

Félicitations !

Vous venez de faire l'acquisition d'une SCORPA TYS 125 F. Nous vous souhaitons la bienvenue au sein de la famille des clients SCORPA.

Ce modèle est le fruit d'une importante expérience du trial de haut niveau et des technologies de pointe. Il bénéficie comme tous les produits de notre gamme du savoir-faire de nos partenaires, ainsi que du soin et de la qualité de fabrication reconnus à SCORPA à travers le monde depuis de nombreuses années.

L'utilisation de cette moto nécessite quelques précautions, afin de pouvoir en exploiter les possibilités. La prise en main commence donc obligatoirement par la lecture de ce manuel. Il contient les informations pour l'utilisation, l'entretien et les contrôles de votre moto. Vous y trouverez surtout les consignes de sécurité, afin de vous prémunir, vous et les tiers, des risques et accidents liés à la pratique de la moto.

De plus, les conseils et les explications offerts par ce fascicule vous permettront de conserver votre bien en parfait état de marche. Pour vous aider dans cette tâche, n'hésitez pas à faire appel à votre concessionnaire.

L'équipe SCORPA vous souhaite un maximum de plaisir au guidon de votre moto. N'oubliez pas que la sécurité doit rester la première de vos priorités. Merci.

Des symboles vous renseigneront sur les notions particulièrement importantes. Ils sont ici détaillés :



DANGER !! PRUDENCE LA SECURITE EST EN JEU



AVERTISSEMENT

Le non-respect des consignes ou instructions données sous ce symbole peut avoir des conséquences critiques sur l'intégrité physique du pilote, d'un tiers ou d'une personne intervenant sur le véhicule.

ATTENTION

Ce symbole concerne les indications, précautions ou consignes à suivre pour prévenir toute détérioration de votre véhicule.

NB

Ce symbole introduit des explications ou des renseignements qui vous faciliteront les différentes tâches.

NB : Ce manuel fait partie intégrante du véhicule et doit être remis au nouveau propriétaire en cas de revente. La société SCORPA travaille de façon continue au développement et à l'amélioration de ses modèles. Ainsi, quelques petites modifications peuvent intervenir sur ce véhicule après l'impression de ce manuel.

**SCORPA TYS 125 F
MANUEL DE L'UTILISATEUR**

Ce document est la propriété de SCORPA, et ne peut être diffusé, reproduit ou utilisé sans une autorisation écrite préalable de sa part.

A. LA SECURITE

B. DESCRIPTION DU VEHICULE

Vue de gauche

Vue de droite

Commandes, témoins, instruments

C. COMMANDES, TEMOINS, INSTRUMENTS

1. Commandes et contacteurs électriques :

Témoins

Combinés de contacteurs

2. Commandes et témoins mécaniques :

Compteur de vitesse

Levier d'embrayage

Sélecteur de vitesses

Levier de frein avant

Pédale de frein arrière

Bouton de starter

Serrure antivol

3. Réservoir de carburant :

Bouchon de réservoir de carburant

Carburant

Robinet de carburant

4. Béquille latérale

D. VERIFICATIONS AVANT USAGE

Points à contrôler avant utilisation

E. INSTRUCTIONS ET CONSEILS POUR LE PILOTAGE

Mise en marche moteur froid

Mise en marche moteur chaud

Passage des vitesses

Réduction de la consommation en carburant

Rodage moteur

Stationnement

F. ENTRETIEN ET PETITES REPARATIONS

Outils

Tableau des graissages et entretiens réguliers

Contrôle de la bougie

Huile moteur et filtre à huile

Nettoyage du filtre à air

Réglages de la carburation

Jeu aux soupapes

Trains roulants

Chaîne de transmission

Réglage de la garde à l'embrayage

Freins

Lubrifications

Béquille latérale

Suspension arrière

Fourche et direction

Remplacement des éléments électriques

Diagnostic de pannes + schéma

G. SOIN ET ENTREPOSITION DE LA MOTO

Soin

Remisage

H. FICHE TECHNIQUE

Caractéristiques

Numéro d'identification

Étiquette du modèle.

La moto est un véhicule particulier, qui procure d'inégalables sensations de puissance et de liberté. Cependant, il faut garder bien présent à l'esprit que la meilleure moto ne dispose que de deux roues, ce qui ne lui permet pas de se soustraire aux risques dictés par les lois physiques.

Il convient tout d'abord de maintenir son véhicule dans le meilleur état de marche. Cette remarque s'applique également au pilote. SCORPA ne saurait que trop vous recommander de respecter les lois en vigueur et de ne pas conduire sous l'emprise d'alcool, de drogue ou de médicaments. Une bonne forme physique, sans fatigue excessive, est aussi un élément favorable à une conduite sûre, prudente et à la promptitude des réflexes.

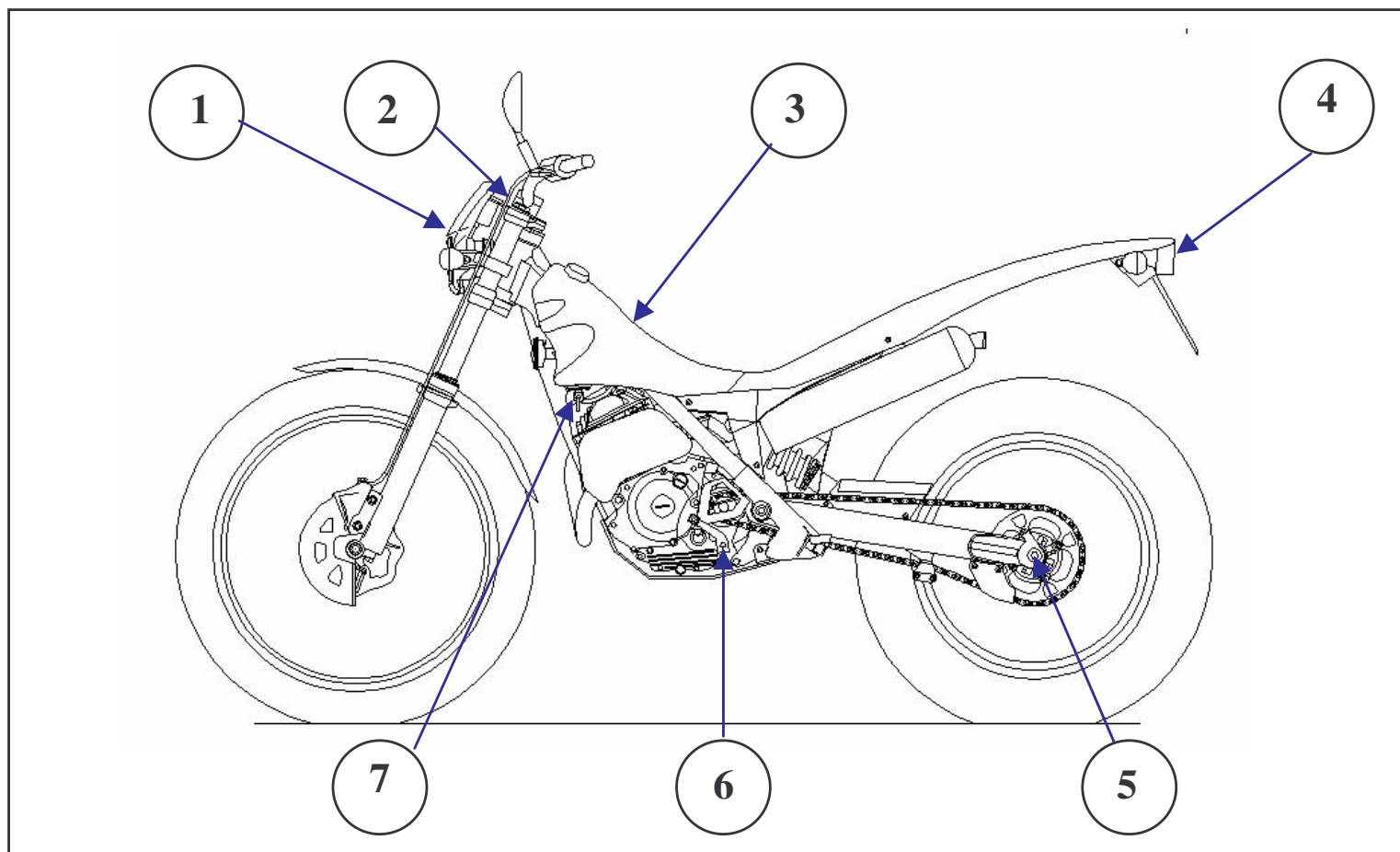
La pratique de la moto, contrairement à l'automobile, implique de porter une tenue adaptée. Casque, tenue complète (en cuir ou matériaux synthétiques renforcés), chaussures solides (de préférence des bottes de moto) et gants sont les accessoires indispensables du motard.

Le fait de porter de tels équipement ne doit en aucun cas entraîner un changement de comportement, et les consignes de sécurité doivent être respectées. Il convient de suivre la législation en terme de limitation de vitesse et à ne pas prendre de risques.

Enfin, la conduite d'une moto implique de circuler prudemment, en surveillant constamment son attitude, mais aussi celle de tous les autres usagers.

Vue gauche de la moto

- | | | |
|---------------------------|--|---------------------------|
| 1. Phare | 2. Serrure de direction | 3. Réservoir de carburant |
| 4. Feu arrière / feu stop | 5. Excentrique de réglage de tension de chaîne | |
| 6. Sélecteur de vitesses | 7. Robinet de carburant | |

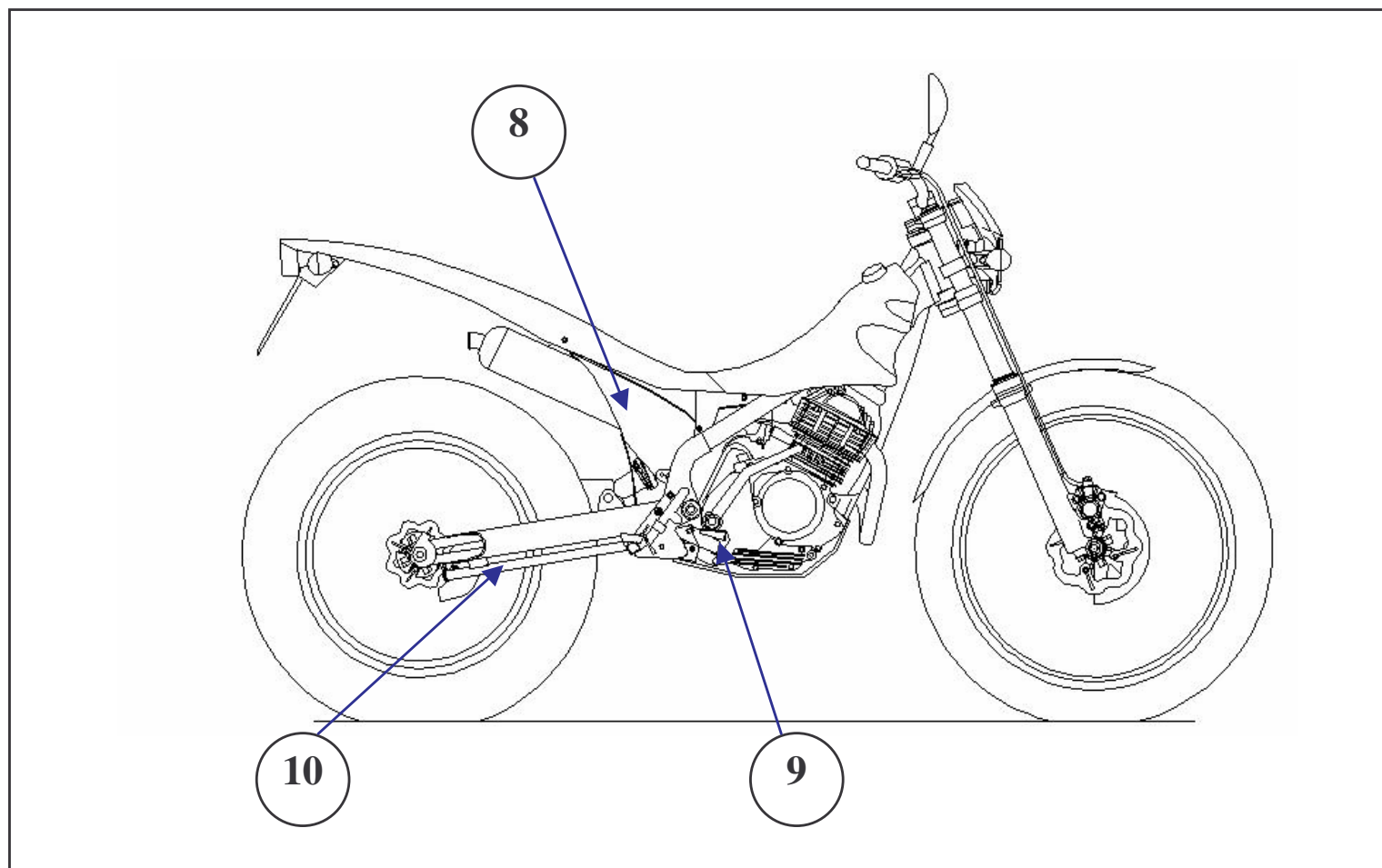


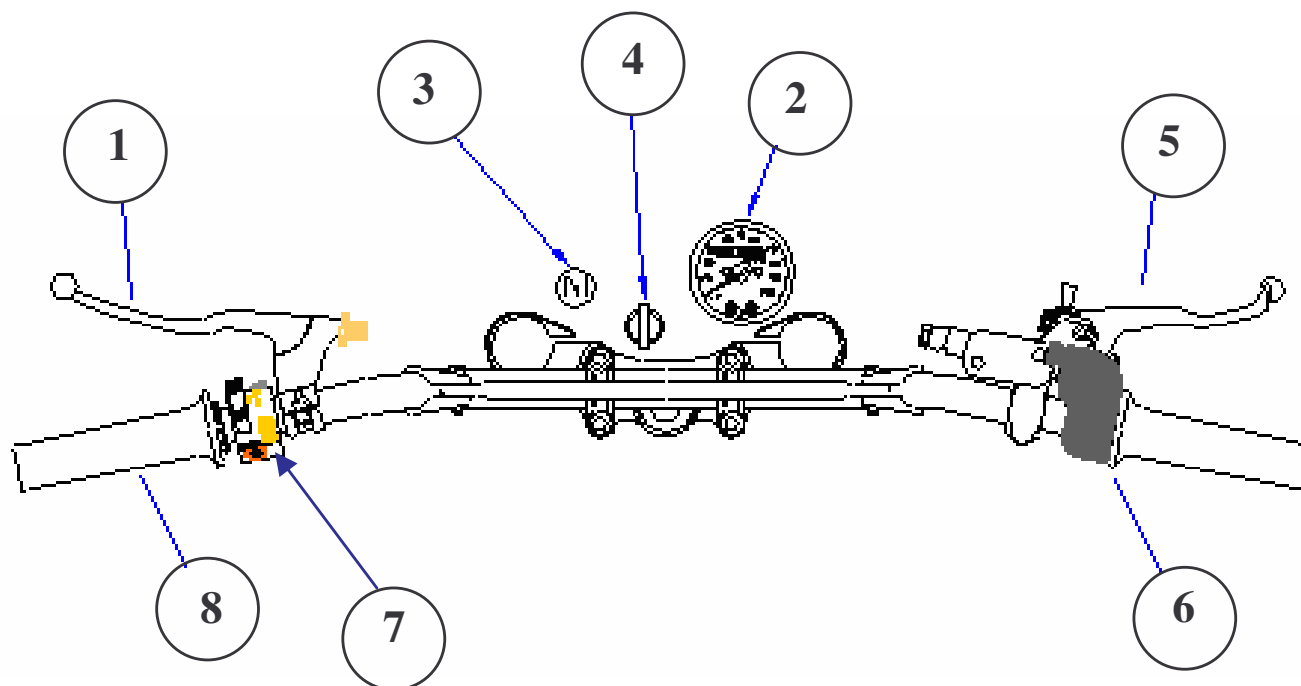
Vue droite de la moto

8. Boîtier filtre à air

9. Pédale de frein arrière

10. Béquille latérale





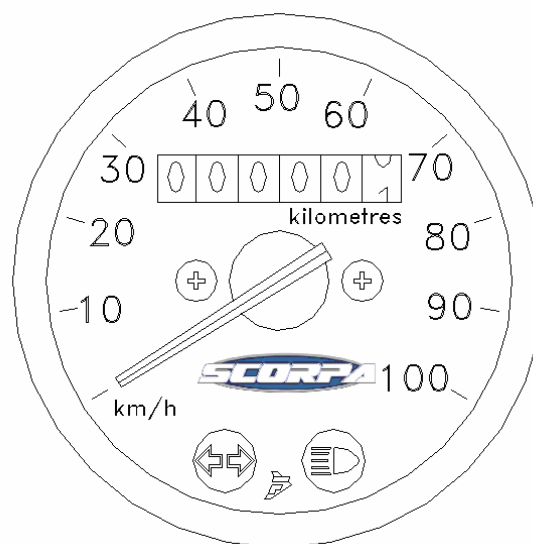
Commandes et instruments au guidon

- | | | | |
|---------------------|------------------------|------------|----------------------|
| 1. Levier embrayage | 2. Compteur de vitesse | 3. Starter | 4. Blocage direction |
| 5. levier de frein | 6. Poignée de gaz | 7. Commodo | 8. Poignée gauche |

COMMANDES ET INSTRUMENTS

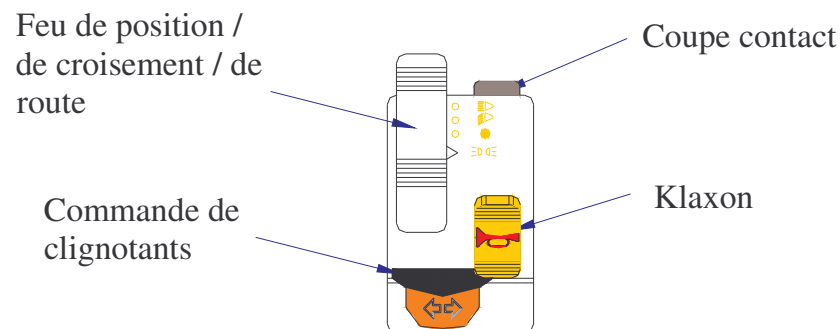
1. Commandes et contacteurs électriques**a) Témoins :**

Ils sont placés dans le bas du compteur de vitesse.



- Clignotants : “↔” : ce témoin clignote lorsque la commande de clignotants est poussée à gauche ou à droite
- Feux de route : “≡◇” : Ce témoin brille lorsque la commande est placée sur les feux de route.

b) Combiné de contacteurs (appelé aussi commodo)



Cet élément comporte quatre commandes :

- Commande feu de position / de croisement / de route : $\diamond \Leftarrow \Rightarrow \diamond / \Rightarrow \diamond / \diagup \diamond$
Il faut placer la commande sur “ $\Rightarrow \diamond$ ” pour allumer le feu de route et sur “ $\diagup \diamond$ ” pour allumer le feu de croisement. Le feu de position est représenté par le symbole “ $\diamond \Leftarrow \Rightarrow \diamond$ ”
- Commande de clignotants : “ $\Leftarrow \Rightarrow$ ”
Pour signaler un virage vers la gauche, il faut allumer les clignotants du côté gauche : poussez la commande dans cette direction vers le symbole “ \Leftarrow ”.

Pour signaler un virage vers la droite, il faut allumer les clignotants du côté droit : poussez la commande dans cette direction vers le symbole “⇨”.

NB : une fois relâchée, la commande reprend sa position centrale. Pour éteindre les clignotants, il faut presser la commande lorsqu'elle est revenue en position centrale.

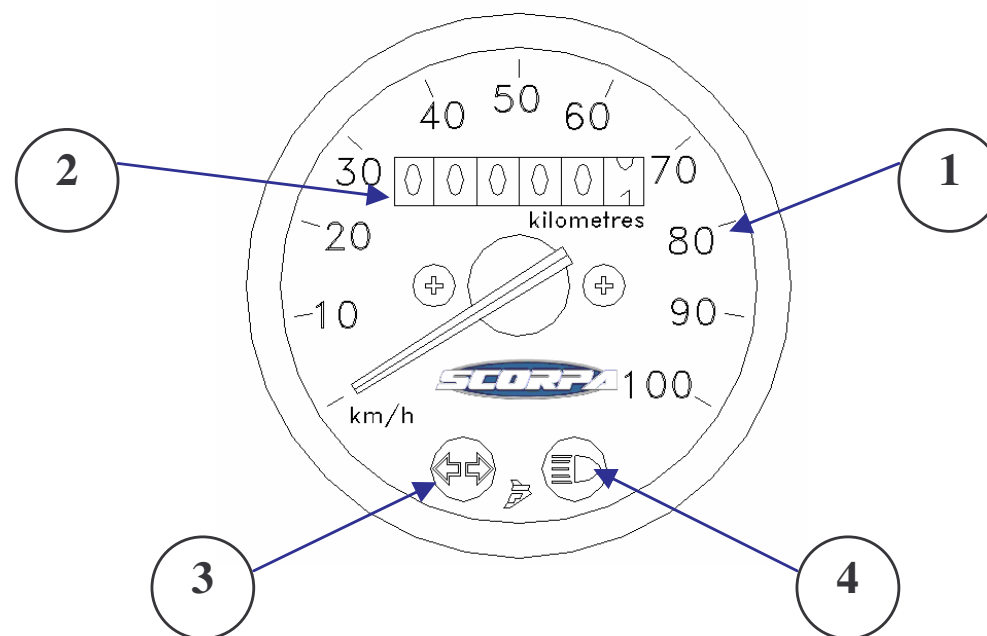
- Commande d'avertisseur sonore : l'avertisseur sonore retentit lorsque vous appuyez sur ce bouton.



- Coupe circuit du moteur : “⊗” : pressez ce bouton en cas d'urgence comme une chute ou le blocage du câble de frein ou d'accélérateur. Cela a pour effet de couper le moteur.

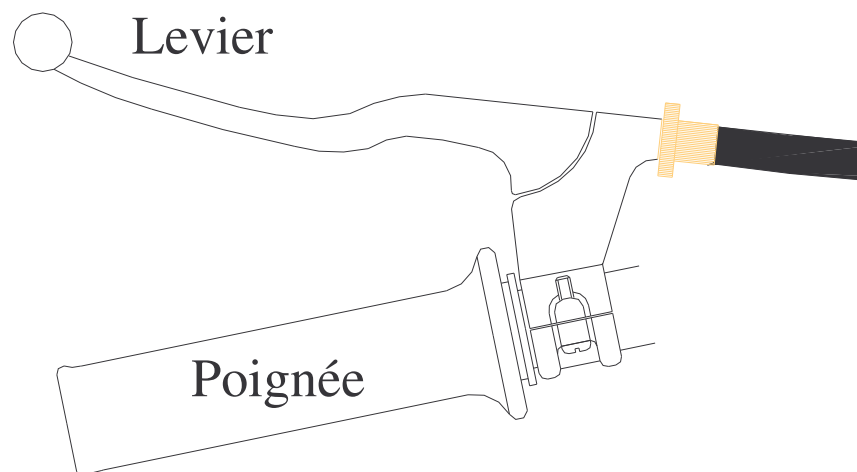
2. Commandes et témoins mécaniques

a) Compteur de vitesse :



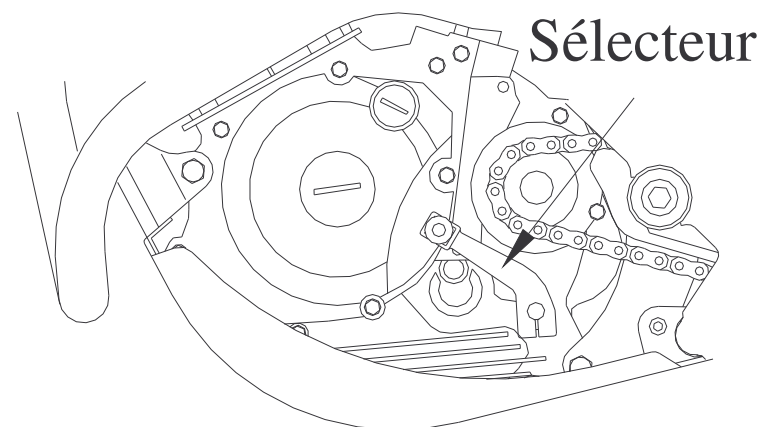
Cet élément comprend quatre informations :

- 1. un compteur de vitesse : il indique la vitesse à laquelle se déplace le véhicule
- 2. un compteur kilométrique : il donne le nombre de kilomètres parcourus au total
- 3. le témoin de clignotants (voir paragraphe précédent)
- 4. le témoin de feux de route (voir paragraphe précédent)

b) Levier d'embrayage

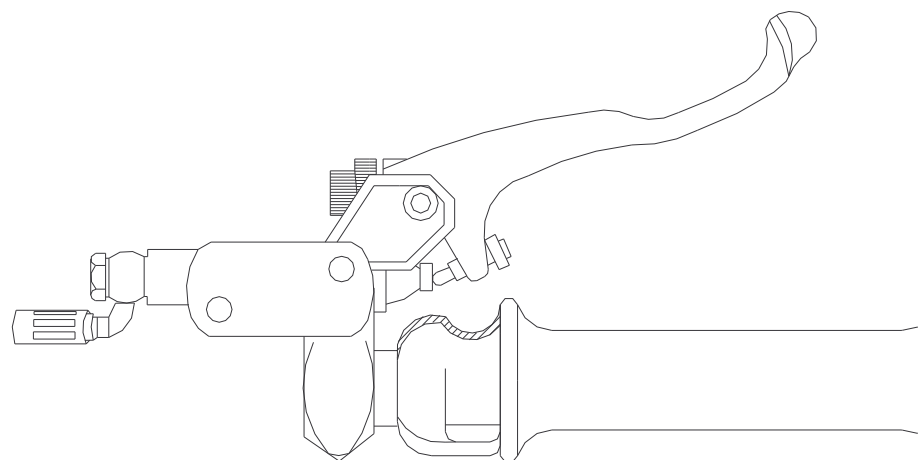
Le levier d'embrayage se trouve sur la partie gauche et est fixé au guidon. Pour débrayer, il faut tirer le levier vers la poignée. Pour embrayer, il convient de le relâcher. Si on souhaite obtenir une conduite sans à-coups, la solution est de tirer le levier rapidement et de le relâcher très progressivement.

c) Sélecteur de vitesse



Le sélecteur est placé du côté gauche de la moto, au niveau de la pointe du pied du pilote, lorsque son talon se trouve sur le repose-pied gauche. L'utilisation du sélecteur se fait lorsque le moteur est débrayé, c'est à dire avec le levier d'embrayage ramené vers la poignée. Le sélecteur permet le changement des 5 vitesses à prise constante dont est équipée la boîte de vitesse.

d) Levier de frein avant

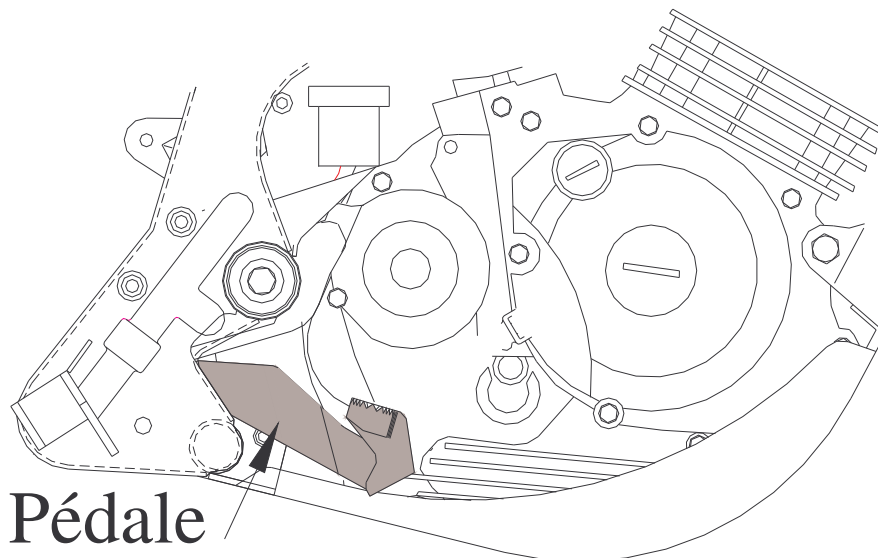


Le levier de frein est placé sur la droite du guidon (poignée droite). Pour actionner le frein avant, tirez le levier vers la poignée.

▲ Précautions dans l'utilisation du frein avant.

Le maniement du frein avant doit être entouré de grandes précautions. En effet, le blocage de la roue avant entraîne de manière quasi-certaine une chute du pilote. Il s'agit là d'une des principales causes de chutes à moto. Il est donc recommandé de gérer progressivement l'effort appliqué sur le levier.

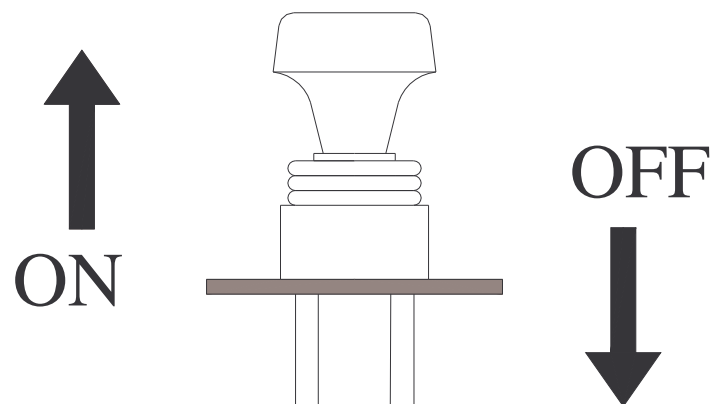
e) Pédale de frein arrière



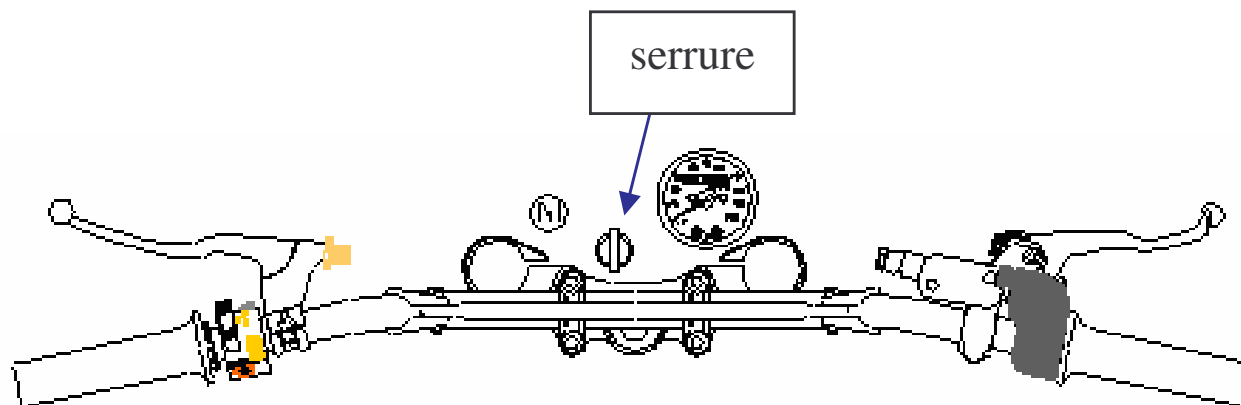
La pédale de frein arrière se situe sur la droite de la moto, au niveau de l'avant du pied du pilote, lorsqu'il s'appuie sur le repose-pied. Pour actionner le frein arrière, appuyez sur la pédale de façon à l'enfoncer vers le bas.

▲ Précautions dans l'utilisation du frein arrière

De la même manière que pour le frein arrière, une pression trop intense et soudaine sur la pédale de frein arrière peut conduire à un blocage de la roue arrière. La conséquence peut en être la chute. L'effort devra donc être progressif et dosé par le pilote.

f) bouton de starter

La mise en marche du moteur froid peut nécessiter le recours au bouton de starter, afin d'enrichir le mélange air-carburant. Tirez le bouton vers le haut pour ouvrir le starter et enrichir le mélange. Poussez le bouton vers le bas pour fermer le starter et appauvrir le mélange air-carburant.

g) Serrure antivol

Blocage de la direction : mettre la clé dans la serrure et tourner d'un quart de tour vers la gauche. Appuyer et, tout en maintenant enfoncé, tourner d'un quart de tour vers la droite. Retirer la clé, la direction est bloquée.

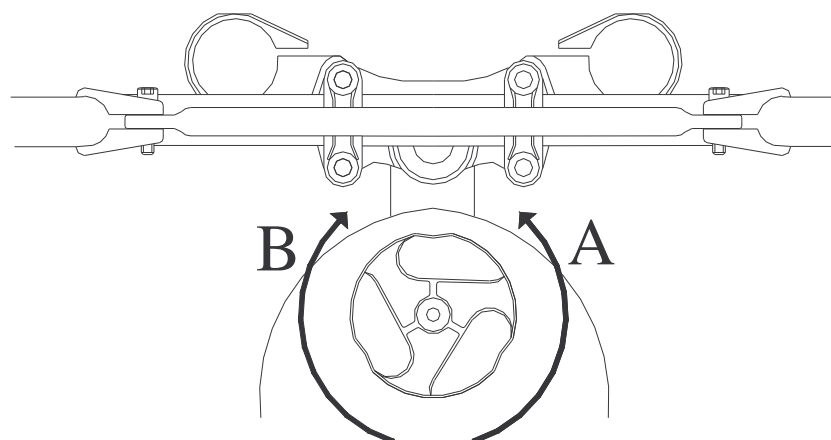
Débloquage de la direction : mettre la clé dans la serrure et tourner d'un quart de tour vers la gauche : le barillet remonte, la direction est débloquée. Tourner ensuite d'un quart de tour vers la droite pour récupérer la clé et la mettre dans sa poche.

▲ AVERTISSEMENT

Ne laissez pas la clé sur la serrure en roulant. Retirez la avant de démarrer la moto.

3. Réservoir de carburant

a) bouchon de réservoir de carburant



Le retrait du bouchon du réservoir de carburant se fait en le faisant tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (sens A). Lorsque le bouchon n'est plus maintenu sur le réservoir par son pas de vis, vous pouvez le retirer.

La remise en place du bouchon se fait en introduisant sa partie inférieure dans le goulot du réservoir, puis en vissant le bouchon dans le sens des aiguilles d'une montre (sens B).

Lorsque le serrage demande un effort plus important, il faut donner un dernier effort afin d'être certain du bon serrage du bouchon.

 **AVERTISSEMENT**

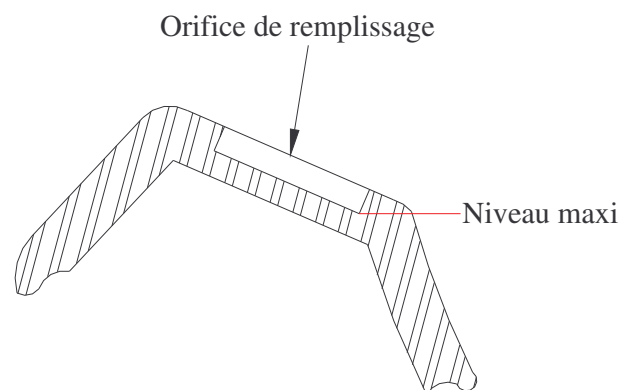
Vérifiez toujours le bon serrage du bouchon de réservoir de carburant avant de démarrer la moto.

b) Carburant

Le carburant recommandé est du super sans plomb exclusivement. La contenance maximale du réservoir est de 2,9 L dont la réserve de plus de 0,5 L.

ATTENTION : l'utilisation d'un carburant autre que celui préconisé par le fabricant est susceptible de provoquer de graves dégradations sur les composants de votre moteur et sur le système d'échappement.

Avant chaque utilisation, vérifiez que le niveau de carburant est suffisant, et complétez si nécessaire. Le remplissage ne doit pas dépasser un niveau maximum, sous peine de débordement lors de la conduite.



▲ AVERTISSEMENT

- Le réservoir ne doit pas être rempli avec excès. Dans le cas contraire, le risque de débordement sera amplifié par l'échauffement provoqué par la proximité du moteur chaud.
- Le remplissage doit se faire avec précaution. Evitez de verser du carburant sur le moteur chaud, et n'effectuez pas cette opération à proximité d'une source importante de chaleur ou d'une flamme.

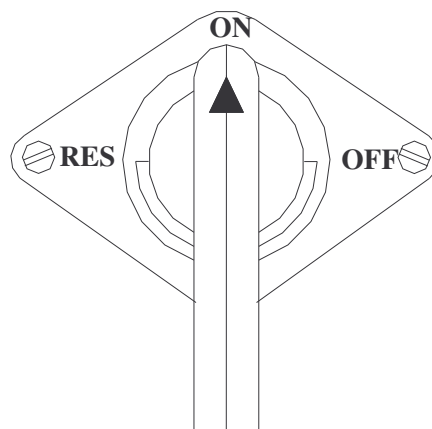
ATTENTION :

En cas de débordement ou de coulure lors du remplissage, essuyez immédiatement avec un chiffon sec, propre et doux pour éviter l'endommagement des pièces plastiques et des peintures et vernis.

c) Robinet de carburant :

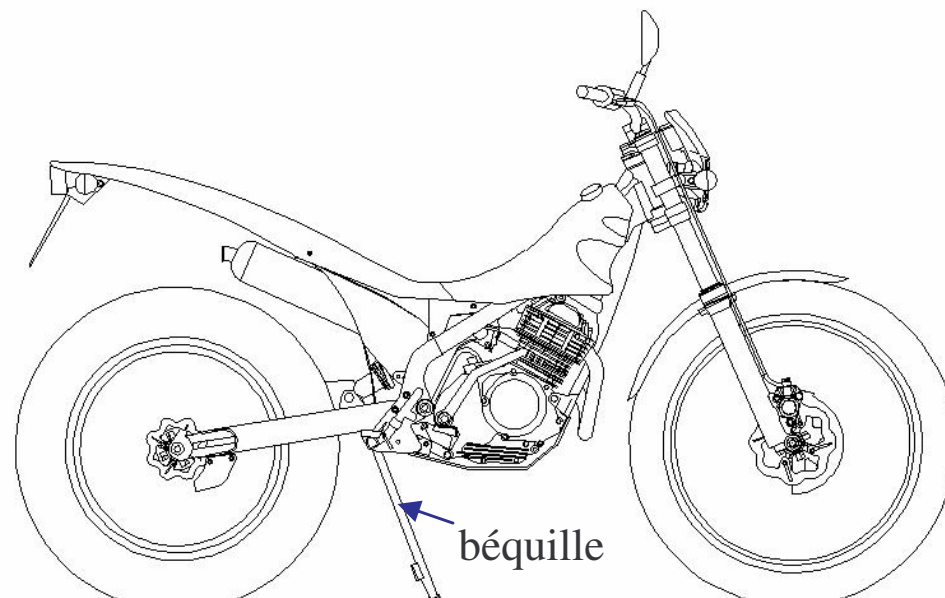
Il a pour rôle de contrôler l'écoulement du carburant depuis le réservoir jusqu'au carburateur selon le souhait de l'utilisateur. Il contient un filtre, afin de retenir les particules qui pourraient endommager le moteur. Une flèche ajoutée sur le schéma montre la position sélectionnée.

On dispose de trois positions différentes :



- OFF : le robinet est fermé et le carburant ne s'écoule pas vers le carburateur. Le robinet doit se trouver de manière systématique dans cette position lorsque le moteur est arrêté.
- ON : le robinet est ouvert et le carburant s'écoule vers le carburateur. Avant le démarrage, il faut placer la commande dans cette position.
- RES (Réserve) : Quand le réservoir de carburant est presque vide et que le carburant ne s'écoule plus sous la position 'ON', placez la commande sur RES. Ce système est conçu de manière à vous permettre de rejoindre le point de ravitaillement en carburant le plus proche. Effectuez le remplissage dès que possible. Lorsque le remplissage est terminé, ramenez la commande sur la position 'ON'.

4. Béquille latérale



La béquille latérale est fixée sur le bras oscillant de la moto, côté droit. Son principe de fonctionnement la fait se replier automatiquement lorsque la moto est ramenée à la verticale.

▲ AVERTISSEMENT

Lors du repli automatique de la béquille, soyez vigilant à ne pas laisser un membre à proximité du mécanisme, et veillez à ce qu'il en soit de même pour les tiers présents près de la moto. Cela minimisera les risques de pincement. La béquille est équipée d'un caoutchouc de protection.

CONTROLES AVANT UTILISATION

Le propriétaire est responsable de l'état de son véhicule. La moto peut subir des dégradations rapides, en utilisation ou même remisee (intempéries par exemple, ou vandalisme). L'endommagement de pièces ayant trait à la sécurité peut avoir de très graves conséquences. Nous vous recommandons donc de vérifier visuellement les points suivants. Si cela est nécessaire, un contrôle plus poussé est fortement recommandé. En cas de doute, n'hésitez pas à recourir aux conseils d'un professionnel.

Points à contrôler avant utilisation

Description	Contrôles	Page
Carburant	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle du niveau de carburant. • Remplissage si nécessaire. • Vérification de la durit de carburant pour déceler une éventuelle fuite. 	
Huile moteur	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle du niveau d'huile dans le moteur. • Si besoin, remplissage jusqu'au niveau indiqué, avec l'huile recommandée : Motul 300V Sport 100% synthèse-ester- SAE 10w40 • Contrôle du véhicule pour déceler une éventuelle fuite. 	

Frein avant	<ul style="list-style-type: none">• Contrôle du fonctionnement.• Si frein mou ou spongieux, faire appel à un concessionnaire pour purger l'air du circuit hydraulique.• Contrôle de la garde au levier.• Réglage si nécessaire.• Contrôle du niveau de liquide de frein.• Si besoin, remplissage jusqu'au niveau spécifié avec le liquide recommandé : Motul Brake fluid DOT 5.1• Contrôle du circuit à la recherche d'une éventuelle fuite.	
Frein arrière	<ul style="list-style-type: none">• Contrôle du fonctionnement.• Si frein mou ou spongieux, faire appel à un concessionnaire pour purger l'air du circuit hydraulique.• Contrôle de la garde à la pédale.• Réglage si nécessaire.• Contrôle du niveau de liquide de frein.• Si besoin, remplissage jusqu'au niveau spécifié avec le liquide recommandé : Motul Brake fluid DOT 5.1• Contrôle du circuit à la recherche d'une éventuelle fuite.	

Embrayage	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle du fonctionnement. • Lubrification du câble si besoin. • Contrôle de la garde au levier. • Réglage si nécessaire. 	
Poignée de gaz	<ul style="list-style-type: none"> • S'assurer de la régularité de fonctionnement. • Contrôle du jeu du câble de gaz. • Si besoin, confier à un concessionnaire le réglage du jeu, le graissage du câble et du boîtier de la poignée de gaz. 	
Câbles de commandes	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier la bonne régularité de fonctionnement • Lubrification si besoin (lubrifiant recommandé : Motul EZ Lub) 	
Chaîne de transmission	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler la tension. • Si besoin réglage de la tension. • Contrôle de l'état de la chaîne. • Lubrifier si nécessaire : Motul Chaîne lub Off Road 	
Roues et pneus	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de l'état. • Contrôle de la profondeur des sculptures. • Contrôle de la pression de gonflage. • Ramener à la pression recommandée si nécessaire. 	
Pédale de frein et sélecteur	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de la régularité de fonctionnement. • Lubrification des points pivot si nécessaire : Motul EZ Lub 	

Leviers frein et embrayage	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de la régularité de fonctionnement. • Lubrification des points pivot si nécessaire : Motul EZ Lub 	
Béquille latérale	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de la régularité de fonctionnement. • Lubrification des points pivot si nécessaire : Motul EZ Lub 	
Attaches du cadre	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôles du serrage des vis et écrous. • Serrer si besoin. 	
Instruments, éclairage, signalisation et contacteurs	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle du fonctionnement. • Correction et réparation si besoin. 	

NB : il est recommandé de procéder à chacun des tests de la liste ci-dessus avant chaque utilisation. Ils ne nécessitent que peu de temps et sont un gage de sécurité et de fiabilité.

AVERTISSEMENT

Si un des points de la liste ci-dessus ne donne pas satisfaction après reprise, réglages, remise à niveau ou lubrification, il est impératif de la faire contrôler par un concessionnaire avant utilisation.

UTILISATION ET CONSEILS POUR LE PILOTAGE

AVERTISSEMENT

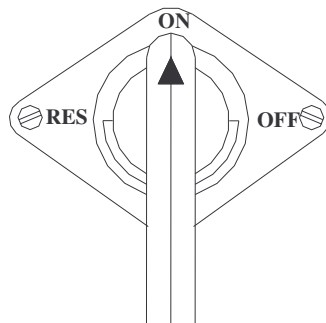
- Avant de se lancer dans la circulation ou dans une randonnée, il est recommandé de prendre la mesure et une expérience de toutes les commandes et fonctions du véhicule dans une zone ne présentant pas de danger. Au moindre doute sur l'utilisation ou le fonctionnement, reportez-vous à ce manuel puis à un concessionnaire.
 - Le moteur ne doit en aucun cas être mis en marche dans un endroit ou une pièce fermée, même pour un très court laps de temps. Les gaz émis sont en effet très toxiques. Certains de ces gaz sont incolores et inodores, mais peuvent entraîner une asphyxie très rapide.
-

a) Mise en marche d'un moteur froid

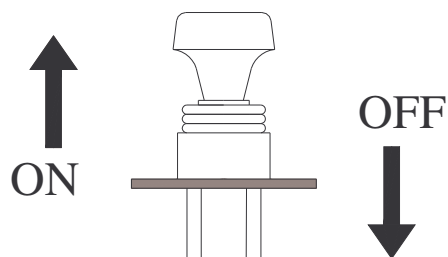
La mise en route doit se faire, pour des raisons de sécurité, dans une des deux conditions suivantes :

- La boîte de vitesse est au point mort
- Une vitesse est enclenchée, le levier d'embrayage actionné et la béquille latérale relevée.

1. Placer la manette du robinet d'essence sur 'ON' :



2. Tirer la manette de starter et fermer totalement les gaz :



3. Déployer le kick de démarrage.
4. Placer le pied droit en appui sur le kick et l'enfoncer d'un appui sec et violent.
5. Si le moteur ne démarre pas, reprendre les étapes 3 et 4.
6. Dès le démarrage du moteur, repousser de moitié la commande de starter.
7. Dès que le moteur est chaud, repousser totalement la commande de starter.

NB : le moteur est chaud quand il répond normalement à l'accélération, starter totalement fermé.

ATTENTION : En vue de favoriser la fiabilité et la durée de vie de votre moteur, veillez à ne pas accélérer à l'excès lorsque le moteur est froid !

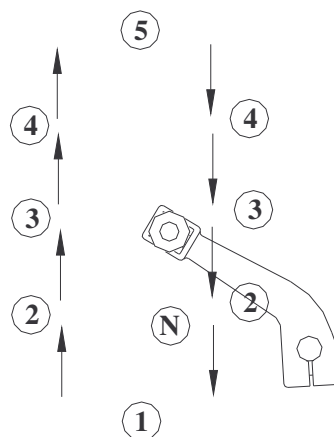
b) Démarrage moteur chaud

Le processus à suivre est le même, mais le démarrage avec le moteur chaud ne nécessite pas le recours au starter.

c) Passage des vitesses

La boîte de vitesse permet de contrôler la puissance du moteur transmise à la roue arrière pour les démarrages en côte, accélérations, côtes, virages, etc....

Ce schéma indique les positions du sélecteur et les changements de vitesse.



NB : pour passer au point mort, il faut enfoncer le sélecteur vers le bas jusqu'à l'amener en bout de course, puis le relever légèrement. Au point mort, la moto doit pouvoir être déplacée sans avoir recours au levier d'embrayage.

ATTENTION :

- Ne roulez pas trop longtemps en roue libre (boîte de vitesse au point mort) lorsque le moteur est coupé et ne tractez pas la moto sur de longues distances, même au point mort. La lubrification n'est suffisante que lorsque le moteur est en marche. Or un graissage insuffisant risque d'endommager la boîte de vitesse.

- Il est impératif de toujours débrayer avant le passage d'une vitesse, sous peine d'endommager fortement le moteur, la boîte de vitesse et la transmission. Ceux-ci ne sont en effet pas conçus pour supporter les chocs et efforts dus au passage en force des vitesses.

d) Réduction de la consommation de carburant :

Votre style de conduite influence directement votre consommation de carburant. Quelques astuces peuvent malgré tout vous permettre de réaliser des économies dans ce domaine :

- Couper le starter le plus tôt possible.
- Passer rapidement au rapport supérieur, sans rester longtemps à haut régime lors des accélérations.
- Ne pas donner de coups de gaz en décélérant et à l'arrêt.
- Arrêter le moteur lorsque la circulation est bloquée suffisamment longtemps (embouteillages, passage à niveau, etc....)

e) Rodage du moteur

Les premiers 1000 Km de votre véhicule conditionnent la suite de la vie de votre moteur. Cela implique que vous devrez respecter le plus scrupuleusement possible les indications qui suivent. Durant cette période, les pièces sont neuves et doivent s'user et se roder mutuellement pour obtenir un fonctionnement optimal. La fragilité des pièces pendant cette période impose de ne pas les soumettre à des efforts violents et trop prolongés.

- **0 à 500 Km**

Evitez l'ouverture prolongée des gaz à plus de 1/3 de la rotation de la poignée.

- **500 à 1000 Km**

Evitez l'ouverture prolongée des gaz à plus de 1/2 de la rotation de la poignée.

- **A 1000 Km**

Procédez au remplacement de l'huile moteur et au nettoyage du filtre.

- **A partir de 1000 Km**

Le rodage est terminé. Vous pouvez utiliser votre véhicule dans des conditions normales.

ATTENTION :

Si le moindre problème apparaît pendant la période de rodage, contactez votre concessionnaire immédiatement.

f) Stationnement

Lorsque la moto est placée en stationnement, la commande du robinet de carburant doit être amenée sur la position 'OFF'.

AVERTISSEMENT

- Le moteur et le système d'échappement chauds sont susceptibles d'engendrer de graves brûlures chez les piétons et les enfants. Il est donc impératif de stationner sa moto de manière à minimiser les risques de contact avec ces éléments.
 - Attention à la zone où vous stationnez votre véhicule. S'il s'agit d'une descente ou d'un sol meuble, la béquille latérale peut s'enfoncer ou se replier et entraîner la chute de la moto.
-

ENTRETIEN PERIODIQUE ET PETITES REPARATIONS

Tout bon motocycliste doit se préoccuper en premier lieu de la sécurité. Cela commence par ce que nous pouvons qualifier de 'sécurité active'. Nous entendons par cela le respect des contrôles, entretiens, réglages et lubrifications réguliers préconisés dans ce manuel.

Vous trouverez les points de contrôles dans le paragraphe intitulé 'CONTROLES AVANT UTILISATION'. Les autres données vous sont communiquées dans le paragraphe actuel.

NB : les informations communiquées sont valables pour une utilisation dite normale. Il est bien évident que chaque propriétaire devra adapter les valeurs communiquées à son style de conduite et aux conditions d'utilisation de son véhicule. Si l'utilisation est intensive, sportive ou si elle a lieu dans des conditions climatiques et de terrain difficiles, la fréquence des entretiens et réparations devra se voir raccourcie.

AVERTISSEMENT

Si vous ne maîtrisez pas suffisamment les méthodes, techniques et outils nécessaires, il est préférable de confier ces tâches à un concessionnaire.

a) outils

Les outils utilisés dans la plupart des opérations sont de type courant et peuvent être acquis dans la majorité des magasins d'outillage et de bricolage. Si vous ne disposez pas de l'outil nécessaire à une manipulation, vous pouvez la confier à un concessionnaire.

b) Tableau des entretiens et graissages périodiques

NB :

- **Le contrôle annuel a lieu si aucun contrôle périodique n'a été mené dans l'année**
- Si le kilométrage de votre véhicule dépasse 30000 Km, le tableau doit être suivi en reprenant les fréquences à partir de la valeur 6000 Km.
- Les opérations précédées d'un astérisque ne peuvent être effectuées que par des personnels spécialement formés, avec un outillage adapté en conséquence. Il faut donc confier ces tâches à un concessionnaire.

N°	ELEMENT	CONTROLES / ENTRETIENS	Tous les Valeur compteur x1000					CONTROLE ANNUEL	
			1	6	12	18	24		
1	*	Durits de carburant	• Vérifier l'état des durits d'alimentation et de dépression	◆	◆	◆	◆	◆	◆
2		Bougie	• Contrôler l'état • Nettoyer et régler l'écartement des électrodes		◆		◆		
			• Remplacer			◆		◆	
3	*	Soupapes	• Contrôler le jeu aux soupapes • Régler	◆	◆	◆	◆	◆	
4		Elément filtrant	• Nettoyer avec Motul air filter clean • Remplacer <i>Important : nettoyer après chaque sortie off road</i>	◆	◆	◆	◆	◆	

5		Embrayage	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler le fonctionnement • Régler 	◆	◆	◆	◆	◆	
6	*	Frein avant	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler le niveau de liquide de frein • Vérifier l'absence de fuite 	◆	◆	◆	◆	◆	◆
			<ul style="list-style-type: none"> • Remplacer les plaquettes de frein 	Quand la garniture est usée					
7	*	Frein arrière	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler le niveau de liquide de frein et la garde à la pédale • Vérifier l'absence de fuite 	◆	◆	◆	◆	◆	◆
			<ul style="list-style-type: none"> • Remplacer les plaquettes de frein 	Quand la garniture est usée					
8	*	Durit de frein	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler l'état • S'assurer de l'absence de craquelures et endommagements 		◆	◆	◆	◆	◆
			<ul style="list-style-type: none"> • Remplacer 	Tous les 4 ans					
9	*	Roues	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler le voile, le serrage et l'état • Si nécessaire, resserrer 	◆	◆	◆	◆	◆	
10	*	Pneus	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler la profondeur des structures et l'état • Remplacer si nécessaire • Contrôler la pression de gonflage • Effectuer la correction si nécessaire 	◆	◆	◆	◆	◆	◆
11	*	Roulement de roue	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier l'absence de jeu et d'endommagement 	◆	◆	◆	◆	◆	

12	*	Bras oscillant	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle du fonctionnement • Vérification que le jeu n'est pas excessif aux points pivots 	◆	◆	◆	◆	
			<ul style="list-style-type: none"> • Enduire de graisse au lithium 	Tous les 24000 Km				
13		Chaîne de transmission	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de la tension • Contrôle de l'alignement de la roue arrière • Nettoyer avec Motul chaine clean et lubrifier avec Motul chaine lub off road 	Tous les 500 Km ou après une utilisation sous la pluie				
14	*	Roulements de direction	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier l'absence de jeu et de point dur dans la direction 	◆	◆	◆	◆	
			<ul style="list-style-type: none"> • Enduire de graisse au lithium 	Tous les 24000 Km				
15	*	Attaches de cadre	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier le serrage des vis et écrous 	◆	◆	◆	◆	◆
16		Béquille latérale	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle du fonctionnement • Lubrifier 	◆	◆	◆	◆	◆
17	*	Fourche avant	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle du fonctionnement et de l'absence de fuite 	◆	◆	◆	◆	
18	*	Amortisseur	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle du fonctionnement et de l'absence de fuite 	◆	◆	◆	◆	
19	*	Carburateur	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle du fonctionnement du starter • Réglage du régime de ralenti 	◆	◆	◆	◆	◆
20		Huile moteur	<ul style="list-style-type: none"> • Remplacement • Contrôle du niveau et de l'absence de fuite 	◆	◆	◆	◆	◆
21		Filtre à huile	<ul style="list-style-type: none"> • Nettoyer 	◆		◆		◆

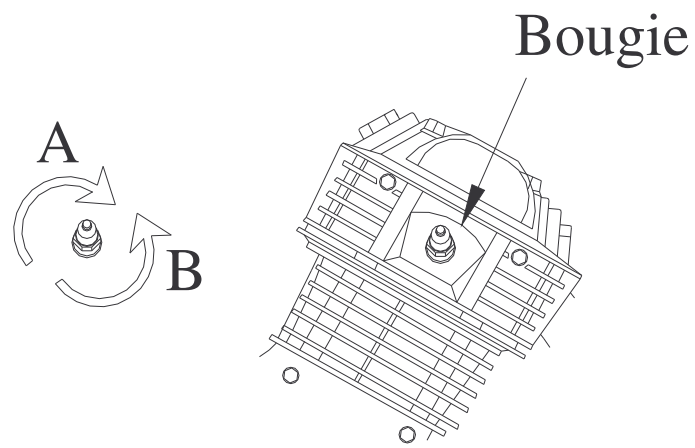
22		Pièces mobiles (dont câbles)	<ul style="list-style-type: none"> Lubrifier 	◆	◆	◆	◆	◆	◆
23	*	Poignées de gaz et câble de gaz	<ul style="list-style-type: none"> Contrôle du fonctionnement et du jeu Réglage du jeu si besoin Lubrification 	◆	◆	◆	◆	◆	◆
24	*	Eclairage, signalisation et contacteurs	<ul style="list-style-type: none"> Contrôler le fonctionnement Régler le faisceau du phare Contrôle du fonctionnement du contacteur de frein avant 	◆	◆	◆	◆	◆	◆

NB :

- Des conditions particulières d'utilisation doivent entraîner une augmentation de la fréquence de certaines opérations. C'est le cas de tous les éléments qui doivent être lubrifiés plus régulièrement et du filtre à air qui doit être nettoyé plus souvent, en cas d'utilisation dans des conditions humides ou poussiéreuses et après chaque sortie off road.
- Ce véhicule est équipé de deux freins à disques hydrauliques, qui nécessitent un entretien particulier :
 - Contrôle régulier et remise à niveau du liquide de frein.
 - Remplacement des composants internes du maître-cylindre et de l'étrier et vidange du liquide de frein tous les deux ans.
 - Remplacement des durits de frein tous les quatre ans et lorsqu'elles sont craquelées ou endommagées.

- Toute utilisation 'OFF ROAD' (tout terrain) doit être suivie de tous les contrôles indiqués dans ce tableau .

c) contrôle de la bougie



La bougie est un maillon primordial du fonctionnement du moteur. Il convient donc de contrôler son état à la fréquence indiquée par le tableau précédent. De mauvais réglages, la chaleur et les dépôts peuvent l'endommager. La bougie recommandée par SCORPA est : NGK CR7HSA

Pour démonter la bougie, suivez les deux étapes suivantes :

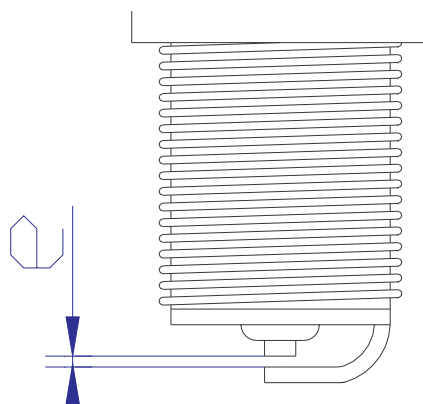
- 1) Retirer le capuchon antiparasite de la bougie
- 2) Dévisser la bougie dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à l'aide d'une clé à bougie (sens B).

Le contrôle de la bougie se présente lui aussi en plusieurs phases.

- 1) Vérifier que la couleur de la porcelaine autour de l'électrode soit 'café au lait clair ou foncé', témoin d'une utilisation dans de bonnes conditions
- 2) Vérifier le niveau d'usure des électrodes et l'importance de la présence de calamine. Si au moins une de ces deux conditions est remplie, il convient de remplacer la bougie.

La remise en place de la bougie se fait en 4 temps :

- 1) Mesure de l'écartement des électrodes, grâce à un jeu de cales. Si nécessaire, corriger jusqu'à la valeur spécifiée : 0,6 à 0,7 mm.



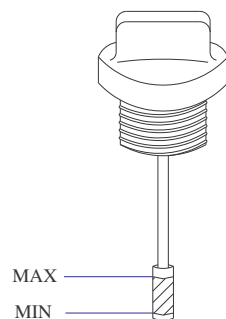
- 2) Nettoyage de la surface de joint et des filets de la bougie.
- 3) Mettre en place la bougie et débiter le serrage à la main, de manière à ne pas endommager le taraudage de la culasse (sens A). Serrer ensuite jusqu'au couple indiqué avec une clé dynamométrique : le couple de serrage conseillé : 17,5 Nm (1,75 m.Kgf).
Si vous ne disposez pas sur place d'une clé dynamométrique, la solution consiste à visser au maximum à la main, puis à ajouter de 1/4 à 1/2 tour de clé. Il faut alors serrer au bon couple avec la clé dynamométrique dès que possible.
- 4) Remise en place du capuchon de bougie.

d) huile moteur et filtre à huile

La vérification du niveau d'huile moteur avant chaque utilisation est impérative. Un manque d'huile peut en effet entraîner une mauvaise lubrification des pièces moteur ainsi qu'une surchauffe. Se reporter au tableau des contrôles et entretiens périodiques pour connaître les fréquences à respecter pour chaque intervention. **Afin d'obtenir une plus grande longévité du moteur, utiliser l'huile Motul 300 V 100 % synthèse-ester-SAE 10w40 quatre temps hautes performances.**

Contrôle du niveau d'huile :

- 1) Placer la moto sur un sol le plus horizontal possible et la positionner à la verticale.
- 2) Le contrôle s'effectue au niveau du bouchon de réservoir d'huile, sur le carter droit du moteur, le niveau devant se situer entre les repères MIN et MAX, bouchon juste posé et moteur froid.



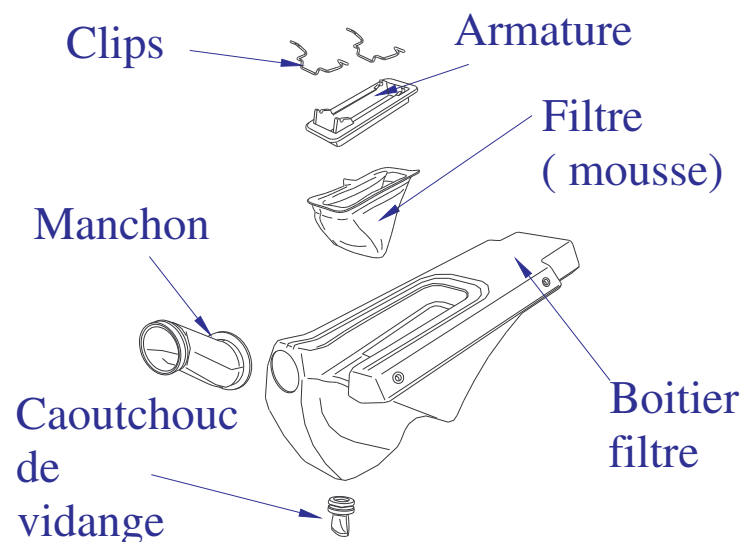
- 3) Si le niveau est insuffisant, il faut ajouter de l'huile jusqu'au niveau spécifié. L'orifice de remplissage d'huile se trouve sur le dessus du carter droit.

Changement de l'huile :

- 1) Mettre le moteur en marche et le laisser chauffer quelques minutes, puis l'éteindre.
- 2) Placer un bac à vidange sous le bouchon de vidange du moteur. Il recueillera l'huile usagée.
- 3) Retirer le bouchon de remplissage puis dévisser le bouchon de vidange. L'huile commence à couler.

e) Nettoyage du filtre à air

Afin de garantir un fonctionnement optimal, une fiabilité et des performances constantes, il convient de nettoyer l'ensemble filtre à air à la périodicité indiquée dans le tableau des contrôles et entretiens périodiques. Comme cela a déjà été conseillé, le nettoyage doit être d'autant plus fréquent que le véhicule est utilisé dans des conditions humides ou poussiéreuses. N'oubliez pas de nettoyer très régulièrement le caoutchouc de vidange du boîtier filtre. Sans cela, l'humidité risque de stagner au niveau du filtre, compromettre son efficacité et endommager le moteur.



Les étapes à suivre sont énumérées ici:

- 1) Dépose de la selle: ôter les deux vis qui fixent la selle sur le garde-boue arrière. Désolidariser le dessous de la selle de l'entretoise qui la maintient, en la tirant vers l'arrière de la moto.
- 2) Dépose du garde-boue arrière : dévisser les deux vis à l'arrière du garde-boue, puis celle qui solidarise le réservoir de carburant et le garde-boue, qui peut alors être ôté. Ne pas oublier de débrancher la cosse du faisceau électrique.

- 3) Faire pivoter les deux clips métalliques qui bloquent le filtre à air dans le boîtier. Il est maintenant possible de retirer l'armature rectangulaire en plastique et le filtre à air (élément en mousse).
- 4) Séparer l'élément en mousse et le nettoyer avec **Motul air filter clean**. L'élimination du dissolvant se fait en pressant la mousse. Surtout ne pas l'essorer, car il risque de se déchirer.
- 5) Enduire la mousse de l'huile recommandée, **Motul air filter oil**, puis éliminer l'excès en pressant à nouveau le filtre.
- 6) Vérifier la propreté et l'absence d'humidité dans le boîtier-filtre. Si besoin, ôter les particules indésirables et sécher avec un chiffon propre et sec.
- 7) Pincer le caoutchouc de vidange du boîtier-filtre et vérifier qu'il n'est pas bouché. Si nécessaire, déboucher le caoutchouc avec un outil qui ne risque pas de le déchirer ou de le désolidariser du boîtier. Sinon, le nettoyer puis le remettre en place.
- 8) Replacer le filtre en mousse, l'armature et les fixer dans le boîtier grâce aux deux clips métalliques.
- 9) Rebrancher la cosse du faisceau électrique puis replacer le garde-boue en commençant par l'entretoise et la vis qui le lient au réservoir de carburant. Placer les deux vis à l'arrière du garde-boue.

f) Réglage de la carburation

Le carburateur est un maillon essentiel pour obtenir un bon fonctionnement, la fiabilité du moteur et de bonnes performances. Il nécessite des réglages précis qui ne peuvent, dans la majorité des cas, être opérés que par des professionnels spécialement formés et équipés.

Réglage du régime de ralenti du moteur :

Cette opération doit être menée, si nécessaire, aux périodes indiquées par le tableau des contrôles, graissages et entretiens périodiques. Attention, ce réglage s'effectue exclusivement moteur chaud. Cette opération requiert l'utilisation d'un compte-tours de diagnostic.

- 1) Fixer le compte-tours de diagnostic au fil de la bougie.
- 2) Contrôler le régime de ralenti, et, si nécessaire, le corriger à la valeur recommandée, à l'aide de la vis de butée de papillon des gaz.

Pour augmenter le régime de ralenti, tourner dans le sens des aiguilles d'une montre (sens A). Pour réduire ce régime, tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (sens B).

Le régime de ralenti recommandé par le fabricant est de 1300 à 1500 tours / minute.

g) jeu aux soupapes

Avec le temps, le jeu aux soupapes change et entraîne une modification du rapport air-carburant du mélange admis. Il convient donc d'y remédier en faisant régler ce jeu à la fréquence indiquée dans le tableau de référence. Il s'agit d'une opération technique complexe, qui nécessite le savoir-faire d'un professionnel.

h) Trains roulantsDépose de la roue avant :

- 1) Débrancher le câble de compteur de son entraîneur.
- 2) Desserrer l'axe de roue avant et les vis du bas du fourreau de fourche.
- 3) Surélever la roue avant, en utilisant une béquille de levage ou en plaçant un cric sous le moteur et en calant bien la moto pour éviter son renversement.
- 4) Déposer successivement l'axe, puis la roue.

Montage de la roue avant :

- 1) Mettre en place l'entraîneur de compteur sur le moyeu de roue, en plaçant les ergots entre deux rayons.

- 2) Soulever la roue entre les fourreaux de fourche, en prenant garde de bien placer le disque de frein entre les plaquettes.
- 3) Passer l'axe de roue dans les bras de fourche, l'entraîneur de compteur et le moyeu de roue.
- 4) Serrer l'axe au couple indiqué : **30 Nm (3,0 m.Kgf)**.
- 5) Serrer les vis du bas du fourreau de fourche.
- 6) Brancher le câble de compteur sur l'entraîneur.

Dépose de la roue arrière :

- 1) Desserrer l'écrou d'axe de roue.
- 2) Tourner les deux excentriques de réglage de la tension de chaîne à fond dans le sens qui permet d'avancer la roue vers l'avant.
- 3) Soulever la roue arrière grâce à une béquille de levage ou à un cric, en calant au préalable la moto afin de la protéger du risque de chute.
- 4) Retirer l'écrou d'axe puis l'axe de la roue.
- 5) Avancer la roue au maximum et ôter la chaîne de transmission de la couronne.
- 6) Déposer la roue.

Montage de la roue arrière :

- 1) Présenter la roue et repositionner la chaîne de transmission sur la couronne.
- 2) Passer l'axe de roue dans le premier excentrique et dans le premier pivot du bras oscillant.
- 3) Positionner l'étrier de frein de manière à le bloquer sur l'ergot du bras oscillant et à aligner son axe avec celui de la roue.
- 4) Passer l'axe dans le moyeu et l'étrier de frein, puis dans le second pivot du bras oscillant et enfin dans le second excentrique.
- 5) Monter l'écrou d'axe sur l'axe de roue.
- 6) Poser la roue arrière au sol.
- 7) Procéder au réglage de la tension de la chaîne de transmission (cf. paragraphe dédié).
- 8) Appliquer le serrage recommandé à l'écrou d'axe : **60 Nm(6,0 m.Kgf)**.

i) Pneumatiques

Voici les quelques principes à suivre en ce qui concerne les pneumatiques de votre véhicule, afin d'obtenir un fonctionnement, une durée d'utilisation et une sécurité optimum.

- Pression de gonflage : elle doit être vérifiée et corrigée si nécessaire avant chaque utilisation :

Pression de gonflage recommandée par le constructeur (contrôles effectués pneus froids)	
Pneu avant	Pneu arrière
100kPa (1,0kgf/cm ²)	120 kPa (1,2kgf/cm ²)

AVERTISSEMENT

La charge transportée sur le véhicule influe sur les performances du moteur, du freinage, des suspensions et surtout sur la tenue de route et l'efficacité des pneumatiques. Pour prévenir au maximum les risques, un certain nombre de précautions doivent être prises :

- **NE PAS DEPASSER LA CHARGE TOTALE MAXIMALE TECHNIQUEMENT ADMISSIBLE.** Elle risquerait d'entraîner une dégradation des pneumatiques, et même une perte de contrôle qui peut être à l'origine d'un accident.
- Vérifier méticuleusement l'arrimage des objets transportés. Placer les objets les plus lourds vers le centre de la moto, et veiller à une répartition équitable gauche-droite.
- Adapter au mieux la pression de gonflage des pneus à la charge transportée.
- La pression de gonflage, l'état des pneumatiques et la profondeur des sculptures doivent être contrôlés avant chaque utilisation.

Contrôle de l'état des pneumatiques et de la profondeur des sculptures :

Plusieurs conditions engendrent le remplacement systématique du pneumatique concerné :

- Si la bande de roulement centrale a atteint la limite minimum légale,
- Si des corps étrangers (clou, éclat de verre, débris métallique) sont incrustés dans le pneumatique,
- Si les flancs du pneumatique sont craquelés.

NB : la limite minimale légale de profondeur de sculpture est de 1,6 mm en France. Elle peut varier selon les pays. Il convient de se conformer à la législation du pays dans lequel vous circulez.

Renseignements sur les pneumatiques :

- Les pneus avant et arrière sont de préférence de même conception et du même fabricant, dans le but de proposer la meilleure tenue de route.
- Les pneus homologués par SCORPA pour la TYS 125 F sont les suivants :

AVANT :

Fabricant	Taille	Modèle
MICHELIN	2,75-21	Trial compétition

ARRIERE :

Fabriquant	Taille	Modèle
MICHELIN	4,00-18 M/C	Trial compétition

j) Roues à rayons :

Le bon fonctionnement du véhicule, sa fiabilité et la sécurité dépendent des précautions suivantes :

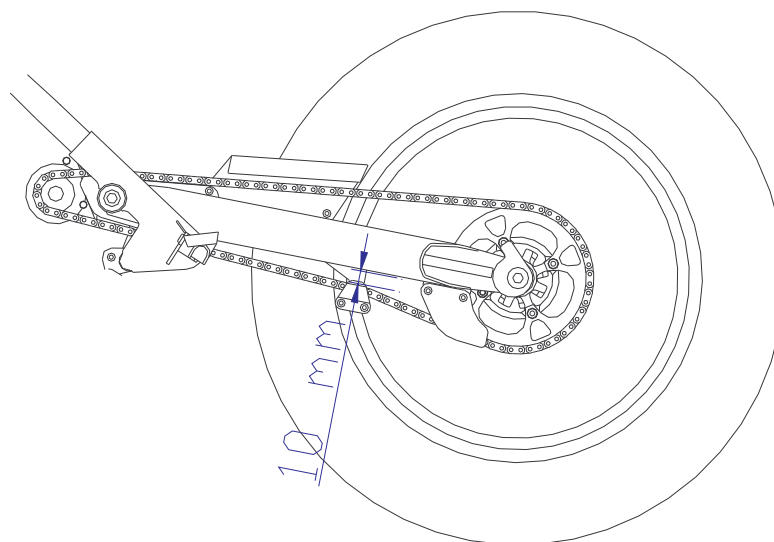
- Avant chaque utilisation, vérifier l'absence de craquelures ou de fêlures sur la jante
- Vérifier le serrage des rayons et si besoin resserrer comme indiqué.
- S'assurer que la roue n'est pas voilée.
- Lors de chaque changement de pneu ou de roue, il convient de rééquilibrer la roue. Une roue déséquilibrée entraîne une mauvaise tenue de route et une usure prématurée
- Après chaque remplacement du pneumatique, il faut éviter les vitesses élevées jusqu'à ce que le pneumatique soit rodé.

 **AVERTISSEMENT**

Ne jamais tenter de réparer une jante voilée, craquelée ou fêlée. Il est impératif de la remplacer.

k) Chaîne de transmission

La tension de la chaîne de transmission doit être contrôlée et si besoin réglée avant chaque départ.



Contrôle de la tension :

- 1) placer la moto sur une zone horizontale, et la redresser jusqu'à la verticale. Attention, aucune charge ne doit reposer sur elle pendant le contrôle.
- 2) Mettre la boîte de vitesses au point mort.
- 3) Pousser la moto de façon à faire tourner la roue et à repérer l'endroit où la chaîne est la plus tendue.
- 4) Vérifier l'espace entre le tendeur de chaîne et le bras oscillant comme indiqué sur le schéma. La distance doit appartenir à la fourchette : **9 à 11 mm.**

Réglage :

- 1) Desserrer l'écrou d'axe de roue.
- 2) Pour tendre la chaîne, tourner l'excentrique dans le sens (c). Pour la détendre au contraire, tourner l'excentrique dans le sens (d), puis pousser la roue vers l'avant jusqu'à ce que l'excentrique soit de nouveau en appui sur sa butée.
- 3) Serrer l'écrou d'axe de roue au couple indiqué : **60 Nm (6,0M.Kgf).**

NB : Les deux excentriques doivent être impérativement réglés de manière identique, pour garantir l'alignement de la roue arrière.

ATTENTION : Une chaîne mal tendue peut entraîner un saut de chaîne ou un blocage, parfois à l'origine d'une chute. De plus, cela entraîne des efforts excessifs au niveau des éléments de transmission (kit chaîne) et du moteur.

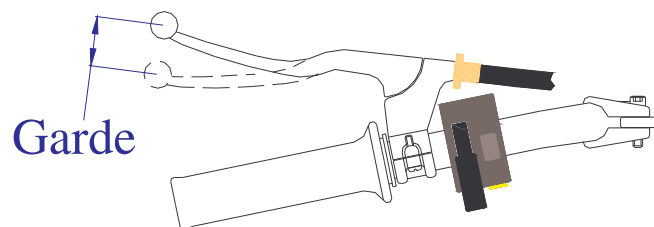
Lubrification :

Il convient de nettoyer et lubrifier la chaîne de transmission à la fréquence indiquée par le tableau des contrôles. Dans le cas contraire, elle s'usera prématurément, surtout en cas d'utilisation dans des régions humides ou poussiéreuses.

- 1) Nettoyer la crasse et la boue avec un chiffon ou une brosse.
- 2) Vaporiser avec **Motul chaîne lub off road**, lubrifiant pour chaîne de transmission sur les deux côtés et sur la face supérieure de la chaîne, de manière à bien lubrifier les flasques et les rouleaux.

l) Réglage de la garde au levier d'embrayage

La garde du levier d'embrayage doit se situer entre 10 et 15 mm comme indiqué sur le schéma. Il convient de la contrôler régulièrement et de la corriger si besoin. Voici le

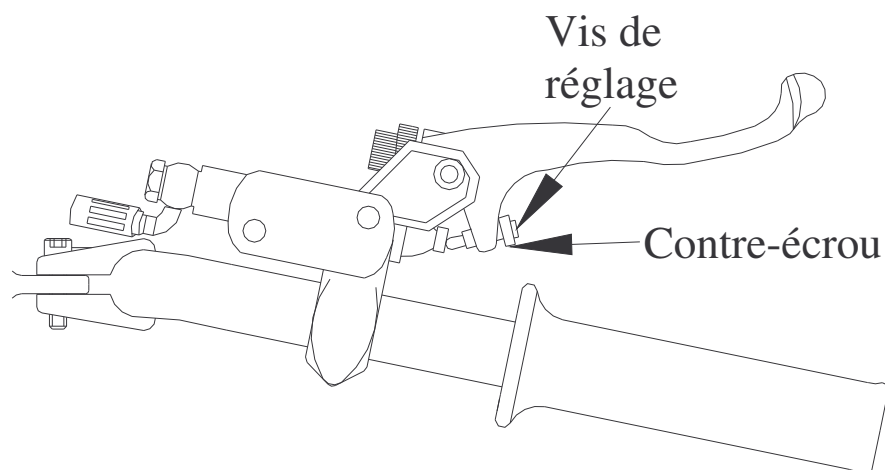


processus :

- 1) Desserrer le contre-écrou du levier d'embrayage.
- 2) Pour augmenter la garde, tourner la vis de réglage dans le sens 1. Pour la réduire, tourner dans le sens 2.
- 3) Deux possibilités se présentent alors. Si le réglage a permis de revenir à la valeur spécifiée, resserrer le contre-écrou. Sinon, faire contrôler par un concessionnaire.

m) Freins

Réglage de la garde du levier de frein :



La garde du levier de frein avant doit être comprise entre 5 et 8 mm, comme indiqué sur le schéma. Il convient de la contrôler régulièrement et, si besoin, la régler comme suit.

- 1) Desserrer le contre-écrou du levier de frein.
- 2) Pour augmenter la garde, tourner la vis de réglage dans le sens (a). Pour la réduire, tourner dans le sens (b).
- 3) Lorsque la valeur spécifiée est atteinte, resserrer le contre-écrou.

AVERTISSEMENT

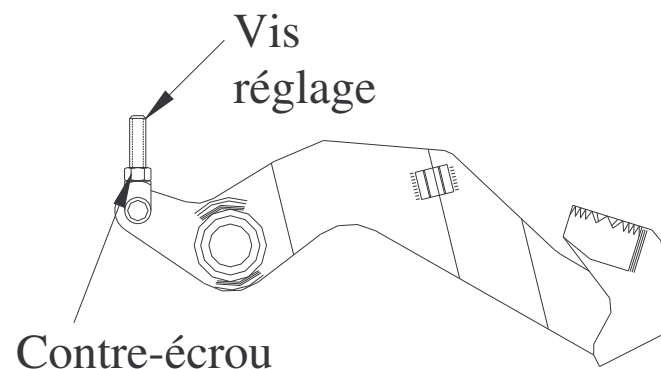
- Toujours contrôler le fonctionnement du frein après le réglage de la garde du levier.
- Si une sensation de mollesse apparaît dans le levier, elle est probablement due à des bulles d'air dans le circuit de freinage. Il faut alors confier la purge du circuit de freinage à un concessionnaire, pour éviter une perte d'efficacité du freinage.

Réglage de la garde de la pédale de frein :

La garde de la pédale de frein doit être comprise entre 20 et 30 mm, comme le montre le schéma. Elle doit être contrôlée très régulièrement, et corrigée si la valeur n'appartient pas à la fourchette spécifiée.

Dévisser le contre-écrou de la pédale de frein.

- 1) Visser la vis de réglage pour augmenter la garde, et dévisser pour la réduire.
- 2) Lorsque la valeur souhaitée est atteinte, resserrer le contre-écrou de la pédale.

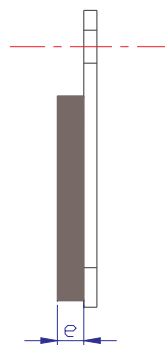


NB :

- Toujours contrôler le fonctionnement du frein après le réglage de la garde du levier.
- Si une sensation de mollesse apparaît dans le levier, elle est probablement due à des bulles d'air dans le circuit de freinage. Il faut alors confier la purge du circuit de freinage à un concessionnaire, pour éviter une perte d'efficacité du freinage.
- Si le réglage souhaité ne peut pas être obtenu, confier cette tâche à un professionnel.

Contrôle d'usure des plaquettes :

Veiller à contrôler l'usure des plaquettes de frein avant et arrière aux fréquences spécifiées dans le tableau des contrôles, entretiens et graissages périodiques.



Contrôler régulièrement que l'épaisseur de la garniture des plaquettes soit suffisante. L'épaisseur ne doit pas être inférieure à 1mm.

Dans le cas contraire, faire remplacer les plaquettes par votre concessionnaire.

Contrôle du niveau de liquide de frein :

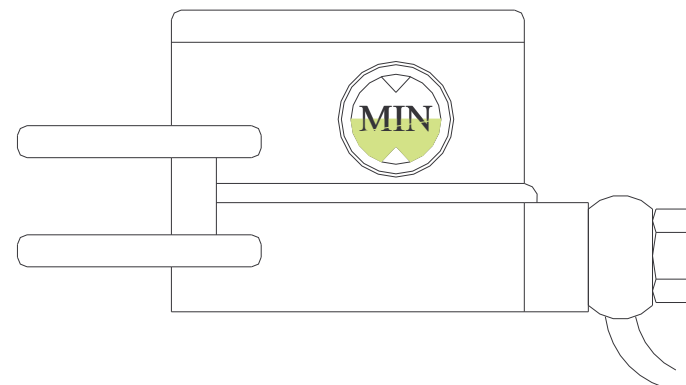
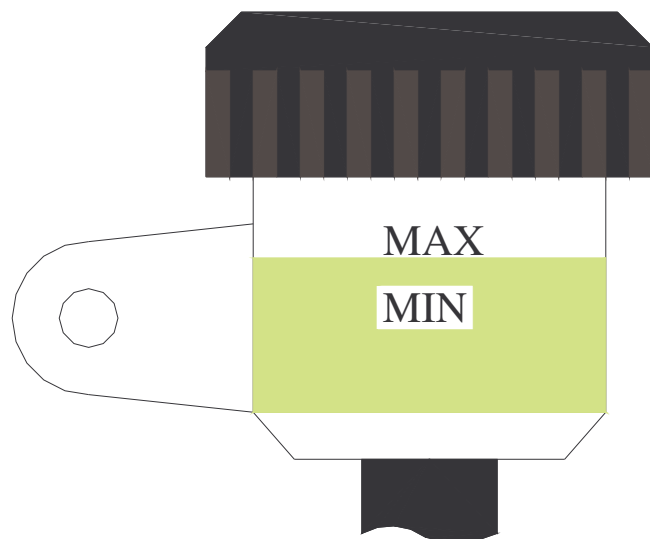
Si le niveau de liquide de frein est insuffisant, cela risque de favoriser la création de bulles d'air dans le circuit de freinage et donc une perte importante d'efficacité. Les conséquences peuvent être très graves.

Un contrôle régulier (avant chaque utilisation du véhicule) et la remise à niveau si nécessaire sont donc impératifs.

La baisse du niveau de liquide de frein peut traduire une usure avancée des plaquettes de frein ou la présence d'une fuite dans le circuit hydraulique. Il est donc conseillé de vérifier que le circuit ne présente ni craquelure ni fuite.

Les quelques précautions qui suivent permettent de contrôler et d'entretenir au mieux le circuit de freinage de votre moto.

- La vérification du niveau de liquide de frein s'effectue après s'être assuré que le haut des réservoirs est horizontal, afin de ne pas fausser la lecture du niveau.



- L'appoint ne doit avoir lieu qu'avec le liquide de frein recommandé : **Motul Brake Fluid DOT 4**, de même type que celui qui est dans le circuit, pour éviter les inconvénients et les risques des réactions chimiques.
- Il faut porter une attention toute particulière à ne pas laisser de gouttes d'eau s'introduire dans le circuit de freinage, car elles risqueraient d'abaisser le point d'ébullition et d'engendrer la création de vapeur dans le réservoir.

- Attention aux coulures et débordements de liquide de frein sur les surfaces peintes et les matières plastiques : essuyez soigneusement avec un chiffon doux.

Changement du liquide de frein :

Le changement de liquide de frein doit avoir lieu selon les indications données dans le tableau des contrôles, entretiens et graissage périodiques.

Il est préférable de confier cette opération à un concessionnaire, et lui faire remplacer les bagues d'étanchéité du maître-cylindre de frein et de l'étrier, ainsi que la durit de frein aux fréquences spécifiées et en cas de fuite ou d'endommagement.

- Bagues d'étanchéité : remplacer tous les deux ans
- Durits de frein : remplacer tous les quatre ans

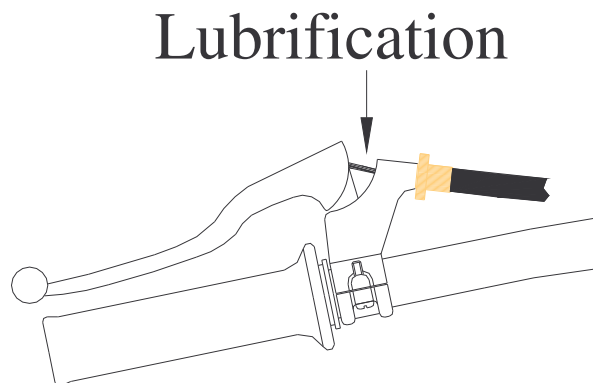
n) Lubrifications

Câbles :

Les câbles de gaz, de starter et d'embrayage doivent être contrôlés avant chaque départ. De cette manière, on assure un bon fonctionnement des commandes et on facilite la détection des câbles secs ou endommagés.

Dans le cas où un câble est endommagé, si son fonctionnement est dur, si la progressivité de la commande est insuffisante ou si la gaine est abîmée, il est nécessaire de changer la pièce défectueuse, ainsi qu'aux fréquences indiquées par le tableau des contrôles, entretiens et graissages périodiques.

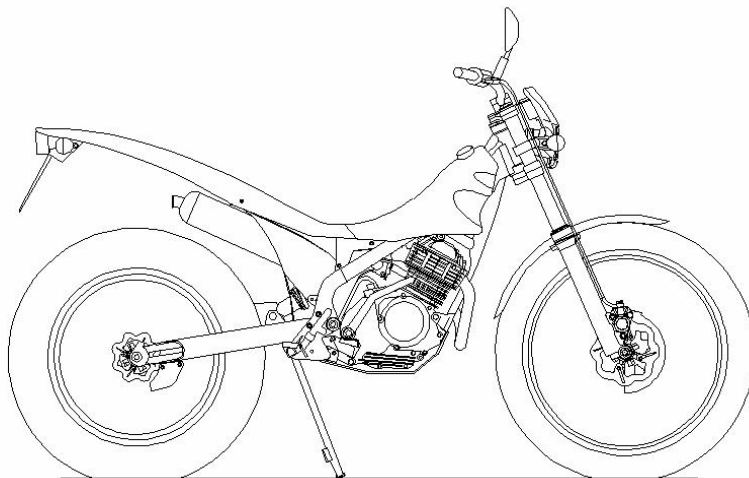
Il convient de procéder très régulièrement à la lubrification du câble comme l'indique le schéma, avec le lubrifiant recommandé : **EZ Lub multi protect**



Pédale de frein, sélecteur et leviers :

Le fonctionnement de ces commandes doit faire l'objet d'une vérification avant chaque utilisation. Si cela est nécessaire, on procède au graissage des points pivots et des articulations avec le lubrifiant recommandé : **Motul Tech Grease 300** (graisse à base de lithium haute performance multiservices)

o) Béquille latérale



Comme pour les leviers et pédales, il est obligatoire de vérifier le fonctionnement de la béquille latérale en préalable de toute utilisation. En effet, un mauvais fonctionnement peut entraîner un repli insuffisant, la béquille ne remontant pas totalement peut alors causer la perte de contrôle du véhicule.

Si le besoin se fait sentir, lubrifier l'articulation de la béquille ainsi que les surfaces en contact lors de la rotation avec **EZ Lub multi protect**.

▲ AVERTISSEMENT

Si malgré la lubrification la béquille latérale ne retrouve pas son fonctionnement normal, il est recommandé de la faire contrôler par un concessionnaire, et remplacer si besoin.

p) suspension arrière

Un contrôle visuel avant utilisation du véhicule permet de déceler une éventuelle fuite au niveau du combiné ressort-amortisseur arrière. Si un tel incident est repéré, faire appel à un professionnel qualifié, pour le contrôle, la réparation et éventuellement le remplacement de cet organe. Utiliser **Motul Shock oil**.

De plus, il appartient au propriétaire de suivre les indications du tableau des entretiens et graissages périodiques quant à la lubrification des deux points pivots de la suspension arrière. Le lubrifiant recommandé est à nouveau la **Motul Tech Grease 300** .

q) Fourche et direction

Contrôle de la fourche :

- Vérifier l'état de surface des tubes de fourche (absence de rayure, de griffure et de marque d'endommagement) ainsi que la présence ou non de fuite d'huile. Si une fuite existe, elle doit être minime. Dans le cas contraire, la fourche doit subir un contrôle de la part d'un concessionnaire, puis sa réparation ou son remplacement. Utiliser **Motul Fork oil Factory Line**

 **AVERTISSEMENT**

Cette opération nécessite de caler correctement la moto pour éviter tout risque de renversement.

- Vérification du fonctionnement de la fourche :
 - 1) placer la moto la plus verticale possible, sur un sol bien horizontal.
 - 2) Actionner le frein avant (de manière à empêcher la moto d'avancer) et appuyer fermement plusieurs fois de suite sur le guidon. Ainsi il est possible de vérifier la progressivité de la fourche en compression et en détente.

ATTENTION : si le fonctionnement et la douceur de la fourche ne sont pas satisfaisants, la faire contrôler et éventuellement changer par un concessionnaire.

Contrôle de la direction :

Il peut arriver que les roulements de direction soient desserrés ou endommagés. Ils causent alors des dysfonctionnements dangereux dans la direction. Il faut donc procéder de manière régulière (voir le tableau des entretiens et graissages périodiques) à la vérification de leur état.

Voici la marche à suivre :

- 1) Caler la moto de manière à délester la roue avant. Une cale posée sous le moteur est la solution la plus simple. Des précautions doivent être prises pour éviter que la moto ne puisse se renverser ensuite, lorsqu'elle sera manipulée.
- 2) Maintenir dans chaque main le bas d'un des fourreaux de fourche et tenter de les déplacer vers l'avant puis vers l'arrière à plusieurs reprises. Si un jeu est ressenti, faire contrôler, réparer ou remplacer, si besoin, cet élément par un professionnel qualifié.

Contrôle des roulements de roue :

Vérifier le fonctionnement des roulements de roue en suivant les indications du tableau des entretiens et graissages périodiques. Si le moyeu montre la présence de jeu, ou si la rotation de la roue se fait avec difficulté, faire contrôler, réparer ou remplacer, si besoin, l'élément défectueux par un professionnel qualifié.

r) Remplacement des éléments électriques

Remplacement d'une des ampoules de phare :

Si une des deux ampoules du phare est grillée, suivre les indications pour effectuer son remplacement.

- 1) Oter les deux vis de l'optique de phare.
- 2) Retirer le phare de la plaque phare.
- 3) Déclipser le support d'ampoule.
- 4) Retirer l'ampoule défectueuse en appuyant dessus et en la faisant pivoter dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la libérer du porte-ampoule.
- 5) La remplacer par une ampoule neuve en la positionnant sur le porte ampoule, avant d'appuyer sur elle en la faisant tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle soit bloquée.
- 6) Remettre en place le porte ampoule sur le phare
- 7) Replacer l'optique sur le phare et remettre en place les deux vis de maintien.

ATTENTION :

- L'ampoule devient brûlante très rapidement après le début de son utilisation. Il est donc impératif de se prémunir des risques de brûlures et de ne pas tenir l'ampoule chaude à proximité de toute substance inflammable ou explosive.
- Le verre d'une ampoule ne doit pas être saisi avec les doigts, afin de ne pas y déposer de résidus gras. Ceux-ci ont pour effet de diminuer la transparence du verre et donc de réduire l'intensité du faisceau lumineux produit par l'ampoule. Nettoyer toute trace avec un chiffon doux imbibé d'alcool ou de diluant à peinture, APRES LE REFROIDISSEMENT DE L'AMPOULE.

Remplacement d'une ampoule de clignotant :

- 1) Oter la vis de la lentille du clignotant.
- 2) Retirer l'ampoule défectueuse en appuyant dessus et en la faisant pivoter dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la libérer du porte-ampoule.
- 3) La remplacer par une ampoule neuve en la positionnant dans la douille, avant d'appuyer sur elle en la faisant tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle soit bloquée.

- 4) Replacer la lentille sur le clignotant et remettre en place la vis de maintien, en serrant avec prudence et sans excès pour ne pas casser la lentille.

Remplacement de l'ampoule de feu arrière :

- 1) Oter les deux vis de la lentille de feu arrière / feu stop.
- 2) Retirer l'ampoule défectueuse en appuyant dessus et en la faisant pivoter dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la libérer du porte-ampoule.
- 3) La remplacer par une ampoule neuve en la positionnant sur le porte ampoule, avant d'appuyer sur elle en la faisant tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle soit bloquée.
- 4) Replacer la lentille sur le feu arrière et remettre en place les deux vis de maintien.

s) Diagnostic de pannes et schéma :

Malgré tout le soin, les tests, les contrôles statiques et dynamiques, les contrôles qualité et de conformité que SCORPA met en place durant le développement et la fabrication de ces motos, une panne peut subvenir.

Un problème peut engendrer des difficultés au démarrage, une perte de performances ou un comportement anormal.

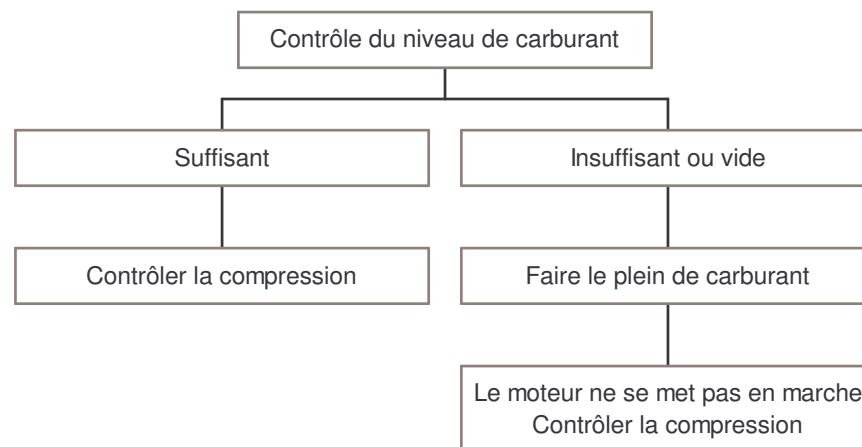
Le schéma placé ci-dessous donne quelques tests à effectuer, qui permettent déjà de mieux situer l'origine de la défaillance ou de la panne.

Si une intervention est nécessaire sur le véhicule, en confier la réalisation à un concessionnaire est un gage de travail sérieux, par des professionnels disposant de la formation et des moyens adaptés.

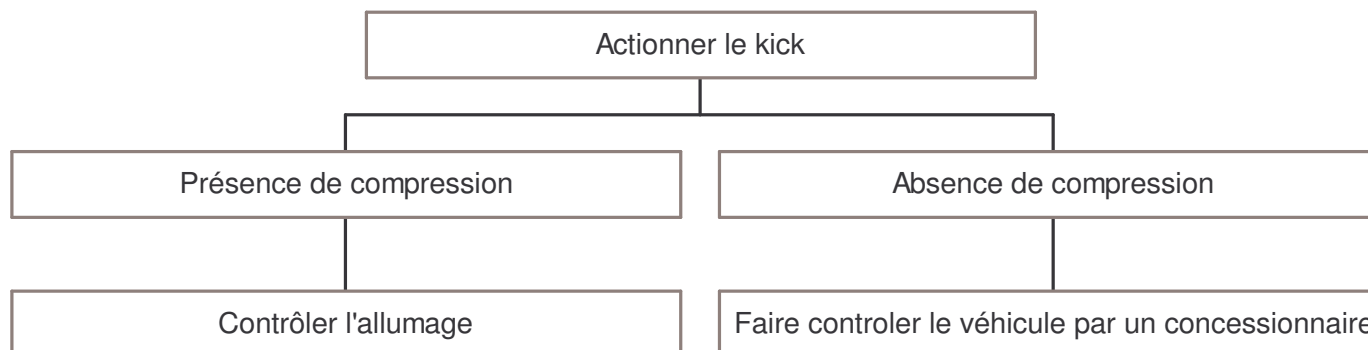
D'autre part, le remplacement des pièces de première monte se fait avec des pièces SCORPA, qui assureront une meilleure fiabilité et le maintien des performances. Ce sont des pièces qui ont été conçues dans un ensemble, et tout spécialement pour votre véhicule. Leur réputation de qualité et de solidité parle pour elles.

Les pièces dites 'adaptables' risquent d'être de qualité et de fiabilité inférieures, entraînant un surcoût à moyen terme et parfois même des dégradations, donc des réparations onéreuses.

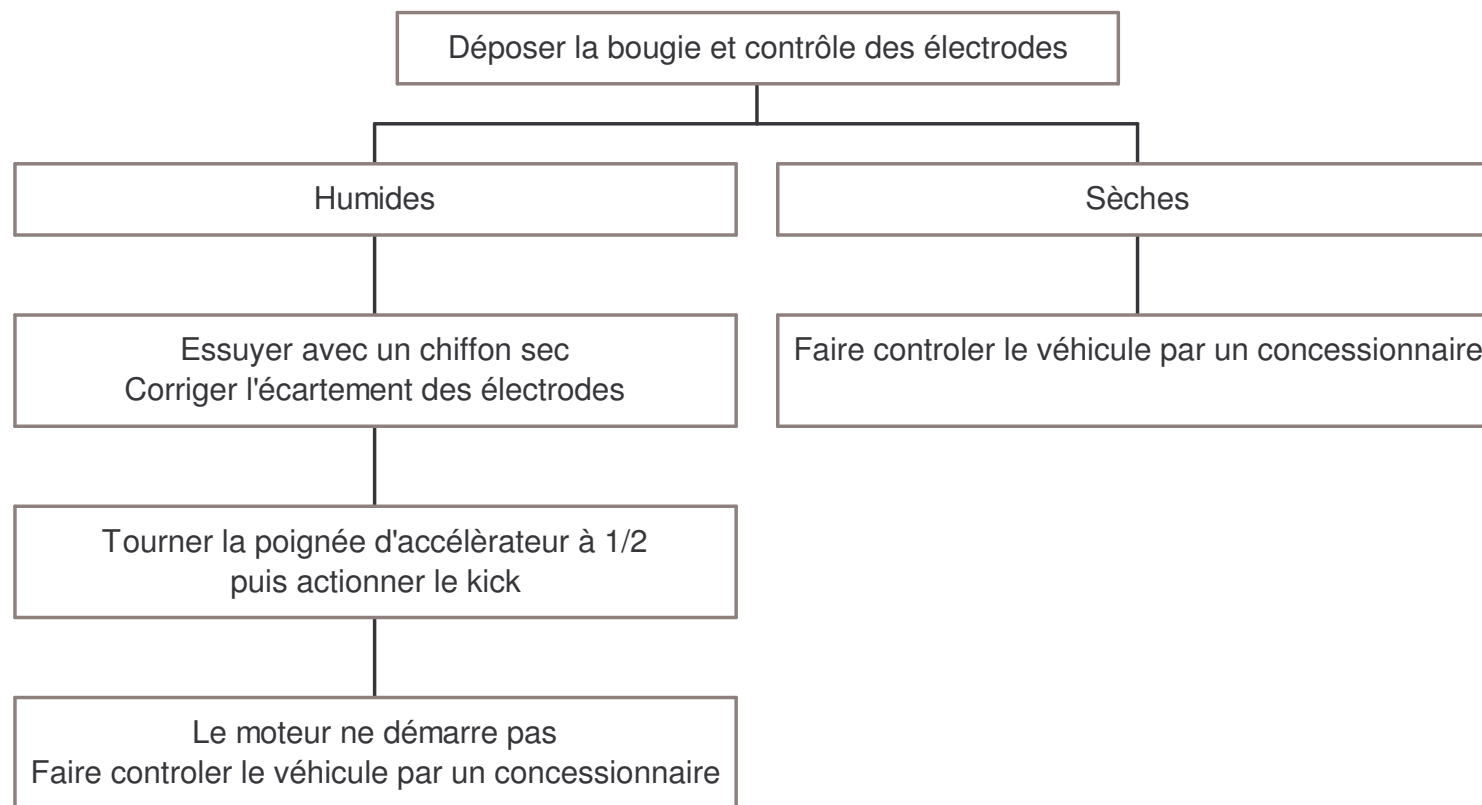
1. Carburant



Compression :



3. Allumage



SOIN ET ENTREPOSITION DE LA MOTO

a) Soins de la moto

L'absence de carrosserie expose beaucoup les organes de la moto aux agressions des milieux extérieurs. Les impacts dus aux projections, les rayures, griffures affaiblissent les traitements de surface et les matériaux même de la meilleure qualité qui soit. Ces éléments sont alors des proies pour l'oxydation et le ternissement.

Un entretien régulier permet à chaque pièce de la moto de garder son aspect, de conserver son niveau de performances, mais également de garantir une importante durée d'utilisation. D'autre part, cet entretien est l'assurance de pouvoir conserver son recours à la garantie constructeur.

Avant le nettoyage :

- 1) Vérifier que toutes les cosses, fiches, couvercles, capuchon de bougie sont correctement et fermement positionnés.
- 2) Attendre le refroidissement du moteur et placer un système de bouchon étanche sur la sortie du silencieux d'échappement.
- 3) Les marques et taches difficiles à retirer peuvent être frottées à l'aide d'une brosse et d'un produit dégraissant. Prendre garde de ne pas appliquer celui-ci sur les joints, axes, roulements, pignons et sur la chaîne. Rincer abondamment à l'eau.

Nettoyage :**ATTENTION :**

- Les pièces plastiques et caoutchouc ne doivent être nettoyées qu'avec des chiffons ou éponges doux, de l'eau et **Moto Wash Motul**. Eviter absolument les produits chimiques durs ou agressifs.
- Il est très fortement déconseillé d'utiliser les nettoyeurs haute pression ou à vapeur, pour ne pas risquer de voir l'eau s'infiltrer dans les joints, roulements, composants électriques et le boîtier filtre à air. Cela provoquerait de graves dysfonctionnements et l'endommagement des pièces concernées.

Le nettoyage peut prendre différentes formes selon les conditions et la zone d'utilisation. Le nettoyage classique se fait à l'eau chaude, avec **Moto Wash Motul**. Il est suivi d'un rinçage abondant à l'eau claire.

Dans le cas où l'utilisation a lieu dans des conditions de salinité élevée, ou sous la pluie, le nettoyage est un petit peu différent, et il suit les étapes suivantes :

- 1) Nettoyage à l'eau froide avec **Moto Wash Motul**, dès que la moto est froide.
- 2) Protection contre la corrosion par la projection de **Motul EZ Lub Multi Protect** produit anti-corrosion, vaporisé sur toutes les surfaces, mêmes chromées, zinguées, anodisées.

Après le nettoyage :

- 1) Essayer d'obtenir un séchage rapide, et sécher la moto avec un chiffon doux si nécessaire.
- 2) Dès qu'elle est sèche, lubrifier la chaîne de transmission avec **Motul Chaîne lub Off Road** pour éviter la formation de rouille.
- 3) Frotter les surfaces des pièces chromées, zinguées, anodisées avec un produit d'entretien spécifique à ce type de surface.
- 4) Attendre que la moto soit parfaitement sèche avant de la couvrir ou de la remiser.

b) Remisage

On distingue ici deux points différents, selon la durée prévue de remisage. Si le remisage est court, de quelques jours, il suffit de remiser la moto dans un endroit frais et sec. Si l'endroit est poussiéreux ou dans le cas où des animaux pourraient endommager le véhicule, le couvrir d'une housse poreuse.

Pour le remisage de longue durée, quelques indications supplémentaires sont à suivre :

- 1) Nettoyer la moto comme indiqué au paragraphe précédent.
- 2) Vidanger la cuve du carburateur en dévissant la vis de vidange. Cela permet de lutter efficacement contre la formation des dépôts. Utiliser **Motul Carbu Clean**

élimine les dépôts, vernis et gommes. Une autre solution consiste à laisser le moteur en marche, robinet de carburant sur 'OFF' jusqu'à l'extinction du moteur. Attention dans ce cas à bien attendre que la moto soit totalement refroidie avant de procéder aux opérations de remisage.

- 3) Si possible, ajouter un stabilisateur de carburant pour éviter que le carburateur ne se dégrade.
- 4) Suivre la liste de précautions suivantes pour épargner le moteur :
 - A. ôter le capuchon de bougie et déposer la bougie
 - B. verser une cuillère à café d'huile moteur dans l'orifice de la bougie.
 - C. Actionner doucement le kick à plusieurs reprises afin de répartir l'huile dans le haut moteur.
 - D. Remonter la bougie et replacer son capuchon.
- 5) Lubrifier tous les câbles de commandes, ainsi que tous les leviers, pédales, béquille, sélecteur et articulations, avec **Motul EZ Lub Multi Protect**.
- 6) Tenter de surélever la moto, ou trouver un moyen pour que l'humidité ne se concentre pas en un seul point du pneumatique.
- 7) Boucher la sortie du silencieux d'échappement.
- 8) Remiser la moto dans un endroit frais et sec. Si l'endroit est poussiéreux ou dans le cas où des animaux pourraient endommager le véhicule, le couvrir d'une housse poreuse.

FICHE TECHNIQUE

Modèle	TYS 125 F	Huile moteur Motul 300V 100 % synthèse
Dimensions		Type
Longueur hors tout	2000mm	• -10 à 30°C : SAE 10W/30
Largeur hors tout	815mm	• -10 à 40°C : SAE 10W/40
Hauteur hors tout	1130m	• -0 à 40°C : SAE 15W/40
Hauteur de selle	680 mm	• -5 à 40°C : SAE 20W/40
Empattement	1332 mm	• -5 à 50°C : SAE 20W/50
Garde au sol	280 mm	Huile de type API Service, de classe SE, SF, Sgmin
		Quantité
Poids total net		Filtre à air de type humide
Moteur		Carburant
Type	4 temps	Type Super sans plomb
	Essence	Capacité 2,9 L
	Refroidi air	Réserve 1,2 L
	SOHC	
Disposition du cylindre	mono, incliné	Carburateur
Cylindrée	124 cm ³	Fabricant MIKUNI
Alésage x course	54 x 54 mm	Modèle VM 20 SS
Taux de compression	10,0 : 1	
Démarrage	Kick	Bougie NGK CR7HSA
Graissage	carter humide	Ecartement électrodes 0,6 – 0,7 mm

Embrayage

Transmission

Système réduction Primaire	Engrenage à denture droite
Taux réduction	68/20 (3,40)
Système réduction secondaire	Entraînement par chaîne
Taux réduction	57/14 (4,07)
Boite vitesse	prise constante
	5 rapports
Commande	Pied gauche
Taux réduction	1è : 37/14
	2è : 29/15
	3è : 25/19
	4è : 23/22
	5è : 21/29

Partie cycle :

Type cadre	semi-périmétrique
------------	-------------------

Pneumatiques

Avant

Type	Tube type
Taille	2,75-21
Fabricant	MICHELIN
Modèle	Trial compétition

Arrière

Type	Tube type
Taille	4,00-18 M/C
Fabricant	MICHELIN
Modèle	Trial compétition

Charge maxi 180 kg

Pression à froid

Avant	100 kPa
Arrière	120 kPa

Roues

Avant

Type	A rayons
Taille	1,60×21''

Arrière

Type	A rayons
Taille	2,15×18''

Freins

Avant	
Type	Simple disque, Ø 185
Commande	Main droite
Liquide	Motul Brake Fluide DOT 4
Arrière	
Type	Simple disque, Ø 145
Commande	Pied droit
Liquide	Motul Brake Fluide DOT 4

Suspension

Avant	
Type	Fourche télescopique
Arrière	
Type	Bras oscillant

Amortisseur

Avant	Ressort hélicoïdal / Amortisseur à huile
Arrière	Ressort hélicoïdal / Amortisseur à huile

Débattement

Avant	180mm
Arrière	170mm

Système électrique

Allumage	CDI
----------	-----

Voltage et wattage d'ampoules

Phare	12 V / 35 W
Feu arrière / stop	12 V / 21 W
Feu de stationnement	12 V / 5 W
Clignotants	12 V / 12 W
Eclairage instruments	12 V / 1,2 W
Témoins	12 V / 1,7 W

Plaque du constructeur

Type	Plaque autocollante
Emplacement	Droite de la colonne de direction

Numéro identification

Type	Plaque autocollante
Emplacement	Droite de la colonne de direction