

GAS GAS

FSR450'07

MANUEL D'ENTRETIEN

FRANÇAIS

Présentation

GAS GAS vous remercie de votre confiance.

En choisissant la nouvelle GAS GAS FSR / FSR SM 2007, vous venez d'entrer dans la grande famille GAS GAS et en qualité d'utilisateur de la marque numéro un en motos tout terrain, vous méritez toute notre attention que ce soit pour notre relation après-vente ou pour les informations que nous vous offrons dans ce manuel.

Notre FSR / FSR SM 2007 est une moto conçue pour la haute-compétition. En fait, cette moto est le fruit de nombreuses années dans le monde de la compétition, d'une expérience acquise dans cette discipline extrêmement exigeante et des nombreux succès obtenus par des pilotes de renom qui ont apporté les données techniques nécessaires pour être en mesure de créer ces motos de haut niveau, des motos GAS GAS exclusives dotées de facteurs clés : fiabilité, grandes prestations et bonne stabilité.

Toutes nos félicitations, car votre choix est sans aucun doute le meilleur. Grâce à la maîtrise de cette moto, à une préparation adéquate et aux indispensables révisions requises pour que votre GAS GAS soit hautement fiable, vous pourrez pratiquer le motocyclisme dans les conditions les plus agréables et confortables.

Nous vous remercions de votre confiance, et vous souhaitons la bienvenue à GAS GAS Motos, S.A.

AVIS IMPORTANT

Ce manuel doit être lu très attentivement. Il contient toutes les informations destinées à assurer votre sécurité et celle de tierces personnes. Il vous permettra également de conserver et d'entretenir la moto GAS GAS que vous venez d'acquérir.

Vous trouverez ci-après le détail des instructions qui vous permettront de conduire et de manier correctement votre GAS GAS. Chaque message est précédé d'une signalisation.

AVERTISSEMENT

Ce symbole identifie des instructions ou des procédures spécifiques qui peuvent provoquer des blessures voire même la mort si elles ne sont pas correctement suivies.

ATTENTION

Ce symbole identifie des instructions ou des procédures qui peuvent endommager ou détruire l'équipement si elles ne sont pas strictement respectées.

REMARQUE

Ce symbole indique des points ayant un intérêt particulier pour une meilleure efficacité et un fonctionnement plus pratique de la moto.

Une conduite inappropriée peut causer des problèmes à l'environnement et des conflits avec d'autres personnes. Une conduite responsable de votre moto vous évitera ces problèmes et ces conflits.

PROTÉGEZ LE FUTUR DE VOTRE SPORT. ASSUREZ LÉGALEMENT L'UTILISATION DE VOTRE MOTO, ET RESPECTEZ L'ENVIRONNEMENT ET LES DROITS DES AUTRES.

La pratique de la moto est un sport fantastique et nous espérons que vous pourrez en profiter pleinement.

GAS GAS

RECOMMANDE L'UTILISATION DE L'HUILE:



TABLE DES MATIÈRES

| | | | |
|--|----|--------------------------------------|----|
| Présentation | 3 | Guide de chaîne | 26 |
| Avis important | 4 | Ajuster la tension | 27 |
| Table des matières | 5 | Guidon | 29 |
| Informations générales | 6 | Freins | 29 |
| Localisation des composants | 8 | Direction | 31 |
| Béquille | 10 | Blocage de la direction | 32 |
| Essence | 10 | Fourche avant | 33 |
| Numéro de série et plaque d'homologation | 11 | Suspension arrière | 36 |
| Démarrer et arrêter le moteur | 12 | Roues | 38 |
| Démarrage à froid | 13 | Nettoyage | 39 |
| Changement de vitesses | 13 | Serrer les écrous et les vis | 40 |
| Arrêt de la moto | 14 | Tableau des couples de serrage | 41 |
| Rodage | 14 | Lubrification | 42 |
| Tableau de maintenance | 15 | Huile moteur | 43 |
| Batterie | 16 | Affiner la suspension | 46 |
| Système de refroidissement | 17 | En compétition | 50 |
| Bougie | 20 | Garage | 51 |
| Filtre à air | 23 | Instructions multifonction | 52 |
| Câble d'accélérateur | 24 | Diagnosics de défauts | 58 |
| Embrayage | 25 | Manuel de garantie | 64 |
| Système d'échappement | 25 | | |

INFORMATIONS GÉNÉRALES**MOTEUR**

| | |
|--------------------|---|
| Moteur | 4 temps, monocylindre DOHC 4 soupapes refroidissement liquide |
| Cylindrée | 449 cm ³ |
| Diamètre et course | 97 x 60,76 mm. |
| Alimentation | Injection électronique Magneti Marelli |

TRANSMISSION

| | |
|-------------------------|--|
| Type de transmission | 6 vitesses |
| Type d'embrayage | Baigné dans l'huile, multidisque avec actionnement hydraulique |
| Transmission secondaire | Par chaîne |
| Rapports de vitesses | 1 ^{ère} 2,071(29/14) 2 ^{ème} 1,625(26/16) 3 ^{ème} 1,333(24/18) 4 ^{ème} 1,100(22/20) 5 ^{ème} 0,913(21/23) 6 ^{ème} 0,791(19/24) |
| Réduction primaire | 2.85(57/20) |
| Réduction finale | 3.692 (48/13) |
| Rapport total | 8,149(6 ^{ème} vitesse) |
| Huile de transmission | 1200 cm ³ |
| Capacité | 5W40 API SF ou SG |
| Type | |

CHÂSSIS

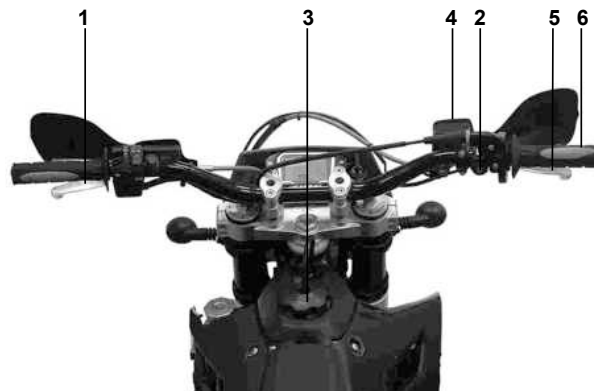
| | | |
|-----------------------------|---|----------------------|
| Type | DELTA BOX, berceau semidouble fabriqué en tubes rectangulaires de chromoly. | |
| | Basculeur en aluminium | |
| Dimensions des pneumatiques | Avant | FSE - 90/90 x 21 |
| | | FSE SM - 120/60 ZR17 |
| | Arrière | FSE - 140/80 x 18 |
| | | FSE SM- 150/60 ZR17 |

| | | |
|------------------------------------|---------|--|
| Suspension | Avant | Fourche télescopique inversée ø 48mm. |
| | Arrière | Fourche télescopique inversée ø 45mm. |
| Course de la suspension | Avant | Système progressif avec monoamortisseur multiréglable. |
| | Arrière | 295 mm. |
| Huile de la fourche avant | | 320 mm. |
| Niveau d'huile de la fourche avant | | Entre SAE 5 et 7,5 (Veuillez consulter l'information du fabricant) |
| | | 100 mm (comprimée, sans ressort). |
| | | 120 mm (comprimée, sans ressort). |

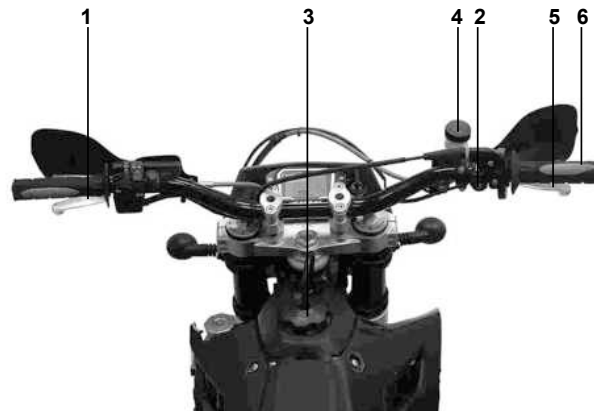
| | | |
|-----------------------------|-----------------|---|
| FREINS | | |
| Type | Avant / arrière | À disque, pompes et pinces de piston simple / double. |
| Diamètre effectif du disque | Avant | 260 mm |
| | Arrière | 220 mm |

| | |
|---------------------------------|-------------|
| DIMENSIONS | |
| Hauteur totale | 1 260 mm. |
| Longueur totale | 2 135 mm. |
| Largeur totale | 810 mm. |
| Distance entre axes | 1 475 mm. |
| Hauteur minimale au sol | 340 mm. |
| Capacité du réservoir d'essence | 7,2 litres. |
| Poids | 119 Kg. |

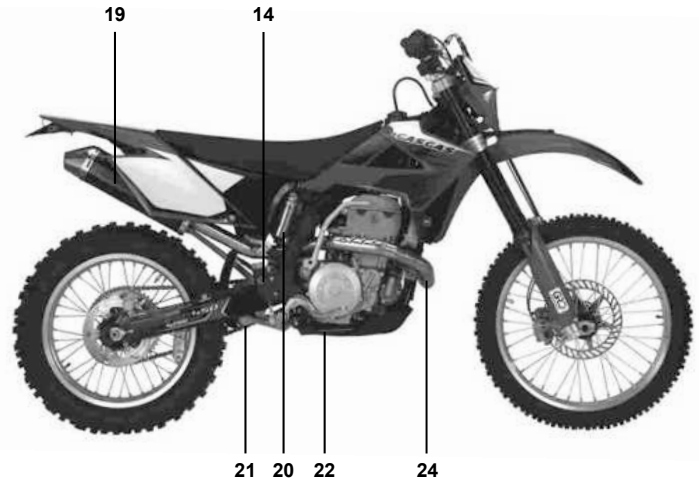
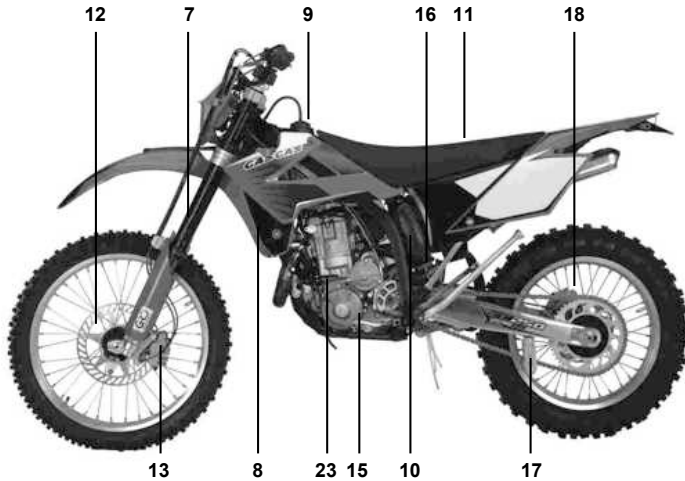
(Spécifications sujettes à modifications sans préavis, et possiblement pas applicables à tous les pays).

LOCALISATION DES COMPOSANTS**GAS GAS FSR 450**

- 1 - Poignée d'embrayage
- 2- Bouton de démarrage du moteur
- 3- Bouchon du réservoir d'essence
- 4- Réservoir du liquide de freins avant
- 5- Poignée du frein avant
- 6- Poignée des gaz

GAS GAS FSR SM 450

- 1 - Poignée d'embrayage
- 2- Bouton de démarrage du moteur
- 3- Bouchon du réservoir d'essence
- 4- Réservoir du liquide de freins avant
- 5- Poignée du frein avant
- 6- Poignée des gaz



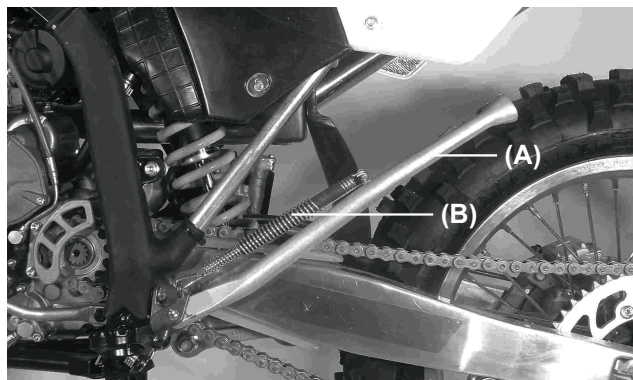
- 7- Suspension avant
- 8- Radiateur
- 9- Réservoir d'essence
- 10- Filtre à air
- 11- Siège
- 12- Disque de frein avant
- 13- Pince de frein avant
- 14- Réservoir du liquide de freins arrière
- 15- Pédale de changement de vitesses

- 16- Amortisseur arrière
- 17- Guide de chaîne
- 18- Chaîne
- 19- Silencieux
- 20- Réservoir de gaz de l'amortisseur arrière
- 21- Biellette et balancier de suspension
- 22- Pédale de frein arrière
- 23- Bouchon huile moteur
- 24- Courbe d'échappement

BÉQUILLE

Pour détacher la béquille (A), il faut décrocher le caoutchouc de sécurité (B) et ouvrir la béquille jusqu'à sa position verticale.

La béquille reviendra à sa position originale à l'aide du ressort (B).



(A). Béquille.
(B). Ressort.

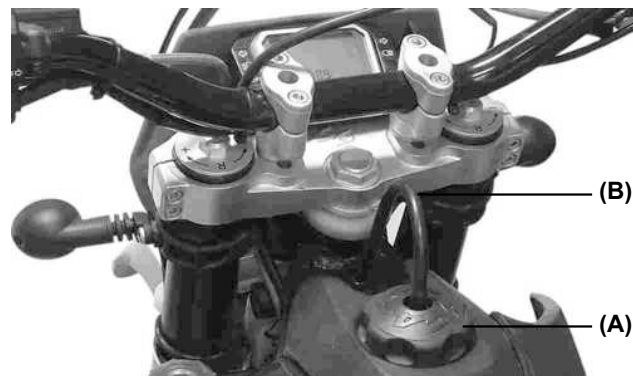
REMARQUE

Ne pas démarrer ni conduire la moto lorsque la béquille est dépliée. Il faut toujours accrocher le caoutchouc de sécurité pour conduire la moto.

ESSENCE

La GAS GAS FSR / SM FSR 450 a un moteur 4 temps qui fonctionne avec de l'essence sans plomb 98.

| |
|-----------------------|
| Capacité du réservoir |
| 7,2 L |



(A). Bouchon du réservoir.
(B). Tuyau de ventilation des vapeurs.

Pour ouvrir le bouchon du réservoir d'essence (A), détacher le tuyau de ventilation des vapeurs (B) de la barre du guidon et tourner le bouchon dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre.

Pour le fermer, placer le bouchon puis le tourner dans le sens horaire.

ESSENCE RECOMMANDÉE

Utiliser de l'essence sans plomb avec un indice d'octane égal ou supérieur à celui indiqué sur le tableau.

| MÉTHODE DE MESURE DE L'INDICE D'OCTANE | INDICE D'OCTANE MINIMAL |
|--|-------------------------|
| Antiknock Index (RON+MON)/2 | 90 |
| Research Octane No. (RON) | 98 |

REMARQUE

Si des détonations se produisent, essayez une marque d'essence différente ou de l'essence avec un indice d'octane supérieur.

AVERTISSEMENT

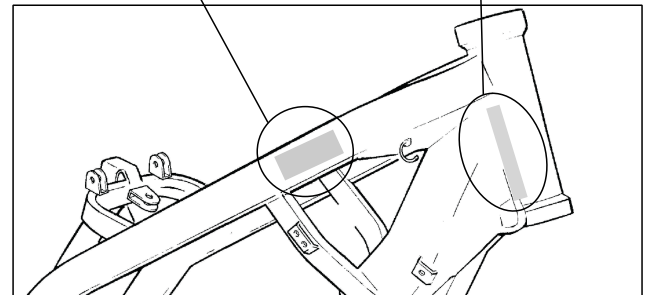
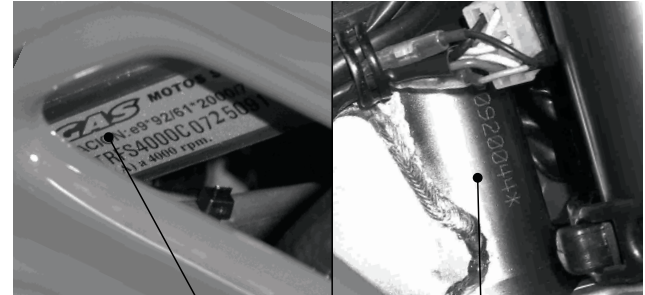
L'essence est extrêmement inflammable et peut être explosive dans certaines conditions. Arrêtez toujours le moteur et ne fumez pas. Veillez à ce que la zone soit ventilée et dépourvue de sources inflammables ou d'étincelles ; cela inclut toute application avec un foyer d'électricité.

NUMÉRO DE SÉRIE

Il est gravé sur la colonne de direction. Il indique le numéro de châssis avec lequel la moto est enregistrée.

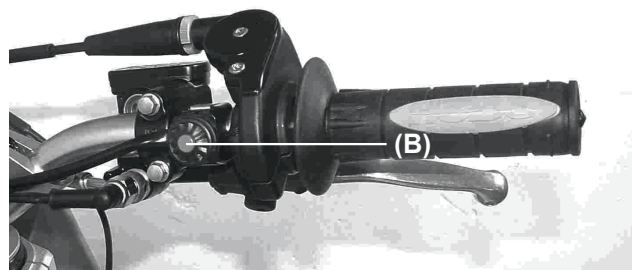
Plaque d'homologation

La moto porte sa plaque d'homologation correspondante sur laquelle figure le numéro de série, également imprimé sur la colonne de direction, dont les données doivent coïncider avec la documentation de la moto.



DÉMARRER LE MOTEUR

- Veillez à ce que la moto soit au point mort.
- Tourner la clé dans le sens horaire (position sur "ON" (A)) pour connecter les circuits électriques et pouvoir démarrer le moteur.



- Appuyez sur le bouton de démarrage électrique (B) sans actionner la poignée des gaz.

Arrêt du moteur

- Mettez la transmission au point mort.
- Après avoir accéléré légèrement, fermer complètement les gaz et tourner la clé de contact dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre.



- La clé restera tournée sur la gauche (D), position à laquelle tous les circuits électriques sont déconnectés. Le moteur ne démarrera pas.
- La clé pourra être retirée du contact.

REMARQUE

Démarrer le moteur lorsque la clé est tournée en position "ON", sinon la batterie pourrait perdre de la puissance.

DÉMARRAGE À FROID

La fonction de démarrage à froid facilite le démarrage du moteur lorsque celui-ci est froid. (Fonction de ralenti élevé à froid du système d'injection)

- Procéder au démarrage du moteur sans actionner la poignée des gaz. On observera que le moteur démarre à un certain régime.

Après quelques minutes, le moteur sera à une température correcte pour son utilisation. Le moteur atteindra une température optimale de fonctionnement dans un minimum de temps sans être malmené.

REMARQUE

- *Si le moteur est noyé, démarrez avec les gaz complètement ouverts.*
- *Il est possible de démarrer la moto avec une vitesse engagée en appuyant sur l'embrayage.*

CHANGEMENT DE VITESSES

La transmission compte 6 vitesses et le changement de vitesses est à retour ce qui signifie que pour passer de la première à la troisième, il faudra passer avant par la seconde, en rétrogradant et en passant les vitesses une par une.

Pour mettre la première depuis le point mort, il faut appuyer sur l'embrayage, appuyer sur la pédale de changement de vitesses, la relâcher, puis relâcher doucement l'embrayage .

ATTENTION

Lors du changement de vitesses, appuyez fermement sur la pédale de changement pour être sûr d'effectuer un changement positif. Un changement de vitesses incomplet peut faire sauter la transmission à une autre vitesse et abîmer le moteur.

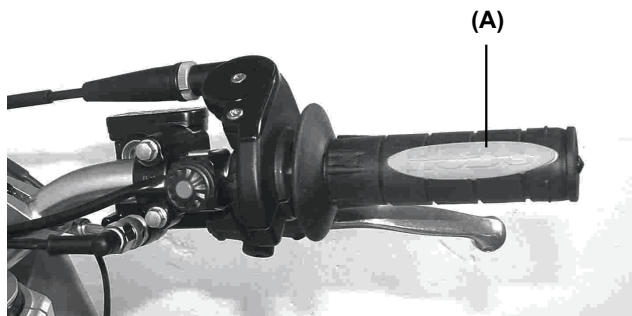


(B) Pédale de changement de vitesses.

ARRÊT DE LA MOTO

Pour une meilleure décélération, lâchez les gaz (A) et actionnez les freins avant et arrière. Débrayez et la moto s'arrêtera. L'usage séparé du frein avant ou arrière peut être avantageux dans certaines conditions.

Rétrogradez progressivement à mesure que vous perdez de l'accélération pour assurer une réponse correcte du moteur lorsque vous souhaitez accélérer.



RODAGE

Pour obtenir un fonctionnement optimal du moteur et de la transmission, il faut les traiter avec douceur et effectuer un rodage préalable. Durant la première heure ou les premiers 100 km d'utilisation, faire tourner le moteur à basse vitesse et bas régime.

REMARQUE

Une vitesse réduite durant la période de rodage peut encrasser la bougie en créant des saletés. Si l'inspection de la bougie confirme cela, remplacer la bougie standard par une bougie de degré thermique supérieur durant la période de rodage.

Rodage en suivant les étapes :

1. Démarrer le moteur et attendre qu'il chauffe.
2. L'arrêter puis attendre qu'il refroidisse complètement.
3. Démarrer le moteur puis rouler pendant 10 minutes à vitesse modérée. **NE JAMAIS ACCÉLÉRER AU MAXIMUM.**
4. Arrêter et laisser refroidir totalement. Vérifier et ajuster la chaîne, les rayons et effectuer une inspection générale.
5. Démarrer le moteur puis rouler pendant 20 minutes à vitesse modérée. **NE JAMAIS ACCÉLÉRER AU MAXIMUM.**
6. Arrêter et laisser refroidir totalement. Vérifier et ajuster (4).
7. Monter les parties inspectées.
8. Remplir totalement le radiateur avec le liquide de refroidissement. Avant de démarrer la moto, purger l'air du système de refroidissement.
9. Démarrer la moto et rouler 30 minutes à vitesse modérée.
10. Arrêter et laisser refroidir totalement. Vérifier et ajuster (4).
11. Après avoir réalisé correctement le rodage, la moto est prête à rouler régulièrement.

ATTENTION

Cependant, une simple accélération imprudente peut provoquer des problèmes de moteur. Faites attention et utilisez les habiletés et les techniques nécessaires pour la conduite de la moto.

REMARQUE

Après le rodage, installer une bougie standard neuve.

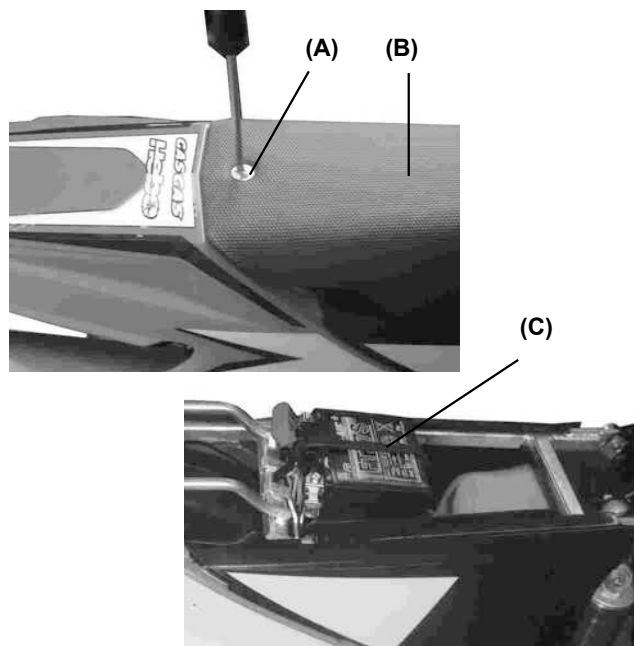
| TABLEAU DE MAINTENANCE | | | |
|--|--|---------------------------------|---------------------------------|
| Article | Durant les 5 premières heures | Période Toutes les 30 heures | Période Toutes les 60 heures |
| Filtre à air | À vérifier après chaque utilisation de la moto et si nécessaire | | |
| *Vis du silencieux et raccords du silencieux | T | T | T |
| *Tolérance des soupapes | I | - | I |
| Bougie | - | I | R |
| Tuyaux de la pompe à injection | I | I | I |
| | *Réviser tous les 4 ans | | |
| Huile moteur et huile du filtre | R | R | R |
| *Tuyaux d'huile du moteur | I | I | I |
| Liquide de refroidissement | - | I | I |
| | Réviser tous les 2 ans | | |
| Tuyaux du radiateur | I | I | I |
| Embrayage | I | I | I |
| Chaîne | Nettoyer, lubrifier et inspecter après chaque utilisation de la moto | | |
| *Freins | I | I | I |
| Tuyaux de freins | I | I | I |
| | *Réviser tous les 4 ans | | |
| Liquide de freins | I | I | I |
| | *Réviser tous les 2 ans | | |
| Pneumatiques | Vérifier la pression des pneus et les dommages possibles après chaque utilisation de la moto | | |
| *Jeu de direction | I | - | I |
| *Fourche avant | I | - | I |
| *Suspension arrière | I | - | I |
| *Vis et écrous du châssis | T | T | T |

REMARQUE : I = Inspection : vérifier et nettoyer, ajuster, remplacer ou lubrifier si nécessaire ; R = Remplacer, T = Serrer, C = Nettoyage

BATTERIE

Cette batterie est fermée et il n'est pas nécessaire d'en vérifier le niveau de liquide. Il est recommandé de vérifier régulièrement la charge de la batterie.

Pour retirer la batterie, suivre le processus suivant :



1. Retirer le tournevis (A) et retirer le siège (B).
2. Décrocher le caoutchouc (C).

3. Déconnecter les bornes en veillant à ce qu'elles n'entrent pas en contact avec des parties métalliques, puis retirer la batterie.

AVERTISSEMENT

Le gaz hydrogène produit par la batterie peut exploser s'il est exposé à des flammes ou des étincelles. Veillez à ce que la zone soit ventilée et dépourvue de sources inflammables.

Les instructions pour mettre en service la batterie sont les suivantes :

1. Vérifier la tension de la batterie avec le circuit ouvert.
2. Si la tension de la batterie est inférieure à 12,60 V ou si la période de mise au garage dépasse 6 mois, la batterie doit être rechargée conformément aux modalités décrites dans le chapitre 3.

Si la tension dépasse 12,60 V, la batterie peut être installée dans le véhicule sans réaliser aucune charge de remise en état.

- 3.1. Modalité de charge de tension constante.
 - Tension constante = 14,40 - 14,70 V
 - Courant initial de charge = 0,1 - 0,5 Cn
 - Duré de la charge = 6 heures minimum / 24 heures maximum.
- 3.2. Modalité de charge de courant ou de puissance constante.
 - Courant de charge maximum = 0,1 Cn

- Durée recommandée de la charge = 5 - 8 heures.

- Le produit (courant de charge) x (durée de la charge) doit être compris dans la plage : 0,5 - 0,8 Cn.

Remarque

Si vous utilisez des modalités de charge différentes de celles établies, il ne faut en aucun cas dépasser les courants maximums admis ni une durée de la charge de 24 heures.

ATTENTION

Le dépassement du standard de charge peut raccourcir le cycle de vie de la batterie.
Il ne faut jamais dépasser le standard de charge.

ATTENTION

L'inversement des pôles de la batterie peut provoquer des problèmes de charge et endommager le système de celle-ci.
La borne rouge est la borne positive (+) et la borne noire la borne négative (-).

SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Tuyau du radiateur

Vérifier que les tuyaux du radiateur ne sont ni coupés ni détériorés et que les éventuels raccords ne fuient pas.

Radiateur

Vérifier que les ailettes du radiateur ne sont pas obstruées (par des insectes ou de la boue). Nettoyer les obstructions avec un jet d'eau à basse pression.

ATTENTION

En utilisant de l'eau à haute pression, vous pouvez abîmer les ailettes du radiateur et diminuer leur efficacité.
Ne pas obstruer ni dévier l'entrée d'air du radiateur par l'installation d'accessoires non autorisés. Des perturbations au niveau du radiateur peuvent surchauffer et abîmer le moteur.

Liquide de refroidissement

Il absorbe la chaleur excessive du moteur et la transfère à l'air par l'intermédiaire du radiateur. Si le niveau du liquide diminue, le moteur surchauffe et peut être gravement endommagé. Vérifiez le niveau du liquide tous les jours avant de prendre la moto. Ajoutez du liquide si le niveau est bas.

AVERTISSEMENT

Pour éviter de vous brûler, ne retirez pas le bouchon du radiateur et n'essayez pas de vidanger le liquide lorsque le moteur est encore chaud. Attendez qu'il refroidisse.

Informations sur le liquide antigel

Pour protéger les parties d'aluminium du système de refroidissement (moteur et radiateur) de l'oxydation et de la corrosion, utiliser des inhibiteurs chimiques dans la base du liquide de refroidissement. Si vous n'utilisez pas de liquide anti-corrosif, le radiateur s'oxydera au fil du temps. Cela obstruera les tuyaux de refroidissement.

ATTENTION

L'usage de solutions liquides incorrectes peut endommager le moteur et le système de refroidissement.

Utiliser du liquide de refroidissement avec un anticorrosif spécifique pour moteurs en aluminium et radiateurs conformément aux instructions du fabricant.

AVERTISSEMENT

Les liquides chimiques sont nocifs pour le corps humain. Respectez les instructions du fabricant.

ATTENTION

Il faut utiliser de l'eau distillée avec anticorrosif et antigel dans le système de refroidissement.

Si vous utilisez de l'eau courante dans le système, les tuyaux du liquide de refroidissement peuvent se boucher.

Si la température extérieure baisse au point de geler l'eau, le système de refroidissement sera protégé.

Utiliser un type d'antigel permanent (eau distillée et glycol d'éthylène anticorrosif pour moteurs en aluminium et radiateurs) dans le système de refroidissement.

Pour le mélange de liquide de refroidissement dans des conditions extrêmes, choisissez une proportion pour basses températures.

Niveau du liquide de refroidissement

- Mettre la moto en position d'utilisation.
- Retirer le bouchon du radiateur en 2 temps. Dévisser d'abord le bouchon dans le sens inverse à celui des aiguilles d'une montre puis attendre quelques secondes. Ensuite, appuyez sur le bouchon puis tournez-le dans la même direction pour le retirer.



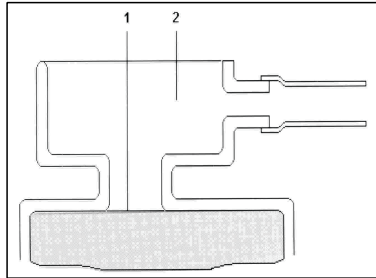
(A). Bouchon du radiateur.

ATTENTION

Les types d'antigel permanents ont des propriétés anticorrosives. S'il est trop dilué, il perd ses propriétés antigel et anticorrosives. Il doit être dilué conformément aux instructions du fabricant.-

REMARQUE

Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.



(1). Niveau du liquide.
(2). Ouverture de remplissage.

Si le niveau de liquide est bas, ajoutez la quantité nécessaire par l'ouverture de remplissage.

Liquide recommandé

Antigel de type permanent (eau distillée et éthylène glycol), plus un anticorrosif pour moteurs et radiateurs en aluminium.

REMARQUE

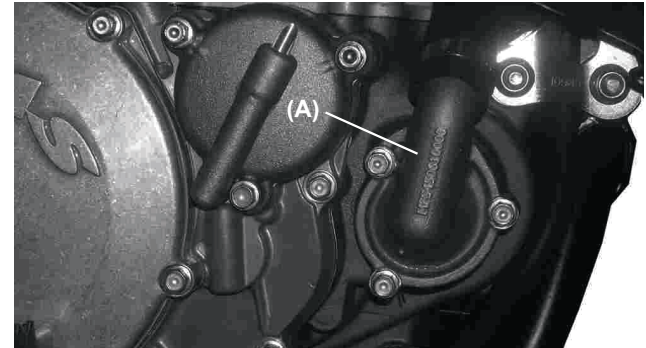
Initialement, lors du montage en usine, c'est un antigel de type permanent qui est utilisé. Il est de couleur verte, il contient 50 % de glycol d'éthylène et il gèle à -35°C.

Quantité totale

Mélange antigel et eau distillée 1:1 (eau distillée 50%, antigel 50%).

Vidange du liquide de refroidissement.

- Il doit être vidangé régulièrement pour une meilleure durée de vie du moteur.
- Attendre que le moteur refroidisse complètement.
- Mettre la moto en position d'utilisation.
- Retirer le bouchon du radiateur.
- Mettre un récipient sous le cache de la pompe à eau et retirer le liquide du radiateur et du moteur en dévissant la vis de vidange. Nettoyer immédiatement le liquide qui coule sur le châssis, le moteur ou les roues.



(A). Cache de la pompe à eau.

AVERTISSEMENT

Si du liquide coule sur les pneumatiques, cela les rend plus glissants et peut provoquer un accident.

- Examiner le liquide usagé. Si vous observez des tâches blanches dans le liquide, cela signifie que les pièces d'aluminium du système de refroidissement sont corrodées. Si le liquide est marron, les pièces en acier ou en fer du système sont oxydées. Dans les deux cas, nettoyez le système.

- Vérifier les dommages, les pertes ou les problèmes de joints du système de refroidissement.

- Mettre les vis du cache de la pompe à eau en respectant les mesures indiquées dans le tableau. Remplacer les joints par des neufs.

| |
|--|
| <p>Serrez les vis : Vis de la pompe à eau : 9 Nm.</p> |
|--|

- Remplir le radiateur jusqu'au bord puis mettre le bouchon.

- Vérifier s'il y a des fuites dans le système de refroidissement.

- Démarrer le moteur, le chauffer puis l'arrêter.

- Vérifier le niveau du liquide de refroidissement lorsque le moteur se refroidit. Ajouter du liquide jusqu'au bouchon.

BOUGIE

La bougie standard est celle indiquée dans le tableau et elle doit être serrée à 11 Nm.

Bougie standard

| |
|---|
| <p>Séparation des électrodes : 0,7-0,8 mm.</p> |
|---|

La bougie doit être retirée régulièrement afin de vérifier la distance entre les électrodes. Si la bougie contient de l'huile ou de la matière brûlée, nettoyez-la avec un jet d'eau. Après avoir nettoyé les particules abrasives, la bougie doit être nettoyée avec une brosse métallique

ou une brosse similaire. Mesurer la distance entre les électrodes avec un calibre et l'ajuster si elle n'est pas correcte en courbant l'électrode extérieure. Si les électrodes de la bougie sont oxydées, abîmées ou si l'isolation est cassée, remplacer la bougie.

REMARQUE

Vérifier toutes les 30 heures, remplacer toutes les 60 heures.

Pour trouver la température correcte à laquelle la bougie doit fonctionner, retirez-la et examinez l'isolateur en céramique autour de l'électrode. Si la céramique est marron clair, la température de la bougie convient à celle du moteur. Si la céramique est blanche, la bougie doit être remplacée par une bougie froide. Si elle est noire, il faut la remplacer par une bougie plus chaude.

REMARQUE

Si le rendement du moteur baisse, remplacer la bougie pour récupérer un rendement correct.

Entretien de la bougie

| COMMENTAIRES |
|--|
| Remplacer la bougie standard si elle est mouillée |
| Remplacer la bougie standard si elle a une apparence cristallisée ou une couleur blanche |

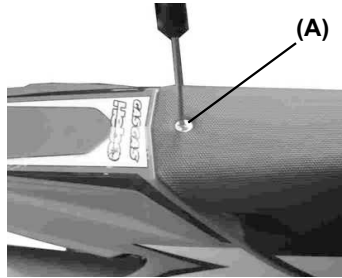
ATTENTION

Si la bougie est mal montée ou si son degré thermique est incorrect, cela peut endommager gravement le moteur et ces dommages ne sont pas couverts par la garantie.

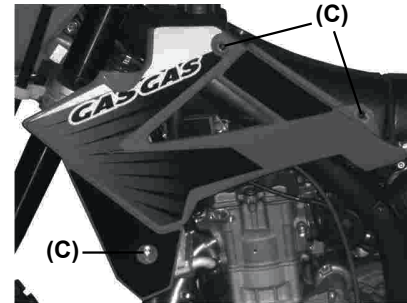
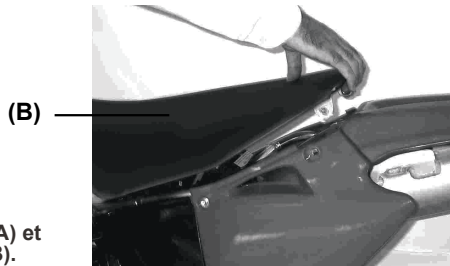
Utiliser toujours les bougies recommandées par la marque. Consulter les concessionnaires ou un mécanicien qualifié pour savoir quelle bougie convient le mieux à votre moto.

Retrait de la bougie

Pour retirer la bougie, suivre les étapes suivantes :

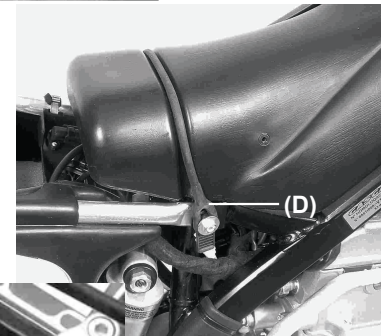


1. Retirer la vis (A) et retirer le siège (B).

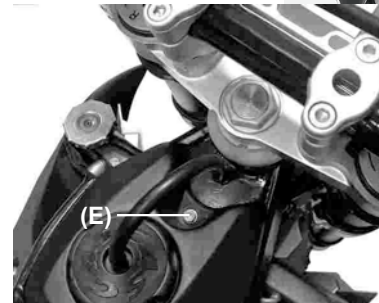


2. Retirer les vis (C) (droite et gauche).

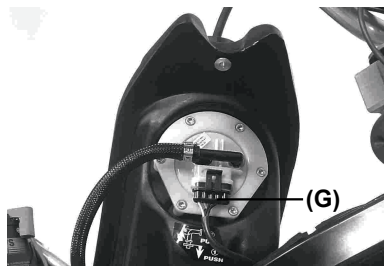
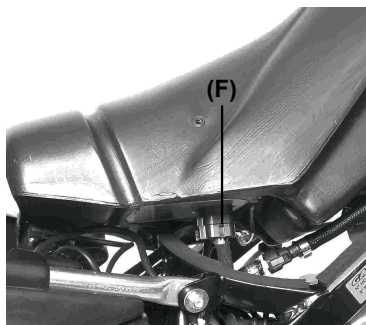
3. Retirer le caoutchouc de fixation du réservoir (D).



4. Retirer la vis de fixation du réservoir (E).



5. Déposer les connecteurs de la centrale (F).



6. Déposer le connecteur (G) de la pompe à carburant et séparer d'un côté le réservoir.



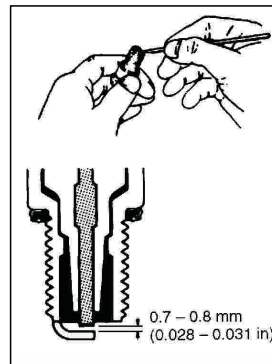
7. Retirer le bouchon de la bougie.

REMARQUE

*Pour utiliser correctement la bougie, celle-ci est protégée par un capuchon.
Conserver ce capuchon propre et sec.*

AVERTISSEMENT

De l'essence peut couler lors de la dépose des tuyaux de la pompe à injection et provoquer un incendie.
Arrêter le moteur avant de retirer le réservoir. Ne pas produire de flammes ou d'étincelles près du bouchon d'essence. Ne pas fumer.



9. Retirer la bougie et nettoyer la matière brûlée déposée sur celle-ci avec un petit poinçon ou une brosse métallique. Ajuster le jeu entre les électrodes de la bougie à 0,7 - 0,8 mm. (0,028 - 0,031 pouces). Avant de retirer la matière brûlée, vérifier la couleur de celle-ci car elle permet de savoir si la bougie standard est idéale pour l'usage qui est fait de la moto.

FILTRE À AIR

Un filtre à air obstrué restreint l'entrée d'air dans le moteur, augmente la consommation d'essence et réduit la puissance du moteur et provoque des défaillances de la bougie.

AVERTISSEMENT

Un filtre à air obstrué permet la pénétration de saletés dans l'injecteur et maintient les gaz ouverts ce qui peut provoquer un accident.

ATTENTION

Un filtre à air obstrué permet l'entrée de saletés dans le moteur ce qui provoque une usure excessive de celui-ci et l'abîme.

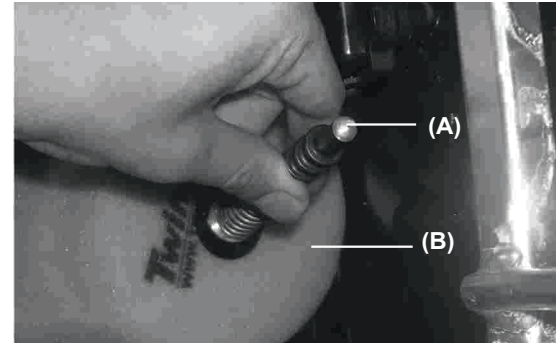
Il faut le vérifier sans faute avant et après chaque course ou utilisation. Le nettoyer si nécessaire.

Nettoyage du filtre

AVERTISSEMENT

Nettoyer le filtre dans une zone ventilée et veillez à ce qu'il n'y ait pas d'étincelles ni de flammes près du lieu de travail (y compris un foyer d'électricité puissant). Ne pas utiliser d'essence pour nettoyer le filtre car cela pourrait produire une explosion.

- Retirer le siège.
- Retirer la fixation (A) et séparer le filtre (B).

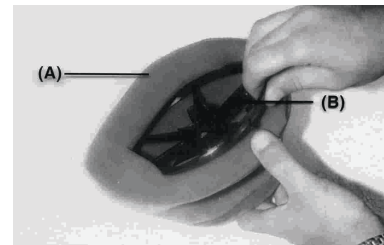


- Mettre un chiffon qui ne s'effiloche pas dans la tubulure d'admission pour éviter l'entrée de saletés.

ATTENTION

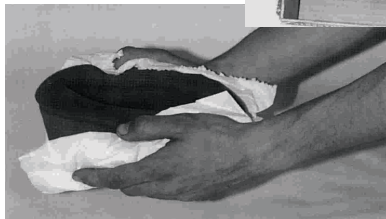
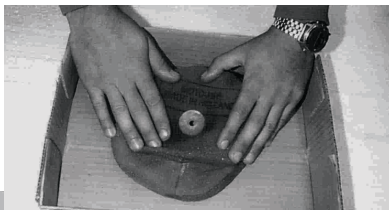
Ne pas tourner le filtre car il peut facilement s'abîmer ou être rayé.

- Nettoyer l'intérieur du boîtier du filtre avec un chiffon humide.



- Retirer la cage (B) du filtre à air (A).

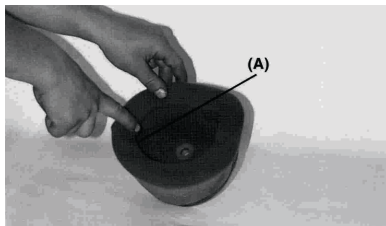
- Nettoyer le filtre dans un bain de liquide à nettoyer les filtres en utilisant une brosse douce.



- Le presser puis le sécher avec un chiffon propre. Ne pas retoucher le filtre ni le ventiler car il peut s'abîmer.

- Vérifier si le filtre a souffert des égratignures, des durcissements, des contractions, etc. S'il est endommagé, remplacez-le car sinon des saletés pénétreront dans le corps papillon.

- Graisser tous les raccords et les vis du filtre à air et des entrées.

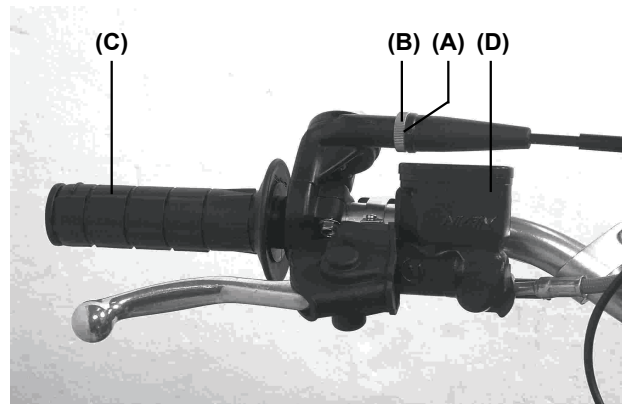


- Installer le filtre dans son boîtier et couvrir la lèvre du filtre (A) avec une épaisse couche de graisse pour assurer la fermeture et éviter l'entrée de saletés.

- Installer le filtre à air sur la moto et veiller à ce qu'il soit correctement monté.

CÂBLE ACCÉLÉRATEUR

- Vérifier que la commande de l'accélérateur tourne doucement.
- Vérifier que la commande de l'accélérateur a un jeu de 2-3 mm.
- Si le jeu est incorrect, desserrez l'écrou de blocage à l'extrémité du câble de l'accélérateur, puis tournez et ajustez pour obtenir le jeu optimal.
- Serrez à nouveau l'écrou de blocage.



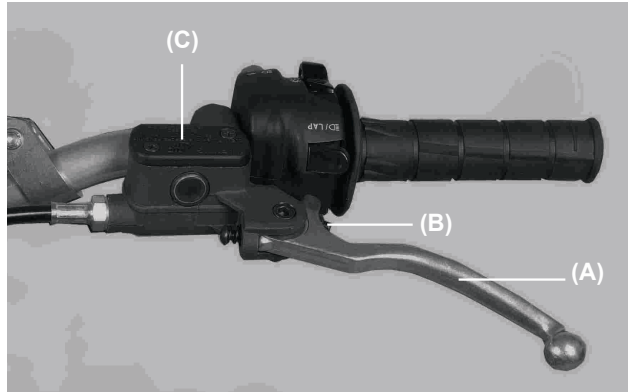
- (A). Ajusteur.
- (B). Écrou de blocage.
- (C). Poignée des gaz.
- (D). Réservoir de liquide de frein.

- Si le jeu libre ne peut pas être réglé en ajustant le câble, retirer le protecteur du câble du corps du papillon, l'ajuster avec un tendeur à l'extrémité du câble, serrer l'écrou de blocage et réinstaller le protecteur.

EMBAYAGE

Le jeu de la poignée d'embrayage doit être de 2-3 mm. Le jeu augmente avec l'usure du plateau d'embrayage et nécessite d'être ajusté.

Lorsqu'il y a trop de jeu, il faut d'abord l'ajuster au niveau de la poignée d'embrayage. Serrer la vis de réglage pour obtenir le jeu optimal.



- (A). Poignée d'embrayage.
- (B). Poussoir du piston de la pompe d'embrayage.
- (C). Réservoir du liquide hydraulique.

Si le réglage de la poignée d'embrayage est arrivé en butée, il faudra ajuster le jeu à l'aide du poussoir du piston de la pompe d'embrayage.

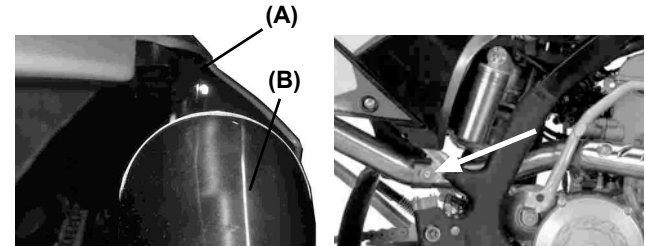
SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Le tuyau d'échappement et le silencieux réduisent le bruit et éloignent les gaz du pilote.

Si le tuyau d'échappement est endommagé, oxydé, bosselé ou fendu, le remplacer par un neuf. Remplacer la fibre du silencieux si le bruit commence à être trop important ou diminue le rendement du moteur.

Remplacement du silencieux

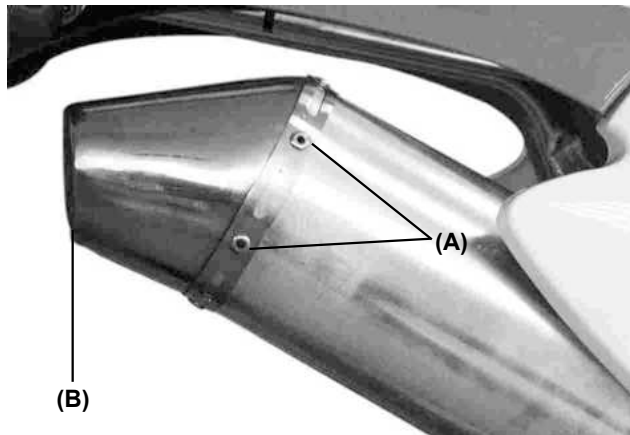
- Desserrer la bride du tuyau d'échappement.



- (A). Silencieux.
- (B). Vis de fixation du silencieux.
- (C). Bride.

Remplacement de la fibre du silencieux

- Retirer les rivets du cache en les perçant (A).
- Retirer le cache du silencieux (B).
- Retirer l'intérieur du silencieux.
- Remplacer la fibre du silencieux en l'enroulant au tuyau intérieur.
- Remonter l'ensemble.



(A). Rivets.
(B). Cache.

GUIDE DE CHAÎNE

Il doit être vérifié, ajusté et lubrifié conformément à l'entretien périodique pour éviter une usure excessive. Si la chaîne est usée ou mal ajustée (trop serrée ou trop lâche), elle peut sauter ou se rompre.

AVERTISSEMENT

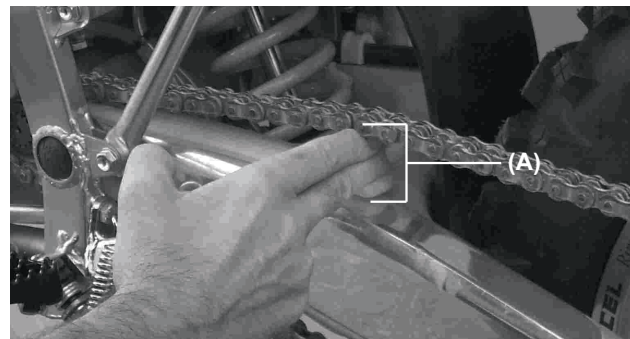
Une chaîne qui saute ou qui se rompt peut s'accrocher dans le moteur ou dans la roue arrière en endommageant la moto et en la rendant incontrôlable.

Inspection de la tension

L'espace entre la chaîne et le bras du basculeur à la hauteur du patin de la chaîne doit être de 30 - 50 mm. Tournez la roue arrière pour trouver l'endroit où la chaîne est la plus tendue. Ajuster la chaîne si elle est trop ou pas assez tendue.

REMARQUE

Dans des conditions avec de la boue ou de l'humidité, de la boue se met entre les maillons de la chaîne en la rendant trop tendue ce qui peut la casser. Pour éviter cela, ajuster la chaîne avec un espace de 30 - 50 mm entre la chaîne et le bras du basculeur.

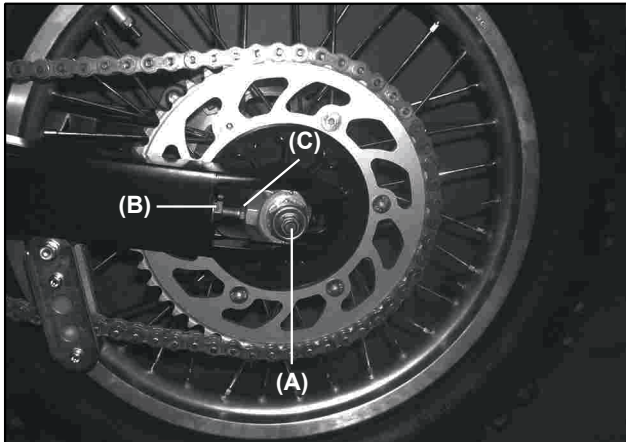


(A). 30 - 50 mm.

Lors de la vérification de la tension, faire tourner la roue arrière pour vérifier s'il y a des maillons abîmés, des attaches perdues, des dents inégales ou des dents abîmées.

Ajuster la tension

- Desserrer l'écrou de l'essieu arrière.
- Tourner les écrous des ajusteurs de la chaîne jusqu'à ce qu'il reste 30 - 50 mm d'espace entre la chaîne et le basculeur. Pour maintenir la chaîne et la roue alignées, l'ajusteur gauche de la chaîne doit être aligné avec l'ajusteur droit.



(A). Essieu arrière.
 (B). Écrou d'ajustage.
 (C). Ajusteur de chaîne.

REMARQUE

L'alignement de la roue peut être effectué avec la méthode de la corde.

AVERTISSEMENT

Le non-alignement de la roue peut provoquer une usure anormale et une conduite dangereuse.

- Serrer les écrous d'ajustement de la chaîne.
- Serrer l'écrou de l'essieu arrière à 98 Nm.
- Tourner la roue et mesurer à nouveau la position la plus tendue puis ajuster à nouveau si nécessaire.

AVERTISSEMENT

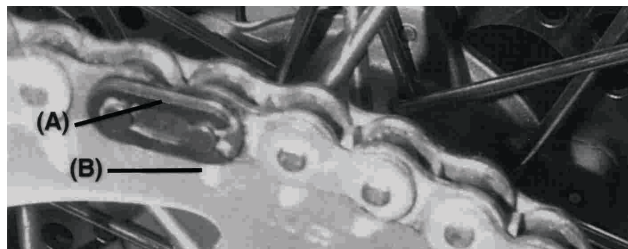
Si l'écrou de l'essieu arrière n'est pas suffisamment serré, cela peut être dangereux.

Chaîne, guide de chaîne, patin de chaîne, et dents de la couronne arrière.

Lorsque la chaîne est usée au point de mesurer 2 % de plus que lorsqu'elle était neuve, il vaut mieux la remplacer. Lorsque la chaîne est remplacée, vérifier le pignon de sortie du moteur et les dents de la couronne arrière et les remplacer si nécessaire. Des dents usées entraînent une usure très rapide de la chaîne.

REMARQUE

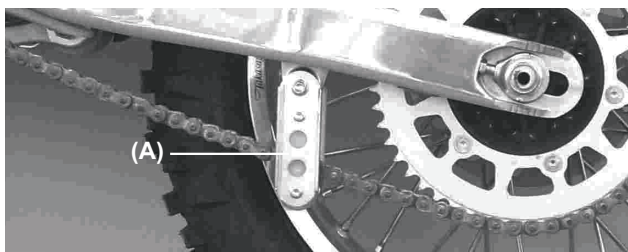
Pour une résistance et une sécurité maximales, il faut remplacer le matériel usé par des pièces de rechange originales. Pour réduire le risque de détachement de l'attache principale, celle-ci doit être installée avec la partie fermée du "U" dans la direction de la rotation de la chaîne.



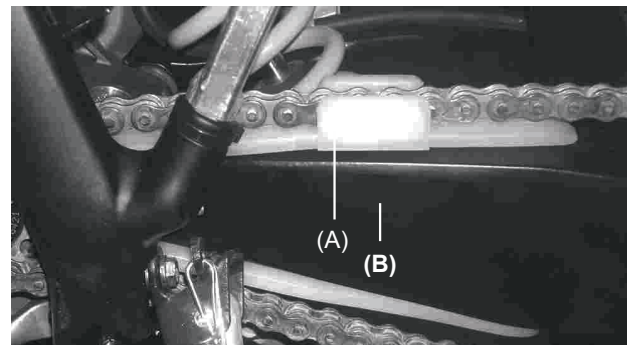
(A). Attache rapide.
(B). Direction de la rotation de la chaîne.

Usure du guide de chaîne.

Vérifier visuellement le guide de la chaîne (A) et le remplacer si son usure est excessive.

**Patin de guide de chaîne**

Vérifier visuellement les parties supérieure et inférieure du patin de la chaîne sur le bras du basculeur. Si elles sont usées ou endommagées, remplacez le patin.



(A). Patin de guide de chaîne.
(B). Bras basculeur.

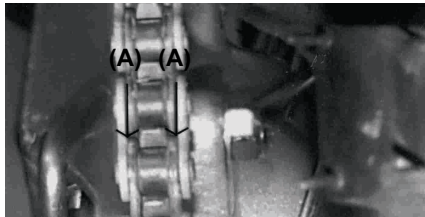
Usure des dents du pignon et de la couronne.

Vérifier visuellement les dents du pignon et de la couronne. Si elles sont usées ou endommagées, remplacez le pignon ou la couronne.

Lubrification

Il est nécessaire de lubrifier la chaîne après avoir conduit sous la pluie ou dans la boue, ou chaque fois qu'elle semble sèche. Il est préférable d'utiliser une huile visqueuse plutôt qu'une huile légère car elle restera plus longtemps sur la chaîne et la lubrification sera meilleure.

Mettre de l'huile sur les côtés des maillons pour qu'elle y pénètre mieux. Sécher tous les restes d'huile.

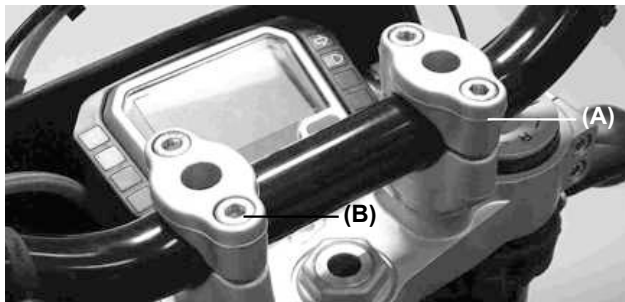


(A). Mettre de l'huile.

GUIDON

Pour s'adapter à différentes formes de conduite, la position du guidon peut varier en l'inclinant vers l'avant ou vers l'arrière.

Ajuster la position du guidon



Desserrer les vis **(B)** du collier du guidon **(A)** et placer le guidon dans la position souhaitée.

Serrer les vis, d'abord les vis avant puis les vis arrière à 25 Nm. Si le guidon est correctement installé, il doit rester un espace minimum devant et derrière après son serrage **(A)**.

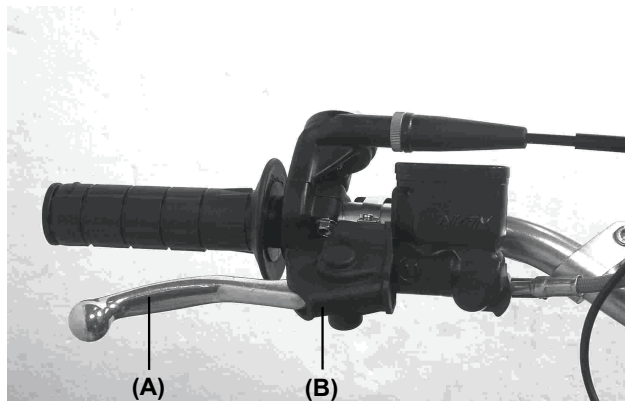


FREINS

Le disque usé est automatiquement compensé et n'a pas d'effets sur la poignée de frein ni sur la pédale. Il faut donc juste effectuer des réglages du jeu de la poignée de frein, de la position de la pédale de frein et de son jeu.

Jeu de la poignée de frein avant

Réglez la poignée de frein selon votre commodité. Pour ce faire, desserrez l'écrou situé sous le protecteur en caoutchouc (B). Serrez bien après l'avoir ajustée. Vérifiez que le frein répond correctement.

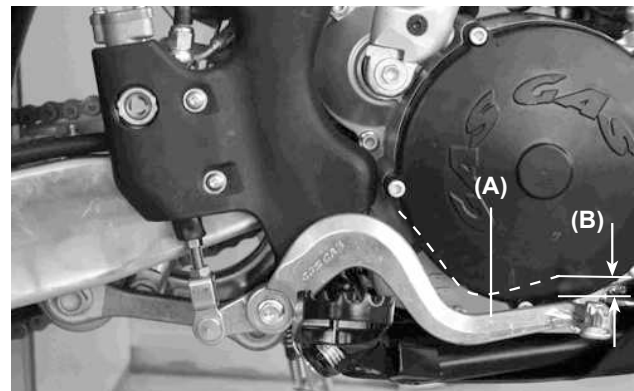


(A). Poignée de frein.
(B). Protecteur en caoutchouc.

Pédale de frein arrière

Lorsque la pédale de frein est en position de repos, il doit y avoir un jeu de 10 mm. Si ce n'est pas le cas, il faudra l'ajuster. Vérifier le frein pour qu'il réponde correctement et qu'il n'y ait pas de frottements.

Pour ajuster le jeu de la pédale, desserrer l'écrou de blocage, tourner la vis et bien serrer l'écrou de blocage.



(A). Pédale de frein.
(B). 10 mm de jeu.

AVERTISSEMENT

Si le toucher de la pédale de frein est spongieux lorsqu'elle est actionnée, cela peut être dû à de l'air dans la pompe ou signifier que la pédale est défectueuse. Comme il est dangereux de conduire dans ces conditions, vérifiez immédiatement les freins.

Liquide de frein

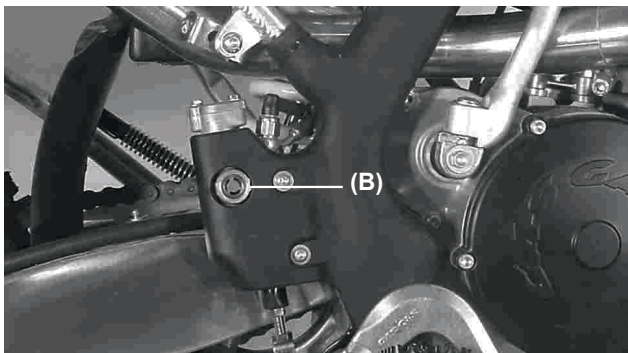
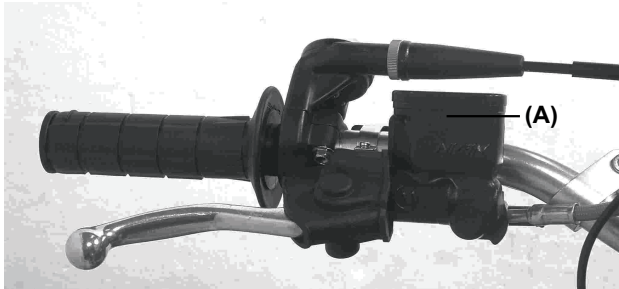
Vérifiez le liquide de frein et vidangez-le régulièrement. Il peut également être vidangé s'il est pollué par de l'eau ou des saletés.

Liquide recommandé

Utilisez D.O.T 3 ou D.O.T 4

Contrôle du niveau de liquide de frein

Les réservoirs de liquide avant (A) et arrière (B) doivent être remplis à moitié. S'il en manque, faire l'appoint.



ATTENTION

Ne pas déverser de liquide de frein sur les surfaces peintes. Ne pas utiliser de liquide d'un récipient qui a été laissé ouvert ou inutilisé pendant une longue période. Vérifier qu'il n'y a pas de fuites de liquide par les joints. Vérifier si la durite de frein est endommagée.

AVERTISSEMENT

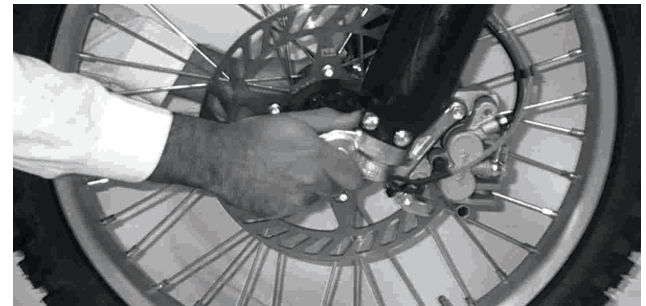
Ne pas mélanger deux marques de liquide. Vidanger le contenu des réservoirs si vous ne disposez pas de la même marque de liquide au moment de les remplir.

Contrôle de l'usure des freins

Si l'épaisseur des plaquettes de frein du disque avant ou arrière est inférieure à 1 mm, il faudra les remplacer conjointement. Adressez-vous pour cela à un distributeur officiel de GAS GAS.

DIRECTION

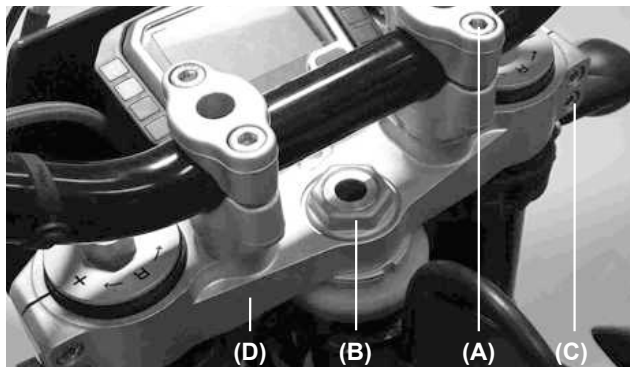
Il faut toujours maintenir la direction ajustée pour que le guidon tourne librement mais sans jeu.



Pour vérifier le réglage de la direction, lever la moto du sol en utilisant un support sous le châssis. Bouger doucement le guidon de chaque côté ; s'il continue à bouger tout seul lorsque vous le relâchez, cela signifie qu'il n'est pas suffisamment serré. Penchez-vous devant la moto, attrapez la partie la plus basse de la fourche avant (au niveau de l'axe), poussez et tirez sur la fourche (comme indiqué sur l'image précédente) ; s'il y a du jeu, cela signifie que la direction est trop lâche.

S'il faut ajuster la direction

- Stabiliser la moto.
- Maintenir la roue avant levée du sol.
- Retirer le guidon en desserrant les vis des colliers du guidon **(A)**.



- Desserrer l'écrou de l'axe de la direction **(B)**.
- Desserrer les vis de la platine supérieure de la suspension et la démonter **(C)**.
- Tourner l'écrou de réglage de la direction avec la clé spéciale pour obtenir un ajustement approprié.

- Installer une platine supérieure de suspension **(D)**
- Serrer l'écrou de l'axe de direction **(B)**, les rondelles et les vis sur la fourche avant à la mesure appropriée.

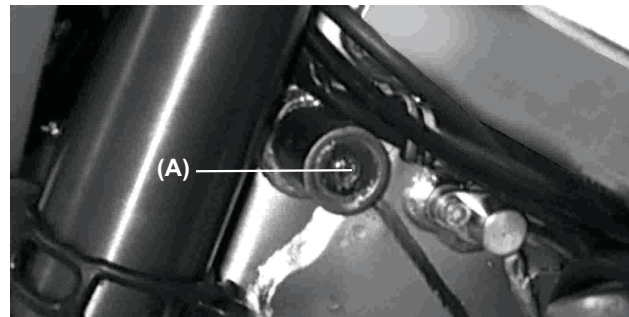
Écrou de direction : 44 Nm (4,5 Kgm)
Vis de platine de suspension : 22 Nm (2,25 Kgm)

- Vérifier à nouveau la direction et réajuster si nécessaire.
- Remonter les parties démontées.

BLOCAGE DE DIRECTION

Comme son nom l'indique, il nous permettra de bloquer le guidon. Il est situé sur la colonne de direction.

Il faut tourner le guidon complètement sur la droite, puis introduire la clé, tourner le guidon vers la gauche, appuyer, tourner vers la droite et retirer la clé.



(A). Blocage de la direction.

ATTENTION

Ne jamais laisser la clé sur la serrure. Si vous tournez la direction sur la gauche alors que la clé se trouve dans la serrure, cette dernière pourrait être très abîmée.

FOURCHE AVANT

La fourche avant doit s'ajuster au poids du pilote et aux conditions du terrain. Les réglages devront être effectués en 5 points :

- Pression d'air : Elle influe sur la course de la fourche. La pression d'air augmente lorsque la fourche chauffe, c'est-à-dire, à mesure que le temps d'utilisation augmente. Nous ne recommandons pas l'utilisation de pression d'air car la suspension est étudiée pour travailler sans pression.

- Ajuster l'extension et la compression : Ce réglage influe sur la rapidité du rebond. L'ajusteur du rebond de la fourche compte 18 positions. La position serrée est complètement dure. La position 12 depuis la fermeture est la position standard et la position 18 depuis la fermeture est la position la plus douce.

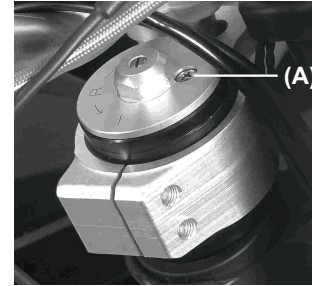
- Ajuster le niveau d'huile : L'effet d'un niveau d'huile supérieur ou inférieur se note uniquement dans les derniers 100 mm de la course de la fourche. Plus il y a d'huile, plus la fourche rebondira rapidement. Moins il y a d'huile, plus la fourche rebondira lentement.

- Ressort de fourche : Il existe des ressorts optionnels plus doux ou plus durs que le standard $K = 4.5$.

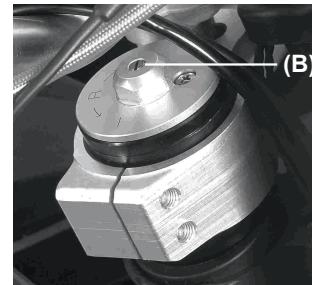
Pression d'air

L'air standard pour les fourches est de l'air atmosphérique. La pression d'air augmente à mesure que la fourche chauffe, l'action de la fourche devient donc plus dure.

- Stabiliser la moto en utilisant un support sous le châssis.
- Mettre quelque chose sous le moteur pour que la roue avant ne touche pas le sol.
- Retirer la vis de purge de la partie supérieure de la fourche avant pour permettre à l'air de sortir.

**(A). Vis de purge.****Ajuster l'extension**

- Pour ajuster le rebond, tournez avec un tournevis la commande de réglage (B) de la partie supérieure de la fourche avant.
- Ajuster le rebond selon vos préférences dans des conditions déterminées.

**(B). Commande de l'ajusteur.**

Ajuster le rebond aux mesures standards (en tournant dans le sens inverse à celui des aiguilles d'une montre, 12 positions).

ATTENTION

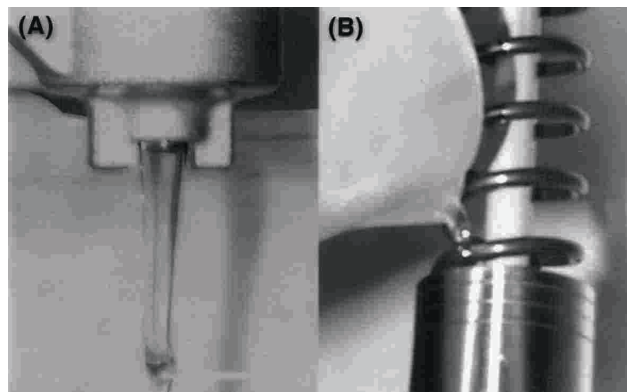
Les tubes gauche et droit de la fourche devront être au même niveau et être alignés avec la platine.

Ajuster la compression

- Pour ajuster la compression, tournez avec le doigt la commande de réglage de la partie supérieure de la fourche avant.
- Ajuster la compression selon vos préférences dans des conditions déterminées.
- Ajuster la compression aux mesures standards (en tournant dans le sens inverse à celui des aiguilles d'une montre, 15 positions).

Ajuster le niveau d'huile

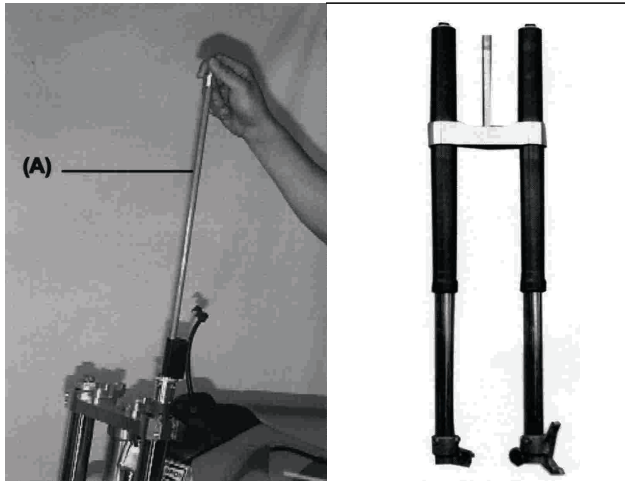
- Mettre un support en dessous du moteur de la moto (elle doit être dans une position stable et droite).
- Retirer les vis du guidon et déposer ce dernier.
- Retirer les bouchons de suspension des barres.
- Comprimer lentement et complètement la fourche avant.
- Soulever les ressorts de la fourche.
- En retenant le bouchon de la barre de suspension avec une clé, desserrer le contre-écrou de blocage du bouchon.
- Retirer les bouchons de la barre de suspension.
- Déposer le guide du ressort de la suspension.
- Déposer les ressorts de la fourche avec une clé.
- Mettre l'indicateur du niveau d'huile sur la partie supérieure du tube de la fourche et mesurer la distance depuis la partie supérieure jusqu'au niveau d'huile.

Niveau d'huile standard.**100 mm**

(A). Vidanger l'huile.
(B). Mettre de l'huile.

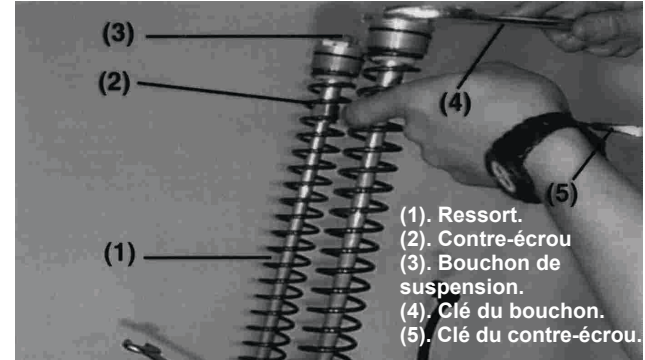
Ajuster le niveau d'huile requis dans les tableaux, en utilisant l'huile suivante :

Huile recommandée**SAE 7 5**



(A). Tige de l'hydraulique.

- Tirer doucement sur la tige de l'hydraulique **(A)**.
- L'huile de la fourche sort alors par l'orifice de la tige de l'hydraulique ; maintenez-la en hauteur jusqu'à ce que cela cesse.
- Mettre le ressort de suspension **(1)** dans le tube de la fourche.
- Serrer le ressort de suspension et insérer la clé **(5)** dans le contre-écrou **(2)** de blocage du bouchon **(3)**.
- Installer le bouchon de suspension **(3)** sur la barre de la fourche et le serrer à 29 Nm.
- Monter l'autre fourche.
- Poser les parties démontées.



- (1)**. Ressort.
- (2)**. Contre-écrou
- (3)**. Bouchon de suspension.
- (4)**. Clé du bouchon.
- (5)**. Clé du contre-écrou.

Ressort de barre de suspension

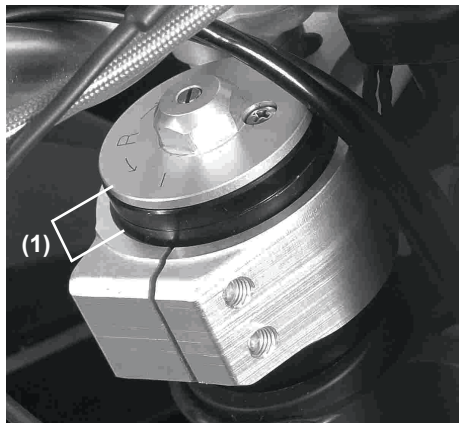
On peut trouver différents ressorts en fonction du poids du pilote ou des conditions du terrain.

- Les ressorts durs font que la fourche est plus dure et le rebond plus rapide.
- Les ressorts légers font que la fourche est plus douce et le rebond plus lent.

Position de la platine de suspension

Il faut s'assurer que le pneumatique ne touche pas le garde-boue lorsque la fourche a une compensation totale. Il doit être réglé avec une distance minimale de 5 mm.

| |
|---|
| ATTENTION |
| Les barres de suspension droite et gauche doivent être ajustées uniformément. |



(1). Hauteur du tube de suspension.

SUSPENSION ARRIÈRE

La suspension arrière se compose de l'amortisseur, du basculeur, des biellettes et du balancier.

En règle générale, les opérations caractéristiques à effectuer sont similaires à celles de la fourche avant à la différence de l'amortisseur et du quadrilatère articulé composé des biellettes et du balancier.

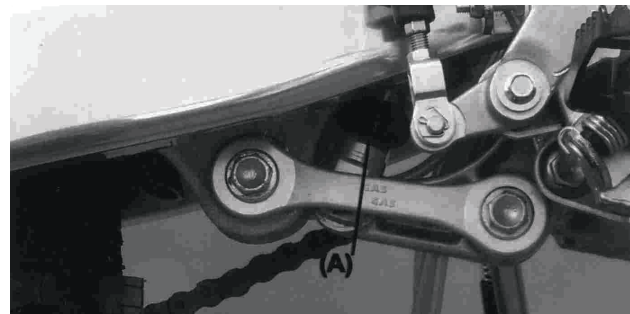
Pour s'adapter aux différents types de conduite, le ressort de l'amortisseur peut s'ajuster ou être remplacé par un ressort optionnel. La force peut être réglée facilement, il n'est donc pas nécessaire de modifier la viscosité de l'huile.

Ajustement de l'amortisseur en extension

Pour l'ajuster, tourner manuellement la commande de la partie inférieure de l'amortisseur jusqu'à percevoir un "clac".

Le total des possibilités est de 40 "CLICS".
Mesures d'ajustement du rebond standard : 24 "CLICS".

(Dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre depuis la position totalement fermée).



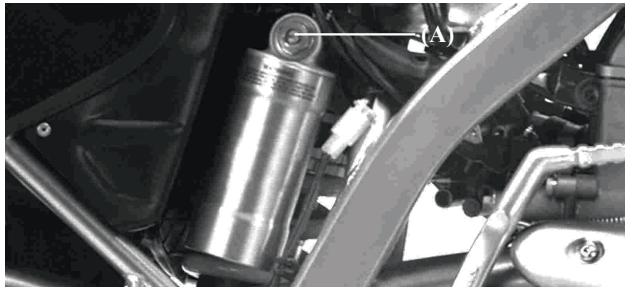
(A). Ajusteur du rebond

Réglage de compression

Pour l'ajuster, tourner la commande du réservoir de gaz avec la pointe d'un tournevis jusqu'à percevoir un "clac".

La commande peut tourner de 4 tours.
La position standard est de 2 tours.

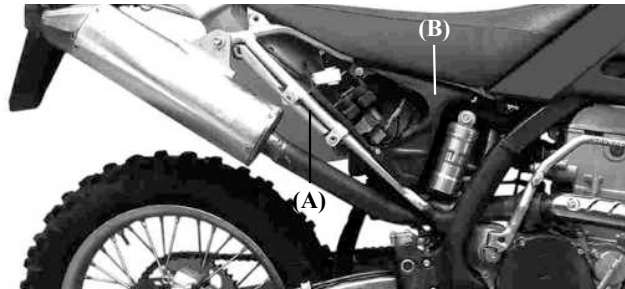
(Dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre depuis la position totalement fermée).



(A). Ajusteur de compression.

Ajustement du ressort

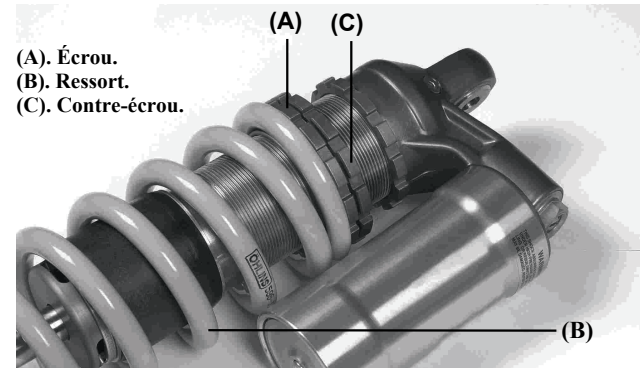
- Retirer le siège et les caches latéraux.
- Desserrer la vis du collier du conduit du filtre à air.
- Retirer le silencieux.
- Déposer le sous-châssis avec le boîtier du filtre à air.



(A). Sous-châssis.
(B). Boîtier de filtre.

Ressort de suspension

Le ressort standard est $k=5,4$.



(A). Écrou.
(B). Ressort.
(C). Contre-écrou.

- Bien serrer le contre-écrou.
- Une fois qu'il est ajusté, bouger le ressort vers le haut et vers le bas pour s'assurer qu'il est bien placé.
- Poser les parties démontées.

Remplacer le ressort de l'amortisseur arrière

Il existe des ressorts plus durs et plus mous. Si le ressort standard ne correspond pas à vos attentes, sélectionnez-en un autre en fonction du poids du pilote et des conditions du terrain.

- En utilisant le ressort dur : les rebonds sont plus rapides.
- En utilisant le ressort mou : les rebonds sont plus lents.

REMARQUE

Consulter les réglages de suspension page 47.

AVERTISSEMENT

Toute installation du ressort de l'amortisseur arrière mal réalisée peut faire sauter le ressort ou tout autre élément de ce dernier à grande vitesse. Utiliser toujours des protections sur les yeux et le visage. L'installation de ces pièces doit être réalisée chez un distributeur officiel.

ROUES**Pneumatiques**

- La pression du pneumatique influe sur la traction et sur la durée de vie de celui-ci.
- Ajuster la pression du pneumatique aux conditions du terrain et aux préférences du pilote, mais sans trop s'écarter de la pression recommandée.

REMARQUE

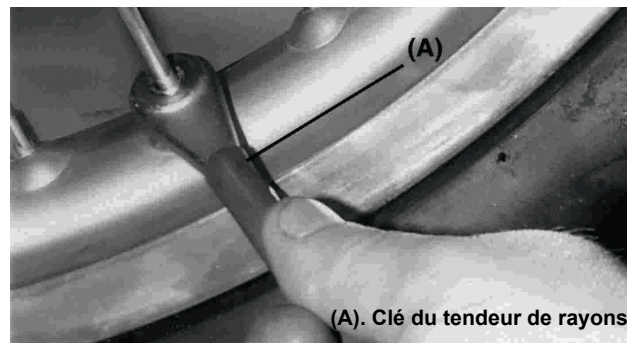
La pression doit être vérifiée avec le pneumatique froid avant la conduite.

Conditions du terrain

- Terrain humide, sable, boue, terrain glissant : réduire la pression du pneumatique.
- Terrain dur, rocailleux : augmenter la pression du pneumatique.

Rayons et jantes

Les rayons doivent être serrés uniformément et ils ne peuvent pas être lâches ou mal serrés, car la jante se décentrerait, les autres rayons seraient affectés et pourraient finir par se casser.

**Centrage de la jante**

Disposer un cadran avec quadrant à côté de la jante et faire tourner la roue pour mesurer le centrage axial.

Placer le cadran à l'intérieur de la circonférence de la jante, faire tourner la roue et la différence entre la quantité la plus haute et la plus basse correspond au centrage.

Si elle n'est pas beaucoup décentrée, elle peut être corrigée en desserrant quelques rayons et en serrant d'autres pour modifier la position de la jante. Si la jante est courbée ou voilée, il faut la remplacer.

REMARQUE

Une zone soudée de la jante peut montrer un centrage excessif. L'ignorer lors de la mesure du centrage.

Nettoyage

1- Préparation pour le lavage

Avant de laver la moto, il faut prendre des précautions pour éviter que l'eau n'entre dans certaines parties de la moto.

Échappement : Une fois le tuyau d'échappement froid, couvrez-le avec un sac en plastique attaché avec des élastiques.

Poignée d'embrayage, de frein, poignées et bouton d'arrêt : les couvrir avec un sac en plastique.

Entrée du filtre à air : la boucher avec du ruban adhésif ou avec un chiffon.

2- À quelle partie faut-il veiller

Éviter de lancer de l'eau avec beaucoup de pression sur : Pince et piston, pompe à frein et sous le réservoir d'essence : Si de l'eau entrainé dans la bobine électronique ou dans le capuchon de la bougie, la moto ne démarrerait pas et il faudrait sécher les parties concernées.
Moyeu avant et roue arrière.
Coussinets de direction.
Système de suspension arrière.
Coussinets du bras basculeur.

3- Après le lavage

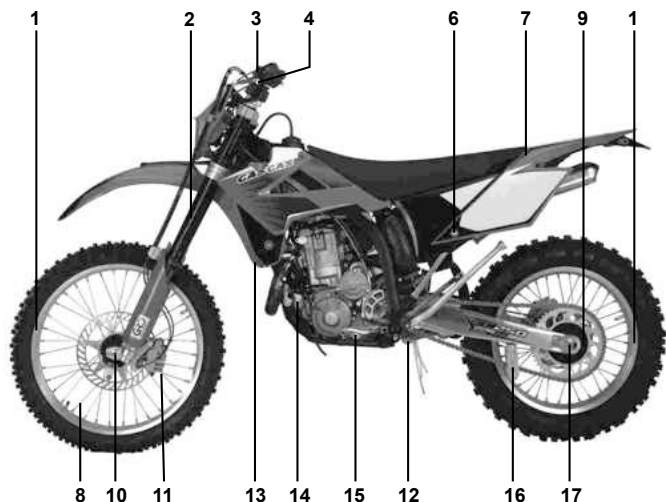
- Retirer les sacs en plastique et nettoyer l'entrée du filtre à air.
- Lubrifier les points listés dans la section lubrification.
- Démarrer le moteur et le chauffer pendant 5 minutes.
- Essayer les freins avant de conduire la moto.

AVERTISSEMENT

Il ne faut jamais lustrer ou lubrifier le disque de frein, la moto pourrait perdre sa capacité de freinage et provoquer un accident. Nettoyer le disque avec du trichloréthylène ou de l'acétone.

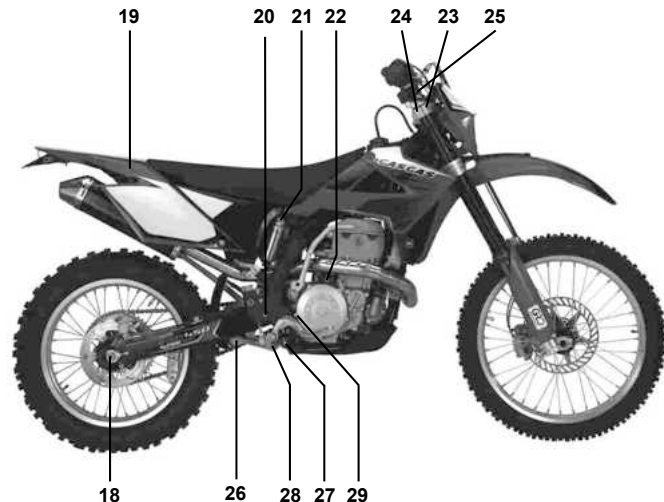
Serrer les écrous et les vis

Chaque jour avant de prendre la moto il faut vérifier si tous les écrous et toutes les vis sont serrés. Il faut également vérifier si les autres fixations sont à leur place et dans de bonnes conditions.



- 1- Jante avant, arrière
- 2- Fourche avant
- 3- Guidon
- 4- Vis de support de la poignée d'embrayage
- 6- Vis du boîtier de filtre à air
- 7- Vis du support de siège
- 8- Rayons
- 9- Vis d'entraînement du plateau

- 10- Vis de l'axe avant
- 11- Vis de la gaine de frein.
- 12- Vis du support de sous-châssis
- 13- Vis du support de radiateur
- 14- Vis et écrous du support moteur
- 15- Vis de la pédale de changement de vitesses
- 16- Vis de guide de chaîne
- 17- Écrou d'ajustement de chaîne



- 18- Écrou de l'axe arrière
- 19- Vis du support du silencieux
- 20- Vis du sous-châssis
- 21- Vis de l'amortisseur arrière
- 22- Vis de la bride d'échappement
- 23- Vis de la platine supérieure de suspension
- 24- Écrou de l'axe de direction
- 25- Vis de support de la poignée de frein
- 26- Vis de support des biellettes

- 27- Vis de pédale de frein arrière
- 28- Vis du support de bras balancier
- 29- Écrou de l'axe du basculeur

TABLEAU DES COUPLES DE SERRAGE

Serrer toutes les vis et écrous en utilisant les clés appropriées. Si le serrage n'est pas réalisé correctement, cela peut endommager la moto voire même provoquer un accident.

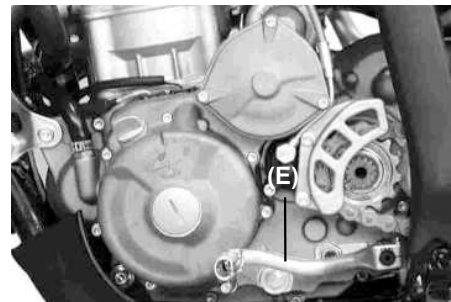
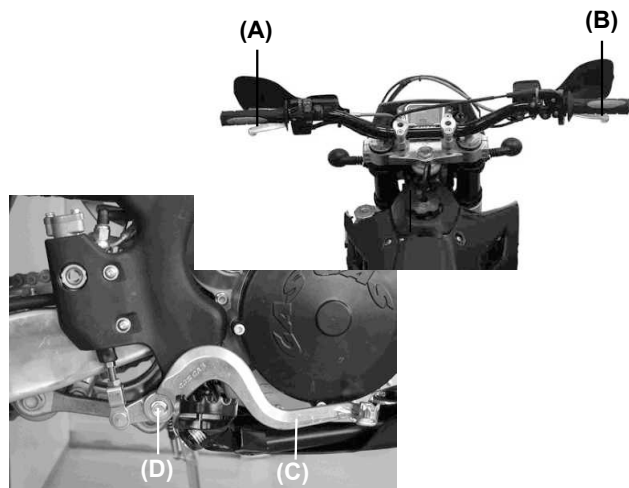
| | NOM DE LA PIÈCE | Nm | Kgm |
|--|---|------------|-------------|
| M O T E U R | Bouchon de vidange du moteur | 20 | 2.0 |
| | Vis de la pédale de démarrage (kick) | 20 | 2.0 |
| | Écrou de la pédale de démarrage (kick) | 25 | 2.5 |
| | Vis de la pédale de changement de vitesses | 10 | 1.0 |
| | Bougie | 11 | 1.0 |
| | Vis de vidange du cache de la pompe à eau | 9 | 0.9 |
| C H Â S S I S | Vis de la pince de frein | 25 | 2.5 |
| | Vis du support de disque | 10 | 1.1 |
| | Vis de montage du moteur | 36 | 3.6 |
| | Vis de l'axe avant | 51 | 5.1 |
| | Vis du support de la durite du frein avant | 6 | 0.6 |
| | Vis de la bride de suspension | 29 | 3.0 |
| | Écrou de direction | 98 | 10.0 |
| | Écrou de l'axe arrière | 98 | 10.0 |
| | Vis de la pédale de frein arrière | 9 | 0.9 |
| | Vis du support du sous-châssis | 26 | 2.7 |
| | Vis de l'amortisseur arrière | 39 | 4.0 |
| | Écrou du plateau arrière de transmission | 29 | 3.0 |
| | Rayons | 1.5 | 0.15 |
| | Écrou de l'axe de direction | 4 | 4.5 |
| | Vis du balancier | 81 | 8.3 |
| Vis de biellettes | 81 | 8.3 | |

LUBRIFICATION

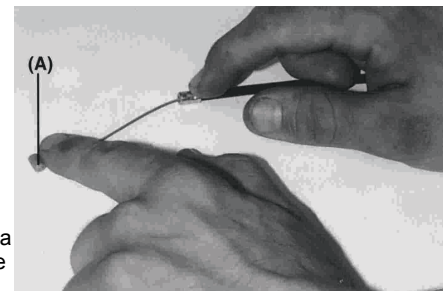
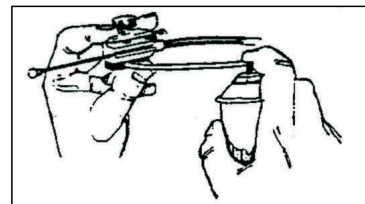
Lubrifier régulièrement les parties indiquées avec de l'huile-moteur ou de la graisse, ou lorsque la moto est mouillée, notamment après avoir utilisé de l'eau à haute pression. Avant de lubrifier chaque partie, nettoyer les parties oxydées avec de l'antioxydant et retirer tout type de graisse, huile ou saleté.

Lubrification générale

- Levier d'embrayage (A).
- Levier de frein avant (B).
- Pédale de frein arrière (C).
- Coussinet de frein arrière (D).
- Levier de vitesses (E).



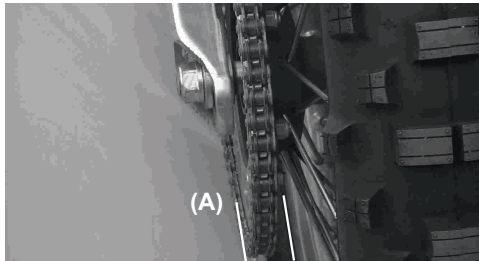
Utiliser un spray avec tube pour lubrifier avec de la pression



Utiliser de la graisse

Lubrification de la chaîne

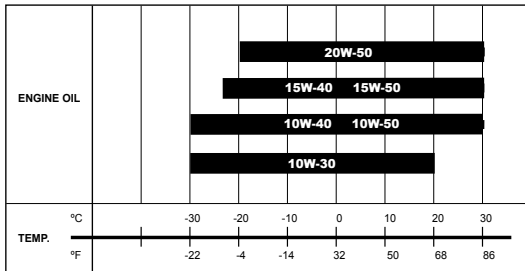
Il est nécessaire de lubrifier la chaîne après avoir circulé sur un terrain mouillé ou lorsque la chaîne semble sèche. Il est préférable d'utiliser une huile visqueuse qu'une huile qui ne l'est pas car la première restera plus longtemps dans la chaîne et la lubrifiera mieux. Mettre de l'huile à côté des galets de la chaîne (A) pour qu'elle y pénètre mieux; sécher les restes d'huile.



(A). Graisser.

HUILE MOTEUR

L'utilisation d'une huile pour moteur 4 temps de qualité premium permettra de prolonger la durée de vie de votre moto. Utilisez de l'huile avec la classification SF ou SG de classification API.



La viscosité recommandée est SAE 5 W-40. Si ce n'est pas possible, utiliser une huile conforme aux alternatives proposées dans le tableau précédent.

Réviser le niveau d'huile et faire les vidanges régulièrement sont deux choses très importantes pour conserver le moteur en parfait état.

Vidanger initialement après 5 heures de fonctionnement puis toutes les 60 heures.

REMARQUE

L'huile du moteur se dilate et son niveau augmente lorsqu'elle est chaude.

Vérifier et ajuster le niveau lorsque l'huile du moteur n'est pas chaude.

Vidange de l'huile et remplacement du filtre

L'huile devra être vidangée lorsque le moteur est chaud, cela favorisera la sortie de l'huile par l'orifice d'écoulement qui se trouve dans la partie la plus basse du moteur.

AVERTISSEMENT

L'huile du moteur et le collecteur d'échappement peuvent être très chauds et provoquer des brûlures.

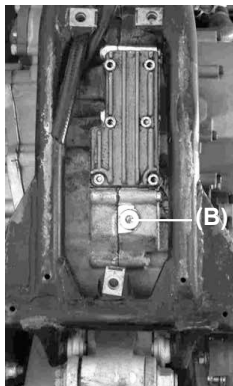
Attendre que l'huile et le collecteur d'échappement refroidissent.

AVERTISSEMENT

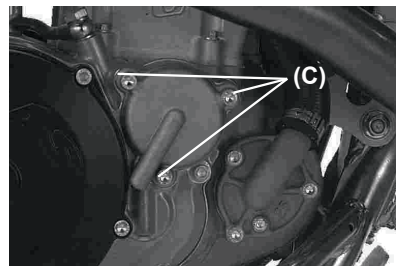
L'huile du moteur est préjudiciable pour la santé. Éviter tout contact avec elle car elle peut provoquer des irritations voire même dans les pires cas le cancer de la peau.

- Maintenir les huiles nouvelles ou usagées hors de portée des enfants et des animaux.
- Nettoyer les tâches sur les pulls et les pantalons.
- Bien se nettoyer avec du savon si l'huile entre en contact avec la peau.

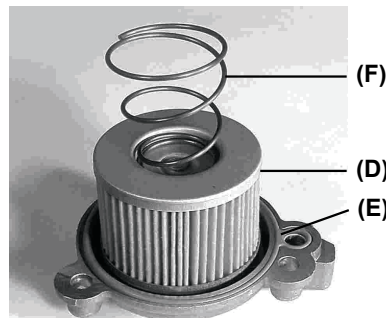
Pour vidanger l'huile, procéder comme suit :

1. Placer un récipient sous le carter.

2. Vidanger l'huile du moteur du carter en retirant le bouchon (B) et en maintenant toujours la moto à la verticale.



3. Retirer les trois vis (C) du cache du filtre.



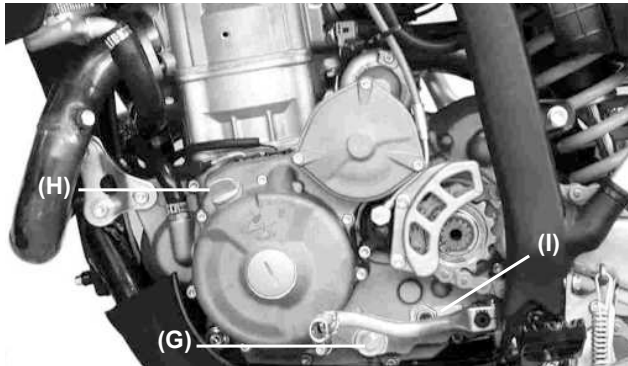
4. Retirer le cache du filtre, retirer l'élément filtrant (D) et le joint (E). Remplacer toujours les deux éléments en même temps.

AVERTISSEMENT

Utiliser toujours des pièces de rechange originales GAS GAS. L'huile du moteur ne s'écoulera pas si le filtre n'est pas positionné correctement. Ce fait provoquera un mauvais fonctionnement du moteur.

5. Avant de remplacer le filtre à huile, il faut vérifier que le ressort **(E)** et le joint torique **(F)** sont bien positionnés.

6. Placer le cache du filtre et visser les vis du cache sans dépasser le couple de serrage conseillé.



7. Réviser le filtre d'huile d'aspiration. Retirer pour cela le bouchon du filtre d'huile d'aspiration **(G)**, nettoyer le filtre et vérifier les joints toriques. Monter à nouveau le filtre et reviser le bouchon.

8. Monter à nouveau le bouchon du carter et le serrer. Ajouter environ 1200 ml de l'huile neuve par l'orifice du cache d'allumage **(H)**.

AVERTISSEMENT

Le moteur peut être endommagé si l'huile n'est pas utilisée de manière appropriée ou si les spécifications indiquées par GAS GAS MOTOS ne sont pas respectées. Utiliser le type d'huile spécifié dans la section Essence et huile recommandées.

9. Démarrer le moteur et le laisser allumé pendant quelques minutes. Vérifier qu'il ne perd pas d'huile par le cache du filtre. Arrêter le moteur.

10. Vérifier que le niveau d'huile est correct : Situer la moto sur une surface horizontale et vérifier que l'huile couvre l'indicateur **(I)**.

11. Si nécessaire, ajouter plus de l'huile neuve par l'orifice du cache d'allumage **(H)**.

AFFINER LA SUSPENSION

C'est un réglage crucial car s'il n'est pas effectué correctement, il peut priver même un très bon pilote d'un rendement optimal de la moto. Vérifiez la suspension en fonction du pilote et des conditions du terrain. Lorsque vous affinez la suspension, vous ne devez pas oublier ce qui suit :

- Si la moto est neuve, accoutumez-vous à la suspension pendant au moins une heure de conduite avant d'effectuer des modifications.
- Les facteurs à prendre en considération sont : le poids du pilote, l'habileté du pilote et les conditions du terrain (ainsi que le style et la position du pilote sur la machine).
- Si vous rencontrez des problèmes, essayez de changer votre position sur la moto pour identifier ce qui ne va pas.
- Il faut ajuster la suspension aux points forts du pilote. S'il est rapide dans les virages, il faut ajuster la suspension à ce point.
- Réalisez les modifications par petits incréments car il est très facile d'aller trop loin avec les modifications.
- Les suspensions avant et arrière doivent être équilibrées ; si l'une est modifiée, l'autre doit l'être également de manière similaire.
- Lorsque nous évaluons la suspension, le pilote doit s'efforcer de conduire consciemment en reconnaissant les effets de la modification, une mauvaise position du pilote ou la fatigue peuvent l'amener à mal juger les réglages.
- Lorsque la modification est bien acceptée pour un terrain déterminé, il faut noter les références pour les réutiliser lorsque l'on rencontre à nouveau un terrain similaire.
- Lubrifier les coussinets du basculeur, les biellettes, le balancier et les joints avant de faire des modifications et tous les 5 réservoirs pour éviter l'excès de frottement qui influe sur le fonctionnement de la suspension.

Fourche avant

Le niveau d'huile peut être ajusté. Une modification du niveau d'huile n'affectera pas la partie inférieure de la course, mais la partie supérieure.

- Lorsque le niveau d'huile est augmenté :
Les effets du ressort sont plus progressifs et l'action de la fourche avant est plus dure à la fin de la course.

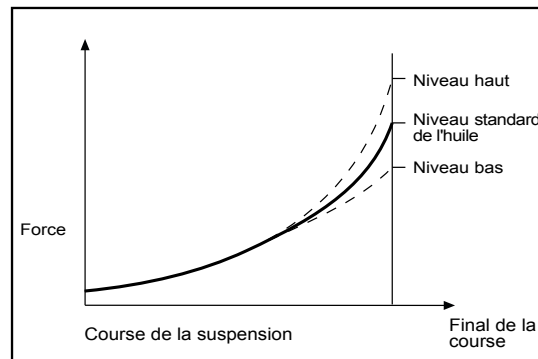
- Lorsque le niveau d'huile est baissé :
Les effets du ressort sont moins progressifs et l'action de la fourche avant ne devient pas dure à la fin de la course.

- Modifier correctement le niveau d'huile pour faire travailler la fourche de manière plus importante à la fin de la course.

- Si vous arrivez en butée avec la suspension avant, augmenter le niveau d'huile de 10 mm. Cette augmentation du niveau d'huile provoquera une modification du parcours supérieur du ressort.

Ajuster le niveau d'huile

Ajuster le niveau d'huile de la fourche avant (voir dans le tableau d'entretien).



Modification des mauvais réglages

Les symptômes des mauvais réglages de la suspension sont spécifiés ultérieurement avec leur correction correspondante.

Des réglages corrects peuvent être obtenus en appliquant les informations du tableau de manière scientifique. Il faut prendre le temps de réfléchir aux modifications considérées nécessaires, de vérifier les symptômes possibles décrits, puis il faut effectuer les modifications par petits incréments et prendre note des modifications effectuées et de leurs effets.

Symptômes de la fourche avant

- Fourche trop rigide

- . Le réglage du rebond n'est pas correct.
- . Ressorts trop durs.
- . Trop d'huile.
- . Huile trop dense.

- La fourche est dure à la fin de la course

- . Niveau d'huile trop élevé.

- La fourche fonctionne mais son coulissement est dur

- . Huile dense.
- . Huile de la fourche dégradée

- Trop molle

La fourche tremble excessivement lorsque l'on freine ou lorsque l'on décélère.

1. Niveau d'huile de la fourche trop bas.
2. Ressorts trop mous.
3. Huile trop douce.
4. Huile de la fourche dégradée.
5. Rebond de compression incorrect.

Symptômes de l'amortisseur arrière

- Trop dur

1. Suspension rigide.
 - . Compression élevée.
 - . Ressort dur.
2. Conduite dure.
 - . Déséquilibre entre le ressort et le rebond (trop bas).
3. Le ressort est dur ou est trop préchargé.

- Trop mou

- Lorsque la moto touche le sol après un saut, l'amortisseur arrive en butée de suspension.
- . Ressort mou ou compression douce.
 - . Huile de l'amortisseur dégradée.

Détermination des réglages corrects

- Réglages standards

En usine, la machine est préparée pour un poids moyen du pilote et une habileté intermédiaire. Donc, si le poids du pilote ou son habileté sont supérieurs ou inférieurs à la moyenne, il convient de réaliser des réglages de la suspension.

- Réajustement de la suspension

| Surface du sol | |
|----------------|-------------|
| Lisse | Ressort mou |
| Rugueux | Ressort dur |

Expérience

Débutant : ressort mou avec rebond.

Expert : ressort dur.

Poids

Lourd : ressort dur.

Léger : ressort mou.

Type de course

- Virages :

Baisser légèrement la partie avant (remonter les barres de 5 mm). Cela permet d'être plus agile.

- Rapide avec des sauts :

Lever la partie avant (descendre les barres de 5 mm). Cela fournit plus de stabilité.

- Trous profonds ou sablonneux :

Lever la partie avant pour gagner de la stabilité.

Après avoir réalisé les réglages préliminaires, commencer à essayer sur le terrain et évaluer.

Rappel :

- 1 - Effectuer les modifications pas à pas.
- 2 - Veiller à ce que le pilote soit logique lors de son évaluation.
- 3 - Une modification de la suspension avant nécessite une modification de la suspension arrière et réciproquement.

Compatibilité avant et arrière

Utilisez cette procédure pour déterminer si la suspension est équilibrée. Mettre la moto en position d'utilisation. Debout près de la moto, prendre le frein avant et appuyer fermement sur la pédale de frein arrière. Si la moto conserve son attitude lorsque la suspension se comprime, cela signifie qu'elles sont équilibrées. Asseyez-vous en position de conduite et vérifiez que la moto est horizontale. Si un côté tombe plus que l'autre, la partie avant et la partie arrière sont incompatibles et il faut recommencer le réglage de l'équilibre.

C'est l'une des procédures de réglage les plus efficaces mais les réglages de suspension dépendront des conditions du terrain et des préférences du pilote.

Vous patinez en descendant une côte ou en accélérant à la sortie d'un virage? Fourche avant trop molle.

1. Augmenter la compression ou le rebond.
2. Augmenter le niveau d'huile de 10 mm.
3. Utiliser le ressort le plus dur alterné ou la précharge du ressort.

La partie avant a tendance à tourner vers l'intérieur? Fourche avant trop molle.

1. Augmenter la compression ou le rebond.
2. Augmenter le niveau d'huile de 10 mm.

La partie avant dérape dans les virages

1. Diminuer la compression ou le rebond.
2. Libérer de l'air de la fourche.
3. Baisser le niveau d'huile de 10 - 20 mm.
4. Utiliser un ressort plus mou.

La fourche avant ne répond pas à de petites ornières dans les virages larges

- Fourche avant trop dure :

1. Diminuer la compression ou le rebond.
2. Diminuer le niveau d'huile de 10 mm.
3. Utiliser obligatoirement un ressort mou.

La partie arrière saute lorsque vous freinez sur les ornières

Le rebond de l'amortisseur est probablement trop petit.

- Augmenter le rebond.

Le pneumatique arrière n'a pas de force de traction à la sortie des virages

(Perte de traction à la sortie des virages).

- Amortisseur trop dur :

1. Diminuer le ressort de l'amortisseur arrière.
2. Réduire la compression.
3. Utiliser un ressort plus mou.

Atterrissage avec la roue avant dans les sauts rapides

(cela peut être un problème de position du pilote).

- Rebond trop doux ou ressort trop dur :

1. Augmenter le rebond.
2. Réduire la précharge du ressort de l'amortisseur.
3. Réduire la compression.

Les parties avant et arrière de la moto arrivent en butée de suspension dans les sauts rapides

(Si cela se produit 1 ou 2 fois sur un même parcours).

. Système de suspension avant et arrière trop mou :

1. Avant : Augmenter le niveau d'huile et/ou utiliser un ressort plus dur.

2. Arrière : Utiliser un ressort plus dur et/ou augmenter la compression.

REMARQUE

Après un réglage quelconque, vérifier la compatibilité avant et arrière. Réglages en fonction des conditions des butées de suspension (amortisseur arrière).

- Butées de suspension à faible vitesse, augmenter la précharge du ressort au maximum.

- Butées de suspension après 3 ou 4 sauts, réduire le rebond.

REMARQUE

L'amortisseur arrière, par ses possibilités de réglage, peut désorienter quelques pilotes.

a) Les butées de l'amortisseur arrière ne se produisent pas lorsque le ressort est approprié au poids total du pilote et de la machine.

b) Une sensation de butées de l'amortisseur peut être causée par le manque d'habileté du pilote avec la machine pour conduire avec un ressort plus dur.

Observer la partie arrière lors des sauts, si elle ne s'approche pas de la butée, essayez de diminuer la précharge du ressort.

Vitesses**Sélectionner le développement. Conditions préalables.**

Conditions de course : modifier la transmission en modifiant la couronne arrière.

Course rapide : Couronnes avec moins de dents.

Virages ou côtes sablonneuses ou molles : couronnes avec plus de dents.

- Si la partie droite de l'épreuve est longue, le développement peut se prolonger donc la vitesse augmente.

- Lorsque l'épreuve compte beaucoup de virages, de côtes ou est humide, le développement est réduit pour pouvoir changer de vitesses à faible vitesse.

- D'ailleurs, la vitesse peut être modifiée en fonction des conditions du terrain le jour de la course. Veillez à bien régler la moto pour pouvoir courir toute la course.

- Si la ligne droite de l'épreuve sur laquelle la machine peut aller à la vitesse maximale est longue, il faut préparer la machine pour qu'elle puisse aller le plus vite possible jusqu'à la fin de la ligne droite en veillant à ne pas faire passer le moteur en surrégime.

- Il est très difficile d'adapter la moto à la totalité du circuit, il est donc important de déterminer les parties qui ont le plus d'influence sur le temps et d'adapter la moto à ces parties. La machine gagnera ainsi en rendement sur la totalité du circuit.

Soins spécifiques en fonction des conditions du terrain

1. Sec, avec de la poussière, attention à maintenir propre le filtre à air.
2. Boue humide et dure ou collante aux pneumatiques et autres parties. La boue peut ajouter du poids à la moto, obstruer le radiateur et réduire le rendement du moteur. Veillez à ne pas surchauffer le moteur. Il se produit la même chose avec le sable profond.
3. Dans des conditions sablonneuses ou avec de la boue, desserrer la chaîne pour qu'elle ne reste pas trop tendue.
4. Vérifier fréquemment l'usure de la chaîne et le pignon-couronne lorsque vous conduisez dans la boue ou le sable car l'usure augmente dans ces conditions.
5. Avec de la poussière, le filtre à air accumule de la saleté et le moteur travail "riche".

PIÈCE DE RECHANGE DISPONIBLE

Votre concessionnaire GAS GAS vous fournira toutes les informations utiles sur les pièces de rechange que vous nécessitez.

EN COMPÉTITION

(1). Vérifier

1. Serrer les écrous de l'axe avant et platines
2. Serrer les vis de bride de fourche avant
3. Serrer les vis du collier du guidon
4. Serrer les vis de la poignée des gaz
5. Vérifier et graisser la poignée des gaz
6. Vérifier la gaine des freins avant et arrière
7. Niveau fluide des freins avant et arrière
8. Vérifier la pince des freins avant et arrière
9. Faire fonctionner les freins avant et arrière
10. Vérifier le réservoir d'essence
11. Vérifier les câbles d'installation
12. Serrer les vis du support moteur
13. Vérifier le pignon de sortie
14. Serrer les vis de la pédale de changement de vitesses
15. Niveau d'huile de la transmission
16. Charge de la batterie
17. Corps de papillon
18. Serrer les vis du support de biellettes
19. Serrer les vis de biellettes
20. Serrer les vis de l'amortisseur arrière
21. Serrer l'écrou de l'axe du bras du balancier
22. Serrer l'écrou de l'axe arrière
23. Serrer l'écrou et la vis de la couronne arrière
24. Actionner la pédale de frein arrière
25. Vérifier le siège
26. Serrer les rayons des roues
27. Pression d'air des pneumatiques
28. Tendre la chaîne
29. Niveau du liquide de refroidissement

(2). Après 1 jour de compétition

1. Nettoyer le filtre à air
2. Ajuster la tension de la chaîne
3. Serrer les vis de la couronne arrière
4. Serrer les rayons
5. Vérifier la pression des pneumatiques
6. Serrer les écrous des axes avant et arrière
7. Serrer l'écrou de l'axe basculeur
8. Serrer les vis et les écrous de l'échappement et du silencieux
9. Serrer les vis et les écrous du support du cache anti-poussière
10. Serrer les vis et les écrous du réservoir du siège
11. Vérifier les freins
12. Vérifier le jeu de la direction
13. Remplir le réservoir
14. Vérifier le niveau du liquide de refroidissement

(3) Entretien après avoir couru sur un terrain poussiéreux

Si la saleté ou la poussière entre dans le moteur, le vilebrequin peut souffrir une usure excessive. Après avoir couru, il faut l'examiner et le remplacer si la limite d'usure est dépassée.

(4) Entretien après avoir couru avec de la boue ou de la pluie

1. Graisser le bras du balancier et le système de suspension.
2. Vérifier la chaîne et l'usure du pignon et de la couronne.
3. Nettoyer le pignon et la couronne.
4. Vérifier le piston-cylindre et les coussinets du vilebrequin.
5. Graisser la poignée des gaz et le câble.

(5) Pièces de rechange suggérées

Consulter le manuel du schéma des pièces.

GARAGE

Lorsque vous devez ranger la moto pendant une longue période, il faut :

- Nettoyer la moto à fond.
- Démarrer la moto pendant environ 5 minutes pour chauffer l'huile de transmission puis la vider.
- Mettre de l'huile de transmission nouvelle.
- Vider le réservoir d'essence (si elle y reste trop longtemps, l'essence se dégrade).
- Déconnecter la batterie.
- Lubrifier la chaîne et tous les câbles.
- Mettre de l'huile sur toutes les surfaces de métal non peintes pour prévenir l'oxydation en évitant d'en mettre sur les freins et les parties en caoutchouc.
- Mettre la moto dans une caisse de sorte que les deux roues ne touchent pas le sol (si ce n'est pas possible, mettre du carton sous les roues).
- Envelopper le silencieux dans un sac en plastique pour éviter son oxydation.
- Couvrir la moto pour la protéger de la poussière et de la saleté.

Pour la remettre en service après la période de garage

- Retirer le sac en plastique du tuyau d'échappement.
- Serrer la bougie.
- Remplir le réservoir de carburant.
- Vérifier les points de la section "Inspection quotidienne avant la conduite".
- Lubrification générale
- Connecter la batterie.

INSTRUCTIONS MULTIFONCTION GAS GAS

Le dispositif multifonction, résistant à l'eau, dispose de 4-8 voyants DEL situés des deux côtés d'un écran d'indication central.

L'écran d'indication central à cristaux liquides et éclairé, fournit des informations sur le régime de rotation du moteur, la vitesse, le trajet, le nombre total de kilomètres parcourus, l'heure, la vitesse moyenne, la vitesse maximale, le temps de fonctionnement, le temps total et le niveau de carburant. Le compteur kilométrique et le contrôleur du temps total de fonctionnement stockent les données dans la mémoire même si le dispositif est éteint. Lorsque le dispositif multifonction est au repos, il affiche l'horloge.

La valeur de la circonférence de la roue est réglable ainsi que le système de mesures du dispositif (système métrique ou britannique). Suivant le modèle du véhicule, la quantité et la disposition des voyants DEL peuvent varier ainsi que la quantité d'informations affichées par l'écran.







Panneau



Description du panneau

1. Bouton RESET
2. 2^{ème} rangée de voyants
3. 1^{ère} rangée de voyants
4. Tachymètre avec graphique de barres
5. Échelle du tachymètre
6. Barre de l'indicateur de niveau du carburant (en option)
7. Symbole des voyants DEL
8. Bouton MODE

Description des symboles

| | |
|---|----------------------------------|
|  | Clignotant gauche / vert |
|  | Feux de croisement / vert |
|  | Huile moteur / rouge (en option) |
|  | Clignotant droit / vert |
|  | Feux de route / bleu |
|  | Point mort / vert (en option) |

Caractéristiques techniques

| FONCTIONS | Symbole | CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES | INCRÉMENTS | PRÉCISION |
|-------------------------------|---------------------|--------------------------------------|--------------------|----------------------------------|
| Tachymètre de barres | | 500 - 11.000 tr/min | 500 tr/min | |
| Tachymètre numérique | RPM | 100 - 19.900 tr/min | 100 tr/min | |
| Avis de changement de vitesse | RPM | 100 - 19.900 tr/min | 100 tr/min | |
| Valeur maximale du tachymètre | | 100 - 19.900 tr/min | 100 tr/min | |
| Compteur de vitesse | MAX RPM | 2,3 - 300 km/h (187,5 m/h) | 0,1 km/h o m/h | $\pm 1\%$ o $\pm 0,1$ km/h / m/h |
| Compteur de vitesse maximale | MAX | 2,3 - 300 km/h (187,5 m/h) | 0,1 km/h o m/h | $\pm 1\%$ o $\pm 0,1$ km/h / m/h |
| Compteur de vitesse moyenne | AVG | 2,3 - 300 km/h (187,5 m/h) | 0,1 km/h o m/h | $\pm 1\%$ o $\pm 0,1$ km/h / m/h |
| Compteur de trajet 1 et 2 | TRIP 1&2 | 0 - 999,9 km ou 0 - 624,9 milles | 0,01 km ou milles | $\pm 0,1\%$ |
| Compteur kilométrique | ODO | 0 - 999 999 km ou 0 - 624 999 milles | 0,1 km o milles | $\pm 0,1\%$ |
| Temps de fonctionnement | RT | 0:00'00" - 99:59' 59" | 1 seconde | ± 50 PPM |
| Temps total | TT | 0:00' - 9999:59' | 1 minute | ± 50 PPM |
| Horloge | | 0:00'00" - 23:59' 59" | 1 seconde/1 minute | ± 50 PPM |

Tension d'entrée : 12 Vcc.

Capteur de vitesse : Capteur magnétique sans contact.

Entrée du tachymètre : CDI (allumage à décharge capacitive) ou signal de bobine d'allumage.

Réglage de la circonférence de la roue : 1 mm – 3 999 mm (incréments de 1 mm).

Température de fonctionnement : -10 °C - + 80 °C (intérieur de la carcasse).

Résistance du capteur de carburant : 100 Ω (seulement sur les modèles avec indicateur de niveau du carburant)

Fonctions

RPM : Barre

Tachymètre avec graphique de barres. Le graphique de barres du tachymètre peut indiquer jusqu'à 11 000 tr/min.

RPM : Tachymètre numérique :

Les tr/min apparaissent sur la deuxième rangée. Le tachymètre numérique peut indiquer jusqu'à 19 900 tr/min. Le signal du tachymètre peut être capté depuis le CDI (allumage à décharge capacitive) ou la bobine d'allumage.

Avis de changement de vitesse en fonction des tr/min

Cette fonction permet d'établir un avis de changement de vitesses lorsque un nombre de tr/min déterminé est atteint. La barre du tachymètre clignote lorsque les tr/min atteignent la valeur établie et arrêtent de clignoter lorsque le changement de vitesse est réalisé.

MAX RPM : Valeur maximale du tachymètre

Elle apparaît sur la deuxième rangée. Elle indique la valeur maximale atteinte par le tachymètre après la dernière opération de mise à zéro des données.

SPD : Compteur de vitesse :

Les informations du compteur de vitesse apparaissent sur la première ligne de l'écran. Il affiche jusqu'à 300 km/h ou 187,5 milles/h.

MAX : Compteur de vitesse maximale

La valeur MAX apparaît sur la 1^{ère} rangée. Elle montre la valeur maximale atteinte après la dernière opération de mise à zéro des données.

AVG: Vitesse de circulation moyenne

La valeur AVG apparaît sur la 1^{ère} rangée. Elle calcule la vitesse moyenne depuis la dernière opération de RESET.

TRIP : Compteur de trajet

Il apparaît sur la deuxième rangée de l'écran. La fonction TRIP indique le kilométrage accumulé par le véhicule depuis la dernière opération de RESET.

ODO : Compteur kilométrique

Il indique la distance ou le kilométrage total accumulé par le véhicule. Les données sont stockées dans la mémoire, même si le dispositif est éteint.

RT : Contrôleur de temps de fonctionnement

Il calcule le temps de fonctionnement total depuis la dernière opération de RESET. Il commence à compter au moment où le véhicule se met en mouvement.

TT : Contrôleur de temps total de fonctionnement

Il calcule le temps total de fonctionnement du véhicule. Il commence à compter au moment où le véhicule se met en mouvement. Les données sont stockées dans la mémoire, même si le dispositif est éteint.

Horloge 12/24 heures

Elle affiche l'heure en cours au format 12 ou 24 heures.



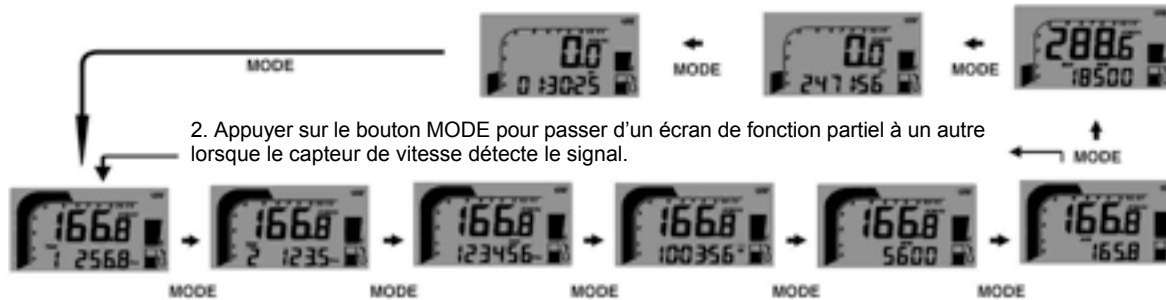
Indicateur du niveau de carburant (uniquement pour les modèles qui disposent de cette fonction)

Il dispose de 7 barres pour indiquer la quantité de carburant qui reste dans le réservoir. La dernière barre clignote pour indiquer que le niveau de carburant est trop faible.

Manipulation des boutons

BOUTON MODE

1. Appuyer sur le bouton MODE pour passer d'un écran de fonction à un autre lorsque le capteur de vitesse ne détecte aucun signal.



2. Appuyer sur le bouton MODE pour passer d'un écran de fonction partiel à un autre lorsque le capteur de vitesse détecte le signal.

BOUTON RESET :

1. Appuyer sur le bouton MODE jusqu'à afficher l'écran désiré puis appuyer sur le bouton RESET durant 2 secondes pour mettre à zéro les données enregistrées de TRIP 1, MAX et MAX RPM de manière individuelle.
2. Mettre à zéro les données de Trip 1, AVG et RT en même temps. Les données de ODO, CLOCK et TT ne peuvent pas être mises à zéro.



FONCTIONNEMENT DU CHANGEMENT DE VITESSE EN FONCTION DES TR/MIN

1. Appuyer sur le bouton MODE pour passer à l'écran de RPM, actionner l'accélérateur jusqu'à atteindre les tr/min souhaités pour l'apparition de l'avis de changement de vitesses.
2. Appuyer sur le bouton RESET pour confirmer et établir l'avis de changement de vitesses en fonction des tr/min.
3. Le tachymètre avec graphique de barres et un voyant DEL clignoteront pour aviser qu'il faut effectuer le changement de vitesse.
4. Utiliser les éléments 1 et 2 pour régler à nouveau l'avis de changement de vitesse en fonction des tr/min.

Réglage de l'écran multifonction et de la circonférence de la roue

Les opérations de configuration comprennent l'horloge de 12/24 heures, l'avis de changement de vitesse en fonction des tr/min, le nombre de tours/minute du moteur, la circonférence de la roue et les unités de mesure. Il faut réaliser la configuration pas à pas. L'ordinateur reviendra automatiquement à l'écran principal si aucun bouton n'est activé pendant 75 secondes sur aucun écran de réglage.

1. Appuyer sur les boutons MODE et RESET pour passer à l'écran de réglage. Sur les écrans de réglage, appuyer sur le bouton RESET pour augmenter la valeur du chiffre clignotant ou pour convertir les unités, appuyer sur le bouton MODE pour confirmer la configuration du chiffre et passer au chiffre suivant ou à l'écran suivant de réglage à configurer. Appuyer sur le bouton MODE pendant 2 secondes sur n'importe quel écran de réglage pour terminer la configuration et aller à l'écran principal.
2. L'écran affiche 12 ou 24H, les symboles XX :XX-XX et AM/PM si le système de 12H a été choisi.
3. Lorsque vous appuyez sur le bouton RESET, cela modifie le système d'affichage 12/24H et en appuyant sur le bouton MODE la configuration est terminée et vous passez à la configuration des chiffres de l'horloge.
4. Appuyer sur le bouton RESET pour augmenter la valeur du chiffre clignotant de un en un, appuyer sur le bouton MODE pour confirmer la configuration et passer au chiffre suivant.
5. Appuyer sur le bouton MODE pour passer à l'écran de réglage de l'avis de changement de vitesse en fonction des tr/min après avoir configuré l'horloge.
6. L'écran affichera RPM rXXX00. Appuyer sur le bouton RESET pour augmenter la valeur du chiffre de un en un, appuyer sur le bouton MODE pour confirmer la configuration et passer au chiffre suivant.
7. Appuyer sur le bouton MODE pour passer à l'écran de réglage des tours/minute du moteur par signal après avoir terminé la configuration de l'avis de changement de vitesse en fonction des tr/min.
8. L'écran affichera SPC-X.X RPM, avec 1,0 la valeur par défaut. Il y a 4 options : 1,0, 2,0, 3,0 et 0,5. Elles correspondent au nombre de tours/minute du moteur pour chaque signal. Par exemple, la valeur 2,0 signifie que le moteur fait deux tours pour produire un signal.
9. Appuyer sur le bouton RESET pour passer de un en un par les 4 valeurs. Appuyer sur le bouton MODE pour confirmer la configuration et aller à l'écran de réglage de la circonférence de la roue.

10. Lorsque l'écran affiche cXXXX, le « c » signifie « Circonférence » et est suivi de 4 chiffres par défaut ; le chiffre qui clignote est celui qu'il faut régler.
11. Appuyer sur le bouton RESET pour augmenter la valeur du chiffre clignotant de un en un, appuyer sur le bouton MODE pendant 2 secondes pour confirmer le réglage du chiffre et passer à l'écran principal.



DIAGNOSTIC DE DÉFAUTS
REMARQUE

Ceci ne constitue pas une liste exhaustive des défauts, mais quelques-uns des plus fréquents.

| | DÉFAUT | CAUSE | SOLUTION |
|----------|---|--|--|
| 1 | Le démarreur ne tourne pas | <ul style="list-style-type: none"> - Le fusible du relais de démarrage est grillé. - Batterie déchargée. - Température basse. | <ul style="list-style-type: none"> - Retirer le cache porte-numéro latéral droit ainsi que le cache du filtre et remplacer le fusible du relais de démarrage. - Charger la batterie et communiquer la cause de la décharge, s'adresser à un atelier spécialisé. - Démarrer le moteur avec la pédale de démarrage (kick). |
| 2 | Le moteur ne tourne pas | <ul style="list-style-type: none"> - Vilebrequin coincé. - Cylindre / piston / coussinet tampon grippé. - Ensemble de transmission grippé. | <ul style="list-style-type: none"> - S'adresser à un atelier spécialisé. - S'adresser à un atelier spécialisé. - S'adresser à un atelier spécialisé. |
| 3 | Le moteur tourne mais ne démarre pas | <ul style="list-style-type: none"> - Alimentation d'essence incorrecte. - La moto a été inactive pendant une longue période. - Bougie sale ou humide. - Moteur noyé. | <ul style="list-style-type: none"> - Vérifier le relais de la pompe à essence, vérifier que le filtre de la pompe à essence situé dans le réservoir de carburant n'est pas obstrué. - Il faudra vidanger le carburant usagé du réservoir. - Lorsque le réservoir de carburant est rempli avec le nouveau carburant inflammable, le moteur démarrera immédiatement. - Sécher la bougie ou la remplacer. - Pour "dénoyer" le moteur, accélérer au maximum, actionner la pédale de démarrage 5 à 10 fois ou actionner le démarrage électrique 2 fois en 5 secondes. Démarrer ensuite le moteur comme décrit plus haut. Si le moteur ne démarre pas, dévisser la bougie et la sécher. |

| | DÉFAUT | CAUSE | SOLUTION |
|---|--|--|---|
| 3 | Le moteur tourne, mais ne démarre pas | <ul style="list-style-type: none"> - Connecteurs des fiches de l'ECU, du générateur ou de la bobine oxydés ou en mauvais état. - Mélange d'air /essence incorrect (Trim Epprom). | <ul style="list-style-type: none"> - Retirer le siège et le réservoir d'essence, nettoyer le connecteur de fiches et le traiter avec un jet anti-humidité. - Nettoyer la ventilation du réservoir d'essence. Ajuster le by-pass du corps de papillon. Ajuster le conduit du filtre à air. |
| 4 | Le moteur démarre mais s'arrête | <ul style="list-style-type: none"> - Alimentation d'air incorrecte. - Manque de carburant. | <ul style="list-style-type: none"> - Fermer le starter. Nettoyer la ventilation du réservoir d'essence. Ajuster le support injecteur. Ajuster le conduit du filtre à air. - Remplir le réservoir de carburant. |
| 5 | Le moteur chauffe excessivement | <ul style="list-style-type: none"> - Il n'y a pas suffisamment de liquide de refroidissement dans le circuit. - Le radiateur est sale ou partiellement obstrué. | <ul style="list-style-type: none"> - Ajouter du liquide de refroidissement, vérifier l'étanchéité du système de refroidissement. - Nettoyer les lames du radiateur, ou le changer. |
| 6 | Le moteur fonctionne de manière inégale | <ul style="list-style-type: none"> - Système d'injection déréglé. (Trim Epprom). - Réglage des soupapes incorrect. | <ul style="list-style-type: none"> - Ajuster le système d'injection. S'adresser à un atelier spécialisé. - Régler le jeu des soupapes. S'adresser à un atelier spécialisé. |
| 7 | Le moteur manque de puissance et accélère mal | <ul style="list-style-type: none"> - L'alimentation en carburant est défectueuse - Filtre à air sale. - Échappement détérioré ou avec des fuites. - Jeu de soupapes trop petit. - Décompression déréglée. | <ul style="list-style-type: none"> - Nettoyer le système de carburant et le vérifier. - Nettoyer ou changer le filtre à air. - Vérifier si le système d'échappement est détérioré, rénover le fil de fibre de verre dans le silencieux si nécessaire. - Régler le jeu des soupapes. S'adresser à un atelier spécialisé. - Vérifier le fonctionnement correct du système. |
| 8 | Le moteur consomme trop d'huile | <ul style="list-style-type: none"> - Tolérance diam. anneaux du piston - cylindre excessif. | <ul style="list-style-type: none"> - Ajuster la tolérance en remplaçant les anneaux du piston. |

| | DÉFAUT | CAUSE | SOLUTION |
|----|---|---|--|
| 8 | Le moteur consomme trop d'huile | <p>Le niveau d'huile dans le moteur est excessif.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La qualité ou la viscosité de l'huile n'est pas adéquate. | <p>Corriger le niveau d'huile du moteur. Vider jusqu'au niveau correct le réservoir d'huile du moteur.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vidanger l'huile du moteur et remplir avec une huile de viscosité recommandée. |
| 9 | Le moteur émet des sons étranges | <ul style="list-style-type: none"> - Problème d'allumage. - Jeu de réglage des soupapes. - Surchauffe. | <ul style="list-style-type: none"> - Se rendre à un atelier spécialisé. - Régler le jeu des soupapes. S'adresser à un atelier spécialisé. - Voir chapitre 5. |
| 10 | L'échappement émet des détonations | <ul style="list-style-type: none"> - Présence de matière brûlée dans la chambre de combustion. - Système d'injection déréglé. (Trim Epprom). - Essence de mauvaise qualité ou indice d'octane erroné. - Bougie en mauvais état ou spécifications erronées. - Joints du système d'échappement détériorés. | <ul style="list-style-type: none"> - Nettoyer la chambre de combustion. - S'adresser à un atelier spécialisé. - Retirer l'essence et mettre de l'essence nouvelle ou avec un indice d'octane supérieur. - Changer la bougie par une neuve ou une appropriée. - Vérifier si le système d'échappement est détérioré. Les joints doivent être en parfait état, sinon, il faut les remplacer par des neufs. |
| 11 | L'échappement crache de la fumée blanche | <ul style="list-style-type: none"> - Joint de la culasse détériorée (fuites d'eau dans le cylindre). | <ul style="list-style-type: none"> - Remplacer le joint du couvre-culasse. S'adresser à un atelier spécialisé. |
| 12 | L'échappement crache de la fumée marron | <ul style="list-style-type: none"> - Filtre à air obstrué. | <ul style="list-style-type: none"> - Nettoyer ou changer le filtre à air. S'adresser à un atelier spécialisé. |
| 13 | Les vitesses ne s'engagent pas | <ul style="list-style-type: none"> - L'embrayage ne se détache pas. - Fourche de changement de vitesses pliée ou coincée. - Vitesse coincée dans la transmission. - Levier de vitesses endommagé. - Ressort de position du sélecteur cassé. | <ul style="list-style-type: none"> - S'adresser à un atelier spécialisé. - Remplacer la fourche de changement de vitesses. - S'adresser à un atelier spécialisé. - Remplacer le levier de vitesses. - Régler le ressort de position du sélecteur ou le remplacer. |

| | DÉFAUT | CAUSE | SOLUTION |
|----|-------------------------------------|---|--|
| 13 | Les vitesses ne passent pas | <ul style="list-style-type: none"> - Ressort du mécanisme de retour du sélecteur cassé. - Tambour de changement de vitesses cassé. - Ressort cliquet du sélecteur de vitesses cassé. | <ul style="list-style-type: none"> - Remplacer le ressort du mécanisme de retour du sélecteur. - Remplacer le tambour de changement de vitesses. - Remplacer le ressort cliquet du sélecteur. |
| 14 | Les vitesses sautent | <ul style="list-style-type: none"> - Fourche de changement de vitesses usé au niveau des engrenages. - Rainure des vitesses usée. - Crabots de vitesses endommagés. - Rainure de changement de vitesses du tambour usée. - Axe de la fourche de changement de vitesses usée. | <ul style="list-style-type: none"> - Remplacer la fourche de changement de vitesses. - Remplacer. S'adresser à un atelier spécialisé. - Remplacer. S'adresser à un atelier spécialisé. - Remplacer. S'adresser à un atelier spécialisé. - Remplacer l'axe. S'adresser à un atelier spécialisé. |
| 15 | L'embrayage patine | <ul style="list-style-type: none"> - Il n'y a pas de jeu dans la poignée d'embrayage. - Plateau d'embrayage usé. - Moyeu d'embrayage usé. - Ressort d'embrayage cassé ou faible. - Disques d'embrayage usés. | <ul style="list-style-type: none"> - S'adresser à un atelier spécialisé. - Remplacer le plateau d'embrayage. S'adresser à un atelier spécialisé. - Remplacer le moyeu de l'embrayage. - Régler le ressort de l'embrayage ou le remplacer. - Remplacer les disques de l'embrayage. S'adresser à un atelier spécialisé. |
| 16 | La moto est instable | <ul style="list-style-type: none"> - Le câble rend difficile la rotation du guidon. - Écrou de l'axe de direction très serré. - Coussinets de direction endommagés ou usés. - Axe de direction tordu. | <ul style="list-style-type: none"> - Séparer le câble ou le desserrer légèrement. - Desserrer l'écrou de l'axe de direction. - Remplacer les coussinets de direction. - Remplacer l'axe de direction. S'adresser à un atelier spécialisé. |
| 17 | L'amortissement est trop dur | <ul style="list-style-type: none"> - Fourche avant avec trop d'huile. - Viscosité de l'huile de la fourche avant excessive. - Fourche avant tordue. - Pression du pneumatique excessive. | <ul style="list-style-type: none"> - Éliminer l'excès d'huile jusqu'au niveau approprié. - Vidanger l'huile de la fourche et remplir avec une huile de viscosité recommandée. - Remplacer la fourche avant. S'adresser à un atelier spécialisé. - Vérifier la pression des pneumatiques. |

| | DÉFAUT | CAUSE | SOLUTION |
|----|---|---|--|
| 17 | L'amortissement est trop dur | - Amortisseur arrière mal réglé. | - Ajuster l'amortisseur arrière. |
| 18 | L'amortissement est trop mou | - Fourche avant avec peu d'huile. - Viscosité de l'huile de la fourche arrière trop faible. - Fourche avant tordue. - Pression des pneumatiques trop faible. - Amortisseur arrière mal réglé. | - Ajouter de l'huile à la fourche jusqu'au niveau approprié. - Vidanger l'huile de la fourche et remplir avec une huile de viscosité recommandée. - Remplacer la fourche avant. S'adresser à un atelier spécialisé. - Vérifier la pression des pneumatiques. - Régler l'amortisseur arrière. |
| 19 | La moto fait des bruits anormaux | - Chaîne mal ajustée. - Chaîne usée. - Dents de la couronne arrière usées. - Lubrification de la chaîne insuffisante. - Roue arrière mal alignée - Pas assez d'huile dans la fourche avant. - Ressort de la fourche avant faible ou cassé. - Disque de frein usé. - Plaquettes mal positionnées ou cristallisées. - Cylindre endommagé. - Supports, écrous et vis mal serrés. | - Ajuster la chaîne. - Remplacer la chaîne, la couronne arrière et le pignon de transmission secondaire. - Remplacer la couronne arrière. - Lubrifier avec un lubrifiant indiqué pour chaînes. - Aligner la roue arrière. S'adresser à un atelier spécialisé. - Ajouter de l'huile à la fourche avant jusqu'au niveau approprié. - Remplacer le ressort de la fourche avant. - Remplacer le disque de frein. - Repositionner les plaquettes de frein ou les remplacer. - Remplacer le cylindre endommagé. - Vérifier et ajuster aux couples de serrage indiqués. |
| 20 | Le guidon vibre | - Pneumatique usé, basculeur ou ses coussinets à aiguilles usés. - Jante décentrée. - Roue arrière mal alignée. - Axes de direction avec tolérance excessive. - Support du guidon mal serré, écrou de l'axe de direction desserré. | - Remplacer les pièces usées par des neuves. - Centrer la jante. - Vérifier la tension des rayons de la jante. Réajuster si nécessaire. - Vérifier la distance entre les axes de direction et réajuster si nécessaire. - Serrer le support du guidon et l'écrou de l'axe de direction aux couples de serrage appropriés. |

| | DÉFAUT | CAUSE | SOLUTION |
|----|---|--|--|
| 21 | La moto a tendance à s'incliner d'un côté | <ul style="list-style-type: none"> - Châssis tordu. - Direction mal ajustée. - Axe de direction tordu. - Fourche avant tordue. - Roues mal alignées. | <ul style="list-style-type: none"> - Remplacer le châssis. S'adresser à un atelier spécialisé. - Ajuster la direction. S'adresser à un atelier spécialisé. - Remplacer l'axe de direction. S'adresser à un atelier spécialisé. - Remplacer la fourche avant. - Aligner les roues. |
| 22 | Les freins ne se comportent pas correctement | <ul style="list-style-type: none"> - Disque usé. - Perte de fluide de frein. - Fluide de frein détérioré. - Piston de pompe cassé. - Freins mal réglés. | <ul style="list-style-type: none"> - Remplacer le disque. - Vérifier les circuits de freins. Remplacer ceux qui sont usés ou cassés. - Vidanger le fluide de frein et le remplacer par du fluide neuf recommandé par le constructeur. - Remplacer le piston de pompe. - Ajuster les freins. |
| 23 | Les lampes grillent | <ul style="list-style-type: none"> - Le régulateur de tension est défectueux. | <ul style="list-style-type: none"> - Retirer le siège et le réservoir d'essence et contrôler les connexions ; vérifier le régulateur de tension et les fusibles du boîtier de fusibles. |
| 24 | Le système d'éclairage ne fonctionne pas | <ul style="list-style-type: none"> - Le fusible de l'installation d'éclairage est fondu. | <ul style="list-style-type: none"> - Démontez la carcasse du phare avant. |

CONDITIONS DE LA GARANTIE

(Selon la Loi 23/2003 du 10 juillet, sur les garanties en Vente de Biens de Consommatio)

Garantie du fabricant GAS GAS Motos, S.A.

La société GAS GAS MOTOS, S.A., ci-après dénommée GG, garantit par la présente, au consommateur final, acheteur d'un véhicule fabriqué par GG, que les matériels ainsi que la fabrication sont, conformément aux normes de qualité, exempts de tout défaut. Par conséquent, GG garantit par la présente à l'acheteur final, ci-avant dénommé l'acheteur, la réparation de tout défaut de matériels ou de fabrication détecté sur une motocyclette neuve, sans frais, durant la période de garantie fixée et sans limite quant au nombre de kilomètres parcourus ou nombre d'heures de fonctionnement.

Délai de la garantie

Le délai de la garantie commence le jour de la livraison du véhicule à l'acheteur par un concessionnaire officiel de GG et en ce qui concerne les modèles de démonstrations, le délai de garantie démarre à la date de la première mise en fonctionnement du véhicule.

Le vendeur s'engage à répondre de tout défaut de conformité constaté dans le délai visé dans la Loi 23/2003 du 10 juillet relative aux Garanties dans la Vente des Biens de Consommation, à partir de la date de livraison du véhicule et selon la Directive 1999/44/CE pour le reste des États Membres de la Communauté Européenne. En ce qui concerne les pays qui ne font pas partie de la Communauté Européenne, le délai de garantie sera régi par la loi en vigueur dans les pays concernés. Cependant, si le défaut de conformité est constaté au cours des six premiers mois à partir de la date de livraison du véhicule, il sera entendu que ledit défaut existait déjà à la livraison du véhicule. À partir du sixième mois, le client est tenu de démontrer que le défaut de conformité existait déjà à la livraison du véhicule.

Au cours des six premiers mois suivant la date de livraison du véhicule réparé, le vendeur s'engage à répondre des défauts de conformité qui ont donné lieu à la réparation.

Tout défaut détecté sur la machine doit être signalé à un concessionnaire officiel GG dans le délai de garantie. Si le dernier jour de ce délai est un dimanche ou un jour férié, le délai de garantie sera prolongé jusqu'à ce que le dernier jour soit le premier jour ouvrable suivant le dimanche ou le jour férié.

Toute réclamation pour défauts au titre de la garantie, non présentée au concessionnaire officiel GG avant la fin du délai de garantie prévu, sera refusée.

Obligations de l'acheteur

GG est habilité à refuser toute réclamation dans les cas suivants :

- a) Si l'acheteur ne fait pas passer au véhicule les inspections requises et si les opérations d'entretien qui figurent dans le manuel d'entretien n'ont pas été effectuées ou si la date prévue pour les exécuter a été dépassée. Les défauts détectés avant la date prévue pour une inspection ou travail d'entretien non menée à terme ou réalisée après la date prévue, sont également exclus de la garantie.
- b) Si une inspection, une opération d'entretien ou une réparation sur le véhicule a été effectuée par des tiers non-agrérés par GG.
- c) Toute opération d'entretien ou réparation effectuée sans respecter les conditions techniques, les spécifications et instructions du fabricant.
- d) Si les pièces détachées utilisées dans les opérations d'entretien et de réparation sont autres que des pièces d'origine GG et si les carburants, lubrifiants ou autres liquides (y compris les produits de nettoyage entre autres) sont autres que ceux expressément indiqués par GG dans les spécifications du Manuel d'Entretien.
- e) Si le véhicule a été altéré, modifié ou équipé avec des composants autres que ceux expressément autorisés par GG comme composants acceptés pour le véhicule.
- f) Si le véhicule a été entreposé ou transporté dans des conditions contraires aux conditions techniques requises.
- g) Si le véhicule a été utilisé pour une fin particulière autre que l'usage ordinaire comme par exemple la compétition, les courses ou pour tenter de battre un record.
- h) Si le véhicule est tombé ou s'il a été endommagé dans un accident.

Exclusions de la garantie

Sont exclus de la garantie:

- a) L'usure des pièces et sans restriction aucune, les bougies, batteries, filtres à essence, pièces du filtre d'huile, chaînes (secondaires) pignons de sortie du moteur, couronnes arrière, filtres à air, disques de freins, plaquettes de freins, disques d'embrayage, ampoules, fusibles, balais au charbon, caoutchouc des cale-pied, pneus, chambres à air, câbles et autres composants en caoutchouc.
- b) Lubrifiants (par exemple : huile, graisse) et fluides de fonctionnement (liquide de batterie, liquide de refroidissement, etc).
- c) Inspection, réglage et autres prestations d'entretien ainsi que toute opération de nettoyage.

- d) Dommages sur la peinture et corrosion dus aux influences externes : cailloux, sel, gaz industriels d'échappement et autres impacts environnementaux ou dus à un nettoyage effectué avec des produits inadéquats.
- e) Tous dommages provoqués par des défauts ainsi que les dépenses dues directement ou indirectement aux conséquences des défauts (frais de communications, d'hébergement, location de véhicule, transport public, frais de grue, de messagerie urgente, etc) et autres frais financiers (exemple : dépenses découlant de l'impossibilité d'utiliser un véhicule, perte de revenus, perte de temps, etc).
- f) Tout phénomène acoustique ou esthétique ne touchant pas de façon significative la condition d'utilisation de la motocyclette (exemple : des imperfections petites ou cachées, des bruits ou vibrations normales d'utilisation, etc).
- g) Des phénomènes dus au vieillissement du véhicule (exemple : décoloration des surfaces peintes ou recouvertes de métal).

Divers

- 1.- Seule la Société GG pourra prendre la décision de réparer ou de remplacer les pièces défectueuses. La propriété des pièces remplacées passera automatiquement à GG. Le concessionnaire officiel GG a qui la réparation des défauts a été confiée, ne peut en aucun cas faire de déclarations contraignantes au nom de GG.
- 2.- En cas de doute quant à la présence d'un défaut ou si une inspection visuelle ou matérielle est requise, GG se réserve le droit d'exiger la remise des pièces faisant l'objet d'une réclamation présentée dans le cadre de la garantie et de demander un examen du défaut par un expert de GG. Toutes les obligations supplémentaires de garantie sur des pièces remplacées sans frais ou tout autre service prêté sans frais sous la présente garantie seront exclues. La garantie pour les composants remplacés au cours de la période de garantie s'achève à la date de préemption du délai de garantie du produit concerné.
- 3.- Si un défaut ne peut pas être réparé, le consommateur bénéficiaire de cette garantie pourra annuler le contrat (paiement d'une indemnisation) ou pourra demander le remboursement partiel du prix d'achat (réduction) au lieu de la réparation de la motocyclette.
- 4.- Les réclamations de garantie de l'acheteur au titre du contrat de vente -achat passé avec le concessionnaire officiel ne seront pas concernées par la présente garantie qui ne concernera pas non plus les droits contractuels supplémentaires de l'acheteur prévus par les conditions générales commerciales du concessionnaire officiel. Cependant, ces droits supplémentaires ne pourront être réclamés qu'au concessionnaire officiel.
- 5.- Si l'acheteur revend le produit durant le délai de garantie, les termes et conditions de cette garantie seront toujours valables et de ce fait, les droits de réclamation au titre de la présente garantie en accord avec les termes et conditions prévus au présent document seront transférés au nouveau propriétaire de la motocyclette.

