

MOTOCROSS, DIRT BIKE, ENDURO

Manuel d'utilisation

OWNERS MANUAL

Mini MX Big 250cc



**Retrouvez tous nos manuels d'entretien et
d'utilisation sur le lien :
<https://www.minimx.fr/manuelminimx>**

Manuel du propriétaire

Ce manuel doit être considéré comme faisant partie intégrante de la moto et doit le rester en cas de revente.

Ce manuel contient les dernières informations sur le produit disponibles avant l'impression, nous nous réservons le droit d'apporter des modifications à tout moment sans préavis et sans encourir aucune obligation.

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite sans autorisation écrite.

IMPORTANT

VEUILLEZ LIRE ATTENTIVEMENT ET COMPLÈTEMENT CE MANUEL AVANT VOTRE PREMIÈRE UTILISATION. IL CONTIENT BEAUCOUP D'INFORMATIONS ET DE CONSEILS QUI VOUS AIDENT À UTILISER ET À MANIPULER CORRECTEMENT VOTRE DIRT BIKE ET EN TOUTE SECURITE.

Veillez écrire les numéros de série de votre moto dans les cases ci-dessous

Chassis (VIN) Numero :

Numéro de moteur :

Numéro de clé (si disponible) :

Dealer INFORMATION : KSR RACING 357 avenue des lions 83600, FREJUS

INFORMATIONS CONSOMMATEURS

Il est interdit de modifier les systèmes de contrôle du bruit et des émissions

Les propriétaires sont avertis que la loi interdit :

A. L'enlèvement ou la mise hors service par toute personne autre qu'à des fins d'entretien, de réparation ou de remplacement, de tout dispositif ou élément de conception incorporé dans tout nouveau véhicule pour le contrôle du bruit et/ou des émissions avant sa vente ou sa livraison à l'acheteur final ou pendant son utilisation

B. L'utilisation du véhicule après qu'un tel dispositif ou élément de conception a été retiré ou rendu inopérant par toute personne.

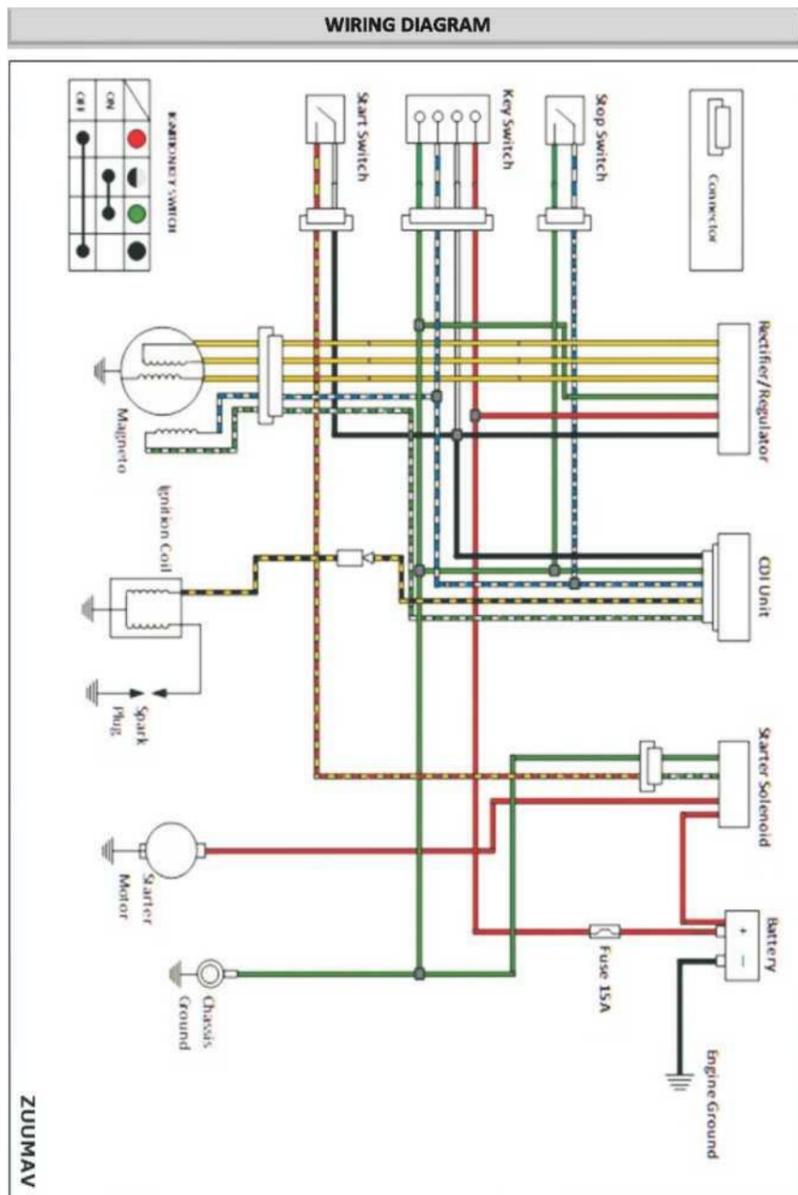
Nous nous réservons le droit de modifier tout équipement, spécifications techniques, couleurs, matériaux, services offerts et rendus, etc. afin de les adapter aux conditions locales sans annonce préalable et sans donner de raisons, ou d'annuler l'un des éléments ci-dessus sans le remplacer eux avec d'autres.

CE QUI EST COUVERT : nous garantissons que ce produit est exempt de défauts de matériaux et de fabrication.

> VEUILLEZ CONSULTER VOTRE LIVRET DE GARANTIE ET DE SERVICE POUR PLUS D'INFORMATIONS

POUR OBTENIR UN SERVICE : Contactez votre centre de service et/ou revendeur le plus proche. Le coût du transport du produit vers et depuis le centre de service et/ou le revendeur doit être payé par le propriétaire.

Aucun centre de service et/ou revendeur n'est autorisé à modifier cette garantie.



CONTENTS

INFORMATIONS IMPORTANTES SUR LA GARANTIE.....	04	RÉGLAGE DE LA SUSPENSION ARRIÈRE.....	46 - 47
INFORMATIONS DE SÉCURITÉ IMPORTANTES.....	07,08	JANTES, PNEUS et RAYONS.....	48 -49
INFORMATIONS DE SÉCURITÉ POUR LES PARENTS.....	09	PRESSION D'AIR DES PNEUS.....	48
INFORMATIONS SUR L'ÉTIQUETTE DE SÉCURITÉ.....	10	PNEU / INSPECTION.....	49
EMPLACEMENT DES COMPOSANTS.....	11-12	REPLACEMENT DES PNEUS ET DES CHAMBRE A AIR.....	49
EMPLACEMENTS DES NUMÉROS DE SÉRIE.....	13	SYSTÈME DE CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT.....	50 - 54
COMMANDES AU LEVIER DU GUIDON.....	13	INSPECTION DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION.....	50
COMMANDES DE FONCTIONNEMENT.....	14-17	INSPECTION DU PIGNON D'ENTRAÎNEMENT.....	51
AVANT DE CONDUIRE.....	18	INSPECTION DES ROULEAUX DE CHAÎNE.....	51 -52
ÉQUIPEMENT ET VÊTEMENTS DE PROTECTION.....	18	INSPECTION DU CURSEUR DE CHAÎNE.....	52
EST-CE QUE LA MOTO EST PRÊTE À ROULER.....	19	RÉGLAGE DE LA CHAÎNE.....	53
INSPECTION AVANT LA ROUTE.....	19	LUBRIFICATION DE LA CHAÎNE.....	53
FONCTIONNEMENT DE BASE ET CONDUITE.....	20	ENLÈVEMENT ET REMPLACEMENT DE LA CHAÎNE.....	54
PRÉCAUTIONS DE CONDUITE SÉCURITAIRE.....	20	DÉPANNAGE.....	55 - 61
PROCÉDURE DE DÉMARRAGE DU MOTEUR.....	20,21	RÉSOLURE DES INATTENDUS.....	62-63
MOTEUR INONDÉ.....	21	FAISCEAU DE CÂBLAGE.....	64
ARRÊT DU MOTEUR.....	21	NOTES.....	65-66
TECHNIQUE DE FREINAGE.....	23		
INSPECTION DU STATIONNEMENT ET APRÈS LA ROUTE.....	23		
ENTRETIEN DE VOTRE DIRT BIKE.....	24		
MESURES DE SÉCURITÉ IMPORTANTES.....	24		
CALENDRIER D'ENTRETIEN.....	25 - 27		
PROCÉDURES DE MAINTENANCE DE BASE.....	28 - 54		
CARBURANT, ESSENCE.....	28		
RAVITAILLEMENT ET INSPECTION.....	28		
VÉRIFICATION ET AJOUT D'HUILE.....	29		
CHANGER L'HUILE ET LE FILTRE.....	30		
NETTOYER LE FILTER A AIR.....	31-33		
SYSTÈME D'ACCÉLÉRATEUR.....	34		
RÉGIME DE RALENTI DU MOTEUR.....	35		
(:..1 :H SYSTEM.....	36		
BOUGIE D'ALLUMAGE.....	37-38		
SYSTÈME DE FREINAGE.....	39-41		
RÉGLAGE DU FREIN.....	39		
VÉRIFICATION DU LIQUIDE DE FREIN.....	39		
AJOUT DE LIQUIDE DE FREIN.....	40 BRAKE		
TAMPONS.....	41 BRAKE		
SAIGNEMENT DU SYSTÈME.....	41		
SYSTÈME DE SUSPENSION.....	42-47		
INSPECTION DE LA SUSPENSION AVANT.....	42 FRONT		
RÉGLAGE DES SUSPENSIONS.....	43 - 44		
INSPECTION DE LA SUSPENSION ARRIERE.....	45 - 46		

Félicitations pour avoir choisi votre moto hors route.

Votre moto tout terrain a été conçue comme une moto de loisir pour une utilisation hors route par un seul conducteur. Cette moto est idéale pour les pilotes ayant une expérience de base.

Avant de rouler, prenez le temps de vous familiariser avec votre moto et son fonctionnement. Pour protéger votre investissement, nous vous conseillons de bien entretenir votre moto. En plus de l'entretien régulier, il est tout aussi important d'observer et d'effectuer toutes les vérifications avant la conduite et périodiques détaillées dans ce manuel. Nous vous recommandons également de lire ce manuel avant de commencer à rouler. Dans ce manuel, vous trouverez des informations sur la sécurité, des faits, des instructions, des conseils utiles et des illustrations. Pour faciliter son utilisation, le manuel contient une table des matières au début du manuel.

En parcourant ce manuel, vous trouverez des informations précédées d'un symbole. Ces informations sont destinées à vous aider à éviter d'endommager votre moto et/ou les biens qui vous **NOTICE** entourent. Ce manuel couvre les procédures de maintenance de base. Un manuel détaillé des schémas de pièces est disponible et peut être acheté séparément auprès de . Le manuel des pièces sera utile à ceux qui possèdent les compétences mécaniques et les outils nécessaires pour entretenir leur propre moto.

Chaque fois que vous roulez, marchez légèrement. En restant sur les sentiers établis et en roulant dans des zones approuvées, vous contribuerez à protéger l'environnement et à garder les zones de conduite hors route ouvertes pour une utilisation future.

Si vous avez des questions ou si vous avez besoin d'un service ou d'une réparation spéciale, n'oubliez pas que votre concessionnaire connaît le mieux votre moto et se consacrera à votre entière satisfaction. Les pièces de rechange et le support technique peuvent être obtenus auprès de votre revendeur. Assurez-vous d'enregistrer votre moto auprès de nous et de signaler tout changement d'adresse afin que nous puissions vous contacter à l'avenir concernant des informations importantes sur le produit.

La façon dont vous gérez un pneu crevé sur le sentier dépendra de la gravité des dommages causés au pneu et/ou à la chambre à air et des outils et fournitures que vous gardez avec vous. Si vous avez une fuite lente ou une crevaision mineure, vous pouvez tenter une réparation temporaire de deux manières :

1. Utilisez un aérosol pour sceller les pneus pour sceller la crevaision et gonfler la chambre à air. Vous pouvez le faire sans retirer la roue.
2. Utilisez un kit de réparation de chambre à air pour colmater le trou dans la chambre à air. Cela nécessite le retrait de la roue et du pneu.

Si la fuite est plus importante, ou qu'une réparation temporaire ne tient pas, vous devrez remplacer la chambre à air.

Si le pneu est également gravement endommagé, vous devrez également le remplacer.

Si vous ne pouvez pas réparer le pneu crevé sur le sentier, vous devrez ramener la moto à votre base ou envoyer chercher de l'aide. Ne roulez pas sur un pneu crevé. La moto sera difficile à manier, et si le pneu sort de la jante, cela peut bloquer la roue et provoquer une chute.

SI VOUS CRAQUEZ

La sécurité personnelle est la première priorité après un accident. Si vous ou quelqu'un d'autre avez été

Si vous avez un pneu crevé

blesé, prenez le temps d'évaluer la gravité des blessures et de déterminer s'il est sécuritaire de continuer à rouler. Si vous ne pouvez pas rouler en toute sécurité, laissez quelqu'un chercher de l'aide. Ne roulez pas si vous risquez de vous blesser davantage ou si votre moto a été trop endommagée.

Si vous décidez que vous êtes capable de conduire en toute sécurité, inspectez attentivement la moto pour détecter tout dommage. Vérifier l'étanchéité des écrous et boulons critiques tels que les guidons, les leviers de commande, les freins et les roues. S'il y a des dommages mineurs, ou si vous n'êtes pas sûr des dommages possibles mais décidez de retourner à votre base, roulez lentement et prudemment.

Parfois, les dommages causés par un accident sont cachés ou ne sont pas immédiatement apparents. Une fois rentré chez vous, examinez soigneusement votre moto et inspectez le cadre et la suspension après un grave accident.

EN CAS DE PANNE D'UN COMPOSANT

La chaîne de transmission, le maillon principal, les câbles de commande, les commandes de frein et d'autres composants peuvent être endommagés si vous roulez dans des broussailles denses ou sur un terrain rocheux. Comme mentionné précédemment, la réparation sur le sentier dépendra de la gravité des dommages, des outils, des fournitures et des compétences dont vous disposez.

Si la chaîne d'entraînement se détache parce que le clip du maillon principal a été renversé, vous pourrez peut-être réparer la chaîne avec un nouveau maillon principal. Cependant, si la chaîne est cassée ou cause des dommages lorsqu'elle arrive, vous ne pourrez peut-être pas effectuer une réparation en bordure de piste, résolvez tous les problèmes que vous trouvez. Assurez-vous également d'avoir votre revendeur local.

Si un composant du système de freinage avant est endommagé, vous pourrez peut-être retourner prudemment à votre base en utilisant le frein arrière pour ralentir et s'arrêter. De même, si un composant du système de freinage arrière tombe en panne, vous pouvez utiliser le frein avant pour ralentir et vous arrêter.

Si vous endommagez le câble d'accélérateur ou un autre composant critique, la moto peut être dangereuse à conduire. Évaluez attentivement les dégâts et effectuez toutes les réparations possibles. Mais si vous avez des doutes, il vaut mieux être prudent et prudent.

IMPORTANT SAFETY INFORMATION

GENERAL GUIDELINES

Si vous rencontrez des problèmes lors d'un trajet, la première chose à faire est de vous arrêter dès que cela est possible en toute sécurité. Ne continuez pas à rouler si vous avez un pneu crevé, si vous entendez un bruit inhabituel ou si votre moto ne se sent pas bien. Si vous continuez à rouler, vous endommagerez davantage la moto et mettez en danger votre propre sécurité.

Après vous être arrêté, prenez le temps d'examiner attentivement votre moto et d'identifier le problème. Considérez toujours toutes vos options avant de prendre une décision. Parfois, un problème peut être relativement mineur et peut être réparé de façon permanente sur le sentier à condition que vous ayez les outils, les fournitures et les compétences nécessaires pour le faire. De plus, vous pourrez peut-être effectuer une réparation temporaire et retourner lentement à votre base où vous pourrez obtenir de l'aide et/ou des fournitures supplémentaires.

Lorsqu'un problème semble être plus sérieux; ou si vous ne disposez pas des outils, des fournitures et des compétences nécessaires pour effectuer une réparation, vous devrez choisir un moyen sûr de vous ramener, vous et la moto, à votre base. Si vous êtes suffisamment proche, vous pouvez souvent repousser la moto.

Quel que soit le problème, suivez toujours les instructions ci-dessous :

1. Mettez toujours la sécurité en premier.
2. Si le problème est mineur et que vous disposez des outils, du matériel et des compétences nécessaires pour effectuer une réparation temporaire, assurez-vous d'effectuer les réparations permanentes dès que possible.
3. Ne continuez pas à rouler si vous êtes blessé ou si votre moto n'est pas en état de rouler en toute sécurité. Des recommandations pour des problèmes spécifiques suivent.

SI LE MOTEUR S'ARRÊTE ou NE DÉMARRE PAS

Si le moteur ne faisait pas de bruits inhabituels avant de s'arrêter de tourner et que cela semble normal lorsque vous actionnez le démarreur, vous pouvez probablement exclure un problème mécanique majeur.

Tout d'abord, vérifiez le système d'alimentation en carburant :

1. Assurez-vous d'avoir du carburant dans le réservoir d'essence et que la valve fixe est réglée sur la position "ON*".
2. Vérifiez le tuyau du reniflard du bouchon du réservoir de carburant pour vous assurer qu'il n'est pas pincé ou obstrué.
3. Tourner le robinet de carburant à la position "OFF". Débranchez la conduite de carburant du carburateur et tournez momentanément le robinet de carburant sur "ON". Si le carburant ne s'écoule pas, il y a une obstruction dans le réservoir de carburant, le filtre à carburant ou la conduite de carburant.

Si le système de carburant semble être en bon état, vérifiez le système d'allumage

1. Vérifiez le capuchon de la bougie. Assurez-vous qu'il n'est pas desserré ou débranché.
2. Débranchez le capuchon de la bougie et retirez la bougie. Connectez la bougie d'allumage au capuchon de bougie et placez l'extrémité fileté de la bougie d'allumage sur une partie métallique du moteur.
3. Donnez un coup de pied au démarreur tout en surveillant la bougie. S'il y a des étincelles, le système d'allumage fonctionne probablement. S'il n'y a pas d'étincelle, remplacez la bougie par une neuve. S'il n'y a toujours pas d'étincelle, il y a un problème avec le système d'allumage.

Si vous ne pouvez pas identifier ou corriger un problème, vous devrez ramener votre moto à votre base ou demander de l'aide.

Votre sécurité personnelle et celle de ceux qui vous entourent sont extrêmement importantes. Conduire cette moto en toute sécurité est une responsabilité importante. a fourni des procédures d'utilisation et d'autres informations sur les étiquettes et dans ce manuel pour vous aider à prendre des décisions éclairées en matière de sécurité. Cette information vous avertira des dangers potentiels qui pourraient vous blesser ou blesser d'autres personnes.

Il est entendu qu'il n'est ni pratique ni possible de vous avertir de tous les dangers possibles associés à l'utilisation et à l'entretien d'une moto. Vous devez utiliser votre bon jugement.

Les informations sur la sécurité se présenteront sous différentes formes, notamment :

- ❖ Étiquettes de sécurité sur la moto.
- ❖ Messages de sécurité précédés d'un symbole de sécurité A et de l'un de ces mots d'avertissement :

Voici les définitions de ces trois mots :

UN DANGER

Vous SEREZ TUÉ ou GRAVEMENT BLESSÉ si vous ne suivez pas les instructions.

A WARNING

Vous POUVEZ être TUÉ ou GRAVEMENT BLESSÉ si vous ne suivez pas les instructions.

A CAUTION

Vous POUVEZ être BLESSÉ si vous ne suivez pas les instructions.

- ❖ ❖ En-têtes de sécurité tels que des rappels de sécurité importants et/ou des précautions.
- ❖ ❖ Section de sécurité telle que la sécurité des motos.
- ❖ ❖ Instructions pour utiliser la moto en toute sécurité et correctement. Ce manuel est rempli d'informations importantes sur la sécurité - veuillez le lire attentivement.

IMPORTANT INFORMATION DE SECURITE

Une moto peut offrir de nombreuses années de service et de plaisir, à condition que vous preniez la responsabilité de la sécurité, que vous entreteniez correctement votre moto et que vous compreniez les défis que vous pouvez rencontrer en roulant.

Cette moto a été conçue pour les jeunes conducteurs. Cependant, tous les jeunes n'atteignent pas les niveaux physiques et émotionnels nécessaires pour faire de l'équitation. Avant que les parents n'autorisent des enfants à conduire cette moto, nous leur recommandons fortement de lire ce manuel dans son intégralité afin d'être bien informés avant de décider si leurs enfants sont prêts à rouler. Voici quelques-unes des mesures de sécurité les plus importantes à prendre lors de la conduite.

■ **DANGER** Ne roulez jamais sans ReImet. L'énoncé suivant a fait ses preuves : "Les casques réduisent considérablement le nombre et la gravité des blessures à la tête. Ne conduisez jamais votre moto sans casque. Même un accident à faible vitesse peut entraîner une blessure mortelle à la tête si vous ne portez pas de casque. recommande de porter des casques dont la sécurité a été certifiée par des organismes de test de casques indépendants du fabricant du casque. Nous vous recommandons également de porter des lunettes de protection, des bottes, des gants et d'autres équipements de protection tels que des pantalons d'équitation tout-terrain.

· **WARNING** Ne transportez jamais de passager. Cette moto a été conçue pour UN seul pilote. Il n'y a pas de repose-pieds, de repose-pieds, de poignées ou d'espace de siège pour un passager. Conduire avec un passager peut interférer avec votre capacité à utiliser et/ou contrôler la moto et peut entraîner des blessures graves ou la mort.

· **WARNING** Roulez hors route uniquement. Cette moto a été conçue et fabriquée uniquement pour une utilisation hors route. La moto n'est pas équipée de feux, clignotants, klaxon et autres caractéristiques nécessaires pour conduire une moto sur la voie publique. Les pneus ne sont pas conçus pour la chaussée et rendront la moto instable si elle roule sur la chaussée. Si vous devez traverser une route goudronnée, descendez de moto et traversez la route à pied.

· **WARNING** Roulez dans vos limites. N'essayez jamais de conduire votre moto d'une manière qui dépasse votre niveau de compétence. Il faut du temps pour apprendre les techniques de conduite sur route. Apprenez à conduire votre moto étape par étape. Commencez par pratiquer sur un terrain sûr à des vitesses lentes et augmentez progressivement votre niveau de compétence. L'instruction d'un cavalier expérimenté est fortement recommandée. N'oubliez pas que l'alcool, la consommation de drogues, la fatigue et l'ignorance peuvent réduire votre capacité à prendre de bonnes décisions et à rouler en toute sécurité.

· **WARNING** Soyez vigilant face aux dangers. Le terrain sur lequel vous roulez peut présenter de nombreux dangers. Scannez toujours le terrain devant vous en permanence. Surveillez les virages inattendus, les dénivellations, les fossés, les rochers et autres dangers. Maintenez toujours une vitesse suffisamment lente pour vous laisser suffisamment de temps pour voir et réagir aux dangers.

· **DANGER** Ne buvez pas et ne roulez pas. Un seul verre peut nuire à votre capacité à conduire une moto en toute sécurité. Chaque verre par la suite aggravera la déficience. Ne buvez pas et roulez. Ne laissez pas votre ami boire et rouler. N'oubliez pas que dans la plupart des États des États-Unis, vous pouvez être arrêté et accusé de conduite sous influence (DUI) si vous conduisez une moto en état d'ébriété. Cela s'applique également aux motos tout-terrain.

TROUBLESHOOTING

MAUVAISE MANIPULATION

La direction est lourde

- > L'écrou de colonne de direction est trop serré
- > Roulements de tête de direction endommagés
- > Vérifier la pression des pneus

L'une ou l'autre des roues a une oscillation

- > Jeu excessif des roulements de roue
- > Jante tordue

> Moyeu de roue mal installé

> Courbé sur moi

> Rayons desserrés ou cassés

> Vieux pneus avec "dry-roY"

> Bras oscillant endommagé

La moto tire d'un côté

> Roues avant et arrière désalignées

> Tête de fourche supérieur ou inférieur endommagé

> Fourche(s) endommagée(s) ou tordue(s)

> Bras oscillant courbé

> Châssis courbé

> Arbre d'essieu endommagé ou tordu
61

DÉPANNAGE

4. Inspection du calage de l'allumage - Consultez votre revendeur de charge ou votre atelier de réparation de motos local pour faire inspecter le calage de l'allumage. N'essayez ces procédures que si vous êtes qualifié et disposez des outils nécessaires.

Le calage de l'allumage est-il normal ? (Le temps n'est pas réglable)

NON - Boîte d'allumage CDI défectueuse

- Générateur d'impulsions d'allumage défectueux

OUI - Consultez votre concessionnaire local pour faire entretenir votre moto

MAUVAISE PERFORMANCE à HAUTE VITESSE

1. Examinez la conduite de carburant - Débranchez le tuyau de carburant au niveau du carburateur.

Le carburant circule-t-il librement ?

NON - Tuyau/conduite de carburant bouché ou filtre à carburant bouché

- robinet d'essence bouché

- Durite de mise à l'air du réservoir de carburant bouchée

OUI - Passez à l'ÉTAPE 2

2. Inspection du carburateur - Démontez le carburateur et vérifiez les sabots

Le carburateur est-il bouché et/ou sale ?

NON - Passez à l'étape 3

OUI - Le carburateur n'est pas entretenu assez fréquemment, carburant contaminé

3. Inspection du calage de l'allumage et du train de soupapes —

pour faire inspecter le calage de l'allumage. N'essayez ces procédures que si vous êtes qualifié et avez

les bons outils nécessaires. Consultez votre concessionnaire de charge ou votre atelier de réparation de motos local.

IMPORTANT SAFETY INFORMATION FOR PARENTS

Le calage de l'allumage, le calage des soupapes et les ressorts de soupape sont-ils normaux ? (Le timing n'est pas réglable)

NON - Boîte d'allumage CDI défectueuse

- Générateur d'impulsions d'allumage défectueux

- Ressort de soupape cassé

- Pignon d'arbre à cames cassé ou endommagé

OUI - Consultez votre concessionnaire local pour faire entretenir votre moto.

En tant que parent, la sécurité de votre enfant est votre première priorité. Conduire une moto tout-terrain est très difficile. Cependant, tout comme faire du vélo, de mauvaises décisions peuvent entraîner des blessures. En tant que parent, vous pouvez grandement prévenir les accidents en prenant des décisions éclairées sur le moment et la façon dont votre enfant roulera. Surveillez toujours votre enfant lorsqu'il roule.

Avant d'autoriser votre enfant à monter à cheval, vous devez décider s'il est capable de monter à cheval. La préparation à la conduite peut varier énormément d'une personne à l'autre. L'âge et la taille ne sont pas les seuls facteurs qui aident à déterminer l'état de préparation d'une personne. Il y a trois autres facteurs que vous devriez également considérer avant de décider si votre enfant est prêt à rouler.

D'abord, considérez la capacité physique de votre enfant. Les motards doivent être capables de tenir la moto en l'air, de monter dessus et de s'asseoir confortablement avec les deux pieds au sol. Le pilote doit également pouvoir atteindre toutes les commandes du guidon et actionner les freins et l'embrayage. Deuxièmement, tenez compte des capacités athlétiques de votre enfant. Votre enfant doit savoir faire du vélo avant de conduire une moto. Déterminez si votre enfant peut évaluer les vitesses et les distances lorsqu'il fait du vélo et réagit avec les actions appropriées des mains et des pieds. Toute personne qui n'a pas une bonne coordination, équilibre et agilité ne doit pas conduire cette moto.

Enfin, déterminez le niveau de maturité mentale de votre enfant. Il est impératif que vous soyez honnête avec vous-même lorsque vous vous posez les questions suivantes : Votre enfant réfléchit-il aux problèmes et arrive-t-il à des conclusions logiques ? Votre enfant obéit-il à vos règles lorsqu'il fait du vélo ? Si votre enfant fait de mauvais jugements, prend des risques injustifiés et/ou n'obéit pas à vos règles, il ne doit pas conduire cette moto.

Si vous avez décidé que votre enfant est prêt à rouler, rappelez-vous des points suivants et ne laissez jamais votre enfant rouler sans casque. C'est à vous (parent) d'assurer la sécurité de votre enfant, même s'il apprend à rouler avec un autre adulte expérimenté. Ne poussez jamais votre enfant à essayer des choses plus vite qu'il ne le veut ou qu'il n'en est capable. Surveillez toujours votre enfant lorsqu'il roule et rappelez-lui régulièrement les règles de sécurité. En tant que parent, il est de votre responsabilité de vous assurer que la moto est correctement entretenue et maintenue en bon état de fonctionnement.

La modification de cette moto ou l'utilisation de pièces non fabriquées par nous peut rendre votre moto dangereuse. Avant d'envisager d'apporter des modifications ou d'ajouter un accessoire, veuillez lire attentivement les informations suivantes.

A WARNING Des accessoires ou des modifications inappropriés peuvent provoquer un accident dans lequel vous pouvez être grièvement blessé ou tué. Suivez toutes les instructions de ce manuel du propriétaire concernant les modifications et les accessoires.

nous vous recommandons vivement de ne retirer aucun équipement d'origine ni de modifier votre moto de

quelque manière que ce soit. Manière qui peut modifier la conception et/ou le fonctionnement. Un tel changement pourrait considérablement altérer la stabilité, la maniabilité, l'accélération et les capacités de freinage de la moto et provoquer un accident. Nous vous suggérons également fortement de ne pas apporter de modifications aux composants du système d'échappement.

DEPANNAGE

6. **Engine Oil Inspection** - Vérifier le niveau d'huile et l'état de l'huile.

Le niveau d'huile moteur est-il correct et propre ?

NON - Niveau d'huile trop élevé

- Niveau d'huile trop bas

- Huile contaminée

7. OUI - Passez à l'ÉTAPE 7Cylinder Compression Inspection - Vérifiez la compression du cylindre

La compression du moteur est-elle normale ?

NON - Soupape bloquée ouverte/grippée ou calage de vâlage incorrect (consultez votre revendeur local)

- Paroi de cylindre et/ou segments de piston usés (consultez votre concessionnaire local) - Joint de culasse qui fuit ou est endommagé (consultez votre concessionnaire local)

7. OUI - Passez à l'ÉTAPE 8Inspection du carburateur — Démontez le carburateur et vérifiez s'il est bouché

Le carburateur était-il bouché et/ou sale ?

NON - Passez à l'ÉTAPE 9

OUI - Le carburateur n'est pas entretenu assez souvent

8. - Carburant contamineOver Heatin 官 Inspection — Vérifiez que le moteur ne surchauffe pas.

Le moteur surchauffe-t-il ?

NON - Passez à l'ÉTAPE 10

OUI - Accumulation excessive de carbone dans la chambre de combustion

- Utilisation d'huile de mauvaise qualité

- L'embrayage patine

9. - Mélange de carburant pauvre ou indice d'octane incorrect du carburantEngine Condition Inspection —

Accelerate rapid through all gears and ride to high speed Le moteur cogne ?

NON - Passez à l'ÉTAPE 11

OUI - Piston et cylindre usés (Consultez votre revendeur local)

- Mauvais type de carburant (indice d'octane)

- Mélange de carburant pauvre

- Accumulation excessive de carbone dans la chambre de combustion

10. Inspection Ignition Timin® — N'essayez ces procédures que si vous êtes qualifié et disposez des outils nécessaires. Sinon, consultez votre revendeur local ou un atelier de réparation de motos pour faire inspecter le calage de l'allumage et le système de lubrification du moteur.

Le calage de l'allumage est-il normal ? (Le timing n'est pas réglable)

NON - Boîte d'allumage CDI défectueuse

- Générateur d'impulsions d'allumage défectueux

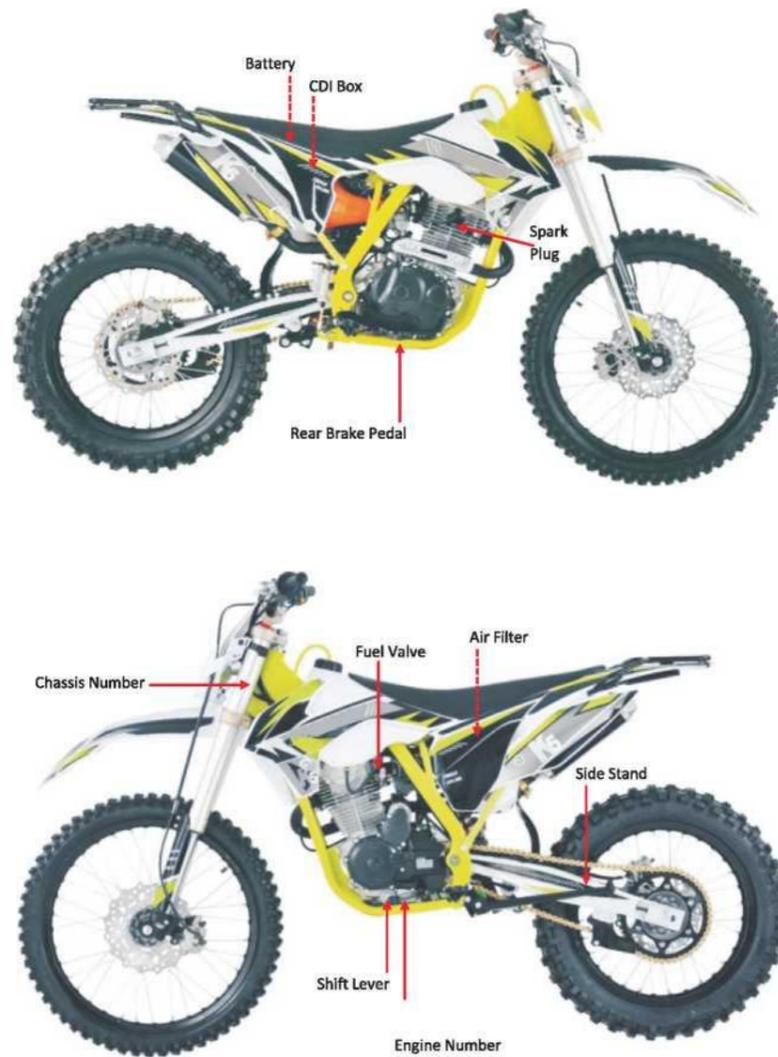
OUI - Passez à l'ÉTAPE 12

EMPLACEMENTS DES COMPOSANTS

Lorsque vous conduisez une moto hors route, vous devez pouvoir actionner l'accélérateur, l'embrayage, les freins et la moto. Cette section du manuel décrira la fonction, l'emplacement et le fonctionnement de toutes les commandes de base de votre moto..



EMPLACEMENT DES COMPOSANTS



{ 12 }

DEPANNAGE

LE MOTEUR MANQUE DE PUISSANCE

1. Examinez le groupe motopropulseur - Soulevez la roue du sol et faites-la tourner à la main.
La roue tourne-t-elle librement ?
NON - Frottement des freins, plaquettes de frein mal montées
- Roulements de roue usés ou endommagés
- Essieu tordu
OUI - Passez à l'ÉTAPE 2
2. Vérifiez la pression des pneus - utilisez un manomètre pour vérifier la pression des pneus de chaque pneu.
La pression des pneus est-elle correcte ?
NON - Pneu et/ou chambre à air crevés
- Valve de pneu défectueuse
OUI - Passez à l'ÉTAPE
3. Inspection de l'embrayage — Accélérez rapidement à travers les premier et deuxième rapports.
Est-ce que le régime/la vitesse du moteur diminuent correctement lorsque vous passez de la première à la deuxième vitesse ?
NON - Embrayage à friction, réglage nécessaire
- Disques et/ou disques d'embrayage usés
- Ressorts d'embrayage faibles
- Additif contaminant dans l'huile moteur
OUI - Passez à l'ÉTAPE 4
4. Inspection des performances du moteur - Accélérez légèrement.
Le régime moteur augmente-t-il ?
NON - Filtre à air obstrué
- Conduite de carburant et/ou filtre à carburant obstrués ou bouchés
- Silencieux/pare-étincelles bouché
- Le starter est fermé
- Durite de mise à l'air du réservoir de carburant bouchée
OUI - Passez à l'ÉTAPE
5. Inspection de la bougie d'allumage - Retirez la bougie d'allumage et inspectez
La bougie est-elle en bon état de fonctionnement ?
NON - La bougie d'allumage n'est pas entretenue assez fréquemment
- Plage thermique de la bougie incorrecte
- Écart de bougie incorrect
OUI - Passez à l'ÉTAPE 6

DEPANNAGE

5. Condition de démarrage du moteur — Démarrez le moteur en utilisant la procédure de démarrage normale : Le moteur démarre-t-il mais s'arrête ensuite rapidement ?

OUI - Fonctionnement incorrect du starter

-Carburateur sale ou mal réglé (contactez votre revendeur local)

-Fuite collecteur/tuyau d'admission

-Mauvais calage de l'allumage (voir votre revendeur local)

- Essence sale ou contaminée.

EMPLACEMENTS DES NUMÉROS DE SÉRIE

VIN - Numéro de châssis

Le numéro VIN est situé sur le col du châssis.

1. Côté droit du cadre.

Écrivez ce numéro dans la case VIN à la page 3.



Modèle de moteur et numéro de série

Le numéro de modèle du moteur et les numéros de série sont estampillés sur le côté gauche du moteur sous le cylindre.

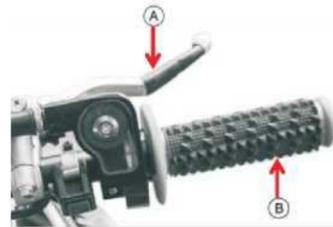
COMMANDES AU LEVIER DE GUIDON

Écrivez ce numéro dans la case Numéro du moteur à la page 3. Levier d'embrayage Le levier d'embrayage Q est situé sur le côté gauche du guidon.



Levier de frein à main et accélérateur

Le levier de frein à main Q et l'accélérateur ④ sont montés sur le côté droit du guidon.



TROUBLESHOOTING

OPERATING CONTROLS



Levier d'étranglement (sur le guidon) le cas échéant

Lorsque vous tirez le levier d'étranglement Q vers vous, un cylindre dans le carburateur est ouvert. Grâce à ce cylindre, le moteur peut absorber du carburant supplémentaire. Il en résulte un riche mélange de carburant et d'air, qui est nécessaire pour un démarrage à froid. Lors du relâchement du levier d'étranglement, le cylindre est fermé.



Levier d'étranglement (sur carburateur)

Lorsque vous tirez vers le haut le levier d'étranglement ° un cylindre dans le carburateur est ouvert. Grâce à ce cylindre, le moteur peut absorber du carburant supplémentaire. Il en résulte un riche mélange de carburant et d'air, qui est nécessaire pour un démarrage à froid. Lorsque vous poussez le levier d'étranglement, le cylindre est fermé.



Interrupteur d'arrêt

L'interrupteur d'arrêt (kill) ④ éteint le moteur. Lorsque vous appuyez sur ce bouton, le circuit d'allumage est coupé.



Interrupteur de démarrage (moteur de démarrage électrique)

L'interrupteur de démarrage ④ allume le moteur. Lorsque vous appuyez sur ce bouton, le démarreur électrique s'enclenche pour démarrer le moteur. Une fois démarré, relâchez le bouton.

LE MOTEUR NE DÉMARRE PAS OU EST DIFFICILE À DÉMARRER

1. **Examinez le carburateur** - Assurez-vous qu'il y a du carburant qui coule dans le carburateur: Y a-t-il du carburant qui coule dans le carburateur?

- NO** - Tuyau /conduite de carburant obstrué ou filtre à carburant bouché
- Soupape de carburant obstruée
- Tuyau de respirateur de réservoir de carburant bouché
- Flotteur de carburateur collant ou coincé.

OUI - Passez à l'ÉTAPE 2.

1. **Examinez le Spark PIUR** - Retirez la bougie d'allumage et inspectez

La bougie d'allumage est-elle en bon état?

NO - Moteur et/ou carburateur inondé

- La vanne d'étranglement est fermée
- L'accélérateur est bloqué en position ouverte
- Filtre à air sale ou bouché
- Segments de piston excessivement usés (Voir votre concessionnaire)

OUI - Passez à l'ÉTAPE 3.

2. **Bougie** d'allumage-Testez l'étincelle d'allumage en retirant la bougie d'allumage et en utilisant un testeur d'étincelle trouvé dans votre atelier automobile local ou en l'insérant dans le capuchon de la bougie d'allumage. Placez l'extrémité ouverte de la bougie d'allumage sur une partie métallique du moteur et démarrez le moteur ou utilisez le démarrage électrique. Vous devriez voir une **belle** étincelle bleue à l'extrémité de la bougie d'allumage. Une faible étincelle ne démarrera pas le moteur. Y a-t-il une bonne étincelle?

NON - Bougie d'allumage encrassée ou défectueuse

- Fil de bougie d'allumage cassé ou court-circuité ou bouchon de bougie d'allumage.
- Bobine d'allumage cassée ou court-circuitée
- Boîte CDI d'allumage défectueuse
- Assemblage magnéto défectueux ou court-circuité
- Interrupteur d'arrêt moteur cassé ou court-circuité
- Fils et/ou connecteurs desserrés ou corrodés (nettoyez toujours les mauvaises connexions électriques)

électriques)

OUI - Passez à l'ÉTAPE 4

3. **Test de compression du cylindre** - Effectuez un test de compression simple en démarrant lentement le moteur. Assurez-vous d'avoir la bougie d'allumage installée. Tout en appuyant lentement sur le kick starter, vous devriez ressentir une fermeté très dure qui se ramollira brusquement à mesure que le levier de démarrage se déplacera plus bas. Aucune fermeté dure dans le levier de démarrage signifie que vous avez une mauvaise compression.

La compression est-elle normale ?

NON - Vanne bloquée ouverte/saisie ou mauvaise synchronisation du vèlage (voir votre revendeur local)

- Paroi de cylindre usée et/ou segments de piston (voir votre concessionnaire local)
- Joint de culasse qui fuit ou est endommagé (voir votre concessionnaire local)

OUI-Passez à l'étape 5

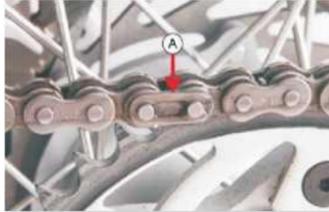
Un avis

NE TOUCHEZ PAS LA BOUGIE D'ALLUMAGE OU LE CAPUCHON DE LA BOUGIE LORSQUE VOUS ESSAYEZ DE DÉMARRER LE MOTEUR. VOUS RECEVREZ UN CHOC ÉLECTRIQUE QUI POURRAIT ENTRAÎNER DES BLESSURES GRAVES OU LA MORT.

PROCÉDURES D'ENTRETIEN DE BASE

Si vous avez roulé dans des conditions extrêmement boueuses ou poussiéreuses, la chaîne d'entraînement doit être retirée et nettoyée avant d'appliquer du lubrifiant. Suivez la procédure ci-dessous pour retirer et nettoyer ou remplacer la chaîne d'entraînement par une nouvelle.

ENLÈVEMENT, NETTOYAGE ET REMPLACEMENT DE CHAÎNES



1. Retirez le clip de retenue du maillon principal de la chaîne à l'aide d'une pince à aiguille. Ne pliez pas et ne tordez pas le clip. Retirez le lien principal et retirez la chaîne d'entraînement.
2. Nettoyez la chaîne d'entraînement avec un solvant ininflammable tel que le kérosène - PAS l'essence - et laissez-la sécher.
3. Inspectez la chaîne d'entraînement pour détecter toute usure ou dommage possible. Remplacez la chaîne d'entraînement si elle a des **rouleaux endommagés**, des maillons de raccord desserrés ou s'il semble inutilisable.

1. Inspectez les pignons pour détecter toute usure ou tout dommage. vous recommande de remplacer les pignons lorsque vous installez une nouvelle chaîne d'entraînement.
2. Passez la chaîne sur les pignons et joignez les extrémités de la chaîne avec le maillon principal. Pour faciliter l'assemblage, maintenez les extrémités de la chaîne contre les dents du pignon arrière adjacentes tout en insérant le maillon principal. Installez le clip de retenue de liaison principale de sorte que l'extrémité fermée de l'élément fasse face à la direction de rotation de la roue avant.
3. N'oubliez pas de bien lubrifier la chaîne.

Le maillon principal est l'élément le plus critique de la sécurité de la chaîne d'entraînement. Les liens maîtres sont réutilisables, s'ils sont en excellent état. Nous vous recommandons d'installer un nouveau lien maître lorsque vous installez une nouvelle chaîne de lecteurs. Vous trouverez peut-être plus facile d'installer une nouvelle chaîne en la connectant à l'ancienne chaîne à l'aide d'un maillon principal et en tirant sur l'ancienne chaîne pour positionner la nouvelle chaîne sur les pignons.

SOINS DE L'APPARENCE

Pour nettoyer la moto, vous pouvez utiliser l'un des éléments suivants: eau, détergents neutres doux, spray doux et nettoyant à lingette, spray doux et nettoyant / dégraissant de rinçage. **Évitez les produits qui contiennent des détergents agressifs ou des solvants chimiques qui peuvent endommager le métal, la peinture et le plastique de votre moto.**

Nous vous recommandons d'utiliser un tuyau d'arrosage pour laver votre moto. Les nettoyeurs haute pression (comme les laveuses de voiture à pièces) peuvent endommager certaines parties de la moto. Si vous devez utiliser un nettoyeur haute pression, évitez de pulvériser les zones suivantes: moyeux de roue, sortie du silencieux, sous le siège, interrupteur d'arrêt du moteur, sous le réservoir d'essence, chaîne d'entraînement et carburateur.

UN AVIS

L'EAU OU L'AIR À HAUTE PRESSION PEUT ENDOMMAGER CERTAINES PARTIES DE LA MOTO. NE LAVEZ JAMAIS LA MOTO PENDANT QUE LE MOTEUR TOURNE. LUBRIFIEZ TOUJOURS LA CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT UNE FOIS QUE VOUS AVEZ FINI DE LAVER ET QUE LA MOTO EST SÈCHE.

COMMANDES D'EXPLOITATION

Interrupteur à clé (pas de verrouillage de la direction)

La clé de contact **Q** est utilisée pour alimenter la batterie aux composants électriques de la moto. Tournez l'interrupteur sur la position **W OFF** lorsque vous avez fini de rouler ou si vous souhaitez arrêter le moteur.

Q Position OFF

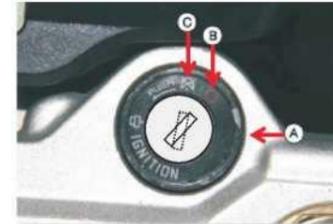
Q Position on



Interrupteur à clé (avec verrouillage de la direction) le cas échéant

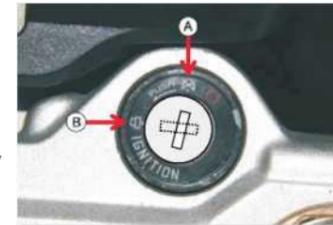
La clé de contact **Q** est utilisée pour alimenter la batterie des composants électriques de la moto en position **M ON^W**

Q Mettez l'interrupteur en position **W OFF** lorsque vous avez fini de rouler, ou si vous souhaitez arrêter le moteur.



Interrupteur à clé (verrouillage de la direction) le cas échéant

Pour verrouiller le système de direction, tournez la clé en position « OFF » **Q** appuyez et relâchez la clé, puis tournez



Bouchon de remplissage de carburant

Pour ouvrir : Tournez le capuchon **Q** dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Pour fermer: Tournez le capuchon dans le sens des aiguilles



COMMANDES D'EXPLOITATION



Levier de vitesses

Le levier de vitesses se trouve sur le côté gauche du moteur. Les positions des engrenages sont indiquées dans l'illustration de gauche. (6^{1er} rapport est facultatif, en fonction de votre moteur).



Levier de frein à pied (frein arrière)

Le levier de frein arrière est situé sur le côté droit du moteur près du repose-pieds. Son fonctionnement de base consiste à appliquer le frein arrière pour ralentir ou arrêter la moto.



Levier kick start

Le levier de démarrage Q est monté sur le côté droit du moteur. Il est utilisé pour démarrer le moteur au cas où le système de démarrage électrique ne fonctionnerait pas.



Support latéral (Kick)

Poussez le support latéral O vers le sol et inclinez la moto vers la gauche. Assurez-vous que la moto est sur un sol solide et que la position est sécurisée.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

Suivez la procédure ci-dessous pour ajuster le relâchement de la chaîne d'entraînement. Assurez-vous que vous êtes garé sur une surface plane et que le moteur est éteint.

DRIVE CHAIN ADJUSTMENT

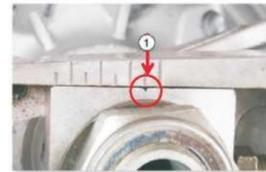
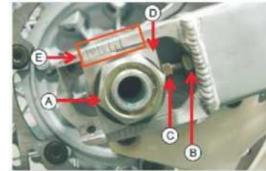


Fig. 2



1. Desserrez l'écrou d'essieu arrière Q
 2. Desserrez les écrous de verrouillage de réglage Q sur les côtés gauche et droit du bras oscillant.
 3. Tournez les boulons de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour diminuer le mou ou dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le mou.
 4. Aligner les marques dans la Fig. 2 de la plaque de réglage 0 blocs avec les mêmes repères des deux côtés du bras oscillant.
 5. Serrez l'écrou d'essieu 0 selon les spécifications de couple. Sous.
- 65 lbs.ft - 88 N.m**
6. Revérifiez le relâchement de la chaîne et ajustez-le si nécessaire.
 7. Si le relâchement de votre chaîne est correct, tournez les boulons de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'ils touchent légèrement les blocs de la plaque d'essieu.
 8. Serrez les écrous de verrouillage de l'ajusteur tout en maintenant les boulons de réglage avec une clé.

LUBRIFICATION DE LA CHAÎNE

Les lubrifiants pour chaînes préparés commercialement peuvent être achetés dans de nombreux magasins de motos et doivent être utilisés à la place de l'huile moteur. Le lubrifiant pour chaîne ou l'huile pour engrenages (80w ou 90w) est recommandé. Saturer chaque joint de sorte que le lubrifiant pénètre dans l'espace entre chaque surface des plaques de liaison et des rouleaux.

PROCÉDURES D'ENTRETIEN DE BASE

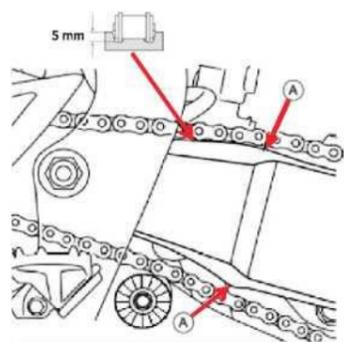


Fig. 1

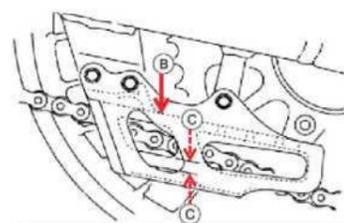


Fig. 2

CURSEURS DE CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT

1. Vérifiez que le curseur *Q* de la chaîne à bras oscillant ne s'arrête pas et/ou s'il n'est pas endommagé. Fig. 1
2. Remplacez le curseur si vous tombez en dessous des limites indiquées ci-dessous :

Section supérieure: 5 mm

Section inférieure: 3 mm

3. Vérifiez que le curseur *Q* du guide de la chaîne du pignon arrière n'est pas usé et/ou endommagé. Fig. 2
4. Remplacez le curseur s'il est usé jusqu'à la limite d'usure inférieure °

A NOTICE

THE SLIDERS MUST BE REPLACED IF WORN DOWN TOO FAR.

COMMANDES D'EXPLOITATION



Robinet de carburant

OFF - Dans cette position, le robinet de carburant est fermé.

Pas de carburant ne peut
débit vers le carburateur. Fig. 1

ON - Dans cette position, le robinet de carburant est ouvert. Le
carburant peut s'écouler vers le carburateur. Avec le

BEFORE RIDING

Avant de rouler, vous devez être absolument sûr que vous et votre moto êtes prêts à rouler. Pour vous aider à vous préparer, cette section du manuel discutera de la façon d'évaluer votre état de préparation à la conduite et d'effectuer notre inspection recommandée de votre moto. Si vous êtes un parent, assurez-vous d'avoir lu la section "Important Safety Information for Parents" à la page 9.

Êtes-vous prêt à rouler?

Avant de conduire votre moto pour la première fois, nous vous recommandons fortement ce qui suit:

1. Lisez complètement ce manuel.
2. Assurez-vous d'avoir lu et compris tous les messages et étiquettes de sécurité.
3. Vous savez comment actionner toutes les commandes de la moto.

Avant chaque trajet, nous vous recommandons fortement de :

1. Sont en bonne condition physique et mentale.
vêtements de protection.

PROTECTIVE GEAR & APPAREL

Pour votre sécurité, nous vous recommandons fortement de toujours porter un casque approuvé, une protection oculaire, des bottes, des gants, un pantalon long et une chemise ou une veste en jersey à manches longues chaque fois que vous roulez. Bien qu'une protection complète ne soit pas possible, le port de l'équipement approprié peut réduire le risque et la gravité des blessures lorsque vous roulez.

Casques et protection oculaire - Votre casque est votre équipement d'équitation le plus important car il offre la meilleure protection contre les blessures à la tête. Un bon casque sera approuvé par un organisme d'essai indépendant du fabricant du casque et aura une mentonnière qui peut être serrée en toute sécurité. Les casques à visage ouvert offrent une certaine protection, mais un casque intégral offre la plus grande protection. Lors de l'achat d'un casque, quel que soit le style, recherchez l'autocollant DOT (Department of Transportation) (États-Unis uniquement). Si le casque a été testé par un organisme indépendant tel que le Snell Institute, vous trouverez généralement leur logo sur une étiquette à l'intérieur du rembourrage du casque.

Équipement d'équitation supplémentaire - En plus de votre casque et de votre protection oculaire, nous vous recommandons également:

1. Des bottes de moto tout-terrain robustes pour aider à protéger vos pieds, vos chevilles et le bas de vos jambes.
2. Gants de moto tout-terrain pour protéger vos mains.
1. Un pantalon d'équitation avec genouillères et hanches, un maillot d'équitation avec coudières et un protège-poitrine/épaule.

UN AVERTISSEMENT

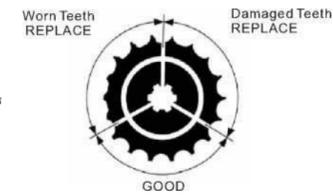
LE NON-PORT DU CASQUE AUGMENTE LE RISQUE DE BLESSURES GRAVES OU DE DÉCÈS DANS UN ACCIDENT. ASSUREZ-VOUS DE TOUJOURS PORTER VOTRE CASQUE ET D'AUTRES VÊTEMENTS DE PROTECTION LORSQUE VOUS ROULEZ.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

1. Sont exempts d'alcool et d'autres drogues.
2. Vous portez un casque de moto homologué avec une mentonnière serrée, une protection oculaire et autres. Utilisez le diagramme ci-dessous pour déterminer si le ou les pignons doivent être remplacés. N'utilisez jamais une nouvelle chaîne avec un pignon endommagé ou usé.

Un AVIS

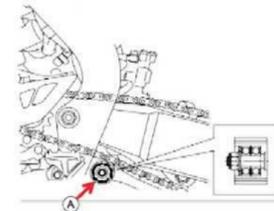
L'UTILISATION D'UNE NOUVELLE CHAÎNE SUR UN PIGNON USÉ ENTRAÎNERA UNE USURE RAPIDE DE LA CHAÎNE.



ROULEAUX DE CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT

Vérifiez que le rouleau inférieur de la chaîne Q ne s'use pas et/ou ne s'endommage pas. Mesurez le diamètre du rouleau de chaîne d'entraînement et remplacez-le s'il tombe en dessous des limites indiquées ci-dessous:
Rouleau: 28 mm (Nouveau rouleau: 35 mm)

Vérifiez les roulements à rouleaux pour vous assurer qu'ils ne sont pas endommagés et qu'ils roulent facilement. Si vous ressentez une résistance en tournant le roulement entre vos doigts, ils doivent être



3. remplacés.
- Lors de l'installation de nouveaux rouleaux, nettoyez les filetages du boulon à rouleaux et appliquez l'agent
4. Loc-Tite 243 sur les filetages.
- L' Serrez les boulons à rouleaux et l'écrou.
5. Assurez-vous qu'ils sont serrés et qu'ils ne vibreront pas.
- L'

PROCÉDURES D'ENTRETIEN DE BASE LE MOUVEMENT EST-ELLE PRÊTE À ROULER?

La durée de vie de votre chaîne d'entraînement dépendra de plusieurs facteurs, y compris la lubrification, le réglage et le style de conduite appropriés. Si vous êtes un pilote expérimenté et que vous avez tendance à rouler de manière plus intense, ou si vous roulez dans des zones boueuses / poussiéreuses, vous devrez vérifier la chaîne d'entraînement plus fréquemment. Un mauvais entretien entraînera une usure prématurée et/ou des dommages à la chaîne d'entraînement et aux pignons.

Avant d'entretenir votre chaîne d'entraînement, assurez-vous d'être garé sur une surface plane et éteignez le moteur. Assurez-vous que la transmission est au point mort. Il n'est pas nécessaire de retirer ou de remplacer la chaîne pour effectuer le service de maintenance recommandé.



INSPECTION DE LA CHAÎNE

1. Vérifiez le relâchement dans la chaîne d'entraînement inférieure à mi-chemin entre les pignons \varnothing . Poussez vers le haut sur la chaîne avec votre doigt. Le mouvement vertical doit mesurer entre 8 et 10 mm
 2. Répétez l'étape 1 le long de plusieurs points de la chaîne d'entraînement. Le relâchement devrait rester constant tout au long. Si ce n'est pas le cas, certains liens peuvent être tordus et contraignants. La lubrification de la chaîne empêchera souvent cela de se produire.
 3. Inspectez la chaîne d'entraînement à l'œil nu : roulements endommagés, broches desserrées, maillons secs ou rouillés, maillons tordus ou liants et usure excessive. Remplacez la chaîne, les broches desserrées ou les plis qui ne peuvent pas être libérés. Lubrifiez la chaîne d'entraînement si elle semble sèche ou présente des signes de rouille. Lubrifiez tous les liens tordus ou liants et travaillez-les librement.
1. Vous devez remplacer la chaîne d'entraînement une fois que l'essieu arrière est déplacé aussi en arrière que possible et que le mou reste. Cela indique que la chaîne est portée au-delà de sa limite de service.
 2. Inspectez les pignons avant et arrière pour détecter une usure excessive et/ou des dommages. Reportez-vous à l'illustration en haut de la page 50. Au besoin, remplacez tout pignon usé ou endommagé. Consultez votre revendeur local pour obtenir de l'aide.

Un AVIS

UN RELÂCHEMENT EXCESSIF DE LA CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT PEUT PERMETTRE À LA CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT D'ENDOMMAGER LE BÔTTIER DU MOTEUR.

Un AVIS

UTILISEZ TOUJOURS UN LUBRIFIANT DE HAUTE QUALITÉ POUR LA CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT

Avant chaque trajet que vous faites, il est extrêmement important que vous inspectiez la moto et que vous vous assuriez que tous les problèmes que vous trouvez sont corrigés. Une inspection avant la sortie est indispensable car la conduite hors route peut être très difficile sur une moto et vous ne voulez pas avoir une panne pour obtenir de l'aide.

UN AVERTISSEMENT

Un mauvais entretien de votre moto ou le fait de ne pas corriger un problème avant de rouler peut provoquer un accident dans lequel vous pouvez être gravement blessé ou tué. Préformez toujours une inspection avant tout trajet et corrigez tout problème.

AVIS AUX PARENTS

Si un jeune effectue l'une des procédures d'inspection pré-conduite suivantes, il est de votre responsabilité de fournir une supervision attentive et de vous assurer qu'elles sont effectuées en toute sécurité.

INSPECTION AVANT LE TRAJET

Vérifiez les **éléments suivants** avant de monter sur la moto:

Pneus - Utilisez un manomètre pour vérifier la pression de l'air. Gonflez ou dégonflez au besoin. Vérifiez également s'il y a des signes de dommages ou d'usure excessive.

Rayons et jantes - Assurez-vous que tous les rayons sont serrés. Inspectez la jante pour vous assurer qu'elle n'est pas pliée.

Fuites - Regardez sous la moto pour des signes de fuite de liquides tels que l'huile moteur ou l'essence.

Huile moteur - Vérifiez le niveau d'huile moteur et ajoutez-la si nécessaire.

Carburant - Vérifiez le niveau de carburant dans le réservoir d'essence. Ajoutez si nécessaire. Assurez-vous que le bouchon de gaz est bien serré.

Chaîne d'entraînement - Inspectez l'état et le relâchement de la chaîne d'entraînement. Ajuster et lubrifier si nécessaire. Vérifiez également l'usure du ou des guides de chaîne et des rouleaux et remplacez-les si et quand ils sont portés. Pour obtenir des instructions détaillées sur le réglage du relâchement de la chaîne d'entraînement, reportez-vous à la section Entretien de ce manuel.

Tuyaux de frein - Inspectez les tuyaux de frein pour détecter les fuites et remplacez-les si nécessaire.

Écrous et boulons - Inspectez tous les écrous et boulons accessibles. Serrez alors si nécessaire.

Bougie d'allumage et bouchon - Vérifiez que la bougie d'allumage n'est pas desserrée. Serrez si nécessaire. Assurez-vous que le bouchon est enfoncé sur la bougie d'allumage et qu'il est bien serré.

Vérifiez les éléments suivants après être monté sur la moto:

Accélérateur - Vérifiez le jeu libre de l'accélérateur et ajustez-le si nécessaire. Faites pivoter l'accélérateur pour vous assurer qu'il se déplace facilement et librement. Assurez-vous qu'il revient automatiquement à sa position fermée lorsque vous le relâchez dans toutes les positions de direction.

Freins - Appuyez sur le levier de frein arrière et pressez le levier de frein avant pour vous assurer que les freins fonctionnent correctement.

N'oubliez pas de prendre soin de tout problème que vous trouvez ou demandez à votre concessionnaire de le corriger avant de rouler.

LES PROCÉDURES

50

D'ENTRETIEN DE BASE SONT LA MOTO PRÊTE À ROULER?

)

{ 19

FONCTIONNEMENT DE BASE ET CONDUITE PROCÉDURES D'ENTRETIEN DE BASE

Cette section du manuel donne des informations de base sur la façon de commencer à conduire votre moto. Dans cette section, nous allons couvrir comment démarrer et arrêter le moteur, comment utiliser l'accélérateur et les freins, comment utiliser l'embrayage et les vitesses de changement de vitesse, et les choses que vous devez faire lorsque vous avez fini de rouler.

Pour protéger votre nouveau moteur et profiter de performances et d'une durée de vie optimales, assurez-vous de casser votre moto correctement. Pour ce faire, évitez les démarrages à plein régime et les accélérations rapides pendant les 35 premiers miles (56 km) de conduite.

PRÉCAUTIONS DE CONDUITE SÉCURITAIRE

Avant de conduire cette moto, assurez-vous d'avoir lu tout ce manuel jusqu'à présent, y compris la section intitulée « Informations importantes sur la sécurité (Pg. 7, 8 et 9) et avant de rouler ».

Même si vous avez conduit d'autres motos dans le passé, prenez le temps de vous familiariser avec la façon dont la moto fonctionne et se manipule. Pratiquez toujours dans un coffre-fort jusqu'à ce que vous ayez construit votre niveau de compétence à un point où il est sécuritaire de rouler.

UNE MISE EN GARDE

Pour votre sécurité, évitez de démarrer ou d'utiliser la moto dans un endroit clos avec une mauvaise ventilation, comme un garage. Les gaz d'échappement de la moto contiennent du monoxyde de carbone toxique qui peut s'accumuler rapidement dans un endroit clos et entraîner la maladie ou la mort.

DÉMARRAGE ET ARRÊT DU MOTEUR

Suivez toujours la procédure de démarrage appropriée décrite ci-dessous.

PROCÉDURE DE DÉMARRAGE (DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE)

Démarrage lorsque le moteur est froid

1. Tournez l'interrupteur à clé en position « ON ».
2. Assurez-vous que la transmission est en position neutre.
3. Tournez le robinet de carburant sur la position ^WON².
4. Tirez et maintenez le levier d'étranglement (le cas échéant. Selon le modèle de moto)
5. Soulevez le levier d'étranglement. (Sur le carburateur)
6. Appuyez sur le levier de frein situé sur le côté droit du guidon et maintenez-le enfoncé.
7. Ouvrez la manette des gaz pas plus de 1/4 du chemin.
8. Appuyez sur le bouton de démarrage « jaune » (vert) jusqu'à ce que le moteur démarre.
9. Relâchez le bouton dès que le moteur démarre.
10. Environ 1 minute après le démarrage du moteur, relâchez le levier d'étranglement.
11. Environ 1 minute après le démarrage du moteur, poussez le levier d'étranglement vers le bas.
12. Attendez que le moteur se réchauffe pendant environ 5 minutes. Après les 5 minutes d'échauffement, vous êtes prêt à partir.

Démarrage lorsque le moteur est chaud

Répétez les étapes 1,2,3,6,7 et 8 de la section « Démarrage lorsque le moteur est froid ».

Une crevaison ou une explosion de pneu peut être très gênante et peut même vous causer un accident. Prenez le temps d'inspecter vos pneus et vos roues avant de rouler. Pour plus d'informations sur la manipulation d'un pneu crevé, reportez-vous à la section de ce manuel intitulée Résolution de l'imprévu.

- > Inspect the tire carefully for bumps or bulges in the sidewall of the tire and inside of the treads, replace any tires that have bumps or bulges in them.
- > Look closely for cuts, slits or cracks in the tires. Replace any tire if you can see a fabric or cord showing through.
- > Check for rocks or other objects embedded in the tires or tread. Remove any foreign objects. Be sure there are no screws or nails in the tires.
- > Measure the tread depth of the tires. Replace all tires before the tread depth gets below 0.12in (3mm) or anytime you notice a reduction in your traction.
- > Check the position of both valve stems. A tilted valve stem indicates that the tube is slipping inside of the tire or the tire is slipping on the rim. See your dealer for assistance.

TIRE & TUBE REPLACEMENT

> Si un tube a été perforé ou endommagé, il doit être remplacé immédiatement. Vous pouvez réparer le tube à l'aide d'un kit de réparation de tube. Cependant, une chambre à air réparée peut ne pas avoir la même fiabilité qu'une nouvelle et peut déjouer en roulant. Pour plus d'informations sur une réparation temporaire, consultez la section intitulée Résoudre les imprévus.

> Utilisez toujours des tubes de remplacement de la même taille que l'original. Nous vous recommandons de faire changer les chambres à air chez votre concessionnaire local ou votre magasin de motos local. Le remplacement d'un tube nécessite le retrait et l'installation de la roue. Chaque fois que vous faites remplacer une chambre à air, effectuez l'inspection des pneus indiquée en haut de cette page. Les pneus fournis avec votre moto ont été conçus pour offrir une bonne combinaison de maniabilité, de freinage, de durabilité et de confort dans un large éventail de conditions de conduite.

> Utilisez un pneu de remplacement dont la taille et le type sont équivalents au pneu d'origine.

> > Remplacez la chambre à air chaque fois que vous remplacez un pneu. Les vieilles chambres à air sont généralement étirées et, si elles sont installées dans un nouveau pneu, elles pourraient s'étirer.

> > Faites équilibrer la roue après l'installation d'un nouveau pneu.

PROCÉDURES D'ENTRETIEN DE BASE

> > Nous vous recommandons de faire remplacer les pneus par votre revendeur ou un magasin de motos local.

A WARNING
L'INSTALLATION DE PNEUS INADÉQUATS SUR VOTRE MOTO PEUT AFFECTER LA MANIABILITÉ ET LA STABILITÉ. CE QUI, S'IL EST GRAVE, PEUT PROVOQUER UN ACCIDENT DANS LEQUEL VOUS POUVEZ ÊTRE GRAVEMENT BLESSÉ OU TUÉ. UTILISEZ TOUJOURS LA DIMENSION ET LE TYPE DE PNEUS RECOMMANDÉS DANS CE MANUEL DU PROPRIÉTAIRE.

TIRE PRESSURE	
Pneu Avant	20 Psi (138 kPa)
Pneu Arriere	20 Psi (138 kPa)
Type	Bias Ply, Tube Type

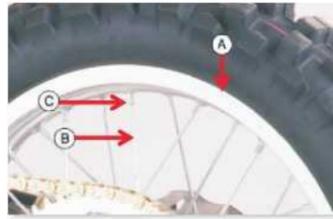
FONCTIONNEMENT DE BASE ET ÉQUITATION

PROCÉDURES D'ENTRETIEN DE BASE

Le maintien de la tension des rayons et de la justesse des roues (rondeur) est essentiel au fonctionnement sécuritaire de la moto. Au cours des premières 100 miles de conduite, les rayons se desserrent en raison de l'assise initiale des pièces.

Des rayons trop lâches rendront la moto instable à grande vitesse et pourraient vous faire perdre le contrôle. Les rayons desserrés peuvent également causer des dommages à la jante et aux rayons (non couverts par la garantie).

Il n'est pas nécessaire de retirer les roues pour un entretien régulier. Cependant, des informations sur le retrait des roues sont disponibles auprès de.



INSPECTION DES ROUES AVANT ET ARRIÈRE

1. Inspectez les jantes **Q** et les rayons **B** pour détecter tout dommage ou desserrage. Sentez les rayons avec vos doigts pour vous assurer qu'aucun n'est lâche.
2. Serrez tous les rayons lâches avec une petite clé réglable ou une clé à rayons de l'écrou à rayons **Q**.
3. Élevez chaque roue du sol, une à la fois, et faites tourner la roue lentement. Cherchez un vacillement dans la roue. Si un vacillement est évident, la roue n'est pas « vraie ». Consultez votre concessionnaire local ou votre magasin de moto local pour une inspection des roues.

1. PRESSION D'AIR DES PNEUS

Des pneus correctement gonflés vous fourniront la meilleure combinaison de maniabilité, de durée de vie de la bande de roulement et de confort de conduite. Les pneus sous-gonflés s'useront de manière inégale et affecteront négativement la maniabilité. Les pneus sous-gonflés sont également plus susceptibles d'être surchauffés et peuvent endommager les roues sur les terrains rocheux. Les pneus surgonflés feront rouler la moto durement, sont sujets aux risques de surfece et s'usent de manière inégale.

Assurez-vous que les capuchons de tige de soupape sont sécurisés, si nécessaire, installez un nouveau bouchon. Vérifiez toujours la pression de l'air lorsque vos pneus sont froids. Si vous vérifiez la pression d'air lorsque les pneus sont chauds, vous obtiendrez des lectures plus élevées. Si vous laissez l'air sortir des pneus chauds pour correspondre à la pression recommandée des pneus froids, les pneus seront sous-gonflés. Les pressions correctes des pneus froids sont énumérées ci-dessous. Si vous remplacez le pneu, suivez la pression du pneu indiquée sur le flanc du pneu.

	PNEU PRESSION	
		Pneu Avant
	Pneu Arrière	20 Psi (138 kPa)
ATTENTION		
L'UTILISATION DE PNEUS EXCESSIVEMENT USÉS OU MAL GONFLÉS PEUT PROVOQUER UN ACCIDENT DANS LEQUEL VOUS POUVEZ ÊTRE GRIÈVEMENT BLESSÉ OU TUÉ. SUIVEZ TOUTES LES INSTRUCTIONS DE CE MANUEL DU PROPRIÉTAIRE CONCERNANT LE GONFLAGE ET L'ENTRETIEN DES PNEUS.		

FONCTIONNEMENT DE BASE ET ÉQUITATION

PROCÉDURE DE DÉMARRAGE (KICK START)

Démarrage lorsque le moteur est froid

1. Tournez l'interrupteur à clé en position « ON ».
2. Assurez-vous que la transmission est en position neutre.
3. Tournez le robinet de carburant en position « ON ».
4. Tirez et maintenez le levier d'étranglement (le cas échéant. Selon le modèle de moto)
5. Soulevez le levier d'étranglement. (Sur le carburateur)
6. Appuyez sur le levier de frein situé sur le côté droit du guidon et maintenez-le enfoncé.
7. Ouvrez la manette des gaz pas plus de 1/4 du chemin.
8. Ouvrez le levier de démarrage et, du haut du coup de pied de démarrage, frappez vers le bas avec un mouvement continu rapide.
9. Environ 1 minute après le démarrage du moteur, relâchez le levier d'étranglement.
10. Environ 1 minute après le démarrage du moteur, poussez le levier d'étranglement vers le bas.
11. Attendez que le moteur se réchauffe pendant environ 5 minutes. Après les 5 minutes d'échauffement, vous êtes prêt à partir.

Démarrage lorsque le moteur est chaud

1. Répétez les étapes 1,2,3,6,7 et 8 de la section « Démarrage lorsque le moteur est froid »

MOTEUR INONDÉ

Si le moteur ne démarre pas après des tentatives répétées, il peut être inondé d'un excès de carburant. Suivez les étapes ci-dessous pour nettoyer un moteur inondé.

1. Appuyez sur l'interrupteur d'arrêt du moteur et maintenez-le enfoncé.
2. Ouvrez complètement la manette des gaz.
3. Appuyez sur l'interrupteur de démarrage du moteur et maintenez-le enfoncé pendant 5 secondes. (Démarrage électrique)
4. Démarrez le moteur plusieurs fois. (Démarrage)
5. Si nécessaire, retirez la bougie d'allumage et laissez-la sécher.
6. Une fois le moteur démarré, ouvrez l'accélérateur % plusieurs fois.

ARRÊT DU MOTEUR

Pour arrêter le moteur, passez au point mort et appuyez sur l'interrupteur d'arrêt du moteur **Q** sur le côté gauche du guidon.



77^

ATTENTION
DO NOT ride your motorcycle with full load and DO NOT rev up the engine when cold. Since the piston warms up and expands faster than the liquid cooled cylinder, this might cause engine damage. Always let the engine idle until warm or ride it warm at low RPM speeds.
ATTENTION

Pour votre sécurité, évitez de démarrer ou d'utiliser la moto dans un endroit clos avec une mauvaise ventilation, comme un garage. Les gaz d'échappement motocyclettes contiennent du monoxyde de carbone

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

toxique qui peut s'accumuler rapidement dans un
enclosed area and result in illness or death.

BASIC OPERATION & RIDING

SHIFTING GEARS

Cette moto a cinq (5) vitesses avant.

- Pour commencer à rouler, après que le moteur a été réchauffé et que la béquille latérale a été relevée: Fermez l'accélérateur et appuyez sur le levier d'embrayage jusqu'à l'intérieur. Appuyez sur le levier de vitesses jusqu'au point mort jusqu'à la première vitesse. Une fois que la transmission passe à la vitesse,
1. le levier de vitesses revient à la position neutre « N » une fois que vous retirez votre pied.
 2. Ouvrez lentement et progressivement l'accélérateur et relâchez le levier d'embrayage dans un mouvement simultané. Lorsque vous sentez que l'embrayage commence à s'agripper et que la moto commence à se détendre vers l'avant, vous avez atteint la « zone de friction » de l'embrayage.
 3. Ouvrez progressivement davantage l'accélérateur et relâchez complètement le levier d'embrayage au fur et à mesure que la moto avance.

Levez le levier de vitesses jusqu'à ce qu'il passe en deuxième vitesse. Après le changement de vitesse, rouvrez l'accélérateur et relâchez le

Lorsque vous atteignez une vitesse modérée, fermez l'accélérateur et appuyez sur le levier d'embrayage en même temps.

levier d'embrayage.

1. Pour continuer à passer à chaque rapport supérieur, répétez l'étape 4.
2. Pour passer à une vitesse inférieure, fermez l'accélérateur et tirez sur le néerlandais. Appuyez sur le levier de vitesses jusqu'à ce que vous sentiez qu'il passe à la vitesse supérieure. Après le changement de vitesse, réappliquez l'accélérateur et relâchez le levier d'embrayage en douceur.

UN AVIS

N'oubliez pas de fermer l'accélérateur avant de changer de vitesse. Un changement de vitesse incorrect peut endommager le moteur, la transmission et le groupe motopropulseur.

Apprendre quand changer de vitesse viendra avec l'expérience de conduite. Passez à une vitesse supérieure lorsque vous entendez le régime moteur (tr/min) devenir trop élevé. Lorsque le régime du moteur devient trop élevé dans un rapport, vous sentirez la moto cesser d'accélérer. C'est une autre façon de savoir quand changer de quart.

Rétrogradez à un rapport inférieur lorsque vous sentez le moteur traîner à bas régime. Le rétrogradage se fait généralement lorsque vous ralentissez pour un virage ou lorsque vous arrêtez la moto. Rétrograder dans une vitesse inférieure peut aider à ralentir votre moto, surtout lorsque vous descendez la colline. Cependant, le changement de vitesse vers le bas lorsque le régime du moteur est trop élevé peut endommager le moteur.

La position neutre de la transmission est située entre les positions du premier et du deuxième rapport. Pour passer au point mort, tirez sur le levier d'embrayage et appuyez sur le levier de vitesses autant de fois que nécessaire pour passer en première vitesse. Une fois que vous êtes en première vitesse, tirez sur le levier de vitesses % la distance requise pour passer à la deuxième vitesse. Vous pouvez également passer au point mort à partir de la deuxième vitesse en appuyant sur le levier de vitesses % de la distance requise pour rétrograder en première vitesse.

Pour éviter d'endommager la transmission, ne roulez pas et ne remorquez pas la moto sur de longues distances avec le moteur éteint.

ATTENTION

N'essayez jamais de démarrer le moteur en vitesse. Cela peut causer un accident qui pourrait entraîner des blessures graves ou la mort.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

SUSPENSION

1. Ensuite, vous trouverez le régulateur de rebond au bas de l'amortisseur, sous le bras oscillant. Cela fonctionne à peu près de la même manière que la vis de rebond sur les fourches avant. Il contrôle la rapidité ou la lenteur avec laquelle le choc revient à sa position étendue après avoir été comprimé.
2. Essayez de le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour permettre à la roue arrière de rester en contact avec le sol sur un terrain vallonné plus grand.
3. Si vous tournez la vis dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, cela vous donnera une meilleure conduite sur les bosses rugueuses qui sont proches les unes des autres en permettant au choc de rebondir plus rapidement et de « serrer » le flux du terrain.

AMORTISSEMENT DE L'AMORTISSEUR

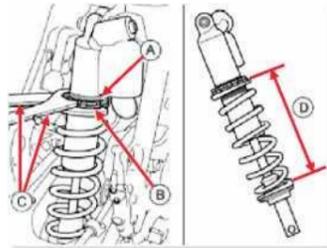


1. Le régulateur d'amortissement de rebond Q est situé à l'extrémité inférieure de l'amortisseur.
2. Il a 12-14 positions de réglage. Tourner la vis de réglage d'un tour complet fait avancer l'ajusteur de 4 positions (clics).
3. L'amortissement de rebond peut être augmenté en tournant le régulateur dans le sens des aiguilles d'une montre ° ou dans le sens inverse des aiguilles d'une montre °.
4. Pour régler la position standard, tournez le régleur dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il ne tourne plus (NE PAS FORCER). C'est le réglage entièrement difficile.
5. Tournez le régleur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre de 9 à 12 clics.

UN AVIS

N'ESSAYEZ PAS DE RÉPARER LE CHOC. SI UNE RÉPARATION EST NÉCESSAIRE, APORTEZ LA MOTO CHEZ UN CONCESSIONNAIRE.

SUSPENSION



**RESSORT PRÉ-
CHARGEMENT Cont.**

Augmenter la précharge du ressort

1. Desserrez l'écrou de verrouillage sur le ressort avec les clés \circ et tournez l'écrou de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour raccourcir la longueur du ressort $\textcircled{2}$
2. Un tour complet de l'écrou de réglage modifie la longueur du ressort d'environ 1,5 à 2 mm.
3. Une fois le réglage effectué, maintenez l'écrou de réglage et serrez l'écrou de verrouillage à ressort.
4. Assurez-vous que l'écrou de verrouillage est serré avant d'assembler les pièces restantes.

Diminuer la précharge du ressort

1. Desserrez l'écrou de verrouillage sur le ressort avec les clés \circ et tournez l'écrou de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour augmenter la longueur du ressort Q
2. Un tour complet de l'écrou de réglage modifie la longueur du ressort d'environ 1,5 à 2 mm.
3. Une fois le réglage effectué, maintenez l'écrou de réglage et serrez l'écrou de verrouillage à ressort.
4. Assurez-vous que l'écrou de verrouillage est serré avant d'assembler les pièces restantes.



AMORTISSEMENT DE L'AMORTISSEUR

Amortissement de compression (le cas échéant)

1. L'amortissement par compression à grande vitesse Q est efficace lorsque le réglage de l'amortissement est souhaité pour un fonctionnement à grande vitesse.
2. L'amortissement de compression à basse vitesse $\textcircled{3}$ est efficace lorsque le réglage de l'amortissement est souhaité pour un fonctionnement à basse vitesse.
1. L'amortissement de compression à haute et basse vitesse peut être augmenté ou diminué en tournant le régulateur de vis centrale dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
2. Vous pouvez ajuster l'ajusteur en le tournant par incréments de 1/12^{ème} tour (clics).

Cette section couvrira la technique de freinage de base pour votre moto. Pour ralentir ou arrêter la moto, serrez et maintenez le levier d'embrayage et appliquez le levier de frein avant et la pédale de frein arrière fermement et en douceur. Si votre vitesse est réduite de manière significative, vous devrez peut-être rétrograder à une vitesse inférieure. Augmentez progressivement votre pression de freinage au fur et à mesure que vous en ressentez le besoin. Lorsque vous vous arrêtez, posez d'abord votre pied gauche, puis le pied droit. Faites-le pour que votre pied de pédale de frein reste sur la pédale de frein jusqu'à ce que vous arriviez à un arrêt complet. Pour éviter que le moteur ne cale, tirez et maintenez toujours le levier d'embrayage lorsque vous ralentissez jusqu'à un arrêt complet, sauf si vous êtes au point mort.

Pour un freinage maximal, fermez l'accélérateur et appliquez fermement le frein avant et arrière. Sur une moto, le frein avant représente 70% de la puissance de freinage totale de la moto. Le frein arrière ne représente que 30%. Cela est dû au transfert de poids qui se produit lorsque vous appliquez les freins. Lorsque vous devez vous arrêter rapidement, vous devez utiliser le frein avant avec le frein arrière. N'oubliez pas que vous pouvez appliquer plus de freins à la roue avant qu'à la roue arrière avant qu'elle ne se bloque et ne provoque un dérapage. Trouver le bon équilibre entre la quantité de pression de frein avant et arrière que vous utilisez viendra avec l'expérience. Tenter un arrêt brusque avec seulement le frein arrière provoquera probablement un dérapage.

Appliquer les freins trop fort ou trop festif peut provoquer le blocage des roues et provoquer un dérapage, réduisant ainsi votre contrôle de la moto. Si cela se produit, relâchez les commandes de freinage et dirigez-vous tout droit jusqu'à ce que vous repreniez le contrôle de la moto. Une fois que vous avez le contrôle, réappliquez les freins avec moins de force.

Généralement, réduisez votre vitesse et complétez votre freinage avant de commencer un virage. Évitez de freiner ou de fermer rapidement l'accélérateur en tournant. L'une ou l'autre de ces actions peut faire glisser l'une ou les deux roues. Tout patinage de roue réduira votre contrôle sur la moto et pourrait provoquer un accident.

Lorsque vous roulez dans des conditions humides ou pluvieuses, ou sur des surfaces meubles telles que la boue ou le sable, votre capacité à manœuvrer et à arrêter la moto sera réduite. Toutes vos actions doivent être effectuées de manière fluide et régulière dans ces conditions. Une accélération, un freinage ou un virage rapides peuvent vous faire perdre le contrôle de la moto. Pour votre sécurité, faites preuve d'une extrême prudence lorsque vous roulez dans des conditions humides, agitées et / ou boueuses.

Lorsque vous descendez une pente longue et raide, utilisez le freinage par compression du moteur par rétrogradage avec utilisation intermittente des deux freins.

STATIONNEMENT ET INSPECTION APRÈS LE TRAJET

Abaissez la béquille latérale, pour soutenir votre moto. Appuyez sur l'interrupteur d'arrêt rouge sur le côté gauche du guidon et maintenez-le enfoncé jusqu'à ce que votre moteur s'arrête. Si vous roulez pour la journée, tournez la vanne fiél en position PFF. Garez toujours la moto sur un surface à plat. Si vous stockez la moto pendant une longue période, tournez la soupape fiél en position « OFF* » pendant que le moteur est encore en marche. Ouvrez et fermez l'accélérateur à plusieurs reprises jusqu'à ce que le moteur cesse de fonctionner tout seul. Faites-le pour utiliser tout fiél qui reste encore dans le carburateur. Cela vous aidera à éviter les problèmes de carburateur qui peuvent survenir lorsque votre moto est stockée pendant de longues périodes avec de l'essence laissée dans le carburateur.

ENTRETIEN DES

Garder votre moto en parfait état de fonctionnement est absolument essentiel à votre sécurité. C'est aussi le meilleur moyen de protéger votre investissement, d'obtenir des performances maximales, d'éviter les pannes et de vous amuser davantage. Pour vous aider à garder votre moto bien entretenue, cette section comprend un calendrier d'entretien pour l'entretien requis et des instructions étape par étape sur la façon d'effectuer des tâches d'entretien spécifiques. Dans cette section, vous trouverez également des précautions de sécurité importantes, des informations sur les huiles et des conseils pour garder votre apparence.

Des inspections minutieuses avant la conduite et un bon entretien sont inestimables, car votre moto est conçue pour être conduite sur un terrain accidenté et hors route. Pour vous aider à bien entretenir votre moto, cette section vous fournit un calendrier d'entretien. Les intervalles d'entretien dans cette section sont basés sur les conditions de conduite moyennes. Un entretien plus fréquent est nécessaire si vous soumettez votre moto à une utilisation intensive, comme la compétition, ou si vous roulez dans des zones inhabituellement humides et poussiéreuses. Des vérifications fréquentes du purificateur d'air sont très importantes pour vous aider à éviter d'endommager le moteur.

N'oubliez pas qu'un entretien adéquat relève de la responsabilité du propriétaire. Assurez-vous d'inspecter votre moto avant chaque trajet et suivez le calendrier d'entretien de cette section.

UN AVERTISSEMENT

Un mauvais entretien de cette moto ou le fait de ne pas corriger un problème avant de rouler peut provoquer un accident dans lequel vous pouvez être gravement blessé ou tué. Suivez toujours les recommandations et les calendriers d'inspection et d'entretien de ce manuel.

AVIS AUX PARENTS

En tant que parent, c'est à vous de vous assurer que la moto est correctement entretenue et maintenue en bon état de fonctionnement. Pour les jeunes, apprendre à prendre soin d'une moto et à effectuer un entretien de base peut être une partie importante de leur expérience de conduite. Cependant, si vous permettez à un jeune d'effectuer ou d'aider à toute tâche d'entretien, comme remplir le réservoir de carburant avec de l'essence, vous devez assurer une surveillance étroite et vous assurer que la tâche est effectuée en toute sécurité.

UN AVERTISSEMENT

Si vous ne suivez pas correctement les instructions d'entretien et les précautions, vous risquez d'être gravement blessé ou tué. Suivez toujours les procédures et les précautions décrites dans ce manuel.

PRÉCAUTIONS DE SÉCURITÉ IMPORTANTES

Assurez-vous que le moteur est éteint avant de commencer tout entretien ou réparation. Cela aidera à éliminer les dangers suivants :

1. **Intoxication au monoxyde de carbone par l'échappement du moteur** - Assurez-vous d'avoir une ventilation adéquate chaque fois que vous utilisez le moteur.
2. **Brûlures causées par des pièces de moto chaudes** - Laissez le moteur et le système d'échappement refroidir avant de les toucher.
3. **Blessure causée par des pièces mobiles** - Ne faites pas tourner le moteur à moins d'y être invité.

Lisez toutes les instructions avant de commencer une procédure. Assurez-vous d'avoir tous les outils et compétences nécessaires. Pour éviter que la moto ne s'abatte, garez-la sur une surface ferme et plane, en utilisant la béquille latérale ou un support d'entretien pour fournir un soutien. Pour réduire le risque d'incendie ou d'explosion, soyez prudent lorsque vous travaillez autour de l'essence. Utilisez uniquement un solvant ininflammable (point d'éclair élevé) tel que le kérosène pour nettoyer les pièces. Gardez les cigarettes, les étincelles et les flammes loin de toutes les pièces liées au fiil.

La suspension arrière de votre moto dispose de 2 points de réglage différents. Il peut être ajusté en fonction du poids et des conditions de conduite du cycliste en modifiant les points d'amortissement de précharge, de rebond et de compression du ressort. Il vient de l'ensemble d'usine au réglage le plus doux. Si vous souhaitez rendre la suspension arrière plus dure, suivez les procédures ci-dessous. Le réglage de l'amortisseur arrière n'est pas difficile, mais comme les fourches avant, les modifications doivent être apportées une à la fois pour obtenir une compréhension précise de la façon dont elles affectent la moto.

PROCÉDURES D'ENTRETIEN DE BASE DE VOTRE DIRTBIKE

Une fois que vous êtes familiarisé avec les réglages de votre suspension, vous pouvez rapidement et facilement les ajuster en fonction de différents terrains. Par exemple, vous connaissez la position de réglage lorsque vous roulez dans les dunes de sable. Mais lorsque vous roulez sur votre piste locale, vous savez qu'il faut les accorder à un réglage différent.

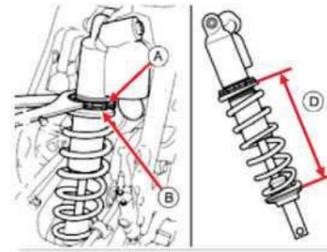
L'amortisseur arrière est équipé d'un amortisseur qui contient de l'azote gazeux à haute pression. N'essayez pas de le démonter, de l'entretenir ou de l'éliminer. La perforation ou l'exposition à la flamme peut également entraîner une explosion, causer des blessures graves ou même la mort. L'entretien ou l'élimination ne doit être effectué que par votre concessionnaire ou un mécanicien qualifié équipé des outils et de l'équipement de sécurité appropriés.

Si votre moto H7L est neuve, mettez environ 2 heures de coupure d'accélérateur à temps pour vous assurer que l'amortisseur a fonctionné.

PRÉCHARGE DU RESSORT

La précharge du ressort doit être ajustée lorsque le moteur est froid car il sera nécessaire de retirer le(s) silencieux(s). Une deuxième clé sera nécessaire pour tourner l'écrou de verrouillage du ressort d'amortisseur et ajuster l'écrou afin d'ajuster la précharge du ressort.

1. Il est recommandé de placer votre H7L sur un support ou un support équivalent avec la roue de recul hors du sol.



2. Retirez les silencieux.
3. Desserrez la pince du conduit du filtre à air reliant le carburateur.
4. Retirez les connecteurs de la borne de la batterie.
5. Retirez le sous-cadre avec le boîtier du filtre à air sur une seule pièce.
6. Vérifiez que la précharge du ressort est ajustée à la longueur standard.
7. Ajustez si nécessaire en desserrant l'écrou de verrouillage du ressort d'amortisseur ④ et en tournant l'écrou de réglage ③.
8. Un tour complet de l'écrou de réglage modifie la longueur du ressort d'environ 1,5 à 2 mm.
9. Une fois le réglage effectué, maintenez l'écrou de réglage et serrez l'écrou de verrouillage à ressort.
10. Assurez-vous que l'écrou de verrouillage est serré avant d'assembler les pièces restantes.

PROCÉDURES D'ENTRETIEN DE BASE

SUSPENSION Cont.



PRESSION D'AIR DE SUSPENSION (avant)

L'air est généralement un gaz instable qui accumule de la pression au fur et à mesure qu'il travaille (généralement dans les fourches). La pression d'air agit comme un ressort progressif qui affecte la plage de déplacement des fourches. Cela signifie que l'action de la fourche sur votre moto deviendra plus rigide pendant une course ou de longues heures sur la piste d'essai. Vous devez soulager la pression accumulée dans les fourches en utilisant les vis de décompression dans l'ordre suivant:

1. Placez la moto sur un support de moto.
2. Assurez-vous que la roue avant est décollée du sol, elle doit être complètement étendue.
NE RETIREZ PAS la vis de décharge avec la roue avant au sol.
3. Retirez lentement la vis de relief Q en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
4. Faites-le à la fourche gauche et droite.
5. Retirez la vis de décharge et vérifiez que les joints toriques sont en bon état. Si ce n'est pas le cas, ils doivent être remplacés avant votre prochain trajet.
6. Une fois la pression relâchée, installez et serrez les vis de décharge en les tournant dans le sens des aiguilles d'une montre. Ne les serrez pas trop, juste assez pour être bien ajusté. Un serrage excessif endommagera les joints toriques.

CALENDRIER DE MAINTENANCE

Pour assurer la sécurité et la fiabilité de votre moto lorsque vous roulez, des inspections et un entretien réguliers sont nécessaires. Vous trouverez ci-dessous un calendrier de maintenance qui décrit quand les composants doivent être inspectés ou entretenus. Le calendrier d'entretien énumère les éléments qui peuvent être effectués avec des compétences mécaniques de base et des outils à main. De plus, le calendrier d'entretien énumérera les éléments qui impliquent des procédures plus étendues et qui pourraient nécessiter une formation, des outils et/ou de l'équipement spéciaux.

Parce que cette moto n'a pas d'odomètre, les intervalles d'entretien dans le calendrier d'entretien sont exprimés en termes de jours de conduite. Pour éviter de manquer l'entretien requis, nous vous suggérons de développer un bon moyen d'enregistrer le temps que vous passez à conduire votre monocycle. Si vous ne vous sentez pas capable d'effectuer l'une des procédures décrites dans ce manuel ou si vous avez besoin d'aide, veuillez contacter votre revendeur le plus proche. Si vous décidez d'effectuer votre propre entretien, n'utilisez que des pièces de rechange que vous avez achetées auprès d'un concessionnaire ou des pièces achetées directement auprès de . Cela garantira la meilleure qualité et fiabilité pour votre moto.

Effectuez toujours l'inspection avant le trajet décrite à la page 16 à chaque intervalle d'entretien planifié.

Chaque élément du calendrier d'entretien nécessite des connaissances mécaniques. Vous constaterez que certains éléments du tableau (marqués * et **) peuvent nécessiter un niveau plus élevé de compétences mécaniques et d'outils spéciaux. Si vous ne vous sentez pas capable d'effectuer une procédure, veuillez consulter votre revendeur le plus proche.

* Indique les articles qui nécessitent un niveau modéré à élevé de compétences mécaniques. Nous recommandons le service par un concessionnaire si le propriétaire n'est pas qualifié en mécanique.

** Indique les éléments et les procédures qui nécessitent des outils spéciaux.

Remarque: Entretenez votre moto plus fréquemment lorsque vous roulez dans des conditions humides ou poussiéreuses.

Procédures d'entretien : I = Inspecter (nettoyer, ajuster ou remplacer si nécessaire), C = Nettoyer, A = Ajuster, L = Lubrifier, R = Remplacer

Frequence	Month				
	I	6	12	18	24
Conduite de carburant			I		I
A Filtre à essence		I	R	I	R
f Tirage/accélérateur			I		
Filtre à air		C	C	C	C
Bougie		I	I	I	I
Huile Moteur		R	R	R	R
● Régime de ralenti		I	t	I	I
● Chaîne d'entraînement	Inspecter et lubrifier tous les 3mois ou 30km				
Curseur de chaîne d'entraînement		I	I	I	I
Usure des plaquettes de frein		I	I	I	I
Systeme de frein	I	I	I	I	I
Systeme d'embrayage	I	I	I	I	I
// Bequille			I		
Suspension			I		
Pare-étincelles		C	C	C	C
Visserie	I		I		I
Roue et pneumatique	I	I	I	I	I
● Roulements de direction	I		I		I

MAINTENANCE SCHEDULE

Maintenance Required Intervals	Annually											
	Every 100 hours											
	Every 50 hours											
	Every 40 hours											
	Every 30 hours											
Every 20 hours												
Every 10 hours												
Once after 1 operating hour												
Vérifiez l'usure des plaquettes de frein avant [F]												
Vérifiez l'usure des plaquettes de frein arrière G												
Vérifiez l'état de la batterie et chargez-la												
Vérifiez les disques de frein avant et arrière [S]												
Vérifiez que le tuyau de frein n'est pas endommagé ou s'il y a des fuites.												
Vérifiez les niveaux de liquide de frein et arrière [H]												
Vérifiez le jeu libre du frein arrière pédale [B]												
Vérifiez que le cadre et le bras oscillant ne présentent pas de fissures ou de dommages.												
Vérifiez les roulements à bras oscillant pour le jeu												
Vérifiez le boulon supérieur de l'amortisseur arrière												
Vérifiez la connexion de la liaison de l'amortisseur												
Vérifiez le relevage arrière pour un jeu excessif												
Vérifiez l'état des pneus avant et arrière [F]	0											
Vérifiez la pression de l'air des pneus [F]	0											
Vérifiez les goudons de roue avant et arrière pour le jeu												
Vérifiez que les moyeux de roue avant et arrière ne sont pas fissurés ou endommagés.												
Vérifiez la tension des rayons	0											
Vérifiez la chaîne d'entraînement, le pignon du moteur, le pignon de l'entraînement [H]												
Vérifiez le guide de chaîne et le curseur de chaîne à bras oscillant [H]												
Vérifiez la chaîne	0											
Lubrification Levier, Chaîne												
Vérifiez freinage et levier de frein												
Vérifiez les roulements	0											
Vérifiez Jeu de soupape	0											
Vérifiez les disques de friction d'embrayage												
Changer le joint du couvercle de la pompe à eau, les joints toriques, le joint d'arbre et la roue												
Changer l'huile moteur, le filtre à huile et nettoyer les deux crépines d'huile	0											
Vérifiez toutes les durites (refroidissement, reniflard, vidange, carburant, etc.)	0											
Vérifiez les niveaux de liquide de refroidissement antigel R!	0	*										
Vérifiez les câbles d'accélérateur et d'embrayage pour les dommages et l'acheminement sans virages serrés	0	*										
Nettoyez le filtre à air et la boîte de location		*										
Vérifiez le serrage des écrous et des boulons	0											
Changer le filtre à essence												
Vérifiez la vitesse de ralenti	0											
Faire toutes les entrées de service dans la garantie et le livret de service	0											
Changer le liquide de frein avant et arrière												
Graisser les beignets de la tête de direction												

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

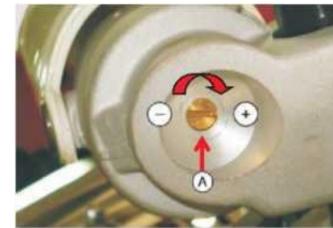
AMORTISSEMENT DE SUSPENSION (avant)



Réglage de la compression (le cas échéant)

Ce réglage affecte la vitesse à laquelle les fourches avant se compriment. Le régulateur de compression a 18 clics, positions. Tourner la vis de réglage de compression en un clic change la façon dont la compression de la fourche réagit. Pour ajuster les fourches à la position standard, veuillez suivre les instructions comme suit:

1. Tournez la vis de réglage 0 complètement dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle ne tourne plus (légèrement assise). C'est la position la plus difficile.
2. Tournez le régulateur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre de 6 à 7 clics. C'est la position standard.
3. Assurez-vous que les deux réglages de fourche sont réglés sur la même position.



Ajustement du rebond (le cas échéant)

Ce réglage affecte la rapidité avec laquelle les fourches avant rebondissent d'une position comprimée. L'ajusteur de rebond a 16-18 clics. Tourner la vis de réglage du rebond en un clic change la vitesse à laquelle les fourches s'étendent. Pour ajuster les fourches à la position standard, veuillez suivre les instructions comme suit:

1. Tournez la vis de réglage 0 dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il ne tourne plus (légèrement assis). C'est la position la plus difficile.
2. Tournez le régulateur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre de 10-11 clics. C'est la position standard.
3. Assurez-vous que les deux réglages de fourche sont réglés sur la même position.

Un avis

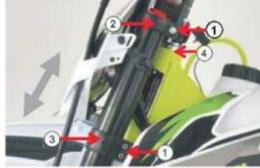
N'ESSAYEZ PAS DE RÉPARER LES FOURCHES.
SI UNE RÉPARATION EST NÉCESSAIRE, APORTEZ LA MOTO
CHEZ UN CONCESSIONNAIRE.

PROCÉDURES D'ENTRETIEN DE BASE

Les composants de suspension desserrés, usés ou endommagés peuvent affecter la stabilité et la maniabilité de votre moto. Si l'un des composants de la suspension semble être usé ou endommagé, consultez votre concessionnaire pour l'entretien et / ou l'inspection. Votre concessionnaire est le plus qualifié pour déterminer si des pièces de rechange ou un service sont nécessaires ou non. Votre moto est neuve. Introduisez-le pendant environ 2 heures avec les paramètres d'origine avant de tenter les réglages.

INSPECTION DE LA SUSPENSION

(avant)



1. Vérifiez le fonctionnement de la fourche en tirant sur le levier de frein avant et en le maintenant.
2. pour verrouiller la roue avant. Assurez-vous que les protecteurs de fourche en plastique et les joints.
3. Ensuite, pompez sur le guidon plusieurs fois. La suspension doit être propre et lisse.



1. Vérifiez l'extrémité inférieure des fourches (près de la roue) pour les fuites d'huile. Les joints de fourche endommagés ou qui fuient doivent être remplacés avant votre prochain trajet.
 2. Inspectez l'étanchéité des pinces triples supérieures et inférieures ③.
 3. Assurez-vous que tous les boulons à triple serrage sont bien serrés.
 4. Examinez le métal à la recherche de fissures, d'usure ou d'autres dommages.
- Move the motorcycle by bouncing it up and down
4. Assurez-vous qu'il n'y a pas de jeu libre dans la tête de direction ③.

INSPECTION DE LA SUSPENSION (arrière)

- pour vérifier l'action de suspension en douceur.
1. Vérifiez s'il n'y a pas de ressort cassé ou endommagé.
 2. Vérifiez que l'amortisseur ne contient pas d'arbre central plié ou de fuites d'huile.
 3. Vérifiez l'étanchéité des écrous et des boulons de l'amortisseur.
 4. Vérifiez l'étanchéité de l'anneau de réglage du ressort.
 5. Vérifiez l'étanchéité du boulon du bras oscillant.
 6. Vérifiez l'étanchéité des écrous et des boulons de liaison inférieurs.
2. Poussez la roue arrière latéralement pour vérifier s'il y a des roulements de bras oscillants usés ou desserrés O- S'il y en a, faites remplacer les roulements par votre concessionnaire.

CALENDRIER DE MAINTENANCE

Service d'amortisseur
③
Changer le filtre à carburant

I Service moteur mineur. (Changez la bougie d'allumage et démarrez. Vérifier les dommages et l'usure du piston (remplacer si nécessaire), vérifier et mesurer le cylindre du piston, vérifier la culasse, vérifier l'arbre à cames, vérifier le calage, vérifier la bride d'admission (remplacer si nécessaire), les joints et les ressorts du clapet anti-retour (remplacer si nécessaire).)

UN AVIS

N'ESSAYEZ PAS DE RÉPARER LE CHOC. SI UNE RÉPARATION EST NÉCESSAIRE, APORTEZ LA MOTO CHEZ UN CONCESSIONNAIRE.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

MAINTENANCE SCHEDULE

42 }

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

CARBURANT (ESSENCE)

Recommandation de carburant - Toute essence sans plomb dont l'indice d'octane est de 90 ou plus.

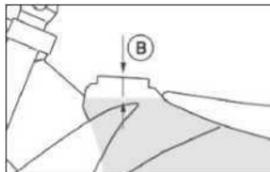
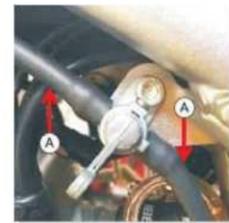
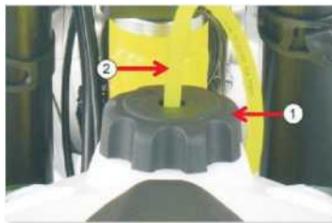
Le moteur de votre moto a été conçu pour fonctionner à n'importe quelle essence avec un indice d'octane de la pompe de 86 ou plus. La plupart des stations-service affichent l'indice d'octane au-dessus de chaque pompe. Bien que ce ne soit pas obligatoire, recommande l'utilisation d'essence avec un indice d'octane de 90, une cote ou plus pour assurer une performance et une fiabilité maximales.

L'utilisation d'une essence à indice d'octane inférieur peut provoquer une pré-détonation dans le moteur. Lorsque cela se produit, vous entendrez une « sonnerie » persistante ou un « coup d'étincelle » qui, s'il est grave, peut endommager le moteur. Ce n'est cependant pas une source de préoccupation si vous entendez un léger ping alors que le moteur est sous forte accélération, comme grimper sur un hill. Si le ping se produit sous une charge normale et un régime moteur stable, changez de marque d'essence et assurez-vous d'utiliser le bon indice d'octane. L'utilisation de carburant sans plomb est recommandée car il produit moins de dépôts moteur et prolonge la durée de vie du moteur et des produits d'échappement.

N'utilisez jamais d'essence périmée ou contaminée. N'utilisez jamais d'essence mélangée à de l'huile. Évitez d'avoir de la poussière, de la saleté et de l'eau dans le réservoir de carburant,

PROCÉDURE D'INSPECTION ET DE RAVITAILLEMENT

1. Avant de faire le plein de votre moto, vérifiez les tuyaux de carburant pour détecter les fuites, les dommages, les fissures ou la détérioration.
2. Remplacez le tuyau de carburant si vous le jugez nécessaire.
3. Inspectez le remplacement du filtre à carburant si nécessaire.
4. Tournez le bouchon du réservoir fielle O dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et retirez le bouchon du réservoir.
5. À l'aide d'un entonnoir, ajoutez fielle au réservoir jusqu'à ce que le niveau atteigne environ 2 pouces du



haut du réservoir O

6. Tournez le bouchon fielle dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il soit solidement serré.
7. Assurez-vous que le tube de respiration (2) est connecté au bouchon du réservoir d'essence.

UN AVERTISSEMENT

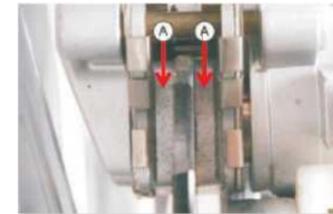
L'essence est hautement inflammable et explosive. Vous pouvez être brûlé ou gravement blessé lorsque vous manipulez de l'essence. Arrêtez toujours le moteur. Ne manipulez que l'essence à l'extérieur. Nettoyez tous les déversements immédiatement. Les systèmes de frein à disque hydrauliques utilisent un étrier de frein pour presser les rotors (disque de frein), ce qui provoque l'arrêt de la moto. À l'intérieur de l'étrier de frein se trouvent des plaquettes de frein. Les plaquettes de frein sont la partie du système de freinage

{ 28 }

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

qui entre en contact avec le rotor de frein. Les plaquettes doivent être vérifiées conformément au calendrier d'entretien du système de freinage décrit à la page 24. Suivez la procédure ci-dessous pour vérifier l'usure des plaquettes de frein. L'usure des plaquettes de frein dépend de la gravité de l'utilisation et des conditions de la piste. (Habituellement, les patins s'usent avec des conditions de piste humides et sales.)

AJOUT DE LIQUIDE DE FREIN (avant)



de votre moto .

1. Inspectez les plaquettes de frein Q à chaque intervalle d'entretien à travers la roue pour déterminer l'usure des plaquettes de frein. (Plus fréquemment si vous faites beaucoup d'équitation).
2. Si l'un des tampons est usé jusqu'à une épaisseur de 1 mm, les deux tampons DOIVENT être remplacés.
3. Si un côté s'est usé plus que l'autre, consultez votre concessionnaire pour un éventuel mauvais étrier de frein.
4. Si vous ne savez pas comment remplacer les plaquettes de frein, veuillez contacter votre concessionnaire le plus proche pour obtenir de l'aide ou planifier l'entretien

PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE

Parce que le système de freinage utilise du liquide, toute bulle d'air à l'intérieur du système de freinage vous fera perdre l'efficacité du freinage. L'air pénètre généralement dans le système de freinage lorsque la moto reste inutilisée pendant de longues périodes. L'air pénètre également dans le système si vous avez un tuyau de frein, un étrier de frein ou un maître-cylindre qui fuit. Un système de freinage à air fera en sorte que le levier de frein et la pédale se sentent doux et spongieux. Utilisez la procédure ci-dessous pour purger l'air du système de freinage avant et arrière.



A NOTICE
5.
NE PAS OUBLIER DE REMPLIR LE RÉSERVOIR D'ESSENCE.

AJOUT DE LIQUIDE DE FREIN (avant)

- Nettoyez toute la poussière et la saleté de la vis de purge et retirez le bouchon à vis en caoutchouc. Pompez lentement le levier de frein ou pédalez lentement et fermement 4 à 6 fois, puis maintenez-le (maintenez-le en position enfoncée). À l'aide d'une clé de purge de 8 mm, desserrez la vis de purge Q située sur l'étrier de frein. Vous verrez du liquide de frein, et peut-être un peu d'air sortira de la vis de purge.
4. Une fois que le liquide s'est arrêté, serrez la vis de purge, puis relâchez lentement le levier ou la pédale. Répétez les étapes 2 à 4 jusqu'à ce que toutes les bulles d'air aient cessé de s'écouler de la vis de purge et que seul le liquide en sorte. Le levier / pédale doit être dur et ferme lorsque vous êtes complet. Si le niveau de liquide dans le maître-cylindre diminue, n'oubliez pas de reconstituer le liquide jusqu'à ce que le saignement d'air soit terminé.

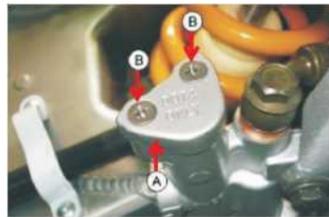
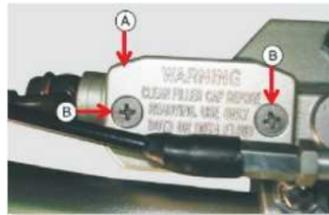
{ 41 }

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

Les freins hydrauliques nécessitent du liquide de frein pour leur fonctionnement. Les freins avant et arrière ont un réservoir de liquide de frein intégré dans les maîtres-cylindres. Suivez les procédures ci-dessous pour vérifier et remplir les cylindres avec le liquide de frein spécifié.

SYSTEME DE FREIN Cont.

LIQUIDE DE FREIN RECOMMANDÉ DOT 4



Si vous ne savez pas comment remonter une pièce, veuillez contacter votre revendeur pour obtenir des informations sur l'entretien / ou l'entretien.

NOTICE

AJOUT DE LIQUIDE DE FREIN (avant)

1. Nettoyez toute la saleté et la poussière du bouchon du maître-cylindre 4 avant de l'ouvrir.
2. Retirez les vis de capuchon 0 avec un tournevis cruciforme.
3. Retirez le capuchon. Veillez à ne pas endommager le joint du diaphragme qui est assis sous le capuchon.
4. Ajouter la quantité requise dans le cylindre (NE PAS TROP REMPLIR) Toujours utiliser un nouveau liquide provenant d'un récipient scellé.
5. Remplacez le diaphragme et le capuchon et serrez solidement les vis.
6. Pressez lentement le levier de frein pour vous assurer que les freins fonctionnent correctement.
7. Vérifiez que le tuyau de frein et l'étrier de frein ne présentent pas de fuites.

AJOUT DE LIQUIDE DE FREIN (arrière)

8. Nettoyez toute la saleté et la poussière du bouchon du maître-cylindre Q avant de l'ouvrir.
9. Retirez les vis de capuchon 0 avec un tournevis cruciforme.
10. Retirez le capuchon. Veillez à ne pas endommager le joint du diaphragme qui est assis sous le capuchon.
11. Ajouter la quantité requise dans le cylindre (NE PAS TROP REMPLIR) Toujours utiliser un nouveau liquide provenant d'un récipient scellé.
12. Remplacez le diaphragme et le capuchon et serrez solidement les vis.
13. Pressez lentement le levier de frein pour vous assurer que les freins fonctionnent correctement.
14. Vérifiez que le tuyau de frein et l'étrier de frein ne présentent pas de fuites.

Un AVIS

Faites très attention à ne pas renverser de liquide de frein sur les surfaces peintes ou cela endommagerait la peinture. Il sera également nocif pour certaines pièces en caoutchouc. Soyez prudent lorsque vous retirez le capuchon du maître-cylindre, assurez-vous que la moto est en position verticale.

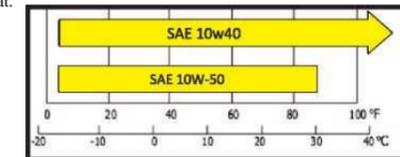
BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

HUILE MOTEUR

L'utilisation d'une huile appropriée et la vérification, l'ajout et le changement réguliers d'huile aideront à prolonger la durée de vie de votre moteur. Même la meilleure huile s'use et devient plus mince. Changer l'huile aide à se débarrasser de la saleté et des dépôts dans le moteur. L'utilisation du moteur avec de l'huile vieille ou sale peut endommager votre moteur. Faire fonctionner le moteur avec pas assez d'huile peut causer de graves dommages à votre moteur.

Huile moteur recommandée - Huile moteur SAE 10w40 / 10w-50. *

Indique l'huile pour les températures régulières de l'air. Veuillez consulter le tableau de température de l'huile et de l'air pour vous aider à choisir la meilleure huile pour votre climat.



ATTENTION : Votre moto n'a pas besoin d'additifs d'huile. Utilisez UNIQUEMENT l'huile recommandée. N'UTILISEZ PAS d'huile avec des additifs de graphite ou de molybdène, ils peuvent nuire au bon fonctionnement. N'UTILISEZ PAS d'huiles moteur qui affichent le logo circulaire API étiqueté "conservation d'énergie", elles peuvent affecter les performances de lubrification et d'embrayage.

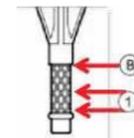


Fig. 1

Un AVIS

Une mauvaise élimination des fluides drainés est nocive pour l'environnement.

Un AVIS

Si le filtre à huile et le bouchon ne sont pas installés correctement, cela endommagera gravement le moteur.

VÉRIFICATION ET AJOUT D'HUILE

1. Tenez la moto debout sur une surface horizontale. Retirez le bouchon de remplissage d'huile Q.

1. Le moteur est froid.

Vérifiez le niveau d'huile moteur avec le bâton de trempage d'huile.

Fig.1

1. L'huile moteur atteint le niveau supérieur de la visionneuse de niveau - **Pas besoin d'ajouter de l'huile moteur.**
2. L'huile moteur se trouve au milieu ou en dessous de la visionneuse de niveau Q - **Il est nécessaire d'ajouter de l'huile moteur jusqu'à ce qu'elle atteigne l'encoche supérieure de la visionneuse de niveau.**
3. Le moteur est à la température de fonctionnement.

Vérifiez le niveau d'huile moteur avec le bâton de trempage d'huile. Fig.1

1. L'huile moteur atteint le niveau supérieur du visualiseur de niveau. **Pas besoin d'ajouter de l'huile moteur.**
2. L'huile moteur se trouve au milieu ou en dessous de la visionneuse de niveau. **Besoin d'ajouter de l'huile moteur jusqu'à ce qu'elle atteigne le niveau supérieur de la visionneuse de niveau.**

Un AVIS

Éliminer l'huile drainée de manière appropriée. La plupart des magasins de pièces ou des ateliers automobiles prennent de l'huile

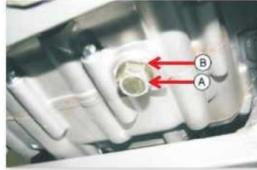
BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

usée.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

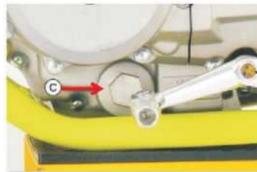
CHANGING OIL & OIL FILTER



1. Garez la moto sur une surface plane.
2. Placez un réservoir d'huile approprié sous le moteur.
3. Retirez le bouchon de vidange d'huile (B) et l'anneau d'étanchéité (A).
4. Laissez l'huile s'écouler du moteur.

A. Remplacement du filtre à huile

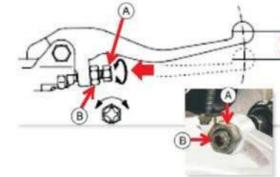
1. Desserrez et retirez le couvercle du classeur d'huile (Q). S'il est endommagé, il doit être remplacé.
 2. Retirez le filtre à huile du boîtier du filtre.
 3. Vider complètement l'huile.
 4. Nettoyez soigneusement les pièces et les surfaces d'étanchéité.
 5. Insérez un nouveau filtre à huile dans le boîtier du filtre à huile. Assurez-vous qu'il est bien assis.
 6. Huilez le joint torique du couvercle du boîtier du filtre à huile et réinstallez-le sur le boîtier du filtre.
 7. Serrez le couvercle du filtre.
 8. Relevez la moto.
 9. Retirez le bouchon de remplissage d'huile avec le joint torique du côté droit du moteur et remplissez-le avec une nouvelle huile moteur.
 10. Installez le bouchon de remplissage d'huile avec le joint torique.
 11. Démarrez le moteur et vérifiez s'il y a des fuites.
1. Vérifiez le niveau d'huile moteur avec le bâton de trempage. Ne revisez pas le bâton de trempage. Il suffit d'insérer la jauge et de la retirer pour vérifier le niveau.



BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

Les freins avant et arrière sont du type à disque d'huile hydraulique. Lorsque les plaquettes de frein s'usent, le niveau de liquide de frein diminue. Une fuite dans le système entraînera également une baisse du niveau. Inspectez fréquemment le système pour vous assurer qu'il n'y a pas de fuites de liquide. Inspectez périodiquement le niveau de liquide de frein et les plaquettes de frein pour détecter l'usure. Si la réponse de freinage du levier de frein avant ou de la pédale arrière semble inhabituelle, vérifiez les plaquettes de frein. Si les plaquettes de frein ne sont pas usées au-delà des limites recommandées, il y a probablement de l'air dans le système de freinage. Adressez-vous à votre concessionnaire local pour que l'air soit saigné du système.

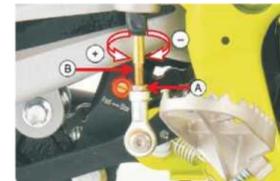
BRAKING SYSTEM (Front Brake Lever)



1. Desserrez l'écrou de verrouillage A.
2. Pour positionner le levier de frein loin de la poignée, tournez le régulateur dans le sens des aiguilles d'une montre.
3. Pour positionner le levier de frein plus près de la poignée, tournez le régulateur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
4. Une fois que vous avez déterminé que le levier est en bonne position, tout en tenant le régulateur, serrez l'écrou de verrouillage.
5. Appliquez un peu de graisse de silicone ou de graisse marine sur les zones de contact de l'ajusteur.

SYSTÈME DE FREINAGE (pédale de frein arrière)

1. Desserrez l'écrou de verrouillage (A) et tournez la tige de poussée (B) dans la direction pour lever la pédale de frein arrière (C) ou dans la direction (D) pour l'abaisser. Serrez l'écrou de verrouillage du régulateur à la hauteur de pédale souhaitée.
3. La hauteur de la pédale de frein doit être approximativement au niveau du repose-pieds.



SYSTÈME DE FREINAGE (Vérification du niveau de liquide avant)

1. Avec la moto en position verticale, vérifiez le niveau du liquide de frein. Il doit être au-dessus de la marque d'indicateur sur le maître-cylindre. Si le niveau est inférieur à la marque, vérifiez l'usure des plaquettes de frein. Les coussinets usés doivent être remplacés. Si les plaquettes de frein ne sont pas usées, vérifiez si votre système de freinage ne présente pas de fuites.



BRAKING SYSTEM (Rear Fluid Level Check)

1. Avec la moto en position verticale, vérifiez le niveau du liquide de frein. Il doit être au-dessus de la marque d'indicateur sur le maître-cylindre. Si le niveau est inférieur à la marque, vérifiez l'usure des plaquettes de frein. Les coussinets usés doivent être remplacés. Si les plaquettes de frein ne sont pas usées, vérifiez si votre système de freinage ne présente pas de fuites.



BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

BOUGIE D'ALLUMAGE Cont.

Un Avis

L'utilisation d'une bougie d'allumage avec une plage de chaleur incorrecte ou une portée incorrecte peut endommager le moteur. L'utilisation d'une bougie d'allumage sans résistance peut causer des problèmes d'allumage.

Un AVIS

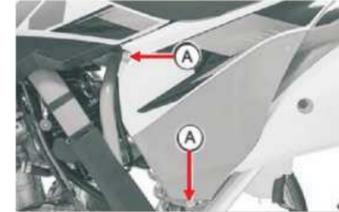
Une bougie d'allumage mal serrée peut endommager le moteur. Si un bouchon est trop lâche, un piston peut être endommagé. Si une fiche est trop serrée, les filetages peuvent être endommagés.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

Un bon entretien du filtre à air est extrêmement important pour les véhicules hors route. Un filtre à air sale, imbibé d'eau et usé permettra à la saleté, à la poussière, à la boue ou à d'autres impuretés de pénétrer dans le moteur. Si vous roulez dans des zones humides et / ou boueuses, vous devriez entretenir le filtre à air plus souvent. Remplacez toujours le filtre à air par un filtre d'origine spécialement conçu pour votre modèle ou un filtre de qualité égale. Le défaut d'entretien du filtre peut / peut causer de l'usure ou des dommages au moteur, des réparations coûteuses, une faible puissance du moteur, une faible consommation de carburant, une accumulation de carbone sur les soupapes et encrasser la bougie d'allumage.

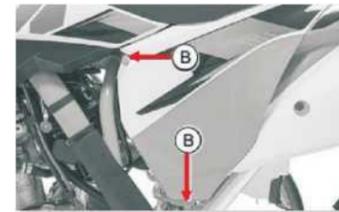
CHANGING / CLEANING AIR FILTER

1. Remove the 2 screws **A**



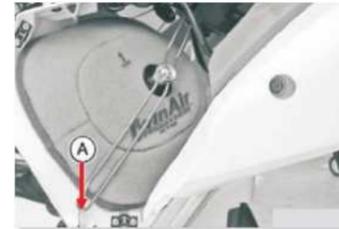
1. Retirez le couvercle du filtre à air en tirant dans les zones **Q** latéralement.

1. Retirez le couvercle du filtre à air en le faisant glisser vers l'avant de la moto.



1. Détachez le porte-filtre à air **Q** en bas et déplacez-le d'un côté.

1. Retirez le filtre à air et le support du filtre.



UN AVIS

Un entretien inadéquat ou insuffisant du filtre à air peut / entraînera de mauvaises performances.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

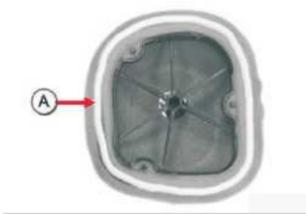
CHANGEMENT / NETTOYAGE DU FILTRE À AIR



1. Lavez l'élément du filtre à air dans un solvant de nettoyage propre et ininflammable.
2. Ensuite, lavez à l'eau chaude savonneuse, rincez bien et laissez sécher à l'air libre. L'élément de filtre à air est composé de deux parties: l'intérieur et l'extérieur, qui ne peuvent bien sûr pas être séparés.
3. Nettoyez l'intérieur du boîtier du filtre à air.



1. Laissez l'élément du filtre à air sécher complètement.
2. Après séchage, appliquez 1,5 oz (45 ml) de nouvelle huile de filtre à air en mousse propre de l'intérieur de l'élément filtrant à air.
3. Placez l'élément de filtre à air dans un sac en plastique et répartissez l'huile uniformément à la main.



1. Assemblez l'élément du filtre à air et le support ensemble.
2. Appliquez de la graisse au lithium blanche sur la zone de contact du boîtier du filtre à air de l'élément de filtre à air 0
3. Installez l'ensemble du filtre à air dans le boîtier du purificateur d'air.

Un AVIS

Une mauvaise installation de l'ensemble du purificateur d'air peut / permettra à la saleté et à la poussière de pénétrer à l'intérieur du moteur et de provoquer une usure rapide des segments de piston et du cylindre

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

La bougie d'allumage standard recommandée fonctionnera très bien dans la plupart des conditions de conduite. Cependant, si vous prévoyez de rouler pendant de longues périodes à grande vitesse ou à haut régime moteur dans des climats chauds, ou si vous prévoyez de rouler longtemps dans des climats froids, une prise différente peut être recommandée.

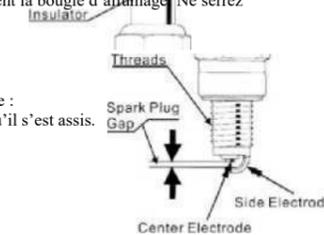
Standard - Torche A/T/C Utilisez uniquement le type de bougie d'allumage recommandé.

BOUGIE

Une bougie d'allumage encrassée (sale) peut faire mal fonctionner votre moto et perdre en performance. Suivez les étapes ci-dessous pour inspecter, nettoyer et/ou remplacer la bougie d'allumage si nécessaire.

1. Nettoyez soigneusement toute poussière ou saleté autour de la base de la bougie d'allumage pour empêcher la saleté de pénétrer dans le cylindre.
2. Débranchez le capuchon de la bougie d'allumage.
3. Retirez la bougie d'allumage.
4. En utilisant les photos ci-dessous pour référence, examinez la bougie d'allumage pour déterminer sa propreté. Si la fiche a une couleur normale, PASSEZ À L'ÉTAPE 6. Si la bougie d'allumage est encrassée (sale), PASSEZ À L'ÉTAPE 5.
5. À l'aide d'un papier de verre à grain modéré (220-400), poncez entre l'électrode centrale et l'électrode latérale jusqu'à ce que tous les dépôts de carbone et d'huile soient éliminés. Nous vous recommandons d'utiliser un nettoyeur de bougie d'allumage ou une nouvelle bougie d'allumage si l'ancienne bougie d'allumage est très sale.
6. Vérifiez les électrodes pour l'usure ou les dépôts, la bague d'étanchéité pour les dommages et l'isolant pour les fissures ou les copeaux. L'électrode centrale doit être bien arrondie ou avoir des bords carrés (selon le type de bougie d'allumage que vous utilisez), l'électrode latérale ne doit pas être érodée du tout. Remplacez la bougie d'allumage si vous détectez l'une ou l'autre.
7. Vérifiez l'espace de la bougie d'allumage à l'aide d'une jauge de palpeur de type fil. Si l'espace n'est pas celui spécifié, remplacez la bougie d'allumage par une nouvelle. **ESPACE RECOMMANDÉ POUR LA BOUGIE D'ALLUMAGE : 0.6 - 0.7 mm (0.025 - 0.029 PO)**
8. Assurez-vous que toute la saleté a été nettoyée des fils si vous utilisez la vieille bougie d'allumage. Installez d'abord la bougie d'allumage à la main. Cela empêchera le décapage et/ou le filetage croisé des filetages. Utilisez la douille ou la clé appropriée pour serrer solidement la bougie d'allumage. Ne serrez pas la bougie d'allumage par-dessus ou sous la pression.

9. Serrage de la bougie d'allumage :
 1. Si vous utilisez l'ancienne bougie d'allumage :
1/8 tour après qu'il s'est assis.
 2. Si vous utilisez une nouvelle bougie d'allumage :
 1. Tout d'abord, serrez le tour de prise % après qu'il s'est assis.
 2. Ensuite, desserrez la bougie d'allumage.
 3. Ensuite, serrez à nouveau le bouchon:
1/8 tour après son siège.

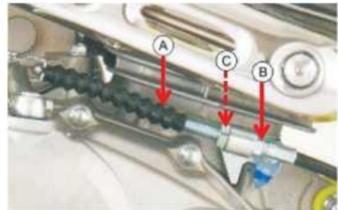
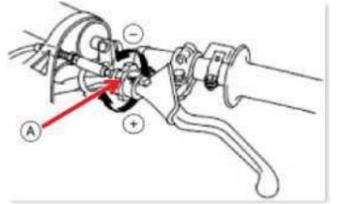
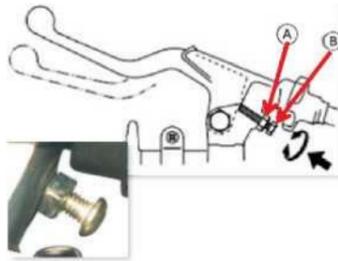


Lorsque vous inspectez la bougie d'allumage, elle rentre généralement dans l'une des quatre catégories indiquées ci-dessus. Une bougie d'allumage normale / propre aura un centre brun clair et n'affichera pas de dépôt autour des électrodes. Une bougie d'allumage avec un centre blanc brillant indique un état d'inclinaison dans le moteur. Si votre prise ressemble à ceci, faites entretenir votre moto par votre concessionnaire immédiatement. Un bouchon encrassé en carbone sera complètement noir sans brillance. Un bouchon encrassé à l'huile apparaîtra d'un brun foncé brillant ou d'un noir brillant comme indiqué ci-dessus. Un bouchon encrassé par l'huile est causé lorsque l'huile moteur s'infiltrera par la bague de piston et est brûlée avec le carburant. Les bougies souillées à l'huile ne sont pas rares, cependant, si votre moto encrasse constamment les bougies d'allumage, faites-la entretenir immédiatement par votre concessionnaire local.



BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

Afin d'assurer les meilleures performances et la meilleure durabilité de l'embrayage, assurez-vous toujours d'avoir un jeu libre d'embrayage approprié. Le jeu libre est nécessaire pour s'assurer que l'embrayage a de la place pour l'usure. Un embrayage sans jeu libre commencera à glisser à mesure que les disques s'usent. L'échec de la fixation d'un embrayage glissant peut causer des dommages à l'embrayage. Pour vérifier le jeu libre, il suffit de tirer sur le levier d'embrayage. Le levier doit se déplacer très facilement dans la plage de jeu libre avant que vous ne sentiez l'embrayage commencer à s'engager. S'il y a trop ou trop peu de jeu libre, des ajustements sont nécessaires.



CLUTCH LEVER & CABLE ADJUSTMENT

1. Réglage du levier d'embrayage (le cas échéant)

La distance entre la poignée et la pointe du levier d'embrayage peut être ajustée pour s'adapter à la taille de votre main.

1. Desserrez l'écrou de verrouillage Q
2. Pour éloigner la position du levier d'embrayage de l'extrémité de la poignée, tournez la vis O du réglage dans le sens des aiguilles d'une montre.
3. Pour rapprocher la position du levier d'embrayage de l'extrémité de la poignée, tournez la vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
4. Une fois que vous êtes à l'aise avec la position du levier, serrez solidement l'écrou de verrouillage.
5. **FREE-PLAY: 10mm-20mm (0.4-0.8 in.)**

6. Réglage de l'extrémité du câble (jeu libre)

Des ajustements mineurs sont généralement effectués avec le régulateur d'extrémité du câble d'embrayage.

1. Tourner le régulateur d'extrémité de câble Q in le ◦ direction augmentera le jeu libre
 2. Tourner le régulateur d'extrémité de câble • dans la direction diminuera le jeu libre.
- Si le réglage est fileté près de sa limite ou si le jeu libre correct ne peut pas être atteint, tournez le réglage tout le chemin vers l'intérieur et vers l'arrière dans un tour complet et effectuez le réglage avec le réglage de câble intégré sur le moteur.

3. Réglage intégral du câble

Le régulateur de câble intégré est utilisé si le régulateur d'extrémité de câble est fileté près de sa limite ou si le jeu libre correct ne peut pas être obtenu.

1. Retirez le couvercle en caoutchouc noir Q
 2. Desserrez l'écrou © de verrouillage
 3. Tournez l'écrou de réglage ◦ pour obtenir le jeu libre spécifié.
1. Serrez l'écrou de verrouillage. Vérifiez le jeu gratuit

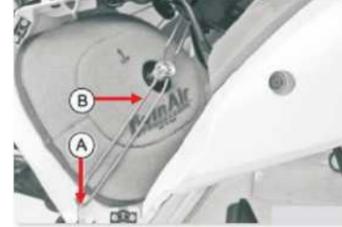
Assurez-vous que l'équipement est au point mort. Démarrez le moteur et tirez sur le levier d'embrayage et passez à la vitesse supérieure. Assurez-vous que le moteur ne cale pas et que la moto ne rampe pas. Relâchez progressivement le levier d'embrayage et ouvrez l'accélérateur. Votre moto devrait maintenant se déplacer en douceur et accélérer progressivement.

Si vous ne pouvez pas obtenir le bon réglage ou si l'embrayage ne fonctionne pas correctement, le câble peut être tordu ou usé ou les disques de friction de l'embrayage peuvent être usés. Rendez-vous chez votre revendeur local pour inspection.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

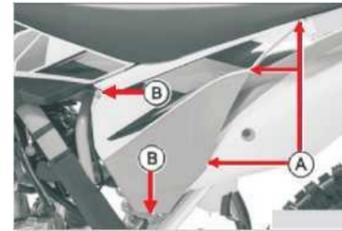
Remplacement/Nettoyage Filtre à air

1. Insérez les deux parties ensemble dans le boîtier du filtre à air.
 2. Assurez-vous que la position est correcte.
 3. Fixez le filtre à air à l'aide du porte-filtre ④
1. Clipsez le support dans la bonne position ⑤



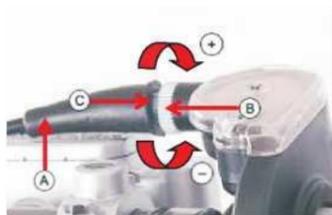
UN AVIS

Une mauvaise installation de l'ensemble du purificateur d'air peut / permettra à la saleté et à la poussière de pénétrer à l'intérieur du moteur et de provoquer une usure rapide des segments de piston et du cylindre



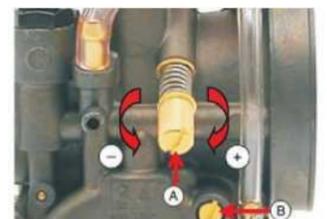
1. Insérez le couvercle du filtre à air dans la zone 0 et clipsez-le dans la zone avant.
 2. Montez et serrez les vis Q
1. **Maintenant, le couvercle du filtre à air est sécurisé.**

RÉGLAGE DE L'ACCÉLÉRATEUR



1. Le jeu libre de l'accélérateur doit être de 3 à 5 mm (0,10 à 0,20 po).
2. Si votre accélérateur a plus de jeu libre que spécifié ci-dessus, des ajustements doivent être effectués. Suivez les étapes ci-dessous.
3. Des ajustements mineurs sont généralement effectués avec l'ajusteur supérieur.
 1. Retirez le couvercle anti-poussière en caoutchouc Q
 2. Desserrez l'écrou de verrouillage Q
 3. Tournez l'ajusteur Q dans la direction - diminuera le jeu libre. Tournez le régleur dans la direction + augmentera le jeu libre.
4. Actionnez l'accélérateur pour vous assurer qu'il fonctionne correctement et, lorsqu'il est relâché, il revient complètement très rapidement de l'accélérateur complètement ouvert à complètement fermé dans toutes les positions de direction.
5. Inspectez l'état du câble d'accélérateur de l'accélérateur jusqu'au carburateur. Si le câble est entaillé ou froissé, il doit être remplacé.
6. Lubrifiez le câble avec un lubrifiant disponible dans le commerce pour éviter la rouille prématurée et/ou la corrosion.
 1. Vérifiez que le câble n'est pas tendu ou soumis à une contrainte dans toute la direction. positions.

RÉGLAGE DU RÉGIME DE RALENTI DU MOTEUR



Le réglage au ralenti du carburateur a une grande influence sur le comportement de démarrage du véhicule, sur la marche au ralenti stable et sur la réponse du véhicule lorsque l'accélérateur est ouvert.
Un moteur avec un régime de ralenti correctement réglé est plus facile à démarrer qu'un moteur avec le régime de ralenti mal réglé.
La vitesse de ralenti est ajustée avec la vis de réglage de la vitesse de ralenti.

1. Si le moteur est froid, démarrez-le et réchauffez-le pendant 3 à 4 minutes. Ensuite, éteignez-le.
2. Connectez un tachymètre au moteur.
3. Mettez la transmission au point mort. Démarrez le moteur.
4. N'oubliez pas de garder la moto en position verticale.
5. Réglez la vitesse de ralenti avec la vis ou le bouton de réglage du ralenti Q
6. Vitesse de ralenti: **1 500-1 800 ± 100 RPM**
1. **NE JAMAIS RÉGLER LA VIS DE MÉLANGE**
AIR/CARBURANT ● ELLE A ÉTÉ RÉGLÉE
EN USINE ET NE DOIT ÊTRE RÉGLÉE QUE
PAR UN REVENDEUR AGRÉÉ.

2)

{ 35

MOTOCROSS

DIRT BIKE

ENDURO

OWNERS MANUAL

Check our last version of all our owner's manual on
<https://www.minimx.fr/manuelminimx>

Owner's Manual

This manual should be considered a permanent part of the motorcycle and should remain if it is resold.

This manual contains the latest product information available before printing, we reserves the right to make changes at any time without notice and without incurring any obligation.

No part of this publication may be reproduced without written permission.

IMPORTANT

PLEASE READ THIS MANUAL CAREFULLY AND COMPLETELY BEFORE GOING ON YOUR FIRST RIDE. IT CONTAINS A GREAT DEAL OF INFORMATION AND ADVICE WHICH WILL HELP YOU USE AND HANDLE YOUR BIKE PROPERLY.

NOTES

Please write the serial numbers of your motorcycle in the boxes below

Chassis (VIN) Number

Engine Number

Key Number (If Available)

Dealer Stamp

CONSUMER INFORMATION FOR UNITED STATES
Tampering with noise & emissions control systems is prohibited

Owners are warned that the law prohibits:

- A.** The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for noise and/or emissions control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; and
- B.** The use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

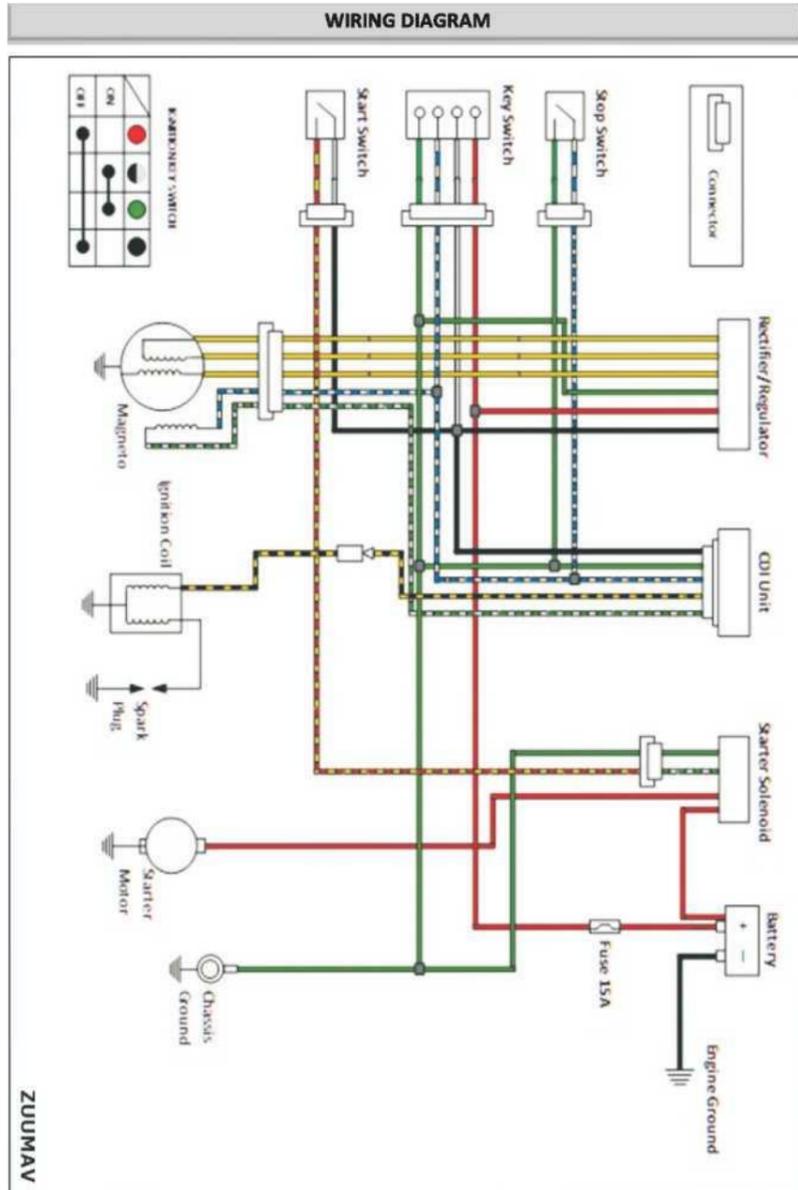
we reserves the right to modify any equipment, technical specifications, colors, materials, services offered and rendered, and the like so as to adapt them to local conditions without previous announcement and without giving reasons, or to cancel any of the above items without substituting them with others. It shall be acceptable to stop manufacturing a certain model without prior notice. In the event of such modifications, please ask your local dealer for information.

WHAT IS COVERED:we warrants that this product is free of defects in material and workmanship.

> **PLEASE REFERENCE YOUR WARRANTY AND SERVICE BOOKLET FOR MORE INFORMATION**

TO GET SERVICE: Contact your nearest service center and/or dealer. The cost of transportation of the product to and from the service center and/or dealer must be paid by the owner.

No service center and/or dealer is authorized to modify this warranty.



CONTENTS

IMPORTANT WARRANTY INFORMATION	04	TIRE AIR PRESSURE	48
IMPORTANT SAFETY INFORMATION	07,08	TIRE INSPECTION	49
SAFETY INFORMATION FOR PARENTS	09	TIRE AND TUBE REPLACEMENT	49
SAFETY LABEL INFORMATION	10	DRIVE CHAIN SYSTEM	50 - 54
COMPONENT LOCATIONS	11-12	INSPECTION	50
SERIAL NUMBER LOCATIONS	13	DRIVE SPROCKET	51
HANDLE BAR LEVER CONTROLS	13	INSPECTION	51
OPERATING CONTROLS	14-17	CHAIN ROLLER INSPECTION	51-52
BEFORE RIDING	18	CHAIN SLIDER INSPECTION	52
PROTECTIVE GEAR & APPAREL	18	CHAIN ADJUSTMENT	53
IS THE MOTORCYCLE READY TO RIDE	19	CHAIN LUBRICATION	53
PRE-RIDE INSPECTION	19	CHAIN REMOVAL & REPLACEMENT	54
BASIC OPERATION & RIDING	20	TROUBLESHOOTING	55-61
SAFE RIDE PRECAUTIONS	20	RESOLVING THE UNEXPECTED	62-63
ENGINE STARTING PROCEDURE	20,21	WIRING HARNESS	64
FLOODED ENGINE	21	NOTES	65-66
STOPPING THE ENGINE	21		
BRAKING TECHNIQUE	23		
PARKING & POST RIDE INSPECTION	23		
MAINTAINING YOUR DIRT BIKE	24		
IMPORTANT SAFETY PRECAUTIONS	24		
MAINTENANCE SCHEDULE	25-27		
BASIC MAINTENANCE PROCEDURES	28-54		
FUEL, GASOLINE	28		
REFUELING & INSPECTION	28		
CHECKING & ADDING OIL	29		
CHANGING OIL & FILTER	30		
CHANGING / CLEANING AIR FILTER	31-33		
THROTTLE SYSTEM	34		
ENGINE IDLE SPEED	35		
IGNITION SYSTEM	36		
SPARKPLUG	37-38		
BRAKING SYSTEM	39-41		
BRAKE ADJUSTMENT	39		
BRAKE FLUID CHECK	39		
ADDING BRAKE FLUID	40	BRAKE	
BRAKE PADS	41	BRAKE	
SYSTEM BLEEDING	41		
SUSPENSION SYSTEM	42-47		
FRONT SUSPENSION INSPECTION	42	FRONT	
SUSPENSION ADJUSTMENT	43-44		
REAR SUSPENSION INSPECTION	45		
REAR SUSPENSION ADJUSTMENT	46-47		
RIMS, TIRES & SPOKES	48-49		

INTRODUCTION

Congratulations on choosing your off road motorcycle.

Your dirt bike was designed as a recreational motorcycle for off-road use only by a single rider only. This motorcycle is ideal for riders with basic experience.

Before riding, take plenty of time to get acquainted with your motorcycle and how it works. To protect your investment, we urge you to keep your motorcycle well maintained. In addition to regular maintenance, it is just as important to observe and perform all pre-ride and periodic checks detailed in this manual. We also recommend that you read this manual before you begin riding. In this manual you will find safety information, facts, instructions, helpful tips and illustrations. To make it easy to use, the manual contains a table of contents at the beginning of the manual.

As you read through this manual, you will find information that is preceded by a symbol. This information is intended to help you avoid damage to your motorcycle and/or property around you. **NOTICE** This manual covers basic maintenance procedures. A detailed parts diagram manual is available, and it can be purchased separately from KSR RACING. The parts manual will be helpful to those with the mechanical skills and tools required to service their own motorcycle.

Whenever you ride, tread lightly. By staying on established trails and riding in approved areas, you will help protect the environment and keep offroad riding areas open for future use.

If you have any questions or you need any special service or repair, remember that your dealer knows your motorcycle best and will be dedicated to your complete satisfaction. Replacement parts and technical support can be obtained through your dealer. Please be sure to register your motorcycle with us and report any address changes so that we may contact you in the future concerning important product information.

How you handle a flat tire on the trail will depend on the severity of the damage to the tire and/or the inner tube and what tools and supplies you keep with you. If you have a slow leak or a minor puncture, there are two ways you can try to make a temporary repair:

1. Use an aerosol tire sealer to seal the puncture and inflate the tube. You can do this without removing the wheel.
2. Use a tube repair kit to patch the hole in the inner tube. This requires removal of the wheel and tire.

If the leak is more severe, or a temporary repair does not hold up, you will need to replace the inner tube. If the tire is also severely damaged, you will need to replace the tire as well.

If you cannot repair the flat tire on the trail, you will need to push the motorcycle back to your base or send for help. Do not ride on a flat tire. The motorcycle will be hard to handle, and if the tire comes off the rim, it can lock up the wheel and cause you to crash.

IF YOU CRASH

Personal safety is the first priority after an accident. If you or anyone else has been injured, take plenty of time to assess the severity of the injuries and determine if it is safe to continue riding. If you cannot ride safely, send someone for help. Do not ride if you will risk further injury or if your motorcycle has been damaged too severely.

If you decide you are capable of riding safely, carefully inspect the motorcycle for damage. Check the tightness of

RESOLVING THE UNEXPECTED

IF YOU HAVE A FLAT TIRE

critical nuts and bolts such as the handle bars, control levers, brakes and wheels. If there is minor damage, or you are not sure about possible damage but decide to ride back to your base, ride slowly and cautiously.

Sometimes crash damage is hidden or not immediately apparent. Once you get home, go over your motorcycle thoroughly and inspect the frame and suspension after a serious crash.

IF A COMPONENT FAILS

The drive chain, master link, control cables, brake controls, and other components can be damaged if you ride in dense brush or over rocky terrain. As mentioned earlier, making the repair on the trail will depend on the severity of the damage, tools, supplies, and skills that you have.

If the drive chain comes off because the master link clip has been knocked off, you may be able to repair the chain with a new master link. However, if the chain is broken or causes damage when it comes off, you may not be able to make a trailside repair, fix any problems that you find. Also, be sure to have **your local dealer**.

If any component of the front braking system is damaged, you may be able to ride back to your base carefully using the rear brake for slowing and stopping. Likewise, if a component of the rear braking system fails, you can use the front brake for slowing and stopping.

If you damage the throttle cable or some other critical component, the motorcycle may be unsafe to ride. Carefully assess the damage and make any repairs that you can. But if you have any doubts, it is best to be conservative and safe.

RESOLVING THE UNEXPECTED

GENERAL GUIDELINES

If you encounter trouble during a ride, the first thing you should do is stop as soon as it is safely possible. Do not continue to ride if you have a flat tire, if you hear an unusual noise, or if your motorcycle just does not feel right. If you continue to ride, you will cause more damage to the motorcycle and endanger your own safety.

After you stop, take time to carefully look over your motorcycle and identify the problem. Always consider all of your options before you make a decision. Sometimes a problem can be relatively minor and can be permanently repaired on the trail provided you have the tools, supplies and skills needed to do so. In addition, you may be able to make a temporary repair and ride slowly back to your base where you can get further help and/or supplies.

When a problem appears to be more serious; or you do not have the tools, supplies and skills needed to make a repair, you will need to choose a safe way to get yourself and the motorcycle back to your base. If you are close enough, you can often push the motorcycle back.

Whatever the problem may be, always follow the instructions below:

1. Always put safety first.
2. If the problem is minor and you have the tools, supplies and skills needed to make a temporary repair, be sure to make permanent repairs as soon as possible.
3. Do not continue riding if you are hurt or if your motorcycle is not in safe riding condition. Recommendations for specific problems follow.

IF THE ENGINE QUILTS or WILL NOT START

If the engine was not making unusual noises before it quit running, and it feels normal when you operate the kick starter, you can probably rule out a major mechanical problem.

First, check the fuel system:

1. Make sure you have fuel in the gas tank and the fuel valve is set to the "ON" position.
2. Check the fuel tank cap breather hose to be sure it is not pinched or clogged.
3. Turn the fuel valve to the "OFF" position. Disconnect the fuel line from the carburetor and momentarily turn the fuel valve to "ON". If fuel does not flow out, there is an obstruction in the fuel tank, fuel filter, or in the fuel line.

If the fuel system appears to be okay, check the ignition system:

1. Check the spark plug cap. Be sure that it is not loose or disconnected.
2. Disconnect the spark plug cap and remove the spark plug. Connect the spark plug to the plug cap and place the threaded end of the spark plug on a metal part of the engine.
3. Kick the kick starter while you watch the spark plug. If it sparks, the ignition system is probably working. If there is no spark, replace the spark plug with a new one. If there is still no spark, there is a problem with the ignition system.

If you cannot identify or correct a problem, you will have to push your motorcycle back to your base or get some help.

IMPORTANT SAFETY INFORMATION

Your personal safety, and the safety of those around you, is extremely important. Operating this motorcycle safely is an important responsibility. KSR RACING has provided operating procedures and other information on labels and in this manual to help you make informed decisions about safety. This information will alert you to potential hazards that could harm you or others.

It is understood that it is not practical or possible to warn you about all possible hazards associated with operating and maintaining a motorcycle. You must use your own good judgment.

Safety information will come in a variety of different forms, including:

- ❖ Safety Labels on the Motorcycle.
- ❖ Safety Messages preceded by a safety symbol A and one of these signal words:

Below are the definitions of these three words:

A DANGER

You WILL be KILLED or SERIOUSLY INJURED if you do not follow instructions.

A WARNING

You CAN be KILLED or SERIOUSLY INJURED if you do not follow instructions.

A CAUTION

You CAN be INJURED if you do not follow instructions.

- ❖ Safety Headings such as important safety reminders and/or precautions.
- ❖ Safety Section such as motorcycle safety.
- ❖ Instructions how to use the motorcycle safely and correctly.

This entire manual is filled with important safety information - please read it carefully.

IMPORTANT SAFETY INFORMATION

A motorcycle can provide many years of service and pleasure, provided you take responsibility for safety, properly maintain your motorcycle and understand the challenges you may encounter while riding. This motorcycle has been designed for younger riders. However, not all youngsters meet the physical and emotional levels that are needed for riding. Before parents allow any children to ride this motorcycle, we strongly recommend that they read this entire manual so that they are fully informed before deciding if their children are ready to ride. Listed below are some of the most important safety measures one should take when riding.

■ **DANGER** Never Ride Without a Helmet. The following statement is a proven fact: "Helmets significantly reduce the number and severity of head injuries." Never ride your motorcycle without a helmet. Even a crash at slow speed can result in a fatal head injury if you are not wearing a helmet. KSR RACING recommends wearing helmets that have been certified for safety by helmet testing organizations that are independent from the helmet manufacturer. We also recommend that you wear eye protection, boots, gloves, and other protective gear such as offroad riding pants.

· **WARNING** Never Carry a Passenger. This motorcycle has been designed for ONE rider only. There are no passenger pegs, footrests, handles or seat room for a passenger. Riding with a passenger can interfere with your ability to operate and/or control the motorcycle and may result in serious injury or death.

A **WARNING** Ride Off-Road Only. This motorcycle has been designed and manufactured for off-road use only. The motorcycle is not equipped with lights, turn signals, horn and other features required to drive a motorcycle on public roads. The tires are not designed for pavement and will make the motorcycle unstable if it is ridden on pavement. If you must cross a paved road, dismount and walk the motorcycle across the road.

A **WARNING** Ride Within Your Limits. Never attempt to ride your motorcycle in a manner that is beyond your skill level. It takes time to learn offroad riding skills. Learn to ride your motorcycle step by step. Start by practicing on safe terrain at slow speeds and gradually build your skill level. Instruction from an experienced rider(s) is highly recommended. Remember that alcohol, drug use, fatigue and ignorance can reduce your ability to make good decisions and ride safely.

· **WARNING** Be Alert for Hazards. The terrain in which you ride can present many hazards. Always "scan" the terrain ahead of you continually. Watch for un-expected turns, drop-offs, ditches, rocks and other hazards. Always maintain a speed slow enough to allow you enough time to see and react to hazards.

· **DANGER** Do Not Drink and Ride. Even one drink can impair your ability to ride a motorcycle safely. Each drink afterward will make the impairment worse. Do not drink and ride. Do not let your friend's drink and ride. Remember, in most states throughout the United States, you can be arrested and charged with Driving Under the Influence (DUI) if you are riding a motorcycle while intoxicated. This applies to off-road motorcycles as well.

TROUBLESHOOTING

POOR HANDLING

Steering is Heavy

- > Steering stem nut is too tight
- > Damaged steering head bearings
- > Check tire pressure

Either Wheel Has a Wobble

- > Excessive wheel bearing play
- > Bent rim
- > Improperly installed wheel hub
- > Bent frame
- > Loose or broken spokes
- > Old tires with "dry-rot"
- > Damaged swing-arm

The motorcycle pulls to one side

- > Front and rear wheels out of alignment
- > Damaged upper or lower triple clamp
- > Damaged or bent fork(s)
- > Bent swing-arm
- > Bent frame
- > Damaged or bent axle shaft

TROUBLESHOOTING

4. **Ignition Timing Inspection** - See your local dealer or local motorcycle repair shop to have the ignition timing inspected. Only attempt these procedures if you are qualified and have the proper tools required.

Is the ignition timing normal? (Timing is not adjustable)

NO - Faulty CDI ignition box

-Faulty ignition pulse generator

YES - See your local dealer to have your motorcycle serviced

POOR PERFORMANCE at HIGH SPEED

1. **Examine the Fuel Line** - Disconnect the fuel hose at the carburetor. Is the fuel flowing freely?

NO - Clogged fuel hose/line or clogged fuel filter

-Clogged fuel valve

-Clogged fuel tank breather hose

YES - Go to STEP 2

2. **Carburetor Inspection** - Disassemble the carburetor and check for clogs

Is the carburetor clogged and/or dirty?

NO - Go to Step 3

YES - Carburetor is not serviced frequently enough, contaminated fuel

3. **Ignition Timing & Valve Train inspection** -

to have the ignition timing inspected. Only attempt these procedures if you are qualified and have the proper tools required. See your local dealer or local motorcycle repair shop.

Is the ignition timing, valve timing and valve springs normal? (Timing is non-adjustable)

NO - Faulty CDI ignition box

-Faulty ignition pulse generator

-Broken valve spring

-Broken or damaged camshaft sprocket

YES - See your local dealer to have your motorcycle serviced.

As a parent, your child's safety is your first priority. Riding an off-road motorcycle is very fun. However,

IMPORTANT SAFETY INFORMATION FOR PARENTS

just like riding a bicycle, bad decisions can result in injury. As a parent, you can greatly prevent accidents by making informed decisions about if, when and how your child will ride. Always supervise your child when he/she is riding.

Before you allow your child to ride, you need to decide if he/she is capable of riding. Riding readiness can vary tremendously from one person to another. Age and size are not being the only factors that help determine one's riding readiness. There are three other factors that you should also consider before deciding if your child is ready to ride.

First, consider the physical ability of your child. Riders must be able to hold the motorcycle up, get on, and sit comfortably with both feet on the ground. The rider must also be able to reach all of the controls on the handlebars and work the brakes and clutch. Second, consider your child's athletic ability. Your child should be good at riding a bicycle before riding a motorcycle. Determine if your child can judge speeds and distances while riding a bicycle and react with the proper hand and foot actions. Any person who does not have good coordination, balance, and agility should not ride this motorcycle.

Finally, determine your child's level of mental maturity. It is imperative that you are honest with yourself when you ask yourself the following questions: Does your child think through problems and come to logical conclusions? Does your child obey your rules when they ride their bicycle? If your child makes bad judgments, takes un-warranted risks and/or does not obey your rules, they should not ride this motorcycle.

If you have decided that your child is ready to ride, please remember the following points and never let your child ride without a helmet. It is up to you (parent) to ensure your child's safety, even if they learn to ride from another experienced adult. Never push your child to try things faster than they are willing or capable. Always supervise your child when they are riding and regularly remind them about safety rules. As a parent it is your responsibility to be sure that the motorcycle is properly maintained and kept in safe operating condition.

Modifying this motorcycle or using parts not manufactured by us can make your motorcycle unsafe. Before you consider making any modifications or adding an accessory, please read the following information carefully.

A WARNING Improper accessories or modifications can cause a crash in which you can be seriously hurt or killed. Follow all instructions in this owner's manual regarding modifications and accessories.

We strongly recommend that you do not remove any original equipment or modify your motorcycle in any way that may alter the design and/or operation. Such a change could drastically impair the stability, handling, acceleration, and braking capabilities of the motorcycle and cause a crash. We also strongly suggest that you do not make any modifications to the exhaust system components.

TROUBLESHOOTING

6. **Engine Oil Inspection** - Check the oil level and the condition of the oil.
Is the engine oil level correct and in clean condition?
NO - Oil level too high
- Oil level too low
- Contaminated oil
YES - Go to STEP 7
7. **Cylinder Compression Inspection** - Check the cylinder compression
Is the engine compression normal?
NO - Valve stuck open/seized or improper valve timing (see your local dealer)
- Worn cylinder wall and/or piston rings (see your local dealer) -Leaking or damaged head gasket (see your local dealer)
YES - Go to STEP 8
8. **Carburetor Inspection** — Disassemble the carburetor and check for clogs Was the carburetor clogged and/or dirty?
NO - Go to STEP 9
YES - Carburetor is not serviced frequently enough
- Contaminated fuel
9. **Over Heatin 筧 Inspection** — Check the engine for overheating.
Is the engine overheating?
NO - Go to STEP 10
YES - Excessive carbon buildup in the combustion chamber
- Use of poor quality oil
- Clutch slipping
- Lean fuel mixture or improper octane rating of fuel
10. **Engine Condition Inspection** — Accelerate rapidly through all gears and ride at high speed Does the engine knock?
NO - Go to STEP 11
YES - Worn piston and cylinder (See your local dealer)
- Wrong type of fuel (octane rating)
- Lean fuel mixture
- Excessive carbon buildup on the combustion chamber
11. **Ignition Timin@ Inspection** — Only attempt these procedures if you are qualified and have the proper tools needed. Otherwise, see your local dealer or a motorcycle repair shop to have the ignition timing and engine lubrication system inspected.
Is the ignition timing normal? (Timing is non-adjustable)
NO - Faulty CDI ignition box
- Faulty ignition pulse generator
YES - Go to STEP 12

COMPONENT LOCATIONS

When you ride a motorcycle off^road, you need to be able to operate the throttle, clutch, brakes, and motorcycle. This section of the manual will describe the function, location, and operation of all the basic controls of your motorcycle.



COMPONENT LOCATIONS



TROUBLESHOOTING

ENGINE LACKS POWER

1. **Examine the Drive Train** - Raise the wheel off the ground and spin by hand.
Does the wheel spin freely?
NO - Brake dragging, improperly mounted brake pads
- Worn or damaged wheel bearings
- Bent Axle
YES - Go to STEP 2
2. **Check the Tire Pressure** - use a tire pressure gauge to check the tire pressure of each tire.
Is the tire pressure correct?
NO - Punctured tire and/or inner tube
- Faulty tire valve
YES - Go to STEP 3
3. **Clutch Inspection** — Accelerate rapidly through first and second gears.
Does the engine RPM/speed decrease properly when you shift from first gear to second gear?
NO - Slipping clutch, adjustment needed
- Worn out clutch discs and/or plates
- Weak clutch springs
- Contaminating additive in the engine oil
YES - Go to STEP 4
4. **Engine Performance Inspection** - Accelerate lightly.
Does the engine speed increase?
NO - Clogged air filter
- Restricted or clogged fuel line and/or fuel filter
- Clogged muffler/spark arrester
- Choke valve is closed
- Clogged fuel tank breather hose
YES - Go to STEP 5
5. **Spark Plug Inspection** - Remove the spark plug and inspect
Is the spark plug in good working condition?
NO - Spark plug is not serviced frequently enough
- Incorrect spark plug heat range
- Incorrect spark plug gap
YES - Go to STEP 6

TROUBLESHOOTING

5. **Engine Start Condition** — Start the engine by using the normal starting procedure: Does the engine start but then quickly stops afterward?

YES - Improper choke operation

-Dirty or improperly adjusted carburetor (Contact your local dealer)

-Intake manifold/pipe leak

-Improper ignition timing (see your local dealer)

-Dirty or contaminated gasoline.



SERIAL NUMBER LOCATIONS

VIN - Chassis Number

The VIN number is located on the neck of the chassis.

1. Right side of frame.

Write this number in the VIN box on Page 3.

Engine Model & Serial Number

The engine model number and serial numbers are stamped on



HANDLEBAR LEVER CONTROLS

the left side of the engine under the cylinder.

Write this number in the Engine Number box on page 3.

Clutch Lever

The clutch lever Q is located on the left side of the handlebar.



Hand Brake Lever & Throttle

The hand brake lever Q and throttle B are mounted on the right side of the handlebar.

TROUBLESHOOTING

OPERATING CONTROLS



Choke Lever (On Handlebar) If applicable

When pulling the choke lever Q toward you, a cylinder in the carburetor is opened. Through this cylinder the engine can take in additional fuel. This results in a rich fuel & air mixture, which is needed for a cold start. When releasing the choke lever, the cylinder is closed.



Choke Lever (On Carburetor)

When pulling up the choke lever, a cylinder in the carburetor is opened. Through this cylinder the engine can take in additional fuel. This results in a rich fuel & air mixture, which is needed for a cold start. When pushing down the choke lever, the cylinder is closed.



Stop Switch

The stop (kill) switch ④ turn off the engine. When this button is pressed, the ignition circuit is turned off.



Start Switch (Electric Start Engine)

The start switch ④ turns on the engine. When this button is pressed, the electric starter will engage to start the engine. Once started, release the button.

ENGINE DOES NOT START or IS HARD TO START

1. **Examine the Carburetor** - Be sure there is fuel flowing into the carburetor: Is there fuel flowing into the carburetor?

- NO** - Clogged fuel hose/line or clogged fuel filter
-Clogged fuel valve
-Clogged fuel tank breather hose
-Sticking or stuck carburetor float.

YES - Go to STEP 2.

NOTICE

DO NOT TOUCH THE SPARK PLUG OR PLUG CAP WHILE TRYING TO START THE ENGINE. YOU WILL RECEIVE AN ELECTRICAL SHOCK WHICH COULD RESULT IN SERIOUS INJURY OR DEATH.

2. **Examine the Spark PLUG** - Remove the spark plug and inspect Is the spark plug in good condition?

- NO** - Flooded engine and/or carburetor
-Choke valve is closed
-Throttle is stuck in the open position
-Dirty or clogged air filter
-Excessively worn piston rings (See your KSR RACING dealer)

YES - Go to STEP 3.

3. **Spark Plug**-Test for ignition spark by removing the spark plug and using a spark tester found at your local auto shop or by inserting it into the spark plug cap. Place the open end of the spark plug on a metal part of the engine and kick start the engine or use the electric start. You should see a nice blue spark on the end of the spark plug. A faint spark will not start the engine.

Is there a good spark?

- NO** - Fouled or faulty spark plug
-Broken or shorted spark plug wire or spark plug cap.
-Broken or shorted ignition coil
-Faulty ignition CDI box
-Faulty or shorted magneto assembly
-Broken or shorted engine stop switch
-Loose or corroded wires and/or connectors (always clean bad electrical connections)

YES - Go to STEP 4

4. **Cylinder Compression Test** - Perform a simple compression test by kick starting the engine slowly. Be sure you have the spark plug installed. While pushing down on the kick starter slowly, you should feel a very hard firmness that will abruptly soften as the kick start lever moves further down. No hard firmness in the kick start lever means you have poor compression.

Is the compression normal?

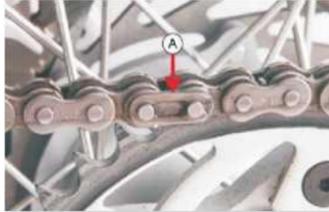
- NO** - Valve stuck open/seized or improper valve timing (see your local KSR RACING dealer)
- Worn cylinder wall and/or piston rings (see your local KSR RACING dealer)
-Leaking or damaged cylinder head gasket (see your local KSR RACING dealer)

YES-Go To Step 5

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

If you have been riding in extremely muddy or dusty conditions, the drive chain should be removed and cleaned before you apply lubricant. Follow the procedure below to remove and clean or replace the **drive chain** with a new **one**.

CHAIN REMOVAL, CLEANING & REPLACEMENT



1. Remove the chain master link retaining clip with, needle nose pliers. Do not bend or twist the clip. Remove the master link and remove the drive chain.
2. Clean the drive chain with a non-flammable solvent such as kerosene - NOT gasoline - and allow it to dry.
3. Inspect the drive chain for possible wear or damage. Replace the drive chain if it has any damaged **rollers**, loose fitting links or otherwise appears unserviceable.
4. Inspect the sprockets for wear or damage. KSR RACING recommends that you replace the sprockets when you install a new drive chain.
5. Pass the chain over the sprockets and join the ends of the chain with the master link. For ease of assembly, hold the chain ends against adjacent rear sprocket teeth while inserting the master link. Install the master link retaining clip so that the closed end of the clip will face the direction of the forward wheel rotation.
6. Don't forget to lubricate the chain thoroughly.

The master link is the most critical element of drive chain security. Master links are reusable, if they are in excellent condition. We recommend installing a new master link when you install a new drive chain. You may find it easier to install a new chain by connecting it to the old chain using a master link and pulling the old chain to position the new chain on the sprockets.

APPEARANCE CARE

To clean the motorcycle, you can use any of the following: water, mild neutral detergents, mild spray and wipe cleaner, mild spray and rinse cleaner/degreaser. **Avoid** products that contain harsh detergents or chemical solvents that can damage the metal, paint and plastic on **your motorcycle**.

We recommend that you use a garden hose to wash your motorcycle. High pressure washers (like coin operated car washers) can damage certain parts of the motorcycle. If you must use a high-pressure washer, avoid spraying the following areas: Wheel hubs, muffler outlet, underneath the seat, engine stop switch, underneath the gas tank, drive chain and carburetor.

A NOTICE

HIGH PRESSURE WATER OR AIR CAN DAMAGE CERTAIN PARTS OF THE MOTORCYCLE. NEVER WASH THE MOTORCYCLE WHILE THE ENGINE IS RUNNING. ALWAYS LUBRICATE THE DRIVE CHAIN AFTER YOU ARE FINISHED WASHING AND THE MOTORCYCLE IS DRY.

OPERATING CONTROLS

Key Switch (No Steering Lock)

The ignition key **Q** is used to supply power from the battery to the electrical components of the motorcycle. Turn the switch to the ^WOFF position **Q** when you are finished riding, or if you wish to stop the engine.

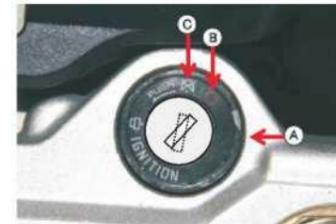
Q OFF position

Q ON position



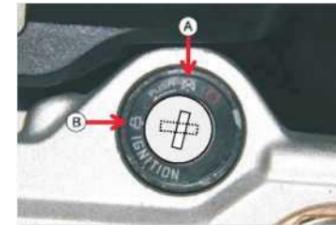
Key Switch (With Steering Lock) if applicable

The ignition key **Q** is used to supply power for the battery to the electrical components of the motorcycle in the ^MON position **Q**. Turn the switch to the "OFF" position **Q** when you are finished riding, or if you wish to stop the engine.



Key Switch (Locking the Steering) if applicable

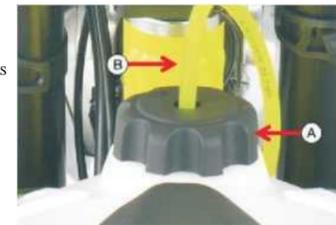
To lock the steering system, turn the key to the "OFF" position **Q** push and release the key, then rotate counter-clockwise to the "LOCK" position **Q**.



Fuel Filler Cap

To Open: Turn the cap **Q** counter-clockwise.

To Close: Turn the cap clockwise, make sure the breather tube **Q** is installed.



OPERATING CONTROLS



Gear Shift Lever

The gear shift lever is on the left side of the engine. The gear positions are shown in the illustration on the left. (6th gear is optional, depending on your engine).



Foot Brake Lever (Rear Brake)

The rear brake lever is located on the right side of the engine near the foot rest. Its basic operation is to apply the rear brake to slow or stop the motorcycle.



Kick Start Lever

The kick start lever is mounted on the right side of the engine. It is used to start the engine in case the electrical starter system is non-functional.



Side (Kick) Stand

Push the side stand to the ground and tilt the motorcycle to the left. Make sure the motorcycle is on solid ground and the position is secure.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

Follow the procedure below to make adjustments to the drive chain slack. Be sure that you are parked on a level surface and the engine is turned OFF.

DRIVE CHAIN ADJUSTMENT

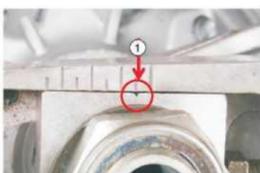
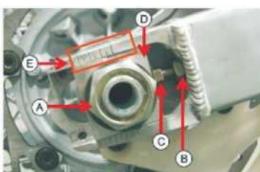


Fig. 2



1. Loosen the rear axle nut *Q*
2. Loosen the adjuster lock nuts *Q* on both the left and right side of the swing-arm.
3. Turn the adjusting bolts counter-clockwise to decrease the slack or clockwise to increase the slack.
4. Align the marks in Fig. 2 of the adjusting plate *O* blocks with the same reference marks on both sides of the swing-arm.
5. Tighten the axle nut *O* to the torque specs. Below.
65 lbs.ft - 88 N.m
6. Recheck the chain slack and adjust it if necessary.
7. If your chain slack is correct, turn the adjuster bolts counterclockwise until they touch the axle plate blocks lightly.
8. Tighten the adjuster lock nuts while at the same time holding the adjuster bolts with a wrench.

CHAIN LUBRICATION

Commercially prepared chain lubricants may be purchased at many motorcycle shops and should be used instead of motor oil. Chain lube or gear oil (80w or 90w) is recommended. Saturate each joint so that the lubricant penetrates the space between each surface of the link plates and rollers.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

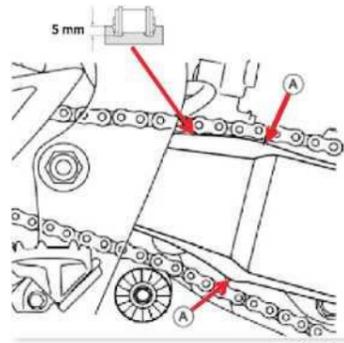


Fig. 1

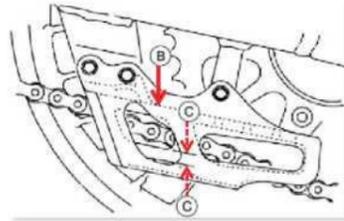


Fig. 2

DRIVE CHAIN SLIDERS

1. Check the swing-arm chain slider *Q* for wear and/or damage. Fig. 1
2. Replace the slider if falls below the limits indicated below:
Top Section: 5 mm
Bottom Section: 3 mm
3. Check the rear sprocket chain guide slider *Q* for wear and/or damage. Fig. 2
4. Replace the slider if it's worn down to the bottom wear limit.

A NOTICE

THE SLIDERS MUST BE REPLACED IF WORN DOWN TOO FAR.

OPERATING CONTROLS



Fuel Tap

OFF - In this position, the fuel tap is closed. No fuel can flow to the carburetor. Fig. 1

ON - In this position, the fuel tap is open. Fuel can flow to the carburetor. With the tap in this position, the tank will be emptied. Fig. 2

BEFORE RIDING

Before you ride, you must be absolutely sure that you and your motorcycle are ready to ride. To help you get prepared, this section of the manual will discuss how to evaluate your riding readiness and how to perform our recommended pre-ride inspection of your motorcycle. If you are a parent, please be sure you have read the section "Important Safety Information for Parents" on page 9.

Are You Ready to Ride?

Before you ride your motorcycle for the first time, we strongly recommend the following:

1. Completely read this manual.
2. Be sure you have read and understand all the safety messages and labels.
3. You know how to operate all of the motorcycle's controls.

Before each ride, we strongly recommend that you:
protective clothing.

PROTECTIVE GEAR & APPAREL

For your safety, we strongly recommend that you always wear an approved helmet, eye protection, boots, gloves, long pants and a long sleeved, jersey shirt or jacket whenever you ride. Although complete protection is not possible, wearing the proper gear can reduce the chance of and severity of injuries when you ride.

Helmets & Eye Protection-Your helmet is your most important piece of riding gear because it offers the best protection against head injuries. A good helmet will be approved by a testing organization independent of the helmet manufacturer and will have a chin strap that can be tightened securely. Open-face helmets offer some protection, but a full-face helmet offers the most protection. When purchasing a helmet, regardless of style, look for DOT (Department of Transportation) sticker (USA only). If the helmet has been tested by an independent organization such as the Snell Institute, you will usually find their logo on a tag inside the padding of the helmet.

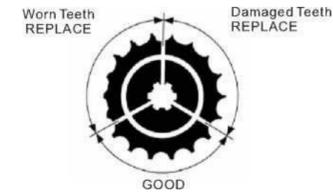
Additional Riding Gear - In addition to your helmet and eye protection, we also recommend:

1. Sturdy off-road motorcycle boots to help protect your feet, ankles and lower legs.
2. Off-Road motorcycle gloves to protect your hands.
3. Riding pants with knee and hip pads, a riding jersey with elbow pads and a chest/shoulder protector.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

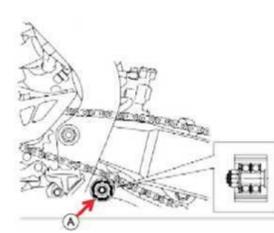
1. Are in good physical and mental condition.
2. Are free of alcohol and other drugs.
3. Are wearing an approved motorcycle helmet with a tight chin strap, eye protection and other

Use the diagram below to determine if the sprocket(s) need to be replaced. Never use a new chain with a damaged or worn sprocket.



A NOTICE

THE USE OF A NEW CHAIN ON A WORN SPROCKET WILL CAUSE RAPID CHAIN WEAR.



DRIVE CHAIN ROLLERS

Check the bottom Q chain roller for wear and/or damage. Measure the diameter of the drive chain roller and replace it if it falls below the limits indicated below:

Roller: 28 mm (New Roller: 35 mm)

Check the roller bearings to make sure they are not damaged, and they roll easily. If you feel any resistance while turning the bearing between your fingers, they must be replaced.

3. During installation of new rollers, clean the threads of the roller bolt and apply Loc-Tite 243 agent to the threads.
4. Tighten the roller bolts and nut.
5. Make sure they are tight and will not vibrate off.

A WARNING

NOT WEARING A HELMET INCREASES THE CHANCE OF SERIOUS INJURY OR DEATH IN A CRASH. BE SURE YOU ALWAYS WEAR YOUR HELMET AND OTHER PROTECTIVE APPAREL WHEN YOU RIDE.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

The service life of your drive chain will depend on several factors including proper lubrication, adjustment, and riding style. If you are an experienced rider and tend to ride in a more intense manner, or you ride in muddy/dusty areas, you will need to check the drive chain more frequently. Poor maintenance will cause premature wear and/or damage to the drive chain and sprockets.

Before you service your drive chain, be sure you are parked on a level surface and you turn the engine OFF. Be sure the transmission is in neutral. It is not necessary to remove or replace the chain to perform recommended maintenance service.

CHAIN INSPECTION



1. Check the slack in the lower drive chain midway between the sprockets *Q*. Push upward on the chain with your finger. The vertical movement should measure between 8-10mm
2. Repeat step 1 along several points of the drive chain. The slack should remain constant throughout. If it is not, some links may be kinked and binding. Lubricating the chain will often stop this from happening.
3. Inspect the drive chain for the following: damaged rollers, loose pins, dry or rusted links, kinked or binding links and excessive wear. Replace the chain, loose pins or kinks that cannot be freed. Lubricate the drive chain if it appears dry or shows signs of rust. Lubricate any kinked or binding links and work them free.
4. You should replace the drive chain once the rear axle is moved as far back as possible and slack remains. This indicates that the chain is worn beyond its service limit.
5. Inspect the front and rear sprockets for excessive wear and/or damage. Refer to the illustration at the top of page 50. If needed, replace any worn or damaged sprocket(s). See your local KSR RACING dealer for assistance.

A NOTICE

EXCESSIVE DRIVE CHAIN SLACK MAY ALLOW THE DRIVE CHAIN TO DAMAGE THE ENGINE CASE.

A NOTICE

ALWAYS USE HIGH QUALITY LUBRICANT FOR THE DRIVE CHAIN

IS THE MOTORCYCLE READY TO RIDE?

Before each, and every ride you take, it is extremely important that you inspect the motorcycle and make sure any problems you find are corrected. A pre-ride inspection is a must because off-road riding can be very tough on a motorcycle and you do not want to have a breakdown for from help.

A WARNING

Improperly maintaining your motorcycle or failing to correct a problem before riding can cause a crash in which you can be seriously hurt or killed. Always perform a pre-ride inspection before any ride and correct any problems.

A NOTICE TO PARENTS

If a youngster will be performing any of the following pre-ride inspection procedures, it is your responsibility to provide careful supervision and make sure they are performed safely.

PRE-RIDE INSPECTION

Check the following **items** before you get on the motorcycle:

Tires - Use a tire pressure gauge to check the air pressure. Inflate or deflate as needed. Also check for signs of damage or excessive wear.

Spokes & Rims - Make sure all of the spokes are tight. Inspect the rim to be sure it is not bent.

Leaks - Look under the motorcycle for signs of leaking fluids such as engine oil or gasoline.

Engine Oil - Check the level of engine oil and add if needed.

Fuel - Check the level of fuel in the gas tank. Add if needed. Be sure the gas cap is tightened securely.

Drive Chain - Inspect the drive chain condition and slack. Adjust and lubricate if needed. Also check the chain guide(s) and roller(s) for wear and replace if and when it is worn. For detailed instructions on drive chain slack adjustment, see the Servicing section of this manual.

Brake Hoses - Inspect the brake hoses for leaks and replace if needed.

Nuts & Bolts - Inspect all accessible nuts and bolts. Tighten then if it is needed.

Spark Plug & Cap - Check the spark plug for looseness. Tighten if needed. Be sure the cap is pushed on the spark plug and it is tight properly.

Check the following items after you get on the motorcycle:

Throttle - Check the throttle free-play and adjust if needed. Rotate the throttle to be sure it moves easily and freely. Make sure that it snaps back to its closed position automatically when you release it in all steering positions.

Brakes - Step on the rear brake lever and squeeze the front brake lever to be sure the brakes are working properly.

Remember, be sure to take care of any problems you find or have your KSR RACING dealer correct it before you ride.

BASIC OPERATION & RIDING

This section of the manual gives basic information on how to begin riding your motorcycle. In this section we will cover how to start and stop the engine, how to use the throttle and brakes, how to use the clutch and shift gears, and things you need to do when you are finished riding.

To protect your new engine and enjoy optimum performance and service life, be sure to break-in your motorcycle properly. To do this, avoid full throttle starts and rapid acceleration for the first 35 miles (56 km) of riding.

SAFE RIDE PRECAUTIONS

Before riding this motorcycle, be sure you have read this entire manual up to this point including the section titled "Important Safety Information (Pg. 7,8 & 9) & Before Riding".

Even if you have ridden other motorcycles in the past, take time to get familiar with the way the motorcycle works and handles. Always practice in a safe area until you have built your skill level to a point at which it is safe to ride.

A CAUTION

For your safety, avoid starting or operating the motorcycle in an enclosed area with poor ventilation, such as a garage. The motorcycle's exhaust gas contains poisonous carbon monoxide which can collect rapidly in an enclosed area and result in illness or death.

A WARNING

Your motorcycle is not equipped with lights. DO NOT ride at night.

STARTING & STOPPING THE ENGINE

Always follow the proper starting procedure as described below.

STARTING PROCEDURE (ELECTRIC START)

Starting When the Engine Is Cold

1. Turn the key switch to the "ON" position.
2. Make sure the transmission is in the neutral position.
3. Turn the fuel tap to the "ON" position.
4. Pull and hold the choke lever, (if applicable. Depending on motorcycle model)
5. Lift the choke lever up. (On Carburetor)
6. Press and hold the brake lever on the right side of the handlebar.
7. Open the throttle no more than 1/4 of the way.
8. Press the start "yellow" (green) button until the engine starts.
9. Release the button as soon as the engine starts.
10. After about 1 minute after the engine starts, release the choke lever.
11. After about 1 minute after the engine starts, push the choke lever down.
12. Wait until the engine warms up for approximately 5 minutes. After the 5 minutes warm up, you are ready to go.

Starting When the Engine Is Warm

Repeat steps 1,2,3,6,7, and 8 in section "Starting when the engine is cold".

A flat tire or tire blowout can be very inconvenient and can even cause you to have an accident. Take the time to inspect your tires and wheels before you ride. For more information about handling a flat tire, refer to the section of this manual titled, [Resolving the Unexpected](#).

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

- > Inspect the tire carefully for bumps or bulges in the sidewall of the tire and inside of the treads, replace any tires that have bumps or bulges in them.
- > Look closely for cuts, slits or cracks in the tires. Replace any tire if you can see a fabric or cord showing through.
- > Check for rocks or other objects embedded in the tires or tread. Remove any foreign objects. Be sure there are no screws or nails in the tires.
- > Measure the tread depth of the tires. Replace all tires before the tread depth gets below 0.12in (3mm) or anytime you notice a reduction in your traction.
- > Check the position of both valve stems. A tilted valve stem indicates that the tube is slipping inside of the tire or the tire is slipping on the rim. See your KSR RACING dealer for assistance.

TIRE & TUBE REPLACEMENT

If a tube has been punctured or damaged, it should be replaced immediately. You may repair the tube using a tube patch kit. However, a repaired tube may not have the same reliability as a new one and could fail while riding. For more information on a temporary repair, see the section titled [Resolving the Unexpected](#).

Always use replacement tubes that are the same size as the original. We recommend that you have tubes changed at your local KSR RACING dealer or your local motorcycle shop. Replacing a tube requires removal and installation of the wheel. Anytime you have a tube replaced, perform the tire inspection listed at the top of this page. The tires that came on your motorcycle were designed to provide a good combination of handling, braking, durability and comfort across a broad range of riding conditions.

- > Use a replacement tire equivalent in size and type to the original tire.
- > Replace the tube anytime you replace a tire. Old tubes are usually stretched and, if installed in a new tire, could fail.
- > Have the wheel balanced after a new tire has been installed.
- > We recommend that tires be replaced by your KSR RACING dealer or a local motorcycle shop.

TIRE PRESSURE	
Front Tire	20 Psi (138 kPa)
Rear Tire	20 Psi (138 kPa)
Type	Bias Ply, Tube Type

A WARNING

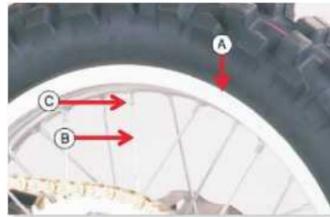
INSTALLING IMPROPER TIRES ON YOUR MOTORCYCLE CAN AFFECT HANDLING AND STABILITY. WHICH, IF SEVERE, CAN CAUSE A CRASH IN WHICH YOU CAN BE SERIOUSLY HURT OR KILLED. ALWAYS USE THE SIZE AND TYPE OF TIRES RECOMMENDED IN THIS OWNER'S MANUAL.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

Maintenance of spoke tension and wheel trueness (roundness) is critical to safe motorcycle operation. During the first 100 miles of riding, spokes will loosen &ster due to the initial seating of the parts. Excessively loose spokes will cause the motorcycle to become unstable at high speed and could cause you to lose control. Loose spokes can also cause rim and spoke damage (not covered in the warranty).

It is not necessary to remove the wheels for regular maintenance. However, information on wheel removal is available from KSR RACING .

WHEEL INSPECTION FRONT & REAR



1. Inspect the wheel rims Q and spokes ④ for damage or looseness. Feel the spokes with your fingers to make sure none are loose.
2. Tighten any loose spokes with a small adjustable wrench or spoke wrench from the spoke nut Q
3. Elevate each wheel off the ground, one at a time, and spin the wheel slowly. Look for a wobble in the wheel. If a wobble is evident, the wheel is not "true". See your local KSR RACING dealer or local motorcycle shop for inspection of the wheels.

TIRE AIR PRESSURE

Properly inflated tires will provide you with the best combination of handling, tread life, and riding comfort. Underinflated tires will wear unevenly and adversely affect handling. Underinflated tires are also more likely to &il from being overheated and can cause wheel damage on rocky terrain. Overinflated tires will cause the motorcycle to ride harshly, are prone to &ilure from surface hazards and wear unevenly.

Make sure the valve stem caps are secure, if needed, install a new cap. Always check air pressure when your tires are cold. If you check the air pressure when the tires are warm, you will get higher readings. If you let air out of warm tires to match the recommended cold tire pressure, the tires will be under inflated. The correct cold tire pressures are listed below. If you replace the tire, follow the tire Pressure marked on the sidewall of the tire.

STARTING PROCEDURE (KICK START)

		TIRE PRESSURE	
		Front Tire	20 Psi (138 kPa)
A WARNING		Rear Tire	20 Psi (138 kPa)
<p>USING TIRES THAT ARE EXCESSIVELY WORN OR IMPROPERLY INFLATED CAN CAUSE A CRASH IN WHICH YOU CAN BE SERIOUSLY INJURED OR KILLED. FOLLOW ALL INSTRUCTIONS IN THIS OWNER'S MANUAL REGARDING TIRE INFLATION AND MAINTENANCE.</p>			
		CAUTION	
<p>DO NOT ride your motorcycle with full load and DO NOT rev up the engine when cold. Since the piston warms up and expands faster than the liquid cooled cylinder, this might cause engine damage. Always let the engine idle</p>			

, **A 1**

BASIC OPERATION & RIDING

Starting When the Engine Is Cold

1. Turn the key switch to the "ON" position.
2. Make sure the transmission is in the neutral position.
3. Turn the fuel tap to the "ON" position.
4. Pull and hold the choke lever, (if applicable. Depending on motorcycle model)
5. Lift the choke lever up. (On Carburetor)
6. Press and hold the brake lever on the right side of the handlebar.
7. Open the throttle no more than 1/4 of the way.
8. Open the kick start lever and from the top of the kick starter stroke, kick through to the bottom with a rapid continuous motion.
9. After about 1 minute after the engine starts, release the choke lever.
10. After about 1 minute after the engine starts, push the choke lever down.
11. Wait until the engine warms up for approximately 5 minutes. After the 5 minutes warm up, you are ready to go.

Starting When the Engine Is Warm

1. Repeat steps 1,2,3,6,7, and 8 in section "Starting when the engine is cold"

FLOODED ENGINE

If the engine fails to start after repeated attempts, it may be flooded with excess fuel. Follow the steps below to clear a flooded engine.

1. Press the engine stop switch and hold it.
2. Open the throttle completely.
3. Press the engine start switch and hold it for 5 seconds. (Electric Start)
4. Kick start the engine several times. (Kick Start)
5. If necessary, remove the spark plug and let it dry.
6. Once the engine starts, open the throttle % for a few times.

STOPPING THE ENGINE

To stop the engine, shift into neutral and push the engine stop switch Q on the left side of the handle bar.

77^

until warm or ride it warm at low RPM speeds.

CAUTION

For your safety, avoid starting or operating the motorcycle in an enclosed area with poor ventilation, such as a garage. The motorcycled exhaust gas contains poisonous carbon monoxide which can collect rapidly in an enclosed area and result in illness or death.

SHIFTING GEARS

This motorcycle has five (5) forward gears.

To start riding, after the engine has been warmed up and the side stand raised:

1. Close the throttle and squeeze the clutch lever all the way in.
2. Depress the shift lever from neutral down to first gear. Once the transmission clicks into gear, the shift lever will return back to the neutral "N" position once you remove your foot.
3. Slowly and gradually open the throttle and release the clutch lever in a simultaneous motion. When you feel the clutch begin to grab and the motorcycle starts to ease forward, you have reached the "friction zone" of the clutch. Gradually open the throttle more and release the clutch lever completely as the motorcycle moves forward.



When you attain moderate speed, close the throttle and squeeze the clutch lever at the same time.

Raise the shift lever until it clicks into second gear. After shifting, re-open the throttle and release the clutch lever.

5. To continue shifting up to each higher gear, repeat step 4.
6. To shift down to a lower gear, close the throttle and pull the clutch. Depress the shift lever until you feel it click into gear. After shifting, re-apply the throttle and release the clutch lever smoothly.

A NOTICE

Remember to close the throttle before shifting gears. Improper shifting may damage the engine, transmission, and drive train.

Learning when to shift gears will come with riding experience. Up-shift into a higher gear when you hear the engine speed (rpm) get too high. When the engine rpm gets too high in a gear, you will feel the motorcycle stop accelerating. This is another way to know when to up-shift.

Downshift to a lower gear when you feel the engine lugging at a low rpm. Downshifting is usually done when you slow down for a turn or when you stop the motorcycle. Downshifting into a lower gear can help slow down your motorcycle, especially when going down-hill. However, down shifting when the engine rpm is too high can cause engine damage.

The neutral position of the transmission is located between the first and second gear positions. To shift into neutral, pull the clutch lever in and depress the shift lever as many times as needed to get into first gear. Once you are in first gear, pull up on the shift lever % the distance required to up-shift into second gear. You can also shift into neutral from second gear by depressing the shift lever % the distance required to downshift into first gear.

To prevent transmission damage, do not coast or tow the motorcycle for long distances with engine off.

& WARNING

Never attempt to start the engine in gear. Doing so may cause a crash that could result in serious injury or death.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

SUSPENSION Cont.

7. Next, you will find the rebound adjuster at the bottom of the shock absorber, under the swing-arm. This works much the same as the rebound screw on the front forks. It controls how quickly or slowly the shock returns to its extended position after being compressed.
8. Try turning it clockwise to allow the rear wheel to stay in contact with the ground over larger rolling terrain.
9. If you turn the screw counter-clockwise, this will give you a better ride over rough bumps that are close together by allowing the shock to rebound faster and "hug" the flow of the terrain.

SHOCK ABSORBER DAMPING



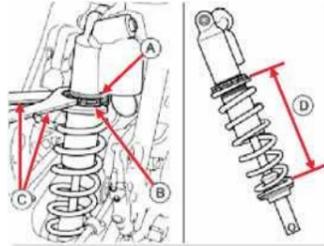
1. The rebound damping adjuster Q is located at the lower end of the shock absorber.
2. It has 12-14 adjustment positions. Turning the adjuster screw one full turn advances the adjuster by 4 positions (clicks).
3. Rebound damping can be increased by turning the adjuster clockwise or counter-clockwise.
4. To adjust to the standard position, turn the adjuster clockwise until it will not longer turn (DO NOT FORCE). This is the fully hard setting.
5. Turn the adjuster counter-clockwise 9-12 clicks.

A NOTICE

DO NOT TRY TO REPAIR THE SHOCK. IF REPAIR IS NECESSARY, TAKE THE MOTORCYCLE TO A DEALER.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

SUSPENSION Cont.



SPRING PRE-LOAD Cont.

Increase Spring Pre-Load

1. Loosen the lock nut on the spring with the spanners and turn the adjuster nut clockwise to shorten the spring length ②
2. One complete turn of the adjuster nut changes the spring length by approximately 1.5 -2 mm.
3. After the adjustment has been done, hold the adjuster nut and tighten the spring lock nut.
4. Make sure the lock nut is tight before you assemble the remaining parts.

Decrease Spring Pre-Load

1. Loosen the lock nut on the spring with the spanners 爆 and turn the adjuster nut counter-clockwise to increase the length of the spring Q
2. One complete turn of the adjuster nut changes the spring length by approximately 1.5 -2 mm.
3. After the adjustment has been done, hold the adjuster nut and tighten the spring lock nut.
4. Make sure the lock nut is tight before you assemble the remaining parts.

SHOCK ABSORBER DAMPING



Compression Damping (if applicable)

- A. The high-speed compression damping Q is effective when damping adjustment is desired for high speed operation.
 - B. The low-speed compression damping ④ is effective when damping adjustment is desired for low speed operation.
1. Both the high and low speed compression damping can be increased or decreased by turning the center screw adjuster clockwise or counter-clockwise.
 2. You can adjust the adjuster by turning it 1/12th turn increments (clicks).

BRAKING TECHNIQUE

This section will cover basic braking technique for your motorcycle. To slow or stop the motorcycle, squeeze and hold the clutch lever and apply the front brake lever and rear brake pedal firmly and smoothly. If your speed is reduced a significant amount, you may need to downshift to a lower gear. Gradually increase your braking pressure as you feel it is needed. When you come to a stop, put your left foot down first, then the right foot. Do this so that your brake pedal foot remains on the brake pedal until you come to a complete stop. To prevent the engine from stalling, always pull and hold the clutch lever when slowing to a complete stop unless you are in neutral.

For maximum braking, close the throttle and firmly apply both the front and rear brake. On a motorcycle, the front brake accounts for 70% of the total stopping power of the motorcycle. The rear brake only accounts for 30%. This is because of the weight transfer that occurs when you apply the brakes. When you must stop quickly, you must use the front brake together with the rear brake. Remember that you can apply more brake to the front wheel than you can to the rear wheel before it will lock up and cause a skid. Finding the proper balance between the amount of front and rear brake pressure you use will come with experience. Attempting an abrupt stop with only the rear brake will likely cause a skid.

Applying the brakes too hard or too fast can cause the wheels to lock and cause a skid, reducing your control of the motorcycle. If this happens, release the brake controls and steer straight ahead until you regain control of the motorcycle. Once you have control, reapply the brakes with less force.

Generally, reduce your speed and complete your braking before you begin a turn. Avoid braking or closing the throttle quickly while turning. Either of these actions may cause one or both of the wheels to slip. Any wheel slip will reduce your control over the motorcycle and could cause a crash.

When riding in wet or rainy conditions, or on loose surfaces such as mud or sand, your ability to maneuver and stop the motorcycle will be reduced. All of your actions should be done in a smooth and steady manner under these conditions. Rapid acceleration, braking, or turning can cause you to lose control of the motorcycle. For your safety, exercise extreme caution when riding under wet, rainy, and/or muddy conditions.

When descending a long, steep grade, use engine compression braking by downshifting with intermittent use of both brakes.

PARKING & POST RIDE INSPECTION

Lower the side stand, to support your motorcycle. Press and hold the red stop switch on the left side of the handle bar until your engine stops. If you are through riding for the day, turn the fuel valve to the PFF" position. Always park the motorcycle on a flat level surface. If you will be storing the motorcycle for a long period of time, turn the fuel valve to the "OFF*" position while the engine is still running. Open and close the throttle repeatedly until the engine stops running on its own. Do this to use up any fuel that still remains in the carburetor. This will help you avoid carburetor problems that can occur when your motorcycle is stored for long periods of time with gasoline left in the carburetor.

MAINTAINING YOUR KSR RACING DIRTBIKE

KSR RACING

Keeping your motorcycle in perfect operating condition is absolutely essential to your safety. It is also the best way to protect your investment, get maximum performance, avoid breakdowns, and have more fun. To help keep your motorcycle well maintained, this section includes a maintenance schedule for required servicing and step-by-step instructions on how to perform specific maintenance tasks. In this section you will also find important safety precautions, information on oils, and tips for keeping your KSR RACING looking good.

Careful pre-ride inspections and good maintenance are invaluable because your motorcycle is designed to be ridden over rough, off-road terrain. To help you properly care for your motorcycle, this section provides you with a maintenance schedule. The service intervals in this section are based on average riding conditions. More frequent service is needed if you subject your motorcycle to severe use, such as competition, or ride in unusually wet and dusty areas. Frequent checks of the air cleaner are very important to help you avoid engine damage.

Remember, proper maintenance is the responsibility of the owner. Be sure to inspect your motorcycle before each ride and follow the maintenance schedule in this section.

A WARNING

Improperly maintaining this motorcycle or failing to correct a problem before you ride can cause a crash in which you can be seriously injured or killed. Always follow the inspection and maintenance recommendations and schedules in this manual.

A NOTICE TO PARENTS

As a parent, it is up to you to make sure the motorcycle is properly maintained and kept in safe operating condition. For youngsters, learning how to take care of a motorcycle and perform basic maintenance can be an important part of their riding experience. However, if you allow a youngster to perform or assist in any maintenance task(s), such as filling the fuel tank with gasoline, you need to provide close supervision and make sure the task is performed safely.

A WARNING

Failure to properly follow maintenance instructions and precautions can cause you to be seriously hurt or killed. Always follow the procedures and precautions in this manual.

IMPORTANT SAFETY PRECAUTIONS

Make sure the engine is off before you begin any maintenance or repairs. This will help eliminate the following hazards:

1. **Carbon Monoxide Poisoning from Engine Exhaust** - Be sure you have adequate ventilation whenever you operate the engine.
2. **Burns from Hot Motorcycle Parts** - Let the engine and exhaust system cool off before you touch them.
3. **Injury from Moving Parts** - Do not run the engine unless instructed to do so.

Read all instructions before you begin a procedure. Make sure you have all of the tools and skills required. To help prevent the motorcycle from falling over, park it on a firm, level surface, using the side stand or a maintenance stand to provide support. To reduce the chance of a fire or explosion, be careful when working around gasoline. Use only a non-flammable (high flash point) solvent such as kerosene to clean parts. Keep cigarettes, sparks, and flames away from all fuel related parts.

The rear suspension of your motorcycle has 2 different adjustment points. It can be adjusted for the rider's weight and riding conditions by changing the spring pre-load, rebound and compression damping points. It comes from the factory set to the softest setting. If you wish to make the rear suspension harder, follow the procedures below. Adjusting the rear shock is not hard, but like the front forks, changes should be made one at a time to gain an accurate understanding of how they affect the bike.

Once you are familiar with the settings on your suspension, you can quickly and easily adjust them to suit different terrain. For example, you know the setting position for when you ride in the sand dunes. But when you are riding on your local track you know to tune them to a different setting.

The rear shock absorber has a damper unit that contains high pressure nitrogen gas. Do not attempt to disassemble, service or dispose of it. Puncture or exposure to flame may also result in an explosion, causing serious injury or even death. Service or disposal should only be done by your dealer or a qualified mechanic that is equipped with the proper tools and safety equipment.

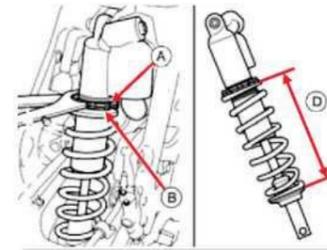
If your H7L motorcycle is new, put about 2 hours of part throttle break in time on it to ensure that the shock absorber has worked in.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

SPRING PRE-LOAD

The spring pre-load should be adjusted when the engine is cold because it will be necessary to remove the muffler(s). A second spanner will be needed for turning the shock spring lock nut and adjusting the nut in order to adjust the spring pre-load.

1. Recommended to place your H7L on a stand or equivalent support with the rear wheel off the ground.
2. Remove the mufflers.
3. Loosen the clamp on the air filter duct connecting the carburetor.
4. Remove the battery terminal connectors.
5. Remove the sub-frame with the air filter housing on one piece.
6. Check that the spring pre-load is adjusted to the standard length.
7. Adjust as necessary by loosening the shock spring lock nut ④ and turning the adjusting nut ③.
8. One complete turn of the adjuster nut changes the spring length by approximately 1.5 -2 mm.
9. After the adjustment has been done, hold the adjuster nut and tighten the spring lock nut.
10. Make sure the lock nut is tight before you assemble the remaining parts.



BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

SUSPENSION Cont.



SUSPENSION AIR PRESSURE (Front)

Air is usually an unstable gas which does build up pressure as its worked (usually in the forks). Air pressure acts like a progressive spring which effects the travel range of the forks. Meaning, the fork action on your motorcycle will get stiffer during a race or long hours on the test track. You need to relieve the accumulated pressure in the forks by using the pressure relief screws in the following order:

1. Place the motorcycle on a motorcycle stand.
2. Make sure the front wheel is off the ground, it must be fully extended.
DO NOT remove the relief screw with the front wheel on the ground.
3. Slowly remove the relief screw *Q* by turning it counter-clockwise.
4. Do this to both left and right fork.
5. Remove the relief screw and check the O-rings are in good condition. If they are not, they need to be replaced before your next ride.
6. Once the pressure has been released, install and tighten the relief screws by turning them clockwise. Do not over tighten them, just enough to be snug. Overtightening will damage the O-rings.

MAINTENANCE SCHEDULE

To keep your motorcycle safe and reliable when you ride, regular inspections and service is required. Below you will find a maintenance schedule that describes when components need to be inspected or serviced. The maintenance schedule lists item that can be performed with basic mechanical skills and hand tools. In addition, the maintenance schedule will list items that involve more extensive procedures and could require special training, tools and/or equipment.

Because this motorcycle does not have an odometer, service intervals in the maintenance schedule are expressed in terms of riding days. To avoid missing required maintenance, we suggest that you develop a good way to record the amount of time you spend riding your motorcycle. If you do not feel capable of performing any of the procedures described in this manual or if you need assistance, please contact your nearest KSR RACING dealer. If you decide to do your own maintenance, use only replacement parts that you have purchased from a KSR RACING dealer or parts purchased directly from KSR RACING. This will ensure the best quality and reliability for your motorcycle.

Always perform the pre-ride inspection described on page 16 at each scheduled maintenance interval.

Each item on the maintenance schedule requires some mechanical knowledge. You will find that some items in the table (marked * and **) may require a higher level of mechanical skill and special tools. If you do not feel capable of performing any procedure, please consult your nearest KSR RACING dealer.

* Indicates items that require a moderate to high level of mechanical skill We recommend service by a KSR RACING dealer if the owner is not mechanically qualified.

** Indicates items and procedures that require special tools.

Note: Service your motorcycle more frequently when you ride in wet or dusty conditions.

Maintenance Procedures: I = Inspect (clean, adjust or replace if needed), C = Clean, A = Adjust, L =Lubricate, R = Replace

req uency Items	Month				
	I	6	12	18	24
Fuel Line			I		I
Fuel Filler		I	R	I	R
Throttle Operation			I		
Air Filter		C	C	C	C
Spark Plug		I	I	I	I
Engine Oil		R	R	R	R
Engine Idle Speed		I	I	I	I
Drive Chain	Inspect & lubricate every three months or 300 miles				
Drive Chain Slider		I	I	I	I
Brake Pad Wear		I	I	I	I
Brake System	I	I	I	I	I
Clutch System	I	I	I	I	I
Side Stand			I		
Suspension			I		
Spark Arrester		C	C	C	C
Nuts, Bolts, Fasteners	I				I
Wheels & Tires	I	I	I	I	I
Steering Head Bearings	I		I		I

MAINTENANCE SCHEDULE

Maintenance Required Intervals	Annually											
	Every 100 hours											
	Every 50 hours											
	Every 40 hours											
	Every 30 hours											
Every 20 hours												
Every 10 hours												
Once after 1 operating hour												
Check front brake pads for wear [H]												
Check rear brake pads for wear G												
Check the battery status and charge												
Check front and rear brake discs [5]												
Check the brake hose for any damage or leaks												
Check front and rear brake fluid levels [H]												
Check free play of the rear brake pedal [H]												
Check frame and swing-arm for cracks or damage												
Check swing-arm bearings for play												
Check the rear shock absorber top bolt												
Check shock absorber linkage connection												
Check the rear linkage for excessive play												
Check front and rear tire conditions [F]	0											
Check tire air pressure [F]	0											
Check front and rear wheel bearings for play												
Check the front and rear wheel hubs for cracks or damage												
Check spoke tension	0											
Check the drive chain, Engine sprocket, Drive sprocket [H]												
Check the chain guide and swing-arm chain slider [H]												
Check the chain free-play	0											
Lube all moving parts (levers, chain etc) & check for smoothness												
Check the free-play of the hand brake and clutch levers												
Check the steering bearing play	0											
Check valve clearance	0											
Check clutch friction discs												
Change water pump cover gasket, o-rings, shaft seal and impeller												
Change engine oil, oil filter and clean both oil screens	0											
Check all hoses (cooling, breather, drainage, fuel etc.)	0											
Check the antifreeze coolant levels [R]	0											
Check throttle and clutch cables for damage and routing without sharp bends	0											
Clean air filter and filter box												
Check nuts and bolts for tightness	0											
Change the fuel filter												
Check Idle speed	0											
Make any and all service entries in the warranty and service booklet	0											
Change front and rear brake fluid												
Grease steering head bearings												
Front fork service												

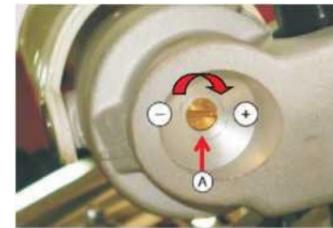
BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

SUSPENSION DAMPING (Front)



Compression Adjustment (if applicable)
 This adjustment effects how quickly the front forks compress. The compression adjuster has 18 click positions. Turning the compression adjuster screw one click changes how the fork compression responds. To adjust the forks to the standard position, please follow the instructions as follows:

1. Turn the adjuster screw 0 fully clockwise until it will not turn any longer (lightly seated). This is the full hard position.
2. Turn the adjuster counter-clockwise 6-7 clicks. This is the standard position.
3. Make sure both fork adjustments are set to the same position.



Rebound Adjustment (if applicable)
 This adjustment effects how quickly the front forks rebound back from a compressed position. The rebound adjuster has 16-18 clicks. Turning the rebound adjuster screw one click changes how quickly the forks extend. To adjust the forks to the standard position, please follow the instructions as follows:

1. Turn the adjuster screw 0 fully clockwise until it will not turn any longer (lightly seated). This is the full hard position.
2. Turn the adjuster counter-clockwise 10-11 clicks. This is the standard position.
3. Make sure both fork adjustments are set to the same position.

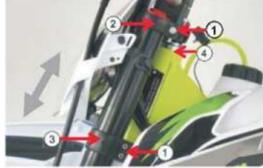
A NOTICE

DO NOT TRY TO REPAIR THE FORKS.
 IF REPAIR IS NECESSARY, TAKE THE
 MOTORCYCLE TO AKSR RACING
 DEALER.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

Loose, worn or damaged suspension components may affect the stability and handling of your motorcycle. If any of the suspension components seem to be worn or damaged, see your KSR RACING dealer for service and/or inspection. Your KSR RACING dealer is the most qualified to determine, whether or not replacement parts or service is required. Your motorcycle is new. Break it in for about 2 hours with the original settings before attempting adjustments.

SUSPENSION INSPECTION (Front)



1. Check the fork operation by pulling in the front brake lever and holding it to lock the front wheel. Make sure the plastic fork protectors and dust seals are clean and not packed with dirt or mud.
2. Next, pump down on the handle bars several times. The suspension should feel clean and smooth.
3. Check the lower end of the forks (near the wheel) for oil leaks. Damaged or leaking fork seals should be replaced before your next ride.
4. Inspect the upper ② and lower ③ triple clamps for tightness.
5. Be sure all the triple clamp bolts ① are tight.
6. Examine the metal for any cracks, wear or other damage.
7. Be sure there is no free-play in the steering head ④.



SUSPENSION INSPECTION (Rear)

- Move the motorcycle by bouncing it up and down to check for smooth suspension action.
1. Check for a broken or damaged spring.
 2. Check the shock absorber for a bent center shaft or any oil leaks.
 3. Check the nuts and bolts of the shock for tightness.
 4. Check the spring adjuster(s) ring for tightness.
 5. Check the swing arm bolt for tightness.
 6. Check the bottom linkage nuts and bolts for tightness.
 7. Push the rear wheel sideways to check for any worn or loose swingarm bearings O- If there is, have the bearings replaced by your KSR RACING dealer.

A NOTICE

DO NOT TRY TO REPAIR THE SHOCK. IF REPAIR IS NECESSARY, TAKE THE MOTORCYCLE TO KSR RACING DEALER.

MAINTENANCE SCHEDULE

Rear shock service
Change fuel filter

I Minor engine service. (Change spark plug and boot. Check piston for damage and wear (replace if necessary), check and measure piston cylinder, check cylinder head, check camshaft, check timing, check intake flange (replace if necessary), check valve seals and springs (replace if necessary).)

(O) One-time Interval

(*) Periodic Intervals  Reference Owner Manual Maintenance Inspection, Scheduled Service

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

FUEL (GASOLINE)

Fuel Recommendation - Any unleaded gasoline with an octane rating of 90 or higher.

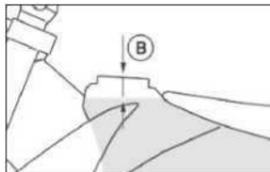
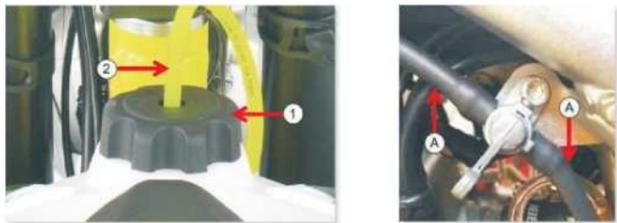
The engine in your motorcycle has been designed to run on any gasoline with a pump octane rating of 86 or higher. Most service stations will display the octane rating above each pump. Although it is not required, KSR RACING recommends use of gasoline with a 90 octane, rating or higher to ensure maximum performance and reliability.

Use of a lower octane gasoline can cause pre-detonation in the engine. When this occurs, you will hear a persistent "ringing" or "spark knock," which, if severe, can cause engine damage. It is however no cause for concern if you hear light pinging while the engine is under hard acceleration, such as climbing up a hill. If pinging occurs under normal load and a steady engine speed, switch brands of gasoline and be sure you are using the proper octane rating. Use of unleaded fuel is recommended because it produces fewer engine deposits and extends the life of the engine and exhaust components.

Never use stale or contaminated gasoline. Never use gasoline that has been mixed with oil. Avoid getting dust, dirt and water into the fuel tank,

INSPECTION & REFUELING PROCEDURE

1. Before refueling your motorcycle, check the fuel hoses for leaks, damage, cracks, or deterioration.
2. Replace the fuel hose if you feel it is necessary.
3. Inspect the fuel filter replace if necessary.
4. Twist the fuel tank cap counter-clockwise and remove the cap from the tank.
5. Using a funnel, add fuel to the tank until the level reaches about 2 inches from the top of the tank.
6. Twist the fuel cap clockwise until it is securely tight.
7. Be sure that you have the breather tube connected to the gas tank cap.



A WARNING

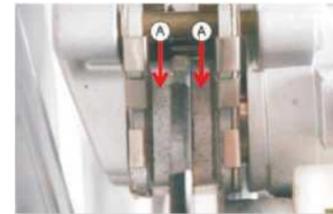
Gasoline is highly flammable and explosive. You can be burned or seriously injured when handling gasoline. Always stop the engine. Only handle gasoline outdoors. Clean all spills immediately. Hydraulic disc brake systems use a brake caliper to squeeze the rotors (brake disc) which causes the motorcycle to stop. Inside the brake caliper are brake pads. The brake pads are the part of the brake system that makes contact, with the brake rotor. The pads must be checked in accordance with the

maintenance schedule for the brake system as described on page 24. Follow the procedure below to check the brake pad wear. Brake pad wear depends on the severity of use and track conditions. (Usually, the pads will wear out faster with wet and dirty track conditions.)

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

ADDING BRAKE FLUID (Front)

1. Inspect the brake pads at each maintenance interval through the wheel to determine the brake pad wear. (More frequently if you do a lot of riding).
2. If either of the pads are worn down to a thickness of 1 mm, then both pads MUST be replaced.
3. If one side has worn down more extensive than the other, consult your KSR RACING dealer for a possible bad brake caliper.



4. If you are **unsure** how to replace the brake pads, please contact your nearest KSR RACING dealer for assistance, or schedule your motorcycle for **servicing**.

BLEEDING THE BRAKE SYSTEM

Because the brake system utilizes fluid, any air bubbles inside the brake system will cause you to lose braking efficiency. Air generally enters the brake system when the motorcycle sits unused for long periods of time. Air will also enter the system if you have a leaking brake hose, brake caliper or master cylinder. A brake system with air will cause the brake lever and pedal to feel soft and spongy. Use the procedure below to bleed air from both the front and rear brake system.

ADDING BRAKE FLUID (Front)

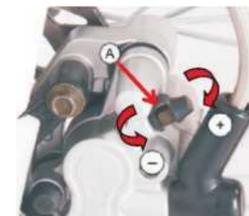
Clean all dust and dirt from the bleeder screw and remove the rubber screw cap.

Slowly pump the brake lever or pedal slowly and firmly 4-6 times and then hold it (keep it in the pressed position).

Using an 8mm bleeder wrench, loosen the bleeder screw located on the brake caliper. You will see brake fluid, and possibly some air will exit out of the bleeder screw.

Once the fluid has stopped, tighten the bleeder screw and then slowly release the lever or pedal. Repeat steps 2-4 until all air bubbles have stopped flowing from the bleeder screw and only fluid is coming out. The lever/pedal should feel hard and firm when you are complete.

If the fluid level in the master cylinder is going down, please remember to replenish the fluid until the air bleeding is done.



A NOTICE

USE ONLY DOT 4 BRAKE FLUID

6.

4.

5.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

Hydraulic brakes require brake fluid for its operation. Both front and rear brakes have a brake fluid reservoir built into the master cylinders. Follow the procedures below to check and fill the cylinders with the specified brake fluid.

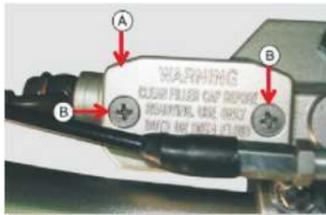
BRAKING SYSTEM Cont.

RECOMMENDED BRAKE FLUID ONLY - DOT 4

A NOTICE

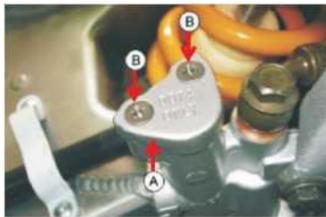
USE ONLY DOT 4 BRAKE FLUID.

ADDING BRAKE FLUID (Front)



1. Clean all dirt and dust from the master cylinder cap **A** before opening.
2. Remove the cap screws **B** with a phillips head screwdriver.
3. Remove the cap. Be careful not to damage the diaphragm gasket that is seated under the cap.
4. Add the required amount in to the cylinder (DO NOT OVERFILL) Always use new fluid from a sealed container.
5. Replace the diaphragm and cap and tighten the screws securely.
6. Slowly squeeze the brake lever to be sure the brakes are working properly.
7. Check the brake hose and brake caliper for leaks.

ADDING BRAKE FLUID (Front)



8. Clean all dirt and dust from the master cylinder cap **Q** before opening.
9. Remove the cap screws **B** with a phillips head screwdriver.
10. Remove the cap. Be careful not to damage the diaphragm gasket that is seated under the cap.
11. Add the required amount in to the cylinder (DO NOT OVERFILL) Always use new fluid from a sealed container.
12. Replace the diaphragm and cap and tighten the screws securely.
13. Slowly squeeze the brake lever to be sure the brakes are working properly.
14. Check the brake hose and brake caliper for leaks.

A NOTICE

Be very careful not to spill brake fluid on painted surfaces or it will damage the paint. It will also be harmful to some rubber parts. Be careful when you remove the master cylinder cap, make sure the motorcycle is in an upright position.

If you are unsure how to re-assemble a part, please contact your KSR RACING dealer for servicing information and/or servicing.

A NOTICE

USE ONLY DOT 4 BRAKE

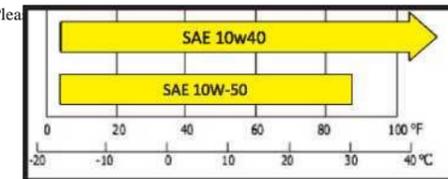
BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

ENGINE OIL

Using proper oil, and regularly checking, adding and changing oil will help extend the service life of your engine. Even the best oil wears out and becomes thinner. Changing oil helps get rid of dirt and deposits in the engine. Operating the engine with old or dirty oil may and may damage your engine. Running the engine with not enough oil can cause serious damage to your engine.

Engine Oil Recommended - SAE 10w40 / 10w-50 Motor Oil. *

Indicates oil for regular air temperatures. Please refer to the manual for your climate.



A CAUTION

Your motorcycle does not need oil additives. ONLY use the recommended oil. DO NOT use oil with graphite or molybdenum additives, they may adversely affect the clutch operation. DO NOT use motor oils that display the API circular logo that is labeled "energy conserving" they may affect the lubrication and clutch performance.

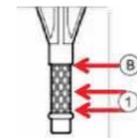


Fig. 1

CHECKING & ADDING OIL

1. Stand the motorcycle upright on a horizontal surface. Remove the oil filler cap **Q**.
 - A. Engine is cold. Check the engine oil level with the oil dip stick. **Fig.1**
 1. Engine oil reaches the top notch of the level viewer **C** - **No need to add engine oil.**
 2. Engine oil is in the middle or below of the level viewer **Q** - **Need to add engine oil until it reaches the top notch of the level viewer.**
 - B. Engine is at operating temperature. Check the engine oil level with the oil dip stick. **Fig.1**
 1. Engine oil reaches the top notch of the level viewer. **No need to add engine oil.**
 2. Engine oil is in the middle or below of the level viewer. **Need to add engine oil until it reaches the top notch of the level viewer.**

A NOTICE

Improper disposal of drained fluids is harmful to the environment.

A NOTICE

If the oil filter and cap are not installed correctly, it will cause serious engine damage.

A NOTICE

Dispose of drained oil in an appropriate manner. Most parts stores or auto shops do take used oil.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

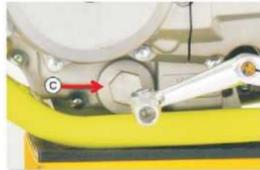
CHANGING OIL & OIL FILTER



1. Park the motorcycle on a level surface.
2. Place a suitable oil container under the engine.
3. Remove the oil drain plug (A) and the seal ring (B).
4. Let the oil drain out from the engine.

A. Oil Filter Replacement

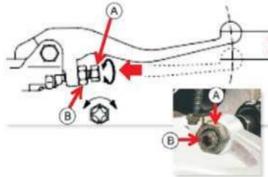
1. Loosen & remove the oil filter cover (Q) be careful not to damage the O-ring. If it is damaged, it needs to be replaced.
2. Pull out the oil filter from the filter housing.
3. Completely drain the oil.
4. Thoroughly clean the parts and sealing surfaces.
5. Insert a new oil filter into the oil filter housing. Make sure it is seated properly.
6. Oil the O-ring of the oil filter housing cover and install it back on to the filter housing.
7. Tighten the filter cover.
8. Stand the motorcycle back up.
9. Remove the oil fill plug with the O-ring from the right side of the engine and fill with new engine oil.
10. Install the oil fill plug with the O-ring.
11. Start the engine and check for any leaks.
12. Check the engine oil level with the dip stick. Don't screw the dip stick back in. Just need to insert the dipstick and pull it back out to check the level.



BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

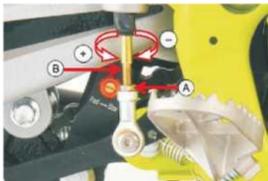
Both the front and rear brakes are the hydraulic oil disc type. As the brake pads wear out, the brake fluid level will drop. A leak in the system will also cause the level to drop. Frequently inspect the system to ensure there are no fluid leaks. Periodically inspect the brake fluid level and the brake pads for wear. If the braking response of the front brake lever or rear pedal feels unusual, check the brake pads. If the brake pads are not worn beyond the recommended limits, there is probably air in the brake system. Refer to your local KSR RACING dealer to have the air bled from the system.

BRAKING SYSTEM (Front Brake Lever)



1. Loosen the lock nut (A).
2. To position the brake lever away from the grip, turn the adjuster clockwise.
3. To position the brake lever closer to the grip, turn the adjuster counter-clockwise.
4. Once you determine the lever is in a good position, while holding the adjuster, tighten the lock nut.
5. Apply a little bit of silicone grease or marine grease to the contacting areas of the adjuster.

BRAKING SYSTEM (Rear Brake Pedal)



1. Loosen the lock nut (A) and turn the push rod (B) in the direction to raise the rear brake pedal (C) or in the Q direction to lower it. Tighten the adjuster lock nut at the desired pedal height.
3. The brake pedal height should be approximately level with the foot rest.

BRAKING SYSTEM (Front Fluid Level Check)



1. With the motorcycle in the upright position, check the brake fluid level. It should be above the indicator mark (A) on the master cylinder. If the level is below the mark, check the brake pads for wear. Worn out pads should be replaced. If the brake pads are not worn out, check your brake system for leaks.

BRAKING SYSTEM (Rear Fluid Level Check)



1. With the motorcycle in the upright position, check the brake fluid level. It should be above the indicator mark on the master cylinder. If the level is below the mark, check the brake pads for wear. Worn out pads should be replaced. If the brake pads are not worn out, check your brake system for leaks.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

SPARK PLUG Cont.

A NOTICE

Using a spark plug with an improper heat range or incorrect reach, can cause engine damage. Using a non-resistor spark plug may cause ignition problems.

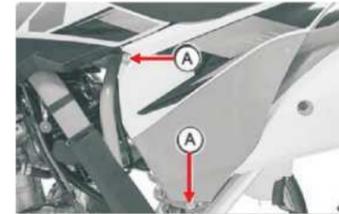
A NOTICE

An improperly tightened spark plug can damage the engine. If a plug is too loose, a piston may be damaged. If a plug is too tight, the threads may be damaged.

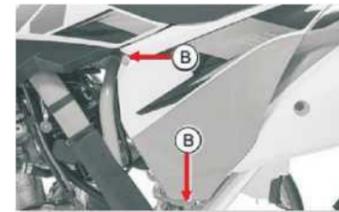
BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

Proper air filter maintenance is extremely important for off-road vehicles. A dirty, water-soaked, worn-out air filter will allow dirt, dust, mud or other impurities to pass into the engine. If you are riding in wet and/or muddy areas, you should service the air filter more often. Always replace the air filter with a genuine KSR RACING filter specifically designed for your model or a filter of equal quality. Failure to maintain the filter can/may cause engine wear or damage, expensive repairs, low engine power, low fuel mileage, carbon build upon valves and foul the spark plug.

CHANGING / CLEANING AIR FILTER



1. Remove the 2 screws **A**



1. Pull out the air filter cover by pulling in areas **Q** sideways.
2. Remove the air filter cover by sliding it toward the front of the motorcycle.



1. Detach air filter holder **Q** at bottom and move it to one side.
2. Remove the air filter and filter support.

A NOTICE

Improper or lack of proper air filter maintenance can/will cause poor performance.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

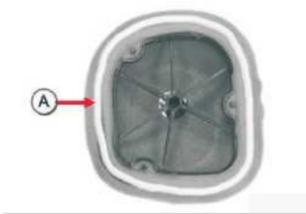
CHANGING / CLEANING AIR FILTER



1. Wash the air filter element in a clean non-flammable cleaning solvent.
2. Then, wash in hot, soapy water, rinse well, and allow to air dry thoroughly. The air filter element is made in two parts: the inner and outer, which of course cannot be separated.
3. Clean the inside of the air filter housing.



1. Allow the air filter element to dry thoroughly.
2. After drying, apply 1.5 oz. (45mL) of clean new Foam Air Filter Oil from the inside of the air filter element.
3. Place the air filter element into a plastic bag and spread the oil evenly by hand.



1. Assemble the air filter element and holder together.
2. Apply White Lithium Grease to the air filter housing contact area of the air filter element.
3. Install the air filter assembly into the air cleaner housing.
4. Carefully position the sealing flange of the air filter element to prevent dirt from getting in.

NOTICE

Improper installation of the air cleaner assembly may allow dirt and dust to get inside the engine and cause rapid wear of the piston rings and cylinder

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

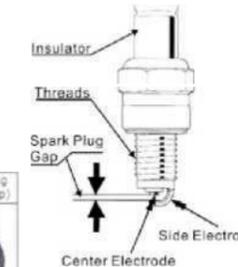
The recommended standard spark plug will work very well in most riding condition. However, if you plan on riding for extended periods of time at high speed or high engine rpm in hot climates, or plan extended riding in cold climates, a different plug may be recommended.

Standard - Torch A7TC Use only the recommended type of spark plug.

SPARK PLUG

A fouled (dirty) spark plug can cause your motorcycle to run poorly and lose performance. Follow the steps below to inspect, clean and/or replace the spark plug if needed.

1. Clean any dust or dirt from around the spark plug base area thoroughly to prevent dirt from entering the cylinder.
2. Disconnect the spark plug cap.
3. Remove the spark plug.
4. Using the photos below for a reference, examine the spark plug to determine its cleanliness. If the plug has a normal color, GO TO STEP 6. If the spark plug is fouled (dirty), GO TO STEP 5.
5. Using a moderate grit sandpaper (220-400), sand between the center electrode and the side electrode until all carbon and oil deposits are removed. We recommend that you use a spark plug cleaner or a new spark plug if the old spark plug is very dirty.
6. Check the electrodes for wear or deposits, the sealing ring for damage and the insulator for cracks or chips. The center electrode should be nicely rounded or have square edges (depending on the type of spark plug you are using) the side electrode should not be eroded at all. Replace the spark plug if you detect either.
7. Check the spark plug gap using a wire type feeler gauge. If the gap is not as specified, replace the spark plug with a new one. **RECOMMENDED SPARK PLUG GAP: 0.6 - 0.7 mm (0.025 - 0.029 IN.)**
8. Be sure all dirt has been cleaned from the threads if you are using the old spark plug. Install the spark plug by hand first. This will prevent stripping and/or cross threading the threads. Use the appropriate socket or wrench to securely tighten the spark plug. Do not over or under tighten the spark plug.
9. Tightening the spark plug:
 - A. If using the old spark plug:
 1. First, tighten the plug 1/8 turn after it seats.
 2. Then loosen the spark plug.
 3. Next, tighten the plug again: 1/8 turn after it seats.
 - B. If using a new spark plug:
 1. First, tighten the plug 1/8 turn after it seats.
 2. Then loosen the spark plug.
 3. Next, tighten the plug again: 1/8 turn after it seats.

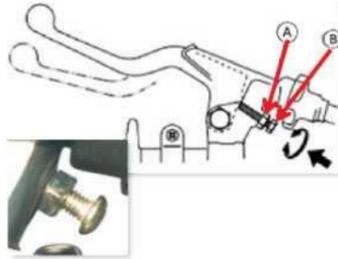


When you inspect the spark plug, generally it will fit into one of the four categories shown above. A normal/clean spark plug will have a light brown center and displays no wear around the electrodes. A spark plug with a bright white center indicates a lean condition in the engine. If your plug looks like this, have your motorcycle serviced by your KSR RACING dealer immediately. A carbon fouled plug will be completely black with no gloss. An oil fouled plug will appear a dark shiny brown or shiny black as shown above. An oil fouled plug is caused when the engine oil seeps by the piston ring and is burned with the fuel. Oil fouled plugs are not uncommon, however, if your motorcycle is consistently oil fouling spark plugs, have it serviced by your local KSR RACING dealer immediately.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

In order, to ensure the best performance and durability from the clutch, always be sure you have proper clutch free-play. Free-play is needed to ensure that the clutch has room for wear. A clutch with no free-play will begin to slip as the discs wear down. Failure to fix a slipping clutch can cause clutch damage. To check the free-play, simply pull on the clutch lever. The lever should move very easily within the free-play range before you feel the clutch begin to engage. If too much or too little free-play exists, adjustments are needed.

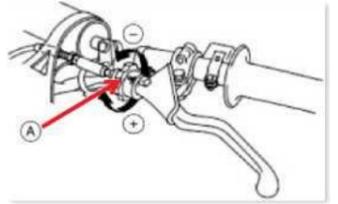
CLUTCH LEVER & CABLE ADJUSTMENT



A. Clutch Lever Adjustment (If applicable)

The distance between the grip and the tip of the clutch lever can be adjusted to suite the size of your hand.

1. Loosen the lock nut Q
2. To make the position of the clutch lever farther away from the tip of the grip, turn the adjuster O screw in a clockwise rotation.
3. To make the position of the clutch lever closer to the tip of the grip, turn the adjuster screw in a counterclockwise rotation.
4. Once you are comfortable with the position of the lever, tighten the lock nut securely.
5. **FREE-PLAY: 10mm-20mm (0.4-0.8 in.)**



B. Cable End Adjustment (free-play)

Minor adjustments are generally made with the clutch cable end adjuster.

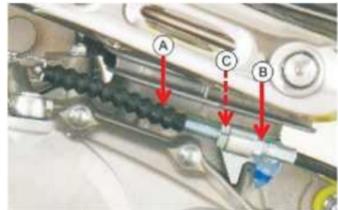
1. Turning the cable end adjuster Q in the + direction will increase the free-play
2. Turning the cable end adjuster • in the direction will decrease the free-play.

If the adjuster is threaded out near its limit or the correct free-play cannot be reached, turn the adjuster all the way in and back in out one full turn and make the adjustment with the integral cable adjuster on the engine.

C. Integral Cable Adjustment

The integral cable adjuster is used if the cable end adjuster is threaded out near its limit, or the correct free-play cannot be obtained.

1. Pull back the black rubber cover Q
2. Loosen the lock nut ©
3. Turn the adjuster nut ① to obtain the specified free-play.
4. Tighten the lock nut. Check the free-play

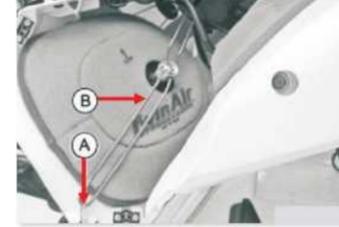


Make sure the gear is in Neutral. Start the engine and pull the clutch lever in and shift into gear. Make sure the engine does not stall and the motorcycle does not creep. Gradually release the clutch lever and open the throttle. Your motorcycle should now move smoothly and accelerate gradually.

If you can't get the proper adjustment, or the clutch does not work properly, the cable might be kinked or worn out or the clutch friction discs may be worn out. Take to your local KSR RACING dealer for inspection.

BASIC MAINTENANCE PROCEDURES

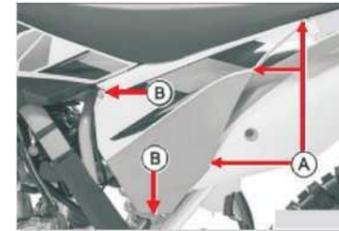
CHANGING / CLEANING AIR FILTER



1. Insert both parts together into the air filter housing.
2. Make sure the position is correct.
3. Fasten the air filter using the filter holder ①
4. Clip the holder in the correct position ②

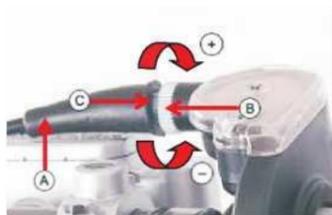
A NOTICE

Improper installation of the air cleaner assembly may/will allow dirt and dust to get inside the engine and cause rapid wear of the piston rings and cylinder



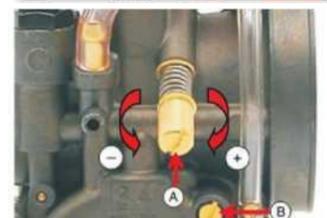
1. Insert the air filter cover into area 0 and clip it into the front area.
2. Mount and tighten the screws Q
3. Now the air filter cover is secure.

THROTTLE ADJUSTMENT



- A. Throttle free-play should be 3-5 mm (0.10-0.20 in.)
 B. If your throttle has more free-play than specified above, adjustments need to be made. Follow the steps below.
 C. Minor adjustments are generally made with the upper adjuster.
1. Pull back the rubber dust cover Q
 2. Loosen the lock nut Q
 3. Turn the adjuster Q in the ⓐ direction will decrease the free-play. Turn the adjuster in the ⓑ direction will increase free-play.
 4. Operate the throttle to ensure that it is functioning smoothly, and when released, it returns completely very quickly from full open throttle to fully closed in all steering positions.
 5. Inspect the condition of the throttle cable from the throttle down to the carburetor. If the cable is nicked or chafed, it must be replaced.
 6. Lubricate the cable with a commercially available cable lubricant to prevent premature rust and/or corrosion.
 7. Check the cable for tension or stress in all steering positions.

ENGINE IDLE SPEED ADJUSTMENT



The idle setting of the carburetor has a big influence on the vehicle's starting behavior, on stable idling and on the vehicles response when the throttle is opened. An engine with a correctly set idle speed is easier to start than an engine with the idle speed set incorrectly. The idle speed is adjusted with the idle speed adjusting screw.

1. If the engine is cold, start it up and warm it up for 3- 4 minutes. Then shut it off.
2. Connect a tachometer to the engine.
3. Shift the transmission into neutral. Start the engine.
4. Remember to keep the motorcycle in an upright position.
5. Adjust the idle speed with the idle adjusting screw or knob Q
6. Idle Speed: **1,500-1,800 ± 100 RPM**
7. **NEVER ADJUST THE AIR/FUEL MIXTURE SCREW**
● IT HAS BEEN SET AT THE FACTORY AND SHOULD ONLY BE ADJUSTED BY AN AUTHORIZED KSR RACING DEALER.