

MR 300 – 250 - 200

Manual de usuario



RIEJU

...for everyday adventure

Manual de usuario

RIEJU

MR 300 – 250 -200

Las descripciones y las imágenes en esta publicación se dan solo con fines ilustrativos y no son vinculantes. Si bien las características básicas descritas e ilustradas en este folleto permanecen sin cambios, Rieju SA se reserva el derecho, en cualquier momento y sin que sea necesario actualizar esta publicación de antemano, para realizar cambios en los componentes, piezas o accesorios, que considere necesarios para mejorar. El producto o que se requieran por motivos de fabricación o construcción. No todas las versiones / modelos mostrados en esta publicación están disponibles en todos los países. La disponibilidad de cada modelo debe verificarse en la red de ventas oficial de RIEJU.

© Copyright 2020 - Rieju S.A. Todos los derechos reservados. Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta publicación. Rieju S.A. C/ Borrassà 41 E-17600 Figueres GIRONA-SPAIN



Este manual fue hecho por RIEJU S.A. para ser utilizado por los talleres de concesionarios, sub-agencias RIEJU y usuarios avanzados. Se supone que los usuarios de esta publicación para el mantenimiento y ajuste de vehículos RIEJU tienen un conocimiento básico de los principios de mecánica y procedimientos técnicos de reparación de vehículos. Cualquier cambio significativo en las características del vehículo o las operaciones de reparación específicas se comunicarán mediante actualizaciones a este manual.

Nota: Proporciona información clave para que el procedimiento sea más fácil de entender y llevar a cabo

Atención: Se refiere a los procedimientos específicos que se deben llevar a cabo para prevenir daños al vehículo.

Peligro: Se refiere a procedimientos específicos a realizar para prevenir lesiones al operador.



Seguridad personal El incumplimiento de estas instrucciones conllevará un grave riesgo de lesiones personales.

El incumplimiento o el incumplimiento de estas normas conlleva el riesgo de daños graves al vehículo y, en ocasiones, incluso la pérdida de la garantía.



Índice

Información general	6
Presentación.....	7
Avisos legales.....	7
Avisos y advertencias.....	7
Advertencias preliminares.....	8
Localización de componentes.....	9
Identificación.....	12
Sistema de cierre.....	12
Especificaciones.....	13
Esquemas eléctricos.....	15
Tabla de aprietes.....	18
General.....	18
Motor.....	19
Marcador multifunción.....	22
Homologación.....	23
Información de uso	24
Proceso de arranque.....	25
Fase de rodaje.....	25
Inspección diaria antes de la conducción.....	26
Limpieza.....	30
Almacenaje.....	30
Funcionamiento OBD.....	31
Mantenimiento	33
Tabla de mantenimiento.....	34
Mantenimiento.....	35
1. Embrague.....	35
2. Discos de embrague.....	35
3. Cable de gas.....	35
4. Bujía.....	35
5. Filtro de aire.....	37
Desmontaje filtro de aire.....	37
Limpieza filtro de aire.....	38
6. Carburador.....	38
7. Aceite de transmisión.....	39
8. Pistón y aro pistón.....	40
9. Culata, cilindro y válvula escape.....	40
10. Sistema de escape.....	40
11. Fibra Silenciador.....	41
12. Biela y cojinetes.....	41
13. Pedal arranque y pedal cambio.....	41
14. Junta de goma escape/silenciador.....	41
15. Cojinetes motor.....	41
16. Líquido refrigerante.....	41
17. Tubo radiador y conexiones.....	44
18. Ajuste frenos.....	44
19. Desgaste frenos.....	45
20. Líquido de frenos.....	47
21. Nivel de líquido de frenos.....	47
22. Pistón bomba freno y guardapolvo (delantero y trasero).....	48
23. Pistón pinza de freno y guardapolvo (todas las pinzas).....	48
24. Latiguillos de freno.....	48
25. y 26. Radios y llantas.....	48

Índice

27. Guía cadena	48
28. Desgaste guía cadena	48
29. Patín-guía cadena	49
30. Suspensión delantera	49
31. Aceite suspensión delantera	50
32. Tornillos, tuercas y sujeciones	50
33. Tubo gasolina	50
34. Sistema gasolina	51
35. Juego dirección	51
36. Lubricación general	51
37. Cojinete dirección	52
38. Cojinete rueda	52
39. Basculante y bieletas	52
40. Suspensión trasera	52
41. Cadena	54
42. Neumáticos	55
43. Carga batería	56
Ajustes	57
Introducción	58
Afinaje carburación	58
Apertura de la corredera e influencias	58
Chiclé mínima y tornillo regulación mezcla	58
Aguja del carburador	59
Chiclé principal	59
Carburación de referencia (solo competición)	59
Factores de corrección	60
Desarrollo secundario	61
Afinaje suspensión	61
Ajustes disponibles	61
Ajustes estándar	62
Amortiguador trasero	63
Ajuste estático inicial (SAG)	63
Corrección según tipo de terreno	63
Sistema de reglaje externo centrífugo	66
Diagnóstico de averías	67
Manual de garantía	73



Información general

Información general

Presentación

RIEJU le agradece su confianza.

Al escoger la nueva RIEJU MR usted acaba de entrar en la gran equipo RIEJU y, como usuario de la marca número uno en motos off-road, se merece el distinguido trato que queremos ofrecerle tanto en nuestra relación posterior a la adquisición de su RIEJU como en las explicaciones que le exponemos en este manual.

Su RIEJU MR es una moto pensada para la práctica de la alta competición, es el fruto de muchos años de competir y experimentar en estas disciplinas exigentes. Los muchos éxitos conseguidos por grandes pilotos con nuestras motos RIEJU, han aportado los datos básicos para poder crear estas motocicletas de gran nivel. Unas motocicletas exclusivas RIEJU que cuentan con tres factores clave: fiabilidad, altas prestaciones y una buena estabilidad.

Enhorabuena porque su elección ha sido, sin duda, la acertada. Con su destreza al manillar de su RIEJU y con una preparación adecuada y las correspondientes revisiones imprescindibles para que su RIEJU sea altamente fiable, usted podrá gozar de la más confortable y agradecida práctica del deporte motociclista.

Gracias por su confianza y bienvenido a RIEJU.

Avisos legales

En el interés del desarrollo técnico RIEJU se reserva el derecho de modificar la construcción, la dotación y los accesorios de la motocicleta sin previo aviso. Los datos de medidas, pesos y potencias se entienden con las respectivas tolerancias. En función del volumen de equipamiento y de accesorios de su RIEJU, así como en las versiones homologadas respetando las distintas leyes de cada Estado, pueden presentarse variaciones respecto a las descripciones e ilustraciones. Así pues, las fotografías expuestas en este manual pueden no corresponder al modelo adquirido. Por tal motivo no podrá derivarse responsabilidad alguna por error, error de impresión u omisión.

Avisos y advertencias

Lea detenidamente este manual prestando especial atención a los siguientes avisos:



PELIGRO

Aviso sobre un peligro que conduce a lesiones graves e incluso la muerte.



ADVERTENCIA

Avisos sobre un peligro que puede provocar lesiones personales y/o daños en el vehículo.

Información general

Advertencias preliminares

PELIGRO

Tres de cada cuatro accidentes mortales son debidos a lesiones en la cabeza. El riesgo de sufrir lesiones cerebrales se multiplica por tres si no se usa casco. Lleve siempre un casco homologado, la probabilidad de salir ileso en caso de accidente aumenta en un 20%. Se recomienda también el uso de protección ocular así como de guantes, botas y otros elementos de protección que estén en perfecto estado.

Nunca lleve pasajero. Su RIEJU no está homologada para tal efecto, ni dispone de espacio en el sillín, de asideros, ni estriberas para el acompañante. Además el peso extra puede perjudicar el manejo.

Evite la modificación de su RIEJU con accesorios no originales o eliminación de los elementos originales, estos cambios podrían afectar a la estabilidad y manejo, haciéndola un vehículo peligroso o ilegal. Se recomienda el uso de recambios y accesorios originales u homologados por RIEJU. Es una condición indispensable para mantener la garantía.

Su RIEJU ha sido diseñada para un uso off-road, no ha sido diseñada para largos trayectos en carretera o autopista. Dicho uso podría comportar daños en el motor debido las altas revoluciones mantenidas y a que los neumáticos no son los adecuados para su uso en superficies pavimentadas. Tampoco ha sido diseñada para un uso urbano. Largas paradas en semáforos en ciudad podrían causar sobrecalentamiento en el motor.

Mantenga su RIEJU en buen estado. Para evitar cualquier problema, inspeccione su motocicleta antes de cada uso y haga todo mantenimiento recomendado en este manual. Después de una caída, inspeccionar que los elementos principales no haya sufrido daños. Conducir una motocicleta en mal estado puede ser causa de un accidente con graves lesiones e incluso la muerte.

PELIGRO

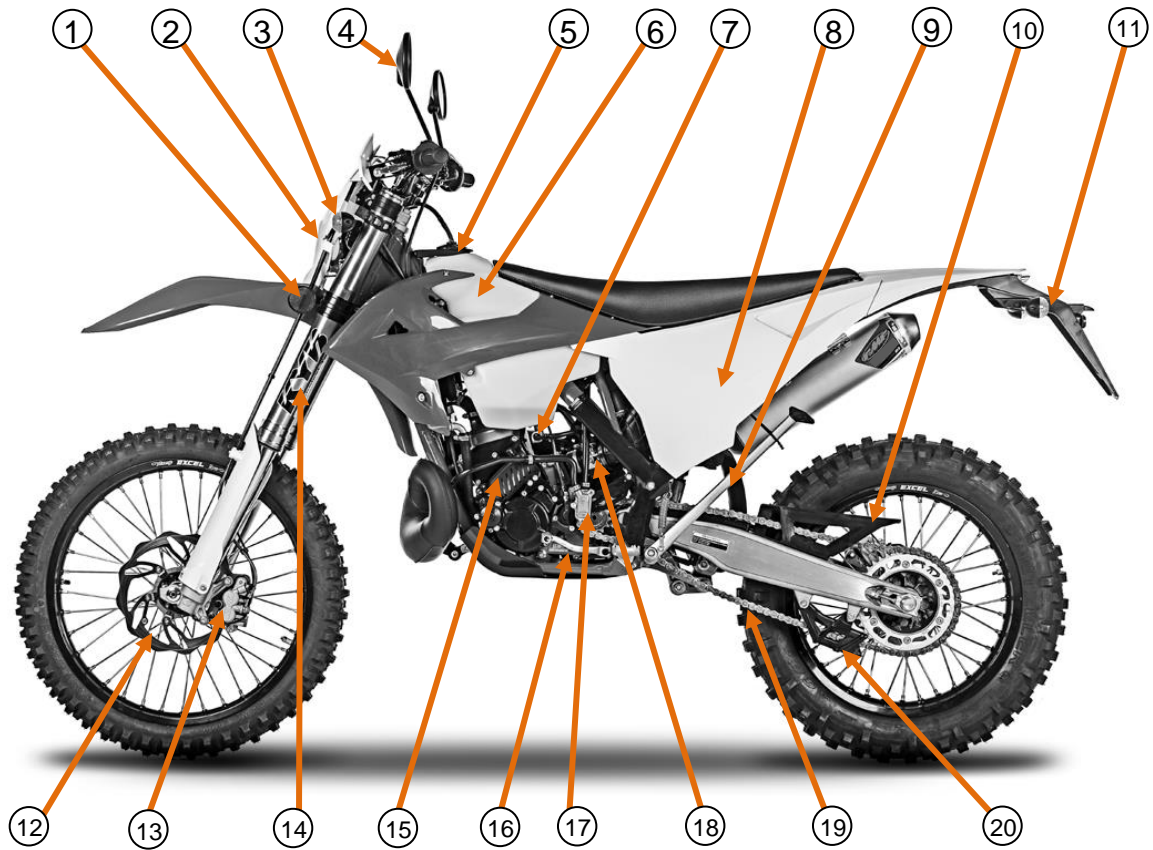
El tubo de escape y otros elementos alcanzan altas temperaturas durante el uso y tardan en enfriarse una vez apagado el motor. Evite manipular o tocar cualquier elemento durante este período. El uso de pantalones cortos no es recomendable, puede causar quemaduras en las piernas.

PELIGRO

Evite el uso de ropa holgada que pudiera engancharse con partes del vehículo o del entorno. Aunque la seguridad total es imposible, el uso de equipamiento adecuado reduce la posibilidad y/o la gravedad de las lesiones.

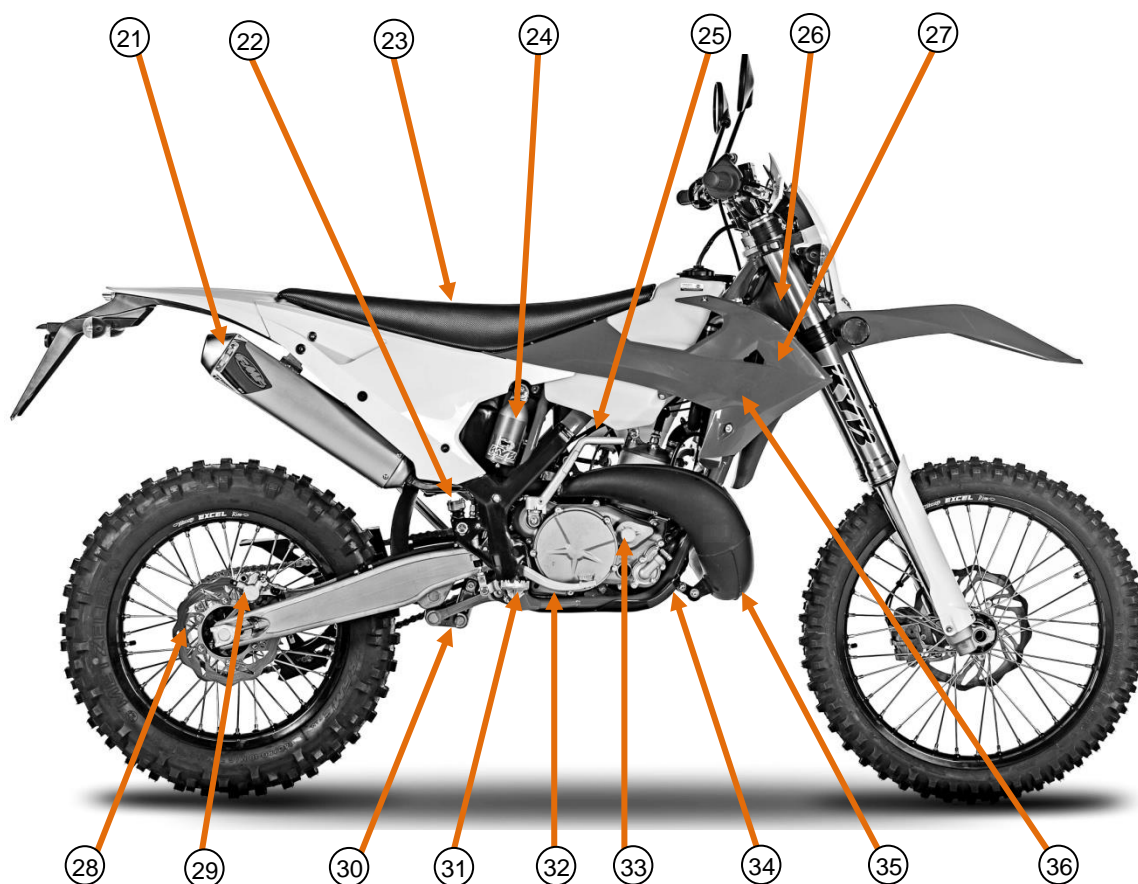
Información general

Localización componentes



Número	Nombre	Número	Nombre
1	Catadiópticos delanteros	11	Portamatriculas con luz trasera, posición, intermitentes y catadióptico
2	Faro luz posición, cortas y largas	12	Disco de freno delantero
3	Intermitentes delanteros	13	Pinza de freno delantera
4	Retrovisores	14	Horquilla delantera
5	Rebosadero	15	Motor de arranque
6	Depósito gasolina	16	Pedal cambio
7	Grifo depósito gasolina	17	Aire secundario escape
8	Filtro de aire	18	Carburador
9	Caballote lateral	19	Cadena
10	Cubrecadenas	20	Guía cadena

Información general

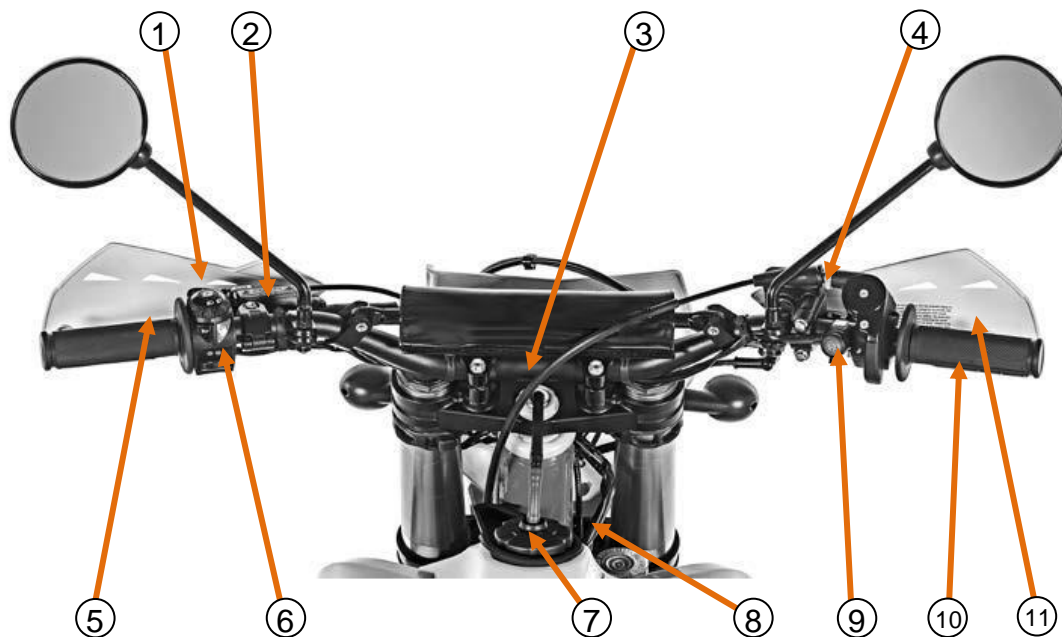


Número	Nombre	Número	Nombre
21	Silenciador	30	Bieleta y balancín sistema de suspensión
22	Depósito líquido de freno trasero	31	Estribos
23	Sillín	32	Pedal de freno trasero
24	Depósito de gas amortiguador trasero	33	Regulación centrífugo
25	Pedal de arranque	34	Protector cárter
26	Número de chasis VIN	35	Escape
27	Radiador	36	Placa identificación del fabricante
28	Disco de freno trasero		
29	Pinza de freno trasera		

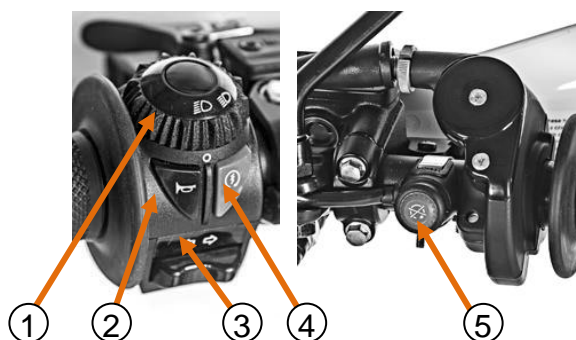


Información general

Localización de componentes



Número	Nombre	Número	Nombre
1	Maneta estérter	7	Tapón depósito gasolina
2	Depósito líquido de embrague	8	Antirrobo por bloqueo de dirección
3	Marcador multifunción	9	Paro
4	Depósito líquido de freno delantero	10	Puño de gas
5	Maneta embrague	11	Maneta freno delantero
6	Controles dirección, luces, claxón y arranque		



Número	Nombre	Número	Nombre
1	Luz cortas y largas	4	Arranque
2	Claxón	5	Paro
3	Intermitentes		

Información general

Identificación



①

Su RIEJU dispone de una placa de identificación (1) donde se detalla: fabricante, número de bastidor, número de homologación y nivel de emisiones sonoras.

El número de bastidor está también troquelado en el lado derecho de la pipa de dirección.

Sistema de cierre



Su RIEJU dispone de un antirrobo por bloqueo de dirección. Se encuentra en el lado derecho de la brida inferior de la horquilla. Para bloquear la dirección:

1. Gire el manillar totalmente hacia la izquierda.
2. Introduzca la llave en el antirrobo y gírela en sentido antihorario $\frac{1}{8}$ de vuelta.
3. Presione la llave hacia adentro.
4. Gire la llave en sentido horario hasta su posición inicial y retírela. El cierre debe quedar hundido para que el bloqueo sea efectivo.



Información general

MOTOR	Ciclo	2 tiempos		
	Nº cilindros	Monocilíndrico		
	Refrigeración	Líquida		
	Cilindrada	199,4 cc	249,3 cc	299,3 cc
	Diámetro	62,5 mm	66,4 mm	72,0 mm
	Carrera	65,0 mm	72,0 mm	72,0 mm
	Carburador	Dell'Orto PHBG 21 (Keihin PWKS 38 modelo competición)		
	Tipo de admisión	Por láminas V-Force 4		
	Sist. lubricación	Mezcla en gasolina		
	Sist. de arranque	A pedal / Eléctrico en los modelos E-START		
	Sist. de encendido	Digital CDI-Euro 5		
	Puesta a pto. encendido			
	Bujía	DENSO W24ESR-U y NGK BR8EG		
	Distancia entre electrodos	0,7/ 0,8 mm		

TRANSMISIÓN	Reducción primaria	3,31 (63/19)		
	Caja de cambios	6 velocidades en cascada		
	Relación de cambio	1ª	2,07 (14/29)	
		2ª	1,63 (16/26)	
		3ª	1,33 (18/24)	
		4ª	1,10 (20/22)	
		5ª	0,91 (23/21)	
		6ª	0,79 (24/19)	
	Transmisión secundaria	Por cadena		
	Reducción secundaria	4,16 (12/50) MR 200 3,67 (13/49) MR 250 // 3,69 (13/48) MR 300 Solo modelos competición	3,30 (13/42) MR 200-250-300	
	Cadena	110 Eslabones // 5/8" x 1/4" con retenes (112 eslabones) solo modelo competición		
Tipo de embrague	Multidisco de baño de aceite con accionamiento hidráulico			
Accionamiento embrague	Hidráulico			
Lubricación	Medio	Aceite		
	Capacidad	900cc (nuevo) ; 800cc (Reemplazo)		

DIMENSIONES	Altura total	1235 mm
	Longitud total	2145 mm
	Altura asiento	960 mm
	Altura libre al suelo	375 mm
	Anchura total	810 mm
	Distancia entre ejes	1480 mm
	Peso en seco	105 kg
	Capacidad depósito gasolina	10 l

Información general

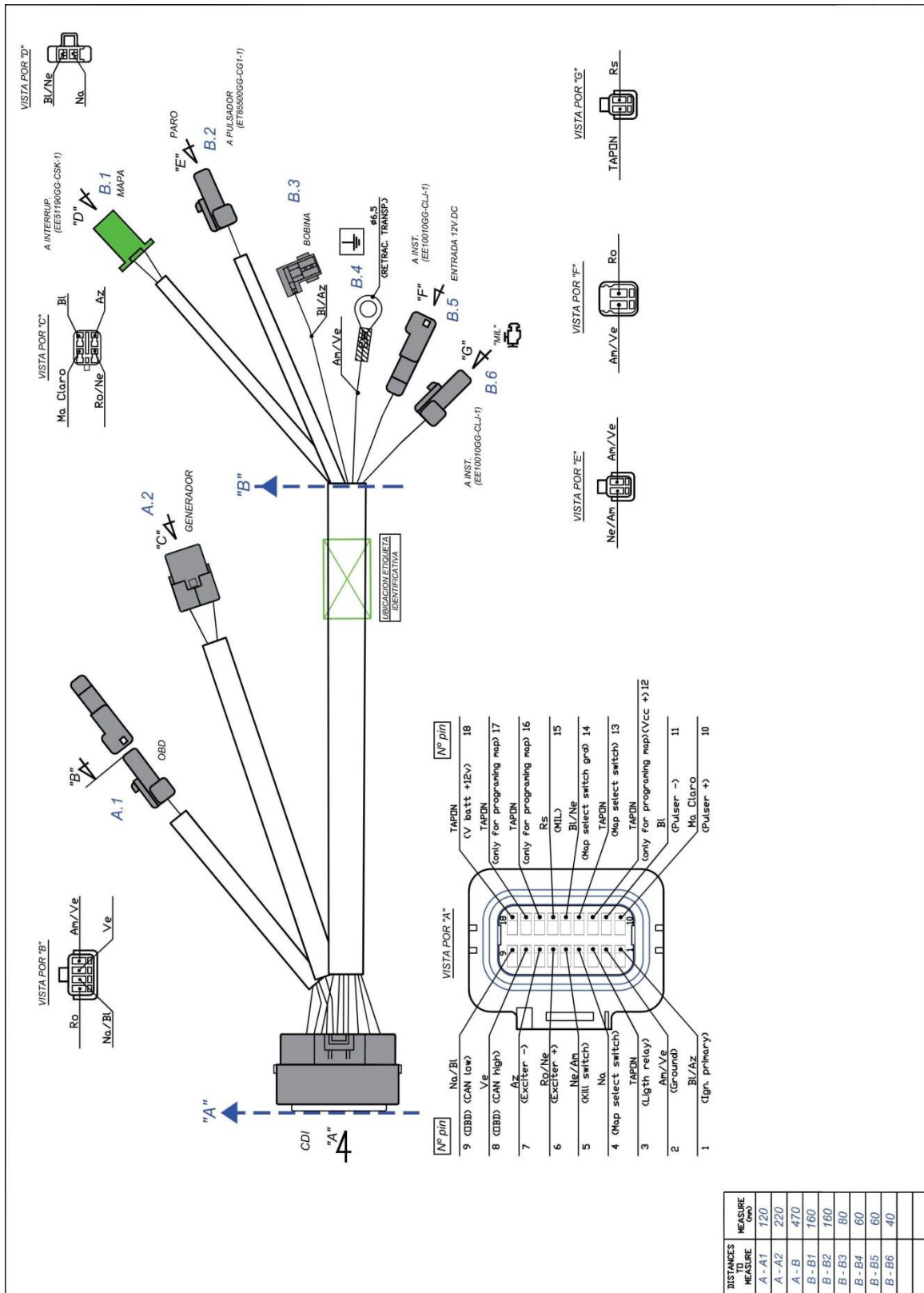
CHASIS	Tipo	Chasis espina central en acero 25 CrMo 4, subchasis aleación de aluminio	
	Medidas neumáticos y Llantas	Delantero	Excel 1.6 x 21 - 90/90 - 21 M/C 54R MICHELIN ENDURO MEDIUM F TT
		Trasero	Excel 2.15 x 18 - 140/80 - 18 (250cc/300cc) // 120/90 - 18 (200cc) 70R MICHELIN ENDURO MEDIUM R TT
	Presión neumáticos	Delantero	1,0 bar
		Trasero	1,0 bar
	Suspensión	Delantera	Horquilla KYB ø48 mm AOS System (Air Oil Separated), cartucho cerrado, con regulación de muelle y compresión y rebote
		Trasera	Sistema progresivo con monoamortiguador KYB con regulación de alta y baja velocidad de compresión y rebote
	Recorrido suspensión	Delantera	300mm (KYB)
		Trasera	131 mm (KYB)
	Volumen aceite horquilla del.	KYB	350 ml. (cantidad)
Frenos	Delantero	De disco, con pinza Nissin flotante de 2 pistones	
	Trasero	De disco, con pinza Nissin flotante de 1 pistón	
Discos de freno	Delantero	Disco NG "wave" Ø260 mm	
	Trasero	Disco NG "wave" Ø220 mm	

		RECOMENDADO	
Gasolina		Sin plomo (mínimo RON 98)	
Gasolina recomendada		E5 E10	Gasolina con un contenido de hasta un 10% de etanol
Aceite mezcla (JASO FC)	LIQUI MOLY 2T SYNTH OFFROAD RACE	Aceite 100% sintético al 2% (50:1)	
		Aceite semisintético al 2% (50:1)	
		Aceite mineral al 3% (32:1)	
Líquido refrigerante ²	LIQUI MOLY RAF12+	Mezcla anticongelante al 30%	
Líquido de frenos	LIQUI MOLY DOT-4	DOT-4	
Líquido bomba de embrague	MAGURA ROYAL BLOOD	Aceite mineral	
Aceite transmisión	LIQUI MOLY SYNTH 5W40 OFFROAD RACE	Synthetic motor oil API SJ; ACEA A3; JASO MA-2	
Aceite horquilla	KYB	KBY Fork oil 01M	

CARBURACION	COMPETICIÓN⁴	Tipo de carburador	Keihin PWKS 36	Keihin PWKS 38	Keihin PWKS 38
		Chiclé principal	185	175	175
		Chiclé de ralentí	45	42	42
		Aguja	NOZI		N1EF
		Posición aguja	3ª desde arriba		
		Compuerta	6	7	7
		Tornillo del aire	1 vuelta y 1/2 desde cerrado		

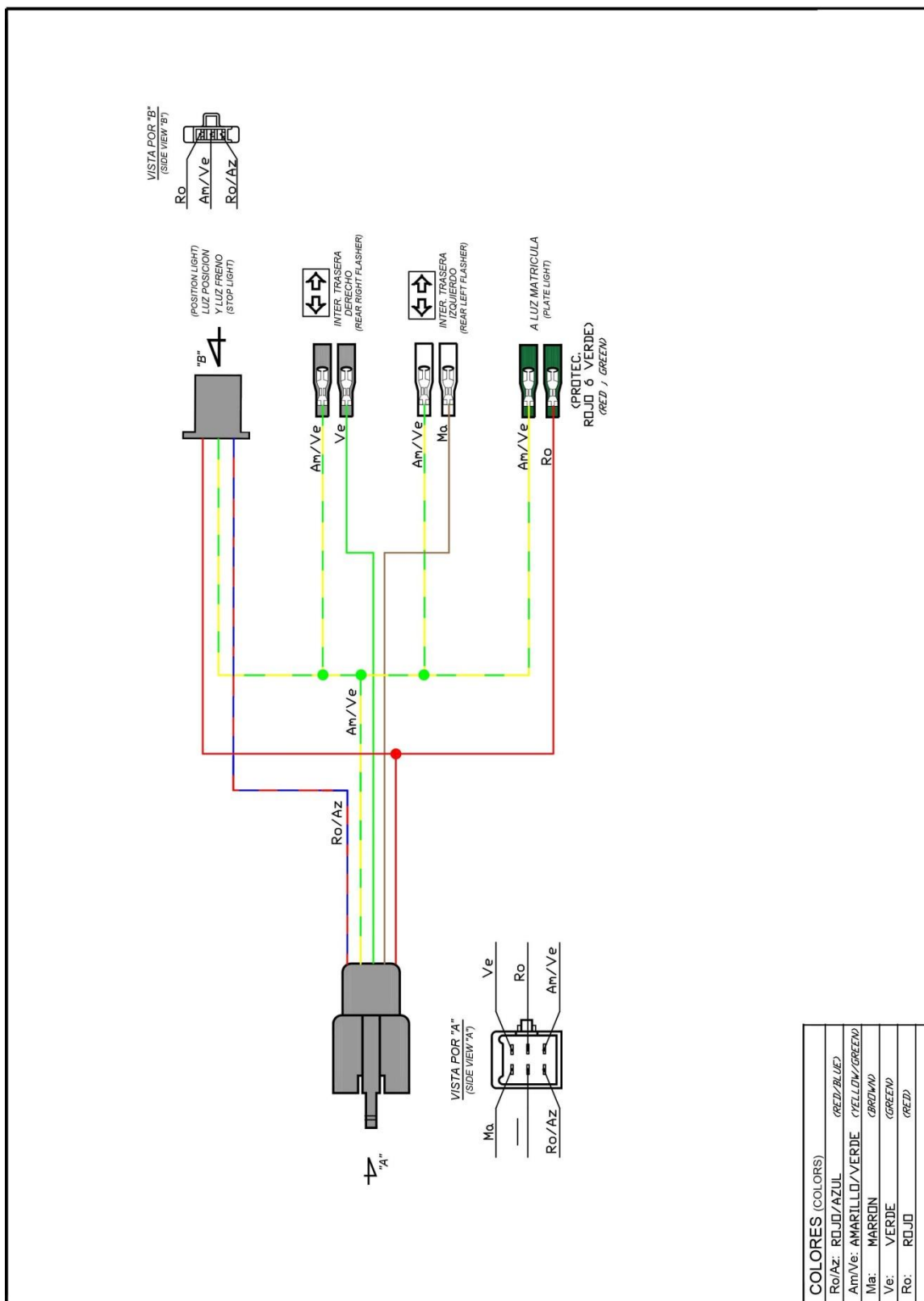
(2) Países fríos deberán ajustar el líquido anticongelante a su temperatura. (4) Uso exclusivo en circuito cerrado.

Información general



DISTANCES TO MEASURE (mm)	MEASURE (mm)
A - A1	120
A - A2	220
A - B	470
B - B1	160
B - B2	160
B - B3	80
B - B4	60
B - B5	60
B - B6	40

Información general



Información general

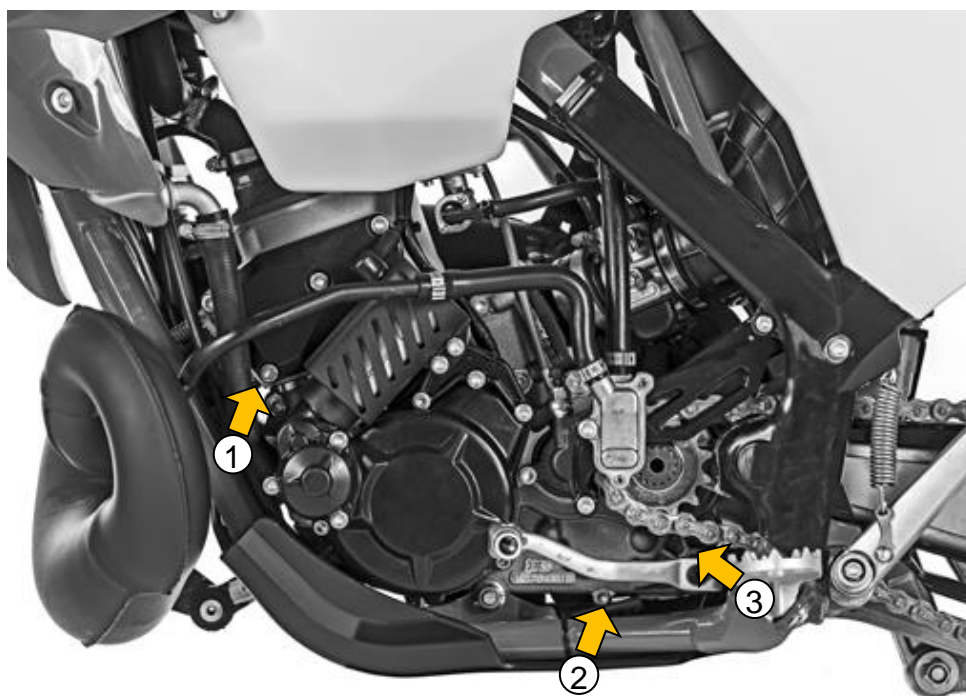
Tabla de aprietes

Motor		Medida	Apriete(Nm)	
Tuerca	Ejes motor	M10	60	
Manillar		Medida	Apriete(Nm)	
Tornillo	Brida inferior manillar	M10	40	
Tornillo	Brida superior manillar	M8	25	
Tornillo	Embrague	M6	10	
Chasis		Medida	Apriete(Nm)	
Tornillo	Protector cárter	M6	10	
Tornillo	Protector lateral izquierdo	M6	10	
Tornillo	Tirante culata	M8	20	
Subchasis		Medida	Apriete(Nm)	
Tornillo	Subchasis superior	M8	25	Loctite® 243™
Tornillo	Subchasis inferior	M8	25	Loctite® 243™
Horquilla		Medida	Apriete(Nm)	
Tornillo	Protector H. - Guiado latiguillo	M6 (pl)	8	
Tornillo	Protector H. -Pie	M6	8	
Tornillo	Pie Horquilla	M8	15	
Tornillo	Eje delantero	M24	35	
Tornillo	Pinza freno delantero	M8	25	Loctite® 243™
Tornillo	Brida superior	M7	15	
Tornillo	Brida inferior	M7	12	
Depósito		Medida	Apriete(Nm)	
Tornillo	Depósito-Silentblock-chasis	M6	10	
Amortiguador trasero		Medida	Apriete(Nm)	
Tornillo	Amortiguador superior	M12	60	Loctite® 243™
Tornillo	Amortiguador inferior	M12	50	
Link		Medida	Apriete(Nm)	
Tuerca	Bieleta - chasis	M12	80	Loctite® 243™
Tuerca	Bieleta - balancín	M12	80	Loctite® 243™
Tuerca	Balancín - basculante	M12	80	Loctite® 243™
Basculante		Medida	Apriete(Nm)	
Tuerca	Tuerca basculante	M14	80	
Tornillo	Patín cadena - protector	M6	10	
Tornillo	Patín cadena inferior - chasis	M8	25	Loctite® 243™
Tornillo	Guía cadena	M6	10	
Tuerca	Tuerca eje rueda trasera	M20	100	
Escape		Medida	Apriete(Nm)	
Tornillo	Silencioso - Superior	M6	12	
Tornillo	Silencioso - inferior	M6	12	
Tornillo	Silentblock escape	M6	12	
Plástica		Medida	Apriete(Nm)	
Tornillo	Guardabarros delantero	M6	12	
Tornillo	Guardabarros trasero	M6	12	
Tornillo	Inf. Placas laterales a radiador	M6	8	
Tornillo	Depósito y placas	M6 (pl)	6	
Tornillo	Tapa portanúmeros derecho	M6	12	
Tornillo	Caja componentes eléct.	M6 (pl)	6	

Información general

Caballote		Medida	Apriete(Nm)	
Tornillo	Caballote	M8	25	Loctite® 243™
Freno trasero		Medida	Apriete(Nm)	
Tornillo	Pedal freno	M8	20	
Tornillo	Bomba freno trasero	M6	12	Loctite® 243™
Electricidad		Medida	Apriete(Nm)	
Tornillo	Batería	M5	2,5	
Pedal cambio		Medida	Apriete(Nm)	
Tornillo	Pedal cambio	M6	12	
Pedal arranque		Medida	Apriete(Nm)	
Tornillo	Pedal arranque	M6	12	Loctite® 243™
Sillín		Medida	Apriete(Nm)	
Tornillo	Sillín	M6	10	

Tabla de aprietes motor

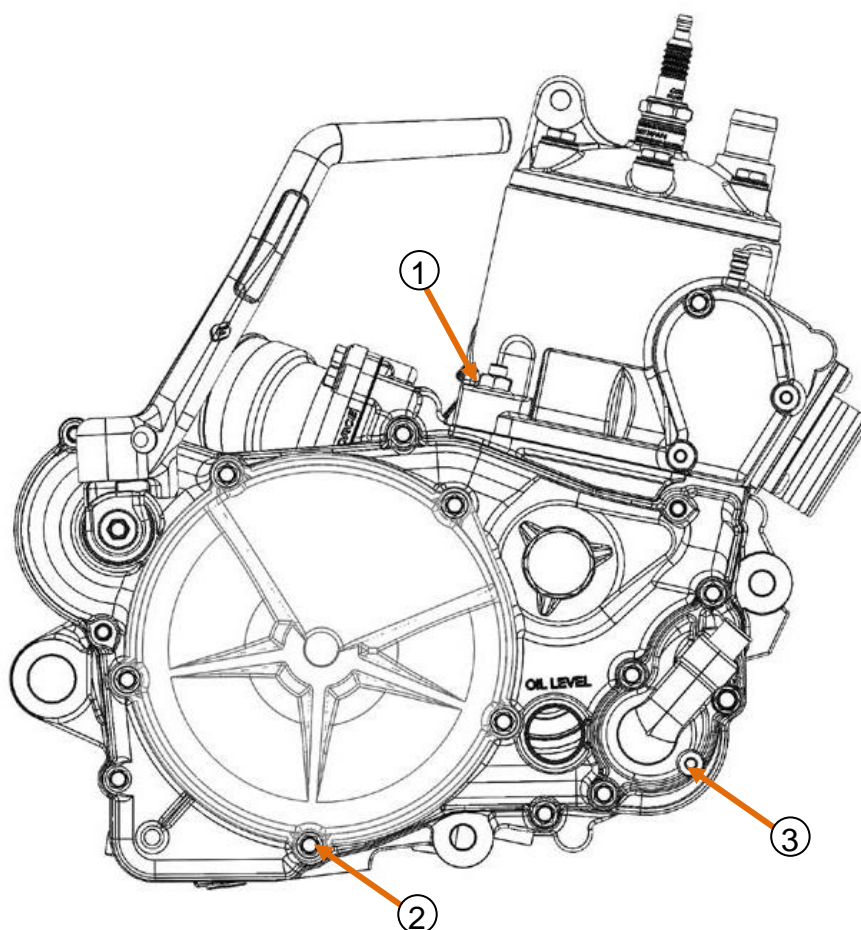


Nº	Nombre Pieza	Medida	Apriete (Nm)
1	Tornillos tapa válvula	M5x15	8
2	Tornillo cárter	M6x25	12
3	Tornillo pedal cambio	M6x12	14

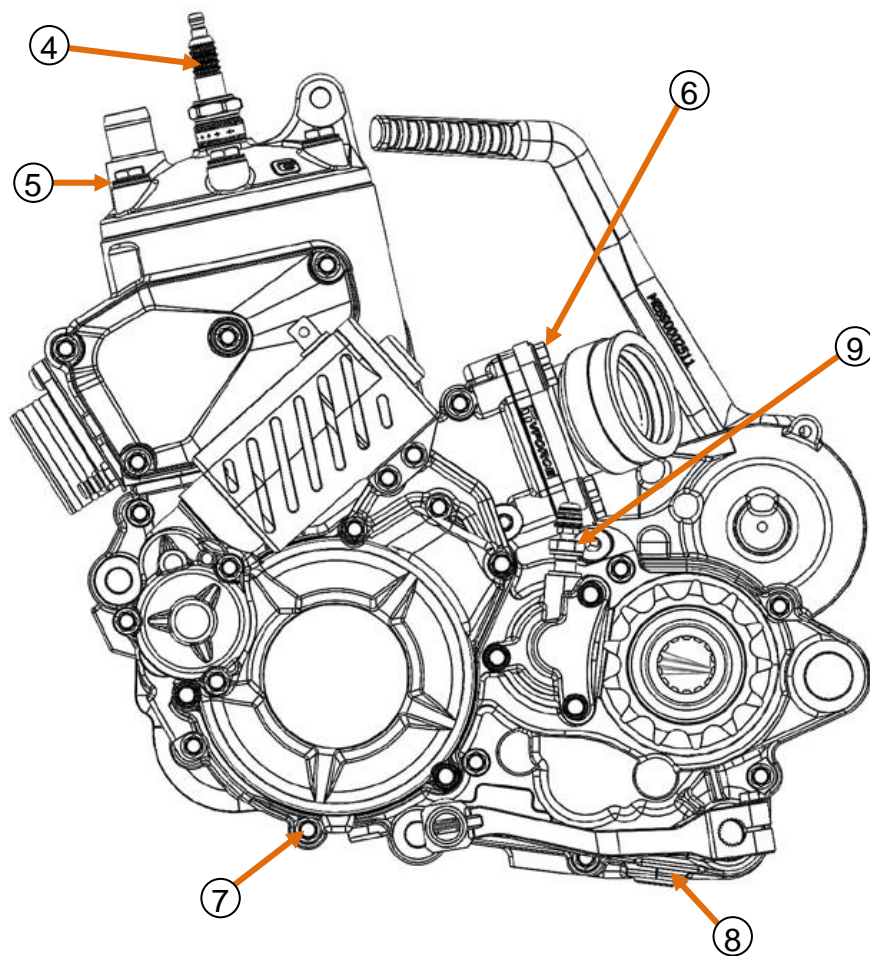
Información general



Nº	Nombre Pieza	Medida	Apriete (Nm)
4	Tornillo pedal arranque a eje	M6x20	12
5	Tornillo pedal arranque	M6x75	10



Información general



Nº	Nombre Pieza	Medida	Apriete (Nm)	
1	Tuerca cilindro	M10	40	
2	Tornillo tapa embrague	M6	12	
3	Tornillo vaciado bomba de agua	M6	8	
4	Bujía	-	25	
5	Tornillo culata	M8	27	
6	Tornillo caja de láminas	M6	12	
7	Tornillo tapa de encendido	M6	8	
8	Tapón vaciado motor	M12	15	
9	Tornillo llenado aceite	M12	15	
-	Tornillo platina trinquete	M6	8	
-	Tornillos estator	M5	8	
-	Tornillo volante	M10	60	
-	Tornillo tope muelle selector	M8	15	
-	Tuerca primario	M20	80	
-	Tornillos muelles embrague	M6	10	
-	Tornillos soporte mando válvula	M5	8	Loctite® 243™
-	Tuerca cubo embrague	M18	80	

Información general

Marcador multifunción (Sólo en modelos EC)



Pulsador de modo

Pulsador de ajuste

ENCENDIDO

Cuando se arranca la moto, se activa el panel del display y se mantiene encendido.

El salpicadero mostrará el modo normal y estará encendido durante 30 segundos si no se genera ningún impulso de velocidad.

Si se pulsa uno o ambos botones, el ablero mostrará el modo normal y durará 30 segundos si no se pulsa ningún botón.

VELOCIDAD

La velocidad o unidades de velocidad se muestran permanentemente en Km/h o en mph con un rango de 0 a 199 en los dos casos.

CUENTA KILOMETROS

- Para mostrar el tiempo de rodaje o Km pulse SET < 2 segundos.
- Para cambiar unidades pulse SET > 10 segundos.
- Para mostrar el total pulse MODE < 2 segundos

Recorrido A - Recorrido B - Total.

- Para entrar en el modo reloj pulse MODE & SET > 2 segundos.
- Para entrar en el modo longitud de rueda pulse MODE > 10 segundos.

RELOJ

Formato:

Si las unidades están en Km. ----> 24h.

Si las unidades están en mi. ----> 12h.

- Para incrementar los dígitos de hora pulse MODE < 2 segundos.
- Para incrementar rápidamente los dígitos de hora pulse MODE > 2 segundos.
- Para incrementar los dígitos de minutos pulse SET < 2 segundos.
- Para incrementar rápidamente los dígitos de minutos pulse SET > 2 segundos.
- Para salir del modo reloj y guardar los valores pulse MODE & SET > 2 segundos.
- Si pulsa NO ACTION > 10 segundos saldrá sin guardar los cambios.

RECORRIDO A y RECORRIDO B

- Pulse MODE < 2 segundos para mostrar el tablero.
- Pulse SET < 2 segundos para mostrar el tiempo de rodaje o Km.
- Pulse SET > 2 segundos para resetear.

CONFIGURACION PARA EL LARGO DE RUEDA

- Para cambiar la rueda de 2100 - 1811 pulse MODE < 2 Segundos.
- Para salir del modo de largo de rueda y guardar el valor pulse MODE & SET > 2 segundos.
- Para salir automáticamente sin guardar los cambios pulse NO ACTION > 10 segundos

Información general

Homologación

El vehículo que acaba de adquirir es un vehículo homologado bajo las directivas de la UE y cumple todos los requisitos de homologación exigidos.

Los componentes de homologación obligatorios para circular por la vía pública y para pasar las inspecciones técnicas en las estaciones de ITV son, entre otros, los que se detallan a continuación.

Los componentes de homologación, entre otros requisitos, están identificados con un marcaje determinado y registrado

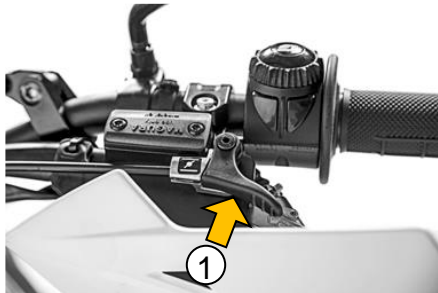
Listado de componentes	Cantidad/moto
Placa de identificación del fabricante	1
Escape catalizado	1
Corona y piñón de salida homologados	1
Carburador Dell'Orto PHBG21	1
Conjunto rebosadero gasolina	1
Intermitentes delanteros y traseros	4
Portamatrículas Homologado + Luz + Catadióptrico	1 / 1 / 1
Catadióptricos frontales	2
Velocímetro	1
Claxon	1
Espejo retrovisor	2
Antirrobo por bloqueo de dirección	1
Válvula aire secundaria	1
Restricción filtro de aire	1
Tope limitador de apertura del gas	1
Cable gas y estárter homologado	1 / 1
Conjunto tubo blow by	1

Cada uno de los componentes de homologación debe formar parte del vehículo y en el caso de rotura, pérdida o mal funcionamiento se recomienda al propietario acudir a su concesionario oficial RIEJU para corregir el problema.

Información de uso

Información de uso

Proceso de arranque



RECOMENDACIÓN



Con el motor en frío se recomienda el arranque a pedal y utilizar sólo el arranque eléctrico cuando el motor este a su temperatura.

Para arrancar con el pedal de arranque siga los siguientes pasos:

1. Abra el grifo del depósito de gasolina.
2. Despliegue el pedal de arranque.
3. Dé dos golpes de gas enérgicos.
4. Accione la maneta de estérter (1).
5. Accione enérgicamente el pedal de arranque.

NOTA: Con el motor a temperatura de servicio no es necesario utilizar la maneta de estérter.

Para arrancar con el arranque eléctrico siga los siguientes pasos:

1. Abra el grifo del depósito de gasolina.
2. Gire la llave de contacto (2).
3. Dé dos golpes de gas enérgicos.
4. Accione la maneta de estérter (1).
5. Accione la maneta de embrague.
6. Pulse el botón de arranque.

NOTA: Con el motor a temperatura de servicio no es necesario utilizar la maneta de estérter.

Fase de rodaje

Es **IMPORTANTE** respetar la fase de rodaje, con ello usted asegurará la duración y función correcta de su motor a largo plazo. Los intervalos a respetar son los siguientes:

1. De 0 a 200 Km.: Conducir entre 50% y 75% de carga (apertura del puño de gas), alternativamente, sin uso continuado del 75% de carga.
2. De 200 a 300 Km.: Conducir igual pero llegando en alguna ocasión, sin mantenerlo más de 5~10 segundos, a 100% de carga.
3. De 300 a 400 Km.: Conducir de 75% a 100% de carga, alternativamente, sin mantener el tope de carga.
4. A partir de 400 Km, aumentar la exigencia con cierta progresividad unos 60~80 Km, hasta llegar a su pleno rendimiento.

PELIGRO



Una imprudente aceleración puede provocar problemas en el motor. Tenga cuidado y use las habilidades y técnicas necesarias en la conducción de la moto.

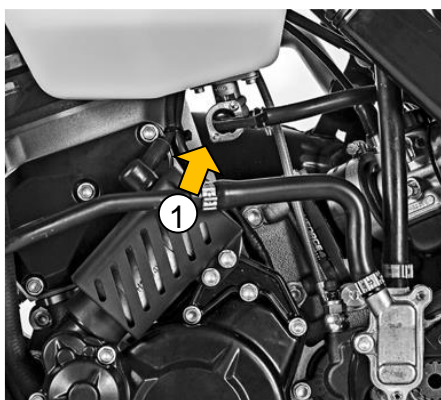
Información de uso

Inspección diaria antes de la conducción



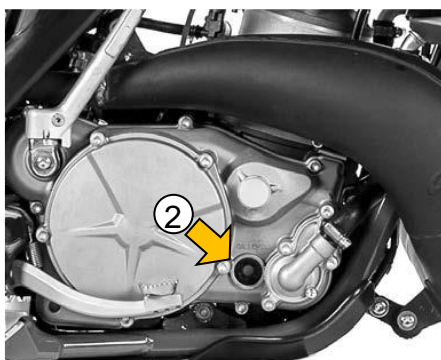
Previamente a cada uso de su motocicleta es necesario efectuar los siguientes controles:

¿Hay suficiente gasolina? Abrir el tapón de la gasolina y, moviendo la motocicleta lateralmente con el manillar se verá y oirá la gasolina, así se sabrá el contenido aproximado.

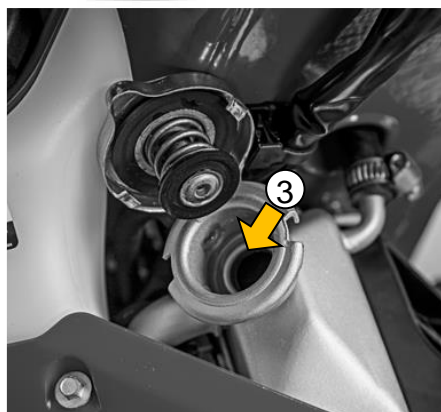


¿Está abierto el grifo de gasolina? El grifo de la gasolina (1) tiene tres posiciones: abierto: ON (llave del grifo hacia abajo), cerrado: OFF (llave del grifo horizontal hacia el lado derecho de la moto) y reserva. RES (llave del grifo horizontal hacia el lado izquierdo de la moto). Si el grifo está en posición OFF no llega combustible al carburador, la motocicleta no funciona, esta posición se utiliza solamente para cuando el motor está parado. Si se observa que hay poca gasolina en el depósito, debe iniciarse la utilización con el grifo en la posición RES, y dirigirse inmediatamente a repostar carburante. Si todo es conforme debe utilizarse siempre el grifo en la posición ON.

NOTA: Cierre siempre el grifo de gasolina (posición OFF) cuando pare el motor.



¿Está a nivel el aceite de motor? Comprobar a través del visor de aceite (2) que el nivel es adecuado, si es necesario, añadir.

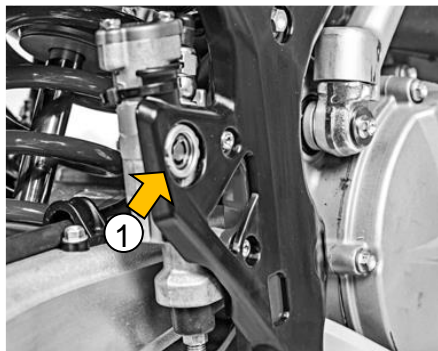


¿Está a nivel el líquido refrigerante? Sacando el tapón de llenado del radiador, se puede comprobar el nivel de refrigerante. Este debe quedar justo por debajo del borde metálico (3), si es necesario, añadir.

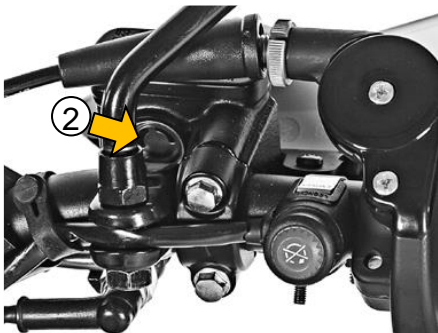
PELIGRO 

No abrir el tapón con el motor caliente, corre riesgo de quemaduras graves.

Información de uso



¿Están a nivel los depósitos de líquido de frenos? Los depósitos de líquido de frenos, uno para cada freno, tienen un visor (1 y 2) para verificar su nivel.



PELIGRO

Si el nivel del líquido de frenos está cercano a la mitad en el visor, tanto del frenos delantero como en el trasero, verificar que el espesor de las pastillas de freno y asegurarse de que éstas no han llegado a su límite de uso. Si el espesor es correcto rellene el líquido de freno y asegúrese de que no existen fugas, en caso de duda acuda inmediatamente a su concesionario oficial RIEJU, él sabe lo que se debe hacer en cada caso. Esto puede afectar a su seguridad.



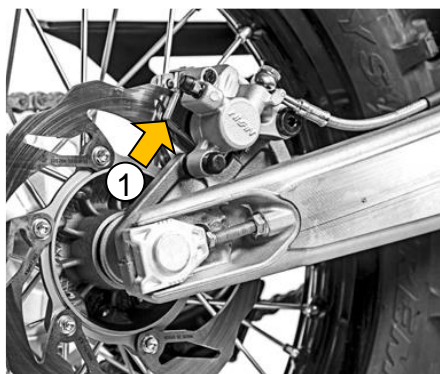
¿Está a nivel el líquido de embrague? Debe verificarse de la siguiente manera: motocicleta sobre su caballete y manillar girado a tope hacia la derecha, en esta posición descollar la tapa del depósito junto con su fuelle de goma (Atención a la SUCIEDAD, es necesario disponer de un espacio limpio donde dejar las partes desmontadas), se gira lentamente el manillar hacia la izquierda hasta conseguir que el nivel del líquido quede paralelo al borde superior de su depósito. La media del nivel no debe distar más de 6~8 mm del borde superior del depósito. Si el nivel es inferior al mencionado, rellenar. En caso de duda o anomalía acuda a su servicio oficial RIEJU.

¿Tienen buen aspecto los discos de freno? Visualmente se pueden apreciar ralladuras importantes, grietas, exceso de desgaste, etc.

PELIGRO

Verifique que el espesor de los discos es de 3 mm en el delantero y de 3,5 mm en el trasero como mínimo. Acuda inmediatamente a su servicio oficial RIEJU si no sabe lo que se debe hacer en cada caso. Esto puede afectar a su seguridad. No debe circular con la motocicleta.

Información de uso



¿Están las pastillas de freno delanteras y traseras en buen estado? Visualmente podemos ver el grosor de forro (1) que les queda, sabemos si están en función o si deben cambiarse rápidamente, el espesor del forro no debe ser inferior 1 mm.

¿Tienen buen tacto los mandos? Maneta de freno delantero, pedal de freno trasero, maneta de embrague, pedal de cambio de marchas, maneta de starter, mandos de luces, paro, claxon e indicadores, mando de gas, pedal de arranque. Todos estos mandos y elementos de mando, tienen su funcionamiento y tacto característico, cualquier cambio indica alguna anomalía o deterioro, usted es el mejor conocedor de su motocicleta, cualquier cambio que usted aprecie le hará acudir de inmediato a su servicio oficial RIEJU. El servicio oficial RIEJU estará encantado de atenderle y de velar por su seguridad.



¿Tiene buen tacto el caballete? El caballete es una parte de la motocicleta que suele provocar problemas, incluso de seguridad, porque es una parte que recibe un severo trato. Si usted nota un tacto raro o dificultad en su repliegue debe en primer lugar efectuar una limpieza a fondo de todo el conjunto y verificar el apriete de la fijación y el estado de los muelles. Si continúa el comportamiento anómalo, debe acudir a su servicio oficial RIEJU inmediatamente, por su seguridad.



¿Parece tener una presión correcta en los neumáticos? En caso de duda SIEMPRE comprobar el nivel de presión. Si el problema persiste, o se repite, puede ser debido a la presencia de fugas, acuda a su concesionario oficial RIEJU.



Información de uso



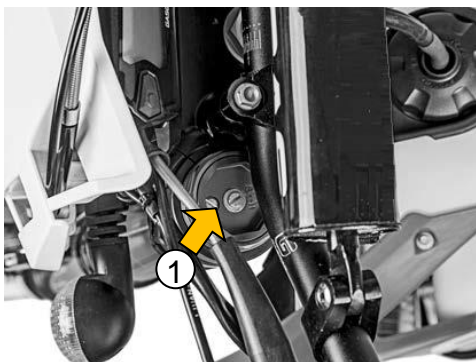
¿Están los radios de las ruedas correctamente tensados? Apretándolos con los dedos podemos notar su posible falta de tensión. En caso de excesiva flojedad en alguno de ellos, hay que revisarlos todos y de ambas ruedas, se trata de un trabajo de expertos, le recomendamos acudir a su servicio oficial RIEJU.



¿El estado de la cadena y su tensión son correctos? En caso necesario proceder al tensado de la cadena, si esta necesidad es demasiado frecuente o bien si se observa algún síntoma de desgastes en piñón, corona, patín, guías o protector, debe acudir a su servicio oficial RIEJU, esto afecta a su seguridad.

¿Está el asiento correctamente fijado? Este es un punto de vital importancia para su seguridad, ante cualquier duda sobre esta fijación acuda a su servicio oficial RIEJU.

¿Hay algún elemento con riesgo de desprendimiento? Guardabarros, tapas laterales, depósito, guardapolvos, etc. En caso de ser así debe intentar sujetarlo o acabar de desmontarlo para evitar su posible caída, por su seguridad. Acuda a su concesionario oficial RIEJU para su reparación.



¿Hay que purgar el aire de la suspensión delantera? (1) En caso de que su modelo así lo requiera debe efectuarse debidamente, de lo contrario puede ser un problema para su seguridad y para la duración de su suspensión delantera.

¿Hay alguna fuga? Visualmente comprobar la posible existencia de fugas, valorarlas en función de su ubicación, cuantía y producto fugado (Atención al peligro de incendio). Acudir siempre con la mayor rapidez posible a su concesionario oficial RIEJU.

Información de uso

PELIGRO

Estos controles son realmente muy rápidos de efectuar, es una cuestión de hábito, el usuario sabe el uso a que ha sido sometida la motocicleta en su última utilización y sabe en donde debe agudizar este control. El respeto a este conjunto de controles implica una mayor seguridad para el usuario y, seguro, un mantenimiento mejor y más económico de su motocicleta.

Limpieza

Para limpiar siga los siguientes pasos:

1. Tape el sistema de escape para impedir la entrada de agua.
2. Tape con un trozo de cinta aislante la cerradura del antirrobo por bloqueo de dirección.
3. Elimine el barro y la suciedad con un chorro de agua a baja presión
4. Limpie las zonas especialmente sucias con un limpiador especial para motocicletas.
5. Enjuague con un chorro de agua a baja presión.
6. Dejar escurrir la motocicleta naturalmente.
7. Haga un pequeño recorrido con la motocicleta hasta que el motor llegue a su temperatura de funcionamiento.
8. Lubrique la cadena y el resto de elementos que así lo necesiten (ver apartado de mantenimiento).

ADVERTENCIA

Nunca limpie el vehículo utilizando un equipo de alta presión. Evite incidir directamente sobre marcador multifunción, bobina, pipa de bujía, carburador, interruptores, manetas o cualquier otro elemento eléctrico.

Almacenaje

Cuando tenga que guardar la moto por un período de tiempo debe:

- Limpiar la moto a fondo.
- Arrancar el motor unos 5 minutos para calentar el aceite de transmisión y después debe vaciarlo (ver mantenimiento).

Información de uso

- Poner aceite de transmisión nuevo.
- Vaciar el depósito de gasolina (si se deja durante mucho tiempo la gasolina se deteriora).
- Lubricar la cadena y todos los cables.
- Poner aceite en todas las superficies de metal no pintadas para prevenir la oxidación, evitando aceites en los frenos y partes de goma.
- Poner la moto de tal forma que las dos ruedas no toquen al suelo (si no es posible poner cartón bajo las ruedas).
- Cubrir la moto para prevenirla de polvo y suciedad.

Para ponerla en funcionamiento después del almacenaje:

- Sacar la bolsa de plástico del tubo de escape.
- Apretar la bujía.
- Llenar el depósito de gasolina.
- Comprobar los puntos de la sección "Inspección diaria antes de la conducción".
- Lubricación general.

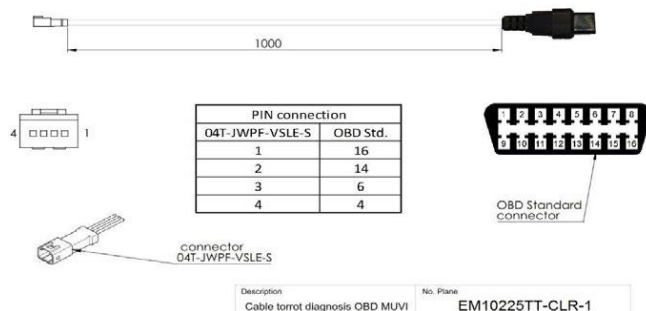
Funcionamiento OBD



El sistema OBD (On Board Diagnostic) Incorpora una luz testigo MIL para indicar algún malfuncionamiento. Al arrancar la moto se enciende la luz MIL (Malfunction Indicator Light) que está integrada en el display.

- Si no existe error la luz MIL se apaga a los 5 segundos.
- Si el sistema OBD detecta un error, la luz MIL se queda encendida permanentemente.

Se apagará si se arranca 3 veces consecutivas sobrepasando las 2.000 rpm. si no ha detectado ningún error.



Información de uso



Se puede conectar con el sistema OBD utilizando una máquina de diagnóstico compatible con el protocolo ISO 15765-4 CAN. Para conectar la toma de 4 vías de la instalación de la moto con la máquina de diagnóstico (Conector JAE de 18 pin) se necesita el cable interface que se puede adquirir a través del departamento de recambios RIEJU, con la referencia EM10225TT-CLR-1

La toma de 4 vías se encuentra bajo el asiento.



Para conectar el scan-tool Creader VI+ (o similar) se debe sacar la protección al conector.

Al conectar el scan-tool este se enciende y aparece la pantalla inicial conectándose al protocolo ISO 15765-4 CAN que tiene nuestro sistema OBD.



Si el sistema detecta un error histórico, la luz MIL se queda encendida permanentemente. También si utiliza el scan-tool Creader VI se puede ver en Monitor Status la información el MIL status ON. (Con la luz de la llave en rojo en la parte superior).

Se puede cancelar el error si se va a Diagnóstico Menú - Erase error Si se vuelve a la pantalla de Monitor Status, el Status MIL esta OFF y en la parte superior aparece la luz verde apagándose la luz de llave roja... Y a la vez de apaga el testigo MIL en el conmutador.

En el Scan-tool se puede visualizar la siguiente información:

- RPM actuales, máximas.
- Tiempo en segundos que el motor está en funcionamiento.
- Minutos de funcionamiento con MIL encendido.
- Minutos totales de funcionamiento del motor. Y los códigos ISO 15031 de error Diagnostic Trouble Codes (DTC):
 - P0350 - Mal funcionamiento de la bobina de encendido.
 - P0315 - Fallo en el pick-up de encendido

Se puede acceder al modo de errores (DTC) y borrar todos los errores históricos.



Mantenimiento

Mantenimiento

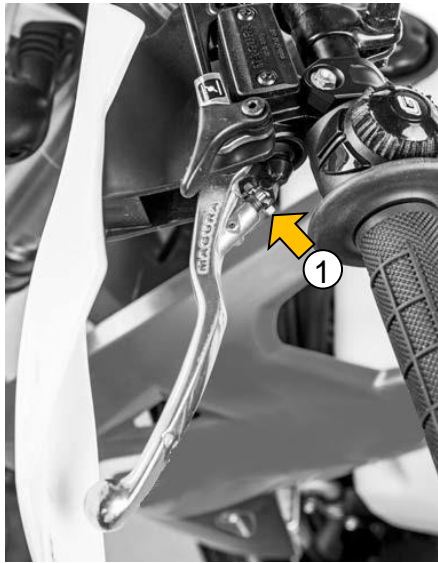
Los requisitos de mantenimiento expuestos en esta tabla son simples y necesarios para un buen estado de mantenimiento de su motocicleta. *

Elemento	Comprobar / Inspeccionar	Ajustar	Reemplazar / Cambiar	Limpiar	Engrasar / Lubricar
1.-Embrague	10 horas	20 horas	cuando sea necesario	-	10 horas
2.-Discos de embrague	30 horas	cuando sea necesario	cuando sea necesario	-	-
3.-Cable de gas	10 horas	10 horas	-	-	10 horas
4.-Bujía	-	-	20 horas	10 horas	-
5.-Filtro de aire	0,5 horas	-	Cuando esté dañado	cuando sea necesario	-
6.-Carburador	20 horas	cuando sea necesario	-	-	-
7.-Aceite de transmisión	-	-	20 horas	-	-
8.-Pistón y aro pistón	20 horas	-	50 horas	-	-
9.-Culata, cilindro y válvula de escape	-	-	cuando sea necesario	20 horas	-
10.-Sistema de escape	-	-	cuando sea necesario	-	-
11.-Fibra silenciador	-	20 horas	30 horas	-	-
12.-Biela y cojinetes	80 horas	-	120 horas	-	-
13.-Pedal arranque y pedal cambio	-	-	-	-	10 horas
14.-Junta de goma escape/silenciador	10 horas	-	cuando sea necesario	-	-
15.-Cojinetes cigüeñal	80 horas	-	120h o cuando sea necesario	-	-
16.-Líquido refrigerante	-	-	30 horas	-	-
17.-Tubo radiador y conexiones	10 horas	-	40 horas	-	-
18.-Ajuste de frenos	20 horas	-	cuando sea necesario	-	-
19.-Desgaste de frenos	30 horas	-	cuando sea necesario	-	-
20.-Líquido freno	-	-	Cada 2 años	-	-
21.-Nivel líquido de frenos	10 horas	20 horas	cuando sea necesario	-	-
22.-Pistón bomba freno y guardapolvo	-	-	Cada 2 años	-	-
23.-Pistón freno y guardapolvo	-	-	Cada 2 años	-	-
24.-Latiguillo freno	-	-	Cada 4 años	-	-
25.-Radios y llanta delantera	-	10 horas	cuando sea necesario Usar Loctite 243 para los radios	-	-
26.-Radios y llanta trasera	-	10 horas	cuando sea necesario Usar Loctite 243 para los radios	-	-
27.-Guía cadena	-	-	-	-	20 horas
28.-Desgaste guía cadena	20 horas	-	-	-	-
29.-Patín guía cadena	20 horas	-	cuando sea necesario	-	-
30.-Suspensión delantera	10 horas	cuando sea necesario	cuando sea necesario	cuando sea necesario	-
31.-Aceite suspensión delantera	-	-	30 horas	-	-
32.-Tornillos, tuercas y	10 horas	20 horas	cuando sea	-	-

Mantenimiento

sujecciones			necesario		
33.-Tubo gasolina	20 horas	-	cuando sea necesario	-	-
34.-Sistema gasolina	-	-	-	cuando sea necesario	-
35.-Juego dirección	10 horas	-	-	-	-
36.-Lubricación general	-	-	-	-	20 horas
37.-Cojinete dirección	-	-	-	-	30 horas
38.-Cojinete rueda	30 horas	-	cuando sea necesario	-	-
39.-Basculante y bieletas	20 horas	-	cuando sea necesario	-	20 horas
40.-Suspensión trasera	Cada 2 años	cuando sea necesario	cuando sea necesario	-	-
41.-Cadena	-	10 horas	cuando sea necesario	-	-
42.-Neumáticos	5 horas	-	cuando sea necesario	-	-
43.-Carga batería	12 horas carga lenta	-	-	-	-

* Si el vehículo se utiliza en competición, los intervalos de mantenimiento deben acortarse.



1. EMBRAGUE

La maneta embrague puede regularse a su comodidad.

Para regular actuar como se describe:

- Con la rueda (1) ajustar la distancia de la maneta al manillar en función de la comodidad del piloto.

El conjunto está diseñado para que la posición de la maneta no se altere en funcionamiento.

PELIGRO

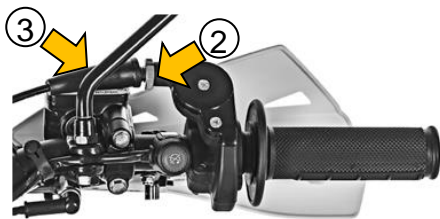
Este modelo utiliza aceite mineral MAGURA FOR CLUTCH COMMAND para el circuito hidráulico del embrague.

2. DISCOS DE EMBRAGUE

Para esta comprobación, ajuste, o cambio, debe dirigirse a su servicio oficial RIEJU.

3. CABLE DE GAS

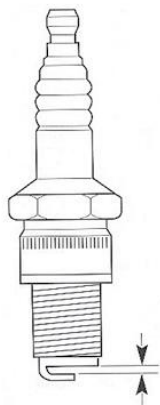
- Comprobar que el mando del acelerador (1) gira suavemente.
- Comprobar que el mando tiene un juego de 2~3 mm.
- Si el juego es incorrecto, afloje la tuerca de bloqueo (2) situada al final del cable del acelerador, gire el ajustador (3) para obtener el juego óptimo.
- Apriete otra vez la tuerca de bloqueo.
- Si el juego libre no puede establecerse ajustando el cable, sacar el protector del cable en el carburador, ajustarlo con un tensor al final del cable, apretar la tuerca de bloqueo y reinstalar el protector.



4. BUJÍA

La bujía estándar (Denso W24ESR-U o NGK BR8EG en las 250/300cc) tiene que estar apretada a 25 Nm.

La bujía tiene que sacarse periódicamente para comprobar la distancia entre electrodos (0,7~0.8 mm). Si la bujía contiene aceite o carbonilla límpiela con un cepillo de alambre o similar. Medir la distancia entre electrodos con una galga y ajustar en el caso de que sea incorrecta doblando el electrodo exterior. Si los electrodos de la bujía están oxidados, dañados, o el aislamiento está roto, cambiar la bujía.



NOTA: Inspeccionar cada 10 horas y reemplazar cada 20 horas.



Mantenimiento

Para encontrar la temperatura correcta a la que debe funcionar la bujía, sáquela y examine el aislador de cerámica alrededor del electrodo. Si la cerámica tiene un color marrón claro, la temperatura de la bujía armoniza con la del motor. Si la cerámica está blanca, la bujía debe reemplazarse por otra más fría. Si está negra hay que reemplazarla por una más caliente.

NOTA: Si el rendimiento del motor desciende, reemplazar la bujía para recuperar su rendimiento normal.

5. FILTRO DE AIRE

Desmontaje del filtro

Para acceder al filtro de aire se debe desmontar la tapa lateral izquierda.

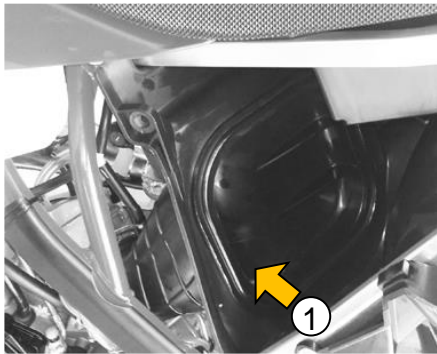


1. Extraer la tapa lateral izquierda tirando de ella por sus tres extremos.

2. Extraer el tirador del filtro.

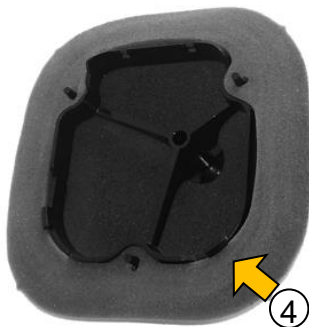
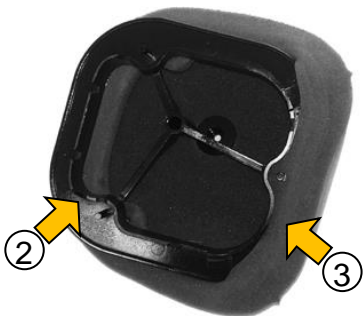
3. Extraer el filtro de aire.

Mantenimiento



Limpeza del filtro

1. Limpiar dentro de la caja de filtro con un trapo húmedo (1).
2. Sacar la jaula (2) del filtro de aire (3).
3. Limpiar el filtro en un baño de líquido para limpiar filtros usando un cepillo suave.
4. Exprimirlo y secarlo con un trapo limpio. No retocar el filtro ni ventilarlo, porque se puede dañar.
5. Instalar el filtro en la jaula y cubrir el labio del filtro (4) con una capa gruesa de grasa para asegurar el cierre y evitar la entrada de suciedad.



PELIGRO

Un filtro de aire obstruido permite la entrada de suciedad en el motor causando un desgaste excesivo y dañándolo.

Inspeccionarlo sin falta, antes y después de cada carrera o sesión. Limpiarlo si es necesario.

Limpiar el filtro en una zona ventilada y asegúrese que no hay chispas ni llamas cerca del lugar de trabajo (incluye un foco de luz potente). No usar gasolina para limpiar el filtro ya que podría producirse una explosión.

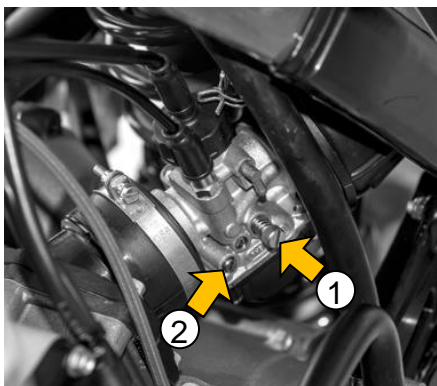
ADVERTENCIA

- Inspeccionar el filtro de daños. Si está dañado reemplácelo o de lo contrario entrará suciedad en el carburador.
- Engrasar todas Las conexiones y tornillos del filtro de aire y entradas.

6. CARBURADOR

Ajuste de ralentí

Se lleva a cabo ajustando el tornillo de aire (1) y el tornillo del ralentí (2).



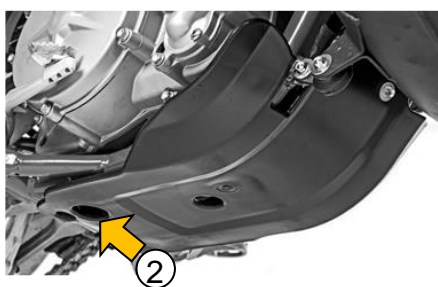
1. Girar el tornillo de aire en sentido horario hasta que llegue al tope de su recorrido y abrir 1 vuelta y 1/4.
2. Calentar el motor, girar el tornillo del ralentí, ajuste el ralentí. Si no tiene referencias girar el tornillo hasta que el motor se pare.

3. Apretar un poco el tornillo de ralentí.
4. Acelerar y desacelerar unas cuantas veces para asegurar que el ralentí no cambia. Reajustar si es necesario.

PELIGRO

Conducir con el cable del acelerador dañado puede resultar peligroso. Comprobar que el cable del acelerador mantiene, en el mando, un juego mínimo de 3mm.

Con el motor en ralentí, girar el manillar a los dos lados. Si con el movimiento del manillar el motor se cala o acelera, el cable del acelerador ha sido mal ajustado o está en malas condiciones. Debe asegurarse de corregirlo antes de conducir la moto.



7. ACEITE DE TRANSMISIÓN

Para que la transmisión y el embrague funcionen correctamente, mantenga el aceite de transmisión al nivel óptimo y cámbielo periódicamente. Una moto con el aceite de transmisión insuficiente, deteriorado o contaminado puede acelerar el desgaste y provocar daños en la transmisión.

Comprobación del nivel de aceite

1. Si la moto ha sido usada esperar unos minutos.
2. Comprobar el nivel de aceite a través del indicador del nivel en la parte baja derecha del motor (1).
3. El nivel de aceite debe estar entre el máximo y el mínimo.
4. Si el nivel está demasiado alto, sacar el exceso por el tapón de vaciado (2).
5. Si el nivel está bajo, añadir la cantidad necesaria de aceite abriendo el tapón. Use el mismo tipo y marca de aceite que ya tenía en el motor.

Aceite de transmisión

Aceite recomendado: LIQUI MOLY

MOTORBIKE SYNTH 5W40 OFFROAD RACE

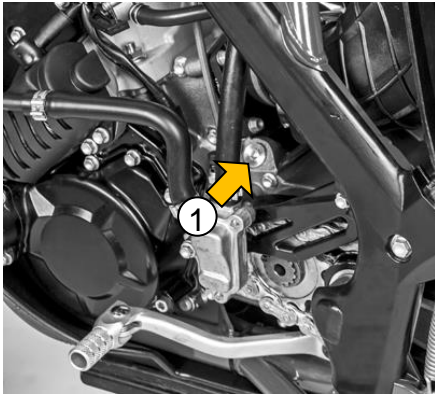
Synthetic motor oil API SJ; ACEA A3; JASO

MA-2

Capacidad: 900 cc

NOTA: Para conseguir la temperatura adecuada del aceite de motor y poder medir con precisión el nivel de aceite, el motor deberá

haberse enfriado por completo, y luego deberá haberse calentado otra vez durante algunos minutos a la temperatura normal de funcionamiento.



Cambio de aceite de transmisión

El aceite de transmisión debe cambiarse periódicamente para asegurar la vida del motor.

1. Calentar el motor durante 5 minutos para que el aceite levante cualquier sedimento.
2. Pare el motor y ponga un recipiente debajo del motor.
3. Saque el tornillo de vaciado (ver Comprobación del nivel de aceite) del aceite y ponga la moto en la posición de uso para permitir la salida de todo el aceite.
4. Saque el tapón de llenado (1) para asegurar un mejor vaciado.
5. Limpiar perfectamente el imán del tornillo de vaciado.
6. Atornille el tornillo de vaciado del aceite con su tórica, apretándolo a 20 Nm.
7. Saque el tapón de llenado (ver Comprobación del nivel de aceite) y vierta aceite nuevo de transmisión.
8. Comprobar el nivel de aceite, después de accionar 3 o 4 veces el pedal de arranque.
9. Atornille el tapón de llenado de aceite.

8. PISTÓN Y ARO PISTÓN

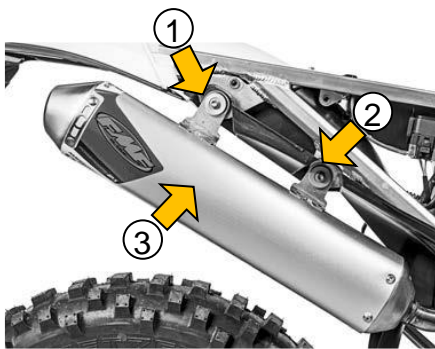
Para esta comprobación, ajuste, o cambio, debe dirigirse a su servicio oficial RIEJU.

9. CULATA, CILINDRO Y VÁLVULA ESCAPE

Para esta comprobación, ajuste, o cambio, debe dirigirse a su servicio oficial RIEJU.

10. SISTEMA DE ESCAPE

El escape y el silenciador reducen el ruido y conducen los gases lejos del piloto. Si el escape está dañado, oxidado, golpeado o rajado, cambiarlo por uno nuevo. Cambiar la fibra del silenciador si el ruido empieza a ser demasiado alto o disminuye el rendimiento del motor.



Limpieza de escape

Para el proceso de limpieza del tubo de escape debe dirigirse a su servicio oficial RIEJU.

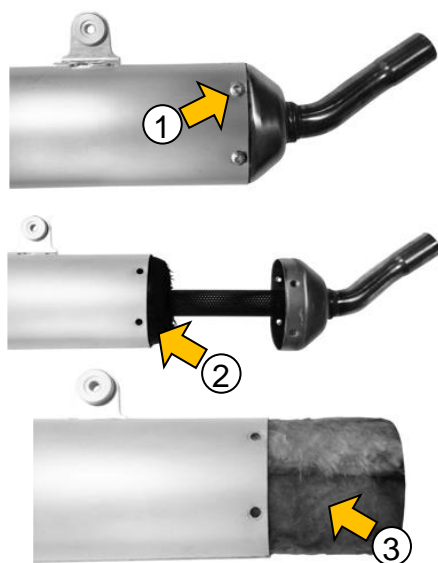


Mantenimiento



Cambio del silenciador

1. Sacar el tornillo de sujeción del silenciador (1).
2. Sacar el tornillo de sujeción inferior (2) del silenciador (3) y sacarlo tirando hacia atrás.
3. Desencajar el silenciador de la unión (flecha)
4. Cambiar el silenciador y volver a montar el conjunto.



11. FIBRA SILENCIADOR

El silenciador de RIEJU es un silenciador de absorción. El elemento absorbente es la fibra del silenciador. Si observa un aumento de ruido de escape deberá proceder al cambio de la fibra del silenciador.

Cambio de la fibra del silenciador

Una vez desmontado el silenciador, (ver Cambio del silenciador). Desmontar los 4 tornillos (1).

1. Sacar el interior del silenciador.
2. Cambiar la fibra del silenciador (2) enrollándola al tubo interior.
3. Introducir la fibra alrededor del tubo de salida de gases (3) en el extremo posterior del silenciador.
4. Volver a montar el conjunto

12. BIELA Y COJINETES

Para esta comprobación, ajuste, o cambio, debe dirigirse a su servicio oficial RIEJU.

13. PEDAL ARRANQUE Y PEDAL CAMBIO

Lubricar con aceite o grasa las partes móviles y articuladas, el exceso de lubricación puede ocasionar deslizamiento de sus botas sobre los pedales.

14. JUNTA DE GOMA ESCAPE / SILENCIADOR

Para esta comprobación, ajuste, o cambio, debe dirigirse a su servicio oficial RIEJU.

15. COJINETES MOTOR

Para esta comprobación, ajuste, o cambio, debe dirigirse a su servicio oficial RIEJU.

16. LÍQUIDO REFRIGERANTE

El líquido refrigerante, absorbe el calor excesivo del motor y lo transfiere al aire a través del radiador. Si el nivel de líquido

Mantenimiento

disminuye, el motor se sobrecalienta y puede dañarlo severamente. Compruebe el nivel de líquido todos los días antes de conducir su RIEJU.

Para proteger las partes de aluminio del sistema de refrigeración (motor y radiador) de la oxidación y corrosión, usar inhibidores químicos en la esencia del líquido refrigerante. Si no se utilizara un líquido anticorrosivo, pasado un tiempo, se oxidaría el radiador. Esto obstruiría los tubos de refrigeración.

NOTA: Inicialmente, de fábrica se utiliza un anticongelante de tipo permanente.

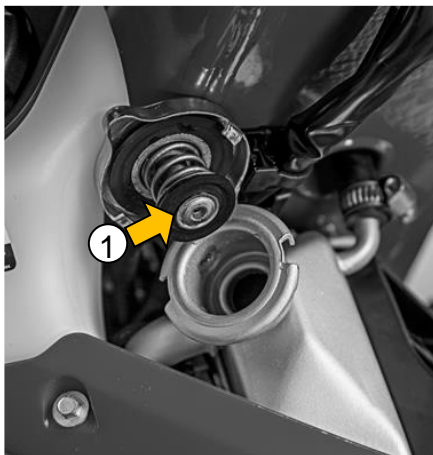
Es de color verde, contiene un 30% de glicol de etileno y tiene un punto de congelación de 18°C bajo cero

PELIGRO

Los líquidos químicos son nocivos para el cuerpo humano. Siga las instrucciones del fabricante.

ADVERTENCIA

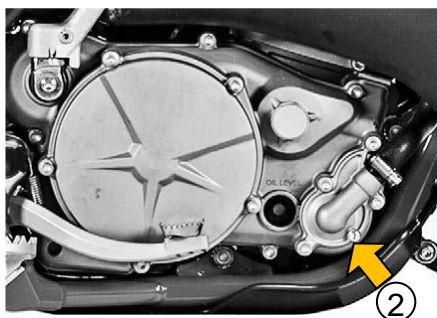
El uso de soluciones líquidas incorrectas puede causar daños al motor y al sistema refrigerante. Usar líquido refrigerante con anticorrosivo específico para motores de aluminio y radiadores de acuerdo con las instrucciones del fabricante.



Nivel del líquido refrigerante

1. Ponga la moto en posición de uso.
2. Desenrosque el tapón del radiador (1) en sentido contrario a las agujas del reloj y espere unos segundos a que los vapores se evacúen. Después apriete y gire en la misma dirección para terminar de sacar el tapón.
3. Compruebe el nivel de líquido refrigerante. El líquido debe estar justo por debajo de la goma de cierre del tapón.
4. Si el nivel de líquido está bajo, añada la cantidad necesaria a través de la apertura de llenado.

Líquido recomendado: LIQUI MOLY COOLANT READY RAF12+



Cambio líquido refrigerante

Debe ser cambiado periódicamente para una larga vida del motor.

1. Espere a que el motor se enfríe completamente.
2. Ponga la moto en posición de uso.
3. Saque el tapón del radiador.
4. Ponga un recipiente debajo del tornillo de vaciado (2) que está situado en la parte baja de la tapa de la bomba de agua. Vacíe el líquido del radiador y del motor desenroscándolo.
5. Llene el radiador hasta el borde del tapón y ponga el tapón del radiador.
6. Compruebe las pérdidas del sistema de refrigeración.
7. Arranque el motor, caliéntenlo y por último párelo.
8. Compruebe el nivel del líquido refrigerante cuando el motor se enfríe. Añada líquido hasta el tapón si es necesario.

PELIGRO

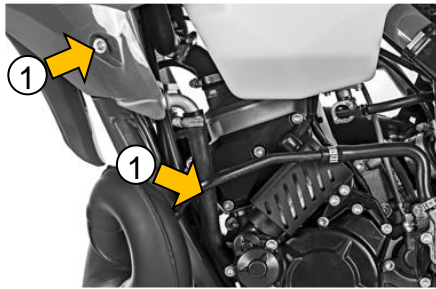
Para evitar quemaduras no saque el tapón del radiador o trate de cambiar el líquido cuando el motor está todavía caliente. Espere hasta que se enfríe.

PELIGRO

Si cae líquido en los neumáticos los vuelve más deslizantes y pueden causarle un accidente. Inmediatamente limpiar el líquido que pueda caer en el chasis, motor o ruedas. Inspeccione el líquido viejo. Si se observan manchas blancas en el líquido significará que las piezas de aluminio del sistema de refrigeración están corroídas. Si el líquido es marrón es que las piezas de acero o hierro del sistema están oxidadas. En los dos casos limpie el sistema.

ADVERTENCIA

Apriete el tornillo de vaciado la bomba de agua a 9 Nm. Reemplazar las juntas por unas nuevas. Compruebe los posibles daños, pérdidas o falta de juntas del sistema de refrigeración. Países fríos deberán ajustar la capacidad anticongelante a su temperatura mínima con un margen de -5°C.



17. TUBO RADIADOR Y CONEXIONES

Tubos del radiador

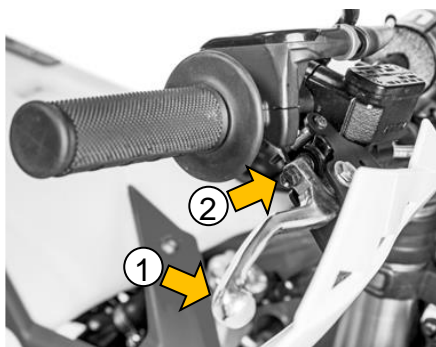
Comprobar que los tubos del radiador no tengan cortes ni estén deteriorados y que las conexiones no tengan pérdidas.

Radiador

Comprobar que las aletas del radiador (1) no estén obstruidas (insectos o barro). Limpiar las obstrucciones con un chorro de agua a baja presión.

ADVERTENCIA

Usando agua a alta presión puede dañar las aletas del radiador y restarle efectividad. No obstruir ni desviar la entrada de aire al radiador, instalando accesorios no autorizados. Interferencias en el radiador pueden sobrecalentar y dañar el motor.



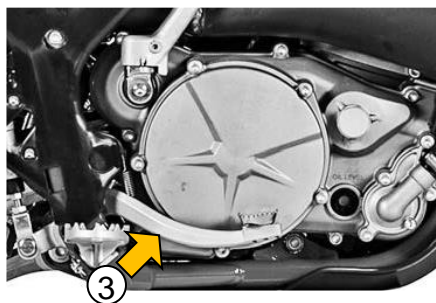
18. AJUSTE FRENOS

Maneta de freno delantero:

Ajuste la maneta de freno (1) hasta que se sienta cómodo. Para ajustarla, afloje la tuerca (2). Después de ajustarla apriete bien. Compruebe que el freno responde correctamente.

Pedal de freno trasero:

Cuando el pedal de freno (3) está en posición de descanso debe tener un juego de 5-7 mm. Comprobar el freno para que responda correctamente y no roce.



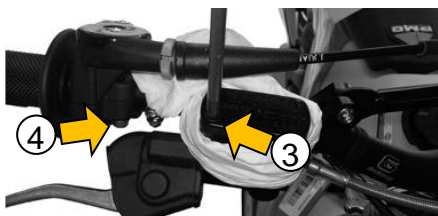
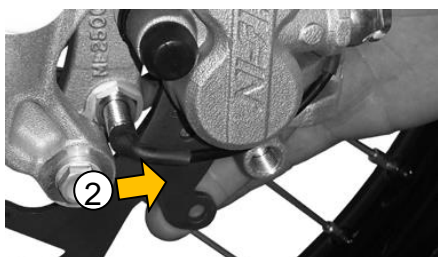
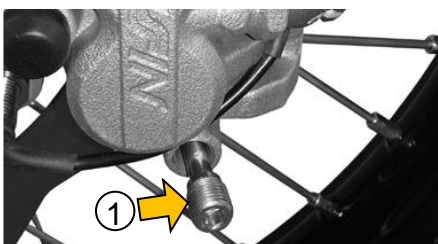
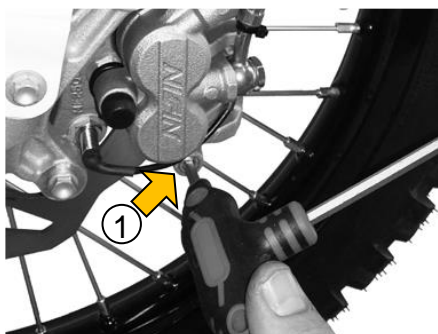
PELIGRO

Si el pedal o la maneta de freno tienen un tacto esponjoso cuando se accionan es posible que se deba a que hay aire en la bomba o circuito correspondiente a cada freno, o bien a que algún componente del sistema de freno correspondiente está en mal estado.

Ya que es peligroso conducir en estas condiciones compruebe los frenos inmediatamente, para ello le recomendamos acuda a su servicio oficial RIEJU.



Mantenimiento



19. DESGASTE FRENOS

Si el espesor de alguna de las pastillas de freno del disco delantero o trasero es inferior a 1mm, se deberá proceder al cambio completo del juego de pastillas afectado.

PELIGRO

Verifique que el espesor de los discos es de 3 mm delantero y de 3,5 mm en el trasero como mínimo.

ADVERTENCIA

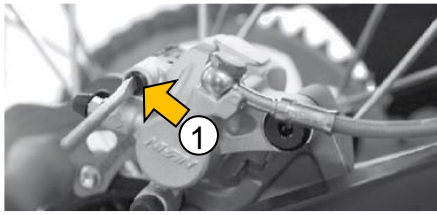
Para este cambio le recomendamos que se dirija a su servicio oficial RIEJU quién, además, controlará el posible desgaste de sus discos de freno.

Cambio de las pastillas delanteras

Para el cambio de las pastillas delanteras siga los siguientes pasos:

1. Afloje el pasador (1) y retírelo.
2. Extraiga las pastillas (2).
3. Ponga un papel o trapo alrededor del depósito de líquido de frenos para evitar que caiga. Abra la tapa aflojando los tornillos (3). **NOTA:** para mejor acceso se recomienda aflojar el tornillo (4) y girar el puño de gas.
4. Retire la tapa (5) procurando de que no caiga líquido de frenos fuera del depósito.
5. Retraiga los dos pistones de la pinza procurando no dañarlos.
6. Instale las pastillas nuevas.
7. Coloque el pasador.
8. Coloque la tapa del depósito.
9. Accionar la maneta de freno varias veces hasta obtener el tacto adecuado.

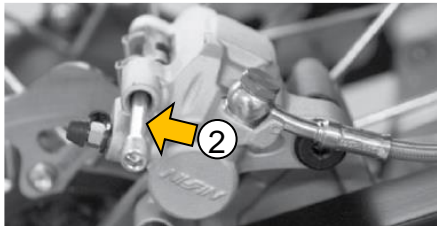
Mantenimiento



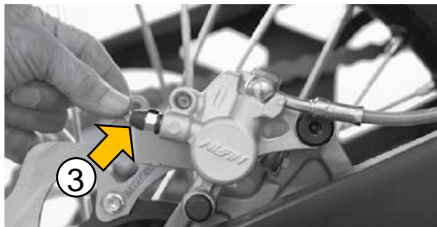
Cambio de las pastillas traseras

Para el cambio de las pastillas traseras siga los siguientes pasos:

1. Retire el protector del pasador (1).



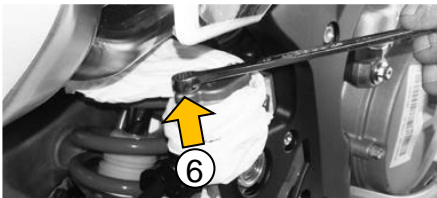
2. Afloje y retire el pasador (2).



3. Extraiga las pastillas (3).



4. Conserve la plaquita metálica (4) y la plaquita de fibra (5) en caso de que las nuevas pastillas no las lleven.



5. Afloje los tornillos (6) y saque la tapa del depósito de líquido de frenos.



6. Ponga un papel o trapo alrededor del depósito de líquido de frenos para evitar que caiga.



7. Retraiga el pistón de la pinza procurando no dañarlo.

8. Instale las nuevas pastillas de freno

9. Coloque el pasador y su protector.

10. Coloque la tapa del depósito.

11. Accionar el pedal de freno varias veces hasta obtener el tacto adecuado.

20. LÍQUIDO DE FRENOS

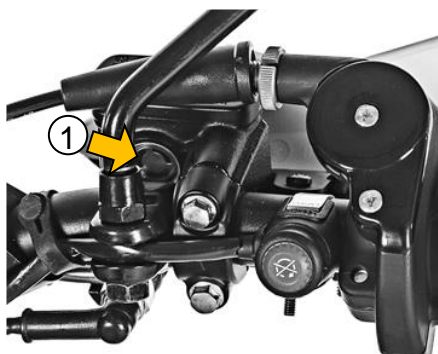
Inspeccione el líquido de frenos y cámbielo periódicamente. También debe cambiarse si aparece contaminado con agua o suciedad. Líquido recomendado: LIQUI MOLY DOT4.

PELIGRO

No mezclar tipos distintos de líquido de frenos. El líquido utilizado para rellenar o renovar su circuito debe responder a la norma especificada en el depósito de líquido de cada circuito. Por lo tanto en el freno trasero deberá utilizar DOT4.

No debe cambiar nunca de especificación, respetar siempre la especificación DOT4, no es importante que el líquido de frenos sea de la misma marca, pero es NECESARIO que sea de la misma especificación.

No usar líquido de un envase que no esté precintado (sin abrir) de origen. NUNCA, para nada, utilizar líquido de frenos de un recipiente desprecintado ni, obviamente, líquido de frenos ya utilizado.

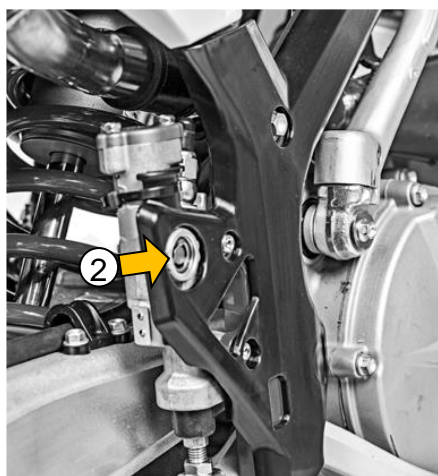


21. NIVEL DE LÍQUIDO DE FRENOS

Los depósitos de líquido delantero (1) y trasero (2) deben estar llenos hasta la mitad como mínimo. Si falta líquido debe añadirse.

ADVERTENCIA

No verter líquido de frenos sobre superficies pintadas.



PELIGRO

Compruebe que no hay pérdidas de líquido por las juntas.

Compruebe posibles daños en los manguitos de freno.

22. PISTÓN BOMBA FRENO Y GUARDA-POLVO (DELANTERO Y TRASERO)

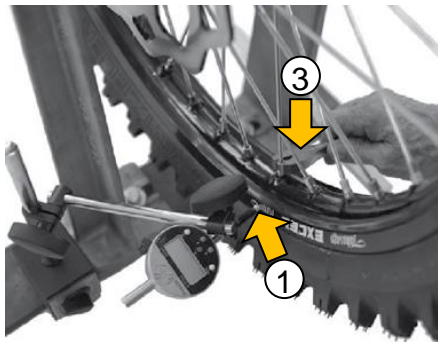
Para esta comprobación, ajuste, o cambio, debe dirigirse a su servicio oficial RIEJU.

23. PISTÓN PINZA DE FRENO Y GUARDA-POLVO (TODAS LAS PINZAS)

Para esta comprobación, ajuste, o cambio, debe dirigirse a su servicio oficial RIEJU.

24. LATIGUILLOS DE FRENO

Para esta comprobación, ajuste, o cambio, debe dirigirse a su servicio oficial RIEJU.



25. y 26. RADIOS Y LLANTAS

Los radios deben estar apretados uniformemente y no pueden tener juego, harían descentrar la llanta, los demás radios se resentirían y podrían romperse.

Centrado de la llanta:

Poner un dial cuadrante al lado de la llanta (1) y hacer girar la rueda para medir el centrado axial.

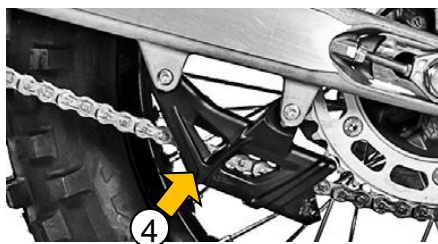
Poner el dial en el interior de la circunferencia de la llanta (2), girar la rueda y la diferencia entre la cantidad más alta y la más baja es el centrado.

Si está poco descentrada puede ser corregida, aflojando o apretando algunos radios con la llave tensadora de radios (3). Si la llanta está doblada o curvada debe reemplazarse.

NOTA: Un área soldada en la llanta puede mostrar un descentrado excesivo. Ignórelo cuando mida el centrado

ADVERTENCIA

Las intervenciones en llantas y radios requieren la actuación de un especialista, por ello le recomendamos que acuda a su servicio oficial RIEJU.



27. GUÍA CADENA

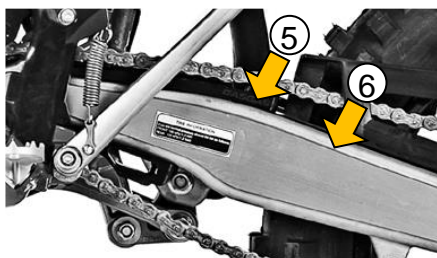
Lubricar la guía de cadena (4) con el mismo producto utilizado para lubricar la cadena.

28. DESGASTE GUÍA CADENA

Comprobar el estado de las caras interiores de la guía de cadena, por donde pasa la cadena, en función de su estado deberá sustituirse.



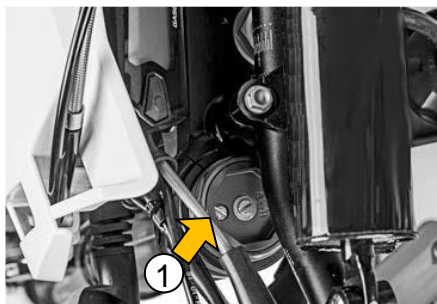
Mantenimiento



29. PATÍN-GUÍA CADENA

Comprobar visualmente la parte superior e inferior del patín de la cadena (5) en el brazo del basculante (6). Si está desgastado o dañado, reemplazarlo.

Lubricar el patín-guía con el mismo producto de lubricación de la cadena.

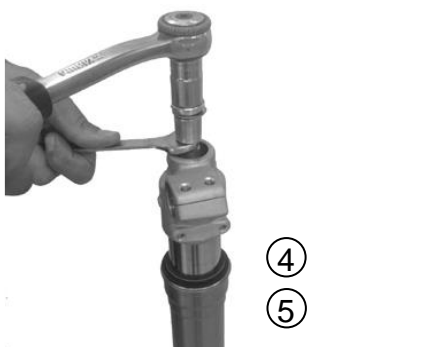


30. SUSPENSIÓN DELANTERA

Purga del aire de la suspensión delantera

Para purgar el aire de la suspensión delantera siga los siguientes pasos:

1. Coloque la moto sobre un caballete o soporte estable. La horquilla delantera debe quedar totalmente extendida.



Cambio de muelle de la horquilla

En caso de que necesite cambiar el muelle de la horquilla delantera, siga los siguientes pasos:

1. Sacar la barra de las bridas de suspensión.
2. Aflojar la tuerca superior de la horquilla.
3. Sacar el aceite interior de la horquilla.
4. Aflojar la tuerca inferior de la horquilla.
5. Sacar el cartucho interno.
6. Sacar el muelle.

Sustituya el muelle y siga los pasos en orden inverso para montarlo.

ADVERTENCIA

Procure que en todo momento los depósitos de líquido de frenos y embrague queden en posición vertical, de lo contrario, se deberán de volver a sangrar ambos sistemas.



31. ACEITE SUSPENSIÓN DELANTERA

Ajustar el volumen de aceite

Para ajustar el volumen de aceite antes deberá retirar el muelle, para hacerlo, siga los pasos descritos en "Cambio de muelle de la horquilla". Provéase de una probeta graduada para líquidos en la cual deberá introducir el volumen indicado del aceite recomendado (en cada botella).

Introduzca lentamente el aceite desde la probeta al interior del tubo de la horquilla.

Acto seguido y para asegurar el correcto sangrado del hidráulico empuje suavemente y de forma alternativa en todo su recorrido (arriba y abajo), varias veces, la varilla del mismo hasta sus topes.

Vuelva a montar todo el conjunto tapón horquilla.

Respetar escrupulosamente el volumen de llenado, dado que de él depende el nivel de aceite en el interior de la horquilla y el correcto funcionamiento de la misma.

Aceite recomendado KYB 48: KYB 01M Oil para suspensión cartucho cerrado.

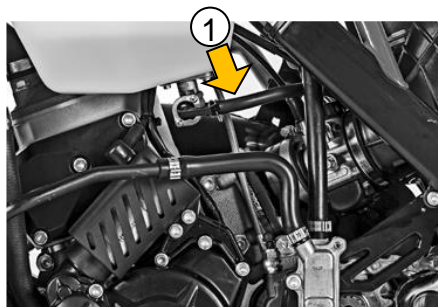
Volumen de aceite: 350 ml.

32. TORNILLOS, TUERCAS Y SUJECIONES

Todos los días antes de coger la moto, debe comprobar si todas las tuercas y tornillos están apretados. También comprobar que las demás sujeciones estén en su sitio y en buenas condiciones.

33. TUBO GASOLINA

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



PELIGRO

Rodar con un tubo de gasolina deteriorado, o simplemente al arrancar el motor, puede provocar un incendio y el consiguiente accidente (y las correspondientes lesiones)

UTILICE SIEMPRE TUBO DE GASOLINA ORIGINAL, SU SERVICIO OFICIAL RIEJU SE LO SUMINISTRARA.

34. SISTEMA GASOLINA

Verificar el estado de: La goma del tapón del depósito, el tapón del depósito, el tubo respirador del depósito y el depósito.

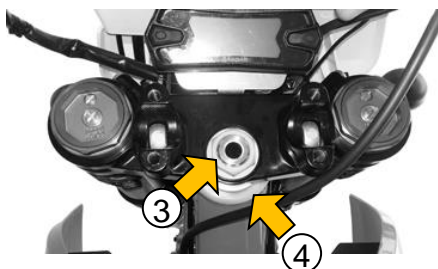
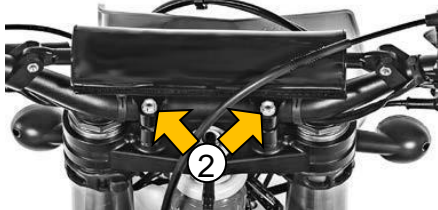


35. JUEGO DIRECCIÓN

La dirección deberá mantenerse siempre ajustada para que el manillar gire libremente, pero sin juego.

Para comprobar el ajuste de dirección, levantar la moto del suelo, utilizando un soporte debajo del chasis. Mover el manillar suavemente a cada lado, si al dejar el manillar continúa moviéndose por sí solo, quiere decir que la dirección no está demasiado apretada. Agáchese delante de la moto, agarre la parte más baja de la horquilla delantera (en el eje), empuje y estire la horquilla (1). Si hay juego, la dirección está demasiado suelta.

Si se debe ajustar la dirección:

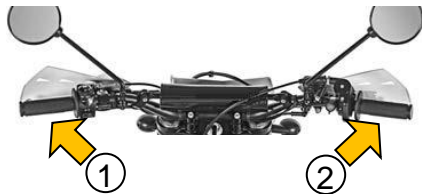


1. Estabilizar la moto con el caballete o con una bancada especial.
2. Mantenga la rueda delantera sin tocar el suelo.
3. Sacar el manillar aflojando los tornillos de las abrazaderas del manillar (2) y extrayendo las bridas superiores.
4. Aflojar la tuerca del eje de la dirección (3).
5. Girar la tuerca de ajuste de la dirección (4) con la llave especial para obtener un ajuste adecuado.
6. Apretar la tuerca del eje de dirección.
7. Volver a comprobar la dirección y reajustar si es necesario.
8. Instalar las partes desmontadas.

36. LUBRICACIÓN GENERAL

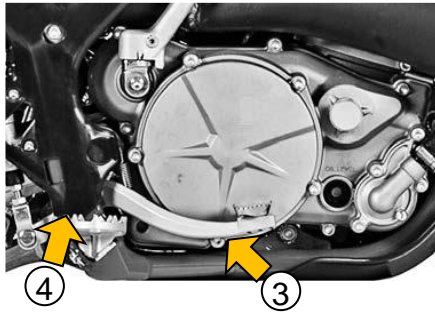
Lubricar las partes mostradas, periódicamente o cuando el vehículo se haya mojado, especialmente después de usar agua a alta presión. Antes de lubricar cada parte, limpiar las partes oxidadas con antioxidante y quitar cualquier resto de grasa, aceite o suciedad.

Mantenimiento

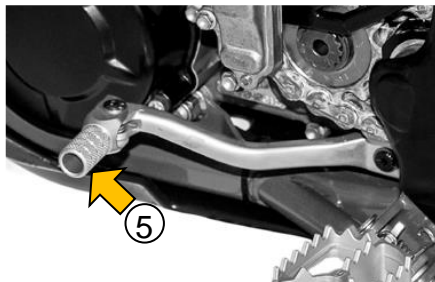


Lubricación general

- Maneta embrague (1).
- Maneta freno delantero (2).



- Pedal freno trasero (3).
- Cojinete pedal freno trasero (4).



- Palanca cambio (5).

Usar un aerosol con tubo para lubricar con presión.

Usar grasa en el interior del cable de gas.

Lubricación cadena

Es necesaria después de circular sobre terreno mojado a cuando la cadena parezca seca.

Su cadena es de retenes, por lo tanto debe utilizar un lubricante específico para este tipo de cadenas. Su servicio oficial RIEJU se lo suministrará gustosamente.

37. COJINETE DIRECCIÓN

Para esta comprobación, ajuste, o cambio, debe dirigirse a su servicio oficial RIEJU.

38. COJINETE RUEDA

Para esta comprobación, ajuste, o cambio, debe dirigirse a su servicio oficial RIEJU.

39. BASCULANTE Y BIELETAS

Para esta comprobación, ajuste, o cambio, debe dirigirse a su servicio oficial RIEJU.

40. SUSPENSIÓN TRASERA

Cambio aceite amortiguador

Para esta comprobación, ajuste, o cambio, debe dirigirse a su servicio oficial RIEJU.



Mantenimiento



Desmontaje del amortiguador

Para desmontar el amortiguador trasero de su ubicación en el bastidor, siga los siguientes pasos:

1. Estabilizar la moto con un caballete central o con una bancada especial.
2. Mantenga la rueda trasera sin tocar el suelo con la ayuda de un calzo.
3. Afloje los tornillos de sujeción del escape (1).
4. Desenganche los muelles del escape (2).
5. Desatornille el amortiguador por la parte inferior al balancín (3).
6. Extraiga el tornillo y suelte el balancín (4).
7. Afloje el tornillo superior del amortiguador al chasis (5).

Mantenimiento



8. Extraiga el tornillo de sujeción superior del amortiguador al chasis (6).



9. Extraiga el amortiguador con cuidado por la parte derecha de la motocicleta como ilustra la fotografía (7).

Para volver a montar el amortiguador en la motocicleta, siga los mismos pasos en orden inverso.



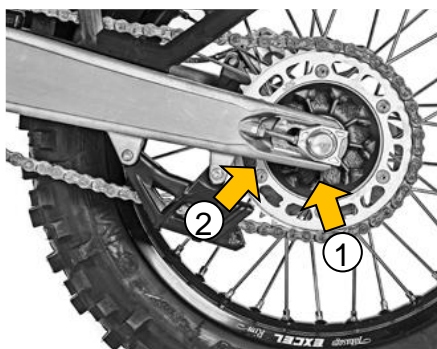
41. CADENA

La transmisión secundaria (cadena, piñón, corona, guía y patín-guía) de su motocicleta soporta un trabajo muy duro. Es, además uno de los conjuntos más importantes para su SEGURIDAD.

Exige un mantenimiento constante y obviamente, correcto.

Tensión de la cadena

1. Motocicleta sin carga y con el caballete lateral puesto: Debe quedar un espacio de 30~36 mm. entre la cadena y el basculante en la zona trasera del patín-guía. Con los dedos y sin forzar excesivamente, se puede comprobar.
2. Aflojar la tuerca del eje trasero (1).
3. Buscar el punto de máxima tensión de la cadena.
4. Mediante las tuercas (2) del tensor, igualar, mediante las muescas en el basculante y los tetones en los ajustadores, la alineación de la cadena en ambos extremos del basculante.
5. Apretar las tuercas (2).
6. Apretar la tuerca (1).
7. Comprobar nuevamente en el punto de máxima tensión y volver a ajustar si es necesario.



La tensión de cadena es una comprobación constante. Se debe aprovechar para comprobar visualmente el estado de la propia cadena, el patín-guía, la guía, el piñón y la

corona.

Por lo general, cuando una cadena está demasiado utilizada, estirada más de un 2%, debe reemplazarse. Usualmente es el momento apropiado para cambiar patín-guía, guía, piñón y corona. Es por una razón práctica, económica y de SEGURIDAD.

Una cadena al límite de su uso ha desgastado parcialmente los dientes de piñón y corona, guía, etc. Si se monta una cadena nueva y no se cambian los demás componentes, su vida se acortará un 40% y los elementos ya deteriorados como piñón y corona acabarán su vida rápidamente. A medio y largo plazo lo económico es cambiar el kit de transmisión completo en cada cambio de cadena. Su servicio oficial RIEJU se lo suministrará gustosamente.

Lubricación: Su cadena es del tipo con retenes, ello exige un lubricante especial, utilizar el mismo lubricante para la guía y el patín guía de la cadena, el piñón y la corona.

NOTA: Le recomendamos lleve siempre la cadena correctamente lubricada, aquellas cadenas que se dejan secar, se lubrica, se dejan secar, etc., acortan su vida y la de los componentes que las rodean de un modo importante.

42. NEUMÁTICOS

Controle que los neumáticos no estén gastados, cuarteados ni lesionados. En caso contrario cambiar por neumáticos nuevos de las características reflejadas en la ficha técnica, con índice de carga y velocidad mínimo: delantero 41J, trasero 52J.

Verifique periódicamente que se encuentran a la presión correcta.

Presión recomendada:

1,2 bar - (Uso normal)

** 1 bar - (solo competición)



43. CARGA BATERÍA

La batería (HJTZ7S-FPZ) es sin mantenimiento de:

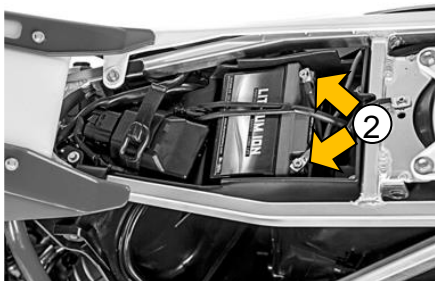
4.5 Ah / 12.8 V / 14.4 V / 270cca

Capacidad / Voltage / Charging voltage limit

Cambio de batería

La batería se encuentra bajo el sillín, dentro de la caja de la batería. Para cambiarla, siga los siguientes pasos:

1. Afloje el tornillo de sujeción del sillín (1) y retírelo tirando de él levemente hacia atrás.
2. Afloje los bornes de la batería (2) y extráigala.



Reemplace la batería por una nueva y siga los pasos en orden inverso para montarla.

Datos del cargador de batería

- Tensión mínima antes de comenzar el proceso de carga 9v.
- Cuando termine la carga, desenchufar el cargador de la batería.
- Una vez cargada, dejar la batería entre 1 a 2 horas antes de comprobar el voltaje. Si es menor de 10v. cambiarla.
- Recargar la batería periódicamente.
- Si no se utiliza la motocicleta, recargar cada 3 meses.



Utilice el cargador para baterías de litio con las siguientes:

características técnicas:

12.8V LiFePO4 Battery

A C Input Voltage 100-240V 50/60Hz

Output Voltage 14.2V \pm 0.2V

Output current 2A \pm 0.1A

PELIGRO

No manipule ni intente abrir la batería, el electrolito y los gases son tóxicos y pueden causar lesiones graves.

Mantenga la batería fuera del alcance de los niños.

Ajustes

Ajustes

Introducción

El capítulo de ajustes es para un usuario con conocimientos mecánicos y experiencia elevados.

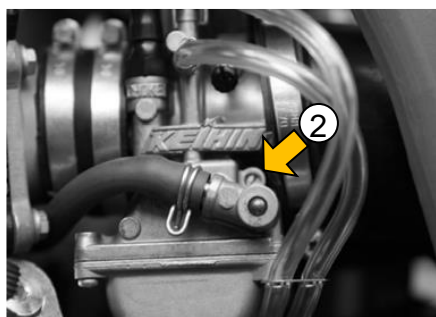
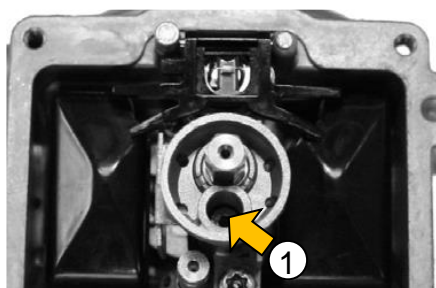
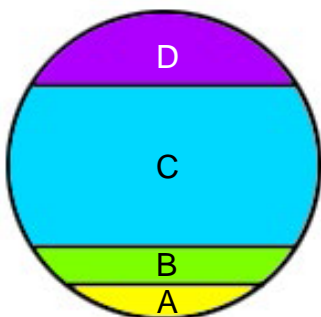
En caso contrario estos ajustes los debe llevar a cabo su servicio oficial RIEJU.

Afinaje carburación

Apertura de la corredera e influencias

Los elementos del carburador que alteran la composición de la mezcla en función de la apertura de la compuerta (carga o gas), dependen de la apertura de la misma:

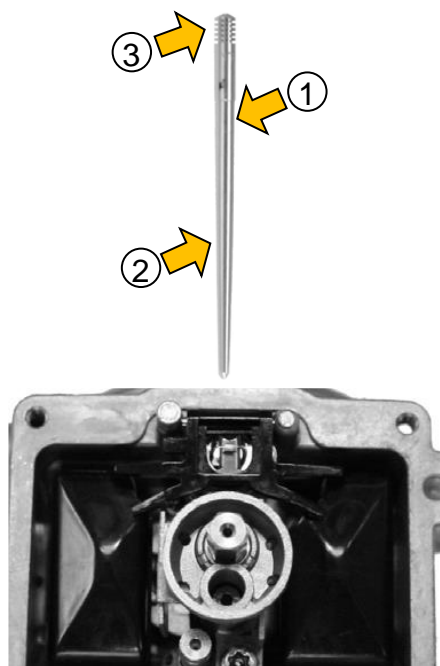
- Zona A: de 0 a $\frac{1}{8}$ de carga (apertura del puño de gas). Su regulación depende de los tornillos de ralentí y el de regulación de la mezcla y del chiclé de ralentí (de baja o mínima).
- Zona B: de $\frac{1}{8}$ a $\frac{1}{4}$ de carga. Influenciado principalmente por la altura del bisel de la corredera.
- Zona C: de $\frac{1}{4}$ a $\frac{3}{4}$ de carga. El responsable es la aguja del carburador.
- Zona D: de $\frac{3}{4}$ a plena carga. El responsable es el chiclé principal.



Chiclé mínima y tornillo regulación mezcla

Controla la mezcla desde la posición de cerrado a $\frac{1}{8}$ de carga, pero tiene poco efecto sobre la apertura total. Para ajustar la mezcla, el tornillo de aire puede girarse para cambiar el flujo de aire, o cambiar el chiclé de manera que entre más o menos gasolina. Primero girar el tornillo del aire. Atornillándolo hacia adentro enriquece la mezcla. El tornillo del aire debemos girarlo desde una posición de todo cerrado. Ir cambiando con incrementos de media vuelta. Si girando el tornillo de 1 a 2,5 vueltas no se obtiene el resultado deseado, cambie un paso en el chiclé 1 de mínima (1) y afine con el tornillo de aire (2).

Ajustes



Aguja del carburador

La aguja y el difusor de la aguja juntos tienen un efecto desde 25% a 75% de carga. La aguja se mueve dentro del difusor; cuando la aguja se estrecha, pasa de ser cilíndrica (1) a ser cónica (2), su posición determina la cantidad admitida de combustible.

En la parte superior de la aguja hay cinco ranuras (3) donde se fija el clip. Este clip sitúa la aguja en la válvula de gas y determina la posición relativa al difusor (por eso la mezcla es enriquecida). Moviéndolo hacia arriba empobrece la mezcla. Cambiar la posición del clip paso a paso (la parte cilíndrica de la aguja afecta a la respuesta de la válvula del gas a pequeñas aperturas de ésta).

La posición del clip se establece contando desde la posición superior, que es la que implica mayor cierre de paso de combustible por el difusor.

Chiclé principal

Tiene un mayor efecto desde un 75% al 100% de carga. El número estampado en la parte inferior del chiclé (1) indica el caudal de gasolina que pasa por el agujero calibrador de gasolina. A un número mayor le corresponde un agujero más grande, pasa más gasolina.

NOTA: Nunca utilizar los “juegos de galgas de chiclés” que se encuentran en el mercado. Su uso es INCORRECTO. Utilizar siempre chiclés nuevos y sin manipular (precintados en sus bolsas) de recambio original.

PELIGRO

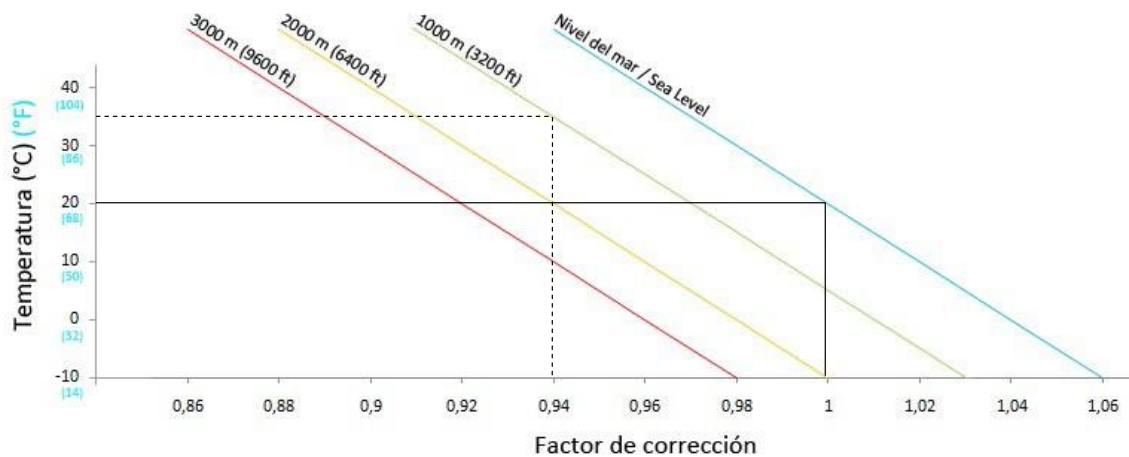
La gasolina es extremadamente inflamable y puede ser explosiva bajo ciertas condiciones. Siempre que manipule el carburador, pare el motor y no fume. Asegúrese de que el área está ventilada y no hay chispas ni llamas cerca (incluye la luz de un foco).

Carburación de referencia (solo competición)

	200cc	250cc	300cc
Chiclé principal	185	175	175
Chiclé ralentí	45	42	42
Aguja	NOZI	N1EF	
Posición aguja	3ª desde arriba		
Compuerta	6	7	7
Tornillo del aire	1 vuelta y ½ desde cerrado		

Ajustes

Factores de corrección 250/300cc. (Para cambios en altura o temperatura).



Posición aguja / Apertura tornillo de aire

Factor de corrección	1,06 o superior	1,06-1,02	1,02-0,98	0,98-0,94	0,94 o inferior
Posición aguja	Bajar clip 1 pos.	Igual	Igual	Igual	Subir clip 1 pos.
Apertura tornillo libre	Apretar 1 vuelta	Apretar ½ vuelta	Igual	Aflojar ½ vuelta	Aflojar 1 vuelta

NOTA: Los valores son orientativos

- Encuentre el factor de corrección para ajustar la carburación.
Ejemplo: 1000 m de altura y temperatura 35°C corrección 0,94.
- Usando el factor de corrección, seleccionar el chiclé principal.
Ejemplo: Factor 0,94, debe multiplicar el chiclé principal por este número.
Chiclé principal = $175 \times 0,94 = 165$.
- Encuentre su factor de corrección para la aguja y el tornillo del aire en la tabla y cambie la posición del clip y la abertura del tornillo del aire.
Ejemplo: Subir una posición el clip de la aguja y abrir una vuelta el tornillo del aire.

ADVERTENCIA

Para efectuar las correcciones tomar siempre como base la carburación de competición. No realice cambios hasta que esté seguro de que son necesarios. Las especificaciones se basan en el uso de gasolina y aceite recomendado.

Ajustes

Desarrollo secundario

El desarrollo secundario puede ser modificado mediante el cambio de corona y/o piñón.

Las medidas disponibles de piñones en RIEJU son las siguientes.

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

Piñones: 12, 13.

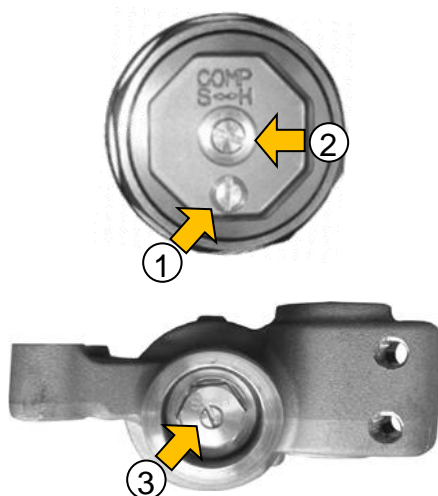
Si se acorta el desarrollo, su RIEJU perderá velocidad punta pero ganará en aceleración y en velocidades bajas, será más manejable en terrenos difíciles.

NOTA: Atención a las vueltas del motor.

Si se alarga el desarrollo, su RIEJU ganará velocidad punta pero perderá aceleración y manejabilidad en velocidades bajas.

Afinaje suspensión

KYB

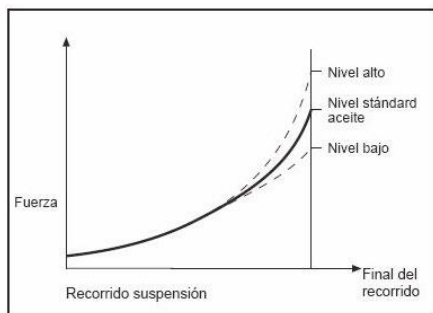


AJUSTES DISPONIBLES

Su motocicleta dispone de suspensiones regulables, dichas regulaciones son:

Horquilla delantera (KYB)

- Hidráulico de extensión (3) - situado en la parte inferior de la horquilla.
- Hidráulico de compresión (2) - situado en la parte superior de la horquilla.
- Purga de aire (1) - situado en la parte superior de la horquilla.
- Volumen de aceite - 350 ml. (KYB 010M Oil).



El volumen del aceite en la horquilla, afecta al nivel del mismo en su interior y se puede ajustar. Un cambio del volumen y por tanto del nivel de aceite, no afectará a la primera parte del recorrido de la suspensión, pero si a la parte final.

Cuando se aumenta el volumen - nivel de aceite, la suspensión es más progresiva y la acción de la horquilla delantera es más dura al final del recorrido.

Cuando se disminuye el volumen-nivel de aceite la suspensión es menos progresiva y la

Ajustes

acción de la horquilla es menos dura a final del recorrido.

Si se llega a hacer topes, se recomienda aumentar levemente el nivel de aceite (aprox. 10 ml.)

ADVERTENCIA

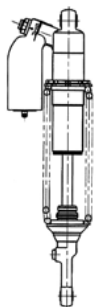
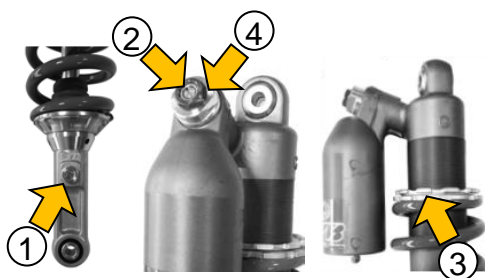
Procure que ambas botellas de la horquilla tengan el mismo volumen – nivel de aceite para que el comportamiento sea regular.

AJUSTES SUSPENSIÓN

		KYB
Spring	de 65 a 75kg.	4,0 N/mm
	de 75 a 85kg.	4,2 N/mm (STD)
	de 85 a 95kg.	4,4 N/mm
Rebound	Comfort	18 clicks desde cerrado
	Standard	14 clicks desde cerrado
	Sport	10 clicks desde cerrado
Compression	Comfort	18 clicks desde cerrado
	Standard	14 clicks desde cerrado
	Sport	10 clicks desde cerrado

		KYB 200/250/300
Spring	de 65 a 75kg.	50 N/mm
	de 75 a 85kg.	52 N/mm (STD)
	de 85 a 95kg.	54 N/mm
Rebound	Comfort	12 clicks desde cerrado
	Standard	10 clicks desde cerrado
	Sport	8 clicks desde cerrado
Compression Low Speed	Comfort	14 clicks desde cerrado
	Standard	12 clicks desde cerrado
	Sport	10 clicks desde cerrado
Compression High Speed	Comfort	1-6/8
	Standard	1-3/8
	Sport	1

Ajustes



Standard: 260 mm

Rango: 243-255 mm

Setting length: 248 mm

AMORTIGUADOR TRASERO (KYB).

- Hidráulico de extensión (1) - situado en la parte inferior del amortiguador.
- Hidráulico de compresión baja velocidad (2) - situado en la parte superior del amortiguador (tornillo).
- Alta velocidad de compresión 17mm. - situado en la parte superior del amortiguador (4)
- Precarga del muelle estándar (3) - 248 mm, regulable entre 243 y 255 mm entre planos de apoyo del mismo.

-K muelle /250/300cc: 52N/m –
ideal peso piloto 75-85 kg.

AJUSTE ESTÁTICO INICIAL (SAG)

Para regular el prehundimiento de la suspensión siga los siguientes pasos:



1. Ponga la moto sobre un caballete que le permita dejar la rueda trasera en el aire de forma estable.
2. Mida la distancia vertical (1) entre la tuerca del eje trasero y el punto fijo superior.
3. Baje la moto del caballete y sitúela con ambas ruedas apoyadas en el suelo (no apoyada en la pata de cabra ni en el caballete lateral).
4. Vuelva a medir la distancia vertical entre la tuerca del eje trasero y el punto fijo superior.

En caso de que la diferencia entre las medidas sea diferente a 35 ± 5 mm, varíe la precarga del amortiguador hasta conseguirla.

El prehundimiento con el piloto encima de la motocicleta debe ser de 100 ± 5 mm.

CORRECCIÓN SEGÚN TIPO DE TERRENO

Parta siempre de los ajustes estándar y solo haga cambios si son necesarios.

- **Terreno duro**
Suavice los ajustes del hidráulico de compresión tanto en la horquilla como en el amortiguador.
- **Terreno arenoso**
Endurezca el hidráulico de compresión o sustituya el muelle por uno más duro en la

horquilla. Endurezca la compresión y sobretodo la extensión en el amortiguador trasero, también puede ayudar la reducción de la precarga del muelle.

- **Terreno fangoso**

Endurezca el hidráulico de compresión o sustituya el muelle por uno más duro en la horquilla. Endurezca la compresión y la extensión en el amortiguador trasero, también puede ayudar el aumento de la precarga del muelle.

AJUSTANDO SU MOTOCICLETA

Compresión

- Si aprecia que la motocicleta flanea u oscila ampliamente aunque la velocidad y los obstáculos sean pequeños, tiene una posición de conducción baja o tiene tendencia a hacer tope en bajadas, debe endurecer el reglaje en compresión tanto de la horquilla como en el amortiguador. Si no se consigue corregir, puede ser indicativo de un muelle demasiado blando o fatigado, así como aceite SAE bajo o con nivel interno insuficiente en la horquilla.
- Si la motocicleta que se siente dura, especialmente en series de baches, junto con falta de tracción de la rueda trasera y fuertes impactos de las irregularidades, debe suavizar el reglaje en compresión tanto de la horquilla como en el amortiguador. Si no se consigue corregir, puede ser indicativo de un muelle demasiado duro o de un nivel excesivo de aceite en la horquilla.

Extensión

- Si siente la motocicleta inestable o blanda, pierde fácilmente la trayectoria u oscila ampliamente, aunque la velocidad y los obstáculos sean pequeños. Debe endurecer el reglaje en extensión tanto en la horquilla como en el amortiguador. Si no se consigue corregir puede ser indicativo de un muelle demasiado blando o fatigado, así como aceite SAE bajo o con nivel interno insuficiente en la horquilla.
- Si la motocicleta se siente rígida y con recorridos cortos de las suspensiones, junto con falta de tracción de la rueda trasera y fuertes impactos de las irregularidades, debe suavizar el reglaje en extensión tanto

de la horquilla como en el amortiguador. Si no se consigue corregir, puede ser indicativo de un muelle demasiado duro o de un nivel excesivo de aceite en la horquilla.

ADVERTENCIA

Haga solo un ajuste en los reglajes cada vez y pruebe el efecto que tiene sobre la motocicleta.

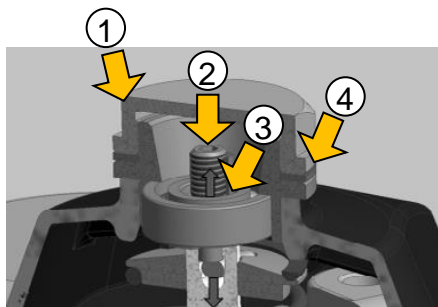
El ajuste de la suspensión es un ajuste muy crítico, ya que si no se hace correctamente puede privar incluso al mejor piloto de un pleno rendimiento en la motocicleta. Compruebe la suspensión de acuerdo con el piloto y las condiciones del terreno.

Cuando afine la suspensión no debe olvidar:

- Si la moto es nueva, acostúmbrese a la suspensión durante al menos una hora de conducción antes de hacer cambios.
- Los factores a tener en cuenta son el peso del piloto, habilidad del piloto y las condiciones del terreno.
- Si tiene algún problema, pruebe cambiar su posición en la moto para reducirlo.
- Se debe ajustar la suspensión a los puntos fuertes del piloto. Si es rápido en las curvas, debe ajustar la suspensión a este punto.
- Realice los cambios en pequeños aumentos ya que es muy fácil pasarse.
- La suspensión delantera y trasera deben estar equilibradas.
- Cuando evaluamos la suspensión, el piloto debe esforzarse en conducir conscientemente y reconociendo los efectos del cambio. Una mala posición del piloto y/o el cansancio ayudarán a un juicio incorrecto sobre los ajustes.
- Cuando se acepta bien el cambio para un terreno determinado deben anotarse las referencias para cuando vuelva a encontrarse con un terreno similar.
- Lubricar los cojinetes del basculante, bieletas, balancín y juntas antes de hacer cambios para prevenir el exceso de fricción que afecta al funcionamiento de la suspensión.

Ajustes

REGLAJE DE LA PRECARGA DEL MUELLE CENTRÍFUGO



Desmontaje y ajuste:

1. Quitar el tapón (1) con una llave de 27mm.
2. Mantener el tornillo de reglaje (2) con una llave allen de 2,5mm y aflojar la contratuerca (3) con una llave acodada de 6mm.
3. Apretar el tornillo (2) a fondo y luego aflojar según la tabla de recomendación.


Montaje:

1. Mantener la rotación del tornillo de reglaje (2) con una llave allen de 2,5mm y apretar la contratuerca (3) con una llave acodada de 6mm para bloquear el sistema de reglaje.
2. Asegurar la posición y el buen estado de la junta de cobre (4) poner el tapón 1 y apretar con una llave de 27mm a un par máximo de 25 Nm.

Reglaje	Valor de precarga (mm)	Condiciones del terreno o tipo de circuito	Comportamiento motor.
1 vuelta	14.2 (250/300)	Sin grip (nieve o barro)	Limitación de potencia y de rpm.
1,5 vuelta	14.6 (250/300)	Grip difícil o circuito técnico	Entrega de potencia suave
2 vueltas (estándar)	15 (250/300)	Grip correcto o circuito mixto	Óptimo / estándar
2,5 vueltas	15.4 (250/300)	Circuito rápido	Motor vivo
3 vueltas	15.8 (200/250/300)	Circuito muy rápido	Par inferior en bajos y motor puntiagudo

Diagnóstico de averías

Diagnóstico de averías

Fallo	Causa	Solución
El motor no gira.	Cigüeñal clavado.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Cilindro/pistón/biela gripado.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Conjunto transmisión gripado.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
El motor de arranque no gira ¹	El fusible del relé de arranque está fundido	Desmontar asiento y comprobar el fusible.
	La batería está descargada	Desmontar el asiento y comprobar la carga.
El motor no arranca.	Motocicleta ha estado largo tiempo inactiva	Descargue el viejo carburante del depósito. Cuando el depósito esté lleno del nuevo carburante, el motor arrancará inmediatamente.
	Bujía sucia o húmeda.	Limpiar o secar la bujía. Si fuera necesario, cambiarla.
	Motor ahogado.	Para desahogar el motor, cerrar la gasolina, desmontar la bujía, engranar una marcha y empujar la motocicleta varios metros con el gas abierto. Visualmente sabrá cuando se ha vaciado el cárter de pre-compresión. Se monta la bujía y se arranca. Es posible tener que desmontar la bujía otra vez, si la operación de empuje de la moto no ha sido suficiente, la bujía se mojará habrá que limpiarla. Repita la operación de empuje, monte la bujía y el motor arrancará. PELIGRO  Para su seguridad debe envolver la pipa de la bujía con un trapo seco. Así evitará un posible salto de chispa.
	Mezcla aire/gasolina incorrecta.	Limpiar el respirador del depósito de gasolina. Ajustar el conducto del filtro de aire.
	Válvula de escape abierta.	Verificar la válvula de escape y corregir.
El motor arranca pero se para.	Alimentación aire incorrecta.	Cerrar el estérter. Limpiar tubo respirador del depósito de gasolina. Ajustar el conducto de filtro de aire.
	Falta de combustible.	Llenar el depósito de combustible.

Diagnóstico de averías

Fallo	Causa	Solución
El motor se recalienta.	Falta de refrigerante.	Añadir líquido refrigerante. Verificar la estanqueidad del sistema de refrigeración.
	Radiador obstruido o sucio.	Limpiar las láminas del radiador o cambiarlo.
Funciona desigual.	Bujía sucia, rota o mal ajustada.	Verificar el estado de la bujía y en consecuencia limpiarla, ajustarla o bien reponerla.
	Problema capuchón bujía.	Verificar el estado del capuchón de la bujía. Verificar el buen contacto del cable de alta con el capuchón y el propio cable. Cambiar lo que esté deteriorado.
	Rotor encendido dañado.	Cambiar rotor.
	Agua en el combustible.	Vaciar depósito y poner combustible nuevo.
Al motor le falta potencia o acelera mal.	La alimentación de carburante es defectuosa.	Limpiar el sistema de carburante y verificarlo.
	Filtro de aire sucio.	Limpiar o cambiar filtro de aire.
	Escape deteriorado o con fugas.	Verificar si el sistema de escape está deteriorado, renovar la fibra de vidrio en el silenciador si es necesario.
	Chiclés del carburador sucios.	Desmontar el carburador y limpiar los chiclés.
	Cojinetes del cigüeñal desgastados o dañados.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
El motor emite sonidos extraños.	Problema de encendido.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Sobrecalentamiento.	ver "El motor se recalienta"
El escape emite detonaciones.	Presencia de carbonilla en la cámara de combustión.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Gasolina de mala calidad o de octanaje erróneo.	Extraer la gasolina e introducir nueva y del octanaje adecuado.
	Bujía en mal estado o de especificaciones inadecuadas.	Cambiar la bujía por otra nueva y adecuada.
	Juntas del sistema de escape deterioradas.	Verificar si el sistema de escape está deteriorado. Las juntas deben estar en perfecto estado, sino, es necesario cambiarlas por unas nuevas.

Diagnóstico de averías

Fallo	Causa	Solución
El escape despidе humo blanco.	Tórica de la culata deteriorada (fuga de líquido refrigerante al cilindro).	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
El escape despidе humo negro.	Filtro de aire obstruido.	Limpiar o cambiar filtro de aire.
	Chiclé principal demasiado alto.	Verificar chiclé principal.
No se engranan las marchas.	Embrague no despega.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Horquilla de cambio doblada o bloqueada.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Marcha bloqueada en la transmisión.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Palanca de cambio dañada.	Substituir palanca de cambio.
	Muelle posición del selector flojo o roto.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Tambor de cambio roto.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Muelle trinquete selector de marchas roto.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
Las marchas saltan.	Horquilla de cambio desgastada.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Ranura marchas desgastada.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Marchas rotas.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Tetones marchas dañados.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Eje horquilla de cambio desgastado	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Muelle posición de selector roto.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
El embrague patina.	Nivel excesivo de líquido de embrague.	Compruebe el nivel y ajuste si es necesario.
	Discos de embrague desgastados.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Muelle de embrague roto o débil.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
La moto es inestable.	Cable dificulta giro del manillar.	Apartar cable.
	Tuerca eje de dirección muy apretada.	Ajustar tuerca eje de dirección.
	Cojinetes de dirección dañados o desgastados.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Eje de dirección doblado.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .



Diagnóstico de averías

Fallo	Causa	Solución
La amortiguación es demasiado dura.	Nivel de aceite en la horquilla excesivo.	Eliminar aceite sobrante hasta nivel adecuado.
	Horquilla delantera con aceite de demasiada viscosidad.	Vaciar el aceite de la horquilla y rellenar con un aceite de viscosidad adecuada.
	Horquilla delantera torcida.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Demasiada presión en el neumático.	Verificar la presión de los neumáticos.
	Suspensión mal ajustada.	Ajustar suspensión.
La amortiguación es demasiado blanda.	Nivel de aceite en la horquilla bajo.	Añadir aceite hasta nivel adecuado.
	Horquilla delantera con aceite de poca viscosidad.	Vaciar el aceite de la horquilla y rellenar con un aceite de viscosidad adecuada.
	Poca presión en el neumático	Verificar la presión de los neumáticos.
	Suspensión mal ajustada.	Ajustar suspensión.
La moto hace ruidos anormales.	Cadena mal ajustada.	Ajustar tensión cadena.
	Cadena desgastada.	Cambiar cadena, corona y piñón de transmisión secundario.
	Dientes corona trasera desgastados.	Cambiar corona trasera.
	Insuficiente lubricación de la cadena.	Lubricar cadena con lubricante apropiado.
	Rueda trasera mal alineada.	Verificar tensión de los radios de la llanta. Reajustar si es necesario.
	Muelle horquilla delantera débil o roto.	Reponer muelle horquilla delantera.
	disco de freno gastado.	Reponer disco de freno.
	Pastillas mal colocadas, desgastadas o cristalizadas	Recolocar las pastillas o cambiarlas.
	Cilindro dañado.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Soportes, tuercas, tornillos mal apretados.	Verificar y ajustar a los pares de apriete adecuados.
El manillar vibra.	Neumático desgastado.	Cambie neumático.
	Basculante o sus cojinetes de agujas desgastados.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Llanta descentrada.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Ruedas mal alineadas.	Verificar la tensión de los radios de la llanta. Reajustar si es necesario.
	Eje de dirección con tolerancia excesiva.	Verificar el ajuste del juego de la dirección.
	Soporte manillar flojo, tuerca de dirección floja.	Verificar y ajustar a los pares de apriete adecuados.

Diagnóstico de averías

Fallo	Causa	Solución
La motocicleta tiende a inclinarse hacia un lado.	Chasis torcido.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Dirección mal ajustada.	Verificar el ajuste del juego de dirección.
	Eje dirección torcido.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Horquilla delantera torcida.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Ruedas mal alineadas.	Verificar la tensión de los radios de las llantas.
Los frenos no actúan correctamente.	Discos de freno desgastados.	Cambiar discos.
	Pérdida de líquido de freno.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Fluido de freno deteriorado.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Pistón bomba roto.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
	Pastillas de freno desgastadas.	Verificar y cambiar las pastillas si es necesario.
Las lámparas se funden.	Regulador de tensión defectuoso.	Dirigirse al servicio oficial RIEJU .
El sistema de iluminación no funciona.	Conectores en mal estado, regulador con salida de voltaje inadecuada, revisar tensión stator	Limpiar/cambiar conectores, verificar regulador, verificar tensión stator.



Manual de garantía

Manual de garantía

Normas reguladoras de la garantía del fabricante RIEJU.

La compañía RIEJU, por la presente garantiza al consumidor final, comprador de un vehículo fabricado por RIEJU, que tanto los materiales como la fabricación están libres de defectos de acuerdo con las máximas normas de calidad. Consecuentemente, RIEJU por la presente garantiza al comprador final (en adelante, el “comprador”), de acuerdo con las condiciones expresadas a continuación, la reparación de cualquier defecto de materiales o de fabricación detectados en una motocicleta nueva sin cargo alguno, dentro del plazo de garantía marcado y sin limitación alguna en cuanto al número de kilómetros recorridos o el número de horas de funcionamiento.

Período de garantía

El período de garantía comenzará el día de la entrega del vehículo al comprador por un concesionario autorizado RIEJU, o en el caso de modelos para demostraciones, en la fecha en que el vehículo entre en funcionamiento por primera vez. El período de garantía será regulado por las normas en vigor de cada país donde se realice la matriculación del vehículo.

Cualquier defecto detectado en el producto habrá de ser llevado a la atención de un concesionario autorizado por RIEJU dentro del período de garantía. Si el último día del período de garantía cae en domingo o festividad oficial, el período de garantía se extenderá de tal manera que el último día del período de garantía sea el primer día hábil después del domingo o festividad oficial.



Las reclamaciones de garantía por defectos no traídos a la atención de un concesionario autorizado por RIEJU antes del final del período de garantía serán excluidas.

Obligaciones del comprador

RIEJU estará legitimada para rechazar reclamaciones de garantía si y en la medida que:

- a) El comprador no ha procedido a someter al vehículo a cualquiera de las inspecciones y/o trabajos de mantenimiento requerido en el manual del usuario o se ha excedido de la fecha expresada para tales inspecciones o trabajos de mantenimiento, excluyendo también de la garantía los defectos que aparecieran antes de la fecha establecida para una inspección o trabajo de mantenimiento que nunca se hubiera llevado a cabo, o que se llevará a cabo después de la fecha establecida.
- b) Se ha efectuado inspección, trabajo de mantenimiento o reparación por terceros no reconocidos ni autorizados por RIEJU.
- c) Cualquier mantenimiento o reparación se ha llevado a cabo en violación de los requisitos técnicos, especificaciones e instrucciones indicadas por el fabricante.
- d) Se han usado piezas de recambio no autorizadas para su uso por RIEJU en trabajos de mantenimiento o reparación en el vehículo, o si y en la medida en que haya utilizado el vehículo usando combustibles, lubricantes u otros líquidos (incluyendo, entre otros, productos de limpieza) que no hayan sido expresamente mencionados en las especificaciones del Manual de Usuario.

Manual de garantía

- e) El vehículo ha sido en cualquier modo alterado o modificado o equipado con componentes diferentes a los utilizados en la homologación del vehículo.
- f) El vehículo ha sido equipado con kits de potencia o kits de deslimitación, independientemente de que marca sea el kit.
- g) El vehículo ha sido almacenado o transportado de manera no congruente con los requisitos técnicos correspondientes.
- h) El vehículo ha sido usado para un uso especial diferente al ordinario, como competición, carreras o intentos de conseguir algún récord.
- i) El vehículo ha sufrido caída o accidente que le provoque directa o indirectamente daños.

Exclusiones de la garantía

Los siguientes artículos serán excluidos de la garantía:

- a) Piezas de desgaste, incluyendo, sin limitación alguna, bujías, baterías, filtros de gasolina, elemento del filtro de aceite, cadenas (secundarias), piñones de salida del motor, coronas traseras, filtros de aire, discos de freno, pastillas de freno, discos de embrague, bombillas, fusibles, escobillas de carbón, gomas de reposapiés, neumáticos, cámaras, cables y otros componentes de caucho.
- b) Lubricantes (por ejemplo, aceite, grasa, etc.) y fluidos de funcionamiento (por ejemplo, líquido de batería, refrigerante, etc.).
- c) Inspección, ajuste y otros trabajos de mantenimiento, así como todo tipo de trabajo de limpieza.
- d) Daños en la pintura y consiguiente corrosión debida a influencias externas, tales como piedras, sal, gases de escape industriales y otros impactos medioambientales o de limpieza inadecuada con productos inadecuados.
- e) Daños causados por defectos, así como gastos causados directa o indirectamente por incidencias de los defectos (por ejemplo, gastos de comunicaciones, gastos de alojamiento, gastos de coche de alquiler, gastos de transporte público, gastos de grúa, gastos de mensajería urgente, etc.), así como otros perjuicios financieros (por ejemplo, causados por la pérdida de uso de un vehículo, pérdida de ingresos, pérdida de tiempo, etc.).
- f) Fenómeno acústico o estético que no afecte de manera significativa la condición de uso de la motocicleta (por ejemplo, pequeñas u ocultas imperfecciones, ruido o vibraciones normales de uso, etc.).
- g) Fenómenos debidos al envejecimiento del vehículo (por ejemplo, descolorimiento de las superficies pintadas o con recubrimiento metálico).

Varios

- a) En caso que la reparación del defecto o la sustitución de la pieza resultara desproporcionada RIEJU tendrá la prerrogativa de decidir a su única discreción si reparar o sustituir piezas defectuosas. La propiedad de las piezas repuestas, en su caso, pasará a RIEJU sin ninguna otra consideración. El concesionario autorizado por RIEJU al que se ha confiado la reparación de defectos no estará autorizado a efectuar declaraciones vinculantes por cuenta de RIEJU.
- b) En casos de duda en cuanto a la existencia de un defecto o si se requiere una inspección visual o material, RIEJU se reserva el derecho a exigir la remisión de las piezas sobre las que pesa una reclamación de garantía o de pedir un examen del defecto por un experto de RIEJU. Cualesquiera obligaciones adicionales de garantías sobre piezas repuestas sin cargo o por cualquier servicio prestado sin cargo bajo la presente garantía serán excluidas. La

Manual de garantía

garantía para componentes repuestos dentro del período de garantía acabará en la fecha de caducidad del período de garantía del producto respectivo.

- c) Si resultase que un defecto no pudiese ser reparado y la sustitución de él fuese desproporcionada para el fabricante, el consumidor garantizado tendrá derecho a la cancelación del contrato (pago de una compensación) o al reembolso parcial del precio de compra (descuento), en vez de la reparación de la motocicleta.
- d) Las reclamaciones de garantía del comprador bajo el contrato de compraventa con el correspondiente concesionario autorizado no se verán afectadas por la presente garantía. La presente garantía tampoco afectará derechos contractuales adicionales del comprador bajo las condiciones generales de negocios del concesionario autorizado. Tales derechos adicionales, sin embargo, sólo pueden ser reclamados al concesionario autorizado.
- e) Si el comprador revende el producto dentro del período de garantía, los términos y condiciones de la presente garantía continuarán existiendo con el alcance actual, de manera que los derechos de reclamación bajo la presente garantía de acuerdo con los términos y condiciones regulados en el presente documento serán transferidos al nuevo propietario de la motocicleta.

Esta página ha sido dejada en blanco deliberadamente.



RIEJU, S.A. C/ Borrassà, 41

E-17600 FIGUERES, GIRONA (SPAIN)

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