

ZHEJIANG KAYO MOTOR CO., LTD.

MANUAL DE UTILIZARE

KT50



Acest manual a fost redactat de Kayo Motor Co., Ltd.

Este interzisă Ștergerea sau modificarea acestui manual fără autorizare. Compania are dreptul de a aduce îmbunătățiri structurale Și de a înlocui piese ale modelului de vehicul fără notificare prealabilă.

Modelul motocicletei prezentat în imagini poate diferi de modelul standard al vehiculului.

Instrucțiuni de pregătire

Vă mulțumim că ați ales să achiziționați produsul Kayo Motor KT50/KT50mini ca opțiune de agrement off-road. Credem că această alegere nu vă va dezamăgi.

Acest manual are scopul de a vă ajuta să utilizați mai bine produsele noastre. Acesta oferă o explicație detaliată a procedurilor de întreținere și reglare, a elementelor esențiale de demontare și asamblare, a punctelor de inspecție și reparație, a metodelor de depanare și a datelor tehnice de reparație pentru produsele din seria KT ale motocicletelor în doi timpi Kayo Motor și este însoțit de materiale grafice detaliate pentru a ghida funcționarea.

Vă rugăm să citiți cu atenție acest manual și să efectuați întreținerea în conformitate cu procedurile standard de operare, care pot prelungi în mod eficient durata de viață a diverselor componente, îmbunătăți performanța motorului și spori fiabilitatea întregului vehicul.

În interesul dezvoltării tehnologice, Kayo își rezervă dreptul de a modifica structura, echipamentul și accesoriile motocicletei fără o notificare prealabilă. Datorită reglementărilor și cerințelor diferite de pe diverse piețe ale companiei, am efectuat ajustări corespunzătoare modelelor de vehicule, astfel încât imaginile din manual pot diferi de vehiculele standard de probă. În plus, dacă aveți întrebări, vă rugăm să vizitați site-ul nostru oficial www.kayomoto.com pentru a contacta personalul nostru de service. Vom accepta cu umilință.

Conținutul acestui manual poate fi modificat fără notificare prealabilă din cauza îmbunătățirilor aduse vehiculului sau din alte motive. Întreținerea trebuie să se bazeze pe starea reală a vehiculului.

Zhejiang Kayo Motor Co., Ltd.

Cuprins

Simboluri și semnificații ale cuvintelor specializate	1
Sugestii pentru utilizarea zilnică	2
Aspectul general al vehiculului.....	4
Componentele și pozițiile vehiculului KT50.....	4
Componente și poziții ale vehiculului complet KT50mini	6
Codul VIN al vehiculului, numărul șasiului și numărul motorului.....	8
Codul VIN al vehiculului.....	8
Numărul șasiului.....	8
Numărul motorului.....	8
Parametrii vehiculului	9
Dimensiunile vehiculului KT50 și parametrii de masă.....	9
Dimensiunile vehiculului KT50mini și parametrii de masă.....	11
Controlul vehiculului.....	13
Frână cu disc față.....	13
Accelerație cu manetă rotativă	13
Pornire.....	14
Flacăra stinsă.....	14
Comutator rezervor combustibil	15
Frână cu disc spate	15
Suport de parcare	16
Contor de ore	16
Precauții înainte de utilizare.....	17
Sugestii pentru începători	17
Procesul de rodaj.....	17
Ghid de conducere.....	18
Elemente de verificare înainte de conducere	18
Precauții la pornire	18
Precauții pentru rulare	18
Precauții pentru virare	18
Precauții pentru accelerare	18
Precauții la frânare	18

Precauții pentru oprire și parcare	19
Timpul recomandat pentru întreținerea diverselor piese ale	20
întregului vehicul	
Setările sistemului de suspensie.....	23
Verificați compresia și revenirea întregului vehicul,	23
inclusiv șoferul	
Preîncărcarea arcului amortizorului reglat	24
Verificați reglarea reductorului frontal	24
Reglați ghidonul *	25
Întreținerea aferentă a întregului vehicul...	26
Amplasarea întregului vehicul	26
Demontarea și instalarea plăcii de protecție frontale.....	26
Demontarea și montarea frânei cu disc față.....	27
Demontarea și instalarea amortizorului frontal *...	27
Demontarea și instalarea plăcii de conectare	28
Verificați sensul de rotație față al vehiculului*.....	28
Demontarea și instalarea rulmenților capului de direcție *...	29
Demontarea și montarea panoului frontal.....	29
Demontarea și instalarea plăcii frontale de noroi.....	30
Demontarea și instalarea amortizorului spate *	30
Demontarea și instalarea pernei scaunului.....	31
Demontarea și instalarea carcasei filtrului de aer	31
Demontarea și instalarea filtrului de aer*	31
Curățarea și întreținerea filtrelor de aer.....	32
Demontarea și instalarea țevii de eșapament.....	32
Demontarea și instalarea amortizorului de zgomot.....	33
Demontarea și instalarea rezervorului de combustibil	34
Verificați lanțul și curățați-l.....	34
Demontarea și instalarea lanțului.....	35
Verificați și reglați tensiunea lanțului *.....	35
Verificarea structurii pinionului spate, pinionului motorului,	37
și lanțul de ghidare *.....	
Inspecția cadrului.....	37

Inspecția furcilor plate	37
Inspecția conductei de accelerație	38
Inspecția mânerului de direcție	38
Inspecția și întreținerea sistemului de frânare.....	39
Verificați cursa liberă a manetei frânei față	39
Verificați discul de frână	40
Verificați nivelul lichidului de frână față.....	40
Completați lichidul de frână față	41
Verificați plăcuțele de frână față.....	41
Verificați cursa liberă a frânei de picior	42
Verificați nivelul lichidului de frână din spate.....	42
Completați lichidul de frână spate	43
Verificați plăcuțele de frână spate	43
Inspecția și întreținerea anvelopelor.....	44
Demontarea și montarea roții față	44
Demontarea și montarea roții din spate	44
Verificați suprafața exterioară a anvelopei.....	45
Verificați presiunea anvelopei.....	45
Verificați spițele roții *.....	46
Schema electrică	47
Introducere în structura motorului	48
Instalarea motorului.....	48
Întreținerea și reglarea motorului.....	49
Inspecția șuruburilor de fixare ale chiulasei și bloc cilindri	49
Inspecția presiunii de compresie	49
Reglarea motorului.....	50
Reglarea turației de ralanti a carburatorului.....	50
Inspectarea și înlocuirea bujiilor	51
Depanarea motorului.....	52
Selectarea și proporția uleiului de motor.....	56
Curățarea motocicletelor	58
Depozitarea motocicletelor.....	59

Pregătiri înainte de a lăsa motocicletă nefolosită pentru o perioadă lungă de timp	59
Pregătiri înainte de utilizarea motocicletei după ce a fost lăsată nefolosită pentru o perioadă lungă de timp	60
Punctele principale ale întreținerii.....	61
Tabelul cuplului de strângere pentru întregul vehicul.....	67
Manual de service al motorului	68
Schema de demontare a motorului	68
Inspecția pieselor vulnerabile.....	74
Schema de asamblare a motorului	78

Simboluri și semnificații ale termenilor specializați

* Acest simbol indică faptul că această operațiune necesită cunoștințe profesionale și înțelegere tehnică din partea operatorului. Dacă nu sunteți sigur că puteți efectua această operațiune, puteți apela la un atelier de reparații profesionist sau la un punct de service post-vânzare al companiei Kayo pentru o operațiune profesională.

→ Acest simbol indică faptul că informațiile specifice se află pe pagina următoare.

Pericol/Avertisment/Atenție

În acest manual vor apărea cuvintele „pericol/avertisment/atenție”. Vă rugăm să citiți cu atenție textul relevant pentru a vă proteja pe dumneavoastră și vehiculul dumneavoastră preferat. Semnificațiile cuvintelor „pericol”, „atenție” și „avertisment” sunt:

Pericol: înseamnă să fiți vigilent la un pericol ridicat **Avertisment:**

înseamnă să fiți vigilent la un pericol moderat **Atenție:** înseamnă să

acordați atenție unui pericol minor

Cu toate acestea, vă rugăm să rețineți că în acest manual enumerăm doar principalele probleme de siguranță legate de întreținerea și repararea vehiculului, astfel încât conținutul sloganurilor de avertizare nu poate acoperi toate potențialele pericole din timpul utilizării și reparării modelului de vehicul. Prin urmare, pe lângă aspectele relevante legate de „pericol”, „avertisment” și „atenție”, utilizatorii trebuie să aibă și cunoștințe de bază privind siguranța mecanică. Dacă nu sunteți sigur că puteți finaliza întregul proces de întreținere și reparație, vă rugăm să consultați tehnicieni seniori mai experimentați înainte de a continua operațiunea.

Sugestii pentru utilizarea zilnică a căștii

Marea majoritate a accidentelor mortale cu motociclete off-road sunt cauzate de leziuni la cap. Dacă nu se utilizează cască, probabilitatea de a suferi leziuni grave sau de a deceda în cazul unui impact la cap va crește semnificativ. Prin urmare, vă recomandăm insistent să purtați un set complet de echipament de siguranță, cum ar fi cască, ochelari de protecție împotriva vântului, mănuși, cizme etc. în timpul conducerii, care vă vor salva viața în momentele critice.

La începutul proiectării, scopul acestei serii de modele era cursele off-road, fără a se lua în considerare problema transportului de pasageri. Mai mult, această mașină nu are scaun spate, mâner sau pedală pentru transportul pasagerilor. Prin urmare, vă rugăm să vă asigurați că nu utilizați această mașină pentru a transporta alte persoane în afară de șofer, deoarece acest comportament poate duce cu ușurință la accidente de siguranță.

Încercați să evitați utilizarea pieselor neoriginale pentru a modifica acest vehicul și nu ștergeți sau modificați în mod arbitrar componentele originale ale acestui vehicul. Dacă trebuie să înlocuiți piese ale acestui vehicul, vă rugăm să alegeți piese originale produse de Kayo sau produse de la producători autorizați Kayo. În plus, compania noastră nu este responsabilă pentru niciun fel de probleme ale vehiculului cauzate de modificări neautorizate sau utilizarea de accesorii neautorizate.

Concentrându-se pe atingerea profesionalismului, seria KT a companiei noastre este proiectată special pentru off-road și traversarea pădurilor și, prin urmare, nu este potrivită pentru conducerea pe șosea și călătoriile cu motocicleta pe distanțe lungi. Dacă este utilizată în mod intenționat, anvelopele sale pot accelera uzura modelului din cauza rotației la viteză mare, reducând durata de viață a anvelopelor. Acest vehicul nu este potrivit nici pentru utilizarea în mediul urban, deoarece staționarea prelungită în fața semafoarelor poate provoca supraîncălzirea motorului, scurtând astfel durata de viață a acestuia. Vă rugăm să aveți grijă de vehiculul dvs. și să evitați problemele cauzate de utilizarea necorespunzătoare.

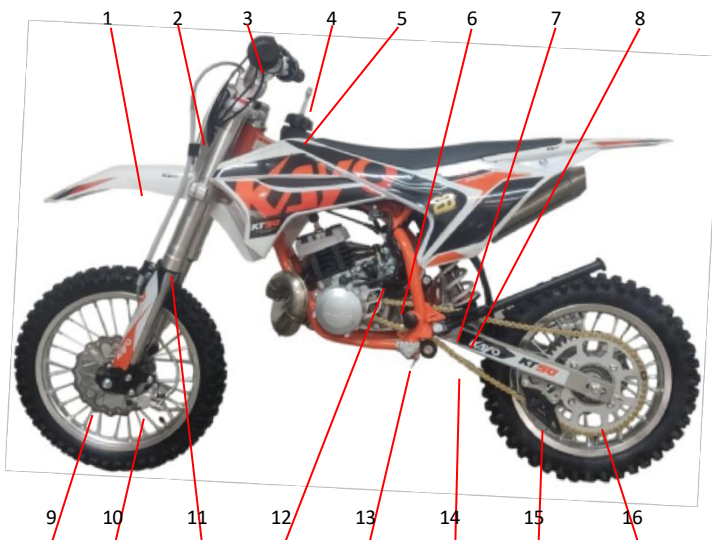
Înainte de fiecare utilizare, vă rugăm să inspectați cu atenție motocicleta și să o întrețineți conform manualului de reparații după utilizare. După ce vehiculul cade, vă rugăm să verificați mai întâi

verificați dacă componentele principale sunt deteriorate, deoarece conducerea unei motociclete defecte poate duce cu ușurință la accidente și poate pune în pericol propria siguranță.

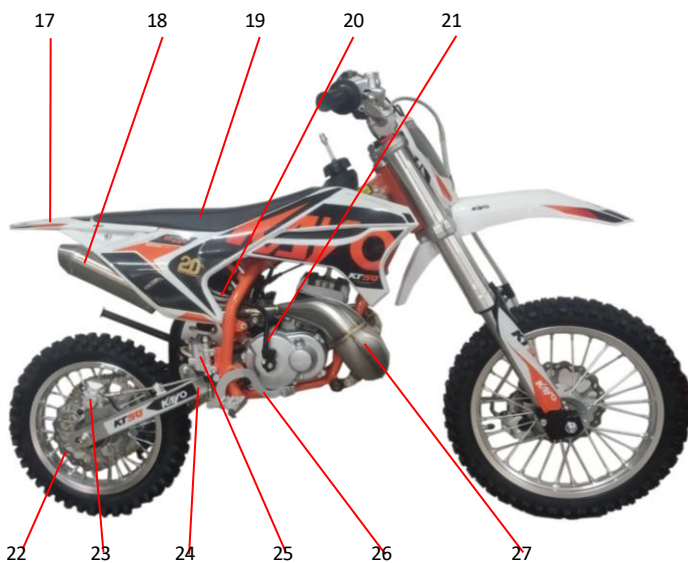
În timpul utilizării, temperatura motorului și a țevii de eșapament este foarte ridicată, astfel încât acestea trebuie răcite pentru o perioadă de timp după parcare. În această perioadă, nu atingeți și nu mișcați motorul și țeava de eșapament pentru a evita arsurile. Când conduceți, nu purtați pantaloni scurți, deoarece acest lucru poate provoca leziuni la picioare.

Aspectul general al vehiculului

Componentele vehiculului KT50 și pozițiile



Serial Număr	Numele	Număr Număr	Numele
1	Aripă față	9	Disc frână față
2	Panou frontal	10	Etrier frână față
3	Ghidon	11	Amortizor față
4	Snorkel	12	Carburator
5	Capac rezervor combustibil	13	Pedală
6	Opritor lanț	14	Lanț
7	Suport simplu	15	Opritor lanț
8	Manșon ghidaj lanț	16	Pinion spate

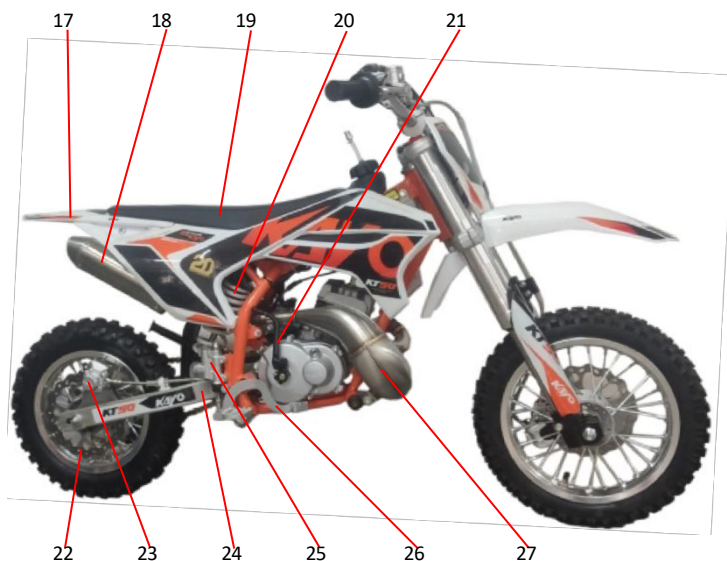


Serial Număr	Numele	Număr număr	Numele
17	Aripă spate	23	Etrier frână spate
18	Amortizor de zgomot pentru țeava de eșapament	24	Furcă plată din oțel
19	Perna scaunului	25	Frână spate superioară
20	Amortizor spate	26	Pedală de frână
21	Maneta de pornire	27	Țeavă de eșapament
22	Disc frână spate		

Componente complete ale vehiculului KT50mini și poziții d



Serial Număr	Numele	Număr Număr	Numele
1	Aripă față	9	Disc frână față
2	Panou frontal	10	Etrier frână față
3	Ghidon	11	Amortizor față
4	Snorkel	12	Carburator
5	Capac rezervor combustibil	13	Pedală
6	Opritor lanț	14	Lanț
7	Suport simplu	15	Opritor lanț
8	Manșon pentru lanț de ghidare	16	Pinion spate

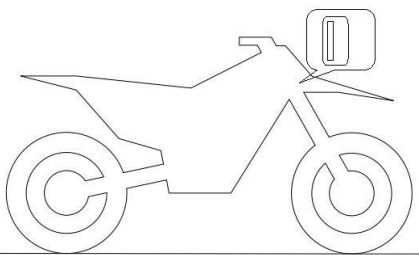


Serial Număr	Numele	Număr număr	Numele
17	Aripă spate	23	Etrier frână spate
18	Amortizor de zgomot pentru țeava de eșapament	24	Furcă plată din oțel
19	Perna scaunului	25	Frână spate superioară
20	Amortizor spate	26	Pedală de frână
21	Maneta de pornire	27	Țeavă de eșapament
22	Disc frână spate		

Vehicul **Număr de identificare** , **cadru** , **și**
numărul

număr

Codul VIN () al vehiculului



Codul VIN se află pe țeava frontală a vehiculului.

Numă



Numărul cadrului se află pe plăcuța de identificare.

Numărul de identificare al motorului



Numărul motorului se află pe cutia motorului, în partea dreaptă a blocului cilindrilor.

Parametrii de are a vehiculului

Dimensiunile vehiculului KT50 și parametrii de masă	
Lungime × lățime × înălțime (mm)	1520 × 680 × 980
Ampatament (mm)	1040
Greutate proprie (kg)	50
Specificații anvelope	Față 60/100-14; Spate 70/100-12
Înălțimea șei (mm)	720
Garda la sol minimă (mm)	270
Capacitatea rezervorului de combustibil (L)	3,5
Parametrii motorului	
Tip motor	Unic cilindru, în doi timpi, răcit cu aer, vertical
ul cilindrului Diametru × cursă	40X40
Metoda de lubrifiere	Lubrifiere mixtă
Gradul uleiului de lubrifiere	2T JASO-FC ISO-L-EDG 4T SN Grad 15W-40
Cilindree ml	50,24
Putere maximă (kw/r/min)	6,2±10%/9250
Cuplu cuplu (N • m/r/min)	6,8±10%/9250
Raport de compresie	11,8:1
Tip transmisie	Transmisie cu angrenaje
Metoda de pornire	Pornire electrică/pornire cu recul

Metoda de aprindere	CDI
Tip ambreiaj	Centrifugal automat umed
Model bujie	F8RC-TORCH
Distanța dintre electrozi mm	0,8
Parametrii cadrului/absorbției șocurilor/frânării/sistemului de roți	
Tip cadru	Tip cadru dublu central din oțel de înaltă rezistență cadru tubular
Amortizor față	inversat non- reglabil față reducere, L=680 mm
Amortizor spate	Drop spate nereglabil, L=295 mm
Furcă spate plată	Rezistență furcă rezistență furcă de soudé L=392 mm
Mâner direcțional	Ghidon din aliaj de aluminiu Φ 22 mm
Jante roți față și spate	Față $1,40 \times 14$, spate $1,60 \times 12$; inel din aluminiu argintiu, butuc roată argintiu
Sistem de frânare față	Sistem de frânare hidraulic cu pompă cu un singur piston, disc de frână Φ 190 mm
Sistem de frânare spate	Sistem de frânare hidraulic cu pompă cu un singur piston, disc de frână Φ 190 mm
Altele	
Tip filtru de aer	Tip filtrare cu cartuș filtru burete
Calitatea benzinei	Benzină fără plumb 95 # sau superioară
Capacitate	1 persoană (șofer)
Greutate maximă	45 kg

Dimensiunile și parametrii de masă ai vehiculului KT50mini	
Lungime × lățime × înălțime (mm)	1445 × 680 × 890
Ampatament (mm)	1035
Greutate proprie (kg)	48
Specificații anvelope	Față 2,50-12 ; Spate 3,00-10
Înălțimea șeii (mm)	630
Garda la sol minimă (mm)	185
Capacitate rezervor combustibil (L)	3,5
Parametri motor	
Tip motor	Unic cilindru, în doi timpi, răcit cu aer, vertical
diametru cilindru × cursă	40X40
Metoda de lubrifiere	Lubrifiere mixtă
Gradul uleiului de lubrifiere	2T JASO-FC ISO-L-EDG 4T SN Grad 15W-40
Cilindree ml	50,24
Putere maximă (kw/r/min)	6,2±10%/9250
Cuplu cuplu (N •	6,8±10%/9250
Raport de compresie	11,8:1
Tip transmisie	Transmisie cu angrenaje
Metodă de pornire	Pornire electrică/pornire cu recul
Metodă de aprindere	CDI

Tip ambreiaj	Centrifugal automat umed
Model bujie	F8RC-TORCH
Distanța dintre electrozi mm	0,8
Parametrii cadrului/amortizării/frânării/sistemului de roți	
Tip cadru	Cadru central dublu tip leagăn din țeavă de oțel de înaltă rezistență
Amortizor față	Inversat non- reglabil față reducere, L=625 mm
Amortizor spate	Reducere post-non reglabilă, L=275 mm
Furcă plată spate	Rezistență rezistență oțel soudé furcă furcă L=392 mm
Mâner direcțional	Ghidon din aliaj de aluminiu Φ 22 mm
Jante roți față și spate	Față $1,40 \times 12$, spate $1,60 \times 10$; inel din aluminiu argintiu, butuc roată argintiu
Sistem de frânare față	Sistem de frânare hidraulic cu pompă cu un singur piston, disc de frână Φ 190 mm
Sistem de frânare spate	Sistem de frânare hidraulic cu pompă cu un singur piston, disc de frână Φ 190 mm
Altele	
Tip filtru de aer	Tip filtrare cu cartuș filtru burete
Calitatea benzinei	Benzină fără plumb 95 # sau superioară
Capacitate	1 persoană (șofer)
Greutate maximă	40 kg

Controlul vehiculului

Frână cu disc ă față



Maneta frânei de
mână



Accelerație cu mâner rotativ



Șurub de
limitare a
vitezei

Răsucire
accel
erație cu mâner
rotativ

Frâna cu disc față este controlată de o manetă de frână de mână, care se află la capătul drept al ghidonului și se acționează prin strângerea și plasarea mânerului cu mâna dreaptă.

Frâna roții față adoptă o frână cu disc cu etrier flotant, care este instalată la capătul inferior al reductorului din față stânga și este fixată cu două șuruburi.

Butonul de accelerație este situat în partea dreaptă a ghidonului și este controlat prin rotirea cu mâna dreaptă. Când rotiți mânerul în sens invers acelor de ceasornic, măriți accelerația și eliberați mânerul înainte de a reveni la poziția inițială.

Modelul KT50mini are o limită de viteză pentru a controla accelerația maximă, în timp ce modelul KT50 nu are o limită de viteză.

Pornirea



Maneta de pornire a motorului



Comutator de pornire a motorului

Maneta de pornire a motorului este situată în partea dreaptă a motorului și se pornește prin apăsarea acesteia.

Comutatorul de pornire a motorului este situat pe partea stângă a ghidonului, lângă manșonul ghidonului, și este un buton circular galben. Apăsarea și menținerea apăsată timp de 2-3 secunde poate porni motorul și îl poate pune în funcțiune.

Flame -off



Comutator de oprire a flăcării

Comutatorul de oprire a motorului este situat în partea stângă a ghidonului, lângă capacul ghidonului, și are forma unui buton circular roșu. Apăsarea îndelungată poate opri motorul și îl poate opri.

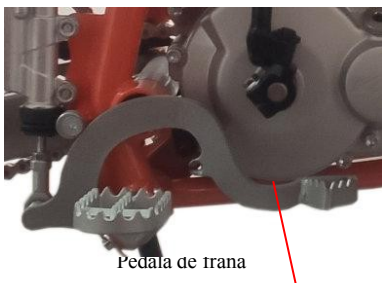
Comutator de oprire a rezervorului de combustibil



Comutator rezervor de combustibil

Comutatorul rezervorului de combustibil este situat în partea stângă jos a rezervorului de combustibil. Prin rotirea comutatorului, este posibil să se controleze dacă combustibilul intră în carburator, obținându-se astfel efectul de control.

Frână cu disc spate



Pedala de frana

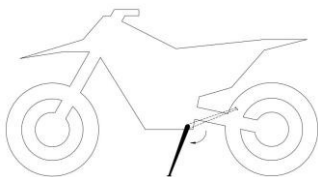
Pedala de frână se află în partea dreaptă a motorului și se acționează prin apăsare.

Atenție: La frânare, frâna de picior trebuie să fie frâna principală, iar frâna de mână trebuie să fie frâna auxiliară.



Frâna roții din spate adoptă frâna cu disc cu etrier flotant. Corpul etrierului este situat în partea dreaptă a roții din spate și este fixat de suportul frânei cu disc.

Asistență pentru parcare în regim de „ ”



Utilizați un singur suport pentru parcare a vehiculului. Suportul unic este situat pe partea stângă a cadrului și se depliază pentru a susține întregul vehicul.

Parcometru cu funcție de parcare



Contor de ore

Contorul de ore este amplasat pe placa de legătură superioară.

Precauții înainte de utilizare

Sugestii pentru utilizatorii începători

1. Înainte de a conduce, citiți acest manual, în special secțiunile „Controlul vehiculului” și „Ghidul de conducere”.
2. Înainte de a conduce, efectuați o rodare standard.
3. Dacă în timpul utilizării se constată probleme la vreo piesă, consultați acest manual pentru reparații sau contactați distribuitorul Kayo.
4. După fiecare utilizare, întregul vehicul trebuie curățat cu apă.
5. Dacă nu este necesar, vă rugăm să nu conduceți pe vreme rea (cum ar fi furtună, viscol etc.).
6. Compania noastră nu este responsabilă pentru problemele vehiculului cauzate de comportament rău intenționat.

Procesul de rodaj

Motoarele motocicletelor au multe componente care efectuează mișcări relative, cum ar fi pistoane, inele de piston, blocuri cilindrice și angrenaje de transmisie care se cuplează între ele. Prin urmare, în primele etape de utilizare, motorul trebuie standardizat pentru rodaj. Rodajul permite pieselor mobile să se adapteze una la cealaltă, să corecteze jocurile de funcționare și să formeze o suprafață de frecare netedă, care poate rezista la sarcini mari. Numai după un rodaj standard motorul poate avea performanțe și fiabilitate excelente.

În timpul fazei de rodaj, nu depășiți performanțele specificate ale motorului. Pașii recomandați pentru rodaj sunt următorii:

Performanța maximă a motorului	
În primele 0-5 ore de funcționare	<70
În primele 5-10 ore de funcționare	<100

Evitați deschiderea completă a clapetei de accelerație

Pericol: Când conduceți o motocicletă, vă rugăm să nu accelerați imprudent, deoarece acest comportament poate provoca cu ușurință deteriorarea motorului și accidente de siguranță. Prin urmare, vă rugăm să acordați atenție anumitor abilități de conducere atunci când utilizați motociclete.

Ghid de conducere

Inspecția înainte de conducere Elemente d

1. Verificați nivelul rezervorului de ulei;
2. Verificați nivelul lichidului din rezervorul de ulei al frânei de mână;
3. Verificați nivelul lichidului din rezervorul de ulei al frânei de picior;
4. Verificați placa de fricțiune a frânei din corpul etrierului frânei de mână;
5. Verificați placa de fricțiune a frânei din corpul etrierului frânei de picior;
6. Verificați eficiența sistemului de frânare;
7. Verificați lanțul;
8. Verificați pinionul spate, pinionul motorului și structura lanțului de ghidare;
9. Verificați dispozitivul de reglare a lanțului;
10. Verificați suprafața exterioară a anvelopei;
11. Verificați presiunea anvelopelor;
12. Verificați grosimea discului de frână față;
13. Verificați grosimea discului de frână spate;
14. Verificați cuplul fiecărui element de fixare;
15. Verificați piesele de acoperire;
16. Verificați comutatorul rezervorului de combustibil;
17. Verificați dacă echipamentul de protecție este complet uzat.

Precauții pentru pornirea sistemului „”

Pașii pentru pornirea întregului vehicul sunt următorii:

1. Rotiți comutatorul rezervorului de combustibil în poziția „ON”;
2. Apăsați puternic maneta de frână cu mâna dreaptă;
3. Împingeți piciorul drept înainte pe maneta de pornire din dreapta (sau apăsați comutatorul galben de pornire din partea stângă a ghidonului timp de 2-3 secunde);
4. Motorul începe să funcționeze, readuceți maneta de pornire în poziția inițială (sau eliberați comutatorul de pornire) și întregul vehicul pornește.

Precauții pentru funcționare

1. Înainte de pornire, trebuie efectuată o verificare, inclusiv a stării întregului vehicul și a îmbrăcăminteii șoferului;
2. Viteza vehiculului nu trebuie să fie prea mare la pornire;
3. Pentru a asigura siguranța, creșteți accelerația la o viteză constantă după pornirea întregului vehicul.

Precauții pentru virarea vehiculului

1. La virare, acordați atenție încetinerii în avans;
2. Când virați, vă rugăm să coborâți centrul de greutate pentru a reduce riscul de răsturnare.

Precauții pentru accelerare

1. Nu accelerați în curbe.

Precauții pentru frânare

1. La frânare, frâna de picior trebuie să fie frâna principală, completată de frâna de mână;
2. Verificați regulat nivelul lichidului de frână din rezervorul de lichid de frână;
3. Când lichidul de frână este insuficient, trebuie adăugat lichid de frână adecvat în timp util, conform manualului de service.

Precauții pentru oprire și parcare

1. La parcare, acordați atenție încetینirii mai întâi și apoi opririi, și nu frânați brusc;
2. La parcare, desfășurați suportul unic și înclinați-l spre stânga pentru operațiunea de parcare.

Timpul recomandat pentru întreținerea diverselor piese ale

întregului vehicul

O dată la 30 de ore				
O dată la 20 de ore				
O dată la 10 ore / după fiecare cursă				
O dată după o oră de mers				
Verificați plăcuțele de frână față → p.41		●	●	●
Verificați plăcuțele de frână spate → p.43		●	●	●
Verificați frânele cu disc față și spate → p.40		●	●	●
Verificați dacă conducta de ulei de frână prezintă deteriorări sau scurgeri		●	●	●
Verificați nivelul lichidului de frână spate → p.42		●	●	●
Verificați libertatea de mișcare a pedalei de frână → p.42		●	●	●
Verificați cadrul și furca plată		●	●	●
Verificați dacă rulmenții balansierului sunt slăbiți			●	
Verificați partea superioară a amortizorului		●	●	●
Verificați articulația amortizorului de șocuri		●	●	●

Verificați starea suprafeței exterioare a anvelopei → p.45	○	●	●	●
Verificați presiunea în pneuri → p.45	○	●	●	●
Verificați dacă rulmenții butucului sunt slăbiți		●	●	●
Verificați butucul roții		●	●	●
Verificați excentricitatea marginii jantei	○	●	●	●
Verificați tensiunea spițelor → p.46	○	●	●	●
Verificați lanțul, pinionul spate, pinionul motorului și structura lanțului de ghidare → p.37		●	●	●
Verificați tensiunea lanțului → p.35	○	●	●	●
Aplicați ulei pe toate părțile mobile (cum ar fi lanțuri, mânere etc.) și verificați dacă funcționează corect.		●	●	●
Verificați nivelul lichidului de frână față → p.40		●	●	●
Verificați cursa liberă a manetei frânei față → p.39		●	●	●
Verificați dacă rulmentul capului de direcție este slăbit	○	●	●	●
Verificați jocul supapei	○			●
Înlocuiți uleiul de transmisie	○	●	●	●
Verificați toate furtunurile (cum ar fi cele de combustibil, răcire, evacuare, drenaj etc.) și manșoanele pentru a detecta fisuri, scurgeri și cablaje incorecte	○	●	●	●
Verificați cablurile pentru a detecta eventualele deteriorări și îndoituri ascuțite.		●	●	●
Curățați filtrul de aer și carcasa filtrului de aer		●	●	●
Verificați dacă șuruburile și piulițele sunt strânse	○	●	●	●
Înlocuiți filtrul de combustibil	○	●	●	●
Verificați turația de ralanti a carburatorului	○	●	●	●
Inspecție finală: verificați dacă vehiculul funcționează în condiții de siguranță și efectuați un test drive	○	●	●	●

○ Un interval de timp

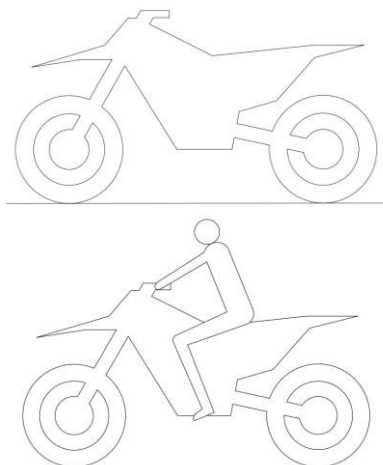
● Intervale periodice

Atenție: Acest tabel are doar rol informativ, iar ciclul specific trebuie ajustat în funcție de modelul și utilizarea motocicletei.

Avertisment: Pentru inspecția, reglarea și înlocuirea motorului, vă rugăm să consultați centrul de service Kayo pentru a evita deteriorarea motorului.

Sistemul de suspensie Setări

Verificați compresia și revenirea întregului vehicul, inclusiv a șoferului



Pentru a asigura cele mai bune caracteristici de conducere ale întregului vehicul și pentru a evita deteriorarea furcii plate, a amortizorului, a balansierului și a cadrului, setarea de bază a componentelor suspensiei trebuie să corespundă greutateii șoferului.

La ieșirea din fabrică, masa totală standard a motociclistului pentru motocicletă off-road KT50/KT50mini este indicată în tabelul de mai jos.

KT50	25~35 kg
KT50mini	20~30 kg

Dacă greutatea motociclistului este peste sau sub intervalul standard, se poate compensa prin reglarea forței de preîncărcare a arcului amortizorului spate, dar greutatea totală nu trebuie să depășească masa maximă de încărcare specificată în parametrii vehiculului.

Preîncărcarea arcului amortizorului reglabil



Reglați
clema de
blocare

Preîncărcarea arcului amortizorului spate poate fi controlată prin reglarea plăcii de blocare. Reglați placa de blocare pentru a se deplasa în jos, iar preîncărcarea arcului va crește; reglați placa de blocare pentru a se deplasa în sus, iar preîncărcarea arcului va scădea.

Atenție: Intervalul de reglare a lungimii de preîncărcare a arcului este de ± 3 mm.

Verificați setarea reducerii frontale

Pașii de inspecție pentru pre-reducere sunt următorii:

1. Așezați întreaga motocicletă pe sol;
2. Corectați vehiculul;
3. Prindeți ghidonul cu ambele mâini și apăsați în jos pentru a reduce partea frontală;
4. Observați efectul reducerii presiunii față și al revenirii.

Atenție: Amortizorul față al modelului KT50/KT50mini este inversat și nu poate fi reglat pentru reducerea față, iar amortizarea nu poate fi reglată.

Reglați ghidonul



Blocați șurubul

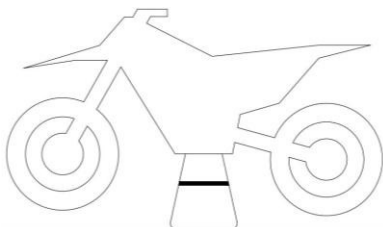
Ghidonul vehiculului poate fi reglat în funcție de obiceiurile de conducere ale clientului, iar pașii specifici sunt următorii:

1. Scoateți capacul de protecție și teaca de pe mânerul mașinii;
2. Deșurubați șurubul de blocare a presiunii pentru a permite ghidonului să se rotească;
3. Așezați-vă pe întregul vehicul și țineți ghidonul într-o poziție naturală cu ambele mâini;
4. Înșurubați la loc șuruburile de blocare a presiunii;

Observați poziția ghidonului și, dacă nu sunteți mulțumit, repetați procesul de mai sus.

Întreținerea aferentă întregului vehicul

Amplasarea întregului vehicul



Atunci când efectuați întreținerea întregului vehicul, este necesar să suspendați motocicleta în aer pentru a facilita demontarea și asamblarea diverselor piese.

Demontarea și instalarea plăcii de protecție frontală



Pașii de demontare și asamblare a plăcii de protecție față sunt următorii:

1. Scoateți șuruburile de fixare ale aripilor față;
2. Scoateți clema conductei de ulei a frânei față;
3. Scoateți aripa față;
4. Instalarea se efectuează în ordinea inversă demontării

Demontarea și instalarea frânei cu disc e față



Pașii de demontare și asamblare a frânei cu disc față sunt următorii:

1. Scoateți șuruburile de fixare ale corpului etrierului frânei cu disc;
2. Scoateți clema conductei de ulei a frânei față;
3. Scoateți maneta frânei față;
4. Scoateți placa de cabluri a panoului frontal;
5. Scoateți frâna cu disc față;
6. Instalarea se efectuează în ordinea inversă demontării.

Demontarea și instalarea amortizorului ului față



Pașii de demontare și asamblare a amortizorului față sunt următorii:

1. Scoateți frâna cu disc față;
2. Scoateți roata față;
3. Slăbiți șuruburile de fixare ale reductorului frontal de pe placa de conectare;
4. Demontați amortizorul față;
5. Instalarea se efectuează în ordinea inversă demontării.

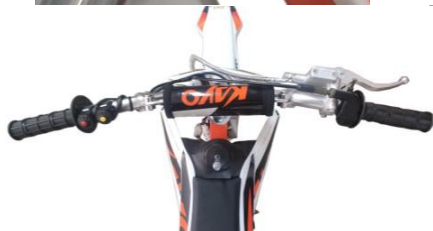
Demontarea și instalarea plăcilor de conectare



Etaple de demontare și asamblare a plăcii de conectare sunt următoarele:

1. Scoateți amortizorul frontal;
2. Scoateți piulița de blocare a coloanei de direcție;
3. Scoateți placa de conectare superioară;
4. Scoateți piulița de reglare a coloanei de direcție;
5. Scoateți placa de conectare inferioară;
6. Scoateți coloana de direcție;
7. Instalarea se efectuează în ordinea inversă demontării.

Verificarea direcției a vehiculului



Pașii pentru verificarea direcției față a KT50/KT50mini sunt următorii:

1. Ridicați întregul vehicul;
2. Rotiți partea din față a vehiculului la stânga și la dreapta prin intermediul ghidonului. Dacă partea din față a vehiculului se rotește lin și nu există obstacole, atunci partea din față a vehiculului virează normal;
3. Dacă constatați că direcția din față a mașinii are o senzație de stagnare, scoateți placa de conectare pentru a verifica dacă rulmentul de direcție este normal.

Lubrifierea și instalarea rulmenților capului de direcție



La instalarea rulmentului de direcție în partea din față a vehiculului, trebuie aplicat un strat de unsoare pe bază de litiu pe suprafața rolor. Vă rugăm să consultați diagrama din stânga pentru instalarea specifică.

Demontarea și instalarea panoului frontal d



Pașii de demontare și asamblare a panoului frontal sunt următorii:

1. Scoateți șuruburile de fixare ale plăcii de linie;
2. Scoateți placa de cablare a panoului frontal;
3. Scoateți șuruburile de fixare ale panoului frontal;
4. Scoateți panoul frontal;
5. Instalarea se efectuează în ordinea inversă celei de demontare.

Demontarea și instalarea plăcii frontale



Pașii de demontare și asamblare a plăcii frontale sunt următorii:

1. Scoateți partea placa ;
2. Scoateți placa frontală de noroi;
3. Instalarea se efectuează în ordinea inversă demontării.

ui spate

Verificați amortizorul spate și observați dacă există fisuri în arc. Dacă este necesar, înlocuiți amortizorul spate. Vă rugăm să urmați pașii următori pentru demontarea și asamblarea amortizorului spate:

1. Scoateți perna scaunului;
2. Scoateți șuruburile de fixare ale pieselor din plastic;
3. Scoateți piesele din plastic;
4. Scoateți șuruburile de conectare dintre amortizorul spate și cadru;
5. Scoateți șuruburile de conectare dintre amortizorul spate și furca plată;
6. După ce vă asigurați că nu există interferențe, scoateți amortizorul spate din lateral;
7. La instalarea amortizorului spate, urmați ordinea inversă de demontare.



Demontarea și instalarea pernei scaunului



Pașii pentru demontarea și asamblarea pernei scaunului sunt următorii:

1. Scoateți piulița fluture din partea din spate a pernei scaunului;
2. Trageți perna scaunului înapoi; 3. Instalarea se efectuează în ordinea inversă demontării.

Demontarea și instalarea carcasei filtrului de aer d



Pașii de demontare și asamblare a carcasei filtrului de aer sunt următorii:

1. Scoateți perna scaunului;
2. Scoateți carcasa filtrului de aer; 3. Instalarea se efectuează în ordinea inversă demontării.

Atenție: Capacul lateral al filtrului de aer are un design unic, care nu necesită unelte pentru întreținere, putând fi demontat sau montat de pe corpul capacului doar cu două mâini.

Demontarea și instalarea filtrului de aer

Pașii de demontare și asamblare a filtrului de aer sunt următorii:

1. Scoateți carcasa filtrului de aer;
2. Slăbiți conexiunea dintre furtunul filtrului de aer și carburator;
3. Scoateți buretele filtrului de aer și suportul acestuia;
4. Scoateți furtunul filtrului de aer;
5. Instalarea se efectuează în ordinea inversă celei de demontare.

Curățarea și întreținerea filtrelor de a

Înainte de întreținerea componentelor filtrului de aer, este necesar să le inspectați după cum urmează:

1. Verificați dacă există fisuri pe suprafața furtunului filtrului de aer;
2. Verificați dacă buretele filtrului de aer este deteriorat;
3. Verificați dacă suportul buretelui filtrului de aer este deteriorat;
4. Verificați dacă carcasa filtrului de aer este crăpată.

Dacă filtrul de aer este deteriorat, înlocuiți accesoriile corespunzătoare; Dacă nicio piesă nu este deteriorată, efectuați întreținerea după cum urmează:

1. Curățați furtunul filtrului de aer cu apă și lăsați-l să se usuce natural;
2. Curățați praful atașat la buretele filtrului de aer și îmbibați suprafața cu ulei pentru filtru de aer. Dacă praful de pe burete este dificil de îndepărtat, acesta poate fi înlocuit cu un burete nou pentru filtrul de aer;
3. Curățați suprafața suportului buretelui filtrului de aer și lăsați-l să se usuce natural, apoi aplicați un strat de ulei pe suprafața sa;
4. Clătiți carcasa filtrului de aer cu apă și lăsați-o să se usuce natural.

Demontarea și instalarea țevii de eș



Pașii de demontare și instalare a țevii de eșapament sunt următorii:

1. Slăbiți manșonul de cauciuc de la racordul dintre toba de eșapament și țeava de eșapament;
2. Scoateți amortizorul de zgomot;
3. Scoateți șuruburile de fixare dintre țeava de eșapament și piesa de conectare;
4. Scoateți arcul de fixare al țevii de eșapament;
5. Scoateți țeava de eșapament;
6. Instalarea se efectuează în ordinea inversă demontării.

Demontarea și îndepărtarea amortizorului de zgomot



Țeava de eșapament și amortizorul de zgomot pot ghida emisiile de gaze și reduce zgomotul.

Dacă țeava de eșapament este crăpată sau deteriorată din cauza unui impact, înlocuiți-o imediat cu una nouă. Dacă zgomotul este prea mare sau performanța motorului scade, înlocuiți amortizorul de zgomot.

În ceea ce privește curățarea sistemului de evacuare, consultați distribuitorul Kayo înainte de a continua.

Dacă amortizorul de zgomot trebuie înlocuit, urmați pașii de mai jos:

1. Deșurubați șuruburile de instalare ale amortizorului de zgomot;
2. Slăbiți manșonul de cauciuc de la conexiunea dintre amortizorul de zgomot și țevii de eșapament;
3. Trageți amortizorul de zgomot spre spate;
4. Înlocuiți amortizorul de zgomot și înlocuiți elementele de fixare;
5. Instalați elementele de fixare în ordinea inversă celei de demontare.

Demontarea și instalarea rezervorului de combustibil



Șuruburi de instalare pentru rezervorul de combustibil

Demontarea și instalarea rezervorului de combustibil:

1. Scoateți perna scaunului;
2. Scoateți fața stânga și dreapta;
3. Deșurubați șuruburile de fixare ale rezervorului de ulei;
4. Scoateți rezervorul de combustibil din cadru;
5. Instalarea se efectuează în ordine inversă ordinea de demontare.

Verificați lanțul și curățați-l



Inspecția lanțului se efectuează din următoarele aspecte:

1. Observați lanțul din partea din spate a vehiculului pentru a vedea dacă este înclinat în ansamblu;
2. Rotiți roata din spate cu mâna și observați dacă se rotește lin;
3. Verificați cu atenție spațiul dintre lanțuri pentru a vedea dacă există sedimente aderente.

Pașii de curățare a lanțului sunt următorii:

Utilizați un agent de curățare special pentru a spăla sedimentele și petele de ulei de pe suprafața și spațiile lanțului, așteptați ca lanțul să se usuce natural la aer, apoi aplicați un strat de ulei anti-rugină pe suprafața lanțului.

Demontarea și instalarea lanțului



Pașii de demontare și asamblare a lanțului sunt următorii:

1. Scoateți placa cu arc din lanț;
2. Scoateți secțiunea mobilă a lanțului;
3. Scoateți lanțul de sub pinion;
4. Instalarea se efectuează în ordinea inversă demontării.

Verificați și reglați tensiunea lanțului

Lanțul transmite puterea de ieșire de la motor la roți, permițând motocicletei să se deplaseze normal și este o componentă importantă a motocicletei. Prin urmare, lanțul trebuie inspectat și întreținut în mod regulat pentru a asigura utilizarea sa normală.

Tensiunea lanțului poate fi reglată în funcție de necesități, iar pașii sunt următorii:

1. Fixați motocicleta astfel încât roțile din spate să fie complet suspendate;
2. Măsurați distanța dintre partea din spate a furcii plate și lanț, iar distanța normală trebuie să fie de 10-20 mm;
3. Slăbiți piulița punții spate;
4. Găsiți poziția pe lanț cu tensiunea maximă în condiții normale de spațiere;
5. Aliniați cele două capete ale furcii plate folosind piulița de pe dispozitivul de tensionare, creștătura de pe furca plată și urechea de pe dispozitivul de reglare;
6. Strângeți piulița dispozitivului de tensionare;

7. Strângeți piulița punții spate;

8. Verificați punctul de tensiune maximă și reglați din nou tensiunea, dacă este necesar. La verificarea tensiunii lanțului, pe lângă lanț, este necesară și o inspecție vizuală a șinei de ghidare a lanțului și a pinionului.

Când lanțul este uzat excesiv sau întins cu mai mult de 2%, lanțul trebuie înlocuit, iar șinele de ghidare și pinioanele corespunzătoare trebuie, de asemenea, înlocuite. Dacă se înlocuiește numai lanțul fără a înlocui alte accesorii, uzura altor accesorii cauzată de lanțul vechi va scurta durata de viață a lanțului nou, iar aceste accesorii vor atinge rapid limita de utilizare, trebuind astfel să fie înlocuite. Prin urmare, chiar și din punct de vedere economic, merită să înlocuiți întregul sistem de transmisie cu lanț în același timp. Piese de schimb trebuie să utilizeze produse fabricate sau autorizate de fabrica originală Kayo. Lanțul necesită lubrifiere regulată, așa cum se detaliază în secțiunea dedicată lubrifierii regulate.

Atenție: Mediul de lucru alternativ uscat și umed va scurta considerabil durata de viață a lanțului și a accesoriilor din jurul acestuia. Prin urmare, vă rugăm să alegeți un lubrifiant adecvat pentru lubrifiere, în conformitate cu metoda corectă de lubrifiere.

Atenție: Dacă lanțul trebuie tensionat frecvent sau dacă observați semne de uzură pe pinioanele și lanțurile din față și din spate, vă rugăm să contactați distribuitorul Kayo pentru o inspecție completă, afin de a evita problemele de siguranță.

Verificați structura pinionului spate, a pinionului motorului și a ghidajului lanțului



Inspecția cadrului

Inspecția cadrului se efectuează din următoarele puncte de vedere:

1. Verificați dacă stratul de vopsea de pe suprafața cadrului este deteriorat;
2. Verificați dacă punctele fixe ale cadrului sunt deformate, în special punctele de instalare ale motorului, furcii plate și amortizorului spate;
3. Verificați dacă există fisuri pe suprafața cadrului, în special la punctele de sudură ale diferitelor părți ale cadrului.

Inspecția furcilor plate



Verificați furca plată din următoarele puncte de vedere:

1. Verificați dacă există fisuri pe suprafața furcii plate;
2. Verificați dacă există deformări la punctul de montare al balansierului pe furca plată;

3. Verificați dacă stratul de vopsea de pe suprafața furcii plate este deteriorat.

Inspecția liniei de accelerație



Metoda de inspecție a cablului de accelerație este următoarea:

1. Rotiți maneta de accelerație pentru a simți dacă revenirea accelerației este lină;
2. Porniți motorul motocicletei, rotiți partea din față a motocicletei la stânga și la dreapta și observați dacă puterea motorului s-a modificat din cauza mișcării părții din față. Dacă există o modificare, aceasta indică faptul că cursa liniei de accelerație este prea scurtă.

Inspecția mânerului de direcție



Lăsați motociclistul să se așeze pe întregul vehicul, cu ambele mâini așezate în mod natural pe ghidon. Verificați dacă poziția mânerului de frână este confortabilă. Dacă simțiți dificultăți în manevrare, reglați poziția mânerului de frână.

Inspekția și întreținerea sistemului de frânare

Verificați cursa liberă a mânerului frânei față d



Metoda de verificare a cursei manetei frânei față este următoarea:

1. Așezați mâna dreaptă în mod natural pe capacul ghidonului din dreapta;
2. Folosiți degetele arătător și mijlociu ale mâinii drepte pentru a verifica cursa liberă. În acest moment, este necesar ca ambele degete să poată prinde și trage mânerul;
3. Strângeți și eliberați mânerul, simțind rezistența la fiecare strângere și eliberare;
4. Dacă simțiți că este prea moale atunci când strângeți, este posibil să existe aer în pompa de ulei sau în conducta de ulei. În acest moment, trebuie verificat întregul sistem de frânare și trebuie luate măsurile corespunzătoare. **Pericol:** Vă rugăm să testați sistemul de frânare (inclusiv frânele față și spate) înainte de a porni fiecare motocicletă. Dacă simțiți că este moale atunci când strângeți maneta de frână sau apăsați pedala de frână, este posibil să existe aer în pompa corespunzătoare sau în circuitul de ulei, sau unul sau mai multe piese ale sistemului de frânare corespunzător pot fi în stare proastă. Odată ce apare situația de mai sus, verificați imediat sistemul de frânare și contactați dealerul Kayo.

Verificați frâna discul



discul de frână

Inspectați discul de frână din următoarele puncte de vedere

1. Verificați dacă există fisuri, urme de lovituri și alte deteriorări pe suprafața discului de frână
2. Măsurați grosimea discului de frână și comparați-o cu grosimea limită

Dacă grosimea măsurată a discului de frână este mai mică sau egală cu grosimea limită a discului de frână, discul de frână trebuie înlocuit imediat.

Tabelul cu grosimea maximă a discului de frână este următorul:

	Disc de frână față	Disc de frână spate
KT50	2,5 mm	2,5 mm
KT50mini	2,5 mm	2,5 mm

Verificați nivelul lichidului de frână față



KT50/KT50mini utilizează frâne cu disc hidraulice, iar nivelul lichidului de frână al frânelor cu disc poate fi verificat prin orificiul de observare.

Dacă nivelul lichidului este sub marginea inferioară a orificiului de observare, completați imediat lichidul de frână până la marginea superioară a orificiului de observare.

Completați lichidul de frână d ul frânei față

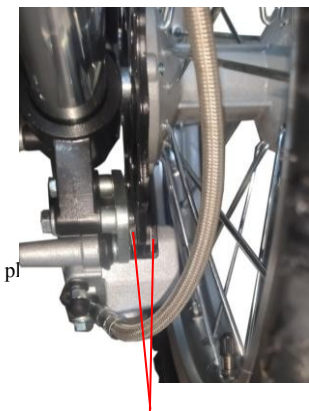


Lichidul de frână trebuie verificat și înlocuit periodic. Dacă în lichidul de frână se amestecă apă, pământ sau alte particule, lichidul de frână trebuie, de asemenea, înlocuit. Se recomandă utilizarea lichidului de frână DOT4.

Pericol: Nu amestecați diferite tipuri de lichid de frână și nu le turnați în sistemul de frânare pentru a le utiliza. Utilizarea lichidului de frână trebuie să îndeplinească cerințele de frânare. Vă rugăm să nu utilizați lichid de frână în recipiente neetanșe, deoarece lichidul de frână este predispus la deteriorare atunci când este expus la aer, ceea ce poate afecta efectul de frânare. Nu utilizați lichid de frână uzat.

Atenție: Chiar dacă motocicletă nu este utilizată pentru o perioadă lungă de timp, lichidul de frână trebuie schimbat o dată pe an.

Verificați plăcuțele de frână din față ()

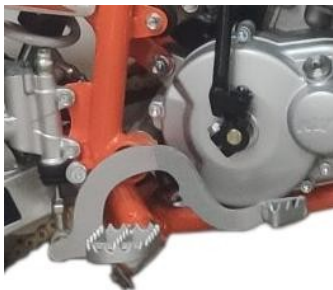


Verificați grosimea plăcuțelor de frână ale etrierului. Dacă grosimea plăcuțelor de frână este mai mică decât grosimea minimă a plăcuțelor de frână, acestea trebuie înlocuite.

Grosimea minimă a plăcuțelor de frână este de 1 mm.

Atenție: Plăcuțele de frână trebuie înlocuite ca set complet. Dacă nu sunteți sigur că puteți efectua înlocuirea, vă rugăm să vă adresați distribuitorului Kayo pentru a efectua înlocuirea, de către personal profesionist.

Verificați cursa liberă a pedalei de frână



Pedala de frână spate:

În condiții normale, cursa liberă a pedalei de frână trebuie să fie conform tabelului de mai jos. Verificați maneta de frână și acordați atenție cursei corecte.

Modelul vehiculului	Cursa liberă a pedalei de frână
KT50	3~5 mm
KT50mini	3~5 mm

Verificați nivelul lichidului de frână din spate



Observați orificiul de verificare a nivelului lichidului și verificați nivelul lichidului de frână. Nivelul lichidului trebuie să depășească jumătate din orificiul de observare, adică nivelul lichidului trebuie să fie mai mare decât „MIN”. Dacă lichidul de frână este insuficient, trebuie adăugat imediat.

Atenție: Nu permiteți stropirea lichidului de frână pe suprafața vopsită, deoarece poate provoca coroziune.

Pericol: Vă rugăm să verificați cu atenție dacă există scurgeri de lichid de frână și deteriorări ale conductelor de lichid de frână. Dacă există o problemă de scurgere, vă rugăm să contactați distribuitorul Kayo.

Reumpleți lichidul de frână din spate



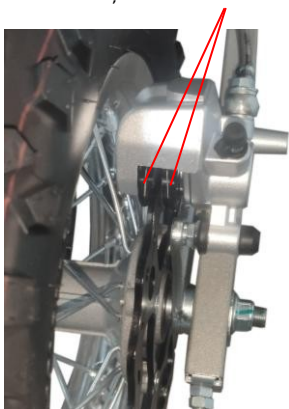
Pașii pentru completarea lichidului de frână sunt următorii:

1. Scoateți șuruburile capacului cupei;
2. Scoateți capacul cupei;
3. Adăugați lichid de frână până la nivelul corespunzător;
4. Puneți la loc capacul cupei.

Se recomandă utilizarea lichidului de frână DOT4.

Verificați și reglați sistemul de frână din spate cu fricțiune .

Plăcuțe de frână



Verificați grosimea plăcuțelor de frână din spate plăcuțele de frână, care nu trebuie să fie mai mici de 1 mm. Dacă grosimea plăcuțelor de frână este mai mică decât grosimea minimă, întregul set de plăcuțe de frână trebuie înlocuit imediat.

Pericol: Dacă se detectează o uzură excesivă a sistemului de frânare, accesoriile corespunzătoare trebuie înlocuite imediat pentru a evita accidentele. Înlocuirea specifică trebuie efectuată după consultarea dealerului Kayo.

Inspecția și întreținerea anvelopelor

Demontarea și montarea roții față



Demontați roata față în următoarea ordine:

1. Așezați întregul vehicul pe un scaun și lăsați-l să atârne în aer;
2. Slăbiți piulița de blocare a axului roții față;
3. Țineți roata față cu o mână și trageți încet axul față cu cealaltă mână;
4. Scoateți roata față și așezați-o într-o poziție adecvată;
5. Instalarea se efectuează în ordinea inversă celei de demontare.

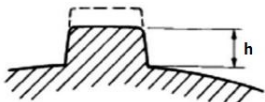
Demontarea și instalarea roții din spate



Scoateți roata din spate în următoarea ordine:

1. Scoateți lanțul;
2. Slăbiți piulița de blocare a punții spate;
3. Fixați roata din spate cu o mână și trageți încet axul spate cu cealaltă mână;
4. Scoateți roata din spate și așezați-o într-o poziție adecvată;
5. Instalarea se efectuează în ordinea inversă celei de demontare.

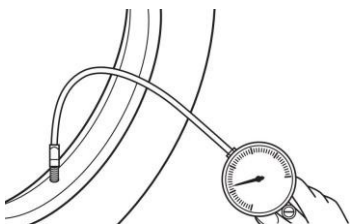
Verificați suprafața exterioră a anvelopei



Pașii de inspecție pentru suprafața exterioră a anvelopei sunt următorii:

1. Verificați dacă există zgârieturi, găuri sau obiecte străine atașate la suprafața exterioră a anvelopei;
2. Verificați înălțimea profilului anvelopei. Dacă este mai mică sau egală cu înălțimea minimă, anvelopa trebuie înlocuită imediat. Înălțimea minimă a profilului anvelopei: $h=3 \text{ mm}$.

Verificați presiunea anvelopei



Utilizați un manometru pentru a verifica dacă nivelul presiunii anvelopei corespunde standardelor acestui vehicul. Dacă apar frecvent probleme cu presiunea scăzută, verificați dacă anvelopa are scurgeri de aer. Dacă se detectează o scurgere a anvelopei, contactați distribuitorul Kayo.

Presiunea recomandată:

	Roată față presiunea aerului	Roată spate presiunea aerului
KT50	200 kPa	250 kPa
KT50mini	200 kPa	250 kPa

Atenție: Verificarea presiunii în pneuri trebuie efectuată în condiții de răcire.

Verificați roata ați spițele

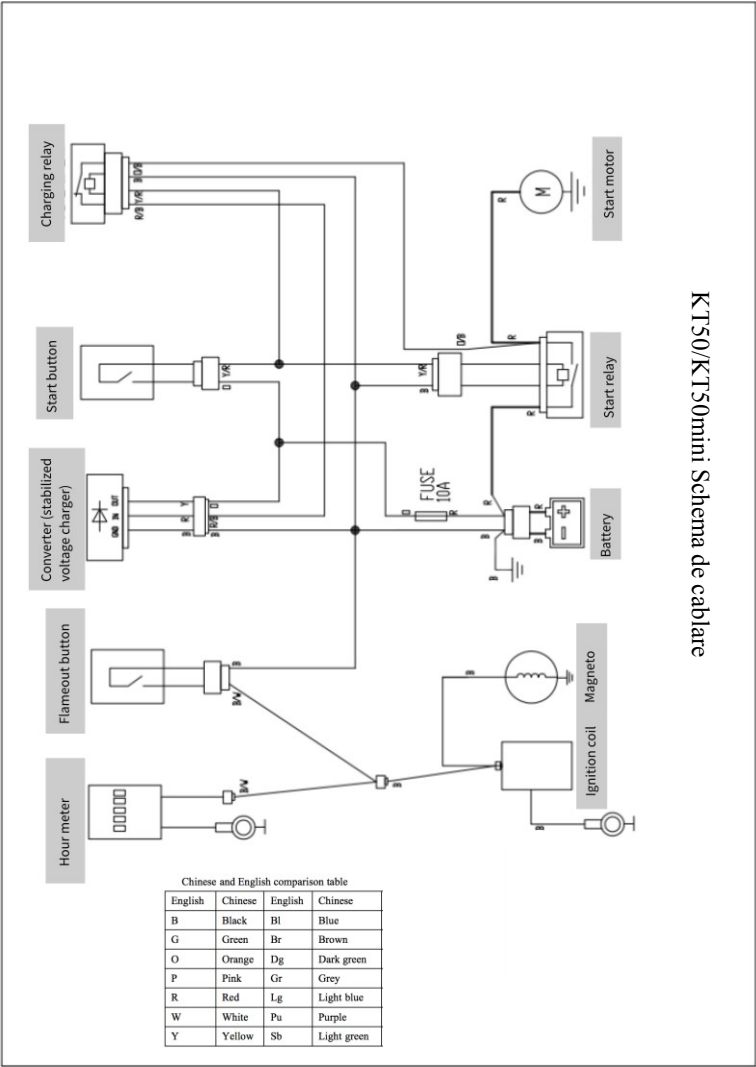


Folosiți degetele pentru a mișca spițele adiacente și verificați dacă spițele anvelopei nu sunt tensionate. Dacă vreuna dintre spițe este slăbită sau slabă, trebuie verificate toate spițele și ambele roți. Cuplul de strângere al capacului spiței este de 3N.

m. Dacă aveți întrebări suplimentare, vă rugăm să contactați distribuitorul Kayo.

Schema de cablare

Schema de cablare KT50/KT50mini



Introducere în structura motorului

Sistemul de răcire

Modelele KT50/KT50mini utilizează răcirea cu aer pentru a răci motorul. Blocul cilindric și chiulasa motorului KT50/KT50mini adoptă o metodă de mărire a suprafeței, ceea ce crește suprafața de contact cu aerul și îmbunătățește eficiența disipării căldurii.

Instalarea motorului d

Instalarea motorului

Pașii de instalare a motorului sunt următorii:

1. Suspendați motorul pe cadru (aveți grijă să protejați aspectul motorului);
2. Instalați carburatorul pe conducta de admisie și fixați-l cu o clemă;
3. Instalați cablul de accelerație și filtrul de aer și asigurați-vă că interfața este etanșă;
4. Instalați lanțul de transmisie;
5. Instalați amortizorul de zgomot al eșapamentului și asigurați-vă că nu există scurgeri de aer la orificiul de eșapament în timpul instalării.

Întreținerea și reglarea motorului

Inspecția șuruburilor de instalare pentru chiulasă și blocul cilindrilor

Efectuați inspecții la primii 500 km și la fiecare 1000 km parcurși. Când motorul este rece, utilizați o cheie dinamometrică pentru a strânge șuruburile la cuplul specificat.

Cuplu	M8	28~32 N.m
	M6	18~20 N.m

Inspecția presiunii de compresie

Efectuați inspecții la primii 500 km și la fiecare 1000 km parcurși. Pașii de inspecție sunt următorii:

Lăsați motorul să funcționeze la ralanti și să se încălzească.

Deșurubați bujia.

Instalați manometrul și conectorul în orificiul de instalare al bujiei și asigurați-vă că conexiunea este sigură.

Rotiți maneta de accelerație în poziția complet deschisă.

Porniți motorul de mai multe ori cu ajutorul motorului de pornire și citiți manometrul pentru a afișa cea mai mare valoare a presiunii cilindrului motorului.

Valoare standard	1200~1250Pa
Valoare limită	1100Pa

Presiunea scăzută indică prezența următoarelor defecțiuni:

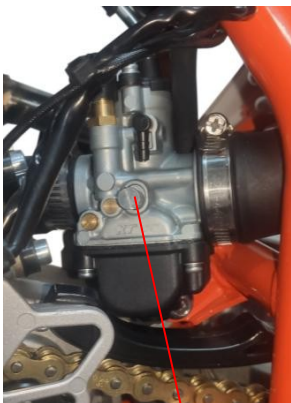
- ◆ Uzură excesivă a pereților cilindrului.
- ◆ Uzura pistonului sau a inelului pistonului.
- ◆ Segmentul de piston este blocat în canelură.
- ◆ Garnitura de etanșare a chiulasei este deteriorată. Când presiunea de compresie a motorului este mai mică decât valoarea limită de mai sus, motorul trebuie reinstalat, inspectat și reparat în funcție de situația specifică

situație.

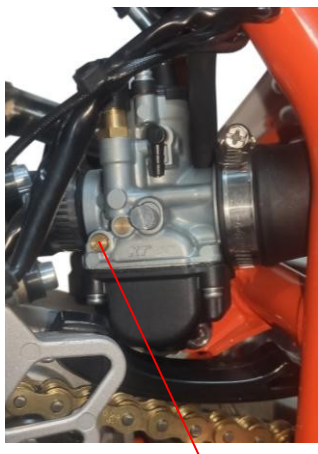
Atenție: Înainte de a testa presiunea de compresie a motorului, este necesar să vă asigurați că piulițele și șuruburile chiulasei sunt strânse la cuplul specificat.

Reglarea motorului

Reglarea turației de ralanti a carburatorului



Șurub de reglare a turației de ralanti



Carburatorul poate fi reglat pentru turația de ralanti prin intermediul șuruburilor de reglare a turației de ralanti și a șuruburilor de reglare a raportului de amestec. Pașii specifici sunt următorii:

1. Rotiți șurubul raportului de amestec în sensul acelor de ceasornic până când se închide și iese cu 2,5 rotații;
2. Porniți motorul și preîncălziți-l timp de 5 minute;
3. Reglați șurubul de reglare a turației de ralanti pentru a regla turația motorului la 2000 rpm;
4. Rotiți încet șurubul de reglare a raportului de amestec în sensul acelor de ceasornic până când turația de ralanti începe să scadă;
5. Rețineți poziția și rotiți încet șurubul de reglare a raportului de amestec în sens antiorar până când turația de ralanti începe să scadă din nou;
6. Reglați până la punctul cu cea mai mare viteză de rotație între aceste două poziții;
7. Verificați dacă cablul accelerației funcționează corect.

Pericol: Conducerea unei motociclete cu un cablu de accelerație deteriorat este, fără îndoială, un comportament foarte periculos. Un cablu de accelerație normal ar trebui să aibă o cursă liberă de 3-5 mm. Porniți motorul și rotiți ghidonul la stânga și la dreapta. Dacă motorul se oprește sau

Șurubul de reglare a
raportului de amestec

accelează din cauza mișcării ghidonului, cablul de accelerație poate fi reglat incorect sau deteriorat. Înainte de a conduce o motocicletă, asigurați-vă că cablul de accelerație funcționează corect.

Inspectarea și înlocuirea bujiilor de aprindere



Cuplul bujiei motorului este de 20-25 N •

m.

Bujii trebuie demontate periodic pentru a verifica distanța dintre electrozi (0,8 mm). Dacă bujia conține reziduuri de ulei sau cărbune, acestea trebuie îndepărtate cu o perie de sârmă sau un obiect similar. Măsurăți distanța dintre electrozi cu un instrument de măsurare și reglați-o pentru a preveni îndoirea anormală a electrozilor externi. Dacă electrodul bujiei este ruginit, deteriorat sau izolația este ruptă, bujia trebuie înlocuită.

Atenție: Bujii trebuie inspectate la fiecare 10 ore și înlocuite la fiecare 20 de ore.

Atenție: Dacă performanța motorului scade, înlocuiți bujia pentru a restabili performanța normală.

Depanarea motorului

Pentru ca motorul să funcționeze normal, trebuie îndeplinite următoarele trei condiții:

1. Combustibil bun: există o anumită proporție de amestec combustibil în cilindru.
2. Scânteie bună: bujia poate emite o scânteie puternică într-un interval de timp specificat.
3. Compresie adecvată: există o presiune de compresie suficientă în cilindru.

După apariția unei defecțiuni a motorului, se poate pune accentul pe cele trei aspecte de mai sus pentru a porni, inspecta, analiza cauzele defecțiunii și elimina acestea.

Manifestarea defectului	Metoda de inspecție	Rezultatele inspecției	Cauze posibile
Motorul nu pornește sau pornește cu dificultate	Verificați dacă combustibilul curge în carburator	Combustibilul nu curge în carburator	Nu există ulei în rezervorul de combustibil
			Conducta de ulei de la rezervorul de combustibil la carburator este blocată
		Combustibilul curge în carburator	Componenta plutitoare din carburator este blocată
			Orificiul de aerisire de pe capacul rezervorului de combustibil este blocat
	Scoateți bujia și verificați scânteia	Scânteia este slabă sau nu există deloc	Defecțiune la bujie
			Bujia nu este curată
			Aprindere electronică defectă
			Magnetoul este defect
		Scânteie bună	Cablaj defect, rupt
			Cablu de înaltă tensiune deschis

			Circuit sau scurtcircuit
			Bobina de aprindere circuit deschis sau scurtcircuit
			Comutatorul de aprindere este defect
	Testați presiunea cilindrului	Presiune prea scăzută	Mecanismul de pornire alunecă și motorul nu poate fi pornit
		Presiune normală	Cilindru sau inel de piston uzat
			Garnitura cilindrului ruptă Garnitură
	Porniți din nou motorul	Motorul se aprinde, dar nu pornește	Clapeta de aerisire este deschisă prea mare
			Reglarea necorespunzătoare a șuruburilor de reglare fină ale carburatorului
		Motorul nu pornește	Scurgeri de aer în conducta de admisie
	Scoateți bujia	Bujie umedă	Nivelul uleiului din carburator prea ridicat
			Supapa de șoc a carburatorului închisă prea strâns
		Bujia uscată	Accelerația este deschisă prea mult
Motorul funcționează slab la turații mici sau la ralanti	Verificați reglarea șurubului de reglare fină al carburației	Incorrect	Reglare incorrectă
		Corect	/

	piston		
	Scoateți bujia și efectuați un test de scântee	Scântei slabe sau intermitente	Defecțiune a bujiei sau acumularea de carbon
			Aprinderea electronică este defect
			Magnetoul este defect
		Bujia în stare bună	Capacul bujiei defect
			Circuitul de alimentare este defect
Motorul funcționează slab la viteze mari	Verificați filtrul de aer	Aer înfundat	Curățați/înlocuiți elementul filtrului de aer
	Verificați bujiile	Este bujia bujia slăbită	Bujii slăbite duc la reducerea compresiei în cilindru
	Verificați stuf reed valve reed	Nu există tensiune sau deteriorare a arcului	Înlocuiți supapa cu lamele
	Deconectați conducta de combustibil a carburatorului și verificați dacă conducta de ulei este blocată	Debit insuficient de combustibil	Combustibilul din rezervor a fost consumat
			Blocarea conductei de combustibil
	Verificați dacă filtrul și	Debitul conductei de combustibil este suficient	Orificiul de aerisire al capacului rezervorului de combustibil este înfundat
		Blocat	Orificiul manometrului carburatorului înfundat
		Nu este blocat	Flotor blocat

	Duza carburatorului i este blocată		Filtru înfundat
Snorkel motor Injec ție de combustibil	Verificați nivelul uleiului	Excesiv um plere cu ulei	Umplere corectă cu ulei
Motorul scoate zgomote anormale	Verificați dacă există zgomote anormale în interiorul cilindrului	Cilindrul scoate zgomote anormale	Uzura pistonului și cilindrului bloc
			Uzura orificiilor de la capătul mic ale bolțului pistonului și ale bielei
			Uzura bolțului de manivelă și capătul mare al bielei

Selectarea și proporția uleiului de motor

În timpul funcționării motorului, uleiul de motor joacă un rol important în lubrifiere, răcire, curățare, prevenirea ruginii, etanșare și reducerea zgomotului. În comparație cu uleiul de motor în patru timpi, care doar lubrifică și nu participă la combustie, uleiul de motor în doi timpi trebuie amestecat cu benzină ca combustibil pentru o motocicletă în doi timpi. Prin urmare, este necesar ca uleiul de motor în doi timpi să joace un rol de lubrifiere în timp ce participă la combustie.

Diferența dintre uleiul pentru motoare în doi timpi și uleiul pentru motoare în patru timpi este următoarea:

Elemente	Uleiul pentru motoare în doi timpi	Ulei pentru motoare în patru timpi
Punct de aprindere ^[1]	Scăzut, inflamabil	Ridicat, punct de aprindere >200 °C
Diluant	Da	Nu are
Vâscozitate	Scăzută	Ridică, vâscozitate 40, 50 sau 60
Agent compozit	Excluzând ZDDP ^[2]	Inclusiv ZDDP
Indicele de vâscozitate îmbunătățitor	Greutate moleculară redusă PIB ^[3]	Greutate moleculară mare PIB
Conținut de cenușă ^[4]	Scăzut	Ridicat

[1] Punctul de aprindere: Aprinderea instantanee se referă la fenomenul în care se generează suficient vapori pe suprafața unui lichid inflamabil și se amestecă cu aerul pentru a forma un gaz combustibil. La contactul cu o sursă de foc, se generează o aprindere instantanee, care se stinge imediat. Punctul de aprindere este temperatura cea mai scăzută la care lichidul suferă o aprindere instantanee.

[2] ZDDP este abrevierea de la Zinc Dialkyl Dithiophosphates, care este un

agent antioxidant și anticoroziv în aditivii pentru uleiuri lubrifiante, adică un agent multifuncțional. Această serie de aditivi poate controla oxidarea uleiului prin adăugarea lor în ulei și are efecte antioxidante, antiuzură și anticorozive.

[3] PIB: este abrevierea de la poliizobutilenă, utilizată ca agent de îngroșare și în combinație cu alte materiale pentru a îmbunătăți aderența, flexibilitatea, rezistența la îmbătrânire, etanșeitatea și izolația electrică.

[4] Conținutul de cenușă: Conținutul de cenușă se referă la materia anorganică obținută prin calcinarea reziduurilor rămase după arderea probei în condiții specificate, exprimată ca procent din masă.

Atunci când se selectează uleiul de motor pentru motoare în doi timpi, trebuie îndeplinite următoarele condiții:

- ◆ Cu o bună lubrifiere;
- ◆ Cu o curățenie excelentă;
- ◆ Poate preveni aprinderea prematură;
- ◆ Poate preveni formarea de depuneri și depozite pe bujii;
- ◆ Capacitatea de a preveni blocarea țevii de eșapament;
- ◆ Îndeplinește cerințele privind emisiile reduse de fum;
- ◆ Este miscibil cu combustibilul.

În ceea ce privește alegerea uleiului, compania Kayo recomandă Torco T-2R (depășește JASO-FC, ISO-L-EGD) ca ulei pentru modelul KT50/KT50mini.



Raportul recomandat de amestecare a combustibilului pentru fiecare model de vehicul este (benzină: ulei de motor)

	KT50/KT50mini
Perioada de rodaj	35 : 1
După perioada de rodaj	40 : 1

Atenție: Uleiul indicat mai sus este utilizat numai pentru amestecarea cu benzină și nu pentru lubrifierea cutiei de viteze. Compania Kayo selectează uleiul de motor SN 15W-40 pentru motoare în patru timpi ca ulei pentru cutia de viteze a motorului, iar uleiul pentru cutia de viteze este înlocuit la fiecare 20 de ore.

Curățarea motocicletelor d

Curățarea vehiculelor este, de asemenea, o parte importantă a utilizării și întreținerii zilnice a motocicletelor. Curățarea regulată a motocicletei dvs. poate menține-o în stare bună de funcționare și poate prelungi durata de viață a acesteia. Puteți curăța motocicleta urmând acești pași:

1. Acoperiți sistemul de evacuare pentru a împiedica pătrunderea apei;
2. Etanșați încuietorea electrică a ușii și diversele conectori cu bandă adezivă;
3. Utilizați un dispozitiv de pulverizare a apei la presiune scăzută pentru a îndepărta noroiul și murdăria de pe suprafață;
4. Curățați zonele deosebit de murdare cu produse de curățare specializate pentru motociclete;
5. Clătiți cu un jet de apă de joasă presiune;
6. Lăsați motocicleta să se usuce natural;
7. Conduceți motocicleta pentru o perioadă scurtă de timp până când motorul atinge temperatura de funcționare;
8. Lubrifiați lanțul și toate celelalte componente care necesită lubrifiere. **Avertisment:** Nu utilizați jet de apă sub presiune pentru a curăța vehiculul. Evitați contactul direct al jetului de apă cu bobinele, dopurile țevelor, carburatoarele sau orice componente electrice.

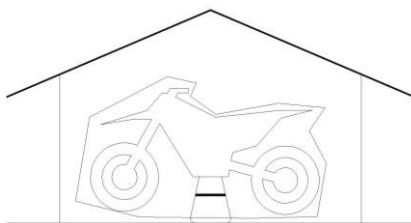
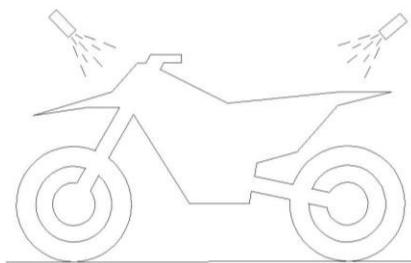
Depozitarea motocicletelor d

Pregătiri înainte de a lăsa motocicleta nefolosită pentru o perioadă lungă de timp

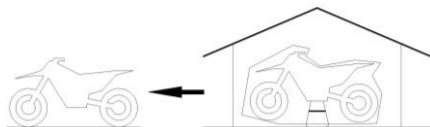
Când intenționați să depozitați vehiculul și să nu îl utilizați pentru o perioadă lungă de timp, urmați pașii de mai jos:

1. Blocați orificiul de evacuare al amortizorului de zgomot;
2. Curățați bine motocicleta;
3. Așteptați ca motocicleta să se usuce natural;
4. Goliți rezervorul de combustibil (dacă nu este utilizat pentru o perioadă lungă de timp, benzina se va deteriora);
5. Lubrifiați lanțul;
6. Aplicați ulei pe toate suprafețele metalice nevopsite pentru a evita ruginirea;
7. Când depozitați motocicletele, mențineți roțile motocicletei suspendate. Dacă această condiție nu poate fi îndeplinită, se poate folosi carton pentru a căptuși sub anvelopa motocicletei;
8. Acoperiți motocicleta pentru a preveni aderarea prafului și a murdăriei;
9. Mutați motocicleta într-o cameră uscată pentru depozitare

Atenție: Când aplicați ulei anti-rugină, vă rugăm să nu stropiți uleiul pe frâne și componentele din cauciuc, deoarece acest lucru poate provoca îmbătrânirea cauciucului.



Pregătiri înainte de utilizarea motocicletei după ce a fost lăsată nefolosită pentru o perioadă lungă de timp



După depozitarea motocicletei pentru o perioadă lungă de timp, vă rugăm să urmați pașii următori atunci când o puneți în funcțiune:

1. Îndepărtați blocajul din orificiul de evacuare al tobei de eșapament;
2. Strângeți bujia;
3. Umpleți rezervorul cu combustibil;
4. Verificați elementele care trebuie verificate înainte de conducerea zilnică;
5. Lubrifiați regulat motocicletă.

Punctele principale ale întreținerii

În conținutul următor, vom enumera problemele care au apărut în timpul utilizării, vom identifica cauzele posibile ale acestora și vom oferi soluții generale.

Întrebare	Motiv	Soluție
Manivela motorului nu se poate roti	Manivela este blocată	Contactați centrul de service Kayo
	Cilindrul cilindru, pistonul, biela sunt blocate	Contactați centrul de service Kayo
	Cutia de viteze este blocată	Contactați centrul de service Kayo
Motorul nu poate porni	Motocicleta a fost parcată mult timp și combustibilul s-a deteriorat	Goliți combustibilul vechi și introduceți combustibilul nou
	Bujia este murdară sau umedă	Curățați sau uscați bujiile și înlocuiți-le dacă este necesar
	A pătruns apă în motor	În primul rând, combustibilul amestecat din motor trebuie scurs și motorul demontat. Curățați-l bine cu un agent de curățare puternic, apoi scoateți bujia, uscați-o cu un ventilator (o mașină care umflă anvelopele), apoi uscați filtrul de aer și, în final, scoateți țeava de eșapament a motorului și uscați-o cu un ventilator. După ce totul este finalizat, proprietarul trebuie să adauge combustibil amestecat nou în motor înainte de a conduce. Deoarece , apa din interiorul motorului

		este dificil să se evapore complet, uleiul proaspăt schimbat conține încă o cantitate mică de apă. Prin urmare, după ce motorul este inundat și vehiculul a parcurs 100 de kilometri, uleiul trebuie schimbat din nou, apoi schimbat din nou în termen de 500 de kilometri. După trei încercări, apa din motorul este practic dispărut.
	Amestec incorect de aer și combustibil	Curățați rezervorul de ulei, snorkelul submarinului și reglați filtrul de aer conductă
Motorul poate porni, dar se va opri imediat opri	Alimentare incorectă cu aer	Închideți supapa de șoc, curățați conducta de aerisire a rezervorului de combustibil și reglați conducta filtrului de aer
	Lipsa combustibilului	Alimentați cu combustibil
Motorul se supraîncălzește	Aderarea murdăriei pe suprafața a radiatorului capului cilindrului	Curățați radiatorul chiulasei cu un jet de apă la presiune scăzută
Motorul funcționează neregulat	ul de murdărie pe bujia de aprindere, deteriorare sau reglare incorectă	Îndepărtați bujia scânteie curățare, reglare și înlocuire, dacă este necesar
	Există o problemă cu capacul bujiei	Verificați starea bujiei capacul bujiei, verificați dacă există un contact bun între capacul bujiei și

		cablu, inspectați cablul și înlocuiți cel accesoriile deteriorate accesorii
	Rotor de aprindere deteriorat	Înlocuiți rotorul
	Apă amestecată în combustibil	Goliți combustibilul și apoi injectați combustibil nou
Motorul nu are putere sau acelerează slab	Există o problemă cu alimentarea cu combustibil	Curățați sistemul de alimentare cu combustibil și verificați acesta
	Există murdărie în filtrul de aer	Curățați filtrul de aer și înlocuiți-l dacă este necesar
	Sistemul de evacuare este deteriorat sau prezintă scurgeri	Verificați sistemul de evacuare pentru a detecta deteriorări și înlocuiți accesoriile relevante, dacă este necesar
	Există este murdărie în în duza carburatorului	Scoateți carburatorul și curățați-l duza
	Deteriorată sau uzată Rulmenți ai arborelui cotit	Contactați centrul de service Kayo
Zgomot anormal al motorului	Există o problemă cu aprindere	Contactați centrul de service Kayo
	Supraîncălzire	Consultați la la secțiunea „ supraîncălzirea motorului”
Fenomenul de temperare apare în țeava de eșapament	Acumularea de carbon în camera de ardere	Contactați centrul de service Kayo
	Benzină de calitate slabă	Înlocuiți combustibilul
	Stare proastă sau specificații incorecte specificații ale bujiilor	Înlocuiți cu o bujie nouă cu specificații corecte

	Îmbătrânirea garniturii sistemului de evacuare	Verificați dacă sistemul de evacuare este deteriorat, verificați dacă garnitura este intactă și, dacă garnitura este uzată, înlocuiți-o
Fum alb emis din eșapament	Combustibilul conține umiditate	Înlocuiți combustibilul
Fum negru emis din țeava de eșapament	Blocarea filtrului de aer	Scoateți și curățați filtrul de aer
	Concentrație excesivă a amestecului combustibil	Reglați supapa carburatorului
Motocicleta este greu de manevrat	Cablul îngreunează rotirea ghidonului	Mutați cablul pentru a reduce interferența
	Piulița arborelui de direcție este prea strânsă	Reglați piulița arborelui de direcție
	Rulmenții de direcție uzați sau deteriorați	Verificați rulmentul de direcție și înlocuiți-l dacă este necesar
	Arborele de direcție este îndoit	Contactați centrul de service Kayo
Amortizarea este prea dură	Nivelul uleiului din furca față este prea ridicat	Reduceți nivelul uleiului din furca furcii față la un nivel adecvat
	Vâscozitatea uleiului furcii față este prea mare	Înlocuiți uleiul furcii față cu unul vâscozitate adecvată
	Furca față este îndoită	Contactați centrul de service Kayo
	Presiunea în pneuri este prea mare	Verificați presiunea anvelopei și reglați aceasta la cea presiunea corespunzătoare
	Șoc absorbție	Reglați din nou eroarea de reglare a absorbției șocurilor

	eroarea de reglare	
Amortizarea este prea moale	Nivelul uleiului din furca față este insuficient	Adăugați o cantitate adecvată de ulei pentru furca față Atenție: Este necesar să adăugați același tip de ulei
	Vâscozitatea uleiului furcii față este prea scăzută	Înlocuiți cu ulei pentru furca față cu vâscozitate adecvată
	Presiunea în pneuri este prea scăzută	Verificați dacă anvelopele au scurgeri de aer. dacă anvelopele sunt dezumflate, umflați-le la presiunea adecvată
	Amortizor Eroare de reglare	Reglați din nou amortizarea
Zgomot anormal când motocicletă este în funcțiune	Reglarea incorectă a lanțului	Reglați din nou tensiunea lanțului
	Uzura lanțului	Înlocuiți lanțul și pinioanele din față și din spate
	Dinții pinionului spate uzați	Înlocuiți pinionul spate
	Insuficient lubrifiere	Urmați instrucțiunile din manual pentru a lubrifica lanțul
	Roata din spate descentrată	Verificați spițele și reglați tensiunea spițelor, dacă este necesar
	Furca față moale sau ruptă arc	Înlocuiți arcul furcii față
	Uzura discului de frână	Verificați discul de frână și înlocuiți-l dacă grosimea sa este mai mică decât grosimea limită
	Capac cilindru deteriorat	Contactați centrul de service Kayo
	Fixare necorespunzătoare a suporturilor, piulițe și șuruburi	Verificați și reglați cuplajul cuplul corespunzător al elementelor de fixare

	Instalarea incorectă, uzura sau netezimea excesivă a garniturii	Reglați din nou garnitura și înlocuiți-o dacă este necesar
Vibrații ale roții vibrații ale roții	Uzura anvelopei	Înlocuiți anvelopa
	Decalaj jantă	Contactați centrul de service Kayo
	Este rulmentul roții față uzată	Verificați rulmenții și înlocuiți-i dacă este necesar
	Alinierea incorectă a vehiculului	Verificați spițele și reglați tensiunea spițelor, dacă este necesar
	Manevrabilitate excesivă a a	Verificați distanța distanța distanței a lagărului de presiune al arborelui de direcție
	Piulița arborelui de direcție este slăbită, iar ghidonul nu este nu este fixat	Verificați și strângeți
Motocicleta se încălină într-o parte și deviază	Șasiul este îndoit	Contactați centrul de service Kayo
	Necorespunzător a direcției reglare	Verificați și reglați
	Îndoirea arborelui de direcție	Contactați centrul de service Kayo
	Există o problemă cu furcii față	Contactați centrul de service Kayo
	Alinierea incorectă a vehiculului	Reglați din nou tensiunea spițelor și contactați centrul de service Kayo, dacă este necesar
Defecțiuni la frână	uzura discului de frână	Înlocuiți discul de frână
	Lichid de frână insuficient	Completați lichidul de frână
	Deteriorarea lichidului de frână	Înlocuiți uleiul de frână
	Piston deteriorat	Contactați centrul de service Kayo

	Uzura plăcuțelor de frână	Verificați plăcuțele de frână și, dacă grosimea lor este mai mică decât grosimea minimă de frecare friction , înlocuiți plăcuțele de frână
--	---------------------------	--

Tabelul cuplului de strângere pentru întregul vehicul

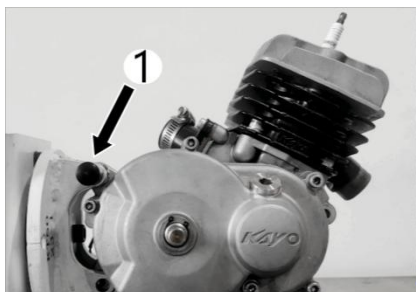
Atenție: înainte de instalarea filetelor, trebuie aplicată unsoare anti-rugină pe filete și suprafețele de contact

Număr de serie	Elemente	Specificații elemente de fixare	Cantitate	Cuplu (N•m)
1	Șuruburi de fixare a etrierului frânei față	M6	2	10~12
2	Instalarea blocului de presiune superior Șuruburi	M8	4	25~30
3	Șuruburi de fixare disc frână față	M6	4	14~17
4	Piulițe de fixare ax roată față	M12×1,2	1	70~80
5	Piulițe de fixare motor	M8	3	25~30
6	Șuruburi de fixare a țevii de eșapament	M6	4	10~12
7	Șuruburi de instalare pentru lanțul de ghidare manșon	M6	2	10~12
8	Piulițe de fixare pentru axul furcii plat	M10×1,2	1	55~66
9	Șuruburi de fixare reductor spate	M10×1,2	2	55~66
10	Șuruburi de fixare disc frână spate	M6	4	14~17
11	Șuruburi de fixare pinion spate	M8	4	34~41
12	Piulițe ax roată spate	M12×1,2	1	70~80

13	Șuruburi de fixare pompă frână spate	M6	2	10~12
14	Șuruburi pedală de frână	M8	1	25~30
15	Șuruburi pentru aripa față	M6	3	10~12
16	Șuruburi de conectare între plăcile de protecție stânga și dreapta și rezervorul de combustibil	M6	6	10~12
17	Bujie	/	1	20~25
18	Șuruburi de fixare bloc lanț	M8	1	14~17

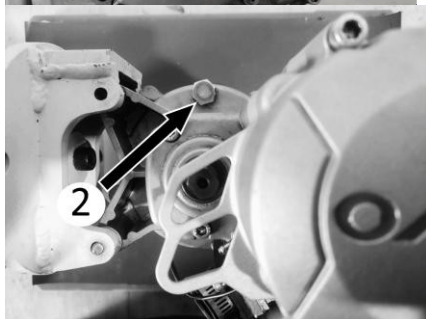
Manual de service al motorului

Schema de demontare a motorului



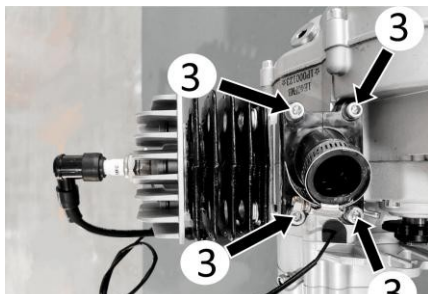
Motor fix

- ◆ Curățați bine motorul înainte de demontare;
- ◆ Fixați motorul cu scule.



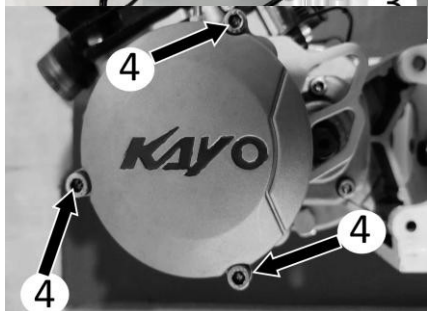
Scurgeți uleiul din motor

- ◆ Scoateți bușonul de scurgere a uleiului și șaiba și scurgeți uleiul din motor;
- ◆ Instalați dopul de scurgere a uleiului cu un inel de etanșare nou și strângeți-l la 15 N. m.



Demontați cotul de admisie și bobina de aprindere

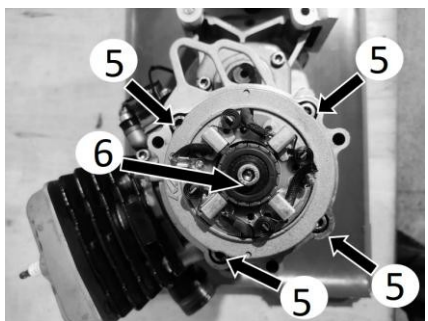
- ◆ Slăbiți cele 4 șuruburi de pe cotul de admisie și scoateți bobina de aprindere cu suportul, cotul de admisie și supapa cu lamele.



Demontați capacul motorului

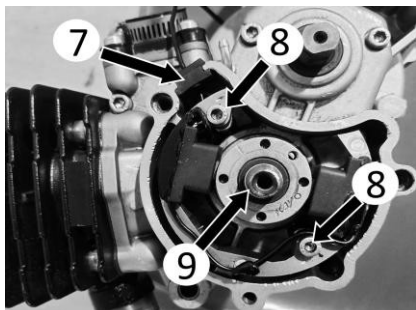
- ◆ Slăbiți cele trei șuruburi ale capacului motorului și scoateți capacul motorului.

Atenție: Scoateți cu atenție cele două știfturi de fixare dintre capacul motorului și capacul cutiei din stânga



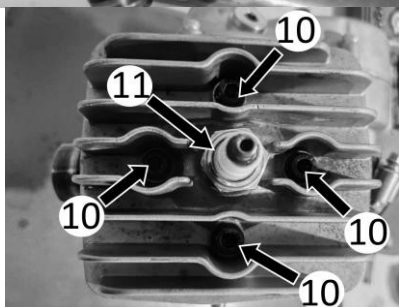
Demontați magnetoul

- ◆ Slăbiți cele 4 șuruburi de pe magneto;
- ◆ Slăbiți șurubul care fixează magnetoul și îndepărtați șurubul și șaiba;
- ◆ Utilizați 1 șurub cu filet complet M8x50 pentru a înșuruba din orificiul filetat din mijloc și scoateți magnetoul și ansamblul cutiei din stânga.



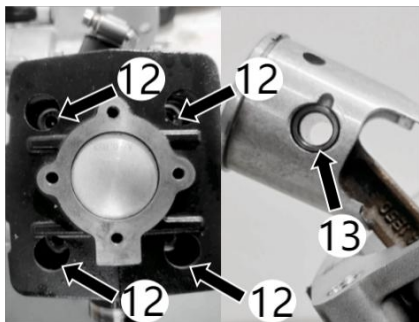
Demontați statorul și rotorul magnetului

- ◆ Scoateți manșonul adeziv al cablajului statorului;
- ◆ Scoateți cele două șuruburi de fixare ale statorului și scoateți-l din cutie;
- ◆ Slăbiți piulița secundară a rotorului și scoateți rotorul, garnitura și cheia Woodruff.



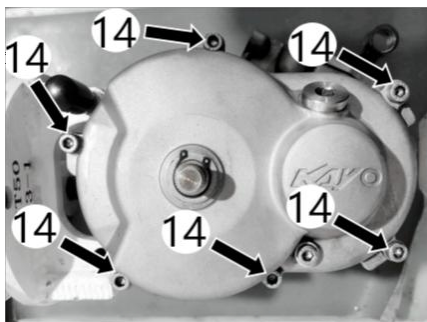
Demontați chiulasa

- ◆ Slăbiți bujia și scoateți-o cu atenție;
- ◆ Slăbiți șuruburile de pe chiulasă și scoateți chiulasa.



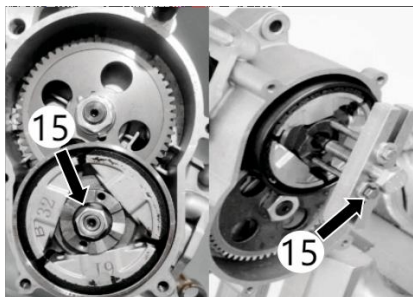
Demontați corpul chiulasei și pistonul

- ◆ Slăbiți cele patru șuruburi care fixează partea inferioară a cilindrului și demontați cu atenție cilindrul;
- ◆ Scoateți inelul de fixare al bolțului pistonului din piston;
- ◆ Împingeți cu mâna bolțul pistonului afară din piston, scoateți pistonul și scoateți rulmentul cu ace din bielă.



Demontați capacul drept al cutiei

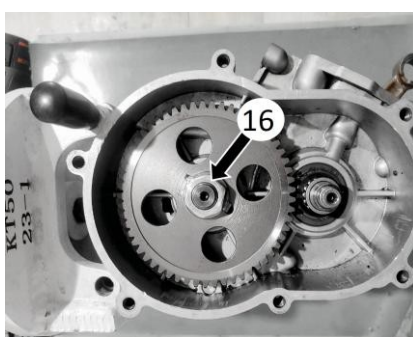
- ◆ Slăbiți cele șase șuruburi de fixare de pe capacul cutiei din dreapta și scoateți capacul cutiei din dreapta.



Demontați ambreiajul

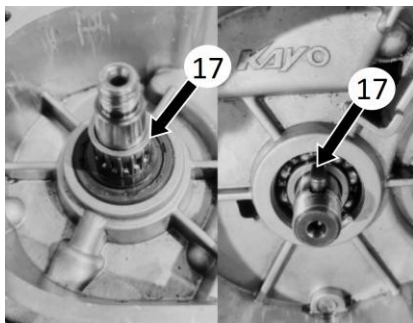
- ◆ Scoateți piulița de fixare a ambreiajului, fixați extractorul în poziția corespunzătoare și scoateți ambreiajul cu ajutorul celor 2 șuruburi.

Atenție: diferența de înălțime dintre cele două șuruburi nu trebuie să fie prea mare în timpul dezasamblării.



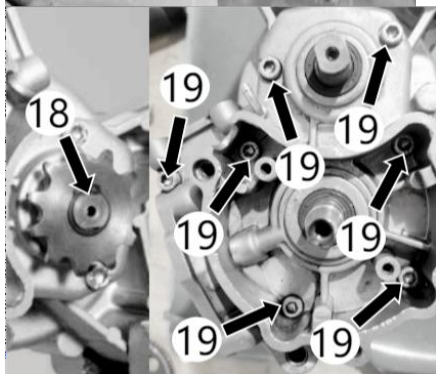
Demontați angrenajul principal

- ◆ Ridicați partea ridicată a șaibei de oprire cu o șurubelniță plată, scoateți piulița de fixare și scoateți angrenajul principal.



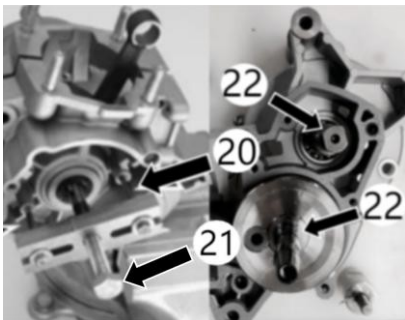
Scoateți butonul plat și rulmentul cu ace

- ◆ Scoateți rulmentul cu ace, garnitura și cheia plată de pe arborele cotit, în ordine.



Demontați șuruburile pinionului și cutiei

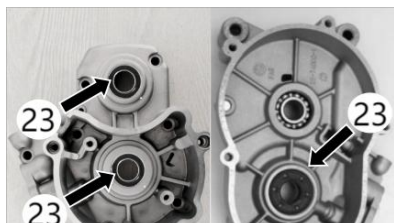
- ◆ Scoateți inelul de siguranță de pe pinion și scoateți pinionul;
- ◆ Scoateți cele trei șuruburi M6X35 de pe cutie;
- ◆ Scoateți cele patru șuruburi M6X40 de pe cutie.



Demontați cutiile din stânga și din dreapta

- ◆ Utilizați cele 2 șuruburi M5x50 pentru a trage șuruburile pe manșon;
- ◆ Fixați extractorul într-o poziție adecvată și separați cutiile din stânga și din dreapta cu șuruburi;
- ◆ Scoateți ansamblul bielă-manivelă și arborele secundar.

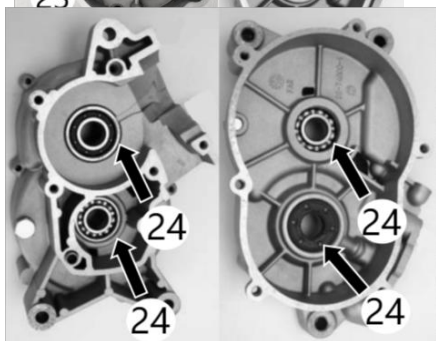
Atenție: Dacă rulmentul de pe arborele de transmisie se înclină, opriți extragerea și utilizați un ciocan de plastic pentru a corecta deformarea, altfel deformarea poate provoca deteriorarea carcasei.



Demontați garnitura de ulei

- ◆ Scoateți cele trei garnituri de ulei de pe cutiile din stânga și din dreapta.

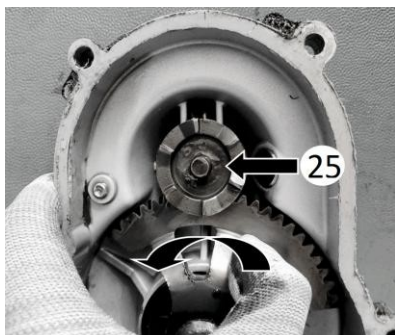
Atenție: Dacă garnitura de ulei nu este deteriorată, nu poate fi demontată.



Demontați rulmenții

- ◆ Încălziți carcasa motorului la 150 °C, loviți suprafața de lemn și, de obicei, rulmenții se vor detașa automat de pe scaunul rulmentului.

Atenție: Dacă rulmentul nu este deteriorat, nu poate fi demontat.



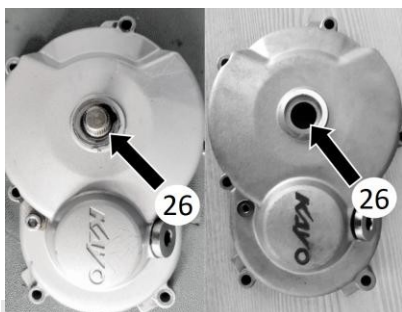
Demontați ansamblul clichetului

- ◆ Rotiți ansamblul arborelui de pornire cu recul în sens antiorar și scoateți ansamblul clichetului și rola cilindrică.

Demontați ansamblul arborelui de pornire cu recul

- ◆ Scoateți inelul de siguranță și garnitura și utilizați un ciocan de nailon pentru a lovi arborele de pornire, astfel încât să separați combinația arborelui de pornire cu recul și arcul de torsiune de capacul drept al cutiei;
- ◆ Scoateți garnitura de ulei a arborelui de pornire.

Atenție: dacă garnitura de ulei nu este deteriorată, nu poate fi dezasamblată.



Piese vulnerabile Inspectia sistemului

Combinație manivelă-bielă

Dacă doriți să continuați să utilizați combinația manivelă-bielă, verificați dacă excentricitatea laterală a jurnalului arborelui cotit este mai mică de 0,05 mm.

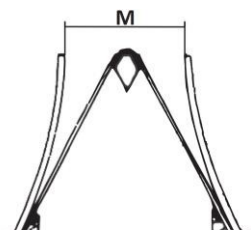


Carcasa supapei cu lamele

Atenție: Pierderea treptată a tensiunii pe clapeta cu lamele poate duce la pierderea puterii. Dacă clapeta cu lamele este deteriorată sau defectă, combinația de supape cu lamele trebuie înlocuită;

Dacă suprafața de etanșare a supapei cu lamele este, de asemenea, deteriorată, ansamblul supapei cu lamele trebuie înlocuit;

După reasamblarea șuruburilor de fixare, verificați dacă ansamblul supapei cu lamele prezintă fisuri sau alte deteriorări.



Supapă cu lamele

Măsurați distanța M dintre defletoare cu scala Vernier. Dacă valoarea măsurată se abate de la valoarea așteptată $M=17\text{ mm}$, combinația de supape cu lamele trebuie înlocuită.



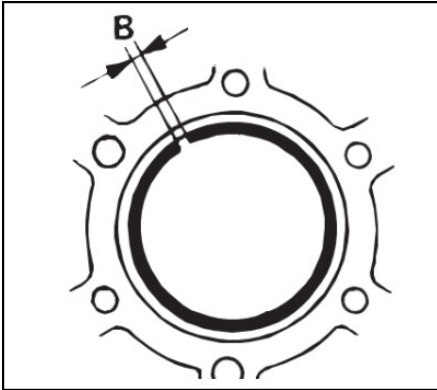
Verificați pistonul

Dacă continuați să utilizați un piston uzat, verificați următoarele:

- ◆ Verificați dacă există urme de presiune pe suprafața arborelui pistonului (frecarea ușoară poate fi îndepărtată cu smirghel fin).
- ◆ Inelul pistonului nu trebuie să se blocheze în canelura inelului pistonului. Curățați canelura inelului pistonului folosind inele de piston vechi

sau cu șmirghel (granulație 400).

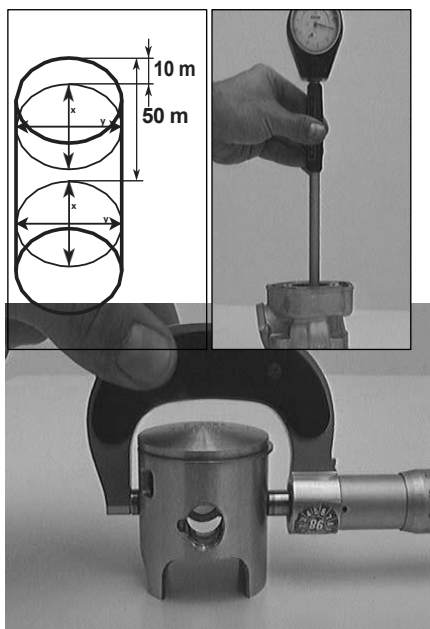
- ◆ Dispozitivul anti-rotăție al inelului pistonului trebuie să fie instalat strâns în interiorul pistonului și nu trebuie să fie uzat.
- ◆ Verificați dacă inelele pistonului sunt uzate și dacă există joc în cilindru.



Măsurați jocul final al inelului pistonului

Introduceți inelul de piston în cilindru și aliniați-l cu pistonul pentru a vă asigura că inelul de piston este la nivel. Utilizați un calibru de măsurare pentru a măsura jocul final B, care trebuie să fie mai mic de 0,20 mm.

Atenție: Dacă jocul final este mai mare decât cele prevăzute în reglementările de mai sus, pistonul și cilindrul trebuie verificate pentru a se constata dacă prezintă uzură. Dacă uzura pistonului și a cilindrului depășește intervalul de toleranță, inelele pistonului trebuie înlocuite.



Măsurători pistoanele și cilindrii

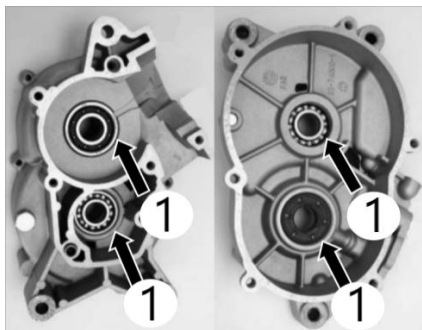
- ◆ Determinați starea de uzură a cilindrului și utilizați un micrometru pentru a măsura diametrele de 10 mm și 50 mm de la partea superioară a cilindrului (așa cum se arată în figură).
- ◆ Măsurați diametrul cilindrului pe axele X și Y pentru a determina ovalitatea.
- ◆ Pistonul se măsoară la fusta pistonului. Orizontal, la 32 mm sub partea superioară a pistonului. Așa cum se arată în figură.

Diametrul minim al cilindrului minus diametrul maxim al pistonului reprezintă jocul de montare al ansamblului pistonului, care necesită un joc de 0,055-0,065 mm.

Piston (mm)	Diametrul cilindrului
39,455 - 39,460	39,515 - 39,520

Dacă jocul feței frontale este mai mare decât regulile de mai sus, pistonul sau cilindrul corespunzător trebuie înlocuit conform tabelului următor:

Schema de asamblare a motorului



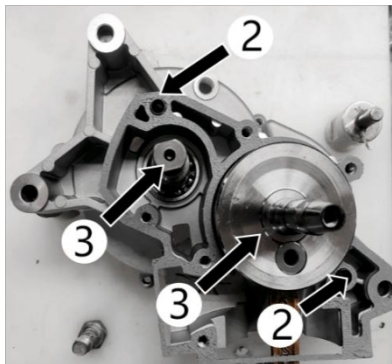
Asamblați rulmenții

- ◆ Instalați rulmenții în pozițiile corespunzătoare ale orificiilor din cutiile din stânga și din dreapta, la același nivel cu fața frontală.

Atenție: La instalarea rulmenților, trebuie utilizat un echipament special de presare a rulmenților. Dacă nu există echipament, se poate utiliza un manșon cu un diametru similar cu inelul exterior al rulmentului pentru a-l fixa în poziție.

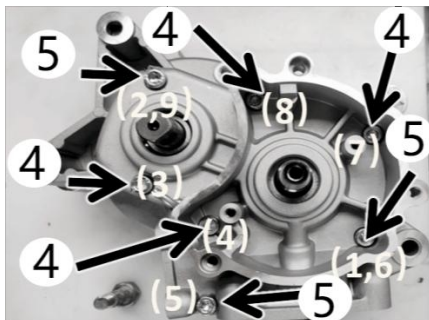
Ambalarea cutiei

- ◆ Instalați știftul de poziționare în orificiul pentru știftul de poziționare de pe cutie și instalați garnitura de etanșare a cutiei (garnitura de etanșare trebuie acoperită cu un material de etanșare plat);
- ◆ Instalați combinația de arbore auxiliar și bielă de manivelă pe cutie.



◆

Atenție: La instalarea ansamblului manivelă-bielă, trebuie utilizat un ciocan din nailon și se poate lovi numai partea manivelei.



Cutie combinată

- ◆ Instalați corpul cutiei din stânga pe corpul cutiei din dreapta, fixați-l cu un ciocan din nailon și îndepărtați excesul de tampoane de hârtie;
- ◆ Asamblați patru șuruburi M6X35;
- ◆ Asamblați trei șuruburi M6X40. **Atenție:** Strângeți șuruburile în ordinea indicată în diagramă, cu un cuplu de 10-13 N•m.

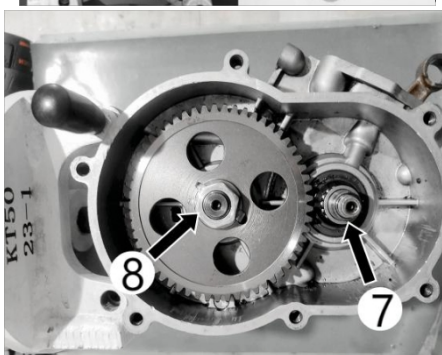
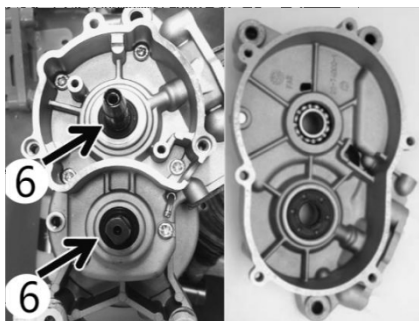
Asamblarea garniturii de ulei

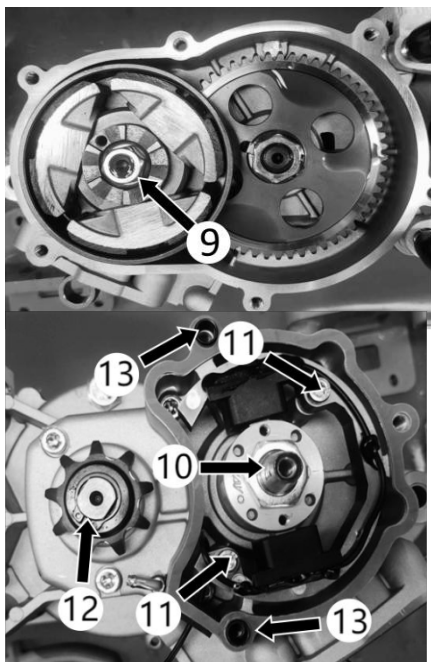
- ◆ Instalați cele trei garnituri de ulei în pozițiile corespunzătoare (așa cum se arată în figură), la nivel cu fața frontală.

Atenție: Garnitura de ulei este o piesă de unică folosință și nu poate fi reutilizată după demontare.

Asamblarea angrenajului principal

- ◆ Instalați placa de împingere și rulmentul cu ace pe arborele cotit;
- ◆ Instalați butonul plat, angrenajul principal și șaiba de oprire pe arborele secundar în ordine, strângeți-le cu o piuliță (aplicați adeziv de blocare a filetului pe piuliță, cuplu 60-65 N•m) și, în final, răsuciți șaiba de oprire și înclinați-o în sus pentru a fixa piulița strâns.



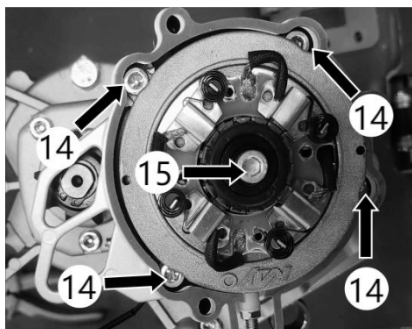


Instalați ambreiajul

- ◆ Instalați ambreiajul în poziție și strângeți-l cu o piuliță (aplicați adeziv de blocare a filetului pe piuliță, cuplu 35-40 N•m);

Asamblați combinația magneto și pinionul

- ◆ Instalați garnitura, cheia semicirculară, rotorul și garnitura în ordine și strângeți-le cu piulițe (aplicați adeziv de blocare a filetului pe piulițe, cuplu 20-25 N•m);
- ◆ Instalați statorul în poziție și strângeți-l cu 2 șuruburi (piuliță acoperită cu adeziv de blocare a filetului, cuplu 6-8 N•m);
- ◆ Instalați pinionul în poziție și fixați-l cu un inel de fixare a arborelui;
- ◆ Instalați cele două știfturi de poziționare în orificiile pentru știfturi de poziționare ale cutiei și montați garnitura de etanșare a capacului stâng al cutiei.



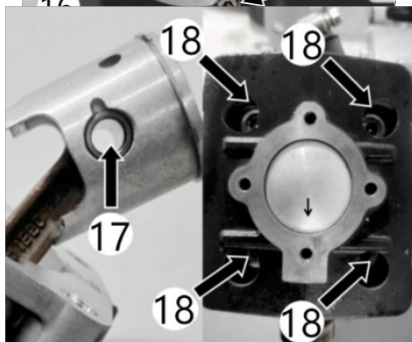
Asamblați motorul de pornire

- ◆ Instalați motorul de pornire pe capacul stâng al cutiei și strângeți-l cu 4 șuruburi M6X25 (cuplu 11-13 N•m);
- ◆ Asamblați capacul stâng al cutiei pe corpul stâng al cutiei și strângeți-l cu o garnitură și un șurub M6X45 (șurub de clasa 10.9, adeziv de blocare a filetului aplicat pe filet, cuplu 15-18 N•m).



Asamblați capacul motorului

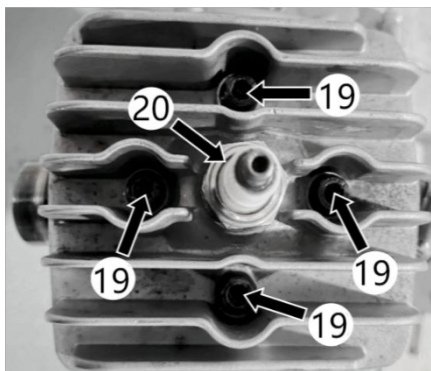
- ◆ Instalați garnitura de etanșare a capacului motorului și capacul motorului pe capacul cutiei din dreapta, în ordine, și strângeți-le cu 3 șuruburi M6X65 cu un cuplu de 11-13 N•m;



Asamblați pistoanele și cilindrii

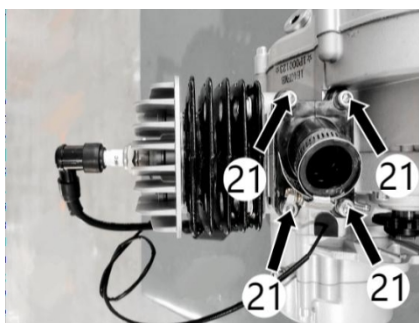
- ◆ Instalați rulmentul cu ace, pistonul și bolțul pistonului în ordine și fixați-le cu 2 inele de fixare a pistonului;
- ◆ Instalați blocul cilindric în poziție prin piston și strângeți-l cu 4 șuruburi M8X25 și șaibe (clasa șuruburilor 10.9, cuplu 27-30 N•m).

Atenție: Identificarea pistonului „→” și a orificiului de evacuare al blocului cilindric sunt orientate în jos.



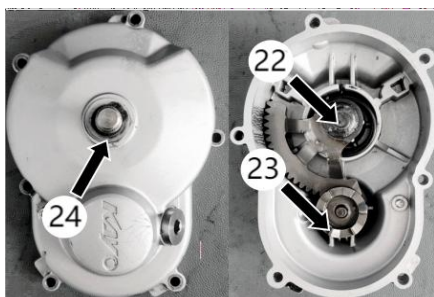
Instalați chiulasa și bujia

- ◆ Aplicați etanșant plat pe garnitura de etanșare a chiulasei, instalați-o pe blocul cilindric și aliniați poziția orificiului;
- ◆ Instalați chiulasa în poziție și strângeți-o cu 4 șuruburi M6X30 (șuruburi de clasa 10.9, adeziv de blocare a filetului aplicat pe filete, cuplu 18-20 N•m);
- ◆ Strângeți bujia la chiulasă cu un cuplu de 20-25 N•m și instalați pachetul de înaltă presiune.



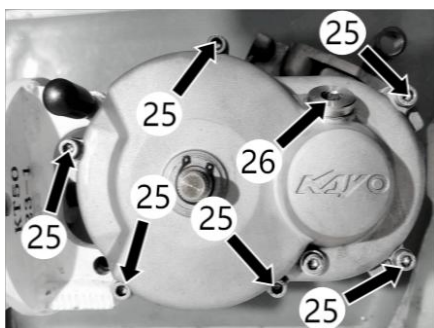
Asamblați ansamblul supapei cu lamele și cotul de țevă

- ◆ Instalați garnitura de etanșare a supapei cu lamele, combinația de supape cu lamele, garnitura de etanșare a cotului și țeava cotului de admisie în ordine și strângeți cu 2 șuruburi M6X20 și 2 șuruburi M6X30 cu un cuplu de 10-13 N • m.



Asamblați separat capacul cutiei din dreapta

- ◆ Instalați combinația de arbore de pornire cu recul și arc de revenire cu recul la locul lor;
- ◆ Înfiletați inelul de siguranță cu clichet pe ansamblul clichetului, roțiți arborele de pornire cu recul în sens invers acelor de ceasornic în sens invers acelor de ceasornic, apoi instalați ansamblul cu rolă cilindrică și clichet;
- ◆ Instalați garnitura de ulei, șaiba și inelul de siguranță în ordine.



Ansamblul capacului cutiei drepte

- ◆ Instalați cele 2 știfturi de poziționare și garnitura de etanșare a capacului cutiei drepte (acoperită cu etanșant plat) pe cutia dreaptă și, în final, instalați componenta capacului cutiei drepte. Strângeți-l în poziție cu 6 șuruburi M6X30 cu un cuplu de 10-13N • m;
- ◆ După adăugarea a 200 cc de ulei de motor, strângeți șurubul de nivel al uleiului cu un cuplu de 19-21 N • m.