

MR 300 – 250 - 200

Manuale d'uso



RIEJU

...for everyday adventure

Manuale d'uso

RIEJU

MR 300 – 250 -200

Le descrizioni e le immagini di questa pubblicazione sono fornite solo a scopo illustrativo e non sono vincolanti. Pur mantenendo invariate le caratteristiche di base descritte e illustrate nella presente brochure, Rieju SA si riserva il diritto, in qualsiasi momento e senza necessità di aggiornare preventivamente la presente pubblicazione, di apportare modifiche a componenti, parti o accessori, che riterrà opportune per migliorare. Il prodotto o che sono necessari per motivi di fabbricazione o costruzione. Non tutte le versioni/modelli mostrati in questa pubblicazione sono disponibili in tutti i Paesi. La disponibilità di ciascun modello deve essere verificata nella rete di vendita ufficiale di RIEJU.

© Copyright 2020 - Rieju S.A. Tutti i diritti riservati. È vietata la riproduzione totale o parziale di questa pubblicazione. Rieju S.A. C/ Borrassà 41 E-17600 Figueres GIRONA-SPAGNA

www.riejumoto.com



Questo manuale è stato realizzato da RIEJU S.A. per l'uso da parte di officine concessionarie, agenzie secondarie RIEJU e utenti avanzati. Si presuppone che gli utilizzatori di questa pubblicazione per la manutenzione e la regolazione dei veicoli RIEJU abbiano una conoscenza di base dei principi della meccanica e delle procedure tecniche di riparazione dei veicoli. Eventuali modifiche significative delle caratteristiche del veicolo o specifiche operazioni di riparazione saranno comunicate tramite aggiornamenti al presente manuale.

Nota bene: Fornisce informazioni chiave per facilitare la comprensione e l'esecuzione della procedura

Attenzione: Si riferisce alle procedure specifiche da eseguire per prevenire danni al veicolo.

Pericolo: Si riferisce a procedure specifiche da eseguire per prevenire lesioni all'operatore.



Sicurezza personale La mancata osservanza di queste istruzioni comporterà un grave rischio di lesioni personali.

Il mancato rispetto o la violazione di queste norme comporta il rischio di gravi danni al veicolo e talvolta anche la perdita della garanzia.



Sommario

Panoramica	6
Presentazione.....	7
Note legali.....	7
Avvisi e avvertenze.....	7
Avvertenze preliminari ⁸	8
Ubicazione componenti.....	9
Identificazione.....	12
Sistema di chiusura.....	12
Specifiche.....	13
Schemi elettrici ¹⁵	15
Tabella di serraggio.....	18
Generale.....	18
Motore ¹⁹	19
Quadro di valutazione multifunzione.....	22
Omologazione.....	23
Informazioni sull'utilizzo	24
Processo di avviamento.....	25
Fase di rodaggio.....	25
Ispezione giornaliera pre-guida.....	26
Pulizia.....	30
Conservazione.....	30
Funzionamento OBD.....	31
Manutenzione	33
Tabella manutenzione.....	34
Manutenzione.....	35
1. Frizione.....	35
2. Dischi frizione.....	35
3. Cavo gas.....	35
4. Candela.....	35
5. Filtro dell'aria.....	37
Smontaggio filtro aria.....	37
Pulizia del filtro dell'aria.....	38
6. Carburatore.....	38
7. Olio di trasmissione.....	39
8. Pistone e anello elastico.....	40
9. Testata, cilindro e valvola di scarico.....	40
10. Impianto di scarico.....	40
11. Fibra silenziatore.....	41
12. Asta di collegamento e cuscinetti.....	41
13. Pedale avviamento e pedale cambio.....	41
14. Guarnizione di scarico/silenziatore.....	41
15. Cuscinetti motore.....	41
16. Liquido refrigerante.....	41
17. Tubo radiatore e collegamenti.....	44
18. Regolazione del freno.....	44
19. Usura freni.....	45
20. Liquido freni.....	47
21. Livello liquido freni.....	47
22. Pistone pompa freno e coperchio antipolvere (anteriore e posteriore).....	48
23. Pistone pinza freno e parapolvere (tutte le pinze).....	48
24. Tubi freno.....	48
25. e 26. Raggi e pneumatici.....	48

Sommario

27. Guida catena.....	48
28. Usura guidacatena.....	48
29. Pattino guidacatena.....	49
30. Sospensione anteriore.....	49
31. Olio sospensione anteriore.....	50
32. Viti, dadi ed elementi di fissaggio.....	50
33. Tubo benzina.....	50
34. Impianto benzina.....	51
35. Set sterzo.....	51
36. Lubrificazione generale.....	51
37. Cuscinetto sterzo.....	52
38. Cuscinetto ruota.....	52
39. Bilanciere e bielle.....	52
40. Sospensione posteriore.....	52
41. Catena.....	54
42. Pneumatici.....	55
43. Caricabatterie.....	56
Impostazioni.....	57
Introduzione.....	58
Sintonizzazione carburazione.....	58
Apertura scorrevole ed effetti.....	58
Ugello minimo e vite di regolazione della miscela.....	58
Ago carburatore.....	59
Ugello principale.....	59
Carburazione di riferimento (solo concorrenza).....	59
Fattori di correzione.....	60
Sviluppo secondario.....	61
Messa a punto sospensioni.....	61
Impostazioni disponibili ⁶¹	61
Impostazioni standard.....	62
Ammortizzatore posteriore.....	63
Regolazione statica iniziale (SAG).....	63
Correzione per tipologia di terreno.....	63
Sistema di regolazione esterna centrifuga.....	66
Diagnosi dei guasti.....	67
Manuale di garanzia.....	73

Panoramica

Presentazione

RIEJU ti ringrazia per la fiducia.

Scegliendo la nuova RIEJU MR siete appena entrati a far parte del grande team RIEJU e, in quanto utilizzatori del marchio numero uno delle moto fuoristrada, meritate il trattamento distintivo che vogliamo offrirvi sia nel nostro rapporto dopo l'acquisto della vostra RIEJU sia nelle spiegazioni che vi presentiamo in questo manuale.

La tua RIEJU MR è una moto progettata per le competizioni, è il frutto di molti anni di sperimentazione e concorrenza in questa disciplina impegnativa. I numerosi successi ottenuti dai grandi piloti con le nostre moto RIEJU hanno fornito i dati di base per poter realizzare queste moto di alto livello. Moto RIEJU esclusive con tre fattori chiave: affidabilità, alte prestazioni e buona stabilità.

Congratulazioni perché la tua scelta è stata sicuramente quella giusta. Con la vostra capacità di gestire la vostra RIEJU e con una preparazione adeguata e le adeguate revisioni essenziali per rendere la vostra RIEJU altamente affidabile, sarete in grado di godere della pratica più confortevole e soddisfacente dello sport motociclistico.

Grazie per la vostra fiducia e benvenuti in RIEJU.

Avvertenze legali

Nell'interesse dello sviluppo tecnico RIEJU si riserva il diritto di modificare la costruzione, le attrezzature e gli accessori della moto senza preavviso. I dati di misure, pesi e potenze sono indicati con i rispettivi margini. A seconda del volume delle apparecchiature e degli accessori della sua RIEJU, nonché nelle versioni omologate nel rispetto delle diverse leggi di ogni Stato, possono verificarsi variazioni rispetto alle descrizioni e alle illustrazioni. Pertanto, le fotografie riportate nel presente manuale potrebbero non corrispondere al modello acquistato. Per questo motivo, non può sorgere alcuna responsabilità per imprecisioni, errori di stampa o omissioni.

Avvisi e avvertenze

Leggere attentamente questo manuale, prestando particolare attenzione alle seguenti avvertenze:



PERICOLO

Avvertenza su un pericolo che porta a lesioni gravi e persino alla morte.



ATTENZIONE!

Avvertenze su un pericolo che può causare lesioni personali e/o danni al veicolo.

Avvertenze preliminari

PERICOLO

Tre incidenti mortali su quattro sono dovuti a ferite alla testa. Il rischio di lesioni cerebrali è triplicato se non si indossa un casco. Indossare sempre un casco omologato, la probabilità di rimanere illesi in caso di incidente aumenta del 20%. Si raccomanda inoltre l'uso di occhiali protettivi, guanti, stivali e altri elementi protettivi in perfette condizioni.

Mai trasportare un passeggero. La sua RIEJU non è approvata a tale scopo, né dispone di uno spazio per sedili, maniglie o tribordo per il passeggero. Inoltre, il peso aggiuntivo può compromettere la maneggevolezza.

Evitare di modificare la RIEJU con accessori non originali o rimuovere gli elementi originali, queste modifiche potrebbero influenzare la stabilità e la guida, rendendola un veicolo pericoloso o illegale. Si raccomanda l'uso di ricambi e accessori originali o approvati RIEJU. È condizione indispensabile per il mantenimento della garanzia.

RIEJU è stato progettato per l'uso fuoristrada, non per lunghi viaggi su strada o in autostrada. Tale uso potrebbe causare danni al motore a causa degli alti giri mantenuti e per il fatto che gli pneumatici non sono adatti per l'uso su superfici pavimentate. Né è stato progettato per uso urbano. Lunghe soste ai semafori in città potrebbero causare il surriscaldamento del motore.

Mantenere la RIEJU in buone condizioni. Per evitare problemi, ispezionare la moto prima di ogni utilizzo e fare tutta la manutenzione raccomandata in questo manuale. Dopo una caduta, ispezionare gli elementi principali per rilevare eventuali danni. Guidare una motocicletta danneggiata può causare un incidente con lesioni gravi e persino la morte.

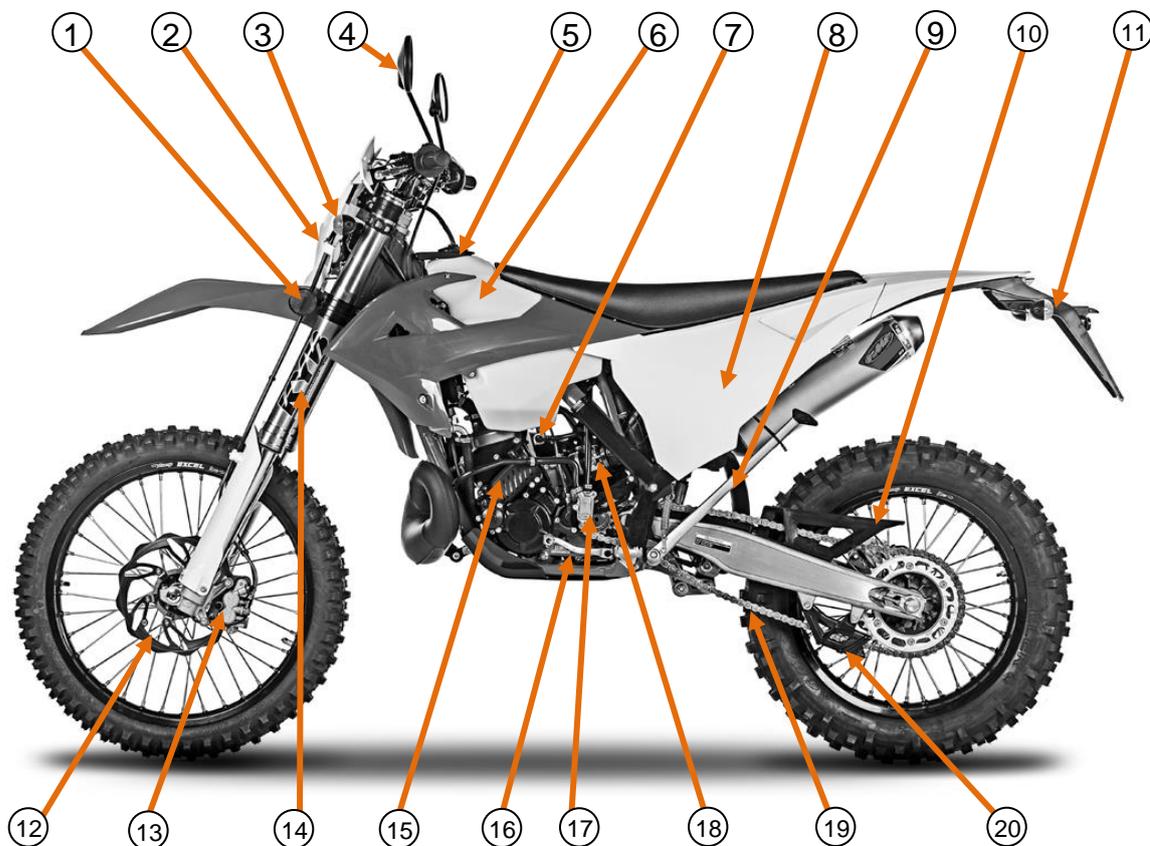
PERICOLO

Il tubo di scarico e altri elementi raggiungono temperature elevate durante l'uso e impiegano del tempo per raffreddarsi una volta spento il motore. Evitare di maneggiare o toccare oggetti durante questo periodo. Indossare pantaloncini è sconsigliato, può causare ustioni alle gambe.

PERICOLO

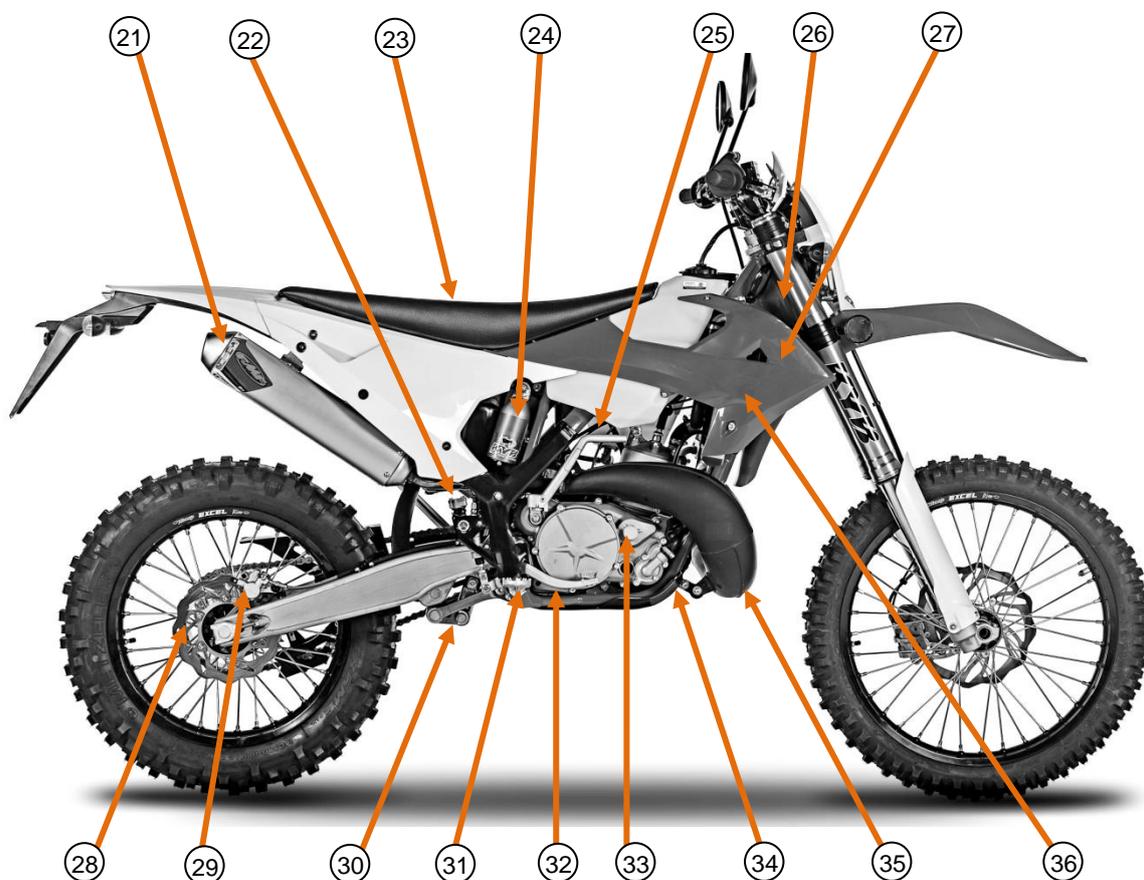
Evitare di indossare indumenti larghi che potrebbero impigliarsi con parti del veicolo o dell'ambiente circostante. Sebbene la sicurezza totale sia impossibile, l'uso di attrezzature adeguate riduce la possibilità e/o la gravità degli infortuni.

Panoramica



Numero:	Nome	Numero	Nome
1	Catadiottri anteriori	11	Porta targa con luce posteriore, di posizione, lampeggiante e catadiottro
2	Fanale luce di posizione, anabbaglianti, abbaglianti	12	Disco freno anteriore
3	Lampeggianti anteriori	13	Pinza freno anteriore
4	Retrovisori	14	Forcella anteriore
5	Trabocco	15	Motorino di avviamento
6	Serbatoio benzina	16	Pedale cambio
7	Rubinetto serbatoio gas	17	Sistema dell'aria secondaria
8	Filtro dell'aria	18	Carburatore
9	Cavalletto laterale	19	Catena
10	Coperchi catena	20	Guida catena

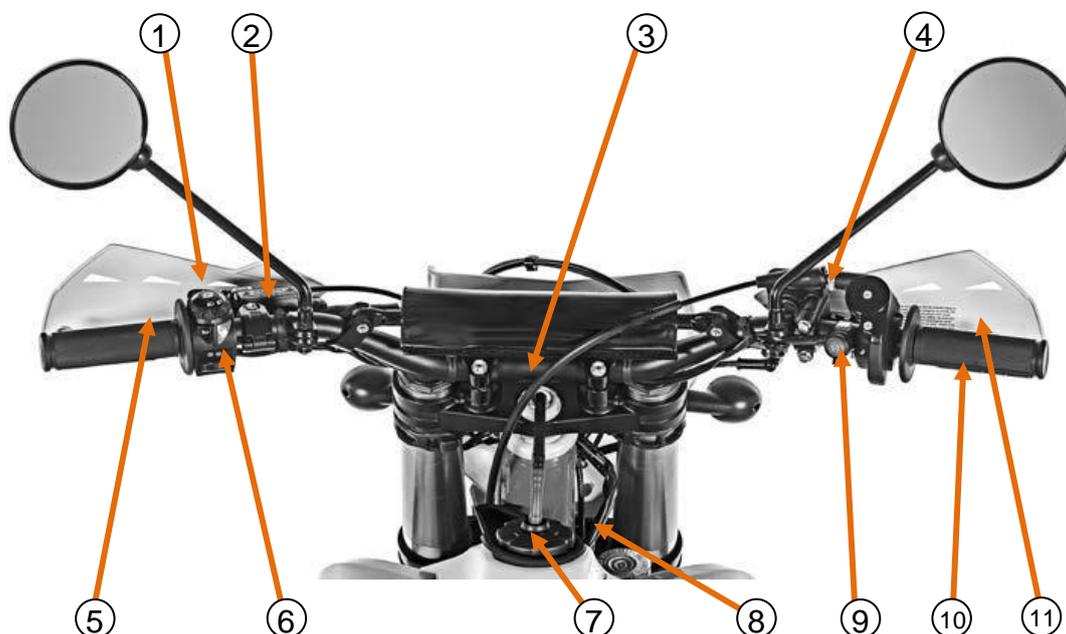
Panoramica



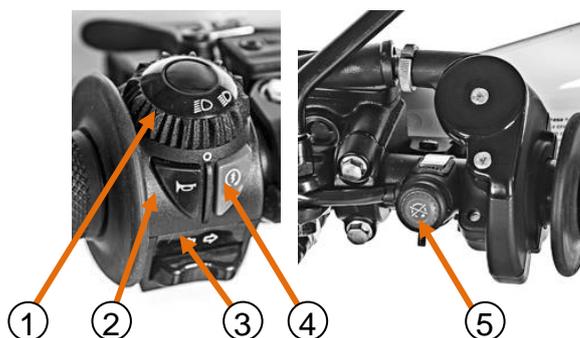
Numero:	Nome	Numero	Nome
21	Silenziatore	30	Asta di collegamento e sistema di sospensione bilanciere
22	Serbatoio liquido freni posteriore	31	Staffe
23	Sella	32	Pedale freno posteriore
24	Ammortizzatore posteriore serbatoio benzina	33	Regolazione centrifuga
25	Pedale di avviamento	34	Protezione carter
26	Numero telaio VIN	35	Tubo di scarico
27	Radiatore	36	Targhetta di identificazione del costruttore
28	Disco freno posteriore		
29	Pinza freno posteriore		

Panoramica

Localizzazione delle componenti



Numero	Nome	Numero	Nome
1	Maniglia avviamento	7	Tappo serbatoio benzina
2	Serbatoio liquido frizione	8	Antifurto bloccasterzo
3	Indicatore multifunzione	9	Arresto
4	Serbatoio liquido freni anteriore	10	Manopola dell'acceleratore
5	Leva frizione	11	Leva freno anteriore
6	Comandi dello sterzo, luci, clacson e accensione		



Numero	Nome	Numero	Nome
1	Luci anabbaglianti e abbaglianti	4	Accensione
2	Clacson	5	Arresto
3	Lampeggianti		

Panoramica

Identificazione



①

La sua RIEJU ha una targhetta di identificazione (1) che specifica: produttore, numero di telaio, numero di omologazione e livello di emissioni sonore.

Anche il numero del telaio è punzonato sul lato destro del tubo dello sterzo.

Sistema di chiusura



La RIEJU dispone di un dispositivo antifurto con blocco dello sterzo. Si trova sul lato destro della flangia inferiore della forcella. Per bloccare lo sterzo:

1. Ruotare completamente il manubrio verso sinistra.
2. Inserire la chiave nell'antifurto e ruotarla in senso antiorario; indietro di $\frac{1}{8}$.
3. Premere il tasto verso l'interno.
4. Ruotare la chiave in senso orario fino alla posizione iniziale e rimuoverla. Affinché la serratura sia efficace, è necessario che la serratura sia incassata.



Panoramica

MOTORE	Ciclo	2 tempi		
	N ° cilindri	Monocilindrico		
	Raffreddamento	Liquido		
	Cilindrata	199,4 cc	249,3 cc	299,3 cc
	Diametro	62,5 mm	66,4 mm	72,0 mm
	Corsa	65,0 mm	72,0 mm	72,0 mm
	Carburatore	Dell'Orto PHBG 21 (modello da competizione Keihin PWKS 38)		
	Tipo di ammissione	Di V-Force 4 lamelle		
	Impianto di lubrificazione	Miscela in benzina		
	Sistema di avviamento	Pedale / Elettrico sui modelli E-START		
	Sistema di accensione	Digital CDI-Euro 5		
	Accensione			
	Candela	DENSE W24ESR-U e NGK BR8EG		
Distanza tra gli elettrodi	0,7/ 0,8 mm			

TRASMISSIONE	Riduzione primaria	3,31 (63/19)	
	Cambio	6 velocità a cascata	
	Rapporto di modifica	1 ^a	2,07 (14/29)
		2 ^a	1,63 (16/26)
		3 ^a	1,33 (18/24)
		4 ^a	1,10 (20/22)
		5 ^a	0,91 (23/21)
		6 ^a	0,79 (24/19)
	Trasmissione secondaria	A catena	
	Riduzione secondaria	4,16 (12/50) MR 200 3,67 (13/49) MR 250 // 3,69 (13/48) MR 300 Solo modelli da competizione	3,30 (13/42) MR 200-250-300
	Catena	110 Collegamenti// 5/8" x 1/4" con fermi (112 collegamenti) solo modello competizione	
Tipo frizione	Multidisco in bagno d'olio ad azionamento idraulico		
Azionamento frizione	Idraulico		
Lubrificazione	Medio	Olio	
	Capacità	900cc (nuovo); 800cc (sostituzione)	

DIMENSIONI	Altezza complessiva	1235 mm
	Lunghezza totale	2145 mm
	Altezza sedile	960 mm
	Altezza da terra	375 mm
	Larghezza totale	810 mm
	Interasse	1480 mm
	Peso a secco	105 kg
	Capacità serbatoio benzina	10 l

Panoramica

TELAIO	Tipologia	Telaio a spina centrale in acciaio 25 CrMo 4, telaio secondario in lega di alluminio	
	Misurazioni pneumatici e gomme	Anteriore	Excel 1.6 x 21 - 90/90 - 21 M/C 54R MICHELIN ENDURO MEDIUM F TT
		Posteriore	Excel 2.15 x 18-140/80-18 (250cc/300cc)//120/90-18 (200cc) 70R MICHELIN ENDURO MEDIUM R TT
	Pressione pneumatici	Anteriore	1,0 bar
		Posteriore	1,0 bar
	Sospensione	Anteriore	Forcella KYB ø48 mm AOS System (Air Oil Separated), a cartuccia chiusa, con regolazione a molla e compressione e rimbalzo
		Posteriore	Sistema progressivo con monoammortizzatore KYB ad alta e bassa compressione e regolazione della velocità e rimbalzo
	Corsa sospensione	Anteriore	300 mm (KYB)
		Posteriore	131 mm (KYB)
	Volume dell'olio della forcella.	KYB	350 ml. (quantità)
Freni	Anteriore	Disco, con pinza Nissin flottante a 2 pistoni	
	Posteriore	Disco, con 1 pinza Nissin flottante a 1 pistone	
Freno a disco	Anteriore	Disco NG "wave" Ø260 mm	
	Posteriore	Disco NG "wave" Ø220 mm	

LIQUIDI	CONSIGLIATO		
	Benzina		Senza piombo (minimo RON 98)
	Benzina consigliata		Benzina contenente fino al 10% di etanolo
	Olio misto (JASO FC)	GRO 2T SYNT 10 OFFROAD RACE	100% olio sintetico al 2% (50:1)
			Olio semisintetico 2% (50:1)
			3% olio minerale (32:1)
	Refrigerante 2	GRO	Miscela antigelo 100%
	Liquido freni	GRO DOT-4	DOT-4
	Fluido pompa frizione	GRO ULTRA 5	Olio minerale idraulico
	Olio di trasmissione	GRO RACING 10W50 FULL SYNTHETIC	Full Synthetic high Performance oil JASO MA2-API SN
Olio per forcelle	KYB	KBY Olio forcella 01M	

CARBURAZIONE	COMPETIZIONE⁴	Tipo di carburatore	Keihin PWKS 36	Keihin PWKS 38	Keihin PWKS 38
		Ugello principale	185	175	170
		Ugello inattivo	45	42	40
		Lancetta	NOZI		N1EF
		Posizione lancetta	3° dall'alto		
		Portellone	6	7	7
		Vite pneumatica	1 giro e ½ da chiuso		

(2) I Paesi freddi adeguano il liquido antigelo alla sua temperatura. (4) Solo per uso ad anello chiuso.

Panoramica

2021 Rieju MR 250 Setting		
	Stock	Aust/NZ base level (10-25 degrees sea level)
Needle	N1EF	N1EF
Clip Pos	#3	#3
Main Jet	170	170
Pilot Jet	40	40
Air Screw	1 1/2	1 1/4

If rich at idie	Turn air screw out 1/4 incriments and test. If still rich when at 3 turns out, replace pilot jet with 40
If rich at 1/16 to 1/4 throttle	Change to N1EG needle #3
If rich at 1/4 to 3/4 throttle	Change needle clip to #2
If rich at 3/4 to full throttle	Change main jet to 172

Please note:

Setting adjustments should be based on throttle position, not RPM.

All above specifications are estimates only. Actual bike testing is the only way to ensure correct jetting



Panoramica

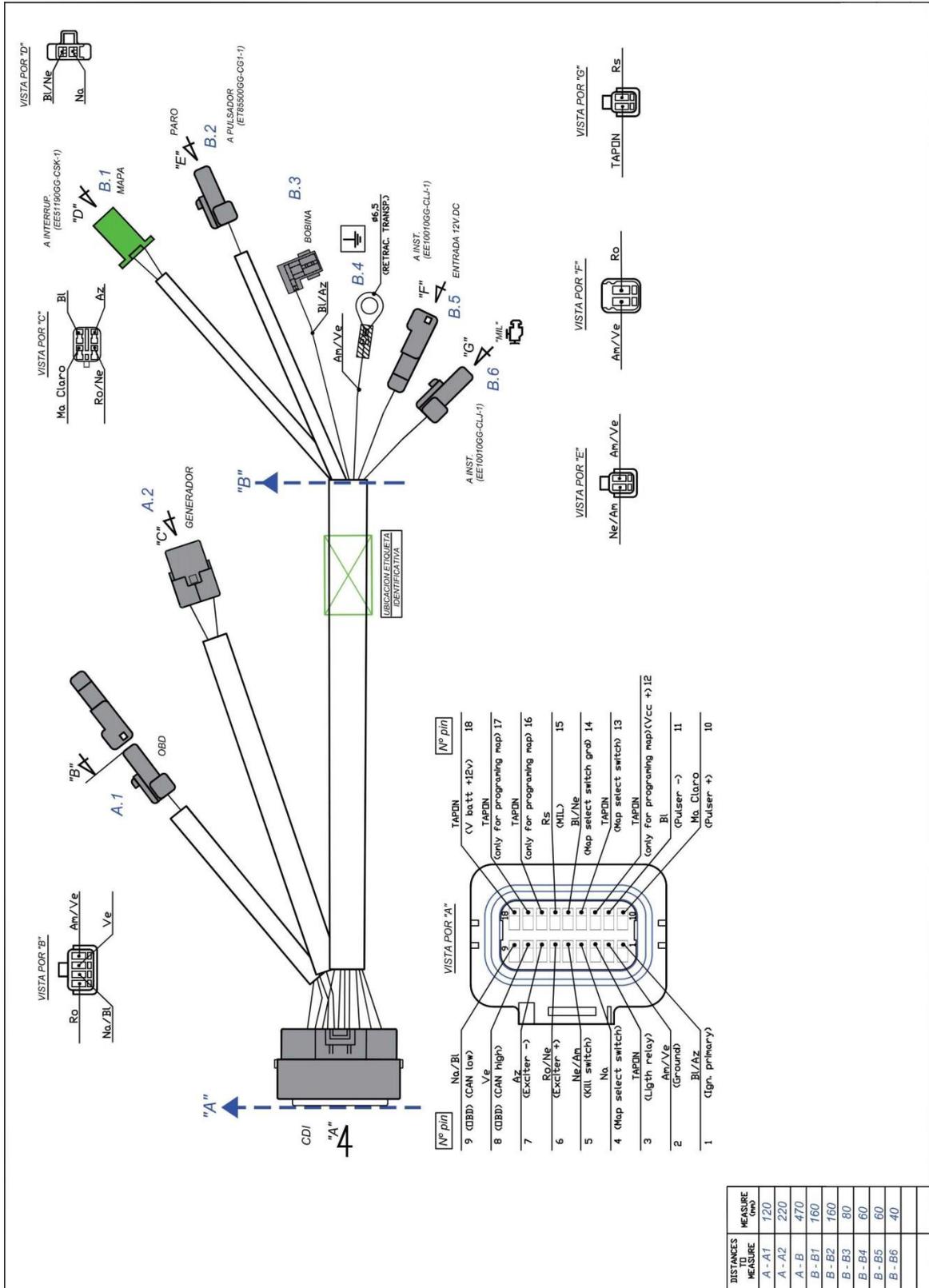
2021 Rieju MR 300 Setting		
	Stock	Aust/NZ base level (10-25 degrees sea level)
Needle	N1EF	NECH
Clip Pos	#3	#3
Main Jet	170	170
Pilot Jet	40	40
Air Screw	1 1/2	1 1/2

If rich at idie	Turn air screw out 1/4 incriments and test. If still rich when at 3 turns out, replace pilot jet with 40
If rich at 1/16 to 1/4 throttle	Change to NECW needle #3
If rich at 1/4 to 3/4 throttle	Change needle clip to #2
If rich at 3/4 to full throttle	Change main jet to 172

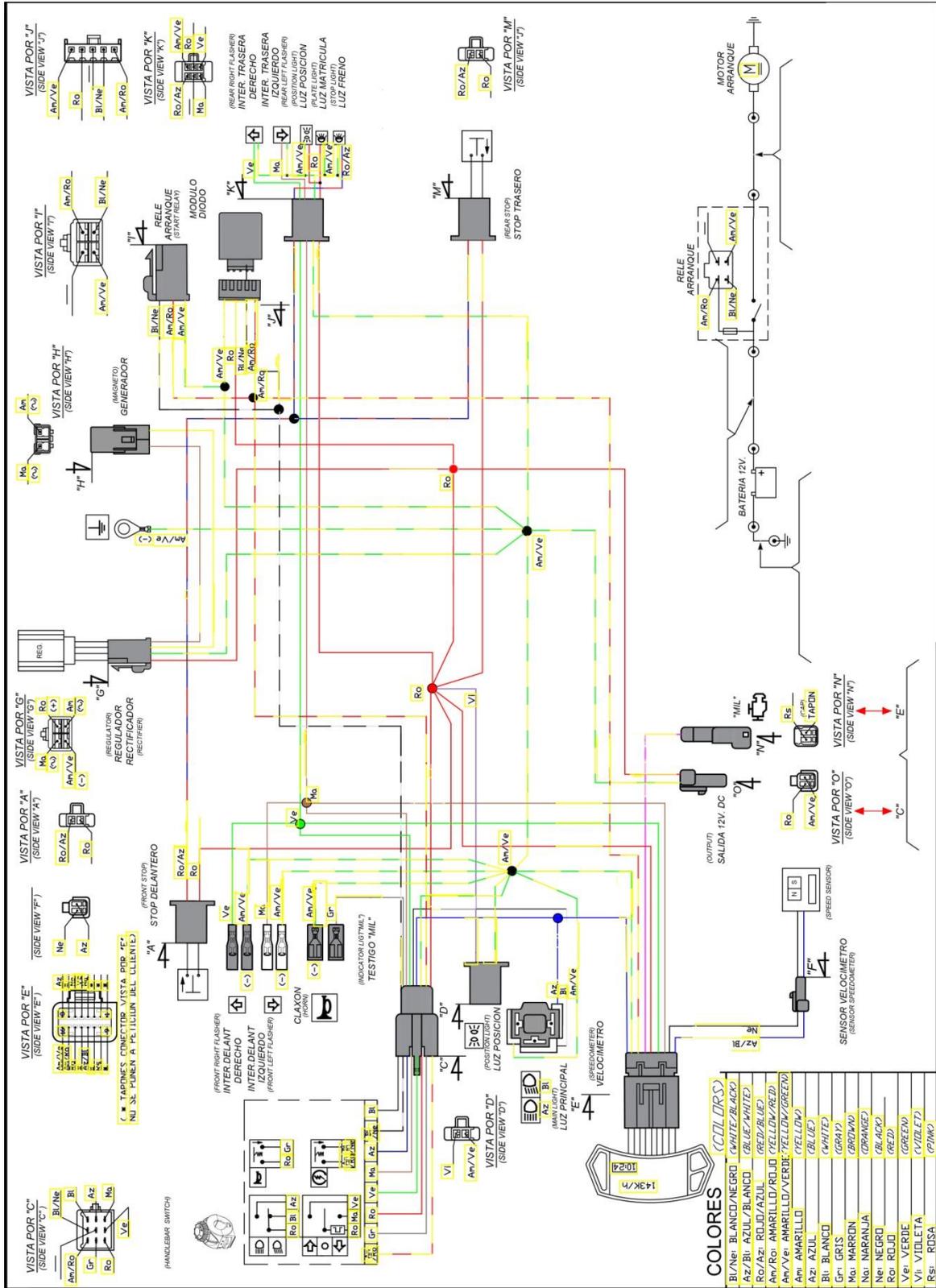
Below sequence of needle (Leaner at 1/16 to 1/4 throttle)	
Richer	N1EF
	N1EG
	NECH
	NECW
Leaner	NECJ



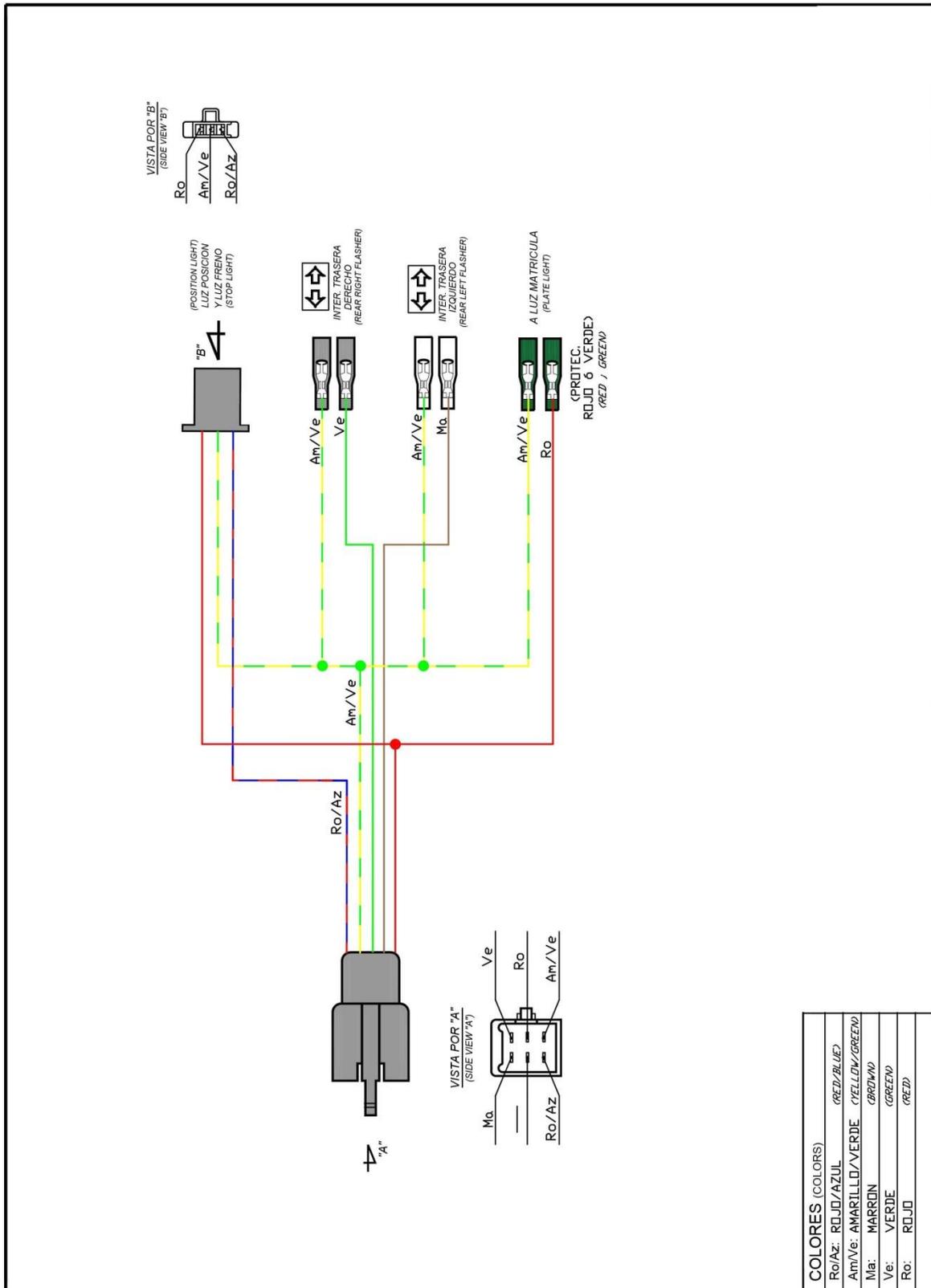
Panoramica



Panoramica



Panoramica



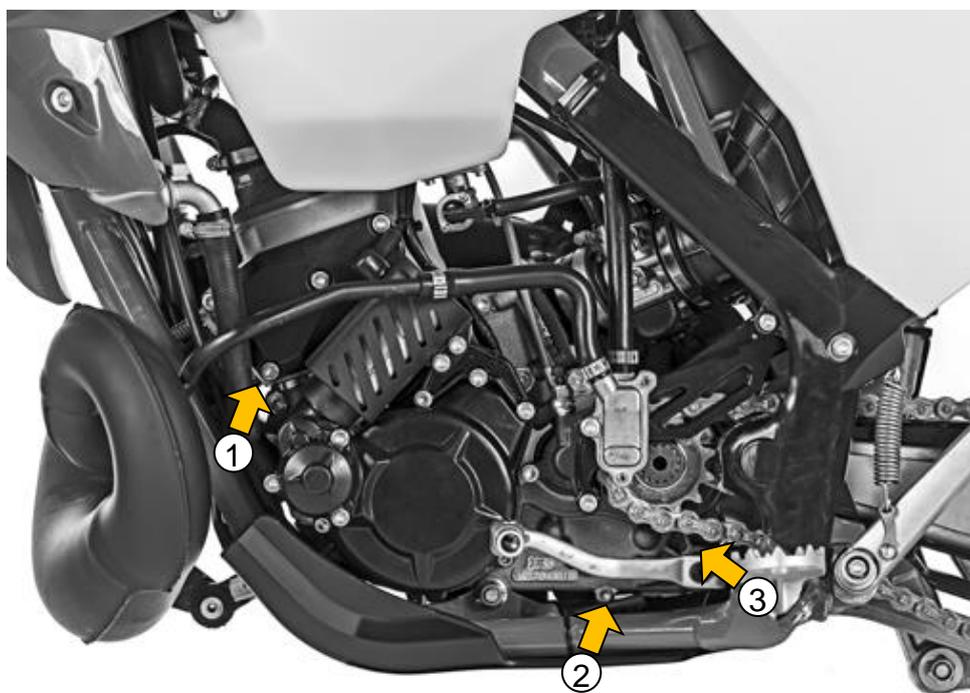
Panoramica

Motore		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Dado	Assi motore	M10	60	
Manubrio		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Vite	Flangia inferiore manubrio	M10	40	
Vite	Flangia maniglia superiore	M8	25	
Vite	Frizione	M6	10	
Telaio		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Vite	Protezione carter	M6	10	
Vite	Protettore laterale sinistro	M6	10	
Vite	Tirante della testata	M8	20	
Subchassis		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Vite	Sottotelaio superiore	M8	25	Loctite® 243™
Vite	Sottotelaio inferiore	M8	25	Loctite® 243™
Forcella		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Vite	Protettore H. - Tubo guida	M6 (pl)	8	
Vite	Protector H. -Foot	M6	8	
Vite	Piede Forcella	M8	15	
Vite	Asse anteriore	M24	35	
Vite	Pinza freno anteriore	M8	25	Loctite® 243™
Vite	Flangia superiore	M7	15	
Vite	Flangia inferiore	M7	12	
Serbatoio		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Vite	Serbatoio-Silent Block-telaio	M6	10	
Ammortizzatore posteriore		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Vite	Ammortizzatore superiore	M12	60	Loctite® 243™
Vite	Ammortizzatore inferiore	M12	50	
Link		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Dado	Asta di collegamento - telaio	M12	80	Loctite® 243™
Dado	Asta di collegamento - bilanciere	M12	80	Loctite® 243™
Dado	Oscillazione - inclinazione	M12	80	Loctite® 243™
Inclinazione		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Dado	Dado basculante	M14	80	
Vite	Pattino della catena - protezione	M6	10	
Vite	Pattino catena inferiore - telaio	M8	25	Loctite® 243™
Vite	Guida catena	M6	10	
Dado	Dado asse ruota posteriore	M20	100	
Scarico		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Vite	Silenzioso - Superiore	M6	12	
Vite	Silenzioso - inferiore	M6	12	
Vite	Fuga Silent block	M6	12	
Plastica		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Vite	Parafango anteriore	M6	12	
Vite	Parafango posteriore	M6	12	
Vite	Inf. Piastre laterali al radiatore	M6	8	
Vite	Serbatoio e piastre	M6 (pl)	6	
Vite	Coperchio porta numero destro	M6	12	
Vite	Scatola componenti elettrici	M6 (pl)	6	

Panoramica

Cavalletto		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Vite	Cavalletto	M8	25	Loctite® 243™
Freno posteriore		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Vite	Pedale del freno	M8	20	
Vite	Pompa freno posteriore	M6	12	Loctite® 243™
Elettricità		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Vite	Batteria	M5	2,5	
Pedale cambio		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Vite	Pedale cambio	M6	12	
Pedale di avviamento		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Vite	Pedale di avviamento	M6	12	Loctite® 243™
Sella		Misurazione	Serraggio(Nm)	
Vite	Sella	M6	10	

Tavolo serraggio motore

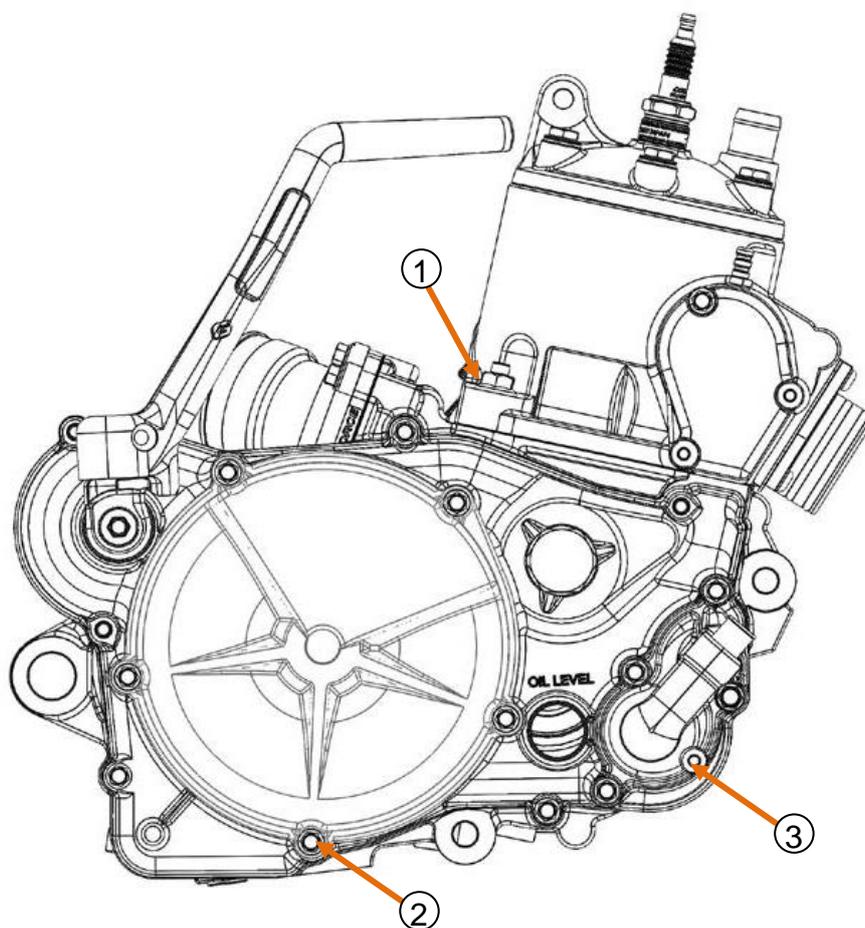


N.	Nome parte	Misurazione	Serraggio (Nm)
1	Viti coperchio valvola	M5x15	8
2	Vite carter	M6x25	12
3	Vite pedale cambio	M6x12	14

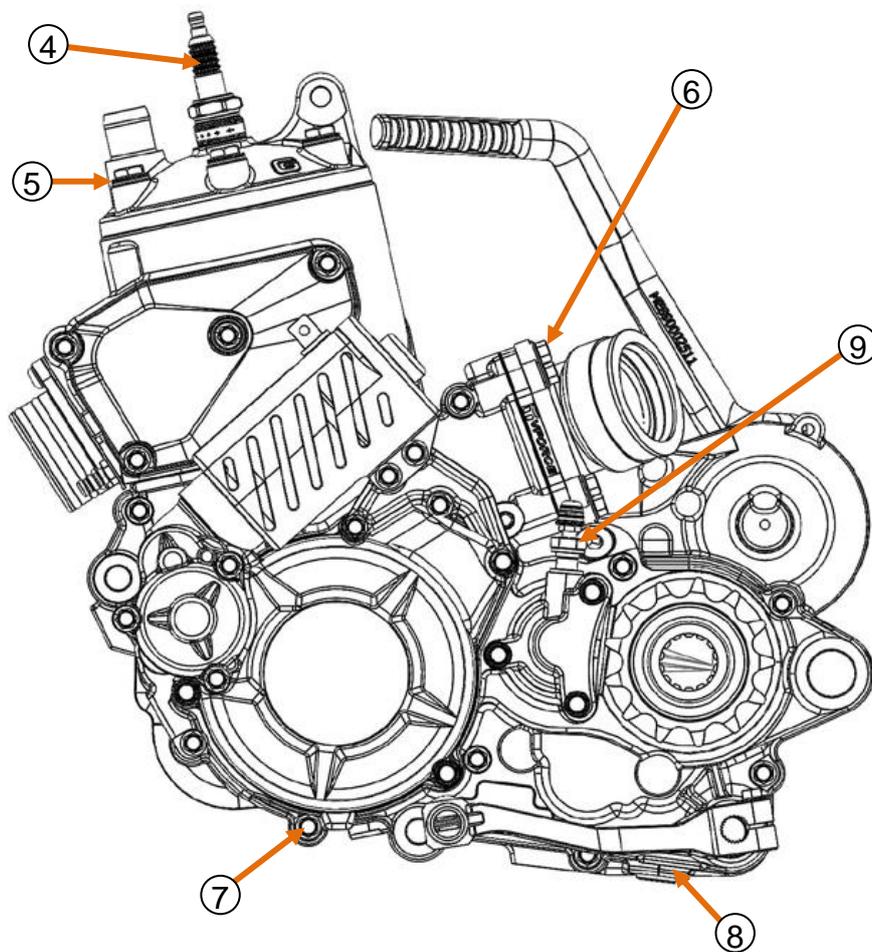
Panoramica



N.	Nome parte	Misurazione	Serraggio (Nm)
4	Vite pedale avviamento all'albero	M6x20	12
5	Vite pedale avviamento	M6x75	10



Panoramica



N.	Nome parte	Misurazione	Serraggio (Nm)	
1	Dado cilindro	M10	40	
2	Vite coperchio frizione	M6	12	
3	Vite svuota pompa acqua	M6	8	
4	Candela	-	25	
5	Vite a testa cilindrica	M8	27	
6	Vite scatola lamiera	M6	12	
7	Vite del tappo di accensione	M6	8	
8	Tappo svuota motore	M12	15	
9	Vite riempimento olio	M12	15	
-	Vite a cricchetto	M6	8	
-	Viti statore	M5	8	
-	Vite volante	M10	60	
-	Vite di arresto della molla del selettore	M8	15	
-	Dado primario	M20	80	
-	Viti a molla frizione	M6	10	
-	Viti supporto controllo valvola	M5	8	Loctite® 243™
-	Dado mozzo frizione	M18	80	

Marcatore multifunzione (solo nei modelli EC)

Panoramica



Pulsante Modalità

Pulsante di regolazione

ACCENSIONE

Quando la moto viene avviata, il pannello del display viene attivato e mantenuto acceso.

Il cruscotto visualizzerà la modalità normale e rimarrà acceso per 30 secondi se non viene generato alcun impulso di velocità.

Premendo uno o entrambi i pulsanti, il cruscotto visualizzerà la modalità normale e durerà 30 secondi se non viene premuto alcun pulsante.

VELOCITÀ

Le velocità sono visualizzate in modo permanente in Km/h o mph con un intervallo da 0 a 199 in entrambi i casi.

CONTACHILOMETRI

- Per visualizzare il tempo di rodaggio o Km premere SET < 2 secondi.
- Per cambiare unità di misura premere SET > 10 secondi.
- Per visualizzare il totale premere MODE < 2 secondi

Percorso A - Percorso B – Totale

- Per entrare in modalità orologio premere MODE e SET > 2 secondi.
- Per entrare in modalità lunghezza ruota premere MODE > 10 secondi.

OROLOGIO

Formato:

Se le unità sono in Km. ----> 24h.

Se le unità sono in miglia. ----> 12h.

- Per aumentare l'orario, premere MODE < 2 secondi.
- Per aumentare rapidamente l'orario, premere MODE > 2 secondi.
- Per aumentare le i minuti premere SET < 2 secondi.
- Per aumentare rapidamente i minuti, premere SET > 2 secondi.
- Per uscire dalla modalità orologio e salvare i valori premere MODE e SET > 2 secondi.
- Premendo NO ACTION > 10 secondi si esce senza salvare le modifiche.

PERCORSO A E PERCORSO B

- Premere MODE < 2 secondi per visualizzare la scheda.
- Premere SET < 2 secondi per visualizzare il tempo di rodaggio o Km.
- Premere SET > 2 secondi per resettare.

IMPOSTAZIONI PER IL CAMBIO DELLA RUOTA

- Per cambiare la ruota da 2100 - 1811 premere MODE < 2 Secondi.
- Per uscire dalla modalità cambio ruota e salvare il valore premere MODE e SET > 2 secondi.
- Per uscire automaticamente senza salvare le modifiche premere NO ACTION > 10 secondi

Panoramica

Il veicolo che hai appena acquistato è un veicolo omologato ai sensi delle direttive UE e soddisfa tutti i requisiti di omologazione richiesti.

I requisiti di omologazione per l'uso su strade pubbliche e per il superamento dei controlli tecnici nelle stazioni ITV sono, tra l'altro, i seguenti:

I componenti di omologazione, tra le altre prescrizioni, sono identificati con una marcatura specifica e registrata

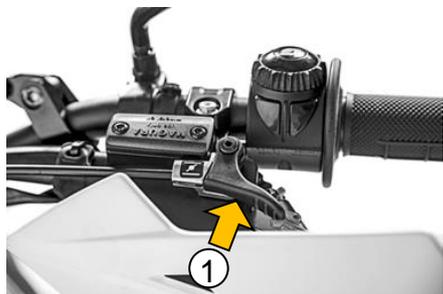
Elenco dei componenti	Quantità/motociclo
Targhetta del costruttore	1
Scarico catalizzato	1
Corona e pignone di uscita approvati	1
Carburatore Dell'Orto PHBG21	1
Sistema trabocco benzina	1
Lampeggiatori anteriori e posteriori	4
Portatarga omologato + luce + catadiottrico	1 / 1 / 1
Catadiottri anteriori	2
Tachimetro	1
Clacson	1
Specchietto retrovisore	2
Antifurto bloccasterzo	1
Valvola aria secondaria	1
Limitazione del filtro dell'aria	1
Finecorsa apertura gas	1
Cavo gas e carter omologato	1 / 1
Sistema tubo blow-by	1

Ciascuno dei componenti di omologazione deve far parte del veicolo e in caso di rottura, perdita o malfunzionamento si raccomanda al proprietario di rivolgersi al proprio rivenditore ufficiale RIEJU per risolvere il problema.

Informazioni sull'utilizzo

Informazioni sull'utilizzo

Processo di avvio



RACCOMANDAZIONE

A motore freddo si consiglia di avviare il pedale e utilizzare solo l'avviamento elettrico quando il motore è alla giusta temperatura.

Per iniziare con il pedale di avviamento seguire questi passaggi:

1. Aprire il rubinetto del serbatoio del gas.
2. Posizionarsi sul pedale di avviamento.
3. Dare due forti colpi di gas.
4. Azionare la maniglia del carter (1).
5. Azionare con forza il pedale di avviamento.

NOTA BENE: Con il motore a temperatura di servizio non è necessario utilizzare la maniglia del carter.

Per iniziare con l'avviamento elettrico, attenersi alla seguente procedura:

1. Aprire il rubinetto del serbatoio del gas.
2. Ruotare la chiave di accensione (2).
3. Dare due forti colpi di gas.
4. Azionare la maniglia del carter (1).
5. Azionare la maniglia della frizione.
6. Premere il pulsante di avvio.

NOTA BENE: Con il motore a temperatura di servizio non è necessario utilizzare la maniglia del carter.

Fase di rodaggio

È **IMPORTANTE** rispettare la fase di rodaggio, con questo si garantirà la durata e il corretto funzionamento del motore a lungo termine. Gli intervalli da rispettare sono i seguenti:

1. Da 0 a 200 km.: Azionare tra il 50% e il 75% della potenza (apertura della manopola dell'acceleratore), in alternativa, senza l'uso continuativo del 75% della potenza.
2. Da 200 a 300 km.: Guidare allo stesso modo ma senza mantenerla più di 5~10 secondi, al 100% di potenza.
3. Da 300 a 400 km.: Guidare tra il 75% e il 100% della potenza, in alternativa, senza mantenere la potenza al massimo.
4. Da 400 Km, aumentare la potenza con una certa progressività di circa 60~80 Km, fino a raggiungere le sue massime prestazioni.

PERICOLO



L'accelerazione avventata può causare problemi al motore. Prestare attenzione e utilizzare le competenze e le tecniche necessarie quando si guida la moto.

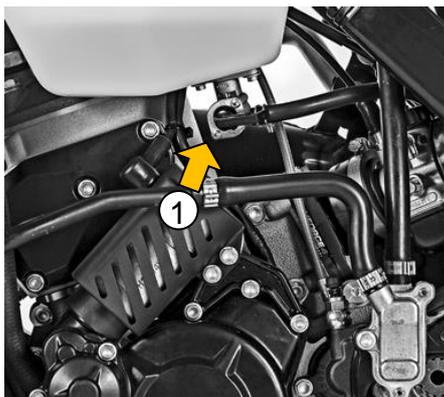
Ispezione giornaliera pre-guida

Informazioni sull'utilizzo

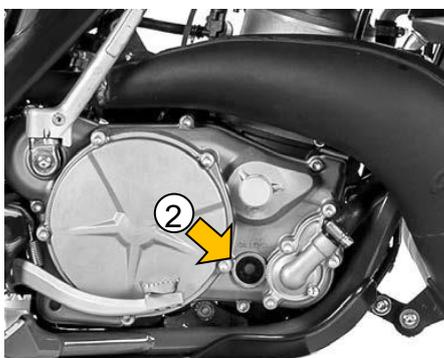


Prima di ogni utilizzo della moto è necessario effettuare i seguenti controlli:

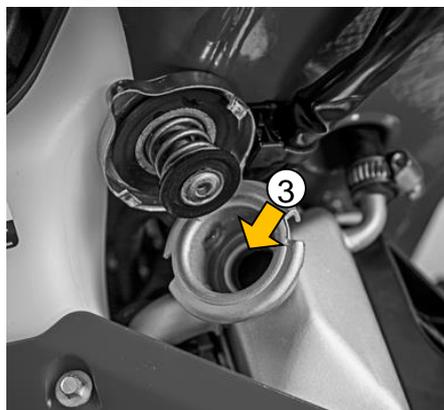
C'è abbastanza benzina? Aprire il tappo della benzina e, muovendo lateralmente la moto con il manubrio si vedrà e si sentirà la benzina, in modo da conoscerne il contenuto approssimativo.



Il rubinetto del gas è aperto? Il rubinetto della benzina (1) ha tre posizioni: aperto: ON (chiave del rubinetto del carburante verso il basso), chiuso: OFF (chiave del rubinetto orizzontale verso il lato destro della moto) e riserva. RES (chiave del rubinetto orizzontale verso il lato sinistro della moto). Se il rubinetto è in posizione OFF nessun carburante raggiunge il carburatore, il motociclo non funziona, questa posizione viene utilizzata solo quando il motore è fermo. Se si osserva che c'è poca benzina nel serbatoio, l'uso con il rubinetto in POSIZIONE RES deve iniziare e deve essere fatto rifornimento immediatamente. Se tutto è in regola, utilizzare sempre il rubinetto in posizione ON. **NOTA BENE:** Spegnerne sempre il rubinetto della benzina (posizione OFF) quando il motore si arresta.



Il livello dell'olio motore è corretto? Controllare attraverso il vetro spia dell'olio (2) che il livello sia adeguato, se necessario, aggiungerlo.



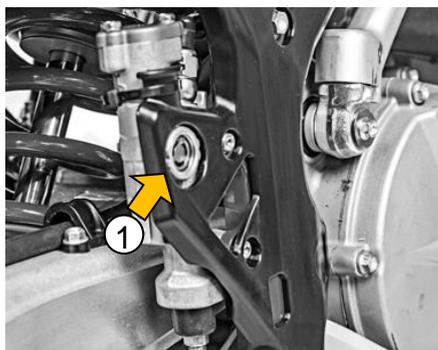
Il livello del liquido refrigerante è corretto? Rimuovendo il tappo di riempimento dal radiatore, è possibile controllare il livello del refrigerante. Quest'ultimo dovrebbe essere appena sotto il bordo metallico (3), se necessario, aggiungerlo.

PERICOLO 

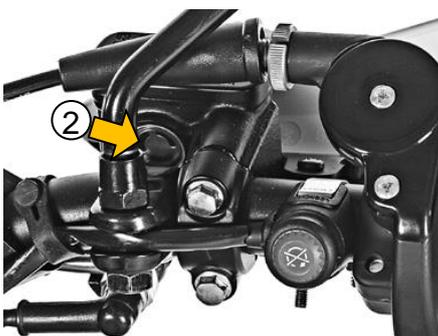
Non aprire il tappo con il motore caldo, si corre il rischio di gravi ustioni.

I serbatoi del liquido dei freni sono al livello corretto? I serbatoi del liquido freni, uno per

Informazioni sull'utilizzo



ogni freno, hanno un display (1 e 2) per verificarne il livello.



PERICOLO

Se il livello del liquido freni è vicino alla metà nelle nei vetro spia, sia dei freni anteriori e posteriori, controllare lo spessore delle pastiglie dei freni e assicurarsi che non abbiano raggiunto il limite di utilizzo. Se lo spessore è corretto riempire il liquido freni e assicurarsi che non ci siano perdite, in caso di dubbi rivolgersi immediatamente al proprio rivenditore ufficiale RIEJU, che sa cosa fare in ogni caso. Ciò può influire sulla sua sicurezza.

Il fluido della frizione è al livello corretto?

Deve essere controllato come segue: moto sul suo cavalletto e manubrio girato completamente a destra, in questa posizione rimuovere il coperchio del serbatoio insieme ai suoi soffietti in gomma (Attenzione ALLO SPORCO, è necessario avere uno spazio pulito dove posizionare le parti smontate), ruotare lentamente il manubrio a sinistra fino a quando il livello del liquido è parallelo al bordo superiore del serbatoio. Il livello medio non deve essere superiore a 6~8 mm dal bordo superiore del serbatoio. Se il livello è inferiore a quello indicato, rabboccarlo. In caso di dubbi o anomalie, rivolgersi al rivenditore ufficiale RIEJU.

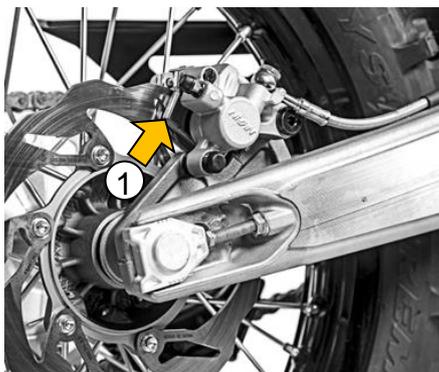


I freni a disco sembrano essere in buone condizioni? Graffi significativi, crepe, eccessiva usura, ecc. possono essere visti visivamente.

PERICOLO

Verificare che lo spessore dei dischi sia almeno 3 mm nella parte anteriore e 3,5 mm nella parte posteriore. Recarsi immediatamente presso il vostro rivenditore ufficiale RIEJU se non sapete come comportarvi in casi specifici. Ciò può influire sulla vostra sicurezza. Non dovete guidare la moto.

Informazioni sull'utilizzo



Le pastiglie dei freni anteriori e posteriori sono in buone condizioni? Visivamente possiamo vedere lo spessore del rivestimento (1) che rimane, sappiamo se sono funzionanti o se devono essere cambiati a breve, lo spessore del rivestimento non deve essere inferiore a 1 mm.

I comandi si sentono bene? Maniglia freno anteriore, pedale freno posteriore, maniglia frizione, pedale cambio, maniglia avviamento, comandi luce, stop, clacson e indicatori, comando gas, pedale avviamento. Tutti questi comandi ed elementi di comando hanno il loro caratteristico funzionamento, qualsiasi cambiamento indica una possibile anomalia o deterioramento, conoscete bene la vostra moto, qualsiasi cambiamento vi spingerà a recarvi immediatamente presso il vostro rivenditore ufficiale RIEJU. Il rivenditore ufficiale RIEJU sarà lieto di assistervi e garantire la vostra sicurezza.



Il cavalletto si sente bene? Il cavalletto è una parte della moto che di solito causa problemi, anche di sicurezza, perché è una parte soggetta a uso continuo. Se si nota un movimento strabo o difficoltà a ritrarlo, è necessario prima pulire accuratamente l'intero gruppo e controllare la tenuta dell'accessorio e lo stato delle molle. Se il comportamento anomalo persiste, è necessario rivolgersi immediatamente al rivenditore RIEJU ufficiale, per la propria sicurezza.



Ti sembra che gli pneumatici abbiano una pressione corretta? In caso di dubbi controllare SEMPRE il livello di pressione. Se il problema persiste o si ripete, potrebbe essere dovuto alla presenza di perdite, rivolgersi al proprio rivenditore ufficiale RIEJU.



Informazioni sull'utilizzo



I raggi delle ruote hanno la giusta tensione? Premendoli con le dita si nota la loro possibile mancanza di tensione. In caso di eccessiva scioltezza anche solo in uno di essi, è necessario controllarli tutti ed entrambe le ruote, si tratta di un lavoro professionale, si consiglia di rivolgersi al rivenditore ufficiale RIEJU.



Le condizioni della catena e la tensione sono corrette? Se necessario, stringere la catena. Se questa necessità è troppo frequente o se si osservano segni di usura nel pignone, nella corona, nello slittamento, nelle guide o nel protettore, è necessario rivolgersi al rivenditore ufficiale RIEJU, ciò influisce sulla sicurezza.

Il sedile è fissato correttamente? Questo è un punto di vitale importanza per la vostra sicurezza, se avete dubbi, recatevi presso il vostro rivenditore ufficiale RIEJU.

Esistono elementi a rischio di distacco? Parafanghi, carter laterali, serbatoio, parapolvere, ecc. In caso affermativo, cercare di trattenerlo o finire di smontarli per evitarne la possibile caduta, per la propria sicurezza. Rivolgersi al proprio rivenditore ufficiale RIEJU per la riparazione.



È necessario eliminare l'aria dalle sospensioni anteriori? (1) Se il modello lo richiede, deve essere realizzato correttamente, altrimenti potrebbe essere un problema per la sicurezza e per la durata delle sospensioni anteriori.

C'è una perdita? Verificare visivamente l'eventuale presenza di perdite, valutarle in base alla loro ubicazione, quantità e prodotto fuoriuscito (Attenzione al Pericolo di Incendio). Rivolgersi sempre il più rapidamente possibile al rivenditore ufficiale RIEJU.

Informazioni sull'utilizzo

PERICOLO



Questi controlli sono davvero molto rapidi da eseguire, è una questione di abitudine, l'utente conosce l'uso a cui la moto è stata sottoposta nel suo ultimo utilizzo e sa dove il controllo debba essere intensificato. Il rispetto di questa serie di comandi implica una maggiore sicurezza per l'utilizzatore e, sicuramente, una migliore ed economica manutenzione della propria moto.

Pulizia

Per pulire, procedi nel seguente modo:

1. Coprire il sistema di scarico per impedire all'acqua di entrare.
2. Coprire l'antifurto bloccasterzo con un pezzo di nastro isolante.
3. Rimuovere fango e sporcizia con un getto d'acqua a bassa pressione
4. Pulire le zone particolarmente sporche con uno speciale detergente per moto.
5. Risciacquare con un getto d'acqua a bassa pressione.
6. Lasciate che la moto si asciughi naturalmente.
7. Fare un breve giro in moto fino a quando il motore raggiunga la sua temperatura di funzionamento.
8. Lubrificare la catena e gli altri elementi che ne hanno bisogno (vedi sezione manutenzione).

ATTENZIONE!



Non pulire mai il veicolo utilizzando attrezzature ad alta pressione. Evitare di interferire direttamente su marcatori multifunzione, bobine, tubi candela, carburatori, interruttori, maniglie o qualsiasi altro elemento elettrico.

Rimessaggio

Quando si deve riporre la moto per un periodo di tempo si dovrebbe:

- Pulire accuratamente la moto.

Informazioni sull'utilizzo

- Avviare il motore per circa 5 minuti per riscaldare l'olio della trasmissione e poi svuotarlo (vedi manutenzione).
- Mettere dell'olio di trasmissione nuovo.
- Svuotare il serbatoio della benzina (se lasciato a lungo la benzina si deteriora).
- Lubrificare la catena e tutti i cavi.
- Mettere olio su tutte le superfici metalliche non verniciate per evitare l'ossidazione, evitando oli su freni e parti in gomma.
- Mettere la moto in modo che le due ruote non tocchino terra (se non è possibile mettere del cartone sotto le ruote).
- Coprire la moto per evitare polvere e sporcizia.

Per metterla in funzione dopo il rimessaggio:

- Rimuovere il sacchetto di plastica dallo scarico.
- Serrare la candela.
- Riempire il serbatoio della benzina.
- Controllare i punti nella sezione "Ispezione giornaliera prima della guida".
- Lubrificazione generale.

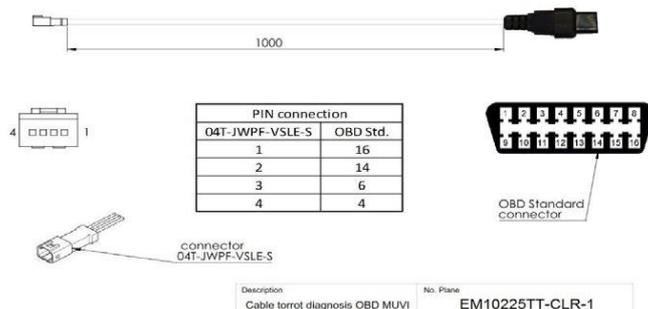
Funzionamento OBD



Il sistema OBD (la diagnostica a bordo) include una spia luminosa MIL per indicare un malfunzionamento. Quando si avvia la moto, si accende la spia MIL (Malfunction Indicator Light) integrata nel display.

- Se non c'è errore, la spia MIL si spegne entro 5 secondi.
- Se il sistema OBD rileva un errore, la spia MIL rimane accesa in modo permanente.

Si spegnerà se si avvia 3 volte consecutive superando i 2.000 giri/min se non ha rilevato alcun errore.



Informazioni sull'utilizzo



Può essere collegata al sistema OBD utilizzando una macchina diagnostica compatibile con il protocollo CAN ISO 15765-4. Per collegare la presa a 4 vie dell'impianto motociclistico con la macchina diagnostica (connettore JAE a 18 pin) è necessario il cavo di interfaccia acquistabile tramite il reparto ricambi RIEJU, con riferimento EM10225TT-CLR-1

La presa a 4 vie si trova sotto il sedile.



Per collegare lo scanner Creader VI+ (o simile) è necessario rimuovere la protezione dal connettore.

Quando si collega lo strumento di scansione, quest'ultimo si accende e appare la schermata iniziale collegata al protocollo ISO 15765-4 CAN che il nostro sistema OBD possiede.



Se il sistema rileva un errore storico, la spia MIL rimane accesa in modo permanente.

Inoltre, se si utilizza lo strumento di scansione Creader VI, è possibile visualizzare in Monitor Status le informazioni sulla spia MIL ON. (Con la luce del tasto in rosso in alto.)

È possibile annullare l'errore se si accede al menu Diagnosi - Cancella errore. Se si torna alla schermata Monitor Status, lo stato MIL è OFF e la luce verde appare in alto, spegnendo la luce rossa... E allo stesso tempo spegnere l'indicatore MIL sull'interruttore.

Nello Scan-tool è possibile visualizzare le seguenti informazioni:

- GIRI/MIN correnti, massimo.
- Tempo in secondi in cui il motore è in funzione.
- Minuti di funzionamento con MIL accesa.
- Minuti totali di funzionamento del motore. E i codici ISO 15031 Diagnostic Trouble Codes (DTC):

P0350 - Malfunzionamento bobina di accensione.

P0315 - Guasto presa accensione

È possibile accedere alla modalità Errore (DTC) e cancellare tutti gli errori cronologici.



Manutenzione

Manutenzione

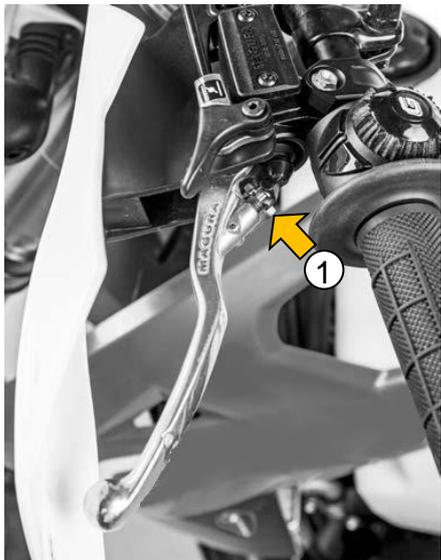
I requisiti di manutenzione indicati in questa tabella sono semplici e necessari per una buona manutenzione della moto. *

Elemento	Controllare/ Ispezionare	Allineare	Sostituire/ Modificare	Pulire	Ingrassare/ Lubrificare
1.-Montaggio	10 ore	20 ore	quando necessario	-	10 ore
2. Dischi frizione	30 Ore	quando necessario	quando necessario	-	-
3.-Cavo gas	10 ore	10 ore	-	-	10 ore
4.-Candela	-	-	20 ore	10 ore	-
5.-Filtro aria	0,5 ore	-	Quando danneggiato	quando necessario	-
6.-carburatore	20 ore	quando necessario	-	-	-
7.-Olio della trasmissione	-	-	20 ore	-	-
8.-Pistone e anello del pistone	20 ore	-	50 ore	-	-
9.-Testata, cilindro e valvola di scarico	-	-	quando necessario	20 ore	-
10.-Sistema di scarico	-	-	quando necessario	-	-
11.-Fibra silenziatore	-	20 ore	30 Ore	-	-
12.-Belta e cuscinetti	80 ore	-	120 ore	-	-
13. Pedale di avviamento e pedale del cambio	-	-	-	-	10 ore
14.- Guarnizione/silenziatore in gomma di scarico	10 ore	-	quando necessario	-	-
15.Cuscinetti albero motore	80 ore	-	120h o quando necessario	-	-
16.Liquido di raffreddamento	-	-	30 Ore	-	-
17.-Tubo radiatore e collegamenti	10 ore	-	40 ore	-	-
18.-Regolazione del freno	20 ore	-	quando necessario	-	-
19. - Usura del freno	30 Ore	-	quando necessario	-	-
20.-Fluido freni	-	-	Ogni 2 anni	-	-
21.-Livello liquido freni	10 ore	20 ore	quando necessario	-	-
22.-Cilindro pompa freno e parapolvere	-	-	Ogni 2 anni	-	-
23.-Pistone freno e parapolvere	-	-	Ogni 2 anni	-	-
24.- Maniglia del freno	-	-	Ogni 4 anni	-	-
25.-Raggi e cerchio anteriore	-	10 ore	quando necessario Utilizzare Loctite 243 per i raggi	-	-
26.-Raggi e cerchio posteriore	-	10 ore	quando necessario Utilizzare Loctite 243 per i raggi	-	-
27.-Guida catena	-	-	-	-	20 ore
28.- Usura guida catena	20 ore	-	-	-	-
29. Piastra guida catena	20 ore	-	quando necessario	-	-
30.Sospensione frontale	10 ore	quando necessario	quando necessario	quando necessario	-
31.-Olio sospensione frontale	-	-	30 Ore	-	-
32. Viti, dadi ed elementi di fissaggio	10 ore	20 ore	quando necessario	-	-

Manutenzione

33.-Tubo benzina	20 ore	-	quando necessario	-	-
34.- Impianto benzina	-	-	-	quando necessario	-
35.- Set sterzo	10 ore	-	-	-	-
36.-Illuminazione generale	-	-	-	-	20 ore
37. Cuscinetto dello sterzo	-	-	-	-	30 Ore
38.Cuscinetto ruota	30 Ore	-	quando necessario	-	-
39.-Forcellone e pedivelle	20 ore	-	quando necessario	-	20 ore
40. Sospensione posteriore	Ogni 2 anni	quando necessario	quando necessario	-	-
41.-Catena	-	10 ore	quando necessario	-	-
42.-Pneumatici	5 ore	-	quando necessario	-	-
43.-Ricarica batteria	12 ore di ricarica lenta	-	-	-	-

* Se il veicolo viene utilizzato in gare, gli intervalli di manutenzione devono essere ridotti.



1. FRIZIONE

La maniglia della frizione può essere regolata per il vostro comfort.

Per regolare agire come descritto:

- Con la ruota (1) regolare la distanza della maniglia dal manubrio a seconda del comfort del pilota.

Il sistema è progettato in modo che la posizione della maniglia non venga alterata durante il funzionamento.

PERICOLO



Questo modello utilizza olio minerale GRO ULTRA 5 OLIO IDRAULICO MINERALE per il circuito idraulico della frizione.

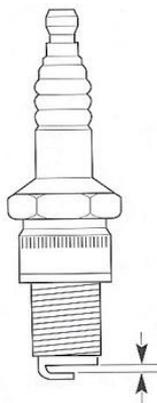


2. DISCHI FRIZIONE

Per questo controllo, regolazione o modifica, è necessario contattare il rivenditore RIEJU ufficiale.

3. CAVO GAS

- Controllare che il comando dell'acceleratore (1) ruoti senza intoppi.
- Verificare che il controller abbia un set di 2-3 mm.
- Se il gioco non è corretto, allentare il controdado (2) situato all'estremità del cavo dell'acceleratore, ruotare il regolatore (3) per un gioco ottimale.
- Stringere nuovamente il controdado.
- Se il gioco libero non può essere impostato serrando il cavo, rimuovere la protezione del cavo dal carburatore, serrarla con un tenditore all'estremità del cavo, serrare il controdado e reinstallare la protezione.



4. CANDELA

La candela standard (densa W24ESR-U o NGK BR8EG su 250/300cc) deve essere serrata a 25 Nm.

La candela deve essere rimossa periodicamente per controllare la distanza tra gli elettrodi (0,7 ~ 0,8 mm). Se la candela contiene olio o carbone, pulirla con una spazzola metallica o simili. Misurare la distanza tra gli elettrodi con un calibro e regolare se non è corretto piegando l'elettrodo esterno. Se gli elettrodi della candela sono arrugginiti, danneggiati o l'isolamento è rotto, sostituire la candela.

NOTA BENE: Ispezionare ogni 10 ore e sostituire ogni 20 ore.

Per trovare la temperatura corretta alla quale la candela dovrebbe funzionare, rimuoverla ed esaminare l'isolatore in ceramica intorno all'elettrodo. Se la ceramica ha un colore marrone chiaro, la temperatura della candela si armonizza con quella del motore. Se la ceramica è bianca, la candela deve essere sostituita con una più fredda. Se è nera, sostituirla con uno più calda.

NOTA BENE: Se le prestazioni del motore diminuiscono, sostituire la candela per tornare alle prestazioni normali.

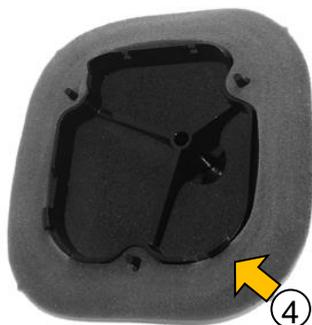
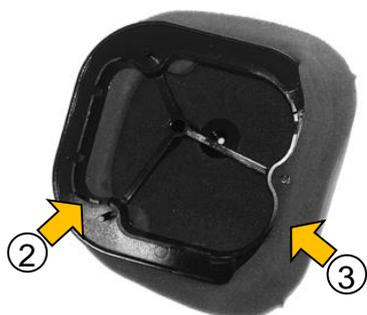
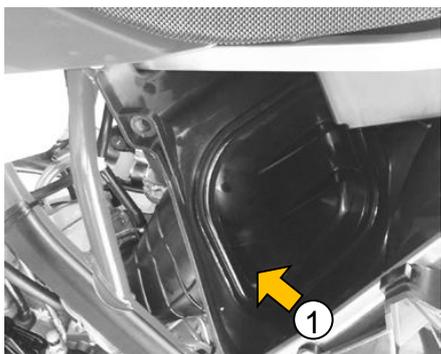


5. FILTRO DELL'ARIA

Smontaggio filtro

Per accedere al filtro dell'aria, è necessario rimuovere il coperchio laterale sinistro.

1. Rimuovere il coperchio laterale sinistro tirandolo alle sue tre estremità.
2. Rimuovere la maniglia del filtro.
3. Rimuovere il filtro dell'aria.



Pulizia del filtro

1. Pulire l'interno della scatola filtro con un panno umido (1).
2. Rimuovere la gabbia (2) dal filtro dell'aria (3).
3. Lavare il filtro in un bagno liquido per pulire i filtri utilizzando una spazzola morbida.
4. Strizzarlo e asciugarlo con un panno pulito. Non ritoccare il filtro o ventilarlo, poiché potrebbe essere danneggiato.
5. Installare il filtro nella gabbia e coprire il labbro del filtro (4) con uno spesso strato di grasso per garantire la chiusura e impedire l'ingresso di sporcizia.

PERICOLO

Un filtro dell'aria intasato permette allo sporco di entrare nel motore causando eccessiva usura e danni.

Ispezionarlo accuratamente, prima e dopo ogni gara o sessione. Pulire se necessario.

Pulire il filtro in un'area ventilata e assicurarsi che non vi siano scintille o fiamme vicino al luogo di lavoro (inclusa una potente fonte di luce). Non utilizzare benzina per pulire il filtro in quanto potrebbe verificarsi un'esplosione.

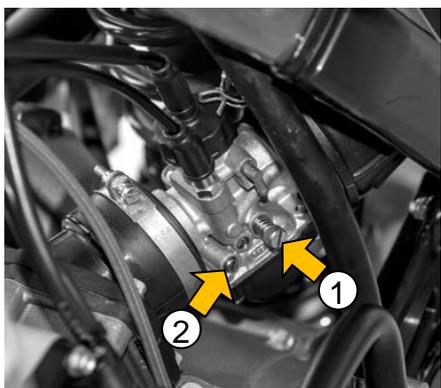
ATTENZIONE!

- Ispezionare il filtro danneggiato. Se è danneggiato sostituirlo altrimenti la sporcizia entrerà nel carburatore.
- Ingrassare tutti i collegamenti del filtro dell'aria, le viti e gli ingressi.

6. CARBURATORE

Impostazione inattività

Questo viene fatto regolando la vite dell'aria (1) e la vite del minimo (2).



1. Ruotare la vite dell'aria in senso orario fino a raggiungere la parte superiore della sua corsa e aprire 1 1/4 di giro.
2. Riscaldare il motore, ruotare la vite del minimo, regolare al minimo. Se non ci sono riferimenti, ruotare la vite fino all'arresto del motore.
3. Serrare leggermente la vite del minimo.

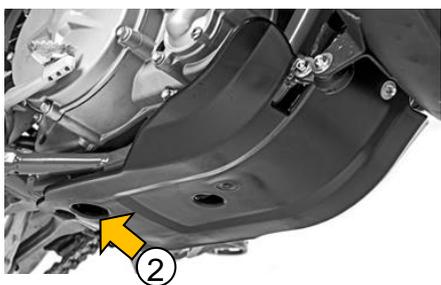
4. Accelerare e decelerare alcune volte per garantire che il minimo non cambi. Regolare se necessario.

PERICOLO



Guidare con il cavo dell'acceleratore danneggiato può essere pericoloso. Controllare che il cavo dell'acceleratore mantenga un set minimo di 3 mm sul comando.

Con il motore al minimo, ruotare il manubrio su entrambi i lati. Se con il movimento del manubrio il motore viene abbassato o accelerato, il cavo dell'acceleratore è stato regolato in modo errato o è in cattive condizioni. È necessario assicurarsi di correggerlo prima di guidare la moto.



7. OLIO DI TRASMISSIONE

Per il corretto funzionamento della trasmissione e della frizione, mantenere l'olio di trasmissione al livello ottimale e sostituirlo periodicamente. Un motociclo con olio di trasmissione insufficiente, deteriorato o contaminato può accelerare l'usura e causare danni alla trasmissione.

Controllo del livello dell'olio

1. Se la moto è stata usata attendere qualche minuto.
2. Controllare il livello dell'olio attraverso l'indicatore di livello nella parte inferiore destra del motore (1).
3. Il livello dell'olio deve essere compreso tra massimo e minimo.
4. Se il livello è troppo alto, rimuovere l'eccesso dal tappo di scarico (2).
5. Se il livello è basso, aggiungere la quantità di olio necessaria aprendo il tappo. Usare lo stesso tipo e marca di olio che già presente nel motore.

Olio di trasmissione

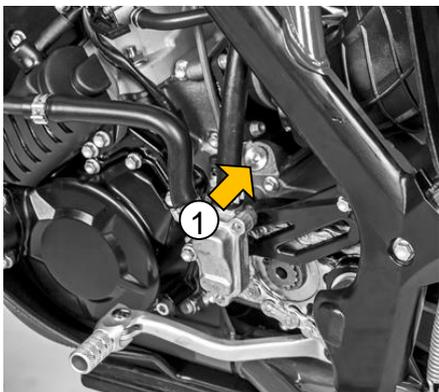
Olio consigliato: GRO RACING 10W50 FULL SYNTHETIC HIGH PERFORMANCE OIL;

JASO MA2-API SN

Capacità: 900 cc

NOTA BENE: Per raggiungere la corretta temperatura dell'olio motore e per poter misurare con precisione il livello dell'olio, il

motore deve essersi raffreddato completamente e poi riscaldato nuovamente per alcuni minuti fino alla normale temperatura di funzionamento.



Cambio olio trasmissione

L'olio di trasmissione deve essere sostituito periodicamente per garantire la durata del motore.

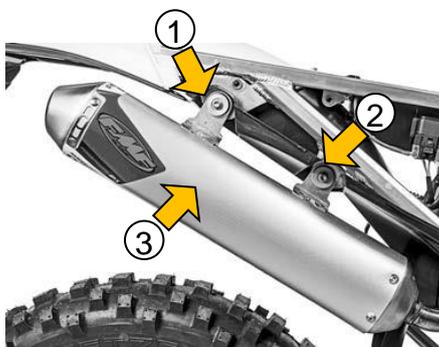
1. Riscaldare il motore per 5 minuti in modo che l'olio sollevi eventuali sedimenti.
2. Arrestare il motore e posizionare un contenitore sotto il motore.
3. Rimuovere la vite di scarico (vedi Controllo livello olio) dall'olio e mettere la moto in posizione di utilizzo per permettere a tutto l'olio di uscire.
4. Rimuovere il tappo di riempimento (1) per garantire un svuotamento migliore.
5. Pulire perfettamente il magnete della vite di svuotamento.
6. Avvitare la vite di scarico dell'olio con la sua guarnizione O-juntas, serrandola a 20 Nm.
7. Rimuovere il tappo di riempimento (vedere Controllo livello olio) e versare nuovo olio di trasmissione.
8. Controllare il livello dell'olio, dopo aver azionato il pedale di avviamento 3 o 4 volte.
9. Avvitare il tappo di riempimento dell'olio.

8. PISTONE E ANELLO ELASTICO

Per questo controllo, regolazione o modifica, è necessario contattare il rivenditore RIEJU ufficiale.

9. TESTATA, CILINDRO E VALVOLA DI SCARICO

Per questo controllo, regolazione o modifica, è necessario contattare il rivenditore RIEJU ufficiale.



10. IMPIANTO DI SCARICO

Scarico e silenziatore riducono il rumore e allontanano i gas dal pilota. Se lo scarico è danneggiato, arrugginito, urtato o incrinato, sostituirlo con uno nuovo. Sostituire la fibra del silenziatore se il rumore inizia ad essere troppo forte o le prestazioni del motore diminuiscono.

Pulizia dello scarico

Per il processo di pulizia del tubo di scarico è necessario contattare il rivenditore ufficiale RIEJU.





Sostituzione del silenziatore

1. Rimuovere la vite di bloccaggio dal silenziatore (1).
2. Rimuovere la vite di bloccaggio inferiore (2) dal silenziatore (3) tirandola indietro.
3. Rilasciare il silenziatore del giunto (freccia).
4. Sostituire il silenziatore e rimontare il gruppo.

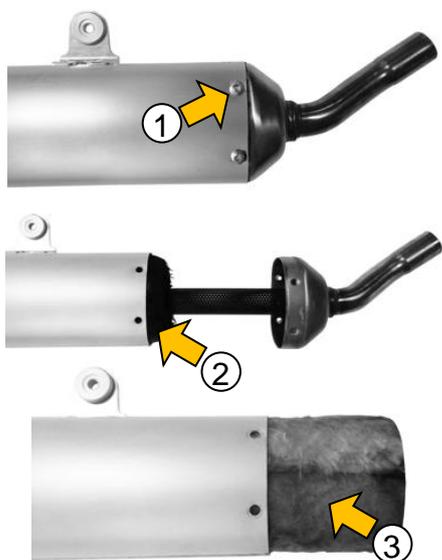
11. FIBRA SILENZIATORE

Il silenziatore RIEJU è un silenziatore ad assorbimento. L'elemento assorbente è la fibra del silenziatore. Se si osserva un aumento del rumore di scarico, la fibra del silenziatore deve essere cambiata.

Sostituzione fibra silenziatore

Dopo aver smontato il silenziatore, (vedere Sostituzione del silenziatore). Rimuovere le 4 viti (1).

1. Rimuovere l'interno del silenziatore.
2. Sostituire la fibra del silenziatore (2) avvolgendola nella camera d'aria.
3. Inserire la fibra attorno al tubo di uscita del gas (3) all'estremità posteriore del silenziatore.
4. Rimontare il gruppo



12. BIELLA E CUSCINETTI

Per questo controllo, regolazione o modifica, è necessario contattare il rivenditore RIEJU ufficiale.

13. PEDALE DI AVVIAMENTO E PEDALE DEL CAMBIO

Lubrificare le parti in movimento e articolate con olio o grasso, una lubrificazione eccessiva può far scivolare gli stivali sui pedali.

14. GUARNIZIONE/SILENZIATORE IN GOMMA DI SCARICO

Per questo controllo, regolazione o modifica, è necessario contattare il rivenditore RIEJU ufficiale.

15. CUSCINETTI MOTORE

Per questo controllo, regolazione o modifica, è necessario contattare il rivenditore RIEJU ufficiale.

16. LIQUIDO REFRIGERANTE

Il liquido refrigerante assorbe il calore eccessivo dal motore e lo disperde nell'aria attraverso il radiatore. Se il livello del fluido scende, il motore si surriscalda e può danneggiarlo gravemente. Controllare il livello del fluido ogni giorno prima di guidare la RIEJU.

Per proteggere le parti in alluminio del sistema di raffreddamento (motore e radiatore) dall'ossidazione e dalla corrosione, utilizzare inibitori chimici nella composizione del refrigerante. Se non si utilizzasse un liquido anticorrosivo, dopo un certo periodo di tempo il radiatore si ossida. Questo ostruirebbe i tubi di raffreddamento.

NOTA BENE: Inizialmente, in fabbrica viene utilizzato un antigelo di tipo permanente. È di colore verde, contiene glicole etilenico 30% e ha un punto di congelamento di 18°C sotto lo zero

PERICOLO



I liquidi chimici sono dannosi per il corpo umano. Seguire le istruzioni del produttore.

ATTENZIONE!



L'uso di soluzioni liquide non corrette può causare danni al motore e al sistema di raffreddamento.

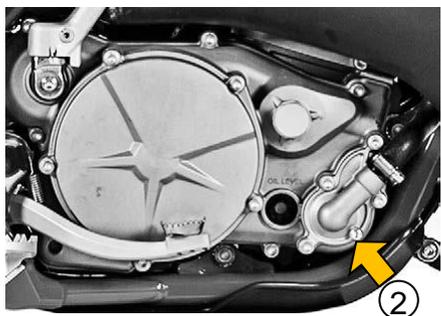
Utilizzare refrigerante con anticorrosivo specifico per motori e radiatori in alluminio secondo le istruzioni del produttore.



Livello refrigerante

1. Mettere la moto in posizione d'uso.
2. Svitare il tappo del radiatore (1) in senso antiorario e attendere qualche secondo la fuoriuscita dei vapori. Quindi stringere e girare nella stessa direzione per terminare la rimozione del tappo.
3. Controllare il livello del refrigerante. Il liquido deve essere appena sotto la gomma di chiusura del tappo.
4. Se il livello del liquido è basso, aggiungere la quantità necessaria attraverso l'apertura di riempimento.

Liquido consigliato: GRO ANTIFREEZE 100%



Cambio liquido refrigerante

Deve essere cambiato periodicamente per garantire una lunga durata del motore.

1. Attendere che il motore si raffreddi completamente.
2. Mettere la moto in posizione d'uso.
3. Rimuovere il tappo del radiatore.
4. Posizionare un contenitore sotto la vite di scarico (2) che si trova nella parte inferiore del tappo della pompa dell'acqua. Svuotare il liquido dal radiatore e dal motore svitandolo.
5. Riempire il radiatore fino al bordo del tappo e mettere il tappo sul radiatore.
6. Controllare le perdite del sistema di raffreddamento.
7. Avviare il motore, riscaldarlo e infine fermarlo.
8. Controllare il livello del liquido di raffreddamento quando il motore si raffredda. Se necessario, aggiungere del liquido fino al tappo.

PERICOLO



Per evitare ustioni non rimuovere il tappo dal radiatore o cercare di cambiare il liquido quando il motore è ancora caldo. Aspettare che si raffreddi.

PERICOLO

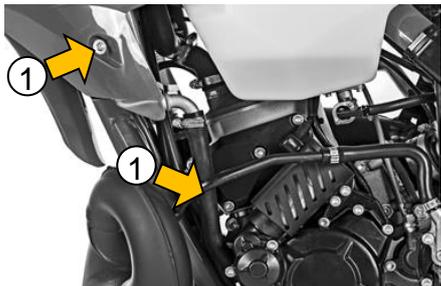


Se il liquido cade sugli pneumatici li rende più scivolosi e può provocare un incidente. Pulire immediatamente qualsiasi liquido che possa cadere sul telaio, sul motore o sulle ruote. Ispezionare il vecchio liquido. Se si osservano macchie bianche nel liquido significa che le parti in alluminio del sistema di raffreddamento sono corrose. Se il liquido è marrone, le parti in acciaio o ferro del sistema sono arrugginite. In entrambi i casi pulire il sistema.

ATTENZIONE!



Serrare la vite di scarico sulla pompa dell'acqua a 9 Nm. Sostituire le guarnizioni con altre nuove. Controllare che il sistema di raffreddamento non presenti danni, perdite o mancanza di giunti. I Paesi freddi dovranno adeguare la capacità antigelo alla propria temperatura minima con un intervallo di -5°C.



17. TUBO RADIATORE E COLLEGAMENTI

Tubi radiatori

Controllare che i tubi del radiatore non siano tagliati o danneggiati e che i collegamenti non presentino perdite.

Radiatore

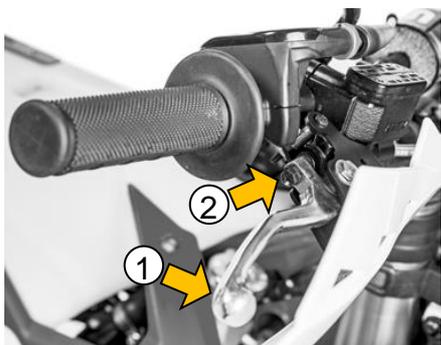
Verificare che le alette del radiatore (1) non siano ostruite (insetti o fango). Pulire le ostruzioni con un getto d'acqua a bassa pressione.

ATTENZIONE!



L'uso di acqua ad alta pressione può danneggiare le alette del radiatore e ridurre l'efficacia.

Non ostruire o deviare l'ingresso dell'aria al radiatore, installando accessori non autorizzati. Le interferenze con il radiatore possono surriscaldarsi e danneggiare il motore.



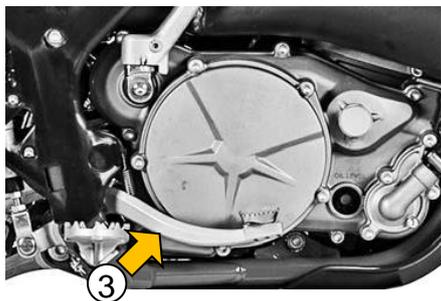
18. REGOLAZIONE DEI FRENI

Manette freno anteriore:

Regolare la maniglia del freno (1) fino a quando lo si ritenga opportuno. Per regolarla, allentare il dado (2). Dopo averla regolata, stringere bene. Controllare che il freno funzioni correttamente.

Pedale freno posteriore:

Quando il pedale del freno (3) è in posizione di riposo deve avere un gioco di 5-7 mm. Controllare il freno per assicurarsi che risponda correttamente e non sfregi.

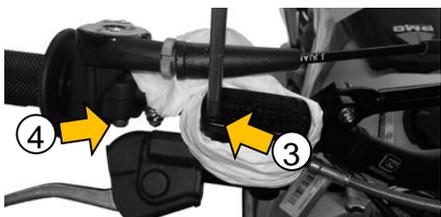
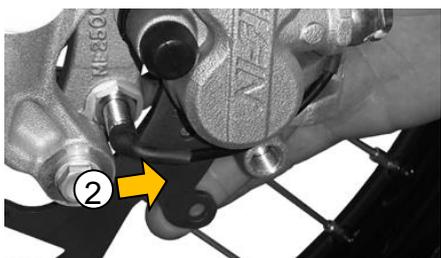
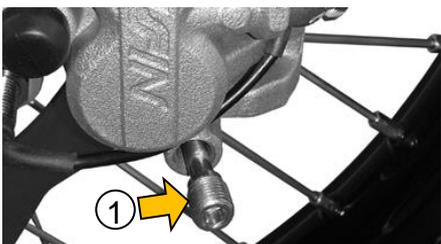
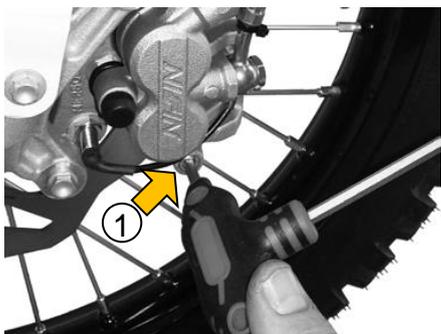


PERICOLO



Se il pedale o la maniglia del freno hanno un tocco soffice quando azionato, può essere dovuto all'aria nella pompa o nel circuito corrispondente a ciascun freno, o perché alcuni componenti del sistema frenante corrispondente sono in cattive condizioni.

Poiché è pericoloso guidare in queste condizioni controllare immediatamente i freni, si consiglia di rivolgersi al rivenditore ufficiale RIEJU.



19. USURA DEI FRENI

Se lo spessore di una delle pastiglie dei freni a disco anteriori o posteriori è inferiore a 1 mm, il set di pastiglie interessato deve essere completamente cambiato.

PERICOLO

Verificare che lo spessore dei dischi sia almeno 3 mm nella parte anteriore e 3,5 mm nella parte posteriore.

ATTENZIONE!

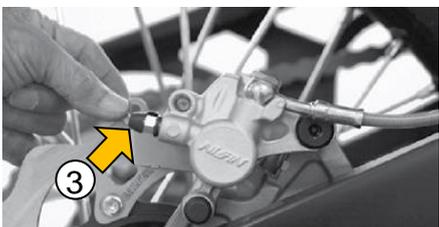
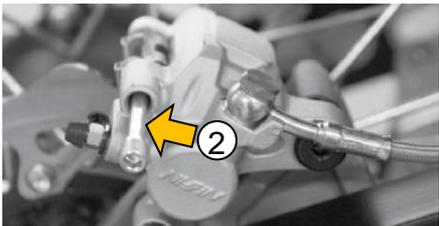
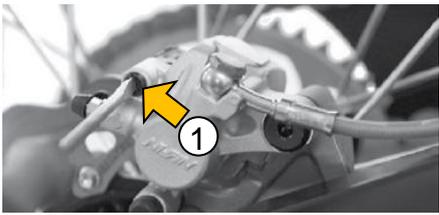
Per questa modifica si consiglia di contattare il rivenditore ufficiale RIEJU che verificherà anche l'eventuale usura dei freni a disco .

Sostituzione delle pastiglie anteriori

Per cambiare le pastiglie anteriori seguire questi passaggi:

1. Allentare e rimuovere il perno (1).
2. Rimuovere le pastiglie (2).
3. Posizionare un pezzo di carta o uno straccio attorno al serbatoio del liquido dei freni per evitare che cada. Aprire il coperchio allentando le viti (3). **NOTA:** Per un migliore accesso si consiglia di allentare la vite (4) e ruotare la manopola del gas.
4. Rimuovere il tappo (5) assicurandosi che nessun liquido freni fuoriesca dal serbatoio.
5. Ritirare i due pistoni dalla pinza cercando di non danneggiarli.
6. Installare le nuove pastiglie.
7. Posizionare il perno.
8. Posizionare il tappo del serbatoio.
9. Azionare più volte la maniglia del freno fino ad ottenere il tocco corretto.

Manutenzione



Sostituzione delle pastiglie posteriori

Per cambiare le pastiglie posteriori seguire i seguenti passaggi:

1. Rimuovere la protezione del perno (1).
2. Allentare e rimuovere il perno (2).
3. Rimuovere le pastiglie (3).
4. Conservare la piastra metallica (4) e la piastra in fibra (5) nel caso in cui le nuove pastiglie non le includano.
5. Allentare le viti (6) e rimuovere il tappo del serbatoio del liquido freni.
6. Posizionare un pezzo di carta o uno straccio attorno al serbatoio del liquido dei freni per evitare che cada.
7. Ritrarre il pistone dalla pinza cercando di non danneggiarlo.
8. Installare le nuove pastiglie dei freni
9. Montare il perno e la sua protezione.
10. Posizionare il tappo del serbatoio.
11. Applicare più volte il pedale del freno fino ad ottenere il tocco corretto.

20. LIQUIDO FRENI

Ispezionare il liquido freni e sostituirlo periodicamente. Deve essere cambiato anche se sembra contenere dell'acqua o della sporcizia.

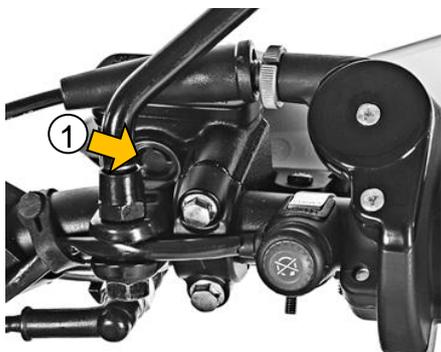
Liquido consigliato: GRO DOT4.

PERICOLO



Non mescolare diversi tipi di liquido freni. Il liquido utilizzato per riempire o rinnovare il circuito deve soddisfare gli standard specificati nel serbatoio del liquido di ciascun circuito. Pertanto, DOT4 deve essere utilizzato per il freno posteriore.

Non si deve mai modificare la specifica, rispettare sempre la specifica DOT4, non è importante che il liquido freni sia della stessa marca, ma DEVE essere della stessa specifica. Non utilizzare liquidi provenienti da contenitori non sigillati (aperti). NON utilizzare mai, in nessun caso, liquido freni proveniente da un contenitore aperto o, ovviamente, liquido freni già utilizzato.



21. LIVELLO LIQUIDO FRENI

I serbatoi del liquido anteriore (1) e posteriore (2) devono essere pieni almeno per metà. Se manca del liquido, aggiungerlo.

ATTENZIONE!



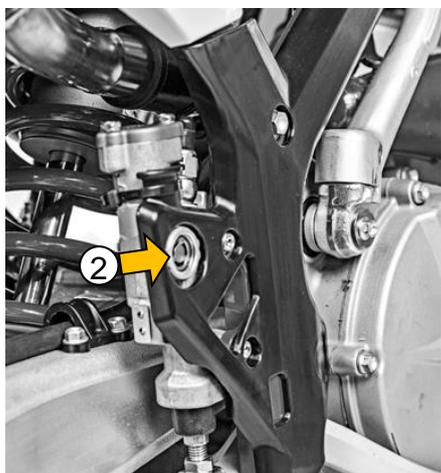
Non versare liquido freni su superfici verniciate.

PERICOLO



Verificare che non vi siano perdite di liquido dalle guarnizioni.

Controllare che i manicotti dei freni non siano danneggiati.



22. PISTONE POMPA FRENO E PARAPOLVERE (ANTERIORE E POSTERIORE)

Per questo controllo, regolazione o modifica, è necessario contattare il rivenditore RIEJU ufficiale.

23. PINZA FRENO E PISTONE PARAPOLVERE (TUTTE LE PINZE)

Per questo controllo, regolazione o modifica, è necessario contattare il rivenditore RIEJU ufficiale.

24. TUBI FRENO

Per questo controllo, regolazione o modifica, è necessario contattare il rivenditore RIEJU ufficiale.



25. e 26. RAGGI E PNEUMATICI

I raggi devono essere serrati uniformemente e non possono avere gioco, farebbero sì che la gomma sia decentrata, gli altri raggi ne risentirebbero e potrebbero rompersi.

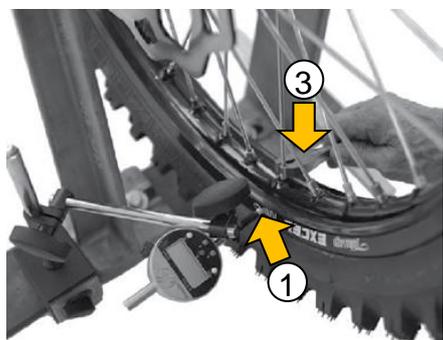
Centraggio pneumatici:

Posizionare un indicatore quadrante accanto al pneumatico(1) e far ruotare la ruota per misurare il centraggio assiale.

Posizionare l'indicatore quadrante all'interno della circonferenza del pneumatico (2), far ruotare la ruota e la differenza tra la quantità più alta e quella più bassa è il centraggio.

Se non è molto decentralizzato, può essere corretto allentando o stringendo alcuni raggi con la chiave di tensionamento radiale (3). Se lo pneumatico è piegato o curvo deve essere sostituito.

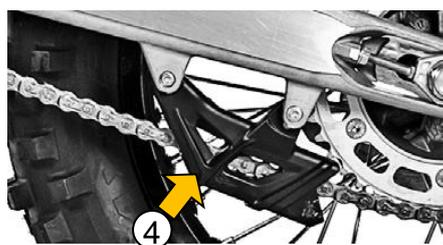
NOTA BENE: Un'area saldata sul pneumatico può mostrare un'eccessiva decentralizzazione. Ignorarlo quando si misura il centraggio



ATTENZIONE!



Gli interventi su pneumatici e raggi richiedono l'intervento di uno specialista, pertanto vi consigliamo di rivolgervi al vostro rivenditore ufficiale RIEJU.

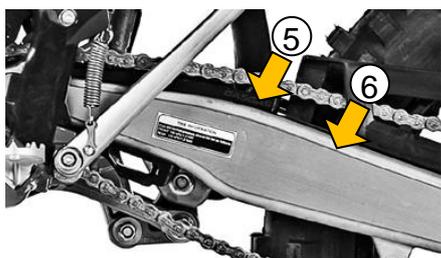


27. GUIDA CATENA

Lubrificare il guidacatena (4) con lo stesso prodotto utilizzato per lubrificare la catena.

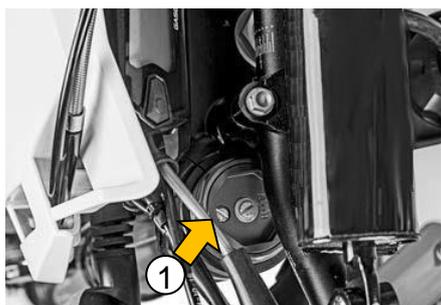


Manutenzione



28. USURA GUIDACATENA

Verificare lo stato delle facce interne del guidacatena, attraverso le quali la catena passa, a seconda delle sue condizioni deve essere sostituita.



29. GUIDA CATENA E PATTINO BASCULANTE

Controllare visivamente la parte superiore e inferiore del pattino a catena sul forcellone (5) sul bilanciere (6). Se usurato o danneggiato, sostituirlo.

Lubrificare il pattino a catena guida con lo stesso prodotto di lubrificazione catena.

30. SOSPENSIONI ANTERIORI

Spurgo aria sospensioni anteriori

Per spurgare l'aria dalle sospensioni anteriori seguire questi passaggi:

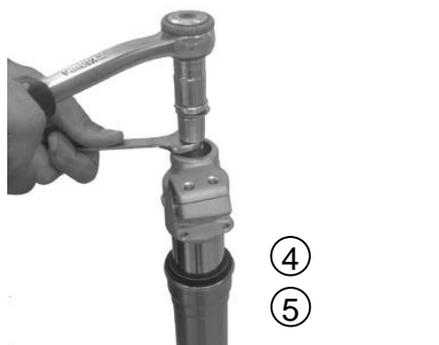
1. Posizionare la moto su un cavalletto o su un supporto stabile. La forcella anteriore deve essere completamente tesa.



Cambio molla forcella

Se è necessario cambiare la molla della forcella anteriore, seguire questi passaggi:

1. Rimuovere la barra dalle flange delle sospensioni.
2. Allentare il dado superiore della forcella.
3. Rimuovere l'olio all'interno della forcella.
4. Allentare il dado inferiore della forcella.
5. Rimuovere la cartuccia interna.
6. Tirare fuori la molla.



Sostituire la molla e seguire i passaggi in ordine inverso per montarla.

ATTENZIONE!



Assicurarsi che il liquido freni e i serbatoi della frizione rimangano sempre in posizione verticale, altrimenti entrambi i sistemi dovranno essere spurgare nuovamente.



31. OLIO SOSPENSIONI ANTERIORI

Regolare il volume dell'olio

Per regolare prima il volume dell'olio è necessario rimuovere la molla, per farlo seguire i passaggi descritti in "Sostituzione della molla a forcella".

Munirsi di una provetta graduata per liquidi in cui inserire il volume indicato dell'olio consigliato (in ogni flacone).

Introdurre lentamente l'olio dalla provetta nel tubo della forcella.

Quindi, per garantire il corretto spurgo dell'impianto idraulico, spingere delicatamente e alternativamente l'asta più volte lungo tutto il suo percorso (su e giù) fino al suo arresto.

Rimontare l'intero gruppo del tappo della forcella. Rispettare rigorosamente il volume di riempimento, poiché da esso dipendono il livello dell'olio all'interno della forcella e il corretto funzionamento della forcella.

Olio consigliato KYB 48: KYB 01M

Forcella KYB diam.46 - Livello olio per cartuccia aperto:

- 105mm

Forcella KYB diam.48 - Livello olio per cartuccia chiuso:

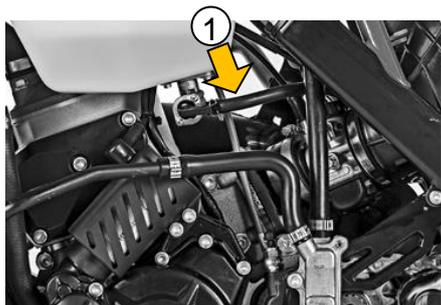
- 350cc

32. VITI, DADI E FISSAGGI

Ogni giorno prima di prendere la moto, si dovrebbe controllare se tutti i dadi e le viti sono stretti. Verificare inoltre che gli altri elementi di fissaggio siano in posizione e in buone condizioni.

33. TUBO BENZINA

Se si nota una costrizione (restringimento) del tubo (1) in un qualsiasi punto (di solito all'ingresso della benzina nel carburatore e all'uscita del rubinetto della benzina), e segni in superficie di fessurazione o cracking, è imperativo cambiare il tubo della benzina.



PERICOLO

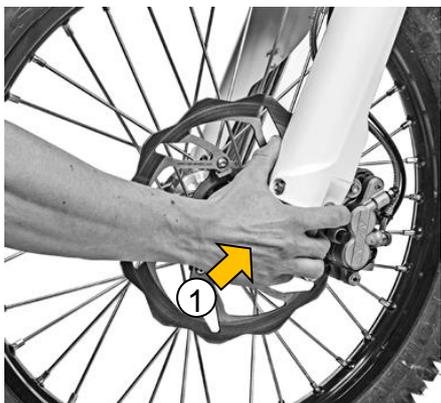


Circolare con un tubo della benzina danneggiato, o semplicemente solo avviando il motore, può causare un incendio e conseguenti incidenti (e lesioni correlate)

UTILIZZARE SEMPRE IL TUBO DELLA BENZINA ORIGINALE, IL RIVENDITORE UFFICIALE RIEJU LO FORNIRÀ.

34. IMPIANTO BENZINA

Controllare lo stato di: La gomma dal tappo del serbatoio, il tappo del serbatoio, il tubo di sfiato del serbatoio e il serbatoio.

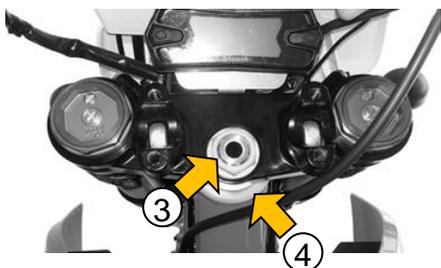


35. GIOCO DELLO STERZO

Lo sterzo deve essere sempre tenuto stretto in modo che il manubrio ruoti liberamente, ma senza gioco.

Per controllare la regolazione dello sterzo, sollevare la moto da terra, utilizzando una staffa sotto il telaio. Muovere delicatamente il manubrio su ciascun lato, se quando lo si lascia, il manubrio continua a muoversi da solo, significa che lo sterzo non è ben stretto. Piegarsi davanti alla moto, afferrare la parte inferiore della forcella anteriore (sull'albero), spingere e allungare la forcella (1). Se c'è gioco, lo sterzo non è abbastanza stretto.

Se è necessario regolare lo sterzo :

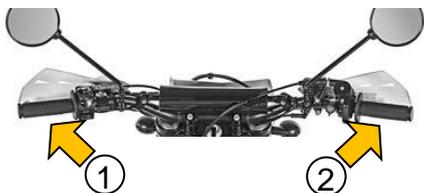


1. Stabilizzare la moto con il cavalletto o con una panca specifica.
2. Tenere la ruota anteriore sollevata da terra.
3. Rimuovere il manubrio allentando le viti dei morsetti del manubrio (2) e rimuovendo le flange superiori.
4. Allentare il dado dell'albero dello sterzo (3).
5. Ruotare il dado di regolazione dello sterzo (4) con l'apposita chiave per una corretta regolazione.
6. Stringere il dado dell'albero dello sterzo.
7. Controllare nuovamente lo sterzo e regolarlo di nuovo, se necessario.
8. Installare le parti smontate.

36. LUBRIFICAZIONE GENERALE

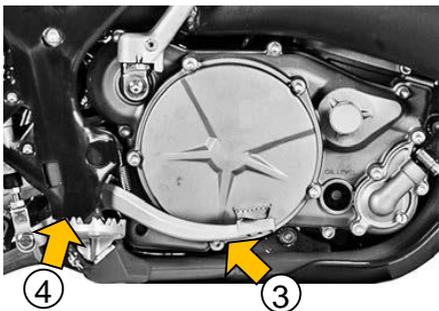
Lubrificare le parti indicate, periodicamente o quando il veicolo si è bagnato, soprattutto dopo aver utilizzato acqua ad alta pressione. Prima di lubrificare ogni parte, pulire le parti ossidate con antiossidante e rimuovere eventuali residui di grasso, olio o sporcizia.

Manutenzione

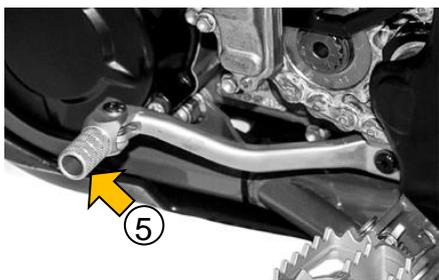


Lubrificazione generale

- Leva frizione (1).
- Leva freno anteriore (2).



- Pedale freno posteriore (3).
- Cuscinetto del pedale del freno posteriore (4).



- Leva del cambio (5).

Utilizzare uno spray con cannuccia per lubrificare sotto pressione.

Utilizzare grasso all'interno del tubo della benzina.

Lubrificazione catena

È necessaria dopo aver circolato su terreno bagnato fino a quando la catena appare asciutta.

La vostra catena ha delle guarnizioni, quindi dovreste usare un lubrificante specifico per questi tipi di catene. Il vostro rivenditore ufficiale RIEJU sarà lieto di fornirvelo.

37. CUSCINETTO STERZO

Per questo controllo, regolazione o modifica, è necessario contattare il rivenditore RIEJU ufficiale.

38. CUSCINETTO RUOTA

Per questo controllo, regolazione o modifica, è necessario contattare il rivenditore RIEJU ufficiale.

39. BILANCIERE E BIELLE

Per questo controllo, regolazione o modifica, è necessario contattare il servizio RIEJU ufficiale.

40. SOSPENSIONI POSTERIORI

Cambio olio ammortizzatore



Manutenzione



Per questo controllo, regolazione o modifica, è necessario contattare il rivenditore RIEJU ufficiale.

Smontaggio ammortizzatore

Per smontare l'ammortizzatore posteriore dalla sua posizione sul telaio, seguire questi passaggi:



1. Stabilizzare la moto con un cavalletto centrale o con una panca speciale.
2. Tenere la ruota posteriore sollevata da terra con l'aiuto di un supporto.
3. Allentare le viti di fissaggio dello scarico (1).



4. Sganciare le molle di scarico (2).



5. Svitare l'ammortizzatore dalla parte inferiore dal bilanciere (3).



6. Rimuovere la vite e rilasciare il bilanciere (4).



7. Allentare la vite di superior dell'ammortizzatore dal telaio (5).

Manutenzione



8. Rimuovere la vite di fissaggio superiore dall'ammortizzatore al telaio (6).



9. Rimuovere con cautela l'ammortizzatore dal lato destro del motociclo come illustrato nella figura (7).

Per rimontare l'ammortizzatore sulla moto, seguire gli stessi passaggi in ordine inverso.



41. CATENA

La trasmissione secondaria (catena, pignone, corona, guida e guida catena) della vostra moto è soggetta a sforzo continuo. È anche uno dei gruppi più importanti per la vostra SICUREZZA. Richiede una manutenzione costante e ovviamente corretta.

Tensione catena

1. Moto senza carico e con il cavalletto laterale inserito: Deve esserci uno spazio di 30~36 mm tra la catena e l'inclinazione nella zona posteriore delguida catena. Con le dita e senza forzare eccessivamente, è possibile controllare.
2. Allentare il dado dell'asse posteriore (1).
3. Individuare il punto di massima tensione della catena.
4. Agendo sui dadi (2) del tenditore, pareggiare l'allineamento della catena ad entrambe le estremità del ribaltatore mediante le tacche sul ribaltatore e i ganci sui regolatori.
5. Stringere i dadi (2).
6. Stringere il dado (1).
7. Controllare nuovamente al punto di massima tensione e regolare di nuovo se necessario.



La tensione della catena è un controllo costante. Serve per controllare visivamente lo stato della catena stessa, del guida catena, della guida, del pignone e della corona.

Di solito, quando una catena viene utilizzata in modo eccessivo, allungata di oltre il 2%,

dovrebbe essere sostituita. Di solito è il momento giusto per cambiare il guida catena, guida, pignone e corona. È per un motivo pratico, economico e di SICUREZZA.

Una catena al limite del suo utilizzo ha parzialmente usurato pignone e denti corona, guida, ecc. Se viene montata una nuova catena e gli altri componenti non vengono modificati, la sua vita sarà accorciata del 40% e gli elementi già deteriorati come pignone e corona avranno vita breve. A medio e lungo termine, è conveniente cambiare completamente il kit di trasmissione ad ogni cambio catena. Il vostro rivenditore ufficiale RIEJU sarà lieto di fornirvelo. Lubrificazione: La sua catena è un tipo di catena con guarnizioni questo richiede un lubrificante speciale, utilizzare lo stesso lubrificante per la guida, il guida catena, il pignone e la corona.

NOT BENE : Si consiglia di avere sempre la catena correttamente lubrificata, le catene che vengono lasciate a secco, lubrificate, lasciate a secco, ecc., hanno una vita più breve. Lo stesso vale per le componenti che le circondano.

42. PNEUMATICI

Controllare che gli pneumatici non siano usurati, incrinati o danneggiati. In caso contrario passare a pneumatici nuovi con le caratteristiche riportate nella scheda tecnica, con indice di carico e velocità minima: anteriore 41J, posteriore 52J.

Controllare periodicamente che siano alla pressione corretta.

Pressione consigliata:

1,2 bar - (Uso normale)

** 1 bar - (solo in gara)



43. CARICABATTERIE

La batteria (HJTZ7S-FPZ) è esente da manutenzione:



Manutenzione

4,5 Ah / 12,8 V / 14,4 V / 270 cc
Limite di capacità/tensione /tensione di carica

Sostituzione della batteria

La batteria si trova sotto la sella, all'interno della scatola della batteria. Per cambiarla, procedere nel seguente modo:

1. Allentare la vite di fissaggio del sedile (1) e rimuoverla tirandola leggermente all'indietro.
2. Allentare i morsetti della batteria (2) e rimuoverli.



Sostituire la batteria con una nuova e seguire le istruzioni in ordine inverso per montarla.

Dati caricabatterie

- Tensione minima prima di iniziare il processo di ricarica 9v.
- Al termine della ricarica, scollegare il caricabatterie dalla batteria.
- Una volta caricata, lasciare la batteria da 1 a 2 ore prima di controllare la tensione. Se è inferiore a 10v. cambiarla.
- Ricaricare regolarmente la batteria.
- Se la moto non viene utilizzata, ricaricarla ogni 3 mesi.



Utilizzare il caricabatterie al litio con le seguenti:

caratteristiche tecniche:
Batteria LiFePO4 12,8 V
A C Input Tensione 100-240V 50/60Hz
ensione in uscita 14,2 V \pm 0,2 V
Corrente in uscita 2A \pm 0.1A

PERICOLO



Non maneggiare o tentare di aprire la batteria, l'elettrolita e i gas sono tossici e possono causare gravi lesioni.
Tenere la batteria fuori dalla portata dei bambini.

Impostazioni

Impostazioni

Introduzione

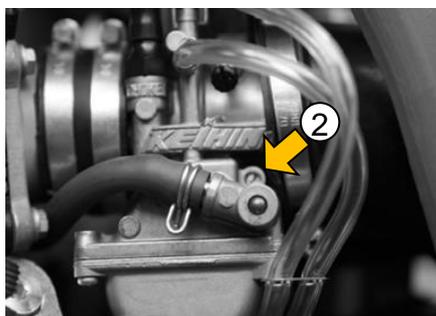
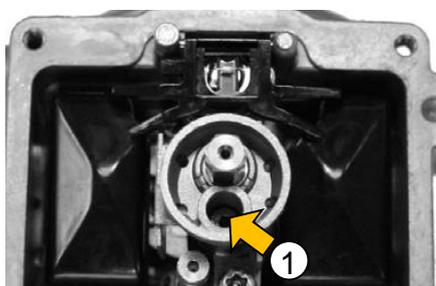
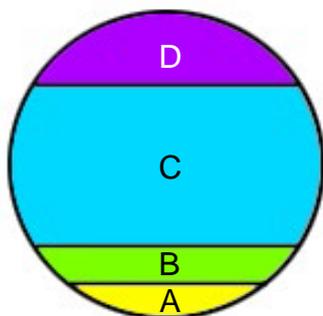
Il capitolo delle impostazioni è per un utente con elevate conoscenze ed esperienza meccanica. In caso contrario, queste impostazioni devono essere eseguite dal rivenditore RIEJU ufficiale.

Messa a punto della carburazione

Apertura scorrevole ed effetti

Gli elementi carburatori che alterano la composizione della miscela a seconda dell'apertura della porta(carica o benzina), dipendono dall'apertura della medesima:

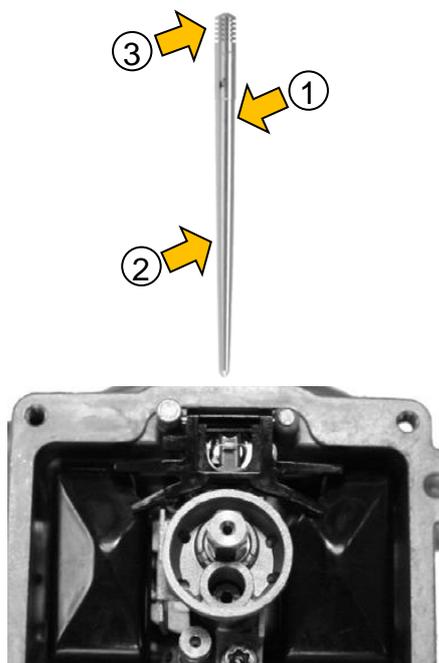
- Zona A: 0- Carico (apertura della manopola dell'acceleratore). La sua regolazione dipende dalle viti del minimo e dalla regolazione della miscela e dell'ugello del minimo (bassa o minima).
- Zona B: da $\frac{1}{8}$ a $\frac{1}{4}$ di carica.
Influenzato principalmente dall'altezza della lunetta scorrevole.
- Zona C: da $\frac{1}{4}$ a $\frac{3}{4}$ di carica. Ne è responsabile la lancetta del carburatore.
- Zona D: da $\frac{3}{4}$ a carica piena. Ne è responsabile l'ugello principale.



Ugello minimo e vite di regolazione della miscela

Controlla la miscela dalla posizione di chiusura alla posizione di carica, ma ha scarso effetto sull'apertura totale. Per regolare la miscela, la vite dell'aria può essere ruotata per cambiare il flusso d'aria, o cambiare l'ugello in modo che entri più o meno benzina. Per prima cosa ruotare la vite dell'aria. Avvitandola si arricchisce la miscela. La vite dell'aria deve essere ruotata da una posizione di chiusura totale. Continuare a cambiare con incrementi di mezzo giro. Se ruotando la vite da 1 a 2,5 giri non si ottiene il risultato desiderato, cambiare la posizione l'ugello 1 (1) e impostarla con la vite dell'aria (2).

Impostazioni



La lancetta e il diffusore dell'ago insieme hanno un effetto di carico dal 25% al 75%. La lancetta si muove all'interno del diffusore; quando l'ago si restringe da cilindrico (1) a conico (2), la sua posizione determina la quantità di carburante consentita.

Nella parte superiore della lancetta ci sono cinque fessure (3) dove la clip è fissata. Questa clip posiziona la lancetta nella valvola del gas e determina la posizione rispetto al diffusore (in modo che la miscela si arricchisca). Spostando la clip verso l'alto si impoverisce la miscela. Modificare la posizione della clip passo dopo passo (la parte cilindrica della lancetta influisce sulla risposta della valvola del gas alle piccole aperture della valvola del gas).

La posizione della clip viene impostata a partire dalla posizione superiore, che è quella che implica la maggiore chiusura del passaggio del carburante attraverso il diffusore.

Ugello principale

Ha un effetto maggiore dal 75% al 100% di carica. Il numero impresso sul fondo dell'ugello(1) indica il flusso di benzina attraverso il foro del misuratore della benzina. A un numero elevato corrisponde un'apertura maggiore, passapiù benzina.

NOTA BENE: Non utilizzare mai i "calibri per calibratura" presenti sul mercato. Il loro utilizzo non è quello CORRETTO. Usare sempre ugelli nuovi e non modificati (sigillati nei rispettivi sacchetti) considerati ricambi originali.

PERICOLO



La benzina è estremamente infiammabile e può essere esplosiva in determinate condizioni. Quando si maneggia il carburatore, spegnere il motore e non fumare. Assicurarsi che l'area sia ventilata e che non vi siano scintille o fiamme nelle vicinanze (inclusa la luce proveniente da un faretto).

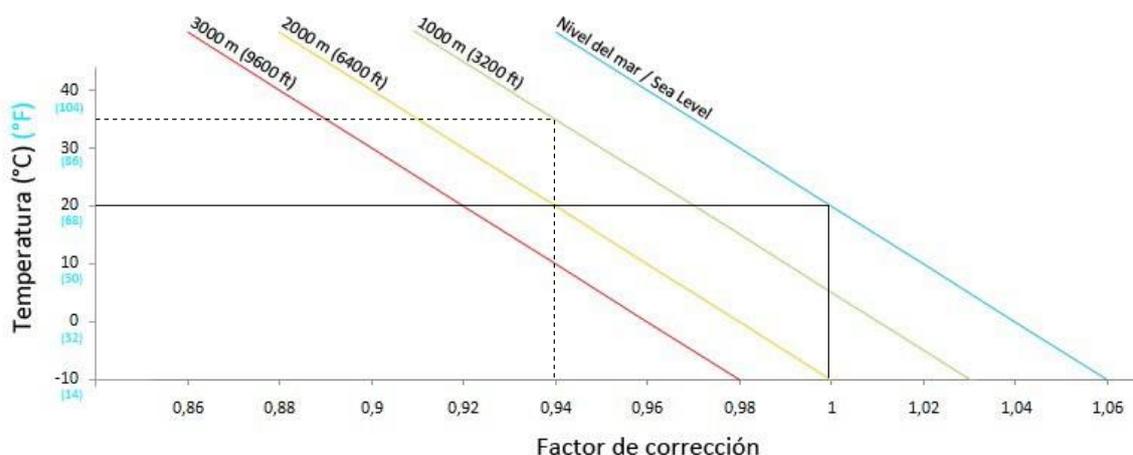
Carburazione di riferimento (solo per gara)

	200cc	250cc	300cc
Ugello principale	185	175	175
Ugello del minimo	45	42	42
Lancetta	NOZI N1EF		
Posizione lancetta	3 ° dall'alto		
Porta	6	7	7

Impostazioni

Vite dell'aria 1 giro e ½ da chiuso

Fattori di correzione 250/300cc.
(Per variazioni di altezza o temperatura).



Posizione lancetta/Apertura vite dell'aria

Fattore di correzione	1,06 o superiore	1,06~1,02	1,02~0,98	0,98~0,94	0,94 o inferiore
Posizione lancetta	Diminuire la clip di 1 pos.	Stessa cosa	Stessa cosa	Stessa cosa	Aumentare la clip di 1 pos.
Apertura a vite libera	Stringere 1 giro	Stringere ½ giro	Stessa cosa	Allentare ½ giro	Allentare 1 giro

NOTA BENE: I valori sono indicativi

1. Trovare il fattore di correzione per regolare la carburazione.
Esempio: 1000 m altezza e temperatura 35°C correzione 0,94.
2. Utilizzando il fattore di correzione, selezionare l'ugello principale.
Esempio: Fattore 0,94, devi moltiplicare l'ugello principale per questo numero.
Ugello principale = 175 x 0,94 = 165.
3. Individuare il fattore di correzione per la lancetta e la vite dell'aria nella tabella e modificare la posizione della clip e l'apertura della vite dell'aria.
Esempio: Aumentare di una posizione la clip della lancetta e aprire la vite dell'aria.

ATTENZIONE!



Per effettuare le correzioni prendere sempre come punto di riferimento la carburazione da competizione.

Non apportare modifiche finché non si è certi che siano necessarie. Le specifiche si basano sull'uso di benzina e olio raccomandato.

Impostazioni

Sviluppo secondario

Lo sviluppo secondario può essere modificato cambiando la corona e/o il pignone.

Le dimensioni disponibili dei pignoni in RIEJU sono le seguenti.

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

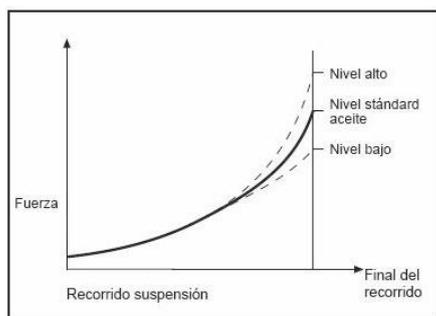
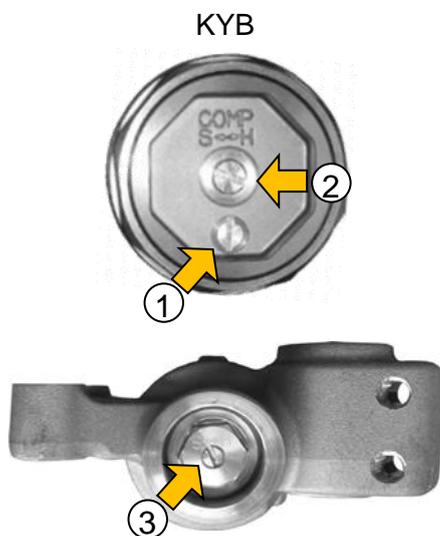
Pignoni: 12, 13.

Se lo sviluppo viene ridotto, la RIEJU perderà velocità di picco, ma guadagnerà in accelerazione e a basse velocità, sarà più gestibile in terreni difficili.

NOTA BENE: Attenzione ai giri del motore.

Se lo sviluppo è prolungato, la RIEJU guadagnerà velocità di picco ma perderà accelerazione e gestibilità a basse velocità.

Messa a punto sospensioni



IMPOSTAZIONI DISPONIBILI

La moto ha sospensioni regolabili, queste norme sono:

(KYB) Forcella anteriore

- Prolunga idraulica (3) - situata nella parte inferiore della forcella.
- Compressione idraulica (2) - situata nella parte superiore della forcella.
- Sfiato dell'aria (1) - situato sulla parte superiore della forcella.
- Volume dell'olio - 350 ml. (KYB 010M Oil).

Il volume dell'olio nella forcella influenza il livello dell'olio all'interno e può essere regolato. Una variazione del volume e quindi del livello dell'olio non influenzerà la prima parte del percorso di sospensione, ma la parte finale.

Quando il volume - livello dell'olio viene aumentato, la sospensione è più progressiva e l'azione della forcella anteriore è più dura a fine corsa.

Impostazioni

Quando si riduce il volume del livello dell'olio la sospensione è meno progressiva e l'azione della forcella è meno dura a fine corsa.

In caso di fermate, si consiglia di aumentare leggermente il livello dell'olio (circa 10 ml.)

ATTENZIONE!



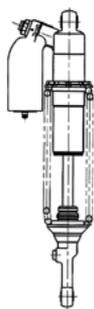
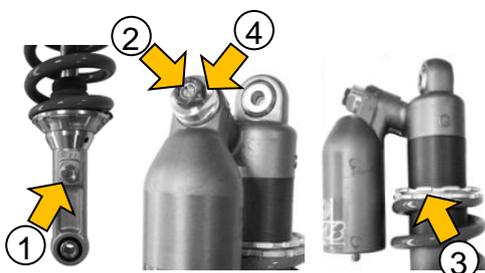
Assicurarsi che entrambe le bottiglie della forcella abbiano lo stesso volume – livello dell'olio in modo che il funzionamento sia regolare.

IMPOSTAZIONI SOSPENSIONI

		KYB
Spring	da 65 a 75 kg.	4,0 N/mm
	da 75 a 85 kg.	4,2 N/mm (STD)
	da 85 a 95 kg.	4,4 N/mm
Rebound	Comfort	18 click da chiuso
	Standard	14 clic da chiuso
	Sport	10 click da chiuso
Compressione	Comfort	18 click da chiuso
	Standard	14 clic da chiuso
	Sport	10 click da chiuso

		KYB 200/250/300
Spring	da 65 a 75 kg.	50 N/mm
	da 75 a 85 kg.	52 N/mm (STD)
	da 85 a 95 kg.	54 N/mm
Rebound	Comfort	12 click da chiuso
	Standard	10 click da chiuso
	Sport	8 click da chiuso
Compressione Bassa Velocità	Comfort	14 click da chiuso
	Standard	12 click da chiuso
	Sport	10 click da chiuso
Compressione ad	Comfort	1-6/8
	Standard	1-3/8
	Sport	1

Impostazioni



Standard: 260 mm
Intervallo: 243-255 mm
Lunghezza impostazione: 248 mm



AMMORTIZZATORE POSTERIORE (KYB).

- Prolunga idraulica (1) - situata nella parte inferiore dell'ammortizzatore.
- Compressione idraulica a bassa velocità (2) - situata nella parte superiore dell'ammortizzatore (vite).
- Alta velocità di compressione 17 mm. - situato nella parte superiore dell'ammortizzatore (4)
- Precarico della molla standard (3) - 248 mm, regolabile tra 243 e 255 mm tra i piani di appoggio della stessa.

-K molla/250/300cc: 52N/m –
peso ideale del pilota 75-85 kg.

IMPOSTAZIONE STATICA INIZIALE (SAG)

Per regolare il pre-affondamento della sospensione seguire questi passaggi:

1. Posizionare la moto su un cavalletto che permetta di lasciare la ruota posteriore in aria in modo stabile.
2. Misurare la distanza verticale (1) tra il dado dell'asse posteriore e il punto fisso superiore.
3. Abbassare la moto dal cavalletto e posizionarla con entrambe le ruote appoggiate a terra (non appoggiate sul cavalletto o sul cavalletto laterale).
4. Misurare nuovamente la distanza verticale tra il dado dell'asse posteriore e il punto fisso superiore.

Se la differenza tra le misure è diversa da 35 ± 5 mm, variare il precarico dell'ammortizzatore fino a quando non viene raggiunto.

Il pre-affondamento con il pilota sopra il motociclo deve essere di 100 ± 5 mm.

CORREZIONE IN BASE AL TIPO DI TERRENO

Iniziare sempre dalle impostazioni standard e apportare modifiche solo se necessario.

- **Terreno duro**
Allentare le impostazioni idrauliche di compressione sia sulla forcella che sull'ammortizzatore.
- **Terreno sabbioso**

Rafforzare l'idraulica di compressione o sostituire la molla con una più dura sulla forcella. Rafforzare la compressione e soprattutto l'estensione nell'ammortizzatore posteriore, può anche aiutare a ridurre il precarico della molla.

- **Terreno fangoso**

Rafforzare l'idraulica di compressione o sostituire la molla con una più dura sulla forcella. Rafforzare la compressione e l'estensione sull'ammortizzatore posteriore, può anche aiutare ad aumentare il precarico della molla.

REGOLAZIONE DELLA MOTO

Compressione

- Se si nota che la moto si infiamma o oscilla ampiamente anche se la velocità e gli ostacoli sono piccoli, ha una posizione di guida bassa o ha la tendenza a fermarsi alle discese, è necessario stringere la regolazione della compressione sia della forcella che dell'ammortizzatore. Se il problema persiste, può essere indicativo di una molla troppo morbida o usurata, nonché di un basso livello di olio SAE o di un livello interno insufficiente nella forcella.
- Se la moto si sente dura, soprattutto in una serie di buche, oltre alla mancanza di trazione della ruota posteriore e pesanti impatti di irregolarità, si dovrebbe allentare l'impostazione di compressione sia della forcella che dell'ammortizzatore. Se il problema persiste, può essere indicativo di una molla troppo dura o di un livello di olio eccessivo nella forcella.

Estensione

- Se la moto si sente instabile o morbida, perde facilmente la sua traiettoria o oscilla ampiamente, anche se la velocità e gli ostacoli sono piccoli. È necessario rafforzare la regolazione della prolunga sia sulla forcella che sull'ammortizzatore. La mancata correzione può essere indicativa di una molla troppo morbida o usurata, nonché di un basso livello di olio SAE o di un livello interno insufficiente nella forcella.
- Se la moto si sente rigida e con brevi cicli di sospensione, insieme alla mancanza di trazione della ruota posteriore e gravi impatti di irregolarità, si dovrebbe allentare la

regolazione in estensione sia della forcella che dell'ammortizzatore. Se il problema persiste, può essere indicativo di una molla troppo dura o di un livello di olio eccessivo nella forcella.

ATTENZIONE!



Effettuare una sola regolazione alla volta e testare l'effetto che ha sulla moto.

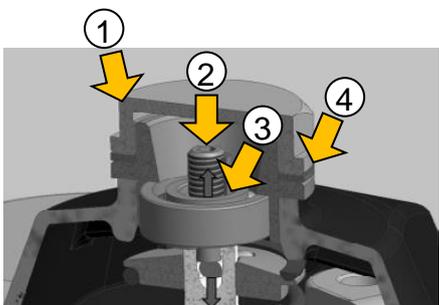
La regolazione delle sospensioni è una regolazione molto critica, perché se non fatta correttamente può privare anche il miglior pilota di piene prestazioni sulla moto. Controllare la sospensione in base alle condizioni del pilota e del terreno.

Quando si sintonizza la sospensione non si deve dimenticare:

- Se la moto è nuova, abituarsi alle sospensioni per almeno un'ora di guida prima di apportare modifiche.
- I fattori da considerare sono il peso del pilota, la capacità del pilota e le condizioni del terreno.
- In caso di problemi, provate a cambiare posizione sulla moto per ridurli.
- La sospensione deve essere regolata in base ai punti di forza del pilota. Se è veloce sulle curve, è necessario regolare la sospensione di conseguenza..
- Effettuare le modifiche con piccoli incrementi in quanto è molto facile esagerare.
- Le sospensioni anteriori e posteriori devono essere bilanciate.
- Nel valutare la sospensione, il pilota dovrebbe sforzarsi di guidare consapevolmente e riconoscere gli effetti del cambiamento. Una cattiva posizione del pilota e/o stanchezza porteranno a un giudizio errato sulle regolazioni.
- Quando il cambiamento è ben accettato per un dato terreno, i riferimenti devono essere annotati per quando si incontrerà di nuovo un terreno simile.
- Lubrificare i cuscinetti del forcellone, le bielle, il bilanciante e i giunti prima di apportare modifiche per evitare che l'attrito eccessivo influisca sul funzionamento della sospensione.

Impostazioni

REGOLAZIONE PRECARICO MOLLA CENTRIFUGA



Smontaggio e regolazione:

1. Rimuovere il tappo (1) con una chiave da 27 mm.
2. Tenere la vite di regolazione (2) con una chiave a brugola da 2,5 mm e allentare il controdado (3) con una chiave angolare da 6 mm.
3. Stringere accuratamente la vite (2) secondo la tabella delle raccomandazioni.

Montaggio:

1. Mantenere la rotazione della vite di regolazione (2) con una chiave a brugola da 2,5 mm e serrare il controdado (3) con una chiave angolare da 6 mm per bloccare il sistema di regolazione.
2. Fissare la posizione e le buone condizioni della guarnizione in rame (4) mettere il tappo 1 e stringere con una chiave da 27 mm ad un massimo di 25 Nm.

Rettifica	Valore precarico (mm)	Condizioni del terreno o tipo di circuito	Comportamento motorio.
1 giro	14,2 (250/300)	Senza grip (neve o fango)	Limitazione di potenza e giri/min.
1,5 giri	14,6 (250/300)	Impugnatura difficile o circuito tecnico	Soft Power Delivery
2 giri (standard)	15 (250/300)	Grip corretto o circuito misto	Ottimale/Standard
2,5 giri	15,4 (250/300)	Circuito rapido	Motore in tensione
3 giri	15,8 (200/250/300)	Circuito molto veloce	Coppia inferiore nel motore basso e a punta

Diagnosi dei guasti

Diagnosi dei guasti

Falla	Causa	Soluzione
Il motore non gira.	Albero motore inchiodato.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale .
	Cilindro/pistone/biella grippato.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale .
	Drive set grippato.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale .
Il motorino di avviamento non ruota ¹	Fusibile relè avviamento bruciato	Rimuovere il sedile e controllare il fusibile.
	La batteria è scarica	Rimuovere il sedile e controllare la carica
Il motore non si avvia.	La motocicletta è stata a lungo inattiva	Svuotare il vecchio carburante dal serbatoio. Quando il serbatoio è pieno di nuovo carburante, il motore si avvia immediatamente.
	Candela sporca o umida.	Pulire o asciugare la candela. Se necessario, cambiarla.
	Il motore in panne.	Per sfiatare il motore, chiudere la benzina, smontare la candela, innestare una marcia e spingere la moto di diversi metri con il gas aperto. Conoscere visivamente quando il carter di precompressione è stato svuotato. Montare la candela e avviare. È possibile dover smontare nuovamente la candela, se l'operazione di spinta della moto non è stata sufficiente, la candela si bagnerà dovrà essere pulita. Ripetere l'operazione di spinta, montare la candela e il motore si avvia. PERICOLO  Per la vostra sicurezza dovrete avvolgere il tubo della candela con un panno asciutto. Questo impedirà possibili scintille
	Miscela aria/benzina errata.	Pulire lo sfiatoio del serbatoio della benzina. Regolare il condotto del filtro dell'aria.
	Valvola di scarico aperta.	Controllare la valvola di scarico e correggere.
Il motore si avvia ma si ferma.	Errata alimentazione dell'aria.	Chiudere lo starter.. Pulire il tubo di sfiato del serbatoio della benzina. Regolare il condotto del filtro dell'aria.
	Mancanza di carburante.	Riempire il serbatoio del carburante.
Falla	Causa	Soluzione



Diagnosi dei guasti

Il motore si surriscalda.	Mancanza di refrigerante.	Aggiungere liquido refrigerante. Controllare la tenuta del sistema di raffreddamento.
	Radiatore intasato o sporco.	Pulire le lamiere del radiatore o sostituirle.
Funziona in modo irregolare.	Candela sporca, rotta o mal montata.	Controllare lo stato della candela e di conseguenza pulirla, regolarla o sostituirla.
	Problema al cappuccio della candela.	Controllare lo stato del cappuccio della candela. Verificare che il cavo di scarico sia a contatto con la cappuccio e il cavo stesso. Cambiare ciò che è deteriorato.
	Rotore in avaria.	Cambiare rotore.
	Acqua nel carburante.	Svuotare il serbatoio e mettere nuovo carburante.
Il motore manca di potenza o accelera male.	L'alimentazione del carburante è difettosa.	Pulire il sistema di alimentazione e controllarlo.
	Filtro dell'aria sporco.	Pulire o sostituire il filtro dell'aria.
	Perdita o deterioramento dello scarico.	Controllare se il sistema di scarico è danneggiato, rinnovare la fibra di vetro nel silenziatore se necessario.
	Gli ugelli del carburatore sono sporchi.	Smontare il carburatore e pulire gli ugelli..
	Cuscinetti dell'albero motore usurati o danneggiati.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
Il motore emette strani suoni.	Problema di accensione.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
	Surriscaldamento.	vedi "Surriscaldamento motore"
Lo scarico emette detonazioni.	Presenza di carbone nella camera di combustione	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
	Benzina di scarsa qualità o ottano sbagliato.	Estrarre la benzina e introdurre nuovo e corretto ottano.
	Candela in cattive condizioni o con specifiche inadeguate.	Sostituire la candela con una nuova e adatta.
	I giunti dell'impianto di scarico si sono deteriorati.	Controllare se il sistema di scarico è danneggiato. Le guarnizioni devono essere in perfette condizioni, altrimenti devono essere sostituite con guarnizioni nuove.

Falla	Causa	Soluzione
-------	-------	-----------



Diagnosi dei guasti

Lo scarico rilascia fumo bianco.	Testata del cilindro danneggiata (perdita di refrigerante nel cilindro).	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
Lo scarico rilascia fumo nero.	Filtro dell'aria intasato.	Pulire o sostituire il filtro dell'aria.
	Ugello principale troppo alto.	Controllare l'ugello principale.
Le marce non entrano.	La frizione non slitta.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
	Forcella del cambio piegata o bloccata.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
	Ingranaggio bloccato nella trasmissione.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
	Leva del cambio danneggiata.	Sostituire la leva del cambio.
	Posizione del selettore a molla allentata o rotta.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
	Ruota del cambio rotta.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
	Molla cricchetto selettore marcia rotta.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
Le marce saltano.	Forcella usurata.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
	Ingranaggio usurato.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
	Ingranaggi rotti.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
	Nippli del cambio danneggiati.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
	Albero forcella ingranaggio usurato	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
	Posizione del selettore a molla rotta.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
La frizione slitta.	Eccessivo livello di liquido frizione.	Controllare il livello e regolare se necessario.
	Dischi frizione usurati.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
	Molla frizione rotta o debole.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
La moto è instabile.	Il cavo rende difficile ruotare il manubrio.	Rimuovere il cavo.
	Dado albero sterzo molto stretto.	Regolare il dado dell'albero sterzo.
	Cuscinetti dello sterzo danneggiati o usurati.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
	Asse sterzo piegato.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale.
Falla	Causa	Soluzione



Diagnosi dei guasti

L'ammortizzazione è troppo dura.	Eccessivo livello olio forcella.	Rimuovere l'olio in eccesso al livello corretto.
	Forcella anteriore con olio con viscosità eccessiva.	Svuotare l'olio della forcella e riempire con un olio di viscosità adatto.
	Forcella anteriore piegata.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale .
	Troppa pressione sulla gomma.	Controllare la pressione degli pneumatici.
	Sospensione mal regolata.	Regolare la sospensione.

L'ammortizzazione è troppo morbida.	Livello olio nella forcella basso.	Aggiungere olio al livello corretto.
	Forcella anteriore con olio a bassa viscosità.	Svuotare l'olio della forcella e riempire con un olio di viscosità adatto.
	Bassa pressione degli pneumatici	Controllare la pressione degli pneumatici.
	Sospensione mal regolata.	Regolare la sospensione.

La moto emette rumori anomali.	Catena mal regolata.	Regolare la tensione della catena.
	Catena usurata.	Cambio catena, corona e pignone secondario.
	Denti della corona posteriori usurati.	Sostituire la corona posteriore.
	Lubrificazione catena insufficiente.	Lubrificare la catena con lubrificante appropriato.
	Ruota posteriore disallineata.	Controllare la tensione dei raggi del cerchio. Regolare se necessario.
	Molla forcella anteriore debole o rotta.	Sostituire la molla della forcella anteriore.
	disco freno usurato.	Sostituire il disco freno.
	Pastiglie mal posizionate, , usurate o cristallizzate	Riposizionare le pastiglie o sostituirle.
	Cilindro danneggiato.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale .
	Staffe, dadi, viti serrate male.	Controllare e regolare le coppie di serraggio corrette.

Il manubrio vibra.	Pneumatico usurato.	Cambiare pneumatico.
	Forcellone e cuscinetti a rullini usurati.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale .
	Pneumatico decentrato.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale .
	Ruote mal allineate.	Controllare la tensione dei raggi del cerchio. Regolare se necessario.
	Albero sterzo con tolleranza eccessiva.	Controllare l'impostazione del set sterzo.
	Supporto manubrio allentato, dado sterzo allentato.	Controllare e regolare le coppie di serraggio corrette.
Falla	Causa	Soluzione

	Telaio ritorto.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale .
--	-----------------	--

Diagnosi dei guasti

La moto tende a sporgersi lateralmente.	Direzione non regolata correttamente.	Controllare l'impostazione del set sterzo.
	Albero dello sterzo ritorto.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale .
	Forcella anteriore piegata.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale .
	Ruote mal allineate.	Controllare la tensione dei raggi degli pneumatici.
I freni non funzionano correttamente.	Freni a disco usurati.	Cambiare i dischi.
	Perdita di liquido freni.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale .
	Liquido freni deteriorato.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale .
	Pompa a pistone rotta.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale .
	Pastiglie dei freni usurate.	Controllare e cambiare le pastiglie, se necessario.
Le lampade si stanno sciogliendo.	Regolatore di tensione difettoso.	Rivolgersi al rivenditore RIEJU ufficiale .
Il sistema di illuminazione non funziona.	Connettori in cattivo stato, regolatore con uscita di tensione inadeguata, controllare tensione statore	Pulire/cambiare i connettori, controllare il regolatore, controllare la tensione dello statore.



Manuale di garanzia

Manuale di garanzia

(Ai sensi della Legge 23/2003 del 10 luglio, sulle Garanzie per la Vendita di Beni di Consumo)

Norme che regolano la garanzia del produttore RIEJU.

RIEJU garantisce al consumatore finale, acquirente di un veicolo prodotto da RIEJU, che sia i materiali che la produzione sono esenti da difetti in conformità con i più elevati standard di qualità. Di conseguenza, RIEJU garantisce all'acquirente finale (di seguito, l' "acquirente" in conformità con le condizioni stabilite di seguito, la riparazione di eventuali difetti di materiali o di lavorazione rilevati su una nuova moto a titolo gratuito, entro il periodo di garanzia contrassegnato e senza alcuna limitazione per quanto riguarda il numero di chilometri percorsi o il numero di ore di funzionamento.

Periodo di garanzia

Il periodo di garanzia decorre dal giorno della consegna del veicolo all'acquirente da parte di un rivenditore autorizzato RIEJU, o, nel caso di modelli per dimostrazioni, dalla data in cui il veicolo entra in servizio per la prima volta. Il venditore è responsabile per le non conformità che si verificano entro il termine stabilito dalla legge 23/2003 del luglio sulle garanzie per la vendita di beni di consumo dalla consegna dei beni e in conformità con la direttiva 1999/44/CE per il resto degli Stati membri della Comunità europea. Per Paesi al di fuori della Comunità europea, il periodo di garanzia è disciplinato dalle norme in vigore in tali Paesi. Tuttavia, se la non conformità si manifesta durante i primi sei mesi dalla consegna del motociclo, si presume che tale non conformità esistesse al momento della consegna del motociclo; a partire dal sesto mese, il consumatore deve dimostrare che la non conformità esisteva al momento della consegna del bene. Durante i primi sei mesi successivi alla consegna del bene riparato, il venditore sarà responsabile delle non conformità che hanno portato alla riparazione.

Qualsiasi difetto rilevato nel prodotto deve essere portato a conoscenza di un rivenditore autorizzato da RIEJU entro il periodo di garanzia. Se l'ultimo giorno del periodo di garanzia cade di domenica o in un giorno festivo ufficiale, il periodo di garanzia è prorogato in modo che l'ultimo giorno del periodo di garanzia sia il primo giorno lavorativo successivo alla domenica o al giorno festivo ufficiale.



Saranno escluse le richieste di garanzia per difetti non portati a conoscenza di un rivenditore autorizzato da RIEJU prima della fine del periodo di garanzia.

Obblighi dell'acquirente

RIEJU ha il diritto di rifiutare i reclami in garanzia se e nella misura in cui:

- a) L'acquirente non ha proceduto a sottoporre il veicolo ad alcuna delle ispezioni e/o manutenzioni previste nel manuale d'uso o ha superato la data espressa per tali ispezioni o manutenzioni, escludendo anche dai difetti di garanzia che appaiono prima della data stabilita per un intervento di ispezione o manutenzione che non sarebbe mai stato eseguito, o che sarà eseguito dopo la data stabilita.
- b) I lavori di ispezione, manutenzione o riparazione sono stati eseguiti da terzi non riconosciuti o autorizzati da RIEJU.
- c) Qualsiasi manutenzione o riparazione è stata effettuata in violazione dei requisiti tecnici, delle specifiche e delle istruzioni indicate dal produttore.

Manuale di garanzia

- d) Parti di ricambio non autorizzate sono state utilizzate da RIEJU per lavori di manutenzione o riparazione sul veicolo, o se e nella misura in cui ha utilizzato il veicolo utilizzando carburanti, lubrificanti o altri liquidi (inclusi, ma non limitati a, prodotti per la pulizia) che non sono stati espressamente menzionati nelle specifiche del Manuale d'uso.
- e) Il veicolo è stato in qualsiasi modo alterato o modificato o dotato di componenti diversi da quelli espressamente autorizzati da RIEJU come componenti consentiti del veicolo.
- f) Il veicolo è stato custodito o trasportato in modo incompatibile con i requisiti tecnici pertinenti.
- g) Il veicolo è stato utilizzato per un uso speciale diverso da quello ordinario, come gare, corse o tentativi di ottenere un record.
- h) Il veicolo è caduto o accidentalmente danneggiato direttamente o indirettamente.

Esclusioni di garanzia

Sono esclusi dalla garanzia i seguenti articoli:

- a) Parti soggette ad usura, tra cui, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, candele, batterie, filtri benzina, elemento filtro olio, catene (secondarie), pignoni uscita motore, corone posteriori, filtri aria, dischi freno, pastiglie freno, dischi frizione, lampadine, fusibili, spazzole al carbonio, gomme poggiapiedi, pneumatici, camere, cavi e altri componenti in gomma.
- b) Lubrificanti (es. olio, grasso, ecc.) e fluidi di funzionamento (es. liquido della batteria, refrigerante, ecc.).
- c) Ispezione, regolazione e altri lavori di manutenzione, nonché tutti i tipi di lavori di pulizia.
- d) Danni alla verniciatura e conseguente corrosione dovuta a influenze esterne, quali pietre, sale, gas di scarico industriali e altri impatti ambientali o pulizia impropria con prodotti inappropriati.
- e) Danni causati da difetti, così come spese causate direttamente o indirettamente da difetti (ad esempio, spese di comunicazione, spese di alloggio, spese di noleggio auto, spese di trasporto pubblico, spese di gru, spese di messaggistica urgente, ecc.), nonché altri danni finanziari (ad esempio, causati da perdita di utilizzo di un veicolo, perdita di reddito, perdita di tempo, ecc.).
- f) Fenomeno acustico o estetico che non influisce in modo significativo sulle condizioni di utilizzo del motociclo (es. imperfezioni piccole o nascoste, rumore o normali vibrazioni di utilizzo, ecc.).
- g) Fenomeni dovuti all'invecchiamento del veicolo (ad esempio scolorimento di superfici verniciate o rivestite metallicamente).

Varie

- a) Qualora la riparazione del difetto o la sostituzione della parte si rivelino sproporzionate, RIEJU avrà la prerogativa di decidere a sua esclusiva discrezione se riparare o sostituire le parti difettose. La proprietà dei pezzi di ricambio, se presenti, passerà a RIEJU senza alcun altro corrispettivo. Il

Manuale di garanzia

- concessionario autorizzato da RIEJU a cui è stata affidata la riparazione dei difetti non sarà autorizzato a rilasciare dichiarazioni vincolanti per conto di RIEJU.
- b) In caso di dubbio sull'esistenza di un difetto o sulla necessità di un'ispezione visiva o materiale, RIEJU si riserva il diritto di richiedere il rinvio delle parti su cui pesa una richiesta di garanzia o di richiedere un esame del difetto da parte di un esperto RIEJU. Eventuali obblighi di garanzia aggiuntivi sui pezzi di ricambio gratuiti o per qualsiasi servizio fornito gratuitamente ai sensi della presente garanzia saranno esclusi. La garanzia per i pezzi di ricambio entro il periodo di garanzia terminerà alla data di scadenza del rispettivo periodo di garanzia del prodotto.
 - c) Se risulta che un difetto non può essere riparato e la sostituzione del difetto è sproporzionata per il produttore, il consumatore in possesso della garanzia ha diritto alla risoluzione del contratto (pagamento di un risarcimento) o al rimborso parziale del prezzo di acquisto (sconto), invece che la riparazione della moto.
 - d) Le richieste di garanzia dell'acquirente ai sensi del contratto di vendita con il relativo rivenditore autorizzato non saranno influenzate da questa garanzia. La presente garanzia non pregiudica inoltre i diritti contrattuali aggiuntivi dell'acquirente ai sensi delle condizioni generali di contratto del rivenditore autorizzato. Tali diritti aggiuntivi, tuttavia, possono essere rivendicati solo dal rivenditore autorizzato.
 - e) Se l'acquirente rivende il prodotto entro il periodo di garanzia, i termini e le condizioni della presente garanzia continueranno ad esistere nella misura corrente, in modo che i diritti di reclamo ai sensi della presente garanzia in conformità con i termini e le condizioni qui regolati saranno trasferiti al nuovo proprietario della moto.



Questa pagina è stata volutamente lasciata in bianco.

RIEJU

RIEJU, S.A. C/ Borrassà, 41

E-17600 FIGUERES, GIRONA (SPAGNA)

Tel: +34 972 50 08 50 / Fax: +34 872 50 69 50 www.riejumoto.com / email: rieju@riejumoto.com