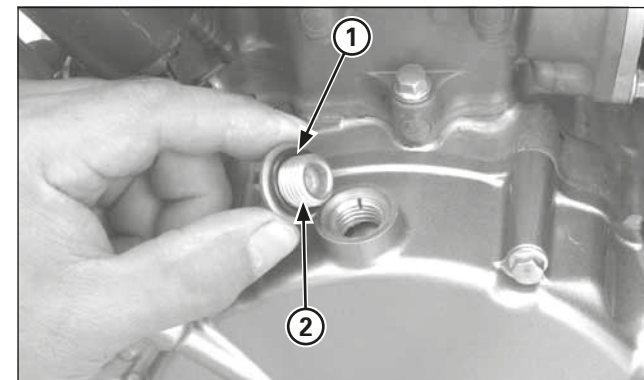
Après le réglage, resserrer le contre-écrou tout en fixant la vis de réglage.

Vérifier à nouveau le jeu aux soupapes.

Couple de serrage: 14 N·m (1,4 kgf·m)



(1) JOINT TORIQUE
(2) BOUCHON DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE DES SOUPAPES
(3) REPÈRE "UP" (4) VIS



(1) JOINT TORIQUE
(2) BOUCHON DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE

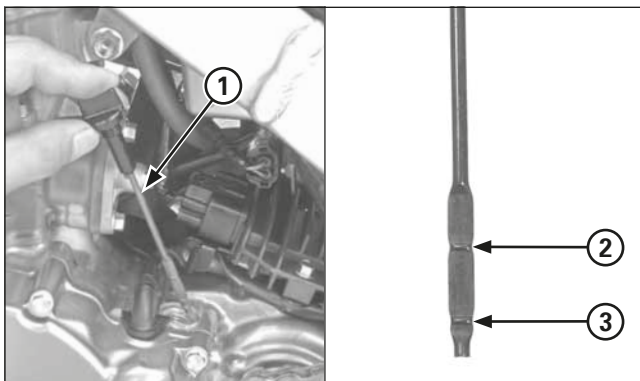
Vérifier si le joint torique du bouchon de l'orifice de réglage des soupapes est en bon état et le remplacer si nécessaire.

Enduire les joints toriques d'huile de moteur neuve et les installer dans les rainures du bouchon de l'orifice de réglage des soupapes.

Installer le bouchon de l'orifice de réglage des soupapes avec le repère "UP" vers le haut, puis remettre et visser fermement les vis.

Vérifier si le joint torique du bouchon de l'orifice de réglage est en bon état et le remplacer si nécessaire.

Installer et serrer le bouchon de l'orifice de réglage.



- (1) BOUCHON DE L'ORIFICE DE REMPLISSAGE D'HUILE/JAUGE DE NIVEAU D'HUILE
 (2) REPÈRE DE NIVEAU MAXIMUM
 (3) REPÈRE DE NIVEAU MINIMUM

Huile et filtre à huile de moteur

Contrôle du liquide de frein

Faire démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti environ 3 minutes.

Arrêter le moteur et attendre 3 minutes.

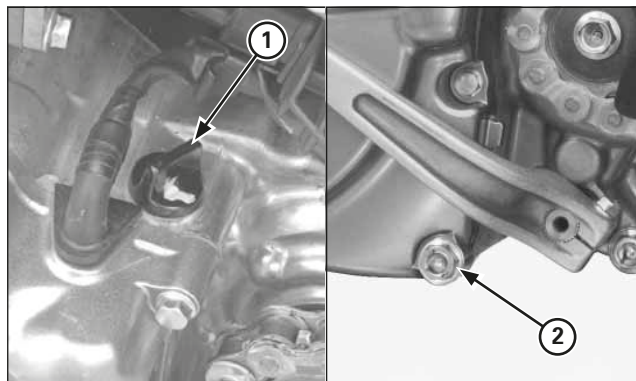
Mettre la moto en position verticale sur une surface nivelée.

Retirer le bouchon de l'orifice de remplissage d'huile/ jauge de niveau d'huile et essuyer l'huile avec un chiffon propre. Introduire la jauge de niveau sans la visser, la retirer et vérifier le niveau d'huile.

Si le niveau d'huile est proche du repère minimum de la jauge, voire au-dessous, rajouter de l'huile de moteur recommandée jusqu'au repère supérieur, dans l'orifice de remplissage d'huile.

Huile moteur préconisée:

Huile moto 4 temps Repsol 4T (SAE: 10W-30) ou équivalent



- (1) BOUCHON DE L'ORIFICE DE REMPLISSAGE D'HUILE / JAUGE DE NIVEAU D'HUILE
 (2) VIS DE VIDANGE/RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ

Vidange d'huile

Vidanger l'huile moteur avec le moteur chaud.

Appuyer la moto sur la béquille latérale.

Retirer les vis et la plaque de protection.

1. Enlever le bouchon de l'orifice de remplissage d'huile/jauge de niveau d'huile.
2. Placer un récipient sous la moto et démonter les vis de vidange du cache du carter gauche.
3. Une fois l'huile totalement vidangée, s'assurer que la rondelle d'étanchéité est en bon état et remonter la vis de vidange. Serrer la vis de vidange au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 22 N·m (2,2 kgf·m)

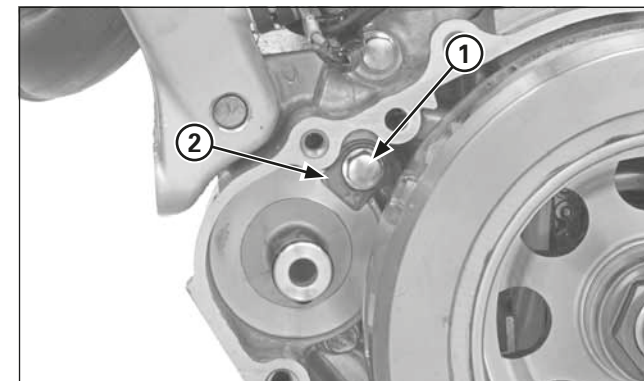
4. Verser lentement l'huile moteur recommandée dans l'orifice de remplissage d'huile.

Huile moteur préconisée:

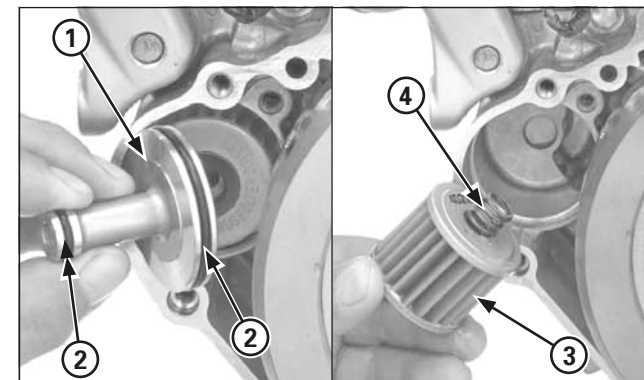
Huile moto 4 temps Repsol 4T (SAE: 10W-30) ou équivalent

**Capacité: 0,41 litre à la vidange
 0,44 litre au changement du filtre à huile
 0,60 litre après démontage**

Remettre en place le bouchon de l'orifice de remplissage d'huile/ jauge de niveau d'huile.



- (1) VIS
 (2) PLAQUE DE FIXATION



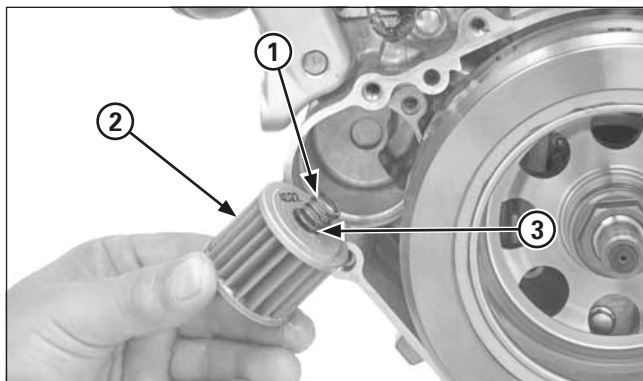
- (1) COUVERCLE DU FILTRE À HUILE
 (2) JOINTS TORIQUES
 (3) FILTRE À HUILE
 (4) RESSORT

Changement du filtre à huile

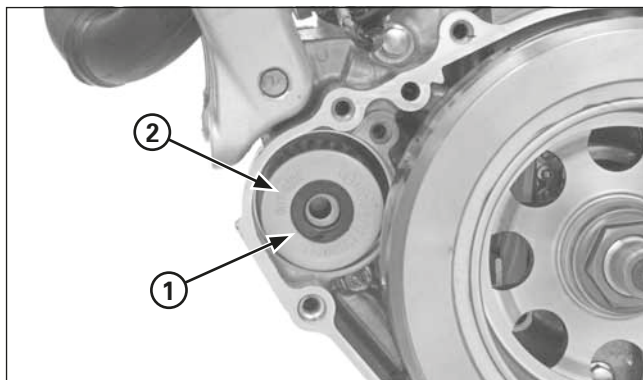
Démonter le cache du carter gauche (page 4-49).

Retirer le couvercle du filtre à huile, la vis et la plaque de fixation. Retirer le couvercle du filtre à huile et les joints toriques.

Retirer le filtre à huile et le ressort.



- (1) RESSORT
- (2) FILTRE À HUILE
- (3) GRAISSAGE

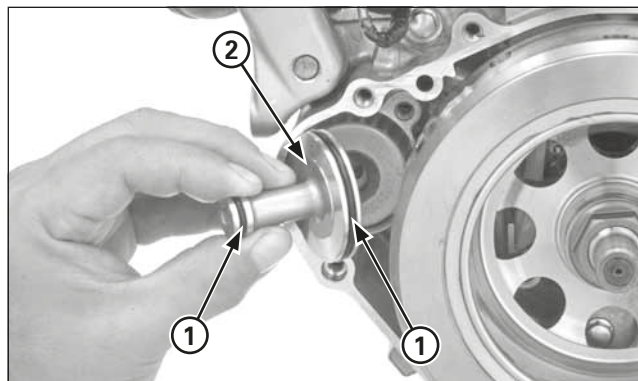


- (1) FILTRE À HUILE
- (2) REPÈRE "OUT SIDE"

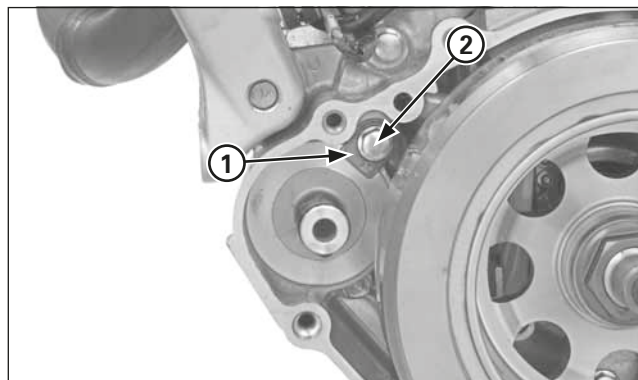
Graisser l'extrémité du ressort du filtre à huile (côté du filtre)
 Installer le ressort dans le filtre à huile neuf.

Installer le filtre à huile neuf à l'intérieur du cache gauche du carter avec le repère "OUT SIDE" vers l'extérieur.

L'installation du filtre à huile à l'envers pourrait endommager gravement le moteur.



- (1) JOINTS TORIQUES NEUFS
- (2) COUVERCLE DU FILTRE À HUILE

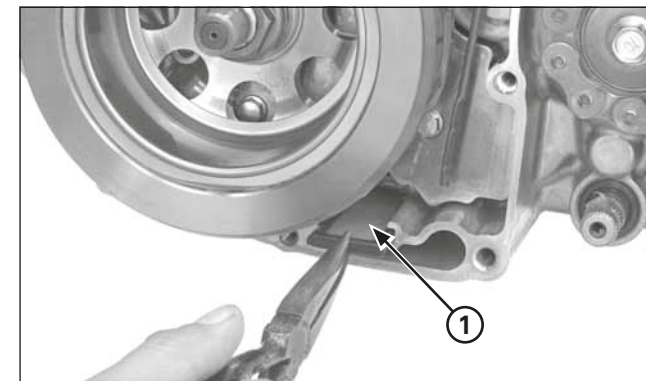


- (1) PLAQUE DE FIXATION
- (2) VIS

Installer les joints toriques neufs dans les rainures du couvercle du filtre à huile.

Remettre le couvercle du filtre à huile dans le carter gauche en alignant le rebord du couvercle sur la rainure du filtre à huile. S'assurer que le couvercle du filtre à huile est correctement installé dans le carter.

Installer la plaque de fixation et serrer la vis fermement.

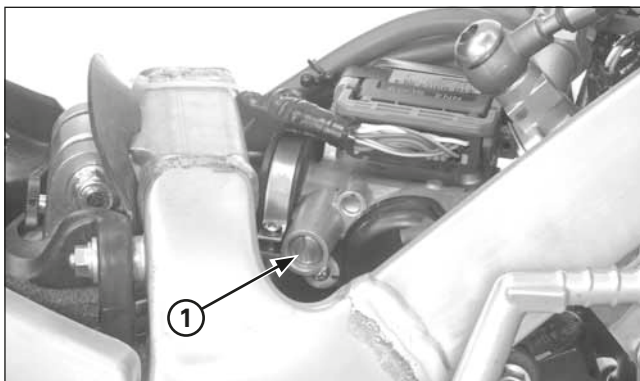


- (1) CRÉPINE DU FILTRE À HUILE

Nettoyage de la crépine du filtre à huile

Retirer la crépine du filtre à huile de la rainure du carter gauche. Nettoyer la crépine. Reposer la crépine. Faire attention au sens de la crépine.

Installer le cache du carter gauche en veillant à ne pas endommager le joint torique et le joint d'huile.



(1) VIS DE BUTÉE DE RALENTI

Régime de ralenti du moteur

Contrôler et régler le ralenti après avoir réalisé correctement tous les autres réglages du moteur.

Le moteur doit être chaud pour garantir la précision de la vérification et du réglage du ralenti. Dix minutes de conduite avec arrêts et démarrages répétés suffiront.

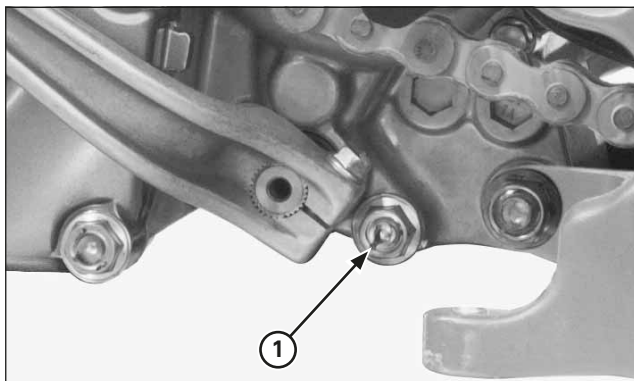
Faire chauffer le moteur jusqu'à ce que le ventilateur démarre, mettre la boîte de vitesses en position neutre et mettre la moto à la verticale.

Brancher un compte-tours et suivre les instructions d'utilisation de son fabricant.

Régime de ralenti: 1.800 ± 100 min⁻¹ (tr/min)

AVERTISSEMENT

Une vitesse de ralenti inadéquate entraînera des problèmes de démarrage.



(1) VIS DE VIDANGE

Huile de boîte

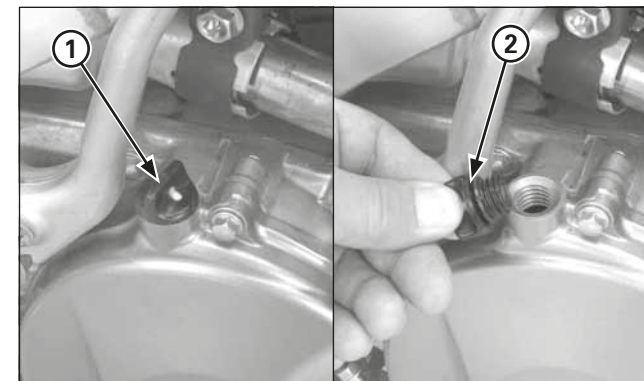
Vidange d'huile

- Il faut changer l'huile de boîte au minimum toutes les six courses, afin de garantir un rendement constant et de prolonger la durée de vie de la boîte et des pièces de l'embrayage.
- Faire chauffer le moteur avant de vidanger l'huile. Ceci garantira une vidange rapide et complète.

Retirer les vis et la plaque de protection.

1. Mettre la moto en position verticale sur une surface nivelée.
2. Retirer le bouchon de remplissage d'huile du couvercle de l'embrayage.
3. Placer un récipient sous le moteur pour récupérer l'huile, puis, retirer la vis de vidange et la rondelle d'étanchéité du cache gauche du carter.
4. Après la vidange complète de l'huile, reposer la vis de vidange avec une rondelle d'étanchéité neuve. Serrer la vis de vidange au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 22 N·m (2,2 kgf·m)



(1) BOUCHON DE REMPLISSAGE
(2) JOINT TORIQUE

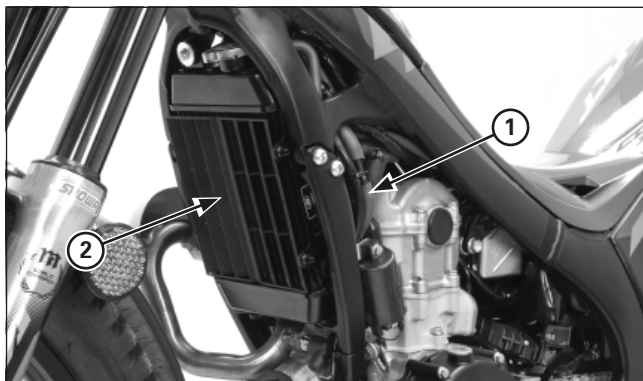
5. Verser de l'huile de boîte préconisée.

Huile de boîte recommandée:

- REPSOL MOTO TRANSMISSION (75W)
- ELF HTX740 (75W)

**Capacité: 0,54 litre à la vidange
0,57 litre après démontage**

S'assurer que le joint torique est en bon état et replacer le bouchon de remplissage d'huile.

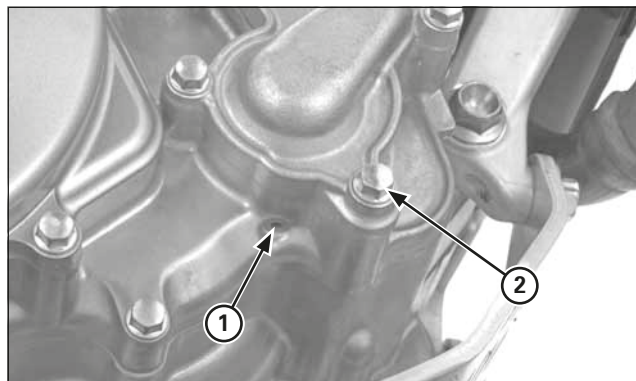


(1) TUYAU DE TROP-PLEIN
(2) RADIATEUR

Liquide de refroidissement

Contrôle du circuit de refroidissement

1. S'assurer que le circuit de refroidissement ne présente pas de fuite.
2. S'assurer que les durites d'eau ne sont ni fissurées ni endommagées et que leurs colliers ne sont pas desserrés.
3. Vérifier si le support du radiateur n'est pas desserré.
4. S'assurer que la durite de surpression est branchée et qu'elle n'est pas bouchée.
5. S'assurer que les ailettes du radiateur ne sont pas obstruées ou endommagées.



(1) ORIFICE DE CONTRÔLE
(2) VIS DE VIDANGE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT/RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ

6. Vérifier si l'orifice de contrôle du fond de la pompe à eau ne présente pas de fuite. S'assurer que l'orifice reste ouvert. En cas de fuite d'eau au niveau de l'orifice de contrôle, ceci signifie que le joint de la pompe à eau est endommagé. En cas de fuite d'huile au niveau de l'orifice de contrôle, ceci signifie que le joint d'huile est endommagé. Remplacer le joint de pompe à eau ou le joint d'huile (page 4-15).

Vidange du liquide de refroidissement

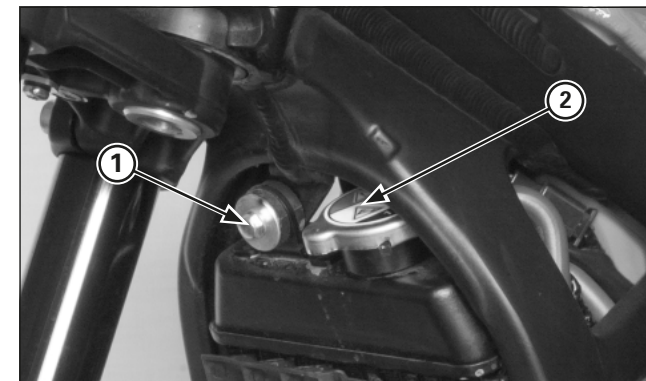


MISE EN GARDE

Ne pas ouvrir le bouchon du radiateur lorsque le moteur est encore chaud: le liquide de refroidissement pourrait éclabousser l'utilisateur et le brûler gravement.

Toujours laisser refroidir le moteur et le radiateur avant de retirer le bouchon de radiateur.

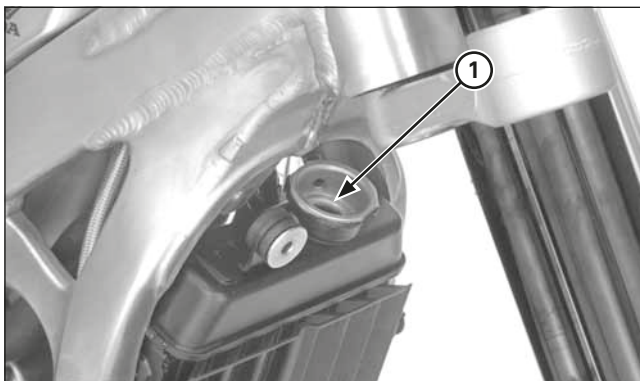
1. Enlever la vis de vidange du liquide de refroidissement et la rondelle d'étanchéité.



(1) VIS
(2) BOUCHON DU RADIATEUR

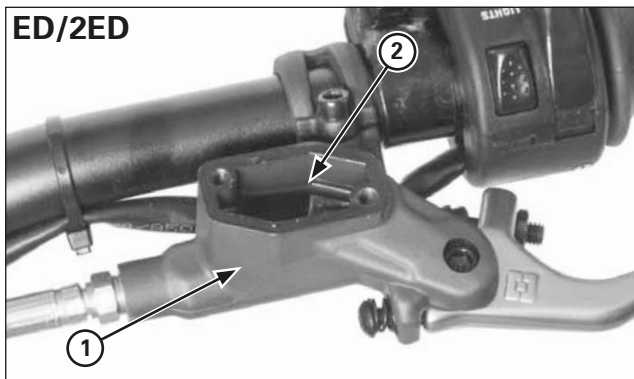
2. Dévisser la vis supérieure de montage du radiateur et tirer le radiateur vers l'avant, puis, retirer le bouchon du radiateur et vidanger le liquide de refroidissement.
3. Installer une rondelle d'étanchéité neuve et revisser la vis de vidange en la serrant au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 9,8 N·m (1,0 kgf·m)

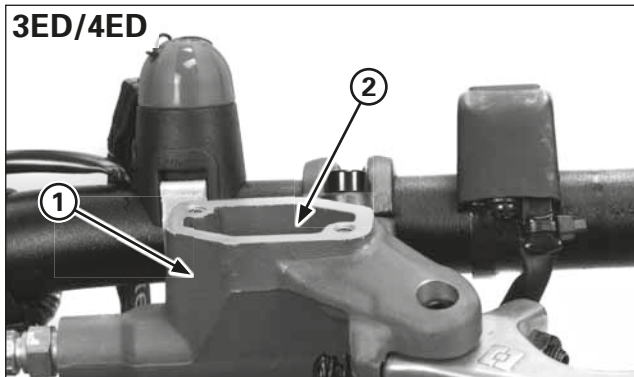


(1) GOULOT DE L'ORIFICE DE REMPLISSAGE

4. Remplir le radiateur de liquide de refroidissement jusqu'au goulot de l'orifice de remplissage.
5. Resserrer les durites du radiateur de façon alternée. Rajouter du liquide de refroidissement, si son niveau baisse.
6. Remplir le radiateur de liquide de refroidissement jusqu'au goulot de l'orifice de remplissage.
7. Après ce premier remplissage, faire démarrer le moteur et vérifier le niveau du liquide de refroidissement (page 1-3).



ED/2ED



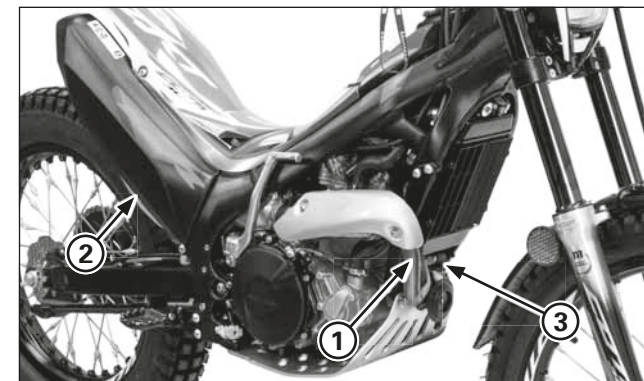
3ED/4ED

(1) RÉSERVOIR DU LIQUIDE D'EMBRAYAGE
(2) REPÈRE DE NIVEAU MINIMUM

Système d'embrayage

Contrôle du système

1. Actionner le levier d'embrayage et vérifier si le système ne contient pas d'air. Si le levier d'embrayage est un peu dur, trop souple ou semble spongieux, purger l'air du système.
2. Retirer le bouchon et le diaphragme du réservoir et vérifier le niveau du liquide d'embrayage. Si le niveau est bas, vérifier si la durite et les éléments de l'embrayage ne sont pas endommagés, détériorés ou fissurés ou s'ils ne présentent pas de signes évidents de fuite. Resserrer tous les éléments desserrés. Remplacer les durites et les éléments si besoin est.



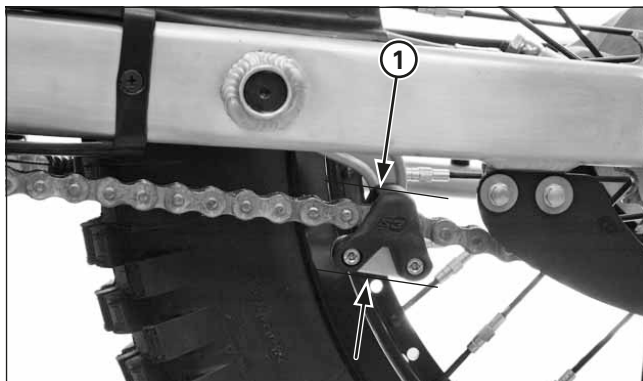
(1) POT D'ÉCHAPPEMENT
(2) SILENCIEUX
(3) LAMBDA SSONDE (ED/2ED)

Pot d'échappement et silencieux

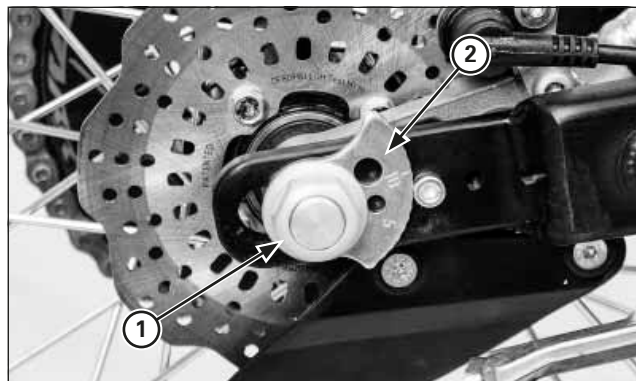
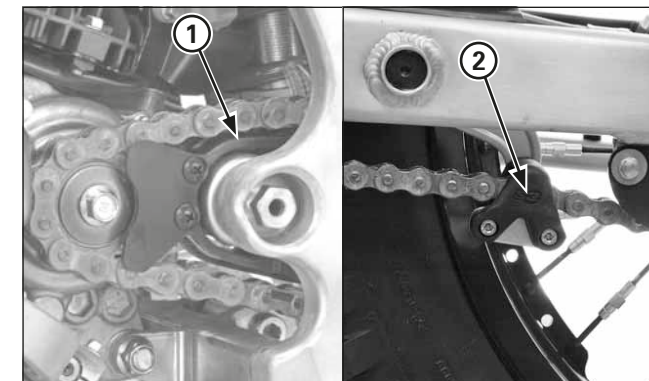
Contrôle

Vérifier si le silencieux n'est pas bouché.
Vérifier qu'aucune vis ou écrou ne manque ou n'est desserré.
S'assurer que le pot d'échappement et le silencieux ne présentent pas de fissure ou de déformation.
Vérifier le joint du pot d'échappement.
Vérifier le joint du silencieux.

La rupture du pot d'échappement entraînera une perte de puissance.



(1) TENSION DE LA CHAÎNE SECONDAIRE

(1) ÉCROU DE L'AXE DE ROUE
(2) TENDEUR(1) PATIN DE GUIDAGE DE LA CHAÎNE SECONDAIRE
(2) TRAIT REPÈRE DU TENDEUR DE CHAÎNE SECONDAIRE

Chaîne secondaire

Vérification de la tension de la chaîne secondaire

Durant le rodage, il faut vérifier et régler souvent la tension de la chaîne secondaire. Il faut aussi contrôler la tension lorsque la chaîne secondaire vient d'être remplacée.

Un nettoyage et une lubrification périodiques et un réglage adapté aideront à prolonger la durée de vie de la chaîne secondaire.

Mettre la boîte au point mort, éteindre le moteur et appuyer la moto sur la béquille latérale.

Décrocher le ressort de tension de la chaîne secondaire pour libérer la chaîne de toute charge.

Mesurer la flèche dans la section inférieure, à mi-chemin entre les pignons.

Flèche de la chaîne secondaire: 25 – 35 mm

Faire tourner la roue et mesurer la flèche de la chaîne sur plusieurs sections. Si la flèche d'une section est supérieure à la mesure standard, ceci signifie que la chaîne s'est étirée et qu'il faut la changer.

Attention à ne pas se coincer les doigts entre la chaîne et le pignon!

Réglage de la tension de la chaîne secondaire

Desserrer l'écrou de l'axe de roue juste ce qu'il faut pour pouvoir déplacer la roue vers l'avant.

Agir simultanément sur les deux tendeurs de chaque côté, pour amener la flèche de la chaîne secondaire dans la plage de tension désirée.

Faire tourner le tendeur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour réduire la flèche et le tourner dans le sens contraire pour l'augmenter.

- Régler la chaîne avec les tendeurs de chaîne, de façon à ce qu'elle soit parallèle à la ligne centrale du cadre.
- S'assurer que la butée est bien située entre les dents du tendeur.

Vérifier de nouveau la tension de la chaîne secondaire et si la roue tourne librement.

Après le réglage, serrer l'écrou de l'axe de roue au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 69 N·m (7,0 kgf·m)

Lubrifier la chaîne secondaire.

Raccrocher le ressort de tension de la chaîne secondaire.

Patin de guidage de chaîne secondaire

Contrôle/remplacement

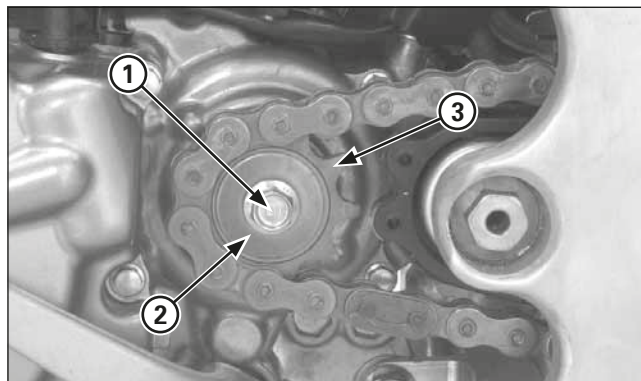
Vérifier si le patin de guidage de la chaîne secondaire n'est pas endommagé ou usé.

Si l'usure est de 2,0 mm ou plus, changer le patin de guidage.

Vérifier si le trait repère du tendeur de chaîne secondaire n'est pas endommagé ou usé.

Si l'usure est de 2,0 mm ou plus, changer le trait repère.

Les vis du tendeur et du patin de guidage de la chaîne secondaire doivent être de nouveau resserrées à la fin du rodage.



- (1) VIS
- (2) ANNEAU À RESSORT
- (3) PIGNON DE SORTIE DE BOÎTE

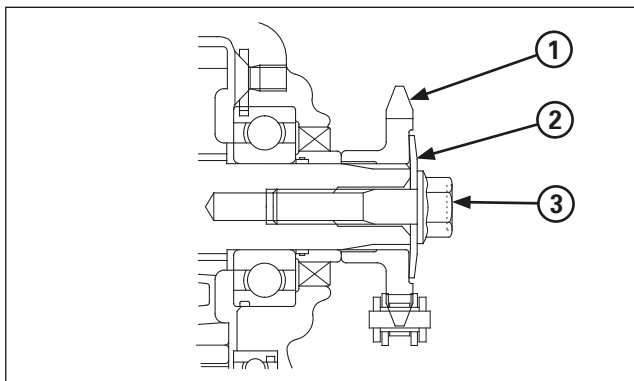
Pignon/couronne de boîte

Changement du pignon de sortie de boîte

Retirer le couvercle du pignon de sortie de boîte.
Desserrer complètement la chaîne secondaire.

Insérez la 1^{ère} vitesse

Retirer le pignon d'entraînement de vis et la rondelle élastique.



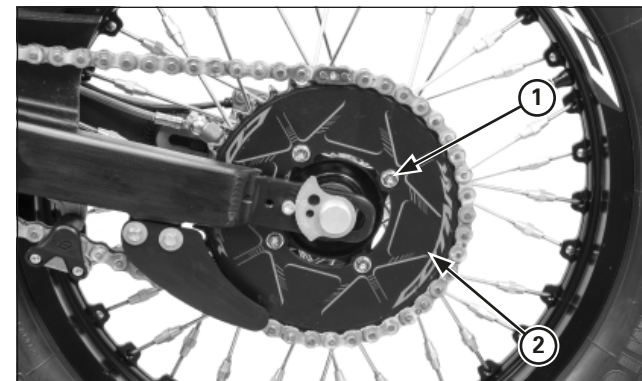
- (1) PIGNON DE SORTIE DE BOÎTE
- (2) ANNEAU À RESSORT
- (3) VIS

Installer le pignon sur le moyeu de transmission secondaire
comme indiqué.

Installer la rondelle élastique et la vis et serrer cette dernière au
couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 31 N•m (3,2 kgf•m)

Mettre la transmission au point mort.



- (1) VIS/ÉCROUS
- (2) COURONNE DE TRANSMISSION SECONDAIRE

Changer la couronne de transmission secondaire

Démonter la roue arrière (page 5-14).

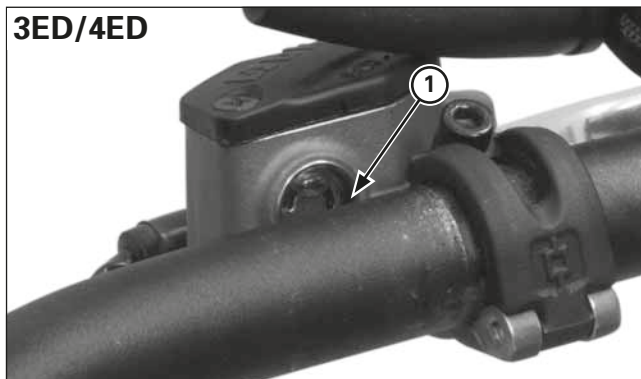
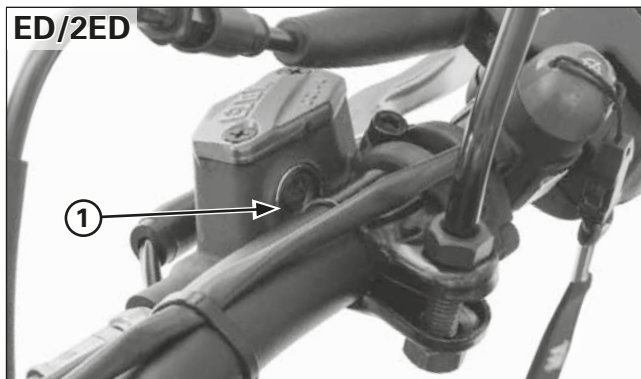
Démonter les vis/écrous, les rondelles et la couronne de
transmission secondaire.

L'installation s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.

Fixer les boulons et serrer les écrous au couple indiqué.

Couple de serrage: 30 - 35 N•m (3,0 - 3,5 kgf•m)

Régler la tension de la chaîne secondaire (page 3-11).



(1) NIVEAU "MIN."

Liquide de frein

Maître-cylindre du frein avant

Il faut toujours vérifier le niveau du liquide de frein.

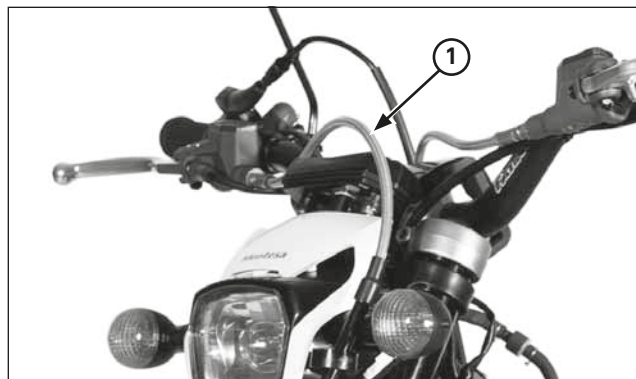
Démonter les vis, le couvercle du maître-cylindre et le diaphragme.

Si le niveau du liquide est au-dessous du repère "MIN", vérifier l'usure des plaquettes de frein.

Changer les plaquettes de frein si nécessaire.

Pour remplacer les plaquettes de frein, consulter la page 5-23.

S'assurer aussi que le circuit de freinage ne présente pas de fuite.



(1) FLEXIBLE DU FREIN

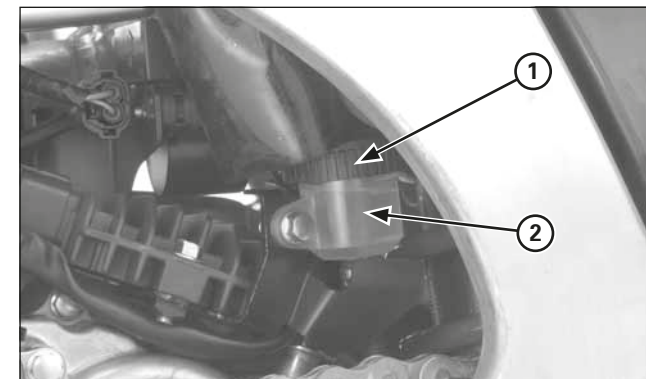
Vérifier si le flexible de frein ne se coince pas, ni ne s'emmêle, dans toutes les positions de la direction et s'il ne s'étire pas lorsque la suspension est à son point le plus haut.

Changer le liquide de frein tous les 6 mois.

Changer le flexible du frein tous les ans.

Ne pas effectuer de travaux d'entretien sur le circuit de freinage en présence d'une forte humidité.

Liquide de frein: DOT 4 uniquement



(1) COUVERCLE
(2) NIVEAU "MIN"

Maître-cylindre arrière

Il faut toujours vérifier le niveau du liquide de frein.

Déposer le bouchon du réservoir du maître-cylindre, la plaque de fixation et le diaphragme.

Si le niveau du liquide est au-dessous du repère "MIN", vérifier l'usure des plaquettes de frein.

Changer les plaquettes de frein si nécessaire.

Pour remplacer les plaquettes de frein, consulter la page 5-24.

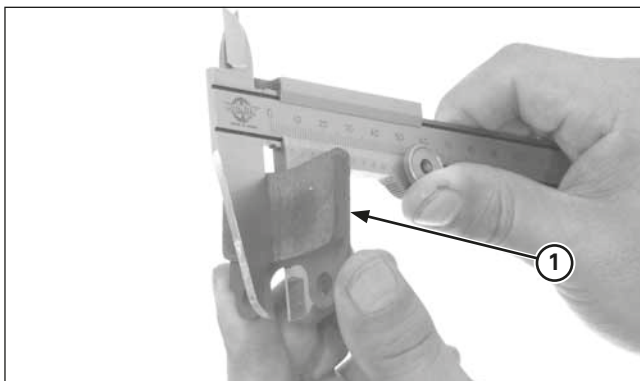
S'assurer aussi que le circuit de freinage ne présente pas de fuite.

Changer le liquide de frein tous les 6 mois.

Changer le flexible du frein tous les ans.

Ne pas effectuer de travaux d'entretien sur le circuit de freinage en présence d'une forte humidité.

Liquide de frein: DOT 4 uniquement



(1) PLAQUETTE DE FREIN

Usure des plaquettes de frein

Mesurer l'épaisseur des plaquettes de frein.

Épaisseur minimum (support métallique non compris): 1,0 mm

Si l'une des plaquettes est usée, il faut remplacer les deux plaquettes.



(1) DISQUE DE FREIN

Circuit de freinage

Consulter la page 1-11 pour le réglage du levier de frein.
Consulter la page 1-12 pour le réglage de la hauteur de la pédale de frein.

Disques de frein

Mesurer le voile du disque de frein arrière avec un calibre.

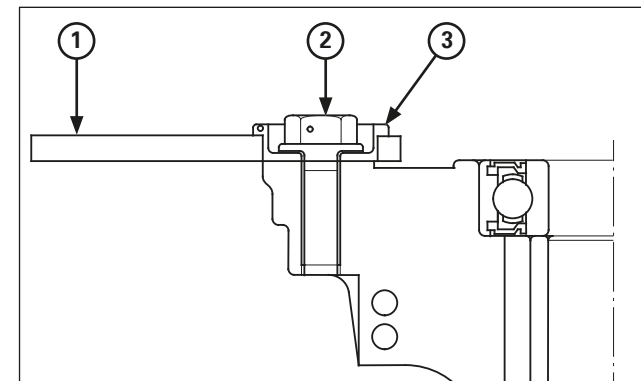
Limite d'utilisation: 0,15 mm

Remplacer le disque de frein si le voile dépasse la limite d'utilisation préconisée.

Mesurer l'épaisseur du disque de frein.

Limite d'utilisation: Avant: 2,5 mm
Arrière: 2,5 mm

Remplacer le disque de frein si nécessaire.
Consulter les pages 5-1 et 5-14 pour la dépose.



(1) DISQUE DE FREIN
(2) VIS DU DISQUE
(3) DOUILLE

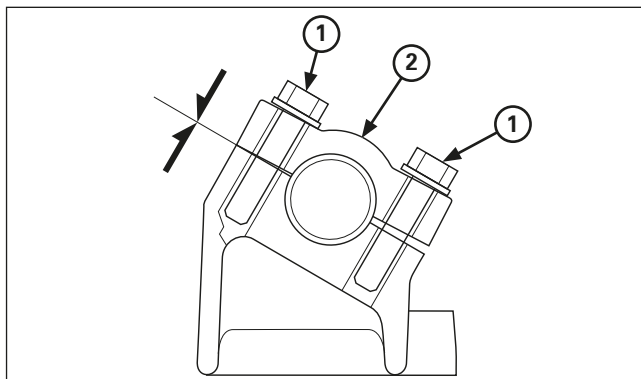
Le frein avant est à disque flottant.

Remplacer le disque et les vis du disque si le jeu dans le sens de rotation dépasse 2 mm, en le mesurant sur sa périphérie. Le jeu standard est de 0,3 - 1,0 mm

Appliquer du produit frein filet sur le filetage des vis du disque de frein, avant de l'installer.

Couple de serrage: 18 - 20 N·m (1,8 - 2 kgf·m)

Sur le frein avant, remplacer la douille par une neuve si le disque commence à osciller de droite à gauche.



(1) VIS DU SUPPORT
(2) SUPPORT SUPÉRIEUR

Guidon et roulements de la colonne de direction

Guidon

S'assurer que le guidon n'est ni tordu, ni fissuré.

S'assurer que le guidon ne s'est pas déplacé de la position correcte.

S'assurer que les vis du support du guidon sont bien serrées.

Resserrer les vis du support en cas de besoin.

Resserrer d'abord les vis avant, puis les vis arrière au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 22 N·m (2,2 kgf·m)

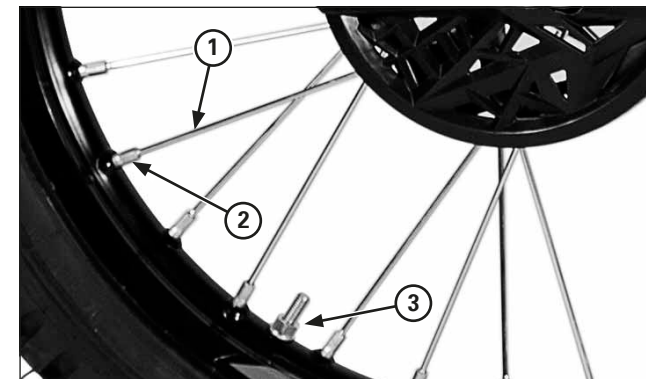


(1) ROUEMENTS DE LA COLONNE DE DIRECTION

Roulements de la colonne de direction

Mettre la moto sur le support d'entretien avec la roue avant surélevée.

Faire pivoter le guidon de droite à gauche pour s'assurer que les roulements de la colonne de direction ne présentent pas d'irrégularité. Se tenir debout devant la moto et prendre la fourche (au niveau de l'axe) puis, pomper sur la fourche vers le bas (vers le moteur) et vers le haut pour vérifier le jeu des roulements de la colonne de direction. En cas d'irrégularité ou de jeu, serrer ou changer les roulements de la colonne de direction.



(1) RAYONS
(2) ECROU DU RAYON
(3) CONTRE-ÉCROU DE LA JANTE

Roues et pneus

Une pression d'air correcte garantira une stabilité optimale et le prolongement de la durée de vie du pneu.

Vérifier fréquemment la pression des pneus et la régler si nécessaire.

Il faut vérifier la pression d'air lorsque les pneus sont FROIDS.

Pression d'air standard du pneu UNIQUEMENT POUR COMPÉTITION:

Avant: 39 - 44 kPa (0,40 - 0,45 kg/cm²)

Arrière: 29 - 34 kPa (0,30 - 0,35 kg/cm²)

Vérifier si la roue n'est pas endommagée.

Vérifier le voilage de la roue. En cas de voilage, vérifier la tension des rayons ou changer la roue.

S'assurer que l'axe n'est pas décentré.

Vérifier l'état des roulements des roues avant et arrière.

Vérifier l'alignement de la roue, la tension des rayons et le serrage du contre-écrou de la jante.

Outil:

Clé à rayons (avant) 07701-0020300

Couple de serrage:

Écrou du rayon

Avant: 2,45 - 4,9 N·m (0,24 - 0,49 kgf·m)

Arrière: 2 - 3 N·m (0,2 - 0,3 kgf·m)

Contre-écrou de la jante: 13 N·m (1,3 kgf·m)



Fourche avant

Contrôle

1. S'assurer que les surfaces de la fourche et les cache-pousières sont propres.
 2. S'assurer qu'il n'y a pas de fuite d'huile. Remplacer toute bague d'étanchéité de la fourche étant endommagée ou présentant des fuites, avant de conduire la moto.
 3. Effectuer une inspection rapide du fonctionnement de la fourche en bloquant le frein avant et en poussant plusieurs fois le guidon vers le bas.
- Lorsque la COTA est neuve, il faut la roder afin de garantir la mise en place correcte de la fourche.
 - Après le rodage, faire un essai de conduite avec la COTA avec la fourche avant en position standard, avant d'entreprendre tout réglage.



(1) RÉGULATEUR DE PRÉCHARGE

Fourche

La moto est livrée avec une fine couche de graisse sur les fourreaux. Cette graisse n'est donc pas signe de fuite.

Il faut toujours régler la fourche en fonction du poids du conducteur et des conditions du circuit, en réalisant le ou les réglages suivants.

Trois types de réglages peuvent être effectués sur la fourche avant:

- Amortissement d'extension (fourreau droit)
Tourner la vis de réglage de l'amortissement d'extension pour régler la vitesse d'extension de la fourche.
- Amortissement de compression (fourreau droit)
Tourner la vis de réglage de l'amortissement de compression pour régler la vitesse de compression de la fourche.
- Précharge du ressort (fourreau gauche)
Tourner le régulateur de précharge du ressort pour régler la longueur initiale de précharge du ressort.
- Volume du liquide de fourche
Les effets d'un niveau de liquide de fourche plus ou moins élevé ne sont notables qu'en fin de course de la fourche.

Position standard:

2,5 ± 0,5 tours en partant de la position la plus souple



(1) RÉGULATEUR D'EXTENSION

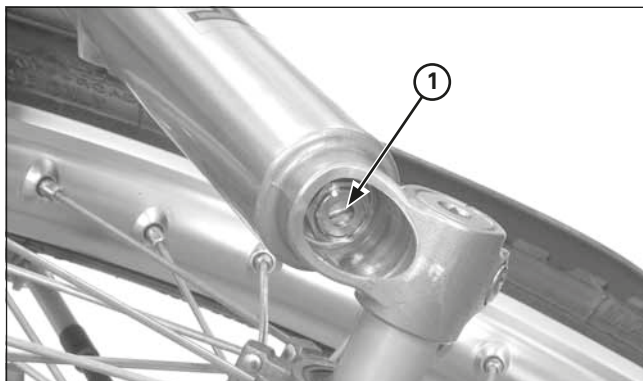
Remplacer le liquide de fourche tous les 6 mois. Consulter la page 5-8, 5-10 pour le réglage du niveau du liquide de fourche, lorsque celui-ci vient d'être renouvelé.

Utiliser le liquide de fourche préconisé, ses additifs garantiront un fonctionnement optimal de la fourche avant de la COTA.

**Liquide de fourche préconisé:
Showa SS05 (SAE 5W) ou équivalent**

Position standard:

15 ± 2 clics à partir de la tension maximale



(1) RÉGULATEUR DE COMPRESSION

- Vérifier et nettoyer périodiquement tous les composants de la fourche avant, afin de garantir des performances optimales. S'assurer que les cache-poussières ne contiennent pas de poussière, de saleté ou des corps étrangers. S'assurer que le liquide n'est pas pollué.
- Effectuer le réglage de l'amortissement d'extension en l'augmentant point par point. Si l'un des points est omis, il pourrait être difficile de trouver le réglage idéal. Faire un essai de conduite après chaque réglage.
- En cas de doute au cours du réglage, revenir à la position initiale et recommencer la manœuvre.

Position standard:

17 ± 2 clics à partir de la tension maximale

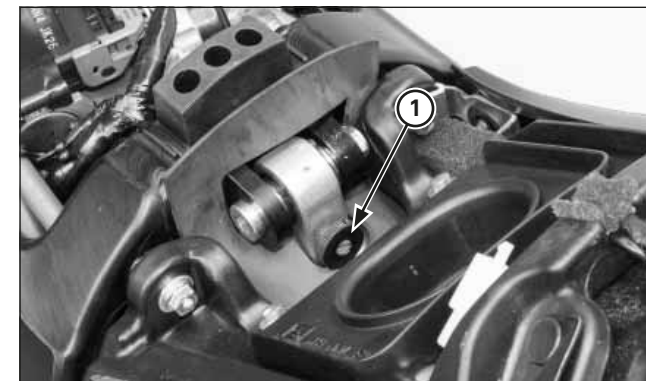


(1) RÉGULATEUR DE PRÉCHARGE

Suspension arrière

Le bras oscillant est contrôlé par un amortisseur. Il faut toujours régler l'amortisseur arrière en fonction du poids du conducteur et des conditions du circuit, en réalisant le ou les réglages suivants.

- Précharge du ressort
Tourner le régulateur de précharge du ressort pour régler la longueur initiale de précharge du ressort.
- Amortissement d'extension:
Tourner la vis de réglage de l'amortissement d'extension pour régler la vitesse d'extension de l'amortisseur.



(1) RÉGULATEUR D'EXTENSION

- Lorsque la COTA est neuve, il faut la roder afin de garantir la mise en place correcte de la suspension.
- Après le rodage, faire un essai de conduite de la COTA avec la suspension arrière en position standard, avant d'entreprendre tout réglage.
- Effectuer tous les réglages de l'amortissement d'extension en l'augmentant point par point. Si l'un des points est omis, il pourrait être difficile de trouver le réglage idéal. Faire un essai de conduite après chaque réglage.
- En cas de doute au cours du réglage, revenir à la position initiale et recommencer la manœuvre.

Position standard:

10 ± 2 clics à partir de la tension maximale



Contrôle

1. S'assurer que le ressort n'est pas cassé ou grippé.
2. Faire jouer la partie arrière vers le haut et vers le bas pour vérifier si la suspension fonctionne en douceur.
3. S'assurer que l'axe de l'amortisseur arrière n'est pas tordu et que ce dernier ne présente pas de fuite d'huile.
4. Pousser la roue arrière d'un côté pour vérifier si les roulements du bras oscillant ne sont pas usés ou desserrés. Aucun mouvement ne doit être perceptible. Dans le cas contraire, changer les roulements (page 5-17).

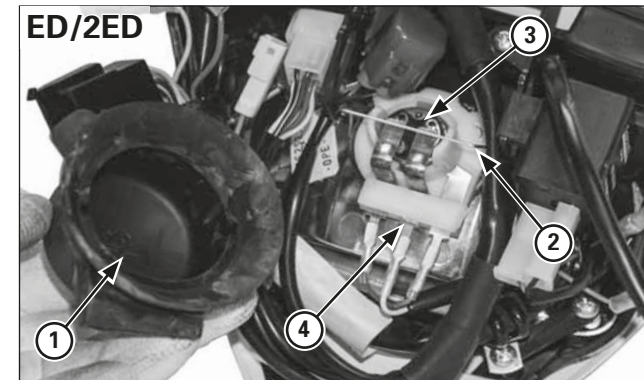


- (1) VIS
(2) BOÎTIER DU PHARE SUPÉRIEUR

Phare avant et feu de position avant et arrière

Remplacement des ampoules

- Lors du remplacement de l'ampoule du phare avant, il faut tenir compte de ce qui suit:
 - le port de gants propres pour effectuer le remplacement de l'ampoule. Ne pas toucher l'ampoule du phare avant avec les doigts, ceci pouvant créer des points chauds et griller la lampe,
 - en cas de manipulation de l'ampoule à mains nues, la nettoyer ensuite avec un chiffon imbibé d'alcool pour éviter qu'elle ne grille prématurément.
- S'assurer de remonter le cache-poussière après avoir remplacé l'ampoule du phare avant.
- L'ampoule du phare avant chauffe beaucoup lorsque celui-ci est allumé et elle reste chaude un certain temps après qu'il ait été éteint. Il faut la laisser refroidir avant de procéder aux opérations d'entretien.



- (1) CACHE-POUSSIÈRE
(2) L'ÉTRIER DE L'AMPOULE
(3) AMPOULE
(4) CONNECTEURS

- Desmonte la carcasa del faro superior.
- Déconnecter les connecteurs
- Desmonte la tapa guardapolvo
- Desenganche el fiador de la lámpara
- Extraiga la lámpara del faro delantero

AVERTISSEMENT

Ne pas toucher l'ampoule. Les empreintes de doigts peuvent créer des points chauds qui risqueraient de griller l'ampoule.

Monter l'ampoule et en aligner les pattes avec les rainures de l'unité de phare avant.

Accrocher l'étrier de l'ampoule dans la rainure de l'unité de phare avant.

Remettre fermement le cache-poussière en place contre le phare.

Remonter le boîtier du phare supérieur.

Nettoyage

Nettoyer régulièrement la COTA, afin de protéger les finitions de surface et de vérifier qu'elle n'est pas endommagée et qu'elle ne présente pas de signes d'usure ou de fuite d'huile.

Lors du nettoyage de la COTA, toujours utiliser de l'eau avec un détergent doux (de type liquide vaisselle) pour éviter de décolorer les autocollants.

AVERTISSEMENT

L'eau (ou l'air) sous haute pression peut endommager certaines pièces de la moto.

Moyeux de roue

Contacteur d'arrêt moteur et de feux

Sortie de silencieux

Éléments électriques

Chaîne secondaire

Maître-cylindre du frein et de l'embrayage

Éléments en caoutchouc

Éléments en plastique

Autocollants, décalcomanies.

Durite d'air

- Après le nettoyage, bien rincer la COTA à grande eau (propre). Les restes de détergent peuvent corroder les pièces en alliage.
- Sécher la COTA, faire démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti quelques minutes.
- Lubrifier la chaîne secondaire immédiatement après avoir lavé et séché la COTA.
- Tester les freins, avant de conduire la COTA. Il faudra sans doute actionner les freins à plusieurs reprises, avant qu'ils ne recommencent à fonctionner normalement. Juste après le lavage de la COTA, les performances de freinage risquent d'être réduites.

Remisage

Après un remisage prolongé, comme par exemple durant l'hiver, il convient de suivre une certaine procédure afin de réduire les effets de son immobilisation. Il convient, en outre, d'effectuer les réparations nécessaires AVANT de remiser la COTA, pour ne pas risquer de les oublier au moment de la remise en circulation de la moto.

Préparation de la moto pour le remisage

- Bien nettoyer toutes les pièces de la COTA. La laver à l'eau douce et l'essuyer.
- Vidanger le réservoir d'essence dans un récipient adapté pour l'essence.



MISE EN GARDE

L'essence est extrêmement inflammable et explosive. Elle peut causer des brûlures ou des blessures graves lors de la vidange ou du remplissage.

- Éteindre le moteur et tenir éloignée toute source de chaleur, d'étincelles ou de flammes.
- La vidange ou le remplissage du réservoir ne doit se faire qu'en plein air.
- Nettoyer immédiatement l'essence renversée.

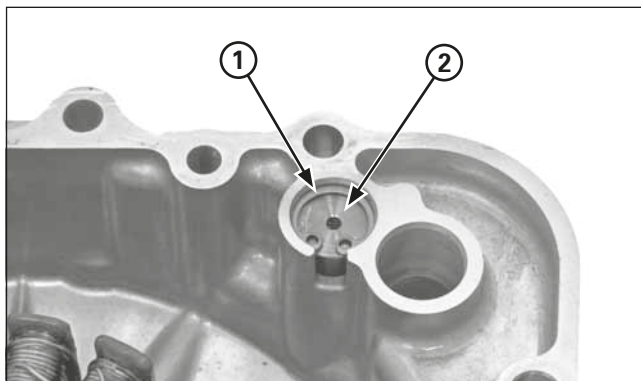
- Pour vidanger le liquide de refroidissement, enlever la vis de vidange du liquide de refroidissement, située sur le couvercle de la pompe à eau. Vidanger le liquide de refroidissement dans un récipient approprié. Après la vidange complète, s'assurer que la rondelle d'étanchéité de la vis de vidange est en bon état et replacer la vis de vidange.
- Lubrifier la chaîne secondaire.
- Démonter la bougie et verser une cuillerée (15 - 20 cm³) d'huile de moteur neuve dans le cylindre. Avec la bougie à la masse ou en appuyant sur le bouton d'arrêt moteur, faire tourner à plusieurs reprises le moteur pour répartir l'huile.

- Gonfler les pneus aux pressions préconisées.
- Mettre la COTA sur le support d'entretien ou quelque chose d'équivalent pour surélever les deux roues du sol.
- Boucher la sortie du silencieux avec un chiffon. Puis, attacher un sac en plastique autour de l'extrémité du silencieux pour éviter que l'humidité n'y pénètre.
- Couvrir la COTA et l'entreposer dans un lieu à l'abri de l'humidité et de la saleté.

Remise en service après une immobilisation prolongée

- Enlever la bâche de protection et nettoyer la COTA. Changer l'huile moteur et de la boîte si la moto a été immobilisée plus de 4 mois.
- Retirer le sac en plastique de l'extrémité du silencieux, ainsi que le chiffon.
- Remplir le réservoir d'essence avec de l'essence recommandée.
- Verser lentement le liquide de refroidissement recommandé dans le goulot de l'orifice de remplissage du radiateur. Purger l'air du circuit de refroidissement, puis remettre en le serrant bien le bouchon du radiateur (page 1-3).

Notes



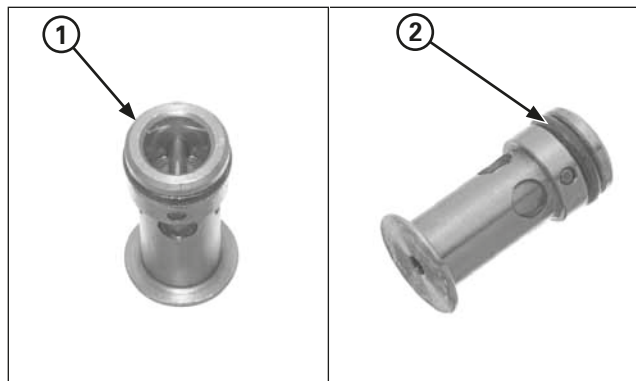
- (1) CIRCLIP
- (2) CLAPET DE SURPRESSION

Clapet de surpression d'huile

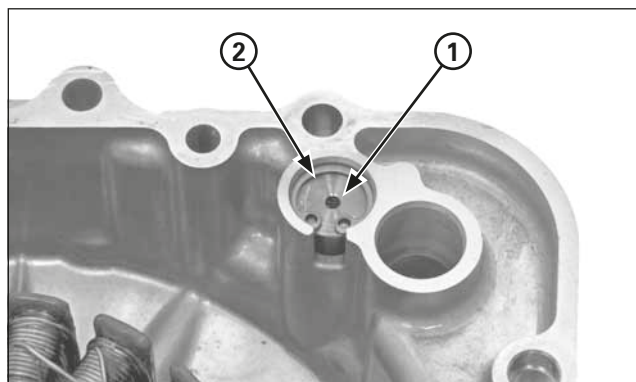
Dépose/contrôle

Vidanger l'huile du moteur.
Démonter le cache du carter gauche (page 4-49).

Ôter le circlip.
Déposer le clapet de surpression du cache du carter gauche.



- (1) CLAPET DE SURPRESSION
- (2) JOINT TORIQUE

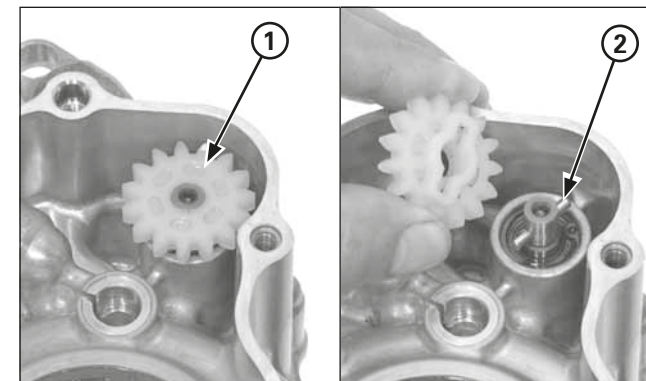


- (1) CLAPET DE SURPRESSION
- (2) CIRCLIP

Vérifier le bon fonctionnement du clapet de surpression en poussant sur son piston.

Pose

Appliquer de l'huile sur un joint torique neuf et l'introduire dans la rainure du clapet de surpression.
Reposer le clapet de surpression dans le cache du carter gauche.
Installer fermement le circlip dans la rainure du cache du carter.
Remonter le cache du carter gauche (page 4-51).



- (1) ENGRENAGE MENÉ
- (2) ARBRE MENANT

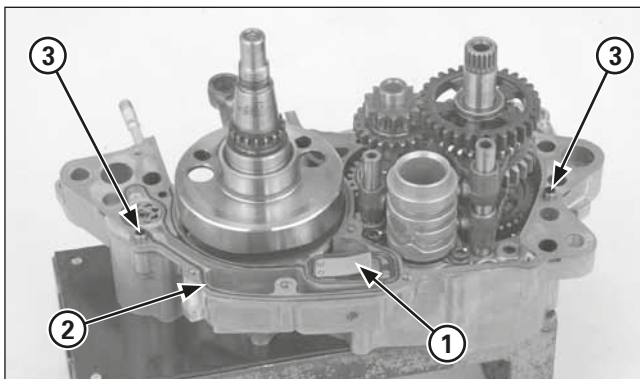
Pompe à huile

Dépose

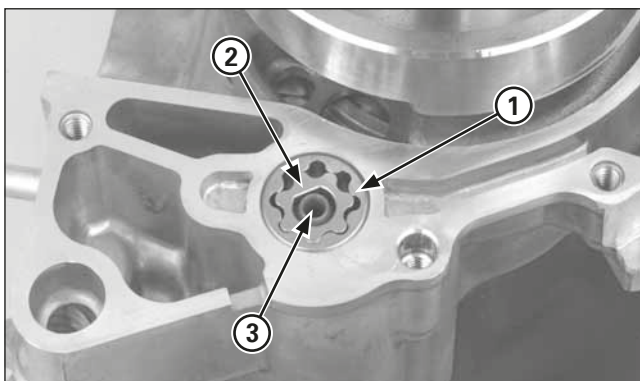
Déposer le moteur du cadre.
Séparer les deux moitiés du carter (page 4-54).

Déposer l'engrenage mené et l'arbre menant de la pompe à huile.

Entretien du moteur



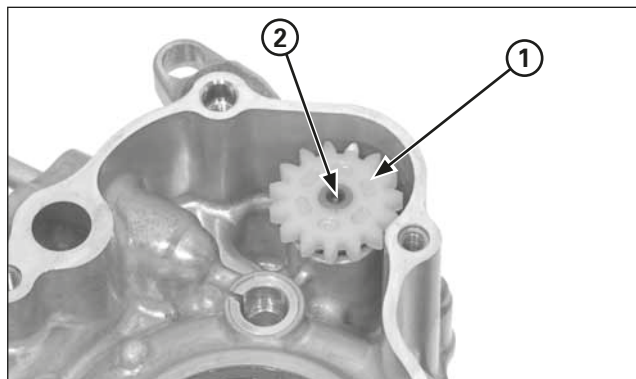
- (1) SOUPAPE À LAMELLES UNIDIRECTIONNELLE
- (2) JOINT
- (3) DOUILLE DE POSITIONNEMENT



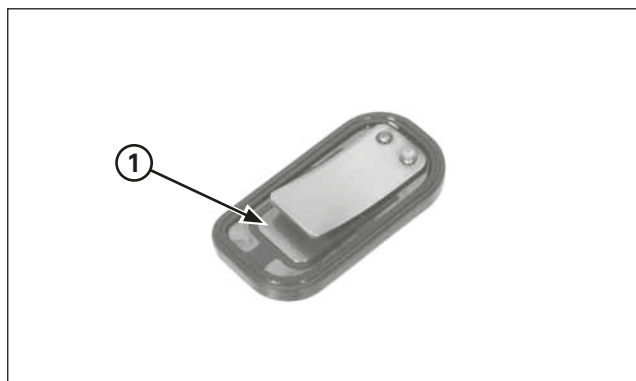
- (1) ROTOR EXTERNE
- (2) ROTOR INTERNE
- (3) AXE DE LA POMPE À HUILE

Démonter la soupape à lamelles, le joint et les douilles de positionnement.

Déposer l'axe de la pompe à huile et les rotors interne et externe.



- (1) ENGRENAGE MENÉ
- (2) AXE DE LA POMPE À HUILE



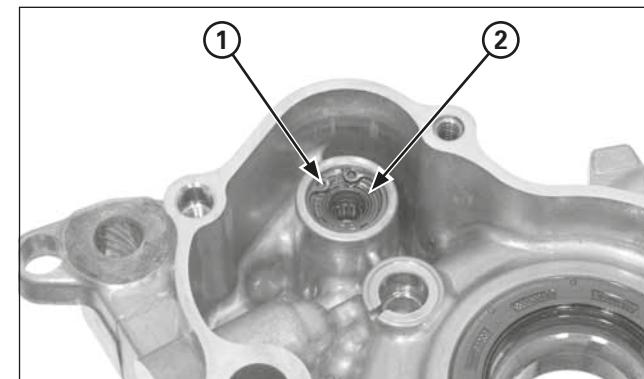
- (1) SOUPAPE À LAMELLES UNIDIRECTIONNELLE

Contrôle

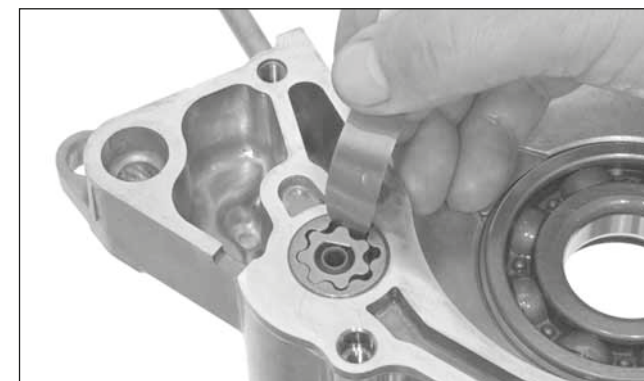
S'assurer que l'engrenage mené de la pompe à huile n'est pas usé ou endommagé.

Contrôler que l'axe de la pompe à huile n'est pas usé ou endommagé.

Vérifier si la soupape à lamelles unidirectionnelle n'est pas endommagée et la remplacer si besoin est.



- (1) CIRCLIP
- (2) JOINT D'HUILE

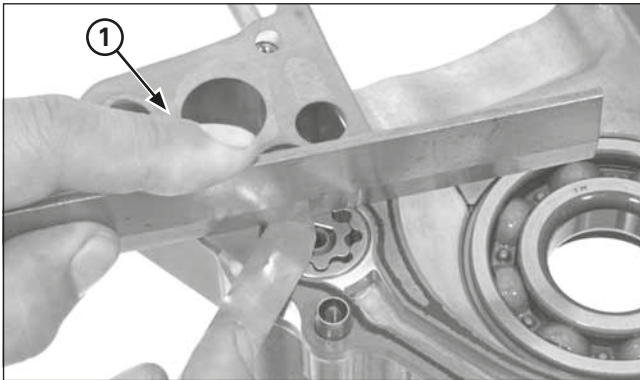
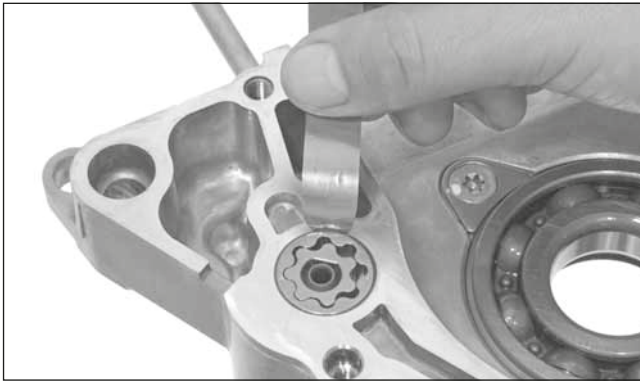


Vérifier si le joint d'huile de l'axe de la pompe à huile, situé dans le carter gauche, est endommagé ou abîmé et, le cas échéant, le remplacer.

Remonter provisoirement l'axe de la pompe à huile et les rotors interne et externe dans le carter droit.

Mesurer le jeu en bout de rotor de la pompe à huile.

Limite d'utilisation: 0,20 mm



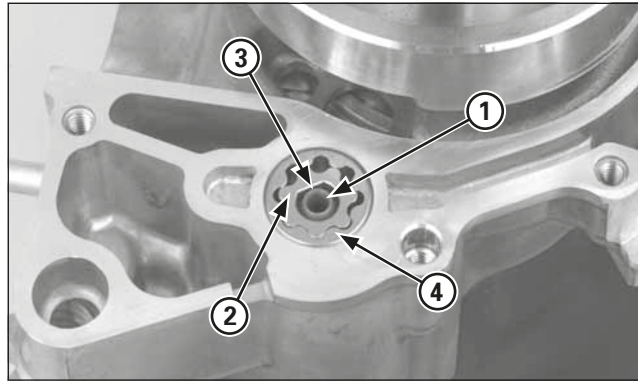
(1) JOINT

Mesurer le jeu du corps de la pompe à huile.

Standard: 0,15 – 0,20 mm

Remonter provisoirement le joint du carter.
Mesurer le jeu latéral au moyen d'une règle et d'un calibre d'épaisseurs.

Standard: 0,05 – 0,12 mm

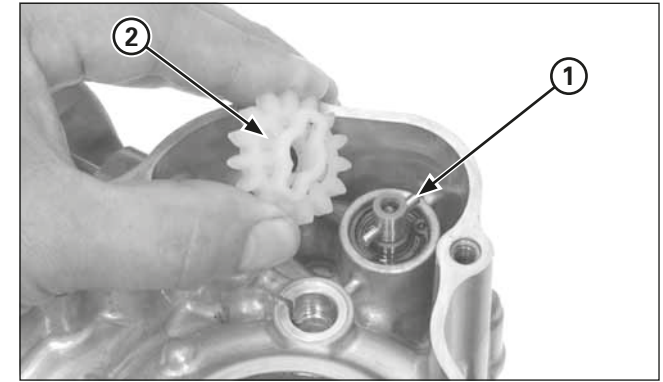


(1) AXE DE LA POMPE À HUILE
(2) ROTOR INTERNE
(3) SURFACES PLANES
(4) ROTOR EXTERNE

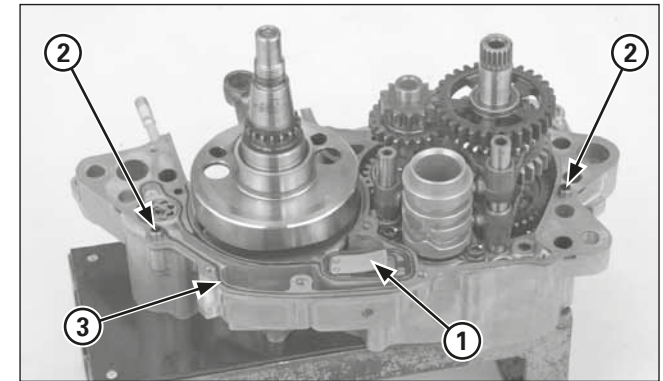
Pose

Appliquer de l'huile de moteur neuve sur les rotors et l'axe de la pompe à huile.

Installer l'axe de la pompe à huile dans le carter droit.
Installer le rotor interne en alignant la surface plane entre le rotor et l'axe de la pompe.
Reposer le rotor externe.



(1) ARBRE MENANT
(2) COURONNE DE TRANSMISSION SECONDAIRE



(1) SOUPAPE À LAMELLES UNIDIRECTIONNELLE
(2) DOUILLES DE POSITIONNEMENT
(3) JOINT NEUF

Introduire l'arbre menant dans l'orifice de l'axe de la pompe à huile.

Installer la couronne de la pompe à huile en alignant sa rainure sur l'arbre menant.

Reposer la soupape à lamelles unidirectionnelle dans le carter droit.

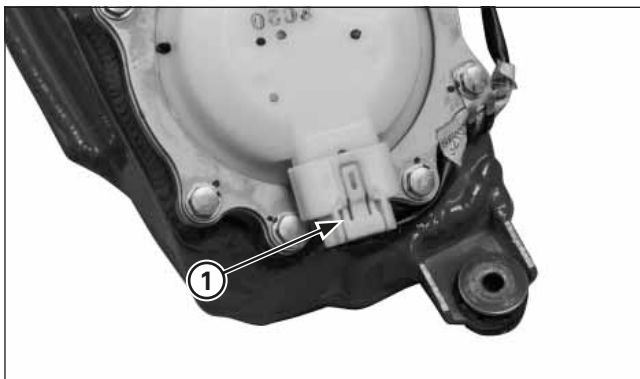
Faire attention au sens de la soupape à lamelles.

Replacer les douilles de positionnement et le joint neuf.

Remonter le carter.

Remonter les pièces déposées, dans l'ordre inverse du démontage.

Entretien du moteur



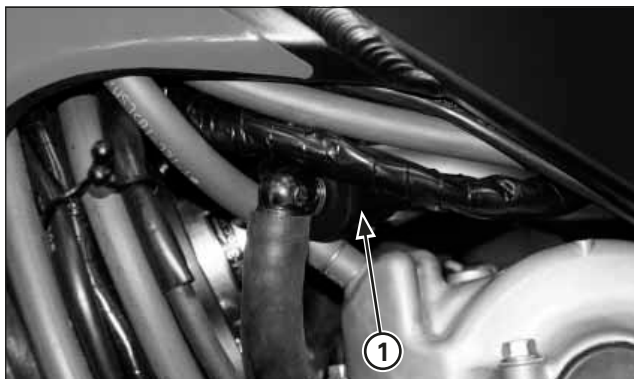
(1) CONNECTEUR 5P

Dépose/Pose de la durite d'alimentation en carburant

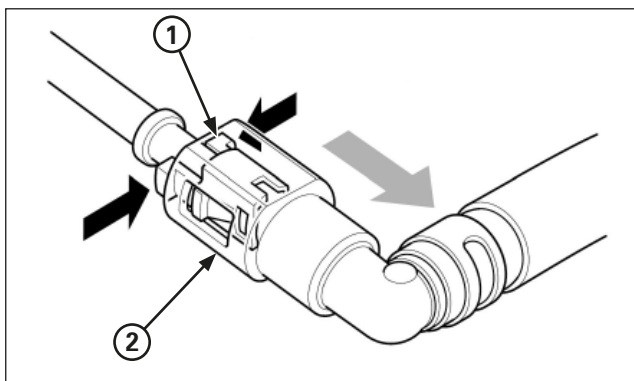
L'étrier du connecteur rapide doit être remplacé à chaque fois que la durite d'alimentation en carburant est débranchée.

Dépose côté pompe à essence

Couper le moteur.
Démonter le garde-boue arrière.
Retirer le réservoir d'essence.
Débrancher le connecteur 5P de la pompe à essence.
Démarrer le moteur jusqu'à ce qu'il s'arrête.

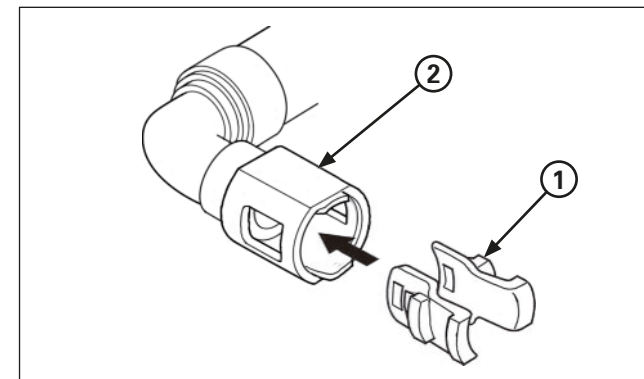


(1) PROTECTEUR CONNECTEUR RAPIDE

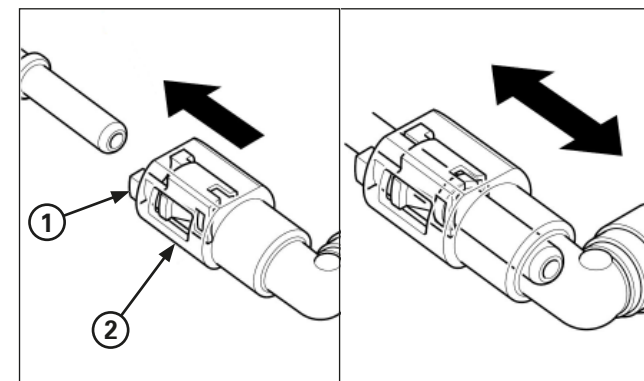


(1) ÉTRIER
(2) CONNECTEUR RAPIDE

1. Démonter la carcasse de protection du connecteur rapide.
2. Vérifier l'absence de saleté au niveau du connecteur rapide et le nettoyer si nécessaire. Recouvrir le connecteur rapide d'un chiffon d'atelier.
3. Tenir le connecteur rapide dans une main et exercer une pression sur les deux ergots de l'étrier avec l'autre main tout en tirant sur le connecteur vers l'arrière. Débrancher le connecteur rapide et retirer l'étrier.



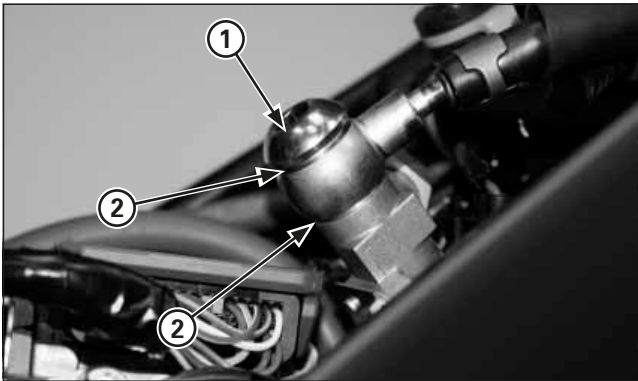
(1) ÉTRIER
(2) CONNECTEUR RAPIDE



(1) ÉTRIER
(2) CONNECTEUR RAPIDE

Pose côté pompe à essence

1. Installer un étrier neuf sur le connecteur rapide. Introduire le connecteur rapide dans la durite d'alimentation de la pompe à essence jusqu'à ce qu'un clic se fasse entendre. Si son introduction s'avère difficile, appliquer une petite quantité d'huile moteur dans la durite d'alimentation de la pompe à essence.
2. Déplacer le connecteur rapide vers l'arrière pour vérifier qu'il ne se dégage pas et qu'il est bien branché.
3. Reposer la carcasse de protection du connecteur rapide.



(1) TUYAU DE DÉPRESSION
(2) RÉGULATEUR DE PRESSION

Contrôle du circuit d'alimentation

Contrôle de la pression d'essence

MISE EN GARDE

L'essence est extrêmement inflammable et explosive.
Elle peut entraîner des brûlures ou des blessures graves.

- Éteindre le moteur et tenir éloignée toute source de chaleur, d'étincelles ou de flammes.
- Ne faire le plein que dans un espace en plein air.
- Nettoyer immédiatement l'essence renversée.

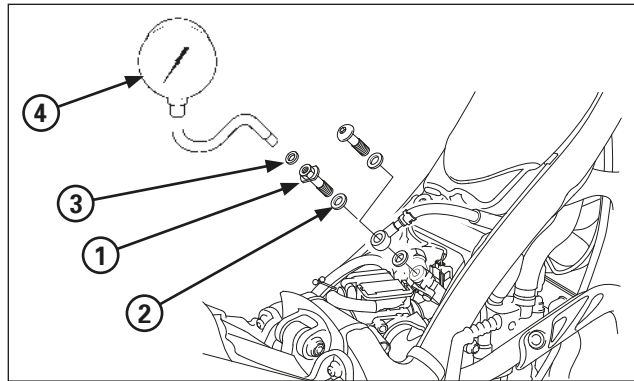
AVERTISSEMENT

- Avant de débrancher les durites d'essence, libérer la pression de l'essence en desserrant la vis creuse de la durite d'alimentation en essence dans le support de l'injecteur.
- Toujours changer les rondelles d'étanchéité lorsqu'on a desserré ou retiré la vis creuse de la durite d'essence.

Démonter le garde-boue arrière.

Recouvrir d'un chiffon d'atelier la vis creuse de la durite d'alimentation en essence.

Desserrer doucement la vis creuse et récupérer l'essence restante dans un récipient à essence homologué.



(1) ADAPTATEUR DE MANOMÈTRE, 12 MM
(2) RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ, 12 MM
(3) RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ, 6 MM
(4) MANOMÈTRE

Enlever la vis creuse d'alimentation en essence et brancher le manomètre d'essence sur les pièces d'origine Montesa suivantes.

ADAPTATEUR DE MANOMÈTRE, 12 MM

N° pièce 90008-PP4-E02

RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ, 12 MM

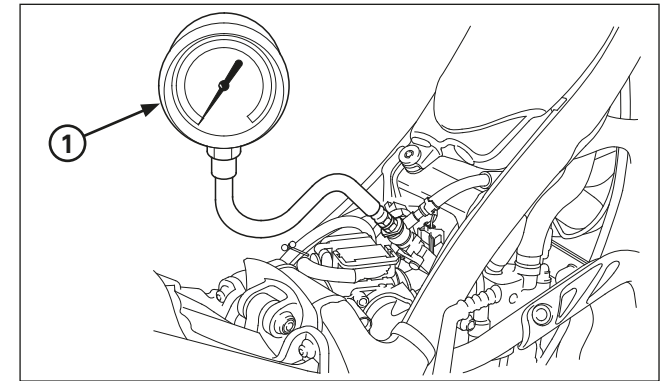
N° pièce 90428-PD6-003

RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ, 6 MM

N° pièce 90430-PD6-003

Outil:

Manomètre d'essence 07406-0040003 ou
07406-0040002



(1) MANOMÈTRE D'ESSENCE

Faire démarrer le moteur.

Lire la pression d'essence au ralenti.

Régime de ralenti 1.800 ± 100 min⁻¹ (tr/min)
Standard: 314 kPa (min.) - 382 kPa (max.)
(3,2 kgf·cm⁻² - 3,9 kgf·cm⁻²)

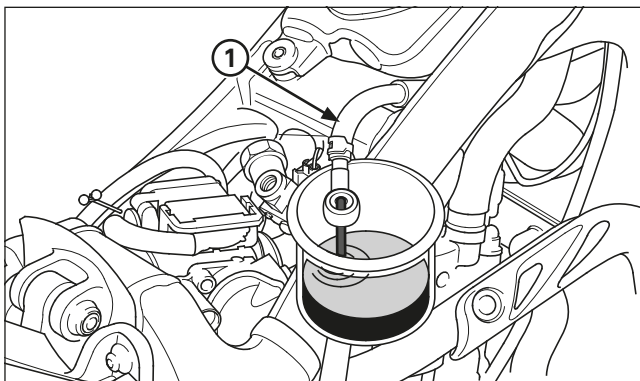
Si la pression d'essence est supérieure à celle préconisée, contrôler les points suivants:

- Pompe à essence (page 4-7)

Si la pression d'essence est inférieure à celle préconisée, contrôler les points suivants:

- Fuites dans le circuit d'alimentation
- Filtre à essence obstrué
- Pompe à essence (page 4-7)

Entretien du moteur



(1) DURITE DE RETOUR D'ESSENCE

Contrôle du débit de la pompe à essence

Démonter le garde-boue arrière.

Retirer la vis creuse et introduire le raccord de la durite dans un récipient à essence homologué.

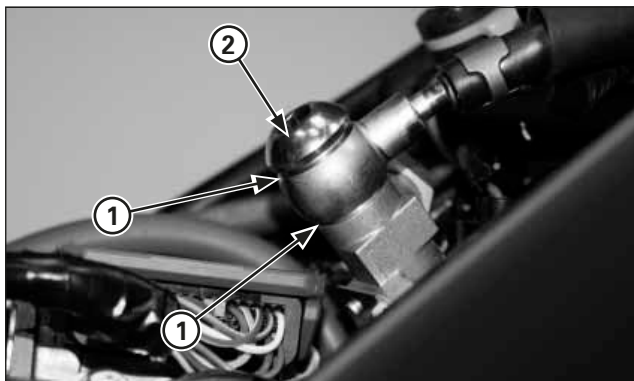
Soulever le réservoir d'essence.

Brancher la batterie de 12 V sur les bornes du connecteur 2P de la pompe à essence et contrôler le débit d'essence durant 10 secondes.

Débit: 0.749 l/min (125 cm³ / 10 seg (minimum))

Si le débit d'essence est inférieur à celui préconisé, vérifier les points suivants:

- Pincements ou obstructions de la durite d'alimentation
- Filtre à essence obstrué
- Pompe à essence (page 4-7)



(1) RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ NEUVES
(2) BOULON CREUX

Après avoir procédé à l'inspection, remettre en place la vis creuse de la durite d'alimentation en carburant en utilisant une rondelle d'étanchéité neuve.

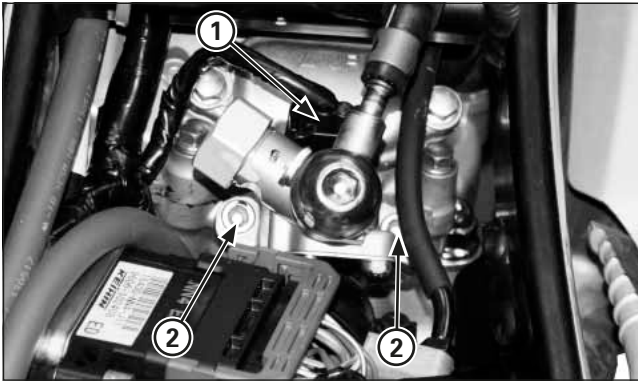
Couple de serrage : 22 N·m (2,2 kgf·m)



(1) CONNECTEUR 2P

Brancher le connecteur 2P de la pompe à essence.

Faire démarrer le moteur et s'assurer qu'il n'y a pas de fuite d'essence.



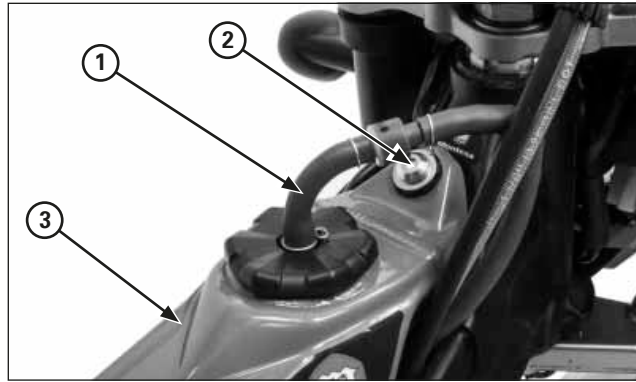
(1) CONNECTEUR 2P
(2) VIS SIX PANS

Réservoir d'essence/pompe à essence

Dépose

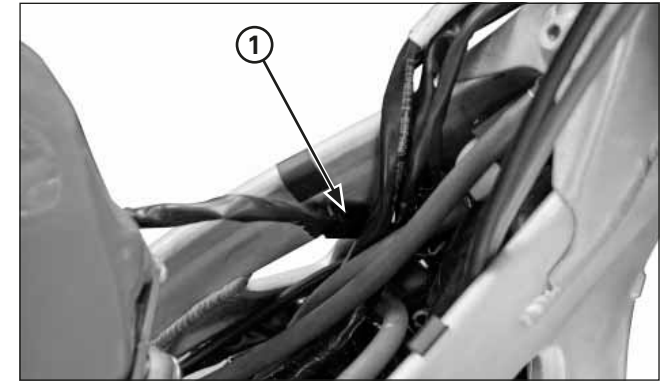
Démonter le garde-boue arrière.

Débrancher le connecteur 2P de l'injecteur.
Enlever les vis six pans du support de l'injecteur.



(1) DURITE DU RENIFLARD
(2) VIS
(3) RÉSERVOIR D'ESSENCE

Débrancher la durite du reniflard du réservoir d'essence.
Enlever les vis de montage du réservoir d'essence.



(1) CONNECTEUR 2P

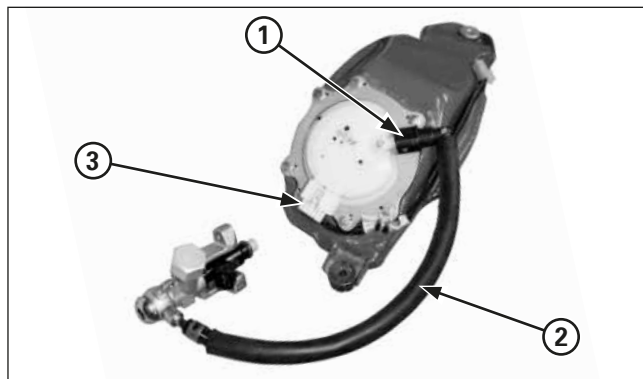
Retirer le réservoir d'essence et débrancher le connecteur 2P de la pompe à essence.

Retirer conjointement le réservoir d'essence et l'injecteur en veillant à ne pas endommager ce dernier, en particulier son extrémité.

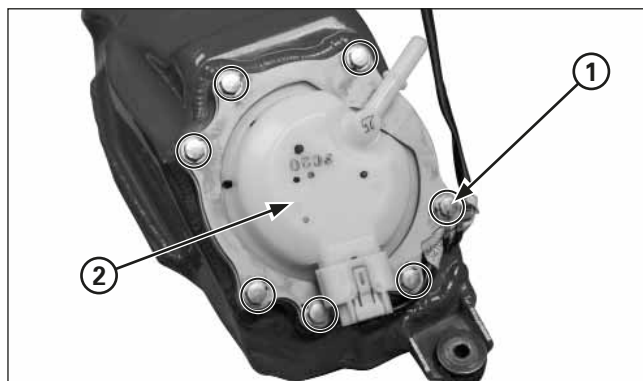
Une fois le réservoir d'essence et l'injecteur démontés, protéger l'extrémité de l'injecteur.

Couvrir aussi l'orifice de l'injecteur de la culasse pour éviter la pénétration de poussière ou d'impuretés dans la chambre de combustion.

Entretien du moteur



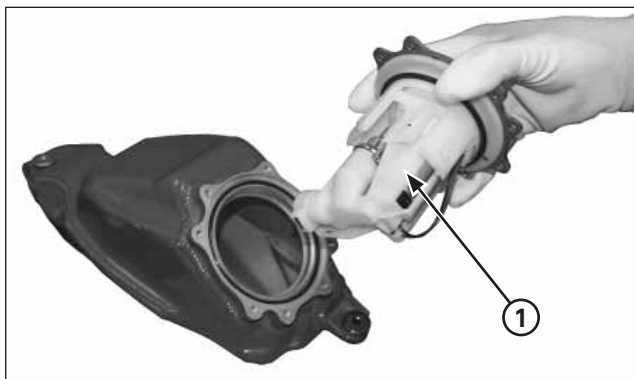
- (1) CONNECTEUR RAPIDE
- (2) DURITE D'ALIMENTATION EN ESSENCE
- (3) CONNECTEUR 5P



- (1) VIS
- (2) POMPE À ESSENCE

Retirer le connecteur 5P et la durite d'alimentation en essence.

Enlever les vis de montage de la base du réservoir d'essence.
Déposer le bloc de la pompe à essence, en veillant à ne pas endommager la pompe.



- (1) POMPE À ESSENCE

Pose

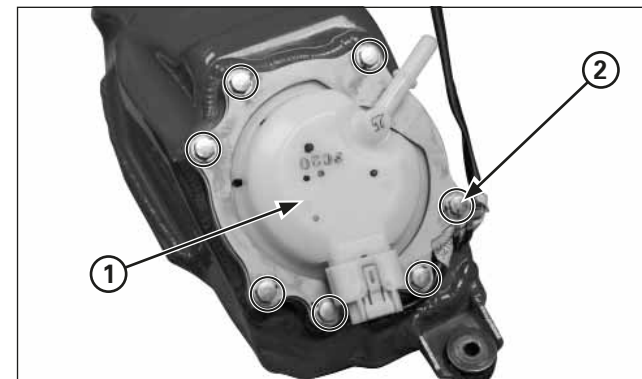
AVERTISSEMENT

Changer le joint chaque fois que la pompe à essence est démontée.

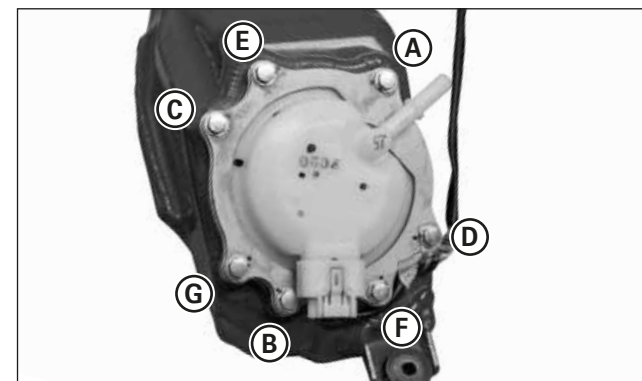
Essuyer l'huile pouvant être présente sur le plan de joint entre la base de la pompe à essence et le réservoir d'essence.
Installer un nouveau joint sur la base de la pompe à essence.
Remonter le bloc de la pompe à essence dans le réservoir d'essence (selon photos).

Veiller à ne pas endommager le câble de la pompe à essence.
S'assurer que le joint est convenablement installé dans le réservoir d'essence.

Vérifier aussi s'il n'est pas situé sur le rebord du réservoir.



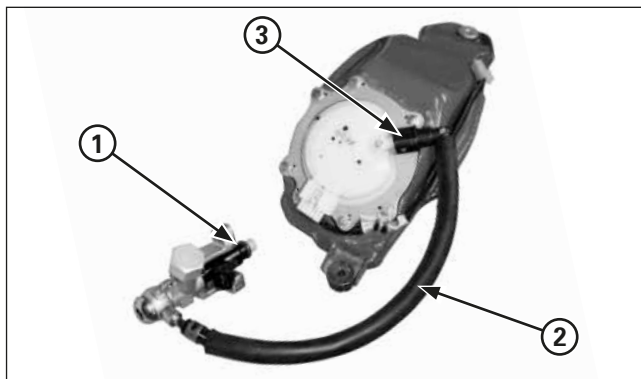
- (1) POMPE À ESSENCE
- (2) VIS



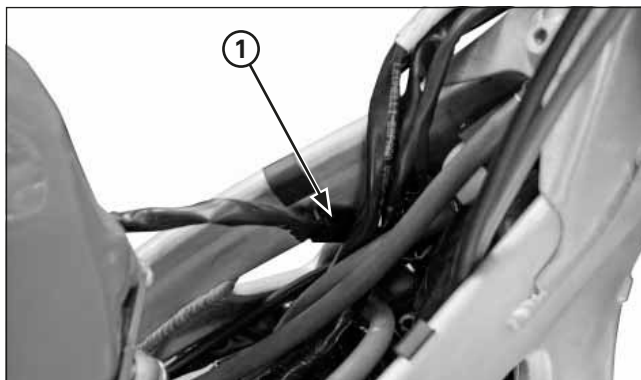
Remonter les vis de montage du réservoir d'essence.

Les resserrer par ordre alphabétique, comme indiqué sur l'image.

Couple de serrage: 7 - 9 N·m (0,7 - 0,9 kgf·m)



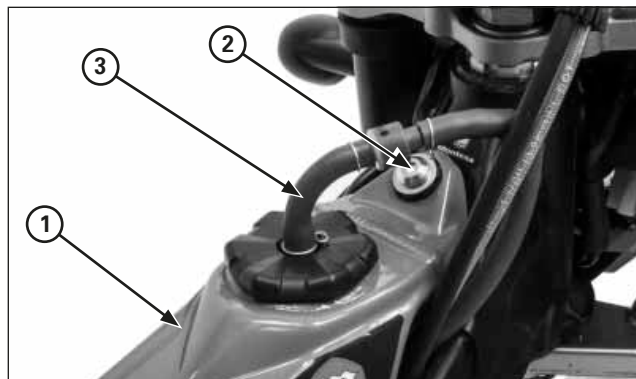
- (1) JOINT TORIQUE (NEUF)
- (2) DURITE D'ALIMENTATION EN ESSENCE
- (3) CONNECTEUR RAPIDE



- (1) CONNECTEUR 2P

Changer le joint torique de l'injecteur et en installer un neuf, chaque fois que l'injecteur de la culasse est démonté. Introduire un joint torique neuf dans la rainure de l'injecteur. Installer la durite d'alimentation en essence.

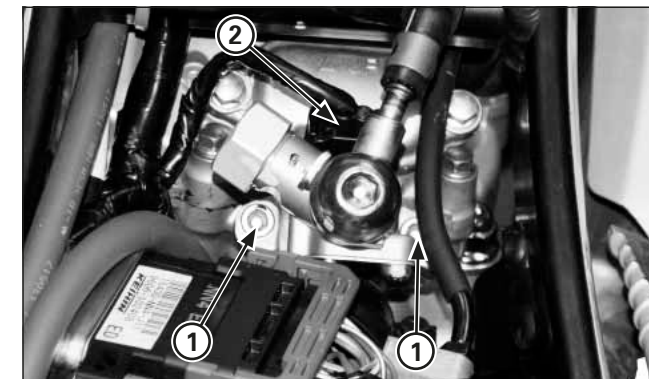
Reposer le réservoir d'essence sur le cadre et brancher le connecteur 2P de la pompe à essence.



- (1) RÉSERVOIR D'ESSENCE
- (2) VIS
- (3) DURITE DU RENIFLARD

Reposer le réservoir d'essence sur le cadre en veillant à ne pas coincer le câble d'accélérateur.

Reposer et serrer les vis de montage du réservoir d'essence. Raccorder la durite du reniflard au réservoir et l'assurer avec un clip.



- (1) VIS SIX PANS
- (2) CONNECTEUR 2P (NOIR)

Reposer et serrer les vis six pans du support de l'injecteur au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 8 - 12 N·m (0,8 - 1,2 kgf·m)

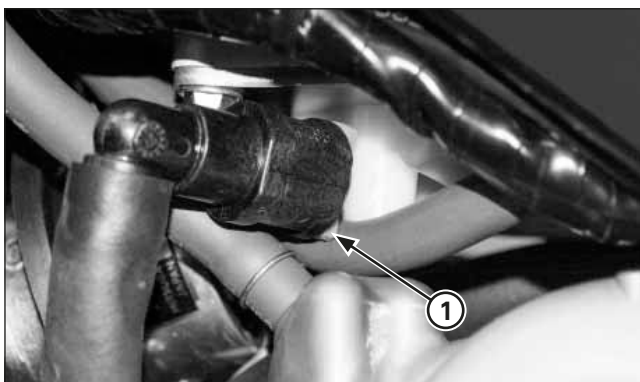
Brancher le connecteur 2P (noir) de l'injecteur d'essence.

Remonter le garde-boue arrière.

Entretien du moteur



(1) CONNECTEUR 5P



(1) CONNECTEUR RAPIDE

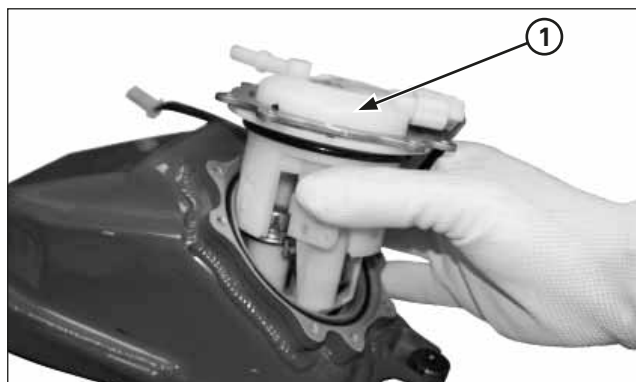
Dépose du filtre à carburant

Débrancher le connecteur 5P de la pompe à essence.

Débrancher la durite d'alimentation en carburant (page 4-4).



(1) VIS
(2) SUPPORT DE LA POMPE À ESSENCE

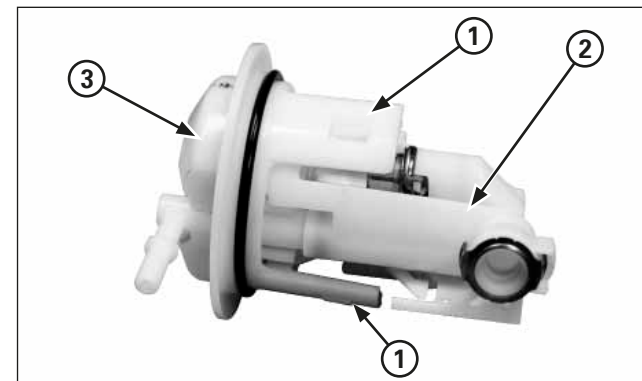


(1) POMPE À ESSENCE

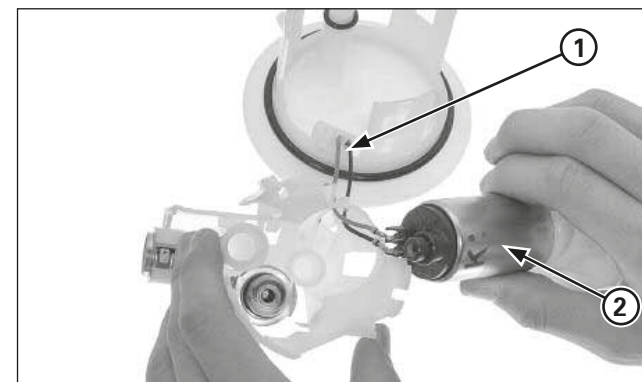
Enlever le réservoir à carburant.

Retirer les vis du support de la pompe à essence et enlever le support.

Retirer la pompe à essence du réservoir à carburant en veillant à ne pas endommager la pompe ou les câbles électriques.



(1) ÉTRIER
(2) CORPS DE LA POMPE
(3) POMPE



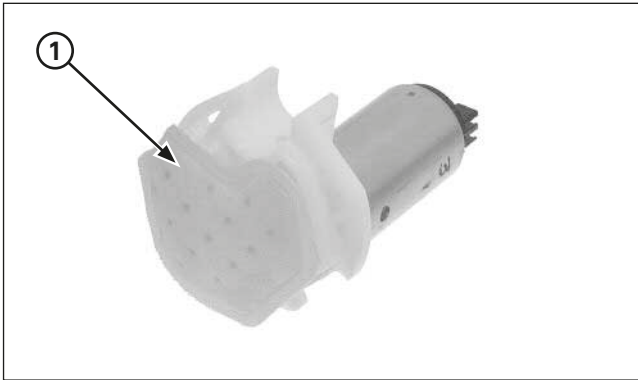
(1) BORNES DES CÂBLES
(2) MOTEUR/FILTRE DE LA POMPE

Nettoyage du filtre à carburant

Exercer une pression sur les trois étriers situés entre le corps de la pompe et cette dernière. Retirer le corps de la pompe.

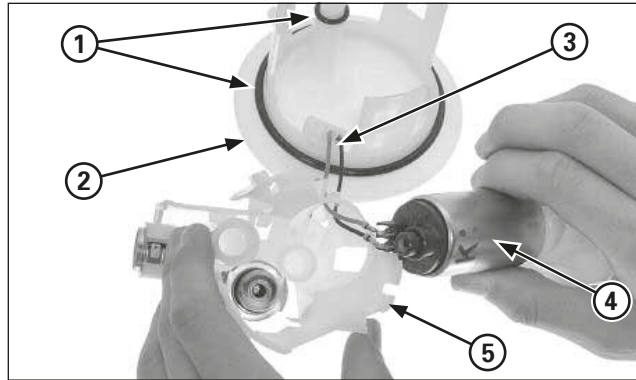
Débrancher les bornes de câble (se rappeler de son emplacement initial).

Démonter l'ensemble moteur/filtre du corps de la pompe.



(1) SURFACE DU FILTRE

Nettoyer la surface du filtre.



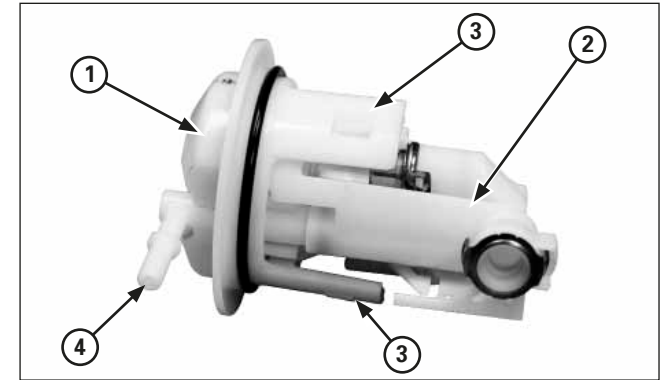
(1) JOINTS TORIQUES
(2) POMPE
(3) CÂBLES DU MOTEUR
(4) MOTEUR
(5) CORPS

Remplacer les joints toriques par des neufs à chaque fois que la pompe à essence est démontée.

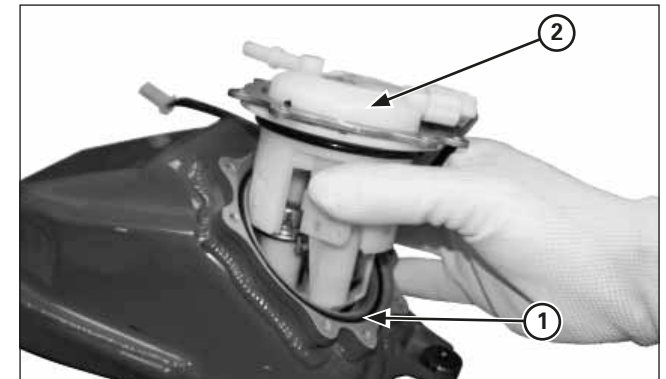
Nettoyer la surface de contact entre la pompe et le réservoir à carburant. Procéder à la pose des joints toriques neufs. Appliquer une fiche couche d'huile moteur pour faciliter l'installation.

Guider les câbles du moteur à travers les orifices et les raccorder aux bornes.
Installer le moteur de la pompe dans le corps.

Veiller à ne pas endommager les câbles.



(1) POMPE (3) ÉTRIER
(2) CORPS (4) TUBE DE CONNEXION



(1) JOINT TORIQUE
(2) POMPE

Pose

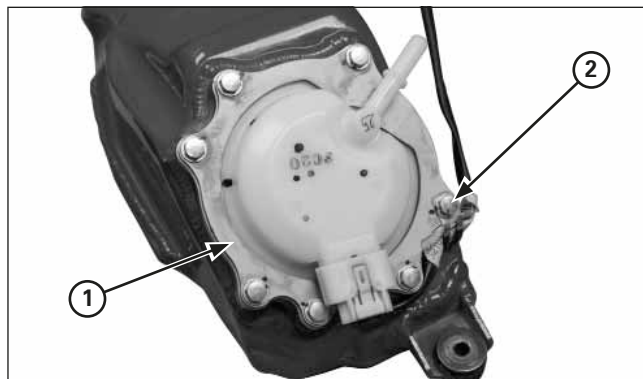
Installer le corps dans l'ensemble de la pompe. Veiller à ce que les étriers soient bien fermés et que les deux pièces soient parfaitement installées.

Poser un joint torique neuf dans le logement du réservoir prévu à cet effet.

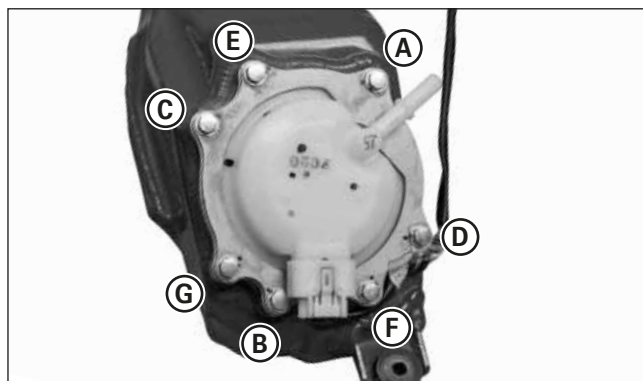
Introduire la pompe dans le réservoir en veillant tout particulièrement à ne pas endommager les joints toriques. Appliquer une fiche couche d'huile moteur pour faciliter l'installation.

S'assurer que le joint torique est bien monté dans le réservoir à carburant et qu'il se trouve parfaitement en appui.

Entretien du moteur



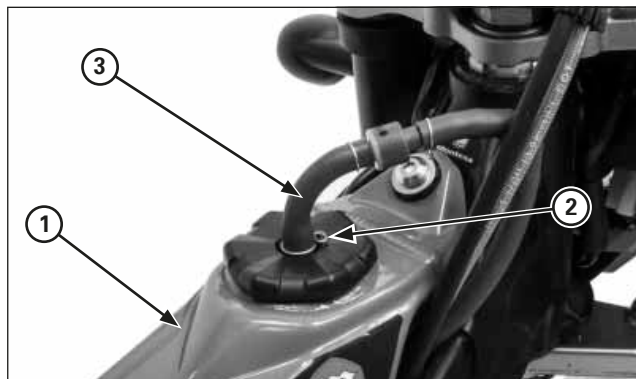
(1) SUPPORT DE LA POMPE À ESSENCE
(2) VIS



Installer les vis de montage de la pompe.
Mettre le support de la pompe en position comme indiqué sur la figure.

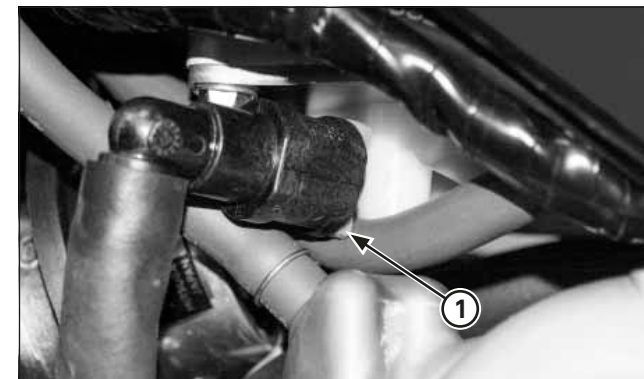
Serrer les vis de montage de la pompe en suivant l'ordre alphabétique indiqué sur l'image.

Couple de serrage : 7 - 9 N·m (0,7 - 0,9 kgf·m)



(1) RÉSERVOIR
(2) CLIP
(3) DURITE DU RENIFLARD

Monter le réservoir dans le châssis.
Raccorder la durite du reniflard au réservoir et l'assurer avec un clip.



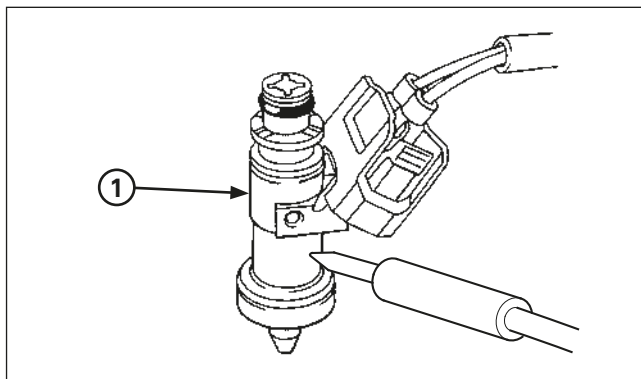
(1) CONNECTEUR DE LA POMPE



(1) CONNECTEUR 5P

Brancher le connecteur rapide sur la pompe (page 4-4).

Brancher le connecteur 5P de la pompe à carburant.



(1) INJECTEUR

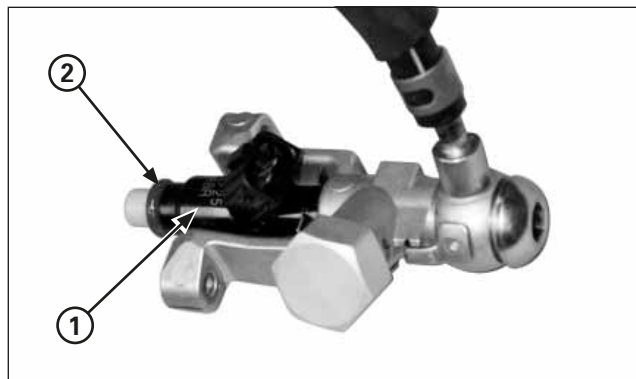
Injecteur

Contrôle

Démonter le garde-boue arrière.

Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti. Examiner les sons émis par l'injecteur lorsqu'il fonctionne, au moyen d'une tige de sondage ou d'un stéthoscope.

Remplacer l'injecteur s'il ne marche pas.

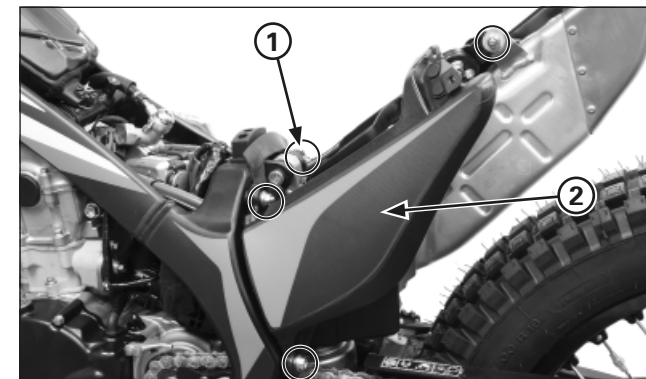


(1) INJECTEUR
(2) JOINT TORIQUE NEUF

Dépose/Repose

Ne pas retirer l'injecteur de son support.
Remplacer le bloc entier injecteur/support.

Changer le joint torique chaque fois que le bloc de l'injecteur d'essence de la culasse est démonté.



(1) VIS/ÉCROUS
(2) CARCASSE DU FILTRE À AIR

Corps de l'accélérateur

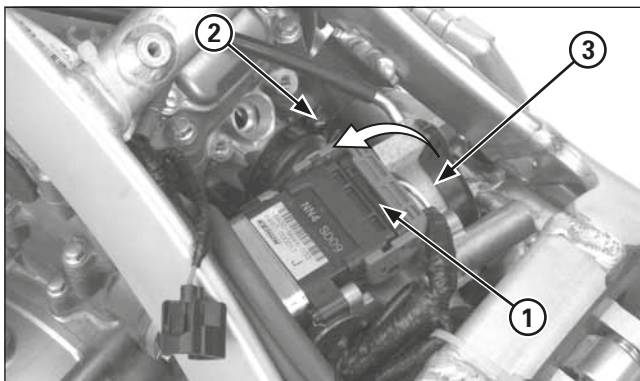
Dépose

Démonter le garde-boue arrière.

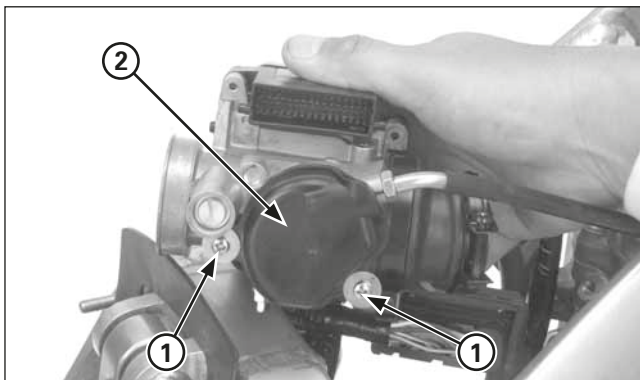
Desserrer la vis de serrage du tuyau connecteur.
Enlever la vis de montage du silencieux.
Retirer la vis et les écrous de montage de la carcasse du filtre à air.

Pousser la carcasse du filtre à air vers l'arrière en veillant à ne pas endommager le circuit électrique.
Débrancher la durite du reniflard du carter du joint de la carcasse.

Entretien du moteur



- (1) CONNECTEUR 32P (NOIR)
- (2) VIS
- (3) CORPS DE L'ACCÉLÉRATEUR

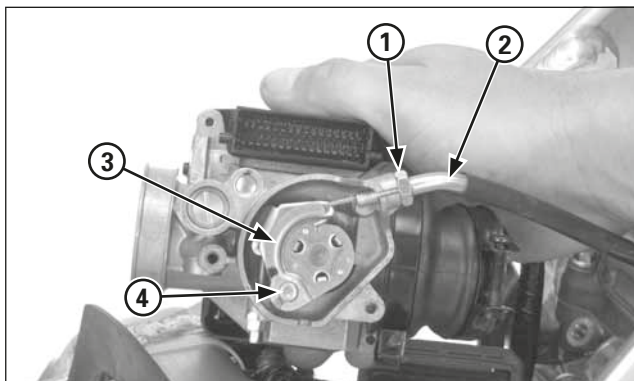


- (1) VIS
- (2) COUVERCLE DU TAMBOUR D'ACCÉLÉRATEUR

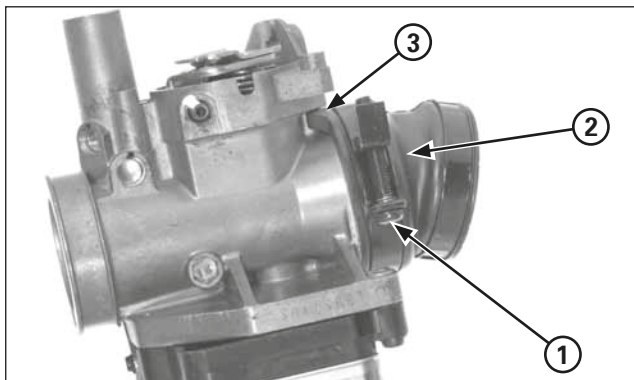
Débrancher le connecteur 32P (noir) de l'ECM.
Ne pas tirer directement sur le connecteur: soulever la languette de sécurité.

Desserrer la vis de la tubulure d'admission, puis déposer le corps de l'accélérateur.

Retirer les vis et le couvercle du tambour d'accélérateur.



- (1) CONTRE-ÉCROU
- (2) CÂBLE D'ACCÉLÉRATEUR
- (3) EXTRÉMITÉ DU CÂBLE D'ACCÉLÉRATEUR
- (4) TAMBOUR D'ACCÉLÉRATEUR



- (1) VIS
- (2) TUBULURE D'ADMISSION
- (3) ALIGNEMENT

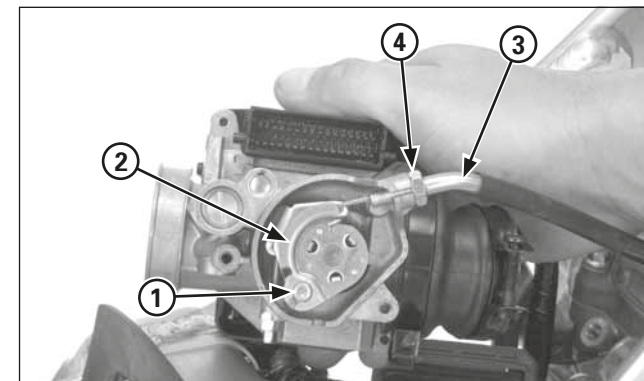
Desserrer le contre-écrou et débrancher le câble d'accélérateur du corps de l'accélérateur.

Débrancher ensuite l'extrémité du câble du tambour d'accélérateur.

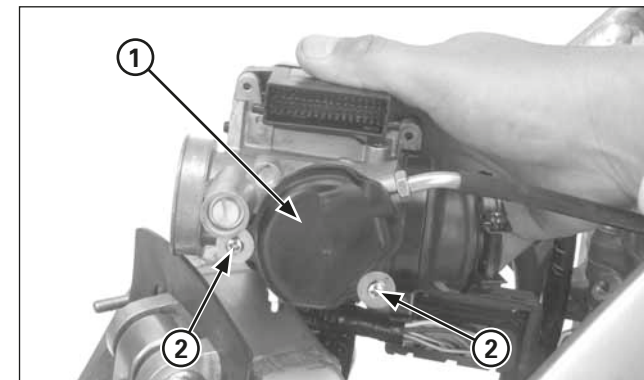
Dévisser la vis de la bride de la tubulure d'admission et retirer cette dernière du corps de l'accélérateur.

Pose

Réinstaller la tubulure d'admission dans le corps de l'accélérateur en alignant sa rainure sur la languette du corps de l'accélérateur, comme indiqué sur l'image.



- (1) EXTRÉMITÉ DU CÂBLE D'ACCÉLÉRATEUR
- (2) TAMBOUR D'ACCÉLÉRATEUR
- (3) CÂBLE D'ACCÉLÉRATEUR
- (4) CONTRE-ÉCROU

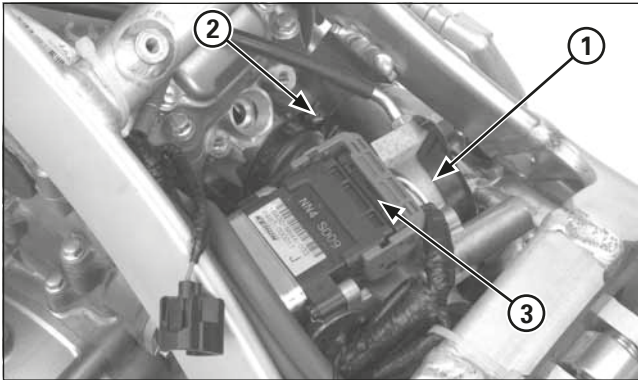


- (1) COUVERCLE DU TAMBOUR D'ACCÉLÉRATEUR
- (2) VIS

Rebrancher l'extrémité du câble d'accélérateur sur le tambour d'accélérateur.

Installer le câble d'accélérateur dans le corps de l'accélérateur. Régler la garde de la poignée des gaz.

Reposer le couvercle du tambour d'accélérateur et serrer les vis.



(1) CORPS DE L'ACCÉLÉRATEUR
(2) VIS
(3) CONNECTEUR 32P (NOIR)

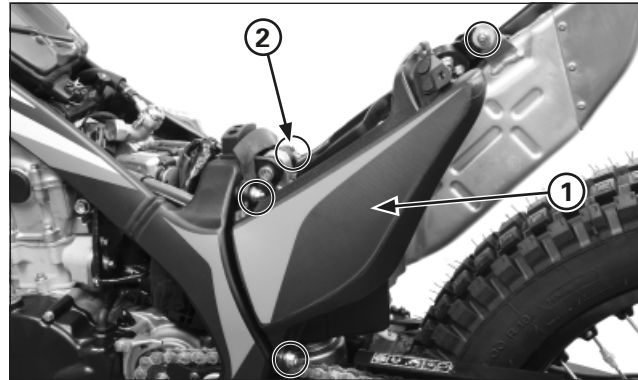
Installer le corps des gaz ainsi que le tuyau d'admission à l'entrée de la culasse.

S'assurer que le corps de l'accélérateur présente les écarts suivants:

- Entre le corps de l'accélérateur et le capteur d'angle d'inclinaison: plus de 5 mm
- Entre le corps de l'accélérateur et le silencieux: plus de 5 mm

Régler l'angle de la bande de la tubulure d'admission et serrer fermement la vis.

Brancher le connecteur 32P (noir) de l'ECM.



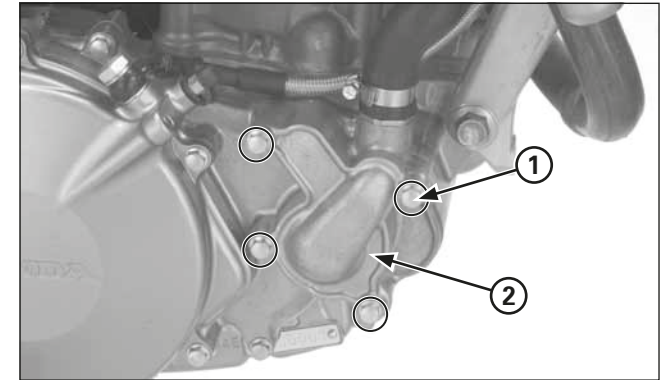
(1) CARCASSE DU FILTRE À AIR
(2) VIS/ÉCROUS

Reposer la carcasse du filtre à air sur le cadre et brancher la durite du reniflard du carter.

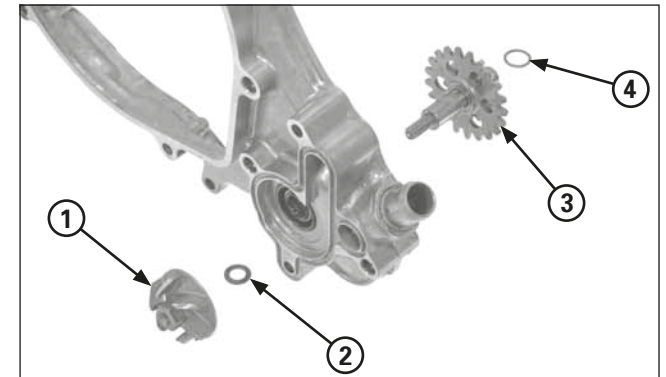
Remettre les vis et les écrous de montage de la carcasse du filtre à air et les serrer fermement.
Reposer l'écrou et la vis de montage du silencieux et serrer la vis à fond.

Régler l'angle du collier de serrage du tube connecteur et serrer fortement la vis.

Remonter le garde-boue arrière.



(1) VIS
(2) COUVERCLE DE LA POMPE À EAU



(1) ROTOR (3) AXE DE LA POMPE À EAU
(2) RONDELLE EN CUIVRE (4) RONDELLE

Remplacement du joint de la pompe à eau et du roulement

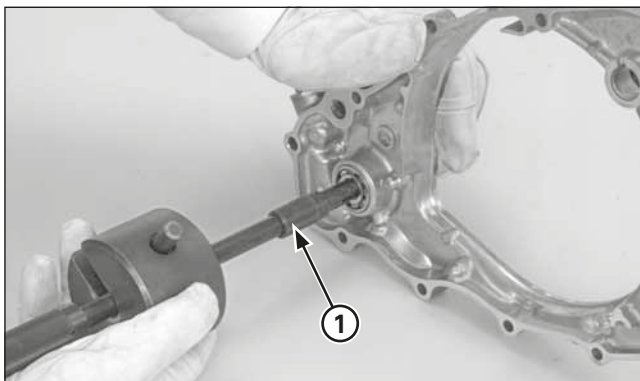
Vidanger l'huile de boîte (page 3-8).

Déposer les pièces suivantes:

- Joint torique/douilles de positionnement/couvercle/vis du couvercle de la pompe à eau
- Cache du carter droit et rondelle (page 4-40)

Fixer les dents de l'engrenage de la pompe à eau à l'aide de l'outil adéquat, puis déposer le rotor, la rondelle en cuivre et l'axe de la pompe à eau.

Entretien du moteur



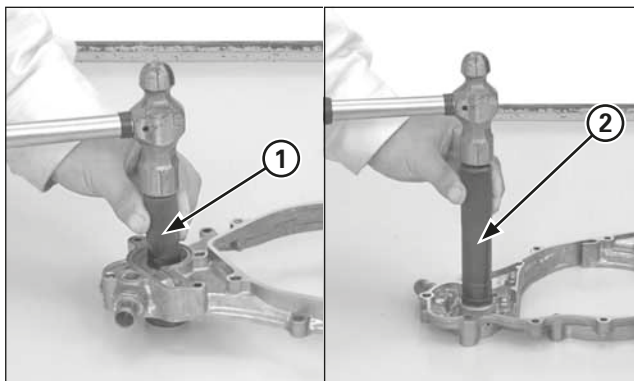
(1) EXTRACTEUR DE ROULEMENT, 12 MM

Retirer le roulement de la pompe à eau du cache du carter droit, à l'aide des outils spéciaux.

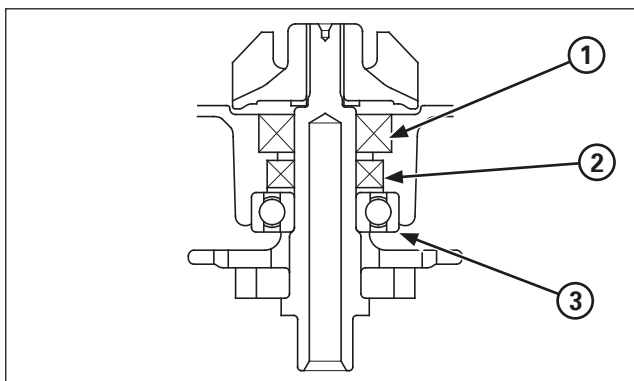
Outils:

Extracteur de roulement, 12 mm	Outil générique
- Axe de l'extracteur	07936-1660120
- Contrepoids de l'extracteur	07741-0010201

Démonter le joint d'huile et celui de la pompe à eau.



(1) CHASSE-JOINT DE POMPE À EAU
(2) CHASSE/ACCESSOIRE



(1) JOINT DE POMPE À EAU
(2) JOINT D'HUILE
(3) ROULEMENT

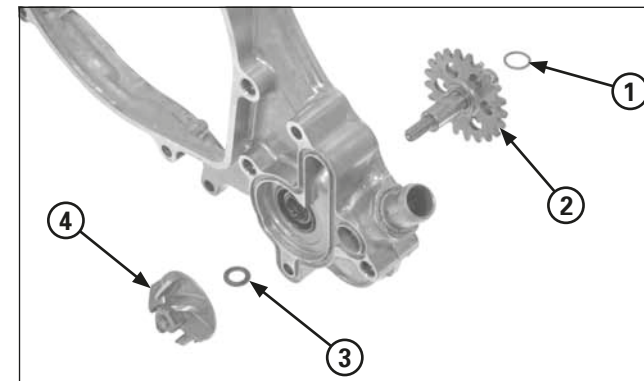
Installer le joint de pompe à eau dans le cache du carter droit dans le même sens que celui indiqué sur l'illustration ci-dessus.

Outil:

Chasse-joint de pompe à eau 07945-KA30000

Reposer un joint d'huile neuf dans le même sens que celui indiqué sur l'illustration ci-dessus.

Introduire un roulement neuf dans le cache du carter droit (outils; page 2-7).



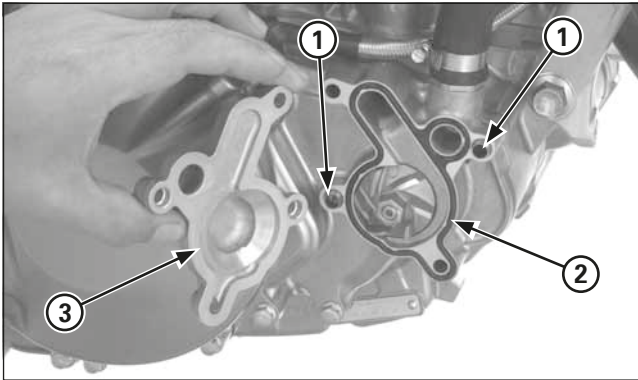
(1) RONDELLE
(2) AXE DE LA POMPE À EAU
(3) RONDELLE NEUVE EN CUIVRE
(4) ROTOR

Installer l'axe de la pompe à eau, la rondelle neuve en cuivre et le rotor dans le cache du carter droit.

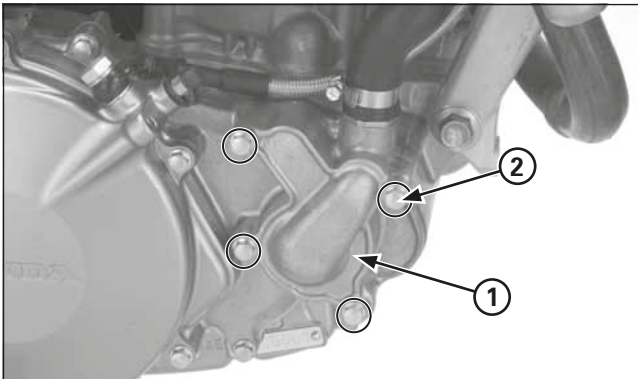
Fixer les dents de l'engrenage de la pompe à eau à l'aide de l'outil adéquat et resserrer le rotor au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 12 N·m (1,2 kgf·m)

Remonter la rondelle et le cache du carter droit (page 4-41).



- (1) DOUILLES DE POSITIONNEMENT
- (2) JOINT TORIQUE NEUF
- (3) COUVERCLE DE LA POMPE À EAU



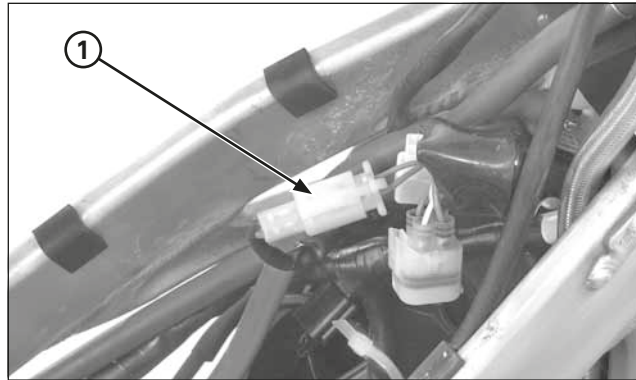
- (1) COUVERCLE DE LA POMPE À EAU
- (2) VIS

Reposer les pièces suivantes:

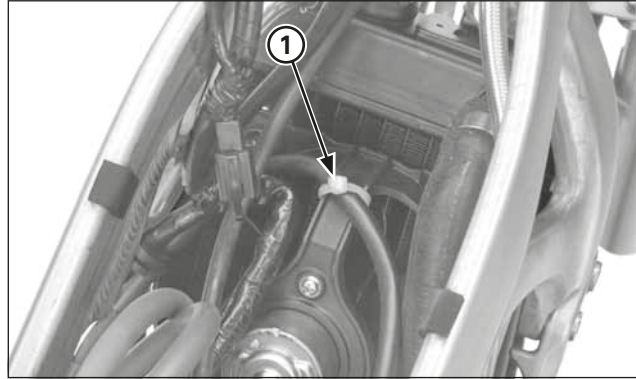
- Douilles de positionnement, joint torique neuf
- Couvercle de la pompe à eau, vis

Remplir le carter d'huile de boîte recommandée (page 3-8).

Remplir de liquide de refroidissement et purger l'air (page 3-9).



- (1) CONNECTEUR 2P (NATUREL)



- (1) BRIDE

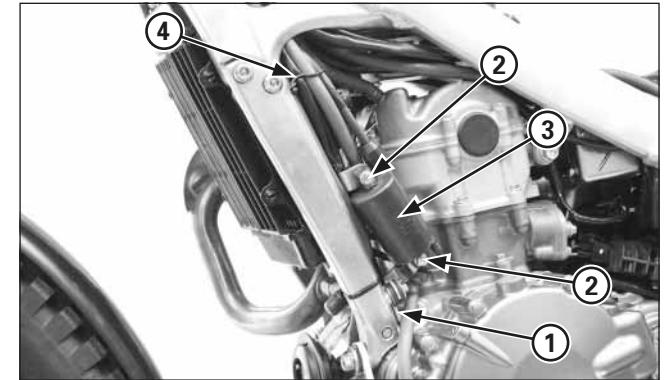
Démontage/montage du radiateur

Déposer les pièces suivantes:

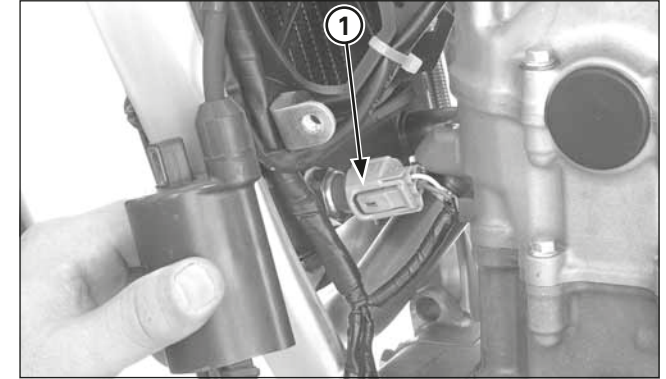
- Pot d'échappement
- Plaque de protection
- Bloc injecteur/réservoir d'essence (page 4-7)

Débrancher le connecteur 2P (naturel) du radiateur.

Enlever la bride du câble de la bougie, située sur la protection du moteur du ventilateur.



- (1) BORNE RELIÉE À LA MASSE
- (2) VIS
- (3) BOBINE D'ALLUMAGE
- (4) BRIDE



- (1) CONNECTEUR 3P (GRIS)

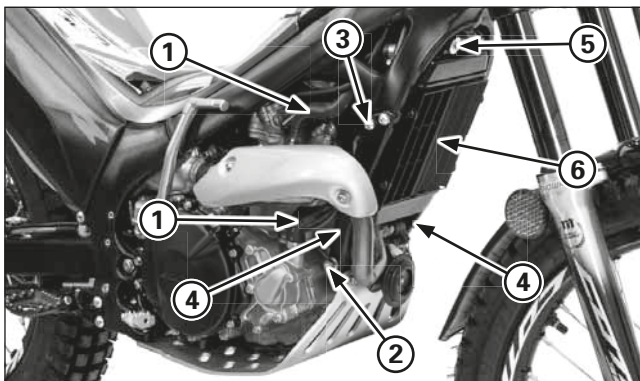
Enlever la vis de la borne reliée à la masse.

Enlever la vis de montage de la bobine d'allumage.

Retirer le câble de bougie/installation électrique/collier de la durite du reniflard

Débrancher le connecteur 3P (gris) du capteur ECT.

Entretien du moteur

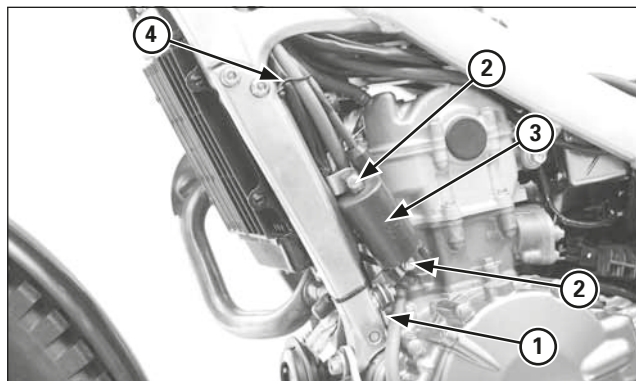


- (1) DURITES DU RADIATEUR
- (2) VIS DU SUPPORT PARTIE INFÉRIEURE
- (3) VIS DU SUPPORT PARTIE SUPÉRIEURE
- (4) SUPPORTS
- (5) VIS
- (6) RADIATEUR

Débrancher les durites du radiateur sur le cache du carter droit et la culasse.

Enlever les vis avant du support inférieur du moteur et les vis de montage avant des supports. Retirer ensuite les supports de la partie inférieure.

Ôter la vis de montage du radiateur, et déposer le bloc du radiateur.

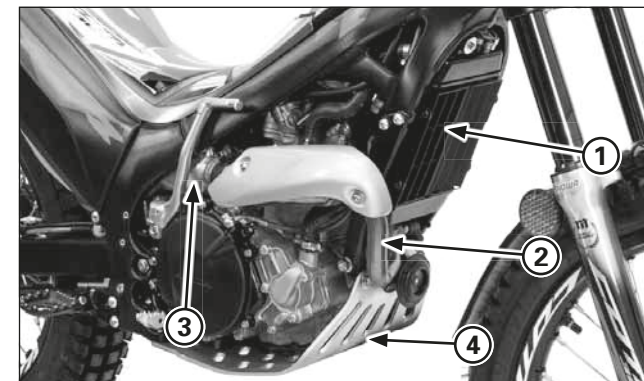


- (1) BOBINE D'ALLUMAGE
- (2) VIS
- (3) BORNE RELIÉE À LA MASSE
- (4) BRIDE

L'installation s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.

AVERTISSEMENT

Lors du montage de la bobine d'allumage, installer la borne à la masse avec la vis de montage de support inférieur de la bobine d'allumage, comme indiqué sur l'illustration.

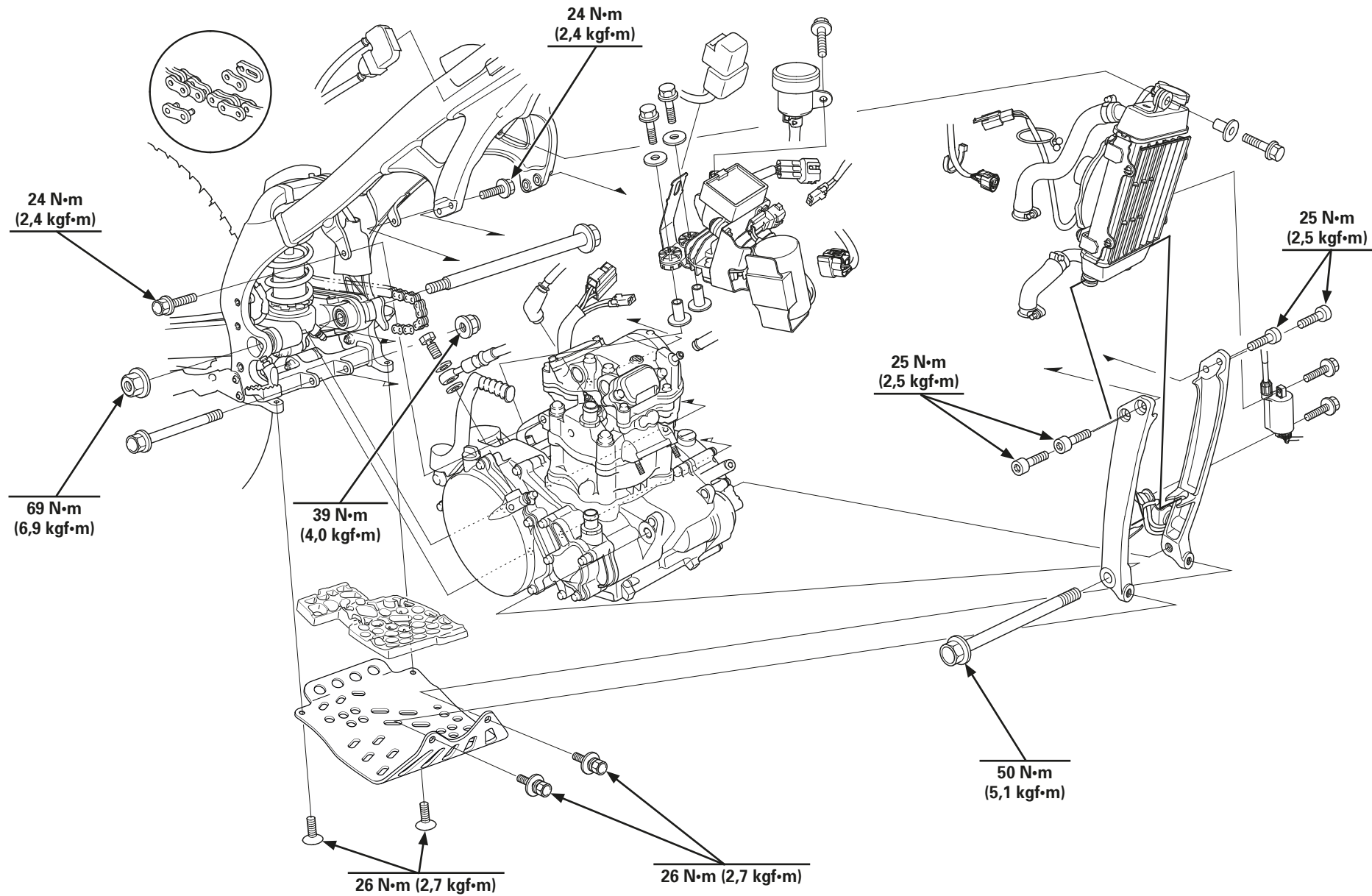


- (1) RADIATEUR
- (2) POT D'ÉCHAPPEMENT
- (3) SILENCIEUX
- (4) PLAQUE DE PROTECTION

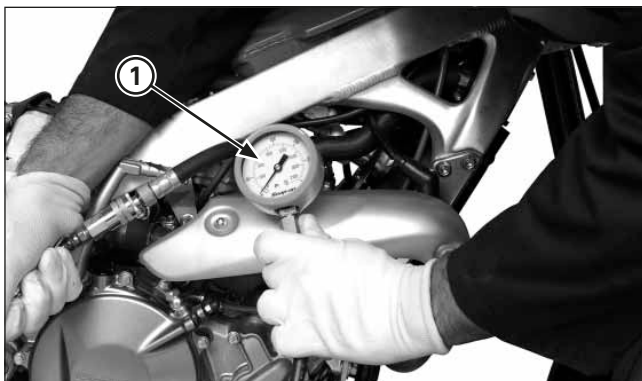
Dépose/repose du moteur

- Fixer fermement la moto, au moyen d'un support de sécurité ou équivalent.
- Avant de déposer le moteur, il faut démonter les pièces suivantes:
 - Pot d'échappement, silencieux
 - Plaque de protection
 - Supports, radiateur (page 4-17)
 - Carcasse du filtre à air (page 4-13)
- Il est possible de travailler sur les pièces suivantes sans déposer le moteur:
 - Culasse
 - Embrayage/articulation de la boîte de vitesses
 - Volant/stator
 - Kick de démarrage/articulation de la boîte de vitesses
- Pour les pièces suivantes, il faudra en revanche déposer le moteur:
 - Vilebrequin
 - Pompe à huile
 - Fourchettes de sélection et tambour de sélection
 - Boîte de vitesses
 - Cylindre/piston

Illustration dépose/repose du moteur



Entretien du moteur



(1) JAUGE DE COMPRESSION DU CYLINDRE

Compression du cylindre

Faire chauffer le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale de fonctionnement.

Éteindre le moteur et enlever la bougie.

Installer une jauge de compression.

Mettre la transmission au point mort.

Ouvrir les gaz à fond, faire démarrer le moteur au kick et le laisser tourner jusqu'à ce que la lecture de la jauge devienne stationnaire.

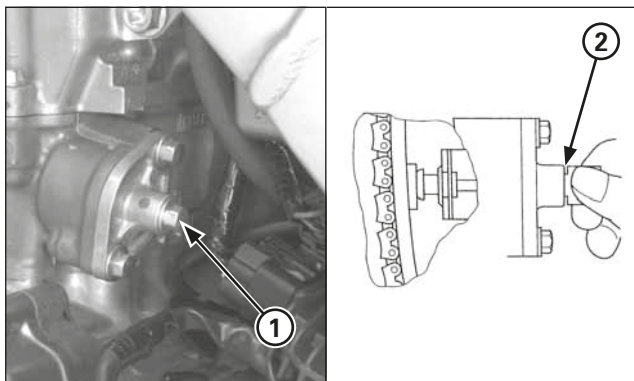
Pression de compression: 1.300 kPa (13,3 kgf/cm²)

Un taux de compression bas peut être dû à:

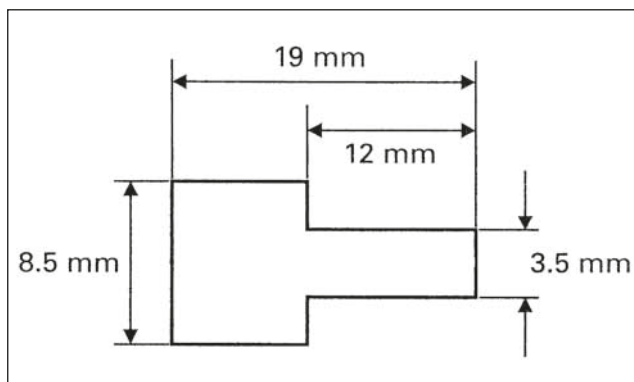
- Joint de culasse détérioré
- Mauvais réglage des soupapes
- Fuites au niveau des soupapes
- Usure du segment de piston ou du cylindre

Un taux de compression haut peut être dû à:

- Mauvais réglage des soupapes



(1) VIS/RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ
(2) OUTIL DE FIXATION



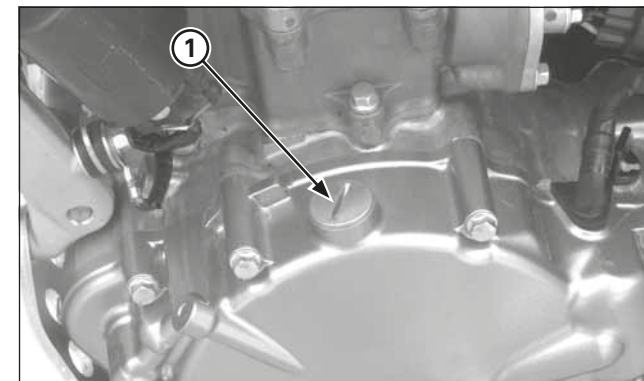
(1) RELEVEUR TENDEUR DE CHAÎNE DE DISTRIBUTION

Dépose du couvre-culasse/arbre à cames

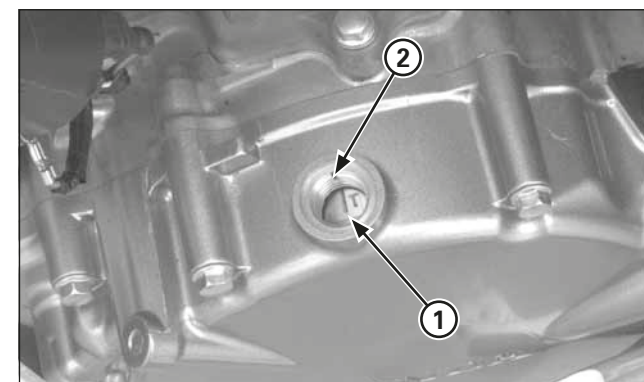
Enlever la vis et la rondelle d'étanchéité du releveur tendeur de chaîne de distribution.

Faire tourner le releveur tendeur dans le sens des aiguilles d'une montre au maximum et le fixer avec l'outil de fixation.

Cet outil peut être facilement construit avec du fil d'acier fin (1 mm d'épaisseur), comme indiqué sur l'image.



(1) BOUCHON DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE

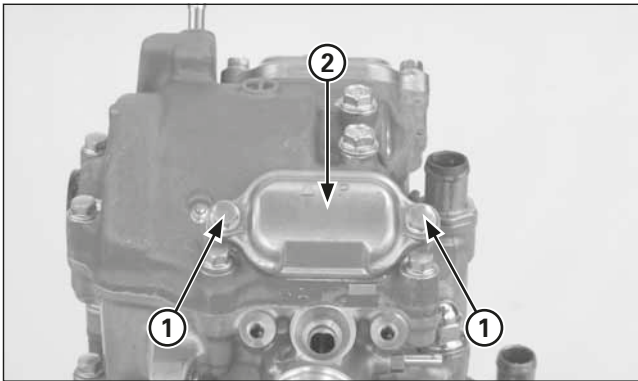


(1) REPÈRE "T"
(2) REPÈRE DE RÉFÉRENCE

Déposer le bloc injecteur/réservoir d'essence.

Enlever le bouchon et le joint torique de l'orifice de réglage du cache du carter gauche.

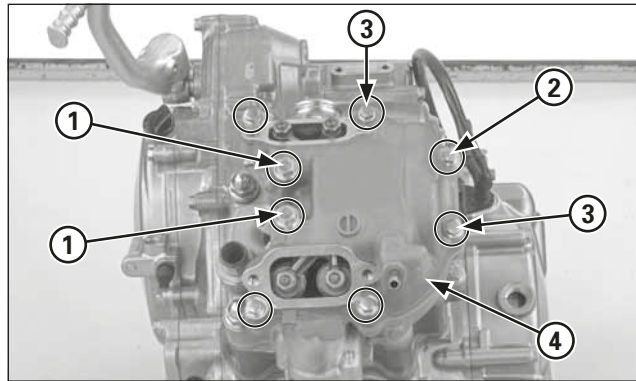
Faire tourner le vilebrequin en actionnant le kick et aligner le repère "T" du volant sur le repère de référence du cache du carter gauche.



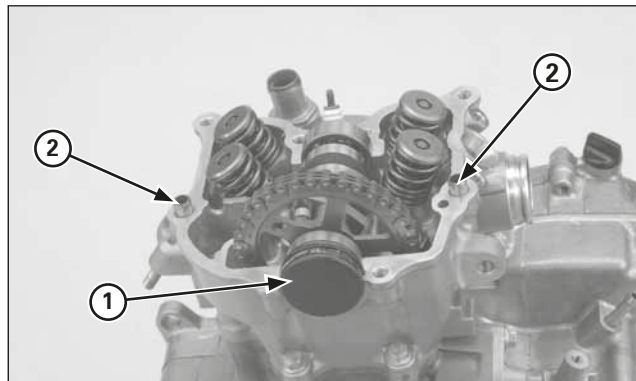
(1) VIS
(2) COUVERCLE DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE DES CULBUTEURS

Enlever les vis et les couvercles des orifices de réglage des culbuteurs

Fixer le piston en position TDC (point mort haut) pendant le temps de compression en déplaçant les culbuteurs.



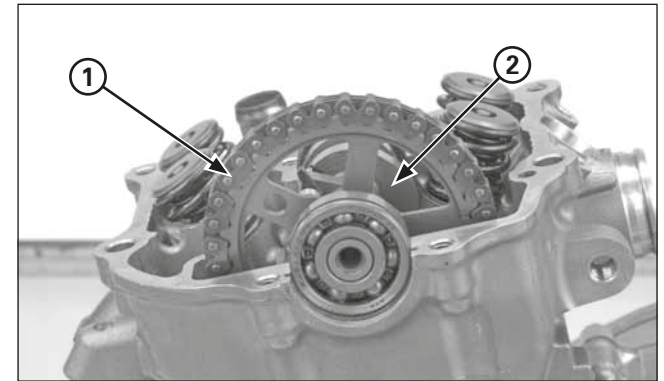
(1) VIS/RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ
(2) VIS
(3) RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ (4) COUVRE-CULASSE



(1) CACHE LATÉRAL
(2) DOUILLES DE POSITIONNEMENT

Débrancher la durite du reniflard du carter.
Enlever les deux vis de 6 mm.
Desserrer les huit vis du couvre-culasse de 2 ou 3 pas, en diagonale.
Enlever les vis et les quatre rondelles d'étanchéité.
Déposer l'ensemble du couvre-culasse.

Retirer les douilles de positionnement.
Démonter le couvre-culasse latéral.
Ôter le dispositif de fixation du roulement de l'arbre à cames du couvre-culasse.

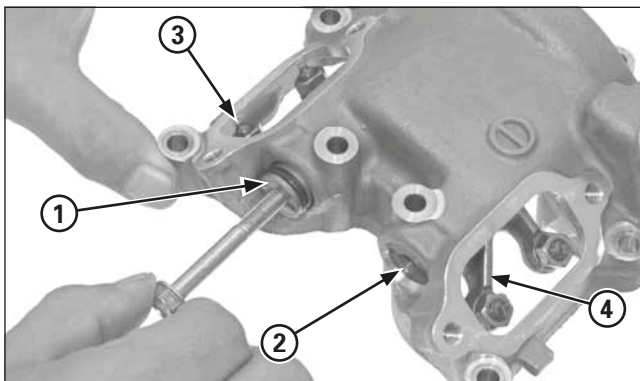


(1) CHAÎNE DE DISTRIBUTION
(2) ARBRE À CAMES

Sortir la chaîne de distribution du pignon et la maintenir en l'air au moyen d'un fil de fer, afin d'éviter qu'elle ne tombe dans le carter.

Déposer le bloc de l'arbre à cames.

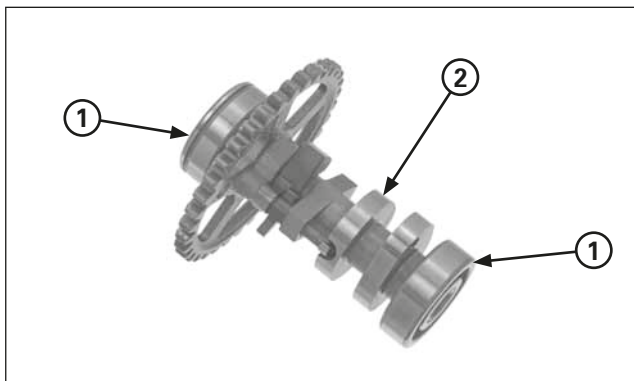
Entretien du moteur



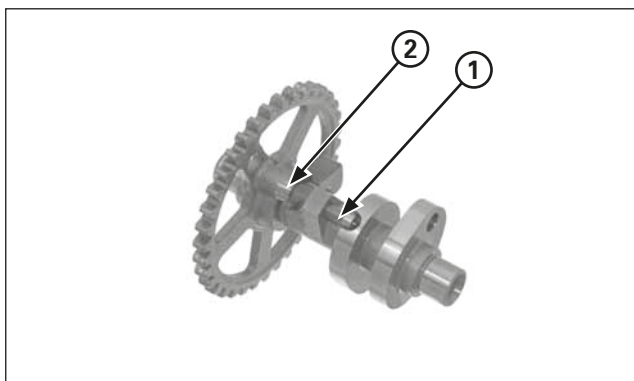
- (1) AXE DU CULBUTEUR D'ADMISSION
- (2) AXE DU CULBUTEUR D'ÉCHAPPEMENT
- (3) CULBUTEUR D'ADMISSION
- (4) CULBUTEUR D'ÉCHAPPEMENT

Dépose

Tirer sur les axes des culbuteurs en utilisant une vis de 6 mm adaptée et déposer les culbuteurs d'admission et d'échappement.



- (1) ROUEMENTS
- (2) ARBRE À CAMES

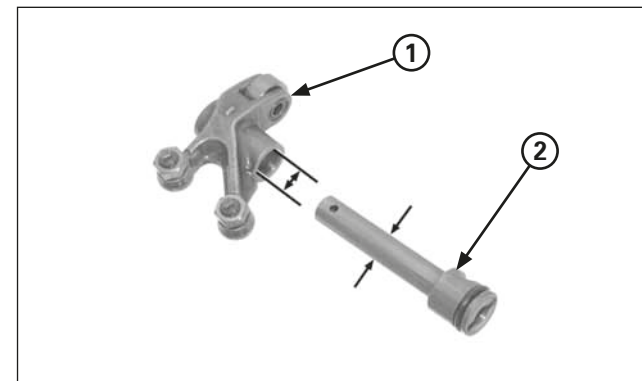


- (1) DÉCOMPRESSEUR
- (2) RESSORT DE RAPPEL

Contrôle

Extraire les roulements de l'arbre à cames.
Faire tourner la rainure guide de chaque roulement avec le doigt.
Le roulement doit tourner en douceur sans faire de bruit.
Dans le cas contraire, il faudra le remplacer.

S'assurer que la came de décompression n'est pas usée ou endommagée.
Si l'une des pièces s'avère défectueuse, remplacer l'ensemble de l'arbre à cames.



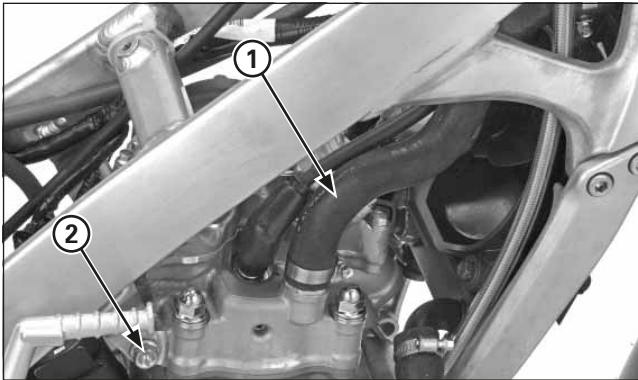
- (1) CULBUTEUR
- (2) AXE DU CULBUTEUR

S'assurer que les culbuteurs et leur axe ne sont pas usés ou endommagés.
Mesurer l'alésage du culbuteur.

Limite d'utilisation: 10,051 mm

Mesurer le D.E. de l'axe du culbuteur au niveau de sa partie coulissante.

Limite d'utilisation: 9,925 mm



(1) DURITE DU RADIATEUR
(2) VIS DU SUPPORT DU CADRE

Dépose de la culasse

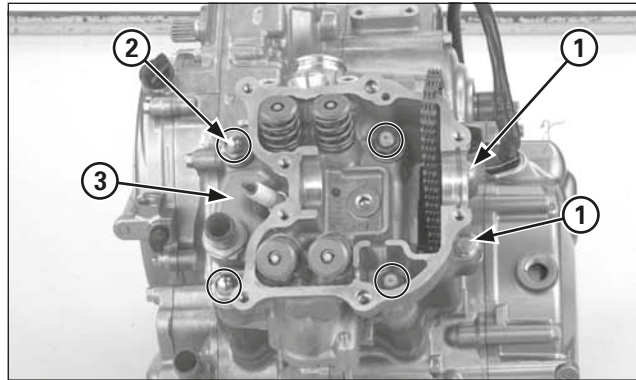
Démonter les pièces suivantes:

- Pot d'échappement
- Corps de l'accélérateur/tubulure d'admission
- Couvre-culasse/arbre à cames
- Bougie

Vidanger le liquide de refroidissement.

Desserrer la vis de la durite et débrancher la durite supérieure du radiateur de la culasse.

Enlever les vis supérieures du support suspendu du moteur.

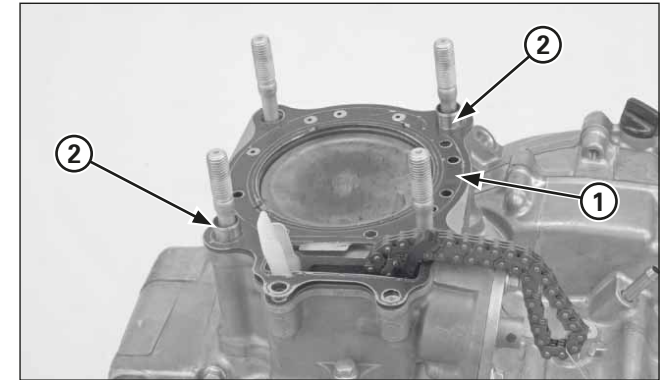


(1) VIS
(2) ÉCROUS/RONDELLES
(3) CULASSE

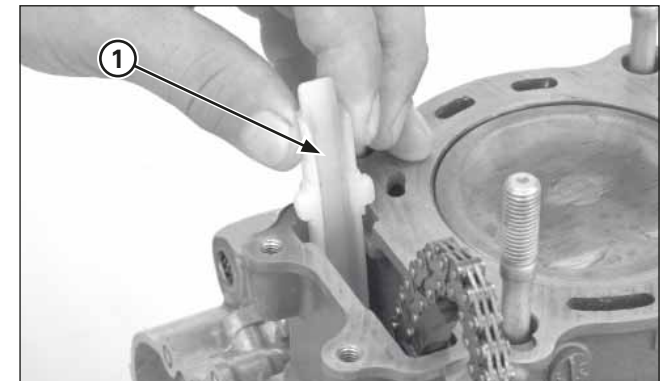
Enlever les vis de montage de la culasse.

Desserrer les écrous de montage de la culasse de 2 ou 3 pas, en diagonale.

Ôter les écrous, les rondelles et la culasse.



(1) JOINT
(2) DOUILLE DE POSITIONNEMENT

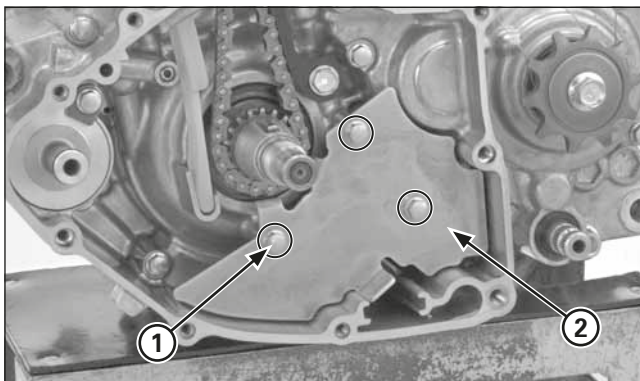


(1) GALET DE GUIDAGE DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION

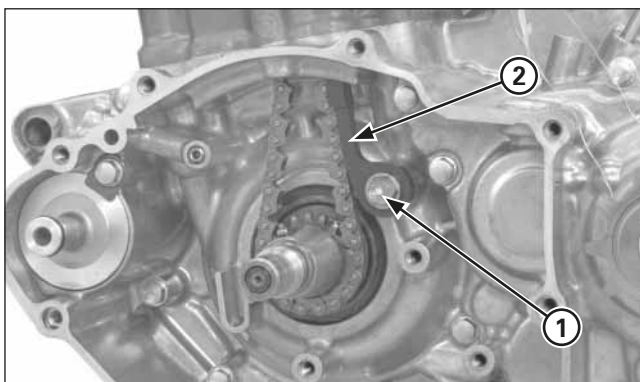
Démonter le joint et les douilles de positionnement.

Déposer le galet de guidage de la chaîne de distribution.

Entretien du moteur



- (1) VIS
(2) PLAQUE DU GALET DE GUIDAGE DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION



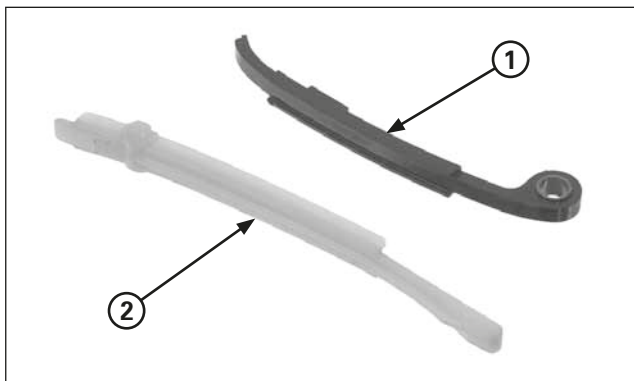
- (1) VIS
(2) TENDEUR DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION

Démonter les pièces suivantes:

- Culasse (page 4-4-23)
- Cache du carter gauche (page 4-49).
- Volant (page 4-52)

Enlever les vis et la plaque du galet de guidage de la chaîne de distribution.

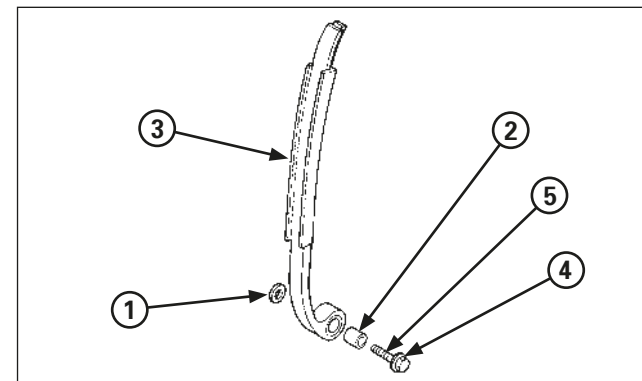
Retirer la vis, le tendeur de la chaîne de distribution, la douille de l'axe de pivotement et la rondelle.



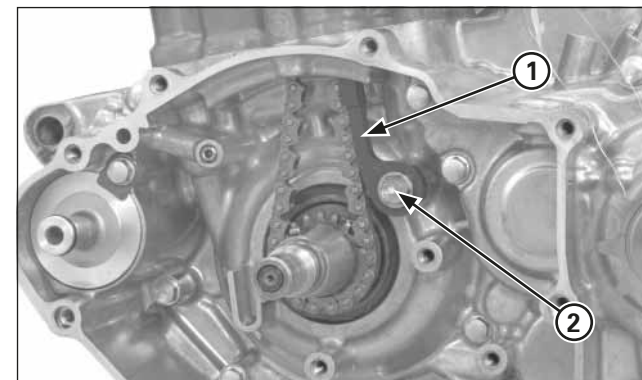
- (1) TENDEUR DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION
(2) GALET DE GUIDAGE DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION

Contrôle

S'assurer que le tendeur et le galet de guidage de la chaîne de distribution ne présentent pas une usure excessive et qu'ils ne sont pas endommagés. Les remplacer si nécessaire.



- (1) RONDELLE (2) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT
(3) TENDEUR DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION
(4) VIS DE L'AXE DE PIVOTEMENT (5) APPLIQUER UN PRODUIT FREIN FILET

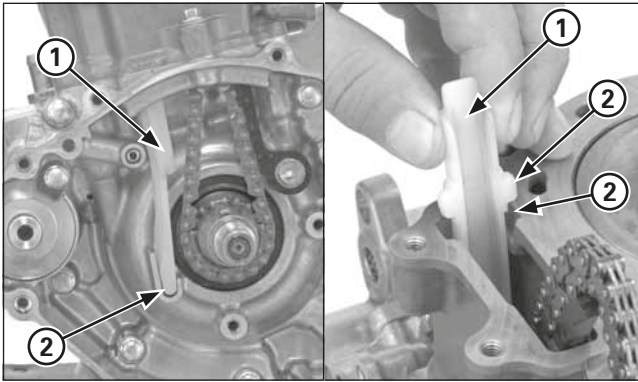


- (1) TENDEUR DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION
(2) VIS DE L'AXE DE PIVOTEMENT

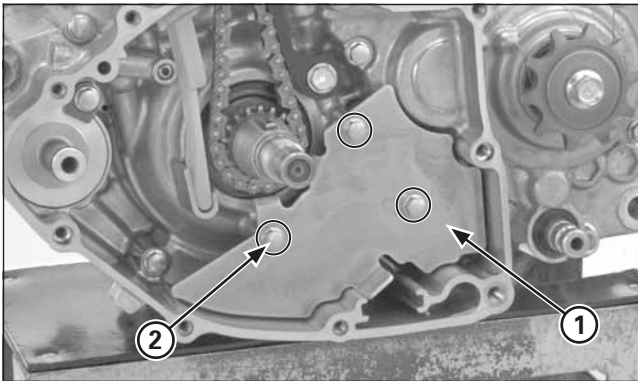
Pose

Appliquer un produit frein filet sur le filetage des vis de l'axe de pivotement du tendeur de la chaîne de distribution. Reposer la rondelle, le tendeur de la chaîne de distribution, la douille de l'axe de pivotement et la vis de ce dernier. Serrer la vis de l'axe de pivotement au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 12 N·m (1,2 kgf·m)



(1) GALET DE GUIDAGE DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION
(2) ALIGNEMENT



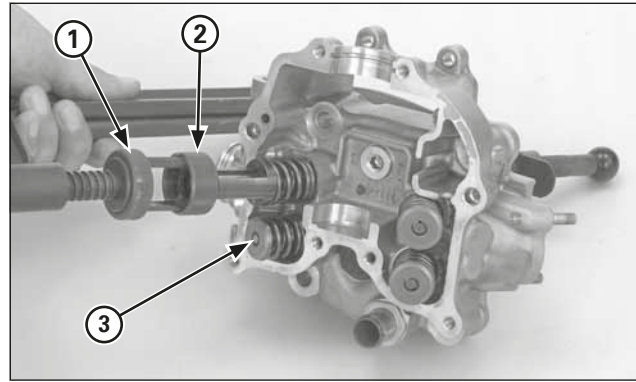
(1) PLAQUE DU GALET DE GUIDAGE DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION
(2) VIS

Installer le galet de guidage de la chaîne de distribution en alignant l'extrémité du galet de guidage sur la rainure du carter et la languette sur la rainure du cylindre.

Reposer la plaque du galet de guidage de la chaîne de distribution et serrer les vis.

Reposer les pièces suivantes:

- Volant (page 4-53)
- Cache du carter gauche (page 4-50)
- Culasse (page 4-37)



(1) COMPRESSEUR DE RESSORTS DE SOUPAPE
(2) ACCESSOIRE
(3) DEMI-FERMETURES

Dépose de la culasse

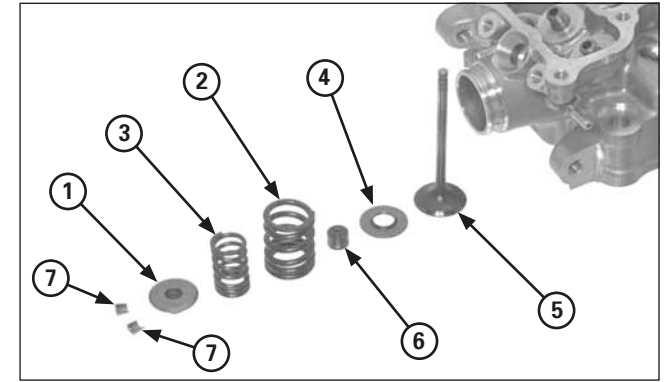
Déposer la culasse (page 4-23)

Ôter les demi-fermetures des ressorts de soupape avec les outils spéciaux.

Pour éviter une baisse de tension, éviter de trop comprimer les ressorts de soupape lors de l'extraction des demi-fermetures.

Outils:

Compresseur de ressorts de soupape 07757-0010000
Accessoire du compresseur 07959-KM30101

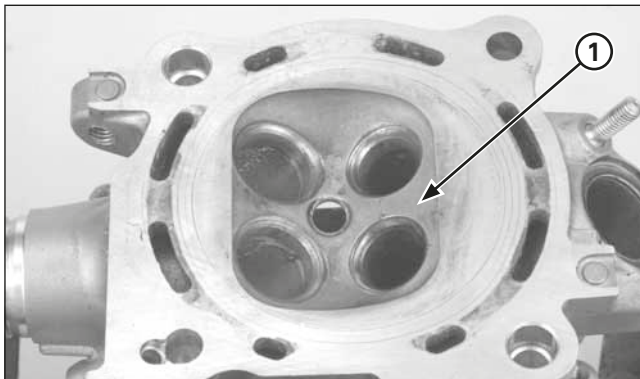


(1) COUVERCLE DU RESSORT DE SOUPAPE
(2) RESSORT EXTÉRIEUR
(3) RESSORT INTÉRIEUR
(4) SIÈGE DU RESSORT
(5) SOUPAPE
(6) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ DE LA SOUPAPE
(7) DEMI-FERMETURES

Démonter les pièces suivantes:

- Couvercle du ressort de soupape
- Ressorts de soupape interne et externe
- Bague d'étanchéité de la soupape
- Siège du ressort de soupape
- Soupape d'admission et d'échappement

Entretien du moteur



(1) CHAMBRE DE COMBUSTION

Contrôle de la culasse

Culasse

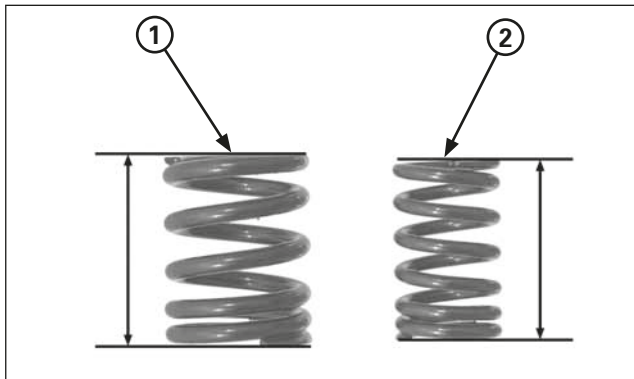
Nettoyer les dépôts de calamine de la chambre de combustion ou de l'orifice d'échappement.

Veiller à ne pas rayer la chambre de combustion ou la surface du joint de culasse.

S'assurer que l'orifice de la bougie et la zone de la soupape ne sont pas fissurés.

S'assurer que la culasse ne présente pas de déformation, au moyen d'une règle et d'un calibre d'épaisseurs.

Limite d'utilisation: 0,05 mm



(1) RESSORT DE SOUPE EXTERIEUR
(2) RESSORT DE SOUPE INTERIEUR

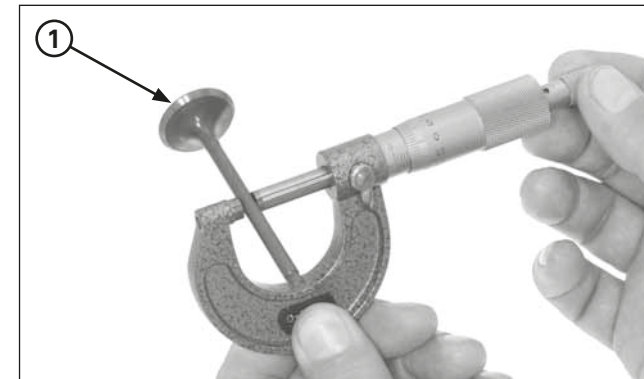
Ressort de soupape

Vérifier si les ressorts de soupape présentent des signes de fatigue ou s'ils sont endommagés.

Mesurer la longueur libre des ressorts des soupapes d'admission et d'échappement.

Limites d'utilisation:

Intérieur:	24,9 mm
Extérieur:	27,6 mm



(1) SOUPE

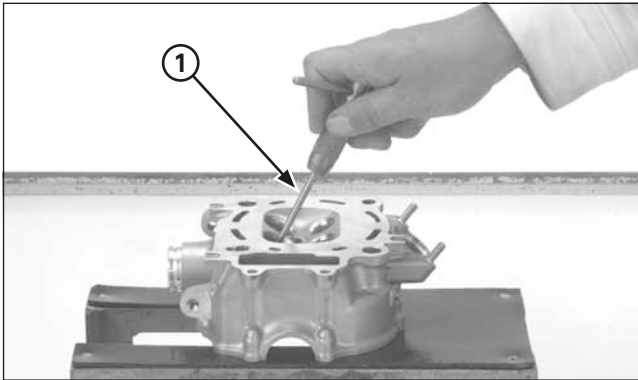
Soupape/guide de soupape

S'assurer que les soupapes ne présentent pas d'ovalisation, de brûlure, de fissure ou une usure anormale de la queue.

Vérifier le mouvement de la soupape dans le guide.
Mesurer et annoter le D.E. de la queue de soupape.

Limites d'utilisation:

AD:	4,470 mm
ÉCH:	4,460 mm



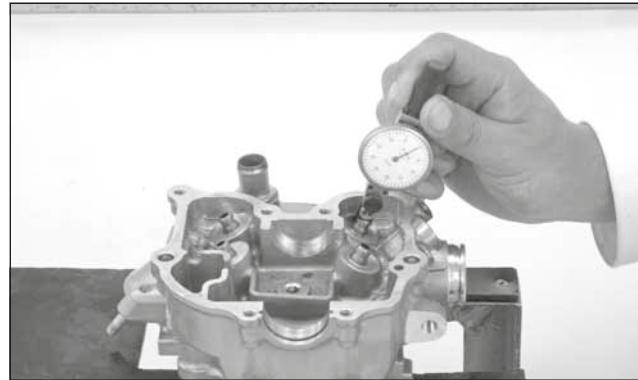
(1) ALÉSOIR DE GUIDES DE SOUPE

Aléser le guide de soupape pour retirer tout dépôt de calamine avant de mesurer le guide.

Introduire l'alésoir par le côté de la chambre de combustion de la culasse et toujours le faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

Outil:

Alésoir de guides de soupape, 4,508 mm 07HMH-ML00101



Mesurer et enregistrer l'alésage du guide de soupape en utilisant un indicateur sphérique ou un micromètre d'alésages.

Limite d'utilisation:

AD/ÉCH: 4,552 mm

Soustraire le D.E. de chaque queue de soupape de l'alésage du guide correspondant pour calculer la distance entre la queue et le guide.

Standard:

AD: 0,010 – 0,037 mm

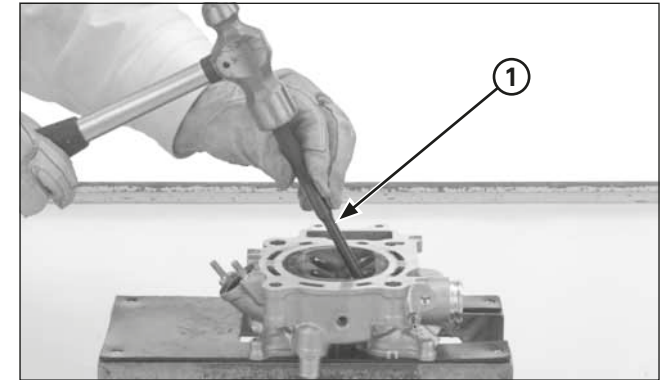
ÉCH: 0,020 – 0,047 mm

Si la distance entre la queue et le guide est supérieure aux valeurs préconisées, vérifier si avec un guide neuf de dimensions standard, la distance entre dans les limites autorisées.

Si c'est le cas, remplacer tous les guides nécessaires et les aléser pour les ajuster.

Surfacer les sièges de soupape chaque fois que les guides de soupape sont remplacés (page 4-28).

Si la distance entre la queue et le guide est supérieure aux limites préconisées, même avec des guides neufs, il faudra alors remplacer les soupapes et les guides.



(1) DISPOSITIF DE MISE EN PLACE DE GUIDES DE SOUPE

Remplacement du guide de soupape

Marquer de nouveaux guides de soupape à la profondeur requise (Cf. spécifications; page 2-1) à l'aide d'un marqueur.

Refroidir les nouveaux guides de soupape dans un réfrigérateur, pendant une heure environ.

Faire chauffer la culasse à 100 - 150° C sur une plaque chaude ou dans un four.

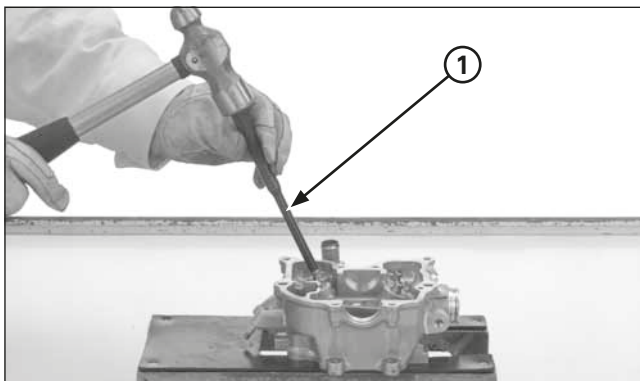
Ne pas chauffer la culasse au-delà de 180° C. Utiliser des bâtonnets indicateurs de température, disponibles dans les magasins de soudure, afin de s'assurer que la culasse est chauffée à la température requise.

L'utilisation d'un chalumeau pour chauffer la culasse peut entraîner des déformations.

Fixer la culasse et ôter les guides de la soupape de la culasse par le côté de la chambre de combustion.

Outil:

Dispositif de mise en place de guides de soupape 07HMD-ML00101



(1) DISPOSITIF DE MISE EN PLACE DE GUIDES DE SOUPE

Sortir le guide du réfrigérateur.

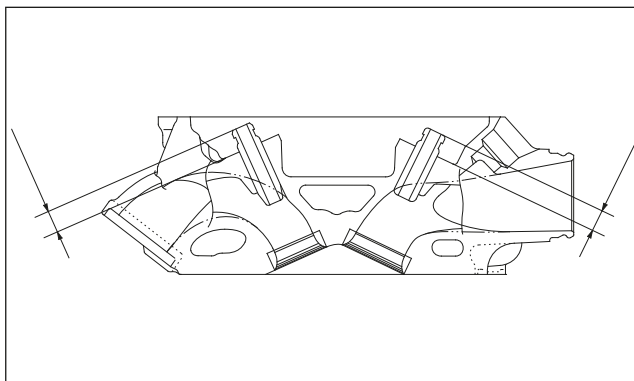
Avec la culasse encore chaude, insérer les guides de soupape neufs dans la culasse depuis la partie supérieure du cylindre (côté de l'arbre à cames).

Introduire les guides jusqu'à ce que les repères soient parallèles à la culasse.

Outil:

Dispositif de mise en place de guides de soupape

07HMD-ML00101



Vérifier si les guides de soupape sont à la bonne profondeur, par le biais d'une pince coulissante, en réglant la hauteur si nécessaire.

Profondeur requise:

AD: 8,0 – 8,3 mm

ÉCH: 8,2 – 8,5 mm

Laisser refroidir la culasse à température ambiante.

Aléser les guides de soupape neufs.

Introduire l'alésoir par le côté de la chambre de combustion de la culasse et toujours le faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

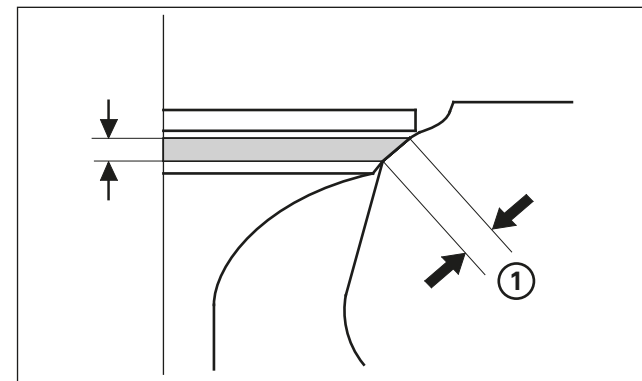
Durant cette opération, utiliser un lubrifiant pour lames dans l'alésoir.

Veiller à ne pas incliner l'alésoir et à ne pas l'appuyer sur le guide durant l'alésage.

Outil:

Alésoir de guides de soupape, 4,508 mm 07HMH-ML00101

Nettoyer complètement la culasse pour éliminer les particules métalliques après l'alésage et surfacer les sièges de soupape.



(1) LARGEUR DU SIÈGE DE SOUPE

Contrôle/surfaçage du siège de soupape

Bien nettoyer les soupapes d'admission et d'échappement pour éliminer les dépôts de calamine.

Appliquer une couche fine de bleu de Prusse sur le siège de soupape.

Taper légèrement sur les soupapes et leur siège avec un tuyau en caoutchouc ou un autre outil de rectification manuelle.

Déposer la soupape et vérifier l'avant du siège de soupape.

Le contact du siège de soupape doit être dans la plage de largeur indiquée et uniforme sur toute sa circonférence.

Standard:

AD/ÉCH: 0,9 – 1,1 mm

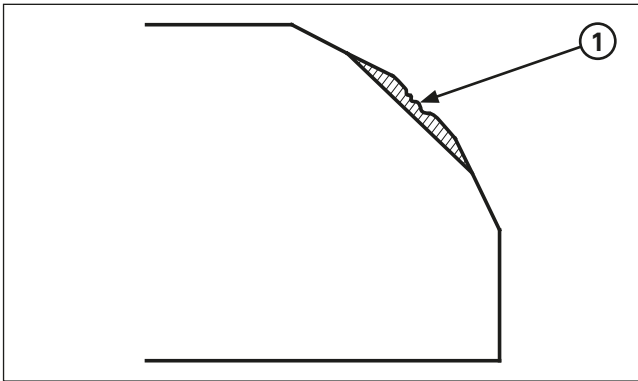
Limite d'utilisation:

AD/ÉCH: 1,7 mm

Si la largeur du siège n'est pas dans les limites stipulées, surfacer le siège de la soupape (page 4-29).

Vérifier si la face du siège de soupape présente:

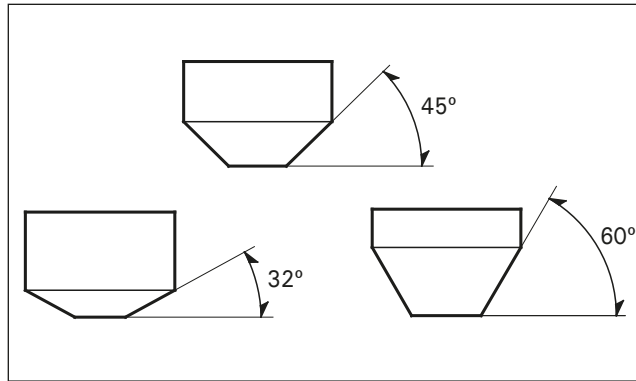
- Irrégularités sur sa circonférence:
 - Remplacer la soupape et surfacer le siège de soupape.
- Face endommagée:
 - Remplacer la soupape et surfacer le siège de soupape.



(1) ASPÉRITÉ

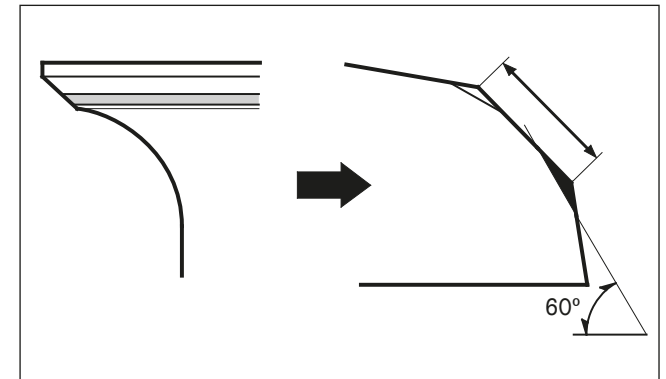
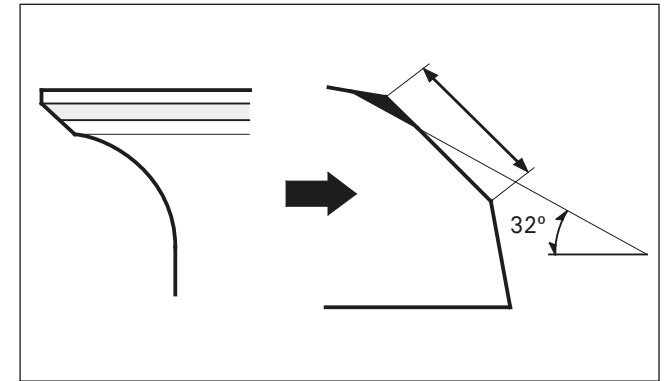
- Zone de contact (trop haute ou trop basse)
- Surfacier le siège de soupape.

Les soupapes ne peuvent être meulées. Si la face d'une soupape est brûlée ou très usée, ou si le contact avec le siège n'est pas uniforme, remplacer la soupape.



Surfaçage du siège de soupape

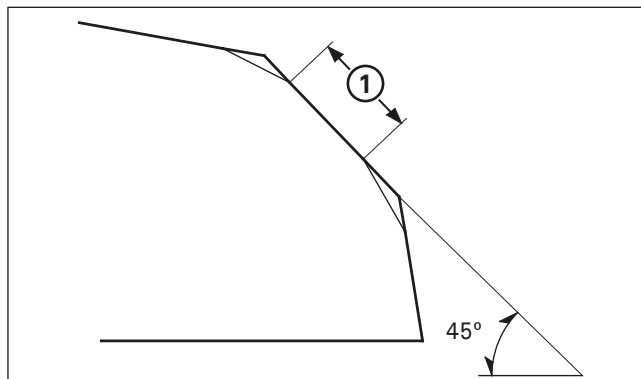
Il est recommandé d'utiliser des lames/rectificateurs de siège de soupape ou un équipement de surfaçage équivalent pour corriger un siège de soupape usé. Suivre les instructions de surfaçage du fabricant.



Si la zone de contact est dans une zone trop élevée de la soupape, le siège doit être rabaissé en utilisant une lame plate inclinée à 32°.

Si la zone de contact est dans une zone trop basse de la soupape, le siège doit être relevé en utilisant une lame intérieure inclinée à 60°.

Entretien du moteur



(1) LARGEUR DU SIÈGE

Utiliser une lame à 45° pour éliminer les rugosités ou les irrégularités du siège.

Surfacer le siège avec une lame à 45° chaque fois qu'un guide de soupape est remplacé.

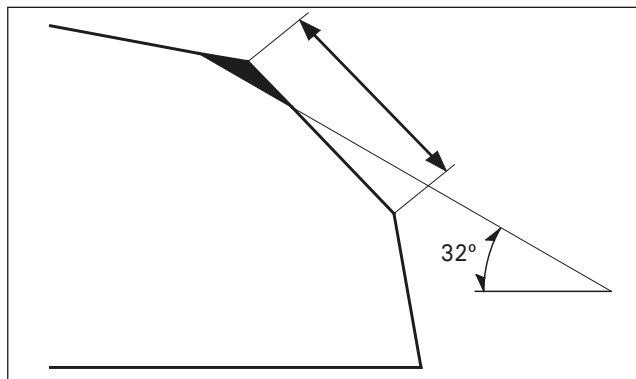
Outils:

Lame de siège, 24.5 mm 07780-0010100

Lame de siège, 22 mm 07780-0010701

Porte-lames, 4.5 mm 07781-0010600

ou équivalent disponible dans le commerce



Utiliser une lame plate à 32° pour éliminer 1/4 du matériel du siège de soupape existant.

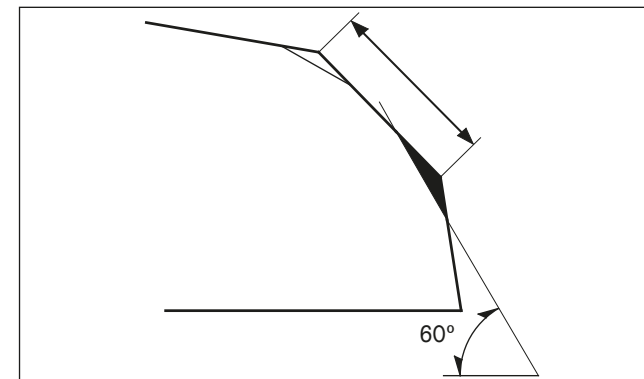
Outils:

Lame plate, 25 mm 07780-0012000

Lame plate, 21.5 mm 07780-0012800

Porte-lames, 4.5 mm 07781-0010600

ou équivalent disponible dans le commerce



Utiliser une lame intérieure pour éliminer 1/4 du matériel du siège de soupape existant.

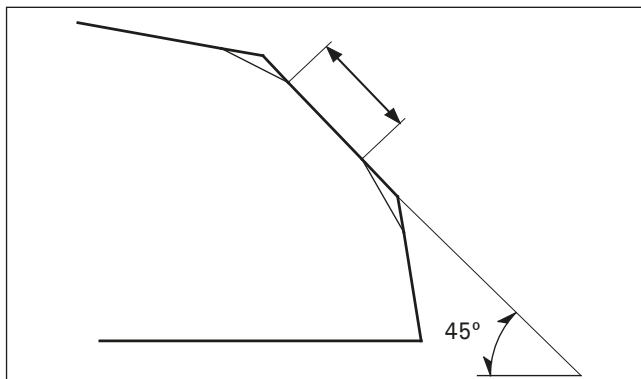
Outils:

Lame intérieure, 26 mm 07780-0014500

Lame intérieure, 22 mm 07780-0014202

Porte-lames, 4.5 mm 07781-0010600

ou équivalent disponible dans le commerce



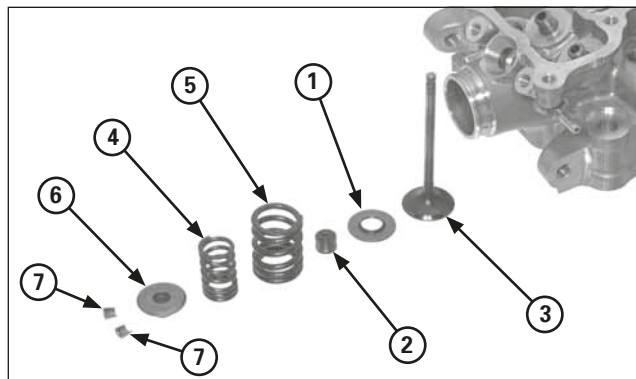
Couper le siège à la bonne largeur, au moyen d'une lame de siège à 45°.

Veiller à éliminer toutes les aspérités et les irrégularités.
Corriger la finition si nécessaire.

Après le surfaçage, laver la culasse et les soupapes.

Après avoir coupé les sièges, appliquer un produit de rectification sur la face de la soupape et rectifier la soupape par une légère pression.

Après la rectification, nettoyer la culasse et la soupape pour éliminer les restes de produit.



- (1) SIÈGE DE RESSORT
- (2) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ DE LA SOUPAPE
- (3) SOUPAPE
- (4) RESSORT INTÉRIEUR
- (5) RESSORT EXTÉRIEUR
- (6) COUVERCLE DU RESSORT DE SOUPAPE
- (7) DEMI-FERMETURES

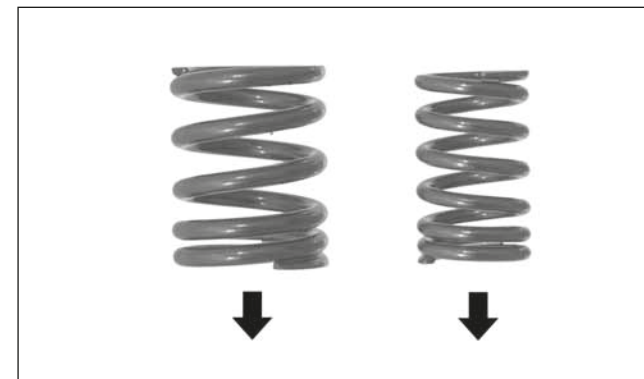
Montage de la culasse

Faire passer de l'air comprimé dans toutes les durites d'huile de la culasse.

Installer le siège du ressort en utilisant une bague d'étanchéité de queue de soupape neuve.

Lubrifier la surface coulissante de la queue de soupape avec une solution de molybdène.

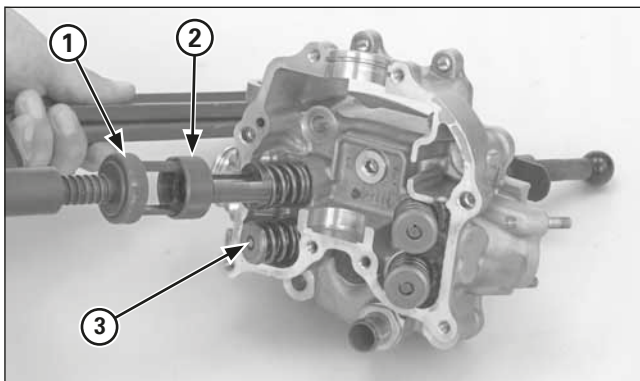
Introduire les soupapes dans le guide en le faisant tourner lentement pour éviter d'endommager la bague d'étanchéité de la queue.



Installer les ressorts de soupape avec la spirale très serrée du côté de la chambre de combustion.

Reposer les dispositifs de fixation des ressorts.

Entretien du moteur



- (1) COMPRESSEUR DE RESSORTS DE SOUPAPE
- (2) ACCESSOIRE
- (3) DEMI-FERMETURES

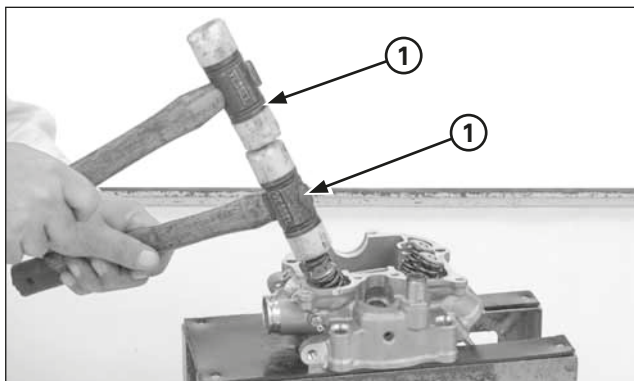
Comprimer les ressorts de soupape avec les outils spéciaux et installer les demi-fermetures.

Graisser les demi-fermetures pour faciliter leur installation.

Outils:

Compresseur de ressorts de soupape 07757-0010000
Accessoire du compresseur 07959-KM30101

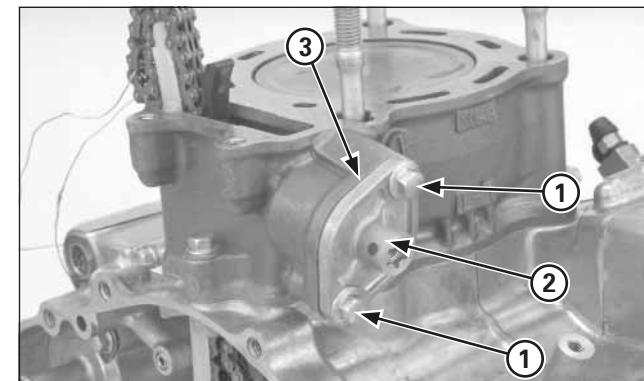
Pour éviter une baisse de tension, éviter de trop comprimer les ressorts de soupape.



- (1) MARTEAUX EN PLASTIQUE

Taper légèrement sur les queues de soupape avec deux marteaux en plastique, comme indiqué, pour bien asseoir les demi-fermetures.

Fixer la culasse de façon à ce que les têtes de soupape ne touchent rien pouvant les endommager.



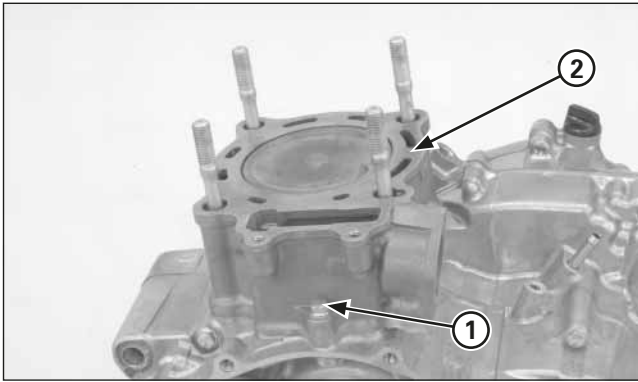
- (1) VIS
- (2) RELEVEUR TENDEUR DE CHAÎNE DE DISTRIBUTION
- (3) JOINT

Cylindre/piston

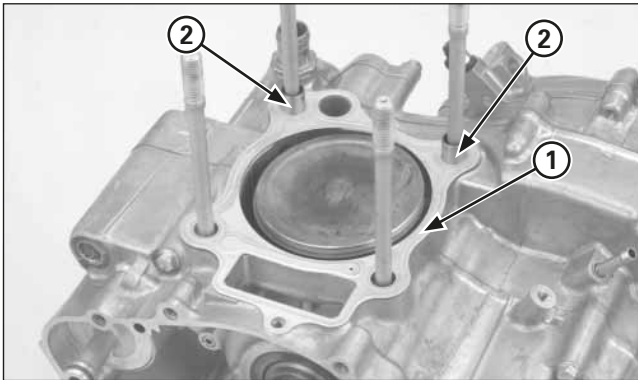
Dépose du cylindre

Déposer la culasse (page 4-23)

Retirer les vis, le releveur tendeur de la chaîne de distribution et le joint.



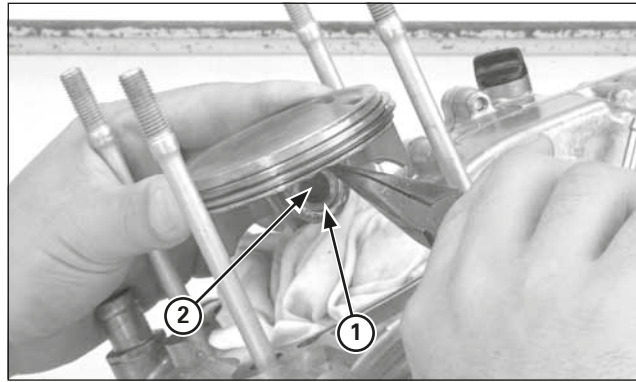
(1) VIS D'ÉTANCHÉITÉ/RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ
(2) CYLINDRE



(1) JOINT
(2) DOUILLES DE POSITIONNEMENT

Ôter la vis d'étanchéité de montage, la rondelle d'étanchéité et le cylindre.

Démonter le joint et les douilles de positionnement.



(1) CIRCLIP DE L'AXE DE PISTON
(2) AXE DE PISTON

Dépose du piston

Placer un chiffon d'atelier propre sur le carter pour éviter que le circlip ne tombe dans le carter.
Retirer les circlips de l'axe du piston avec des pinces.

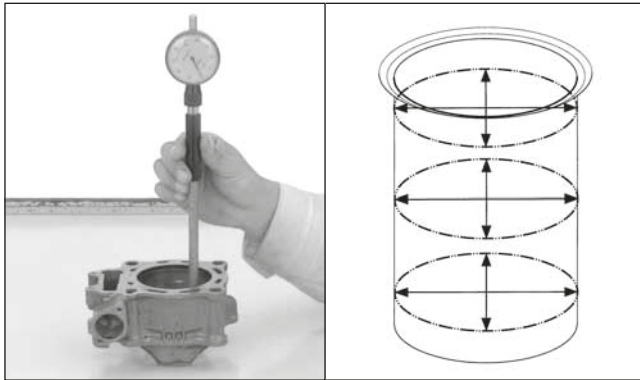
Appuyer sur l'axe pour le faire sortir du piston et déposer le piston.



Ouvrir les segments du piston et les démonter en soulevant l'extrémité opposée à la coupe.

Les segments de piston se cassent facilement. Veiller à ne pas les endommager durant la dépose.

Entretien du moteur



Contrôle

Cylindre

Vérifier si la surface intérieure du cylindre est usée ou endommagée.

Mesurer l'alésage du cylindre sur les axes horizontal et vertical en trois points.

Noter la lecture la plus élevée pour déterminer l'usure du cylindre.

Limite d'utilisation: 81,545 mm

Calculer le renflement et l'ovalisation en trois points sur les axes horizontal et vertical. Noter la lecture la plus élevée pour déterminer l'état du cylindre.

Limite d'utilisation:

Renflement: 0,05 mm

Ovalisation: 0,05 mm

S'assurer que la partie supérieure du cylindre ne présente pas de déformation.

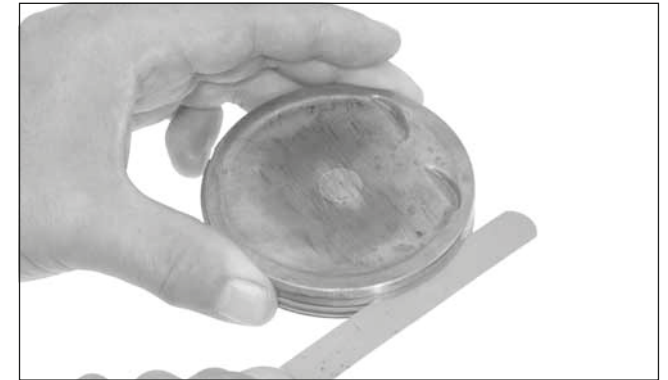
Limite d'utilisation: 0,05 mm



Piston/segment du piston

Éliminer les dépôts de calamine de la tête du piston ou des rainures du segment du piston en utilisant de vieux segments de piston.

Vérifier si le piston est endommagé et si les rainures des segments sont usées.



Installer provisoirement les segments du piston dans la position correcte avec le repère vers le haut.

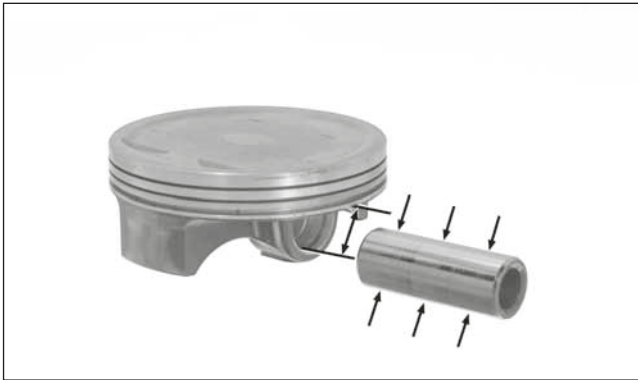
Mesurer l'écart entre la rainure du segment et le segment, avec les segments introduits dans les rainures.

Limite d'utilisation:

Supérieur: 0,125 mm

Central: 0,075 mm

Vérifier si les rainures des segments du piston sont usées ou endommagées.



Mesurer le D.E. du piston à partir de 3,0 mm du fond de la jupe et à 90 degrés jusqu'à l'orifice de l'axe du piston.

Limite d'utilisation: 81,455 mm

Si le D.E. est inférieur à la valeur préconisée, remplacer le piston par un neuf.

Calculer l'écart entre le piston et le cylindre.

Limite d'utilisation: 0,18 mm

Mesurer l'alésage de l'axe du piston.

Limite d'utilisation: 16,03 mm

S'assurer que l'axe du piston n'est pas usé ou ne présente pas de décoloration excessive.

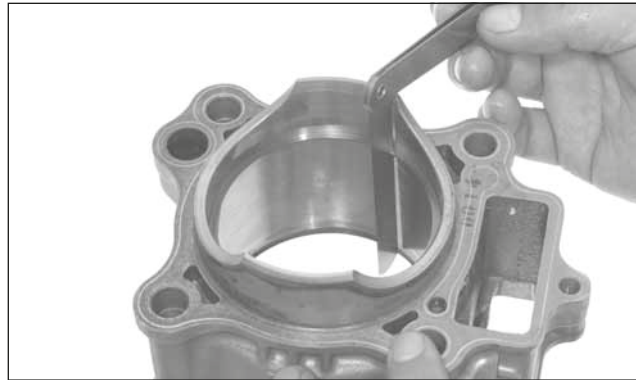
Mesurer le D.E. de l'axe du piston.

Limite d'utilisation: 15,98 mm

Remplacer l'axe du piston si nécessaire.

Calculer l'écart entre l'axe du piston et le piston.

Limite d'utilisation: 0,04 mm



Insérer les segments du piston dans le cylindre et mesurer l'écart de la coupe du segment.

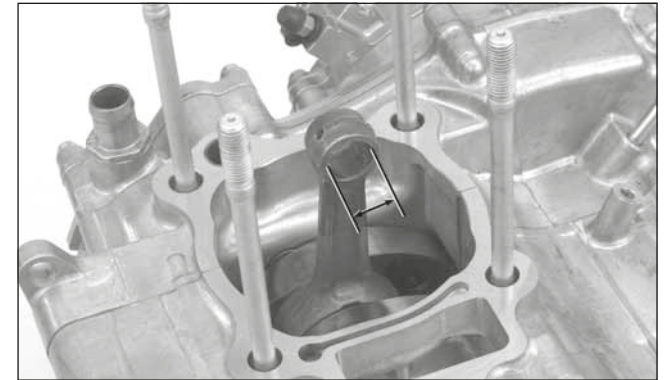
Pousser le segment dans le cylindre par la partie supérieure du piston, pour s'assurer que le segment est complètement inséré dans le cylindre.

Limite d'utilisation:

Supérieur: 0,44 mm

Centrale: 0,64 mm

Rails racleur: 0,90 mm



Bielle

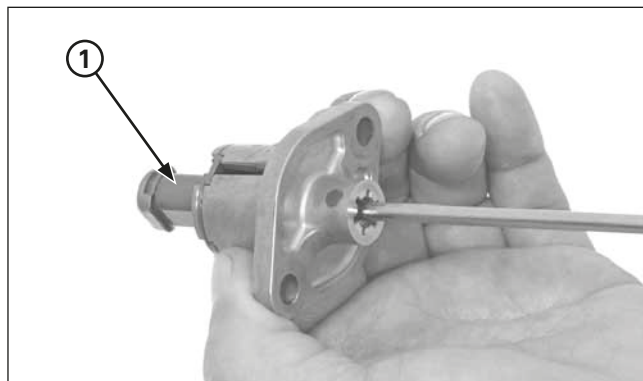
Mesurer l'alésage du pied de bielle

Limite d'utilisation: 16,04 mm

Si l'alésage est inférieur à la limite préconisée, remplacer l'axe du piston.

Si l'alésage est supérieur à la limite préconisée, remplacer le vilebrequin (page 4-54).

Entretien du moteur

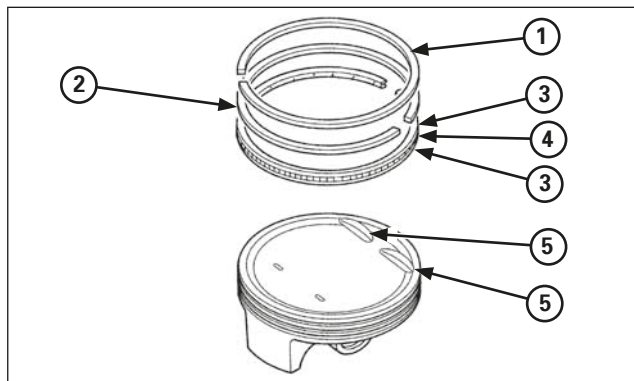


(1) RELEVEUR TENDEUR

Releveur tendeur

Vérifier le bon fonctionnement du releveur tendeur de la façon suivante:

- L'axe du tendeur ne doit pas entrer dans le corps lorsqu'on le pousse.
- L'axe du tendeur doit entrer dans le corps lorsqu'on le fait tourner dans le sens des aiguilles d'une montre avec un tournevis. L'axe doit sortir immédiatement du corps dès qu'on lâche le tournevis.



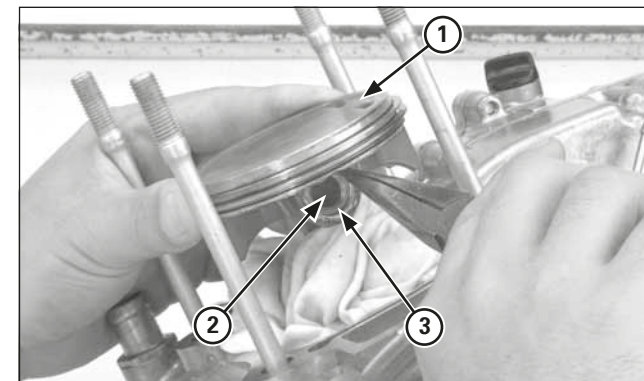
- (1) SEGMENT SUPÉRIEUR (ARGENT)
(2) SEGMENT CENTRAL (NOIR)
(3) SEGMENTS RACLEURS
(4) EXPANDEUR
(5) FENTES

Pose des segments de piston

Nettoyer à fond les rainures du segment de piston.
Appliquer de l'huile moteur sur les segments de piston et sur les rainures des segments de piston.
Installer le segment de piston dans les rainures avec les marques "R" vers le haut (segment supérieur et segment central).

- Ne pas trop étirer les extrémités car ceci pourrait endommager le segment du piston.
- Veiller à ne pas endommager le piston durant la pose des segments.
- Ne pas aligner les orifices de lubrification des segments (rail latéral).
- Tiercer la coupe du segment du piston à 120 degrés.

L'installation terminée, normalement, les segments doivent tourner librement dans les rainures du segment.



- (1) FENTES
(2) AXE DU PISTON
(3) CIRCLIP DE L'AXE DU PISTON NEUF

Pose du piston

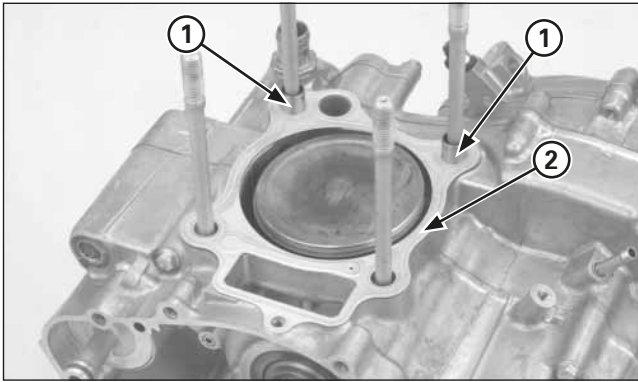
Couvrir l'ouverture du cylindre avec un chiffon d'atelier pour éviter la pénétration de poussière ou de saletés dans le moteur. Nettoyer tout reste de joint sur les plans de joint du cylindre et du carter.
Appliquer une solution d'huile de molybdène sur le pied de bielle.

Couvrir d'un chiffon d'atelier la jupe du piston et le carter pour éviter que les circlips de l'axe du piston ne tombent dans le carter.

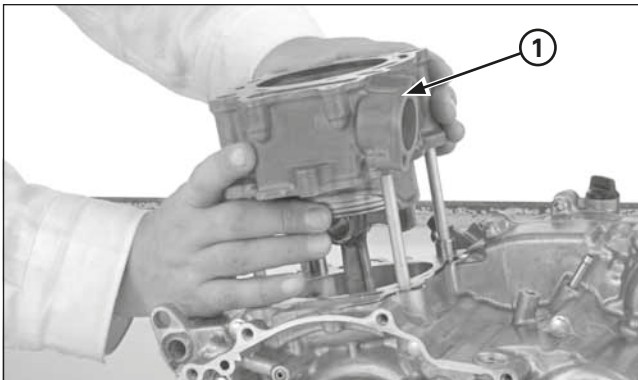
Appliquer de l'huile moteur sur la surface extérieure et sur l'alésage de l'axe du piston.

Installer le piston avec le repère "IN" tourné vers le côté de l'admission.
Installer l'axe du piston et les circlips neufs de l'axe du piston. Veiller à ce que le circlip de l'axe du piston ne tombe pas dans le carter.

Utiliser toujours des circlips neufs pour l'axe du piston. Reposer des circlips d'axe de piston usagés pourrait endommager gravement le moteur.
Ne pas aligner l'orifice de l'extrémité du circlip de l'axe du piston avec l'encoche du piston.



(1) DOUILLES DE POSITIONNEMENT
(2) JOINT NEUF

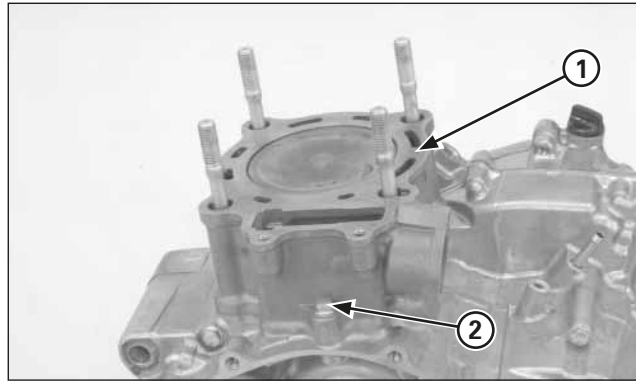


(1) CYLINDRE

Pose du cylindre

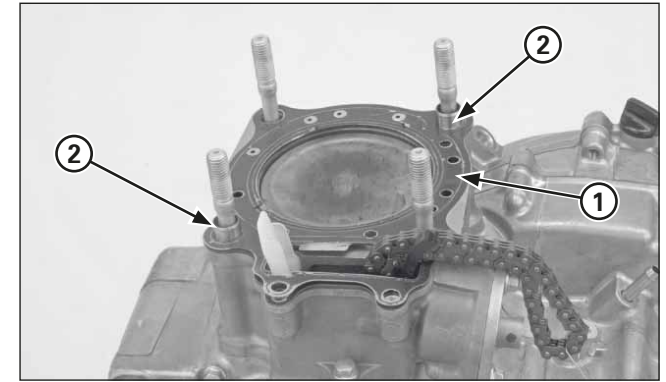
Reposer les douilles de positionnement et le joint neuf.

Couvrir d'huile moteur propre l'alésage du cylindre, le piston et les segments de piston et installer le cylindre tout en comprimant les segments de piston et en évitant de les endommager.

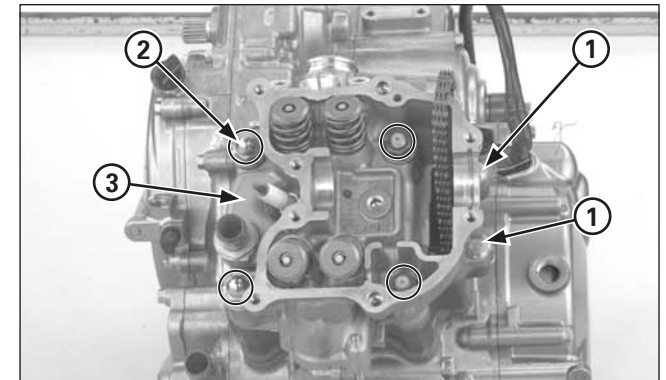


(1) CYLINDRE
(2) RONDELLE ET VIS D'ÉTANCHÉITÉ NEUVES

Appliquer du produit frein filet sur le filetage des vis d'étanchéité de montage du cylindre.
Installer, sans la resserrer, la vis d'étanchéité de montage du cylindre avec une rondelle d'étanchéité neuve.



(1) DOUILLES DE POSITIONNEMENT
(2) JOINT NEUF



(1) CULASSE
(2) RONDELLES/ÉCROUS
(3) VIS

Installation de la culasse

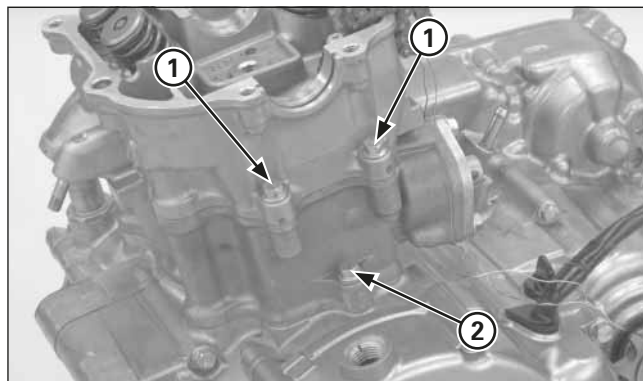
Reposer les douilles de positionnement et le joint neuf.
Introduire la culasse dans le cylindre.

Appliquer de l'huile sur les filetages des écrous de montage et sur le plan de joint de la culasse et les remonter avec des rondelles.
Reposer les deux vis de 6 mm de la culasse.

Resserrer les écrous de la culasse (les écrous borgnes du côté droit) de 2 ou 3 pas en diagonale, au couple de serrage indiqué.

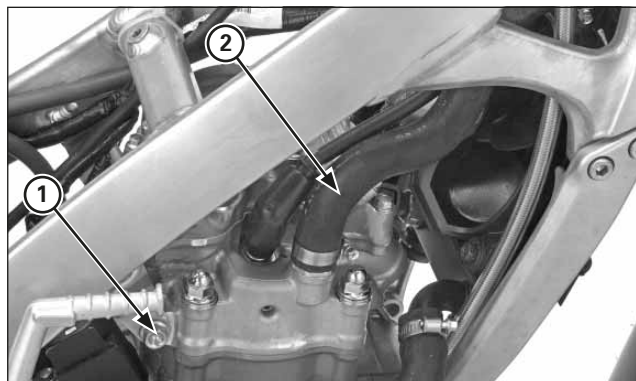
Couple de serrage: 39 N·m (4,0 kgf·m)

Entretien du moteur



- (1) BOULONS DE LA CULASSE
(2) VIS D'ÉTANCHÉITÉ DU CYLINDRE

Resserrer fermement la vis d'étanchéité du cylindre et les boulons de montage de la culasse.



- (1) VIS DU SUPPORT SUSPENDU
(2) DURITE DU RADIATEUR

Reposer la vis du support suspendu supérieur du moteur et resserrer l'écrou au couple de serrage indiqué.

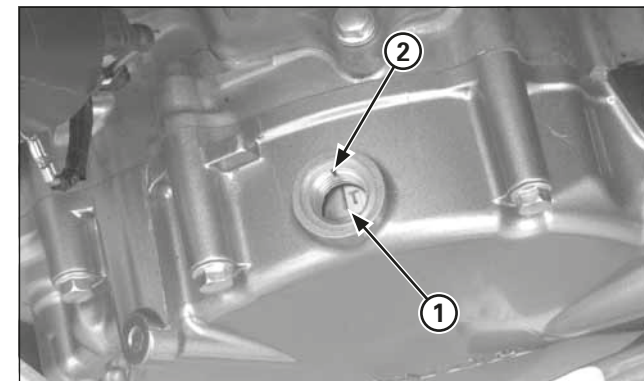
Couple de serrage: 24 N·m (2,4 kgf·m)

Brancher la durite du radiateur sur le joint de la pompe à eau et resserrer fermement la vis du collier.

Reposer les pièces suivantes:

- Arbre à cames
- Couvre-culasse
- Corps de l'accélérateur/tubulure d'admission
- Pot d'échappement

Verser le mélange de liquide de refroidissement recommandé et purger l'air.

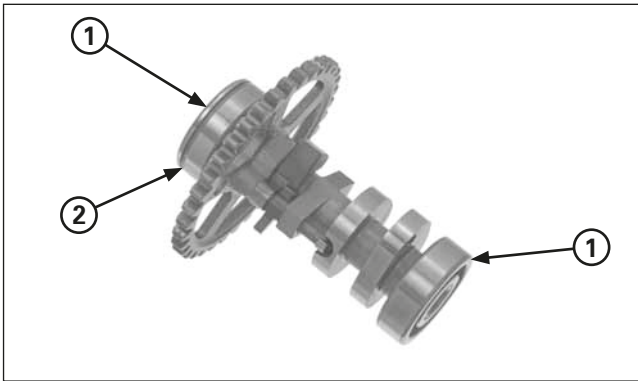


- (1) REPÈRE "T"
(2) REPÈRE DE RÉFÉRENCE

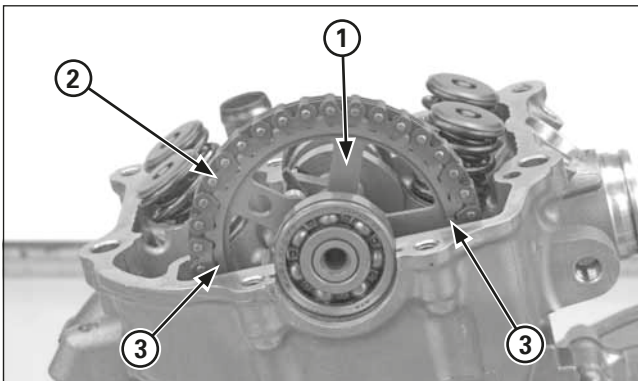
Installation du couvre-culasse/arbre à cames

Pose de l'arbre à cames

Faire tourner le vilebrequin en actionnant le kick et aligner le repère "T" du volant sur le repère de référence du cache du carter gauche.



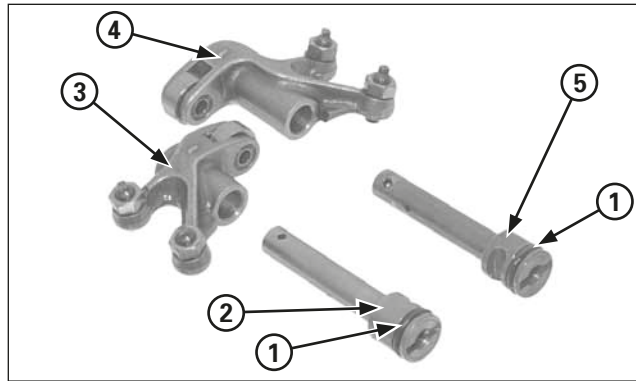
(1) ROULEMENTS
(2) RAINURE



(1) PIGNON DE CAME
(2) CHAÎNE DE DISTRIBUTION
(3) REPÈRES DE RÉFÉRENCE

Appliquer une solution d'huile de molybdène sur la surface de l'arbre à cames.
Placer les roulements sur les deux extrémités de l'arbre à cames. Installer le roulement de l'arbre à cames gauche avec la rainure tournée vers l'extérieur.

Installer la chaîne de distribution sur le pignon de came, puis remonter l'arbre à cames dans la culasse, en alignant les repères de référence du pignon avec la surface supérieure de la culasse.



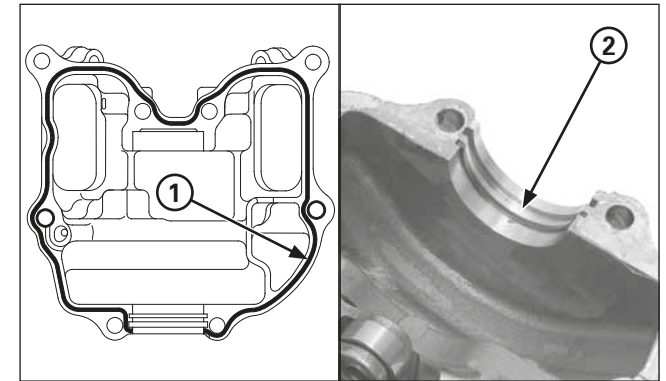
(1) JOINTS TORIQUES NEUFS
(2) AXE DU CULBUTEUR D'ADMISSION
(3) CULBUTEUR D'ADMISSION
(4) CULBUTEUR D'ÉCHAPPEMENT
(5) AXE DU CULBUTEUR D'ÉCHAPPEMENT

Montage du couvre-culasse

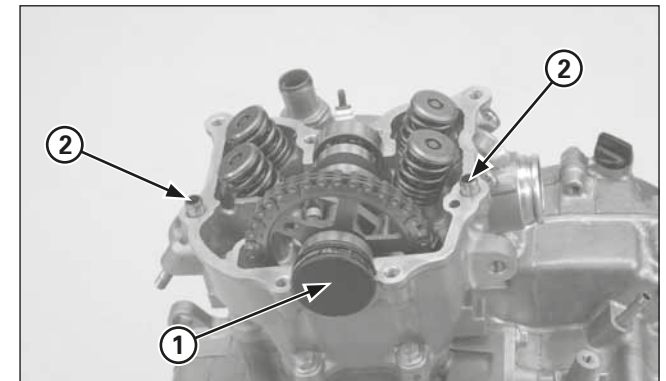
Appliquer une solution d'huile de molybdène sur l'alésage du culbuteur et sur la surface coulissante de l'axe du culbuteur. Installer un joint torique neuf dans chaque rainure de l'axe du culbuteur.

Introduire les culbuteurs d'admission et d'échappement dans le couvre-culasse.
Le culbuteur d'admission est identifiable par une rainure sur le bout de l'axe.

Installer les axes des culbuteurs d'admission et d'échappement avec les encoches vers l'intérieur et l'orifice de lubrification de l'extrémité de l'axe tourné vers le haut, comme indiqué sur l'image.



(1) APPLIQUER UN PRODUIT D'ÉTANCHÉITÉ
(2) DISPOSITIF DE FIXATION DU ROULEMENT



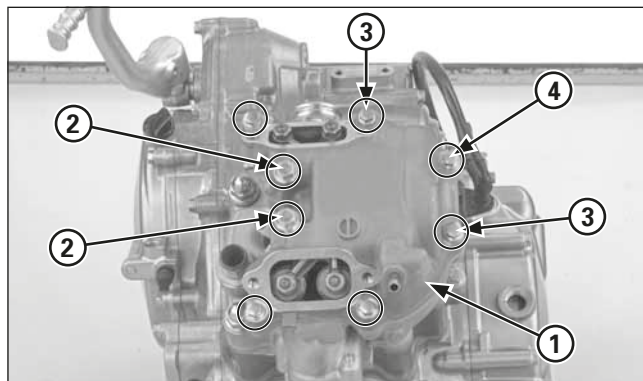
(1) CACHE EXTRÉMITÉ DE L'ARBRE À CAMES
(2) DOUILLES DE POSITIONNEMENT

Pose du couvre-culasse

Appliquer du produit d'étanchéité sur le plan de joint du couvre-culasse.
Installer le dispositif de fixation du roulement de l'arbre à cames dans la rainure intérieure du couvre-culasse.

Installer le cache extrémité de l'arbre à cames.

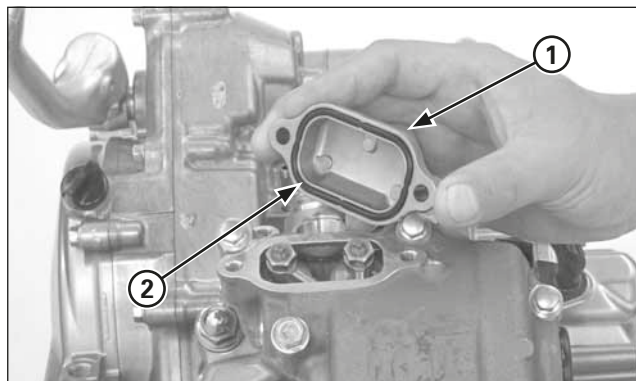
Entretien du moteur



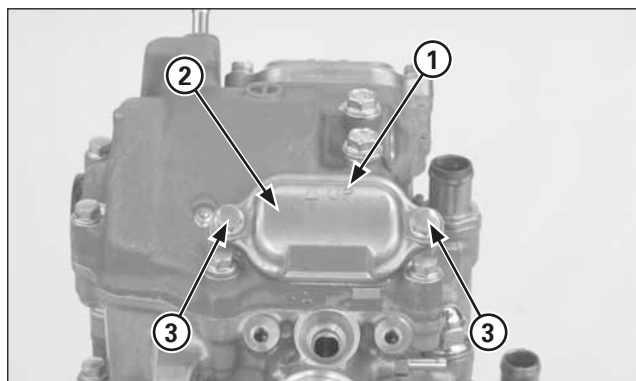
- (1) COUVRE-CULASSE
- (2) RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ NEUVES/VIS 6 MM
- (3) RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ NEUVES
- (4) VIS

Remonter le couvre-culasse.
Poser les rondelles d'étanchéité neuves et les vis de 6 mm.
Installer les deux rondelles d'étanchéité neuves et les vis du couvre-culasse.

Serrer fermement les vis du couvre-culasse.



- (1) CACHE DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE DES CULBUTEURS
- (2) JOINT TORIQUE

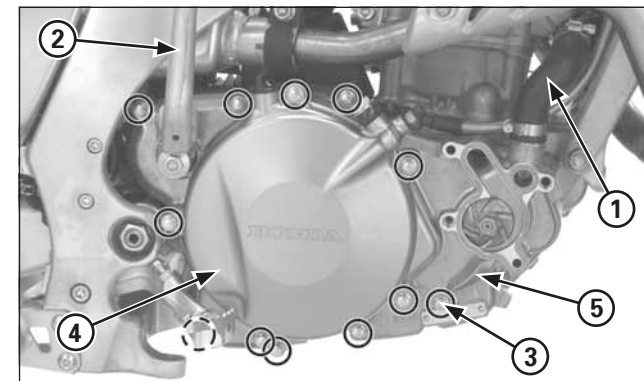


- (1) REPÈRE "UP"
- (2) CACHE DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE DES CULBUTEURS
- (3) VIS

Vérifier le jeu aux soupapes (page 3-4).

Installer les joints toriques neufs dans les rainures du cache de l'orifice de réglage des culbuteurs.
Installer le cache de l'orifice de réglage des culbuteurs avec les repères "UP" tournés vers le haut.

Installer et serrer fermement les vis du cache.
Brancher la durite du reniflard du carter sur le couvre-culasse.



- (1) DURITE DU RADIATEUR
- (2) KICK
- (3) VIS
- (4) COUVERCLE DE L'EMBRAYAGE
- (5) CACHE DU CARTER DROIT

Cache du carter droit

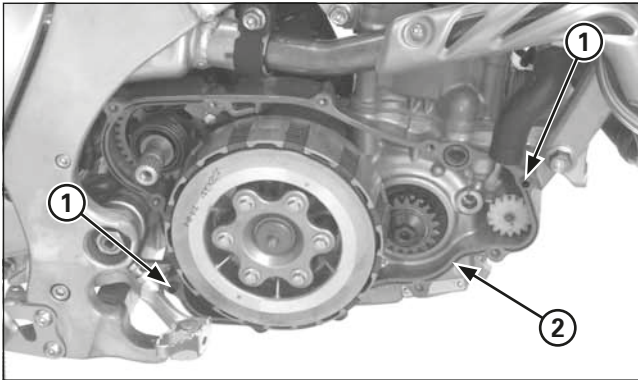
Dépose

Retirer le couvercle de la pompe à eau (page 4-15).

Démonter la vis et le kick de démarrage.

Serrer le levier d'embrayage et le fixer pour empêcher que le piston auxiliaire de l'embrayage ne sorte du couvercle d'embrayage.

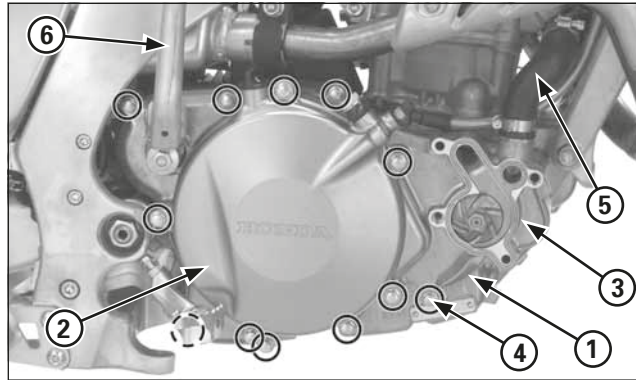
Débrancher la durite inférieure du radiateur.
Retirer les vis, le couvercle d'embrayage, le cache du carter droit, le joint et les douilles de positionnement.



- (1) DOUILLES DE POSITIONNEMENT
- (2) JOINT NEUF

Pose

Poser deux douilles de positionnement et le joint neuf dans le carter.



- (1) CACHE DU CARTER DROIT
- (2) COUVERCLE DE L'EMBRAYAGE
- (3) COUVERCLE DE LA POMPE À EAU
- (4) VIS
- (5) DURITE DU RADIATEUR
- (6) KICK

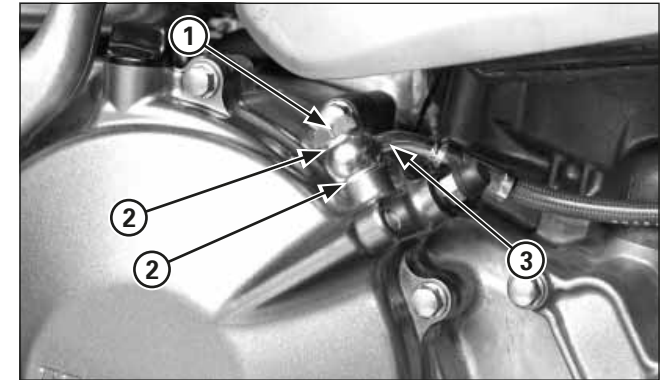
Poser le cache du carter droit tout en faisant tourner le rotor de la pompe à eau.
Vérifier si le joint torique du couvercle d'embrayage est en bon état et le remplacer si nécessaire.
Installer le couvercle d'embrayage.

Reposer le couvercle de la pompe à eau (page 4-15).

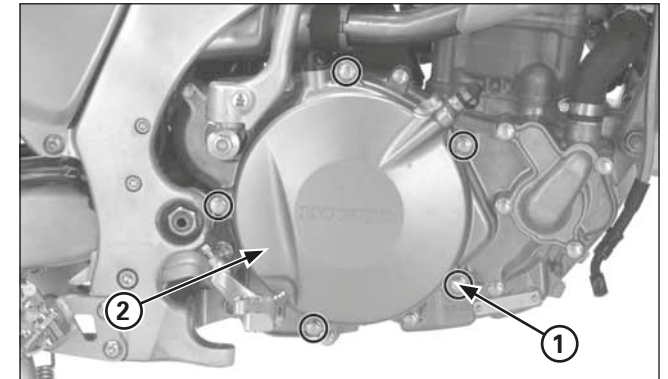
Serrer les vis du cache du carter droit de 2 ou 3 pas, en diagonale.
Remonter le kick de démarrage et serrer la vis au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 37 N•m (3.8 kgf•m)

Brancher la durite inférieure du radiateur.
Remplir le carter en utilisant l'huile de boîte recommandée (page 3-8).
Verser le liquide de refroidissement et purger l'air.



- (1) VIS DE VIDANGE D'HUILE
- (2) RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ
- (3) FLEXIBLE DE L'EMBRAYAGE



- (1) VIS
- (2) COUVERCLE D'EMBRAYAGE

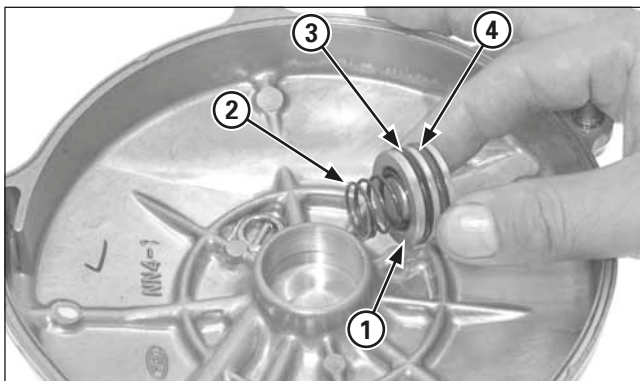
Cylindre auxiliaire d'embrayage

Vidanger le liquide d'embrayage du circuit hydraulique de l'embrayage.

Enlever la vis de vidange d'huile, les rondelles d'étanchéité et l'œillet de la durite de l'embrayage.

Retirer les vis, le couvercle d'embrayage et le joint torique.
Retirer les douilles de positionnement.

Entretien du moteur



- (1) PISTON DU CYLINDRE AUXILIAIRE
- (2) RESSORT
- (3) JOINT TORIQUE (NOIR)
- (4) JOINT TORIQUE (VERT)

Appliquer de petits jets d'air sous pression sur l'entrée du liquide pour démonter le piston.
Ne pas utiliser d'air sous haute pression et ne pas trop rapprocher l'embout du jet de l'entrée.

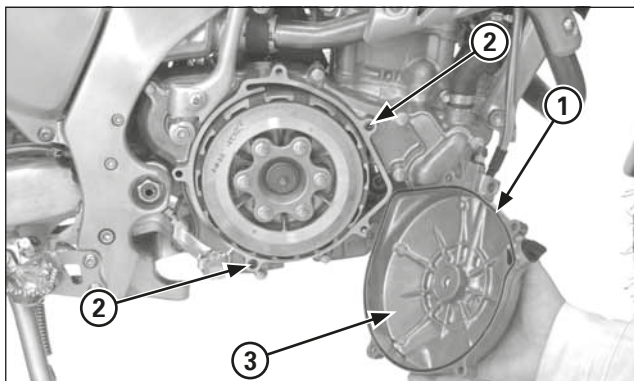
Retirer le piston du cylindre auxiliaire, le ressort de rappel et les joints toriques.
Extraire les joints toriques du piston.

S'assurer que le cylindre auxiliaire du couvercle d'embrayage n'est ni rayé, ni endommagé.
Vérifier si le piston du cylindre auxiliaire est rayé, strié ou endommagé.
Vérifier si le ressort du piston présente des signes de fatigue ou s'il est endommagé.

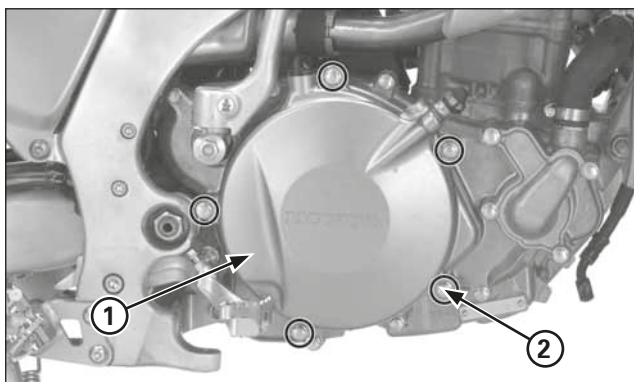
Nettoyer les rainures du joint torique du cylindre auxiliaire avec du liquide de frein neuf.

Appliquer de la graisse de silicone sur les joints toriques.
Poser le joint torique (noir) de 23 x 2,1 mm dans la rainure latérale du ressort.
Poser le joint torique (vert) de 21,8 x 2,4 mm dans la rainure latérale de la plaque du releveur.
Ne pas échanger les joints toriques.

Installer le ressort de rappel et le piston dans le cylindre auxiliaire du couvercle d'embrayage.



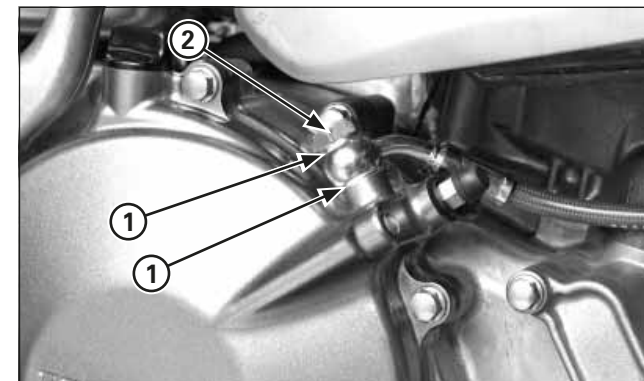
- (1) JOINT TORIQUE
- (2) DOUILLES DE POSITIONNEMENT
- (3) COUVERCLE D'EMBRAYAGE



- (1) COUVERCLE D'EMBRAYAGE
- (2) VIS

Introduire un joint torique neuf dans la rainure du couvercle d'embrayage.
Installer les douilles de positionnement dans le cache du carter droit.
Monter le couvercle d'embrayage dans le cache du carter droit.

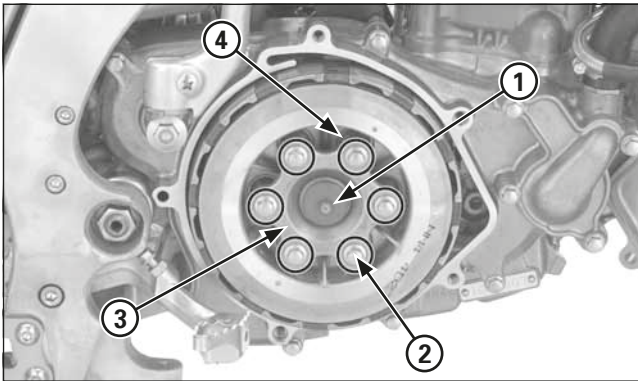
Installer et serrer fermement les vis du couvercle d'embrayage.



- (1) JOINT
- (2) RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ

Installer l'œillet de la durite de l'embrayage avec des rondelles d'étanchéité neuves.
Poser et serrer la vis de vidange d'huile.

Remplir le système d'embrayage en utilisant le liquide de frein recommandé et purger l'air.



- (1) ENSEMBLE ACTIONNEUR D'EMBRAYAGE
- (2) VIS DE LA PLAQUE DE CAME
- (3) PLAQUE DE CAME
- (4) RESSORTS D'EMBRAYAGE

Embrayage

Dépose

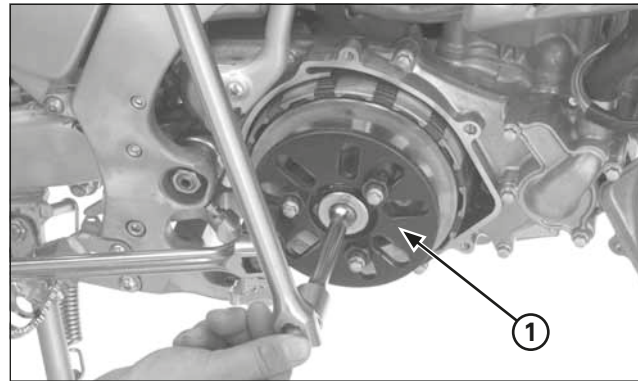
Resserrer le levier d'embrayage et le fixer avec une fixation adaptée.

Enlever les vis et le couvercle d'embrayage sans débrancher la durite du liquide d'embrayage.

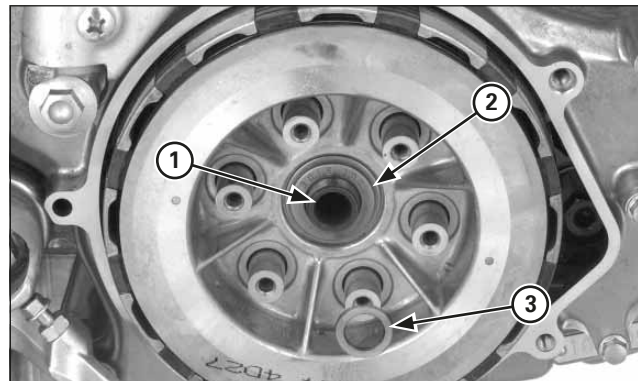
Retirer l'ensemble actionneur d'embrayage.

Démonter les pièces suivantes:

- Vis de la plaque de came d'embrayage
- Plaque de came
- Ressorts d'embrayage
- Rondelles de support des ressorts



- (1) IMMOBILISATEUR DE LA NOIX D'EMBRAYAGE

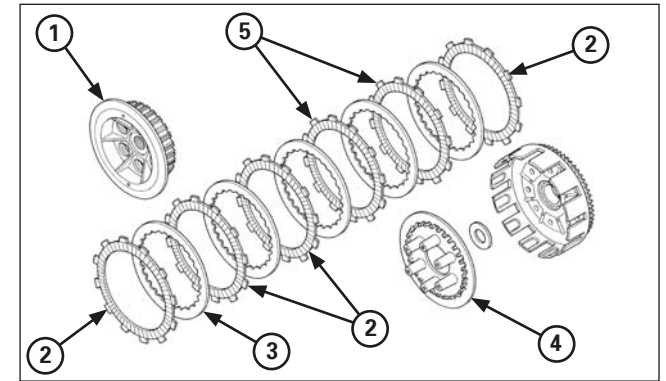


- (1) RONDELLE DE PRESSION
- (2) RONDELLE PLATE
- (3) RONDELLES DE SUPPORT DES RESSORTS

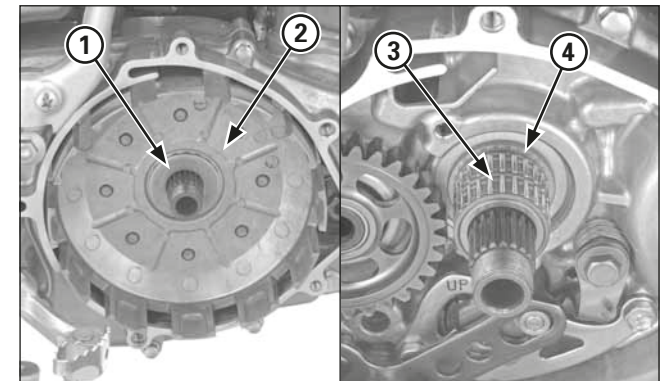
Fixer l'ensemble de l'embrayage avec l'immobilisateur de la noix d'embrayage et retirer l'écrou de la noix d'embrayage.

Outil:
Immobilisateur de la noix d'embrayage 07JMB-MN50302

Retirer la rondelle de pression, la rondelle plate, les ressorts et les six rondelles du support du ressort.



- (1) NOIX D'EMBRAYAGE
- (2) DISQUES D'EMBRAYAGE
- (3) PLAQUE D'EMBRAYAGE
- (4) PLATEAU DE PRESSION
- (5) DISQUES EN PAPIER



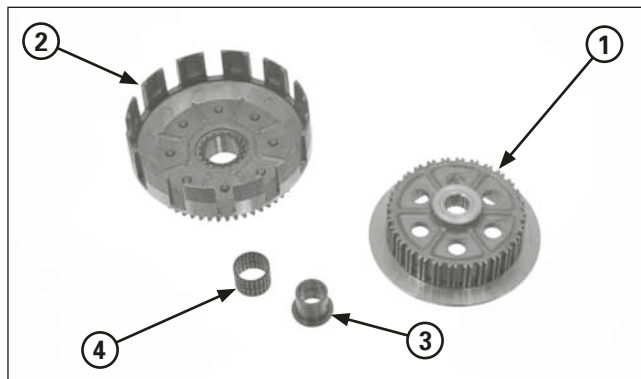
- (1) RONDELLE-POUSOIR
- (2) CLOCHE D'EMBRAYAGE
- (3) ROULEMENT À AIGUILLES
- (4) GUIDE DE LA CLOCHE D'EMBRAYAGE

Démonter les pièces suivantes:

- Noix d'embrayage
- Six disques d'embrayage
- Cinq plaques d'embrayage
- Plateau de pression de l'embrayage

Enlever la rondelle-poussoir, la cloche d'embrayage, le roulement à aiguilles et le guide de la cloche d'embrayage.

Entretien du moteur

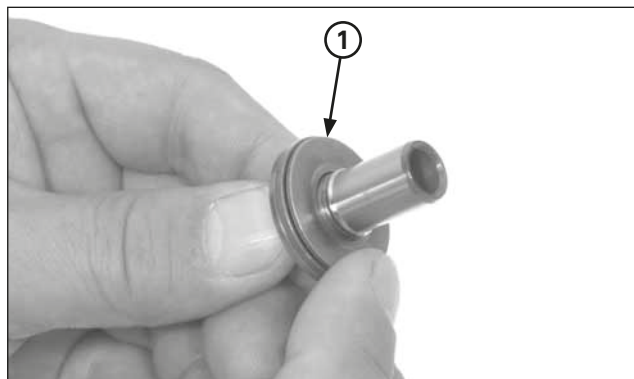


- (1) NOIX D'EMBRAYAGE
- (2) CLOCHE D'EMBRAYAGE
- (3) GUIDE DE LA CLOCHE
- (4) ROULEMENT À AIGUILLES

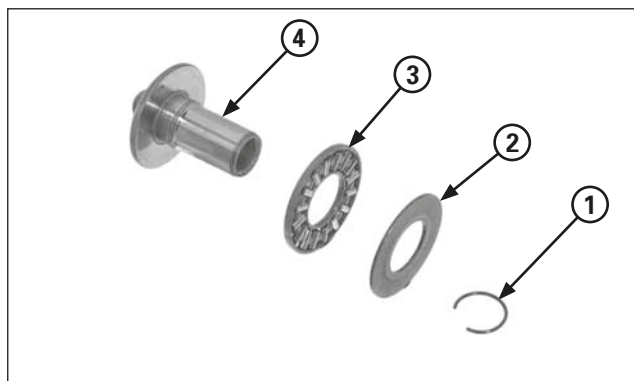
Contrôle

Vérifier les éléments suivants (page 2-2).

- Cloche d'embrayage: vérifier si elle usée, fissurée ou si elle présente des entailles produites par les disques d'embrayage.
- Rainures de la noix d'embrayage: vérifier si elles sont endommagées, fissurées ou si elles présentent des entailles produites par les plateaux d'embrayage.
- Roulement à aiguilles de la cloche d'embrayage: vérifier s'il est usé ou endommagé.
- Longueur libre du ressort d'embrayage
- Épaisseur du disque d'embrayage
- Déformation de la plaque d'embrayage
- Alésage de la cloche d'embrayage
- Alésage et D.E du guide de la cloche d'embrayage
- Plateau de pression de l'embrayage: vérifier s'il est usé ou endommagé
- D.E. du moyeu de transmission primaire sur le guide de la cloche d'embrayage



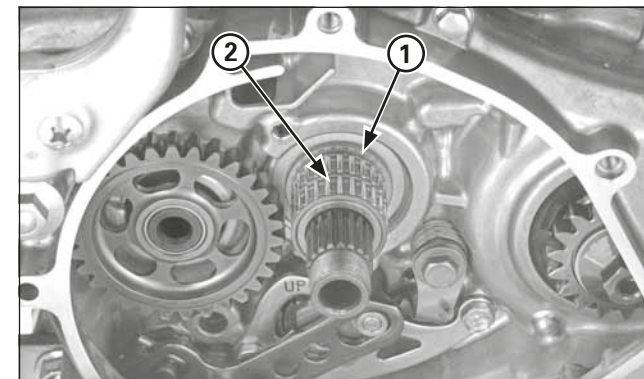
- (1) ENSEMBLE ACTIONNEUR D'EMBRAYAGE



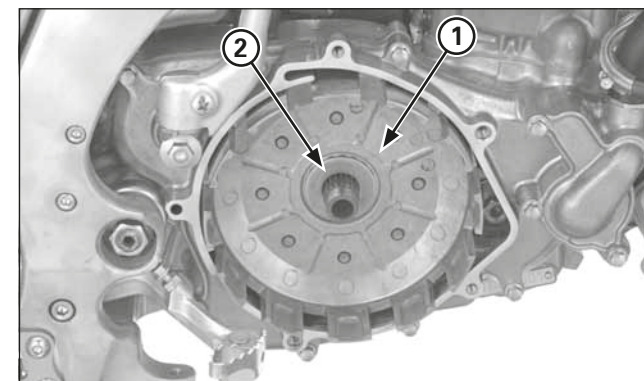
- (1) CIRCLIP
- (2) RONDELLE-POUSSOIR
- (3) ROULEMENT-POUSSOIR À AIGUILLES
- (4) CAME

Contrôler le roulement à aiguilles de la came en faisant tourner la rondelle-poussoir avec le doigt.
Si le roulement ne tourne pas en douceur, démonter le roulement et le remplacer.

Retirer le circlip, la rondelle-poussoir et le roulement-poussoir à aiguilles de la came.
Remonter la came en suivant la procédure inverse à la dépose.



- (1) GUIDE DE LA CLOCHE
- (2) ROULEMENT À AIGUILLES

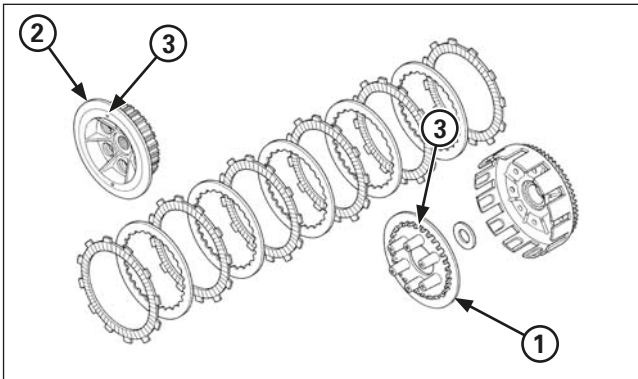


- (1) CLOCHE D'EMBRAYAGE
- (2) RONDELLE-POUSSOIR

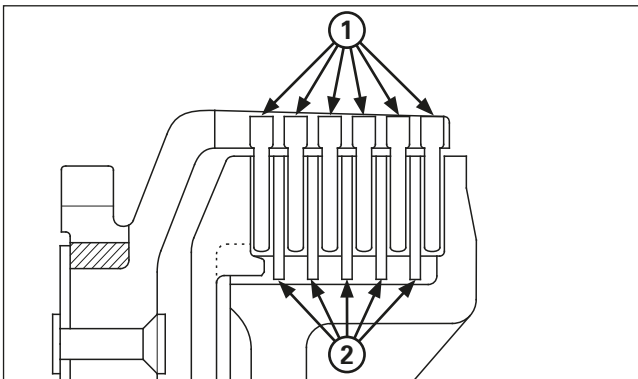
Pose

Remonter le guide de la cloche d'embrayage et le roulement à aiguilles sur le moyeu de transmission primaire.

Installer la cloche d'embrayage et la rondelle-poussoir.



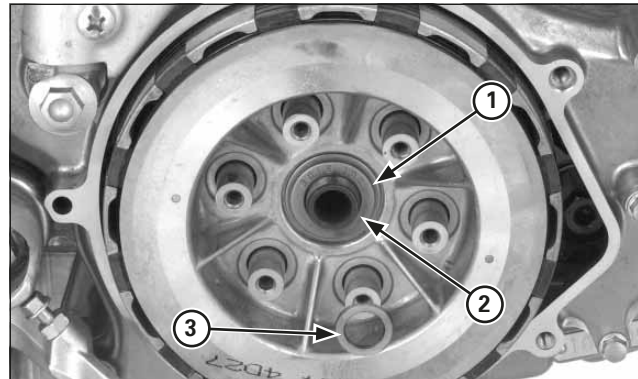
(1) PLATEAU DE PRESSION
(2) NOIX D'EMBRAYAGE
(3) REPÈRES DOT



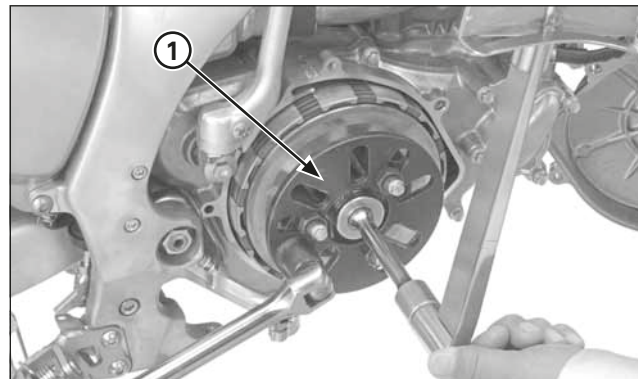
(1) DISQUES D'EMBRAYAGE
(2) PLAQUE D'EMBRAYAGE

Enduire d'huile de boîte propre les plaques d'embrayage.
Poser les disques et les plaques de façon alternée dans la noix d'embrayage en commençant par le disque d'embrayage.
Installer le plateau de pression de l'embrayage dans la noix d'embrayage, en alignant le repère du plateau de pression avec les repères de la noix d'embrayage, comme indiqué sur l'image.

Monter l'ensemble de la noix d'embrayage dans la cloche d'embrayage.



(1) RONDELLE-POUSOIR
(2) RONDELLE DE PRESSION (MARQUE "OUTSIDE" DEVANT)
(3) RONDELLES DE SUPPORT DES RESSORTS

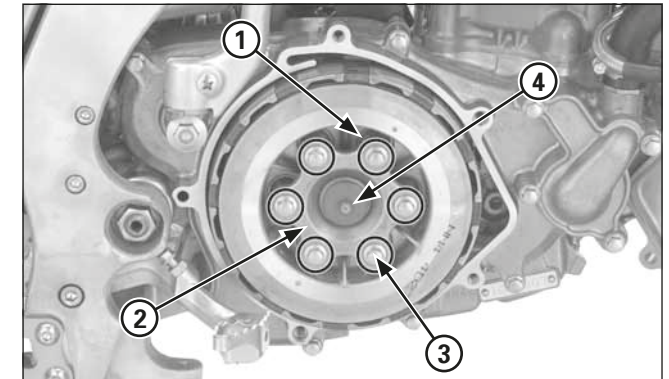


(1) IMMOBILISATEUR DE LA NOIX D'EMBRAYAGE

Installer la rondelle-poussoir sur le moyeu de transmission primaire.
Monter la rondelle d'étanchéité neuve avec le repère "OUTSIDE" vers l'extérieur.
Appliquer de l'huile sur l'écrou de la noix d'embrayage et le reposer.
Immobiliser l'ensemble de l'embrayage avec l'immobilisateur de la noix d'embrayage et serrer l'écrou de la noix d'embrayage au couple de serrage indiqué.

Outil:
Immobilisateur de la noix d'embrayage 07JMB-MN50302

Couple de serrage: 69 N•m (7,0 kgf•m)



(1) RESSORTS D'EMBRAYAGE
(2) PLAQUE DE CAME
(3) VIS
(4) ENSEMBLE ACTIONNEUR D'EMBRAYAGE

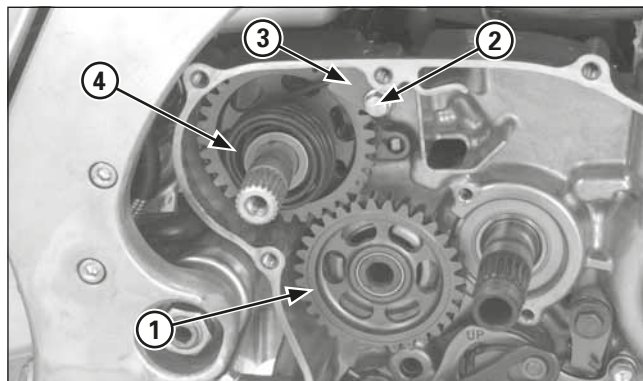
Installer les rondelles de support des ressorts, les ressorts d'embrayage, la plaque de came et les vis des ressorts.
Serrer les vis des ressorts de plusieurs pas en diagonale, puis les visser au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 12 N•m (1,2 kgf•m)

Monter l'ensemble actionneur d'embrayage.

Remonter le couvercle d'embrayage (page 4-41).

Entretien du moteur



- (1) ENGRENAGE INTERMÉDIAIRE/RONDELLE-POUSOIR
- (2) VIS
- (3) PLAQUE DE BUTÉE
- (4) BLOC DU KICK DE DÉMARRAGE

Kick de démarrage

Dépose/démontage

Déposer l'embrayage (page 4-43).

Retirer l'engrenage intermédiaire du kick de démarrage et la rondelle-poussoir.

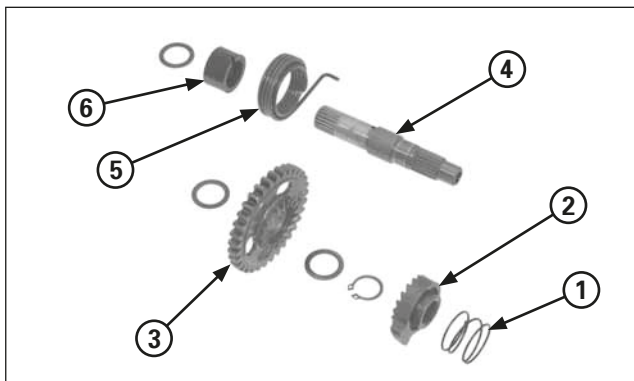
Enlever la vis et la plaque de butée du ressort de rappel. Décrocher l'extrémité du ressort de rappel du carter et démonter le kick de démarrage comme un ensemble.

Démonter le kick de démarrage.

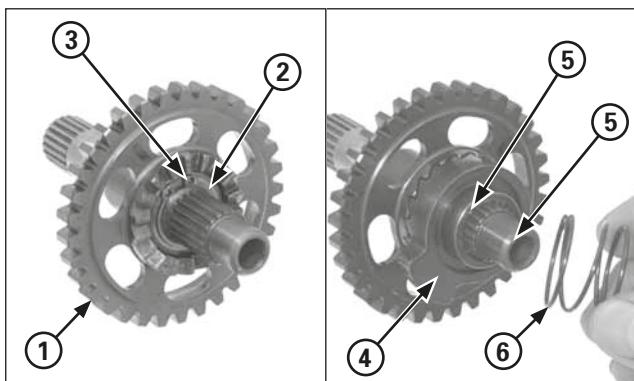
Contrôle

Vérifier les éléments suivants (page 2-2):

- Ressort de rappel et ressort de cliquet: vérifier s'ils sont usés ou endommagés.
- Roulement à aiguilles: vérifier s'il est usé ou endommagé.
- Alésage de l'engrenage du pignon et D.E. de l'axe strié
- Alésage de l'engrenage intermédiaire et alésage et D.E. du moyeu
- D.E. du moyeu de transmission secondaire dans le moyeu de l'engrenage intermédiaire.



- (1) RESSORT DE CLIQUET
- (2) CLIQUET DE DÉMARRAGE
- (3) ENGRENAGE DE PIGNON
- (4) AXE STRIÉ
- (5) RESSORT DE RAPPEL
- (6) DOUILLE



- (1) ENGRENAGE INTERMÉDIAIRE
- (2) RONDELLE-POUSOIR
- (3) CIRCLIP
- (4) CLIQUET DE DÉMARRAGE
- (5) REPÈRES DE PERFORATION
- (6) RESSORT DE CLIQUET

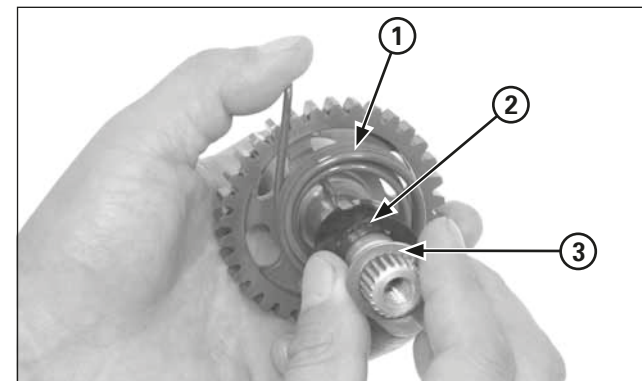
Montage/installation

Monter le kick de démarrage, conformément à l'illustration précédente.

Installer la rondelle-poussoir, l'engrenage du pignon, la rondelle-poussoir et le circlip.

Installer le cliquet de démarrage en alignant les repères de perforation sur le cliquet et sur l'axe strié.

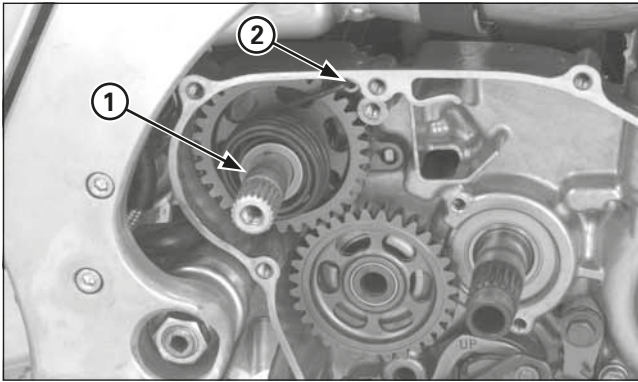
Poser le ressort de cliquet.



- (1) RESSORT DE RAPPEL
- (2) DOUILLE
- (3) RONDELLE

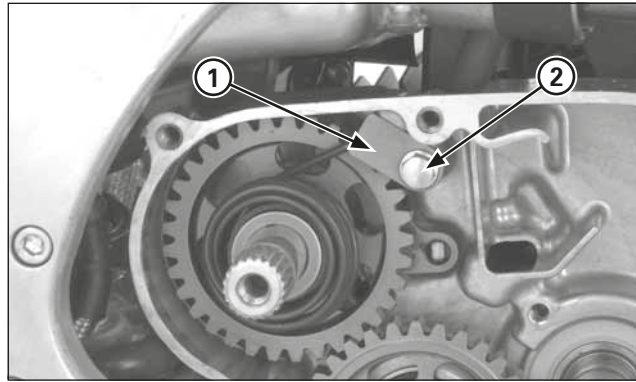
Installer le ressort de rappel en introduisant son extrémité dans l'orifice de l'axe strié.

Monter la douille en alignant sa rainure sur l'extrémité du ressort de rappel, puis installer la rondelle.

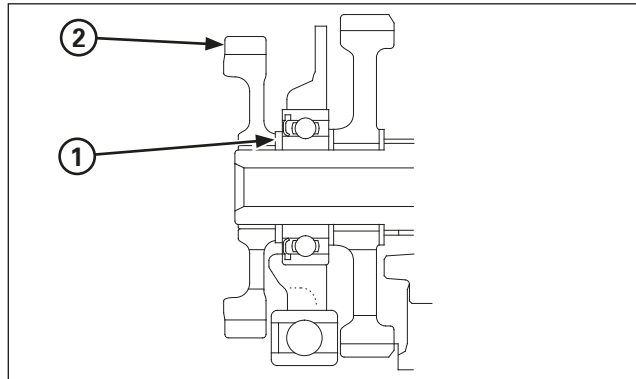


(1) BLOC DU KICK DE DÉMARRAGE
(2) CROCHET DU RESSORT

Remonter le bloc du kick de démarrage et enclencher le cliquet de démarrage à la butée.
Installer l'extrémité du ressort de rappel dans l'orifice du carter, comme indiqué sur la figure.



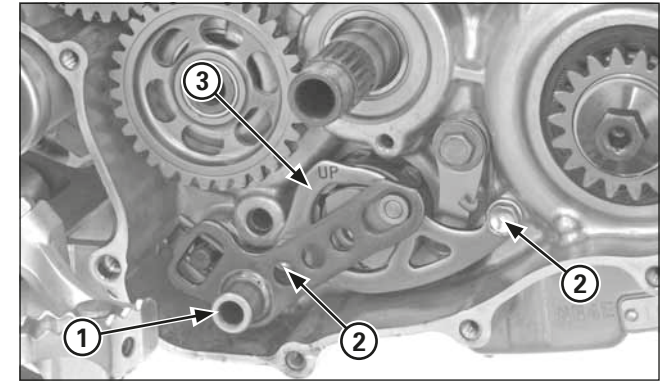
(1) PLAQUE DE BUTÉE
(2) VIS



(1) RONDELLE-POUSSOIR
(2) ENGRENAGE INTERMÉDIAIRE

Installer la plaque de butée du ressort de rappel du kick de démarrage, puis resserrer la vis fermement.

Installer la rondelle-poussoir et l'engrenage intermédiaire dans le moyeu de transmission secondaire.
Tenir compte du sens de l'engrenage intermédiaire, comme indiqué sur l'illustration.



(1) AXE STRIÉ DE LA BÔÎTE
(2) VIS
(3) PLAQUE DU GUIDE

Articulation de la boîte de vitesses

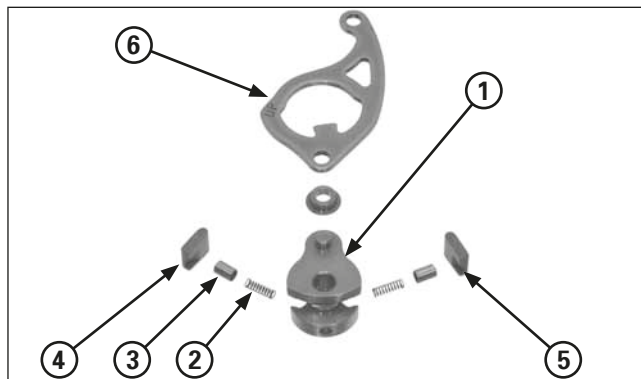
Dépose

Démonter la pédale de changement de vitesses.
Extraire du carter l'axe strié de la boîte de vitesses.

Enlever les vis de la plaque guide et la plaque guide comme un ensemble.

Démonter la vis et le centre du tambour.
Démonter les vis et le bras de butée, le ressort de rappel et la rondelle.

Entretien du moteur



- (1) TAMBOUR DE SÉLECTION
- (2) RESSORT
- (3) PISTON
- (4) SÛRETÉ DU CLIQUET A
- (5) SÛRETÉ DU CLIQUET B
- (6) PLAQUE DU GUIDE

Contrôle

S'assurer que les pièces ne sont pas usées ou endommagées et les remplacer si nécessaire.

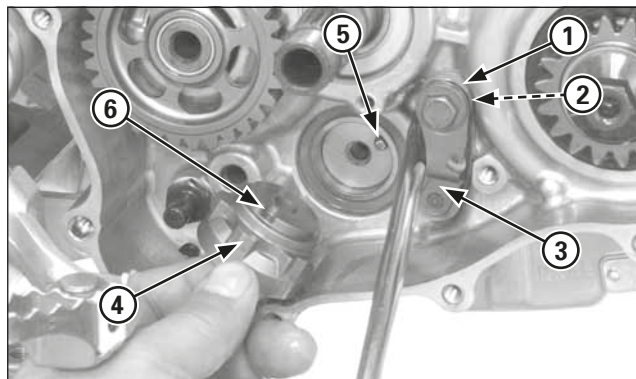
Pose

Appliquer de l'huile de boîte sur les sûretés du cliquet, les ressorts et les pistons.

Monter le tambour de sélection, les ressorts, les pistons et les sûretés de cliquet sur la plaque du guide, comme indiqué sur l'illustration.

AVERTISSEMENT

Tenir compte du sens des sûretés des cliquets A et B.

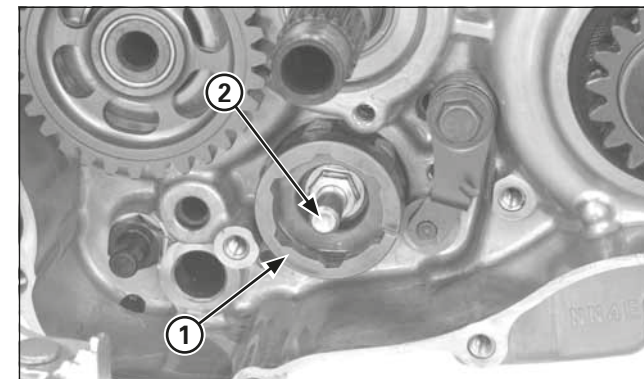


- (1) RESSORT DE RAPPEL
- (2) RONDELLE
- (3) BRAS DE BUTÉE
- (4) CENTRE DU TAMBOUR
- (5) DOUILLE DE POSITIONNEMENT
- (6) ENCOCHE

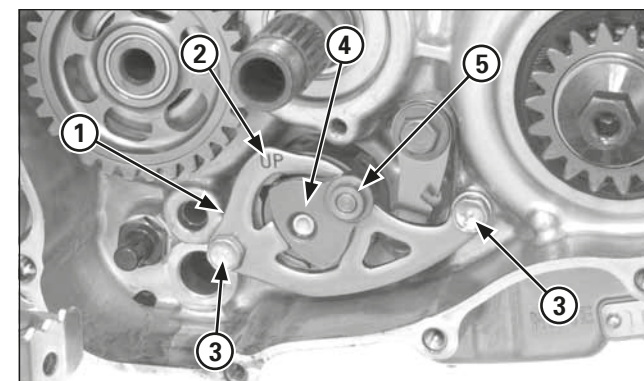
Installer le ressort de rappel, la rondelle plate et le bras de butée et serrer la vis du bras de butée au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 12 N·m (1,2 kgf·m)

Monter la douille de positionnement dans le tambour de sélection. Installer le centre du tambour en alignant l'encoche sur la douille de positionnement du tambour de sélection, tout en fixant le bras de butée avec un tournevis, comme indiqué sur l'image.



- (1) CENTRE DU TAMBOUR DE SÉLECTION
- (2) GOUPILLE CENTRALE



- (1) PLAQUE DU GUIDE
- (2) REPÈRE "UP"
- (3) VIS
- (4) TAMBOUR DE SÉLECTION
- (5) DOUILLE DE SÉLECTION

Appliquer du produit frein filet sur le filetage de la vis centrale, puis installer et serrer la vis centrale du tambour au couple de serrage indiqué.

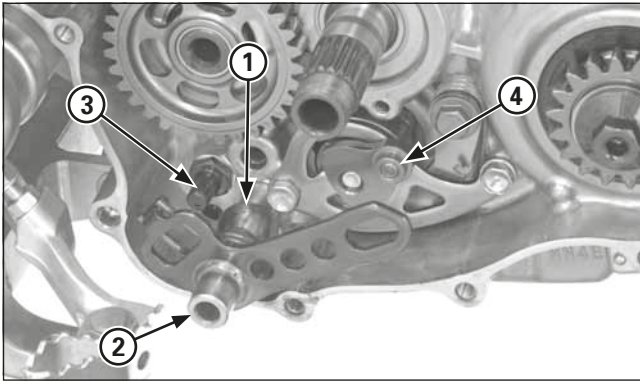
Couple de serrage: 22 N·m (2,2 kgf·m)

Placer le centre du tambour dans une position autre que le point mort.

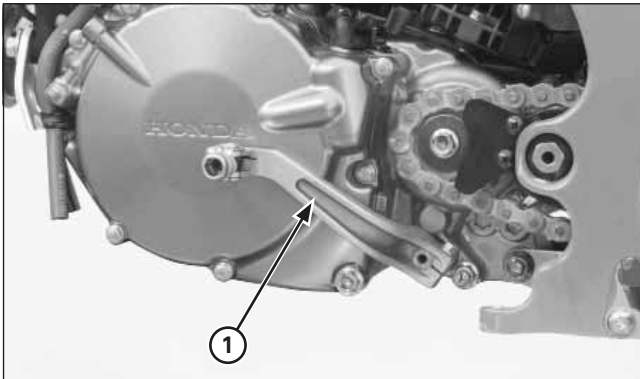
Installer le tambour de sélection avec la plaque du guide, tout en fixant les sûretés de cliquet.

Installer les vis de la plaque du guide et les serrer.

Poser la douille de sélection dans le tambour de sélection.



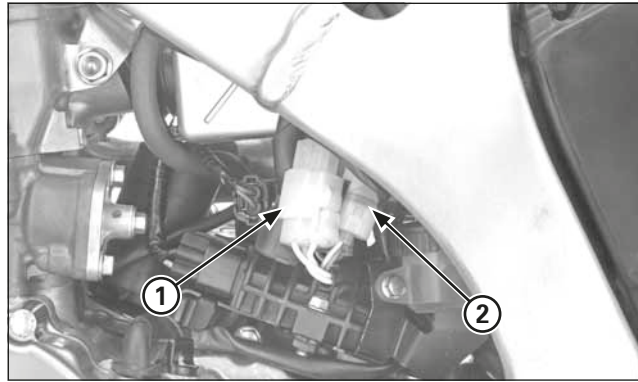
(1) RONDELLE (2) AXE STRIÉ DE LA BOÎTE DE VITESSES
(3) GOUPILLE DU RESSORT DE RAPPEL
(4) DOUILLE DE SÉLECTION



(1) PÉDALE DE CHANGEMENT DE VITESSES

Installer la rondelle et l'axe strié de la boîte de vitesses, en alignant les extrémités du ressort de rappel sur l'axe de la fourchette de sélection du carter et l'orifice de la plaque du guide sur la douille de sélection.

Installer la pédale de changement de vitesses et vérifier son fonctionnement.



(1) CONNECTEUR 3P (NATUREL)
(2) CONNECTEUR 2P (NATUREL)

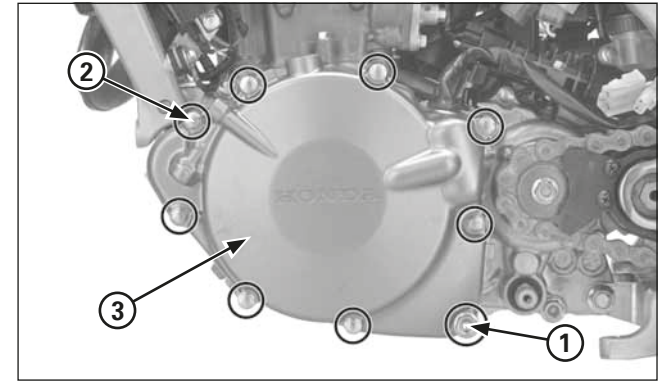
Cache du carter gauche

Dépose

Ôter la plaque de protection et vidanger l'huile du moteur.

Débrancher le connecteur 3P (naturel) de l'alternateur et les connecteurs 2P (naturel) du générateur d'impulsions d'allumage.

Démonter la pédale de changement de vitesses.



(1) VIS DE VIDANGE/RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ
(2) VIS
(3) CACHE DU CARTER GAUCHE

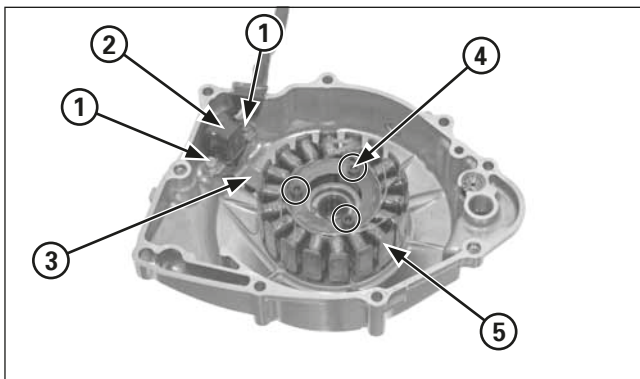
Enlever la vis de vidange d'huile du moteur et la rondelle d'étanchéité pour vidanger l'huile du moteur.
Démonter les vis et le cache du carter gauche.

AVERTISSEMENT

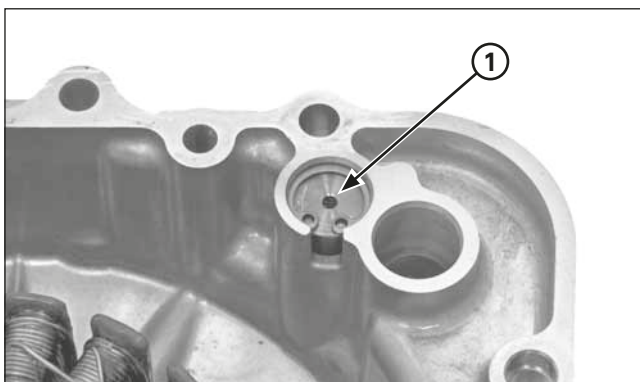
Le cache du carter gauche (stator) est un magnéto au volant. Faire attention lors de la dépose.

Démonter le cache du carter gauche, le joint et les douilles de positionnement.

Entretien du moteur



(1) VIS (2) GÉNÉRATEUR D'IMPULSIONS D'ALLUMAGE
(3) GUIDE-CÂBLE (4) VIS SIX PANS
(5) STATOR

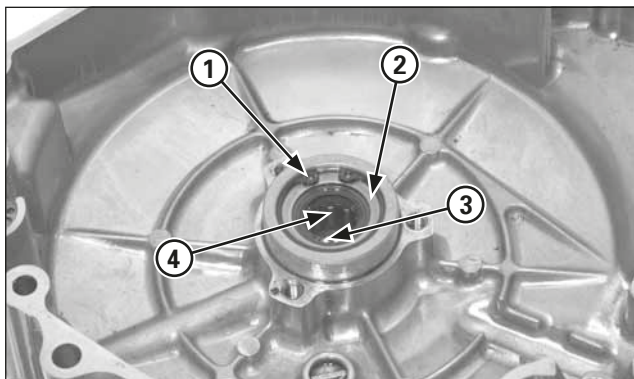


(1) CLAPET DE SURPRESSION D'HUILE

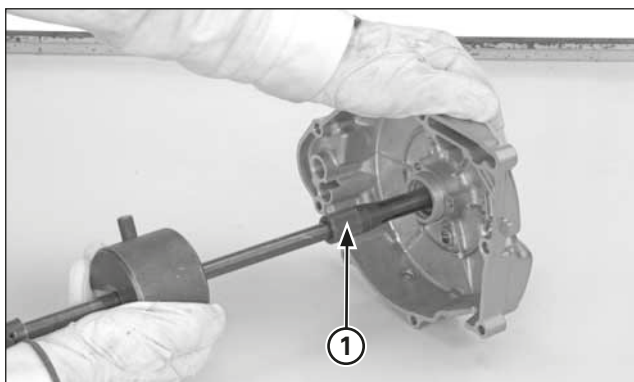
Dépose/repose

Enlever les boulons à épaulement de montage du générateur d'impulsions d'allumage et le collier du câble de l'alternateur.
Ôter les vis six pans de montage du stator.
Extraire le stator/générateur d'impulsions d'allumage du cache du carter gauche.

Démonter le clapet de surpression d'huile (page 4-1).



(1) CIRCLIP (2) RONDELLE
(3) JOINT D'HUILE (4) ROULEMENT À AIGUILLES



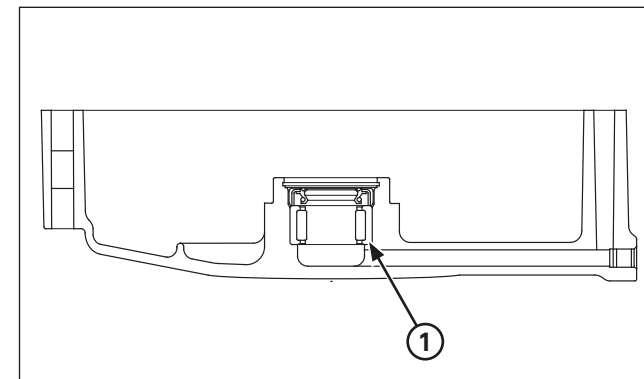
(1) EXTRACTEUR DE ROULEMENT

S'assurer que le joint d'huile du vilebrequin et le roulement à aiguilles ne sont pas usés ou endommagés et les remplacer si nécessaire.
Enlever le circlip et la rondelle, puis retirer le joint d'huile.

Extraire le roulement à aiguilles avec des outils spéciaux.

Outils:

Axe de l'extracteur de roulements, 15 mm 07936-KC10100
Tête de l'extracteur de roulements, 15 mm 07936-KC10200
Contrepoids de l'extracteur 07741-0010201

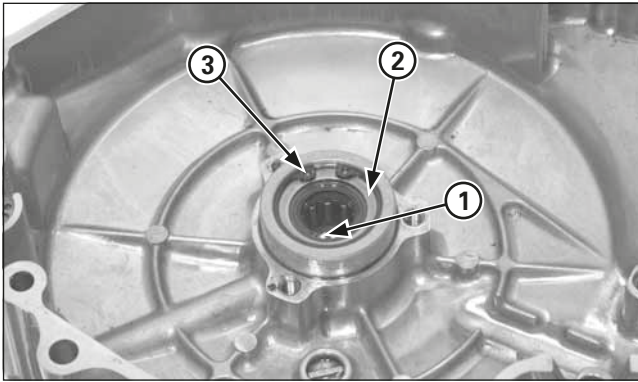


(1) ROULEMENT À AIGUILLES

Pousser le roulement à aiguilles neuf dans le cache du carter gauche à l'aide des outils spéciaux.

Outils:

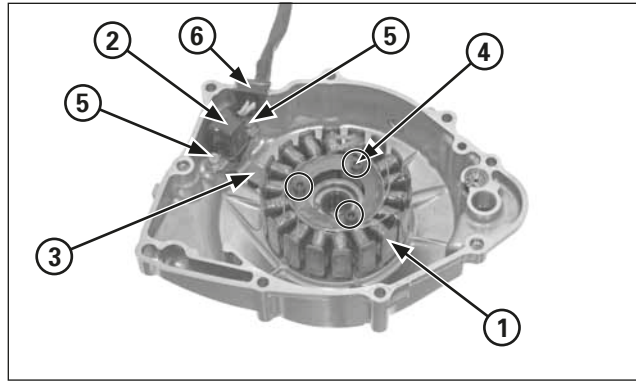
Chasse 07749-0010000
Accessoire, 22 x 24 mm 07746-0010800
Témoin, 15 mm 07746-0040300



- (1) JOINT D'HUILE
- (2) RONDELLE
- (3) CIRCLIP

Appliquer de la graisse sur la lèvre du joint d'huile neuf et l'installer dans le cache du carter gauche. Monter la rondelle et le circlip.

Remonter le clapet de surpression d'huile (page 4-1).



- (1) STATOR
- (2) GÉNÉRATEUR D'IMPULSIONS D'ALLUMAGE
- (3) COLLIER DE CÂBLE
- (4) VIS SIX PANS
- (5) VIS
- (6) CAOUTCHOUC ISOLANT

Remonter le bloc du stator/générateur d'impulsions d'allumage dans le cache du carter gauche. Appliquer un produit frein filet sur le filetage des vis de montage du stator et du générateur d'impulsions d'allumage. Installer le collier du câble de l'alternateur.

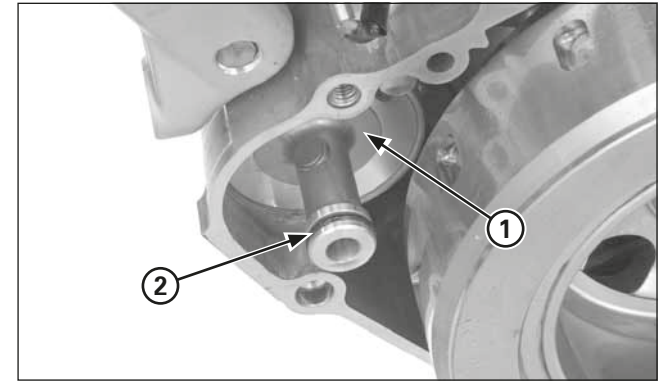
Poser les vis de montage du stator et du générateur d'impulsions d'allumage. Serrer les vis de montage du stator au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 5,4 N·m (0,55 kgf·m)

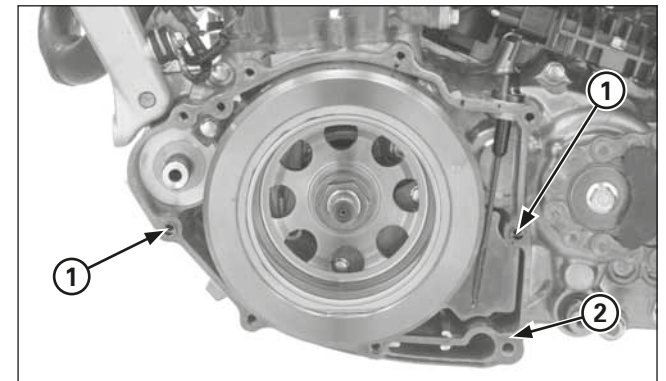
Serrer les vis de montage du générateur d'impulsions d'allumage au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 5,4 N·m (0,55 kgf·m)

Appliquer un produit d'étanchéité sur le caoutchouc isolant du câble du stator/générateur d'impulsions d'allumage et l'introduire dans la rainure du cache du carter gauche.



- (1) COUVERCLE DU FILTRE À HUILE
- (2) JOINT TORIQUE



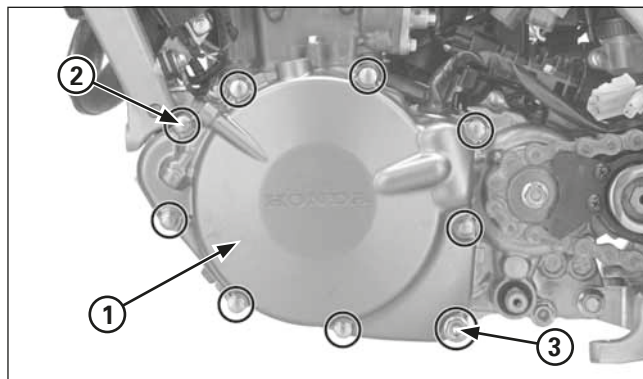
- (1) DOUILLES DE POSITIONNEMENT
- (2) JOINT NEUF

Pose

Vérifier si le joint torique du couvercle du filtre est en bon état et le remplacer si nécessaire.

Reposer les douilles de positionnement et le joint neuf.

Entretien du moteur



- (1) CACHE DU CARTER GAUCHE
- (2) VIS
- (3) RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ NEUVE/VIS DE VIDANGE

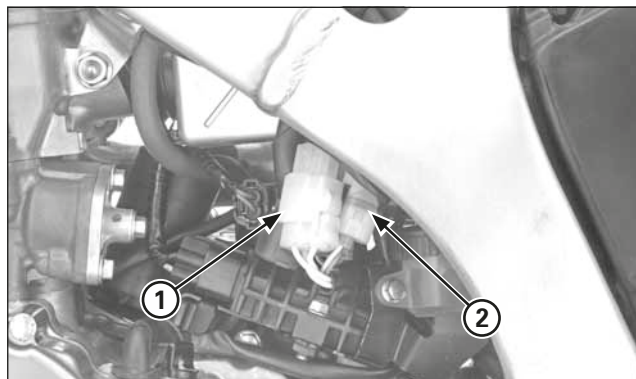
Installer le cache du carter gauche en veillant à ne pas endommager le joint torique du couvercle du filtre à huile.

AVERTISSEMENT

Le cache du carter gauche (stator) est fixé magnétiquement au volant. Faire donc attention lors de l'installation.

Poser et serrer les vis du carter de 2 ou 3 pas en diagonale. Installer la rondelle d'étanchéité neuve et la vis de vidange d'huile du moteur et serrer la vis au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 22 N·m (2,2 kgf·m)



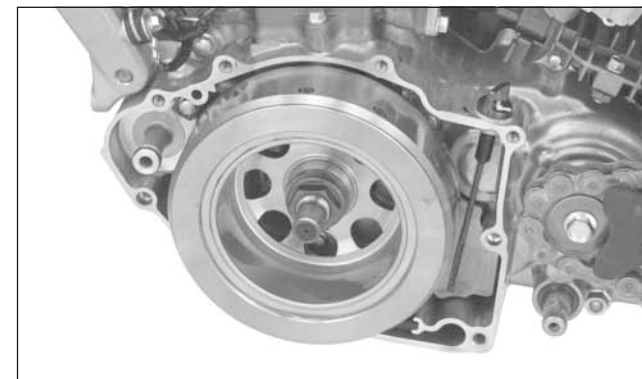
- (1) CONNECTEUR 3P (NATUREL)
- (2) CONNECTEUR 2P (NATUREL)

Remonter la pédale de changement de vitesses.

Débrancher le connecteur 3P (naturel) de l'alternateur et les connecteurs 2P (naturel) du générateur d'impulsions d'allumage.

Verser de l'huile de moteur recommandée jusqu'au repère.

Installer la plaque de protection.



Volant

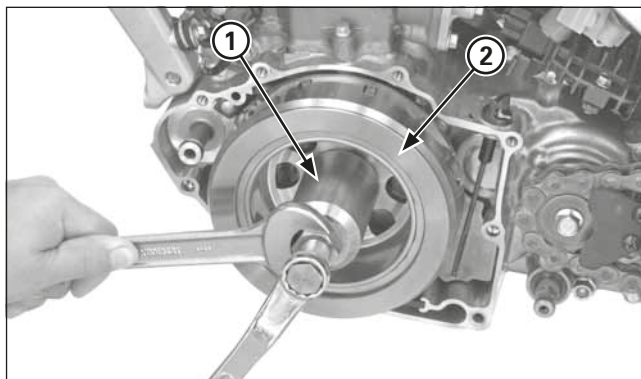
Dépose

Démonter le cache du carter gauche (page 4-49).

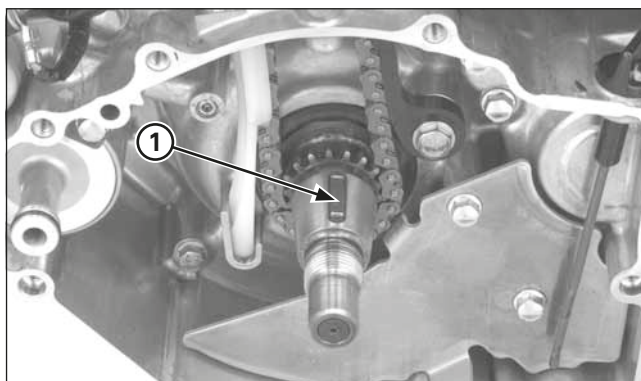
Fixer le volant avec l'immobilisateur de volant et desserrer l'écrou du volant.

Outil:

Immobilisateur de volant 89020-NN4-003



(1) TIRETTE DU VOLANT
(2) VOLANT



(1) CLAVETTE DE DISQUE

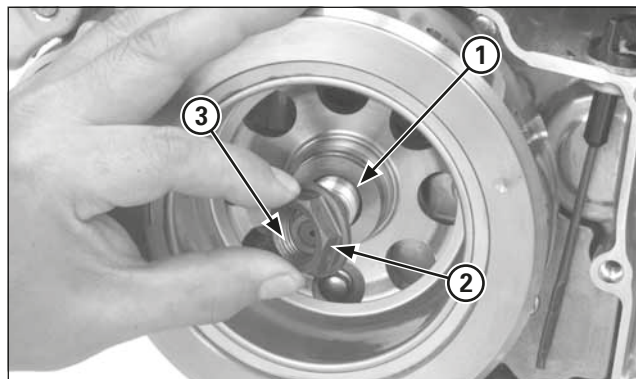
Démonter le volant au moyen d'un outil spécial.

Outil:
Extracteur du volant (Outil générique)

Retirer la clavette de disque.

Pose

Introduire la clavette de disque dans la rainure du vilebrequin.

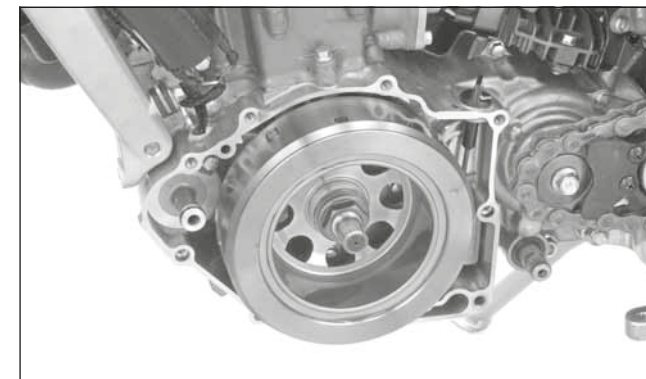


(1) RONDELLE
(2) ÉCROU DU VOLANT
(3) APPLIQUER DE L'HUILE

Installer le volant dans le vilebrequin.

Appliquer de l'huile sur le filetage des écrous du volant et sur la portée.

Installer la rondelle et l'écrou du volant.



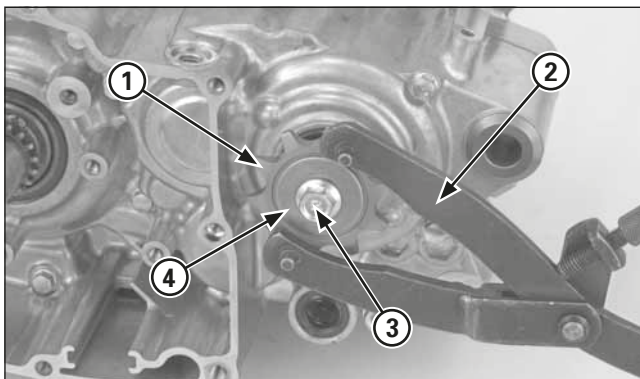
Fixer le volant avec l'immobilisateur de volant et serrer l'écrou du volant au couple de serrage indiqué.

Outil:
Immobilisateur de volant 89020-NN4-003

Couple de serrage: 167 N·m (17,0 kgf·m)

Remonter le cache du carter gauche (page 4-50).

Entretien du moteur



- (1) PIGNON DE SORTIE DE BOÎTE
- (2) SUPPORT UNIVERSEL
- (3) VIS
- (4) ANNEAU À RESSORT

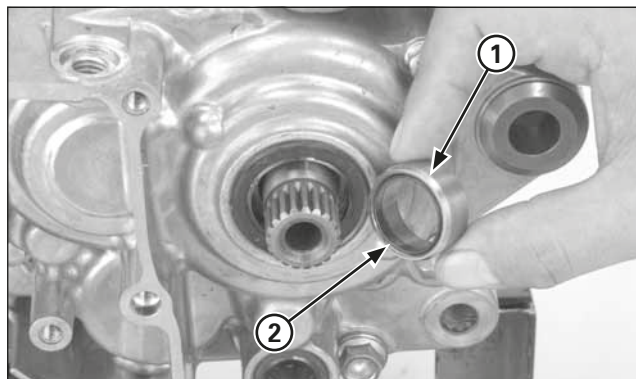
Séparation/dépose du carter

Déposer le moteur du cadre.

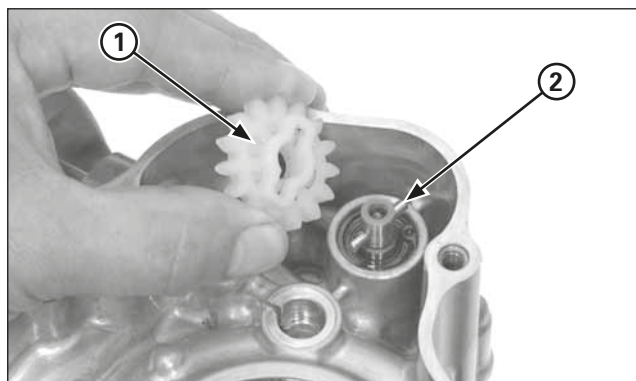
Démonter les pièces suivantes:

- Culasse, cylindre, piston
- Embrayage
- Kick de démarrage
- Articulation de la boîte de vitesses
- Volant et stator
- Filtre à huile
- Durite du reniflard du carter

Fixer le pignon de sortie de boîte avec le support universel et retirer la vis du pignon, l'anneau à ressort et le pignon de sortie de boîte.



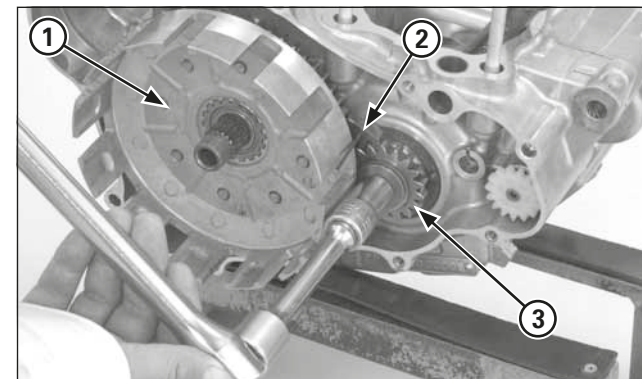
- (1) DOUILLE DU MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE
- (2) JOINT TORIQUE



- (1) ENGRENAGE MENÉ DE LA POMPE À HUILE
- (2) ARBRE MENANT

Ôter la douille du moyeu de transmission secondaire et le joint torique.

Déposer l'engrenage mené et l'arbre menant de la pompe à huile.



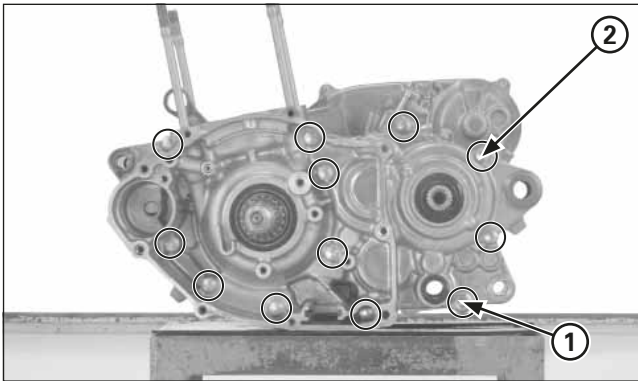
- (1) CLOCHE D'EMBRAYAGE
- (2) IMMOBILISATEUR D'ENGRENAGES
- (3) ENGRENAGE DE TRANSMISSION PRIMAIRE

Installer provisoirement le guide de la cloche d'embrayage, le roulement à aiguilles et la cloche d'embrayage dans le moyeu de transmission primaire et placer l'immobilisateur d'engrenages entre l'engrenage de transmission primaire et l'engrenage mené. Démonter la vis de l'engrenage de transmission primaire.

Outil:

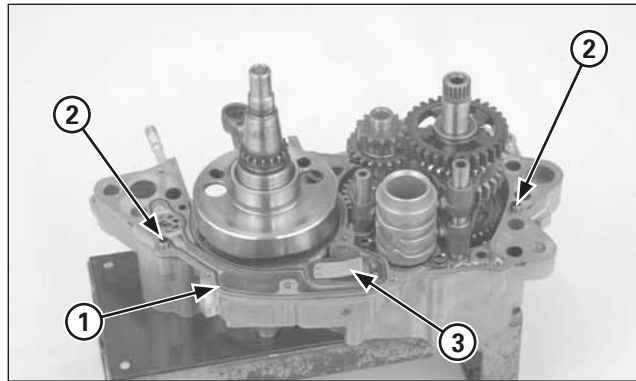
Immobilisateur d'engrenages 07724-0010100

Démonter la rondelle, l'engrenage de transmission primaire et la douille de l'engrenage de transmission.

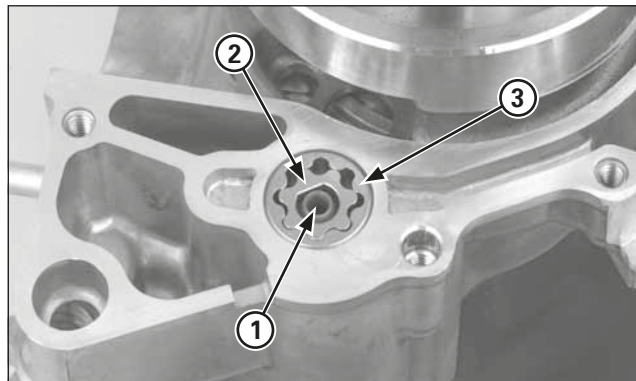


(1) VIS DE VIDANGE DE L'HUILE DE BÔÎTE
(2) VIS DU CARTER

Enlever la vis de vidange de l'huile de boîte et la rondelle d'étanchéité.
Desserrer les vis du carter de 2 ou 3 pas en diagonale.
Enlever les vis du carter.



(1) JOINT
(2) DOUILLE DE CENTRAGE
(3) SOUPAPE À LAMELLES UNIDIRECTIONNELLE

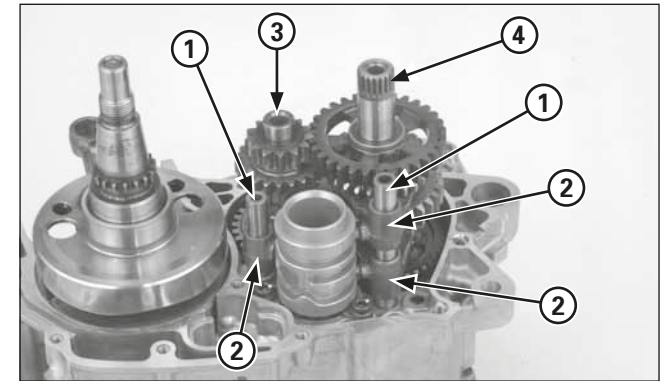


(1) AXE DE LA POMPE À HUILE
(2) ROTOR INTERNE
(3) ROTOR EXTERNE

Placer le carter droit vers le bas et séparer le carter gauche du carter droit.

Démonter le joint et les douilles de positionnement.
Démonter la soupape à lamelles unidirectionnelle

Déposer l'axe de la pompe à huile et les rotors interne et externe.



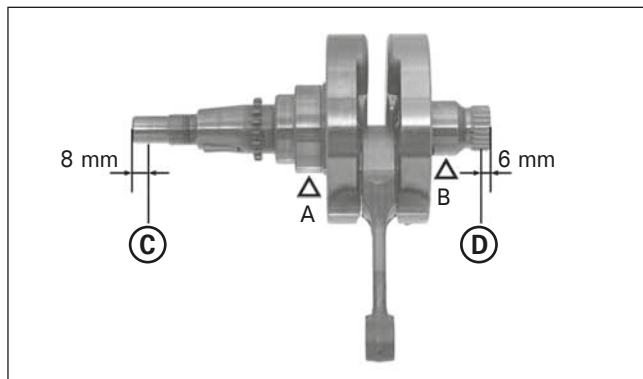
(1) AXES DE LA FOURCHETTE DE SÉLECTION
(2) FOURCHETTES DE SÉLECTION
(3) MOYEU DE TRANSMISSION PRIMAIRE
(4) MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE

Démonter les pièces suivantes:

- Vilebrequin
- Axes de la fourchette de sélection, fourchettes de sélection et tambour de sélection.
- Ensemble du moyeu de transmission primaire et du moyeu de transmission secondaire

Démonter les moyeux de transmission primaire et secondaire.

Entretien du moteur

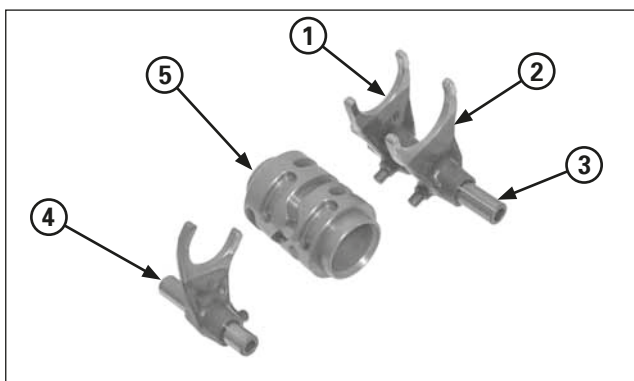
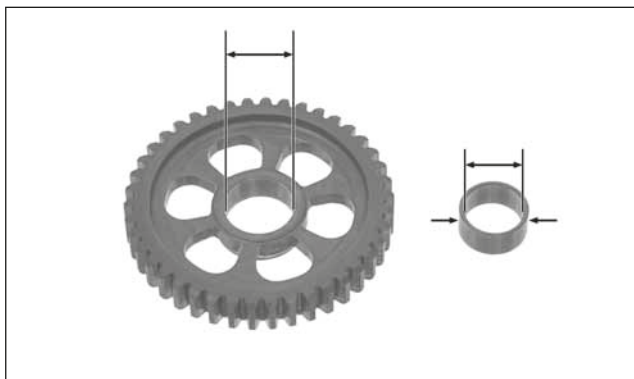


Contrôle du vilebrequin/transmission

Mesurer le faux rond du vilebrequin.
Fixer le vilebrequin sur les points "A" et "B", puis mesurer le faux rond sur les points "C" et "D".

Limite d'utilisation:
C: 0,05 mm
D: 0,03 mm

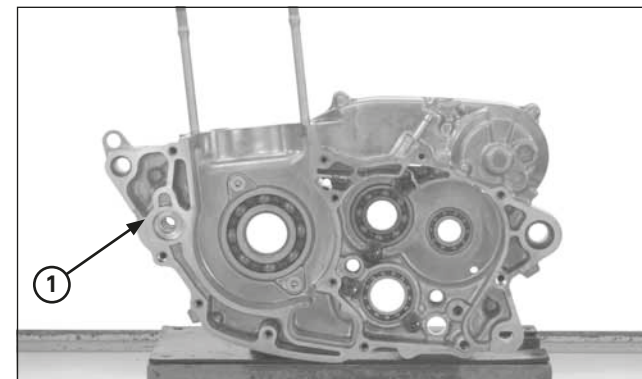
Mesurer le jeu latéral et le jeu axial/radial de la tête de bielle (spécifications ; page 2-3).



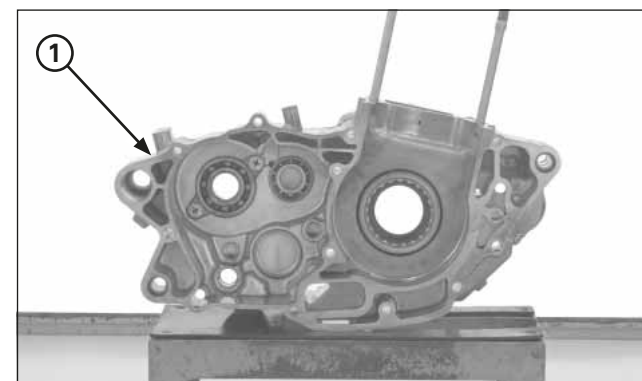
- (1) FOURCHETTE DE SÉLECTION DROITE
(2) FOURCHETTE DE SÉLECTION GAUCHE
(3) AXE DE LA FOURCHETTE DE SÉLECTION DROITE/GAUCHE
(4) FOURCHETTE/AXE DE SÉLECTION CENTRAL
(5) TAMBOUR DE SÉLECTION

S'assurer que les pièces ne sont pas usées ou endommagées.
Vérifier les éléments suivants (spécifications, page 2-1).

- Alésage de l'engrenage de rotation
- Alésage et D.E. du moyeu
- D.E. des moyeux de transmission primaire et secondaire.
- Alésage de la fourchette de sélection et épaisseur des pointes
- Alésage de l'axe de la fourchette de sélection
- D.E. du tambour de sélection.



(1) CARTER DROIT



(1) CARTER GAUCHE

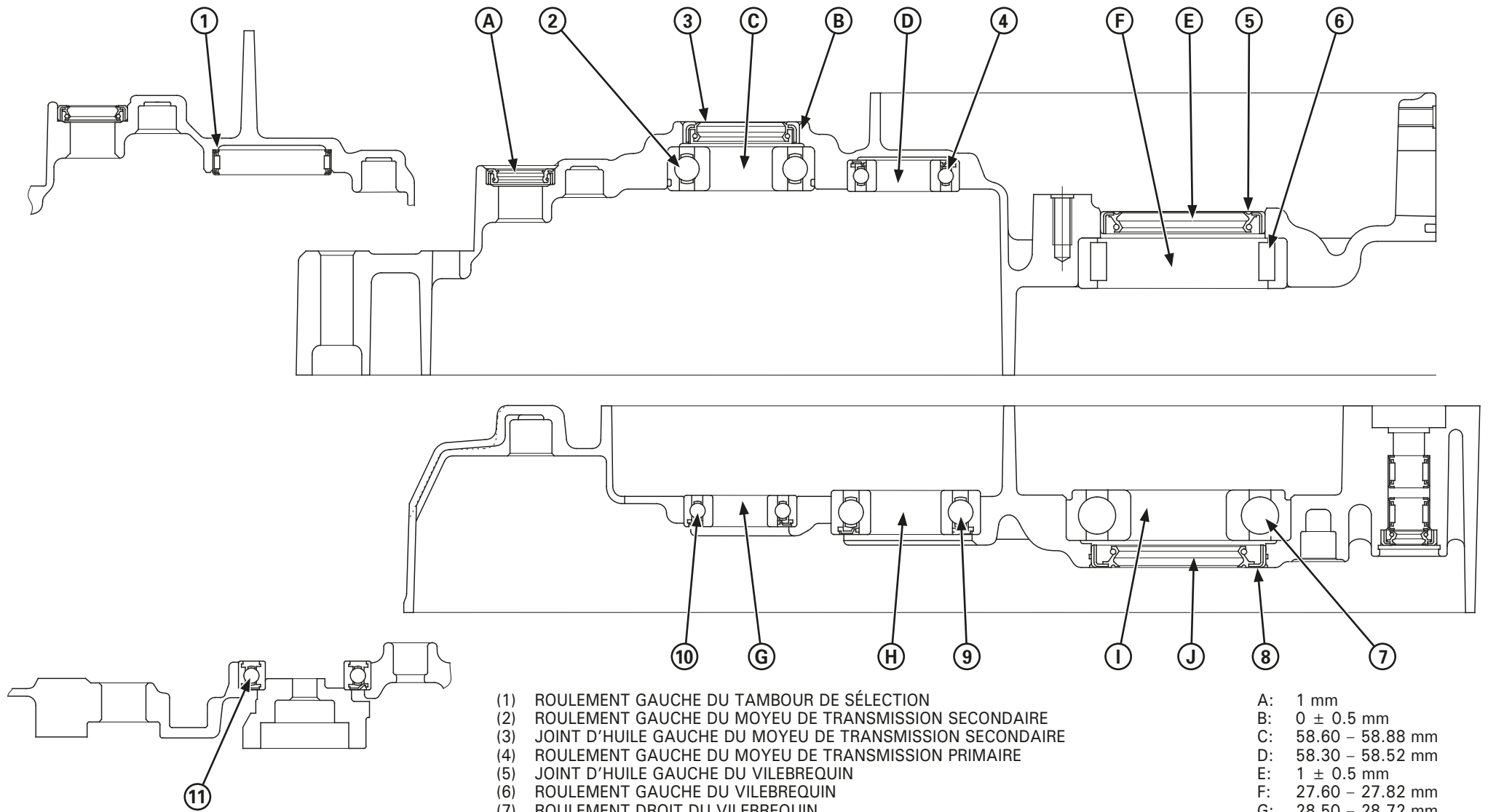
Remplacement du roulement du carter

Démonter les joints d'huile et les plaques de fixation du roulement.

Retirer le roulement à l'aide des outils spéciaux (Outils; page 2-7).

Installer le roulement neuf comme indiqué sur l'illustration en utilisant les outils spéciaux.

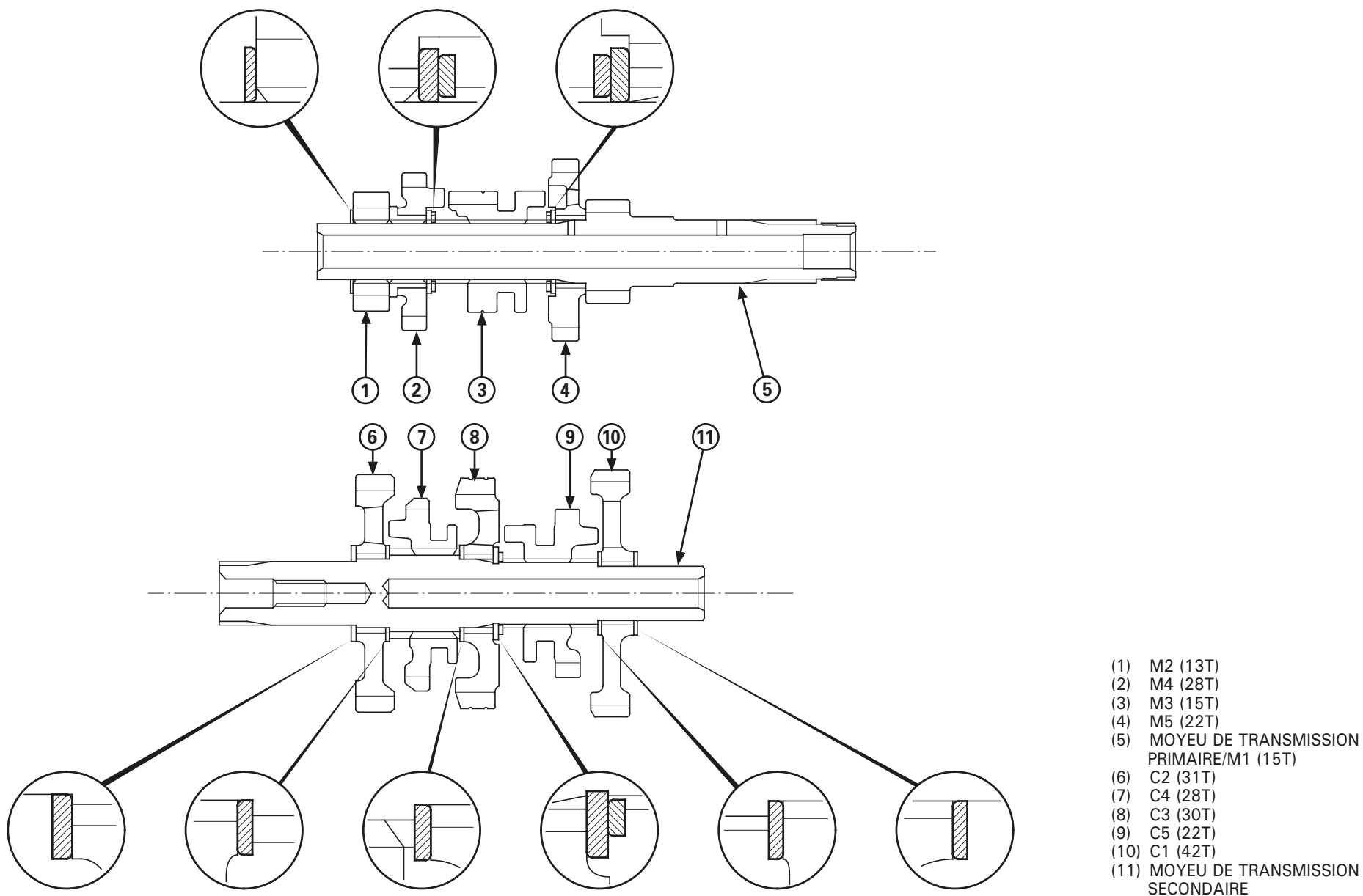
Emplacement des roulements du carter/joints d'huile

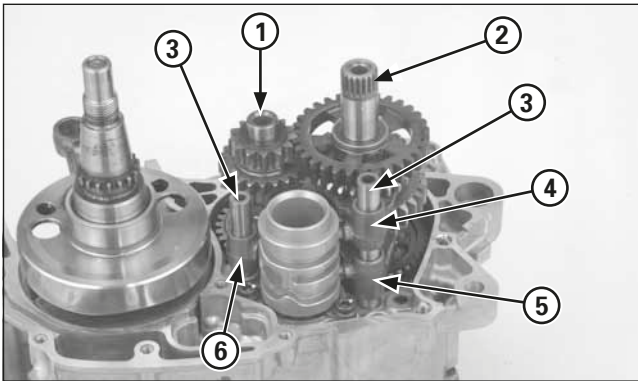


- (1) ROULEMENT GAUCHE DU TAMBOUR DE SÉLECTION
- (2) ROULEMENT GAUCHE DU MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE
- (3) JOINT D'HUILE GAUCHE DU MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE
- (4) ROULEMENT GAUCHE DU MOYEU DE TRANSMISSION PRIMAIRE
- (5) JOINT D'HUILE GAUCHE DU VILEBREQUIN
- (6) ROULEMENT GAUCHE DU VILEBREQUIN
- (7) ROULEMENT DROIT DU VILEBREQUIN
- (8) JOINT D'HUILE DROIT DU VILEBREQUIN
- (9) ROULEMENT DROIT DU MOYEU DE TRANSMISSION PRIMAIRE
- (10) ROULEMENT DROIT DU MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE
- (11) ROULEMENT DROIT DU TAMBOUR DE SÉLECTION

- A: 1 mm
- B: 0 ± 0.5 mm
- C: 58.60 – 58.88 mm
- D: 58.30 – 58.52 mm
- E: 1 ± 0.5 mm
- F: 27.60 – 27.82 mm
- G: 28.50 – 28.72 mm
- H: 27.00 – 27.22 mm
- I: 27.00 – 27.22 mm
- J: 0 ± 0.5 mm

Montage de la transmission





- (1) MOYEU DE TRANSMISSION PRIMAIRE
- (2) MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE
- (3) AXES DE LA FOURCHETTE DE SÉLECTION
- (4) FOURCHETTE DE SÉLECTION GAUCHE
- (5) FOURCHETTE DE SÉLECTION DROITE
- (6) FOURCHETTE DE SÉLECTION CENTRALE

Ensemble du carter

Nettoyer les plans de joint du carter avant la pose et s'assurer qu'ils ne sont ni usés, ni endommagés.
En cas d'aspérités ou d'irrégularités sur les plans de joint du carter, les rectifier au moyen d'une pierre à huile.

Lubrifier le roulement du vilebrequin avec de l'huile de moteur.
Lubrifier les roulements de transmission avec de l'huile de boîte.

Installer le vilebrequin dans le carter droit.

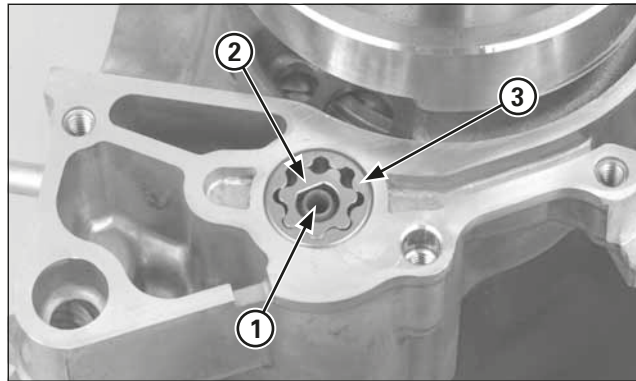
Installer les moyeux de transmission primaire et secondaire comme un ensemble dans le carter droit.

Remonter la fourchette de sélection avec le repère d'identification vers l'intérieur.

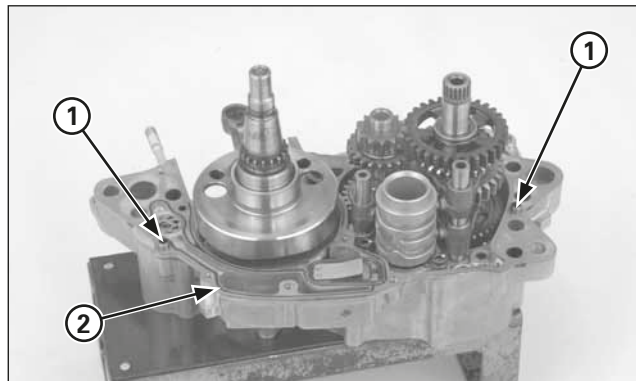
Installer les fourchettes de sélection gauche et droite avec leur repère d'identification vers l'extérieur.

Installer le tambour de sélection.

Poser les fourchettes de sélection.



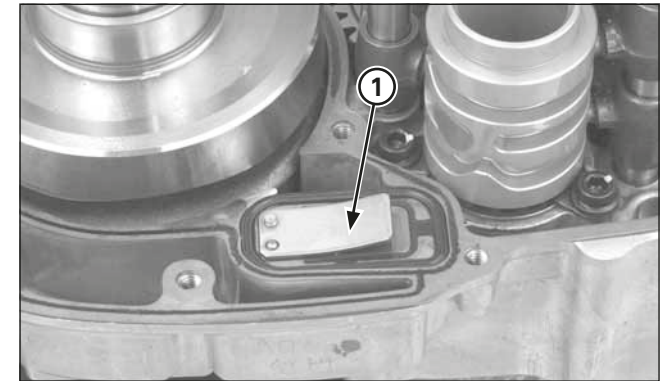
- (1) AXE DE LA POMPE À HUILE
- (2) ROTOR INTERNE
- (3) ROTOR EXTERNE



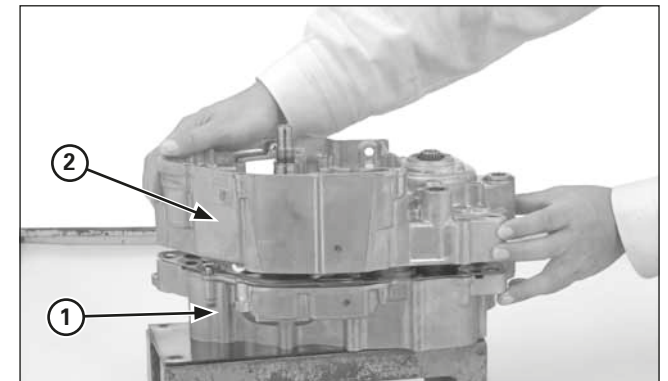
- (1) DOUILLES DE POSITIONNEMENT
- (2) JOINT NEUF

Installer l'axe de la pompe à huile et les rotors interne et externe de la pompe à huile.

Replacer les douilles de positionnement et le joint neuf.



- (1) SOUPE À LAMELLES UNIDIRECTIONNELLE

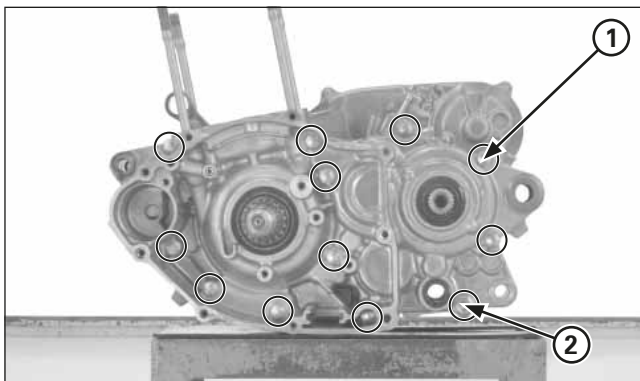


- (1) CARTER DROIT
- (2) CARTER GAUCHE

Remettre la soupape à lamelles unidirectionnelle dans le carter droit.

Poser le carter gauche sur le carter droit.

Entretien du moteur



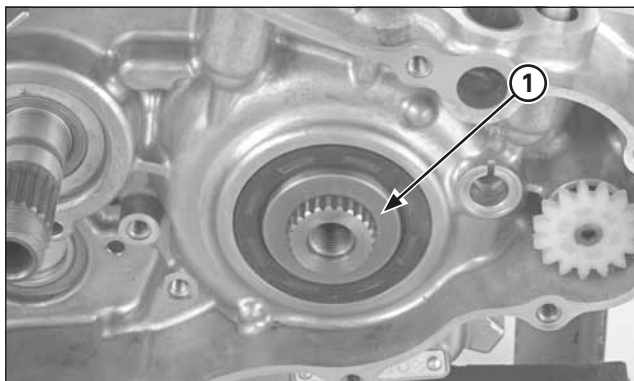
- (1) VIS DU CARTER
- (2) RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ NEUVE/VIS DE VIDANGE D'HUILE

Poser les vis du carter.

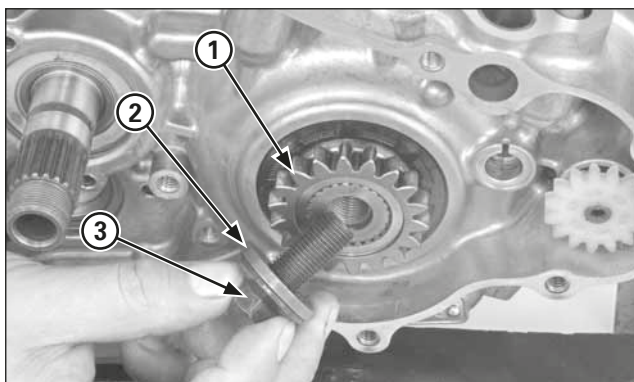
Serrer les vis du carter de 2 ou 3 pas en diagonale.

Installer la vis de vidange de l'huile de boîte avec une rondelle d'étanchéité neuve et la serrer au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 22 N·m (2,2 kgf·m)



- (1) DOUILLE DE L'ENGRENAGE DE TRANSMISSION



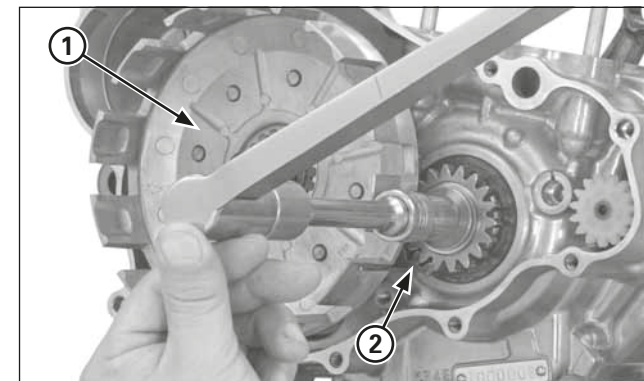
- (1) ENGRENAGE DE TRANSMISSION PRIMAIRE
- (2) RONDELLE
- (3) VIS SPÉCIALE

Installer la douille de l'engrenage de transmission primaire dans le vilebrequin.

Installer l'engrenage de transmission primaire avec la rainure vers l'extérieur.

Appliquer de l'huile sur le filetage de la vis spéciale et sur la portée de l'engrenage de transmission primaire.

Monter la rondelle et la vis spéciale.



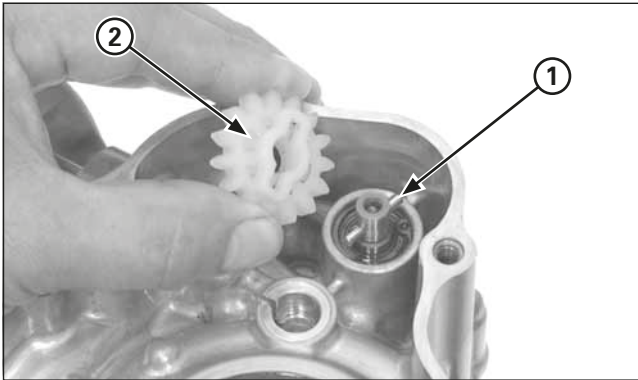
- (1) CLOCHE D'EMBRAYAGE
- (2) IMMOBILISATEUR D'ENGRENAGES

Installer provisoirement le guide de la cloche d'embrayage, le roulement à aiguilles et la cloche d'embrayage dans le moyeu de transmission primaire et placer l'immobilisateur d'engrenages entre l'engrenage de transmission primaire et l'engrenage mené.

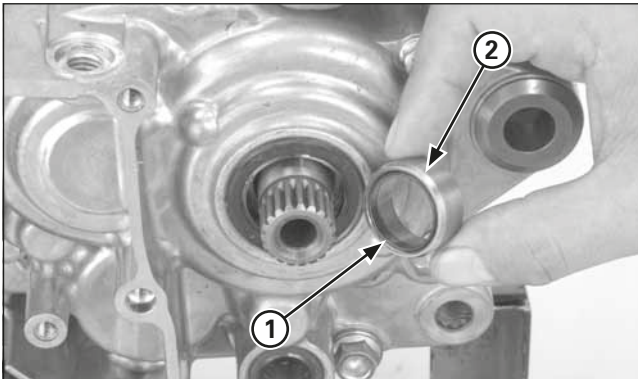
Outil:
Immobilisateur d'engrenages 07724-0010100

Serrer la vis de l'engrenage de transmission primaire au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 108 N·m (11,0 kgf·m)



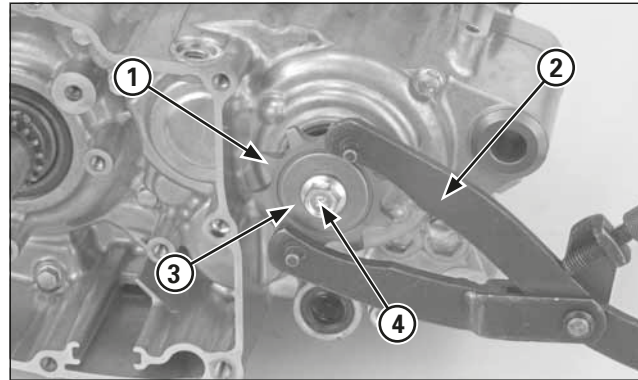
(1) ARBRE MENANT
(2) ENGRENAGE MENÉ DE LA POMPE À HUILE



(1) JOINT TORIQUE NEUF
(2) DOUILLE DU MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE

Introduire l'arbre menant dans l'orifice de l'axe de la pompe à huile.
Installer l'engrenage mené de la pompe à huile en alignant sa rainure sur l'arbre menant.

Appliquer de la graisse sur un joint torique neuf et l'introduire dans la rainure de la douille du moyeu de transmission secondaire.
Installer la douille du moyeu de transmission secondaire.



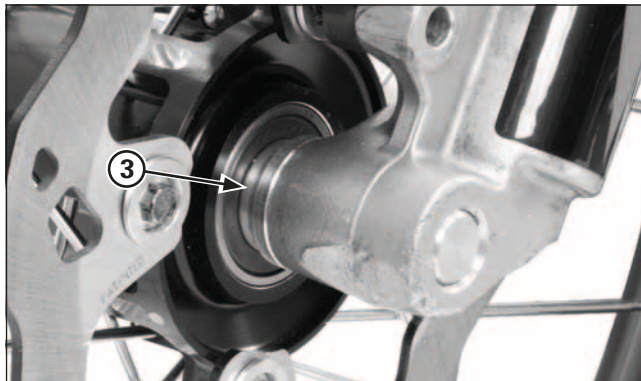
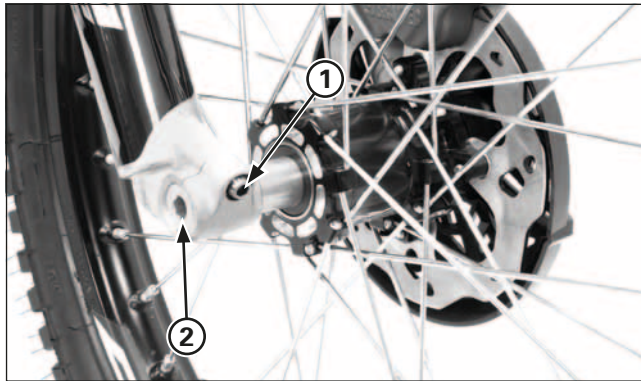
(1) PIGNON DE SORTIE DE BOÎTE
(2) SUPPORT UNIVERSEL
(3) ANNEAU À RESSORT
(4) VIS

Monter le pignon de sortie de boîte.
Installer l'anneau à ressort et la vis du pignon de sortie de boîte.
Fixer le pignon de sortie de boîte avec le support universel et serrer la vis spéciale au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 31 N·m (3,2 kgf·m)

Remonter les pièces déposées, dans l'ordre inverse du démontage.

Notes



- (1) VIS DE FIXATION DE L'AXE
- (2) AXE
- (3) ENTRETOISE LATÉRALE

Roue avant

Dépose

Démonter les vis de fixation de l'étrier de frein, le couvercle du disque et les entretoises.
Desserrer la vis de fixation de l'axe.

Appuyer la moto en soulevant la roue avant du sol.
Démonter l'axe, l'entretoise latérale gauche et la roue avant.

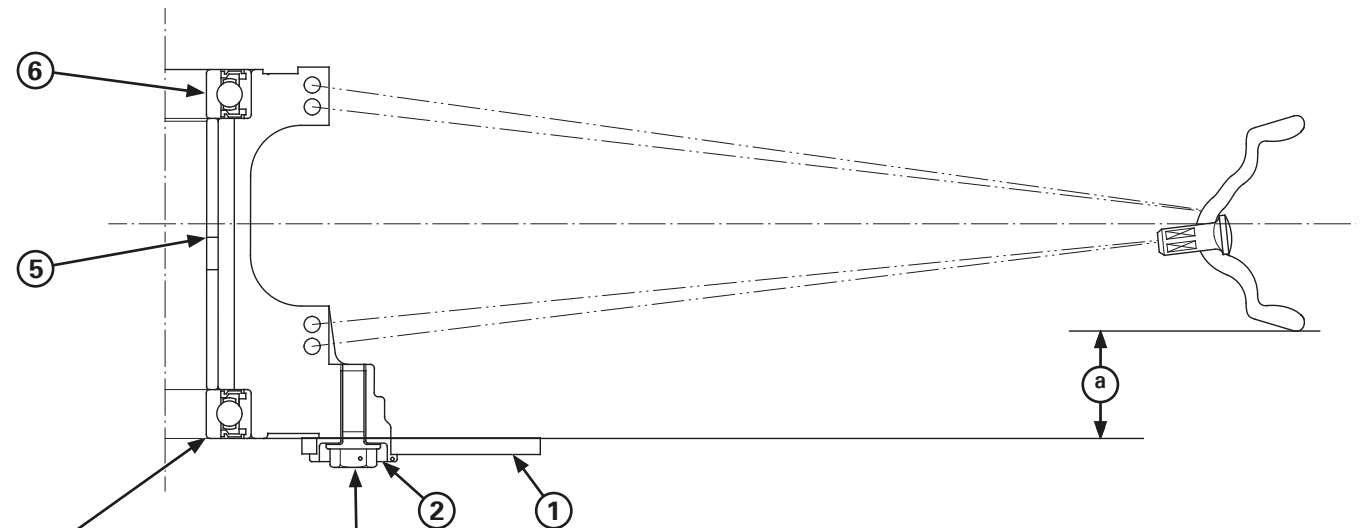
Ne pas actionner le levier de frein après avoir démonté la roue avant.
Ceci déplacerait les pistons de l'étrier, ce qui rendrait le montage difficile.

Dépose/repose

⚠ MISE EN GARDE

La saleté sur le disque ou la plaquette de frein réduit la capacité de freinage, ce qui pourrait causer de graves blessures, voire la mort.

Jeter les plaquettes sales et nettoyer les disques sales avec un produit dégraissant pour freins de haute qualité.



- (4) Pousser à fond le roulement dans le moyeu.
- (3) Remplacer la vis par une nouvelle après le démontage
Appliquer un produit d'étanchéité sur les filetages
Couple de serrage: 18 N•m (1.8 kgf•m)

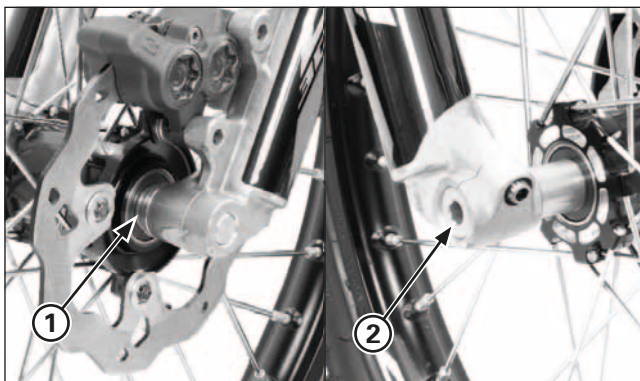
- (1) DISQUE DE FREIN
- (2) ENTRETOISE
- (3) VIS DU DISQUE
- (4) ROULEMENT DE LA ROUE GAUCHE
- (5) ENTRETOISE D'ESPACEMENT
- (6) ROULEMENT DE LA ROUE DROITE

(a) 25 ± 1 mm

Rayons: Vérifiez la tension des rayons trequement entre les différentes courses effectuées pendant la première période d'utilisation. Comme les rayons, les écrous de rayons et les jantes se mettent en place, les rayons peuvent devoir être retendus.

Une fois cette période de mise en place terminée, les rayons devraient garder leur tension correcte. Cependant, assurez-vous que la vérification de la tension des rayons et de l'état général des roues entre bien dans votre programme d'entretien régulier pour la compétition.

Entretien du cadre



(1) ENTRETOISE LATÉRALE
(2) AXE

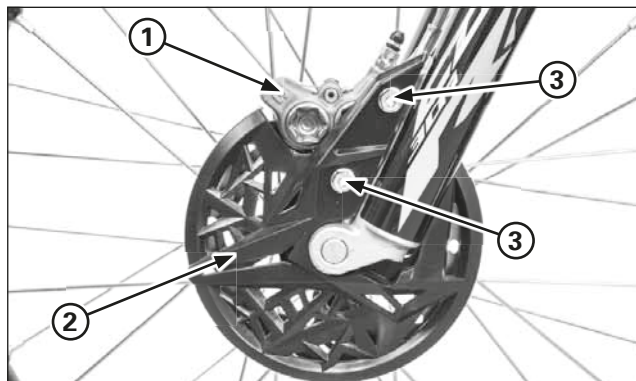
Pose

Nettoyer les portées entre l'axe et les bagues de l'axe.
Placer la roue avant entre les tubes de fourche.

Appliquer une fine couche de graisse sur la surface de l'axe.
Appliquer de la graisse sur le filetage de l'axe.
Installer l'axe par le côté droit en le faisant passer dans la roue et l'entretoise du côté gauche.

Serrer l'axe au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 69 N·m (7,0 kgf·m)

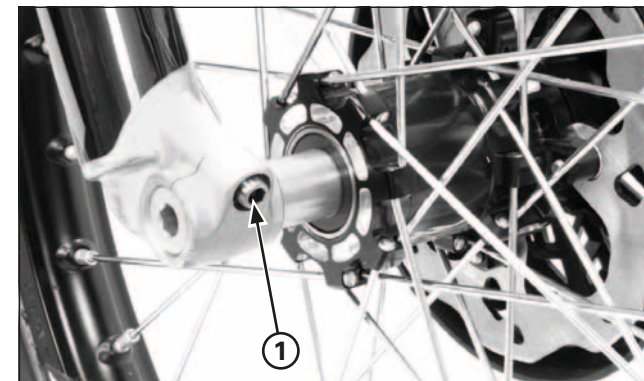


(1) ÉTRIER DE FREIN
(2) COUVERCLE DU DISQUE
(3) VIS

Installer l'étrier de frein, les entretoises à épaulement et le couvercle du disque. Appliquer un produit d'étanchéité sur les filetages et serrer les vis de fixation au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 26 N·m (2,7 kgf·m)

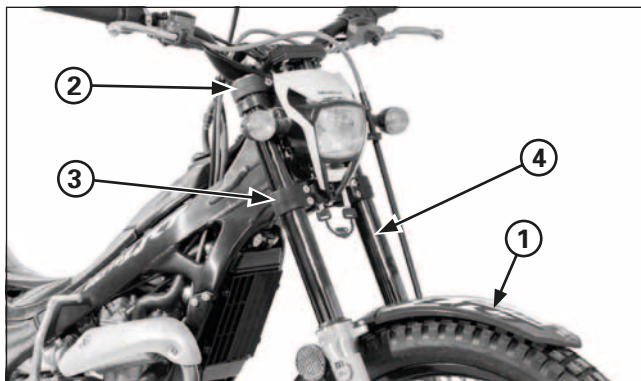
Avec le frein avant actionné, pomper plusieurs fois sur la fourche de haut en bas pour bien asseoir l'axe et vérifier le fonctionnement du frein avant.



(1) VIS DE FIXATION DE L'AXE

Serrer la vis de fixation de l'axe au couple de serrage indiqué, tout en maintenant la fourche parallèle.

Couple de serrage: 23 N·m (2,3 kgf·m)



- (1) GARDE-BOUE AVANT
- (2) TÉ SUPÉRIEUR
- (3) TÉ INFÉRIEUR
- (4) TUBE DE FOURCHE

Fourche

Dépose

Démonter la roue avant (page).

Démonter le garde-boue avant.

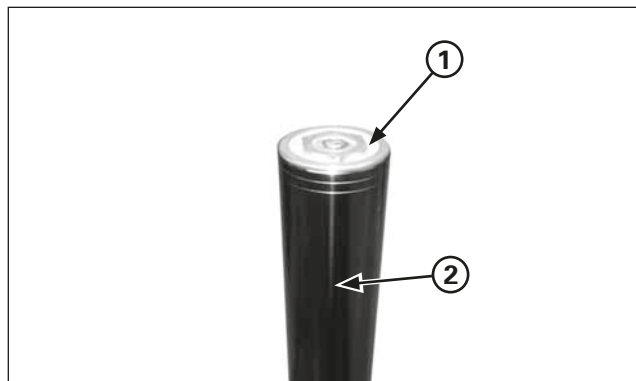
Desserrer la vis de bridage du té supérieur.

Pour démonter les éléments de fourche, desserrer le bouchon de fourche.

AVERTISSEMENT

Pour éviter d'endommager le filetage du bouchon de fourche, desserrer la vis de bridage du té supérieur avant de dévisser le bouchon de fourche.

Desserrer les vis de bridage du té inférieur et déposer le tube de fourche en tirant vers le bas et vers l'extérieur.



- (1) BOUCHON DE FOURCHE
- (2) TUBE DE FOURCHE

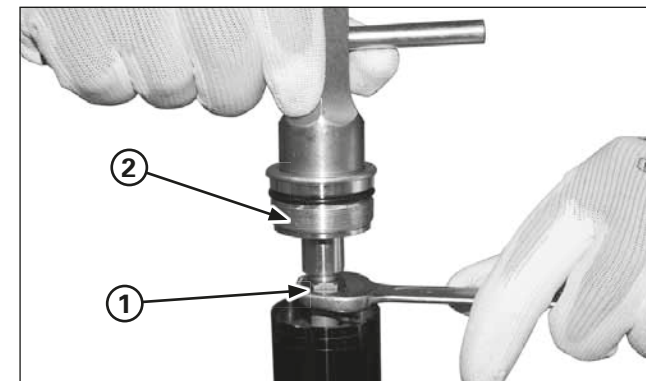
Dépose de l'élément de fourche droit

Avant de démonter la fourche, nettoyer toute la surface coulissante du tube de la fourche ainsi que le fourreau de la fourche.

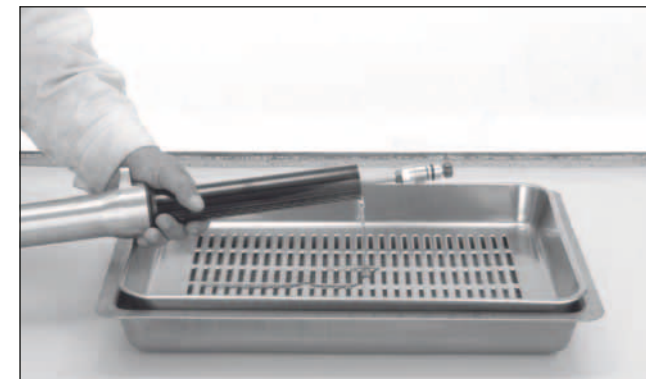
Veiller à ne pas rayer le tube de fourche.

Si le tube de fourche est rayé, cela risque d'endommager le joint et de provoquer une fuite d'huile.

Fixer le tube de fourche, enlever le bouchon de fourche et faire glisser le tube vers le bas.



- (1) CONTRE-ÉCROU
- (2) BOUCHON DE FOURCHE

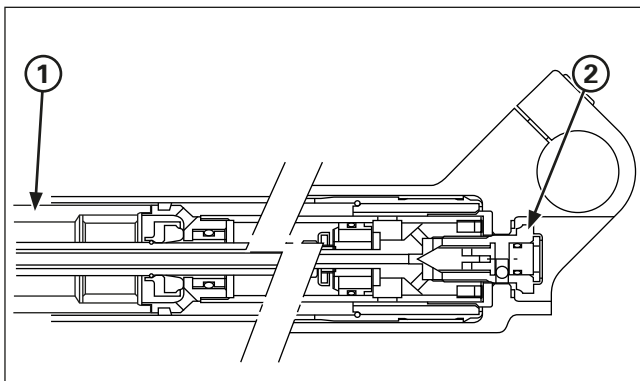


S'assurer que le régulateur d'amortissement est bien enfoncé et non pas en position intermédiaire.

Tenir le contre-écrou et retirer la vis de la tige de l'amortisseur. Ne pas retirer la base du régulateur d'amortissement de la pipe d'amortissement.

Vidanger le liquide de fourche.

Entretien du cadre



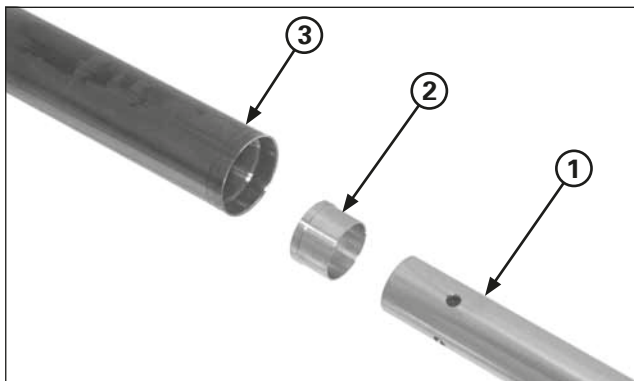
- (1) PIPE D'AMORTISSEMENT DE LA FOURCHE
- (2) BOUCHON CENTRAL DE L'ÉLÉMENT DE FOURCHE DROIT

Fixer le support de l'axe dans un étau protégé par une cale en bois ou avec des mordaches douces pour éviter de l'endommager. Ne pas trop serrer.

Fixer la pipe d'amortissement de la fourche au moyen d'un outil générique, puis desserrer le bouchon central de l'élément de fourche droit.

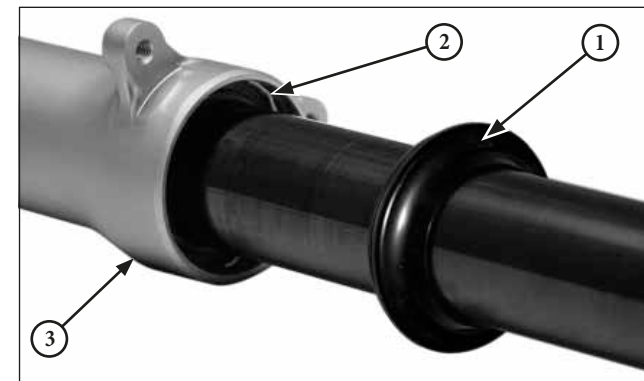
Desserrer le bouchon central de l'élément de fourche droit.

Outil:
Support de la pipe d'amortissement de la fourche (Outil générique)

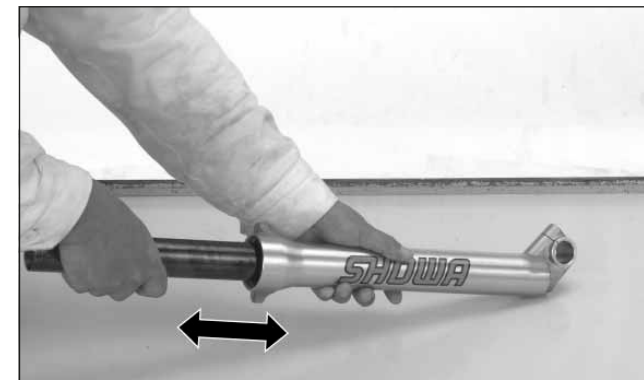


- (1) PIPE D'AMORTISSEMENT DE LA FOURCHE
- (2) BAGUE DE GUIDAGE
- (3) TUBE DE FOURCHE

Démonter l'ensemble de la pipe d'amortissement de la fourche et la bague de guidage du tube de fourche.



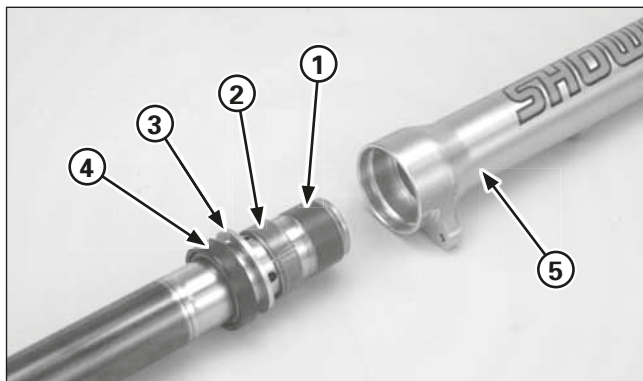
- (1) CACHE-POUSSIÈRE
- (2) EMBASE DE BUTÉE
- (3) FOURREAU DE LA FOURCHE



Ôter le cache-poussière et l'embase de butée en veillant à ne pas rayer le tube de fourche.

En faisant des mouvements successifs et rapides, retirer le tube de la fourche, en enlevant la bague de guidage du fourreau de la fourche.

Vidanger le liquide de fourche de la pipe d'amortissement en pompant sur la pipe d'amortissement 8 ou 10 fois.



- (1) BAGUE DE COULISSEMENT DU TUBE DE FOURCHE
 (2) BAGUE DE GUIDAGE
 (3) JONC DE MAINTIEN
 (4) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ
 (5) FOURREAU DE LA FOURCHE

Vérifier que le tube de la fourche se déplace doucement à l'intérieur du fourreau de la fourche.

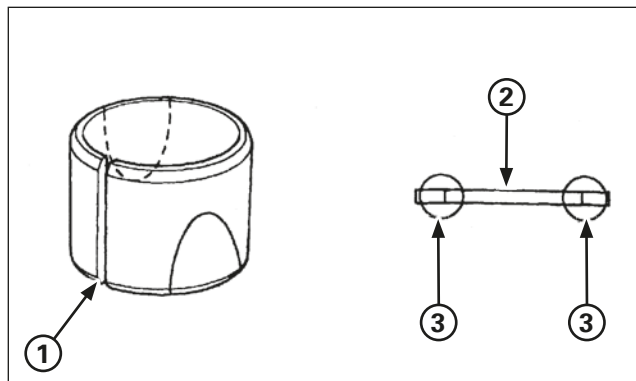
Dans le cas contraire, vérifier si le tube de fourche est tordu ou endommagé et si les bagues de coulissement sont usées ou endommagées.

Si la bague de coulissement et la bague de guidage sont en bon état, contrôler le tube de fourche.

Retirer avec précaution la bague de coulissement du tube de fourche en écartant sa fente avec un tournevis jusqu'à ce que la bague puisse être enlevée à la main.

Veiller à ne pas rayer le revêtement en téflon de la bague de coulissement.

Déposer la bague de guidage, le jonc de maintien et la bague d'étanchéité du tube de fourche.



- (1) BAGUE DE COULISSEMENT
 (2) JONC DE MAINTIEN
 (3) POINT DE CONTRÔLE

Contrôle de l'élément de fourche droit

Vérifier les éléments suivants (caractéristiques; page 2-4):

- Tube de fourche: vérifier s'il présente des stries, des rayures ou une usure excessive.
- Décentrage du tube de fourche
- Intérieur du fourreau de la fourche, pour voir s'il est endommagé ou déformé.
- Pipe d'amortissement de la fourche: s'assurer qu'elle n'est pas endommagée.

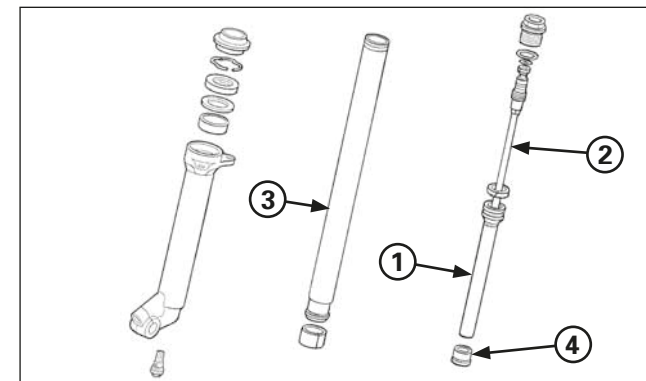
Bague de coulissement/jonc de maintien

Vérifier si les bagues de coulissement présentent des rayures ou une usure excessive.

Éliminer la poussière métallique de l'intérieur du fourreau de la fourche et des bagues de guidage avec une brosse en nylon et du liquide de fourche.

Si des restes apparaissent sur toute la surface, remplacer la bague.

Changer le jonc de maintien, en cas de déformation sur les points indiqués.



- (1) PIPE D'AMORTISSEMENT DE LA FOURCHE
 (2) PIPE D'AMORTISSEMENT
 (3) TUBE DE FOURCHE
 (4) BAGUE DE GUIDAGE

Pipe d'amortissement de la fourche

S'assurer que l'ensemble de la pipe d'amortissement de la fourche n'est pas endommagé ou déformé.

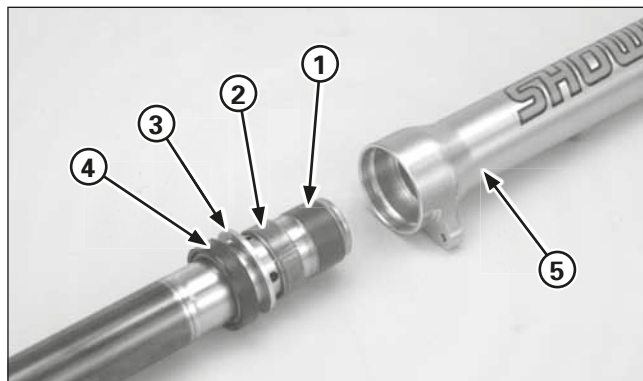
S'assurer que la pipe d'amortissement n'est pas endommagée ou tordue.

Tube de fourche/bague de guidage

S'assurer que le tube de fourche n'est pas tordu ou déformé.

Vérifier si la bague de guidage est endommagée.

Entretien du cadre



- (1) BAGUE DE COULISSEMENT DU TUBE DE FOURCHE
- (2) BAGUE DE GUIDAGE
- (3) JONC DE MAINTIEN
- (4) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ
- (5) FOURREAU DE LA FOURCHE

Pose de l'élément de fourche droit

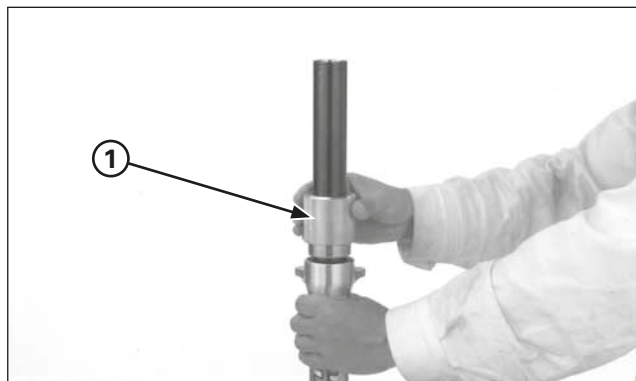
Avant le montage, nettoyer à fond les pièces avec du dissolvant non inflammable ou ayant un point d'éclair élevé.

Reposer les pièces suivantes sur le tube de fourche:

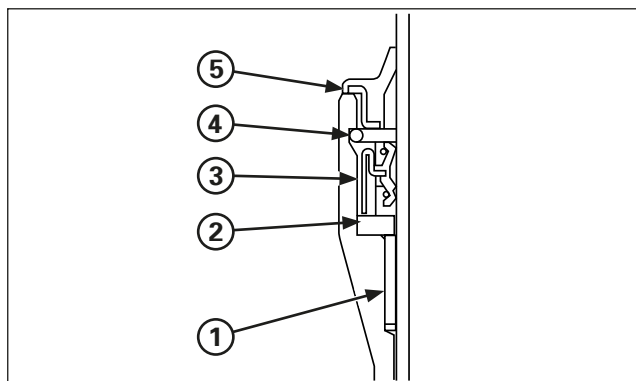
- Bague de coulissement du tube de fourche
- Bague de guidage
- Jonc de maintien

Enduire de liquide de fourche préconisé la bague de guidage et la bague de coulissement du tube de fourche.

Remonter l'ensemble du tube de fourche dans la bague de coulissement de la fourche.



- (1) CHASSE-JOINT DE FOURCHE

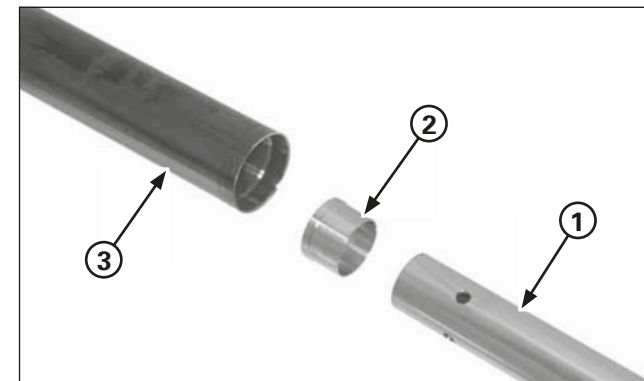


- (1) BAGUE DE GUIDAGE
- (2) JONC DE MAINTIEN
- (3) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ
- (4) EMBASE DE BUTÉE
- (5) CACHE-POUSSIÈRE

Pousser la bague de guidage et l'anneau de sécurité en utilisant l'outil spécial jusqu'à ce que l'anneau de sécurité heurte contre le logement du fourreau de la fourche.

Installer le joint d'étanchéité (avec la marque vers le haut) dans le tube de la fourche. Pousser le joint à l'aide de l'outil spécial en faisant constamment pression dessus jusqu'à ce qu'il atteigne l'anneau de sécurité.

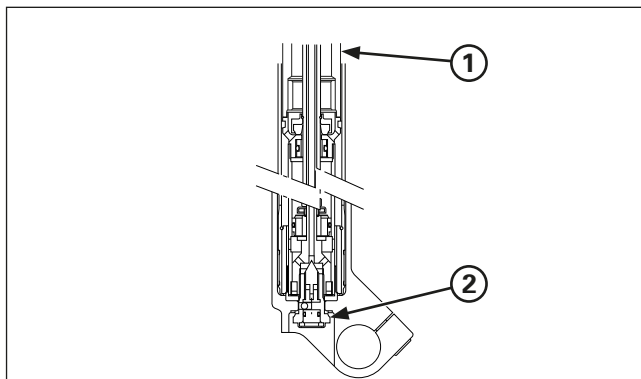
Outil:
Chasse-joint de fourche 07947-4630100



- (1) ENSEMBLE DE LA PIPE D'AMORTISSEMENT DE LA FOURCHE
- (2) BAGUE DE GUIDAGE
- (3) TUBE DE FOURCHE

Installer fermement l'embase de butée dans la rainure du fourreau de la fourche.
Reposer le cache-poussière.

Monter la bague de guidage et la pipe d'amortissement de la fourche dans le tube de fourche.



(1) PIPE D'AMORTISSEMENT DE LA FOURCHE
(2) BOUCHON CENTRAL DE L'ÉLÉMENT DE FOURCHE DROIT

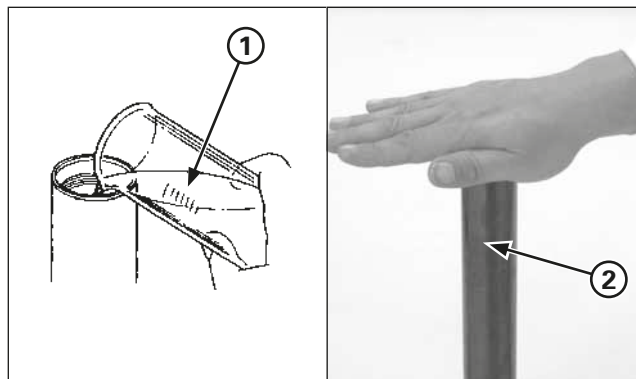
Fixer le support de l'axe dans un étau protégé par une cale en bois ou avec des mordaches douces pour éviter de l'endommager. Ne pas trop serrer l'étau.

Reposer le bouchon central de l'élément de fourche droit avec une rondelle d'étanchéité neuve.

Fixer la pipe d'amortissement de la fourche au moyen d'un outil générique, puis resserrer le bouchon central de l'élément de fourche droit au couple de serrage indiqué.

Outil:
Support de la pipe d'amortissement de la fourche (Outil générique)

Couple de serrage: 34 N·m (3,5 kgf·m)



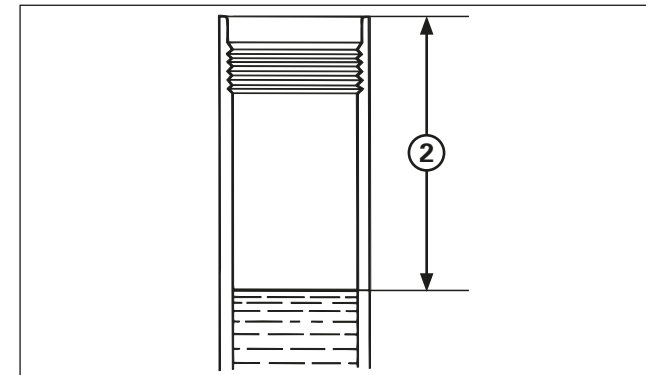
(1) LIQUIDE DE FOURCHE
(2) TUBE DE FOURCHE

Verser le liquide de fourche recommandé dans le tube de fourche.

Liquide de fourche préconisé:
Showa SS05 (SAE 5W) ou équivalent

Purger l'air de la façon suivante:

1. Étirer la fourche. Couvrir avec la main la partie supérieure du tube de fourche et comprimer lentement la fourche plusieurs fois.



(1) PIPE D'AMORTISSEMENT DE LA FOURCHE
(2) NIVEAU D'HUILE

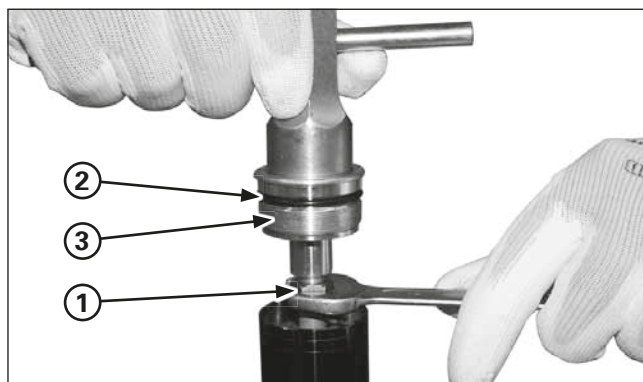
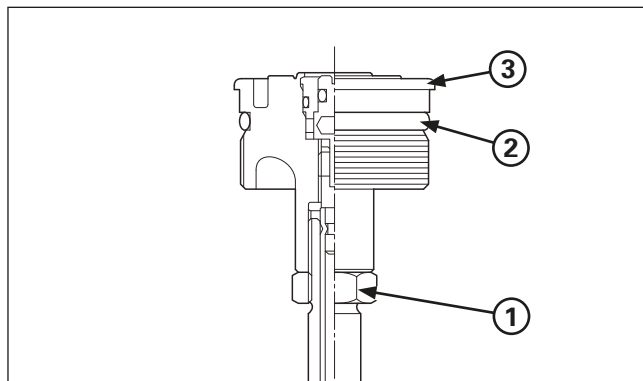
2. Actionner 8 à 10 fois de haut en bas la pipe d'amortissement.
3. S'assurer que la pipe d'amortissement de la fourche ne contient pas d'air en soulevant lentement la pipe d'amortissement. En cas de résistance dans l'extrémité supérieure, actionner de nouveau la pipe d'amortissement de haut en bas.

Attendre 2 à 3 minutes avant de mesurer le niveau d'huile. Mesurer le niveau d'huile depuis la partie supérieure du tube de fourche, celle-ci étant comprimée vigoureusement.

Niveau d'huile standard: 51 mm

Capacité d'huile (approximative): 405 cc

Entretien du cadre



- (1) CONTRE-ÉCROU
(2) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ NEUVE
(3) BOUCHON DE FOURCHE

Installer une bague d'étanchéité neuve dans la rainure du bouchon de fourche.

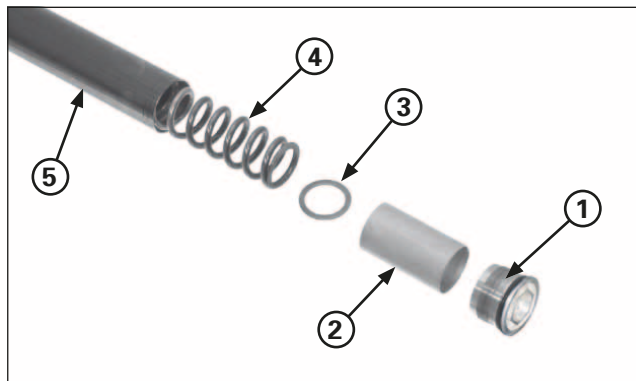
Serrer le bouchon de fourche sur la base du régulateur d'amortissement jusqu'à ce qu'il soit correctement assis.

Fixer la contre-écrou et serrer le bouchon de fourche au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 20 N•m (2,0 kgf•m)

Appliquer du liquide de fourche recommandé sur la bague d'étanchéité, puis visser le bouchon de fourche sur le tube de fourche.

Couple de serrage: 22 N•m (2,2 kgf•m)



- (1) BOUCHON DE FOURCHE
(2) ENTRETOISE D'ÉCARTEMENT
(3) SIÈGE DU RESSORT
(4) RESSORT DE LA FOURCHE
(5) TUBE DE LA FOURCHE

Dépose de l'élément de fourche gauche

Avant de démonter la fourche, nettoyer toute la surface coulissante du tube de la fourche et le fond de la bague d'étanchéité de coulissement de la fourche.

Veiller à ne pas rayer le tube de fourche.

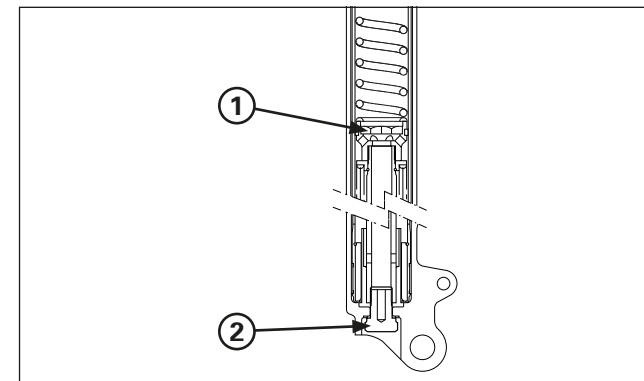
Si le tube de fourche est rayé, cela risque d'endommager la bague d'étanchéité et de provoquer une fuite d'huile.

Le ressort met le bouchon de fourche sous pression.

Avant d'enlever le bouchon de fourche, tourner la molette de réglage de précharge pour qu'elle soit en position la plus souple. Retirer le bouchon de fourche du tube de fourche.

Ôter l'entretoise d'écartement, le siège du ressort et le ressort de la fourche.

Vidanger le liquide de fourche.



- (1) ENSEMBLE DE CYLINDRE
(2) BOUCHON CENTRAL

Fixer le support de l'axe dans un étau protégé par une cale en bois ou avec des mordaches douces pour éviter de l'endommager. Ne pas trop serrer.

Maintenez l'ensemble de cylindre à l'aide de l'outil spécial ou l'outil générique et serrer la vis pour centrer le couple spécifié.

Outil:

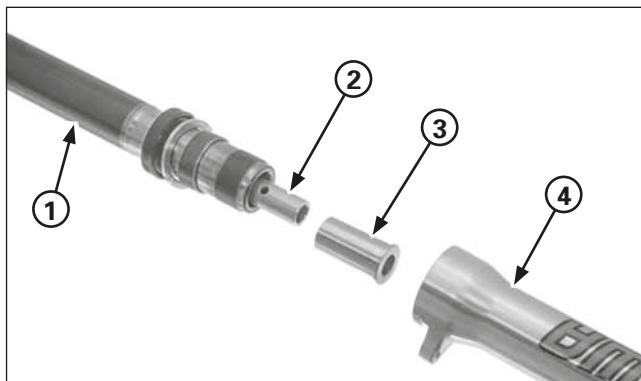
Support de la pipe d'amortissement de la fourche

07930-KA50100

Enlever le bouchon central et la rondelle d'étanchéité.

Déposer les éléments suivants en utilisant la même procédure que pour la dépose de l'élément de fourche droit (page 5-3):

- Cache-poussière
- Embase de butée
- Tube de fourche, en enlevant la bague de guidage du fourreau de la fourche



- (1) TUBE DE FOURCHE
- (2) ENSEMBLE DE CYLINDRE
- (3) BLOQUEUR D'HUILE
- (4) FOURREAU DE LA FOURCHE

Retirer le bloqueur d'huile de l'ensemble de cylindre.

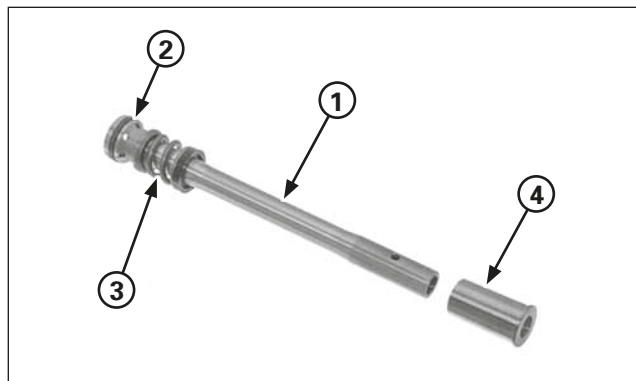
AVERTISSEMENT

Veiller à ne pas endommager le bloqueur d'huile.

Retirer l'ensemble de cylindre du tube de la fourche.

Déposer les éléments suivants en utilisant la même procédure que pour la dépose de l'élément de fourche droit (page 5-3):

- Bague d'étanchéité
- Jonc de maintien
- Bague de guidage
- Bague du tube de la fourche

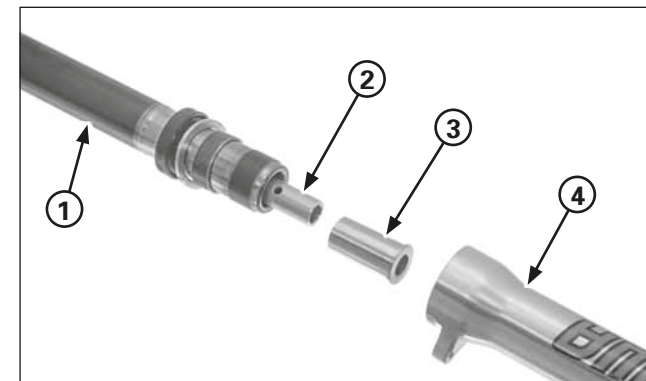


- (1) ENSEMBLE DE CYLINDRE
- (2) SEGMENT DU PISTON
- (3) RESSORT D'EXTENSION
- (4) BLOQUEUR D'HUILE

Contrôle de l'élément de fourche gauche

Vérifier les éléments suivants (caractéristiques; page 2-4):

- Intérieur du fourreau de la fourche, pour voir s'il est endommagé ou déformé
- Décentrage du tube de fourche
- Longueur libre du ressort de la fourche
- Tube de fourche: vérifier s'il présente des stries, des rayures ou une usure excessive
- Bague de coulissement/jonc de maintien (page 5-5)
- Segment du piston de la fourche: vérifier s'il est usé ou endommagé
- Bloqueur d'huile: vérifier si elle est endommagée
- Ressort d'extension: s'assurer qu'il n'est pas endommagé et qu'il ne présente pas des signes de fatigue



- (1) TUBE DE FOURCHE
- (2) ENSEMBLE DE CYLINDRE
- (3) BLOQUEUR D'HUILE
- (4) FOURREAU DE LA FOURCHE

Repose de l'élément de fourche gauche

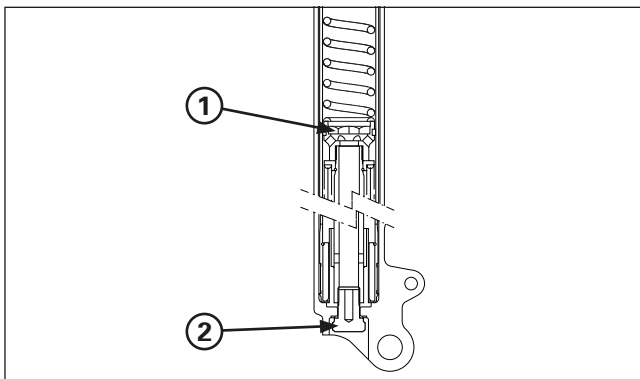
Avant le montage, nettoyer à fond les pièces avec du dissolvant non inflammable ou ayant un point d'éclair élevé.

Appliquer du liquide de fourche sur le segment du piston. Installer l'ensemble de cylindre dans le tube de la fourche. Installer le bloqueur d'huile dans l'extrémité de l'ensemble de cylindre.

AVERTISSEMENT

Le bloqueur d'huile se raye et se déforme facilement. Veiller à ne pas l'endommager lors du montage.

Entretien du cadre



- (1) ENSEMBLE DE CYLINDRE
(2) BOUCHON CENTRAL

Fixer le support de l'axe dans un étau protégé par une cale en bois ou avec des mordaches douces pour éviter de l'endommager. Ne pas trop serrer l'étau.

Nettoyer le filetage du bouchon central et l'enduire d'un produit frein filet.

Installer le bouchon central avec une rondelle d'étanchéité neuve.

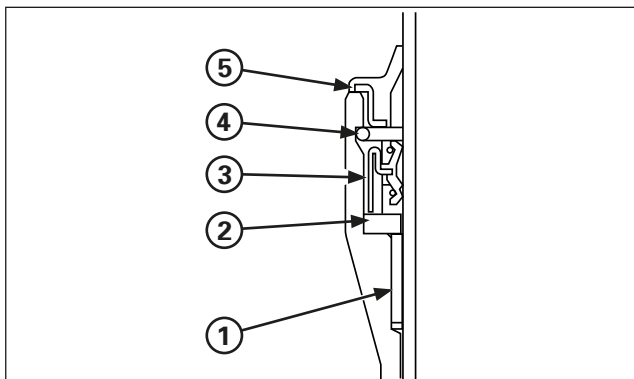
Maintenez l'ensemble de cylindre à l'aide de l'outil spécial ou générique et serrer le bouchon central au couple de serrage indiqué.

Outil:

Support de la pipe d'amortissement de la fourche

07930-KA50100

Couple de serrage: 34 N·m (3,5 kgf·m)



- (1) BAGUE DE GUIDAGE
(2) JONC DE MAINTIEN
(3) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ
(4) EMBASE DE BUTÉE
(5) CACHE-POUSSIÈRE

Installer les pièces suivantes sur le tube de la fourche, en utilisant la même procédure que pour l'élément de fourche droit (page 5-6):

- Bague du tube de la fourche.
- Bague de guidage
- Jonc de maintien

Pousser la bague de guidage et l'anneau de sécurité en utilisant l'outil spécial jusqu'à ce que l'anneau de sécurité heurte contre le logement du fourreau de la fourche.

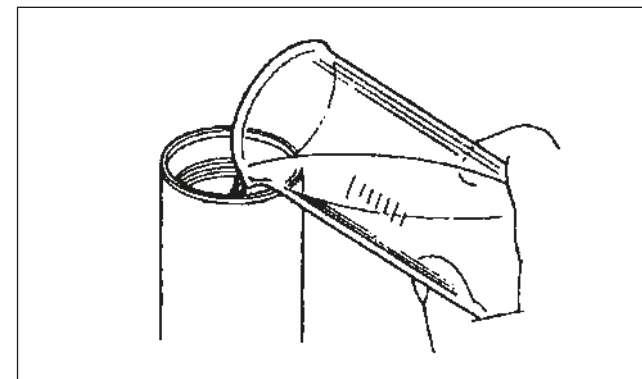
Installer le joint d'étanchéité (avec la marque vers le haut) dans le tube de la fourche. Pousser le joint à l'aide de l'outil spécial en faisant constamment pression dessus jusqu'à ce qu'il atteigne l'anneau de sécurité.

Outil:

Chasse-joint de fourche 07947-4630100

Installer fermement l'embase de butée dans la rainure du fourreau de la fourche.

Reposer le cache-poussière.



Verser la moitié de la quantité requise de liquide de fourche préconisé dans le tube de fourche.

Liquide de fourche préconisé:

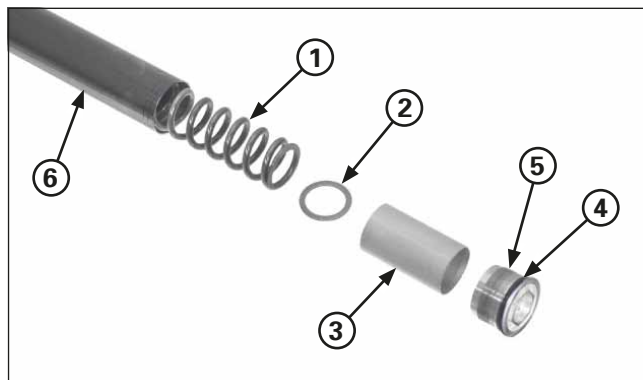
Showa SS05 (SAE 5W) o equivalente

Actionner 8 à 10 fois, lentement et de haut en bas, le tube de fourche.

Rajouter du liquide en fonction de la contenance indiquée.

Niveau d'huile standard: 87 mm

Capacité d'huile (approximative): 410 cc

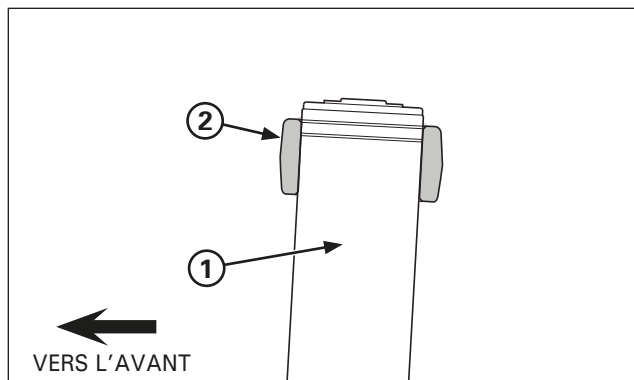


- (1) RESSORT DE LA FOURCHE
- (2) SIÈGE DU RESSORT
- (3) ENTRETOISE D'ÉCARTEMENT
- (4) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ
- (5) BOUCHON DE FOURCHE
- (6) TUBE DE FOURCHE

Installer le ressort de la fourche, le siège du ressort et l'entretoise d'écartement.

Appliquer du liquide de fourche recommandé sur la bague d'étanchéité neuve, puis visser le bouchon de fourche dans le tube de fourche.

Couple de serrage: 22,0 N·m (2,2 kgf·m)

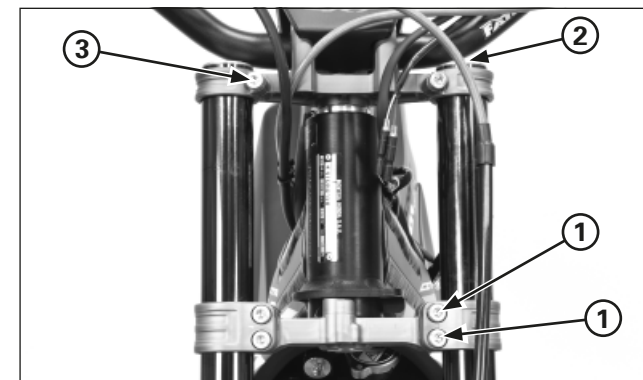


- (1) TUBE DE FOURCHE
- (2) TÉ SUPÉRIEUR

Pose

Installer le tube de fourche.
Soulever la fourche par les tés inférieur et supérieur.

Placer les tubes de fourche dans la pince supérieure. Les tubes de fourche doivent être dans la première pince supérieure liée au logement.



- (1) VIS DE BRIDAGE DU TÉ INFÉRIEUR
- (2) BOUCHON DE FOURCHE
- (3) VIS DE BRIDAGE DU TÉ SUPÉRIEUR

Serrer les vis de bridage du té inférieur au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 21 N·m (2,1 kgf·m)

Ne pas trop serrer les vis de bridage: cela pourrait déformer le tube extérieur.

Changer le tube extérieur s'il est déformé.

Serrer le bouchon de fourche.

Serrer la vis de bridage du té supérieur au couple de serrage indiqué.

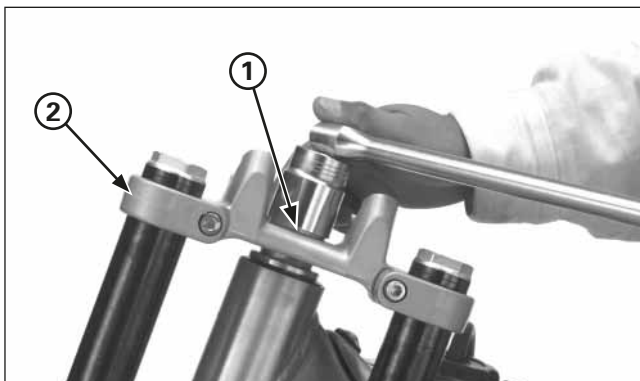
Couple de serrage: 21 N·m (2,1 kgf·m)

Replacer la précharge du ressort et le régulateur d'extension dans leur position d'origine, comme avant la dépose.

Reposer les pièces suivantes:

- Garde-boue avant
- Roue avant (page 5-2)

Entretien du cadre



(1) BOUCHON DE LA COLONNE
(2) TÉ SUPÉRIEUR

Colonne de direction

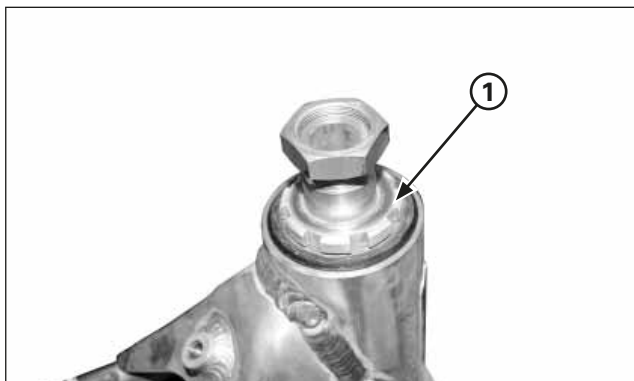
Dépose

Démonter les pièces suivantes:

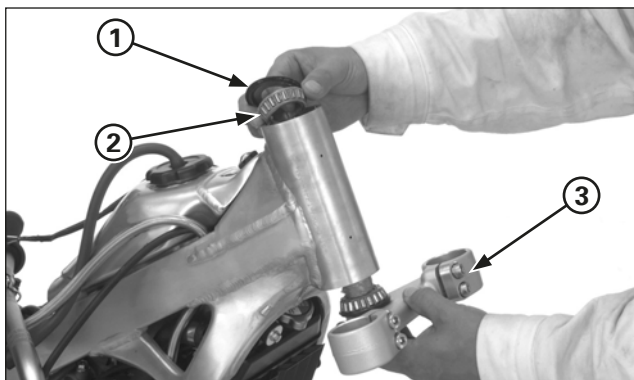
- Guidon
- Roue avant (page 5-1)
- Garde-boue avant

Enlever le bouchon de la colonne de direction et la rondelle.

Démonter les tubes de fourche (page 5-3).
Démonter le té supérieur.



(1) ÉCROU DE RÉGLAGE

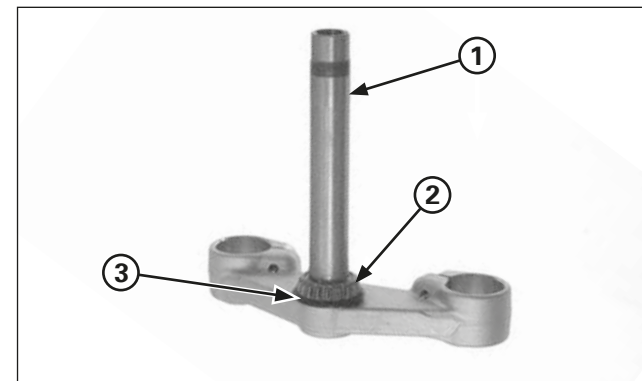


(1) CACHE-POUSSIÈRE
(2) ROULEMENT SUPÉRIEUR
(3) COLONNE DE DIRECTION

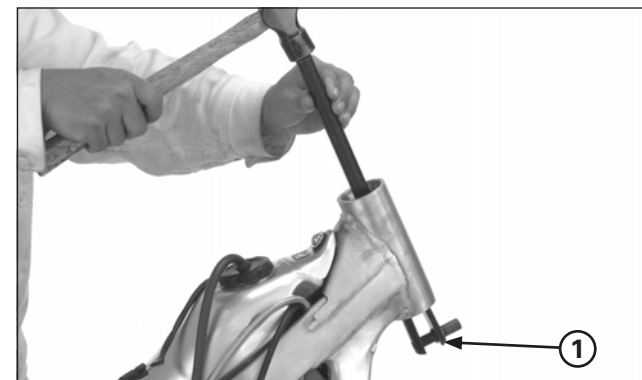
Ôter l'écrou de réglage du roulement de la colonne de direction.

Démonter les éléments indiqués, ci-dessous:

- Cache-poussière
- Roulement supérieur
- Colonne de direction/roulement inférieur



(1) COLONNE
(2) ROULEMENT INFÉRIEUR
(3) CACHE-POUSSIÈRE



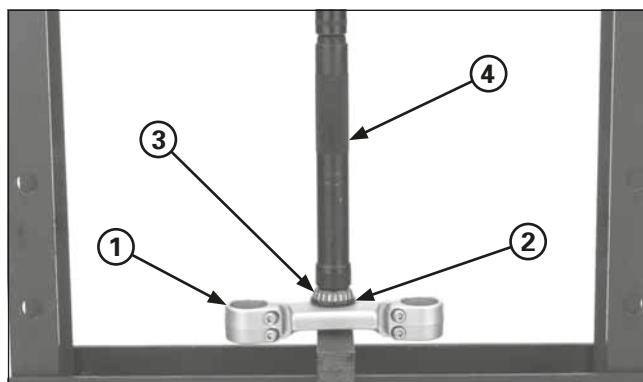
(1) EXTRACTEUR DE RAINURES GUIDES DE ROULEMENTS

Extraire le roulement inférieur et le cache-poussière de la colonne de direction.

Retirer les rainures guides des roulements supérieur et inférieur de la tête de direction au moyen d'outils spéciaux.

Outil:

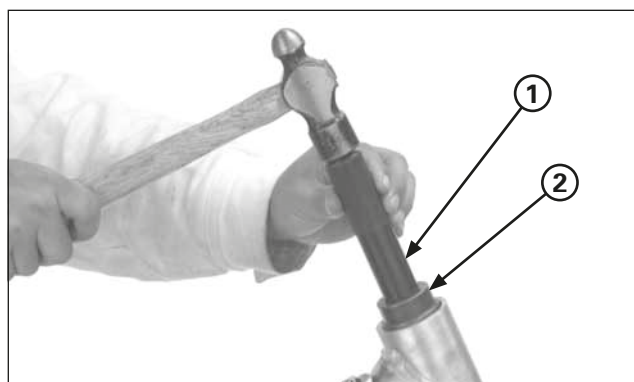
Extracteur de rainures guides de roulements 07948-4630100



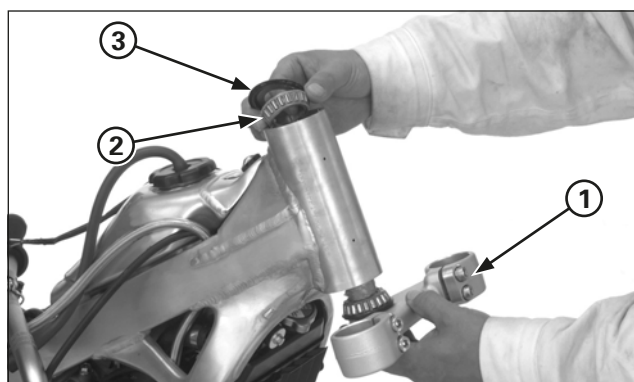
- (1) COLONNE
- (2) CACHE-POUSSIÈRE
- (3) ROULEMENT
- (4) CHASSE-COLONNE DE DIRECTION

Installer le cache-poussière neuf sur la colonne de direction. Monter le roulement inférieur neuf dans la colonne de direction en utilisant une presse hydraulique et un chasse.

Outil:
Chasse-colonne de direction (Outil générique)



- (1) CHASSE
- (2) ACCESSOIRE

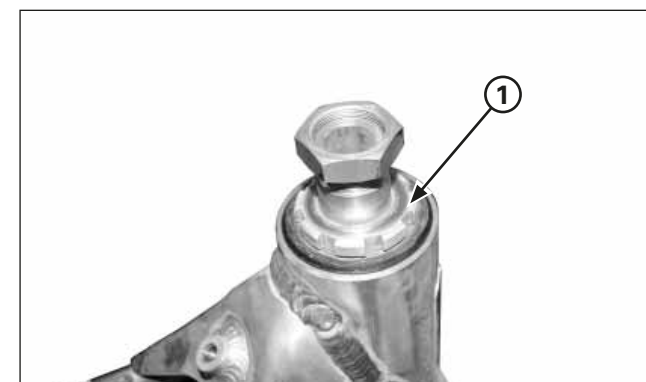


- (1) COLONNE
- (2) ROULEMENT SUPÉRIEUR
- (3) CACHE-POUSSIÈRE

Installer les rainures guides de roulement neuves.

Outils:
Chasse 07749-0010000
Accessoire, 42 x 47 mm 07746-0010300

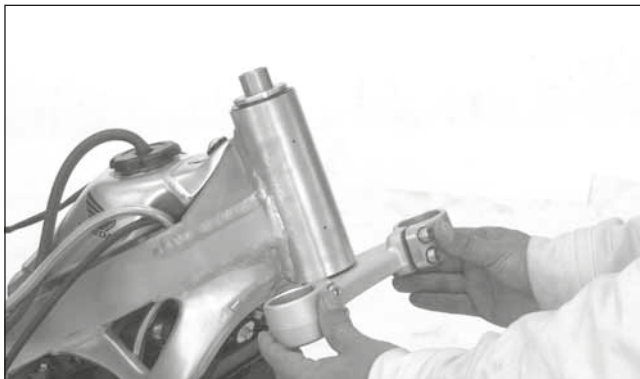
Remplir de graisse les roulements supérieur et inférieur. Installer la colonne de direction, le roulement supérieur et le cache-poussière.



- (1) ÉCROU DE RÉGLAGE

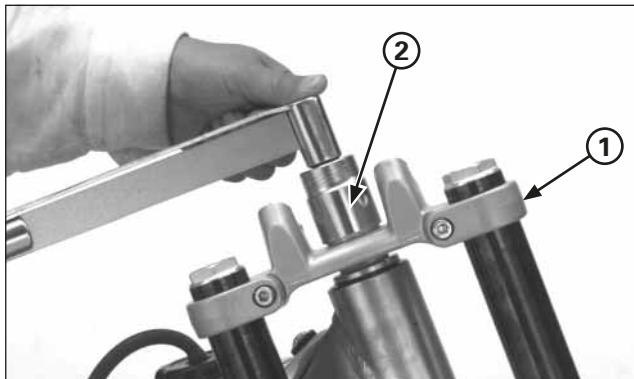
Serrer à la main et au maximum l'écrou de réglage du roulement de la colonne.

Entretien du cadre



Faire pivoter la colonne de direction d'un côté à l'autre 5 fois pour asseoir les roulements et resserrer l'écrou de réglage au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 5 N·m (0,5 kg·m)



(1) TÉ SUPÉRIEUR
(2) COLONNE DE DIRECTION

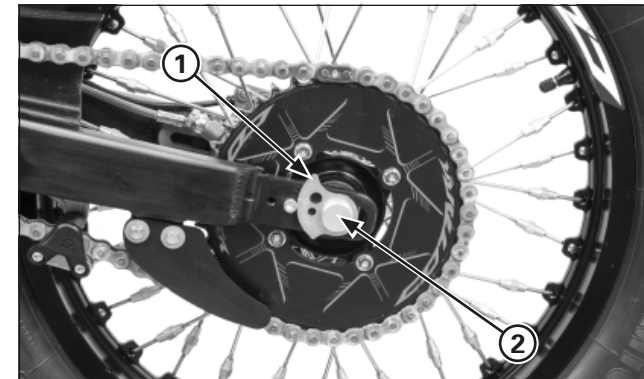
Appliquer de la graisse sur le filetage de l'écrou de la colonne et sur les portées.
Installer le té supérieur, la rondelle et l'écrou de la colonne.
Installer provisoirement les deux tubes de fourche.
Appliquer de la graisse sur le filetage de la vis de bridage du té supérieur et sur les portées.
Installer et serrer les vis de bridage du té supérieur au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 21 N·m (2,1 kg·m)

Serrer l'écrou de colonne au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 99 N·m (10 kgf·m)

Vérifier de nouveau le réglage de la colonne de direction avant de réinstaller les pièces déposées.



(1) ÉCROU DE RÉGLAGE
(2) AXE

Roue arrière

Dépose

Soulever la roue arrière du sol et soutenir la moto avec un bloc ou un support d'entretien placé sous le moteur.

Démonter les pièces suivantes:

- Écrou de l'axe et tendeur de chaîne secondaire.
- Chaîne secondaire
- Axe, tendeur de chaîne secondaire et roue arrière

Ne pas actionner la pédale de frein après avoir démonté la roue arrière.

Ceci déplacerait les pistons de l'étrier, ce qui rendrait le montage difficile.

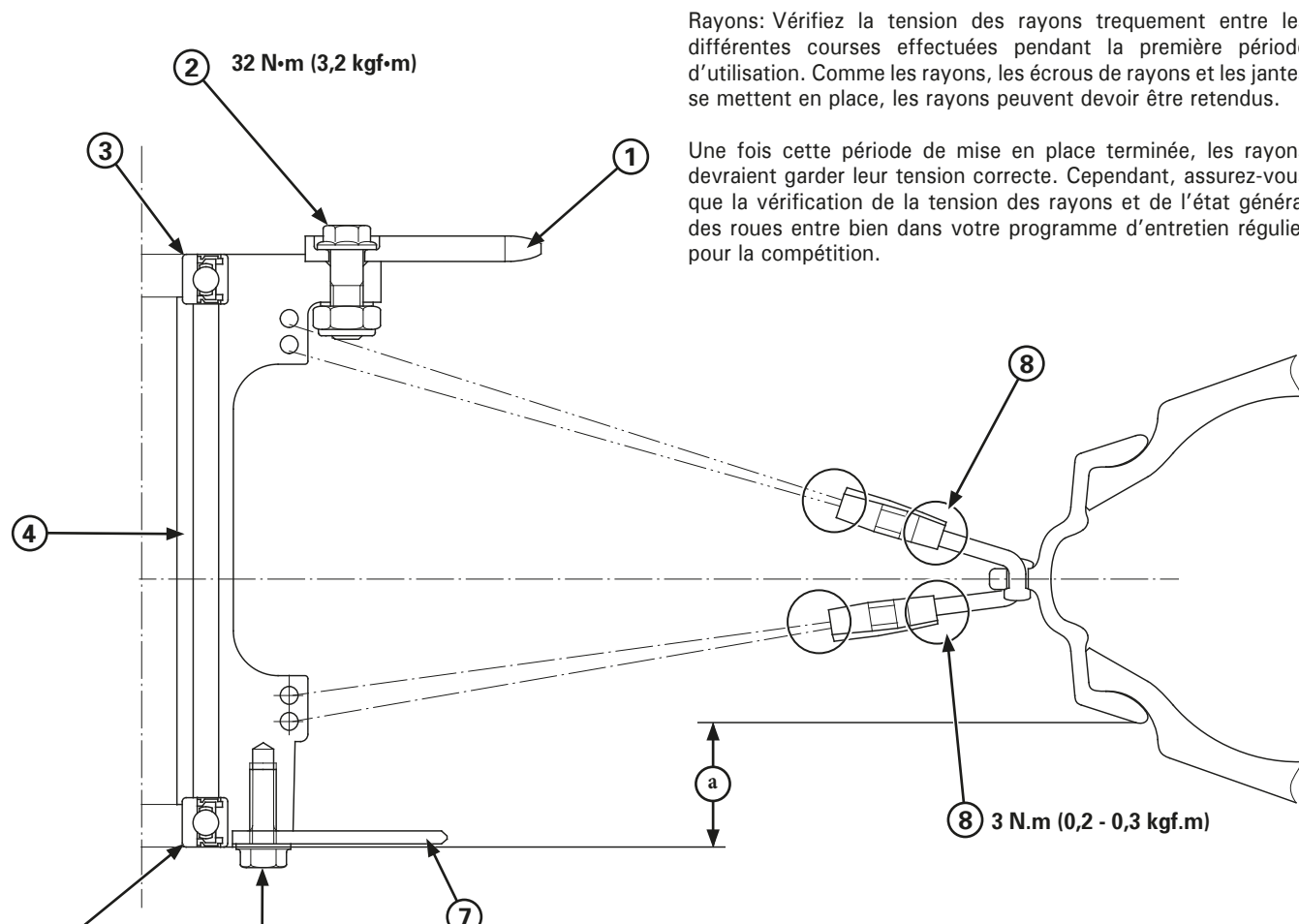
Dépose/repose



MISE EN GARDE

La saleté sur le disque ou la plaquette de frein réduit la capacité de freinage, ce qui pourrait causer de graves blessures, voire la mort.

Jeter les plaquettes sales et nettoyer les disques sales avec un produit dégraissant pour freins de haute qualité.



Rayons: Vérifiez la tension des rayons trequement entre les différentes courses effectuées pendant la première période d'utilisation. Comme les rayons, les écrous de rayons et les jantes se mettent en place, les rayons peuvent devoir être retendus.

Une fois cette période de mise en place terminée, les rayons devraient garder leur tension correcte. Cependant, assurez-vous que la vérification de la tension des rayons et de l'état général des roues entre bien dans votre programme d'entretien régulier pour la compétition.

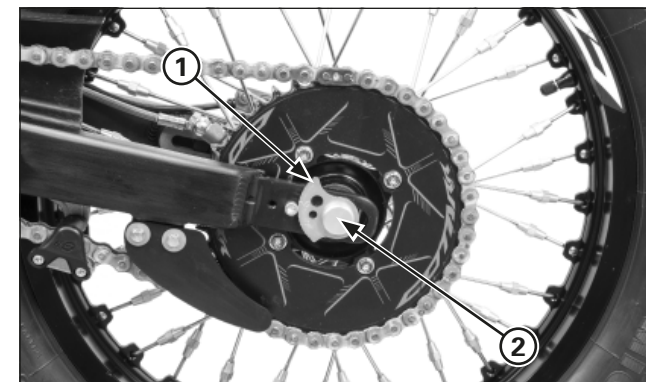
(5) Pousser à fond le roulement dans le moyeu.

(6) Remplacer la vis par une nouvelle après le démontage.
Appliquer un produit d'étanchéité sur les filetages

Couple de serrage:
17 N·m (1.7 kgf·m)

- (1) COURONNE DE TRANSMISSION SECONDAIRE
- (2) VIS DE LA COURONNE DE TRANSMISSION SECONDAIRE/ÉCROU
- (3) ROULEMENT GAUCHE DE LA ROUE
- (4) ENTRETOISE D'ÉCARTEMENT
- (5) ROULEMENT DROIT DE LA ROUE
- (6) VIS DU DISQUE
- (7) DISQUE DE FREIN
- (8) RAYON ROUE ARRIÈRE

(a) 30 ± 0,5 mm



- (1) AXE
- (2) TENDEURS

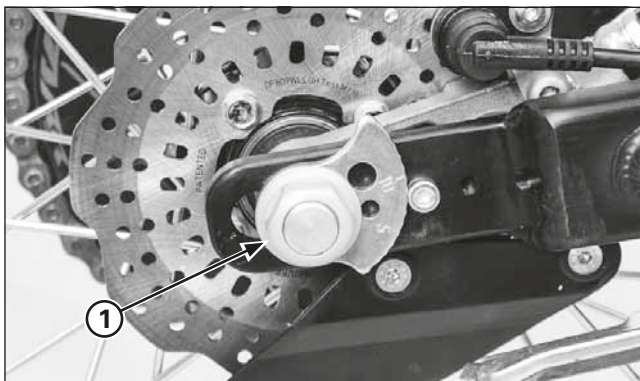
Pose

Installer l'étrier du frein arrière en l'alignant sur la bague de coulissement de l'étrier.

Appliquer une fine couche de graisse sur l'axe.

Reposer soigneusement la roue arrière entre le bras oscillant en veillant à ne pas endommager le disque.
Insérer l'axe arrière dans le tendeur gauche de chaîne, l'entretoise latérale et la roue.

Entretien du cadre



(1) ÉCROU DE L'AXE

Appliquer de la graisse sur le filetage de l'écrou de l'axe et sur les portées.

Remonter le tendeur droit de la chaîne et l'écrou de l'axe.

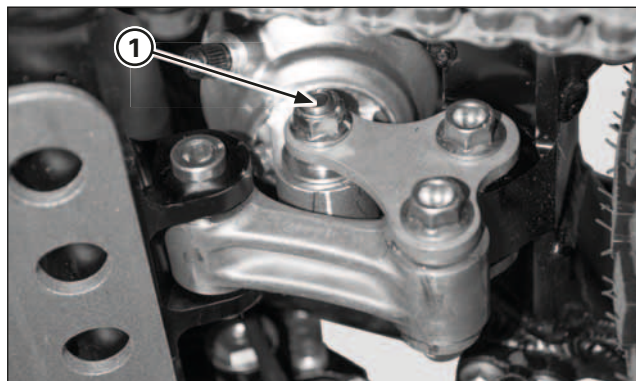
Monter la chaîne secondaire.

Si le circlip de retenue du maillon de jonction a été retiré, remonter la chaîne secondaire avec l'extrémité du circlip fermée dans le sens de rotation de la roue.

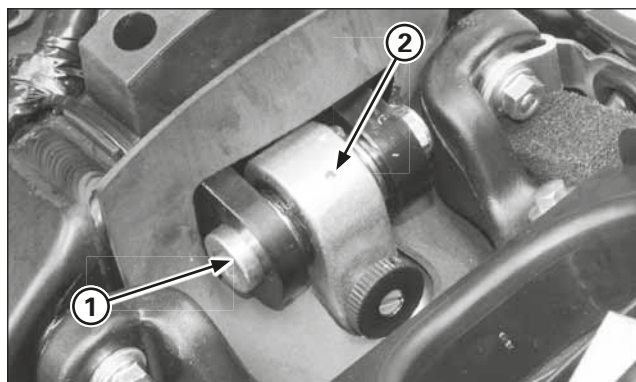
Vérifier et régler la flèche de la chaîne secondaire (page 3-11).

Serrer l'écrou de l'axe.

Couple de serrage: 69 N·m (7,0 kgf·m)



(1) VIS/ÉCROU DE MONTAGE INFÉRIEUR



(1) ÉCROU/VIS DE MONTAGE SUPÉRIEUR
(2) AMORTISSEUR

Amortisseur

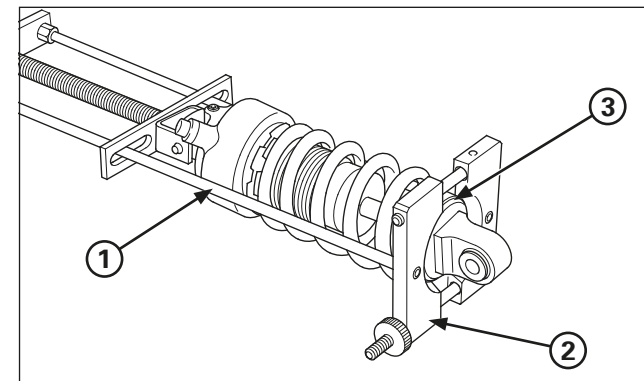
Dépose

Démonter le boîtier du filtre à air.

Soulever la roue arrière du sol et soutenir la moto avec un bloc ou un support d'entretien placé sous le moteur.

Enlever la vis/écrou de montage inférieur de l'amortisseur.

Enlever la vis/écrou de montage supérieur et l'amortisseur.



(1) COMPRESSEUR DE RESSORTS
(2) ACCESSOIRE
(3) BUTÉE DU SIÈGE DU RESSORT

Dépose

Desserrer le contre-écrou et la molette de réglage du ressort.

Démonter les entretoises de montage inférieures.

Placer l'amortisseur dans le compresseur de l'amortisseur et dans son accessoire.

Outils:

Compresseur d'amortisseurs	07GME-0010100
- Accessoire du compresseur	07959-MB10000

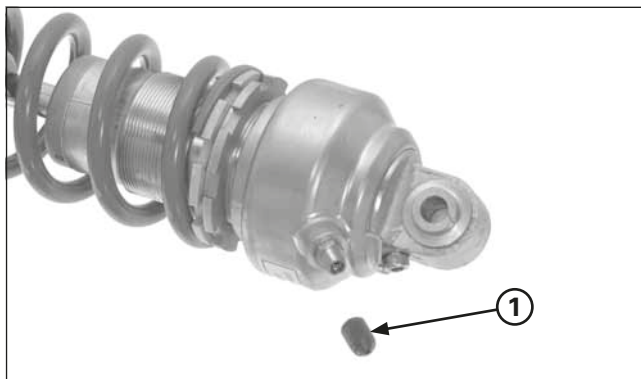
Démonter l'embase de butée, le siège du ressort et le ressort.

Contrôle

Vérifier les éléments suivants (caractéristiques, page 2-4):

- Roulements sphériques inférieur et supérieur: vérifier s'ils sont usés ou endommagés.
- Ressort: mesurer la longueur libre et vérifier s'il est endommagé
- Amortisseur: s'assurer que la pipe d'amortissement ne présente pas de fuite d'huile
- Pression d'azote

Changer l'ensemble de l'amortisseur en cas de fuite d'huile.

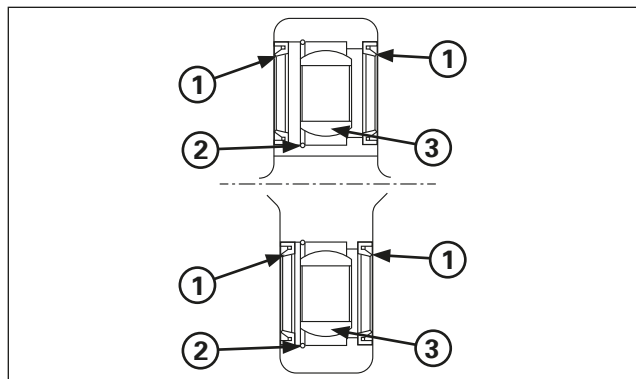


(1) BOUCHON DE LA SOUPAPE

Procédure pour libérer l'azote

Ôter le bouchon de la soupape à air, appuyer sur la queue de la soupape et libérer l'azote de l'amortisseur jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de pression.

Avant de jeter l'amortisseur, libérer l'azote qu'il contient. Toujours porter une protection adéquate pour les yeux. Diriger la soupape de façon à être hors de portée de celle-ci et éviter toute projection dans les yeux.



(1) CACHE-POUSSIÈRE
(2) EMBASE DE BUTÉE (2ED/4ED)
(3) ROULEMENT SPHÉRIQUE

Remplacement du roulement sphérique

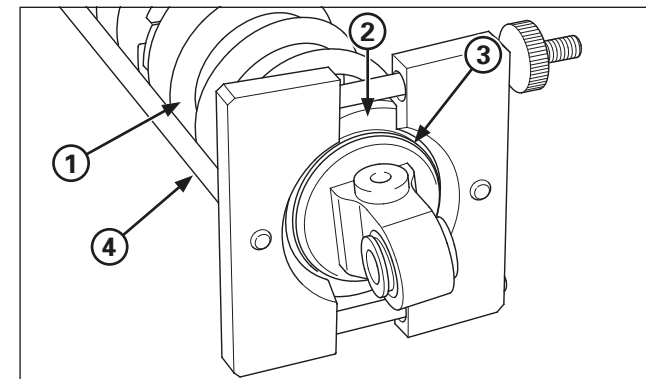
Démonter les entretoises et les cache-poussière. S'assurer que le roulement sphérique fonctionne en douceur et qu'il n'est pas endommagé.

Démonter l'embase de butée
Pousser au moyen d'un outil spécial sur le roulement sphérique pour l'extraire.

Outil:
Chasse-roulements sphériques 07HMF-KS60100

Introduire un roulement sphérique neuf dans le bras de l'amortisseur et bien l'asseoir en utilisant le même outil. Installer l'embase de butée neuve dans la rainure.

Appliquer de la graisse sur les lèvres des cache-poussière. Remonter les cache-poussière et les entretoises.

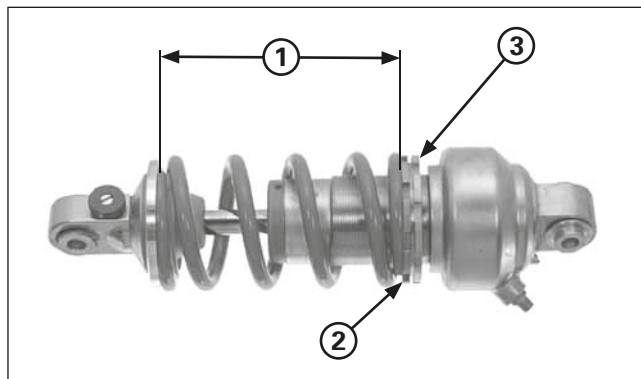


(1) RESSORT
(2) SIÈGE DU RESSORT
(3) EMBASE DE BUTÉE
(4) COMPRESSEUR

Pose

Le montage s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.

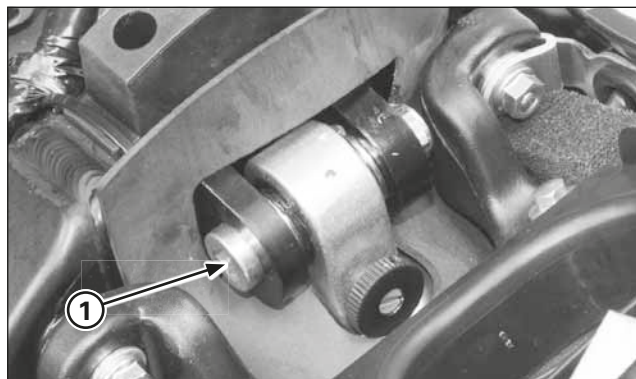
Entretien du cadre



- (1) LONGUEUR DE PRÉCHARGE
- (2) MOLETTE DE RÉGLAGE
- (3) CONTRE-ÉCROU

Régler la longueur de précharge du ressort (page 2-4).
Fixer la molette de réglage du ressort et serrer le contre-écrou au couple de serrage indiqué.

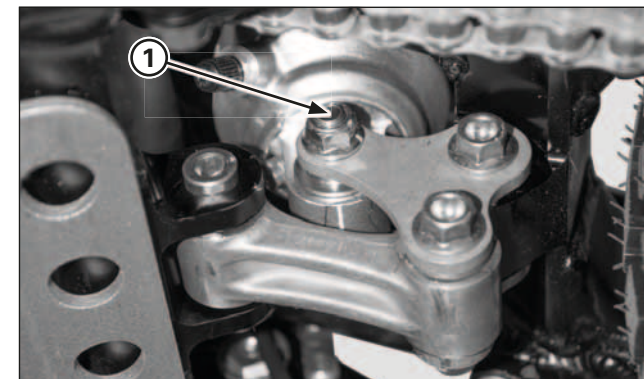
Couple de serrage: 49 N·m (5,0 kgf·m)



- (1) ÉCROU/RONDELLE/VIS DE FIXATION SUPÉRIEURE

Pose

Remonter l'amortisseur sur le cadre et installer la vis de fixation supérieure par le côté gauche.
Monter la rondelle et l'écrou.



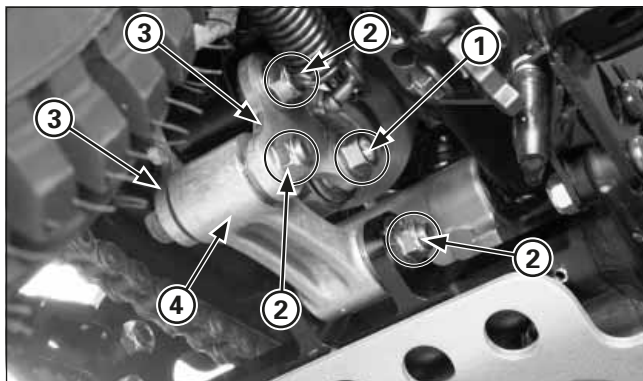
- (1) VIS/ÉCROU DE MONTAGE INFÉRIEUR

Déplacer le bras oscillant en alignant la fixation inférieure, puis poser la vis de fixation inférieure par le côté gauche.

Installer et serrer les écrous de fixation inférieur et supérieur au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage:

Vis de fixation supérieure:	39 N·m (4,0 kgf·m)
Vis de fixation inférieure:	39 N·m (4,0 kgf·m)



- (1) VIS/ÉCROU DE FIXATION INFÉRIEUR
- (2) VIS/ÉCROUS
- (3) PLAQUES DE BIELLETTE
- (4) BIELLETTE

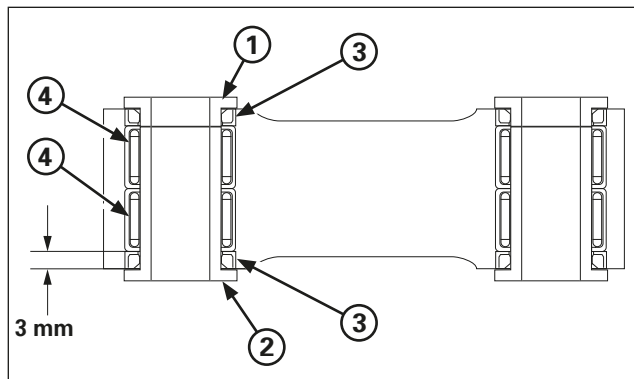
Articulation de l'amortisseur

Dépose

Soulever la roue arrière du sol avec un bloc ou un support d'entretien placé sous le moteur.

Démonter les pièces suivantes:

- Vis/écrou de fixation inférieure de la suspension arrière
- Vis/écrou de montage de la plaque de biellette sur la biellette de l'amortisseur
- Vis/écrou de fixation des plaques de biellette sur le bras oscillant
- Plaques de biellette de l'amortisseur
- Vis six pans/écrou de montage de la biellette de l'amortisseur sur le cadre
- Biellette de l'amortisseur



- (1) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT A
- (2) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT B
- (3) CACHE-POUSSIÈRE
- (4) ROULEMENTS À AIGUILLES

Remplacement du roulement à aiguilles

Démonter les douilles des axes de pivotement et les cache-poussière. S'assurer que les roulements à aiguilles de la biellette de l'amortisseur ne sont pas endommagés.

Démonter les roulements à aiguilles de la biellette de l'amortisseur au moyen d'un outil spécial.

Outil:

Chasse-roulements 07946-MJ00000

Introduire le roulement à aiguilles neuf dans la biellette de l'amortisseur et le placer à 3 mm au-dessous de la surface de la biellette de l'amortisseur, en utilisant un outil spécial des deux côtés.

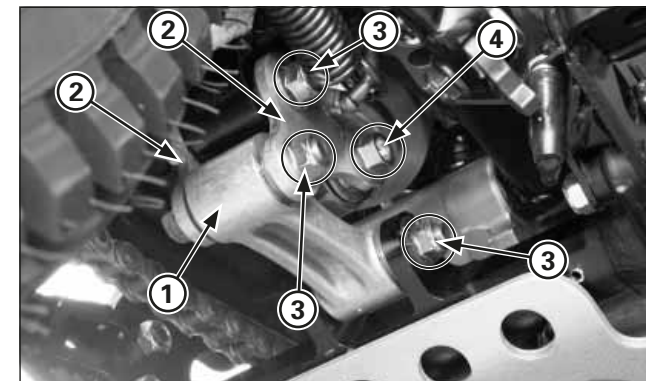
Placer le roulement avec le côté du repère tourné vers l'extérieur.

Outil:

Chasse-roulements 07946-MJ00000

Appliquer de la graisse à usage multiple sur les douilles et sur les lèvres du cache-poussière.

Remonter les cache-poussière et les douilles des axes de pivotement.



- (1) ARTICULATION DE L'AMORTISSEUR
- (2) PLAQUES DE BIELLETTE
- (3) VIS/ÉCROUS
- (4) VIS/ÉCROU DE FIXATION INFÉRIEUR

Pose

Reposer les pièces suivantes:

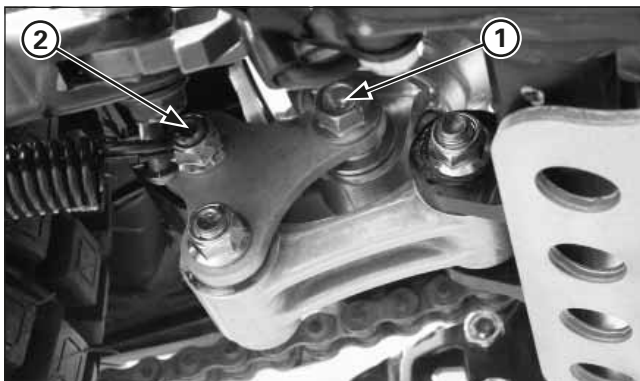
- Biellette de l'amortisseur
- Vis six pans/écrou de montage de la biellette de l'amortisseur sur le cadre
- Plaques de biellette
- Vis/écrou de fixation des plaques de biellette sur le bras oscillant
- Vis/écrou de montage de la plaque de biellette de l'amortisseur sur la biellette
- Vis/écrou de montage inférieur de la suspension arrière

Serrer la plaque de biellette et les écrous de la biellette de l'amortisseur au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 39 N·m (4,0 kgf·m)

Serrer l'écrou de fixation inférieure de la suspension arrière au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 39 N·m (4,0 kgf·m)



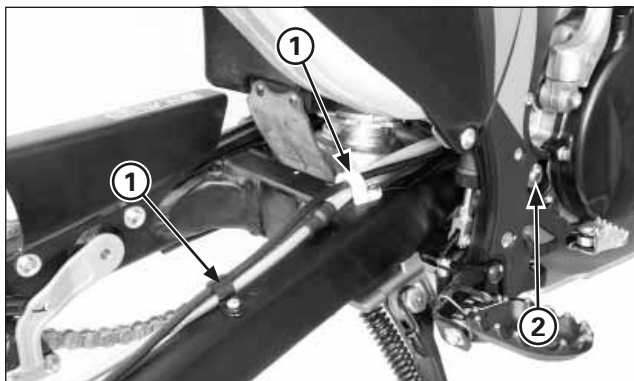
- (1) VIS/ÉCROU DE FIXATION INFÉRIEUR DE L'AMORTISSEUR
(2) VIS/ÉCROU DE MONTAGE DE LA PLAQUE DE BIELLETES DE L'AMORTISSEUR SUR LE BRAS OSCILLANT

Bras oscillant

Dépose

Démonter les pièces suivantes:

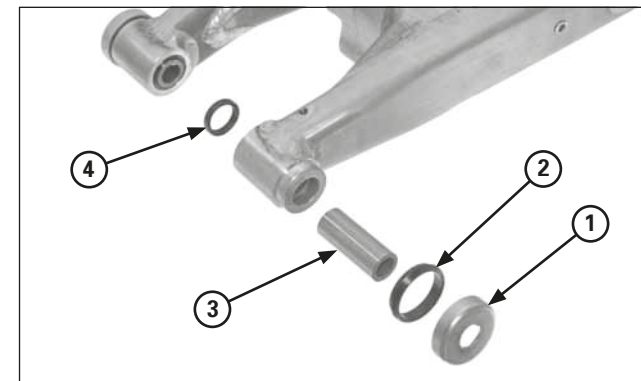
- Roue arrière (page 5-14)
- Vis/écrou de montage inférieur de l'amortisseur
- Vis/écrou de fixation des plaques de biellette sur le bras oscillant



- (1) COLLIERS DU FLEXIBLE DE FREIN
(2) VIS/ÉCROU DE L'AXE DE PIVOTEMENT DU BRAS OSCILLANT

Démonter les pièces suivantes:

- Vis du collier du flexible de frein
- Étrier du frein arrière
- Vis/écrou de l'axe de pivotement du bras oscillant et ensemble du bras oscillant



- (1) COUVERCLE DU CACHE-POUSSIÈRE
(2) CACHE-POUSSIÈRE
(3) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT
(4) CACHE-POUSSIÈRE

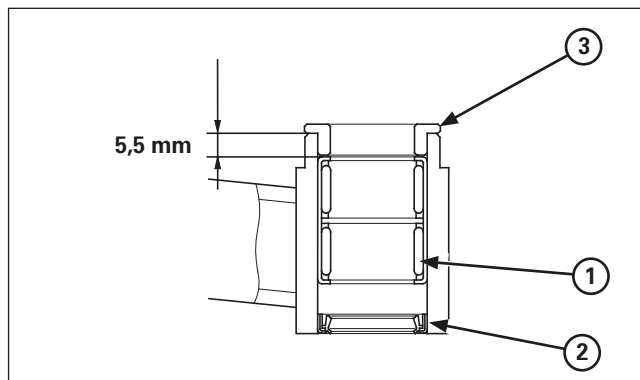
Dépose

Démonter les pièces suivantes:

- Vis et cache de la chaîne secondaire
- Vis et protection de la couronne de transmission secondaire
- Vis et patin de guidage de la chaîne secondaire
- Tendeur de chaîne
- Couvercles des cache-poussière
- Cache-poussière
- Douilles de l'axe de pivotement
- Bagues de pression

Les remplacer si elles présentent des stries, des rayures ou une usure anormale ou excessive.

S'assurer que les fixations de l'amortisseur et du bras oscillant ne présentent pas des signes de fatigue et qu'elles ne sont pas fissurées ou endommagées.



- (1) ROULEMENT À AIGUILLES
- (2) CACHE-POUSSIÈRE
- (3) BAGUE

Remplacement du roulement de l'axe de pivotement

Changer les roulements du bras oscillant comme un ensemble.

Démonter les roulements de l'axe de pivotement au moyen d'un outil spécial.

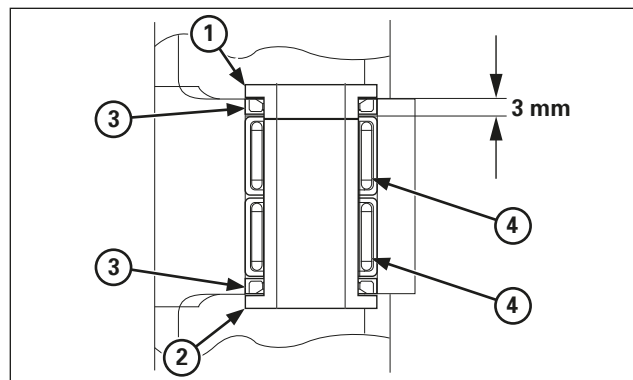
Outil:
Chasse-roulements **07946-KA50000**

Introduire le roulement neuf de l'axe de pivotement en utilisant les outils spéciaux.

Outils:
Chasse **07749-0010000**
Accessoire, 24 x 26 mm **07746-0010700**
Témoin, 20 mm **07746-0040500**

Placer le roulement avec le côté du repère tourné vers l'extérieur. Introduire le roulement à aiguilles et le placer à 5,5 mm au-dessous de l'extrémité du bras oscillant.

Installer les bagues de pression.



- (1) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT A
- (2) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT B
- (3) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ
- (4) ROULEMENT À AIGUILLES

Remplacement du roulement de l'articulation

Démonter les douilles des axes de pivotement et les cache-poussière. Démonter les roulements de l'axe de pivotement au moyen d'un outil spécial.

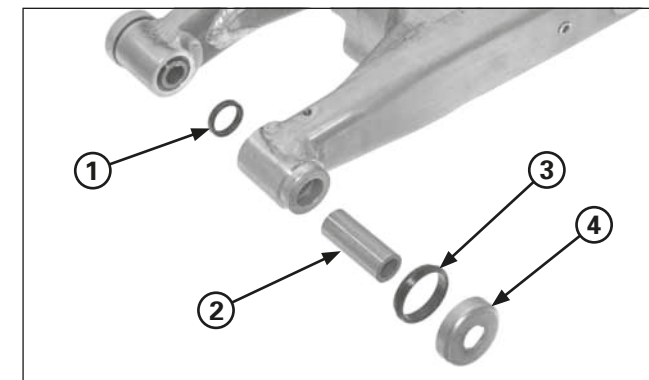
Outil:
Chasse-roulements **07946-MJ00000**

Introduire le roulement neuf de l'axe de pivotement en utilisant les outils spéciaux.

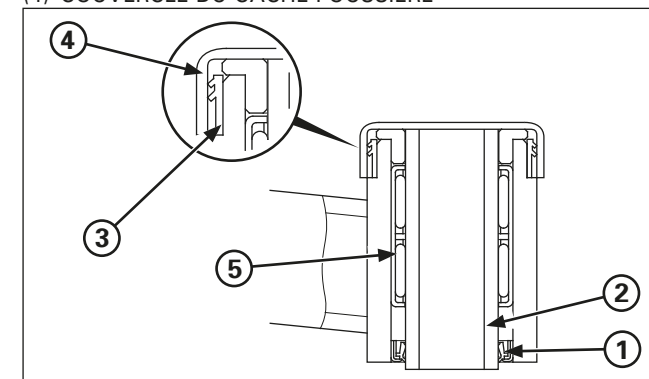
Outil:
Chasse-roulements **07946-MJ00000**

Placer le roulement avec le côté du repère tourné vers l'extérieur. Introduire le roulement à aiguilles et le placer à 3,0 mm au-dessous de l'extrémité du bras oscillant.

Remonter les cache-poussière et les douilles des axes de pivotement.



- (1) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ
- (2) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT
- (3) CACHE-POUSSIÈRE
- (4) COUVERCLE DU CACHE-POUSSIÈRE



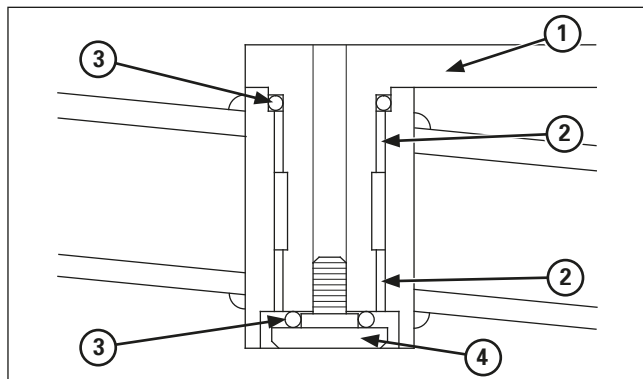
- (1) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ
- (2) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT
- (3) CACHE-POUSSIÈRE
- (4) COUVERCLE DU CACHE-POUSSIÈRE
- (5) ROULEMENT

Pose

Appliquer de la graisse sur le roulement, sur les douilles de l'axe de pivotement et sur les lèvres des cache-poussière neufs.

Remonter les douilles des axes de pivotement, les cache-poussière et les bouchons des cache-poussière. Prendre garde au sens du cache-poussière.

Entretien du cadre



- (1) TENDEUR DE CHAÎNE
- (2) MOYEUX
- (3) JOINTS TORIQUES
- (4) VIS DE L'AXE DE PIVOTEMENT

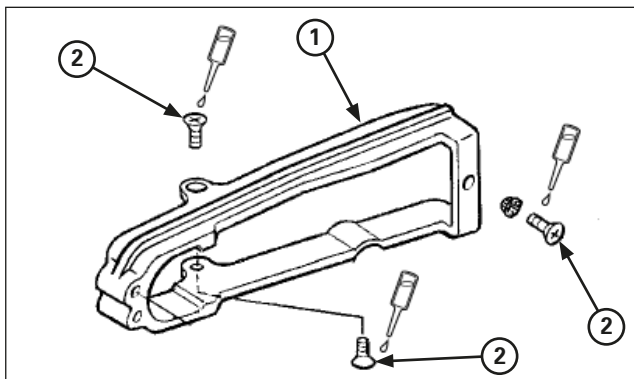
Graisser le tendeur de chaîne pivot, bagues et joints toriques.

Installer les moyeux de l'axe de pivotement du tendeur de chaîne secondaire dans le bras oscillant.

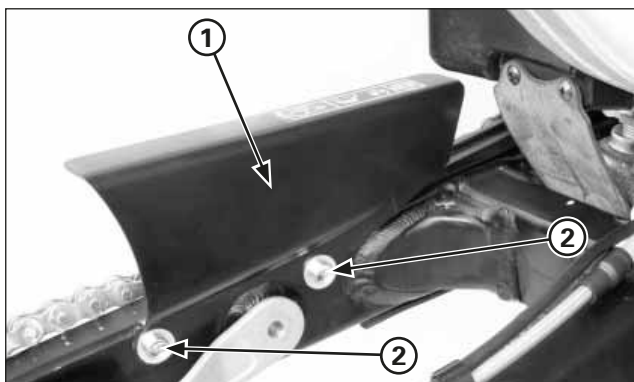
Poser un joint torique neuf sur l'axe de pivotement du tendeur de chaîne.

Introduire le tendeur de chaîne dans le bras oscillant.

Installer un joint torique neuf et serrer la vis de l'axe de pivotement.



- (1) PATIN DE GUIDAGE DE LA CHAÎNE SECONDAIRE
- (2) VIS



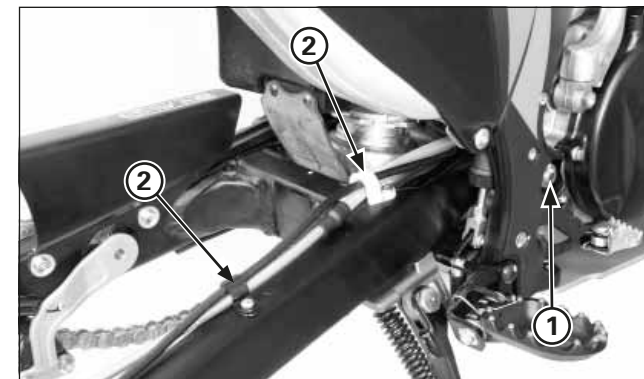
- (1) PROTECTION DE LA CHAÎNE SECONDAIRE
- (2) VIS

Remonter les patins de guidage de la chaîne secondaire dans le bras oscillant.

Appliquer un produit frein filet sur le filetage de la vis de patin de guidage de la chaîne secondaire et serrer la vis.

Remettre en place la protection de la chaîne secondaire et serrer les vis.

Couple de serrage: 6 - 7 N·m (0,6 - 0,7 kgf·m)



- (1) VIS/ÉCROU DE L'AXE DE PIVOTEMENT
- (2) COLLIERS DU FLEXIBLE

Pose

Appliquer une fine couche de graisse sur la surface de la vis de l'axe de pivotement du bras oscillant.

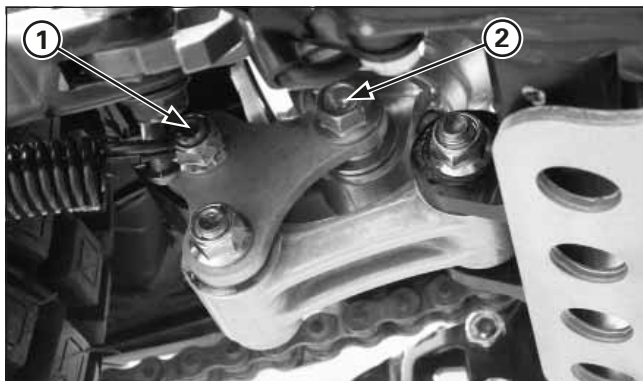
Remonter le bras oscillant sur le cadre.

Poser la vis de l'axe de pivotement du bras oscillant par le côté gauche.

Installer et resserrer l'écrou de l'axe de pivotement du bras oscillant au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 69 N·m (7,0 kgf·m)

Monter l'étrier de frein dans le patin de guidage du bras oscillant. Remonter les colliers du flexible du frein et serrer les vis.



- (1) VIS/ÉCROU DE MONTAGE DES PLAQUES DES BIELLETES SUR LE BRAS OSCILLANT
- (2) VIS/ÉCROU DE FIXATION INFÉRIEUR DE L'AMORTISSEUR

Reposer les pièces suivantes:

- Vis/écrou de fixation des plaques de biellette au bras oscillant
- Vis/écrou de fixation inférieur de la suspension arrière

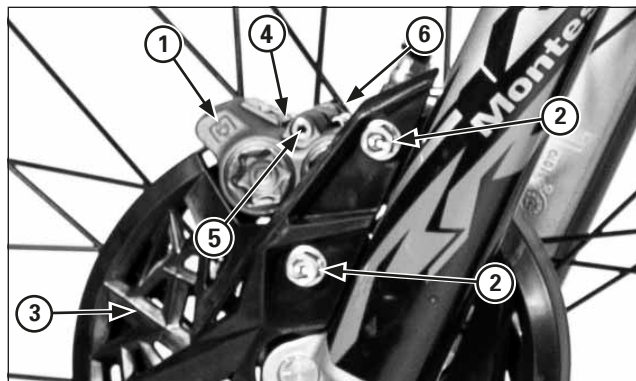
Serrer la vis de la plaque de biellettes.

Couple de serrage: 39 N·m (4,0 kgf·m)

Serrer la vis de fixation inférieure de l'amortisseur au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 39 N·m (4,0 kgf·m)

Remonter la roue arrière (page 5-15).



- (1) AXE DE MAINTIEN DE PLAQUETTE
- (2) VIS
- (3) COUVERCLE DU DISQUE
- (4) ÉTRIER
- (5) AXE DE MAINTIEN DE PLAQUETTE
- (6) CIRCLIP

Remplacement des plaquettes de frein

Nettoyer le disque de frein avec un produit dégraissant de haute qualité s'il est taché d'huile ou de graisse.
Changer les plaquettes de frein si elles sont sales.

Démonter les vis de fixation de l'étrier du frein, le couvercle du disque, les entretoises à épaulement et l'étrier.
Démonter le circlip.
Extraire l'axe de maintien de plaquette.
Extraire le ressort des plaquettes.

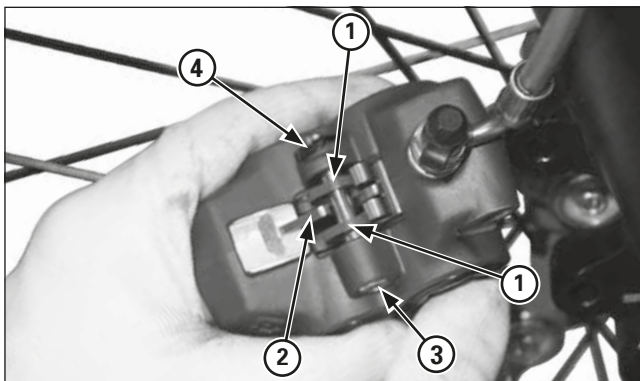


Pousser à fond sur les pistons pour faciliter l'installation des plaquettes de frein neuves.
Vérifier le niveau de liquide de frein dans le réservoir, car cette opération entraîne une hausse du niveau.

Retirer les plaquettes de frein.

Nettoyer l'intérieur de l'étrier de frein, surtout autour des pistons de l'étrier.

Entretien du cadre



- (1) PLAQUETTES NEUVES
- (2) RESSORT DE MAINTIEN DE PLAQUETTE
- (3) AXE DE MAINTIEN DE PLAQUETTE
- (4) CIRCLIP

Poser les nouvelles plaquettes, le ressort des plaquettes et fixer avec la clavette et le ciclip.

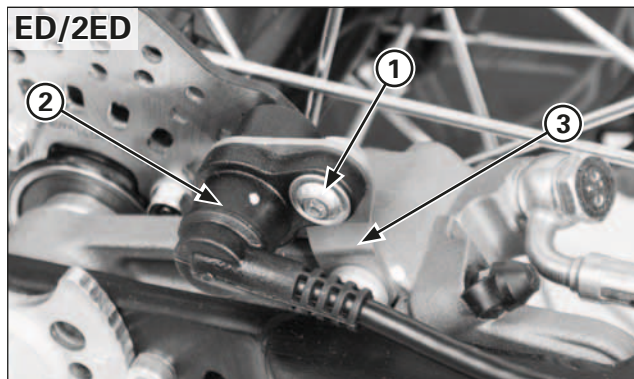
Couple de serrage: 8 N·m (0,8 kgf·m)

Remonter l'étrier sur la fourche en introduisant le disque entre les plaquettes, tout en veillant à ne pas endommager ces dernières. Appliquer un produit frein filet sur les filetages des vis de fixation de l'étrier.

Installer le couvercle du disque, puis poser et resserrer les vis de fixation.

Couple de serrage: 26 N·m (2,7 kgf·m)

Actionner le levier de frein pour asseoir les pistons de l'étrier contre les plaquettes.



- (1) VIS
- (2) CAPTEUR DE VITESSE
- (3) SUPPORT CAPTEUR DE VITESSE

Remplacement des plaquettes de frein arrière

AVERTISSEMENT

Avant de changer les plaquettes de frein arrière, il faut démonter le capteur de vitesse.

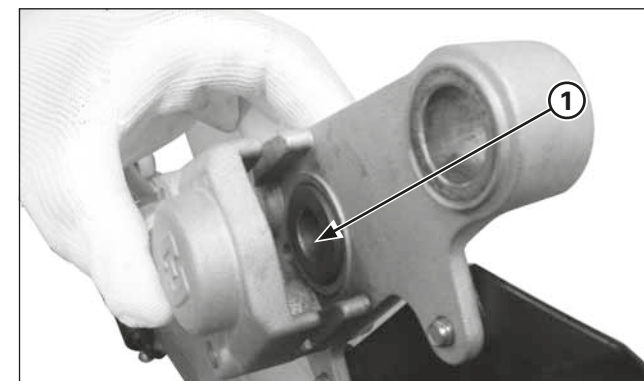
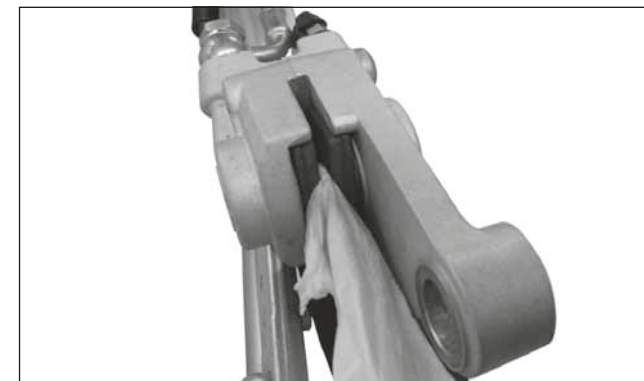
Un choc ou un déplacement brusque pourraient endommager le capteur de vitesse.

Démontage du capteur de vitesse (ED/2ED)

Procéder de la manière suivante:

- Vis de fixation du capteur de vitesse
- Extraire le capteur de son support

Écarter le capteur de vitesse de l'étrier de frein arrière pour l'extraire plus facilement.



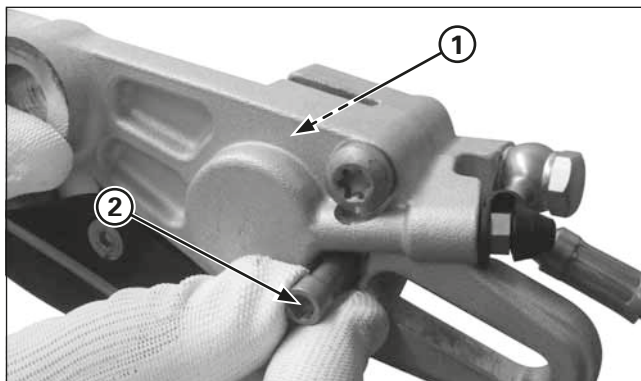
(1) PISTON DE L'ÉTRIER

Remplacement des plaquettes de frein arrière

Démonter la roue arrière (page 5-14).

Pousser à fond sur le piston pour faciliter l'installation des plaquettes de frein neuves.

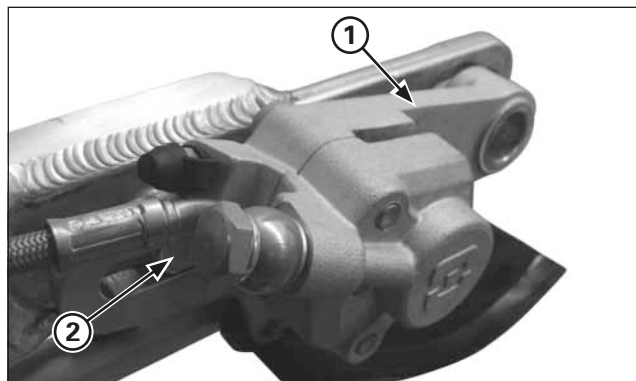
Vérifier le niveau de liquide de frein dans le réservoir, car cette opération entraîne une hausse du niveau.



(1) PLAQUETTES DE FREIN
(2) AXE DE MAINTIEN DE PLAQUETTE

Retirer l'axes de maintien de la plaquette et la plaquette de frein. Nettoyer l'intérieur de l'étrier de frein, surtout autour des pistons de l'étrier.

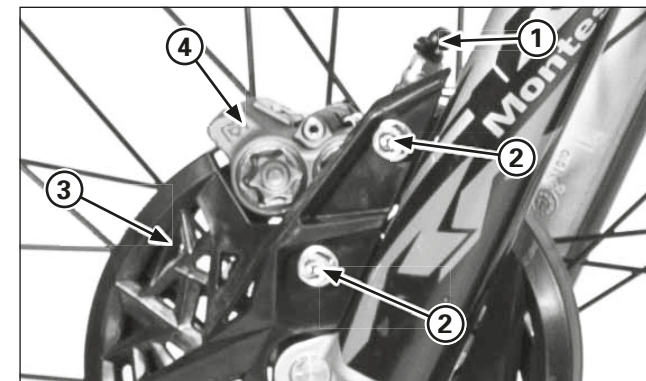
Monter les plaquettes neuves et les fixer avec des axes de maintien de plaquette.



(1) COLLIER DE L'ÉTRIER
(2) REBORD/RAINURE

Installer le support de l'étrier de frein en alignant sa rainure sur le rebord du bras oscillant.

Remonter la roue arrière (page 5-15).
Actionner la pédale de frein pour bien asseoir les pistons de l'étrier contre les plaquettes.



(1) VIS DU FLEXIBLE DU FREIN
(2) VIS DE MONTAGE
(3) COUVERCLE DU DISQUE
(4) ÉTRIER DU FREIN

Étrier du frein avant

Dépose:

AVERTISSEMENT

Éviter de renverser du liquide de frein sur les pièces peintes, en plastique ou en caoutchouc.

Toujours couvrir ces pièces avec un chiffon lors de tout travail sur le circuit.

Vidanger le circuit de freinage.

Placer un récipient propre sous l'étrier.

Démonter les pièces suivantes:

- Vis d'huile du flexible du frein
- Rondelles d'étanchéité
- Raccord du flexible du frein
- Vis de fixation de l'étrier
- Couvercle du disque
- Entretoises à épaulement
- Étrier du frein
- Plaquettes de frein (page 5-23)



Contrôle

Nettoyer l'intérieur de l'étrier.

S'assurer que les cylindres de l'étrier ne présentent pas de fuite d'huile.

Si l'une des pièces de l'étrier est endommagée, changer l'ensemble de l'étrier.

Pose

Appliquer un produit frein filet sur les filetages des vis de fixation de l'étrier.

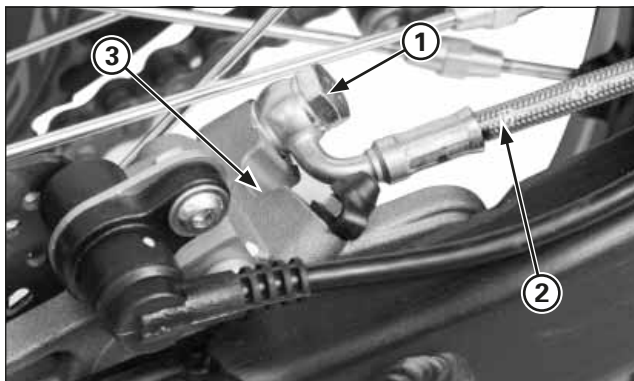
Installer l'étrier de frein et le couvercle du disque, puis poser et serrer les vis de fixation de l'étrier.

Couple de serrage: 26 N·m (2,7 kgf·m)

Rebrancher le flexible du frein avec deux rondelles d'étanchéité neuves, puis serrer la vis d'huile.

Couple de serrage: 20 N·m (2,0 kgf·m)

Purger l'air du circuit de freinage avant.



- (1) VIS D'HUILE
- (2) FLEXIBLE DU FREIN
- (3) ÉTRIER DU FREIN

Étrier du frein arrière

Dépose

Éviter de renverser du liquide de frein sur les pièces peintes, en plastique ou en caoutchouc.

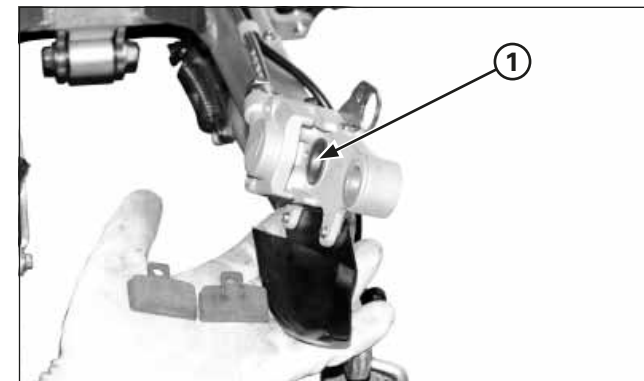
Toujours couvrir ces pièces avec un chiffon lors de tout travail sur le circuit.

Vidanger le circuit de freinage.

Placer un récipient propre sous l'étrier.

Démonter les pièces suivantes:

- Vis d'huile du flexible du frein
- Rondelles d'étanchéité
- Raccord du flexible du frein
- Roue arrière (page 5-14)
- Étrier du frein/support
- Plaquettes de frein (page 5-24)



- (1) PISTON DE L'ÉTRIER

Contrôle

Nettoyer l'intérieur de l'étrier.

S'assurer que le cylindre de l'étrier ne présente pas de fuite d'huile.

Si l'une des pièces de l'étrier est endommagée, changer l'ensemble de l'étrier.

Pose

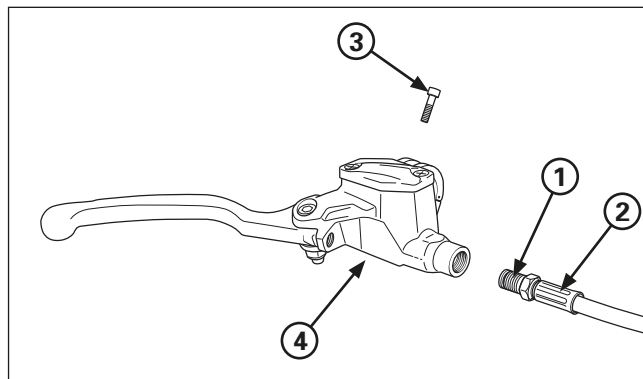
Monter l'étrier de frein dans le patin de guidage du bras oscillant. Rebrancher le flexible du frein avec deux rondelles d'étanchéité neuves.

Remonter la roue arrière (page 5-15).

Serrer la vis d'huile au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage: 26 N·m (2,7 kgf·m)

Purger l'air du circuit de freinage arrière.



- (1) VIS D'HUILE
 (2) FLEXIBLE DU FREIN
 (3) VIS
 (4) MAÎTRE-CYLINDRE

Maître-cylindre avant

Dépose/repose

AVERTISSEMENT

Éviter de renverser du liquide de frein sur les pièces peintes, en plastique ou en caoutchouc. Toujours couvrir ces pièces avec un chiffon lors de tout travail sur le circuit.

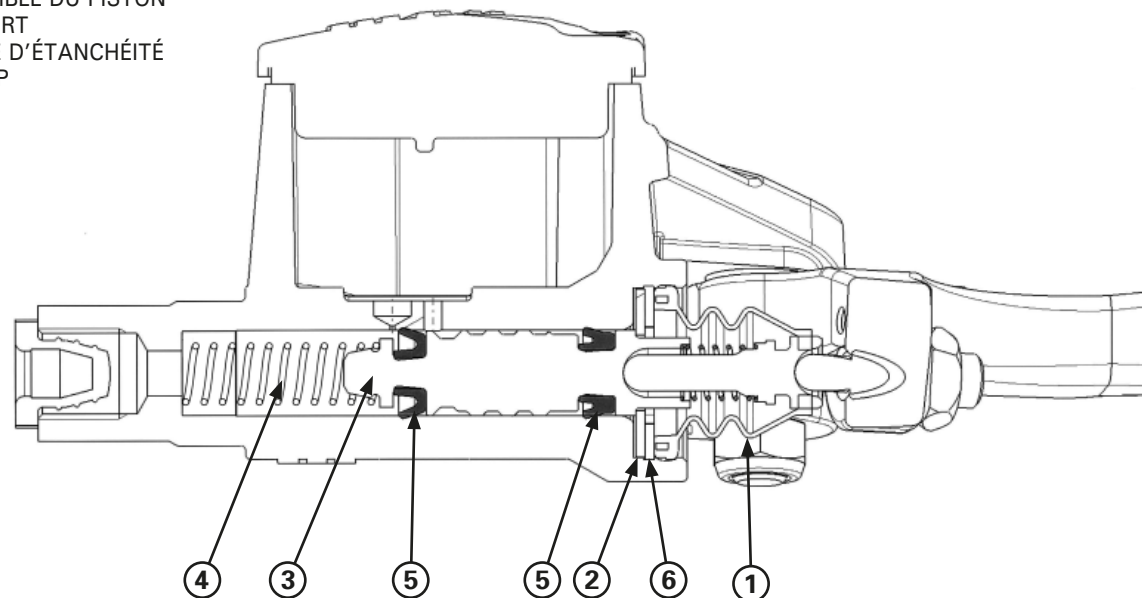
Pour démonter la vis du flexible du frein, couvrir l'extrémité des durites pour éviter qu'elles ne se salissent. Fixer les durites pour éviter que le liquide ne s'échappe.

Vidanger le liquide de frein du circuit hydraulique dans un récipient prévu à cet effet.

Démonter les pièces suivantes:

- Levier de frein
- Raccord du flexible du frein
- Vis du support du maître-cylindre et support
- Maître-cylindre

- (1) CACHE-POUSSIÈRE
 (2) GOUPILLE
 (3) ENSEMBLE DU PISTON
 (4) RESSORT
 (5) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ
 (6) CIRCLIP



Dépose/repose

AVERTISSEMENT

Le piston du maître-cylindre, la bague d'étanchéité, le ressort, la goupille et le circlip doivent être changés en bloc. Ne pas remplacer les pièces individuellement.

Lors de la mise en place la bague d'étanchéité s'assurer que les lèvres ne s'invertissent pas et que le circlip est bien assis dans la rainure.

Ôter le circlip et déposer le maître-cylindre.

Contrôle

Vérifier les éléments suivants (page 2-4):

- S'assurer que le maître-cylindre et le piston ne présentent pas de strie, de rayure et qu'ils ne sont pas endommagés.
- D.E. du piston principal et alésage du maître-cylindre

Pose

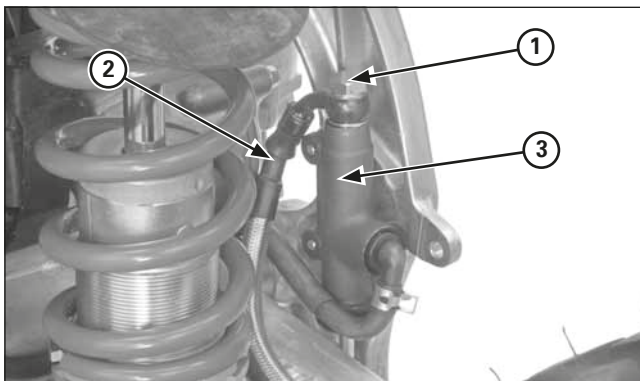
L'installation s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.

Couple de serrage:

- Vis d'huile du flexible du frein: **14 N·m (1,4 kgf·m)**
 Vis du support du maître-cylindre: **5,5 N·m (0,5 kgf·m)**

Purger l'air du circuit de freinage avant.

Entretien du cadre



- (1) VIS D'HUILE
- (2) FLEXIBLE DU FREIN
- (3) MAÎTRE-CYLINDRE

Maître-cylindre arrière

Dépose/repose

AVERTISSEMENT

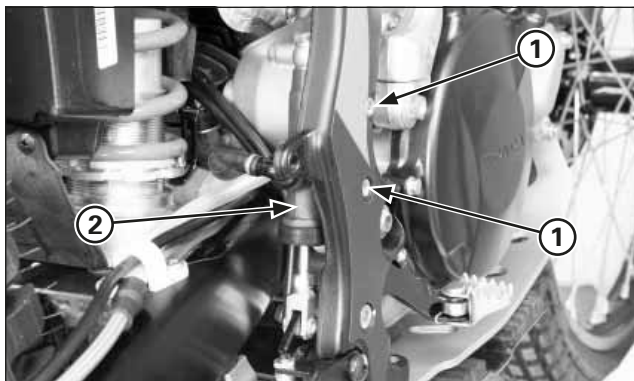
Éviter de renverser du liquide de frein sur les pièces peintes, en plastique ou en caoutchouc. Toujours couvrir ces pièces avec un chiffon lors de tout travail sur le circuit.

Pour démonter la vis du flexible du frein, couvrir l'extrémité des durites pour éviter qu'elles ne se salissent. Fixer les durites pour éviter que le liquide ne s'échappe.

Vidanger le liquide de frein du circuit hydraulique dans un récipient prévu à cet effet.

Démonter le boîtier du filtre à air.
Démonter le silencieux du pot d'échappement.
Retirer le réservoir du support.

Enlever la vis d'huile du flexible du frein et débrancher le flexible du frein.



- (1) VIS
- (2) MAÎTRE-CYLINDRE

Ôter les vis de fixation et le maître-cylindre.

Pose

L'installation s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.
Rebrancher le flexible du frein avec deux rondelles d'étanchéité neuves, puis serrer la vis d'huile.

Couple de serrage:

Vis d'huile du flexible du frein: 26 N·m (2,7 kgf·m)

Purger l'air du circuit de freinage arrière.



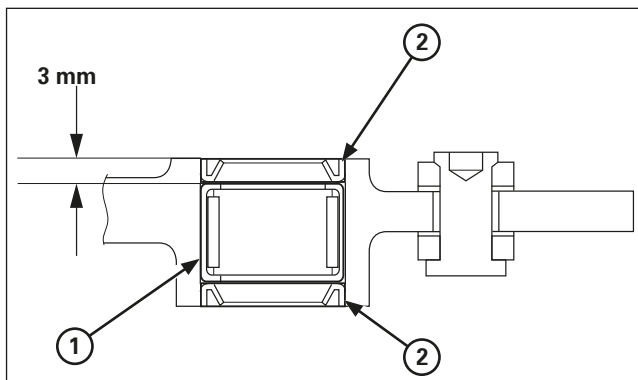
- (1) ÉCROU
- (2) VIS
- (3) PÉDALE DE FREIN

Pédale de frein

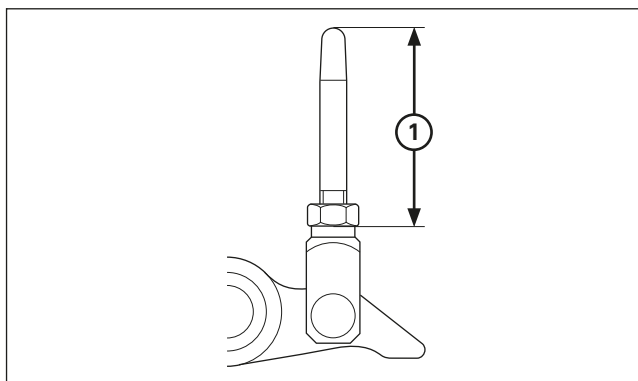
Dépose

Enlever la vis et l'écrou de l'axe de pivotement de la pédale de frein.

Démonter la pédale de frein et la douille.



- (1) ROULEMENT
- (2) CACHE-POUSSIÈRE

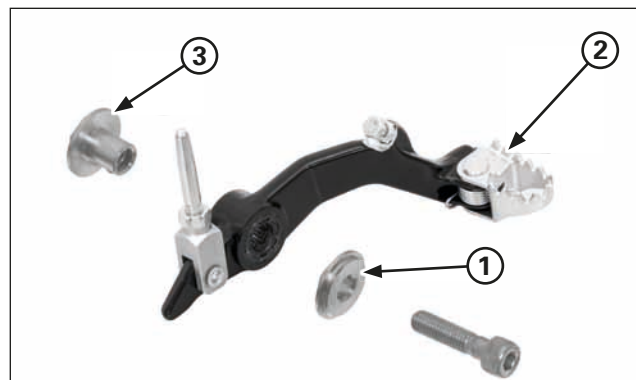


- (1) LONGUEUR STANDARD: 35 MM

Remplacement du roulement de l'axe de pivotement

Démonter les cache-poussière.
Déposer le roulement de l'axe de pivotement et introduire le roulement à aiguilles neuf en le plaçant à 3 mm au-dessous de l'extrémité de la pédale. Appliquer de la graisse à l'intérieur de roulement à aiguilles.

Régler la hauteur de la pédale de frein en desserrant le contre-écrou et en faisant pivoter la tige-poussoir.
La longueur de la tige-poussoir doit être comprise entre 32,5 et 37,5 mm.

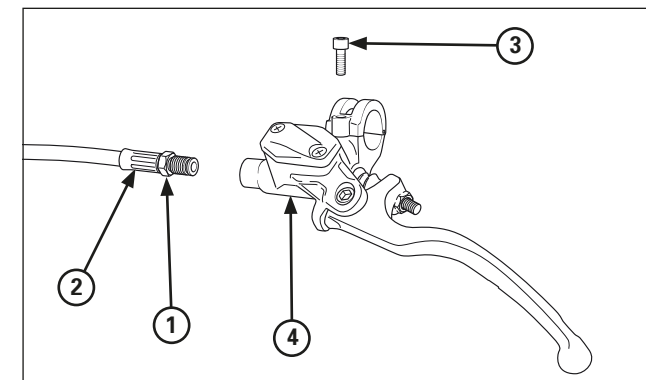


- (1) DOUILLE B
- (2) PÉDALE
- (3) DOUILLE A

Pose

Remonter la pédale de frein et les douilles.
Reposer et resserrer l'écrou et la vis de l'axe de pivotement.
Appliquer un produit frein filet sur le filetage de la vis de l'axe de pivotement.

Couple de serrage: 29 N·m (3,0 kgf·m)



- (1) VIS D'HUILE
- (2) DURITE DE L'EMBRAYAGE
- (3) VIS
- (4) MAÎTRE-CYLINDRE

Maître-cylindre d'embrayage

Dépose/repose

AVERTISSEMENT

*Éviter de renverser du liquide de frein sur les pièces peintes, en plastique ou en caoutchouc. Toujours couvrir ces pièces avec un chiffon lors de tout travail sur le circuit.
Pour démonter la vis de la durite d'embrayage, couvrir l'extrémité de la durite afin d'éviter qu'elle ne se salisse. Fixer la durite pour éviter que le liquide ne s'échappe.*

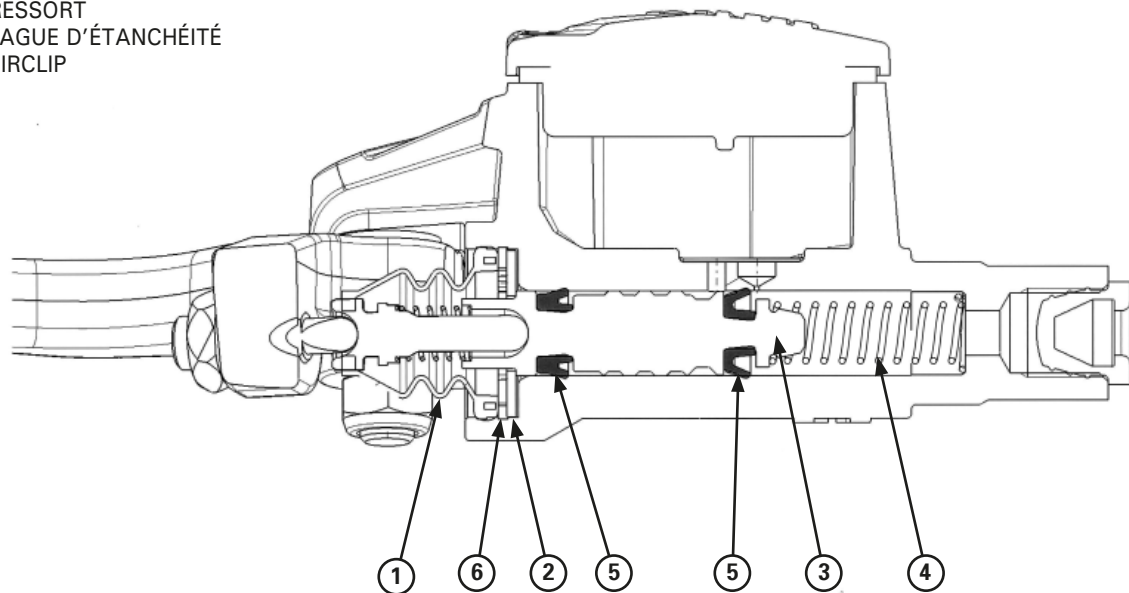
Vidanger le liquide d'embrayage du circuit hydraulique dans un récipient prévu à cet effet.

Démonter les pièces suivantes:

- Levier d'embrayage
- Raccord de la durite de l'embrayage
- Vis du support du maître-cylindre et support
- Maître-cylindre

Entretien du cadre

- (1) CACHE-POUSSIÈRE
- (2) GOUPILLE
- (3) BLOC DU PISTON
- (4) RESSORT
- (5) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ
- (6) CIRCLIP



Dépose/repose

AVERTISSEMENT

- *Le piston du maître-cylindre, la bague d'étanchéité, le ressort, la goupille et le circlip doivent être changés en bloc. Ne pas remplacer les pièces individuellement.*
- *Lors de la mise en place la bague d'étanchéité s'assurer que les lèvres ne s'invertissent pas et que le circlip est bien assis dans la rainure.*

Ôter le circlip et déposer le maître-cylindre.

Contrôle

Vérifier les éléments suivants (page 2-3):

- S'assurer que le maître-cylindre et le piston ne présentent pas de strie, de rayure et qu'ils ne sont pas endommagés.
- D.E. du piston principal et alésage du maître-cylindre

Pose

L'installation s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.

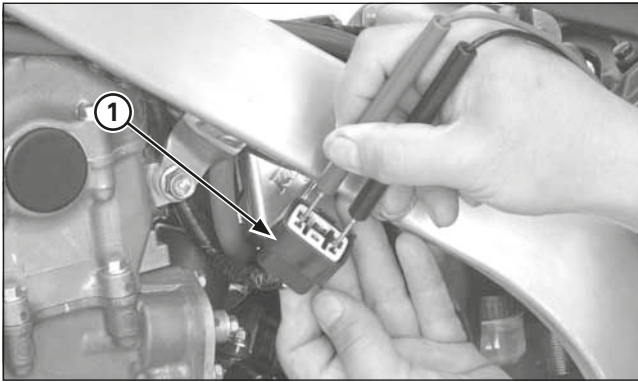
Couple de serrage:

Vis d'huile de la durite d'embrayage: 14 N•m (1,4 kgf•m)

Vis du support du maître-cylindre: 5,5 N•m (0,5 kgf•m)

Purger l'air du circuit de l'embrayage.

6. Entretien du circuit électrique



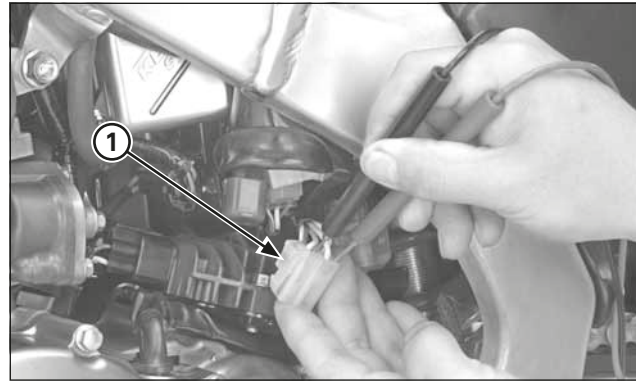
(1) CONNECTEUR 6P (NOIR)

Contrôle du système de charge

Bobine de charge de l'alternateur

Déconnecter le connecteur 6P (noir) du redresseur/ régulateur. Mesurer la résistance entre les bornes jaunes du connecteur latéral de l'installation électrique.

Standard: 0,7-1,0 Ω (20 °C)

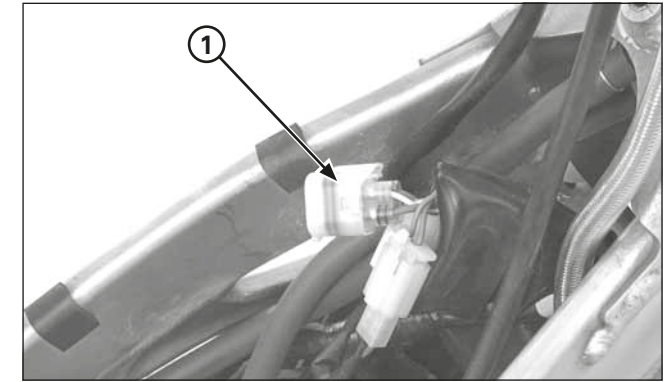


(1) CONNECTEUR 3P (NATUREL)

Si la résistance n'est pas conforme aux spécifications, déconnecter le connecteur 3P (naturel) et mesurer la résistance entre les bornes jaunes du connecteur latéral de l'alternateur.

Si la résistance mesurée au niveau du connecteur 6P (noir) du redresseur/régulateur est incorrecte et celle du connecteur 3P (naturel) est correcte, vérifier l'installation électrique.

Si la résistance est encore hors spécifications, remplacer l'ensemble du stator.



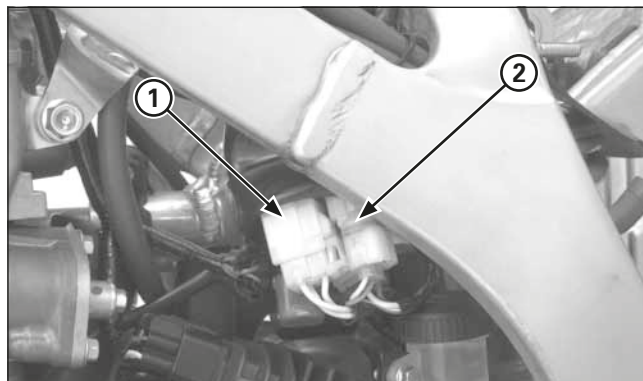
(1) CONNECTEUR 4P (NATUREL)

Contrôle de la tension régulée

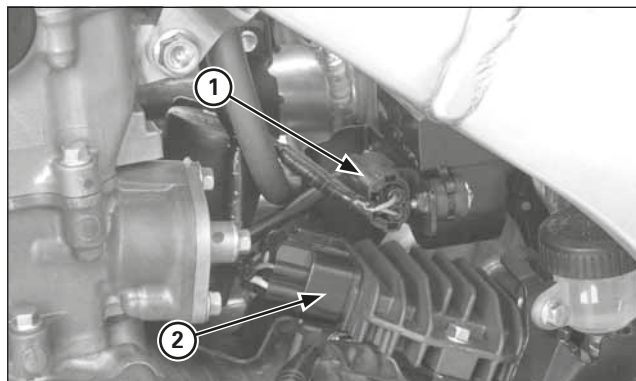
Déconnecter le connecteur d'alimentation 4P (naturel). Brancher le voltmètre numérique sur les bornes rouge (+) et verte (-). Faire démarrer le moteur et vérifier la tension régulée.

Standard: 13,5 – 14,5 V/1 800 min-1 (tr/min)

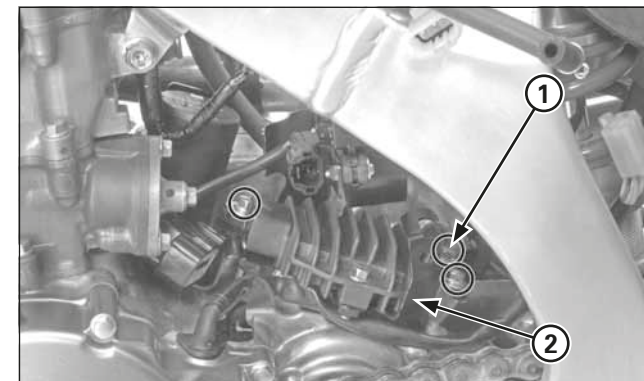
Entretien du circuit électrique



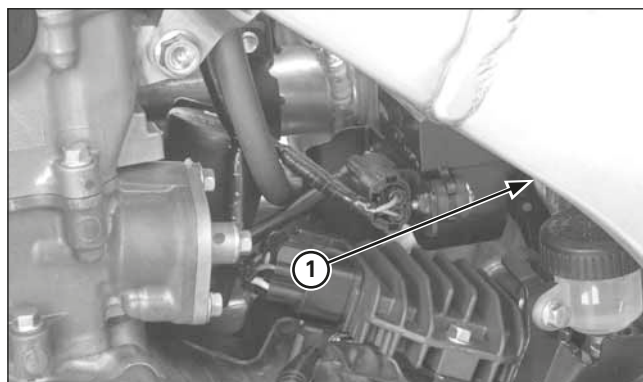
(1) CONNECTEUR 3P (NATUREL)
(2) CONNECTEUR 2P (NATUREL)



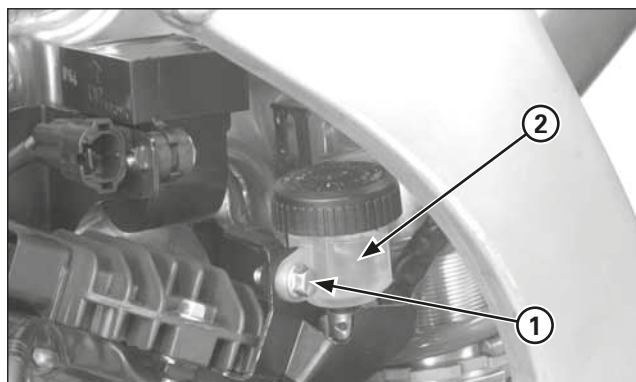
(1) CONNECTEUR 2P (NOIR)
(2) CONNECTEUR 6P (NOIR)



(1) VIS
(2) SUPPORT COMPOSANTS ÉLECTRIQUES



(1) RELAIS DU MOTEUR DE VENTILATEUR



(1) VIS
(2) RÉSERVOIR DE LIQUIDE DE FREIN

Dépose/installation du redresseur/régulateur

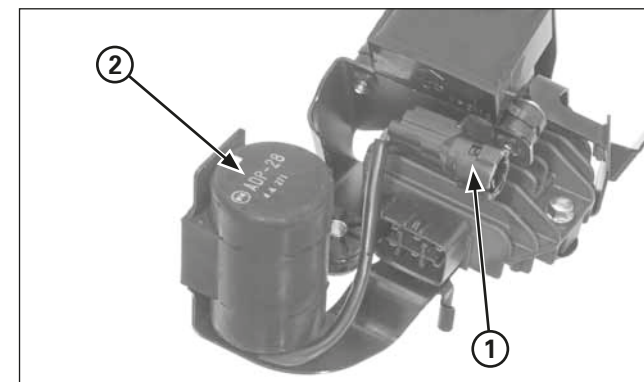
Retirer le corps de l'accélérateur (page 4-13).

Déconnecter le connecteur 3P (naturel) de l'alternateur et le connecteur 2P (naturel) du générateur d'impulsions d'allumage.

Retirer le relais du moteur de ventilateur de son support.

Déconnecter le connecteur 2P (noir) du condensateur et les connecteurs 6P (noir) du redresseur/régulateur.

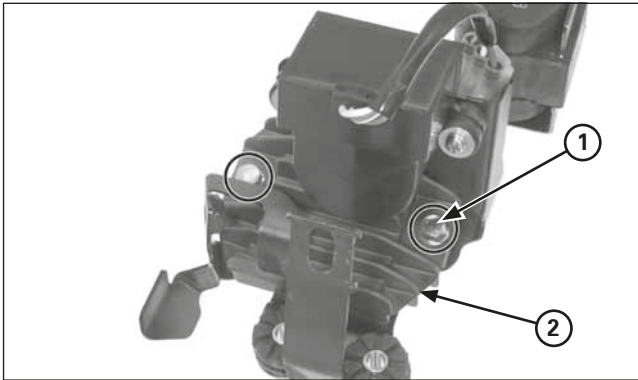
Enlever la vis de montage du réservoir du liquide de frein arrière.



(1) CONNECTEUR 2P (NOIR)
(2) CONDENSATEUR

Dévisser les vis de montage du support composants électriques et puis retirer du moteur.

Déconnecter le connecteur 2P (noir) du condensateur puis séparer le condensateur du support composants électrique.

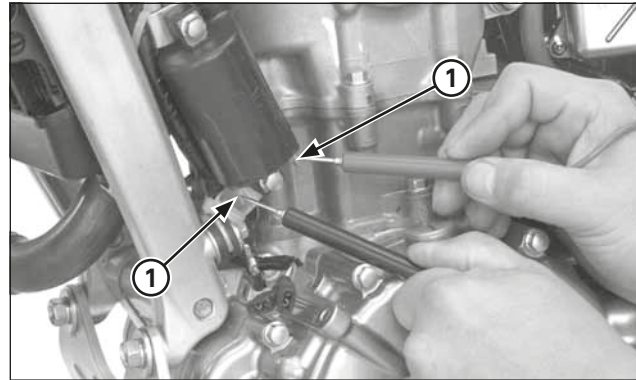


- (1) VIS
(2) REDRESSEUR/RÉGULATEUR

Retirer les vis et le redresseur/régulateur du support composants électriques.

Remonter le redresseur/régulateur et le condensateur dans l'ordre inverse de la dépose.

Installez le reste des composants dans l'ordre inverse du démontage.



- (1) BORNES PRIMAIRES

Contrôle du système d'allumage

Contrôle de la bobine d'allumage

Débranchez les câbles des bornes de la bobine et mesurer la résistance de la bobine primaire d'allumage entre les bornes primaires.

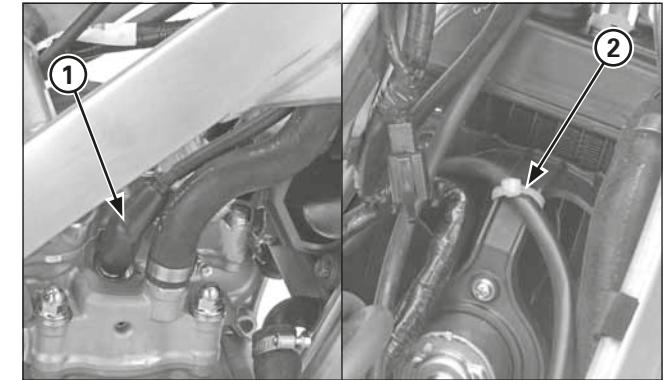
Standard: 2,6-3,2 Ω (20 °C)

Mesurer la résistance de la bobine secondaire.

Standard:

Avec capuchon de bougie:	17,3 -22,8 kΩ (20 °C)
Sans capuchon de bougie:	13,5 -16,5 kΩ (20 °C)

Changer la bobine d'allumage si la résistance est hors spécifications.



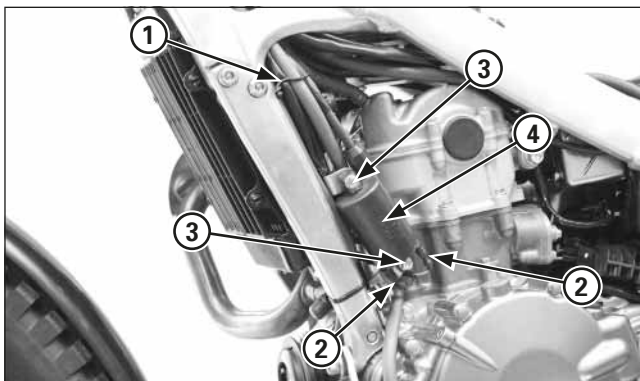
- (1) CAPUCHON DE BOUGIE
(2) BRIDE

Dépose/Installation de la bobine d'allumage

Démonter l'ensemble injecteur/réservoir d'essence.

Débrancher le capuchon de la bougie.
Enlever la bride et libérer le câble de la bougie du support du moteur de ventilateur.

Entretien du circuit électrique

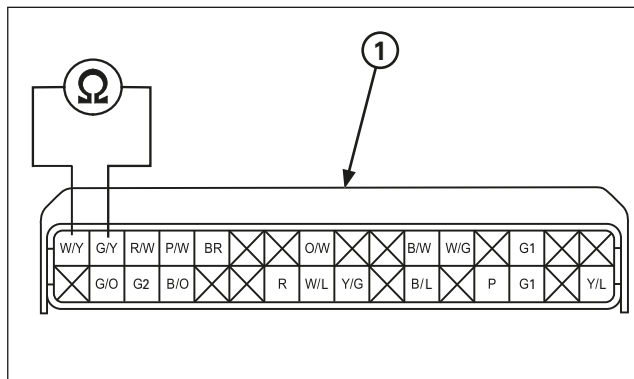


- (1) SERRE-CÂBLES
- (2) CÂBLES PRIMAIRES
- (3) VIS
- (4) BOBINE D'ALLUMAGE

Retirer le serre-câbles.

Débrancher les câbles primaires de la bobine d'allumage.
Retirer les vis de montage et la bobine d'allumage.

L'installation s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.
Remettre correctement le câble de la bougie et le fixer avec la bride.

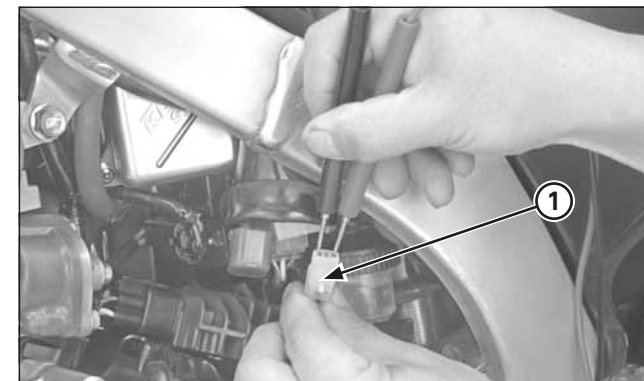


(1) CONNECTEUR 32P (NOIR)

Contrôle du générateur d'impulsions d'allumage

Vérifier la résistance du générateur d'impulsions d'allumage sur le connecteur 32P (noir) de l'ECM (page 6-5).

Branchement: blanc/jaune - vert/jaune
Standard: 85-115 Ω (20 °C)

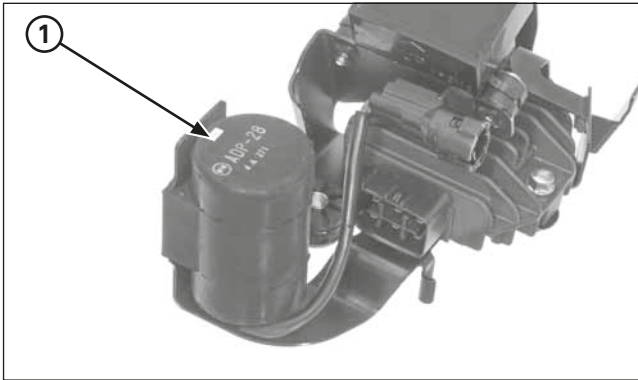


(1) CONNECTEUR 2P (NATUREL)

Si la résistance est hors spécifications, mesurer la résistance sur le connecteur 2P (naturel) du générateur d'impulsions d'allumage.

Si la résistance mesurée sur le connecteur 32P (noir) de l'ECM est incorrecte et celle du connecteur 2P (naturel) du générateur d'impulsions d'allumage est correcte, vérifier l'installation électrique.

Si la résistance est encore hors spécifications, remplacer l'ensemble générateur d'impulsions d'allumage/stator (page 4-52).

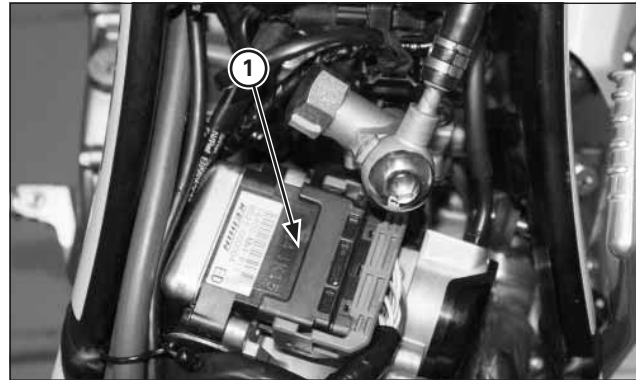


(1) CONDENSATEUR

Contrôle du condensateur

Si le moteur ne démarre pas, vérifier les éléments “moteur ne démarre pas” dans le tableau des codes de pannes du témoin de fonctionnement défectueux (MIL) PGM-FI figurant à la page 6-9.

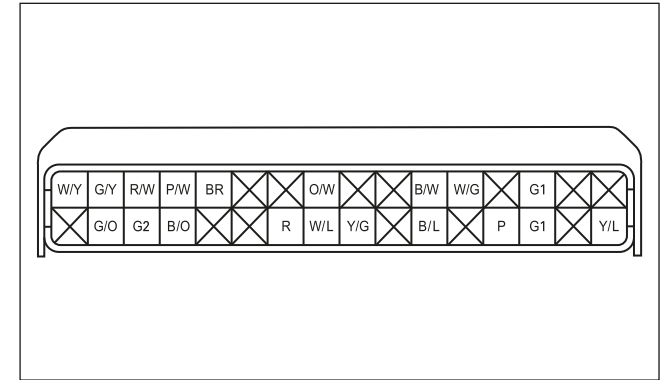
Si tous les éléments sont corrects, remplacer le condensateur par un condensateur neuf et recommencer la vérification.
Si le moteur démarre, le condensateur remplacé est défectueux.
Si le moteur ne démarre pas, vérifier l’installation électrique.



(1) CONNECTEUR 32P (NOIR)

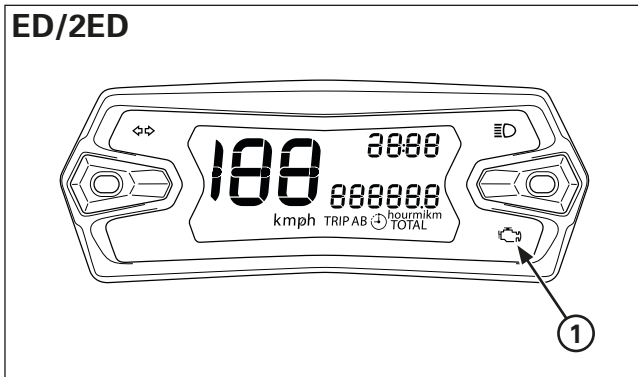
Contrôle du système PGM-FI

Mettre la motocyclette en position verticale et déposer le garde-boue arrière.
Déconnecter le connecteur 32P (noir) de l’ECM.
Vérifier les points suivants sur les bornes ECM du connecteur latéral de l’installation électrique.



Élément	Borne	Standard
Générateur d’impulsions d’allumage	G/Y – W/Y	85 -115 Ω (20° C)
Bobine d’allumage (bobine primaire)	Y/L – R	2,6 -3,2 Ω (20° C)
INJ (Injecteur)	P – R	11,1 -12,3 Ω (20° C)
Bouton d’arrêt moteur	B/W – Prise de terre	Il n’y a continuité que si le bouton est activé
Capteur ECT (température liquide de refroidissement du moteur)	P/W – G/O	2,3 -2,6 kΩ (20° C)
Prise de terre du capteur	G1 – Prise de terre	Continuité
Prise de terre de puissance	G1 – Prise de terre	Continuité

Entretien du circuit électrique



(1) INDICATEUR (MIL)

PGM-FI

AVERTISSEMENT

Si le témoin MIL s'allume pendant la conduite, le système d'injection électronique PGM-FI peut poser problème.

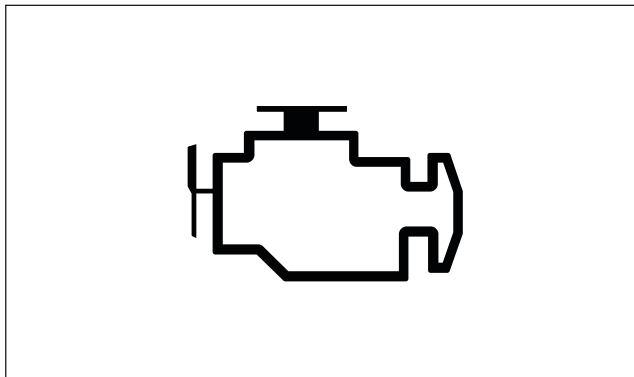
Ralentissez et arrêtez la moto dans un endroit sûr.

Redémarrez la moto.

Si le témoin MIL reste allumé après 5 secondes, inspectez la moto chez votre concessionnaire Montesa dès que possible.

Système OBD (système de diagnostic)

Cette moto est conforme à la norme Euro 4 et au système de diagnostic OBD phase1. Le système d'injection PGM-FI existant est équipé d'un système d'autodiagnostic. En cas d'anomalie dans le système d'injection, le module de commande du moteur (ECM) allume l'indicateur de panne du moteur (MIL) et enregistre un code d'erreur (DTC) dans sa mémoire. Avec le système de diagnostic OBD, un outil de diagnostic générique (DST) disponible dans les magasins peut être connecté pour consulter et effacer les codes d'erreur du DTC et les données gelées.

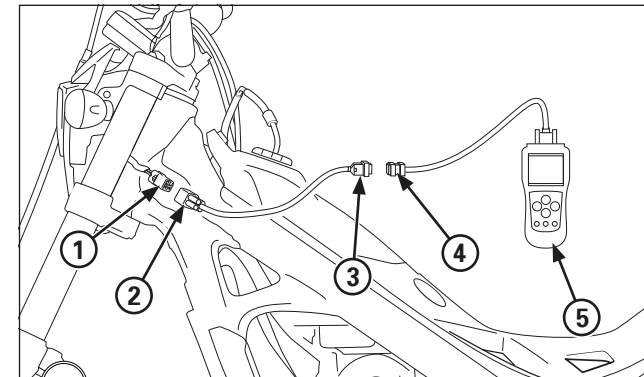


Fonction de securite

Le système PGM-FI est équipé d'une fonction de sécurité intégrée grâce à laquelle il conserve une capacité de fonctionnement minimum même en cas d'anomalie. En cas de détection d'une anomalie par la fonction d'autodiagnostic, la capacité de fonctionnement est maintenue par recours aux valeurs numériques prédéfinies dans la carte de programme. Quand une anomalie est détectée dans l'injecteur, la fonction de sécurité arrête le moteur pour le protéger contre les risques de dégâts.

Contrôle du MIL

Lorsque le moteur est démarré, le témoin MIL reste allumé cinq secondes avant de s'éteindre. Si le MIL ne va pas, effectuer le dépannage des DTC. Si le MIL ne s'allume pas, effectuer le dépannage des pannes du circuit du MIL.



(1) OBD 4P (ROUGE) (4) OBD CONNECTEUR
(2) CONNECTEUR 4P (5) DST
(3) CONNECTEUR 16P

Connexion d'un outil de diagnostic générique (DST)

Les codes d'erreur DTC lus par l'outil de diagnostic générique (DST), suivent le format standard de la norme ISO et du connecteur du DST, sont également la norme à 16 broches de la norme ISO. Par conséquent, pour connecter l'outil de diagnostic générique (DST) à la moto, il est nécessaire d'utiliser un adaptateur (référence 070MZ-K530101) pour le connecteur OBD à 4 broches (rouge) situé derrière le boîtier du phare. Pour utiliser l'heure d'été, reportez-vous au mode d'emploi fourni avec le modèle acheté.

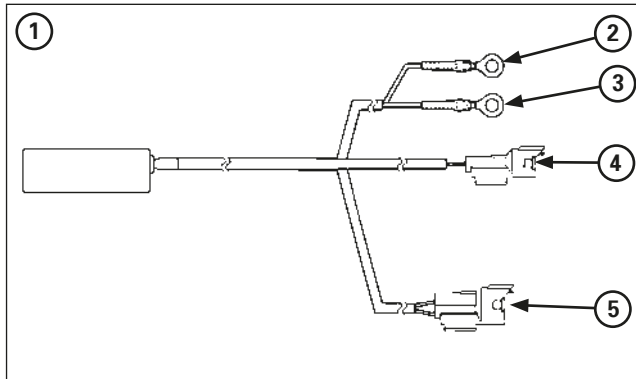
Connectez l'outil de diagnostic (DST) comme indiqué dans l'illustration et démarrez la moto.

Vérifiez les codes DTC actifs et confirmez le code d'erreur dans la liste des codes à la page "Codes d'erreur MIL et DTC (ISO) du système d'injection électronique PGM-FI" à la page 6-9.

Arrêtez la moto et résolvez le problème.

Démarrez la moto et, à l'aide du DST, effacez les codes d'erreur enregistrés dans le compteur de vitesse.

Une fois que les codes d'erreur d'indicateur de vitesse ont été éliminés avec le DST, même si cela n'est pas nécessaire, il est également recommandé de supprimer les codes enregistrés dans l'ECM (voir page 6-7).



- (1) UNITÉ DE DIAGNOSTIC PGM-FI
- (2) CÉILLET DU CÂBLE ROUGE
- (3) CÉILLET DU CÂBLE VERT
- (4) CONNECTEUR (NOIR) 2P
- (5) CONNECTEUR (ROUGE) 4P

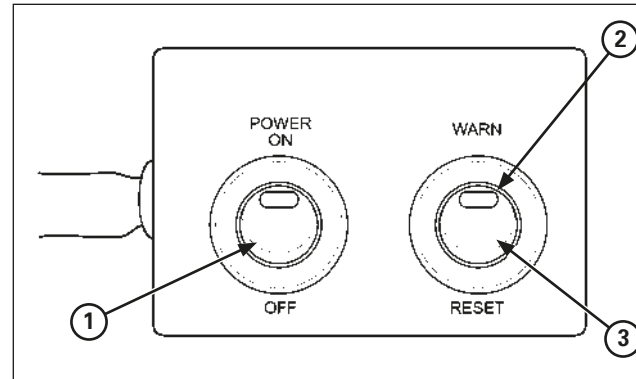
Lecture des codes DTC

- Déconnecter le connecteur 2P (noir) de la pompe à essence.
- Déconnecter le connecteur 2P (noir) du condensateur et connecter le connecteur 2P (noir) de l'unité de diagnostic au connecteur latéral de l'installation électrique.

Outil:

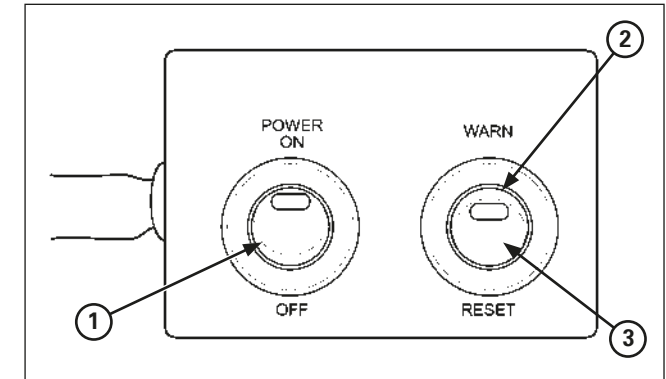
Ensemble unité de diagnostic PGM-FI 38880-NN4-H00

- S'assurer que l'interrupteur d'alimentation de l'unité de diagnostic est sur "OFF".
- Connecter le connecteur 4P (rouge) de l'unité de diagnostic au connecteur 4P (rouge) de vérification de service.
- Brancher la batterie de 12 V complètement chargée sur les bornes de l'unité de diagnostic (œillet du câble rouge sur la borne positive de la batterie et œillet du câble vert sur la borne négative).



- (1) INTERRUPTEUR D'ALIMENTATION
- (2) MIL
- (3) INTERRUPTEUR "WARN/RESET"

- Mettre l'interrupteur "WARN/RESET" en position "WARN".
- Mettre l'interrupteur d'alimentation sur "ON" et vérifier le clignotement de la diode LED de l'interrupteur "WARN/RESET".
- Si l'ECM n'a pas de données de mémoire d'autodiagnostic, le témoin MIL s'allumera lors de l'actionnement de l'interrupteur.
- Si l'ECM a des données de mémoire d'autodiagnostic, le témoin MIL clignotera lors de l'actionnement de l'interrupteur.
- Compter les clignotements du témoin MIL et déterminer la cause du problème (consulter la page 6-9).

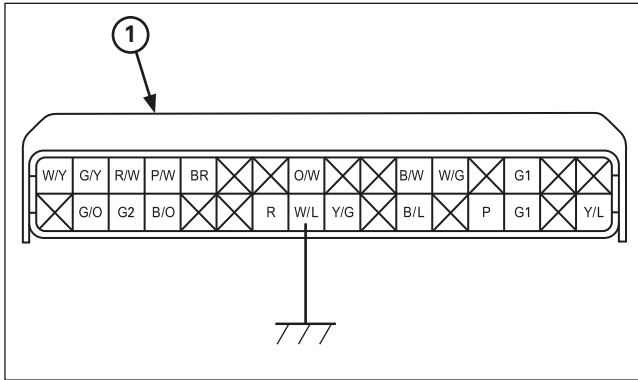


- (1) INTERRUPTEUR D'ALIMENTATION
- (2) MIL
- (3) INTERRUPTEUR "WARN/RESET"

Procédure d'effacement de mémoire du système d'autodiagnostic

- Connecter l'unité de diagnostic PGM-FI à l'installation électrique et à la batterie de 12 V de la même façon que pour l'autodiagnostic.
- Avant de mettre l'interrupteur d'alimentation sur "ON", situer l'interrupteur "WARN/RESET" sur "WARN".
- Mettre l'interrupteur d'alimentation sur "ON", puis l'interrupteur "WARN/RESET" sur "RESET".
- Le témoin MIL s'allumera pendant environ 5 secondes. Quand le témoin MIL est allumé, mettre l'interrupteur "WARN/RESET" sur "WARN".
- Les données de mémoire d'autodiagnostic s'effaceront si le témoin MIL s'éteint et commence à clignoter.
- L'interrupteur "WARN/RESET" doit être mis sur "WARN" pendant que le témoin est allumé. Dans le cas contraire, le témoin MIL ne commencera pas à clignoter.
- Ne pas oublier que les données de mémoire d'autodiagnostic ne pourront pas être effacées si la batterie est débranchée de l'ensemble de l'unité de diagnostic avant que le témoin MIL commence à clignoter.

Entretien du circuit électrique

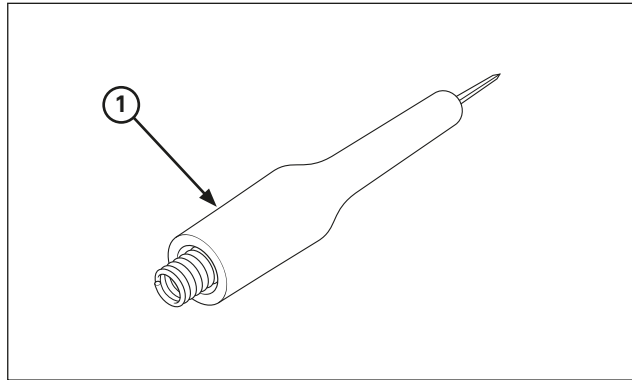


(1) CONNECTEUR 32P INSTALLATION GÉNÉRALE

Depannage du circuit du mil

Si le moteur démarre mais que le témoin MIL ne s'allume pas, procéder aux contrôles suivants :

- Arrêter le moteur
- Débrancher le connecteur 32P (Noir) d'ECM
- Mettre à la masse la borne du fil Blanc/bleu du connecteur 32P (Noir) d'ECM côté faisceau à l'aide d'un fil de pontage.



(1) SONDE

Outil :

Sonde de test 07ZAJ-RDJA110



(1) CONNECTEUR (BLANC) 4P

- Démarrer le moteur; le témoin MIL doit s'allumer.
- Si le MIL s'allume, remplacer l'ECM par un module en bon état, et contrôler de nouveau le comportement du MIL.
- Si le témoin MIL ne s'allume pas, rechercher une coupure de circuit entre le fil vert des MIL connecteur 4P (Blanc), et le fil Blanc/bleu des le connecteur 32P (Noir) d'ECM.
- Si le fil est bon, remplacer le combiné d'instruments.

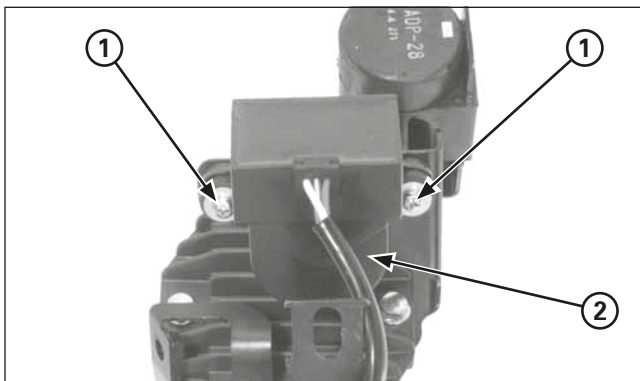
Codes d'erreur MIL et DTC (ISO) pour le système d'injection électronique PGM-FI.

- Le MIL PGM-FI indique les codes de pannes (le nombre de clignotements allant de 0 à 54). Quand le témoin s'allume pendant 1,3 secondes, cela équivaut à 10 clignotements. Par exemple, le témoin allumé pendant 1,3 secondes et clignotant deux fois (0,5 secondes x 2) équivaut à 12 clignotements. Suivre les instructions de dépannage qui correspondent au code 12.
- S'il y a plus d'une panne, le MIL clignote dans l'ordre, du nombre le plus bas au plus haut. Par exemple, si le témoin clignote une fois, puis sept fois, deux pannes se sont produites. Suivre les instructions de dépannage qui correspondent aux codes 1 et 7.

Nombre de clignotements (*)	Codes d'erreur ISO (**)	Causes	Symptômes
0	Sans clignotement	<ul style="list-style-type: none"> • ECM en panne 	<ul style="list-style-type: none"> • Le moteur ne démarre pas
	Sans clignotement	<ul style="list-style-type: none"> • ECM en panne (sortie du témoin de diagnostic PGM-FI) 	<ul style="list-style-type: none"> • Le moteur fonctionne normalement
	Reste allumé	<ul style="list-style-type: none"> • Court-circuit sur le connecteur de vérification de service • ECM en panne (sortie du témoin de diagnostic PGM-FI) 	<ul style="list-style-type: none"> • Le moteur fonctionne normalement
1	P0160	<ul style="list-style-type: none"> • Circuit ouvert ou court-circuit sur la ligne du capteur MAP (dans l'ECM) • Capteur MAP défectueux. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ralenti défectueux
7	P0116	<ul style="list-style-type: none"> • Contact détaché ou mauvais contact sur le capteur ECT • Circuit ouvert ou court-circuit sur le câble du capteur ECT • Capteur ECT défectueux 	<ul style="list-style-type: none"> • Démarrage difficile à basse température (Simulation à l'aide de valeurs numériques; 90 °C) • Le ventilateur de refroidissement ne s'arrête pas
8	P0121	<ul style="list-style-type: none"> • Circuit ouvert ou court-circuit sur la ligne du capteur TP (dans l'ECM) • Capteur TP défectueux 	<ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise réponse du moteur lors d'une accélération rapide (Simulation à l'aide de valeurs numériques; accélérateur ouvert 0 °C)
9	P0111	<ul style="list-style-type: none"> • Circuit ouvert ou court-circuit sur la ligne du capteur IAT (dans l'ECM) 	<ul style="list-style-type: none"> • Le moteur fonctionne normalement (Simulation à l'aide de valeurs numériques; 25 °C)
12	P0200	<ul style="list-style-type: none"> • Contact détaché ou mauvais contact sur le connecteur de l'injecteur • Circuit ouvert ou court-circuit sur le câble de l'injecteur • Injecteur défectueux 	<ul style="list-style-type: none"> • Le moteur ne démarre pas
21	P0130	<ul style="list-style-type: none"> • Contact détaché ou mauvais contact sur le connecteur del capteur O2 • Circuit ouvert ou court-circuit sur le câble del capteur O2 • Capteur O2 défectueux 	<ul style="list-style-type: none"> • Le moteur fonctionne normalement
54	P1000	<ul style="list-style-type: none"> • Contact détaché ou mauvais contact sur le connecteur du capteur d'angle d'inclinaison • Circuit ouvert sur le câble du capteur d'angle d'inclinaison • Capteur d'angle d'inclinaison défectueux 	<ul style="list-style-type: none"> • Le moteur démarre mais s'arrête peu de temps après

(*) Unité de diagnostic

(**) Outil de diagnostic générique (DST)

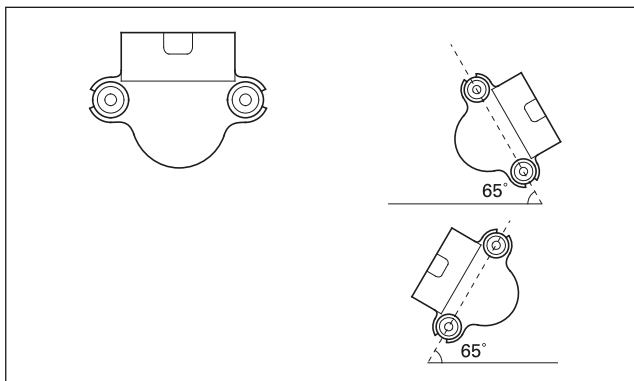


- (1) VIS
(2) CAPTEUR D'ANGLE D'INCLINAISON

Contrôle du capteur d'angle d'inclinaison

Déposer l'ensemble hacheur de tension électrique du cadre (page 6-2).

Enlever les vis et le capteur d'angle d'inclinaison du support du capteur.



Connecter le connecteur 3P (naturel) du capteur d'angle d'inclinaison.

Quand le repère de la flèche du capteur d'angle d'inclinaison est vers le haut, faire démarrer le moteur.

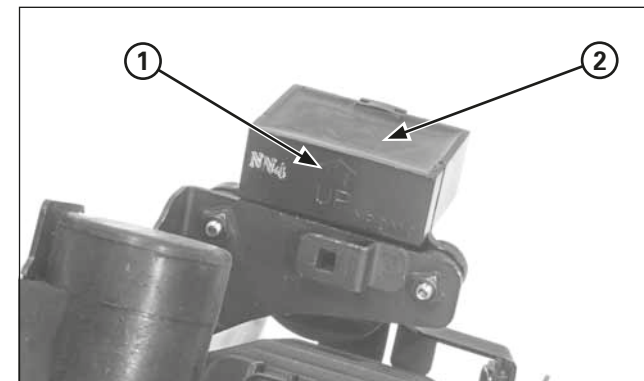
Incliner le capteur d'angle d'inclinaison d'environ 65 degrés vers la gauche ou vers la droite et s'assurer que le moteur s'arrête au bout de quelques secondes.

Si le moteur s'arrête, le capteur d'angle d'inclinaison fonctionne correctement.

Si le moteur ne s'arrête pas, remplacer le capteur d'angle d'inclinaison.

Quand la flèche/repère UP du capteur d'angle d'inclinaison pointe à nouveau vers le haut, redémarrer le moteur.

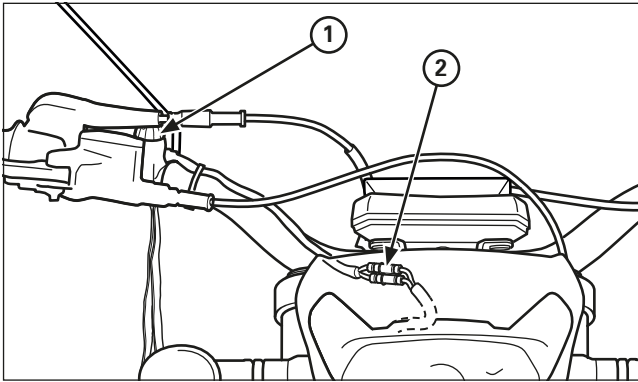
Si le moteur démarre, le capteur d'angle d'inclinaison fonctionne correctement.



- (1) FLÈCHE/REPÈRE UP
(2) CAPTEUR D'ANGLE D'INCLINAISON

Installer le capteur d'angle d'inclinaison en suivant la procédure inverse.

Installer le capteur d'angle d'inclinaison avec la flèche/ repère UP pointée vers le haut comme sur l'illustration.

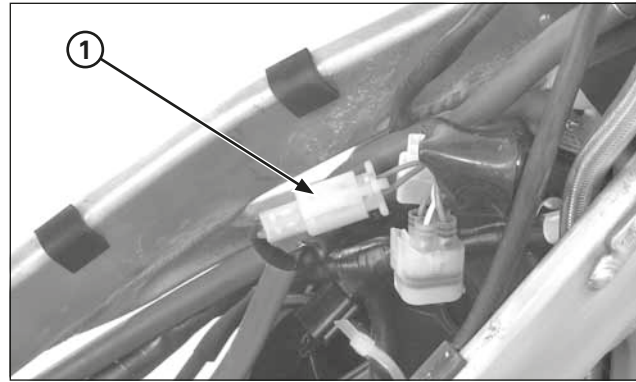


(1) INTERRUPTEUR MAGNETIQUE D'ARRÊT
(2) CONNECTEURS

Contrôle de l'interrupteur magnétique d'arrêt moteur

Déconnecter les connecteurs de l'interrupteur magnétique d'arrêt moteur.
Vérifier la continuité de l'interrupteur magnétique d'arrêt moteur. Il doit pas y avoir de continuité lorsqu'on enlève le dessus (aimant) de l'interrupteur magnétique d'arrêt.

Remplacer l'interrupteur s'il n'est pas conforme aux spécifications.



(1) CONNECTEUR 2P (NATUREL)

Contrôle du système de ventilation de refroidissement

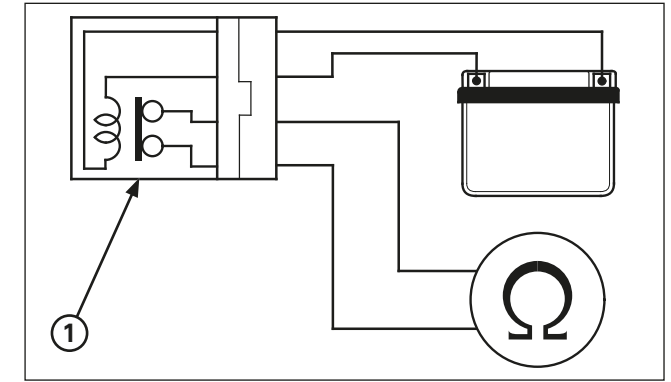
Contrôle du moteur de ventilateur

Déposer le réservoir d'essence.
Déconnecter le connecteur 2P (naturel) du moteur de ventilateur.

Brancher directement la batterie de 12 V sur les bornes du connecteur 2P (naturel) du moteur de ventilateur se trouvant sur le côté.

Si quand on branche la batterie de 12 V, le moteur du ventilateur fonctionne, c'est qu'il est en bon état.

Si le moteur de ventilateur ne fonctionne pas, il faut remplacer l'ensemble.



(1) RELAIS DU MOTEUR DE VENTILATEUR

Contrôle du relais du moteur de ventilateur

Retirer le relais du moteur de ventilateur.
Brancher l'ohmmètre sur les bornes du connecteur du relais du moteur de ventilateur.

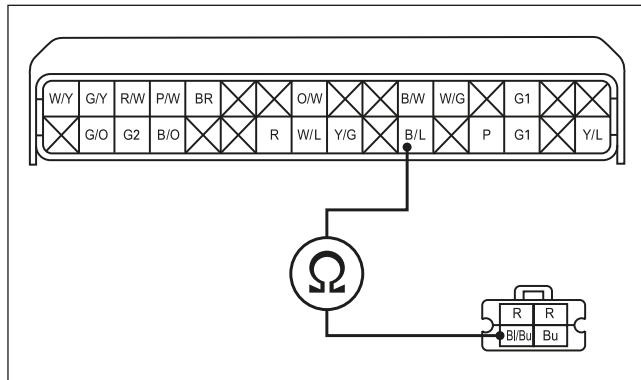
Branchement: rouge - bleu

Brancher la batterie de 12 V sur les bornes suivantes du relais du moteur de ventilateur.

Branchement: rouge - noir/bleu

Il devrait n'y avoir continuité que si la batterie de 12 V est branchée.

S'il n'y a pas continuité quand la batterie de 12 V est branchée, remplacer le relais du moteur de ventilateur.

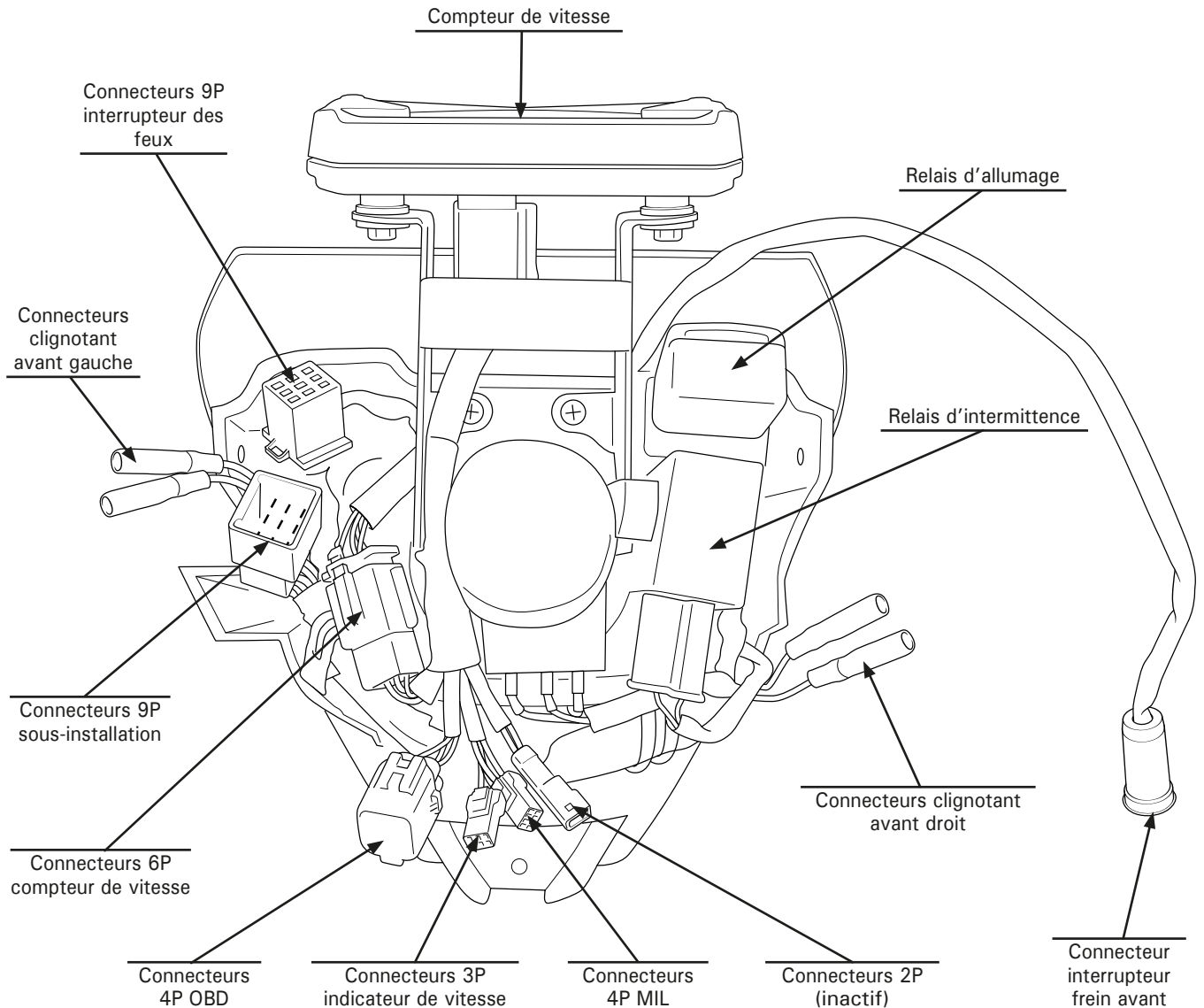


Contrôle de l'installation électrique

Vérifier la continuité du câble noir/bleu entre le connecteur 2P (naturel) du relais du moteur de ventilateur et le connecteur 32P (noir) de l'ECM.
Il doit y avoir continuité.
S'il n'y a pas de continuité, réparer ou remplacer l'installation électrique.

Chapitre Feux / instruments / contacteurs (ED/2ED)

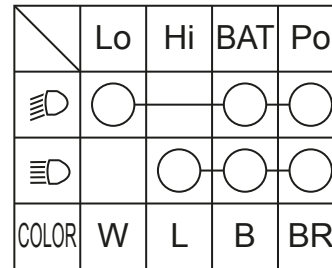
Situation du système



Información de servicio

- Lors du remplacement de l'ampoule du phare avant, il faut tenir compte de ce qui suit:
 - le port de gants propres pour effectuer le remplacement de l'ampoule. Ne pas toucher l'ampoule du phare avant avec les doigts, ceci pouvant créer des points chauds et griller la lampe,
 - en cas de manipulation de l'ampoule à mains nues, la nettoyer ensuite avec un chiffon imbibé d'alcool pour éviter qu'elle ne grille prématurément.
- S'assurer de remonter le cache-poussière après avoir remplacé l'ampoule du phare avant.
- L'ampoule du phare avant chauffe beaucoup lorsque celui-ci est allumé et elle reste chaude un certain temps après qu'il ait été éteint. Il faut la laisser refroidir avant de procéder aux opérations d'entretien.
- La continuité peut être vérifiée avec les contacteurs montés sur la moto.
- Tout au long de cette section, les codes de couleur suivants sont utilisés

CODES DE COULEUR	
B	Noir
Y	Jaune
L	Bleu
G	Ver
R	Rouge
W	Blanc
V	Violet
BR	Brun
O	Orange
SB	Bleu clair
LG	Vert clair
P	Rose
GR	Gris



INTERRUPTEUR DES FEUX

Vérification:

Si le moteur démarre mais que le phare avant ou le feu de position ne fonctionnent pas, effectuer les vérifications suivantes:

- Ampoule grillée ou puissance en watts inappropriée.
- Connecteur débranché.
- .

Démarrer le moteur et vérifier la tension entre les bornes du connecteur 9P (blanc) du côté du faisceau de câbles, de la manière suivante:

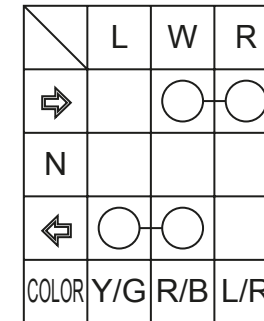
CONNEXION: Noir (+) – Masse (–)
STANDARD: 12 V environ.

S'il n'y a pas de tension, vérifier ce qui suit:

- Circuit ouvert au câble Noir entre le relais d'allumage et le connecteur 9P (blanc) du guidon.

S'il y a de la tension, débrancher le connecteur 9P du contacteur gauche du guidon.

Vérifier la continuité entre les bornes à chaque position du contacteur, tel qu'indiqué sur le tableau.



INVERSEUR DE CLIGNOTANTS

Feux clignotants / Relais des feux clignotants.

Vérification:

Si le moteur démarre, mais que les feux clignotants ne fonctionnent pas, effectuer les vérifications suivantes:

- Ampoule grillée ou puissance en watts inappropriée.
- Connecteur débranché.
- Fonctionnement du commutateur des feux clignotants:

Démontez le boîtier du phare supérieur.

Débrancher le connecteur 9P du commutateur gauche du guidon. Vérifier la continuité entre les bornes à chaque position du commutateur, tel qu'indiqué sur le tableau.

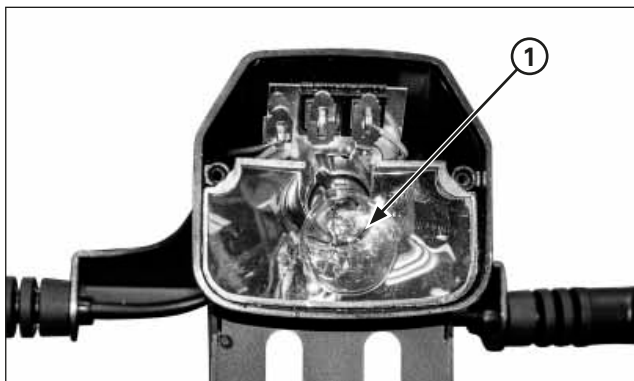
Si les éléments précédents fonctionnent correctement, démonter le boîtier du phare supérieur et débrancher le connecteur 2P blanc du relais des feux clignotants.

Démarrer le moteur et vérifier la tension entre les bornes du connecteur du côté du faisceau de câbles, tel qu'indiqué ci-après:

CONNEXION: Rouge/Noir (+) – Masse (–)
STANDARD: 12 V environ.

S'il n'y a pas de tension, vérifier ce qui suit:

- Circuit ouvert au câble Rouge/Noir entre le relais des feux clignotants 2P (blanc) et le relais d'allumage.



(1) AMPOULE DE FREIN

Vérification de la ligne des feux clignotants

Ponter les bornes du connecteur 2P (blanc) du relais du clignotant à l'aide d'un fil de dérivation.

Connexion: rouge/noir – noir

Démarrer le moteur et placer le commutateur de clignotant en position \curvearrowright ou \curvearrowleft .

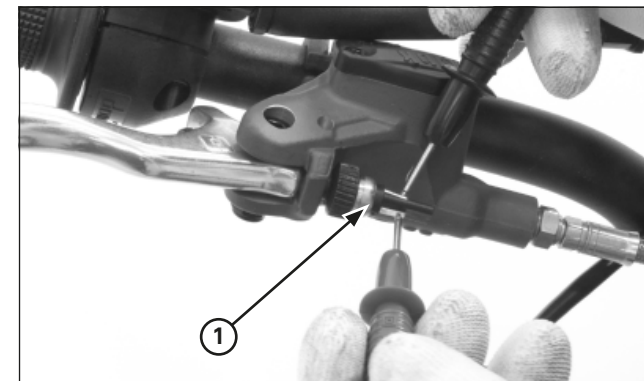
Vérifier que les clignotants s'allument.

- Si les clignotants s'allument, remplacer le relais par un autre dont on est sûr qu'il fonctionne correctement et effectuer à nouveau l'opération de vérification.
- S'ils ne s'allument pas, vérifier que le circuit est ouvert entre:
 - Fil jaune/vert (côté gauche)
 - Fil bleu/rouge (côté droit)
 - Fil vert des indicateurs.

Feu stop.

Si le moteur démarre, mais que le feu stop ne fonctionne pas, effectuer les vérifications suivantes:

- Ampoule grillée ou puissance en watts inappropriée.
- Connecteur débranché.
- Circuit ouvert au câble noir entre le relais d'allumage et le contacteur de feu stop.



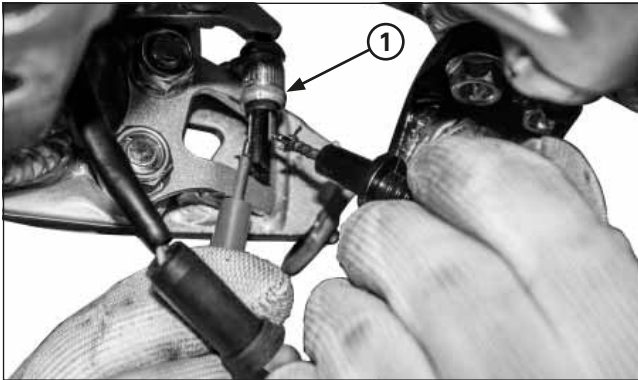
(1) CONNECTEUR 2P DU CONTACTEUR DE FEU STOP AVANT

Contacteur de feu stop.

Avant:

Débrancher le connecteur 2P du contacteur de feu stop avant.

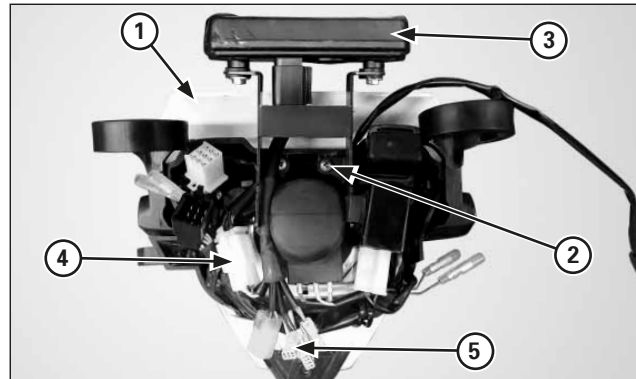
Il doit y avoir continuité quand on appuie sur la poignée de frein; il ne doit pas y en avoir lorsqu'on la relâche.



(1) CONNECTEUR 2P DU CONTACTEUR DE FEU STOP ARRIÈRE

Arrière:

Débrancher le connecteur 2P du contacteur de feu stop arrière. Il doit y avoir continuité quand on appuie sur la pédale de frein; il ne doit pas y en avoir lorsqu'on la relâche.



(1) BOÎTIER DU PHARE SUPÉRIEUR
(2) VIS
(3) COMPTEUR DE VITESSE
(4) CONNECTEUR 6P
(5) CONNECTEUR 3P

Compteur de vitesse

- Démonter le boîtier du phare supérieur .
- Desserrer les vis, et déposer le compteur de vitesse.
- Débrancher les connecteurs 6P (blanc) et 3P (blanc) du compteur de vitesse.

Réaliser l'installation, puis remonter en suivant l'ordre inverse.

Couple de serrage:

2 Vis de fixation du compteur de vitesse: 1,0 N·m (0,1 kgf·m)



(1) COMPTEUR DE VITESSE

Vérification

Vérifier si les contacts des connecteurs 6P et 3P du compteur de vitesse sont débranchés ou défectueux.

Au démarrage du moteur, vérifier que le compteur de vitesse s'allume.

Si le compteur de vitesse ne se met pas en marche, en vérifier la masse et les lignes d'alimentation.

Si le compteur de vitesse se met en marche mais ne bouge pas lorsque le véhicule roule, vérifier le système du capteur vitesse.

Vérification des lignes d'alimentation de courant/masse

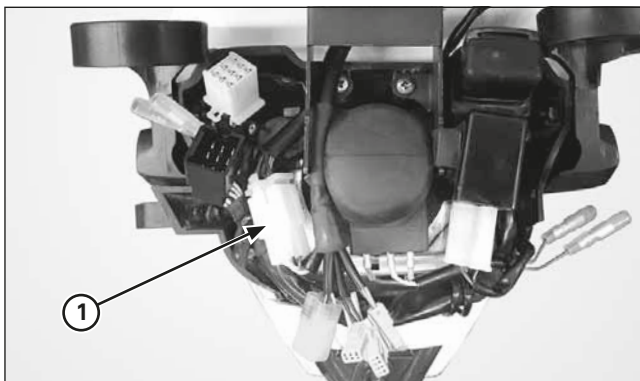
- Déposer le compteur de vitesse.

AVERTISSEMENT

Ne pas débrancher le connecteur 6P du compteur de vitesse pendant la vérification.

Le connecteur 6P du compteur de vitesse étant branché, vérifier le connecteur du côté du faisceau de câbles, comme suit.

Entretien du circuit électrique



(1) CONNECTEUR 6P

Ligne d'entrée de courant

Mesurer la tension entre le connecteur 6P du compteur de vitesse et la masse.

Connexion: blanc/rouge (+) – masse (-)

Moteur en marche, il devrait recevoir environ 12 v. S'il n'y a pas de tension, vérifier si un circuit est ouvert au niveau du fil blanc/rouge.

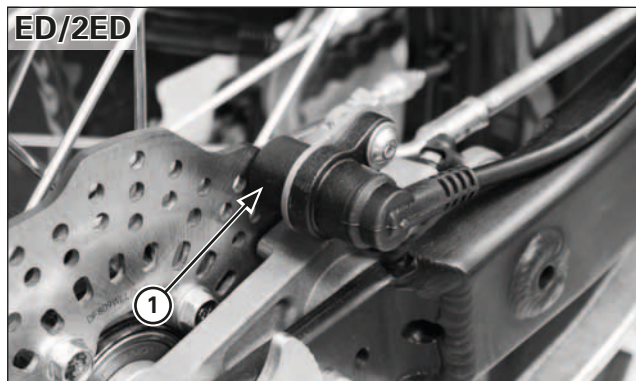
Ligne de masse

Mesurer la continuité entre le connecteur 6P du compteur de vitesse et la masse.

Connexion: vert - masse

Il doit y avoir continuité en permanence.

S'il n'y a pas de continuité, vérifier si un circuit est ouvert au niveau du fil vert.



(1) CAPTEUR DE VITESSE

Capteur de vitesse (ED/2ED)

Vérification du système

AVERTISSEMENT

Avant d'entamer l'inspection, vérifier l'état du système du compteur de vitesse.

Vérification de l'entrefer

Sécuriser la moto à l'aide d'un dispositif de levage ou équivalent, et soulever la roue du sol.

Mesurer l'écartement (entrefer) entre le capteur et le disque de frein à différents endroits, en faisant tourner la roue lentement.

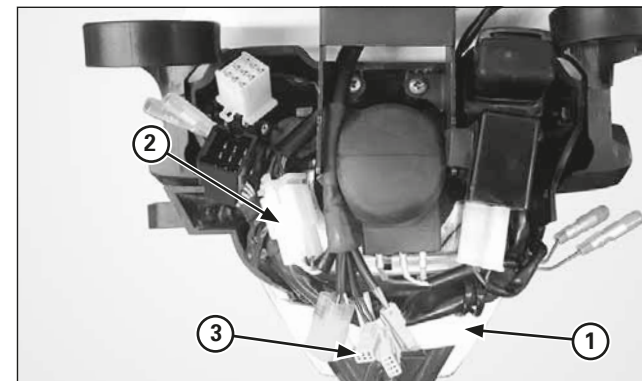
Il doit être dans la fourchette spécifiée.

Standard: 0,5 – 1,0 mm

Le réglage de l'entrefer ne peut pas être effectué.

Si l'écartement n'est pas dans la fourchette spécifiée, vérifier l'absence de déformations, de pièces endommagées ou que toutes les pièces montées ne sont pas desserrées.

(1) BOÎTIER DU PHARE SUPÉRIEUR



(2) CONNECTEUR 6P

(3) CONNECTEUR 3P

Vérification du capteur vitesse

Démonter le boîtier du phare supérieur.

Vérifier si le connecteur 3P (blanc) du capteur vitesse présente des contacts débranchés ou défectueux.

Brancher le connecteur 3P (blanc) du capteur vitesse.

Démarrer le moteur.

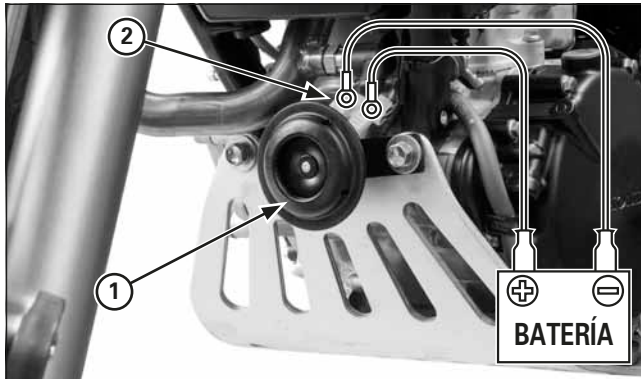
Mesurer la tension entre les bornes du connecteur 3P (blanc) du capteur vitesse du côté du fil.

Connexion: rouge (+) – noir (-)
Standard: 5 V

Si la tension est normale, remplacer le capteur vitesse.

Si la tension est anormale, vérifier ce qui suit:

- Le fil bleu, pour le cas où il présenterait un circuit ouvert.
- Le fil rouge, pour le cas où il présenterait un circuit ouvert.
- Compteur de vitesse



- (1) AVERTISSEUR SONORE
(2) CONNECTEURS

Avertisseur sonore (ED/2ED)

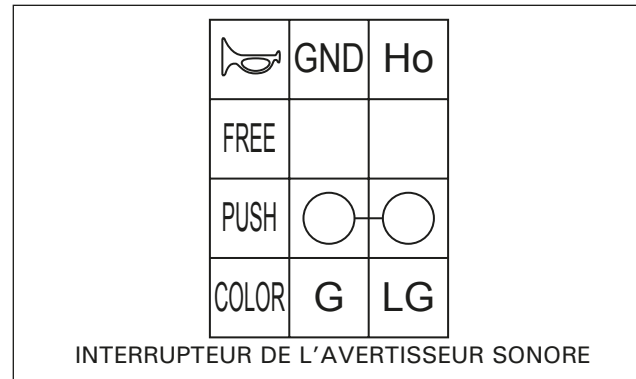
Vérification:

Si le moteur démarre, mais que l'avertisseur sonore ne fonctionne pas, vérifier ce qui suit:

- Connecteur débranché.

Démarrer le moteur et vérifier la tension entre les bornes du connecteur 9P (blanc) du côté du faisceau de câbles, de la manière suivante:

Connexion: noir (+) à Masse (-)
Standard: 12 v environ.



S'il n'y a pas de tension, vérifier ce qui suit:

- Circuit ouvert au câble noir entre le relais d'allumage et le connecteur 9P (blanc) du guidon.

En présence de tension, vérifier la continuité entre les bornes à chaque position du commutateur, tel qu'indiqué sur le tableau.

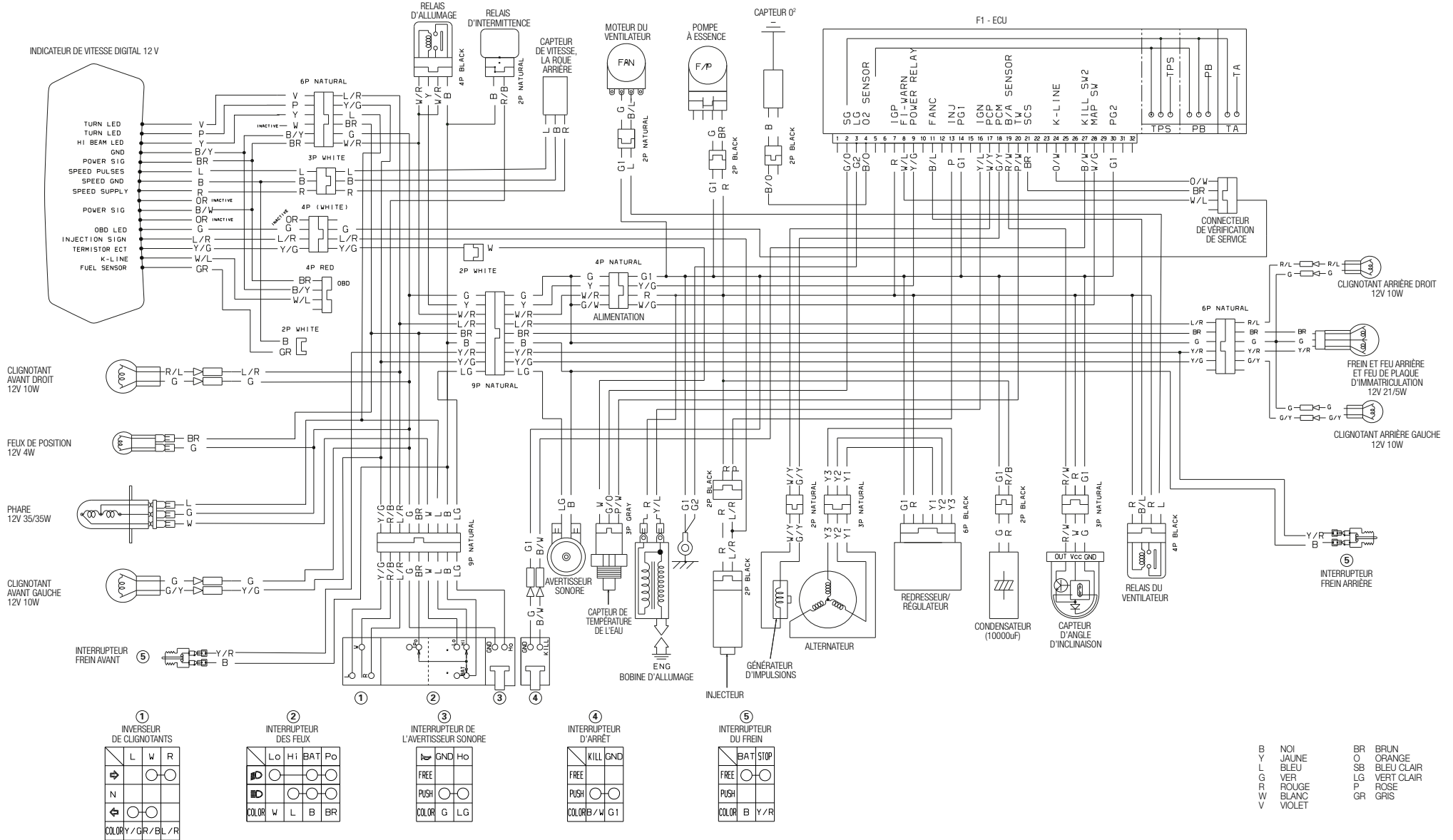
Débrancher les connecteurs de l'avertisseur.

Brancher la batterie 12 v aux bornes de l'avertisseur.

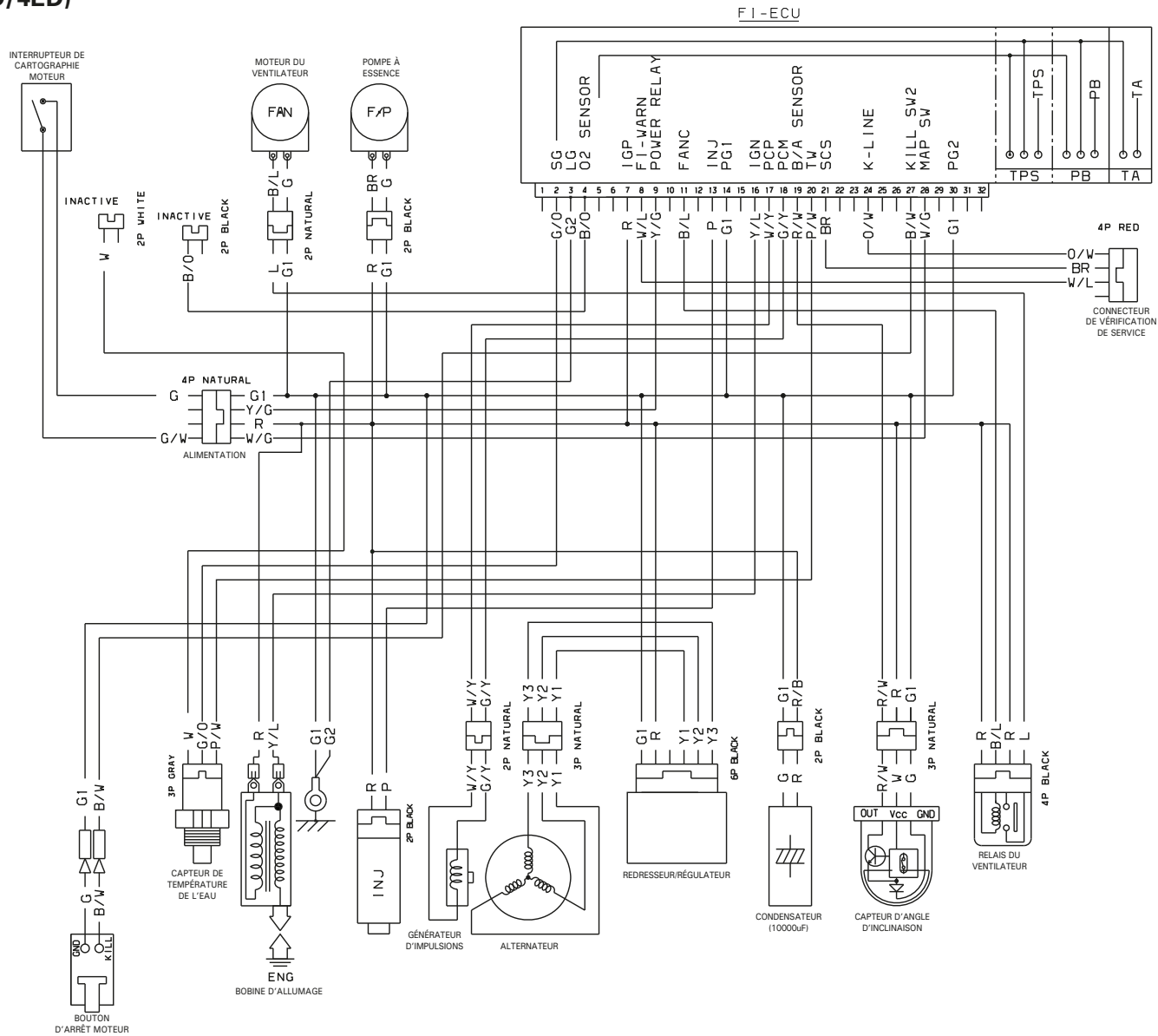
L'avertisseur sonore fonctionne correctement s'il retentit quand on branche la batterie de 12 v à ses bornes.

Entretien du circuit électrique

Schémas électriques (ED/2ED)



Schémas électriques (3ED/4ED)



- B NOI
- Y JAUNE
- L BLEU
- G VER
- R ROUGE
- W BLANC
- V VIOLET
- BR BRUN
- O ORANGE
- SB BLEU CLAIR
- LG VERT CLAIR
- P ROSE
- GR GRIS

Notes

7. Fabricant et représentants autorisés pour le marché Européen et du Royaume-Uni

Fabricant

Montesa Honda, S.A.U.
Carrer del Mar del Nord, 1
Pol. Ind. La Torre del Rector
08130 Santa Perpètua de Mogoda,
Barcelona, Spain

Représentant autorisé Marché Européen (ED/2ED)

Honda Motor Europe Ltd - Aalst Office
Wijngaardveld 1 (Noord V)
9300 Aalst - Belgium

Représentant autorisé Royaume-Uni

Honda Motor Europe Ltd.
Cain Road, Bracknell, RG12 1HL
(United Kingdom)

HONDA



MONTESA HONDA, S.A.U.
Carrer del Mar del Nord, 1
Pol. Ind. La Torre del Rector
08130 SANTA PERPETUA DE MOGODA
(BARCELONA) SPAIN
Tel. +34 93 574 07 70
www.honda.es



EU DECLARATION OF CONFORMITY

We,

MONTESA HONDA, S.A.U.

As the manufacturer of the following bikes,

COMMERCIAL NAME	VERSION	FRAME NUMBERS
COTA 301RR	3ED	from VTDNE05C0RE000001 to VTDNE05C8RE002000
	4ED	from VTDNE0538RE000001 to VTDNE0538RE002000

Solely intended for competition use and included in the FIM list of trial and enduro competition motorcycles,

Declare under our sole responsibility that they are in conformity with the essential requirements and other relevant requirements of:

Electromagnetic Compatibility Directive 2014/30/EU

Done in Santa Perpètua de Mogoda (Spain), May 2023

Oscar Puchol Prat

Product Planning Department Manager



Keep this copy always with the manual

HONDA



MONTESA HONDA, S.A.U.
Carrer del Mar del Nord, 1
Pol. Ind. La Torre del Rector
08130 SANTA PERPETUA DE MOGODA
(BARCELONA) SPAIN
Tel. +34 93 574 07 70
www.honda.es



EU DECLARATION OF CONFORMITY

We,

MONTESA HONDA, S.A.U.

As the manufacturer of the following bikes,

COMMERCIAL NAME	VERSION	FRAME NUMBERS
COTA 301RR	3ED	from VTDNE05C0RE000001 to VTDNE05C8RE002000
	4ED	from VTDNE0538RE000001 to VTDNE0538RE002000

Solely intended for competition use and included in the FIM list of trial and enduro competition motorcycles,

Declare under our sole responsibility that they are in conformity with the essential requirements and other relevant requirements of:

Electromagnetic Compatibility Directive 2014/30/EU

Done in Santa Perpètua de Mogoda (Spain), May 2023

Oscar Puchol Prat

Product Planning Department Manager



Cut this copy and deliver to the buyer at purchasing

HONDA



MONTESA HONDA, S.A.U.
Carrer del Mar del Nord, 1
Pol. Ind. La Torre del Rector
08130 SANTA PERPETUA DE MOGODA
(BARCELONA) SPAIN
Tel. +34 93 574 07 70
www.honda.es

UK CA

UK DECLARATION OF CONFORMITY

We,

MONTESA HONDA, S.A.U.

As the manufacturer of the following bikes,

COMMERCIAL NAME	VERSION	FRAME NUMBERS
COTA 301RR	3ED	from VTDNE05C0RE000001 to VTDNE05C8RE002000
	4ED	from VTDNE0538RE000001 to VTDNE0538RE002000

Solely intended for competition use and included in the FIM list of trial and enduro competition motorcycles,

Declare under our sole responsibility that they are in conformity with the essential requirements and other relevant requirements of:

Electromagnetic Compatibility Regulations 2016

Done in Santa Perpètua de Mogoda (Spain), May 2023

Oscar Puchol Prat

Product Planning Department Manager



Reg. Merc. de Barcelona. T.5005 Gen. 4319. Sec. 2ª del libro de Societats. F. 114. H. 58875. Inscr. 2ª - N.I.F.A. 288370 86 / VAT n.º ES A 28627086

HONDA



MONTESA HONDA, S.A.U.
Carrer del Mar del Nord, 1
Pol. Ind. La Torre del Rector
08130 SANTA PERPETUA DE MOGODA
(BARCELONA) SPAIN
Tel. +34 93 574 07 70
www.honda.es

UK CA

UK DECLARATION OF CONFORMITY

We,

MONTESA HONDA, S.A.U.

As the manufacturer of the following bikes,

COMMERCIAL NAME	VERSION	FRAME NUMBERS
COTA 301RR	3ED	from VTDNE05C0RE000001 to VTDNE05C8RE002000
	4ED	from VTDNE0538RE000001 to VTDNE0538RE002000

Solely intended for competition use and included in the FIM list of trial and enduro competition motorcycles,

Declare under our sole responsibility that they are in conformity with the essential requirements and other relevant requirements of:

Electromagnetic Compatibility Regulations 2016

Done in Santa Perpètua de Mogoda (Spain), May 2023

Oscar Puchol Prat

Product Planning Department Manager



Reg. Merc. de Barcelona. T.5005 Gen. 4319. Sec. 2ª del libro de Societats. F. 114. H. 58875. Inscr. 2ª - N.I.F.A. 288370 86 / VAT n.º ES A 28627086

Keep this copy always with the manual



Cut this copy and deliver to the buyer at purchasing



Printed in Spain



63NN4VRFMH