

MRT 50

Manuel d'atelier châssis



INTRODUCTION

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

CONNAÎTRE LA MOTO

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

DÉMONTAGE

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

DÉMONTAGE

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

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

1. TABLEAU DE BORD	56
2. SCHEMA ELECTRIQUE	58

Introduction



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

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

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

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

MISES À JOUR DES MANUELS

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

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

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

**SYMBOLOLOGIE DE RÉDACTION**

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



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

**DANGER D'INCENDIE**

Opérations pouvant provoquer un incendie.

**DANGER D'EXPLOSION**

Opérations pouvant provoquer une explosion.

**TOXIQUE**

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

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

Opérations requérant des compétences dans le domaine mécanique / motoristique.

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

Opérations requérant des compétences dans le domaine électrique / électronique.

**NON!**

Opérations à éviter.

**MANUEL D'ATELIER**

Informations découlant de cette documentation.

**CATALOGUE DE PIÈCES DE RECHANGE**

Informations découlant de cette documentation.

**ABRÉVIATIONS DE RÉDACTION**

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

Nota:

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

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



RÈGLES GÉNÉRALES DE TRAVAIL

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

CONSEILS:

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

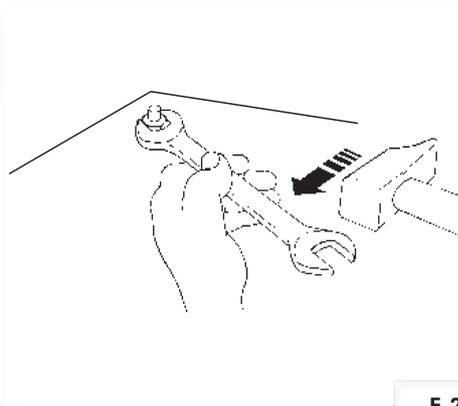


F-1

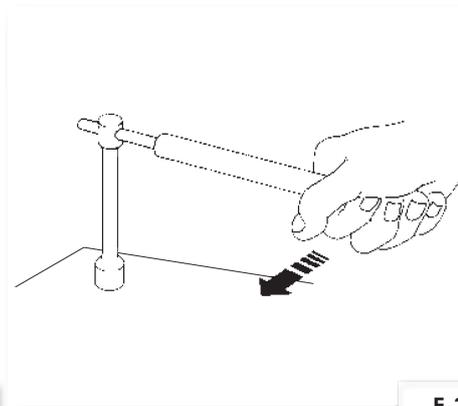


RECOMMANDATIONS

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



F-2



F-3



Ne jamais utiliser des flammes libres, en aucun cas.

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



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



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

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

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



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



F-4

Connaître la moto





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

SPÉCIFICATIONS ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

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



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

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



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



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

 Graisse



DÉBALLAGE

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

CONTRÔLE « ESTHÉTIQUE »

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

RÉFÉRENCES DESTINÉES À L'IDENTIFICATION

Numéro d'identification du véhicule

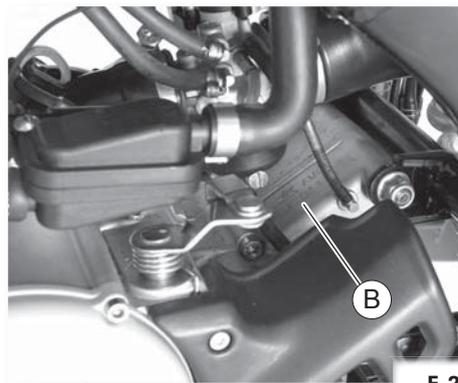
- Le numéro d'identification du véhicule (A/F-2) est inscrit sur le tuyau de la direction. Ce numéro d'identification est utilisé pour identifier le cyclomoteur.

Numéro d'identification moteur

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



F-1



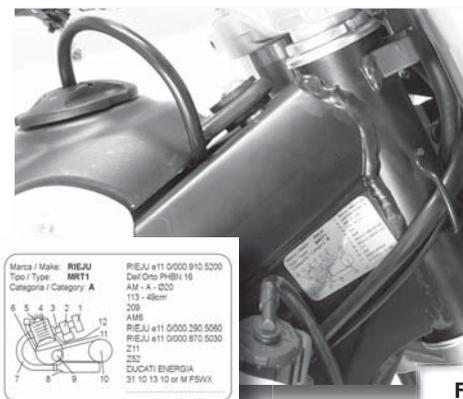
F-2

ÉTIQUETTE DE SÉCURITÉ

Il contient les références d'identification du véhicule prévues par la Directive 97/24/CE. Il est indispensable d'indiquer les références d'identification du véhicule pour demander des pièces de rechange.

Cette étiquette ne doit pas être remplacée ou modifiée.

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

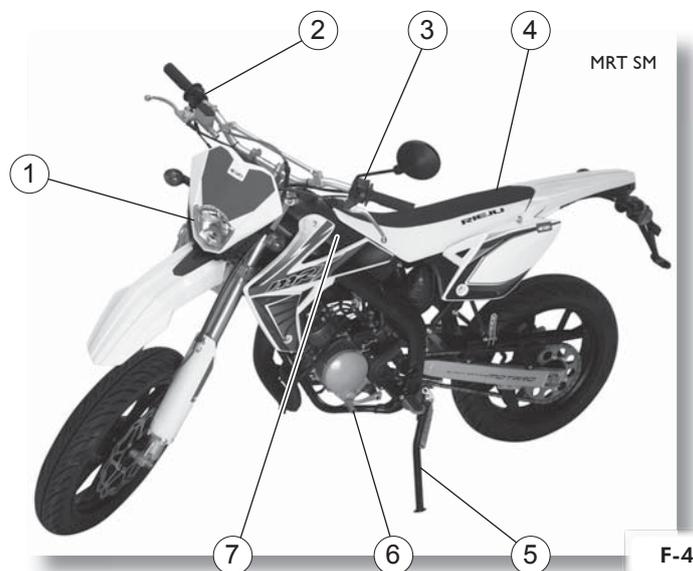


F-3

Marca / Make:	RIEJU	RIEJU e11 0000 810 5200
Tipo / Type:	MRT1	Dati Orto P/B/N 16
Categoria / Category:	A	AM - A - Q20
		113 - 49cm ³
		209
		AM6
		RIEJU e11 0000 250 5060
		RIEJU e11 0000 870 5030
		211
		252
		DUCATI ENERGIA
		31 10 13 10 or M F56XK

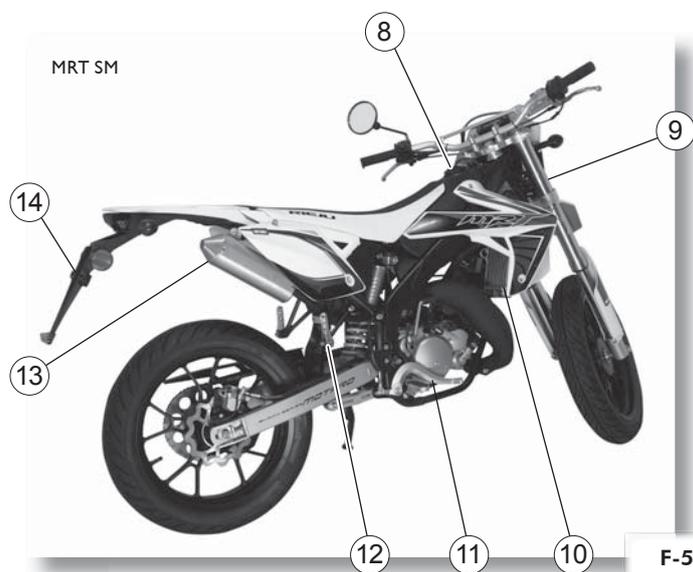


IDENTIFICATION ÉLÉMENTS PRINCIPAUX (Côté gauche)



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

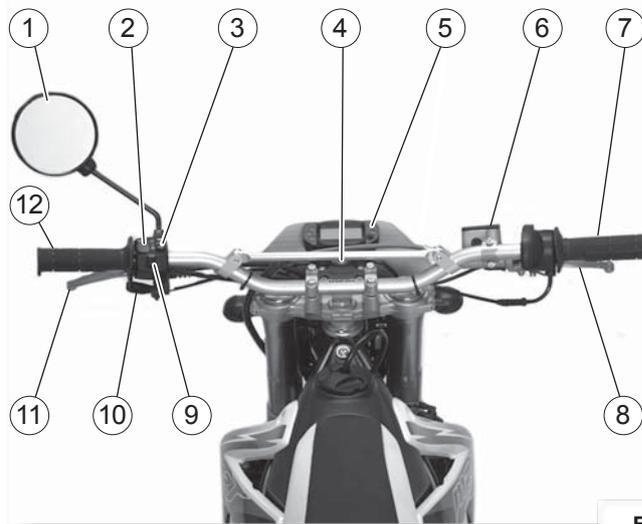
IDENTIFICATION ÉLÉMENTS PRINCIPAUX (Côté droit)



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



COMMANDES



Commandes / instruments

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

F-6

CLÉS

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

BLOCAGE DIRECTION

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

BÉQUILLE LATÉRALE

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



F-7



PNEUMATIQUES

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

CONTRÔLE PRESSION

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



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

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

F-10

RÉSERVOIR DE CARBURANT

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

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

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



F-11



LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Contrôle

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



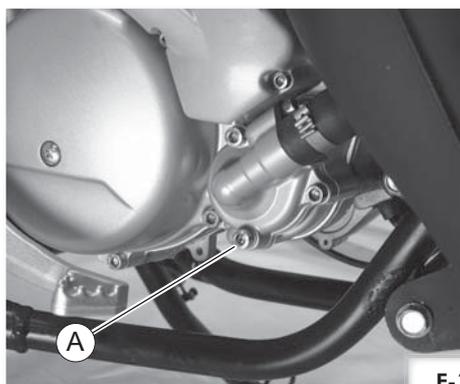
F-12

REMPACEMENT LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

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

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

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



F-13



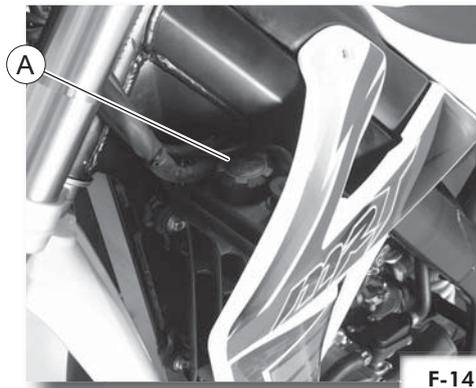
HUILE MOTEUR

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

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

Huile recommandée:

HUILE SYNTHÉTIQUE POUR MOTEURS 2 TEMPS.

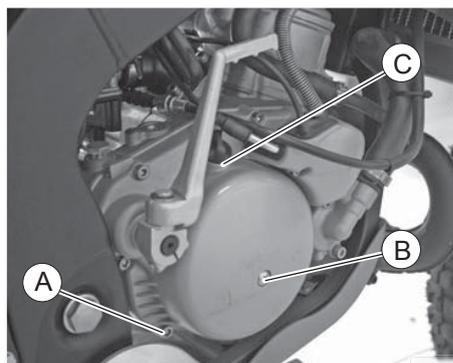


HUILE TRANSMISSION

Changement

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

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



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

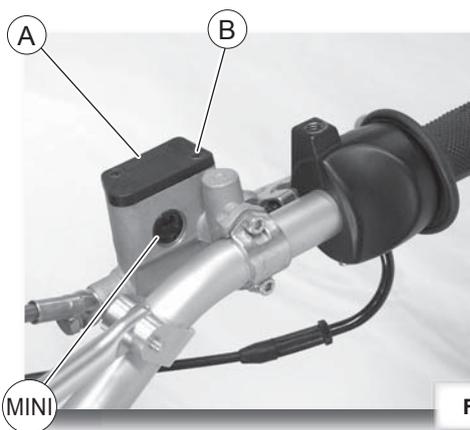


LIQUIDE DE FREINS

Contrôle

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

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



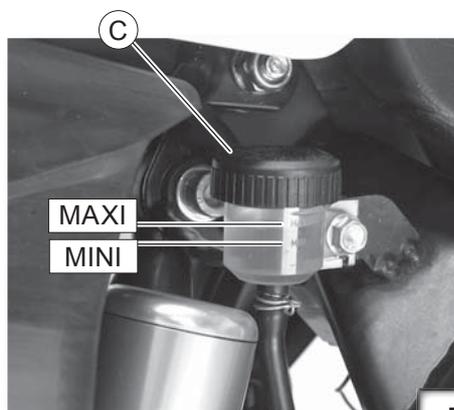
F-16

Changement

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

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

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



F-17

Liquide de frein recommandé: DOT 4



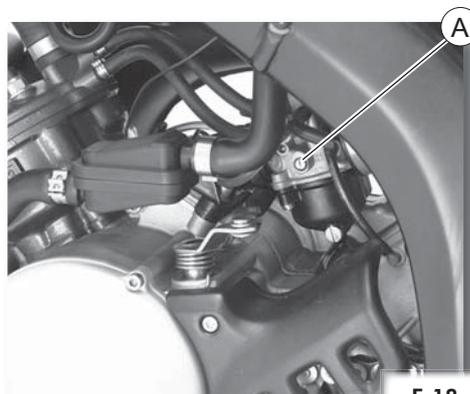
ATTENTION: Le liquide de freins est abrasif.

RÉGLAGE DU RÉGIME MINIMUM DE ROTATION

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

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

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



F-18



RÉGLAGE DE LA TENSION DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION

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



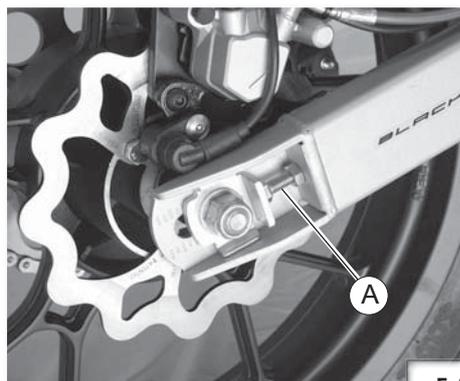
ATTENTION: un mauvais alignement de la chaîne et de la roue peut provoquer une sortie de chaîne, ainsi que des problèmes de stabilité sur le cyclomoteur.

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

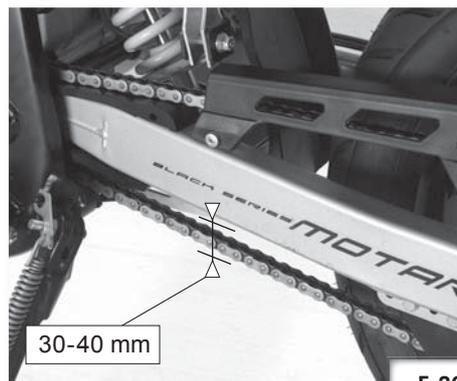
Pour contrôler le jeu, faire tourner la roue arrière plusieurs fois, et vérifier la tension sur plusieurs points, afin de trouver le point le plus tendu.

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

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



F-19



F-20

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

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

Démontage



1. SELLE

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



F-1

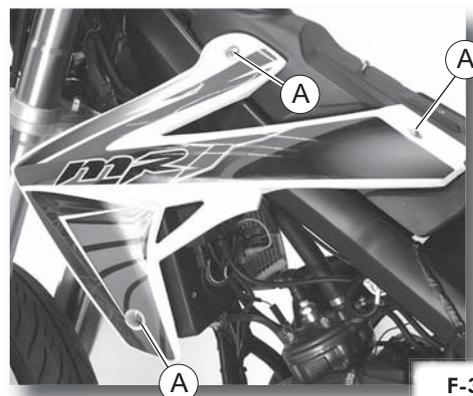


F-2

2. CACHES LATÉRAUX AVANTS

* Retirer la selle.

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



F-3

3. CACHES LATÉRAUX ARRIÈRES

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



F-4

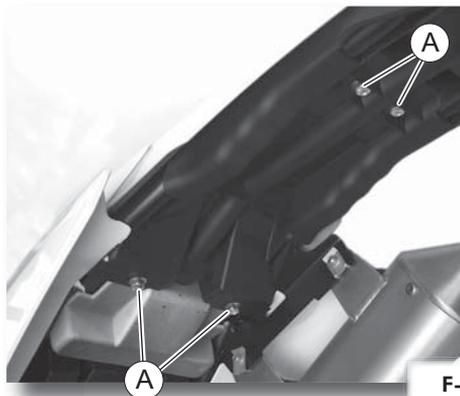


4. QUEUE

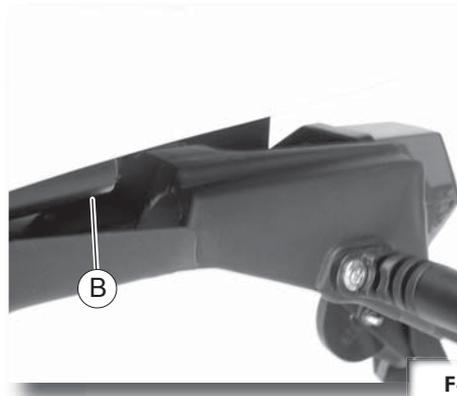
* Retirer la selle et les caches latéraux avant.

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

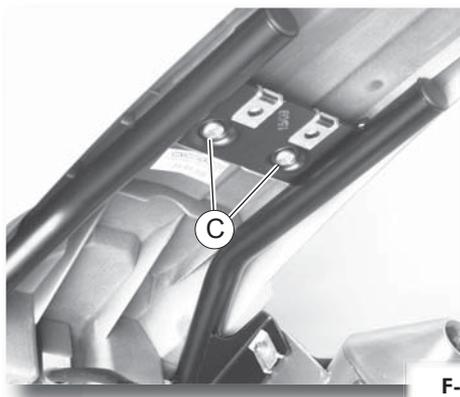
Une fois le garde-boue arrière délogé, dévisser les 2 vis (C/F-7).



F-5



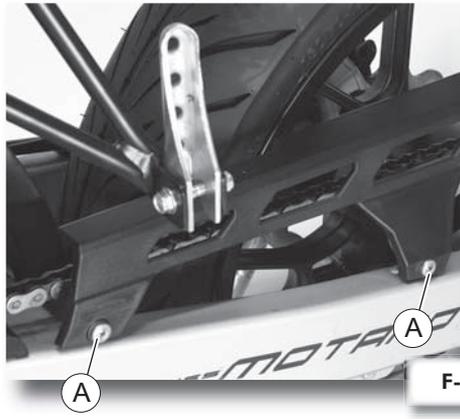
F-6



F-7

5. PROTECTEUR DE CHAÎNE

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

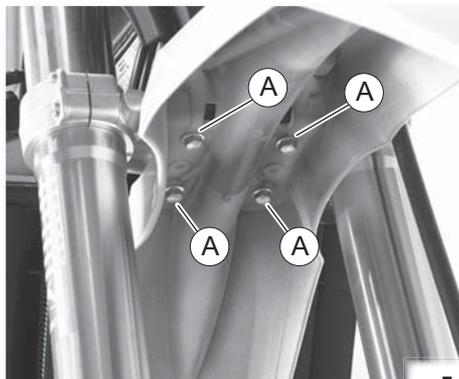


F-8



6. GARDE-BOUE AVANT

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

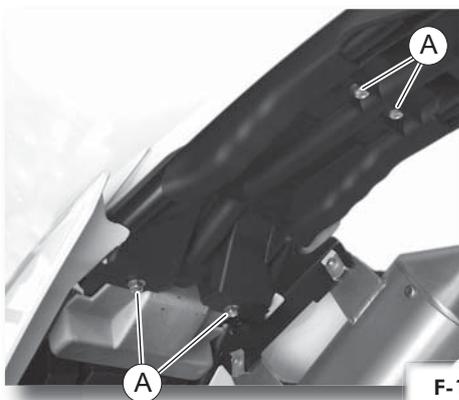


F-9

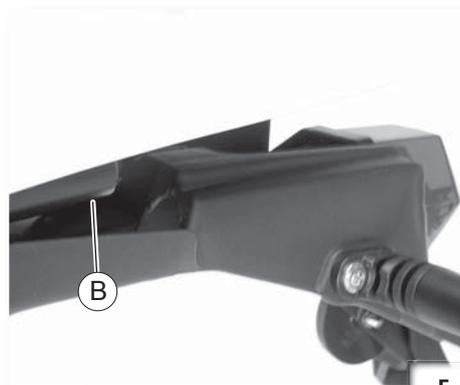
7. GARDE-BOUE ARRIÈRE

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

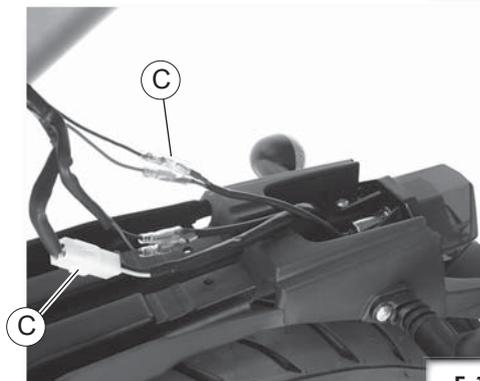
Débrancher les feux arrière de route (C/F-12) et les retirer (Voir paragraphe). Débrancher le phare arrière et le retirer (voir paragraphe).



F-10



F-11



F-12



8. BOÎTIER FILTRE

* Retirer la selle, les caches latéraux arrière.

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

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

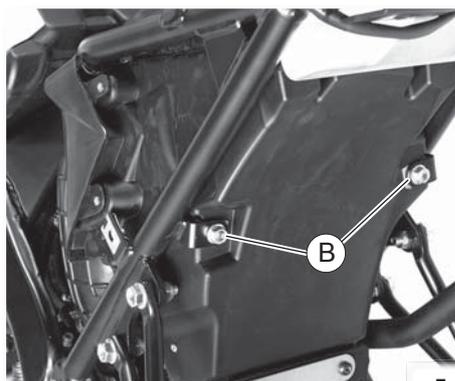
Retirer la bride (C/F-15) entre le raccord du tuyau du système AIS et le tuyau du filtre.

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

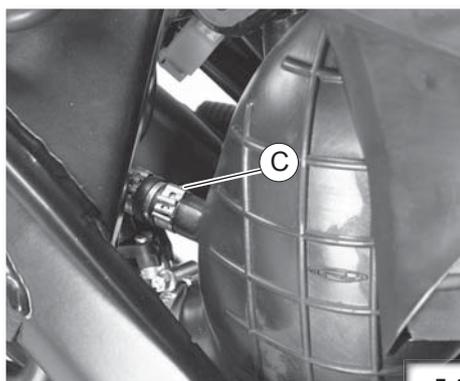
Pour extraire le boîtier, tirer dessus vers l'arrière.



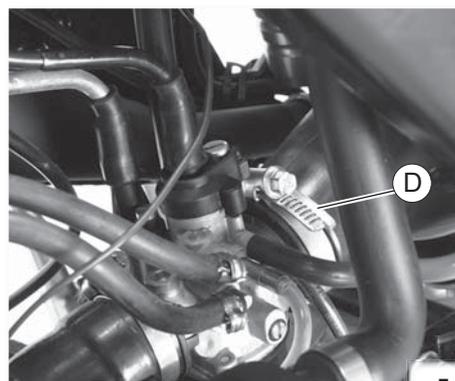
F-13



F-14



F-15



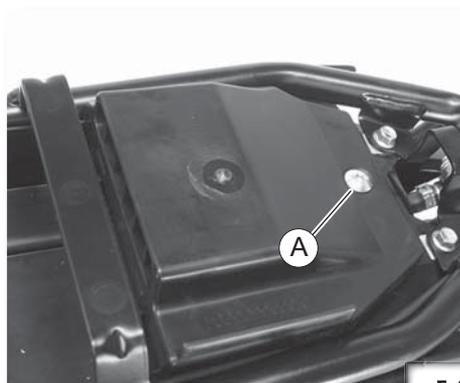
F-16



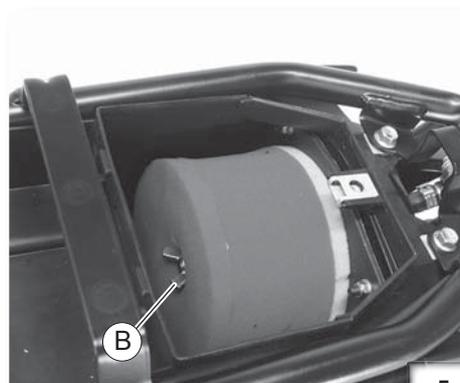
9. FILTRE À AIR

* Retirer la selle.

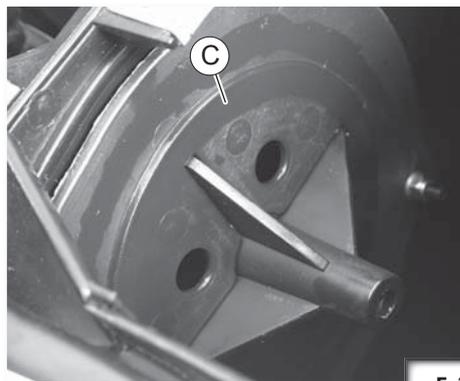
Dévisser la vis (A/F-17) du couvercle du filtre.
Relâcher l'écrou (B/F-18) et retirer le filtre.



F-17



F-18



F-19



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



10. ÉCHAPPEMENT

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

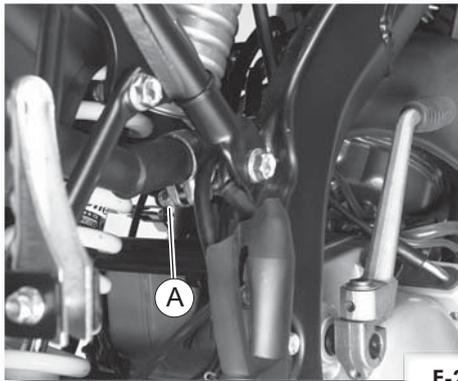
Relâcher la bride (A/F-20) qui fixe l'échappement au pot.

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

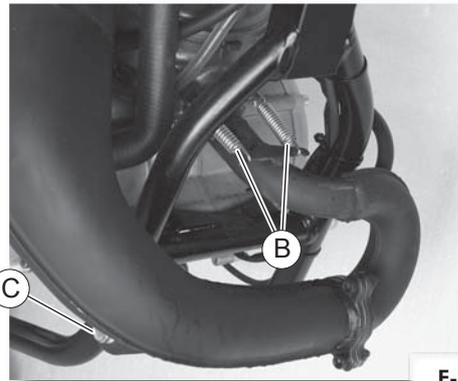
Puis, débrancher le tuyau de désaération (système AIS) (D/F-22) et retirer l'échappement en tirant vers l'avant.



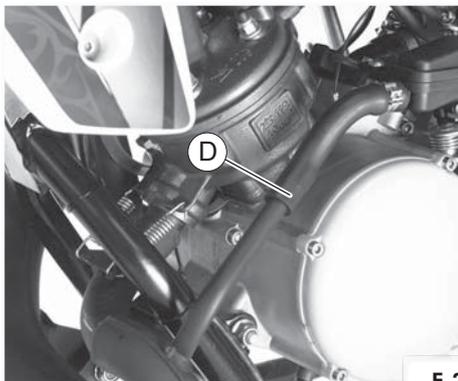
ATTENTION: Avant de procéder au démontage de l'échappement, s'assurer qu'il est bien froid.



F-20



F-21



F-22

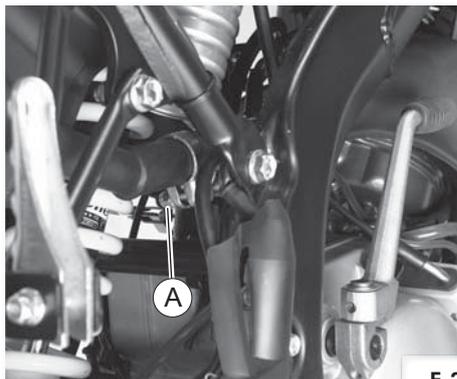


11. POT D'ÉCHAPPEMENT

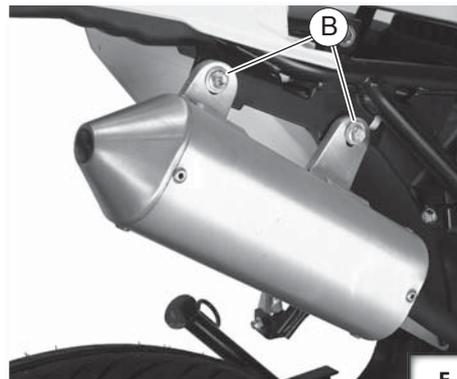
* Retirer la selle et le cache latéral arrière droit.
Relâcher la bride (A/F-23) qui fixe le pot d'échappement.
Puis, dévisser les 2 vis (B/F-24) qui fixe le pot d'échappement au châssis.
Pour l'extraire, tirer sur le pot d'échappement vers l'arrière.



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



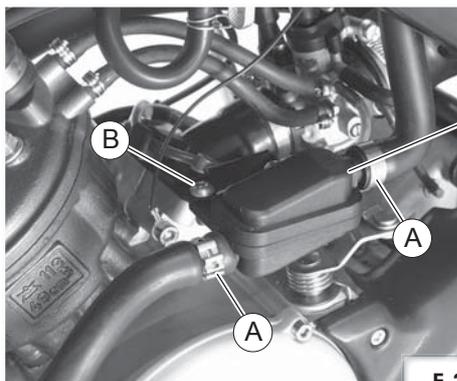
F-23



F-24

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

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



F-25



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



13. RÉSERVOIR DE CARBURANT

* Retirer la selle et les caches latéraux avant.



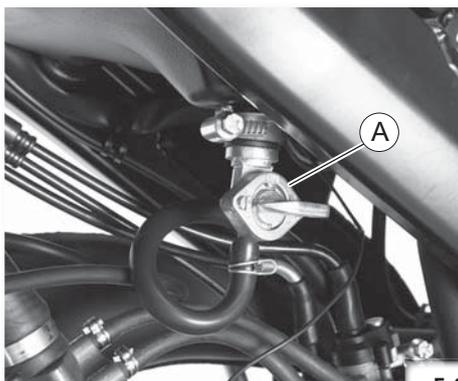
ATTENTION: avant de procéder au démontage, fermer le robinet du réservoir (A/F-26).

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

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

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

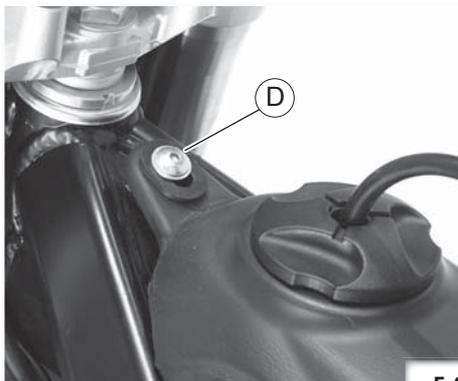
Puis retirer le réservoir (E/F-29) en le tirant vers le haut.



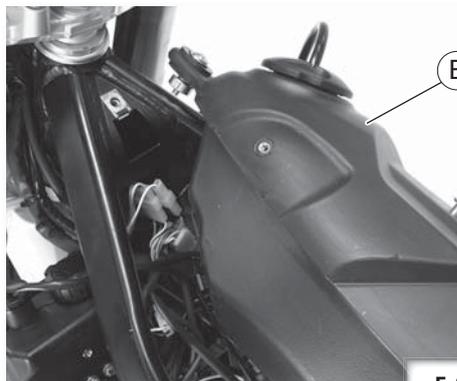
F-26



F-27



F-28

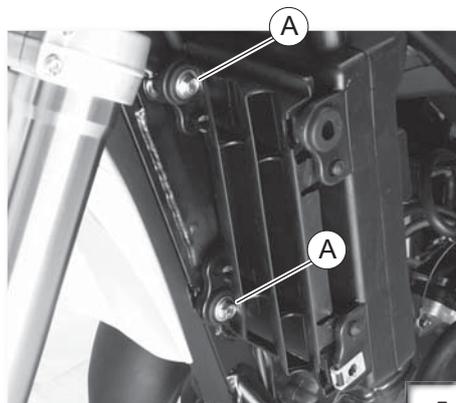


F-29



14. RÉSERVOIR D'HUILE

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



F-30

15. JAUGE À HUILE

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



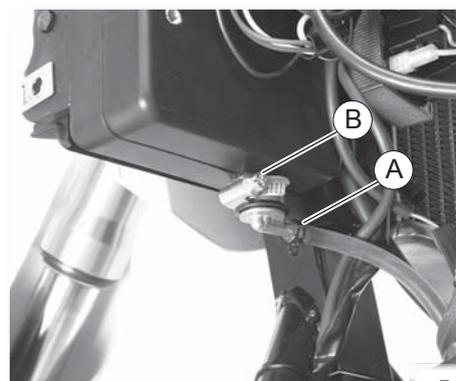
F-31

16. FILTRE À HUILE

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



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

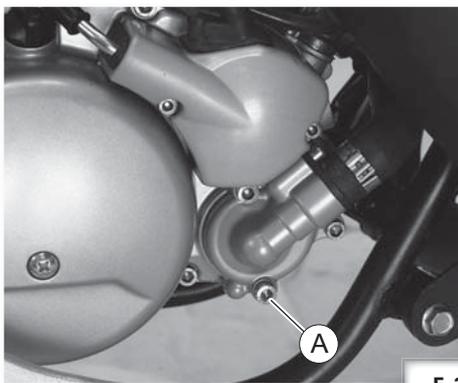


F-32

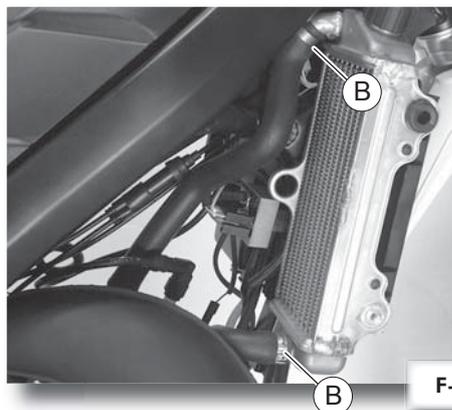


17. RADIATEUR

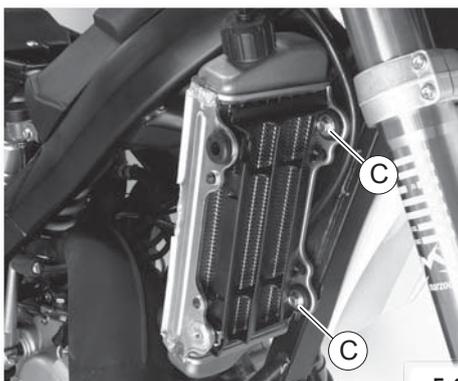
* Retirer la selle et les caches latéraux avant.
 Vidanger le circuit de refroidissement à l'aide de la vis de vidange (A/F-33).
 Relâcher les brides qui fixent les tuyaux du moteur au radiateur (B/F-34).
 Puis, dévisser les 2 vis (B/F-35) qui fixent le radiateur au châssis.



F-33



F-34



F-35

18. BÉQUILLE

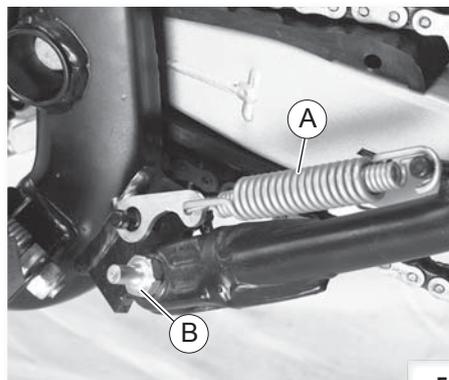


ATTENTION: retenir la moto avant de réaliser cette opération.

Retirer le ressort de tension (A/F-36).
 Puis, dévisser l'écrou (B/F-36) en tenant la vis par l'intérieur.



ATTENTION: réalisez cette opération béquille pliée.



F-36



19. LEVIER D'EMBRAYAGE

Dévisser la vis de fixation (A/F-37).



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



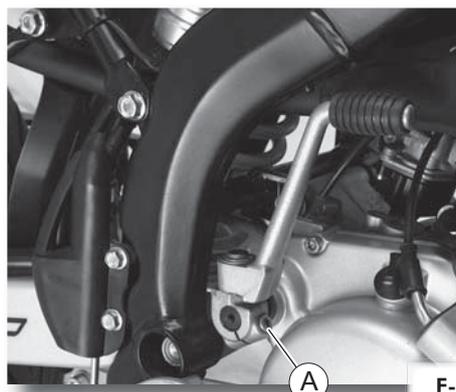
F-37

20. LEVIER DE DÉMARRAGE

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



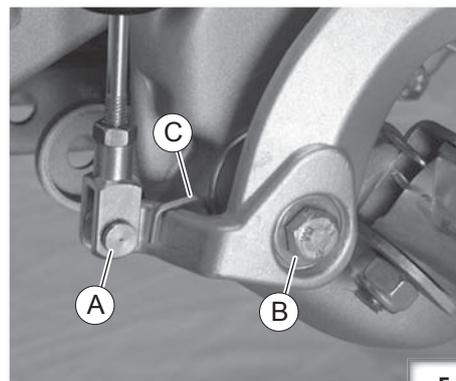
ATTENTION: Le montage dans une position différente à la normale peut réduire le parcours de la mise en marche.



F-38

21. LEVIER FREIN ARRIÈRE

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



F-39



22. AMORTISSEUR

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



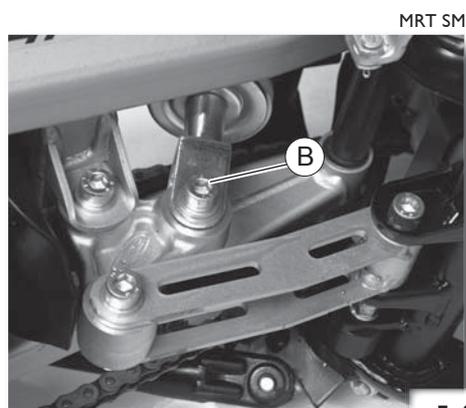
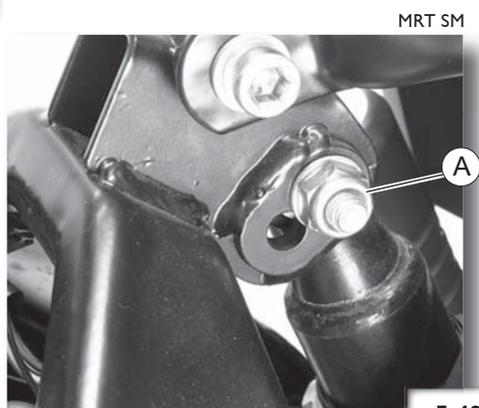
ATTENTION: Avant la dépose, fixer le châssis par la partie inférieure pour éviter la chute du bras oscillant et de la roue.



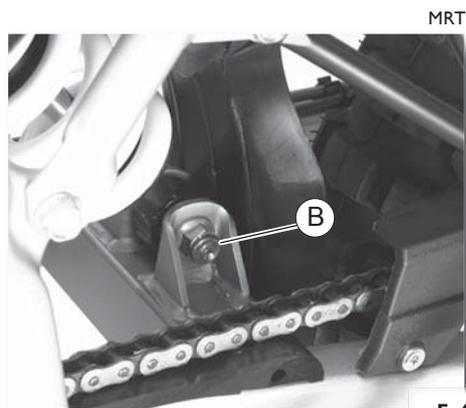
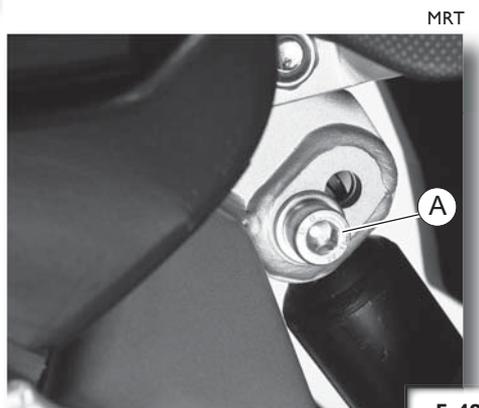
ATTENTION: faire attention à la position de l'amortisseur pour prévoir son montage ultérieur.



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



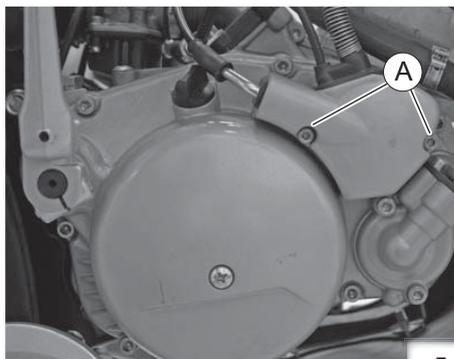
ATTENTION: la vis supérieure de l'amortisseur dans la version **MRT** est située dans l'orifice arrière.



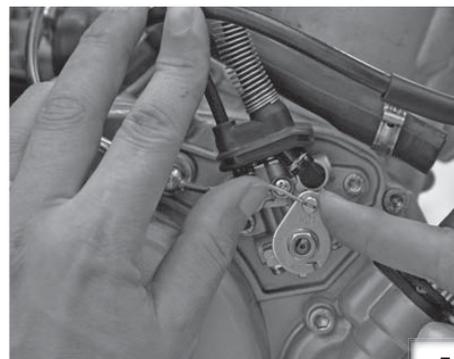


23. TRANSMISSION DE GAZ / MÉLANGEUR HUILE

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



F-44



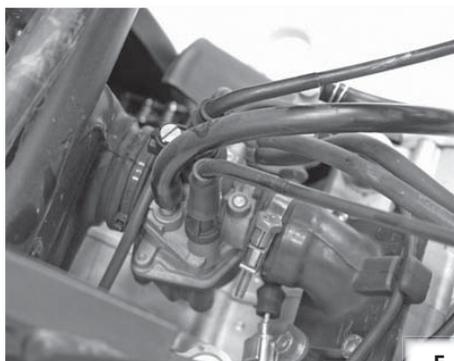
F-45

24. CARBURATEUR

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



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



F-46



25. MOTEUR

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

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

Débrancher le câble du thermo-contact.

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

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

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

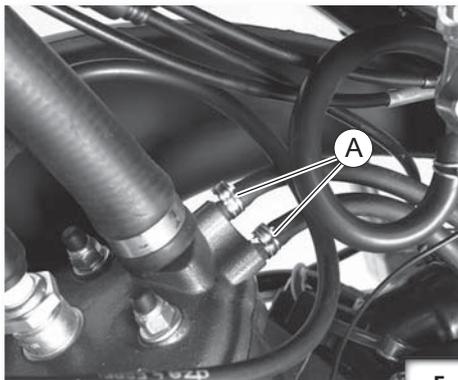
Débrancher le tuyau (C/F-48) de la culasse-radiateur et de la pompe-radiateur.

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

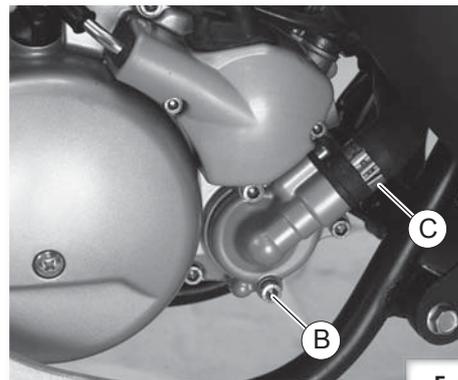


ATTENTION: laisser pour la fin la vis de la partie avant.

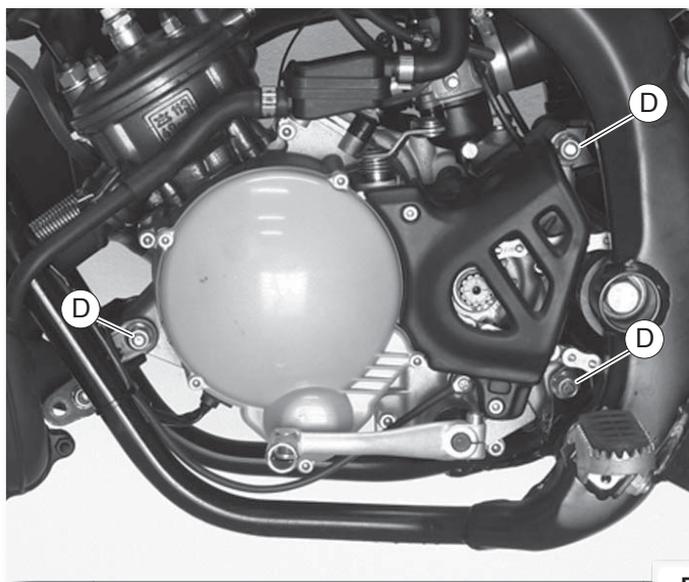
Pour extraire le moteur de la cavité du châssis, le faire par la partie gauche et en retirant d'abord la partie avant.



F-47



F-48



F-49

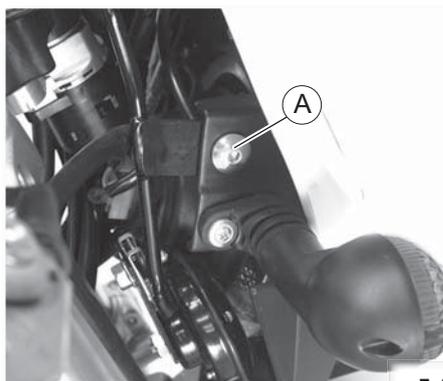


26. PHARE AVANT

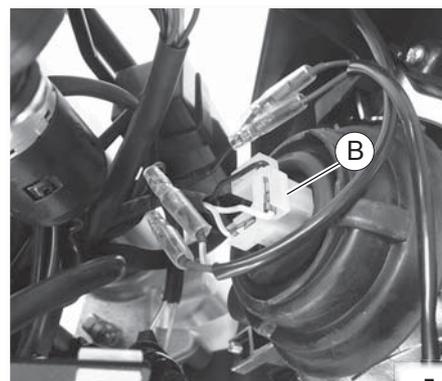
Dévisser les 2 vis (A/F-50) et incliner le phare vers l'avant pour faciliter l'opération.
 Débrancher l'électricité (B/F-51) du câblage général.
 Dévisser la vis (C/F-52) en tenant l'écrou par l'intérieur.
 Dévisser les 5 vis (D/F-53) qui retiennent le phare au porte-phare.
 Dévisser la vis de réglage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



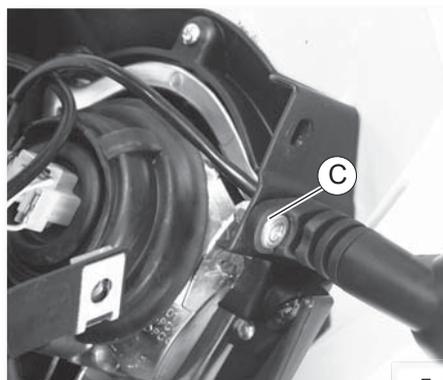
ATTENTION: faire attention à la position des câbles et prévoir leur montage ultérieur.



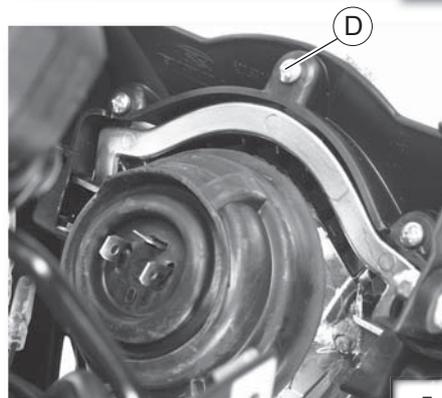
F-50



F-51



F-52



F-53

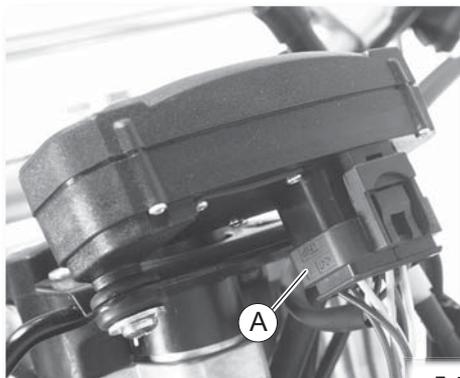


F-54

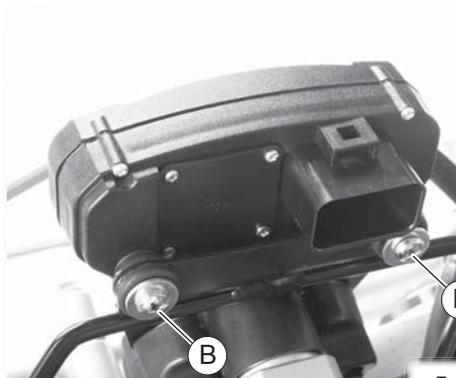


27. TABLEAU DE BORD

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



F-55



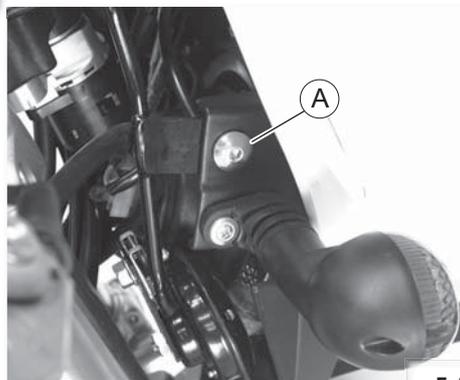
F-56

28. PHARE AVANT

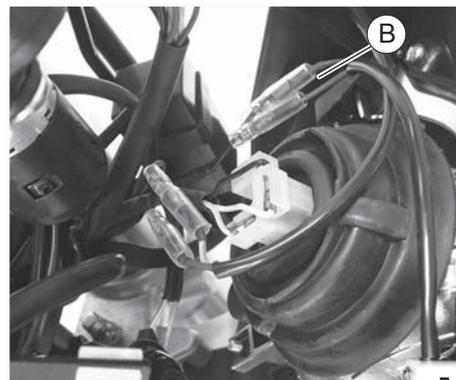
Dévisser les 2 vis (A/F-57) et incliner le phare vers l'avant pour faciliter l'opération.
Débrancher l'électricité (B/F-58) du câblage général.
Dévisser la vis (C/F-59) en tenant l'écrou par l'intérieur.



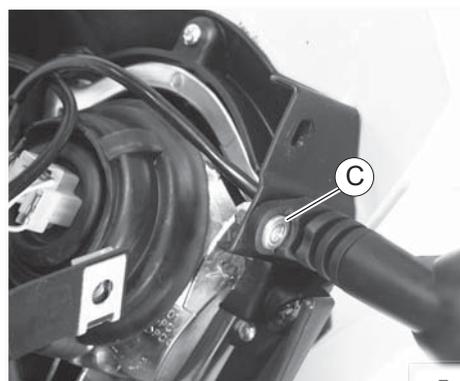
ATTENTION: faire attention à la position des câbles et prévoir leur montage ultérieur.



F-57



F-58



F-59



29. PHARE ARRIÈRE

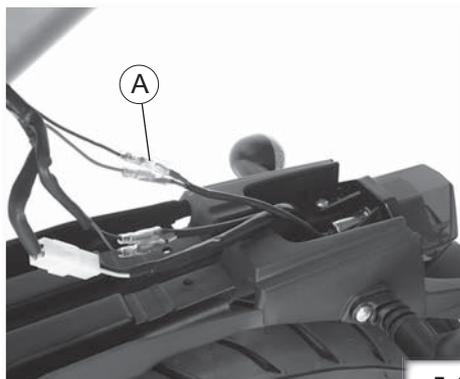
* Réaliser les 2 premières étapes du chapitre **4.Queue (F5-F6)**.



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

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

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



F-60



F-61

30. FEU ARRIÈRE

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



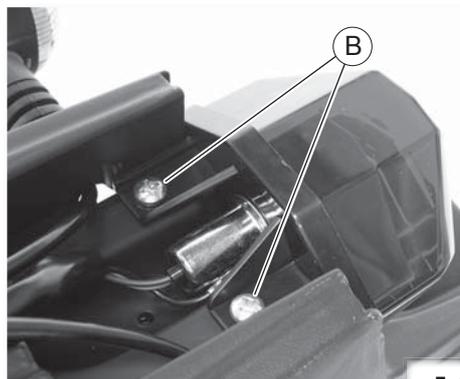
ATTENTION: Avant de procéder au démontage des feux, faire attention à la séquence des terminaux pour leur montage ultérieur. (Voir schéma électrique).

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

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



F-62



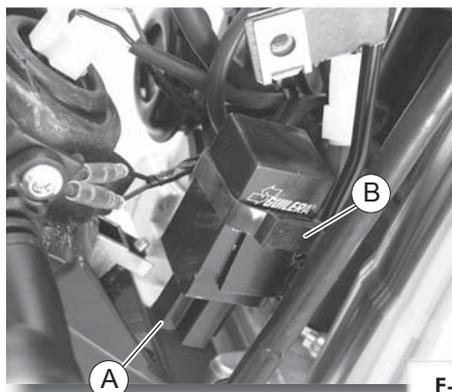
F-63



31. CENTRALE CLIGNOTANTS

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

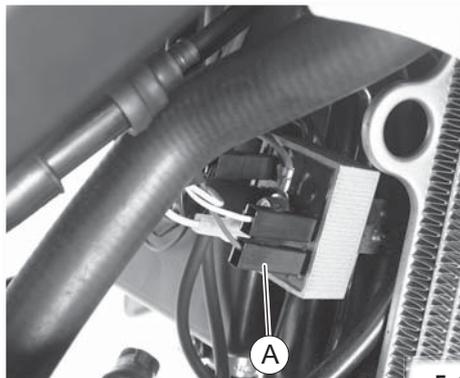
Débrancher le régulateur du câblage (A/F-64) et le retirer de joint de fixation (B/F-64).



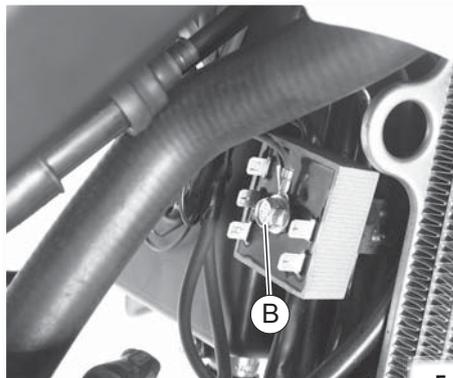
F-64

32. RÉGULATEUR

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



F-65



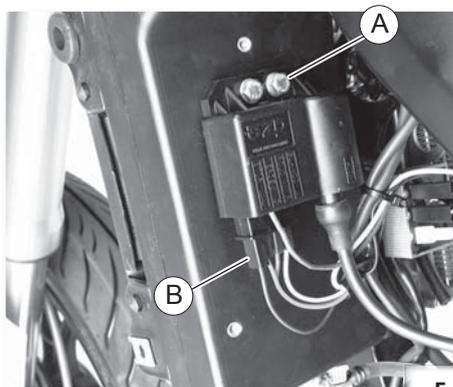
F-66



ATTENTION: Rebrancher le câble de masse pendant le montage.

33. UNITÉ CENTRALE

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

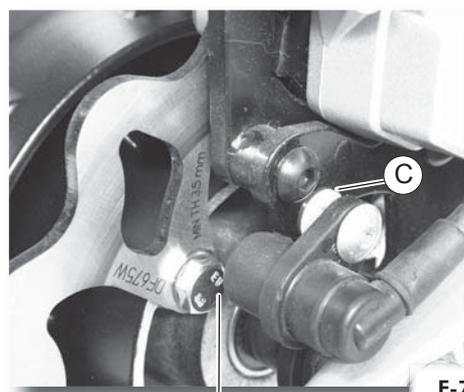
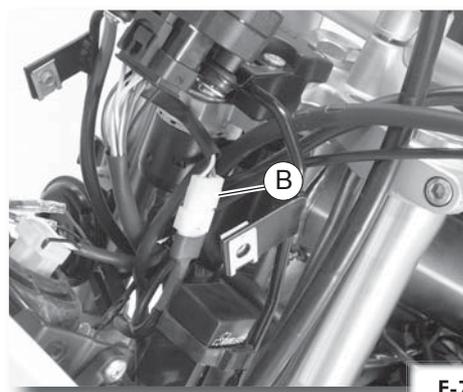
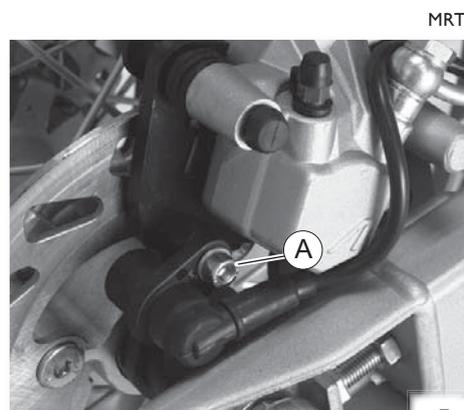
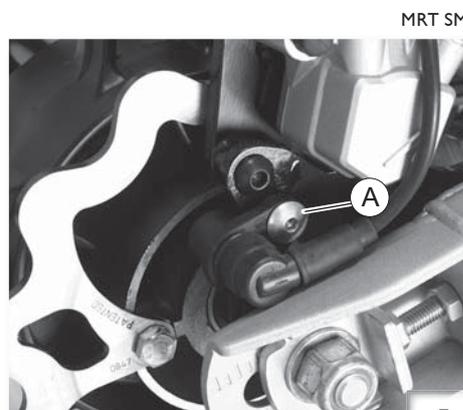


F-67



34. RENVOI COMPTEUR

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

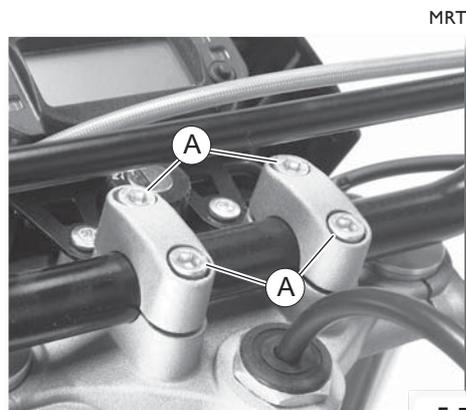
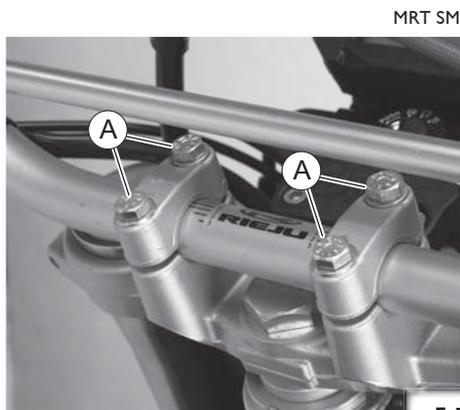


ATTENTION: la distance entre les vis des disques et le capteur doit être comprise entre 1 et 2 mm. Installer des bagues (C/F-71) pour obtenir cette distance.
Si cette distance n'est pas maintenue, le capteur fournira des données incorrectes.



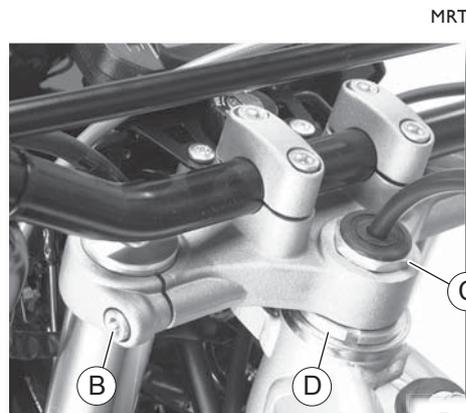
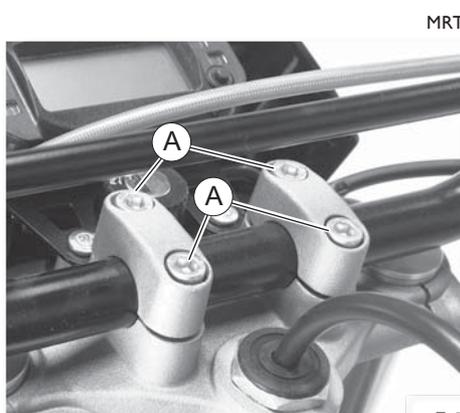
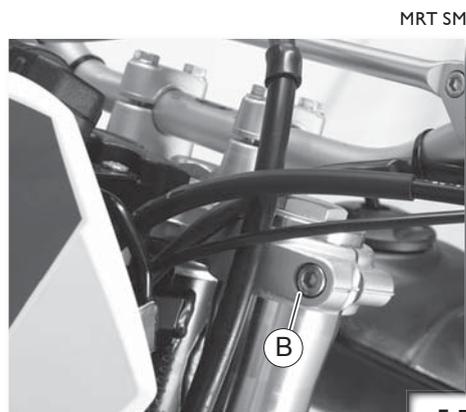
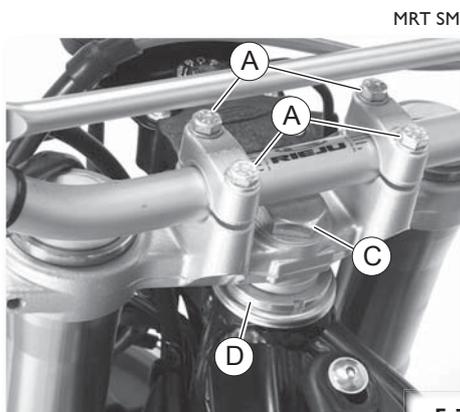
35. GUIDON

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



36. DIRECTION

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





37. ROUE AVANT

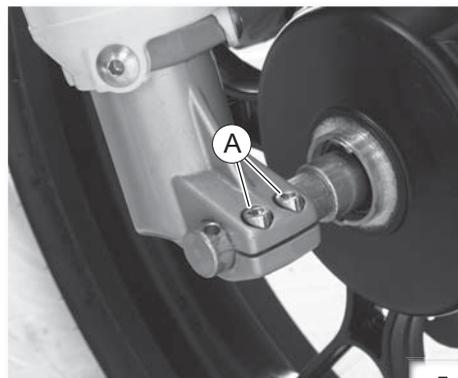
MRT SM

Dévisser l'écrou du côté gauche.

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

Dévisser l'axe de la roue et le retirer.

MRT SM



F-78

MRT

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

Dévisser l'axe de la roue et le retirer.

MRT



F-79

38. POMPE DE FREIN AVANT

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

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

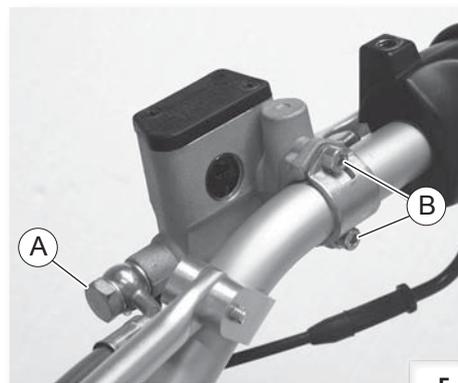
Ensuite, dévisser les 2 vis (B/F-80) et retirer la pompe de frein avant.



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



ATTENTION: Le liquide de freins est abrasif.



F-80

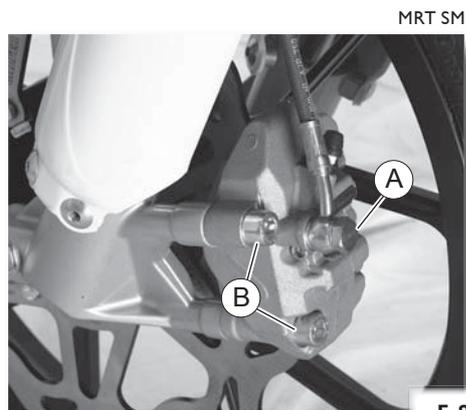


39. PINCE DE FREIN AVANT

MRT SM

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

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

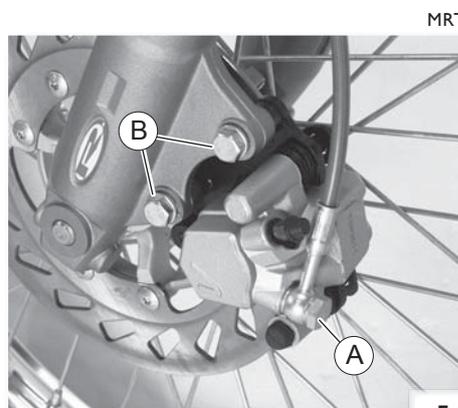


F-81

MRT

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

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



F-82



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

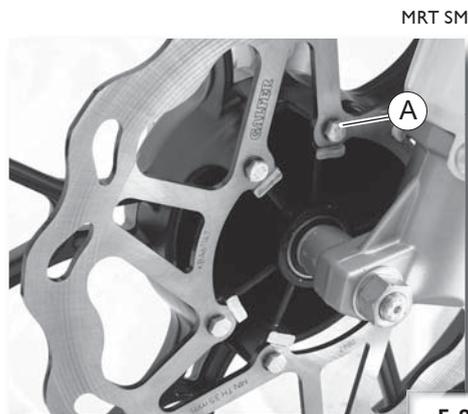


ATTENTION: placer un récipient en dessous pour recueillir le liquide de frein.

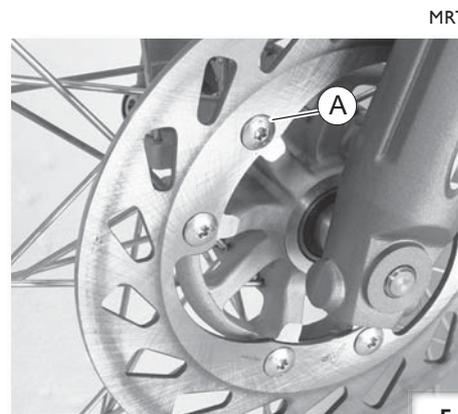
40. DISQUE DE FREIN AVANT

* Retirer la roue avant.

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



F-83

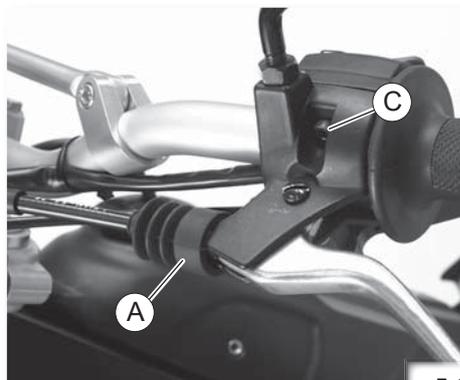


F-84



41. POIGNÉE EMBRAYAGE

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



F-85



F-86

42. ROUE ARRIÈRE

Relâcher les tendeurs de la roue.

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

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

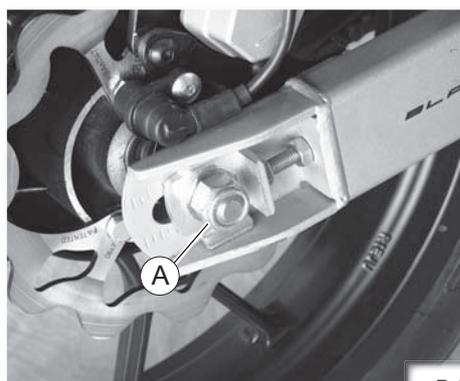
Retirer l'axe (B/F-88) de la roue pour libérer les tendeurs, la roue et les écarteurs.



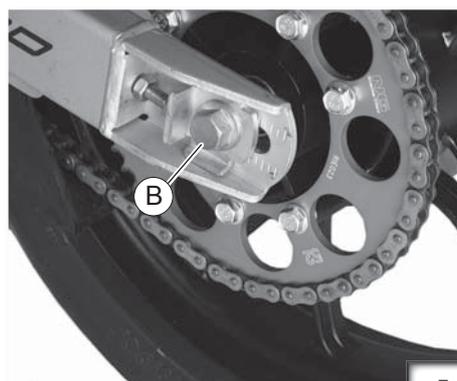
ATTENTION: faire attention à la position des écarteurs et prévoir leur montage ultérieur.



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



F-87



F-88

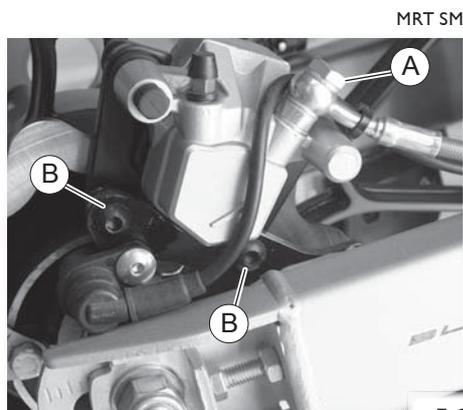


43. PINCE DE FREIN ARRIÈRE

MRT SM

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

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

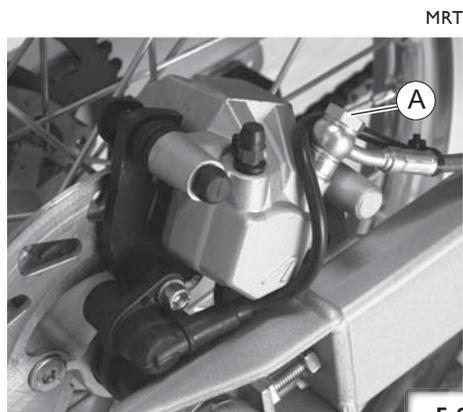


F-89

MRT

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

Puis, retirer la roue arrière pour libérer la pince.



F-90



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

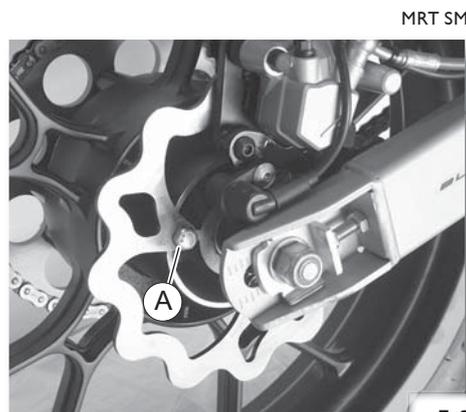


ATTENTION: placer un récipient en dessous pour recueillir le liquide de frein.

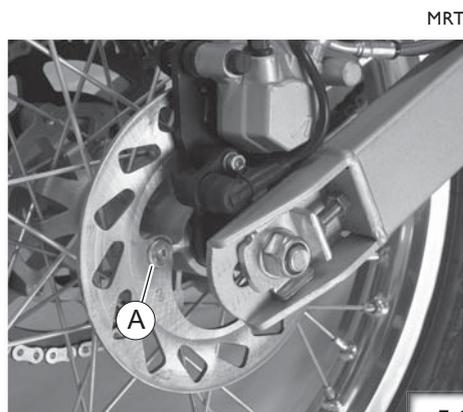
44. DISQUE DE FREIN ARRIÈRE

* Retirer la roue avant.

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



F-91



F-92



45. POMPE DE FREIN ARRIÈRE

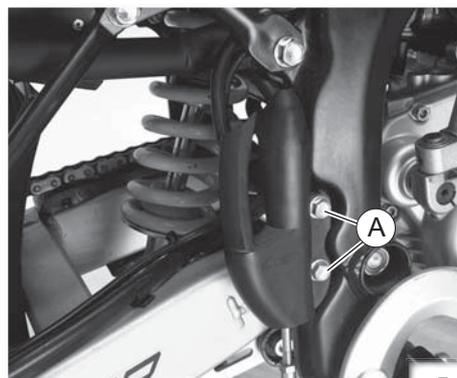
MRT SM

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

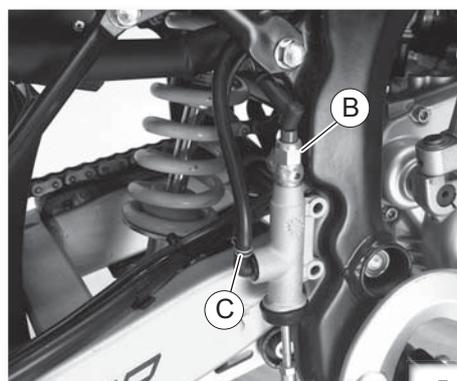
Pour retirer la pompe, il est nécessaire de débrancher le câble de l'interrupteur d'arrêt (B/F-94) et le dévisser.

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

MRT SM



F-93



F-94

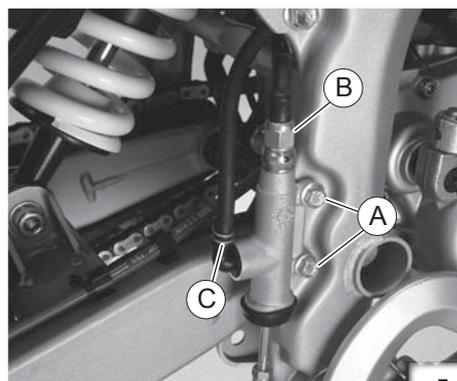
MRT

Dévisser les 3 vis (A/F-95).

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

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

MRT



F-95



ATTENTION: Le liquide de freins est abrasif.



46. BRAS OSCILLANT

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

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



F-96

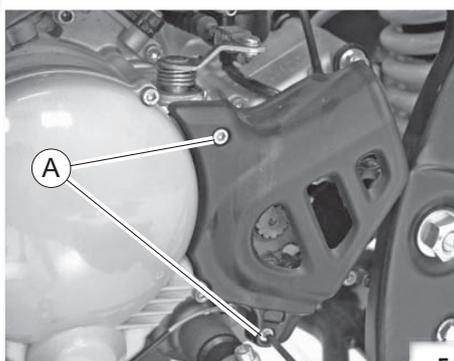
47. CHAÎNE DE TRANSMISSION

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

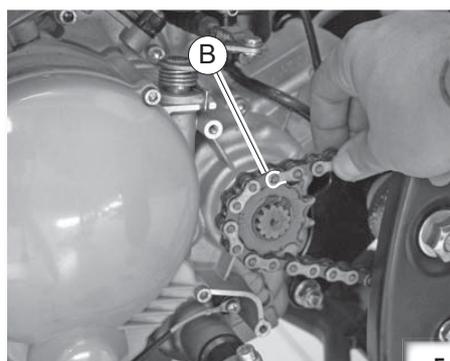
Extraire l'agrafe (B/F-98) de fixation du maillon et le retirer.



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



F-97



F-98



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



48. REPOSE-PIED AVANT

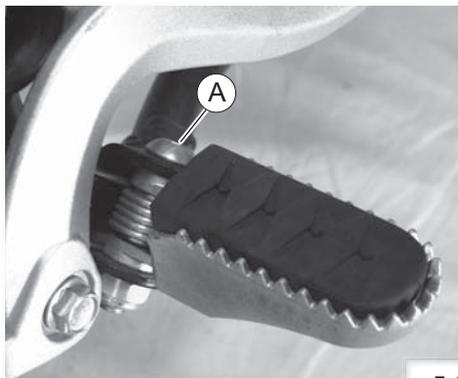
Dévisser la vis (A/F-99-100) qui fixe l'écrou inférieur.



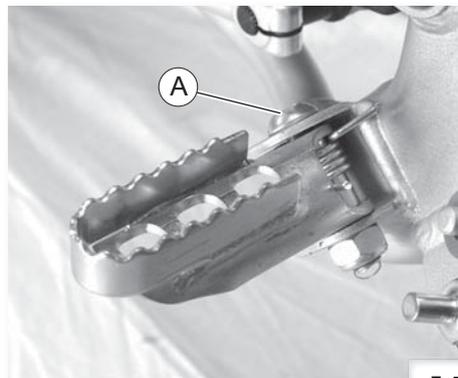
ATTENTION: Prendre en considération la position du ressort pour prévoir son montage ultérieur.

MRT SM

MRT



F-99



F-100

49. REPOSE-PIED ARRIÈRE

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



F-101

Systeme électrique

INSTRUCTIONS



SIGNIFICATION DES IMAGES:

NOTE

▲ Faire suivre un control général des installations afin d'éviter un dysfonctionnement du compteur



APPUYER



APPUYER 3 SECONDES

1 Instructions de fonctions

Compteur vitesse

- Marge de visualisation: 0-360km/h (0-225 MPH)
- Unités de visualisation: km/h ou MPH

Témoin d'indications

- Feux de route (Bleu)
- Clignotants (Vert)
- Niveau d'huile (Rouge)
- Neutral (Vert)
- Clignotants (Vert)
- Témoin de température-Alarme (Rouge)

Totaliseur KM

- Marge de visualisation: 0-99999 km (millas), se réinitialise automatiquement après les 99999 km (millas)
- Unité de visualisation: 1 km (milla)

Trep

- Marge de visualisation: 0-999.9 km (millas), se réinitialise automatiquement après les 999.9 km (millas)
- Unité de visualisation: 0.1 km (milla)



Bouton de sélection

- Appuyer le bouton sur l'écran principal pour changer entre le mode 12/24 heures, enregistrement vitesse, chronomètre et vitesse maxi.

Montre: MODE 12/24

- Chronomètre: enregistre le temps d'essai selon la distance de configuration

- Vitesse: enregistre la vitesse moyenne et la vitesse maxi.

- Voltmètre: fenêtre de visualisation: 4 niveaux

Bouton d'ajustement

- Appuyer le bouton sur l'écran principal pour changer entre ODO, Trip A/B, Total Hour meter, Hour meter A/B
- Appuyer et maintenir le bouton 3 secondes sur l'écran Trip A/B pour réinitialiser
- Appuyer et maintenir le bouton 3 secondes sur l'écran Hour meter A/B pour réinitialiser

2 Sélection des fonctions

● Instructions de la fonction du bouton d'ajustement



- Sur l'écran principal appuyer le **Bouton** Une fois pour changer la fonction ODO (totaliseur KM) à TRIP (parcour)
- Sur l'écran principal maintenir le **Bouton D'ajustement** 3 secondes pour changer l'unité de Vitesse de **km a mille**



- Appuyer le **Bouton** pour changer de TRIP A à TRIP B
- Appuyer et maintenir 3 secondes le **Bouton d'ajust.** Pour réinitialiser le TRIP A



- Appuyer le **Bouton d'ajustement** pour changer de TRIP A à TRIP B
- Appuyer et maintenir 3 secondes le **Bouton d'ajust.** Pour réinitialiser le TRIP B



- Appuyer le **Bouton d'ajustement** pour changer Le Total HOUR meter a HOUR meter A



- Appuyer le **Bouton d'ajustement** pour changer de HOUR meter A à HOUR meter B
- Appuyer et maintenir 3 secondes le **Bouton d'ajust.** Pour réinitialiser HOUR meter A



- Appuyer le **Bouton d'ajustement** pour retourner de HOUR meter B à l'écran principal
- Appuyer et maintenir 3 secondes le **Bouton d'ajustement** Pour réinitialiser HOUR meter B



- Ecran principal

● Instruction de la fonction du Bouton de Sélection



- Appuyer le **Bouton de Sélection** à l'écran principal pour changer de l'Heure au Chrono

- Appuyer et maintenir 3 secondes le **Bouton de Sélection** pour changer le mode de 12 à 24 et/ou De 24 à 12



NOTE En mode de sélection 24 heures, alors les symboles AM / PM ne s'affichent pas



- Appuyer le **Bouton de Sélection pour changer de** Chrono. Au Registre de Vitesse
- Appuyer et maintenir 1 seconde le **Bouton de Sélection** pour réinitialiser le Chronomètre



- Appuyer le **Bouton de Sélection** pour retourner du Registre de Vitesse à l'écran principal



- Appuyer et maintenir 3 secondes le **Bouton de Sélection** pour réinitialiser le Registre de Vitesse



NOTE La Vitesse moyenne et la Vitesse Maxi. S'affichent avec une rotation de 3 secondes



- L'écran principal

3 Para entrar en el Modo Configuración

● Instruction de la fonction **Bouton d'ajustement + Bouton de Sélection x 3**



- Sur l'écran principal, appuyer le **Bouton Ajust.** + **Bouton de Sélection x 3** pour entrer la circonférence de la roue et l'ajustement du Point de détection (pour changer les différents Type de pneumatiques)



- Circonférence de la roue et ajustement du point de détection
- Appuyer le **Bouton d'ajustement** pour entrer la Circonférence du pneumatique

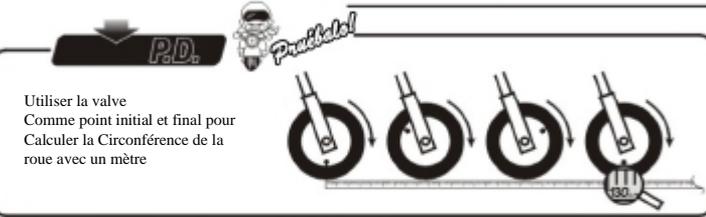
● La Circonférence de la roue



- Exemple. La Circonférence du pneu est de 1.300 mm
- Appuyer le **Bouton d'ajustement** pour bouger les chiffres que vous devez changer

NOTE

La valeur de la Circonférence de la roue: 300 à 2.500 mm. Dans cette ajustement les chiffres Changent de gauche à droite



- Exemple. Modification de la Circonférence Du pneu de 1.000 mm à 1.300 mm
- Appuyer le **Bouton de Sélection** pour changer la Valeur
- Appuyer le **Bouton d'ajustement** 3 fois pour entrer La valeur du point de Détection

● Ajustement du point de Détection



- Exemple. Modification du point de Détection à 6
- Appuyer le **Bouton de Sélection** pour changer la valeur souhaitée

NOTA

Marge du point: de 1 à 6 pulsations. L'ajustement digital change de gauche à droite



- Exemple. Changement le point de 1 à 6
- Appuyer le **Bouton d'ajustement** pour changer et revenir à l'écran de la Circonférence de la roue et l'ajustement du point de Détection



- Changer l'écran de 200 à 201
- Appuyer le **Bouton d'ajustement** pour entrer le réglage De l'heure (Hour)



- Appuyer le **Bouton de Sélection** pour enregistrer L'Heure (Hour)

● Réglage de l'heure (Hour)



- Exemple. Enregistrer l'heure à 14
- Appuyer le **Bouton de Sélection** pour sélectionner L'heure à changer

NOTE Marge de sélection: 0 à 24 H

NOTE L'ordre de selection du curseur: Heure > minute > unité des minutes



- Exemple. Établir l'heure de 0:00 à 14:00
- Appuyer le **Bouton d'ajustement** pour entrer le réglage de L'heure (Minute)

● Ajustement de l'heure (Minute)



- Exemple. enregistrement des minutes en 14:05
- Appuyer le **Bouton de Sélection** pour indiquer les minutes

NOTE Marge de l'ajustement: 0 à 59 minutos



- Exemple. Maintenant établir les minutes de 14:00 à 14:05
- Appuyer le **Bouton d'ajustement** pour retourner à l'écran De réglage de l'heure



- Changer l'écran de 201 à 202
- Appuyer le **Bouton de Sélection** pour changer l'écran de Réglage de la Distance du Chronomètre



- Appuyer le **Bouton d'ajustement** pour entrer le réglage de la Distance

● Réglage de la Distance du Chrono



- Exemple. Ajuster la Distance pour le Chrono de 300 à 350
- Appuyer le **Bouton d'ajustement** pour retourner à l'écran de Réglage du Chrono
- Exemple. Pour établir la Distance du Chrono à 350
- Appuyer le **Bouton de Sélection** pour changer le réglage

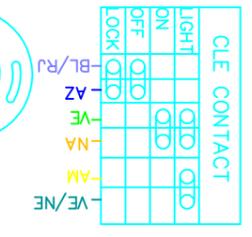
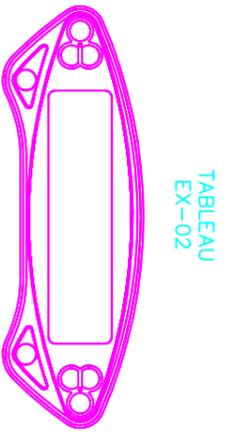
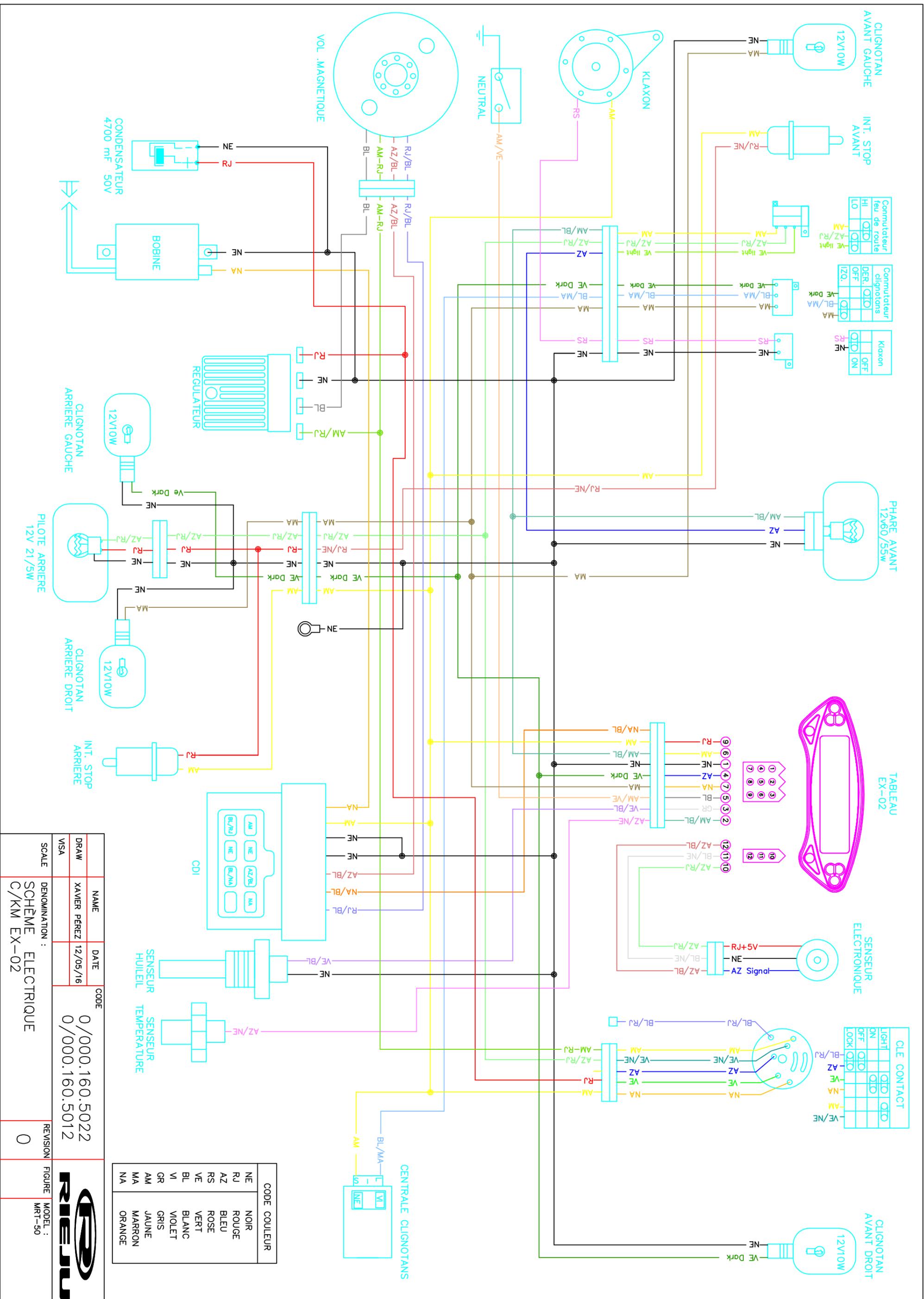
NOTE Marge de Distance du Chrono est de 100 m à 2000 m



- Changer de 202 à l'écran principal
- Sur l'écran du Chrono, appuyer le **Bouton de Réglage** pour retourner à l'écran principal
- Appuyer et maintenir le **Bouton d'Ajustement** 3 secondes Pour retourner à l'écran principal



- Ecran principal



CODE	COULEUR
NE	NOIR
RJ	ROUGE
AZ	BLEU
RS	ROSE
VE	VERT
BL	BLANC
VI	VIOLET
GR	GRIS
AM	JAUNE
MA	MARRON
NA	ORANGE

NAME	XAVIER PEREZ	DATE	12/05/16	CODE	0/000.160.5022
DRAW	VISA				0/000.160.5012
SCHEME ELECTRIQUE					
C/KM EX-02					
SCALE		REVISION	0	FIGURE	MODEL : MRT-50





RIEJU

Tél. +34 / 972500850 Fax +34 / 972506950

RIEJU, S.A. c/.Borrassà, 41

E-17600 FIGUERES, GIRONA (SPAIN)

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