

# REPAIR MANUAL 2002-2008

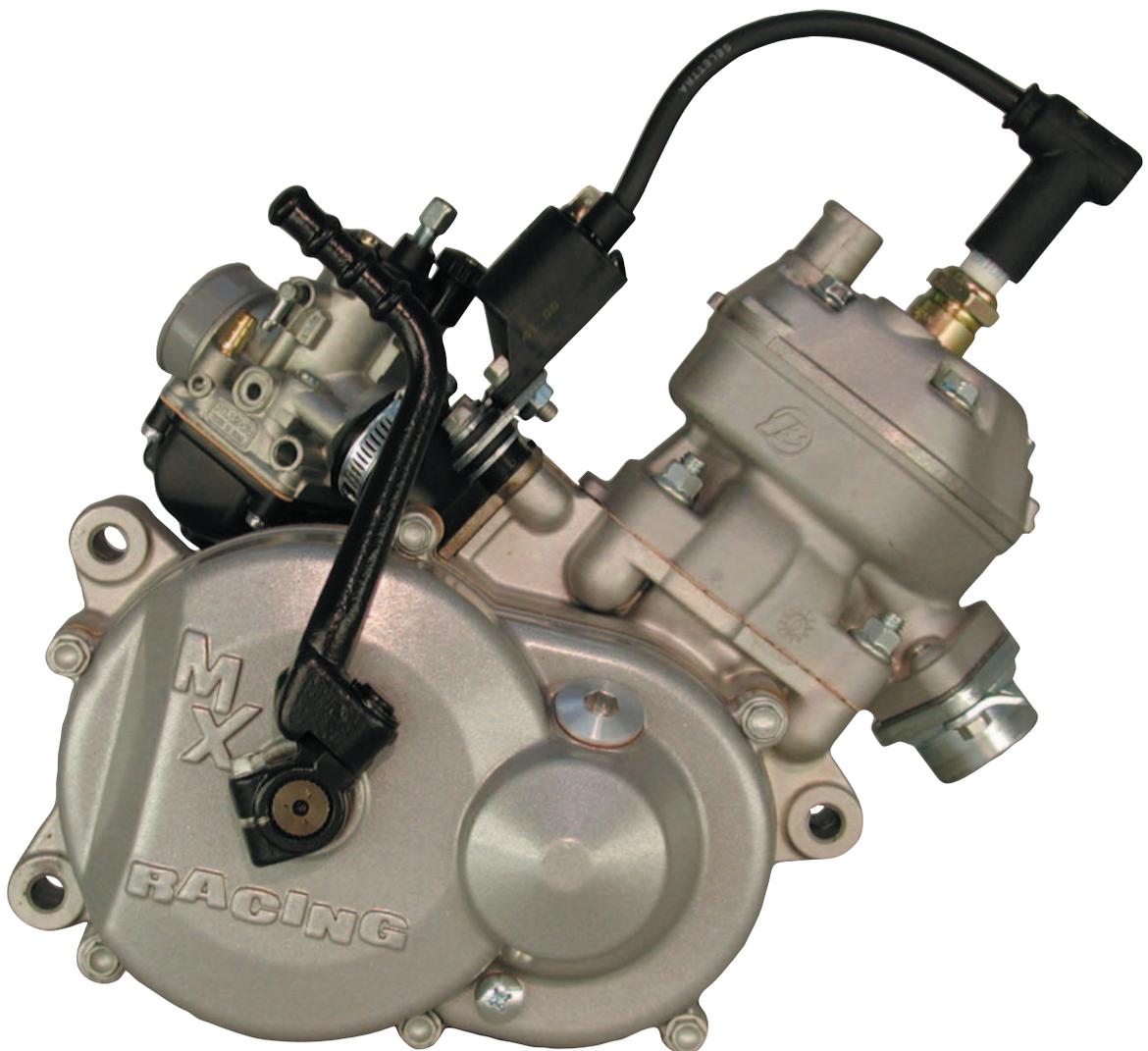
## 50 AC/LC

REPARATURANLEITUNG

MANUALE DI RIPARAZIONE

MANUEL DE REPARATION

MANUAL DE REPARACION



Art.Nr.: 3.206.037-F

**KTM**



**REPAIR MANUAL 2002-2008**  
**50 AC/LC**



KTM Group Partner





**1 INFORMATIONS D'ENTRETIEN**

---

**2 GÉNÉRALITÉS**

---

**3 DEPOSE ET POSE DU MOTEUR**

---

**4 DEMONTAGE DU MOTEUR**

---

**5 TRAVAUX SUR CERTAINS ÉLÉMENTS**

---

**6 REMONTAGE DU MOTEUR**

---

**7 RECHERCHE DE PANNES**

---

**8 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES**

---

**9 PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN**

---

**10 SCHEMAS DE CABLAGE**

---

**11**

---

**12**

---

**13**

---

**14**

---

**15**

---

**16**

---



# INFORMATION IMPORTANTE/MISE À JOUR

Afin de poursuivre le système existant de manuel de réparation en feuilles volantes il est possible d'imprimer les pages suivantes et de les classer dans le manuel existant selon les indications fournies plus bas:

**1,3,7,9,13,46,61,63,84-88,89,98-101**

Enlever page (s)	Remplacer par page (s)	Ajouter page (s)	Après la page
5-7	5-7		
8-1 jusqu'à 8-2	8-1 jusqu'à 8-2		
		8-22 jusqu'à 8-26	8-21
9-1	9-1		
		9-10 jusqu'à 9-13	9-9

## MANUEL DE RÉPARATION KTM SOUS FORME DE FEUILLETS LIBRES

### RANGEMENT DES PAGES DU MANUEL DANS LE CLASSEUR

- Mettre les intercalaires dans le classeur
- Glisser la page de titre du manuel (210x297 mm) dans la chemise transparente de couverture
- Glisser le carton (170x45 mm) dans la chemise transparente formant dos du classeur.
- Glisser le sommaire général (150x297 mm) dans la chemise transparente après la couverture
- Il convient alors de classer les différents chapitres entre les intercalaires. Il faut tenir compte de la pagination qui se trouve en bas à droite.  
Exemple: 3-2, 3 = chapitre 3, 2 = page 2. Il faut donc mettre toutes les pages référencées 3 derrière l'intercalaire 3
- Les intercalaires sans fonction particulière sont là pour qu'on puisse ajouter des notes ou des documents personnels. Il convient alors de porter une mention dans le sommaire.



## LÉGENDE - ACTUALISATION

Ce manuel de réparation renferme les compléments suivants:

<b>3.210.24-F</b>	<b>Manuel de réparation 50 AC/LC</b> Version de base Modèle 2002	<b>5/2001</b>
<b>3.210.64-F</b>	<b>Actualisation manuel de réparation 3.210.24-F</b> Modèle 2003 (N° de moteur commence par 3)	<b>5/2002</b>
<b>3.206.010-F</b>	<b>Actualisation manuel de réparation 3.210.24-F</b> Modèle 2004 (N° de moteur commence par 4)	<b>5/2003</b>
<b>3.206.018-F</b>	<b>Actualisation manuel de réparation 3.210.24-F</b> Modèle 2005 (N° de moteur commence par 5)	<b>4/2004</b>
<b>3.206.028-F</b>	<b>Actualisation manuel de réparation 3.210.24-F</b> Modèle 2006 (N° de moteur commence par 6)	<b>7/2005</b>
<b>3.206.037-F</b>	<b>Actualisation manuel de réparation 3.210.24-F</b> Modèle 2007 (N° de moteur commence par 7)	<b>7/2006</b>
<b>3.206.047-F</b>	<b>Actualisation manuel de réparation 3.210.24-F</b> Modèle 2008 (N° de moteur commence par 8)	<b>6/2008</b>

Modification / Actualisation:

Caractéristiques techniques, Plan de graissage et d'entretien



## AVANT-PROPOS

Cet ouvrage est aussi un manuel de réparation détaillé. Il tient compte des derniers perfectionnements du modèle, toutefois nous réservons le droit d'apporter des améliorations dans le cadre du développement de la machine sans avoir pour autant à modifier parallèlement ce manuel.

Nous avons renoncé à décrire les tours de main ainsi que les précautions à prendre qui font partie du travail ordinaire dans un atelier. On suppose que les réparations seront effectuées par un mécanicien qui est réellement un homme du métier.

Il est préférable de lire complètement le manuel avant de se lancer dans une réparation.

**⚠ ATTENTION ⚠**  
**NE PAS OBSERVER CES CONSEILS PEUT ENTRAINER UN DANGER CORPOREL GRAVE.**

**! ATTENTION !**  
**NE PAS TENIR COMPTE DE CES OBSERVATIONS PEUT PROVOQUER DES DOMMAGES AU VEHICULE ET LE RENDRE DANGEREUX.**

**„NOTA BENE“ INTRODUIT UN CONSEIL UTILE.**

N'employer que des pièces d'origine KTM lorsqu'un changement de pièces est nécessaire.

Le moteur KTM, qui est d'une technologie poussée, ne peut satisfaire vraiment et durablement aux exigences qui lui sont imposées que si l'entretien prescrit est effectué correctement et régulièrement.



REG.NO. 12 100 6061

Dans l'esprit de la norme internationale de qualité ISO 9001 KTM utilise des standards qui permettent une qualité maximum du produit.

© 2004, KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA. Tous droits réservés. Reproduction, même partielle, interdite sans autorisation écrite de KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen



## BULLETIN RÉPONSE CONCERNANT LES MANUELS DE RÉPARATION

Nous nous efforçons de mettre à disposition des manuels de réparation aussi parfaits que possible, toutefois il peut arriver qu'une erreur s'y glisse.

Afin d'améliorer encore la qualité de ces manuels nous souhaitons que tous les mécaniciens et chefs d'atelier nous aident.

Si vous veniez à noter des fautes ou des erreurs (erreurs techniques, description peu précise, peu claire ou erronée d'un tour de main, difficulté avec l'outillage, caractéristiques techniques et couples de serrage incomplets, traduction incorrecte ou avec des formulations fausses etc.), il serait bon que vous nous fassiez connaître et décriviez l'erreur en utilisant le tableau ci-dessous. Puis envoyez-nous cela par fax au 0043/7742/6000/5349.

Nota bene concernant le tableau :

- Dans la colonne 1 porter la référence complète du manuel de réparation (**par ex. 3.210.047-F**). Cette référence se trouve sur la couverture ou dans la marge de gauche des pages impaires.
- Dans la colonne 2 porter le numéro de la page concernée (**par ex. 5-7c**).
- Dans la colonne 3 préciser ce qui ne va pas, est incomplet ou faux. On peut recopier le passage incriminé ou bien l'évoquer. Si l'on évoque le passage sans le recopier, les indications devraient être autant que possible en anglais ou en allemand.
- Dans la colonne 4 il faut préciser comment aurait dû être le texte.

Nous examinerons les nota benes et effectuerons les corrections dès que possible dans une des éditions suivantes.

Art.Réf. du manuel de réparation	Page	Ce qui ne va pas	Ce qui devrait être

Nota benes complémentaires, souhaits, critiques en relation avec les manuels de réparation (en allemand ou en anglais) :

---

---

---

---

---

Nom : mécanicien/chef d'atelier:

entreprise:



# GÉNÉRALITÉS

# 2

## SOMMAIRE

<b>CARBURATEUR (GÉNÉRALITÉS) .....</b>	<b>2-2</b>
<b>NETTOYAGE ET STOCKAGE .....</b>	<b>2-3</b>
<b>PURGE DE LA POMPE À HUILE POUR LE GRAISSAGE SÉPARÉ .....</b>	<b>2-4</b>
<b>REMPACEMENT DU LIQUIDE DE FREIN À L'AVANT .....</b>	<b>2-5</b>
<b>REMPACEMENT DU LIQUIDE DE FREIN À L'ARRIÈRE .....</b>	<b>2-6</b>
<b>CONTRÔLE DES PLAQUETTES ET DES DISQUES .....</b>	<b>2-6</b>



## Réglage du carburateur

### Principe concernant le réglage de base du carburateur

Le réglage de base du carburateur correspond à une altitude d'environ 500 m au-dessus du niveau de la mer et à une température de l'air d'environ 20° C. Il a été réalisé pour une utilisation principalement en tout-terrain et avec du supercarburant tel qu'on en trouve en Europe, c'est-à-dire d'un indice d'octane de 95. Proportions du mélange huile deux-temps / supercarburant. Jusqu'au modèle 2005 : 1:40 ; à partir du modèle 2006 : 1:60.

### Généralités concernant les modifications de réglage

Le réglage de série sert toujours de référence. On suppose que le filtre à air est propre, que l'échappement et le carburateur sont en bon état. L'expérience montre qu'on peut se contenter de jouer sur le gicleur principal, le gicleur de ralenti et l'aiguille. Changer les autres éléments apporte peu.

RÈGLE GÉNÉRALE:   Température ou altitude élevée           ⇒   il faut appauvrir le mélange air/essence  
                           Température basse ou altitude peu élevée   ⇒   il faut enrichir le mélange air/essence

!

## ATTENTION

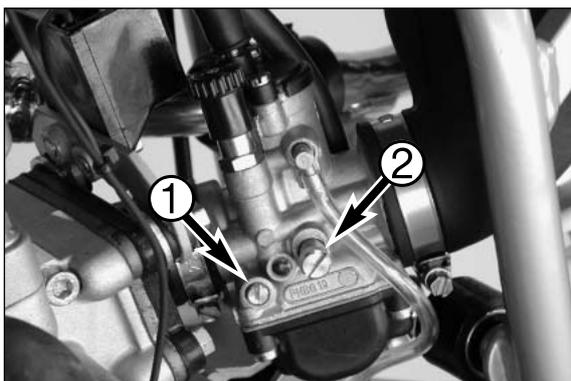
!

- N'EMPLOYER QUE DU SUPERCARBURANT D'UN INDICE D'OCTANE DE 95 MÉLANGÉ À UNE HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ. NE PAS EMPLOYER DE CARBURANT CONTENANT DU MÉTHANOL, DE L'ALCOOL OU DES ADDITIFS À BASE D'ALCOOL. UN TEL CARBURANT PEUT ENDOMMAGER LE MOTEUR ET AMÈNE L'EXTINCTION DE LA GARANTIE.
- EMPLOYER UNIQUEMENT DE L'HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ PRODUITE PAR UNE GRANDE MARQUE.
- UN MANQUE D'HUILE PROVOQUE UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR. TROP D'HUILE PROVOQUE UN DÉGAGEMENT DE FUMÉE ET L'ENCRASSEMENT DE LA BOUGIE.
- LORSQU'ON APPAUVRIT LE MÉLANGE, IL FAUT PROCÉDER AVEC PRÉCAUTION ET DESCENDRE DANS LES GICLEURS POINT PAR POINT, AFIN D'ÉVITER QUE LE MOTEUR CHAUFFE ET SERRE.

NOTA BENE: Si, malgré le réglage effectué, le moteur ne tourne pas correctement, il faut rechercher la cause au niveau de la mécanique et vérifier l'allumage.

### Usure du carburateur

Le boisseau, l'aiguille et le puits d'aiguille connaissent une usure importante en raison des vibrations du moteur. Cette usure produit un dysfonctionnement (par exemple un mélange trop riche).



### Ralenti – A

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est fermé. Cette plage de fonctionnement est influencée par la position de la vis de richesse ❶ et de la vis de ralenti ❷. Les réglages s'effectuent seulement lorsque le moteur est chaud.

Au moyen de la vis de ralenti, on élève légèrement le régime du moteur. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, on fait augmenter le régime; quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on baisse le régime. Au moyen de la vis d'air, rechercher le régime le plus régulier (réglage de base de la vis d'air: dévissée de 3,5/3 tour). Quand ce régime est atteint, dévisser la vis de ralenti pour revenir à un régime moins rapide.

### Montée en régime – B

Comportement du moteur lorsqu'on ouvre le boisseau. Ce comportement dépend du gicleur de ralenti et de la coupe du boisseau. Si malgré un bon réglage du ralenti et du régime intermédiaire le moteur ne prend pas ses tours de manière franche et qu'il fume beaucoup, et si d'autre part la puissance arrive de manière brutale à haut régime, c'est que le carburateur est réglé trop riche, que le niveau de cuve est trop haut ou que le pointeau ne fait pas étanchéité.

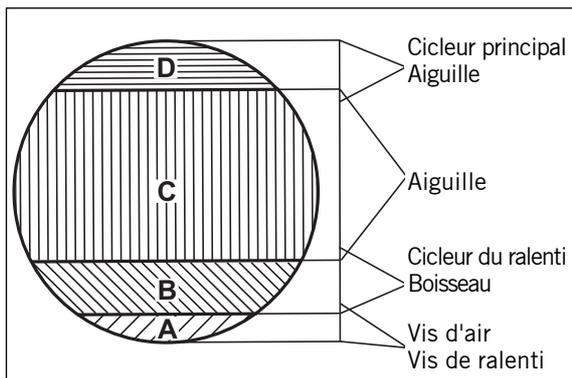
### Régime intermédiaire – C

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est en partie ouvert. Ce fonctionnement dépend uniquement de l'aiguille (forme et position). Il est influencé en bas par le réglage du ralenti, en haut par le choix du gicleur principal. Si la montée en régime, lorsque le boisseau est à demi-ouverture, se fait sur un rythme de 4-temps ou avec un manque de puissance, il faut descendre l'aiguille d'un cran. Si le moteur cliquette à l'accélération, en particulier au régime de puissance maximale, il faut monter l'aiguille.

Si les symptômes décrits précédemment apparaissent en bas du régime intermédiaire, il faut régler plus pauvre la plage de ralenti en cas de rythme de 4-temps et la régler plus riche en cas de cliquettement.

### Pleine ouverture – D

Fonctionnement lorsque le boisseau est ouvert complètement (pleins gaz). Ce fonctionnement est influencé par le gicleur principal et l'aiguille. Si l'isolant d'une bougie neuve est très clair ou blanc après que le moteur a fonctionné quelques instants à plein régime, ou si le moteur cliquette, il faut monter un gicleur principal plus gros. Si l'isolant est marron foncé ou couvert de suie, il faut mettre un gicleur plus petit.



## NETTOYAGE

Nettoyer régulièrement la machine afin que les éléments en plastique gardent leur brillant.

Le mieux est d'utiliser une éponge et de l'eau chaude, à laquelle on ajoute un détergent ordinaire. On peut préalablement enlever les plus grosses salissures avec un jet d'eau pas trop puissant.

!

### ATTENTION

!

NE JAMAIS NETTOYER LA MACHINE AVEC UN JET D'EAU PUISSANT OU HAUTE PRESSION, CAR EN RAISON DE CETTE HAUTE PRESSION L'EAU PÉNÈTRE DANS LES COMPOSANTS ET RACCORDS ÉLECTRIQUES, DANS LES GAINES DE CÂBLES, DANS LES ROULEMENTS ET LE CARBURATEUR, CE QUI CAUSE DES DÉSAGRÈMENTS, VOIRE DES PANNES GRAVES.

- Pour nettoyer le moteur on utilisera un produit ordinaire tel qu'on en trouve dans le commerce. Les parties très sales seront frottées avec un pinceau.
- Quand la moto aura été soigneusement rincée à l'eau, mais sans pression, on la séchera avec un chiffon ou à l'air comprimé. Puis on roulera un peu, de manière à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. On utilisera aussi les freins. De cette manière l'eau qui aurait pu rester dans les recoins s'évaporerait d'elle-même.
- Repousser les capuchons de protection des cocottes au guidon de manière à ce que l'eau qui a pu pénétrer puisse s'évaporer.
- Quand la machine aura refroidi, on huilera ou graissera toutes les articulations. Traiter la chaîne avec une graisse spéciale.
- Pour éviter les pannes électriques, il convient de traiter le contacteur général, le bouton de masse, le bouton d'arrêt d'urgence, le connecteur par fiches et le contacteur de phare avec un aérosol antihumidité.

## STOCKAGE

Si l'on ne se sert pas de la machine pendant une période assez longue, il est préférable d'effectuer les travaux suivants:

- Nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage)
- Changer l'huile et les deux filtres (la vieille huile contient des produits corrosifs)
- Vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel
- Faire chauffer une nouvelle fois le moteur, fermer le robinet d'essence et attendre que le moteur s'arrête de lui-même. Ouvrir le bouchon de la cuve du carburateur et laisser s'écouler le reste d'essence.
- Enlever la bougie et mettre dans le cylindre environ 5 cm<sup>3</sup> d'huile moteur. Actionner le kick une dizaine de fois pour répartir l'huile dans le cylindre et remettre la bougie
- Mettre le piston sur le point de compression de manière à ce que les soupapes soient fermées. Pour cela actionner lentement le kick jusqu'à ce que le déclic du décompresseur automatique se fasse entendre.
- Vidanger le réservoir en utilisant un bidon adéquat
- Vérifier la pression des pneus
- Graisser les articulations des leviers, pédales etc. ainsi que la chaîne
- Faire l'entretien du renvoi de suspension
- Déposer la batterie et la charger (voir chapitre Batterie).
- Le lieu de stockage doit être sec et non soumis à des écarts importants de température
- Recouvrir la machine d'une toile ou d'une couverture laissant passer l'air. Ne pas utiliser de bâches étanches, qui retiennent l'humidité, ce qui provoque de la corrosion.

!

### ATTENTION

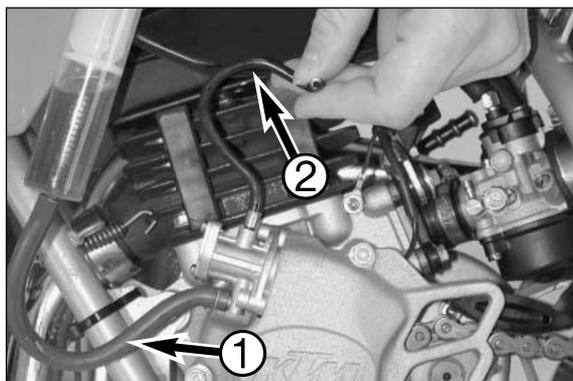
!

IL EST TRÈS MAUVAIS DE FAIRE TOURNER UN PEU LE MOTEUR D'UNE MOTO STOCKÉE. EN EFFET, IL N'ATTEINT PAS ALORS SA TEMPÉRATURE NORMALE DE FONCTIONNEMENT, SI BIEN QUE LA VAPEUR D'EAU ISSUE DE LA COMBUSTION SE CONDENSE ET FAIT ROUILLER LES SOUPAPES ET L'ÉCHAPPEMENT.

### Remise en service après stockage

- Mettre la batterie en place en respectant la polarité
- Remplir le réservoir d'essence neuve
- Effectuer le contrôle habituel de mise en service (Cf. conseils d'utilisation)
- Bref essai en roulant avec prudence

NOTA BENE: Avant de remettre la machine, vérifier l'état et le bon fonctionnement de tous les éléments. Il est préférable de faire effectuer l'entretien, les réparations et les transformations durant la morte saison car les ateliers sont alors moins chargés et l'attente est moins longue qu'en début de saison.

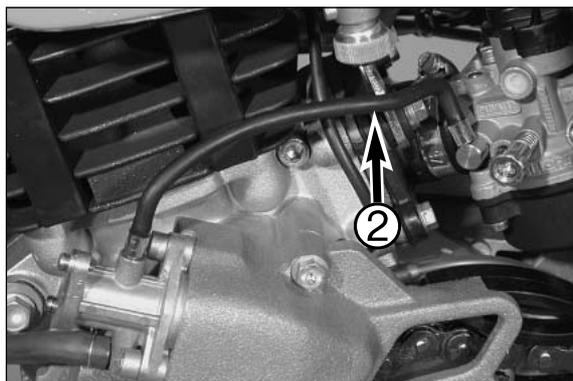


### Purge de la pompe à huile pour le graissage séparé (jusqu'au modèle 2003)

Pour ce faire on débranche les durites ① et ② comme cela est montré sur l'illustration.

Avec une seringue on fait entrer de l'huile jusqu'à ce qu'elle ressorte sans bulles par la durite ②.

Une fois la purge terminée, on branche à nouveau les deux durites et l'on remplit le réservoir d'huile deux-temps (Motorex Cross Power 2T).

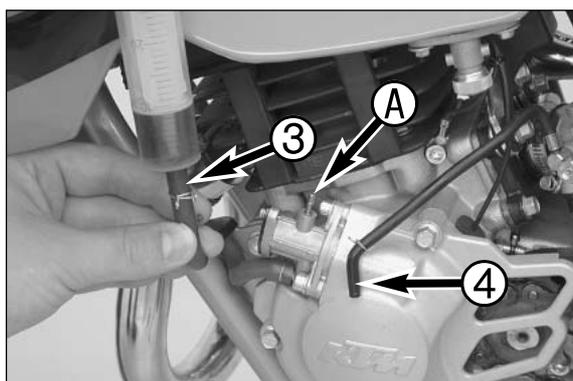


!

**ATTENTION**

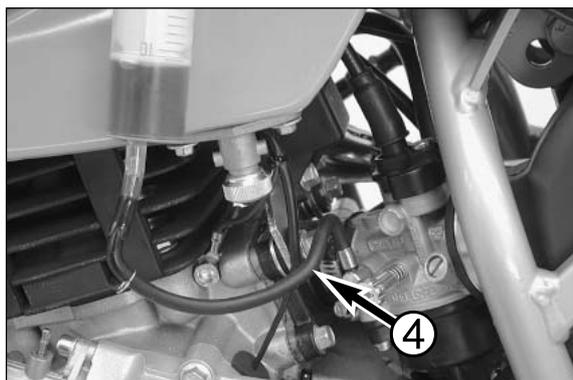
!

LA DURITE ② QUI VA DE LA POMPE AU CARBURATEUR NE DOIT JAMAIS PRÉSENTER DE CROC.



### Purge de la pompe à huile du graissage séparé, à partir du modèle 2004

Débrancher la durite ③ sur le réservoir d'huile et la durite ④ sur la pompe à huile. Avec une seringue on injecte de l'huile deux temps pour graissage séparé jusqu'à ce que celle-ci ressorte sans aucune bulle d'air au raccord A de la pompe. Rebrancher la durite ② sur le réservoir. Avec la seringue on purge également la durite ④ allant au carburateur, puis on la rebranche sur la pompe.



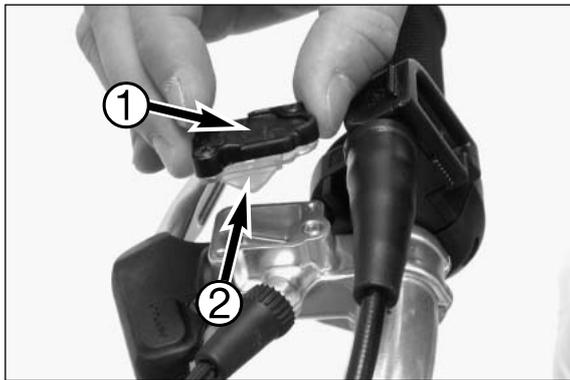
Remplir enfin le réservoir d'huile avec de l'huile Motorex Cross Power 2T.

!

**ATTENTION**

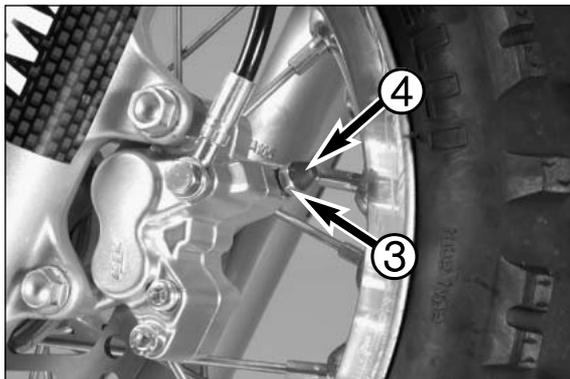
!

LES DURITES D'HUILE NE DOIVENT JAMAIS FAIRE DE CROC.

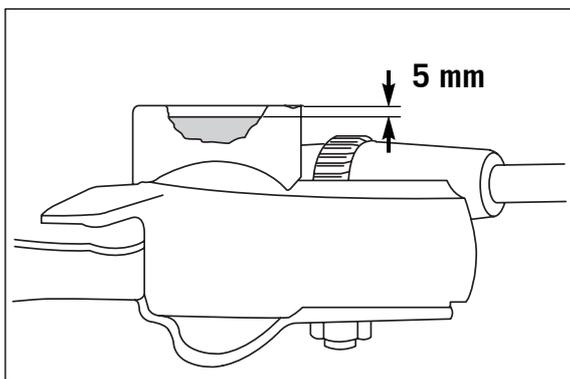


### Remplacement du liquide de frein à l'avant (ne concerne pas la Mini Adventure)

- Mettre le guidon dans une position telle que le maître-cylindre soit bien à l'horizontale.
- Retirer du bocal le couvercle ❶ et la membrane ❷.
- Repousser totalement les pistons de la pince arrière.
- Avec une seringue aspirer le vieux liquide et remplir avec du liquide neuf DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid 5.1).



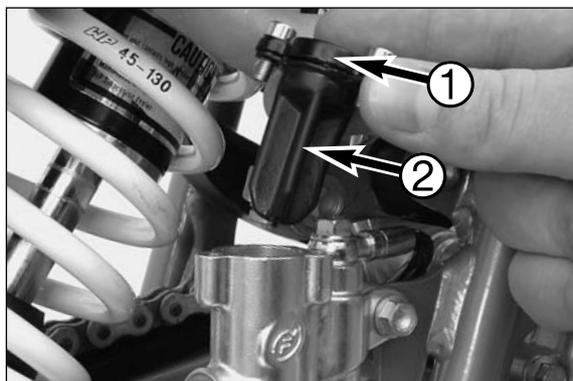
- Avec la seringue aspirer le vieux liquide par la vis de purge ❸ située sur la pince à gauche. Il faut veiller à remettre constamment du liquide neuf DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1), dans le bocal pour qu'il y en ait toujours suffisamment.
- Resserrer la vis de purge ❸ et remettre le capuchon en caoutchouc ❹.



- Rajouter du liquide DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) dans le bocal jusqu'à 5 mm du bord supérieur. Remettre la membrane, le couvercle et les vis.
- Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait pu déborder ou être renversé.
- Actionner la poignée de frein jusqu'à sentir une résistance nette.

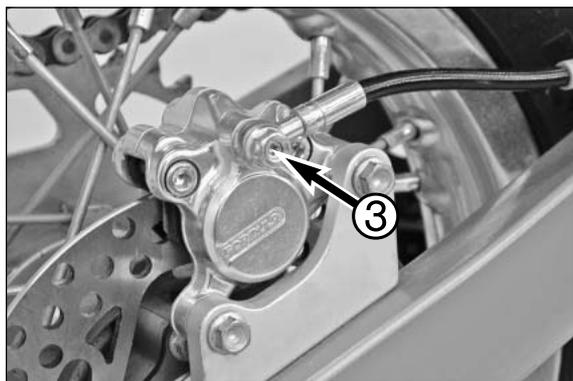
### ! ATTENTION !

- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5. CE LIQUIDE SUR UNE BASE DE SILICONE EST DE COULEUR POURPRE. SI ON EN UTILISE, LES JOINTS ET LES DURITES S'ABIMENT.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT IRRITER LA PEAU. ÉVITER LE CONTACT AVEC LA PEAU ET LES YEUX. SI UNE ÉCLABOUSSURE DEVAIT ATTEINDRE L'OEIL, LAVER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.
- ÉVITER LE CONTACT AVEC LES PARTIES PEINTES. LE LIQUIDE ATTAQUE LA PEINTURE!
- UTILISER SEULEMENT DU LIQUIDE PROPRE ET RÉCENT PROVENANT D'UN BIDON FERMÉ HERMÉTIQUEMENT.

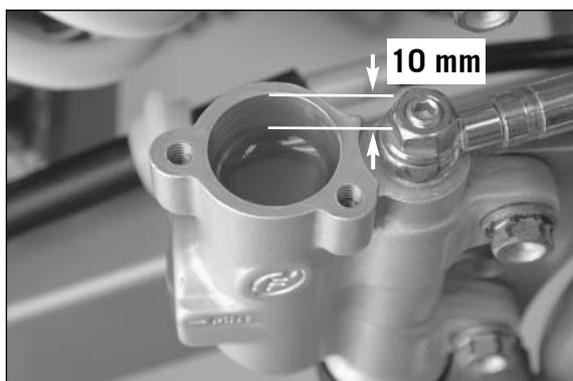


### Remplacement du liquide de frein à l'arrière (50 SX, 50 Supermoto)

- Mettre la moto bien verticale.
- Retirer du bocal le couvercle ❶ et la membrane ❷.
- Repousser totalement les pistons de la pince arrière.
- Avec une seringue aspirer le vieux liquide et remplir avec du liquide neuf DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid 5.1).



- Retirer complètement la vis de purge ❸.
- Avec la seringue 503.29.050.000 aspirer le vieux liquide et ajouter constamment du liquide neuf DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) de manière à ce que le bocal ne se vide pas totalement.
- Remettre la vis de purge ❸.



- Rajouter du liquide DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) dans le bocal jusqu'à 10 mm du bord supérieur. Remettre la membrane, le couvercle et les vis.
- Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait pu déborder ou être renversé.
- Actionner la pédale de frein jusqu'à sentir une résistance nette.

#### ! ATTENTION !

- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5. CE LIQUIDE SUR UNE BASE DE SILICONE EST DE COULEUR POURPRE. SI ON EN UTILISE, LES JOINTS ET LES DURITES S'ABIMENT.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT IRRITER LA PEAU. ÉVITER LE CONTACT AVEC LA PEAU ET LES YEUX. SI UNE ÉCLABOUSSURE DEVAIT ATTEINDRE L'OEIL, L'AVER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.
- ÉVITER LE CONTACT AVEC LES PARTIES PEINTES. LE LIQUIDE ATTAQUE LA PEINTURE!
- UTILISER SEULEMENT DU LIQUIDE PROPRE ET RÉCENT PROVENANT D'UN BIDON FERMÉ HERMÉTIQUEMENT.

### Contrôle des plaquettes et des disques

- Voir Manuel d'utilisation



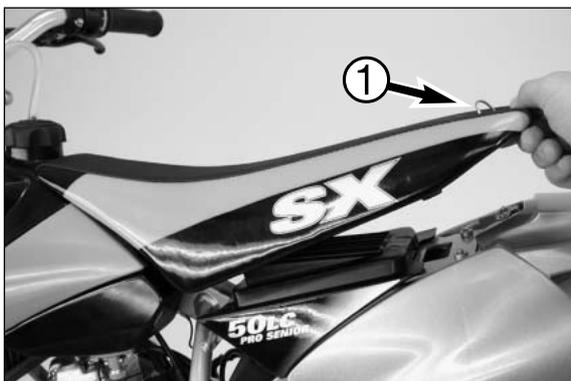
# DEPOSE ET POSE DU MOTEUR

# 3

## SOMMAIRE

<b>DEPOSE DU MOTEUR .....</b>	<b>3-2</b>
<b>POSE DU MOTEUR .....</b>	<b>3-4</b>



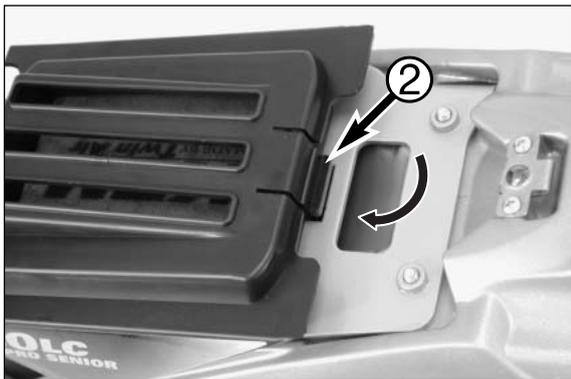


### Dépose du moteur

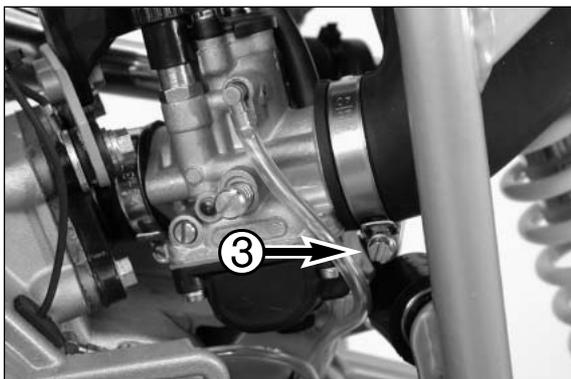
NOTA BENE: Les passes de travail décrites ci-dessous concernent un modèle à moteur LC. Sur les modèles à moteur AC certains travaux tels que vidange et remplissage du circuit de refroidissement, dépose et pose du radiateur et de sa protection, purge du circuit de refroidissement n'ont pas lieu d'être.

Avant de déposer le moteur il convient de nettoyer à fond la machine. La laisser refroidir avant tout démontage pour ne pas se brûler.

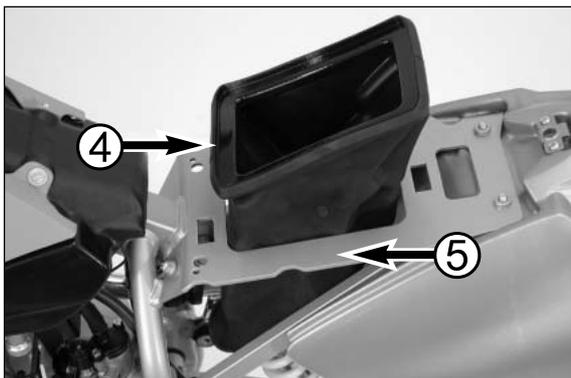
- Placer la moto sur une béquille stable.
- Tourner la fermeture rapide ❶ de la selle de 180°, lever légèrement la selle en bout et la retirer vers l'arrière.



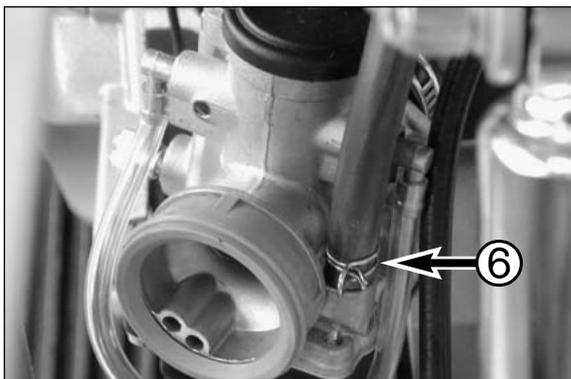
- Retirer le cache du filtre à air en appuyant avec le doigt sur la fixation ❷ de manière à la faire passer vers l'avant dans l'évidement de la tôle.
- Retirer le filtre à air.



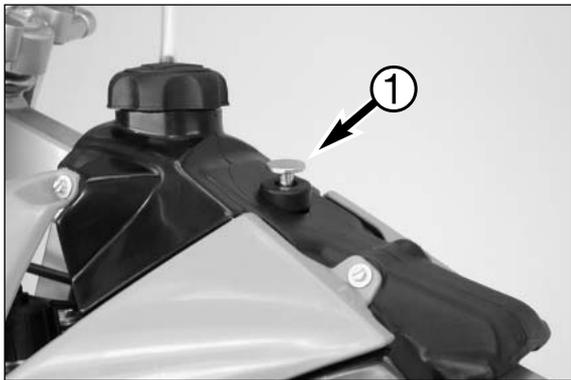
- Desserrer le collier ❸ du boîtier de filtre à air côté carburateur et déboîter le boîtier.



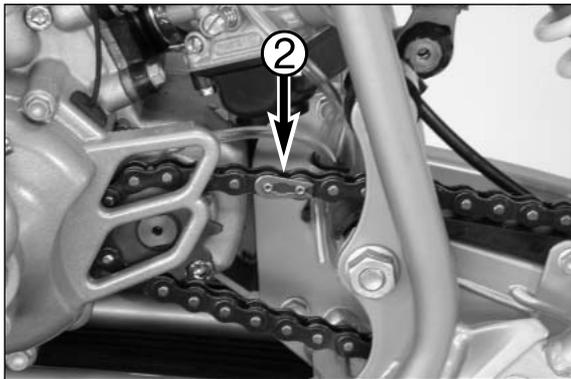
- En déformant le boîtier ❹ le dégager de la tôle de fixation ❺ et le retirer vers le haut.



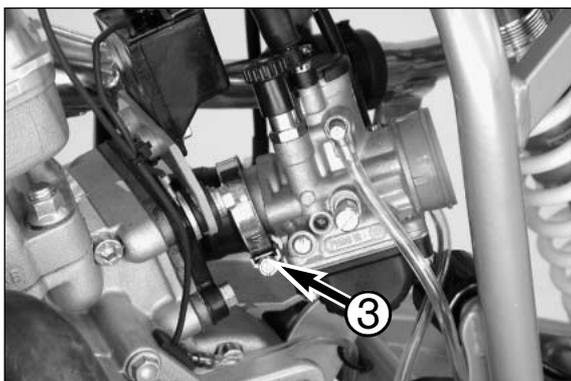
- Fermer le robinet d'essence et débrancher la durite ❻ sur le carburateur.



- Desserrer la vis de fixation du réservoir ❶ et l'enlever avec la pièce en caoutchouc.
- Retirer le réservoir vers le haut.

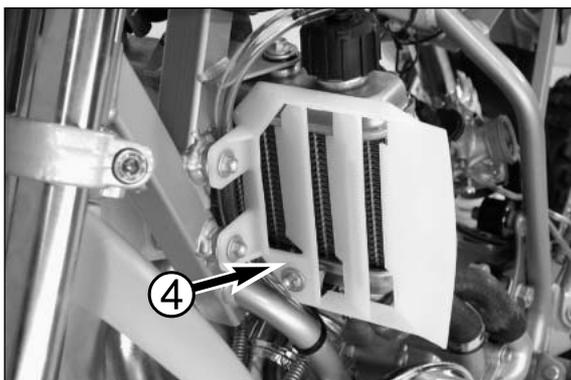


- Ouvrir l'attache rapide de la chaîne ❷ et déposer cette dernière.

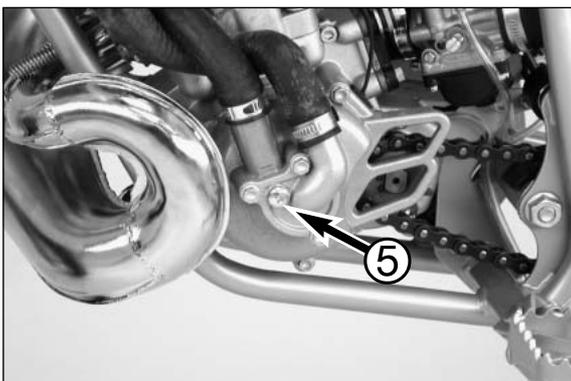


- Enlever le collier ❸ de la pipe d'admission, tirer le carburateur vers l'arrière et le faire basculer sur le côté.

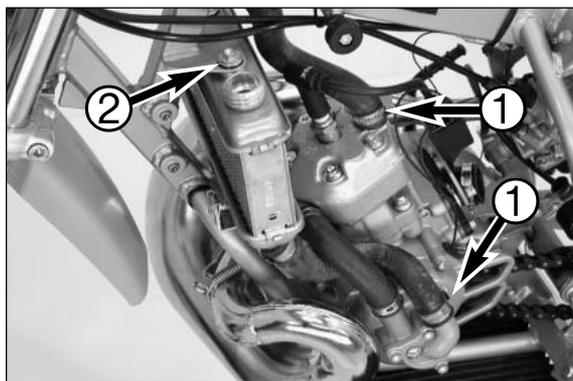
NOTA BENE: S'il n'est pas nécessaire de travailler sur le carburateur, il peut rester en place. Il convient toutefois d'en masquer les entrées avec un chiffon propre et de vidanger la cuve.



- Enlever les protections de radiateur ❹ à droite et à gauche.



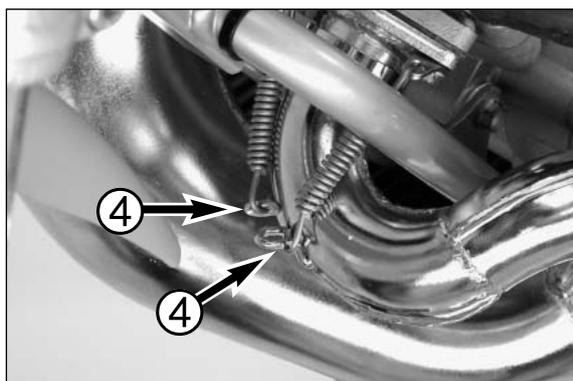
- Ouvrir le bouchon de radiateur, dévisser le bouchon de vidange ❺ et laisser le liquide s'écouler dans un récipient. Remettre le bouchon de vidange avec un joint neuf et le serrer à 5 Nm.



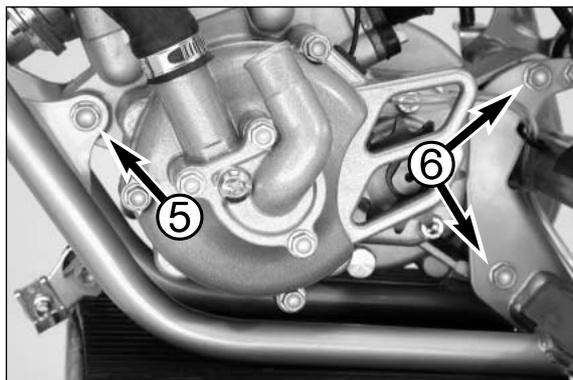
- Desserrer les colliers ① et retirer les deux durites des embouts.
- Desserrer les vis de fixation du radiateur ② et retirer celui-ci sur le côté avec ses durites.



- Séparer la prise raccord ③ avec précaution.



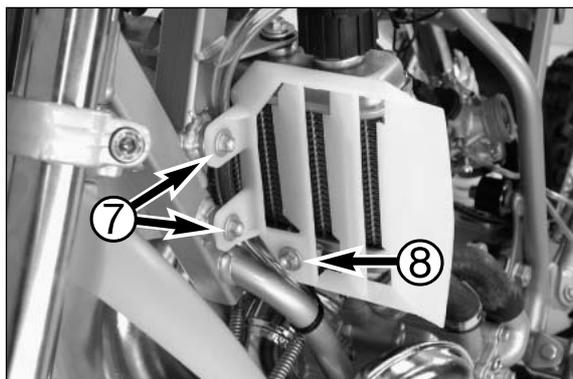
- Avec une pince appropriée retirer les ressorts de l'échappement ④.
- Enlever la fixation à droite et retirer l'échappement vers l'avant.



- Enlever les fixations moteur ⑤ et ⑥ puis sortir le moteur du cadre.

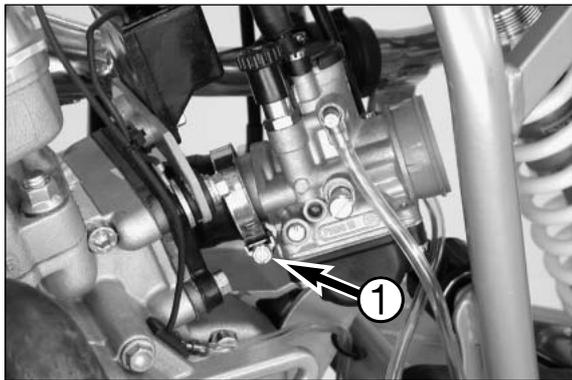
#### Pose du moteur

- Présenter le moteur dans le cadre et le fixer avec une vis ⑤ (M8x65, avec écrou) et 2 vis ⑥ (M8x55).
- Serrer les vis à 30 Nm.
- Mettre l'échappement en place, fixer les ressorts ④ et mettre la fixation à droite (M6x15).
- Brancher la prise raccord ③ avec précaution.
- Présenter le radiateur et le fixer avec les vis ② (M6x10 avec rondelle 18/6,5/1,5) et serrer à 10 Nm. Enfiler les durites sur les embouts et serrer les colliers ①.
- Remplir avec du liquide de refroidissement. Quantité : env. 0,5 litre.

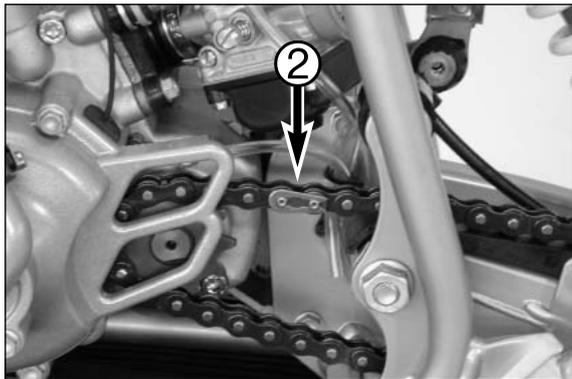


- Mettre les protections de radiateur à droite et à gauche.

NOTA BENE: Les vis ⑦ (M6x10) se vissent sur le côté du cadre; la vis ⑧ (M6x15) va sur le radiateur.

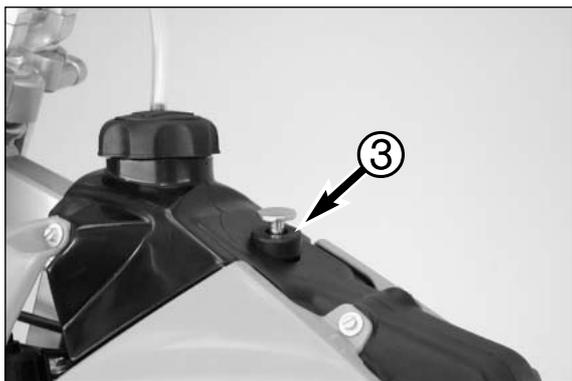


- Enfiler le carburateur sur la pipe d'admission et serrer le collier ❶.

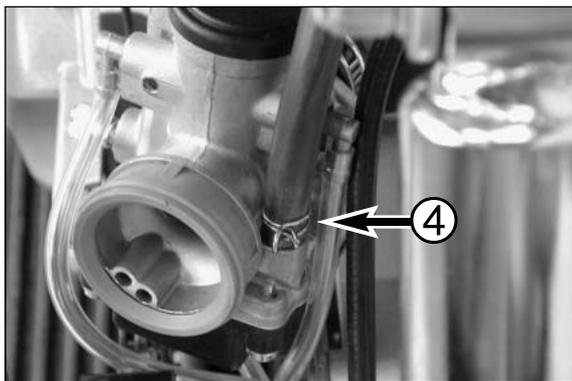


- Positionner la chaîne sur le pignon et la couronne et monter l'attache rapide ❷.

NOTA BENE: Faire attention au sens de l'attache rapide (cf. photo). Le côté fermé doit être vers l'avant dans le sens d'enroulement de la chaîne.



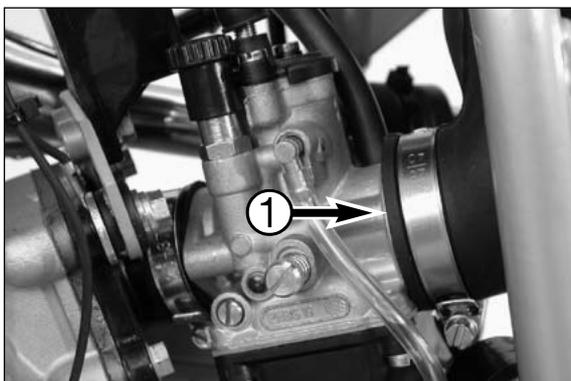
- Mettre le réservoir en place et mettre la vis de fixation. Ne pas oublier la pièce en caoutchouc ❸.



- Enfiler la durite ❹ sur le carburateur et la fixer.



- Enfiler le boîtier de filtre à air dans le cadre.

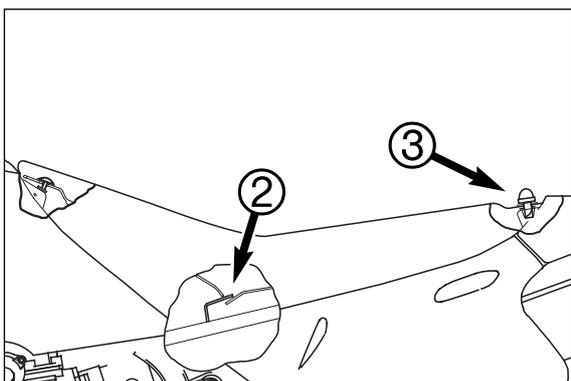


- Raccorder le boîtier ❶ au carburateur et serrer le collier.



- Mettre le filtre dans le boîtier et remettre le cache.

NOTA BENE: Les doigts de fixation du cache doivent prendre leur place dans la tôle.



- Monter la selle. Faire attention à ce que la patte de fixation ❷ prenne bien sa place. Faire entrer la fixation rapide ❸ dans son logement et tourner de 180°.

Quand le moteur est en place, le faire tourner un petit moment et vérifier le niveau de liquide de refroidissement. Ensuite seulement on peut faire un essai en roulant. Après cet essai il convient de vérifier l'étanchéité du moteur, de l'alimentation et de l'échappement.



# DÉMONTAGE DU MOTEUR

# 4

## SOMMAIRE

<b>OUTILS SPÉCIAUX - MOTEUR</b> .....	<b>4-2</b>
<b>FIXER LE MOTEUR DANS L'ÉTAU</b> .....	<b>4-3</b>
<b>VIDANGER L'HUILE DE TRANSMISSION</b> .....	<b>4-3</b>
<b>DÉPOSE DES DURITES D'EAU, DE LA PIPE D'ADMISSION ET DE LA BOBINE</b> .....	<b>4-3</b>
<b>RETIRER LE COUVERCLE D'ALLUMAGE</b> .....	<b>4-3</b>
<b>DÉPOSE DU STATOR D'ALLUMAGE</b> .....	<b>4-4</b>
<b>DÉPOSE DE LA CULASSE, DU CYLINDRE ET DU PISTON</b> .....	<b>4-4</b>
<b>DÉPOSE DU ROTOR D'ALLUMAGE</b> .....	<b>4-5</b>
<b>SÉPARER LES DEMI-CARTERS</b> .....	<b>4-5</b>
<b>DÉPOSE DE L'EMBRAYAGE ET DE LA TRANSMISSION PRIMAIRE</b> .....	<b>4-6</b>



## OUTILS SPÉCIAUX - MOTEUR 50 AC/LC

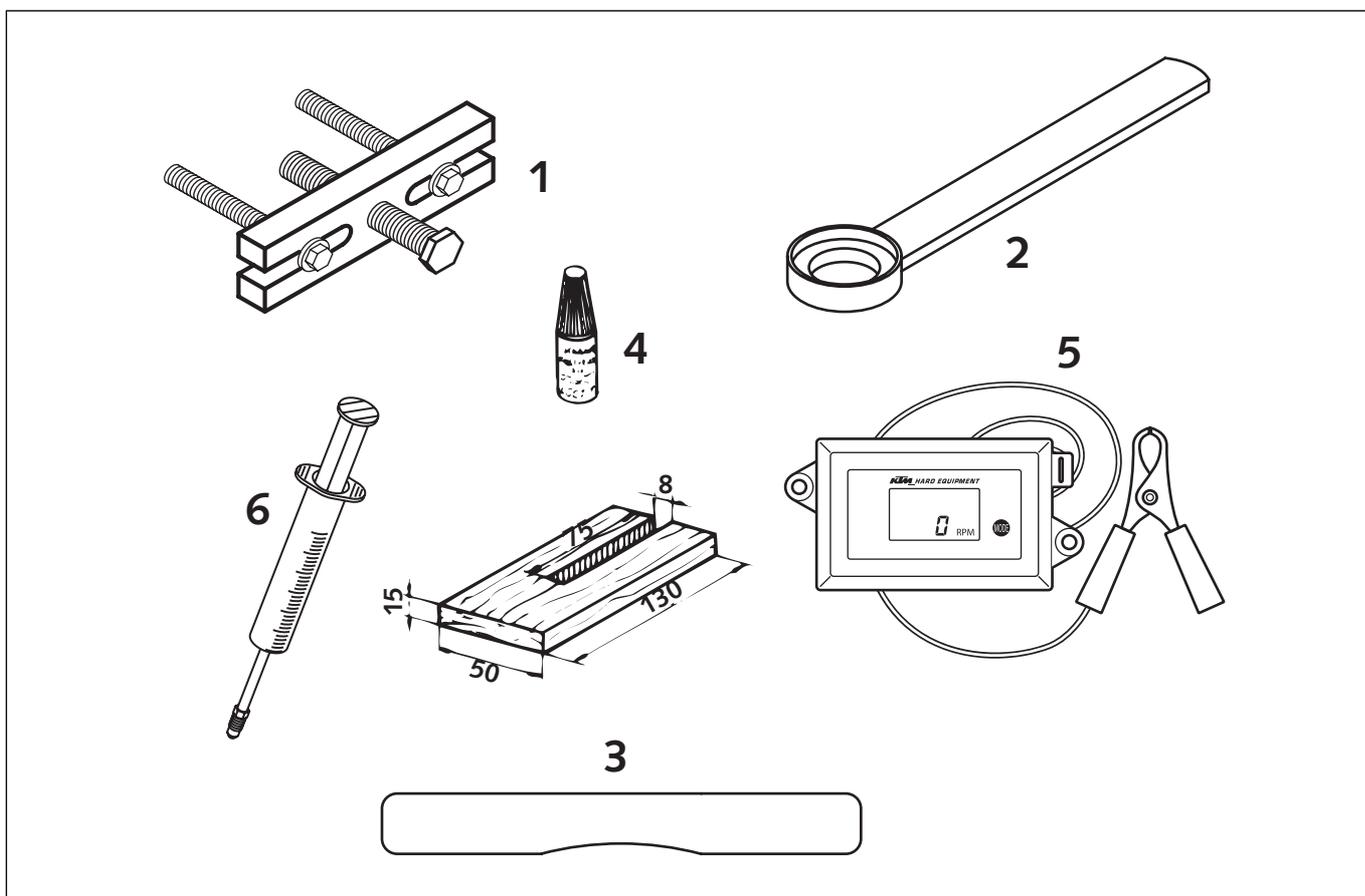
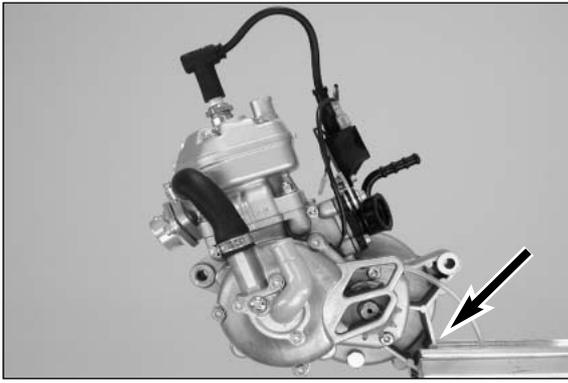
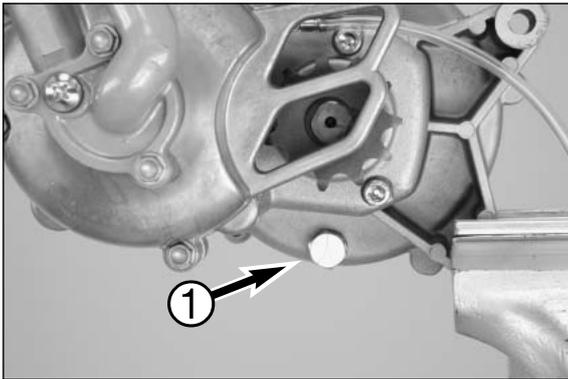


FIG	NO.	DÉSIGNATION
1	590.29.021.000	Extracteur pour le volant
2	451.12.021.000	Outil pour maintenir le rotor
3	451.29.006.000	Jauge pour déterminer la position du piston (Valeur „X“)
4	6 899 785	Loctite 243 bleu
5	451.29.075.000	Compte-tours
6	503.29.050.000	Seringue pour purge



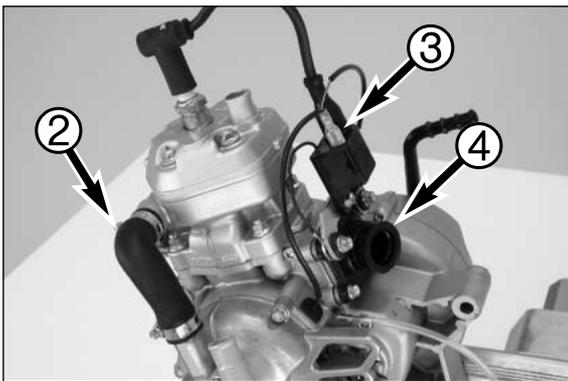
### Fixer le moteur dans l'étau

- Avant tout démontage, bien nettoyer le moteur.
- Le moteur peut être fixé dans un étau en prenant sur la fixation arrière basse. Il faut employer des mordaches de protection. (Cf. photo).



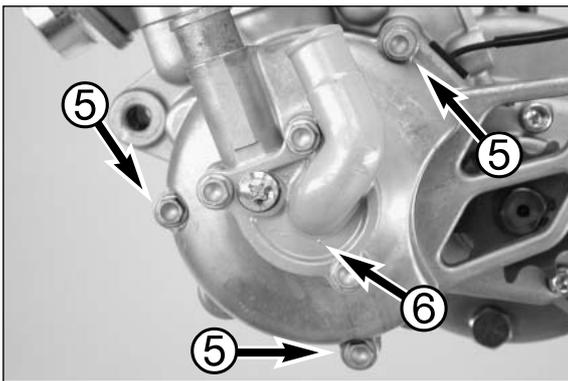
### Vidanger l'huile de transmission

- Enlever le bouchon de vidange de la transmission ❶ et son joint, et laisser l'huile s'écouler.
- Remettre le bouchon de vidange avec un joint neuf et le serrer à 15 Nm.



### Dépose des durites d'eau, de la pipe d'admission et de la bobine

- Desserrer les colliers et retirer la durite ❷ (seulement sur le moteur LC).
- Débrancher le raccord ❸ sur la bobine et retirer le capuchon de bougie.
- Enlever les quatre vis de la pipe d'admission ❹; retirer la bobine avec son support ainsi que la pipe d'admission avec la boîte à clapets.
- Retirer la bougie.

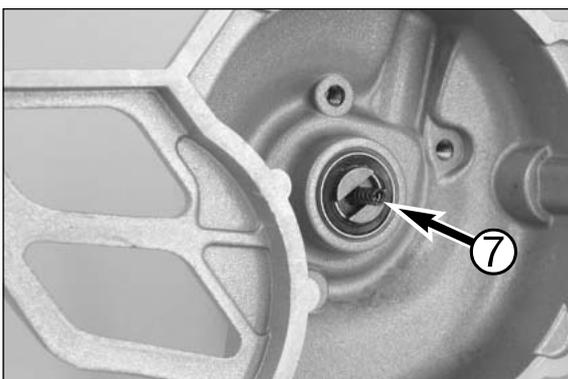


### Retirer le couvercle d'allumage

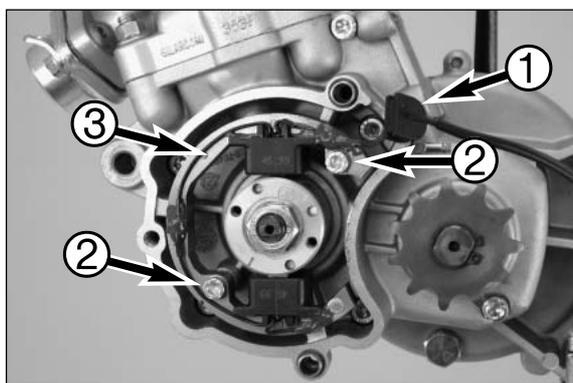
- Retirer les vis ❺ et déposer le couvercle.

#### NOTA BENE:

- Sur le moteur LC la pompe à eau ❻ se trouve sur le couvercle d'allumage.
- Le couvercle d'allumage est positionné au moyen de deux bagues de centrage. En général celles-ci restent dans le carter et il faut les retirer avec une pince appropriée.

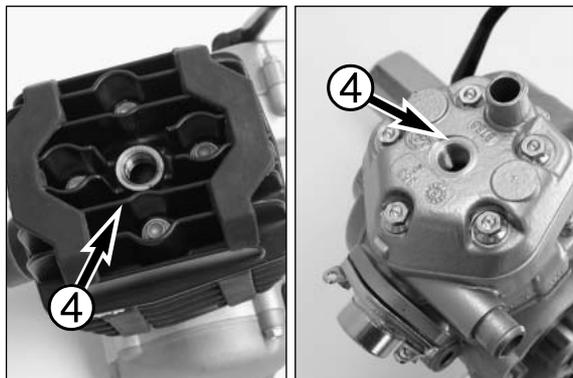


NOTA BENE: A partir du modèle 2004 l'arbre de pompe à eau présente un logement dans lequel se trouve un ressort 7.



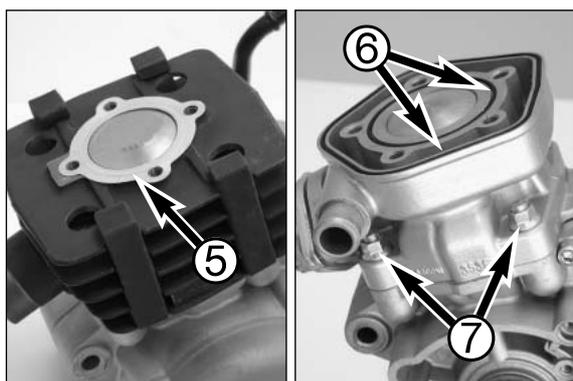
### Dépose du stator d'allumage

- Retirer du carter le passe-fils ①.
- Enlever les vis six pans creux ② qui maintiennent le stator ③.
- Sortir le stator ③ avec précaution.

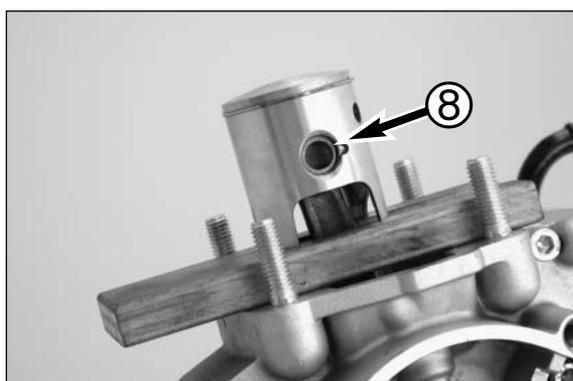


### Dépose de la culasse, du cylindre et du piston

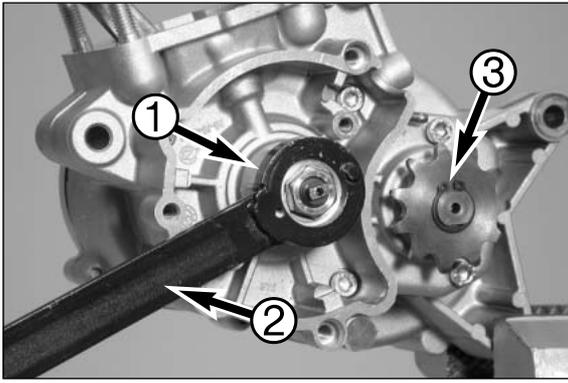
- Desserrer en croix les vis de fixation de la culasse. Les retirer.
- Mettre à la poubelle les rondelles situées sous les vis (moteur LC) et sortir la culasse ④.



- Retirer le joint ⑤ (moteur AC) ou les joints toriques ⑥ (moteur LC) et les jeter.
- Desserrer en croix les 4 vis ⑦ à l'embase du cylindre et les retirer. Sortir le cylindre avec précaution.



- Faire reposer le piston sur la planchette de bois que l'on a réalisée soi-même.
- Enlever le clip ⑧ d'axe de piston avec un outil approprié.
- Sortir l'axe à la main, retirer le piston et sortir le roulement à aiguilles du pied de bielle.
- Retirer le joint d'embase.



### Dépose du rotor d'allumage

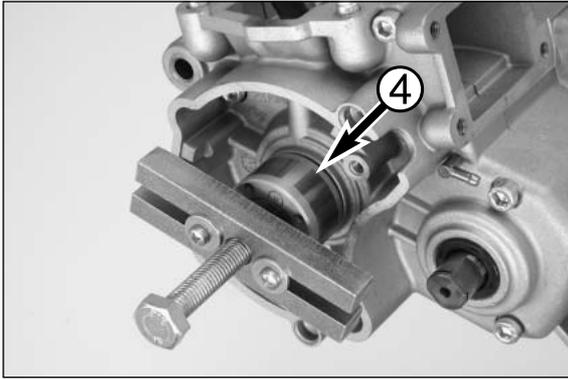
- Maintenir le rotor ① avec l'outil spécial ②, dévisser l'écrou de fixation et le retirer.

NOTA BENE: Sous l'écrou se trouve une rondelle, qui reste collée au rotor en raison de l'attraction magnétique.

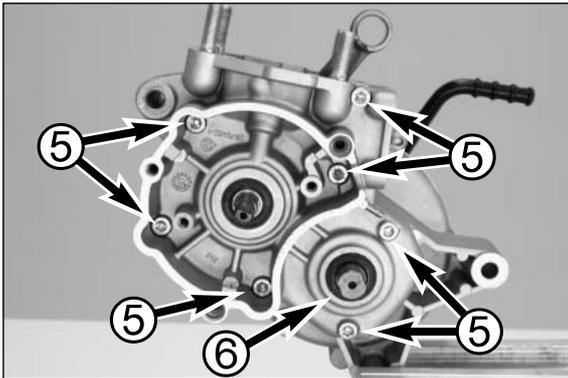
**! ATTENTION !**

LES DEUX TÉTONS DE L'OUTIL SPÉCIAL NE DOIVENT PAS ÊTRE ENFILÉS DANS LES TROUS FILETÉS, CAR CELA ENDOMMAGERAIT LES FILETS ET ENSUITE ON NE POURRAIT PLUS EXTRAIRE LE ROTOR.

- Enlever le circlip ③ du pignon de chaîne et déposer ce dernier.

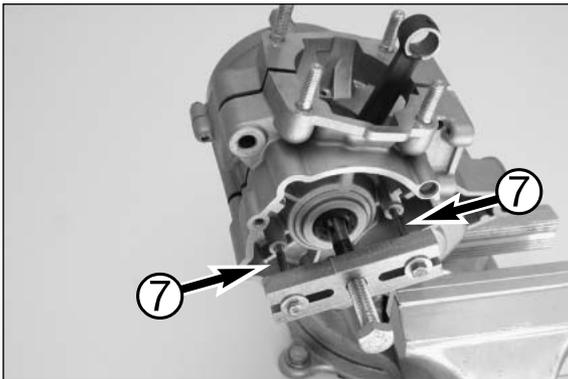


- Fixer l'extracteur sur le rotor au moyen de deux vis M4x35, tenir l'extracteur et arracher le rotor ④ en vissant la vis centrale.
- Retirer la clavette de son logement.



### Séparer les demi-carters

- Retirer les 7 vis six pans creux ⑤, qui assemblent les deux demi-carters.



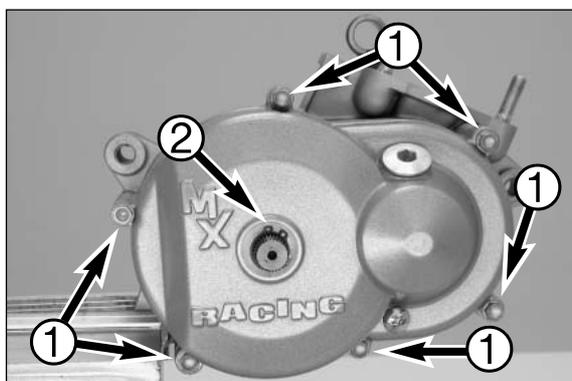
- Fixer l'extracteur sur le carter au moyen de deux vis M5x50 ⑦.
- Maintenir l'extracteur et séparer les demi-carters en vissant la vis centrale de l'extracteur. Ce faisant, il convient de frapper légèrement avec un maillet en plastique sur le carter pour éviter que le roulement de l'arbre de sortie ⑥ se mette en travers.

**! ATTENTION !**

SI LE ROULEMENT DE L'ARBRE DE SORTIE COINCE, IL NE FAUT PAS CONTINUER À APPUYER AVEC L'EXTRACTEUR, MAIS AU CONTRAIRE FRAPPER LÉGÈREMENT AVEC LE MAILLET EN PLASTIQUE AFIN DE FAIRE DISPARAÎTRE LA CONTRAINTE. EN AGISSANT AUTREMENT, ON ABÎME LE CARTER.

- Retirer le demi-carter, enlever le joint et le mettre à la poubelle.

NOTA BENE: Les deux demi-carters sont positionnés par deux bagues de centrage. Il faut retirer ces dernières.



### Dépose de l'embrayage et de la transmission primaire

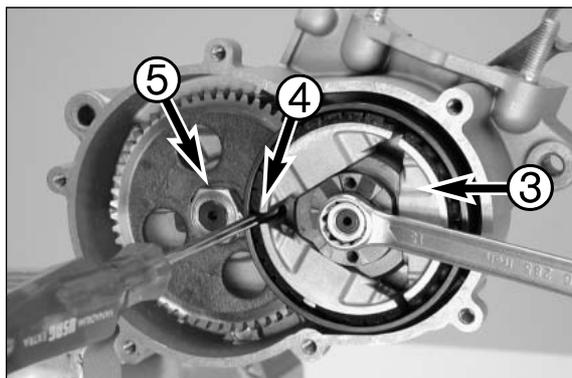
- Prendre le moteur différemment dans l'étau afin d'avoir accès à l'embrayage.
- Déposer le kick et retirer les vis de fixation ❶ du carter d'embrayage.
- Retirer le carter d'embrayage et mettre le joint à la poubelle.



**ATTENTION**



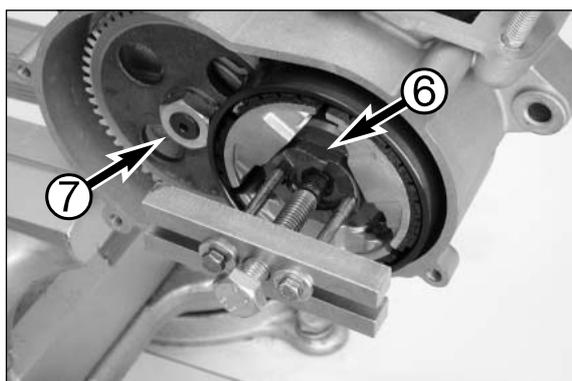
NE PAS RETIRER LE CIRCLIP ❷, CAR ALORS L'ARBRE DE KICK PEUT SORTIR ET L'ON PEUT SE BLESSER AVEC LE RESSORT.



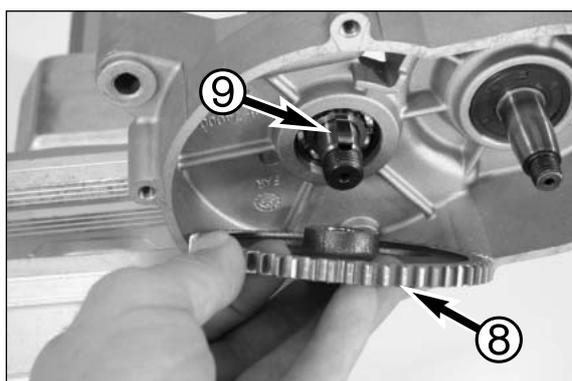
- Bloquer l'embrayage centrifuge ❸ avec un jet ❹ approprié.

NOTA BENE: La cloche et le pignon de la transmission primaire présentent chacun des trous. C'est dans ces trous que l'on enfle le jet.

- Redresser la rondelle frein ❺ de l'écrou de fixation sur l'arbre de sortie.
- Desserrer l'écrou de l'embrayage et de l'arbre de sortie et retirer le jet.



- Enlever l'écrou situé en bout de vilebrequin et sa rondelle.
- Avec des vis M5x50 fixer l'extracteur sur la cloche de l'embrayage centrifuge ❻, maintenir l'extracteur et en serrant la vis centrale arracher l'embrayage centrifuge.
- Déposer du vilebrequin l'embrayage centrifuge complet avec les rondelles.
- Retirer de l'arbre de sortie l'écrou ❼ et la rondelle frein.



- Retirer le pignon ❸ de la transmission primaire, enlever la clavette ❾ de son logement.
- Faire sortir du carter l'embellage et l'arbre de sortie, soit à la presse, soit avec un extracteur approprié.



**ATTENTION**



NE PAS LES SORTIR AU MAILLET, CAR ON RISQUE ALORS D'ENDOMMAGER L'EMBIELLAGE OU LE CARTER.



# TRAVAUX SUR CERTAINS ÉLÉMENTS

# 5

## SOMMAIRE

<b>DEMI-CARTER DROIT</b> .....	<b>5-2</b>
<b>DEMI-CARTER GAUCHE</b> .....	<b>5-3</b>
<b>CONTRÔLE DE L'EMBIELLAGE</b> .....	<b>5-3</b>
<b>CARTER D'EMBRAYAGE</b> .....	<b>5-4</b>
<b>TRAVAUX SUR LA POMPE À EAU</b> .....	<b>5-5</b>
<b>BOÎTE À CLAPETS, PIPE D'ADMISSION</b> .....	<b>5-5</b>
<b>CONTRÔLE DU PISTON</b> .....	<b>5-6</b>
<b>VÉRIFICATION DU JEU À LA COUPE</b> .....	<b>5-6</b>
<b>MESURAGE DU PISTON ET DU CYLINDRE, JEU DU PISTON</b> .....	<b>5-6</b>
<b>RÉPARATION DE L'EMBRAYAGE CENTRIFUGE</b> .....	<b>5-7</b>
<b>COMPENSER L'USURE DE L'EMBRAYAGE</b> .....	<b>5-7</b>

### Carter

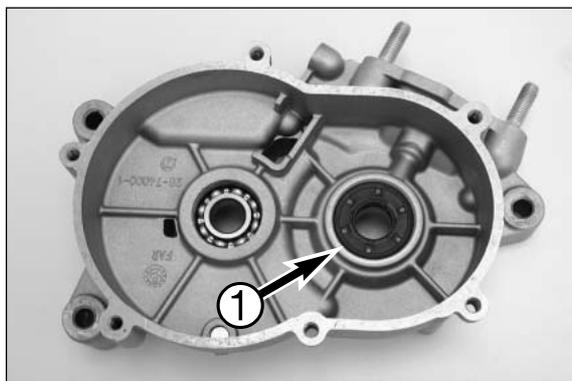
Nota bene: Avant de commencer le travail, il faut lire complètement le chapitre qui suit. Ainsi on pourra voir comment procéder pour monter les roulements en ne chauffant qu'une seule fois les demi-carter.

Lorsqu'on extrait les roulements ou, si on ne peut faire autrement, lorsqu'on les chasse au marteau, il faut faire attention à ce que les carters reposent sur un plan de travail assez large pour que toute la face du joint appuie (on aura au préalable enlevé les douilles de centrage), afin qu'elle ne soit pas endommagée. Il est recommandé d'utiliser une planche de bois pour ce travail.

Normalement les roulements et les joints spi ne doivent pas être emmanchés avec un marteau. Si on ne dispose pas de presse, on utilisera pour le moins un jet approprié. De toute façon, lorsque la température est d'environ 150° C, les roulements rentrent d'eux-mêmes au fond de leur logement.

S'ils ne tiennent pas bien en place lorsque le carter s'est refroidi, il est vraisemblable qu'ils tourneront dans leur logement lorsque le carter chauffera. Dans ce cas il faudrait remplacer le carter.





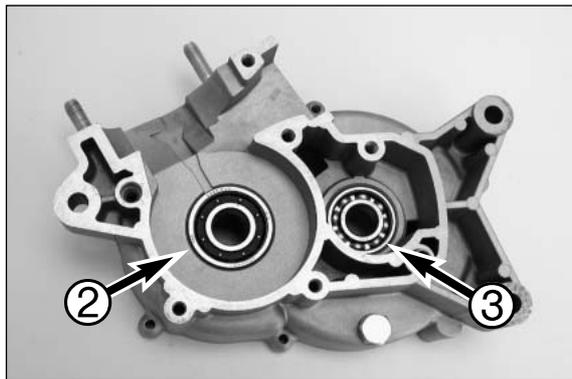
### Demi-carter droit

Enlever le joint spi ❶ et, sur une plaque chauffante, amener le demi-carter à environ 150° Celsius.

NOTA BENE: Quand la température est de 150 ° Celsius et que l'on tape le carter sur une planche en bois bien plane, les roulements sortent en général d'eux-mêmes de leur logement. Si ce n'est pas le cas, il faut les extraire.

#### ! ATTENTION !

- IL FAUT AUPARAVANT ENLEVER LES DOUILLES DE CENTRAGE, SINON ON ENDOMMAGE LE CARTER.
- LES JETS DESTINÉS À METTRE EN PLACE LES NOUVEAUX ROUEMENTS DOIVENT PRENDRE APPUI UNIQUEMENT SUR LA BAGUE EXTÉRIEURE DES ROUEMENTS, SINON ON ABÎME CES DERNIERS.



Roulement à billes de l'embellage ❷.

Avec un jet adéquat sortir le roulement de l'extérieur vers l'intérieur. Enfoncer le roulement neuf par l'intérieur jusqu'en butée.

NOTA BENE: Le roulement de l'embellage dépasse du carter d'environ 1 mm.

Roulement à billes de l'arbre de sortie ❸.

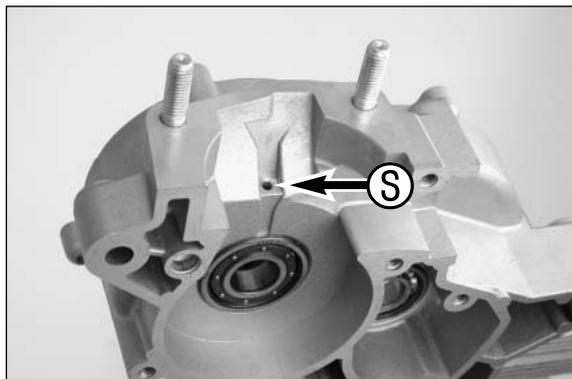
Avec un jet adéquat sortir le roulement de l'extérieur vers l'intérieur. Enfoncer le roulement neuf par l'intérieur jusqu'en butée.

NOTA BENE: Le roulement de l'arbre de sortie affleure avec le carter.

Joint spi de l'embellage ❶.

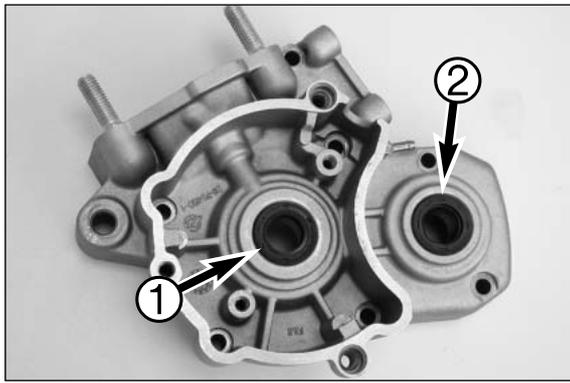
Enfoncer le nouveau joint par l'extérieur et avec la lèvre vers l'intérieur.

NOTA BENE: Le joint spi est enfoncé d'environ 1 mm par rapport au dessus du carter.



Quand le carter a refroidi, vérifier que les roulements tiennent bien en place dans leur logement.

Pour finir on vérifiera que le trou de graissage ❸ pour le roulement d'embellage et que la mise à l'air pour la transmission ne sont pas obstrués.



### Demi-carter gauche

Enlever les joints spi ❶ et ❷ et, sur une plaque chauffante, amener le demi-carter à environ 150° Celsius.

NOTA BENE:

- Quand la température est de 150 ° Celsius et que l'on tape le carter sur une planche en bois bien plane, les roulements sortent en général d'eux-mêmes de leur logement. Si ce n'est pas le cas, il faut les extraire.
- Les outils (jets) destinés à mettre en place les nouveaux roulements doivent prendre appui uniquement sur la bague extérieure des roulements, sinon on abîme ces derniers.

Roulement à billes de l'embellage ❸.

Avec un jet adéquat sortir le roulement de l'extérieur vers l'intérieur. Enfoncer le roulement neuf par l'intérieur jusqu'en butée.

NOTA BENE: Le roulement de l'embellage dépasse du carter d'environ 1 mm.

Roulement à billes de l'arbre de sortie ❹.

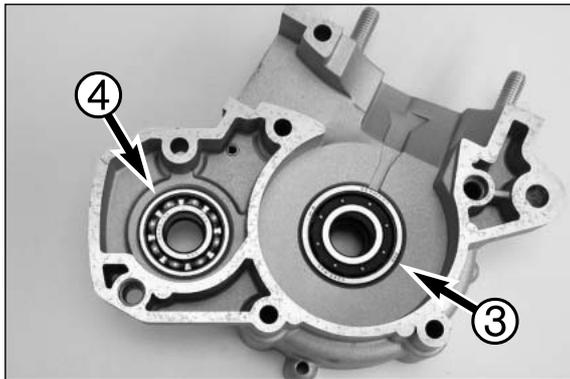
Avec un jet adéquat sortir le roulement de l'extérieur vers l'intérieur. Enfoncer le roulement neuf par l'intérieur jusqu'en butée.

NOTA BENE: Le roulement de l'arbre de sortie affleure avec le carter.

Joints spi de l'embellage ❶.

Enfoncer les nouveaux joints par l'extérieur et avec la lèvre vers l'intérieur, de manière à ce qu'ils affleurent.

Quand le carter a refroidi, vérifier que les roulements tiennent bien en place.

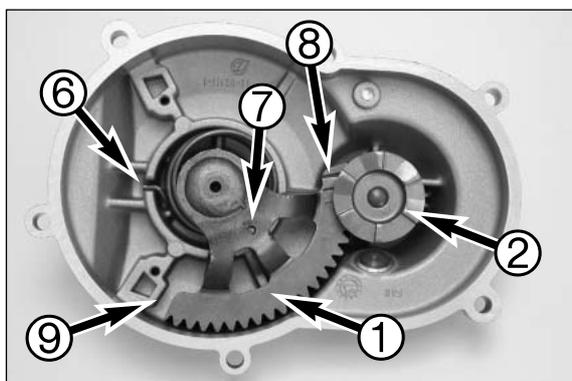


### Contrôle de l'embellage

Si on utilise à nouveau l'embellage, il faut contrôler s'il n'a pas de faux-rond.

Faux-rond maximal : 0,05 mm

NOTA BENE: La vérification du roulement de tête de bielle et du maneton peut se faire uniquement quand l'embellage a été démanché et par conséquent dans un atelier spécialisé.



### Carter d'embrayage

NOTA BENE: Les éléments du carter d'embrayage seront démontés uniquement lorsqu'il y aura des pièces à changer ou que le joint torique ne sera plus étanche.

- Faire tourner l'arbre de kick **1** dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, en tendant le ressort, et sortir le cliquet **2**. Vérifier l'état des dents.

NOTA BENE: S'il convient de sortir l'arbre de kick, il faut enlever le circlip et sortir l'arbre du carter avec précaution.



#### ATTENTION



LE RESSORT DE KICK EST BANDÉ. QUAND ON SORT L'ARBRE, IL FAUT DÉTENDRE LE RESSORT.

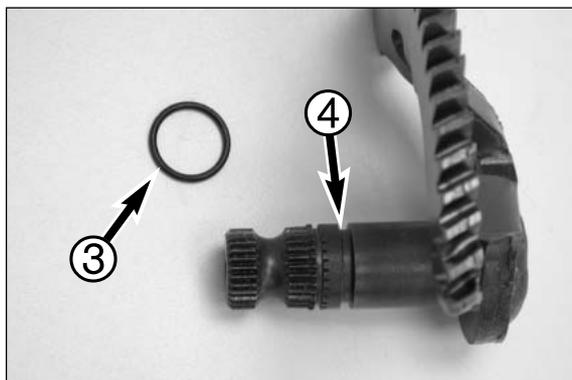
- Nettoyer l'arbre de kick et remplacer le joint torique **3** (jusqu'au modèle 2003).

NOTA BENE:

- S'assurer que le joint est monté dans la deuxième gorge **4**.
- Sur les moteurs à partir du modèle 2004 on trouve un joint spi **5** à la place du joint torique. L'arbre de kick ne présente donc plus de deuxième gorge. Faire sortir le vieux joint spi avec un tournevis et enfoncer le joint neuf avec un outil approprié de manière à ce qu'il affleure.

Lors du remontage, on enfile l'arbre dans le carter juste suffisamment pour pouvoir accrocher le ressort (**6** et **7**). En faisant tourner l'arbre dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on bande le ressort. Ensuite seulement on enfile complètement l'arbre dans le carter. Maintenir l'arbre, monter le cliquet et relâcher l'arbre.

NOTA BENE: Pour empêcher l'arbre de taper contre le carter, ses dents ont en bout une déformation **8**, ce qui fait que cela bloque avec le cliquet. Entre l'arbre et la butée **9** il doit toujours y avoir un espace.



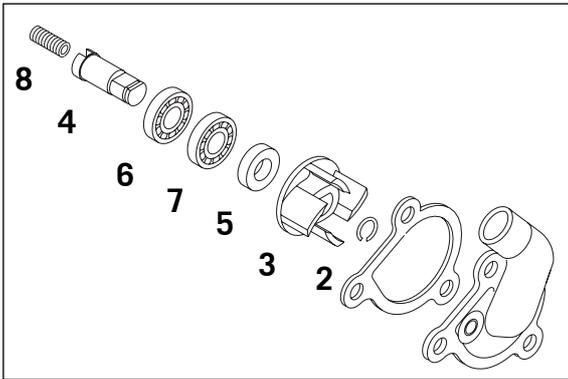
### Travaux sur la pompe à eau (seulement sur le moteur LC)

- Retirer le couvercle ❶ et mettre le joint torique à la poubelle.

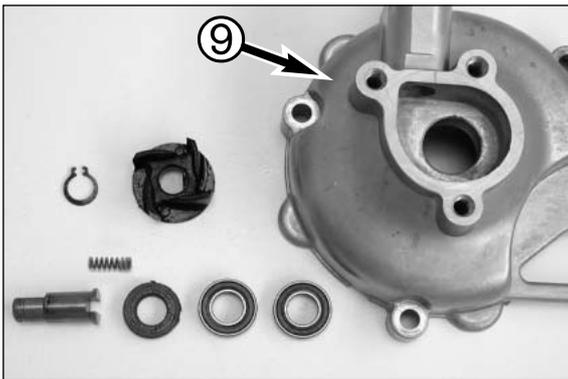


- Retirer le circlip ❷ avec une pince adéquate.
- Retirer le rotor ❸ de l'arbre ❹.
- Faire sortir l'arbre ❹ et les deux roulements (❻ et ❼).
- Enlever le joint spi ❺.

NOTA BENE: A partir du modèle 2004 est monté un ressort ❸, qu'il faut enlever avant de désassembler la pompe.



- Mettre en place le nouveau joint spi ❺ avec le côté ouvert vers le rotor .
- Enfiler sur l'arbre ❹ les deux roulements neufs (❻ et ❼).
- Enduire l'arbre d'un peu de graisse au niveau du joint spi et l'enfoncer avec les deux roulements dans le carter d'allumage ❾ jusqu'en butée. Vérifier qu'il n'y a pas de point dur.
- Enfiler le rotor et mettre le circlip.
- Remettre le couvercle ❶ avec un joint torique neuf.
- Mettre le ressort ❸ (vaut pour le modèle à partir de 2004). Le fixer éventuellement dans son logement avec un peu de graisse.



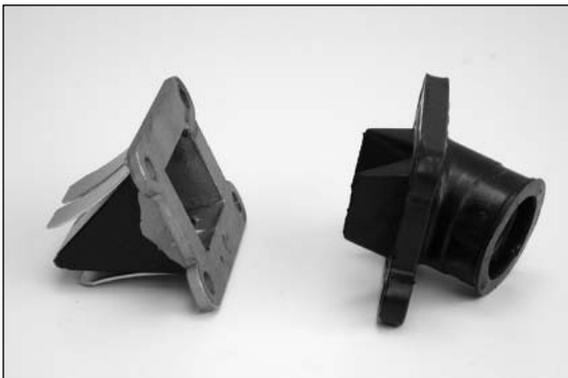
### Boîte à clapets, pipe d'admission

NOTA BENE: Avec le temps les languettes perdent de leur élasticité, ce qui entraîne une perte de puissance. Des languettes usées ou abîmées doivent être remplacées. Si les plans de joint de la boîte à clapets sont endommagés, il faut changer toute la boîte.

**! ATTENTION !**

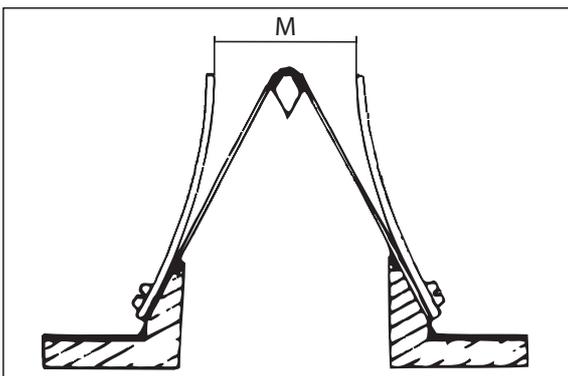
LORS DU MONTAGE IL FAUT FREINER TOUTES LES VIS DE LA BOÎTE À CLAPETS À LA LOCTITE 243.

Pipe d'admission.  
Vérifier l'état et contrôler qu'il n'y a pas de fissures.



Boîte à clapets.  
Avec une jauge mesurer la distance **M** des tôles d'appui. Si la valeur relevée diffère de la valeur de référence, il faut tordre les tôles en conséquence.

Valeur **M** = 17 mm

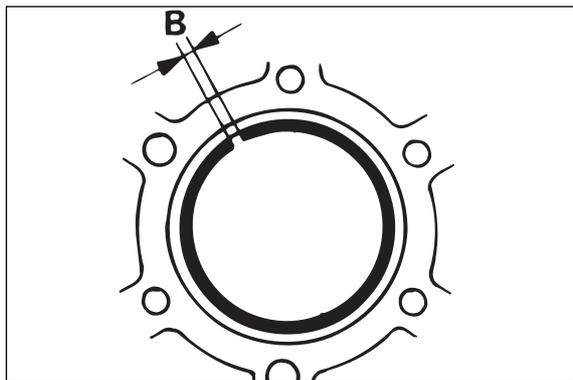




### Contrôle du piston

Si l'on réutilise le vieux piston, il faut vérifier les points suivants :

1. Rechercher d'éventuelles traces de serrage. Les traces légères peuvent s'enlever à la pierre douce.
2. Le segment ne doit pas coincer dans sa gorge. Pour nettoyer la gorge on peut utiliser un morceau de vieux segment ou de la toile émeri (grain 400).
3. Le doigt empêchant le segment de tourner doit bien tenir en place et ne pas être usé.
4. Le segment ne doit pas être usé. Vérifier le jeu à la coupe.



### Vérification du jeu à la coupe

- Enfiler le segment dans le cylindre et le mettre en place avec le piston (à environ 10 mm du bord supérieur du cylindre). Avec une jauge d'épaisseur on peut alors mesurer le jeu à la coupe **B**.

Jeu à la coupe : max. 0,20 mm.

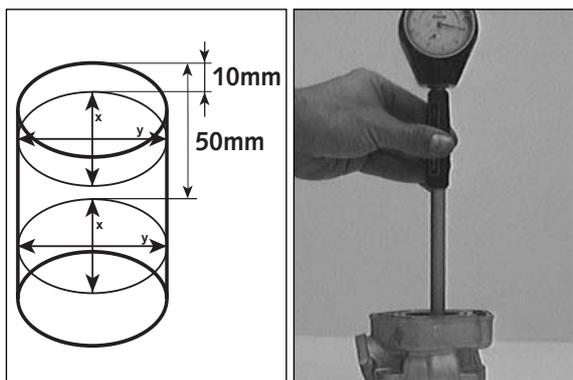
NOTA BENE: Si le jeu est supérieur à la valeur de référence, il faut vérifier les valeurs du piston et du cylindre. Si ces derniers sont dans la gamme de tolérance, il faut remplacer le segment.

### Mesurage du piston et du cylindre, jeu du piston

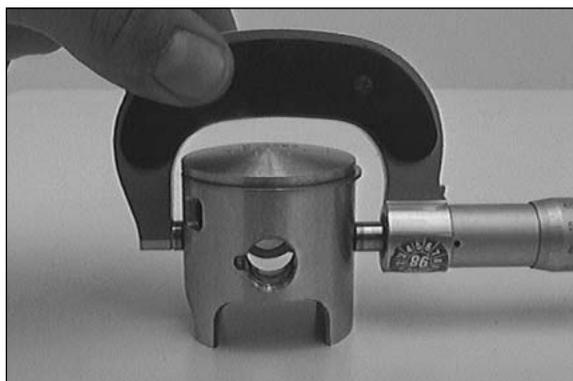
- Pour déterminer l'usure du cylindre il faut effectuer une mesure à 10 mm et à 50 mm du haut. On utilise un micromètre.
- Effectuer deux mesures, selon les axes X et Y, afin de déterminer une ovalisation éventuelle.
- Le piston est mesuré au niveau de la chemise, perpendiculairement à l'axe, à environ 32 mm du haut du bord de la calotte, juste au dessus de l'évidement.
- Le jeu du piston est la différence entre la plus petite valeur d'alésage et la plus grosse valeur pour le diamètre du piston.

Jeu du piston Moteur AC: 0,055 – 0,065 mm (refroidissement à air)

Moteur LC: 0,045 – 0,055 mm (refroidissement liquide)



MARQUE	PISTON	CYLINDRE AC	CYLINDRE LC
A	39,455 - 39,460 mm	39,515 - 39,520 mm	39,505 - 39,510 mm
B	39,461 - 39,465 mm	39,521 - 39,525 mm	39,511 - 39,515 mm
C	39,466 - 39,470 mm	39,526 - 39,530 mm	39,516 - 39,520 mm
D	39,471 - 39,475 mm	39,531 - 39,535 mm	39,521 - 39,525 mm



NOTA BENE:

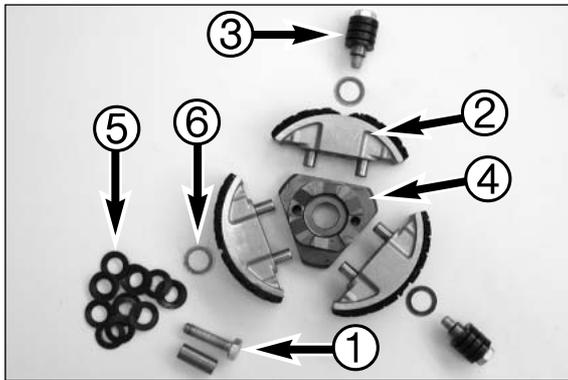
Quand on remplace le cylindre et le piston, il faut faire attention à ce qu'ils portent bien les mêmes marques.

Les marques (de A à D) sont portées sur la calotte du piston et l'embase du cylindre.

Le tableau du haut indique les tolérances des différents éléments.

Toujours faire en sorte que le jeu soit au minimum de 0,055 mm (AC) ou de 0,045mm (LC).





### Réparation de l'embrayage centrifuge

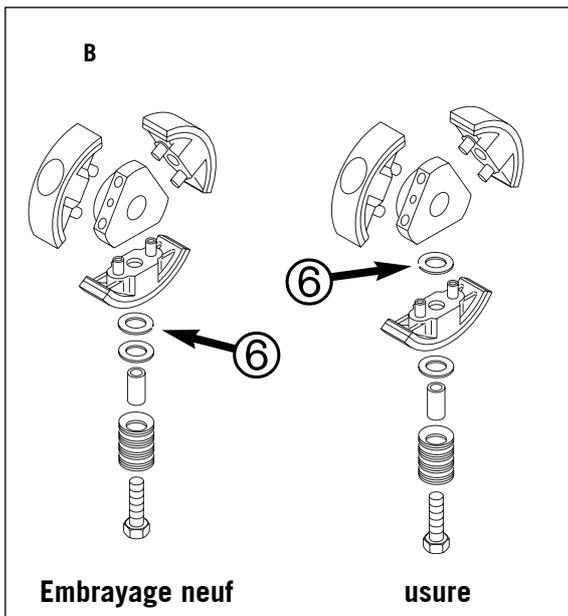
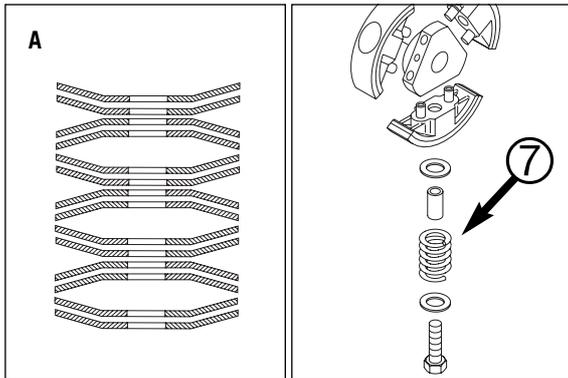
- Dévisser les vis six pans ❶ des mâchoires ❷ et retirer ces dernières de la noix ❸ en même temps que les ressorts ❹.

NOTA BENE: Sur le moteur AC (ne concerne pas la modèle USA 2008) sont montés des ressorts hélicoïdaux ❷ à la place des diaphragmes. Longueur des ressorts d'embrayage: 19,6 mm.

- Sortir des mâchoires les vis six pans avec leur douille ainsi que les ressorts.

NOTA BENE:

- Les empilements de ressorts sont constitués chacun de 14 diaphragmes ❸ que l'on doit disposer les uns sur les autres comme cela est indiqué sur l'illustration A (Cela ne vaut que pour le moteur LC).
- Entre l'empilement de ressorts et la mâchoire il y a des rondelles ❹. Celles-ci créent la précontrainte des ressorts. Cette précontrainte permet de jouer sur le régime moteur auquel l'embrayage colle. 0,5 mm de précontrainte en plus correspond à une augmentation de 500 t/min environ.
- C'est quand l'embrayage attaque que la moto se met en mouvement.
- Mesurer avec le compte-tours 451.29.075.000 le régime auquel l'embrayage colle et régler si nécessaire:  
4000-4500 t/min pour le moteur AC,  
8500-9000 t/min pour le moteur LC.



### Compenser l'usure de l'embrayage

- Vérifier l'état des mâchoires. Si la garniture présente peu d'usure, on peut réutiliser les mâchoires.

NOTA BENE:

- Quand il est neuf, l'embrayage centrifuge a un diamètre extérieur d'environ 82,5 mm.
- Pour compenser une légère usure de la garniture, on peut mettre une des rondelles de précontrainte ❹ de chaque paquet de ressorts entre la noix et les mâchoires. Cf. illustration B. S'il n'y a qu'une seule rondelle à l'origine, on peut l'utiliser néanmoins.
- le diamètre intérieur du tambour de l'embrayage centrifuge ne doit pas être supérieur à 84,4 mm (neuf : 84,0 mm).
- Lors de tous les travaux d'entretien ou de réparation sur l'embrayage il faut veiller à ce que les ressorts restent propres, sinon ils risquent de ne plus travailler correctement.

Le remontage se fait en sens inverse du démontage. Il faut freiner les vis six pans ❶ à la loctite 243 (12 Nm)..

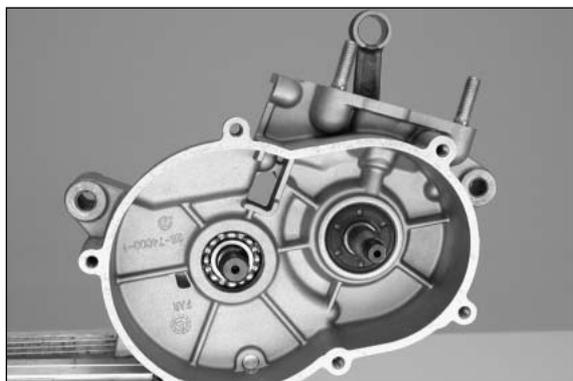
# REMONTAGE DU MOTEUR

# 6

## SOMMAIRE

<b>MONTAGE DE L'EMBIELLAGE ET DE L'ARBRE DE SORTIE</b> .....	<b>6-2</b>
<b>MONTAGE DE LA TRANSMISSION PRIMAIRE</b> .....	<b>6-2</b>
<b>MONTAGE DU DEMI-CARTER GAUCHE</b> .....	<b>6-2</b>
<b>MONTAGE DE L'ALLUMAGE</b> .....	<b>6-3</b>
<b>MONTAGE DE L'EMBRAYAGE</b> .....	<b>6-3</b>
<b>MONTAGE DU CARTER D'EMBRAYAGE</b> .....	<b>6-4</b>
<b>CARTER D'ALLUMAGE</b> .....	<b>6-4</b>
<b>MONTAGE DU PISTON</b> .....	<b>6-5</b>
<b>REGLAGE DE LA VALEUR „X“</b> .....	<b>6-5</b>
<b>MONTAGE DE LA CULASSE</b> .....	<b>6-6</b>
<b>MONTAGE DE LA DURITE D'EAU, DE LA PIPE D'ADMISSION</b> .....	<b>6-6</b>
<b>REEMPLIR LA TRANSMISSION D'HUILE</b> .....	<b>6-6</b>





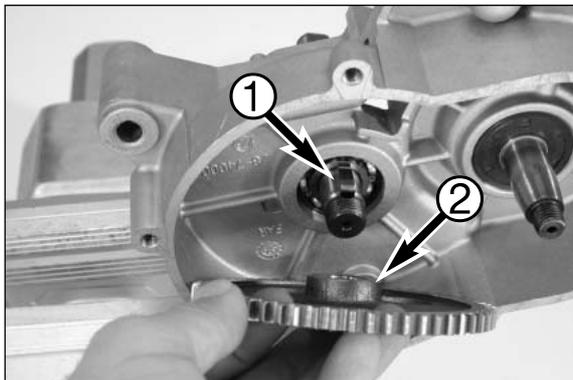
### Montage de l'embellage et de l'arbre de sortie

- Sur une plaque chauffante, mettre le demi-carter droit à température.
- Huiler les deux roulements et graisser légèrement le joint spi.
- Enfiler l'embellage et l'arbre dans les roulements.

NOTA BENE: La bielle doit être à peu près verticale.

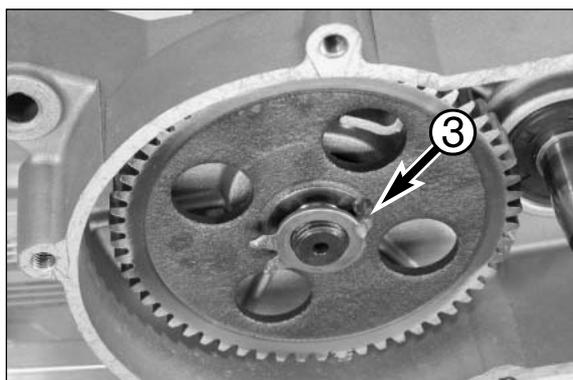
**! ATTENTION !**

IL NE FAUT PAS FAIRE ENTRE L'EMBIELLAGE ET L'ARBRE À COUP DE MARTEAU DANS LES ROULEMENTS. ON ENDOMMAGERAIT LES ROULEMENTS ET L'EMBIELLAGE.



### Montage de la transmission primaire

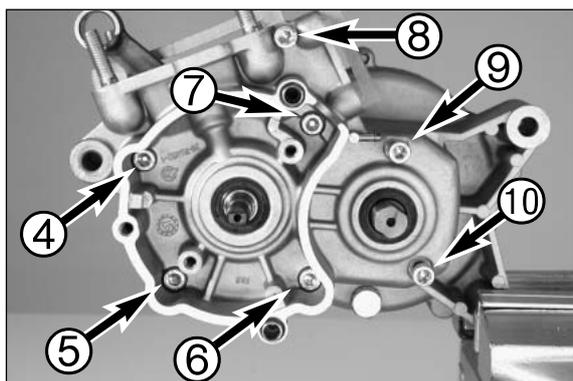
- Mettre la clavette (1) dans son logement sur l'arbre de sortie.
- Enfiler sur l'arbre de sortie le pignon de transmission primaire avec l'épaulement (2) en avant.



- Enfiler la rondelle frein.

NOTA BENE: Le téton de la rondelle (3) doit prendre sa place dans le trou du pignon.

- Mettre l'écrou M14x1,25.



### Montage du demi-carter gauche

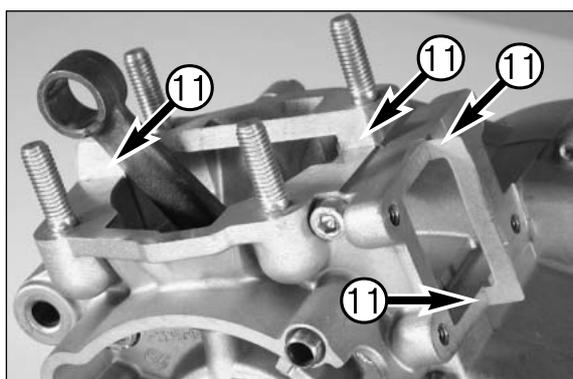
- Mettre en place les deux bagues de centrage 7x9x10 et mettre un joint neuf.

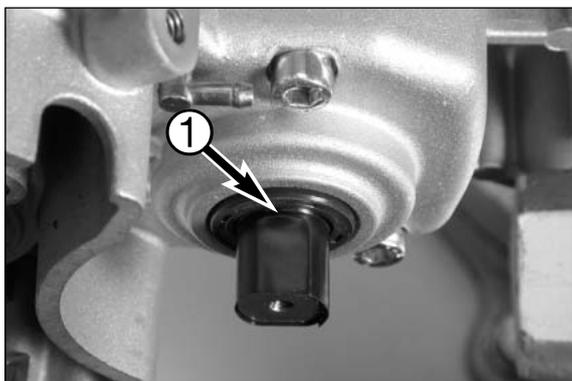
NOTA BENE: Le joint sera recoupé seulement après le montage.

- Faire chauffer le demi-carter gauche sur une plaque chauffante et le mettre en place.
- Mettre les 7 vis six pans creux.

NOTA BENE: 4, 8 et 10 sont des vis M6x40; 5, 6, 7 et 9 sont M6x35.

- Serrer 4 à 7 en croix à 10 Nm.
- Serrer 8 à 10 à 10 Nm.
- Avec un maillet en plastique donner quelques coups légers sur le carter au niveau des roulements afin d'éliminer les contraintes.
- Vérifier que l'embellage et l'arbre tournent sans point dur.
- Avec un bon couteau couper la partie de joint qui dépasse (11).

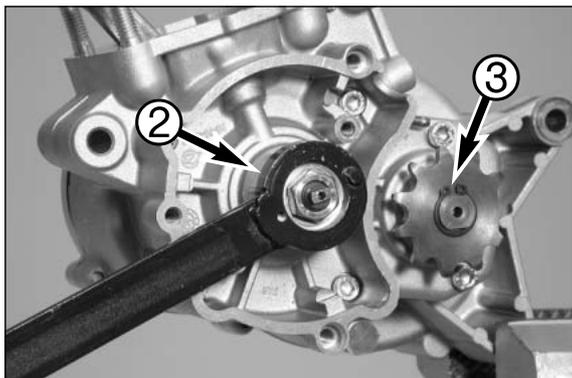




- Mettre un peu de ruban adhésif sur l'angle vif ❶ de l'arbre de sortie pour éviter d'abîmer le joint spi.

NOTA BENE: Coller le ruban juste sur l'arête de manière à pouvoir le retirer facilement quand le joint spi sera monté.

- Graisser légèrement la lèvre du joint et l'enfoncer dans le carter.
- Retirer le ruban adhésif avec précaution.



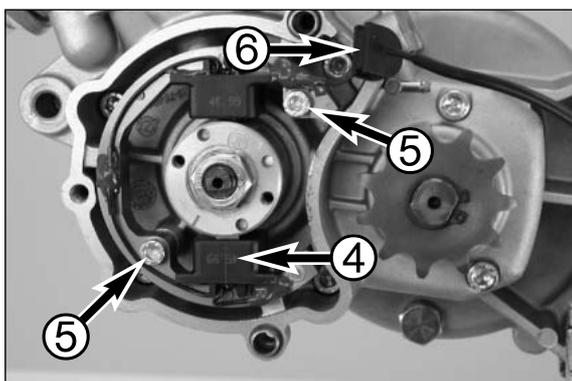
### Montage de l'allumage

- Mettre en place la clavette dans son logement sur l'embellage- Monter le rotor ❷ avec sa rondelle. Le maintenir avec l'outil spécial, mettre de la loctite 243 sur l'écrou et le serrer à 20 Nm.

**! ATTENTION !**

LES DEUX TÉTONS DE L'OUTIL SPÉCIAL NE DOIVENT PAS ÊTRE ENFILÉS DANS LES TROUS FILETÉS DU ROTOR CAR CELA ENDOMMAGERAIT LES FILETS.

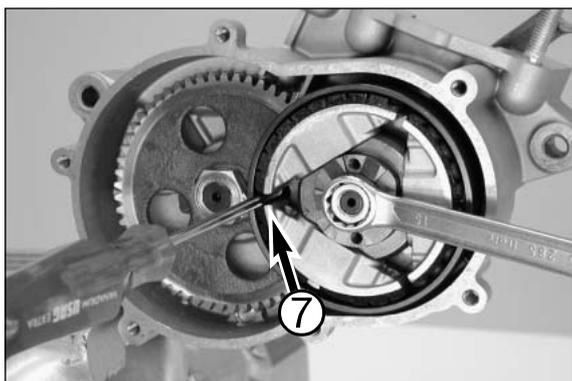
- Enfiler sur l'arbre de sortie le pignon de chaîne ❸ avec l'épaulement derrière et mettre le circlip.



- Mettre en place dans le carter le stator d'allumage ❹.

NOTA BENE: Pour faciliter la pose on peut forcer légèrement avec les doigts sur le stator. Avant de serrer les vis, vérifier qu'il est bien en place. Il ne doit pas coincer.

- Enduire les vis six pans creux M5x25 ❺ du stator de loctite 243 et les serrer à 8 Nm.
- Mettre en place le passe-fils ❻.



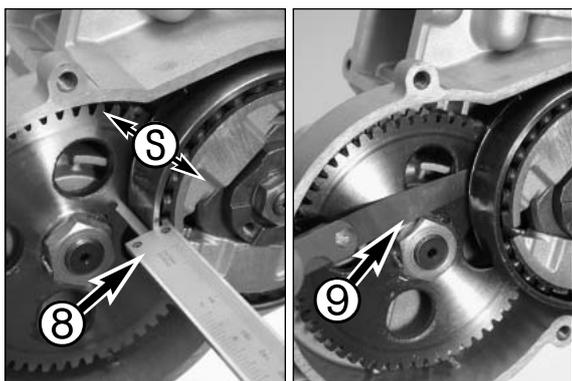
### Montage de l'embrayage

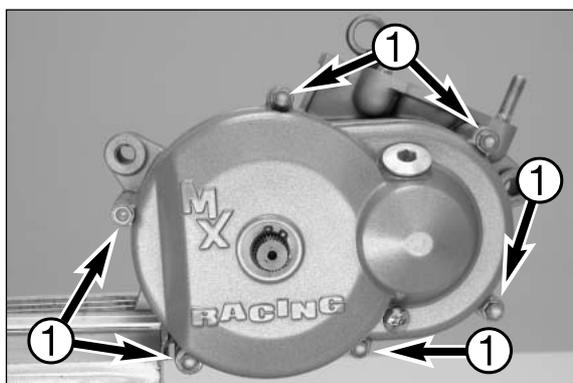
- Enfiler sur l'embellage la ou les rondelles (25x15). Mettre le roulement à aiguilles et enfiler la cloche de l'embrayage centrifuge.
- Présenter l'embrayage centrifuge.
- Bloquer l'embrayage en passant un jet adéquat ❷ dans la cloche et le pignon de transmission primaire.
- Enduire l'écrou M10x1,25 en bout de vilebrequin de loctite 243 et le serrer à 35 Nm.
- Serrer l'écrou de l'arbre de sortie à 40 Nm.
- Rabattre la rondelle frein de l'écrou de l'arbre.

NOTA BENE: Pour que l'embrayage centrifuge fonctionne correctement il doit y avoir entre la cloche et le mécanisme un jeu axial ❸ de 0,2 - 0,7 mm.

- Mesurer ce jeu avec un pied à coulisse ❸ : Pousser la cloche vers le pignon de transmission primaire et mesurer la valeur entre le haut de la cloche et le pignon. Puis tirer la cloche pour l'écarter du pignon. Mesurer à nouveau la distance. La différence entre les deux valeurs est le jeu axial de la cloche.
- Avec une jauge d'épaisseur ❹ mesurer le jeu entre la cloche et le pignon de transmission primaire. Ce jeu doit être d'au moins 0,5 mm.

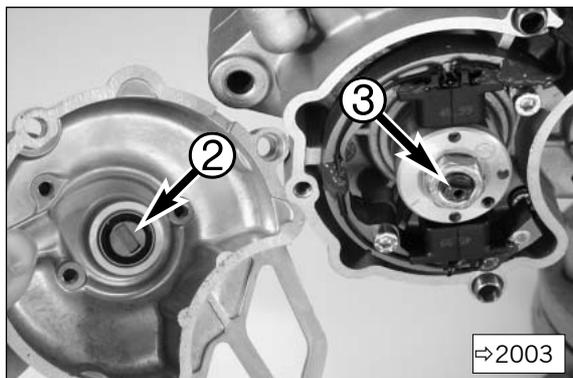
NOTA BENE: Si les jeux ne sont pas dans les tolérances, il faut compenser avec des rondelles. Ces rondelles existent en épaisseurs.





### Montage du carter d'embrayage

- Mettre un joint neuf et présenter le carter.
- Fixer le carter avec 6 vis M6x25 ① et les serrer à 10 Nm.



### Carter d'allumage

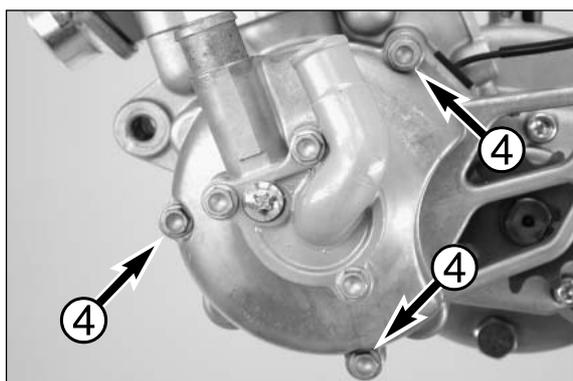
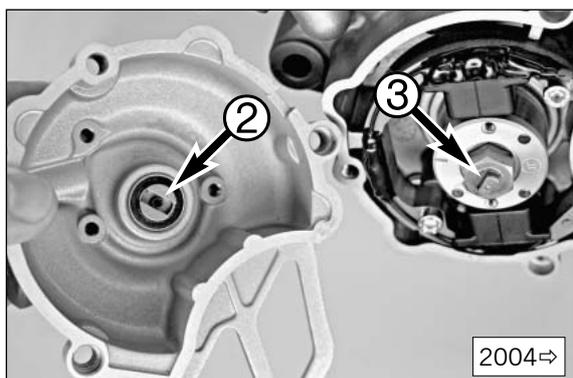
- Mettre en place les bagues de centrage 7x9x10.
- Faire correspondre la gorge de l'entraînement de la pompe à eau ② avec le plat ③ de l'embielage (uniquement moteur LC).

NOTA BENE: S'assurer que le ressort est en place dans l'arbre de pompe à eau (à partir du modèle 2004).

- Présenter le carter et, en le faisant tourner un peu dans les deux sens, s'assurer que le plat prend sa place dans la gorge.

**! ATTENTION !**

NE PAS FORCER POUR MONTER LE CARTER CAR ON ENDOMMAGERAIT LES PIÈCES.



- Fixer le carter avec trois vis six pans M6x25 ④ et les serrer à 10 Nm.



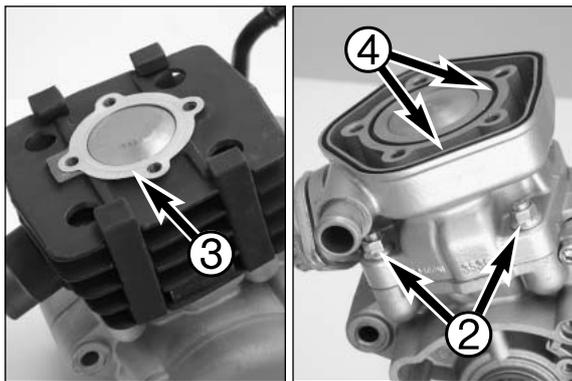
### Montage du piston

- Bloquer la bielle au moyen de la planchette de montage.
- Huiler le roulement et l'enfiler dans le pied de bielle.
- Présenter le piston avec la flèche sur la calotte montrant du côté de l'échappement.
- Enfiler l'axe à la main et mettre le clip avec le côté ouvert vers le bas.

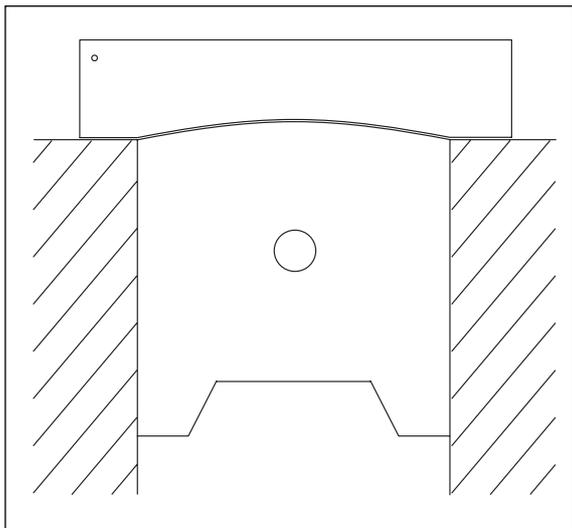


- Faire tourner le segment de manière à ce que la coupe ① soit juste au dessus du doigt de positionnement.
- Mettre un joint d'embase, comprimer le segment avec les doigts et enfiler le cylindre préalablement huilé.

NOTA BENE: Si l'on n'a changé ni le piston, ni le cylindre, ni l'embellage, ni le carter on peut utiliser un joint d'embase de la même épaisseur que précédemment.



- Serrer les écrous à épaulement ② de l'embase en croix et à 18 Nm.
- Mettre en place de nouveaux joints toriques ④ dans leur logement (Moteur LC) ou un nouveau joint de culasse ③ (Moteur AC).



### Réglage de la valeur „X“

NOTA BENE:

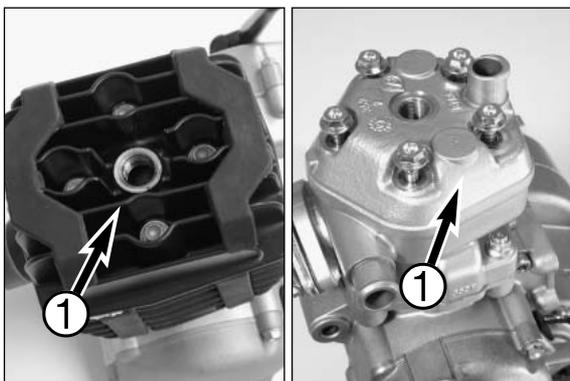
- La valeur „X“ est la distance entre le bord supérieur du piston et le bord supérieur du cylindre, lorsque le piston est au pmh et que le cylindre est fixé.
- Le réglage de la valeur „X“ doit se faire avec beaucoup de soin, en mettant un joint d'embase plus ou moins fort.

**! ATTENTION !**

SI LA VALEUR „X“ EST TROP IMPORTANTE, C'EST-À-DIRE QUE LE PISTON EST TROP BAS, LA COMPRESSION EST DIMINUÉE ET LE MOTEUR PERD DE SA PUISSANCE. SI LA VALEUR „X“ EST TROP FAIBLE, C'EST-À-DIRE QUE LE PISTON EST TROP HAUT, LE MOTEUR CLIQUETTE ET CHAUFFE DE TROP.

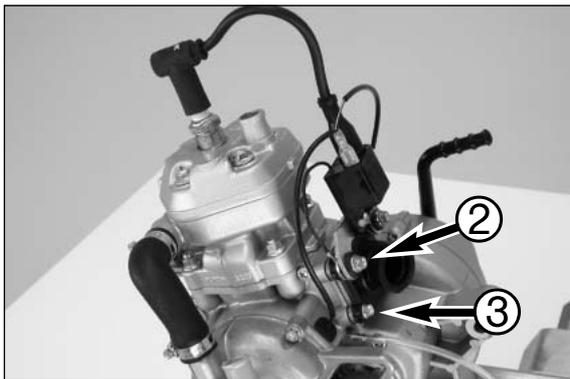
- Mettre une jauge sur le cylindre et amener le piston au pmh (cf. illustration). Si la valeur „X“ est correcte, la jauge appuie pareillement sur le cylindre et le bord du piston.
- Régler la valeur „X“ en ajoutant ou en enlevant un joint d'embase.

NOTA BENE: Rajouter un joint d'embase augmente la valeur „X“, en enlever un la diminue.



### Montage de la culasse

- Présenter la culasse. Le raccord de la durite d'eau ❶ se trouve du côté de l'admission (Moteur LC).
- Utiliser des rondelles neuves pour les vis de fixation (Moteur LC). Serrer les vis en croix et en deux passes jusqu'à 15 Nm.

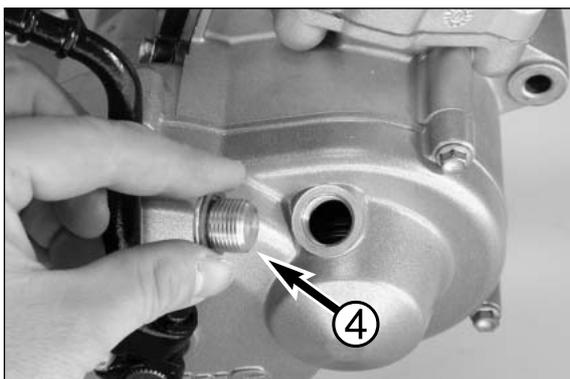


### Montage de la durite d'eau, de la pipe d'admission et de la bobine

- Enfiler la durite et serrer le collier.
- Monter la boîte à clapets et la pipe avec un joint neuf.

#### NOTA BENE:

- Les vis longues (M6x40) ❷ vont dans les trous du haut. Elles portent également la fixation et la mise à la masse de la bobine.
- Les vis courtes (M6x20) ❸ vont dans les trous du bas.
- La pipe est du côté du pignon de chaîne.
- Mettre la bougie, son capuchon et raccorder la prise de l'allumage. Monter le kick et le tuyau de mise à l'air de la transmission.



### Remplir la transmission d'huile

- S'assurer que le bouchon de vidange est serrée à 15 Nm.
- Enlever le bouchon de remplissage ❹ et mettre 150 à 200 cm<sup>3</sup> d'huile Dexron II (Motorex ATF Super). Remettre le bouchon de remplissage et le serrer à 5 Nm.



# RECHERCHE DE PANNES

# 7

## SOMMAIRE

<b>RECHERCHE DE PANNES 50 AC/LC .....</b>	<b>7-2</b>
<b>VALEURS DE L'ALLUMAGE 50 AC/LC .....</b>	<b>7-4</b>
<b>VALEURS AVEC L'ADAPTATEUR POUR LES TENSIONS DE POINT .....</b>	<b>7-4</b>



PANNE	CAUSE	REMÈDE
Le moteur ne démarre pas	Erreur du pilote	Ouvrir le robinet, mettre de l'essence, tirer le starter (moteur froid)
	L'essence n'arrive pas	Débrancher la durite d'essence sur le carburateur, mettre dans un récipient et ouvrir le robinet - l'essence coule : nettoyer le carburateur - l'essence ne coule pas : vérifier la mise à l'air du réservoir, nettoyer le robinet
	Trop d'écartement à la bougie	Réduire l'écartement (0,6 mm)
	Bougie grasse, mouillée, perlée	Nettoyer la bougie, la changer
	Bougie ou capuchon défectueux	Démonter la bougie, mettre le capuchon, mettre la bougie à la masse (partie métallique) et lancer le moteur. L'étincelle doit être forte - S'il n'y a pas d'étincelle, enlever le capuchon, mettre le bout du fil à environ 5 mm de la masse et actionner le kick - S'il y a une étincelle, remplacer le capuchon - S'il n'y a pas d'étincelle, vérifier l'allumage
	Fil de masse dénudé Bouton de masse défectueux	Débrancher le fil noir du bouton de mise à la masse au niveau de la bobine et vérifier l'étincelle à la bougie. Si l'étincelle est bonne, le fil noir est à la masse ou le bouton de mise à la masse est défectueux
	Raccords de l'allumage défaits ou oxydés	Vérifier les raccords, passer dessus un aérosol de contact
	Etincelle trop faible	Vérifier l'allumage
	Eau dans le carburateur ou gicleurs bouchés	Démonter le carburateur et le nettoyer
Pas de ralenti	Vis de ralenti déréglée	Régler le ralenti, remplacer la vis de ralenti
	Allumage défectueux	Vérifier l'allumage
	Usure trop importante	Refaire le moteur
Manque de puissance	Filtre à air pas dans la bonne position	Nettoyer le filtre à air ou le remplacer
	Durite d'essence bouchée ou pincée	Souffler dans la durite et nettoyer le carburateur
	Bougie desserrée et pas de compression	Serrer la bougie
	Echappement écrasé ou défectueux	Vérifier l'état de l'échappement
	Clapets abîmés, avachis, plan de joint de la boîte non étanche	Changer les languettes ou la boîte à clapets
	Usure trop importante	Refaire le moteur

PANNE	CAUSE	REMÈDE
Le moteur ne prend pas ses tours et prend un rythme de 4 temps	Le carbu déborde car le niveau est trop haut, pointeau sale ou usé	Nettoyer le carburateur, remplacer le pointeau si nécessaire et régler le niveau
Le moteur a des ratés à haut régime	Gicleurs desserrés	Serrer les gicleurs
	Mauvais indice thermique de la bougie ou mauvaise qualité	Employer la bougie selon "Caractéristiques techniques"
	Raccords de l'allumage tiennent mal ou oxydés	Vérifier les raccords, isoler avec du silicone
Retours au carburateur	Manque de carburant	Nettoyer la durite d'essence et le carburateur, vérifier la mise à l'air du réservoir
	Mauvais indice thermique de la bougie (autocombustion)	Employer la bougie selon "Caractéristiques techniques"
Moteur chauffe	Prise d'air au moteur	Vérifier le serrage du cylindre et du carburateur, vérifier l'état de la pipe
	Manque de liquide de refroidissement (Moteur LC)	Rajouter du liquide de refroidissement. Vérifier l'étanchéité du circuit
	Ailettes du radiateur encrassées (Moteur LC)	Nettoyer les ailettes au jet d'eau mais sans pression
	Mousse dans le circuit de refroidissement (Moteur LC)	Remplacer le liquide de refroidissement. Utiliser un liquide de qualité (Motorex Anti-Freeze)
	Durite d'eau pincée (Moteur LC)	Mettre la durite d'eau dans la bonne position
	Point d'allumage déréglé car stator desserré	Serrer les vis et les freiner à la loctite 243
	Trop de compression	Régler la valeur de la compression
Fumées blanches (vapeur à l'échappement) (Moteur LC)	Culasse ou joints toriques de culasse défectueux	Vérifier la culasse et remplacer les joints toriques
L'huile de la transmission sort par la mise à l'air	Trop d'huile dans la transmission	Corriger le niveau de la transmission





# CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

# 8

## SOMMAIRE

<b>MODÈLE 2002</b>	
MOTEUR .....	8-3
RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR .....	8-3
PARTIE-CYCLE .....	8-4
REGLAGE DE BASE FOURCHE .....	8-4
REGLAGE DE BASE AMORTISSEUR .....	8-4
<b>MODÈLE 2003</b>	
MOTEUR .....	8-5
RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR .....	8-5
PARTIE-CYCLE .....	8-6
REGLAGE DE BASE FOURCHE .....	8-6
REGLAGE DE BASE AMORTISSEUR .....	8-6
<b>MODÈLE 2004</b>	
MOTEUR .....	8-7
RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR .....	8-8
PARTIE-CYCLE .....	8-9
REGLAGE DE BASE FOURCHE .....	8-9
REGLAGE DE BASE AMORTISSEUR .....	8-9
<b>MODÈLE 2005 AC</b>	
MOTEUR .....	8-10
RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR .....	8-10
PARTIE-CYCLE .....	8-11
REGLAGE DE BASE FOURCHE .....	8-11
RÉGLAGE DE BASE AMORTISSEUR .....	8-11
<b>MODÈLE 2005 LC</b>	
MOTEUR .....	8-12
RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR .....	8-12
PARTIE-CYCLE .....	8-13
REGLAGE DE BASE FOURCHE .....	8-13
REGLAGE DE BASE AMORTISSEUR .....	8-13
<b>MODÈLE 2006 AC</b>	
MOTEUR .....	8-14
RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR .....	8-14
PARTIE-CYCLE .....	8-15
REGLAGE DE BASE FOURCHE .....	8-15
RÉGLAGE DE BASE AMORTISSEUR .....	8-15



# CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

# 8

## SOMMAIRE

<b>MODÈLE 2006 LC</b>	
MOTEUR .....	8-16
RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR .....	8-16
PARTIE-CYCLE .....	8-17
REGLAGE DE BASE FOURCHE .....	8-17
REGLAGE DE BASE AMORTISSEUR .....	8-17
<b>MODÈLE 2007 AC</b>	
MOTEUR .....	8-18
RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR .....	8-18
PARTIE-CYCLE .....	8-19
REGLAGE DE BASE FOURCHE .....	8-19
RÉGLAGE DE BASE AMORTISSEUR .....	8-19
<b>MODÈLE 2007 LC</b>	
MOTEUR .....	8-20
RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR .....	8-20
PARTIE-CYCLE .....	8-21
REGLAGE DE BASE FOURCHE .....	8-21
REGLAGE DE BASE AMORTISSEUR .....	8-21
<b>MODÈLE 2008 AC</b>	
MOTEUR .....	8-22
RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR .....	8-22
PARTIE-CYCLE .....	8-23
REGLAGE DE BASE FOURCHE .....	8-23
RÉGLAGE DE BASE AMORTISSEUR .....	8-23
<b>MODÈLE 2008 LC</b>	
MOTEUR .....	8-24
RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR .....	8-24
PARTIE-CYCLE .....	8-25
REGLAGE DE BASE FOURCHE .....	8-25
REGLAGE DE BASE AMORTISSEUR .....	8-25
JEUX ET TOLÉRANCES .....	8-26
COUPLES DE SERRAGE MOTEUR .....	8-26
COUPLES DE SERRAGE PARTIE-CYCLE .....	8-26



## CHARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 50 AC/LC 2002

Moteur	50 AC (refroidissement à air)	50 LC (refroidissement liquide)
Type	monocylindre 2-temps admission par clapets	
Cylindrée	49,0 cm <sup>3</sup>	
Alésage/Course	39,5 / 40 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane et huiles 2-temps	
Mélange	1 : 40 si l'on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Shell Advance Racing X) En case de doute contacter notre importateur	
Graissage	graissage par mélange essence-huile	
Roulements d'embellage	2 roulements à billes	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Segments de piston	1 segment de compression	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, 16:57 Z	
Huile de transmission	0,15-0,2 litre d'huile pour transmission automatique Dexron II (Shell Donax TA)	
Bougie	NGK BR 8 EH	NGK BR 10 EG
Ecartement des electrodes	0,6 mm	
Carburateur	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHVA 14 DS / PHBG 19 BS
Filtre a air	cartouche en mousse imprègnée	
Liquide de refroidissement	-	0,55 litre, d'eau : d'antigel = 2 : 1

### RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR

Modelé	50 MINI ADVENTURE	50 JUNIOR/SENIOR ADVENTURE	50 SX PRO JUNIOR LC	50 SX PRO SENIOR LC
Carburateur type	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHBG 19 BS
Cicleur principal	60 (70/80)	80 (70)	80	85
Aiguille de cicleur	211 FA	211 FA	211 FA	260 AU
Cicleur de ralenti	45	45	45	48
Cicleur d'aiguille	A10	A10	A10	W9
Position de l'aiguille	3.	3.	3.	3.
Vis de richesse	3,5	3,5	3,5	3,0
Boisseau	40	40	40	60
Cicleur de starter	60	60	60	60

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 50 MINI 2002

50 MINI ADVENTURE	50 JUNIOR ADVENTURE	50 SENIOR ADVENTURE	50 SX PRO JUNIOR LC	50 SX PRO SENIOR LC
Cadre en tube d'acier				
Marzocchi $\varnothing = 32$ mm				
Débattement avant/arrière	115/185 mm	135/234	175/190 mm	135/200 mm
Suspension arrière	amortisseur central Paioli MC30			
Frein avant	frein a tàmbour $\varnothing 90$ mm			
Bremse arrière	frein a tàmbour $\varnothing 90$ mm			
Pneus avant/arrière	avant/arrière 2.50x10" VRM-140			
Pression avant/arrière	avant/arrière: 1,0 bar / 1,0 bar			
Réservoir	1,8 Litre			
Démultiplication secondaire	11 : 48			
Chaîne	1/2x3/16" 96 rouleaux		1/2x3/16" 96 rouleaux	
Angle de la colonne de direction	62°	63°	64°	63°
Empattement	910 mm	914 mm	1030 mm	914 mm
Hauteur de selle à vide	590 mm	615 mm	650/675 mm (régie)	615 mm
Garde au sol à vide	190 mm	220 mm	255 mm	220 mm
Poids à vide	40 kg			
Taille du pilote	max. 130 cm			
Poids du pilote	max. 35 kg			
Age recommandé pour le pilote	4 - 6		7 - 8	
Moteur type	50 AC			

### REGLAGES DE BASE - FOURCHE

	50 AC	50 LC
Ressort	2,0 N/mm	2,0 N/mm
Prétension de ressort	10 mm	10 mm
Qualité d'huile	SAE 7,5	SAE 7,5
Longueur de la chambre d'air	110 mm	110 mm

### REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	WP 0318W910	WP 0318W911
Amortissement à la détente	5	5
Ressort	85 N/mm	45 N/mm
Précontrainte du ressort	7 mm	7 mm

## CHARACTERISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 50 AC/LC 2003

Moteur	50 AC (refroidissement à air)	50 LC (refroidissement liquide)
Type	monocylindre 2-temps admission par clapets	
Cylindrée	49,0 cm <sup>3</sup>	
Alésage/Course	39,5 / 40 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane et huiles 2-temps	
Mélange	1 : 40 si l'on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Shell Advance Racing X) (Graissage séparé Shell Advance Ultra 2)	
Graissage	Graissage par mélange ou graissage séparé	
Roulements d'embellage	2 roulements à billes	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Segments de piston	1 segment de compression	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, 16:57 Z	
Huile de transmission	0,15-0,2 litre d'huile pour transmission automatique Dexron II (Shell Donax TA)	
Bougie	NGK BR 8 ECM	
Ecartement des électrodes	0,6 mm	
Carburateur	Dell'Orto PHVA 14 DS / 12 XS	Dell'Orto PHVA 14 DS / PHBG 19 BS
Filtre à air	cartouche en mousse imprégnée	
Liquide de refroidissement	-	0,55 litre, d'eau : d'antigel = 2 : 1

### RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR

Modèle	50 MINI ADVENTURE (Graissage séparé) Dell'Orto PHVA 12 XS	50 JUNIOR/SENIOR ADVENTURE Dell'Orto PHVA 14 DS	50 SX PRO JUNIOR LC Dell'Orto PHVA 14 DS	50 SX PRO SENIOR LC Dell'Orto PHBG 19 BS
Carburateur type				
Cycleur principal	60	80 (70)	80	85
Aiguille de cycleur	211 FA	211 FA	211 FA	260 AU
Cycleur de ralenti	38	45	45	48
Cycleur d'aiguille	A10	A10	A10	W9
Position de l'aiguille	4.	3.	3.	3.
Vis de richesse	4	3,5	3,5	3,0
Boisseau	40	40	40	60
Cycleur de starter	60	60	60	60

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 50 MINI 2003

50 MINI ADVENTURE	50 JUNIOR ADVENTURE	50 SENIOR ADVENTURE	50 SX PRO JUNIOR LC	50 SX PRO SENIOR LC
Cadre en tube d'acier				
Fourche Marzocchi $\varnothing = 32$ mm				
Débattement avant/arrière	115/185 mm	135/234	175/190 mm	135/200 mm
Suspension arrière amortisseur central Paioli MC30				
Frein avant	frein a tãmbour $\varnothing 90$ mm			
Bremse arriere	frein a tãmbour $\varnothing 90$ mm			
Pneus avant/arrière	2.50x10" VRM-140		250x10" Pirelli MT 32/2.75x10" MT 320	250x12" VeeRubber V270/2.75x10" V271
Pression avant/arrière 1,0 bar / 1,0 bar				
Réservoir 1,8 Litre				
Démultiplication secondaire 11 : 48				
Chaîne	1/2x3/16" 96 rouleaux			
Angle de la colonne de direction	62°	63°	64°	63°
Empattement	910 mm	914 mm	1030 mm	914 mm
Hauteur de selle à vide	590/615 mm (régle)	615/640 mm (régle)	650/675 mm (régle)	590/615 mm (régle)
Garde au sol à vide	190 mm	220 mm	255 mm	220 mm
Taille du pilote max. 130 cm				
Poids du pilote max. 35 kg				
Age recommandé pour le pilote	4 - 6			
Moteur type	50 AC			

### REGLAGES DE BASE - FOURCHE

	50 AC	50 LC
Ressort	2,0 N/mm	2,0 N/mm
Prétension de ressort	10 mm	10 mm
Qualité d'huile	SAE 7,5	SAE 7,5
Longueur de la chambre d'air	110 mm	110 mm

### REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR AC

	50 JUNIOR Adventure	50 SENIOR Adventure
Précontrainte du ressort	8 mm	12 mm

### REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR LC

	WP 0318W910	WP 0318W911
Amortissement à la détente	5	5
Ressort	85 N/mm	45 N/mm
Précontrainte du ressort	7 mm	7 mm

## CHARATÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 50 AC/LC 2004

Moteur	MINI AC (graissage séparé)	SENIOR AC (graissage par mélange)	50 SX PRO JUNIOR LC	50 SX PRO SENIOR LC
Type	monocylindre 2-temps admission par clapets			
Cylindrée	49,0 cm <sup>3</sup>			
Alésage/Course	39,5 / 40 mm			
Carburant	Super sans plomb d'un indice d'octane de 95			
Graissage	-	Super carburant sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane et huiles 2-temps 1 : 40 si l'on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex 2T Cross Power) En case de doute contacter notre importateur		
Huile	huiles de haute qualité pour graissage séparé Motorex Cross Power 2T	huiles de haute qualité pour graissage par mélange Motorex Cross Power 2T		
Roulements d'embellage	2 roulements à billes			
Tête de bielle	roulement à aiguilles			
Pied de bielle	roulement à aiguilles			
Segments de piston	1 segment de compression			
Transmission primaire	Pignosa taille droite, 16:57 Z			
Huile de transmission	0,15-0,2 litre d'huile pour transmission automatique Dexron II (Motorex ATF Super)			
Bougie	NGK BR 8 ECM			
Ecartement des électrodes	0,6 mm			
Carburateur	Dell'Orto PHVA 12 XS	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHBG 19 BS	
Filtre a air	cartouche en mousse imprégnée			
Liquide de refroidissement	-	0,5 litre: 40% du antigel, 60% de l'eau, au minimum -25°C		

<b>RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR</b>		
Modelé	50 MINI ADVENTURE (graissage séparé)	50 SENIOR ADVENTURE (graissage par mélange)
Carburateur type	Dell'Orto PHVA 12 XS	Dell'Orto PHVA 14 DS
Cicleur principal	60	80 (70)
Aiguille de cicleur	211 FA	211 FA
Cicleur de ralenti	38	45
Cicleur d'aiguille	A10	A10
Position de l'aiguille	4.	3.
Vis de richesse	4	3,5
Boisseau	40	40
Cicleur de starter	60	60

<b>RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR</b>		
Modelé	50 SX PRO JUNIOR LC	50 SX PRO SENIOR LC
Carburateur type	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHBG 19 BS
Cicleur principal	80	85
Aiguille de cicleur	211 FA	211 FA
Cicleur de ralenti	45	48
Cicleur d'aiguille	A10	W9
Position de l'aiguille	3.	3.
Vis de richesse	3,5	3,0
Boisseau	40	60
Cicleur de starter	60	60

**CARACTERISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 50 MINI 2004**

	50 MINI ADVENTURE	50 SENIOR ADVENTURE	50 SX PRO JUNIOR LC	50 SX PRO SENIOR LC
Cadre	Cadre en tube d'acier			
Fourche	Marzocchi Ø = 32 mm			
Débattement avant/arrière	115/185 mm	175/190 mm	140/205 mm	185/185 mm
Suspension arrière	amortisseur central Paioli amortisseur central WP PDS			
Frein avant	frein à tambour Ø 90 mm	freins à disque Ø 160 mm		
Frein arrière	frein à tambour Ø 90 mm			freins à disque Ø 140 mm
Pneus avant	2.50x10" Pirelli MT32A	2.50x12" Pirelli MT 32A	2.50x10" Pirelli MT32A	2.50x12" Pirelli MT 32A
Pneus arrière	2.75x10" Pirelli MT320			
Pression avant/arrière	1,0 bar / 1,0 bar			
Réservoir	1,8 Litre			
Démultiplication secondaire	11 : 48			11 : 44
Chaîne	1/2x3/16" 96 rouleaux	1/2x3/16" 104 rouleaux	1/2x3/16" 96 rouleaux	1/2x3/16" 104 rouleaux
Angle de la colonne de direction	66°			
Empattement	910 mm	1030 mm	910 mm	1030 mm
Hauteur de selle à vide	590/615 mm (régle)	650/675 mm (régle)	585/610 mm (régle)	650/675 mm (régle)
Garde au sol à vide	190 mm	255 mm	220 mm	255 mm
Taille du pilote	max. 130 cm			
Poids du pilote	max. 35 kg			
Age recommandé pour le pilote	4 - 6	4 - 7		6 - 10
Moteur type	50 AC			50 LC

REGLAGES DE BASE - FOURCHE		REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR AC		REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR LC	
	50 AC	50 MINI	50 SENIOR	50 SX PRO JUNIOR	50 SX PRO SENIOR
Ressort	2,0 N/mm	8 mm	12 mm	WP 0318Y914	WP 0318Y915
Prétension de ressort	10 mm	Amortissement à la détente			
Qualité d'huile	SAE 7,5	Ressort			
Longueur de la chambre d'air	110 mm	Précontrainte du ressort			
		10 mm	5	85 N/mm	45 N/mm
		110 mm	10 mm	10 mm	7 mm

# CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 2005 AC

MOTEUR	50 AC SENIOR ADVENTURE	50 AC MINI ADVENTURE
Type	monocylindre 2-temps admission par clapets	
Cylindrée	49,0 cm <sup>3</sup>	
Alésage/Course	39,5 / 40 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane et huiles 2-temps	Super sans plomb d'un indice d'octane de 95
Graissage	graissage par mélange essence-huile	graissage séparé
Mélange	1 : 40	–
Huile deux-temps	huiles de haute qualité pour graissage par mélange (Motorex Cross Power 2T)	huiles de haute qualité pour graissage séparé (Motorex Cross Power 2T)
Roulements d'embellage	2 roulements à billes	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Segments de piston	1 segment de compression	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, 16:57 Z	
Transmission primaire	0,15-0,2 litre d'huile pour transmission automatique Dexron II (Motorex ATF Super)	
Bougie	NGK BR 8 ECM	
Ecartement des électrodes	0,6 mm	
Carburateur	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHVA 12 XS
Filtre à air	cartouche en mousse imprégnée	

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR		
Modèle	50 SENIOR ADVENTURE	50 MINI ADVENTURE
Carburateur type	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHVA 12 XS
Cycleur principal	80 (70)	65 (70)
Aiguille de cycleur	211 FA	211 FA
Cycleur de ralenti	45	38
Cycleur d'aiguille	A10	A10
Position de l'aiguille	3.	4.
Vis de richesse	3,5	4
Boisseau	40	40
Cycleur de starter	60	60

# CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 2005 AC

PARTIE-CYCLE	50 SENIOR ADVENTURE	50 MINI ADVENTURE
Cadre	Cadre en tube d'acier	
Fourche	Marzocchi $\varnothing = 32$ mm	
Débattement avant/arriere	175/190 mm	115/185 mm
Suspension arriere	amortisseur central Paioli	
Frein avant	frein à disque $\varnothing 160$ mm	frein a tàmbour $\varnothing 90$ mm
Frein arriere	frein a tàmbour $\varnothing 90$ mm	
Pneus avant/arriere	2.50x12" Pirelli MT32A / 2.75x10" MT320	2.50x10" Pirelli MT32A / 2.75x10" MT320
Pression	avant/arriere: 1,0 bar / 1,0 bar	avant/arriere: 1,0 bar / 1,0 bar
Réservoir	2 Litre	
Démultiplication secondaire	11 : 48	
Chaîne	1/2x3/16" 104 rouleaux	1/2x3/16" 96 rouleaux
Angle de la colonne de direction	66°	66°
Empattement	1030 mm	910 mm
Hauteur de selle à vide	650 ou 675 mm (régle)	530 ou 550 mm (régle)
Garde au sol à vide	255 mm	182 mm
Taille du pilote	max. 130 cm	
Poids du pilote	max. 35 kg	
Age recommandé pour le pilote	4 - 6 ans	
Moteur type	50 AC	

## REGLAGES DE BASE – FOURCHE

	50 SENIOR / MINI ADVENTURE
Ressort	2,0 N/mm
Prétension de ressort	10 mm
Qualité d'huile	SAE 7,5
Longueur de la chambre d'air	110 mm

## REGLAGE DE BASE – AMORTISSEUR

	50 SENIOR ADVENTURE	50 MINI ADVENTURE
Précontrainte du ressort	12 mm	8 mm

# CHARACTERISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 2005 LC

TYP	50 SX PRO JUNIOR LC	50 SX PRO SENIOR LC
Type	monocylindre 2-temps admission par clapets	
Cylindrée	49,0 cm <sup>3</sup>	
Alésage/Course	39,5 / 40 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane et huiles 2-temps	
Mélange	1 : 40 si l'on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex 2T Cross Power) En case de doute contacter notre importateur	
Graissage	graissage par mélange essence-huile	
Roulements d'embiellage	2 roulements à billes	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Segments de piston	1 segment de compression	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, 16:57 Z	
Huile de transmission	0,15-0,2 litre d'huile pour transmission automatique Dexron II (Motorex ATF Super)	
Bougie	NGK BR 8 ECM	
Ecartement des electrodes	0,6 mm	
Carburateur	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHBG 19 BS
Filtre a air	cartouche en mousse imprégnée	
Liquide de refroidissement	0,5 litre: 40% du antigel, 60% de l'eau, au minimum -25°C	

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR		
Modelé	50 SX PRO JUNIOR LC	50 SX PRO SENIOR LC
Carburateur type	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHBG 19 BS
Cicleur principal	80	85
Aiguille de cicleur	211 FA	260 AU
Cicleur de ralenti	45	48
Cicleur d'aiguille	A10	W9
Position de l'aiguille	3.	3.
Vis de richesse	3,5	3,0
Boisseau	40	60
Cicleur de starter	60	60

# CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 2005 LC

	50 SX PRO JUNIOR LC	50 SX PRO SENIOR LC
Cadre	Cadre en tube d'acier	
Fourche	Marzocchi $\varnothing = 32$ mm	
Débattement avant/arrière	140/205 mm	185/185 mm
Suspension arrière	amortisseur central WP	
Frein avant	freins à disque $\varnothing 160$ mm	
Bremse arrière	frein à tambour $\varnothing 90$ mm	freins à disque $\varnothing 140$ mm
Pneus avant/arrière	2.50x10" Pirelli MT32A / 2.75x10" MT320	2.50x12" Pirelli MT32A / 2.75x10" MT320
Pression avant/arrière	1,0 bar	
Réservoir	1,8 Litre	
Démultiplication secondaire	11 : 48	10 : 44
Chaîne	1/2x3/16" 96 rouleaux	1/2x3/16" 102 rouleaux
Angle de la colonne de direction	66°	66°
Empattement	910 mm	1030 mm
Hauteur de selle à vide	585/610 mm	650/675 mm
Garde au sol à vide	220 mm	255 mm
Taille du pilote	max. 130 cm	
Poids du pilote	max. 35 kg	
Age recommandé pour le pilote	4 - 7 ans	6 - 10 ans
Moteur type	50 LC	

## REGLAGES DE BASE - FOURCHE

Ressort	2,0 N/mm
Prétension de ressort	10 mm
Qualité d'huile	SAE 7,5
Longueur de la chambre d'air	110 mm

## REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	JUNIOR LC WP 03189A01	SENIOR LC WP 03189A02
Amortissement à la détente	5	5
Ressort	85 N/mm	45 N/mm
Précontrainte du ressort	10 mm	7 mm

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 2006 AC

MOTEUR	50 SENIOR ADVENTURE	50 MINI ADVENTURE
Type	monocylindre 2-temps admission par clapets	
Cylindrée	49,0 cm <sup>3</sup>	
Alésage/Course	39,5 / 40 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane et huiles 2-temps	Super sans plomb d'un indice d'octane de 95
Graissage	graissage par mélange essence-huile	graissage séparé
Mélange	1 : 60	–
Huile deux-temps	huiles de haute qualité pour graissage par mélange (Motorex Cross Power 2T)	huiles de haute qualité pour graissage séparé (Motorex Cross Power 2T)
Roulements d'embiellage	2 roulements à billes	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Segments de piston	1 segment de compression	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, 16:57 Z	
Transmission primaire	0,15-0,2 litre d'huile pour transmission automatique Dexron II (Motorex ATF Super)	
Bougie	NGK BR 8 ECM	
Ecartement des électrodes	0,6 mm	
Carburateur	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHVA 12 XS
Filtre à air	cartouche en mousse imprégnée	

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR		
Modelé	50 SENIOR ADVENTURE	50 MINI ADVENTURE
Carburateur type	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHVA 12 XS
Cicleur principal	80 (70)	65 (70)
Aiguille de cicleur	211 FA	211 FA
Cicleur de ralenti	45	38
Cicleur d'aiguille	A10	A10
Position de l'aiguille	3.	4.
Vis de richesse	3,5	4
Boisseau	40	40
Cicleur de starter	60	60

# CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 2006 AC

PARTIE-CYCLE	50 SENIOR ADVENTURE	50 MINI ADVENTURE
Cadre	Cadre en tube d'acier	
Fourche	Marzocchi $\varnothing = 32$ mm	
Débattement avant/arriere	175/190 mm	115/185 mm
Suspension arriere	amortisseur central Paioli	
Frein avant	frein à disque $\varnothing 160$ mm	frein a tàmbour $\varnothing 90$ mm
Frein arriere	frein a tàmbour $\varnothing 90$ mm	
Pneus avant/arriere	2.50x12" Pirelli MT32A / 2.75x10" MT320	2.50x10" Pirelli MT32A / 2.75x10" MT320
Pression	avant/arriere: 1,0 bar / 1,0 bar	
Réservoir	2 Litre	
Démultiplication secondaire	11 : 48	
Chaîne	1/2x3/16" 104 rouleaux	1/2x3/16" 96 rouleaux
Angle de la colonne de direction	66°	66°
Empattement	1030 mm	910 mm
Hauteur de selle à vide	650 ou 675 mm (régle)	530 ou 550 mm (régle)
Garde au sol à vide	255 mm	182 mm
Taille du pilote	max. 130 cm	
Poids du pilote	max. 35 kg	
Age recommandé pour le pilote	4 - 6 ans	
Moteur type	50 AC	

REGLAGES DE BASE – FOURCHE	
	50 SENIOR / MINI ADVENTURE
Ressort	2,0 N/mm
Prétension de ressort	10 mm
Qualité d'huile	SAE 7,5
Longueur de la chambre d'air	110 mm

REGLAGE DE BASE – AMORTISSEUR		
	50 SENIOR ADVENTURE	50 MINI ADVENTURE
Précontrainte du ressort	12 mm	8 mm

# CHARACTERISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 2006 LC

TYP	50 SX JUNIOR	50 SX, 50 SUPERMOTO
Type	monocylindre 2-temps admission par clapets	
Cylindrée	49,0 cm <sup>3</sup>	
Alésage/Course	39,5 / 40 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane et huiles 2-temps	
Mélange	1 : 60 si l'on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex 2T Cross Power) En case de doute contacter notre importateur	
Graissage	graissage par mélange essence-huile	
Roulements d'embellage	2 roulements à billes	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Segments de piston	1 segment de compression	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, 16:57 Z	
Huile de transmission	0,15-0,2 litre d'huile pour transmission automatique Dexron II (Motorex ATF Super)	
Bougie	NGK BR 8 ECM	
Ecartement des electrodes	0,6 mm	
Carburateur	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHBG 19 BS
Filtre a air	cartouche en mousse imprègnée	
Liquide de refroidissement	0,5 litre: 50% du antigel, 50% de l'eau, au minimum -25°C	

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR		
Modelé	50 SX JUNIOR	50 SX, 50 SUPERMOTO
Carburateur type	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHBG 19 BS
Cicleur principal	80	85
Aiguille de cicleur	211 FA	260 AU
Cicleur de ralenti	45	48
Cicleur d'aiguille	A10	W9
Position de l'aiguille	3.	3.
Vis de richesse	3,5	3,0
Boisseau	40	60
Cicleur de starter	60	60

# CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 2006 LC

	50 SX JUNIOR	50 SX	50 SUPERMOTO
Cadre	Cadre en tube d'acier		
Fourche	Marzocchi Ø = 32 mm		
Débattement avant/arrière	140/205 mm	185/185 mm	
Suspension arrière	amortisseur central WP		
Frein avant	freins à disque Ø 160 mm		
Frein arrière	frein à tambour Ø 90 mm	freins à disque Ø 140 mm	
Pneus avant	2.50x10" Pirelli MT32A	2.50x12" Pirelli MT32A	90/90-10 Pirelli SL26
Pneus arrière	2.75x10" MT320		90/90-10 Pirelli SL26
Pression avant/arrière	1,0 bar		
Réservoir	1,8 Litre		
Démultiplication secondaire	11 : 48	10 : 44	
Chaîne	1/2 x 3/16" 96 rouleaux	1/2 x 3/16" 102 rouleaux	
Angle de la colonne de direction	66°		
Empattement	910 mm	1030 mm	
Hauteur de selle à vide	585/610 mm	650/675 mm	
Garde au sol à vide	220 mm	255 mm	
Taille du pilote	max. 130 cm		
Poids du pilote	max. 35 kg		
Age recommandé pour le pilote	4 - 7 ans	6 - 10 ans	
Moteur type	50 LC		

## REGLAGES DE BASE - FOURCHE

Ressort	2,0 N/mm
Prétension de ressort	10 mm
Qualité d'huile	SAE 7,5
Longueur de la chambre d'air	110 mm

## REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	50 SX JUNIOR WP 03189B01	50 SX, 50 SUPERMOTO WP 03189B02
Amortissement à la détente	5	5
Ressort	85 N/mm	45 N/mm
Précontrainte du ressort	10 mm	7 mm

# CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 2007 AC

MOTEUR	50 AC SENIOR ADVENTURE	50 AC MINI ADVENTURE
Type	monocylindre 2-temps admission par clapets	
Cylindrée	49,0 cm <sup>3</sup>	
Alésage/Course	39,5 / 40 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane et huiles 2-temps	Super sans plomb d'un indice d'octane de 95
Graissage	graissage par mélange essence-huile	graissage séparé
Mélange	1 : 60	–
Huile deux-temps	huiles de haute qualité pour graissage par mélange (Motorex Cross Power 2T)	huiles de haute qualité pour graissage séparé (Motorex Cross Power 2T)
Roulements d'embiellage	2 roulements à billes	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Segments de piston	1 segment de compression	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, 16:57 Z	
Transmission primaire	0,15-0,2 litre d'huile pour transmission automatique Dexron II (Motorex ATF Super)	
Bougie	NGK BR 8 ECM	
Ecartement des électrodes	0,6 mm	
Carburateur	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHVA 12 XS
Filtre à air	cartouche en mousse imprègnée	

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR		
Modelé	50 SENIOR ADVENTURE	50 MINI ADVENTURE
Carburateur type	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHVA 12 XS
Cycleur principal	80 (70)	65 (70)
Aiguille de cycleur	211 FA	211 FA
Cycleur de ralenti	45	38
Cycleur d'aiguille	A10	A10
Position de l'aiguille	3.	4.
Vis de richesse	3,5	4
Boisseau	40	40
Cycleur de starter	60	60

# CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 2007 AC

PARTIE-CYCLE	50 SENIOR ADVENTURE	50 MINI ADVENTURE
Cadre	Cadre en tube d'acier	
Fourche	Marzocchi $\varnothing = 32$ mm	
Débattement avant/arrière	175/190 mm	115/185 mm
Suspension arrière	amortisseur central Paioli	
Frein avant	frein à disque $\varnothing 160$ mm	frein à tambour $\varnothing 90$ mm
Frein arrière	frein à tambour $\varnothing 90$ mm	
Pneus avant/arrière	2.50x12" Pirelli MT32A / 2.75x10" MT320	2.50x10" Pirelli MT32A / 2.75x10" MT32A
Pression	avant/arrière: 1,0 bar / 1,0 bar	
Réservoir	2 Litre	
Démultiplication secondaire	11 : 48	
Chaîne	1/2x3/16" 104 rouleaux	1/2x3/16" 96 rouleaux
Angle de la colonne de direction	66°	66°
Empattement	1030 mm	910 mm
Hauteur de selle à vide	650 ou 675 mm (régle)	530 ou 550 mm (régle)
Garde au sol à vide	255 mm	182 mm
Taille du pilote	max. 130 cm	
Poids du pilote	max. 35 kg	
Age recommandé pour le pilote	4 - 6	
Moteur type	50 AC	

## REGLAGES DE BASE – FOURCHE

	50 SENIOR / MINI ADVENTURE
Ressort	2,0 N/mm
Prétension de ressort	10 mm
Qualité d'huile	SAE 7,5
Longueur de la chambre d'air	110 mm

## REGLAGE DE BASE – AMORTISSEUR

	50 SENIOR ADVENTURE	50 MINI ADVENTURE
Précontrainte du ressort	12 mm	8 mm

# CHARACTERISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 2007 LC

MOTEUR	50 SX JUNIOR	50 SX
Type	monocylindre 2-temps admission par clapets	
Cylindrée	49,0 cm <sup>3</sup>	
Alésage/Course	39,5 / 40 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane et huiles 2-temps	
Mélange	1 : 60 si l'on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex 2T Cross Power) En case de doute contacter notre importateur	
Graissage	graissage par mélange essence-huile	
Roulements d'embellage	2 roulements à billes	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Segments de piston	1 segment de compression	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, 16:57 Z	
Huile de transmission	0,15-0,2 litre d'huile pour transmission automatique Dexron II (Motorex ATF Super)	
Bougie	NGK BR 8 ECM	
Ecartement des electrodes	0,6 mm	
Carburateur	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHBG 19 BS
Filtre a air	cartouche en mousse imprègnée	
Liquide de refroidissement	0,5 litre: 50% du antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25°C	

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR		
Modelé	50 SX Junior	50 SX
Carburateur type	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHBG 19 BS
Cicleur principal	80	85
Aiguille de cicleur	211 FA	260 AU
Cicleur de ralenti	45	48
Cicleur d'aiguille	A10	W9
Position de l'aiguille	3.	3.
Vis de richesse	3,5	3,0
Boisseau	40	60
Cicleur de starter	60	60

# CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 2007 LC

PARTIE-CYCLE	50 SX JUNIOR	50 SX
Cadre	Cadre en tube d'acier	
Fourche	Marzocchi Ø = 32 mm	
Débattement avant/arriere	140/205 mm	185/185 mm
Suspension arriere	amortisseur central WP	
Frein avant	freins à disque Ø 160 mm	
Bremse arriere	frein a tàmbour Ø 90 mm	freins à disque Ø 140 mm
Pneus avant	Pirelli 2.50-10 33J MT32A	Pirelli 60/100-12 36M MT32A
Pneus arriere	Pirelli 2.75-10 37J MT320	Pirelli 2.75-10 37J MT320
Pression avant/arriere	1,0 bar	
Réservoir	1,8 Litre	
Démultiplication secondaire	11 : 48	10:44
Chaîne	1/2x3/16" 96 rouleaux	1/2x3/16" 102 rouleaux
Angle de la colonne de direction	66°	
Empattement	910 mm	1030 mm
Hauteur de selle à vide	585/610 mm	650/675 mm
Garde au sol à vide	220 mm	255 mm
Taille du pilote	max. 130 cm	
Poids du pilote	max. 35 kg	
Age recommandé pour le pilote	4 - 7 ans	6 - 10 ans
Moteur type	50 LC	

REGLAGES DE BASE - FOURCHE	
Ressort	2,0 N/mm
Prétension de ressort	10 mm
Qualité d'huile	SAE 7,5
Longueur de la chambre d'air	110 mm

REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR		
	50 SX Junior WP 03189C01	50 SX WP 03189C02
Amortissement à la détente	12	10
Ressort	75 N/mm	35 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	3 mm

## CHARACTERISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 2008 AC

MOTEUR	50 AC MINI SX	50 AC MINI ADVENTURE
Type	monocylindre 2-temps admission par clapets	
Cylindrée	49,0 cm <sup>3</sup>	
Alésage/Course	39,5 / 40 mm	
Carburant	Super sans plomb d'un indice d'octane de 95	
Graissage	graissage séparé	
Huile deux-temps	huiles de haute qualité pour graissage séparé (Motorex Cross Power 2T)	
Roulements d'embellage	2 roulements à billes	
Tete de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Segments de piston	1 segment de compression	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, 16:57 Z	
huile de boîte	0,15-0,2 litre d'huile pour transmission automatique Dexron II (Motorex ATF Super)	
Bougie	NGK BR 8 ECM	
Ecartement des electrodes	0,6 mm	
Carburateur	Dell'Orto PHVA 12 XS	
Filtre a air	cartouche en mousse imprégnée	

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR		
Modelé	50 MINI SX	50 MINI ADVENTURE
Carburateur type	Dell'Orto PHVA 12 XS	Dell'Orto PHVA 12 XS
Cicleur principal	70	65 (70)
Aiguille de cicleur	211 FA	211 FA
Cicleur de ralenti	38	38
Cicleur d'aiguille	A10	A10
Position de l'aiguille	4.	4.
Vis de richesse	1	4
Boisseau	40	40
Cicleur de starter	60	60

# CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 2008 AC

PARTIE-CYCLE	50 MINI SX	50 MINI ADVENTURE
Cadre	Cadre en tube d'acier	
Fourche	Marzocchi Ø = 32 mm	
Débattement avant/arrière	110/171 mm	120/185 mm
Suspension arrière	amortisseur central White Power 03.18.9D.04	amortisseur central Paioli
Frein avant	frein à disque Ø 160 mm	frein à tambour Ø 90 mm
Frein arrière	frein à tambour Ø 90 mm	
Pneus avant/arrière	2.50x10" Pirelli 33J / 2.75x10" Pirelli 33J	2.50x10" Pirelli 33J / 2.50x10" Pirelli 33J
Pression	avant/arrière: 1,0 bar / 1,0 bar	
Réservoir	2 Litre	
Démultiplication secondaire	11 : 48	
Chaîne	1/2x3/16" 104 rouleaux	1/2x3/16" 96 rouleaux
Angle de la colonne de direction	66°	66°
Empattement	910 mm	910 mm
Hauteur de selle à vide	530 ou 550 mm (régle)	530 ou 550 mm (régle)
Garde au sol à vide	182 mm	182 mm
Taille du pilote	max. 130 cm	
Poids du pilote	max. 35 kg	
Age recommandé pour le pilote	4 - 6	
Moteur type	50 AC	

REGLAGES DE BASE – FOURCHE	
	50 SENIOR / MINI ADVENTURE
Ressort	2,0 N/mm
Prétension de ressort	10 mm
Qualité d'huile	SAE 7,5
Longueur de la chambre d'air	110 mm

REGLAGE DE BASE – AMORTISSEUR		
	50 MINI SX	50 MINI ADVENTURE
Précontrainte du ressort	5 mm	8 mm

## CHARACTERISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 2008 LC

MOTEUR	50 SX JUNIOR	50 SX
Type	monocylindre 2-temps admission par clapets	
Cylindrée	49,0 cm <sup>3</sup>	
Alésage/Course	39,5 / 40 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane et huiles 2-temps	
Mélange	1 : 60 si l'on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex 2T Cross Power) En case de doute contacter notre importateur	
Graissage	graissage par mélange essence-huile	
Roulements d'embellage	2 roulements à billes	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Segments de piston	1 segment de compression	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, 16:57 Z	
Huile de transmission	0,15-0,2 litre d'huile pour transmission automatique Dexron II (Motorex ATF Super)	
Bougie	NGK BR 8 ECM	
Ecartement des electrodes	0,6 mm	
Carburateur	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHBG 19 BS
Filtre a air	cartouche en mousse imprègnée	
Liquide de refroidissement	0,5 litre: 50% du antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25°C	

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR		
Modelé	50 SX Junior	50 SX
Carburateur type	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHBG 19 BS
Cicleur principal	80	85
Aiguille de cicleur	211 FA	260 AU
Cicleur de ralenti	45	48
Cicleur d'aiguille	A10	W9
Position de l'aiguille	3.	3.
Vis de richesse	3,5	3,0
Boisseau	40	60
Cicleur de starter	60	60

# CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 2008 LC

PARTIE-CYCLE	50 SX JUNIOR	50 SX
Cadre	Cadre en tube d'acier	
Fourche	Marzocchi $\varnothing = 32$ mm	
Débattement avant/arriere	140/205 mm	185/185 mm
Suspension arriere	amortisseur central WP	
Frein avant	frein à disque $\varnothing 160$ mm	
Bremse arriere	frein a tàmbour $\varnothing 90$ mm	frein à disque $\varnothing 140$ mm
Pneus avant	Pirelli 2.50-10 33J Scorpion	Pirelli 60/100-12 36NHS Scorpion
Pneus arriere	Pirelli 2.75-10 37J Scorpion	Pirelli 2.75-10 37J Scorpion
Pression	avant/arriere 1,0 bar	
Réservior	1,8 Litre	
Démultiplication secondaire	11 : 48	10:44
Chaîne	1/2x3/16" 96 rouleaux	1/2x3/16" 102 rouleaux
Angle de la colonne de direction	66°	
Empattement	910 mm	1030 mm
Hauteur de selle à vide	585/610 mm	650/675 mm
Garde au sol à vide	220 mm	255 mm
Taille du pilote	max. 130 cm	
Poids du pilote	max. 35 kg	
Age recommandé pour le pilote	4 - 7 ans	6 - 10 ans
Moteur type	50 LC	

REGLAGES DE BASE - FOURCHE	
Ressort	2,0 N/mm
Prétension de ressort	10 mm
Qualité d'huile	SAE 7,5
Longueur de la chambre d'air	110 mm

REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR		
	50 SX Junior WP 03189D01	50 SX WP 03189D02
Amortissement à la détente	12	10
Ressort	75 N/mm	35 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	3 mm

JEUX ET TOLÉRANCES - MOTEUR		
Embiellage	faix rond	max. 0,050 mm
Valeur extérieure des masses d'équilibrage		38 mm ± 0,05 mm
Bielle	jeu radial	max. 0,030 mm
Piston	jeux de montage	0,055 - 0,065 mm (AC) / 0,045 - 0,055 mm (LC)
Segment	jeu a la coupe	max. 0,20 mm
Mâchoires d'embrayage	diamètre extérieur	neuf 82,5 mm
Tambour de l'embrayage	diamètre	max. 84,4 mm (neuf 84,00 - 84,01 mm)
Longueur des ressorts d'embrayage		min. 19,6 mm

COUPLES DE SERRAGE - MOTEUR		
Ecrou du pignon de transmission primaire	M14x1,25	40 Nm
Ecrou du rotor d'allumage	M10x1,25	20 Nm
Ecrou de la noix d'embrayage	M10x1,25	Loctite 243 + 35 Nm
Vis six pans - mâchoires d'embrayage	M6	Loctite 243 + 12 Nm
Vis de fixation de culasse	M7	15 Nm
Ecrous d'embase de cylindre	M8	18 Nm
Vis six pans creux du stator	M5	Loctite 243 + 8 Nm
Bouchon de remplissage de la transmission	M16	5 Nm
Bouchon de vidange	M10	15 Nm
Autres vis moteur	M5	7 Nm
	M6	10 Nm
	M8	30 Nm

COUPLES DE SERRAGE - PARTIE CYCLE			
Écrou broche avant/arriere	M12x1	40 Nm	
Écrou d'axe de bras oscillant	M10	45 Nm	
	M12	40 Nm	
Vis de fixation de té supérieur de forche	M8	20 Nm	
Vis de fixation de té inférieur de forche	M6	10 Nm	
	M8	15 Nm	
Vis/écrou de la colonne de direction	M20x1,5	30 / 10 Nm	
Vis de serrage de guidon	M8	20 Nm	
Vis amortisseur supérieur/inférieur	M10	45 Nm	
Vis six pans creux - fixation de guidon	M10	Loctite + 40 Nm	
Pince du frein avant	M8	Loctite + 20 Nm	
Disque du frein avant/arriere	M6	Loctite + 10 Nm	
	M6 (10.9)	Loctite + 15 Nm	
Vis pour le plaquettes	M6	4 Nm	
Vis de rayon	Mini Adventure	M3,5	2,0 - 2,5 Nm
	SX / Senior Adventure / Supermoto	M4	2,5 - 3,0 Nm
Autres vis partie cycle	M5	6 Nm	
	M6	10 Nm	
	M8	25 Nm	
	M10	45 Nm	

# PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN

# 9

## SOMMAIRE

<b>MODÉLE 2002</b> .....	<b>9-2</b>
<b>MODÉLE 2003-2005</b> .....	<b>9-4</b>
<b>MODÉLE 2006</b> .....	<b>9-6</b>
<b>MODÉLE 2007</b> .....	<b>9-8</b>
<b>MODÉLE 2008</b> .....	<b>9-8</b>



# PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 2002

 50 MINIS  
refroidissement air/liquide

Une moto propre fait économiser temps et argent!		Révision	Révision
		toutes les 5 heures	toutes les 20 heures
MOTEUR	Vérifier le niveau d'huile de boîte	●	
	Vidanger la boîte	●	
	Vérifier la bougie, changer si nécessaire, régler les électrodes		●
	Vérifier le régime auquel l'embrayage colle	●	
CARBURATEUR	Vérifier la fixation du carburateur		●
	Vérifier l'état de la pipe d'admission		●
	Vérifier le ralenti moteur chaud		●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel		●
	Vérifier l'étanchéité et la fixation de l'échappement		●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques		●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein		●
	Vérifier état, course à vide des poignées de frein, régler	●	
	Vérifier serrage vis système de freinage	●	
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur		●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant		●
	Vérifier/régler les roulements de direction		●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous des broches, ancrage bras, amortisseur)		●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	
	Vérifier état et pression des pneus		●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	
	Graisser la chaîne	●	
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	
<b>TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDES POUVANT ETRE DEMANDES EN SUPPLEMENT!</b>			
			au moins 1x par an
Vider et nettoyer la cuve de carburateur			●
Entretien complet de la fourche			●
Nettoyer et graisser ancrage du bras oscillant			●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches			●
Vidanger liquide de frein			●

LES REVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE PILOTE!

**VERIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A EFFECTUER PAR LE PILOTE OU LE MECANICIEN**

	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau d'huile de la boîte	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier niveau du liquide de frein	●			
Vérifier usure des garnitures	●			
Vérifier freinage	●	●		
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Sortir régulièrement les cache-poussière de la fourche, nettoyer			●	
Nettoyer, graisser la chaîne; vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état et pression des pneus	●			
Vérifier l'état durite d'essence	●			
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●		
Vérifier l'état de toutes les commandes	●			
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues		●		
(sauf freins, échappement)				
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●



# PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 2003-2005

 50 MINIS  
refroidissement air/liquide

Une moto propre fait économiser temps et argent!		Révision	Révision
		toutes les 5 heures	toutes les 20 heures
MOTEUR	Vérifier le niveau d'huile de boîte	●	
	Vidanger la boîte	●	
	Vérifier la bougie, changer si nécessaire, régler les électrodes		●
	Vérifier le régime auquel l'embrayage colle	●	
CARBURATEUR	Vérifier la fixation du carburateur		●
	Vérifier l'état de la pipe d'admission		●
	Vérifier le ralenti moteur chaud		●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel		●
	Vérifier l'étanchéité et la fixation de l'échappement		●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques		●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein		●
	Vérifier état, course à vide des poignées de frein, régler	●	
	Vérifier serrage vis système de freinage	●	
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur		●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant		●
	Vérifier/régler les roulements de direction		●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous des broches, ancrage bras, amortisseur)		●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	
	Vérifier état et pression des pneus		●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	
	Graisser la chaîne	●	
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	
<b>TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDES POUVANT ETRE DEMANDES EN SUPPLEMENT!</b>			
		au moins 1x par an	
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●	
Entretien complet de la fourche		●	
Nettoyer et graisser ancrage du bras oscillant		●	
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches		●	
Vidanger liquide de frein		●	

LES R'ÉVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE PILOTE!

### VERIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A EFFECTUER PAR LE PILOTE OU LE MECANICIEN

	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau d'huile de la boîte	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier usure des garnitures	●			
Vérifier freinage	●	●		
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Sortir régulièrement les cache-poussière de la fourche, nettoyer			●	
Nettoyer, graisser la chaîne; vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état et pression des pneus	●			
Vérifier l'état durite d'essence	●			
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●		
Vérifier l'état de toutes les commandes	●			
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (sauf freins, échappement)		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

### VERIFICATIONS RECOMMANDEES EN CE QUI CONCERNE LE MOTEUR MINI AC/LC (A DEMANDER EN PLUS A L'AGENT KTM)

	30	45	60	90	120	135
	heures	heures	heures	heures	heures	heures
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	●	●	●	●
Usure des mâchoires d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage (AC)	●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'usure du volant d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'usure de l'arbre de pompe à eau et des roulements	●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'usure du rotor de pompe à eau	●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	●	●	●	●
Contrôle du faux-rond en bout d'embellage	●	●	●	●	●	●
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●		●		●	
Contrôle du jeu radial au pied de bielle	●		●		●	
Contrôle de l'usure des roulements d'embellage	●		●		●	
Remplacement des roulements d'embellage et de bielle		●		●		●
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements		●		●		●

NOTA BENE: S'IL S'AVÈRE LORS DU CONTRÔLE QUE LES TOLÉRANCES SONT DÉPASSÉES, IL FAUT REMPLACER LES ÉLÉMENTS CONCERNÉS.

 <b>PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 2006</b>		50 MINIS refroidissement air/liquide		
				Révision
Une moto propre fait économiser temps et argent!		toutes les	toutes les	chaque
		5 heures	20 heures	épreuve
MOTEUR	Vérifier le niveau d'huile de boîte	●	●	
	Vidanger la boîte	●	●	
	Vérifier la bougie, changer si nécessaire, régler les électrodes		●	
	Vérifier le régime auquel l'embrayage colle	●		●
CARBURATEUR	Vérifier la fixation du carburateur		●	
	Vérifier l'état de la pipe d'admission		●	
	Vérifier le ralenti moteur chaud		●	
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel		●	
	Vérifier l'étanchéité et la fixation de l'échappement		●	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	●	●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques		●	●
	Vérifier l'état de la durite et du câble de frein		●	●
	Vérifier/fonction état, course à vide des poignées de frein, régler	●	●	●
	Vérifier serrage vis système de freinage	●	●	●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur		●	●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant		●	●
	Vérifier/régler les roulements de direction		●	●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous des broches, ancrage bras, amortisseur)		●	●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●
	Vérifier état et pression des pneus		●	●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●	●
	Graisser la chaîne	●	●	●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●	●
<b>TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDES POUVANT ETRE DEMANDES EN SUPPLEMENT!</b>				
			au moins	
			1x par an	
Vider et nettoyer la cuve de carburateur			●	
Entretien complet de la fourche			●	
Nettoyer et graisser ancrage du bras oscillant			●	
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches			●	
Vidanger liquide de frein			●	

LES R'ÉVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE PILOTE!

**VERIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A EFFECTUER PAR LE PILOTE OU LE MECANICIEN**

	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau d'huile de la boîte	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier usure des garnitures	●			
Vérifier freinage	●	●		
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Sortir régulièrement les cache-poussière de la fourche, nettoyer			●	
Nettoyer, graisser la chaîne; vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état et pression des pneus	●			
Vérifier l'état durite d'essence	●			
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●		
Vérifier le bon état des durites d'huile sur les modèles à graissage séparé (pas de déchirures ni de crocs)	●			
Vérifier l'état de toutes les commandes	●			
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (sauf freins, échappement)		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

**VERIFICATIONS RECOMMANDEES EN CE QUI CONCERNE LE MOTEUR MINI AC/LC  
(A DEMANDER EN PLUS A L'AGENT KTM)**

	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●
Usure des mâchoires d'embrayage	●	●
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage (AC)	●	●
Contrôle de l'usure du volant d'embrayage	●	●
Contrôle de l'usure de l'arbre de pompe à eau et des roulements	●	●
Contrôle de l'usure du rotor de pompe à eau	●	●
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●
Fonction pompe à huile (graissage séparé)	●	●
Contrôle du faux-rond en bout d'embellage	●	●
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●	
Radialspiel Lager Kolbenbolzen prüfen	●	
Contrôle de l'usure des roulements d'embellage	●	
Remplacement des roulements d'embellage et de bielle		●
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements		●

NOTA BENE: S'IL S'AVÈRE LORS DU CONTRÔLE QUE LES TOLÉRANCES SONT DÉPASSÉES, IL FAUT REMPLACER LES ÉLÉMENTS CONCERNÉS.

		<b>PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 2007</b>		50 MINIS refroidissement air/liquide
Une moto propre fait économiser temps et argent!		Révision toutes les 5 heures	Révision toutes les 20 heures	Avant chaque épreuve
MOTEUR	Vérifier le niveau d'huile de boîte	●	●	
	Vidanger la boîte	●	●	
	Vérifier la bougie, changer si nécessaire, régler les électrodes		●	
	Vérifier le régime auquel l'embrayage colle	●		●
CARBURATEUR	Vérifier la fixation du carburateur		●	
	Vérifier l'état de la pipe d'admission		●	
	Vérifier le ralenti moteur chaud		●	
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel		●	
	Vérifier l'étanchéité et la fixation de l'échappement		●	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	●	●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques		●	●
	Vérifier l'état de la durite et du câble de frein		●	●
	Vérifier/fonction état, course à vide des poignées de frein, régler	●	●	●
	Vérifier serrage vis système de freinage	●	●	●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur		●	●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant		●	●
	Vérifier/régler les roulements de direction		●	●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous des broches, ancrage bras, amortisseur)		●	●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●
	Vérifier état et pression des pneus		●	●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●	●
	Graisser la chaîne	●	●	●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●	●

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A DEMANDER EN PLUS A L'AGENT KTM	toutes les	toutes les	au moins
	20 heures	40 heures	1x par an
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	
Usure des mâchoires d'embrayage	●	●	
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage	●	●	
Contrôle de l'usure du volant d'embrayage	●	●	
Contrôle de l'usure de l'arbre de pompe à eau et des roulements	●	●	
Contrôle de l'usure du rotor de pompe à eau	●	●	
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	
Fonction pompe à huile (graissage séparé)	●	●	
Contrôle du faux-rond en bout d'embellage	●	●	
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●		
Contrôle du jeu radial au pied de bielle	●		
Contrôle de l'usure des roulements d'embellage	●		
Remplacement des roulements d'embellage et de bielle		●	
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements		●	
Vider et nettoyer la cuve de carburateur			●
Entretien complet de la fourche			●
Nettoyer et graisser ancrage du bras oscillant			●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches			●
Remplacer le liquide de frein			●

**NOTA BENE:** S'il s'avère lors du contrôle que les tolérances sont dépassées, il faut remplacer les éléments concernés.

En aucun cas il ne faut dépasser le moment de la révision de plus de 5 heures d'utilisation.

Les révisions effectuées dans les ateliers KTM ne dispensent pas des travaux d'entretien et de contrôle que doit faire le pilote.

VERIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A EFFECTUER PAR LE PILOTE OU LE MECANICIEN				
	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau d'huile de la boîte	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier usure des garnitures	●			
Vérifier freinage	●	●		
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Sortir régulièrement les cache-poussière de la fourche, nettoyer			●	
Nettoyer, graisser la chaîne; vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état et pression des pneus	●			
Vérifier l'état durite d'essence	●			
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●		
Vérifier le bon état des durites d'huile sur les modèles à graissage séparé (pas de déchirures ni de crocs)	●			
Vérifier l'état de toutes les commandes	●			
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues		●		
(sauf freins, échappement)				
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●



# PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 2008

50 Mini SX  
50 Mini Adventure

UNE MOTO PROPRE FAIT ECONOMISER TEMPS ET ARGENT!		Révision toutes les 5 heures	Révision toutes les 20 heures
<b>Moteur</b>	Vérifier le niveau d'huile de boîte	●	●
	Vidanger la boîte	●	●
	Vérifier la bougie, changer si nécessaire, régler les électrodes		●
	Régler le régime auquel l'embrayage doit attaquer.	●	●
<b>Carburateur</b>	Vérifier la fixation du carburateur		●
	Vérifier l'état de la pipe d'admission		●
	Vérifier le ralenti moteur chaud		●
<b>Accessoires</b>	Vérifier l'étanchéité et la fixation de l'échappement		●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	●
<b>Freins</b>	Vérifier liquide de frein, garnitures, disques (50 Mini SX)		●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein		●
	Vérifier/fonction état, course à vide des poignées de frein, régler	●	●
	Vérifier serrage vis système de freinage	●	●
<b>Partie-cycle</b>	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur		●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant		●
	Vérifier/régler les roulements de direction		●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous des broches, ancrage bras, amortisseur)		●
<b>Roues</b>	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●
	Vérifier état et pression des pneus		●
	Vérifier état chaîne, joint de chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●
	Graisser la chaîne	●	●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●

<b>TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A DEMANDER EN PLUS.</b>			
	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1x par an
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	
Vérifier le jeu des mâchoires d'embrayage	●	●	
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage	●	●	
Contrôle de l'usure du volant d'embrayage	●	●	
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	
Fonction pompe à huile (graissage séparé)	●	●	
Contrôle du faux-rond en bout d'embellage	●	●	
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●		
Contrôle du jeu radial au pied de bielle	●		
Contrôle de l'usure des roulements d'embellage	●		
Remplacement des roulements d'embellage et de bielle		●	
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements		●	
Vider et nettoyer la cuve de carburateur			●
Entretien complet de la fourche			●
Nettoyer et graisser ancrage du bras oscillant			●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches			●
Remplacer le liquide de frein (50 Mini SX)			●

**Les revisions dans les ateliers KTM ne remplacent pas les contrôles et l'entretien par le pilote!**

**Remarque: S'il s'avère lors du contrôle que les tolérances sont dépassées, il faut remplacer les éléments concernés.**

<b>VERIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A EFFECTUER PAR LE PILOTE OU LE MECANICIEN</b>				
	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau d'huile de la boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein (50 Mini SX)	●			
Vérifier usure des garnitures	●			
Vérifier freinage	●	●		
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Sortir régulièrement les cache-poussière de la fourche, nettoyer			●	
Nettoyer, graisser la chaîne; vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état et pression des pneus	●			
Vérifier l'état durite d'essence	●			
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●		
Vérifier le bon état des durites d'huile sur les modèles à graissage séparé (pas de déchirures ni de crocs)	●			
Vérifier l'état de toutes les commandes	●			
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (sauf freins, échappement)		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●



# PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 2008

**50 SX Junior  
50 SX**

50 SX JUNIOR 50 SX		Révision toutes les 5 heures	Révision toutes les 20 heures	avant la course
<b>UNE MOTO PROPRE FAIT ECONOMISER TEMPS ET ARGENT!</b>				
<b>Moteur</b>	Vérifier le niveau d'huile de boîte	●	●	
	Vidanger la boîte	●	●	
	Vérifier la bougie, changer si nécessaire, régler les électrodes		●	
	Vérifier le régime auquel l'embrayage colle	●	●	●
<b>Carburateur</b>	Vérifier la fixation du carburateur		●	
	Vérifier l'état de la pipe d'admission		●	
	Vérifier le ralenti moteur chaud		●	
<b>Accessoires</b>	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel		●	
	Vérifier l'étanchéité et la fixation de l'échappement		●	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	●	●
<b>Freins</b>	Vérifier liquide de frein, garnitures, disques		●	●
	Vérifier l'état de la durite et du câble de frein		●	●
	Vérifier/fonction état, course à vide des poignées de frein, régler	●	●	●
	Vérifier serrage vis système de freinage	●	●	●
<b>Partie-Cycle</b>	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur		●	●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant		●	●
	Vérifier/régler les roulements de direction		●	●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous des broches, l'ancrage bras, amortisseur)		●	●
<b>Roues</b>	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●
	Vérifier état et pression des pneus		●	●
	Vérifier état chaîne, joint de chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●	●
	Graisser la chaîne	●	●	●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●	●

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A DEMANDER EN PLUS A L'AGENT KTM	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1x par an
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	
Usure des mâchoires d'embrayage	●	●	
Contrôle de l'usure du volant d'embrayage	●	●	
Contrôle de l'usure de l'arbre de pompe à eau et des roulements	●	●	
Contrôle de l'usure du rotor de pompe à eau	●	●	
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	
Contrôle du faux-rond en bout d'embellage	●	●	
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●		
Contrôle du jeu radial au pied de bielle	●		
Contrôle de l'usure des roulements d'embellage	●		
Remplacement des roulements d'embellage et de bielle		●	
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements		●	
Vider et nettoyer la cuve de carburateur			●
Entretien complet de la fourche			●
Entretien complete de la amortisseur			●
Nettoyer et graisser ancrage du bras oscillant			●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches			●
Remplacer le liquide de frein			●

**Nota bene:** S'il s'avère lors du contrôle que les tolérances sont dépassées, il faut remplacer les éléments concernés.

**En aucun cas il ne faut dépasser le moment de la révision de plus de 5 heures d'utilisation.**

**Les révisions effectuées dans les ateliers KTM ne dispensent pas des travaux d'entretien et de contrôle que doit faire le pilote.**

**Nota bene:** Afin de pouvoir respecter exactement les intervalles de révision, on peut se procurer chez les agents KTM un comp-  
teur

horaire référencé SXS05450600.

VERIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A EFFECTUER PAR LE PILOTE OU LE MECANICIEN	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau d'huile de la boîte	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier usure des garnitures	●			
Vérifier freinage	●	●		
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Sortir régulièrement les cache-poussière de la fourche, nettoyer			●	
Nettoyer, graisser la chaîne; vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état et pression des pneus	●			
Vérifier l'état durite d'essence	●			
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●		
Vérifier l'état de toutes les commandes	●			
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (sauf freins, échappement)		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●



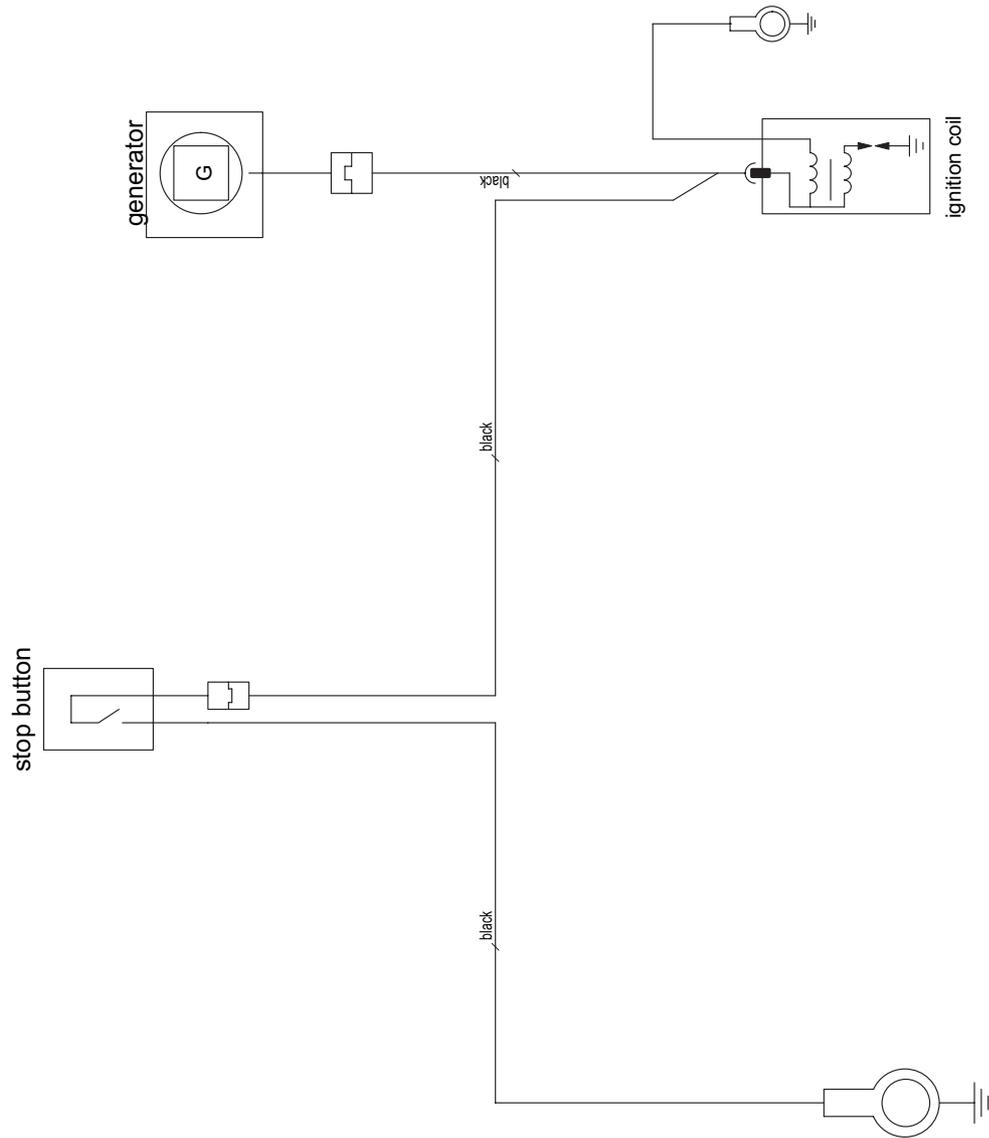
# SCHEMAS DE CABLAGE

# 10

## SOMMAIRE

SCHEMAS DE CABLAGE .....	10-2
--------------------------	------

Coleur de cable:  
black = noir



50 AC/LC

20.02.2004