

MR 300 – 250 - 200

Manuel de l'utilisateur



RIEJU

...for everyday adventure

Manuel de l'utilisateur

RIEJU

MR 300 – 250 -200

Les descriptions et les images de cet article sont données à des fins uniquement illustratif et non contraignant. Alors que les fonctionnalités de base décrites et illustré dans cette brochure restent inchangés, Rieju SA se réserve le droit, à tout moment et sans qu'il soit nécessaire de mettre à jour ceci publier au préalable, pour apporter des modifications aux composants, pièces ou accessoires, qu'il juge nécessaire d'améliorer.

Le produit qui est exigé pour des raisons de fabrication ou de construction. Pas toutes les versions/modèles présentés dans cette publication sont disponibles dans tous les pays.

La disponibilité de chaque modèle doit être vérifiée dans le réseau de vente officiel de RIEJU

© Copyright 2020 - Rieju SA Tous droits réservés. Reproduction interdite
tout ou partie de cette publication. Rieju SA C/ Borrassà 41 E-17600 Figueres GÉRONE-

ESPAGNE

www.riejumoto.com



Ce manuel a été réalisé par RIEJU SA pour être utilisé par les ateliers de concessionnaires agréés, d'agents et de sous-agents RIEJU. Les utilisateurs de cette publication pour l'entretien et le réglage des véhicules RIEJU sont supposés avoir une connaissance de base des principes de la mécanique et des procédures techniques de réparation des véhicules. Toute modification importante des caractéristiques du véhicule ou des opérations de réparation spécifiques sera communiquée par le biais de mises à jour de ce manuel.

Noter:Fournit des informations clés pour faciliter la compréhension et l'exécution de la procédure

Attention:Il fait référence aux procédures spécifiques qui doivent être effectuées pour éviter d'endommager le véhicule.

Danger:Désigne les procédures spécifiques à suivre pour éviter de blesser l'opérateur.



Sécurité personnelle Le non-respect de ces instructions entraînera un risque sérieux de blessure.

Le non-respect ou le non-respect de ces réglementations comporte le risque de dommages graves au véhicule et parfois même de perte de garantie.



Indice

Informations générales	6
Présentation	7
Mentions légales	7
Avis et avertissements	7
Avertissements préliminaires	8
Emplacement des composants	9
Identification	12
système de fermeture	12
spécifications	13
Schémas électriques	15
tableau de serrage	18
Général	18
Moteur	19
marqueur multifonction	22
Homologation	23
informations d'utilisation	24
processus de démarrage	25
phase de prise de vue	25
Inspection quotidienne avant de conduire	26
Nettoyage	30
Stockage	30
Fonctionnement OBD	31
Entretien	33
Tableau d'entretien	34
Entretien	35
1. Embrayage	35
2. Disques d'embrayage	35
3. Fil de gaz	35
4. Bougie d'allumage	35
5. Filtre à air	37
Dépose du filtre à air	37
Nettoyage du filtre à air	38
6. Carburateur	38
7. Huile de transmission	39
8. Piston et segment de piston	40
9. Culasse, cylindre et soupape d'échappement	40
10. Système d'échappement	40
11. Silencieux à fibre	41
12. Bielle et roulements	41
13. Pédale de démarrage et pédale de vitesse	41
14. Joint en caoutchouc d'échappement/silencieux	41
15. Roulements du moteur	41
16. Liquide de refroidissement	41
17. Tuyau de radiateur et raccords	44
18. Réglez les freins	44
19. Usure des freins	45
20. Liquide de frein	47
21. Niveau de liquide de frein	47
22. Piston de pompe de frein et pare-poussière (avant et arrière)	48
23. Piston d'étrier de frein et pare-poussière (tous les étriers)	48
24. Conduites de frein	48
25. et 26. Rayons et jantes	48

Indice

27. Guide-chaîne	48
28. Usure du guide-chaîne	48
29. Guide de chaîne de dérapage	49
30. Suspension avant	49
31. Huile de suspension avant	50
32. Boulons, écrous et fixations	50
33. Tuyau de carburant	50
34. Système de carburant	51
35. Jeu de direction	51
36. Lubrification générale	51
37. Roulement de direction	52
38. Roulement de roue	52
39. Bras oscillant et liens	52
40. Suspension arrière	52
41. Chaîne	54
42. Pneus	55
43. Charge de la batterie	56
Réglages	57
Introduction	58
Réglage de la carburation	58
Ouverture et influences du coulisseau Vis de	58
régulation du jet et du mélange minimum Aiguille	58
du carburateur	59
Principal jet	59
Carburant de référence (compétition uniquement)	59
Facteurs de correction	60
développement secondaire	61
réglage des suspensions	61
Paramètres disponibles	61
Paramètres standards	62
Amortisseur arrière	63
Ajustement statique initial (SAG)	63
Correction selon le type de terrain	63
Système de réglage externe centrifuge	66
Dépannage	67
manuel de garantie	73



Informations générales

Informations générales

Présentation

RIEJU vous remercie de votre confiance.

En choisissant le nouveau RIEJU MR, vous venez de rejoindre la grande équipe RIEJU et, en tant qu'utilisateur de la marque numéro un des motos tout-terrain, vous méritez le traitement distingué que nous souhaitons vous offrir dans notre relation après l'acquisition de votre RIEJU et dans les explications que nous exposons dans ce manuel.

La RIEJU MR est une moto conçue pour la pratique de la haute compétition, elle est le fruit de nombreuses années de compétition et d'expérimentation dans ces disciplines exigeantes. Les nombreux succès remportés par de grands pilotes avec nos motos RIEJU ont fourni les données de base pour créer ces motos de haut niveau. Certaines motos RIEJU exclusives qui ont trois facteurs clés : fiabilité, hautes performances et bonne stabilité.

Félicitations car votre choix a sans aucun doute été le bon. Avec votre habileté au guidon de votre RIEJU et avec une préparation adéquate et les révisions essentielles correspondantes pour que votre RIEJU soit hautement fiable, vous pourrez profiter de la pratique la plus confortable et la plus reconnaissante de la moto.

Merci de votre confiance et bienvenue chez RIEJU.

Mentions légales

Dans l'intérêt du développement technique, RIEJU se réserve le droit de modifier la construction, l'équipement et les accessoires de la moto sans préavis. Les données de mesures, poids et puissances s'entendent avec les tolérances respectives. En fonction du volume d'équipements et d'accessoires de votre RIEJU, ainsi que des versions homologuées respectant les différentes lois de chaque Etat, il peut y avoir des variations par rapport aux descriptions et illustrations. Par conséquent, les photographies présentées dans ce manuel peuvent ne pas correspondre au modèle acheté. Pour cette raison, aucune responsabilité ne peut être dérivée pour les erreurs, fautes d'impression ou omissions.

Avis et avertissements

Veillez lire attentivement ce manuel, en accordant une attention particulière aux avis suivants :



DANGER

Avertissement d'un danger qui entraîne des blessures graves et même la mort.



MISE EN GARDE

Avis concernant un danger pouvant causer des blessures corporelles et/ou des dommages au véhicule.

Informations générales

Avertissements préliminaires



Trois accidents mortels sur quatre sont dus à des traumatismes crâniens. Le risque de lésion cérébrale est multiplié par trois si vous ne portez pas de casque. Portez toujours un casque homologué, la probabilité de sortir indemne en cas d'accident augmente de 20%. L'utilisation de protections oculaires est également recommandée, ainsi que de gants, bottes et autres éléments de protection en parfait état.

Ne transportez jamais de passager. Votre RIEJU n'est pas homologué à cet effet et ne dispose pas d'espace dans la selle, les poignées ou les repose-pieds pour le passager. De plus, le poids supplémentaire peut nuire à la maniabilité.

Évitez de modifier votre RIEJU avec des accessoires non d'origine ou de supprimer des éléments d'origine, ces modifications pourraient affecter la stabilité et la maniabilité, en faisant un véhicule dangereux ou illégal. L'utilisation de pièces de rechange et d'accessoires d'origine ou approuvés par RIEJU est recommandée. C'est une condition essentielle pour maintenir la garantie.

Votre RIEJU a été conçu pour une utilisation tout-terrain, il n'a pas été conçu pour de longs trajets sur route ou autoroute. Une telle utilisation pourrait endommager le moteur en raison de hauts régimes soutenus car les pneus ne sont pas adaptés à une utilisation sur des surfaces pavées. Il n'a pas non plus été conçu pour un usage urbain. De longs arrêts aux feux de circulation en ville peuvent entraîner une surchauffe du moteur.

Gardez votre RIEJU en bon état. Pour éviter tout problème, inspectez votre moto avant chaque utilisation et effectuez tous les entretiens recommandés dans ce manuel. Après une chute, inspectez les éléments principaux pour déceler tout dommage. Conduire une moto en mauvais état peut provoquer un accident avec des blessures graves et même la mort.

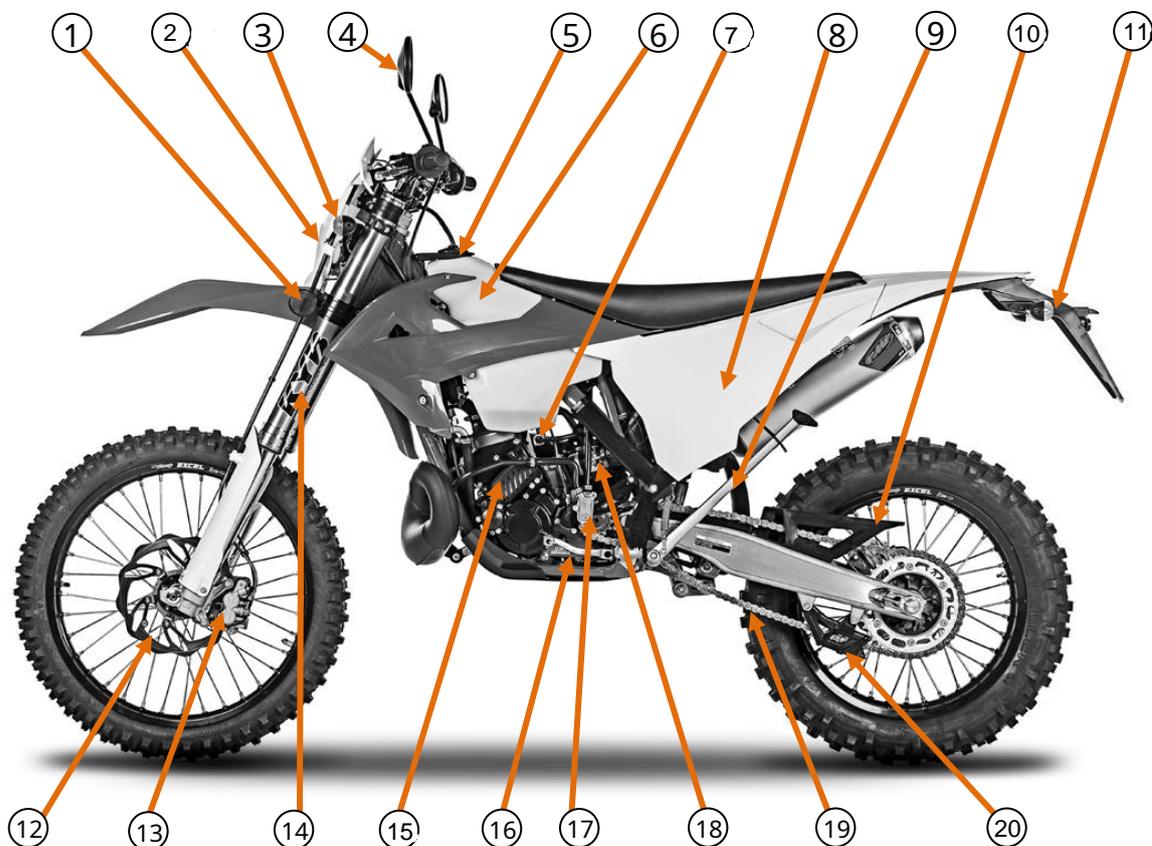


Le tuyau d'échappement et les autres pièces deviennent très chauds pendant l'utilisation et mettent du temps à refroidir après l'arrêt du moteur. Évitez de manipuler ou de toucher quoi que ce soit pendant cette période. Le port du short est déconseillé, il peut provoquer des brûlures aux jambes.



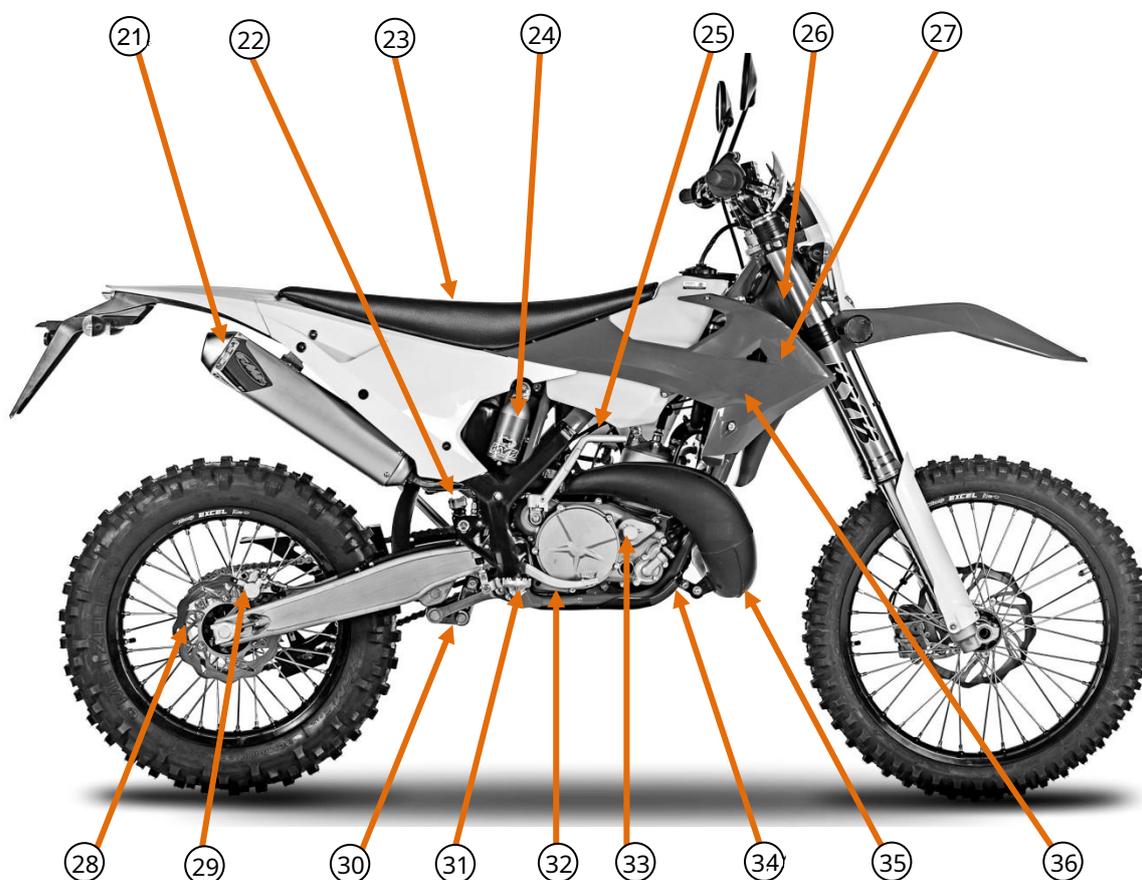
Évitez de porter des vêtements amples qui pourraient s'accrocher aux pièces du véhicule ou à l'environnement. Bien qu'une sécurité totale soit impossible, l'utilisation d'un équipement approprié réduit la possibilité et/ou la gravité des blessures.

Informations générales



1	Réfecteurs avant	11	Support de plaque d'immatriculation avec feu arrière, position, intermittent et catadriptic
2	Phare de feu de position, court et long	12	disque de frein avant
3	clignotants avant	13	étrier de frein avant
4	miroirs	14	fourche avant
5	débordement	15	Démarrreur
6	réservoir d'essence	16	pédale de changement de vitesse
7	Robinet de réservoir de carburant	17	Echappement d'air secondaire
8	Filtre à air	18	Carburateur
9	béquille latérale	19	Chaîne de caractères
10	garde-chaîne	20	Guide de chaîne

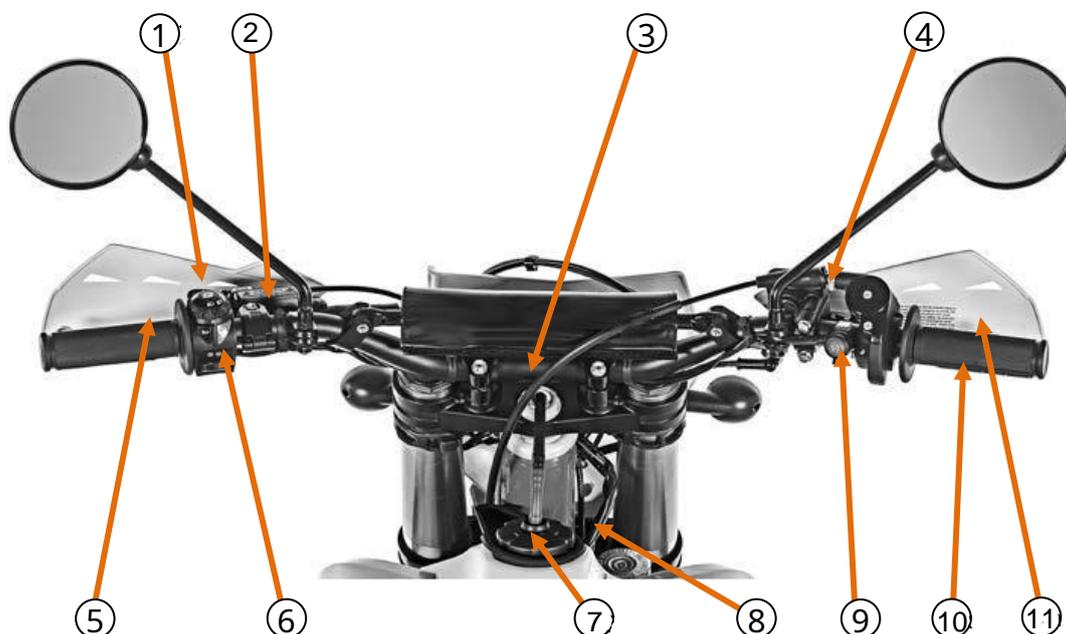
Informations générales



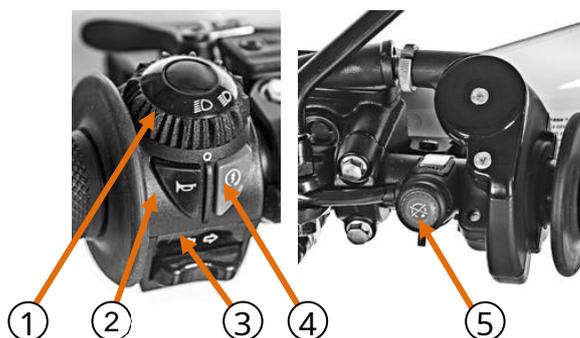
Le numéro	nom	Le numéro	nom
21	Silencieux	30	Système de suspension à biellettes et culbuteurs
22	réservoir de liquide de frein arrière	31	étriers
23	Selle	32	pédale de frein arrière
24	Réservoir d'essence de l'amortisseur arrière	33	Régulation centrifuge
25	Démarrreur au pied	34	protecteur de carter
26	Numéro de châssis VIN	35	Échappement
27	Radiateur	36	Plaque d'identification du fabricant
28	disque de frein arrière		
29	étrier de frein arrière		

Informations générales

Emplacement du composant



Le numéro	nom	Le numéro	nom
1	Levier de starter	7	Bouchon de réservoir de carburant
2	réservoir de liquide d'embrayage	8	Antivol par antivol de direction
3	marqueur multifonction	9	Chômage
4	réservoir de liquide de frein avant	10	poing à gaz
5	levier d'embrayage	11	levier de frein avant
6	Commandes de direction, feux, klaxon et démarreur		



Le numéro	nom	Le numéro	nom
1	lumière courte et longue	4	début
2	Corne	5	Chômage
3	clignotants		

Informations générales

IDENTIFIANT



①

Votre RIEJU dispose d'une plaque signalétique (1) reprenant : constructeur, numéro de châssis, numéro d'homologation et niveau d'émission sonore.

Le numéro de cadre est également estampé sur le côté droit du tube de direction.

système de fermeture



Votre RIEJU est équipé d'un antivol antivol de direction. Il est situé sur le côté droit du flasque inférieur de fourche. Pour bloquer l'adresse :

1. Tournez le guidon complètement vers la gauche.
2. Insérez la clé dans la serrure et tournez-la dans le sens inverse des aiguilles d'une montre d'un quart de tour.
3. Enfoncez la clé.
4. Tournez la clé dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale et retirez-la. Le verrou doit être enfoncé pour que le verrou soit efficace.



Informations générales

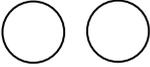
MOTEUR	Cycle	2 fois		
	Nombre de cylindres	monocylindre		
	Réfrigération	liquide		
	Déplacement	199.4cc	249.3cc	299.3cc
	Diamètre	62,5 mm	66,4 mm	72,0 mm
	Course	65,0 mm	72,0 mm	72,0 mm
	Carburateur	Dell'Orto PHBG 21 (modèle de compétition Keihin PWKS 38)		
	Type d'admission	Par V-Force 4 pales		
	système lubrification	mélange dans l'essence		
	système Botte	Pédale / Electrique sur les modèles E-START		
	système allumage	CDI numérique-Euro 5		
	Réglez sur pt. allumé			
	Bougie d'allumage	DENSO W24ESR-U et NGK BR8EG		
Distance entre les électrodes	0,7/ 0,8 mm			

TRANSMISSION	réduction primaire	3,31 (63/19)		
	Boîte de vitesses	6 vitesses en cascade		
	rapport de vitesse	1er	2.07 (14/29)	
		2e	1,63 (16/26)	
		3ème	1,33 (18/24)	
		4ème	1.10 (20/22)	
		5ème	0,91 (23/21)	
		6ème	0,79 (24/19)	
	transmission secondaire	par chaîne		
	Réduction secondaire	4,16 (12/50)MR200 3,67 (13/49)MR250 // 3,69 (13/48)MR300 Modèles de compétition uniquement	3.30 (13/42) MR200-250-300	
	Chaîne de caractères	110 maillons // 5/8" x 1/4" avec dispositifs de retenue (112 maillons) modèle de compétition uniquement		
type d'embrayage	Multidisque à bain d'huile avec entraînement hydraulique			
actionnement de l'embrayage	Hydraulique			
Lubrification	Moyen	Pétrole		
	Aptitude	900cc (neuf) ; 800cc (Remplacement)		

DIMENSIONS	Hauteur totale	1235mm
	Longueur totale	2145mm
	hauteur d'assise	960mm
	garde au sol	375mm
	largeur hors tout	810mm
	Distance entre axe	1480mm
	poids sec	105 kg
	Capacité du réservoir de carburant	10L

Informations générales

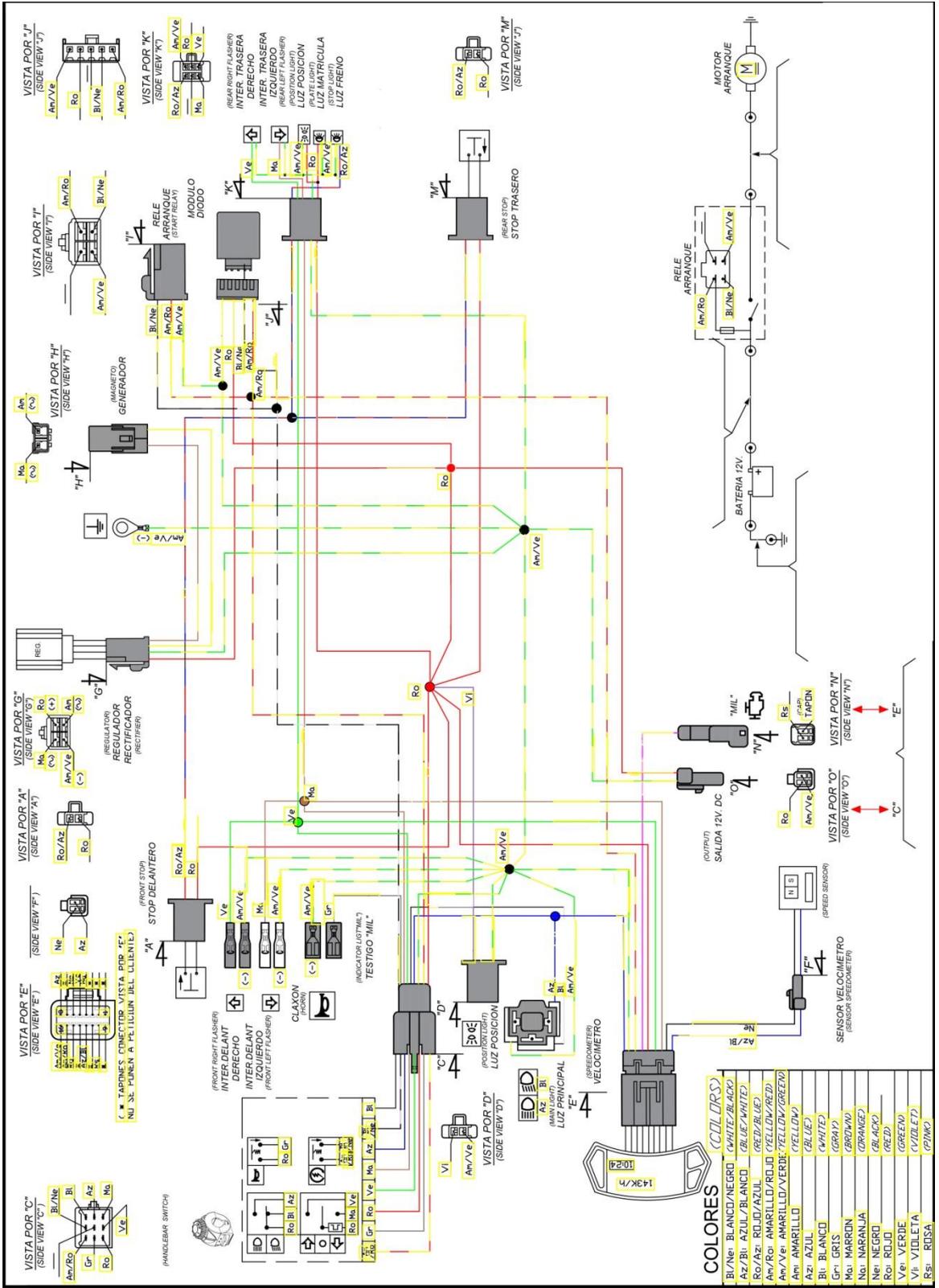
CHÂSSIS	Type	Châssis central en acier 25 CrMo 4, sous-châssis en alliage d'aluminium	
	tailles de pneus et Pneus	Vers l'avant	Excel 1.6 x 21 - 90/90 - 21 M/C 54R MICHELIN ENDURO MEDIUM F TT
		Arrière	Excel 2.15 x 18 - 140/80 - 18 (250cc/300cc) // 120/90 - 18 (200cc) 70R MICHELIN ENDURO MOYEN R TT
	pression des pneus	Vers l'avant	1,0 bar
		Arrière	1,0 bar
	Suspension	Conduire	Fourche KYB ø48 mm AOS System (Air Oil Separated), cartouche fermée, réglable ressort et compression et rebond
		arrière	Système progressif avec monoamortisseur KYB avec régulation haute et basse vitesse compression et rebond
	débattement des suspensions	Conduire	300mm (KYB)
		arrière	131 mm (KYB)
	volume d'huile fourche de la	KYB	350ml (montant)
Freins	Vers l'avant	Disque, avec étrier flottant à 2 pistons Nissin	
	Arrière	Disque, avec étrier flottant Nissin à 1 piston	
Disques de frein	Vers l'avant	Disque NG "vague" Ø260 mm	
	Arrière	Disque NG "vague" Ø220 mm	

LIQUIDES		CONSEILLÉ	
	De l'essence		Sans plomb (minimum RON 98)
	Essence recommandée		Essence contenant jusqu'à 10 % d'éthanol
	huile mélangée (JASO FC)	LIQUI MOLY 2T SYNTHÉ TOUT-TERRAIN COURSE	Huile 100% synthétique à 2% (50:1)
			Huile semi-synthétique à 2% (50:1)
			3% d'huile minérale (32:1)
	Liquide réfrigérant ^{deux}	MOLY LIQUIDE RAF12+	Mélange antigel 30%
	Liquide de freins	MOLY LIQUIDE DOT-4	DOT-4
	pompe à liquide Embrayage	MAGURA ROYALE DU SANG	Huile minérale
huile de transmission	MOLY LIQUIDE SYNTHÉ 5W40 COURSE HORS ROUTE	Huile moteur synthétique API SJ ; ACEA A3 ; JASO MA-2	
Huile de fourche	KYB	Huile de fourche KBY 01M	

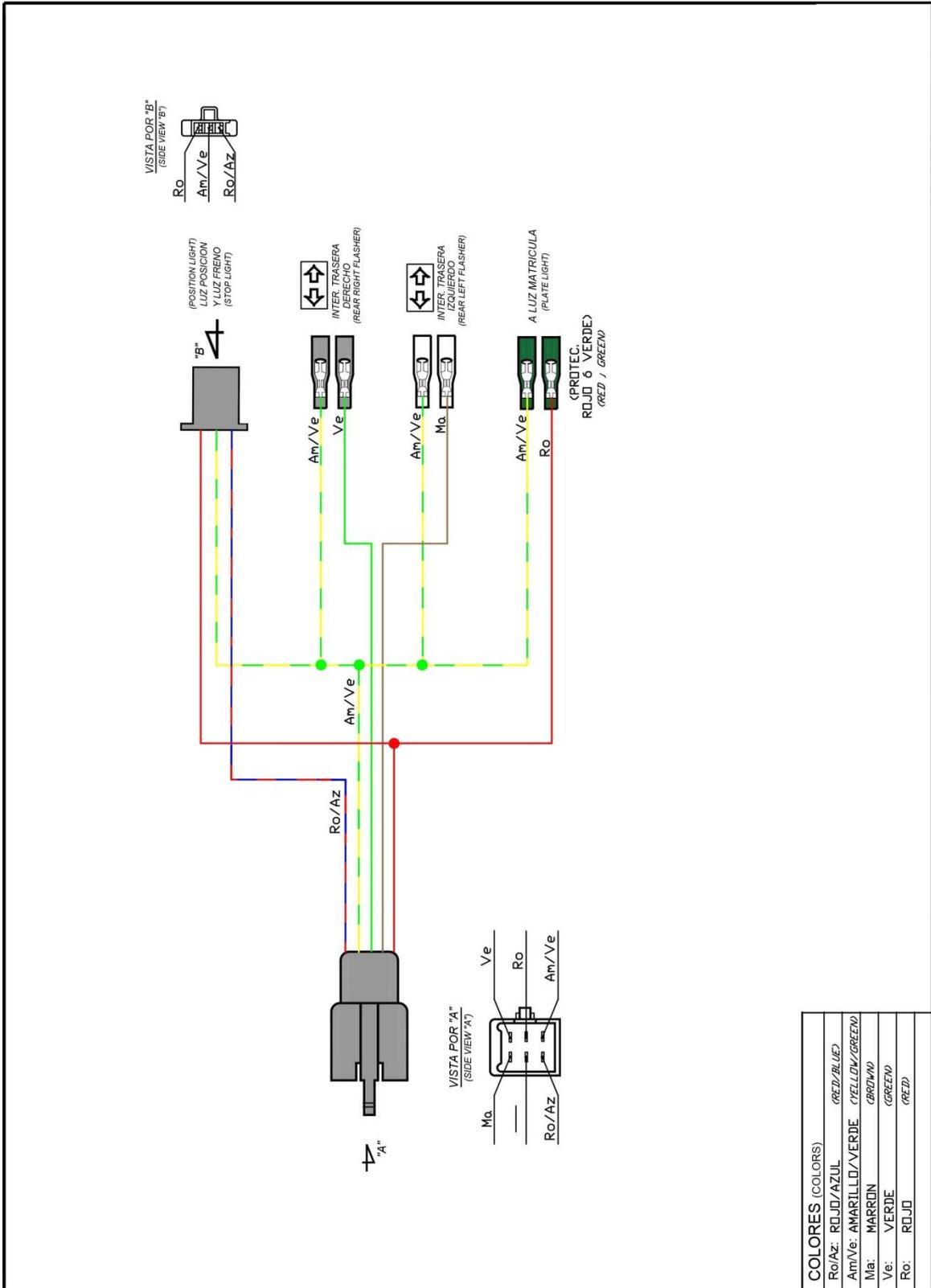
CARBURATION	CONCURRENCE⁴	Type de carburateur	Keihin PWKS 36	Keihin PWKS 38	Keihin PWKS 38	
		Principal jet	185	175	175	
		jet de ralenti	45	42	42	
		Aiguille	NOZI		N1EF	
		Emplacement de l'aiguille	3ème du haut			
		Porte	6	sept	sept	
		vis à air	1 1/2 tour de fermé			

(2) Les pays froids doivent adapter le liquide antigel à leur température. (4) Utilisation exclusive en circuit fermé.

Informations générales



Informations générales



Informations générales

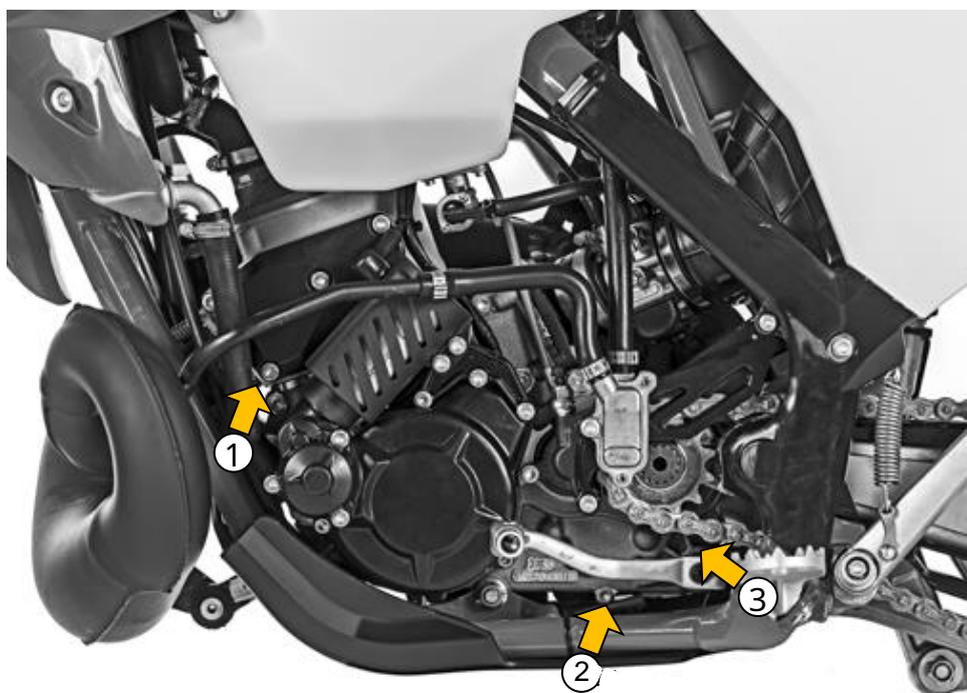
tableau de serrage

Moteur		Mesure	Serrage(Nm)	
Noix	essieux moteurs	M10	60	
Guidon		Mesure	Serrage(Nm)	
Vis	Bride inférieure du guidon	M10	40	
Vis	Bride supérieure du guidon	M8	25	
Vis	Embrayage	M6	10	
Châssis		Mesure	Serrage(Nm)	
Vis	protecteur de carter	M6	dix	
Vis	protection latérale gauche	M6	dix	
Vis	bielle de culasse	M8	20	
Sous-châssis		Mesure	Serrage(Nm)	
Vis	sous-châssis supérieur	M8	25	Loctité®243MT
Vis	Berceau inférieur	M8	25	Loctité®243MT
Fourchette		Mesure	Serrage(Nm)	
Vis	Protecteur H. - Guide-tuyau	M6 (pl)	8	
Vis	H.-Protecteur de pied	M6	8	
Vis	Pied de fourche	M8	15	
Vis	essieu avant	M24	35	
Vis	étrier de frein avant	M8	25	Loctité®243MT
Vis	bride supérieure	M7	15	
Vis	bride inférieure	M7	12	
Verser		Mesure	Serrage(Nm)	
Vis	Châssis Tank-Silentblock	M6	dix	
Amortisseur arrière		Mesure	Serrage(Nm)	
Vis	amortisseur supérieur	M12	60	Loctité®243MT
Vis	amortisseur inférieur	M12	50	
lien		Mesure	Serrage(Nm)	
Noix	Liaison - châssis	M12	80	Loctité®243MT
Noix	Lien - culbuteur	M12	80	Loctité®243MT
Noix	culbuteur - culbuteur	M12	80	Loctité®243MT
bras oscillant		Mesure	Serrage(Nm)	
Noix	écrou de bras oscillant	M14	80	
Vis	Glissière de chaîne - protecteur	M6	10	
Vis	Patin de chaîne inférieur - châssis	M8	25	Loctité®243MT
Vis	Guide de chaîne	M6	10	
Noix	Écrou d'axe de roue arrière	M20	100	
Échappement		Mesure	Serrage(Nm)	
Vis	Silencieux - Supérieur	M6	12	
Vis	Silencieux - bas	M6	12	
Vis	Douille d'échappement	M6	12	
Plastique		Mesure	Serrage(Nm)	
Vis	garde-boue avant	M6	12	
Vis	garde-boue arrière	M6	12	
Vis	Inf. Plaques latérales sur radiateur	M6	8	
Vis	Réservoir et plaques	M6 (pl)	6	
Vis	Cache plaque d'immatriculation droit	M6	12	
Vis	Boîte de composants électriques	M6 (pl)	6	

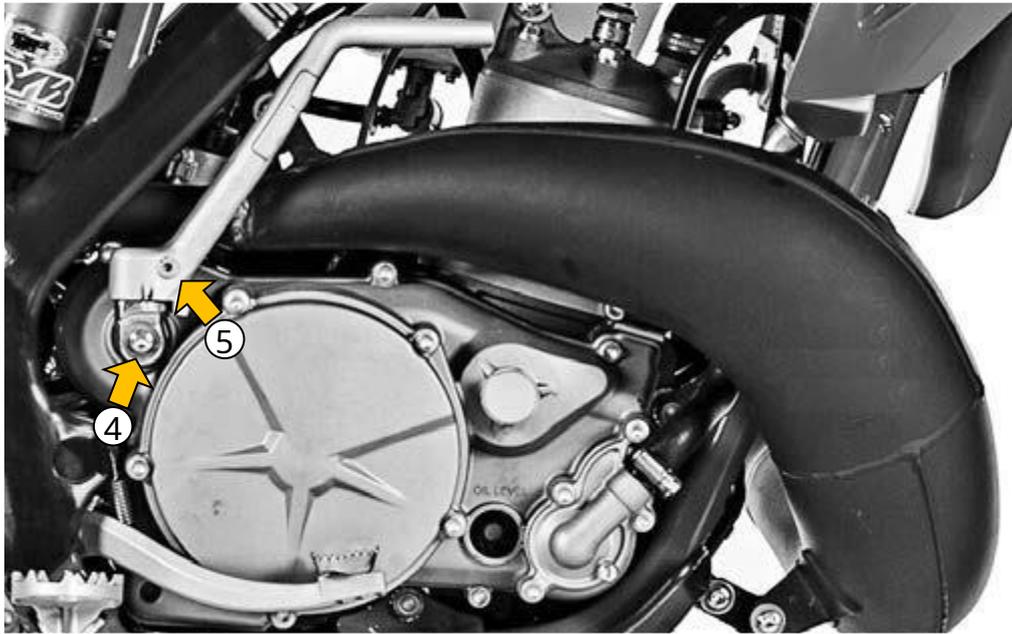
Informations générales

Chevalet		Mesure	Serrage(Nm)	
Vis	Chevalet	M8	25	Loctité®243MT
Frein arrière		Mesure	Serrage(Nm)	
Vis	pédale de frein	M8	vingt	
Vis	pompe de frein arrière	M6	12	Loctité®243MT
Électricité		Mesure	Serrage(Nm)	
Vis	Tambours	M5	2.5	
	pédale de changement de vitesse	Mesure	Serrage(Nm)	
Vis	pédale de changement de vitesse	M6	12	
démarreur		Mesure	Serrage(Nm)	
Vis	démarreur	M6	12	Loctité®243MT
Selle		Mesure	Serrage(Nm)	
Vis	Selle	M6	dix	

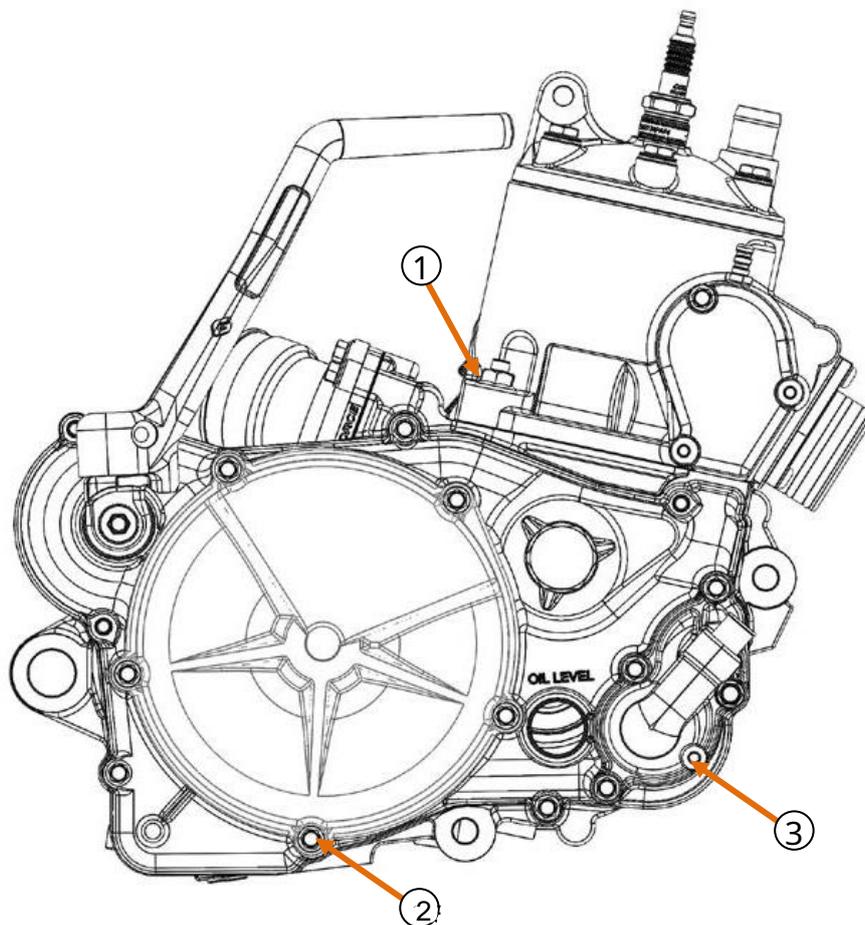
Tableau de serrage moteur



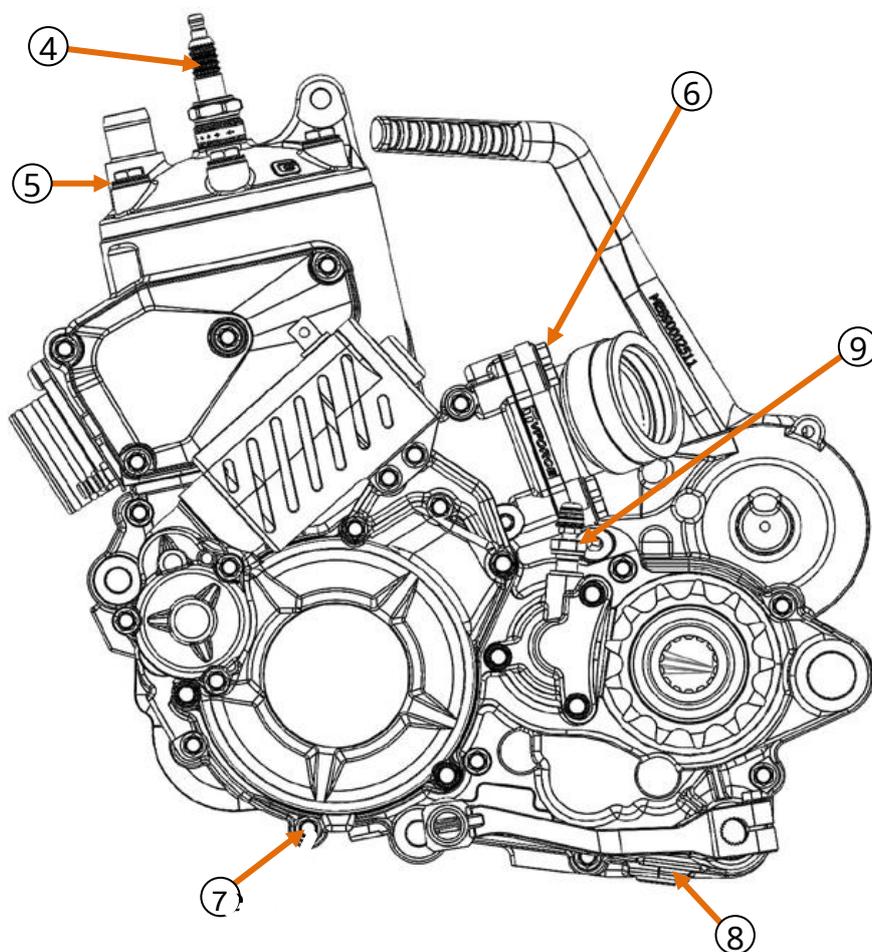
Non.	Nom de la pièce	Mesure	Serrage (Nm)
1	Boulons de couvercle de soupape	M5x15	8
2	vis de carter	M6x25	12
3	Vis de pédale de changement de vitesse	M6x12	14



Non.			m)
4			
5	Vis de pédale de kick	M6x75	dix



Informations générales



Non.	Nom de la pièce	Mesure	Serrage (Nm)	
1	écrou de cylindre	M10	40	
2	Vis de couvercle d'embrayage	M6	12	
3	Vis de vidange pompe à eau	M6	8	
4	Bougie d'allumage	-	25	
5	vis à tête cylindrique	M8	27	
6	Vis de boîte à anches	M6	12	
7	Vis du couvercle d'allumage	M6	8	
8	Bouchon de vidange moteur	M12	15	
9	Vis de remplissage d'huile	M12	15	
-	vis à plateau à cliquet	M6	8	
-	boulons de stator	M5	8	
-	vis de volant	M10	60	
-	Vis de butée du ressort de sélecteur	M8	15	
-	écrou primaire	M20	80	
-	Boulons de ressort d'embrayage	M6	10	
-	Boulons de support de commande de soupape	M5	8	Loctité®243MT
-	Écrou de moyeu d'embrayage	M18	80	

Informations générales

Marqueur multifonction (modèles EC uniquement)



bouton mode

bouton de réglage

ALLUMÉ

Au démarrage de la moto, le panneau d'affichage est activé et reste allumé.

Le tableau de bord affichera le mode normal et restera allumé pendant 30 secondes si aucune impulsion n'est générée - Pour augmenter rapidement la vitesse.

Si un ou les deux boutons sont enfoncés, le La carte affichera le mode normal et durera 30 secondes si aucun bouton n'est enfoncé.

LA RAPIDITÉ

La vitesse ou les unités de vitesse sont affichées en permanence en Km/h ou en mph avec une plage de 0 à 199 dans les deux cas.

COMPTEUR DE KILOMÈTRES

- Pour afficher le temps de marche ou Km appuyez sur SET < 2 secondes.
 - Pour changer d'unité, appuyez sur SET > 10 secondes.
 - Pour afficher le total appuyez sur MODE < 2 secondes
- Itinéraire A - Itinéraire B - Total.
- Pour entrer en mode horloge, appuyez sur MODE & SET > 2 secondes.
 - Pour entrer en mode longueur appuyez sur la molette MODE > 10 secondes.

L'HORLOGE

Format:

Si les unités sont en Km. ----> 24h. Si les unités sont dans my. ----> 12h.

- Pour augmenter les chiffres des heures, appuyez sur MODE < 2 secondes.
- Pour augmenter rapidement les chiffres des heures appuyez sur MODE > 2 secondes.
- Pour incrémenter les chiffres pendant 30 minutes appuyez sur SET < 2 secondes.
- Pour augmenter rapidement les chiffres des minutes, appuyez sur SET > 2 secondes.
- Pour quitter le mode horloge et enregistrer les valeurs appuyez sur MODE & SET > 2 secondes.
- Si vous appuyez sur NO ACTION > 10 secondes, il sortira sans enregistrer les modifications.

CHEMIN A et CHEMIN B

- Appuyez sur MODE < 2 secondes pour afficher le tableau.
- Appuyez sur SET < 2 secondes pour afficher le temps de fonctionnement ou Km.
- Appuyez sur SET > 2 secondes pour réinitialiser.

CONFIGURATION POUR LA LONGUEUR LA ROUE

- Pour changer la roue de 2100 à 1811, appuyez sur MODE < 2 secondes.
- Pour quitter le mode de longueur de roue et enregistrer la valeur, appuyez sur MODE & SET > 2 secondes.
- Pour sortir automatiquement sans enregistrer les modifications appuyez sur NO ACTION > 10 secondes

Informations générales

Homologation

Le véhicule que vous venez d'acheter est un véhicule homologué selon les directives de l'UE et répond à toutes les exigences d'homologation requises.

Les éléments d'homologation obligatoires pour circuler sur la voie publique et pour passer les contrôles techniques dans les stations ITV sont, entre autres, ceux détaillés ci-dessous.

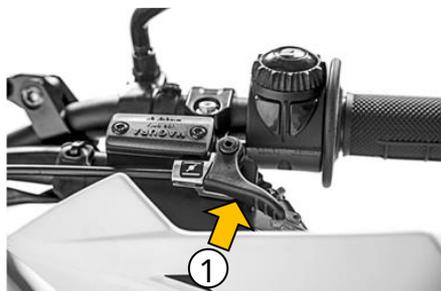
Les composants d'homologation, entre autres exigences, sont identifiés par un marquage spécifique et enregistré

Liste des composants	Quantité/vélo
Plaque d'identification du fabricant	1
échappement catalysé	1
Couronne et pignon de sortie homologués	1
Carburateur Dell'Orto PHBG21	1
Ensemble de trop-plein d'essence	1
Clignotants avant et arrière	4
Support de plaque d'immatriculation homologué + feu + réflecteur	1 / 1 / 1
Réflecteurs avant	2
Compteur de vitesse	1
Corne	1
Rétroviseur	2
Antivol par antivol de direction	1
Vanne d'air secondaire	1
colmatage du filtre à air	1
Fin de course ouverture gaz	1
Câble de gaz et démarreur homologué	11
Assemblage de tubes soufflés	1

Chacun des composants d'homologation doit faire partie du véhicule et en cas de casse, de perte ou de dysfonctionnement, il est recommandé au propriétaire de se rendre chez son concessionnaire officiel RIEJU pour corriger le problème.

informations d'utilisation

processus de démarrage



RECOMMANDATION



Moteur froid, le démarrage à pédale est recommandé et n'utilisez le démarrage électrique que lorsque le moteur est à sa température.

Pour commencer avec le kickstarter, suivez ces étapes :

1. Ouvrez le robinet du réservoir de carburant.
2. Dépliez le kick.
3. Donnez deux coups de gaz énergiques.
4. Actionnez le levier de starter (1).
5. Tirez fort sur le kick.

REMARQUE:Avec le moteur à température de fonctionnement, il n'est pas nécessaire d'utiliser le levier de starter.

Pour démarrer avec le démarreur électrique, suivez ces étapes :

1. Ouvrez le robinet du réservoir de carburant.
2. Tournez la clé de contact (2).
3. Donnez deux coups de gaz énergiques.
4. Actionnez le levier de starter (1).
5. Tirez le levier d'embrayage.
6. Appuyez sur le bouton de démarrage.

REMARQUE:Avec le moteur à température de fonctionnement, il n'est pas nécessaire d'utiliser le levier de starter.

phase de prise de vue

Il est **IMPORTANT** de respecter la phase de rodage, cela vous assurera la durée et le bon fonctionnement de votre moteur sur le long terme. Les intervalles à respecter sont les suivants :

1. De 0 à 200 km : Conduite entre 50% et 75% de charge (ouverture du papillon), alternativement, sans utilisation continue de 75% de charge.
2. De 200 à 300 km : Roulez pareil mais en arrivant occasionnellement, sans tenir plus de 5~10 secondes, à 100% de charge.
3. De 300 à 400 km : Roulez de 75 % à 100 % de charge, alternativement, sans respecter le plafond de charge.
4. À partir de 400 km, augmentez l'exigence avec quelques progrès d'environ 60 ~ 80 km, jusqu'à atteindre sa pleine capacité.

DANGER

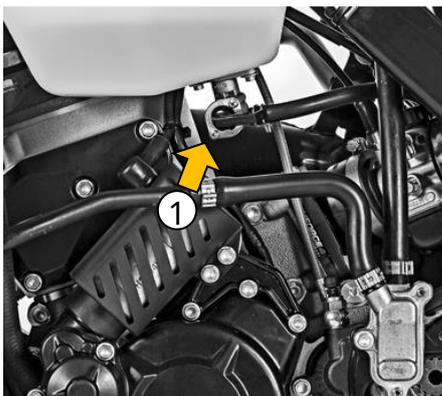
Une accélération imprudente peut causer des problèmes de moteur. Soyez prudent et utilisez les compétences et techniques nécessaires pour faire du vélo.

Inspection quotidienne avant de conduire

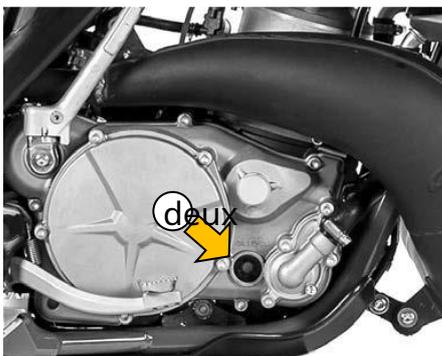


Avant chaque utilisation de votre moto, il est nécessaire d'effectuer les vérifications suivantes :

Y a-t-il assez d'essence ? Ouvrez le bouchon d'essence et, en déplaçant la moto latéralement avec le guidon, vous verrez et entendrez l'essence, vous en connaîtrez donc le contenu approximatif.



Le robinet de carburant est-il ouvert ? Le robinet de carburant (1) a trois positions : ouvert : ON (robinet vers le bas), fermé : OFF (robinet à l'horizontale sur le côté droit de la moto) et réserve. RES (clé à taraud horizontale vers le côté gauche du vélo). Si le robinet est en position OFF, le carburant n'arrive pas au carburateur, la moto ne fonctionne pas, cette position n'est utilisée que lorsque le moteur est arrêté. Si vous constatez qu'il reste peu de carburant dans le réservoir, vous devez commencer à l'utiliser avec le robinet en position RES, et aller immédiatement faire le plein. Si tout est correct, le robinet doit toujours être utilisé en position ON. **REMARQUE:** Fermez toujours le robinet de carburant (position OFF) lorsque vous arrêtez le moteur.



Le niveau d'huile moteur est-il ? Vérifier par le regard d'huile (2) que le niveau est suffisant, si nécessaire en rajouter.

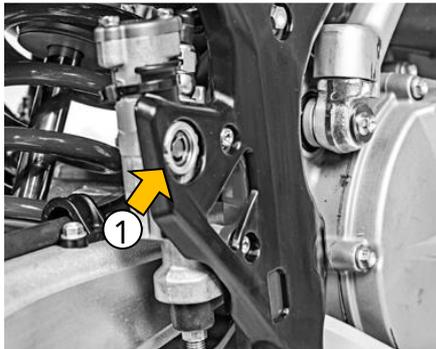


Le niveau de liquide de refroidissement est-il ? En retirant le bouchon de remplissage du radiateur, le niveau de liquide de refroidissement peut être vérifié. Celui-ci doit être juste en dessous du bord métallique (3), si nécessaire, ajoutez.

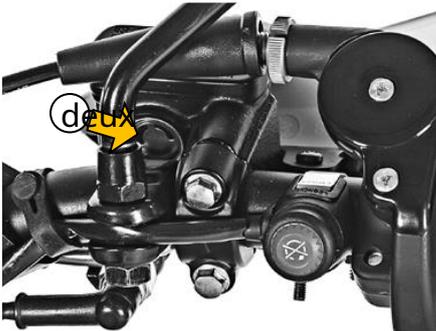
DANGER 

N'ouvrez pas le bouchon avec le moteur chaud, vous risquez de graves brûlures.

et utilise



Les réservoirs de liquide de frein sont-ils à niveau ? Les réservoirs de liquide de frein, un pour chaque frein, disposent d'un voyant (1 et 2) pour vérifier leur niveau.



DANGER

Si le niveau du liquide de frein est proche de la moitié dans le voyant, aussi bien pour le frein avant que pour le frein arrière, vérifiez l'épaisseur des plaquettes de frein et assurez-vous qu'elles n'ont pas atteint leur limite d'utilisation. Si l'épaisseur est correcte, faites l'appoint de liquide de frein et assurez-vous qu'il n'y a pas de fuite. En cas de doute, adressez-vous immédiatement à votre revendeur officiel RIEJU, il sait quoi faire dans chaque cas. Cela peut affecter votre sécurité.

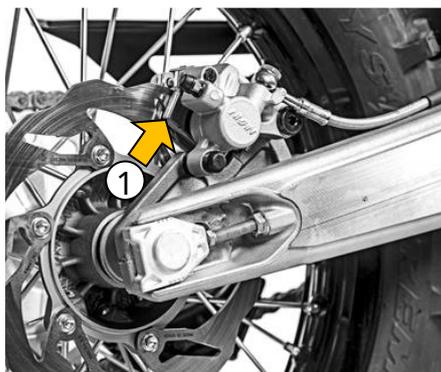


Le niveau du liquide d'embrayage est-il ? Il doit être vérifié comme suit : moto sur sa béquille et guidon tourné à fond vers la droite, dans cette position décrocher le couvercle du réservoir avec son soufflet en caoutchouc (Attention à la SALETÉ, il est nécessaire d'avoir un espace propre où laisser les pièces démontées), tournez lentement le guidon vers la gauche jusqu'à ce que le niveau de liquide soit parallèle au bord supérieur de son réservoir. Le milieu du niveau ne doit pas être à plus de 6 à 8 mm du bord supérieur du réservoir. Si le niveau est inférieur à celui mentionné, remplissez. En cas de doute ou d'anomalie, adressez-vous à votre service officiel RIEJU.

Les disques de frein sont-ils beaux ? Des rayures visuellement importantes, des fissures, une usure excessive, etc. peuvent être observées.

DANGER

Vérifiez que l'épaisseur des disques est d'au moins 3 mm à l'avant et 3,5 mm à l'arrière. Rendez-vous immédiatement à votre service officiel RIEJU si vous ne savez pas quoi faire dans chaque cas. Cela peut affecter votre sécurité. Vous ne devez pas circuler avec la moto.



Les plaquettes de frein avant et arrière sont-elles en bon état ? Visuellement on peut voir l'épaisseur de la doublure (1) qui reste, on sait s'ils fonctionnent ou s'il faut les changer rapidement, l'épaisseur de la doublure ne doit pas être inférieure à 1 mm.

Les commandes sont-elles bonnes ? Levier de frein avant, pédale de frein arrière, levier d'embrayage, pédale de changement de vitesse, levier de démarrage, commandes d'éclairage, stop, klaxon et clignotants, commande d'accélérateur, démarreur au pied. Toutes ces commandes et éléments de commande ont leur fonctionnement et leur toucher caractéristiques, tout changement indique une anomalie ou une détérioration, vous êtes le meilleur connaisseur de votre moto, tout changement que vous remarquerez vous fera vous rendre immédiatement à votre service officiel RIEJU. Le service officiel RIEJU se fera un plaisir de vous aider et d'assurer votre sécurité.



Le chevalet se sent-il bien ? La béquille est une partie de la moto qui pose généralement des problèmes, notamment de sécurité, car c'est une partie qui reçoit un traitement sévère. Si vous constatez un toucher anormal ou une difficulté à son escamotage, il convient au préalable de bien nettoyer l'ensemble de l'ensemble et de vérifier le serrage de la fixation et l'état des ressorts. Si le comportement anormal persiste, vous devez vous adresser immédiatement à votre service officiel RIEJU, pour votre sécurité.

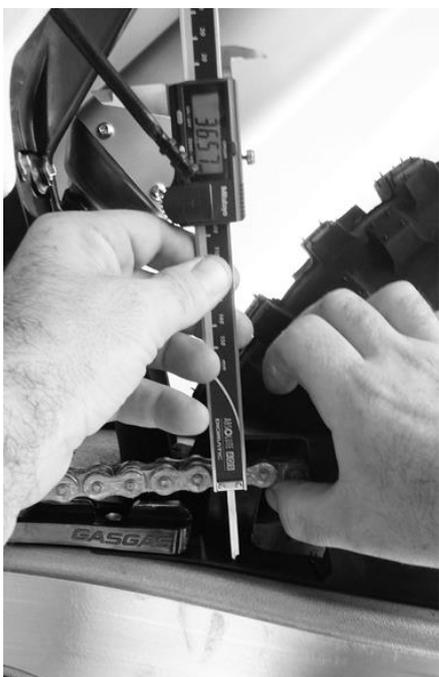


La pression des pneus semble-t-elle correcte ? En cas de doute, vérifiez TOUJOURS le niveau de pression. Si le problème persiste ou se reproduit, il peut être dû à la présence de fuites, rendez-vous chez votre revendeur officiel RIEJU.





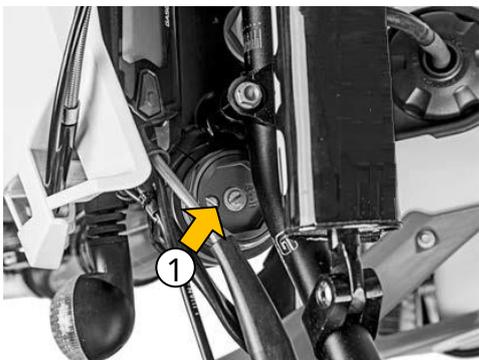
Est-ce ainsi **Les rayons de la la roue bien tendu ?** En les serrant avec nos doigts, nous pouvons remarquer leur possible manque de tension. En cas de jeu excessif dans l'un d'eux, tous et les deux roues doivent être vérifiés, c'est un travail d'experts, nous vous recommandons de vous adresser à votre service officiel RIEJU.



L'état de la chaîne et sa tension sont-ils corrects ? Si nécessaire, procédez à la tension de la chaîne, si ce besoin est trop fréquent ou s'il y a un signe d'usure sur le pignon, la couronne, le curseur, les guides ou le protecteur, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU, cela affecte votre sécurité.

Le siège est-il correctement fixé ? C'est un point d'importance vitale pour votre sécurité. Si vous avez des doutes sur cette fixation, adressez-vous à votre service officiel RIEJU.

Y a-t-il des éléments à risque de détachement ? ailes, casquettes côtés, réservoir, housses anti-poussière, etc. Si tel est le cas, vous devez essayer de le retenir ou finir de le démonter pour éviter son éventuelle chute, pour votre sécurité. Rendez-vous chez votre revendeur officiel RIEJU pour réparation.



Est-il nécessaire de purger l'air de la suspension avant ? (1) Si votre modèle l'exige, il faut le faire correctement, sinon cela risque de poser problème pour votre sécurité et pour la durée de votre suspension avant.

Y a-t-il une fuite ? Vérifier visuellement l'existence éventuelle de fuites, les évaluer en fonction de leur localisation, de leur quantité et du produit qui fuit (Attention au danger d'Incendie). Rendez-vous toujours le plus rapidement possible chez votre revendeur officiel RIEJU.

DANGER

Ces contrôles sont vraiment très rapides à réaliser, c'est une question d'habitude, l'utilisateur connaît l'usage auquel a été soumis la moto dans sa dernière utilisation et sait où affûter ce contrôle. Le respect de cet ensemble de contrôles implique une plus grande sécurité pour l'utilisateur et, sûrement, un entretien meilleur et moins cher de votre moto.

Nettoyage

Pour nettoyer, suivez ces étapes :

1. Bouchez le système d'échappement pour empêcher l'entrée d'eau.
2. Couvrez le verrou de direction avec un morceau de ruban électrique.
3. Enlevez la boue et la saleté avec un jet d'eau à basse pression
4. Nettoyez les zones particulièrement sales avec un nettoyant spécial moto.
5. Rincer au jet d'eau basse pression.
6. Laissez la moto se vidanger naturellement.
7. Faites un court trajet avec la moto jusqu'à ce que le moteur atteigne sa température de fonctionnement.
8. Lubrifiez la chaîne et le reste des éléments qui en ont besoin (voir section entretien).

MISE EN GARDE

Ne nettoyez jamais le véhicule avec un appareil à haute pression. Évitez tout impact direct sur le marqueur multifonction, la bobine, le tuyau de bougie, le carburateur, les interrupteurs, les leviers ou tout autre élément électrique.

Stockage

Lorsque vous devez ranger la moto pendant une période de temps, vous devez :

- Nettoyez soigneusement la moto.
- Démarrer le moteur environ 5 minutes pour réchauffer l'huile de transmission puis la vidanger (voir entretien).

informations d'utilisation

- Ajouter de l'huile de transmission neuve.
- Videz le réservoir de carburant (s'il reste longtemps, le carburant se détériore).
- Lubrifiez la chaîne et tous les câbles.
- Mettez de l'huile sur toutes les surfaces métalliques non peintes pour prévenir la rouille, en évitant l'huile sur les freins et les pièces en caoutchouc.
- Placer la moto de manière à ce que les deux roues ne touchent pas le sol (s'il n'est pas possible de mettre du carton sous les roues).
- Couvrir la moto pour la protéger de la poussière et de la saleté.

Pour le mettre en service après stockage :

- Retirez le sac en plastique du tuyau d'échappement.
- Serrer la bougie d'allumage.
- Faire le plein d'essence.
- Vérifiez les éléments de la section « Inspection quotidienne avant de conduire ».
- Lubrification générale.

Fonctionnement OBD

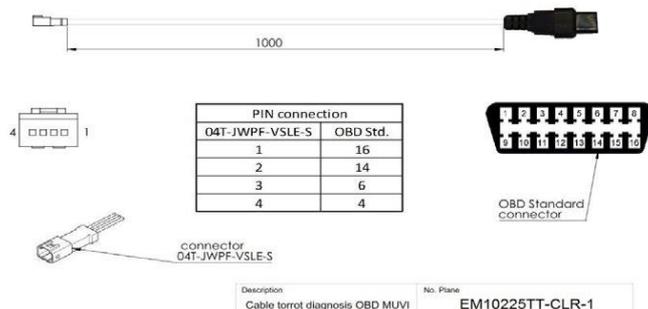


OBD (On Board Diagnostic) pour allumer MIL pour indiquer toute erreur. Au démarrage de la moto, le voyant MIL (témoin de dysfonctionnement) s'affiche sur l'écran.

il y a une erreur le voyant MIL s'éteint en quelques secondes.

Le système OBD détecte une erreur, le MIL reste allumé longtemps.

Il s'éteindra s'il est démarré 3 fois de suite à plus de 2 000 tr/min. si vous n'avez détecté aucune erreur.



informations d'utilisation



Il peut être connecté au système OBD à l'aide d'une machine de diagnostic compatible avec le protocole ISO 15765-4 CAN. Pour connecter la prise à 4 voies de l'installation de la moto avec la machine de diagnostic (connecteur JAE à 18 broches), vous avez besoin du câble d'interface qui peut être acheté auprès du service des pièces détachées RIEJU, avec la référence EM10225TT-CLR-1

La prise 4 voies est située sous la selle.



Pour connecter l'outil d'analyse Creader VI+ (ou similaire), la protection doit être retirée du connecteur.

Lors de la connexion de l'outil d'analyse, il s'allume et l'écran initial apparaît, se connectant au protocole ISO 15765-4 CAN de notre système OBD.



Si le système détecte une erreur historique, le voyant MIL reste allumé en permanence. De plus, si vous utilisez l'outil d'analyse Creader VI, vous pouvez voir les informations d'état MIL ON dans Monitor Status. (Avec le voyant rouge en haut).

Vous pouvez annuler l'erreur si vous allez dans le menu Diagnostic - Effacer l'erreur. Si vous revenez à l'écran d'état du moniteur, l'état MIL est éteint et le voyant vert apparaît en haut, éteignant le voyant rouge de la clé... Et au tournant désactiver le MIL sur l'interrupteur.

Les informations suivantes peuvent être affichées dans l'outil d'analyse :

- Courant, RPM maximal.
- Temps en secondes pendant lequel le moteur tourne.
- Minutes de fonctionnement avec MIL activé.
- Nombre total de minutes de fonctionnement du moteur. Et les codes d'erreur ISO 15031 Diagnostic Trouble Codes (DTC):
 - P0350 - Dysfonctionnement de la bobine d'allumage.
 - P0315 - Défaut dans le capteur d'allumage

Le mode d'erreur (DTC) est accessible et toutes les erreurs historiques peuvent être effacées.

Entretien

Entretien

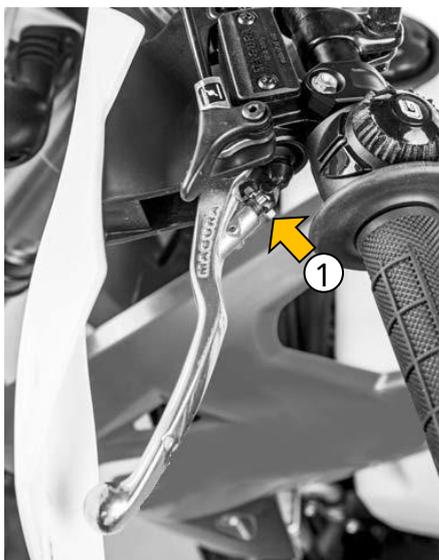
Les exigences d'entretien décrites dans ce tableau sont simples et nécessaires au bon entretien de votre moto. *

Élément	Vérifier / Inspecter	Ajuster	Remplacer / Changer	Nettoyer	graisse / Lubrifier
1.-Embrayage	10 heures	20 heures	chaque fois que nécessaire	-	10 heures
2.-Disques d'embrayage	30 heures	chaque fois que nécessaire	chaque fois que nécessaire	-	-
3.-Câble de gaz	10 heures	10 heures	-	-	10 heures
4.-bougie	-	-	20 heures	10 heures	-
5.-Filtre à air	0,5 heures	-	Quand cela endommagé	chaque fois que nécessaire	-
6.-Carburateur	20 heures	chaque fois que nécessaire	-	-	-
7.-Huile de transmission	-	-	20 heures	-	-
8.-Piston et segment de piston	20 heures	-	50 heures	-	-
9.-Tête, cylindre et soupape d'échappement	-	-	chaque fois que nécessaire	20 heures	-
10.-Système d'échappement	-	-	chaque fois que nécessaire	-	-
11.-Silencieux en fibre	-	20 heures	30 heures	-	-
12.-Bielle et roulements	80 heures	-	120 heures	-	-
13.-Pédale de démarrage et pédale de changement	-	-	-	-	10 heures
14.-Joint en caoutchouc échappement/silencieux	10 heures	-	chaque fois que nécessaire	-	-
15.-Roulements de vilebrequin	80 heures	-	120h ou n'importe quand nécessaire	-	-
16.-Liquide de refroidissement	-	-	30 heures	-	-
17.-Tube de radiateur et Connexions	10 heures	-	40 heures	-	-
18.-Réglage des freins	20 heures	-	chaque fois que nécessaire	-	-
19.-Usure des freins	30 heures	-	chaque fois que nécessaire	-	-
20.-Liquide de frein	-	-	Tous les 2 ans	-	-
21.-Niveau du liquide de frein	10 heures	20 heures	chaque fois que nécessaire	-	-
22.-Piston de pompe de frein et pare-poussière	-	-	Tous les 2 ans	-	-
23.-Piston de frein et blouse	-	-	Tous les 2 ans	-	-
24.-Tuyau de frein	-	-	Tous les 4 ans	-	-
25.-Rayons et jante conduire	-	10 heures	chaque fois que nécessaire Utilisez Loctite 243 pour les rayons	-	-
26.-Rayons et jante arrière	-	10 heures	chaque fois que nécessaire Utilisez Loctite 243 pour les rayons	-	-
27.-Guide chaîne	-	-	-	-	20 heures
28.-Usure du guide-chaîne	20 heures	-	-	-	-
29.-Sabot guide-chaîne	20 heures	-	chaque fois que nécessaire	-	-
30.-Suspension avant	10 heures	chaque fois que nécessaire	chaque fois que nécessaire	chaque fois que nécessaire	-
31.-Huile de suspension conduire	-	-	30 heures	-	-
32.-Vis, écrous et	10 heures	20 heures	chaque fois que	-	-

Entretien

attaches			nécessaire		
33.-Tube de carburant	20 heures	-	chaque fois que nécessaire	-	-
34.-Système de carburant	-	-	-	chaque fois que nécessaire	-
35.-Ensemble de direction	10 heures	-	-	-	-
36.-Lubrification générale	-	-	-	-	20 heures
37.-Roulement de direction	-	-	-	-	30 heures
38.-Roulement de roue	30 heures	-	chaque fois que nécessaire	-	-
39.-Bras oscillant et bielles	20 heures	-	chaque fois que nécessaire	-	20 heures
40.-Suspension arrière	Tous les 2 ans	chaque fois que nécessaire	chaque fois que nécessaire	-	-
41.-Chaîne	-	10 heures	chaque fois que nécessaire	-	-
42.-Pneus	5 heures	-	chaque fois que nécessaire	-	-
43.-Chargement de la batterie	12 heures de charge lent	-	-	-	-

* Si le véhicule est utilisé en compétition, les intervalles d'entretien doivent être raccourcis.



1. EMBRAYAGE

Le levier d'embrayage peut être réglé à votre convenance.

Pour régler agissez comme décrit :

- A l'aide de la molette (1), régler la distance du levier au guidon en fonction du confort du pilote.

L'ensemble est conçu de manière à ce que la position du levier ne soit pas modifiée pendant le fonctionnement.

DANGER

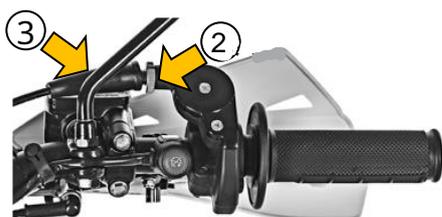
Ce modèle utilise l'huile minérale MAGURA FOR CLUTCH COMMAND pour le circuit hydraulique de l'embrayage.

2. DISQUES D'EMBRAYAGE

Pour ce contrôle, réglage ou changement, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU.

3. CABLE DE GAZ

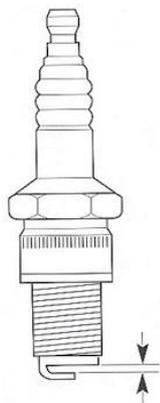
- Vérifiez que la commande des gaz (1) tourne librement.
- Vérifiez que le bouton a un jeu de 2~3 mm.
- Si le jeu est incorrect, desserrez le contre-écrou (2) situé à l'extrémité du câble d'accélérateur, tournez la vis de réglage (3) pour obtenir le jeu optimal.
- Resserrez le contre-écrou.
- Si le jeu libre ne peut pas être établi en réglant le câble, retirez le protecteur de câble sur le carburateur, réglez-le avec un tendeur à l'extrémité du câble, serrez le contre-écrou et réinstallez le protecteur.



4. BOUGIE D'ALLUMAGE

La bougie standard (Denso W24ESR-U ou NGK BR8EG sur 250/300cc) doit être serrée à 25Nm.

La bougie d'allumage doit être retirée périodiquement pour vérifier l'écart entre les électrodes (0,7 ~ 0,8 mm). Si la bougie contient de l'huile ou du carbone, nettoyez-la avec une brosse métallique ou similaire. Mesurez la distance entre les électrodes avec une jauge et ajustez si elle est incorrecte en pliant l'électrode extérieure. Si les électrodes de la bougie sont oxydées, endommagées ou si l'isolation est brisée, remplacez la bougie.



REMARQUE: Inspectez toutes les 10 heures et remplacez toutes les 20 heures.



Pour trouver la température correcte à laquelle la bougie d'allumage doit fonctionner, retirez-la et examinez l'isolant en céramique autour de l'électrode. Si la céramique a une couleur marron clair, la température de la bougie s'harmonise avec celle du moteur. Si la céramique est blanche, la bougie d'allumage doit être remplacée par une plus froide. S'il est noir, remplacez-le par un plus chaud.

REMARQUE: Si les performances du moteur chutent, remplacez la bougie d'allumage pour rétablir les performances normales.

5. FILTRE À AIR

Retrait du filtre

Pour accéder au filtre à air, le couvercle latéral gauche doit être retiré.

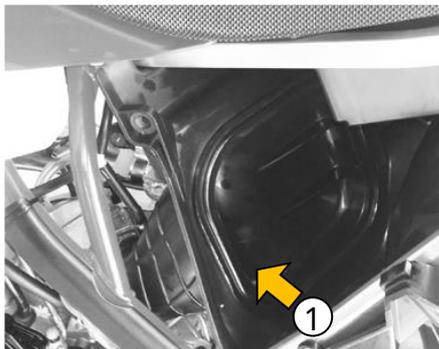


1. Extraire le cache latéral gauche en le tirant par ses trois extrémités.

2. Tirez la poignée du filtre.

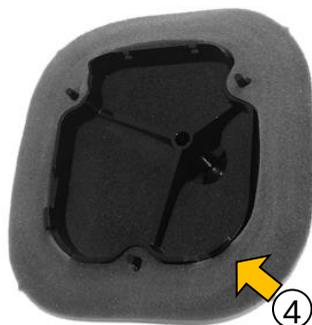
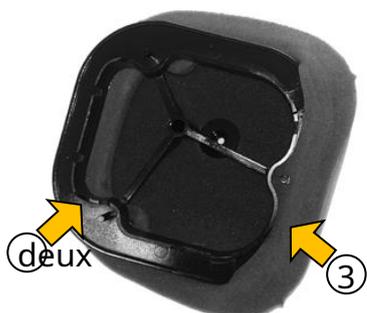
3. Retirez le filtre à air.

Entretien



Nettoyage du filtre

1. Nettoyez l'intérieur du boîtier du filtre avec un chiffon humide (1).
2. Retirez la cage (2) du filtre à air (3).
3. Nettoyez le filtre dans un bain de liquide de nettoyage de filtre à l'aide d'une brosse douce.
4. Essorez-le et séchez-le avec un chiffon propre. Ne touchez pas le filtre et ne le ventilez pas, car il peut être endommagé.
5. Installez le filtre dans la cage et couvrez la lèvre du filtre (4) avec une épaisse couche de graisse pour assurer la fermeture et empêcher la pénétration de saleté.



DANGER

Un filtre à air obstrué permet à la saleté de pénétrer dans le moteur, provoquant une usure excessive et l'endommagement.

Inspectez-le sans faute, avant et après chaque course ou session. Nettoyez-le si nécessaire.

Nettoyez le filtre dans une zone ventilée et assurez-vous qu'il n'y a pas d'étincelles ou de flammes à proximité du lieu de travail (y compris une forte source de lumière). N'utilisez pas d'essence pour nettoyer le filtre car cela pourrait provoquer une explosion.

MISE EN GARDE

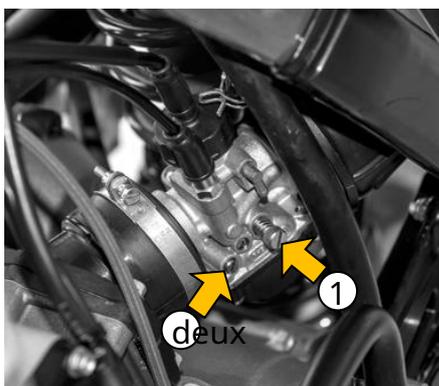
- Vérifiez si le filtre est endommagé. S'il est endommagé, remplacez-le, sinon de la saleté pénétrera dans le carburateur.
- Graissez toutes les connexions et les vis du filtre à air et des entrées.

6. CARBURATEUR

réglage du ralenti

Cela se fait en ajustant la vis d'air (1) et la vis de ralenti (2).

1. Tourner la vis d'air dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle atteigne le sommet de sa course et l'ouvrir de 1 tour et 1/4.
2. Faites chauffer le moteur, tournez la vis de ralenti, réglez le ralenti. S'il n'y a pas de références, tourner la vis jusqu'à ce que le moteur s'arrête.

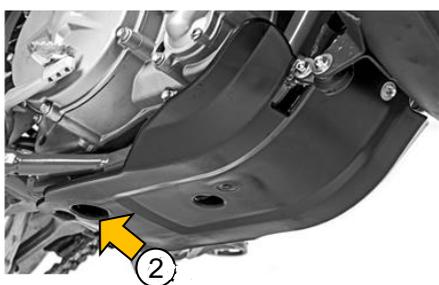
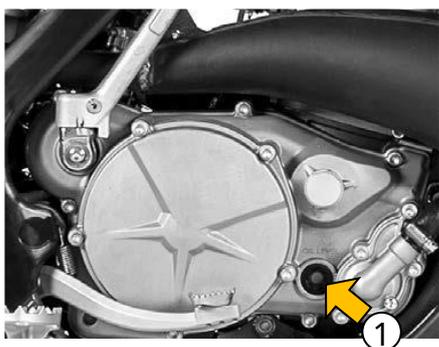


3. Serrez légèrement la vis de ralenti.
4. Accélérez et décélérez plusieurs fois pour vous assurer que le régime de ralenti ne change pas. Réajuster si nécessaire.

DANGER

Conduire avec un câble d'accélérateur endommagé peut être dangereux. Vérifier que le câble d'accélérateur conserve un jeu minimum de 3mm sur la commande.

Avec le moteur au ralenti, tournez le guidon des deux côtés. Si avec le mouvement du guidon le moteur cale ou accélère, le câble d'accélérateur a été mal réglé ou est en mauvais état. Vous devez vous assurer de le corriger avant de conduire la moto.



7. HUILE DE TRANSMISSION

Pour que la transmission et l'embrayage fonctionnent correctement, maintenez l'huile de transmission au niveau optimal et changez-la régulièrement. Une moto dont l'huile de transmission est insuffisante, détériorée ou contaminée peut accélérer l'usure et endommager la transmission.

Vérification du niveau d'huile

1. Si la moto a été utilisée, attendez quelques minutes.
2. Vérifiez le niveau d'huile à travers la jauge de niveau sur le côté inférieur droit du moteur (1).
3. Le niveau d'huile doit être compris entre le maximum et le minimum.
4. Si le niveau est trop haut, retirez l'excédent par le bouchon de vidange (2).
5. Si le niveau est bas, ajoutez la quantité d'huile requise en ouvrant le bouchon. Utilisez le même type et la même marque d'huile qui était déjà dans le moteur.

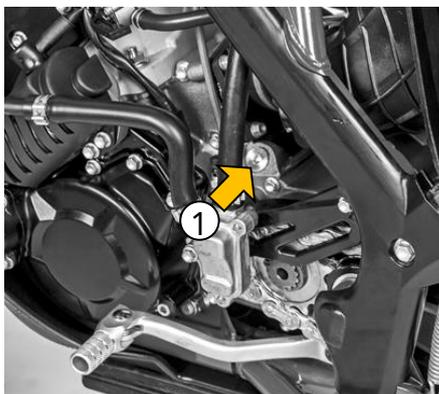
Huile de transmission

Huile recommandée : LIQUI MOLY MOTORBIKE SYNTH 5W40 OFFROAD RACE Huile moteur synthétique API Sj ; ACEA A3 ; JASO MA-2

Capacité : 900cc

REMARQUE: Pour obtenir la Température suffisamment d'huile moteur et être en mesure de mesurer le niveau d'huile avec précision, le moteur doit

complètement refroidi, puis devrait avoir réchauffé pendant quelques minutes à la température de fonctionnement normale.



Changement d'huile de transmission

L'huile de transmission doit être changée périodiquement pour assurer la durée de vie du moteur.

1. Faites chauffer le moteur pendant 5 minutes afin que l'huile élimine tout dépôt.
2. Arrêtez le moteur et placez un récipient sous le moteur.
3. Retirez le bouchon de vidange d'huile (voir Vérification du niveau d'huile) et mettez la moto en position d'utilisation pour permettre à toute l'huile de s'écouler.
4. Retirez le bouchon de remplissage (1) pour assurer une meilleure vidange.
5. Nettoyez soigneusement l'aimant de la vis de vidange.
6. Visser la vis de vidange d'huile avec son joint torique en la serrant à 20 Nm.
7. Retirez le bouchon de remplissage (voir Vérifier le niveau d'huile) et ajoutez de l'huile de transmission neuve.
8. Vérifiez le niveau d'huile après avoir actionné le kick 3 ou 4 fois.
9. Visser le bouchon de remplissage d'huile.

8. PISTON ET SEGMENT DE PISTON

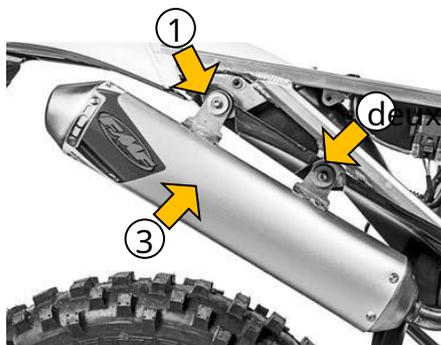
Pour ce contrôle, réglage ou changement, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU.

9. CULASSE, CYLINDRE ET SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT

Pour ce contrôle, réglage ou changement, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU.

10. SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

L'échappement et le silencieux réduisent le bruit et éloignent les gaz du pilote. Si l'échappement est endommagé, rouillé, bosselé ou fissuré, remplacez-le par un neuf. Changez la fibre du silencieux si le bruit devient trop fort ou si les performances du moteur diminuent.



nettoyage des gaz d'échappement

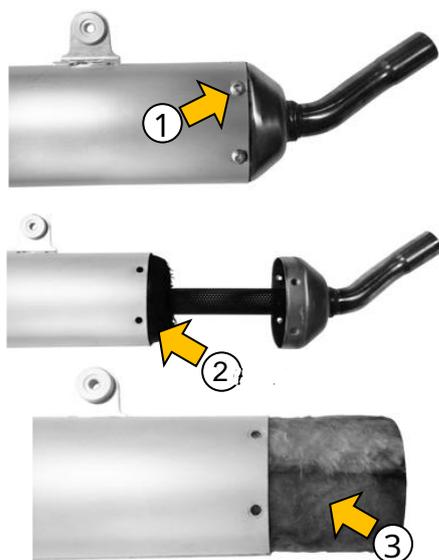
Pour le processus de nettoyage du tuyau d'échappement, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU.





Remplacement du silencieux

1. Retirez le boulon de fixation du silencieux (1).
2. Retirez la vis de fixation inférieure (2) du silencieux (3) et retirez-la en la tirant vers l'arrière.
3. Dégager le silencieux du raccord (flèche)
4. Remplacez le silencieux et remontez l'ensemble.



11. SILENCIEUX EN FIBRE

Le silencieux RIEJU est un silencieux à absorption. L'élément absorbant est la fibre du silencieux. Si vous remarquez une augmentation du bruit d'échappement, vous devez procéder au changement de la fibre du silencieux.

Remplacement de la fibre du silencieux

Une fois le silencieux déposé (voir Changement du silencieux). Retirer les 4 vis (1).

1. Retirez l'intérieur du silencieux.
2. Remplacez la fibre du silencieux (2) en l'enroulant sur le tube intérieur.
3. Insérez la fibre autour du tuyau d'échappement (3) à l'extrémité arrière du silencieux.
4. Remonter l'ensemble

12. BIELLE ET ROULEMENTS

Pour ce contrôle, réglage ou changement, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU.

13. KICK STARTER ET CHANGEMENT DE PÉDALE

Lubrifiez les pièces mobiles et articulées avec de l'huile ou de la graisse, une lubrification excessive peut faire glisser vos bottes sur les pédales.

14. JOINT EN CAOUTCHOUC D'ÉCHAPPEMENT / SILENCIEUX

Pour ce contrôle, réglage ou changement, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU.

15. ROULEMENTS DU MOTEUR

Pour ce contrôle, réglage ou changement, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU.

16. LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Le liquide de refroidissement absorbe la chaleur excessive du moteur et la transfère à l'air par le radiateur. Si le niveau de liquide

diminue, le moteur surchauffe et peut gravement l'endommager. Vérifiez le niveau de liquide tous les jours avant de conduire votre RIEJU.

Pour protéger les pièces en aluminium du système de refroidissement (moteur et radiateur) de l'oxydation et de la corrosion, utilisez des inhibiteurs chimiques dans l'essence du liquide de refroidissement. Si un liquide anticorrosion n'est pas utilisé, après un certain temps, le radiateur rouillera. Cela obstruerait les tubes de refroidissement.

REMARQUE: Initialement, un antigel de type permanent est utilisé en usine.

Il est de couleur verte, contient 30% d'éthylène glycol et a un point de congélation de moins 18°C.

DANGER 

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

MISE EN GARDE 

L'utilisation de solutions de fluides inappropriées peut endommager le moteur et le système de refroidissement. Utiliser un liquide de refroidissement avec anticorrosion spécifique pour moteurs et radiateurs en aluminium conformément aux instructions du fabricant.

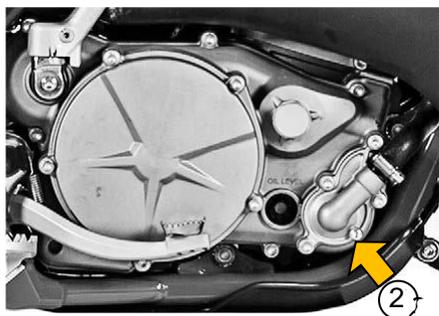


niveau de liquide de refroidissement

1. Mettre la moto en position d'utilisation.
2. Dévissez le bouchon du radiateur (1) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et attendez quelques secondes que les vapeurs s'évacuent. Puis serrez et tournez dans le même sens pour finir de retirer le bouchon.
3. Vérifiez le niveau de liquide de refroidissement. Le liquide doit se trouver juste en dessous du caoutchouc d'étanchéité du bouchon.
4. Si le niveau de liquide est bas, ajoutez la quantité requise par l'orifice de remplissage.

Liquide conseillé: LIQUI MOLY

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT PRÊT RAF12+



Changer le liquide de refroidissement

Il doit être changé périodiquement pour prolonger la durée de vie du moteur.

1. Attendez que le moteur refroidisse complètement.
2. Mettre la moto en position d'utilisation.
3. Retirez le bouchon du radiateur.
4. Placez un récipient sous la vis de vidange (2) située au bas du couvercle de la pompe à eau. Vidanger le liquide du radiateur et du moteur en le dévissant.
5. Remplissez le radiateur jusqu'au bord du bouchon et installez le bouchon du radiateur.
6. Vérifiez les fuites du système de refroidissement.
7. Démarrez le moteur, faites-le chauffer et enfin arrêtez-le.
8. Vérifiez le niveau de liquide de refroidissement lorsque le moteur refroidit. Ajouter du liquide jusqu'au bouchon si nécessaire.

DANGER



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

DANGER

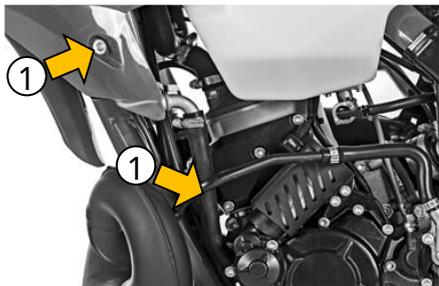


Si du liquide pénètre sur les pneus, cela les rend plus glissants et peut provoquer un accident. Nettoyez immédiatement tout liquide pouvant tomber sur le châssis, le moteur ou les roues. Inspectez l'ancien liquide. S'il y a des points blancs dans le liquide, cela signifie que les pièces en aluminium du système de refroidissement sont corrodées. Si le liquide est brun, les parties en acier ou en fer du système sont rouillées. Dans les deux cas, nettoyez le système.

MISE EN GARDE



Serrer la vis de vidange de la pompe à eau à 9 Nm. Remplacez les joints par des neufs. Vérifiez les éventuels dommages, fuites ou joints manquants dans le système de refroidissement. Les pays froids doivent régler la capacité antigel à sa température minimale avec une marge de -5°C.



17. TUYAUX ET CONNEXIONS DU RADIATEUR

tuyaux de radiateur

Vérifiez que les tuyaux du radiateur ne sont pas coupés ou endommagés et que les raccords ne fuient pas.

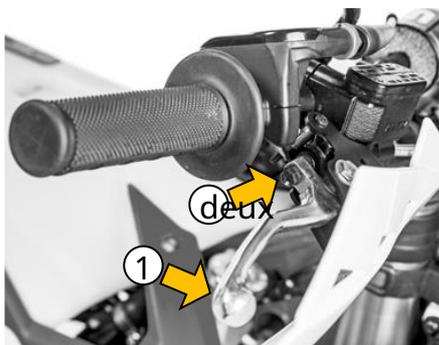
Radiateur

Vérifier que les ailettes (1) du radiateur ne sont pas encrassées (insectes ou boue). Nettoyez les blocages avec un jet d'eau à basse pression.

MISE EN GARDE



L'utilisation d'eau à haute pression peut endommager les ailettes du radiateur et les rendre moins efficaces. Ne pas obstruer ou détourner l'entrée d'air vers le radiateur en installant des accessoires non autorisés. Une interférence dans le radiateur peut surchauffer et endommager le moteur.



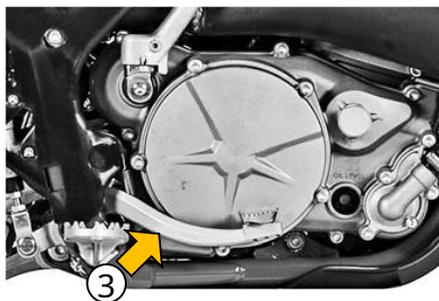
18. REGLAGE DU FREIN

Levier de frein avant :

Réglez le levier de frein (1) jusqu'à ce que vous vous sentiez à l'aise. Pour le régler, desserrez l'écrou (2). Après l'avoir ajusté, serrez bien. Vérifiez que le frein répond correctement.

Pédale de frein arrière :

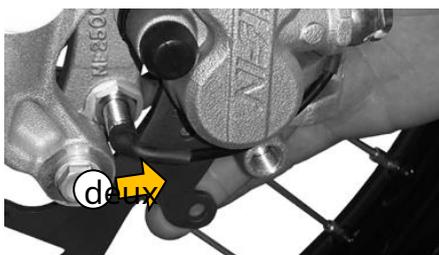
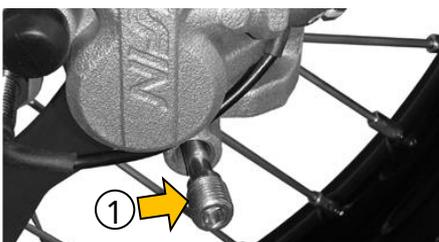
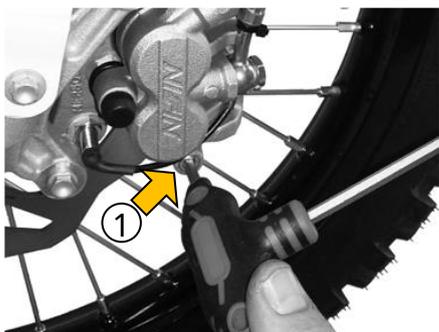
Lorsque la pédale de frein (3) est en position de repos, elle doit avoir un jeu de 5-7 mm. Vérifiez le frein afin qu'il réponde correctement et ne frotte pas.



DANGER



Si la pédale ou le levier de frein semble spongieux lorsqu'il est actionné, cela peut être dû à la présence d'air dans la pompe ou le circuit correspondant à chaque frein, ou parce qu'un composant du système de freinage correspondant est en mauvais état. Comme il est dangereux de rouler dans ces conditions, vérifiez immédiatement les freins, pour cela nous vous recommandons de vous adresser à votre service officiel RIEJU.



19. USURE DES FREINS

Si l'épaisseur de l'une des plaquettes de frein à disque avant ou arrière est inférieure à 1 mm, le jeu de plaquettes concerné doit être complètement changé.

DANGER

Vérifiez que l'épaisseur des disques est d'au moins 3 mm à l'avant et 3,5 mm à l'arrière.

MISE EN GARDE

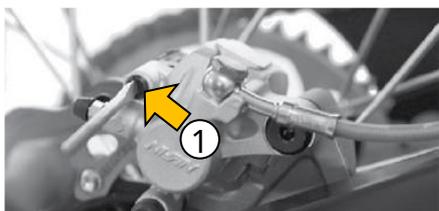
Pour ce changement nous vous recommandons de vous rendre chez votre service officiel RIEJU qui vérifiera également l'éventuelle usure de vos disques de frein.

Remplacement des plaquettes avant

Pour changer les plaquettes avant, suivez ces étapes :

1. Desserrez la goupille (1) et retirez-la.
2. Retirez les patins (2).
3. Placez un morceau de papier ou un chiffon autour du réservoir de liquide de frein pour l'empêcher de tomber. Ouvrir le couvercle en desserrant les vis (3). **REMARQUE:** Pour un meilleur accès, il est recommandé de desserrer la vis (4) et de tourner la poignée des gaz.
4. Retirez le bouchon (5) en veillant à ce qu'aucun liquide de frein ne tombe du réservoir.
5. Rétractez les deux pistons de l'étrier en prenant soin de ne pas les endommager.
6. Installez les nouvelles plaquettes.
7. Installez la goupille.
8. Remplacez le bouchon du réservoir.
9. Actionnez le levier de frein plusieurs fois jusqu'à ce que vous obteniez la bonne sensation.

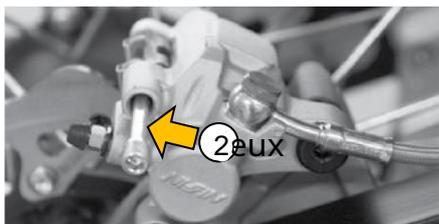
Entretien



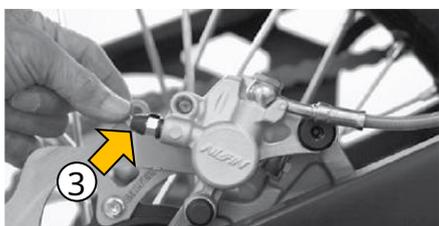
Changement des plaquettes arrière

Pour changer les plaquettes arrière suivez ces étapes :

1. Retirez le protège-goupille (1).



2. Desserrez et retirez la goupille (2).



3. Retirez les patins (3).



4. Conservez l'insert métallique (4) et l'insert en fibre (5) au cas où les nouvelles plaquettes n'en auraient pas.



5. Desserrez les vis (6) et retirez le bouchon du réservoir de liquide de frein.



6. Mettez un morceau de papier ou un chiffon autour du réservoir de liquide de frein pour l'empêcher de tomber.



7. Rétractez le piston de l'étrier en veillant à ne pas l'endommager.

8. Installez les nouvelles plaquettes de frein

9. Installez la goupille et son protecteur.

10. Remplacez le bouchon du réservoir.

11. Actionnez la pédale de frein plusieurs fois jusqu'à ce que vous obteniez la bonne sensation.

20. LIQUIDE DE FREIN

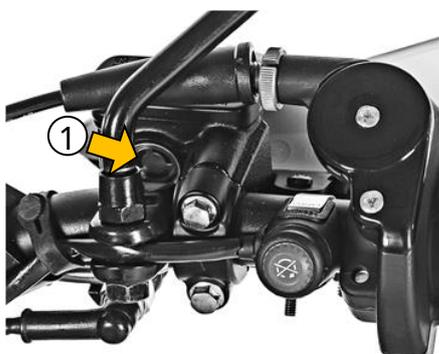
Inspectez le liquide de frein et changez-le régulièrement. Il doit également être changé s'il semble contaminé par de l'eau ou de la saleté. Liquide recommandé : LIQUI MOLY DOT4.

DANGER

Ne mélangez pas différents types de liquide de frein. Le liquide utilisé pour remplir ou renouveler votre circuit doit répondre à la norme précisée sur le réservoir de liquide de chaque circuit. Par conséquent, dans le frein arrière, vous devez utiliser DOT4.

Vous ne devez jamais changer la spécification, toujours respecter la spécification DOT4, il n'est pas important que le liquide de frein soit de la même marque, mais il est NÉCESSAIRE qu'il soit de la même spécification.

Ne pas utiliser de liquide provenant d'un récipient d'origine non scellé (non ouvert). N'utilisez JAMAIS, du tout, du liquide de frein provenant d'un bidon non scellé ou, évidemment, du liquide de frein



DO DE FREINS

passé devant (1) et derrière nous à mi-chemin comme ou doit être ajouté.



freins sur les surfaces



DANGER

Vérifier qu'il n'y a pas de fuites de liquide au niveau des joints. Vérifiez les dommages éventuels aux flexibles de frein.

22. PISTON DE POMPE DE FREIN ET PARE-POUSSIÈRE (AVANT ET ARRIÈRE)

Pour ce contrôle, réglage ou changement, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU.

23. PISTON D'ÉTRIER DE FREIN ET CACHE-POUSSIÈRE (TOUS LES ÉTRIERS)

Pour ce contrôle, réglage ou changement, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU.

24. CONDUITES DE FREIN

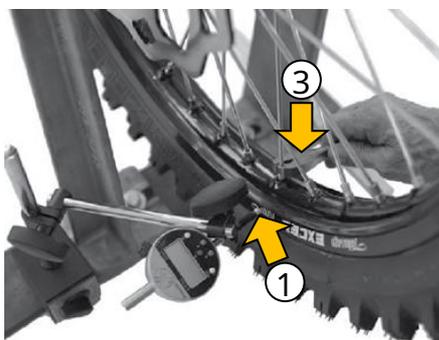
Pour ce contrôle, réglage ou changement, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU.



25. et 26. RAYONS ET ROUES Les rayons doivent être uniformes et ils ne peuvent pas avoir de jeu, ils décentraient la jante, les autres rayons souffriraient et pourraient casser.

Centrage jante :

Placer un cadran à côté de la jante (1) et faire tourner la roue pour mesurer le centrage axial.



Placez le cadran à l'intérieur de la circonférence de la jante (2), tournez la roue et la différence entre le montant le plus élevé et le montant le plus bas est centrée.

S'il est légèrement décentré, il peut être corrigé en desserrant ou en resserrant certains rayons avec la clé tendeur de rayons (3). Si la jante est pliée ou courbée, elle doit être remplacée.

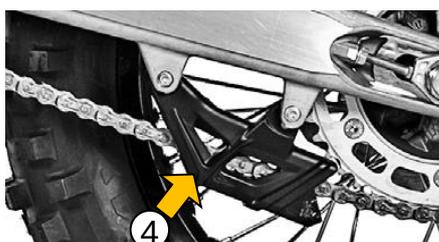
REMARQUE: Une zone soudée sur la jante peut présenter un faux-rond excessif.

Ignorez-le lors de la mesure du centrage

MISE EN GARDE



Les interventions sur les jantes et les rayons nécessitent l'intervention d'un spécialiste, c'est pourquoi nous vous recommandons de vous adresser à votre service officiel RIEJU.



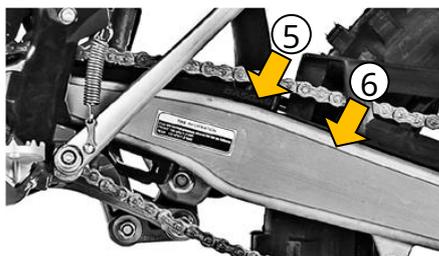
27. GUIDE-CHAÎNE

Lubrifier le guide-chaîne (4) avec le même produit utilisé pour lubrifier la chaîne.

28. USURE DU GUIDE-CHAÎNE Vérifiez l'état des faces intérieures du guide chaîne, là où passe la chaîne, selon son état, il convient de la remplacer.



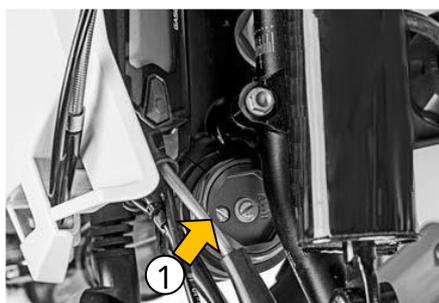
Entretien



29. GUIDE-CHAÎNE COULISSANTE

Vérifiez visuellement le haut et le bas du patin de chaîne (5) sur le bras oscillant (6). S'il est usé ou endommagé, remplacez-le.

Lubrifiez le patin de guidage avec le même produit utilisé pour lubrifier la chaîne.



30. SUSPENSION AVANT

Purge d'air de la suspension avant Pour purger l'air de la suspension avant, procédez comme suit :

1. Placez la moto sur un support ou un support stable. La fourche avant doit être entièrement déployée.

Changement de ressort de fourche

Si vous devez changer le ressort de fourche avant, suivez les étapes ci-dessous :

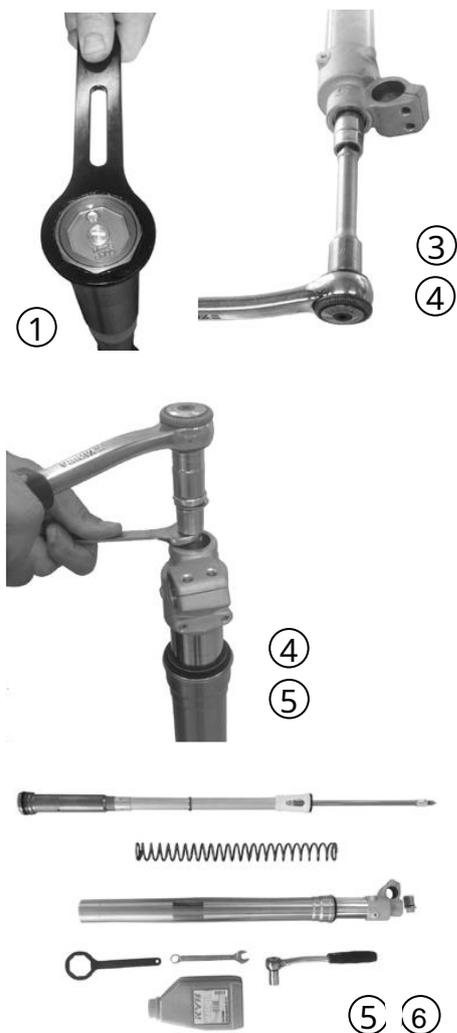
1. Retirez la barre des supports de suspension.
2. Desserrez l'écrou supérieur de la fourche.
3. Vidanger l'huile de fourche intérieure.
4. Desserrez l'écrou de fourche inférieur.
5. Retirez la cartouche interne.
6. Sortez le ressort.

Remplacez le ressort et suivez les étapes dans l'ordre inverse pour le monter.

MISE EN GARDE



Assurez-vous que les réservoirs de liquide de frein et d'embrayage sont en position verticale à tout moment, sinon les deux systèmes doivent être purgés à nouveau.





31. HUILE DE SUSPENSION AVANT

Ajuster le volume d'huile

Pour régler le volume d'huile, vous devez d'abord retirer le ressort, pour cela, suivez les étapes décrites dans « Changement du ressort de fourche ». Prévoir une éprouvette graduée pour liquides dans laquelle vous devez introduire le volume indiqué d'huile préconisée (dans chaque flacon).

Versez lentement l'huile du cylindre dans le tube de fourche.

Immédiatement après, et pour assurer la bonne purge de l'hydraulique, pousser doucement et alternativement tout au long de sa course (montée et descente), plusieurs fois, la tige de celle-ci jusqu'à ses butées.

Remontez l'ensemble complet du bouchon de fourche.

Respectez scrupuleusement le volume de remplissage car le niveau d'huile à l'intérieur de la fourche et son bon fonctionnement en dépendent.

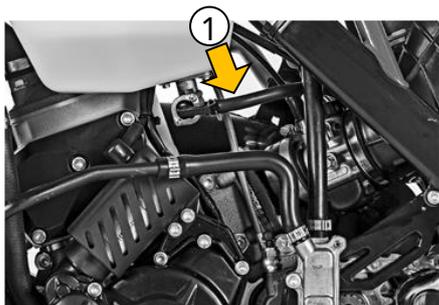
Huile KYB 48 recommandée : KYB 01M Huile pour suspension à cartouche fermée.

Volume d'huile : 350 ml.

32. VIS, ÉCROUS ET FIXATIONS Chaque jour avant de prendre le vélo, vous devez vérifier si tous les écrous et boulons sont bien serrés. Vérifiez également que les autres fixations sont en place et en bon état.

33. TUYAU DE CARBURANT

Ante la observación de una estricción (estrechamiento) del tubo (1) en cualquier lugar (generalmente en la entrada de gasolina al carburador y en la salida del grifo de gasolina), de síntomas superficiales de agrietamiento o cuarteamiento, es imperativo cambiar el tubo de l'essence.



DANGER



Conduire avec une conduite de carburant endommagée ou simplement démarrer le moteur peut provoquer un incendie et l'accident qui en résulte (et les blessures correspondantes). UTILISEZ TOUJOURS LA CONDUITE DE CARBURANT D'ORIGINE, VOTRE SERVICE OFFICIEL RIEJU LA FOURNIRA.

34. SYSTÈME D'ESSENCE

Vérifier l'état de : Le caoutchouc de bouchon de réservoir, le bouchon de réservoir, le tube reniflard de réservoir et le réservoir.



35. JEU DE DIRECTION

La direction doit toujours être réglée de manière à ce que le guidon tourne librement, mais sans jeu.

Pour vérifier le réglage de la direction, surélevez le vélo du sol à l'aide d'un support sous le cadre. Déplacez doucement le guidon de chaque côté, si lorsque vous quittez le guidon il continue à bouger tout seul, c'est que le jeu de direction n'est pas trop serré.

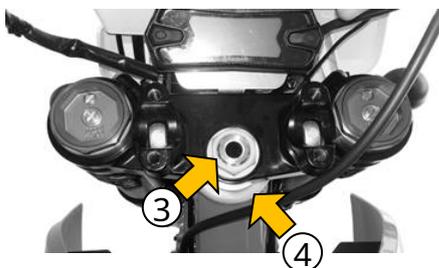
Accroupissez-vous devant le vélo, saisissez la partie la plus basse de la fourche avant (sur l'axe), poussez et tirez la fourche (1). S'il y a du jeu, le casque est trop lâche.

Si l'adresse doit être ajustée :



1. Stabilisez la moto avec la béquille ou avec un banc spécial.

2. Gardez la roue avant hors du sol.



3. Retirez le guidon en desserrant les boulons de serrage du guidon (2) et en retirant les colliers supérieurs.

4. Desserrez l'écrou de l'arbre de direction (3).

5. Tourner l'écrou de réglage de la direction (4) avec la clé spéciale pour obtenir un réglage correct.

6. Serrez l'écrou de l'arbre de direction.

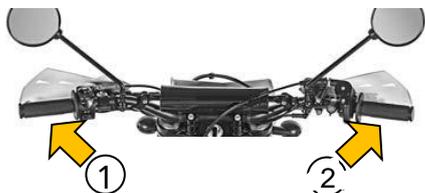
7. Revérifiez la direction et réajustez-la si nécessaire.

8. Installez les pièces retirées.

36. LUBRIFICATION GÉNÉRALE

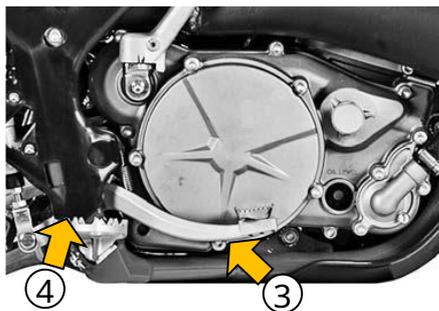
Lubrifiez les pièces illustrées, périodiquement ou lorsque le véhicule a été mouillé, en particulier après avoir utilisé de l'eau à haute pression. Avant de lubrifier chaque pièce, nettoyez les pièces rouillées avec un antirouille et éliminez toute trace de graisse, d'huile ou de saleté.

Entretien

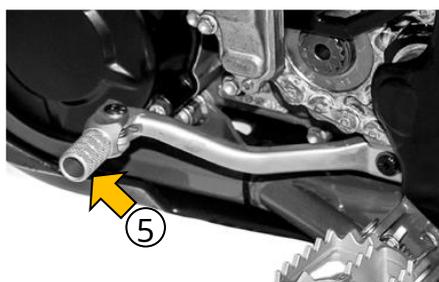


Lubrification générale

- Levier d'embrayage (1).
- Levier de frein avant (2).



- Pédale de frein arrière (3).
- Roulement de pédale de frein arrière (4).



- Levier de vitesses (5).

Utilisez une bombe aérosol avec un tube pour lubrifier sous pression.

Utilisez de la graisse à l'intérieur du câble de gaz.

Lubrification de la chaîne

Il est nécessaire après avoir roulé sur un sol humide jusqu'à ce que la chaîne semble sèche. Votre chaîne possède des joints, vous devez donc utiliser un lubrifiant spécifique pour ce type de chaîne. Votre service officiel RIEJU se fera un plaisir de vous le fournir.

37. ROULEMENT DE DIRECTION

Pour ce contrôle, réglage ou changement, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU.

38. ROULEMENT DE ROUE

Pour ce contrôle, réglage ou changement, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU.

39. BRAS OSCILLANT ET LIAISONS

Pour ce contrôle, réglage ou changement, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU.

40. SUSPENSION ARRIÈRE

Vidange d'huile d'amortisseur

Pour ce contrôle, réglage ou changement, vous devez vous adresser à votre service officiel RIEJU.



Entretien



Démontage de l'amortisseur

Pour retirer l'amortisseur arrière de son emplacement sur le cadre, procédez comme suit :

1. Stabilisez la moto avec une béquille centrale ou avec un banc spécial.
2. Maintenez la roue arrière hors du sol à l'aide d'une cale.
3. Desserrez les boulons de fixation de l'échappement (1).



4. Décrochez les ressorts d'échappement (2).



5. Dévissez l'amortisseur du bas du culbuteur (3).



6. Retirez la vis et relâchez le culbuteur (4).



7. Desserrez l'amortisseur supérieur sur le boulon du cadre (5).

Entretien



8. Retirez le boulon de fixation supérieur de l'amortisseur au cadre (6).



9. Retirez avec précaution l'amortisseur du côté droit de la moto comme indiqué sur la photo (7).

Pour remonter l'amortisseur sur la moto, suivez les mêmes étapes dans l'ordre inverse.



41. CHAÎNE

La transmission secondaire (chaîne, pignon, couronne dentée, pignon fou et fou) de votre moto demande beaucoup de travail. C'est aussi l'un des ensembles les plus importants pour votre SÉCURITÉ.

nécessite un maintenance constant Oui évidemment correcte.

tension de la chaîne

1. Moto à vide avec béquille latérale attachée : il doit y avoir un espace de 30 à 36 mm. entre la chaîne et le bras oscillant dans la zone arrière du patin de guidage. Avec vos doigts et sans force excessive, vous pouvez vérifier.
2. Desserrez l'écrou de l'essieu arrière (1).
3. Trouvez le point de tension maximale de la chaîne.

A l'aide des écrous (2) du tendeur, égaliser, à l'aide des encoches du bras oscillant et des ergots des tendeurs, l'alignement de la chaîne aux deux extrémités du bras oscillant.

Serrer les écrous (2).

Serrer l'écrou (1).

Vérifiez à nouveau au point de tension maximale et réajustez si nécessaire.



La tension de la chaîne est un contrôle constant. Il doit être utilisé pour vérifier visuellement l'état de la chaîne elle-même, du patin de guidage, du guide, du pignon et du

couronne.

Généralement, lorsqu'une chaîne est surutilisée, étirée de plus de 2%, il faut la remplacer. C'est généralement le bon moment pour changer le rail de guidage, le rail de guidage, le pignon et la couronne dentée. C'est pour une raison pratique, économique et de SÉCURITÉ.

Une chaîne à la limite de son utilisation a partiellement usé les dents du pignon et de la couronne, le guide, etc. Si une chaîne neuve est montée et que les autres composants ne sont pas changés, sa durée de vie sera raccourcie de 40% et les éléments déjà détériorés comme le pignon et la couronne finiront rapidement leur vie. A moyen et long terme, il est économique de changer le kit de transmission complet à chaque changement de chaîne. Votre service officiel RIEJU se fera un plaisir de vous le fournir.

Lubrification : Sa chaîne est du type à joints, cela nécessite un lubrifiant spécial, utiliser le même lubrifiant pour le guide et le coulisseau de guidage de la chaîne, le pignon et la couronne.

REMARQUE: Nous vous recommandons de toujours transporter la chaîne correctement lubrifiée, les chaînes qui sont laissées à sécher, lubrifiées, laissées à sécher, etc., raccourcissent leur durée de vie et celle des composants qui les entourent de manière importante.

42. PNEUS

Vérifiez que les pneus ne sont pas usés, fissurés ou endommagés. Sinon, changez pour des pneus neufs avec les caractéristiques indiquées dans la fiche technique, avec un indice de charge et de vitesse minimum : avant 41J, arrière 52J.

Vérifiez périodiquement qu'ils sont à la bonne pression.

Pression recommandée :

1,2 bar - (Utilisation normale)

** 1 barre - (compétition uniquement)



43. CHARGE DE LA BATTERIE

La batterie (HJTZ7S-FPZ) ne nécessite aucun entretien :

4.5Ah / 12.8V / 14.4V / 270cca

Capacité / Tension / Limite de tension de charge



changement de pile

La batterie est située sous la selle, à l'intérieur du boîtier de la batterie. Pour le changer, suivez ces étapes :

1. Desserrez le boulon de serrage de la selle (1) et retirez-le en le tirant légèrement vers l'arrière.
2. Desserrez les bornes de la batterie (2) et retirez la batterie.

Remplacez la pile par une neuve et suivez les étapes dans l'ordre inverse pour la monter.

Données du chargeur de batterie

- Tension minimale avant de commencer le processus de charge 9v.
- Une fois la charge terminée, débranchez le chargeur de la batterie.
- Une fois chargée, laissez la batterie 1 à 2 heures avant de vérifier la tension. Si c'est moins de 10v. changez le.
- Rechargez la batterie périodiquement.
- Si la moto n'est pas utilisée, rechargez-la tous les 3 mois.



Utilisez le chargeur pour batteries au lithium avec les éléments suivants :

caractéristiques techniques :

Batterie LiFePO4 12.8V

Tension d'entrée CA 100-240V 50/60Hz

Tension de sortie 14,2V \pm 0,2V

Courant de sortie 2A \pm 0,1A

DANGER

Ne manipulez pas ou n'essayez pas d'ouvrir la batterie, l'électrolyte et les gaz sont toxiques et peuvent causer des blessures graves.

Gardez la batterie hors de portée des enfants.

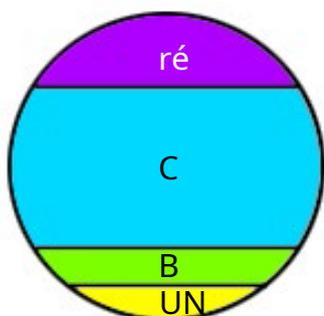
Réglages

Introduction

Le chapitre sur les réglages est destiné à un utilisateur ayant des connaissances et une expérience élevées en mécanique.

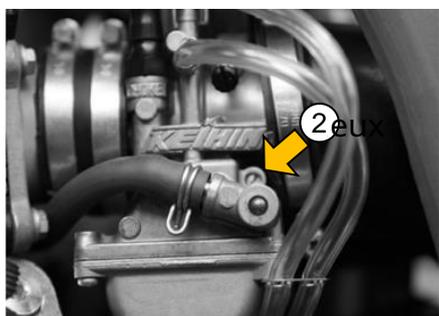
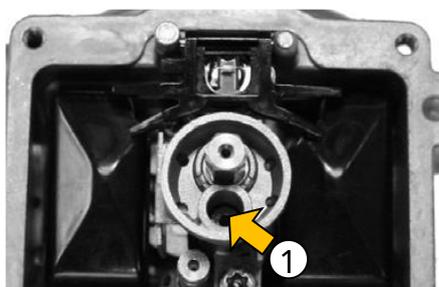
Dans le cas contraire, ces réglages doivent être effectués par votre service officiel RIEJU.

Réglage de la carburation



Ouverture du toboggan et influences Les éléments du carburateur qui modifient la composition du mélange en fonction de l'ouverture de la grille (charge ou gaz), dépendent de son ouverture :

- Zone A : de 0 à $\frac{1}{8}$ charge (ouverture du papillon). Son réglage dépend de la vis de ralenti et de la vis de régulation de mélange et du gicleur de ralenti (bas ou minimum).
- Zone B : $\frac{1}{8}$ à $\frac{1}{4}$ de charge. Principalement influencé par la hauteur du biseau du curseur.
- Zone C : de $\frac{1}{4}$ à $\frac{3}{4}$ de charge. Le coupable est l'aiguille du carburateur.
- Zone D : de $\frac{3}{4}$ à pleine charge. Le responsable est le jet principal.

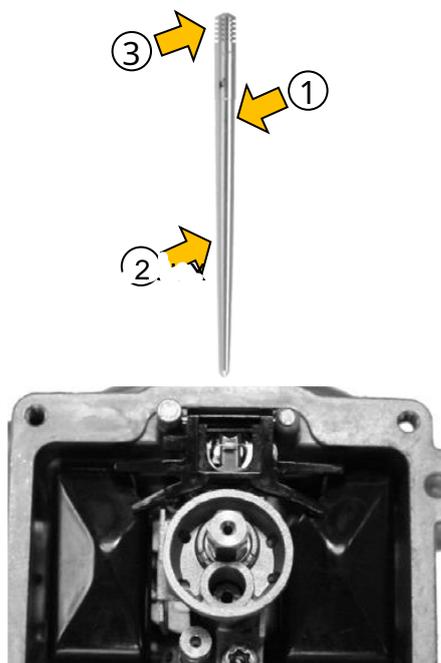


Buse minimum et vis de réglage du mélange

Contrôle le mélange à partir de la position fermée à $\frac{1}{8}$ de charge, mais a peu d'effet sur l'ouverture complète. Pour ajuster le mélange, la vis à air peut être tournée pour changer le débit d'air, ou changer le jet pour que plus ou moins de carburant entre. Tourner d'abord la vis d'air. Le visser vers l'intérieur enrichit le mélange. La vis à air doit être tournée à partir d'une position complètement fermée. Allez changer avec des incréments d'un demi-tour. Si le fait de tourner la vis de 1 à 2,5 tours ne donne pas le résultat souhaité, changez d'un pas le jet 1 à partir du minimum (1) et ajustez avec la vis d'air (2).



Réglages



aiguille de carburateur

L'aiguille et le diffuseur à aiguille ont ensemble un effet de 25% à 75% de charge. L'aiguille se déplace à l'intérieur du diffuseur ; lorsque l'aiguille se rétrécit, elle passe de cylindrique (1) à conique (2), sa position détermine la quantité de carburant admise.

Au sommet de l'aiguille, il y a cinq fentes (3) où le clip se fixe. Cette pince place le pointeau sur la vanne gaz et détermine sa position par rapport au diffuseur (ainsi le mélange s'enrichit). Déplacer le clip vers le haut allonge le mix. Modifiez la position du clip pas à pas (la partie cylindrique de l'aiguille affecte la réponse de la vanne de gaz aux petites ouvertures de celle-ci).

La position du clip est établie à partir de la position supérieure, qui est celle qui implique la plus grande fermeture du passage du carburant à travers le diffuseur.

Principal jet

Il a un effet plus important de 75% à 100% de charge. Le nombre estampé au bas du gicleur (1) indique le débit de carburant qui passe par le trou de la jauge de carburant. Un nombre plus grand correspond à un trou plus grand, plus d'essence passe à travers. **REMARQUE:** N'utilisez jamais les "jeux de jauge à jet" que l'on trouve sur le marché. Son utilisation est FAUSSE. Utilisez toujours des jets de remplacement d'origine neufs et intacts (scellés dans leurs sacs).

DANGER

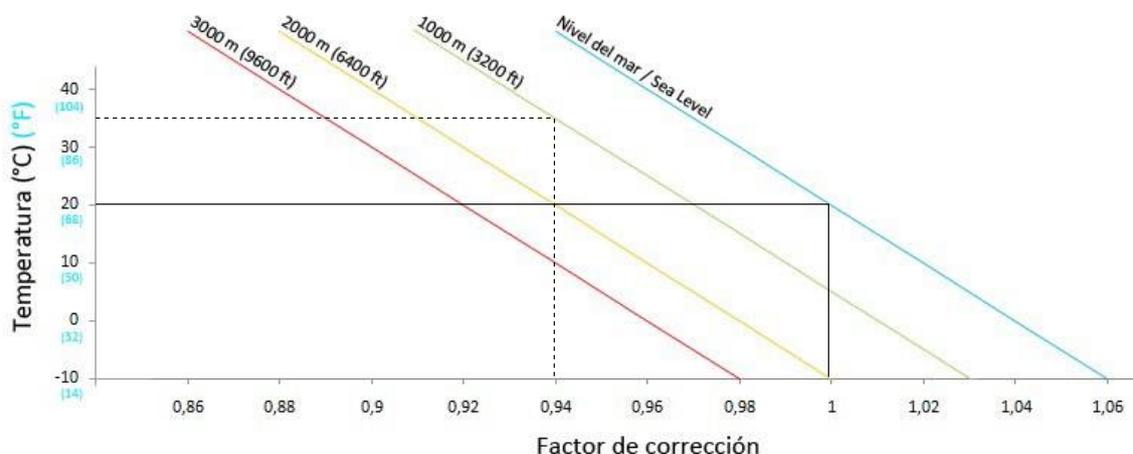
L'essence est extrêmement inflammable et peut être explosive dans certaines conditions. Chaque fois que vous travaillez sur le carburateur, arrêtez le moteur et ne fumez pas. Assurez-vous que la zone est bien ventilée et qu'il n'y a pas d'étincelles ou de flammes à proximité (y compris la lumière d'un projecteur).

re carburationréférence (concours uniquement)

	200cc	250cc	300cc
Principal jet	185	175	175
jet de ralenti	45	42	42
Aiguille	NOZI	N1EF	
Emplacement de l'aiguille	3ème du haut		
Porte	6	sept	sept
vis à air	1 tour et ½ de fermé		

Réglages

Facteurs de correction 250/300cc. (Pour les changements de hauteur ou de température).



Position de l'aiguille / Ouverture de la vis d'air					
Facteur de correction	1,06 ou supérieur	1,06~1,02	1,02~0,98	0,98 - 0,94	0,94 ou moins
Emplacement de l'aiguille	Clip vers le bas 1 pos.	Égal	Égal	Égal	Clip vers le haut 1 pos.
Ouverture de vis libre	serrer 1 tour	Serrer ½ tour	Égal	desserrer ½ tour	desserrer 1 tour

REMARQUE: Les valeurs sont indicatives

1. Trouvez le facteur de correction pour ajuster la carburation.
Exemple: 1000 m d'altitude et température 35°C correction 0,94.
2. À l'aide du facteur de correction, sélectionnez le gicleur principal.
Exemple: Facteur 0,94, il faut multiplier le gicleur principal par ce nombre.
Gicleur principal = 175 x 0,94 = 165.
3. Trouvez votre facteur de correction pour l'aiguille et la vis d'air dans le tableau et changez la position du clip et l'ouverture de la vis d'air.
Exemple: Soulevez le clip de l'aiguille d'une position et ouvrez la vis d'air d'un tour.

MISE EN GARDE



Pour faire les corrections, prenez toujours la carburation compétition comme base. N'apportez pas de modifications tant que vous n'êtes pas sûr qu'elles sont nécessaires. Les spécifications sont basées sur l'utilisation de l'essence et de l'huile recommandées.

Réglages

développement secondaire

Le développement secondaire peut être modifié en changeant la couronne et/ou le pignon.

Les tailles de pignons de pin disponibles chez RIEJU sont les suivantes.

Couronnes : 39, 40, 42, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52.

Pignons : 12, 13.

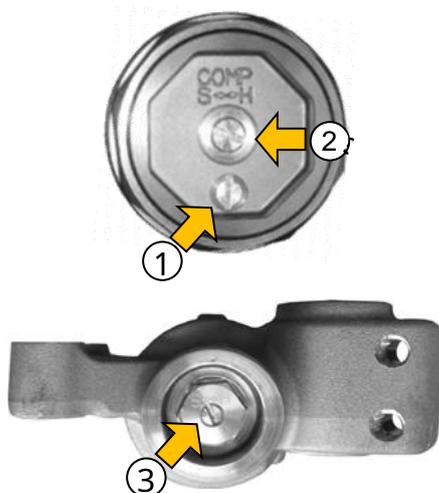
Si le rapport de vitesse est raccourci, votre RIEJU perdra de la vitesse de pointe mais il gagnera en accélération et à basse vitesse il sera plus maniable sur terrain accidenté.

REMARQUE: Faites attention aux révolutions du moteur.

Si le rapport de démultiplication est prolongé, votre RIEJU gagnera en vitesse de pointe mais perdra en accélération et en maniabilité à basse vitesse.

réglage des suspensions

KYB

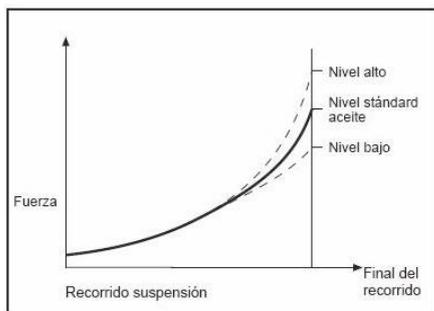


RÉGLAGES DISPONIBLES

Votre moto a des suspensions réglables, ces réglementations sont :

Fourche avant (KYB)

- Rallonge hydraulique (3) - située au bas de la fourche.
- Compression hydraulique (2) - située en haut de la fourche.
- Purgeur d'air (1) - situé en haut de la fourche.
- Volume d'huile - 350 ml. (huile KYB 010M).



Le volume d'huile dans la fourche affecte le niveau d'huile à l'intérieur de la fourche et peut être ajusté. Une modification du volume et donc du niveau d'huile n'affectera pas la première partie du débattement de la suspension, mais elle affectera la partie finale.

Lorsque le volume - niveau d'huile est augmenté, la suspension est plus progressive et l'action de la fourche avant est plus dure en fin de course.

Lorsque le volume-niveau d'huile est diminué, la suspension est moins progressive et le

Réglages

l'action de la fourche est moins dure en fin de course.

Si les limites sont atteintes, il est recommandé d'augmenter légèrement le niveau d'huile (env. 10 ml.)

MISE EN GARDE

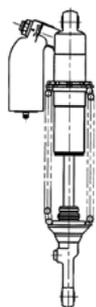
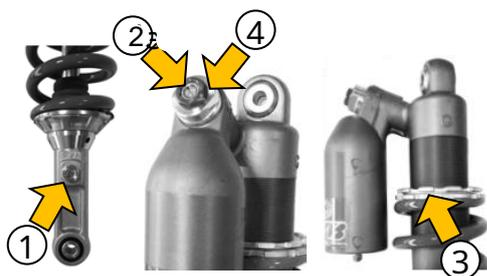
Assurez-vous que les deux bras de fourche ont le même volume - niveau d'huile afin que le comportement soit régulier.

RÉGLAGES DES SUSPENSIONS

		KYB
Le printemps	de 65 à 75 kg.	4.0N/mm
	de 75 à 85 kg.	4,2 N/mm (STD)
	de 85 à 95 kg.	4.4N/mm
rebond	Confort	18 clics depuis fermé
	la norme	14 clics de fermé
	sport	10 clics de fermé
Compression	Confort	18 clics depuis fermé
	la norme	14 clics de fermé
	sport	10 clics de fermé

		KYB 200/250/300
Le printemps	de 65 à 75 kg.	50N/mm
	de 75 à 85 kg.	52N/mm (STD)
	de 85 à 95 kg.	54N/mm
rebond	Confort	12 clics à partir de la fermeture
	la norme	10 clics de fermé
	sport	8 clics de fermé
Compression faible vitesse	Confort	14 clics de fermé
	la norme	12 clics à partir de la fermeture
	sport	10 clics de fermé
Compression haute vitesse	Confort	1-6/8
	la norme	1-3/8
	sport	1

Réglages



Norme : 260 mm

Portée : 243-255 mm

Longueur de réglage : 248 mm

AMORTISSEUR ARRIÈRE (KYB).

- Rallonge hydraulique (1) - située au bas de l'amortisseur.
- Compression hydraulique basse vitesse (2) - situé en haut de l'amortisseur (vis).
- Vitesse de compression élevée 17 mm. - situé dans la partie supérieure de l'amortisseur (4)
- Précharge standard du ressort (3) - 248 mm, réglable entre 243 et 255 mm entre ses plans d'appui.

- Ressort K /250/300cc : 52N/m -
poids pilote idéal 75-85 kg.



AJUSTEMENT STATIQUE INITIAL (SAG) Pour régler le pré-affaissement de la suspension, suivez ces étapes :

1. Placez la moto sur un support qui vous permet de mettre la roue arrière en l'air de manière stable.
2. Mesurez la distance verticale (1) entre l'écrou de l'essieu arrière et le point fixe supérieur.
3. Descendez la moto de la béquille et positionnez-la avec les deux roues au sol (pas sur la béquille ou la béquille latérale).
4. Remesurez la distance verticale entre l'écrou de l'essieu arrière et le point fixe supérieur.

Si la différence entre les mesures est différente de 35 ± 5 mm, faire varier la précharge de l'amortisseur jusqu'à ce qu'elle soit atteinte.

L'affaissement avec le pilote sur le motorcycle doit être de 100 ± 5 mm.

CORRECTION SELON LE TYPE DE TERRAIN Commencez toujours par les paramètres standard et n'apportez des modifications que si elles sont nécessaires.

- **sol dur**
Adoucissez les réglages hydrauliques de compression sur la fourche et l'amortisseur.
- **sol sablonneux**
Renforcez l'hydraulique de compression ou remplacez le ressort par un ressort plus dur dans

fourchette. Rigidifier la compression et surtout le rebond sur l'amortisseur arrière, réduire la précontrainte du ressort peut aussi aider.

- **sol boueux**
Renforcez l'hydraulique de compression ou remplacez le ressort par un ressort plus dur dans la fourche. Renforcez l'amortissement de la compression et du rebond sur l'amortisseur arrière, en augmentant la précharge du ressort peut également aider.

RÉGLAGE DE VOTRE MOTO

Compression

- Si vous constatez que la moto patauge ou oscille largement même à petite vitesse et avec des obstacles, a une position de conduite basse ou a tendance à toucher le fond dans les descentes, vous devez resserrer le réglage de compression à la fois sur la fourche et sur l'amortisseur. Si cela ne peut pas être corrigé, cela peut indiquer un ressort trop mou ou fatigué, ainsi qu'un niveau d'huile SAE bas ou un niveau interne insuffisant dans la fourche.
- Si le vélo semble dur, en particulier sur une série de bosses, associé à un manque de traction de la roue arrière et à des impacts de bosses durs, vous devez adoucir le réglage de compression à la fois sur la fourche et sur l'amortisseur. Si cela ne peut pas être corrigé, cela peut être le signe d'un ressort trop raide ou d'un niveau d'huile excessif dans la fourche.

Extension

- Si la moto semble instable ou molle, elle perd facilement sa trajectoire ou oscille largement, même si la vitesse et les obstacles sont faibles. Vous devez durcir le réglage du rebond à la fois sur la fourche et sur l'amortisseur. Si cela ne peut pas être corrigé, cela peut indiquer un ressort trop mou ou fatigué, ainsi qu'un niveau d'huile SAE bas ou un niveau interne insuffisant dans la fourche.
- Si le vélo semble rigide et a un débattement de suspension court, associé à un manque de traction de la roue arrière et à de gros chocs, vous devez assouplir le réglage du rebond à la fois

de la fourche comme dans l'amortisseur. Si cela ne peut pas être corrigé, cela peut être le signe d'un ressort trop raide ou d'un niveau d'huile excessif dans la fourche.

MISE EN GARDE



Effectuez un seul réglage de réglage à la fois et testez l'effet qu'il a sur la moto.

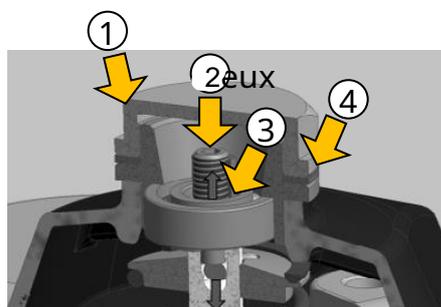
Le réglage de la suspension est un réglage très critique car s'il n'est pas fait correctement, il peut priver même le meilleur pilote de toutes les performances sur le vélo. Vérifiez la suspension en fonction du pilote et des conditions du terrain.

Lors du réglage de la suspension, vous ne devez pas oublier:

- Si le vélo est neuf, habituez-vous à la suspension pendant au moins une heure de conduite avant d'apporter des modifications.
- Les facteurs à prendre en compte sont le poids du cycliste, ses compétences et les conditions du terrain.
- Si vous avez un problème, essayez de changer de position sur le vélo pour le réduire.
- La suspension doit être adaptée aux forces du coureur. Si vous êtes rapide dans les virages, vous devez ajuster la suspension à ce point.
- Apportez des modifications par petits incréments car il est très facile d'en faire trop.
- Les suspensions avant et arrière doivent être équilibrées.
- Lorsque nous évaluons la suspension, le conducteur doit s'efforcer de conduire consciemment et de reconnaître les effets du changement. Une mauvaise position du pilote et/ou la fatigue contribueront à un mauvais jugement des réglages.
- Lorsque le changement est bien accepté pour un terrain donné, il convient de noter les références pour le cas où il reviendrait sur un terrain similaire.
- Lubrifiez les roulements, les biellettes, le culbuteur et les articulations du bras oscillant avant d'effectuer des modifications afin d'éviter une friction excessive qui affecte le fonctionnement de la suspension.

Réglages

RÉGLAGE DE LA PRÉCHARGE DU RESSORT CENTRIFUGE



Démontage et réglage :

1. Retirez le bouchon (1) avec une clé de 27 mm.
2. Maintenez la vis de réglage (2) avec une clé Allen de 2,5 mm et desserrez le contre-écrou (3) avec une clé coudée de 6 mm.
3. Serrez la vis (2) à fond puis desserrez selon le tableau de recommandations.

Montage:

1. Maintenir la rotation de la vis de réglage (2) avec une clé Allen de 2,5 mm et serrer le contre-écrou (3) avec une clé coudée de 6 mm pour bloquer le système de réglage.
2. S'assurer de la position et du bon état du joint en cuivre (4) mettre le bouchon 1 et serrer avec une clé de 27 mm au couple maximum de 25 Nm.

ajustement	valeur de précharge (mm)	conditions du sol ou type de circuit	comportement moteur.
1 tour	14,2 (250/300)	Pas d'adhérence (neige ou boue)	limitation de puissance et tr/min.
1,5 tour	14,6 (250/300)	Prise en main difficile ou circuit technique	livraison de puissance lisse
2 tours (la norme)	15 (250/300)	Adhérence correcte ou circuit mixte	Optimale / standard
2,5 tours	15,4 (250/300)	circuit rapide	moteur en direct
3 tours	15,8 (200/250/300)	circuit très rapide	Couple inférieur sur le moteur bas de gamme et pointu

Dépannage

Dépannage

Manqué	Cause	La solution
Le moteur ne tourne pas.	Vilebrequin bloqué.	Aller au service officiel RIEJU .
	Cylindre/piston/bielle grippés.	Aller au service officiel RIEJU .
	Ensemble de transmission grippé.	Aller au service officiel RIEJU .
le moteur de le démarreur ne tourne pas:	Le fusible du relais de démarrage est grillé.	Retirez le siège et vérifiez le fusible.
	La batterie est déchargée	Retirez le siège et vérifiez la charge.
le moteur ne fait pas Départs.	La moto est restée longtemps inactive	Vidanger l'ancien carburant du réservoir. Lorsque le réservoir est plein de carburant neuf, le moteur démarre immédiatement.
	Bougie sale ou humide.	Nettoyez ou séchez la bougie. Si nécessaire, changez-le.
	Moteur noyé.	Pour purger le moteur, coupez le carburant, retirez la bougie, engagez une vitesse et poussez la moto sur plusieurs mètres avec le papillon des gaz ouvert. Vous saurez visuellement quand le puisard de pré-compression a été vidé. Installez la bougie et démarrez. Il est possible de devoir démonter à nouveau la bougie, si l'opération de poussée de la moto n'a pas été suffisante, la bougie sera mouillée et devra être nettoyée. Répéter l'opération de poussée, monter la bougie et le moteur démarrera. DANGER  Pour votre sécurité, vous devez envelopper le capuchon de la bougie avec un chiffon sec. Cela empêchera une éventuelle étincelle de saut.
	Mélange air/carburant Incorrect.	Nettoyez le reniflard du réservoir de carburant. Monter le conduit du filtre à air.
	Soupape d'échappement ouverte.	Vérifier la soupape d'échappement et corriger.
le moteur démarre mais ça s'arrête.	Alimentation en air incorrecte.	Fermez le démarreur. Nettoyez le tube de reniflard du réservoir de carburant. Monter le conduit du filtre à air.
	Manque de carburant.	Remplissez le réservoir de carburant.

Dépannage

Manqué	Cause	La solution
Le moteur est réchauffer.	Manque de liquide de refroidissement.	Ajouter du liquide de refroidissement. Vérifier l'étanchéité du système de refroidissement.
	Radiateur bouché ou sale.	Nettoyer les ailettes du radiateur ou les changer.
Œuvres inégal.	Bougie sale, cassée ou mal réglée.	Vérifiez l'état de la bougie et en conséquence nettoyez-la, réglez-la ou remplacez-la.
	Problème de capuchon de bougie.	Vérifiez l'état du capuchon de la bougie. Vérifiez le bon contact du câble haut avec le capuchon et le câble lui-même. Changez ce qui est endommagé.
	Rotor d'allumage endommagé.	Changer de rotor.
	Eau dans le carburant.	Vide Verser Oui <small>mettre, poser</small> nouveau carburant.
Le moteur manque de puissance ou mauvaise accélération.	L'alimentation en carburant est défectueuse.	Nettoyez le système de carburant et vérifiez-le.
	Filtre à air sale.	Nettoyez ou changez le filtre à air.
	Échappement endommagé ou qui fuit.	Vérifiez si le système d'échappement est détérioré, remplacez la fibre de verre dans le silencieux si nécessaire.
	Gicleurs de carburateur sales.	Déposer le carburateur et nettoyer les gicleurs.
	roulements de vilebrequin usé ou endommagé.	Aller au service officiel RIEJU .
Le moteur émet des sons étrangers.	Problème d'alimentation.	Aller au service officiel RIEJU .
	Surchauffe.	voir "Surchauffe du moteur"
L'échappement émet détonations.	Présence de carbone dans la chambre de combustion.	Aller au service officiel RIEJU .
	Essence de mauvaise qualité ou à indice d'octane incorrect.	Extraire l'essence et introduire du neuf et de l'octane approprié.
	Bougie d'allumage en mauvais état ou de spécifications inadéquates.	Remplacez la bougie par une neuve et adaptée.
	Joints du système d'échappement endommagés.	Vérifiez si le système d'échappement est détérioré. Les joints doivent être en parfait état, sinon, il faut les changer pour des neufs.

Dépannage

Manqué	Cause	La solution
L'évasion dégage de la fumée blanc.	Joint torique de culasse endommagé (fuite de liquide de refroidissement dans le cylindre).	Aller au service officiel RIEJU .
L'évasion dégage de la fumée le noir.	Filtre à air obstrué.	Nettoyez ou changez le filtre à air.
	Gicleur principal trop haut.	Vérifiez le gicleur principal.
Ils ne maillent pas les marches.	L'embrayage ne décolle pas.	Aller au service officiel RIEJU .
	Fourchette de changement de vitesse tordue ou bloquée.	Aller au service officiel RIEJU .
	Transmission verrouillée.	Aller au service officiel RIEJU .
	Levier de vitesse endommagé.	Remplacez le levier de vitesses.
	Ressort de position du sélecteur desserré ou cassé.	Aller au service officiel RIEJU .
	Tambour de changement de vitesse cassé.	Aller au service officiel RIEJU .
Ressort de cliquet de sélection de vitesse cassé.	Aller au service officiel RIEJU .	
les marches Ils sautent.	fourchette de changement porté.	Aller au service officiel RIEJU .
	Fente d'engrenage usée.	Aller au service officiel RIEJU .
	Engrenages cassés.	Aller au service officiel RIEJU .
	Pattes d'engrenage endommagées.	Aller au service officiel RIEJU .
	Axe de fourchette de changement de vitesse usé	Aller au service officiel RIEJU .
	Ressort de position du sélecteur cassé.	Aller au service officiel RIEJU .
L'embrayage patine.	Niveau excessif de liquide d'embrayage.	Vérifiez le niveau et ajustez si nécessaire.
	Disques d'embrayage porté.	Aller au service officiel RIEJU .
	Ressort d'embrayage cassé ou faible.	Aller au service officiel RIEJU .
le vélo est instable.	Le câble rend difficile la rotation du guidon.	Câble séparé.
	Écrou de l'arbre de direction trop serré.	Ajustez l'écrou de la colonne de direction.
	roulements de direction endommagé ou usé.	Aller au service officiel RIEJU .
	Arbre de direction tordu.	Aller au service officiel RIEJU .



Dépannage

Manqué	Cause	La solution
amortissement c'est trop dur.	Niveau d'huile dans la fourche trop élevé.	Éliminer l'excès d'huile jusqu'à un niveau adéquat.
	Fourche avant avec trop d'huile de viscosité.	Vidanger l'huile de fourche et remplir avec une huile de viscosité appropriée.
	Fourche avant tordue.	Aller au service officiel RIEJU .
	Trop de pression dans le pneu.	Vérifier la Pression de Les pneus.
	Suspension mal réglée.	Ajustez les suspensions.
amortissement c'est trop mou, tendre.	Niveau d'huile de fourche bas.	Ajoutez de l'huile jusqu'au niveau approprié.
	Fourche avant avec huile à faible viscosité.	Vidanger l'huile de fourche et remplir avec une huile de viscosité appropriée.
	Faible pression des pneus	Vérifier la Pression de Les pneus.
	Suspension mal réglée.	Ajustez les suspensions.
le vélo fait des bruits anormal.	Chaîne mal réglée.	Réglez la tension de la chaîne.
	Chaîne usée.	Changez la chaîne, la couronne et le pignon de transmission secondaire.
	dents de pignon arrière porté.	Changer le pignon arrière.
	Lubrification insuffisante de la chaîne.	Lubrifier la chaîne avec un lubrifiant approprié.
	Roue arrière mal alignée.	Vérifiez la tension des rayons de la jante. Réajuster si nécessaire.
	Ressort de fourche avant faible ou cassé.	Remplacer le ressort de fourche avant.
	disque de frein usé.	Remplacer le disque de frein.
	Coussinets égarés, usés ou cristallisés	Remplacez les plaquettes ou changez-les.
	Cylindre endommagé.	Aller au service officiel RIEJU .
	Supports, écrous, boulons mal serrés.	Vérifiez et ajustez aux couples de serrage appropriés.
Le guidon vibre.	Pneu usé.	Changer de pneu.
	Bras oscillant ou ses roulements à aiguilles usés.	Aller au service officiel RIEJU .
	Jante décalée.	Aller au service officiel RIEJU .
	Roues mal alignées.	Vérifiez la tension des rayons de la jante. Réajuster si nécessaire.
	Arbre de direction à tolérance excessive.	Vérifier le réglage du jeu de direction.
	Support de guidon desserré, écrou de direction desserré.	Vérifiez et ajustez aux couples de serrage appropriés.

Dépannage

Manqué	Cause	La solution
La motocyclette cela a tendance à se baisser de côté.	Châssis tordu.	Aller au service officiel RIEJU .
	Adresse mal définie.	Vérifiez le réglage du casque.
	Arbre de direction tordu.	Aller au service officiel RIEJU .
	Fourche avant tordue.	Aller au service officiel RIEJU .
	Roues mal alignées.	Vérifier la tension des rayons des jantes.
Les freins non ils agissent correctement.	Disques de frein usés.	Changer de disque.
	Fuite de liquide de frein.	Aller au service officiel RIEJU .
	Liquide de frein détérioré.	Aller au service officiel RIEJU .
	Piston de pompe cassé.	Aller au service officiel RIEJU .
	Les plaquettes de frein porté.	Vérifiez et changez les plaquettes si nécessaire.
Les lampes sont fondre.	Régulateur de tension défectueux.	Aller au service officiel RIEJU .
le système pas d'éclairage œuvres.	Connecteurs en mauvais état, régulateur avec sortie de tension inadéquate, vérifier la tension du stator	nettoyer/changer connecteurs, vérifier le régulateur, vérifier la tension du stator.



manuel de garantie

manuel de garantie

Normes réglementaires de la garantie du fabricant RIEJU.

La société RIEJU garantit au consommateur final, acheteur d'un véhicule fabriqué par RIEJU, que les matériaux et la fabrication sont exempts de défauts conformément aux normes de qualité les plus élevées. Par conséquent, RIEJU garantit par la présente à l'acheteur final (ci-après, l'"acheteur"), conformément aux conditions exprimées ci-dessous, la réparation gratuite de tout défaut de matériau ou de fabrication détecté sur une moto neuve, pendant la période de garantie indiquée et sans aucune limitation du nombre de kilomètres parcourus ou du nombre d'heures de fonctionnement.

Période de garantie

La période de garantie commencera le jour où le véhicule est livré à l'acheteur par un concessionnaire RIEJU agréé ou, dans le cas de modèles de démonstration, à la date de la première mise en service du véhicule. La période de garantie sera régie par la réglementation en vigueur dans chaque pays où le immatriculation des véhicules.

Tout défaut détecté sur le produit doit être porté à l'attention d'un revendeur agréé par RIEJU pendant la période de garantie. Si le dernier jour de la période de garantie tombe un dimanche ou un jour férié, la période de garantie sera prolongée de sorte que le dernier jour de la période de garantie soit le premier jour ouvrable après le dimanche ou un jour férié.



Les réclamations de garantie pour les défauts non signalés à un revendeur agréé RIEJU avant la fin de la période de garantie seront exclues.

Obligations de l'acheteur

RIEJU sera en droit de rejeter les demandes de garantie si et dans la mesure où :

- a) L'acheteur n'a pas procédé à soumettre le véhicule à l'une des inspections et/ou travaux d'entretien requis dans le manuel d'utilisation ou a dépassé la date indiquée pour ces inspections ou travaux d'entretien, excluant également de la garantie les défauts qui apparaissent avant la date fixée pour un travail d'inspection ou d'entretien qui n'a jamais été effectué ou qui sera effectué après la date fixée.
- b) Des travaux d'inspection, d'entretien ou de réparation ont été effectués par des tiers non reconnus ou autorisés par RIEJU.
- c) Tout entretien ou réparation a été effectué en violation des exigences techniques, des spécifications et des instructions indiquées par le fabricant.
- d) Des pièces de rechange non autorisées à être utilisées par RIEJU ont été utilisées dans des travaux d'entretien ou de réparation sur le véhicule, ou si et dans la mesure où le véhicule a été utilisé avec des carburants, des lubrifiants ou d'autres liquides (y compris, entre autres, des produits de nettoyage) qui n'ont pas été expressément mentionnés dans les spécifications du manuel d'utilisation.



- e) Le véhicule a été de quelque manière que ce soit altéré ou modifié ou équipé de composants autres que ceux utilisés dans l'homologation du véhicule.
- f) Le véhicule a été équipé de kits d'alimentation ou de kits de délimitation, quelle que soit la marque du kit.
- g) Le véhicule a été stocké ou transporté d'une manière non conforme aux exigences techniques correspondantes.
- h) Le véhicule a été utilisé pour un usage spécial autre qu'ordinaire, comme la compétition, les courses ou les tentatives de record.
- i) Le véhicule a subi une chute ou un accident causant directement ou indirectement des dommages.

Exclusions de garantie

Les articles suivants seront exclus de la garantie :

- a) Les pièces d'usure, y compris, sans s'y limiter, les bougies d'allumage, les batteries, les filtres à carburant, l'élément de filtre à huile, les chaînes (secondaires), les pignons de sortie du moteur, les pignons arrière, les filtres à air, les disques de frein, les plaquettes de frein, les disques d'embrayage, les ampoules, fusibles, balais de charbon, caoutchoucs de repose-pieds, pneus, chambres à air, câbles et autres composants en caoutchouc.
- b) Lubrifiants (par ex. huile, graisse, etc.) et fluides de fonctionnement (par ex. liquide de batterie, liquide de refroidissement, etc.).
- c) Inspection, réglage et autres travaux d'entretien, ainsi que toutes sortes de travaux de nettoyage.
- d) Dommages à la peinture et corrosion consécutive dus à des influences extérieures, telles que des pierres, du sel, des gaz d'échappement industriels et d'autres impacts environnementaux ou un nettoyage inadéquat avec des produits inadaptés.
- e) Les dommages causés par des défauts, ainsi que les dépenses causées directement ou indirectement par des incidences de défauts (par exemple, les frais de communication, les frais d'hébergement, les frais de location de voiture, les frais de transport public, les frais de dépanneuse, les frais de courrier express, etc.), comme ainsi que d'autres dommages financiers (par exemple, causés par la perte de l'usage d'un véhicule, la perte de revenus, la perte de temps, etc.).
- f) Phénomène acoustique ou esthétique qui n'affecte pas de manière significative les conditions d'utilisation de la moto (par exemple, imperfections petites ou cachées, bruit ou vibrations normales d'utilisation, etc.).
- g) Phénomènes dus au vieillissement du véhicule (par exemple, décoloration des surfaces peintes ou du revêtement métallique).

Plusieurs

- a) Dans le cas où la réparation du défaut ou le remplacement de la pièce est disproportionné, RIEJU aura la prérogative de décider à sa seule discrétion de réparer ou de remplacer les pièces défectueuses. La propriété des pièces remplacées, le cas échéant, sera transférée à RIEJU sans autre contrepartie. Le revendeur autorisé par RIEJU chargé de la réparation des défauts ne sera pas autorisé à faire des déclarations contraignantes au nom de RIEJU.
- b) En cas de doute sur l'existence d'un défaut ou si une inspection visuelle ou matérielle est requise, RIEJU se réserve le droit d'exiger la remise des pièces sur lesquelles pèse un droit à la garantie ou de demander l'examen du défaut par un Expert RIEJU. Toute obligation de garantie supplémentaire pour les pièces de rechange gratuites ou pour tout service fourni gratuitement dans le cadre de cette garantie sera exclue. La

manuel de garantie

la garantie pour les composants remplacés pendant la période de garantie prendra fin à la date d'expiration de la période de garantie du produit respectif.

- c) S'il s'avère qu'un défaut ne peut être réparé et que son remplacement est disproportionné pour le fabricant, le consommateur garanti aura le droit de résilier le contrat (paiement d'une indemnité) ou le remboursement partiel du prix d'achat (rabais), au lieu de réparation moto.
- d) Les réclamations de garantie de l'acheteur en vertu du contrat de vente avec le revendeur agréé correspondant ne seront pas affectées par cette garantie. Cette garantie n'affectera pas non plus les droits contractuels supplémentaires de l'acheteur en vertu des conditions générales de vente du revendeur agréé. Ces droits supplémentaires ne peuvent cependant être revendiqués qu'auprès du revendeur agréé.
- e) Si l'acheteur revend le produit pendant la période de garantie, les termes et conditions de cette garantie continueront d'exister avec la portée actuelle, de sorte que les droits de réclamation en vertu de cette garantie conformément aux termes et conditions réglementés dans le présent document seront être transféré au nouveau propriétaire de la moto.

Cette page a été volontairement laissée vierge.



RIEJU, SA C/ Borrassà, 41

E-17600 FIGUERES, GÉRONE (ESPAGNE)

Tél : +34 972 50 08 50 / Fax : +34 872 50 69 50 www.riejumoto.com / e-mail : rieju@riejumoto.com