



**MOTOCROSS**

**MOTOCYKL TERENOWY**

**ENDURO**

**INSTRUKCJA OBSŁUGI**



## **Instrukcja obsługi**

Niniejsza instrukcja powinna być traktowana jako stały element wyposażenia motocykla i powinna pozostać w nim w przypadku jego odsprzedaży.

Niniejsza instrukcja zawiera najnowsze informacje o produkcie dostępne przed drukiem. Zastrzegamy sobie prawo do wprowadzania zmian w dowolnym momencie bez uprzedzenia i bez ponoszenia jakichkolwiek zobowiązań.

Żadna część niniejszej publikacji nie może być powielana bez pisemnej zgody.

# WAŻNE

**PROSIMY O UWAŻNE PRZECZYTANIE NINIEJSZEJ INSTRUKCJI PRZED PIERWSZĄ JAZDĄ. ZAWIERA ONA WIELE INFORMACJI I PORAD, KTÓRE POMOGĄ CI W PRAWIDŁOWYM UŻYTKOWANIU I OBSŁUDZE MOTOCYKLA.**

**Proszę wpisać numery seryjne motocykla w poniższych polach**

Numer podwozia (VIN)

Numer silnika

Numer kluczyka (jeśli dostępny)

Pieczęć dealera

## INFORMACJE DLA KONSUMENTÓW W STANACH ZJEDNOCZONYCH

### **Manipulowanie systemami kontroli hałasu i emisji spalin jest zabronione**

Właściciele są ostrzegani, że prawo zabrania:

- A.** Usunięcia lub unieruchomienia przez jakąkolwiek osobę, z wyjątkiem celów konserwacji, naprawy lub wymiany, jakiegokolwiek urządzenia lub elementu konstrukcyjnego wbudowanego w nowy pojazd w celu kontroli hałasu i/lub emisji przed jego sprzedażą lub dostawą do ostatecznego nabywcy lub podczas jego użytkowania; oraz
- B.** Użytkowania pojazdu po usunięciu lub unieruchomieniu takiego urządzenia lub elementu konstrukcji przez jakąkolwiek osobę.

Zastrzegamy sobie prawo do modyfikowania wszelkiego sprzętu, specyfikacji technicznych, kolorów, materiałów, oferowanych i świadczonych usług itp. w celu dostosowania ich do lokalnych warunków bez uprzedniego powiadomienia i bez podania przyczyn, lub do usunięcia któregośkolwiek z powyższych elementów bez zastępowania ich innymi. Dopuszczalne jest zaprzestanie produkcji określonego modelu bez uprzedniego powiadomienia. W przypadku takich modyfikacji prosimy o kontakt z lokalnym dealerem w celu uzyskania informacji.

**CO OBJĘTE JEST GWARANCJĄ:** gwarantujemy, że niniejszy produkt jest wolny od wad materiałowych i wykonawczych.

➤ **WIĘCEJ INFORMACJI MOŻNA ZNALEŹĆ W BROSZURZE  
GWARANCYJNEJ I SERWISOWEJ**

Aby skorzystać z serwisu: skontaktuj się z najbliższym centrum serwisowym i/lub dealerem. Koszt transportu produktu do i z centrum serwisowego i/lub dealera pokrywa właściciel.

Żadne centrum serwisowe i/lub dealer nie jest upoważnione do modyfikowania niniejszej gwarancji.

## SPIS TREŚCI

|                                                        |                |                                                |                |
|--------------------------------------------------------|----------------|------------------------------------------------|----------------|
| WAŻNE INFORMACJE DOTYCZĄCE GWARANCJI .....             | 04             | <b>UKŁAD ZAWIESZENIA .....</b>                 | <b>42 - 47</b> |
| WPROWADZENIE .....                                     | 06             | KONTROLA ZAWIESZENIA PRZEDNIEGO .....          | 42             |
| WAŻNE INFORMACJE DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA ..           | 07, 08         | REGULACJA ZAWIESZENIA PRZEDNIEGO .....         | 43 - 44        |
| INFORMACJE DLA RODZICÓW DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA ..... | 09             | KONTROLA ZAWIESZENIA TYLNEGO .....             | 45-46          |
| INFORMACJE NA ETYKIECIE BEZPIECZEŃSTWA .....           | 10             | REGULACJA ZAWIESZENIA TYLNEGO .....            | 46 -47         |
| ROZMIESZCZENIE ELEMENTÓW .....                         | 11-12          | <b>FELGI, OPONY I SZPRYCHY .....</b>           | <b>48 - 49</b> |
| LOKALIZACJA NUMERÓW SERYJNYCH .....                    | 13             | CIŚNIENIE W OPONACH .....                      | 48             |
| ELEMENTY STEROWANIA NA KIEROWNICY .....                | 13             | KONTROLA OPON .....                            | 49             |
| ELEMENTY STERUJĄCE .....                               | 14 - 17        | WYMIANA OPON I DĘTEK .....                     | 49             |
| PRZED JAZDĄ .....                                      | 18             | <b>UKŁAD ŁAŃCUCHA NAPEĐOWEGO .....</b>         | <b>50</b>      |
| SPRZĘT I ODBIEŻ OCHRONNA .....                         | 18             | KONTROLA ŁAŃCUCHA NAPEĐOWEGO .....             | 50             |
| CZY MOTOCYKL JEST GOTOWY DO JAZDY .....                | 19             | KONTROLA KOŁA ZĘBATEGO NAPEĐOWEGO .....        | 51             |
| KONTROLA PRZED JAZDĄ .....                             | 19             | KONTROLA ŁAŃCUCHA I ROLKI .....                | 51 - 52        |
| PODSTAWOWA OBSŁUGA I JAZDA .....                       | 20             | KONTROLA SUWAKA ŁAŃCUCHA .....                 | 52             |
| ŚRODKI OSTROŻNOŚCI DOTYCZĄCE BEZPIECZNEJ JAZDY ..      | 20             | REGULACJA ŁAŃCUCHA .....                       | 5              |
| PROCEDURA URUCHAMIANIA SILNIKA .....                   | 20, 21         | SMAROWANIE ŁAŃCUCHA .....                      | 53             |
| ZALANY SILNIK .....                                    | 21             | DEMONTAŻ I WYMIANA ŁAŃCUCHA .....              | 54             |
| WYŁĄCZANIE SILNIKA .....                               | 21             | ROZWIĄZYWANIE PROBLEMÓW .....                  | 55             |
| ZMIANA BIEGÓW .....                                    | 22             | ROZWIĄZYWANIE NIEPRZEWIDZIANYCH SYTUACJI ..... | 62 - 63        |
| TECHNIKA HAMOWANIA .....                               | 23             | WIĄZKA PRZEWODÓW .....                         | 64             |
| PARKOWANIE I KONTROLA PO JAZDZIE .....                 | 23             | UWAGI .....                                    | 65 - 66        |
| KONSERWACJA MOTOCYKLA TERENOWEGO .....                 | 24             |                                                |                |
| WAŻNE ŚRODKI OSTROŻNOŚCI .....                         | 24             |                                                |                |
| HARMONOGRAM KONSERWACJI .....                          | 25 - 27        |                                                |                |
| <b>PODSTAWOWE PROCEDURY KONSERWACYJNE .....</b>        | <b>28 - 54</b> |                                                |                |
| PALIWO, BENZYNA .....                                  | 28             |                                                |                |
| TANKOWANIE I KONTROLA .....                            | 28             |                                                |                |
| OLEJ SILNIKOWY .....                                   | 29             |                                                |                |
| KONTROLA I DOPŁYWANIE OLEJU .....                      | 29             |                                                |                |
| WYMIANA OLEJU I FILTRA .....                           | 30             |                                                |                |
| WYMIANA / CZYSZCZENIE FILTRA POWIETRZA .....           | 31 - 33        |                                                |                |
| UKŁAD PRZEPUSTNICZY .....                              | 34             |                                                |                |
| PRĘDKOŚĆ OBROTOWA SILNIKA NA BIEGU JAŁOWYM .....       | 35             |                                                |                |
| UKŁAD SPRZĘGŁOWY .....                                 | 36             |                                                |                |
| ŚWIECA ZAPŁONOWA .....                                 | 37 - 38        |                                                |                |
| UKŁAD HAMULCOWY .....                                  | 39             |                                                |                |
| REGULACJA HAMULCÓW .....                               | 39             |                                                |                |
| KONTROLA PŁYNU HAMULCOWEGO .....                       | 39             |                                                |                |
| UZUPEŁNIANIE PŁYNU HAMULCOWEGO .....                   | 40             |                                                |                |
| KLOCKI HAMULCOWE .....                                 | 41             |                                                |                |
| ODPOWIETRZANIE UKŁADU HAMULCOWEGO .....                | 41             |                                                |                |

Gratulujemy wyboru motocykla terenowego.

Twój motocykl terenowy został zaprojektowany jako motocykl rekreacyjny przeznaczony wyłącznie do jazdy w terenie przez jednego kierowcę. Motocykl ten jest idealny dla kierowców z podstawowym doświadczeniem.

Przed jazdą należy poświęcić odpowiednią ilość czasu na zapoznanie się z motocyklem i jego działaniem. Aby chronić swoją inwestycję, zalecamy dbanie o odpowiednią konserwację motocykla. Oprócz regularnej konserwacji równie ważne jest przestrzeganie i wykonywanie wszystkich czynności kontrolnych przed jazdą oraz okresowych przeglądów opisanych w niniejszej instrukcji. Zalecamy również przeczytanie niniejszej instrukcji przed rozpoczęciem jazdy. W niniejszej instrukcji znajdują się informacje dotyczące bezpieczeństwa, fakty, instrukcje, pomocne wskazówki i ilustracje. Aby ułatwić korzystanie z instrukcji, na początku znajduje się spis treści.

Podczas czytania niniejszej instrukcji natrafisz na informacje poprzedzone symbolem  **UWAGA**. Informacje te mają na celu pomóc Ci uniknąć uszkodzenia motocykla i/lub mienia wokół Ciebie. Niniejsza instrukcja obejmuje podstawowe procedury konserwacyjne. Dostępna jest szczegółowa instrukcja zawierająca schemat części, którą można nabyć oddzielnie w firmie Zuumav. Instrukcja dotycząca części będzie pomocna dla osób posiadających umiejętności mechaniczne i narzędzia niezbędne do samodzielnego serwisowania motocykla.

Podczas jazdy należy zachować ostrożność. Poruszając się po wyznaczonych trasach i jeżdżąc w zatwierdzonych obszarach, pomagasz chronić środowisko i zapewniasz dostępność terenów do jazdy terenowej w przyszłości.

Jeśli masz jakieś pytania lub potrzebujesz specjalnej usługi lub naprawy, pamiętaj, że Twój dealer najlepiej zna Twój motocykl i dołoży wszelkich starań, abyś był w pełni zadowolony. Części zamienne i wsparcie techniczne można uzyskać u dealera. Pamiętaj, aby zarejestrować swój motocykl w **naszej firmie** i zgłaszać wszelkie zmiany adresu, abyśmy mogli kontaktować się z Tobą w przyszłości w sprawie ważnych informacji dotyczących produktu.

Twoje bezpieczeństwo osobiste oraz bezpieczeństwo osób w Twoim otoczeniu są niezwykle ważne. Bezpieczna eksploatacja motocykla to ważna odpowiedzialność. Firma Zuumav zamieściła procedury eksploatacyjne i inne informacje na etykietach oraz w niniejszej instrukcji, aby pomóc Ci w podejmowaniu świadomych decyzji dotyczących bezpieczeństwa. Informacje te ostrzegają o potencjalnych zagrożeniach, które mogą spowodować obrażenia u Ciebie lub innych osób.

Rozumie się, że nie jest praktyczne ani możliwe ostrzeganie użytkownika o wszystkich potencjalnych zagrożeniach związanych z obsługą i konserwacją motocykla. Użytkownik musi kierować się własnym rozsądkiem.

Informacje dotyczące bezpieczeństwa mogą mieć różne formy, w tym:

- ❖ Etykiety bezpieczeństwa na motocyklu. 
- ❖ Komunikaty dotyczące bezpieczeństwa poprzedzone symbolem bezpieczeństwa  i jednym z następujących słów ostrzegawczych: Poniżej znajdują się definicje tych trzech słów:

 **NIEBEZPIECZEŃSTWO** - Jeśli nie zastosujesz się do instrukcji, grozi Ci ŚMIERĆ lub POWAŻNE OBRAŻENIA.

 **OSTRZEŻENIE** - Jeśli nie zastosujesz się do instrukcji, MOŻESZ ZGINĄĆ lub DOZNAĆ POWAŻNYCH OBRAŻEŃ.

 **PRZESTROGA** - Jeśli nie zastosujesz się do instrukcji, MOŻESZ ODNIEŚĆ OBRAŻENIA.

- ❖ Nagłówki dotyczące bezpieczeństwa, takie jak ważne przypomnienia dotyczące bezpieczeństwa i/lub środki ostrożności.
- ❖ Sekcja dotycząca bezpieczeństwa, m.in. bezpieczeństwa motocyklisty.
- ❖ Instrukcje dotyczące bezpiecznego i prawidłowego użytkowania motocykla.

Cała niniejsza instrukcja zawiera ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa — prosimy o uważne zapoznanie się z nią.

Motocykl może służyć przez wiele lat i dostarczać wiele przyjemności, pod warunkiem, że użytkownik będzie dbał o bezpieczeństwo, odpowiednio konserwował motocykl i rozumiał wyzwania, jakie mogą pojawić się podczas jazdy.

Ten motocykl został zaprojektowany z myślą o młodszych kierowcach. Jednak nie wszyscy młodzi ludzie spełniają wymagania fizyczne i emocjonalne niezbędne do jazdy motocyklem. Zanim rodzice pozwolą dzieciom na jazdę tym motocyklem, zdecydowanie zalecamy przeczytanie całej instrukcji, aby przed podjęciem decyzji o gotowości dzieci do jazdy uzyskać pełną wiedzę na ten temat. Poniżej wymieniono niektóre z najważniejszych środków bezpieczeństwa, które należy podjąć podczas jazdy.

**! NIEBEZPIECZEŃSTWO** Nigdy nie jeźdź bez kasku. Poniższe stwierdzenie jest sprawdzonym faktem: „Kaski znacznie zmniejszają liczbę i ciężkość urazów głowy”. Nigdy nie jeźdź motocyklem bez kasku. Nawet wypadek przy małej prędkości może spowodować śmiertelny uraz głowy, jeśli nie nosisz kasku. Zuomav zaleca noszenie kasków, które zostały certyfikowane pod kątem bezpieczeństwa przez organizacje testujące kaski, niezależne od producenta kasków. Zalecamy również noszenie okularów ochronnych, butów, rękawic i innych elementów wyposażenia ochronnego, takich jak spodnie do jazdy terenowej.

**! OSTRZEŻENIE** Nigdy nie przewoź pasażera. Ten motocykl został zaprojektowany wyłącznie dla JEDNEGO kierowcy. Nie ma w nim podnóżków, uchwytów ani miejsca na siedzenie dla pasażera. Jazda z pasażerem może utrudniać prowadzenie i/lub kontrolowanie motocykla i może spowodować poważne obrażenia lub śmierć.

**! OSTRZEŻENIE** Jeźdź wyłącznie w terenie. Ten motocykl został zaprojektowany i wyprodukowany wyłącznie do użytku w terenie. Motocykl nie jest wyposażony w światła, kierunkowskazy, klakson i inne elementy wymagane do jazdy motocyklem po drogach publicznych. Opony nie są przeznaczone do jazdy po nawierzchni utwardzonej i powodują niestabilność motocykla podczas jazdy po nawierzchni utwardzonej. Jeśli konieczne jest przejechanie przez utwardzoną drogę, należy zsiąść z motocykla i przeprowadzić go przez jezdnię.

**! OSTRZEŻENIE** Jeźdź zgodnie ze swoimi możliwościami. Nigdy nie próbuj jeździć motocyklem w sposób przekraczający Twoje umiejętności. Nauka jazdy w terenie wymaga czasu. Naucz się jeździć motocyklem krok po kroku. Zacznij od ćwiczeń w bezpiecznym terenie przy niskich prędkościach i stopniowo podnoś swoje umiejętności. Zaleca się skorzystanie z pomocy doświadczonego motocyklisty. Pamiętaj, że alkohol, zażywanie narkotyków, zmęczenie i niewiedza mogą ograniczyć Twoją zdolność do podejmowania trafnych decyzji i bezpiecznej jazdy.

**! OSTRZEŻENIE** Bądź czujny na zagrożenia. Teren, po którym jeździsz, może stwarzać wiele zagrożeń. Zawsze uważnie obserwuj teren przed sobą. Zwracaj uwagę na nieoczekiwane zakręty, spadki terenu, rowy, kamienie i inne zagrożenia. Zawsze utrzymuj prędkość na tyle niską, aby mieć wystarczająco dużo czasu na dostrzeżenie zagrożeń i zareagowanie na nie.

**! NIEBEZPIECZEŃSTWO** Nie pij, jeśli chcesz jeździć. Nawet jeden drink może osłabić Twoją zdolność do bezpiecznej jazdy motocyklem. Każdy kolejny drink pogarsza ten stan. Nie pij, jeśli chcesz jeździć. Nie pozwól swoim znajomym pić i jeździć. Pamiętaj, że w większości stanów w Stanach Zjednoczonych możesz zostać aresztowany i oskarżony o jazdę pod wpływem alkoholu (DUI), jeśli prowadzisz motocykl w stanie nietrzeźwym. Dotyczy to również motocykli terenowych.



Jako dla rodzica, bezpieczeństwo Twojego dziecka jest dla Ciebie najważniejsze. Jazda motocyklem terenowym to świetna zabawa. Jednak, podobnie jak w przypadku jazdy na każdym motocyklu, złe decyzje mogą prowadzić do obrażeń. Jako rodzic możesz w znacznym stopniu zapobiegać wypadkom, podejmując świadome decyzje dotyczące tego, czy, kiedy i jak Twoje dziecko będzie jeździć. Zawsze nadzoruj dziecko podczas jazdy.

Zanim pozwolisz dziecku na jazdę, musisz zdecydować, czy jest ono do tego zdolne. Gotowość do jazdy może się znacznie różnić w zależności od osoby. Wiek i wzrost nie są jedynymi czynnikami, które pomagają określić gotowość do jazdy. Istnieją trzy inne czynniki, które należy również wziąć pod uwagę przed podjęciem decyzji, czy dziecko jest gotowe do jazdy.

Po pierwsze, weź pod uwagę **siłę fizyczną** swojego dziecka. Kierowca musi być w stanie podnieść motocykl, wsiąść na niego i wygodnie usiąść, opierając obie stopy na ziemi. Kierowca musi również być w stanie dosięgnąć wszystkich elementów sterujących na kierownicy oraz obsługiwać hamulce i sprzęgło. Po drugie, weź pod uwagę **sprawność fizyczną** swojego dziecka. Przed jazdą motocyklem dziecko powinno dobrze jeździć na motocyklu. Sprawdź, czy dziecko potrafi oceniać prędkość i odległości podczas jazdy na motocyklu oraz reagować odpowiednimi ruchami rąk i stóp. Osoby, które nie mają dobrej koordynacji ruchowej, równowagi i zwinności, nie powinny jeździć tym motocyklem.

Na koniec określ poziom **dojrzałości umysłowej** swojego dziecka. Koniecznie bądź ze sobą szczerzy, zadając sobie następujące pytania: Czy Twoje dziecko rozważa problemy i dochodzi do logicznych wniosków? Czy Twoje dziecko przestrzega Twoich zasad podczas jazdy na motocyklu? Jeśli Twoje dziecko podejmuje złe decyzje, podejmuje nieuzasadnione ryzyko i/lub nie przestrzega Twoich zasad, nie powinno jeździć na tym motocyklu.

Jeśli zdecydowałeś, że dziecko jest gotowe do jazdy, pamiętaj o poniższych kwestiach i nigdy nie pozwalaj dziecku jeździć bez kasku. To do Ciebie (rodzica) należy zapewnienie dziecku bezpieczeństwa, nawet jeśli uczy się ono jazdy od innego doświadczonego dorosłego. Nigdy nie naciskaj na dziecko, aby próbowało rzeczy szybciej, niż jest gotowe lub zdolne. Zawsze nadzoruj dziecko podczas jazdy i regularnie przypominaj mu o zasadach bezpieczeństwa. Jako rodzic, masz obowiązek upewnić się, że motocykl jest odpowiednio konserwowany i utrzymywany w stanie zapewniającym bezpieczeństwo.

Modyfikowanie tego motocykla lub stosowanie części nieprodukowanych przez nas może spowodować, że motocykl stanie się niebezpieczny. Przed podjęciem decyzji o wprowadzeniu jakichkolwiek modyfikacji lub dodaniu akcesoriów należy uważnie przeczytać poniższe informacje.

 **OSTRZEŻENIE** Niewłaściwe akcesoria lub modyfikacje mogą spowodować wypadek, w wyniku którego można odnieść poważne obrażenia lub ponieść śmierć. Należy przestrzegać wszystkich instrukcji zawartych w niniejszej instrukcji obsługi dotyczących modyfikacji i akcesoriów.

Zdecydowanie zalecamy, aby nie usuwać żadnego oryginalnego wyposażenia ani nie modyfikować motocykla w sposób, który może zmienić jego konstrukcję i/lub działanie. Taka zmiana może drastycznie pogorszyć stabilność, prowadzenie, przyspieszenie i hamowanie motocykla oraz spowodować wypadek. Zdecydowanie zalecamy również, aby nie wprowadzać żadnych modyfikacji elementów układu wydechowego.

## INFORMACJE NA ETYKIECIE BEZPIECZEŃSTWA

Na tej stronie dowiesz się, gdzie znajdują się etykiety bezpieczeństwa w Twoim motocyklu. Niektóre etykiety ostrzegają o potencjalnych zagrożeniach. Inne zawierają ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa i konserwacji. Przeczytaj je uważnie i nie usuwaj. Jeśli etykieta zużyła się podczas jazdy lub stała się trudna do odczytania, skontaktuj się z lokalnym dealerem w celu uzyskania zamiennika.



## ROZMIESZCZENIE ELEMENTÓW

Podczas jazdy motocyklem w terenie należy umieć obsługiwać przepustnicę/manetkę przyspieszenia, sprzęgło, hamulce i cały motocykl. W tej części instrukcji opisano funkcje, lokalizację i obsługę wszystkich podstawowych elementów sterujących motocykla.



## ROZMIESZCZENIE ELEMENTÓW





## LOKALIZACJE NUMERÓW SERYJNYCH



### VIN – numer podwozia

Numer VIN znajduje się na szyjce podwozia.

1. Po prawej stronie ramy.

Wpisz ten numer w polu VIN na stronie 3.

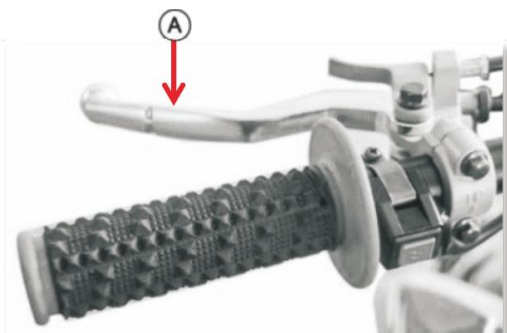


### Model silnika i numer seryjny

Numer modelu silnika i numery seryjne są wybite po lewej stronie silnika pod cylindrem.

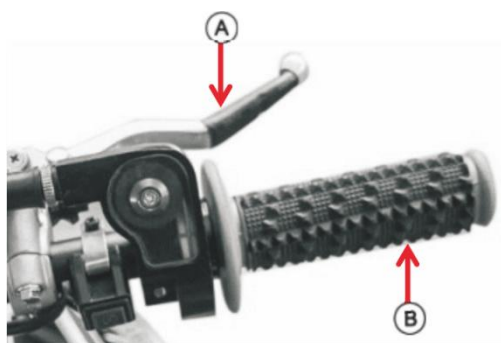
Wpisz ten numer w polu „Numer silnika” na stronie 3.

## DŹWIGNIOWE ELEMENTY STEROWANIA NA KIEROWNICY



### Dźwignia sprzęgła

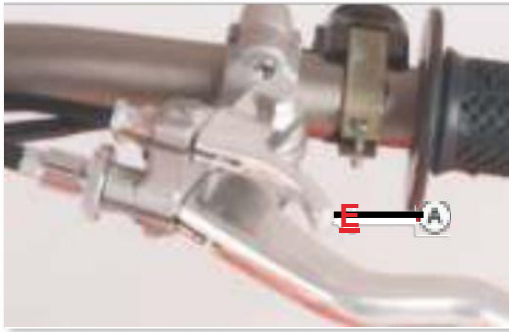
Dźwignia sprzęgła **A** znajduje się po lewej stronie kierownicy.



### Dźwignia hamulca ręcznego i manetka

Dźwignia hamulca ręcznego **A** i manetka **B** są zamontowane po prawej stronie kierownicy.

## ELEMENTY STEROWANIA



### Dźwignia ssania (na kierownicy), jeśli dotyczy

Podczas pociągania dźwigni ssania **A** w swoją stronę, cylinder w gaźniku zostaje otwarty. Dzięki temu cylinder silnika może pobierać dodatkowe paliwo. Powoduje to powstanie bogatej mieszanki paliwowo-powietrznej, która jest potrzebna do rozruchu na zimno. Po zwolnieniu dźwigni ssania cylinder zostaje zamknięty.



### Dźwignia ssania (na gaźniku)

Po podniesieniu dźwigni ssania **A** otwierany jest cylinder w gaźniku. Dzięki temu cylinder silnika może pobierać dodatkowe paliwo. Powoduje to powstanie bogatej mieszanki paliwowo-powietrznej, która jest potrzebna do rozruchu na zimno. Po naciśnięciu dźwigni ssania cylinder zostaje zamknięty.



### Wyłącznik awaryjny

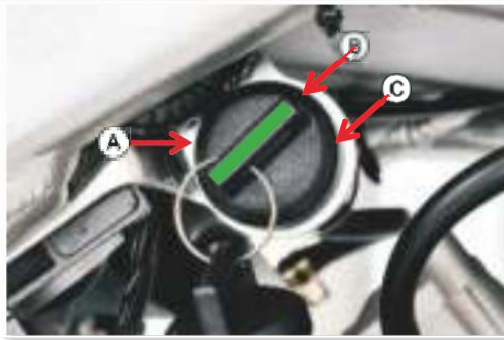
Wyłącznik awaryjny **A** wyłącza silnik. Po naciśnięciu tego przycisku obwód zapłonowy zostaje wyłączony.



### Przełącznik rozruchu (silnik z rozruchem elektrycznym)

Przełącznik rozrusznika **A** uruchamia silnik. Po naciśnięciu tego przycisku uruchamia się rozrusznik elektryczny. Po uruchomieniu silnika zwolnij przycisk.

## ELEMENTY STEROWANIA

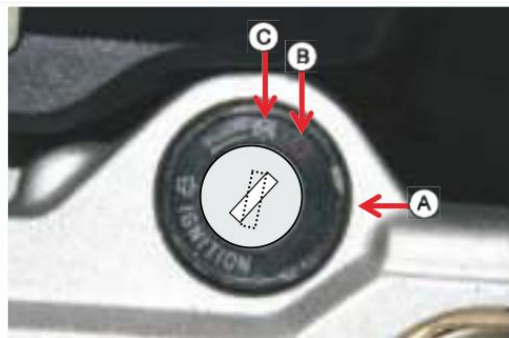


### Przełącznik kluczykowy (bez blokady kierownicy)

Kluczyk zapłonowy **A** służy do dostarczania energii z akumulatora do elementów elektrycznych motocykla. Po zakończeniu jazdy lub w celu wyłączenia silnika należy ustawić przełącznik w pozycji „OFF” **B**.

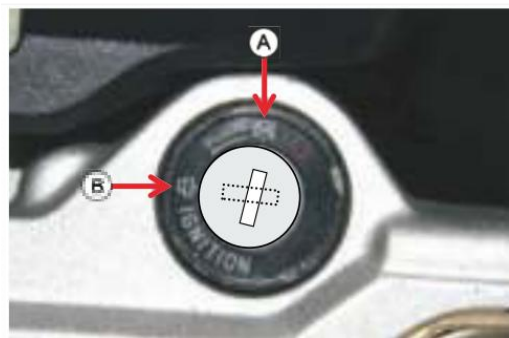
**B** Pozycja OFF

**C** Pozycja ON



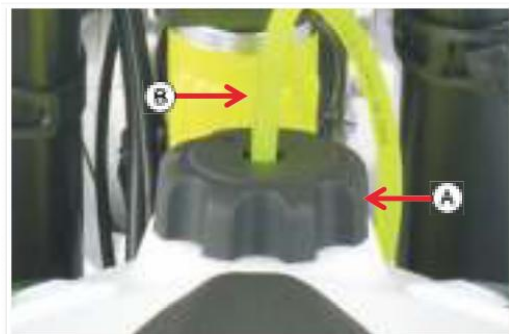
### Przełącznik kluczykowy (z blokadą kierownicy), jeśli dotyczy

Klucz zapłonowy **A** służy do dostarczania energii z akumulatora do elementów elektrycznych motocykla w pozycji „ON” **B**. Przekręć przełącznik do pozycji „OFF” po zakończeniu jazdy lub jeśli chcesz zatrzymać silnik **C**.



### Przełącznik kluczykowy (blokada kierownicy), jeśli dotyczy

Aby zablokować układ kierowniczy, należy ustawić kluczyk w pozycji „OFF” **A**, naciśnij i zwolnij kluczyk, a następnie obróć go w lewo do pozycji „LOCK” **B**.

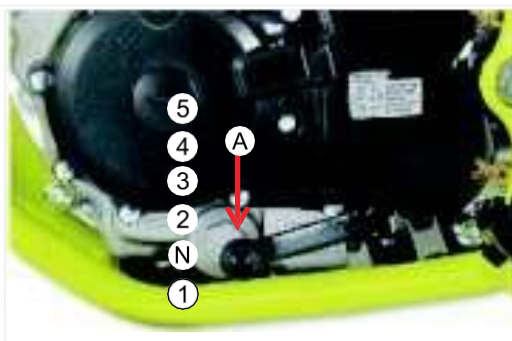


### Korek wlewu paliwa

**Aby otworzyć:** Obróć korek **A** w lewo.

**Aby zamknąć:** Obróć korek w prawo, upewniając się, że rurka odpowietrzająca **B** jest zamontowana.

## ELEMENTY STEROWANIA



### Dźwignia zmiany biegów

Dźwignia zmiany biegów **A** znajduje się po lewej stronie silnika. Pozycje biegów pokazano na ilustracji po lewej stronie. (6 bieg jest opcjonalny, w zależności od silnika).



### Dźwignia hamulca nożnego (hamulec tylny)

Dźwignia hamulca tylnego **A** znajduje się po prawej stronie silnika, w pobliżu podnóżka. Jej podstawową funkcją jest uruchamianie hamulca tylnego w celu zmniejszenia prędkości lub zatrzymania motocykla.



### Dźwignia rozrusznika nożnego

Dźwignia rozrusznika nożnego **A** jest zamontowana po prawej stronie silnika. Służy do uruchamiania silnika w przypadku awarii elektrycznego układu rozrusznika.



### Podpórka boczna (stopka)

Popchnij podpórkę boczną **A** do podłoża i przechyl motocykl w lewo. Upewnij się, że motocykl stoi na twardym podłożu i jest stabilny.



## ELEMENTY STEROWANIA



Fig. 1



Fig. 2

### Zawór paliwa

- OFF -** w tej pozycji zawór paliwa jest zamknięty. Paliwo nie może przepływać do gaźnika. **Rys. 1**
- ON -** w tej pozycji zawór paliwa jest otwarty. Paliwo może przepływać do gaźnika. Gdy zawór znajduje się w tej pozycji, zbiornik zostanie opróżniony. **Rys. 2**

## PRZED JAZDĄ

Przed jazdą należy upewnić się, że zarówno kierowca, jak i motocykl są gotowi do jazdy. Aby pomóc w przygotowaniach, w tej części instrukcji omówiono sposób oceny gotowości do jazdy oraz zalecany sposób przeprowadzenia kontroli motocykla przed jazdą. Rodzice powinni zapoznać się z sekcją „Ważne informacje dla rodziców dotyczące bezpieczeństwa” na stronie 9.

### Czy jesteś gotowy do jazdy?

**Przed pierwszą jazdą motocyklem zdecydowanie zalecamy wykonanie następujących czynności:**

1. Przeczytaj całą instrukcję obsługi.
2. Upewnij się, że przeczytałeś i zrozumiałeś wszystkie komunikaty dotyczące bezpieczeństwa oraz etykiety.
3. Wiesz, jak obsługiwać wszystkie elementy sterujące motocykla.

**Przed każdą jazdą zdecydowanie zalecamy, aby:**

1. Być w dobrej kondycji fizycznej i psychicznej.
2. Nie spożywać alkoholu ani innych środków odurzających.
3. Założyć atestowany kask motocyklowy z dobrze dopasowanym paskiem pod brodą, okulary ochronne i inną odzież ochronną.

## SPRZĘT I ODZIEŻ OCHRONNA

Dla własnego bezpieczeństwa zdecydowanie zalecamy, aby podczas jazdy zawsze nosić atestowany kask, okulary ochronne, buty, rękawiczki, długie spodnie i koszulkę lub kurtkę z długimi rękawami. Chociaż całkowita ochrona nie jest możliwa, noszenie odpowiedniej odzieży/wyposażenia może zmniejszyć ryzyko i ciężkość obrażeń podczas jazdy.

**Kaski i okulary ochronne** — Kask jest najważniejszym elementem wyposażenia motocyklisty, ponieważ zapewnia najlepszą ochronę przed urazami głowy. Dobry kask powinien być atestowany przez niezależną od producenta kasków organizację testującą i będzie wyposażony w pasek pod brodą, który można bezpiecznie zapiąć.

Kaski otwarte zapewniają pewną ochronę, ale kaski pełne zapewniają największą ochronę. Przy zakupie kasku, niezależnie od jego stylu, należy zwrócić uwagę na naklejkę DOT (Departament Transportu) (tylko w USA). Jeśli kask został przetestowany przez niezależną organizację, taką jak Instytut Snell, zazwyczaj na metce wewnątrz wyściółki kasku znajduje się jej logo.

**Dodatkowy sprzęt do jazdy** – oprócz kasku i ochrony oczu zalecamy również:

1. Solidne buty motocyklowe do jazdy terenowej, które pomagają chronić stopy, kostki i dolną część nóg.
2. Rękawice motocyklowe Off-Road chroniące dłonie.
3. Spodnie motocyklowe z ochraniaczami kolan i bioder, koszulka motocyklowa z ochraniaczami łokci oraz ochraniacz klatki piersiowej/ramion.

### OSTRZEŻENIE

BRAK KASKU ZWIĘKSZA RYZYKO POWAŻNYCH OBRAŻEŃ LUB ŚMIERCI W WYPADKU. ZAWSZE NOŚ KASK I INNE ELEMENTY ODZIEŻY OCHRONNEJ PODCZAS JAZDY.

## CZY MOTOCYKL JEST GOTOWY DO JAZDY?

Przed każdą jazdą niezwykle ważne jest sprawdzenie motocykla i upewnienie się, że wszelkie wykryte problemy zostały usunięte. Kontrola przed jazdą jest koniecznością, ponieważ jazda w terenie może być bardzo trudna na motocyklu oraz nie chcemy, aby wystąpiła awaria z dala od pomocy.



### OSTRZEŻENIE

Niewłaściwa konserwacja motocykla lub nieusunięcie usterki przed jazdą może spowodować wypadek, w wyniku którego można odnieść poważne obrażenia lub ponieść śmierć. Przed każdą jazdą należy zawsze przeprowadzić kontrolę przed jazdą i usunąć wszelkie usterki.



### UWAGA DLA RODZICÓW

Jeśli młoda osoba będzie wykonywać którąkolwiek z poniższych procedur kontroli przed jazdą, Twoim obowiązkiem jest zapewnienie starannego nadzoru i upewnienie się, że są one wykonywane bezpiecznie.

## KONTROLA PRZED JAZDĄ

Przed wsiadaniem na motocykl sprawdzaj następujące elementy:

**Opony** — użyj manometru do sprawdzenia ciśnienia powietrza. W razie potrzeby napompuj lub spuść powietrze. Sprawdź również, czy nie ma śladów uszkodzeń lub nadmiernego zużycia.

**Szprychy i felgi** — upewnij się, że wszystkie szprychy są dobrze dokręcone. Sprawdź, czy felga nie jest wygięta.

**Wycieki** — sprawdź, czy pod motocyklem nie ma śladów wycieku płynów, takich jak olej silnikowy lub benzyna.

**Olej silnikowy** — sprawdź poziom oleju silnikowego i w razie potrzeby uzupełnij go.

**Paliwo** — sprawdź poziom paliwa w zbiorniku. W razie potrzeby uzupełnij. Upewnij się, że korek zbiornika paliwa jest dobrze dokręcony.

**Łańcuch napędowy** — sprawdź stan i luz łańcucha napędowego. W razie potrzeby wyreguluj i nasmaruj. Sprawdź również prowadnice łańcucha i rolki pod kątem zużycia i wymień je, jeśli są zużyte. Szczegółowe instrukcje dotyczące regulacji luzu łańcucha napędowego znajdują się w sekcji „Konserwacja” niniejszej instrukcji.

**Przewody hamulcowe** — sprawdź przewody hamulcowe pod kątem wycieków i w razie potrzeby wymień je.

**Nakrętki i śruby** — sprawdź wszystkie dostępne nakrętki i śruby. W razie potrzeby dokręć je.

**Świeca zapłonowa i nasadka** — sprawdź, czy świeca zapłonowa nie jest poluzowana. W razie potrzeby dokręć ją. Upewnij się, że nasadka jest nasunięta na świecę zapłonową i jest odpowiednio dokręcona.

Po wsiadaniu na motocykl sprawdzaj następujące elementy:

**Przepustnica** — sprawdź luz przepustnicy i w razie potrzeby wyreguluj ją. Obróć przepustnicę, aby upewnić się, że porusza się ona łatwo i swobodnie. Upewnij się, że po zwolnieniu przepustnicy we wszystkich pozycjach kierownicy automatycznie wraca ona do pozycji zamkniętej.

**Hamulce** — naciśnij tylną dźwignię hamulca i ściśnij przednią dźwignię hamulca, aby upewnić się, że hamulce działają prawidłowo.

Pamiętaj, aby przed jazdą usunąć wszelkie wykryte problemy lub poprosić dealera Zuumav o ich usunięcie.

W tej części instrukcji znajdują się podstawowe informacje dotyczące rozpoczęcia jazdy motocyklem. Omówimy w niej sposób uruchamiania i wyłączania silnika, korzystania z przepustnicy i hamulców, korzystania ze sprzęgła i zmiany biegów oraz czynności, które należy wykonać po zakończeniu jazdy.

Aby chronić nowy silnik i cieszyć się optymalną wydajnością i żywotnością, należy odpowiednio dotrzeć motocykl. W tym celu należy unikać ruszania z pełną prędkością i gwałtownego przyspieszania przez pierwsze 35 mil (56 km) jazdy.

### ŚRODKI OSTROŻNOŚCI DOTYCZĄCE BEZPIECZNEJ JAZDY

Przed jazdą motocyklem należy zapoznać się z całą niniejszą instrukcją, w tym z sekcją „Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa (str. 7, 8 i 9) oraz przed jazdą”.

Nawet jeśli w przeszłości jeździłeś innymi motocyklami, poświęć trochę czasu na zapoznanie się z działaniem i obsługą tego motocykla. Zawsze ćwicz w bezpiecznym miejscu, aż osiągniesz poziom umiejętności pozwalający na bezpieczną jazdę.



#### UWAGA

Dla własnego bezpieczeństwa unikaj uruchamiania lub użytkowania motocykla w zamkniętych pomieszczeniach o słabej wentylacji, takich jak garaż. Spaliny motocykla zawierają trujący tlenek węgla, który może szybko gromadzić się w zamkniętych pomieszczeniach i powodować choroby lub śmierć.



#### OSTRZEŻENIE

Twój motocykl nie jest wyposażony w światła. NIE jeźdź nim w nocy.

### URUCHAMIANIE I ZATRZYMYWANIE SILNIKA

Zawsze postępuj zgodnie z prawidłową procedurą uruchamiania opisaną poniżej.

#### PROCEDURA ROZRUCHU (ROZRUCH ELEKTRYCZNY)

##### Uruchamianie silnika na zimno

1. Przekręć kluczyk w stacyjce do pozycji „ON”.
2. Upewnij się, że skrzynia biegów znajduje się w pozycji neutralnej.
3. Przekręć zawór paliwa do pozycji „ON”.
4. Pociągnij i przytrzymaj dźwignię ssania (jeśli dotyczy, w zależności od modelu motocykla).
5. Podnieś dźwignię ssania (w gaźniku).
6. Naciśnij i przytrzymaj dźwignię hamulca po prawej stronie kierownicy.
7. Otwórz przepustnicę nie więcej niż o 1/4.
8. Naciśnij żółty (zielony) przycisk rozrusznika, aż silnik się uruchomi.
9. Zwolnij przycisk, gdy tylko silnik uruchomi się.
10. Około 1 minutę po uruchomieniu silnika zwolnij dźwignię ssania.
11. Po około 1 minucie od uruchomienia silnika należy nacisnąć dźwignię ssania.
12. Poczekać około 5 minut, aż silnik się rozgrzeje. Po 5 minutach rozgrzewania silnik jest gotowy do pracy.

##### Uruchamianie silnika na rozgrzanym silniku

Powtórz kroki 1, 2, 3, 6, 7 i 8 opisane w sekcji „Uruchamianie silnika na zimno”.

## PROCEDURA URUCHAMIANIA (ROZRUCH)

### Rozruch przy zimnym silniku

1. Przekręć kluczyk w stacyjce do pozycji „ON”.
2. Upewnij się, że skrzynia biegów znajduje się w pozycji neutralnej I.
3. Przekręć zawór paliwa do pozycji „ON”.
4. Pociągnij i przytrzymaj dźwignię ssania (jeśli dotyczy, w zależności od modelu motocykla).
5. Podnieś dźwignię ssania (w gaźniku).
6. Naciśnij i przytrzymaj dźwignię hamulca po prawej stronie kierownicy.
7. Otwórz przepustnicę nie więcej niż o 1/4.
8. Otwórz dźwignię rozrusznika nożnego i od górnej pozycji rozrusznika nożnego wykonaj szybki, ciągły ruch do dolnej pozycji.
9. Po około 1 minucie od uruchomienia silnika zwolnij dźwignię ssania.
10. Po około 1 minucie od uruchomienia silnika opuść dźwignię ssania.
11. Poczekaj, aż silnik nagrzej się przez około 5 minut. Po 5 minutach rozgrzewania możesz ruszać.

### Uruchamianie silnika na rozgrzanym silniku

1. Powtórz kroki 1, 2, 3, 6, 7 i 8 opisane w sekcji „Uruchamianie silnika na zimno”.

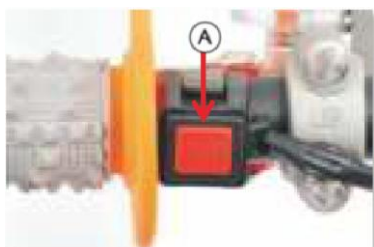
## ZALANY SILNIK

Jeśli silnik nie uruchamia się po wielokrotnych próbach, może być zalany nadmiarem paliwa. Aby oczyścić zalany silnik, wykonaj poniższe czynności.

1. Naciśnij i przytrzymaj przycisk zatrzymania silnika.
2. Całkowicie otwórz manetkę/przepustnicę.
3. Naciśnij przycisk uruchamiania silnika i przytrzymaj go przez 5 sekund (rozruch elektryczny).
4. Kilka razy spróbuj uruchomić silnik kopnięciem (rozruch kopnięciem).
5. W razie potrzeby wyjmij świecę zapłonową i pozostaw ją do wyschnięcia.
6. Po uruchomieniu silnika kilkakrotnie otwórz manetkę/przepustnicę o ¼.

## ZATRZYMYWANIE SILNIKA

Aby zatrzymać silnik, wrzuć bieg neutralny i naciśnij przycisk zatrzymania silnika **A** po lewej stronie kierownicy.



### ! UWAGA

NIE należy jeździć motocyklem z pełnym obciążeniem i NIE należy zwiększać obrotów silnika, gdy jest zimny. Ponieważ tłok nagrzewa się i rozszerza szybciej niż cylinder chłodzony cieczą, może to spowodować uszkodzenie silnika. Zawsze należy pozostawić silnik na biegu jałowym do momentu rozgrzania lub jeździć na rozgrzanym silniku przy niskich obrotach.

### ! UWAGA

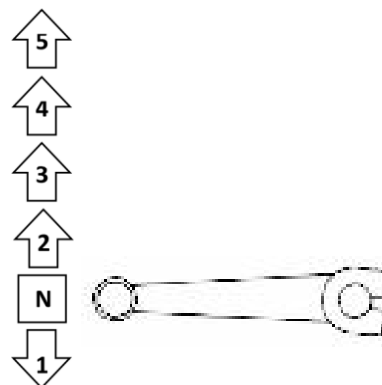
Dla własnego bezpieczeństwa unikaj uruchamiania lub użytkowania motocykla w zamkniętych pomieszczeniach o słabej wentylacji, takich jak garaż. Spaliny motocykla zawierają trujący tlenek węgla, który może szybko gromadzić się w zamkniętych pomieszczeniach i powodować choroby lub śmierć.

## ZMIANA BIEGÓW

Ten motocykl posiada pięć (5) biegów do przodu.

Aby rozpocząć jazdę, po rozgrzaniu silnika i podniesieniu bocznej podpórki:

1. Zamknij przepustnicę i wciśnij dźwignię sprzęgła do końca.
2. Przesuń dźwignię zmiany biegów z pozycji neutralnej do pierwszego biegu. Gdy skrzynia biegów zaskoczy, dźwignia zmiany biegów powróci do pozycji neutralnej „N” po zdjęciu stopy.
3. Powoli i stopniowo otwórz manetkę/przepustnicę i jednocześnie zwolnij dźwignię sprzęgła. Kiedy poczujesz, że sprzęgło zaczyna się włączać, a motocykl zaczyna powoli ruszać do przodu, oznacza to, że osiągnąłeś „strefę tarcia” sprzęgła. Stopniowo otwieraj manetkę/przepustnicę i całkowicie zwolnij dźwignię sprzęgła, gdy motocykl rusza do przodu.
4. Po osiągnięciu umiarkowanej prędkości zamknij manetkę/przepustnicę i jednocześnie ściśnij dźwignię sprzęgła. Podnieś dźwignię zmiany biegów, aż zaskoczy na drugi bieg. Po zmianie biegu ponownie otwórz manetkę/przepustnicę i zwolnij dźwignię sprzęgła.
5. Aby kontynuować zmianę biegów na wyższe, powtórz krok 4.
6. Aby zredukować bieg, zamknij manetkę/przepustnicę i pociągnij za dźwignię sprzęgła. Naciśnij dźwignię zmiany biegów, aż poczujesz, że zaskoczyła. Po zmianie biegu ponownie naciśnij manetkę/przepustnicę i płynnie zwolnij dźwignię sprzęgła.



### UWAGA

Pamiętaj, aby przed zmianą biegu zamknąć manetkę/przepustnicę. Nieprawidłowa zmiana biegów może spowodować uszkodzenie silnika, skrzyni biegów i układu napędowego.

Umiejętność zmiany biegów przychodzi wraz z doświadczeniem w jeździe. Zmieniaj bieg na wyższy, gdy usłyszysz, że prędkość obrotowa silnika (obr./min) jest zbyt wysoka. Gdy prędkość obrotowa silnika w danym biegu jest zbyt wysoka, poczujesz, że motocykl przestaje przyspieszać. Jest to kolejny sposób na rozpoznanie, kiedy należy zmienić bieg na wyższy.

Zmniejsz bieg, gdy poczujesz, że silnik pracuje na niskich obrotach. Zmiany biegu na niższy dokonuje się zazwyczaj podczas zwalniania przed zakrętem lub zatrzymywania motocykla. Zmiana biegu na niższy może pomóc w zwolnieniu motocykla, zwłaszcza podczas zjazdu z góry. Jednak zmiana biegu na niższy przy zbyt wysokich obrotach silnika może spowodować uszkodzenie silnika.

Pozycja neutralna skrzyni biegów znajduje się pomiędzy pierwszą a drugą pozycją biegów. Aby włączyć bieg neutralny, należy pociągnąć dźwignię sprzęgła i nacisnąć dźwignię zmiany biegów tyle razy, ile potrzeba, aby włączyć pierwszy bieg. Po włączeniu pierwszego biegu należy pociągnąć dźwignię zmiany biegów o połowę odległości wymaganej do włączenia drugiego biegu. Można również włączyć bieg neutralny z drugiego biegu, naciskając dźwignię zmiany biegów o połowę odległości wymaganej do włączenia pierwszego biegu.

Aby zapobiec uszkodzeniom przekładni, nie należy jeździć na luzie ani holować motocykla na długich dystansach przy wyłączonym silniku.



### OSTRZEŻENIE

Nigdy nie próbuj uruchamiać silnika na biegu. Może to spowodować wypadek, który może doprowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci.



W tej sekcji omówimy podstawowe techniki hamowania motocyklem. Aby zwolnić lub zatrzymać motocykl, należy ścisnąć i przytrzymać dźwignię sprzęgła, a następnie mocno i płynnie nacisnąć przednią dźwignię hamulca i tylny pedał hamulca. Jeśli prędkość zostanie znacznie zmniejszona, może być konieczne zmniejszenie biegu do niższego. W razie potrzeby stopniowo zwiększaj siłę hamowania. Po zatrzymaniu się najpierw opuść lewą stopę, a następnie prawą. Postępuj w ten sposób, aby stopa pozostała na pedale hamulca aż do całkowitego zatrzymania się. Aby zapobiec zgaśnięciu silnika, podczas zwalniania do całkowitego zatrzymania zawsze pociągnij i przytrzymaj dźwignię sprzęgła, chyba że jesteś na biegu neutralnym.

Aby uzyskać maksymalną skuteczność hamowania, zamknij manetkę/przepustnicę i mocno zaciągnij przedni i tylny hamulec. W motocyklu przedni hamulec odpowiada za 70% całkowitej siły hamowania motocykla. Tylny hamulec odpowiada tylko za 30%. Wynika to z przeniesienia ciężaru, które ma miejsce podczas hamowania. Kiedy musisz szybko się zatrzymać, musisz użyć przedniego hamulca razem z tylnym. Należy pamiętać, że przednie koło można hamować silniej niż tylne, zanim dojdzie do jego zablokowania i poślizgu. Odpowiednia równowaga między siłą hamowania przedniego i tylnego hamulca przychodzi wraz z doświadczeniem. Próba gwałtownego zatrzymania się przy użyciu wyłącznie tylnego hamulca prawdopodobnie spowoduje poślizg.

Zbyt mocne lub zbyt szybkie hamowanie może spowodować zablokowanie kół i poślizg, co ograniczy kontrolę nad motocyklem. W takiej sytuacji należy zwolnić hamulce i kierować prosto przed siebie, aż do odzyskania kontroli nad motocyklem. Po odzyskaniu kontroli należy ponownie hamować, używając mniejszej siły.

Zasadniczo należy zmniejszyć prędkość i zakończyć hamowanie przed rozpoczęciem skrętu. Należy unikać gwałtownego hamowania lub zamykania przepustnicy podczas skręcania. Każda z tych czynności może spowodować poślizg jednego lub obu kół. Każdy poślizg koła zmniejsza kontrolę nad motocyklem i może spowodować wypadek. Podczas jazdy w deszczu lub na mokrej nawierzchni lub na luźnym podłożu, takim jak błoto lub piasek, zdolność manewrowania i hamowania motocyklem jest ograniczona. W takich warunkach wszystkie czynności należy wykonywać płynnie i spokojnie. Gwałtowne przyspieszanie, hamowanie lub skręcanie może spowodować utratę kontroli nad motocyklem. Dla własnego bezpieczeństwa należy zachować szczególną ostrożność podczas jazdy w deszczu, na mokrej nawierzchni i/lub w błocie.

Podczas zjazdu z długiego, stromego zbocza należy stosować hamowanie silnikiem poprzez redukcję biegów i sporadyczne używanie obu hamulców.

## PARKOWANIE I KONTROLA PO JEŹDZIE

Opuść podpórkę boczną (stopkę), aby podeprzeć motocykl. Naciśnij i przytrzymaj czerwony wyłącznik awaryjny po lewej stronie kierownicy, aż silnik się zatrzyma. Jeśli zakończyłeś jazdę na dany dzień, ustaw zawór paliwa w pozycji „OFF”. Zawsze parkuj motocykl na płaskiej, równej powierzchni. Jeśli motocykl będzie przechowywany przez dłuższy czas, ustaw zawór paliwa w pozycji „OFF” (wyłączonej), gdy silnik nadal pracuje. Otwieraj i zamykaj manetkę/przepustnicę wielokrotnie, aż silnik samoczynnie się zatrzyma. Ma to na celu zużycie paliwa pozostałego w gaźniku. Pomoże to uniknąć problemów z gaźnikiem, które mogą wystąpić, gdy motocykl jest przechowywany przez dłuższy czas z benzyną pozostałą w gaźniku.

Utrzymanie motocykla w idealnym stanie technicznym ma zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa. Jest to również najlepszy sposób na ochronę zainwestowanych pieniędzy, uzyskanie maksymalnej wydajności, uniknięcie awarii i czerpanie większej przyjemności z jazdy. Aby pomóc w utrzymaniu motocykla w dobrym stanie, w tej sekcji zamieszczono harmonogram wymaganych przeglądów oraz instrukcje krok po kroku dotyczące wykonywania określonych czynności konserwacyjnych. W tej sekcji znajdują się również ważne środki ostrożności, informacje na temat olejów oraz wskazówki dotyczące utrzymania motocykla Zuumav w dobrym stanie.

Dokładne kontrole przed jazdą i dobra konserwacja są nieocenione, ponieważ motocykl jest przeznaczony do jazdy w trudnym terenie. Aby pomóc Ci w prawidłowej pielęgnacji motocykla, w tej sekcji zamieszczono harmonogram konserwacji. Okresy między przeglądami podane w tej sekcji oparte są na średnich warunkach jazdy. Częstsze przeglądy są konieczne, jeśli motocykl jest intensywnie eksploatowany, np. podczas zawodów lub jazdy w wyjątkowo wilgotnych i zapyłonych obszarach. Częste kontrole filtra powietrza są bardzo ważne, aby uniknąć uszkodzenia silnika.

Pamiętaj, że za prawidłową konserwację odpowiedzialny jest właściciel. Przed każdą jazdą sprawdź motocykl i postępuj zgodnie z harmonogramem konserwacji przedstawionym w tej sekcji.

### OSTRZEŻENIE

Niewłaściwa konserwacja motocykla lub nieusunięcie usterki przed jazdą może spowodować wypadek, w wyniku którego można odnieść poważne obrażenia lub ponieść śmierć. Należy zawsze przestrzegać zaleceń dotyczących kontroli i konserwacji oraz harmonogramów zawartych w niniejszej instrukcji.

### INFORMACJA DLA RODZICÓW

Jako rodzic masz obowiązek zadbać o to, aby motocykl był prawidłowo konserwowany i utrzymywany w stanie zapewniającym bezpieczeństwo eksploatacji. Dla młodych ludzi nauka dbania o motocykl i wykonywania podstawowych czynności konserwacyjnych może być ważną częścią ich doświadczeń związanych z jazdą. Jeśli pozwalasz młodym ludziom wykonywać lub pomagać w wykonywaniu jakichkolwiek czynności konserwacyjnych, takich jak napełnianie zbiornika paliwem, musisz zapewnić ścisły nadzór i upewnić się, że czynności te są wykonywane w sposób bezpieczny.

### OSTRZEŻENIE

Nieprzestrzeganie instrukcji konserwacji i środków ostrożności może spowodować poważne obrażenia lub śmierć. Zawsze postępuj zgodnie z procedurami i środkami ostrożności opisanymi w niniejszej instrukcji.

## WAŻNE ŚRODKI OSTROŻNOŚCI

Przed rozpoczęciem jakichkolwiek czynności konserwacyjnych lub naprawczych należy upewnić się, że silnik jest wyłączony. Pomoże to wyeliminować następujące zagrożenia:

1. **Zatrucie tlenkiem węgla z układu wydechowego silnika** — podczas pracy silnika należy zapewnić odpowiednią wentylację.
2. **Oparzenia od gorących części motocykla** — przed dotknięciem silnika i układu wydechowego należy poczekać, aż ostygną.
3. **Urazy spowodowane ruchomymi częściami** — nie uruchamiaj silnika, chyba że zostaniesz o to poproszony.

Przed rozpoczęciem procedury przeczytaj wszystkie instrukcje. Upewnij się, że masz wszystkie potrzebne narzędzia i umiejętności. Aby zapobiec przewróceniu się motocykla, zaparkuj go na twardej, równej powierzchni, używając bocznej podpórki lub podpórki serwisowej jako podpory. Aby zmniejszyć ryzyko pożaru lub wybuchu, zachowaj ostrożność podczas pracy w pobliżu benzyny. Do czyszczenia części używaj wyłącznie niepalnych (o wysokiej temperaturze zapłonu) rozpuszczalników, takich jak nafta. Trzymaj papierosy, iskry i płomienie z dala od wszystkich części związanych z paliwem.

Aby zapewnić bezpieczeństwo i niezawodność motocykla podczas jazdy, konieczne są regularne przeglądy i serwisowanie. Poniżej znajduje się harmonogram konserwacji, który opisuje, kiedy należy sprawdzić lub serwisować poszczególne elementy. Harmonogram konserwacji zawiera listę czynności, które można wykonać przy użyciu podstawowych umiejętności mechanicznych i narzędzi ręcznych. Ponadto harmonogram konserwacji zawiera listę czynności, które wymagają bardziej rozbudowanych procedur i mogą wymagać specjalnego szkolenia, narzędzi i/lub sprzętu.

Ponieważ ten motocykl nie posiada licznika kilometrów, terminy przeglądów w harmonogramie konserwacji są wyrażone w dniach jazdy. Aby uniknąć pominięcia wymaganych przeglądów, zalecamy opracowanie dobrego sposobu rejestrowania czasu spędzonego na jeździe motocyklem. Jeśli nie czujesz się na siłach, aby wykonać którąkolwiek z procedur opisanych w niniejszej instrukcji lub potrzebujesz pomocy, skontaktuj się z najbliższym dealerem Zuumav. Jeśli zdecydujesz się samodzielnie przeprowadzić konserwację, używaj wyłącznie części zamiennych zakupionych u dealera Zuumav lub bezpośrednio od Zuumav. Zapewni to najwyższą jakość i niezawodność motocykla.

Zawsze wykonuj kontrolę przed jazdą opisaną na stronie 16 przy każdym zaplanowanym przeglądzie serwisowym.

Każda pozycja w harmonogramie konserwacji wymaga pewnej wiedzy mechanicznej. Niektóre pozycje w tabeli (oznaczone symbolami \* i \*\*) mogą wymagać wyższego poziomu umiejętności mechanicznych i specjalnych narzędzi. Jeśli nie czujesz się na siłach, aby wykonać którąkolwiek z procedur, skontaktuj się z najbliższym dealerem Zuumav.

\* Oznacza pozycje wymagające średniego lub wysokiego poziomu umiejętności mechanicznych. Jeśli właściciel nie posiada odpowiednich kwalifikacji mechanicznych, zalecamy serwisowanie przez dealera Zuumav.

\*\* Wskazuje pozycje i procedury wymagające specjalnych narzędzi.

Uwaga: Motocykl należy serwisować częściej, jeśli jest użytkowany w wilgotnych lub zapyłonych warunkach.

Procedury konserwacyjne: I = sprawdź (wyczyść, wyreguluj lub wymień w razie potrzeby), C = Czyszczenie, A = Regulacja, L = Smarowanie, R = Wymiana

| Elementy |                             | Częstotliwość | Miesiąc                                                 |   |    |    |    |
|----------|-----------------------------|---------------|---------------------------------------------------------|---|----|----|----|
|          |                             |               | 1                                                       | 6 | 12 | 18 | 24 |
|          | Przewód paliwowy            |               |                                                         |   | I  |    | I  |
|          | Filtr paliwa                |               |                                                         | I | R  | I  | R  |
|          | Działanie przepustnicy      |               |                                                         |   | I  |    |    |
|          | Filtr powietrza             |               |                                                         | C | C  | C  | C  |
|          | Świeca zapłonowa            |               |                                                         | I | I  | I  | I  |
|          | Olej silnikowy              |               |                                                         | R | R  | R  | R  |
|          | Obroty biegu jałowego       |               |                                                         | I | I  | I  | I  |
|          | Łańcuch napędowy            |               | Sprawdzać i smarować co 3 miesiące lub 300 mil (480 km) |   |    |    |    |
|          | Ślizg łańcucha              |               |                                                         | I | I  | I  | I  |
|          | Zużycie klocków hamulcowych |               |                                                         | I | I  | I  | I  |
|          | Układ hamulcowy             |               | I                                                       | I | I  | I  | I  |
|          | Układ sprzęgła              |               | I                                                       | I | I  | I  | I  |
|          | Podnóżek boczny             |               |                                                         |   | I  |    |    |
|          | Zawieszenie                 |               |                                                         |   | I  |    |    |
|          | Iskrochron (w wydechu)      |               |                                                         | C | C  | C  | C  |
|          | Śruby, nakrętki, mocowania  |               | I                                                       |   | I  |    | I  |
|          | Koła i opony                |               | I                                                       | I | I  | I  | I  |
|          | Łożyska główki ramy         |               | I                                                       |   | I  |    | I  |

## Wymagane przeglądy konserwacyjne

|                                                                                             | Co roku | Co 100 h | Co 50 h | Co 40 h | Co 30 h | Co 20 h | Co 10 h | Co 1h |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| Sprawdź zużycie przednich klocków hamulcowych                                               |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź zużycie tylnych klocków hamulcowych                                                 |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź stan i naładowanie akumulatora                                                      |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź przednie i tylne tarcze hamulcowe                                                   |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź przewody hamulcowe pod kątem uszkodzeń lub wycieków                                 |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź poziom płynu hamulcowego z przodu i z tyłu                                          |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź luz pedału hamulca tylnego                                                          |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź ramę i wahacz pod kątem pęknięć lub uszkodzeń                                       |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź luz na łożyskach wahacza                                                            |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź górną śrubę tylnego amortyzatora                                                    |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź połączenie drążka amortyzatora                                                      |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź, czy tylne połączenie nie ma nadmiernego luzu                                       |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź stan przednich i tylnych opon                                                       |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź ciśnienie w oponach                                                                 |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź luz łożysk przednich i tylnych kół                                                  |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź przednie i tylne piasty kół pod kątem pęknięć lub uszkodzeń                         |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź naciąg szprych                                                                      |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź łańcuch napędowy, koło zębate silnika, koło zębate napędowe                         |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź prowadnicę łańcucha i suwak łańcucha wahacza                                        |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź luz łańcucha                                                                        |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Nasmaruj wszystkie ruchome części (dźwignie, łańcuch itp.) i sprawdź, czy działają płynnie  |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź luz dźwigni hamulca ręcznego i dźwigni sprzęgła                                     |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź luz łożyska kierownicy                                                              |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź luz zaworu zwrotnego                                                                |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź tarcze cierne sprzęgła                                                              |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Wymień uszczelkę pokrywki pompy wodnej, o-ringi, uszczelkę wału i wirnik                    |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Wymień olej, filtr i wyczyść sitka oleju                                                    |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź wszystkie przewody (chłodzące, odpowietrzające, odprowadzające wodę, paliwowe itp.) |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź poziom płynu chłodniczego                                                           |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź, czy linki przepustnicy i sprzęgła nie są uszkodzone i czy nie mają ostrych zagięć  |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Wyczyść filtr powietrza i jego obudowę                                                      |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź dokręcenie śrub i nakrętek                                                          |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Wymień filtr paliwa                                                                         |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Sprawdź obroty biegu jałowego                                                               |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Dokonaj wpisów w książce serwisowej                                                         |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Wymień płyn hamulcowy (przód i tył)                                                         |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Nasmaruj łożyska główki ramy                                                                |         |          |         |         |         |         |         |       |
| Serwis przedniego zawieszenia                                                               |         |          |         |         |         |         |         |       |

## HARMONOGRAM KONSERWACJI

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |  |   |  |   |  |   |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|---|--|---|--|---|--|
| Serwis tylnego amortyzatora                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  |  |   |  | • |  |   |  |
| Wymień filtr paliwa                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |  | • |  | • |  | • |  |
| Drobny serwis silnika. (Wymiana świecy zapłonowej i osłony. Sprawdzenie tłoka pod kątem uszkodzeń i zużycia (wymiana w razie potrzeby), sprawdzenie i pomiar cylindra tłoka, sprawdzenie głowicy cylindra, sprawdzenie wałka rozrządu, sprawdzenie rozrządu, sprawdzenie kołnierza dolotowego (wymiana w razie potrzeby), sprawdzenie uszczelki zaworów i sprężyn (wymiana w razie potrzeby). |  |  |   |  |   |  | • |  |

(○) – jednorazowo

(•) - okresowo

 – instrukcja obsługi

 - przegląd konserwacyjny, planowa obsługa serwisowa

## PALIWO (BENZYNA)

**Zalecane paliwo** — dowolna benzyna bezołowiowa o liczbie oktanowej **90** lub wyższej.

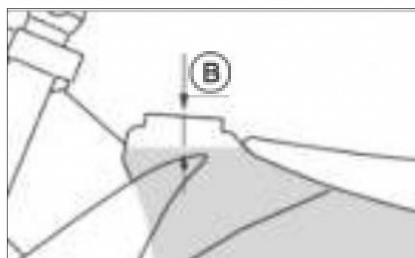
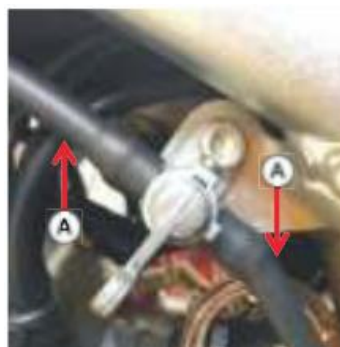
Silnik w Twoim motocyklu został zaprojektowany do pracy na dowolnej benzynie o liczbie oktanowej **86** lub wyższej. Większość stacji paliw podaje liczbę oktanową nad każdym dystrybutorem. Choć nie jest to wymagane, firma Zuumav zaleca stosowanie benzyny o liczbie oktanowej **90** lub wyższej, aby zapewnić maksymalną wydajność i niezawodność.

Użycie benzyny o niższej liczbie oktanowej może spowodować przedwczesne detonacje w silniku. W takim przypadku usłyszysz uporczywe „dzwonienie” lub „stukanie”, które w poważnych przypadkach może spowodować uszkodzenie silnika. Nie ma jednak powodu do niepokoju, jeśli słyszysz lekkie stukanie podczas gwałtownego przyspieszania silnika, np. podczas wjeżdżania na wzniesienie. Jeśli stukanie występuje przy normalnym obciążeniu i stałej prędkości obrotowej silnika, należy zmienić markę benzyny i upewnić się, że używana jest benzyna o odpowiedniej liczbie oktanowej. Zaleca się stosowanie benzyny bezołowiowej, ponieważ powoduje ona mniej osadów w silniku i wydłuża żywotność silnika oraz elementów układu wydechowego.

**Nigdy nie używaj przeterminowanego lub zanieczyszczonego paliwa. Nigdy nie używaj paliwa zmieszanego z olejem. Unikaj przedostawania się kurzu, brudu i wody do zbiornika paliwa.**

## PROCEDURA KONTROLI I TANKOWANIA

1. Przed zatankowaniem motocykla sprawdź przewody paliwowe **A** pod kątem wycieków, uszkodzeń, pęknięć lub zużycia.
2. W razie potrzeby wymień przewód paliwowy.
3. Sprawdź filtr paliwa i w razie potrzeby wymień go.
4. Obróć nakrętkę zbiornika paliwa **1** w lewo i zdejmij ją ze zbiornika.
5. Za pomocą lejka dodaj paliwo do zbiornika, aż poziom osiągnie około 2 cali od górnej krawędzi zbiornika. **B**
6. Obróć korek zbiornika paliwa zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aż będzie dobrze dokręcony.
7. Upewnij się, że rurka odpowietrzająca **2** podłączona do korka zbiornika paliwa.



### ⚠ OSTRZEŻENIE

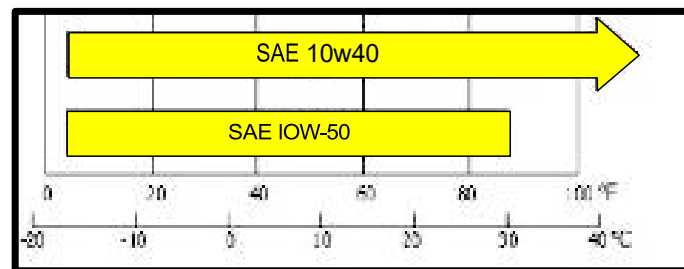
Benzyna jest wysoce łatwopalna i wybuchowa. Podczas obchodzenia się z benzyną można doznać oparzeń lub poważnych obrażeń. Zawsze należy wyłączyć silnik. Czynności związane z benzyną należy wykonywać wyłącznie na zewnątrz. Natychmiast usuwać wszelkie rozlane płyny.

## OLEJ SILNIKOWY

Stosowanie odpowiedniego oleju oraz regularne sprawdzanie, uzupełnianie i wymiana oleju pomogą przedłużyć żywotność silnika. Nawet najlepszy olej zużywa się i staje się rzadszy. Wymiana oleju pomaga pozbyć się zanieczyszczeń i osadów z silnika. Praca silnika ze starym lub zabrudzonym olejem może spowodować jego uszkodzenie. Praca silnika z niewystarczającą ilością oleju może spowodować poważne uszkodzenia silnika.

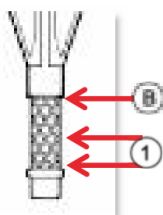
**Zalecany olej silnikowy** — olej silnikowy SAE 10W40 / 10W-50. \*

Wskazuje olej do stosowania w normalnych temperaturach powietrza. Proszę zapoznać się z tabelą temperatur oleju/powietrza, aby wybrać olej najlepiej dostosowany do panujących warunków klimatycznych.



### ! UWAGA

Twój motocykl nie wymaga dodatków do oleju. Używaj WYŁĄCZNIE zalecanego oleju. NIE używaj oleju z dodatkami grafitu lub molibdenu, ponieważ mogą one niekorzystnie wpływać na działanie sprzęgła. NIE używaj olejów silnikowych oznaczonych okrągłym logo API z napisem „energy conserving” (oszczędzający energię), ponieważ mogą one wpływać na smarowanie i działanie sprzęgła.



Rys. 1

## SPRAWDZANIE I DOPŁYWANIE OLEJU

- Ustaw motocykl w pozycji pionowej na poziomej powierzchni. Zdejmij korek wlewu oleju. **A**
  - Silnik jest zimny.  
Sprawdź poziom oleju silnikowego za pomocą bagnetu.  
**Rys. 1**
    - Olej silnikowy osiąga górną kreskę wskaźnika poziomu **B** - **Nie ma potrzeby dodawania oleju silnikowego.**
    - Olej silnikowy znajduje się w środkowej lub dolnej części  
Wskaźnik poziomu **1** - **Należy dolać oleju silnikowego, aż osiągnie górną kreskę wskaźnika poziomu.**
  - Silnik osiągnął temperaturę roboczą.  
Sprawdź poziom oleju silnikowego za pomocą bagnetu.

### Rys. 1

- Olej silnikowy osiąga górną kreskę wskaźnika poziomu. **Nie ma potrzeby dodawania oleju silnikowego.**
- Olej silnikowy znajduje się w środkowej lub dolnej części wskaźnika poziomu. **Należy dolać oleju silnikowego, aż osiągnie górną kreskę wskaźnika poziomu.**

### ! UWAGA

Niewłaściwe usuwanie spuszczonego płynu jest szkodliwe dla środowiska.

### ! UWAGA

Nieprawidłowy montaż filtra oleju i korka spowoduje poważne uszkodzenie silnika.

### ! UWAGA

Zużyty olej należy utylizować w odpowiedni sposób. Większość sklepów z częściami lub warsztatów samochodowych przyjmuje zużyty olej.



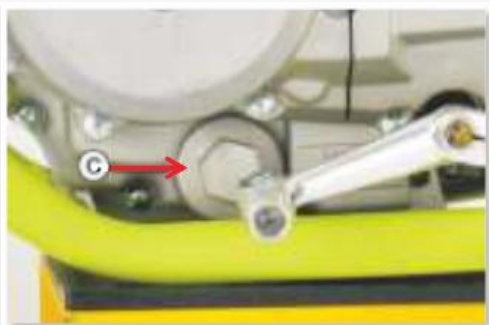
### WYMIANA OLEJU I FILTRA OLEJU



1. Zaparkuj motocykl na równej powierzchni.
2. Pod silnikiem umieść odpowiedni pojemnik na olej.
3. Wyjmij korek spustowy oleju **A** i pierścień uszczelniający **B**.
4. Pozwól olejowi spłynąć z silnika.

#### A. Wymiana filtra oleju

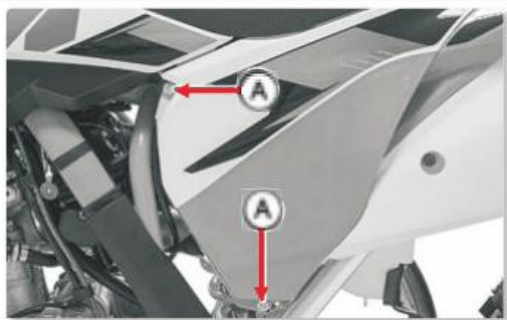
1. Poluzuj i zdejmij pokrywę filtra oleju **C**, uważając, aby nie uszkodzić pierścienia uszczelniającego. Jeśli jest uszkodzony, należy go wymienić.
2. Wyciągnij filtr oleju z obudowy filtra.
3. Całkowicie spuścić olej.
4. Dokładnie wyczyść części i powierzchnie uszczelniające.
5. Włóż nowy filtr oleju do obudowy filtra oleju. Upewnij się, że jest prawidłowo osadzony.
6. Nasmaruj pierścień uszczelniający pokrywę obudowy filtra oleju i zamontuj ją z powrotem na obudowie filtra.
7. Dokręć pokrywę filtra.
8. Postaw motocykl z powrotem na tylnym kole.
9. Wyjmij korek wlewu oleju z pierścieniem O-ring z prawej strony silnika i wlej nowy olej silnikowy.
10. Zamontuj korek wlewu oleju wraz z pierścieniem uszczelniającym typu O-ring.
11. Uruchom silnik i sprawdź, czy nie ma wycieków.
12. Sprawdź poziom oleju silnikowego za pomocą bagnetu. Nie wkręcaj bagnetu z powrotem. Wystarczy włożyć bagnet i wyciągnąć go, aby sprawdzić poziom.



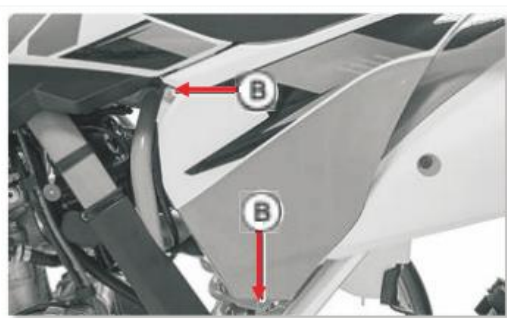
Właściwa konserwacja filtra powietrza jest niezwykle ważna w przypadku pojazdów terenowych. Brudny, przemoczony wodą, zużyty filtr powietrza pozwoli na przedostawanie się brudu, kurzu, błota lub innych zanieczyszczeń do silnika. Jeśli jeździsz po mokrych i/lub błotnistych terenach, powinieneś częściej serwisować filtr powietrza. Zawsze wymieniaj filtr powietrza na oryginalny filtr Zuumav, zaprojektowany specjalnie dla Twojego modelu lub filtr o podobnej jakości.

Brak konserwacji filtra może spowodować zużycie lub uszkodzenie silnika, kosztowne naprawy, niską moc silnika, niskie zużycie paliwa, gromadzenie się nagaru na zaworach i zanieczyszczenie świecy zapłonowej.

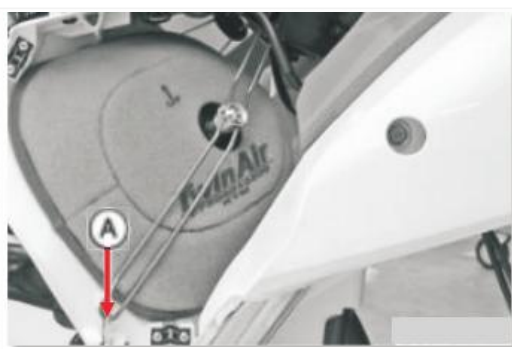
#### WYMIANA/CZYSZCZENIE FILTRA POWIETRZA



1. Odkręć 2 śruby **A**



1. Wyciągnij pokrywę filtra powietrza, pociągając w bok w obszarach **B**.
2. Zdejmij pokrywę filtra powietrza, przesuując ją w kierunku przedniej części motocykla.



1. Odłącz uchwyt filtra powietrza **A** u dołu i odsuń go na bok.
2. Zdejmij filtr powietrza i wspornik filtra.

#### **UWAGA**

Niewłaściwa konserwacja lub brak konserwacji filtra powietrza może spowodować/spowoduje pogorszenie wydajności.

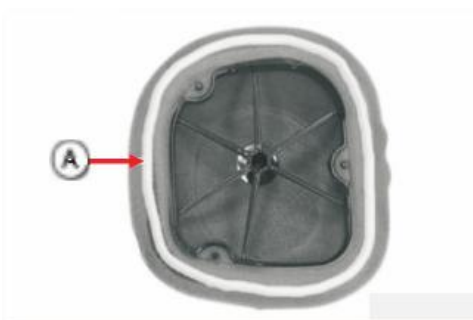
WYMIANA/CZYSZCZENIE FILTRA POWIETRZA



1. Wkład filtra powietrza należy umyć w czystym, niepalnym rozpuszczalniku czyszczącym.
2. Następnie umyj go w gorącej wodzie z dodatkiem mydła, dobrze wypłucz i pozostaw do całkowitego wyschnięcia. Wkład filtra powietrza składa się z dwóch części: wewnętrznej i zewnętrznej, których oczyścić nie można rozdzielić.
3. Wyczyść wnętrze obudowy filtra powietrza.



1. Pozostawić wkład filtra powietrza do całkowitego wyschnięcia.
2. Po wyschnięciu nałóż 45 ml (1,5 uncji) czystego, nowego oleju do filtrów powietrza z pianki od wewnątrz wkładu filtra powietrza.
3. Umieść wkład filtra powietrza w plastikowej torebce ⑤ i równomiernie rozprowadź olej ręką.

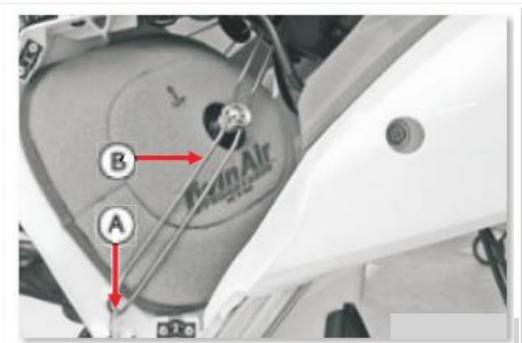


1. Złóż wkład filtra powietrza i uchwyt.
2. Nałóż biały smar litowy na powierzchnię styku obudowy filtra powietrza z wkładem filtra powietrza. A
3. Zamontuj zespół filtra powietrza w obudowie filtra powietrza.
4. Ostrożnie ustaw kołnierz uszczelniający wkładu filtra powietrza, aby zapobiec przedostawaniu się zanieczyszczeń.

**UWAGA**

Nieprawidłowy montaż zespołu filtra powietrza może spowodować przedostawanie się brudu i kurzu do wnętrza silnika i doprowadzić do szybkiego zużycia pierścieni tłokowych i gniazda cylindra

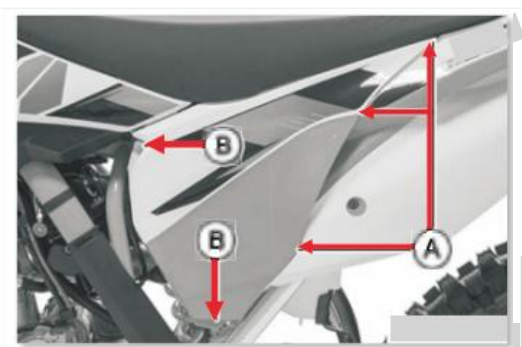
WYMIANA/CZYSZCZENIE FILTRA POWIETRZA



1. Włóż obie części razem do obudowy filtra powietrza.
2. Upewnij się, że są one ustawione we właściwej pozycji.
3. Zamocować filtr powietrza za pomocą uchwyty filtra **A**
4. Zaciskaj uchwyt w prawidłowej pozycji **B**

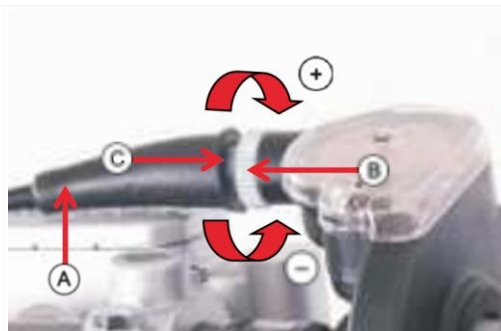
**! UWAGA**

Nieprawidłowy montaż zespołu filtra powietrza może spowodować przedostawanie się brudu i kurzu do silnika, co prowadzi do szybkiego zużycia pierścieni tłokowych i cylindra



1. Włóż pokrywę filtra powietrza do obszaru **A** i zatrzasknij ją przedniej części.
2. Zamontuj i dokręć śruby **B**
3. Teraz pokrywa filtra powietrza jest zamocowana.

REGULACJA PRZEPUSTNICY



- A. Luźny skok manetki/przepustnicy powinien wynosić 3–5 mm (0,10–0,20 cala).
- B. Jeśli luz manetki/przepustnicy jest większy niż podano powyżej, należy dokonać regulacji. Wykonaj poniższe czynności.
- C. Drobne regulacje zazwyczaj wykonuje się za pomocą górnego regulatora.
1. Odciągnij gumową osłonę przeciwpylową **A**
  2. Poluzuj nakrętkę zabezpieczającą **B**
  3. Obrócenie regulatora **C** w kierunku „+” (w dół) zmniejszy luz. Obrót regulatora w kierunku „-” (w górę) zwiększy luz.
  4. Sprawdź, czy manetka/przepustnica działa płynnie, a po zwolnieniu bardzo szybko wraca z pozycji całkowicie otwartej do pozycji całkowicie zamkniętej we wszystkich położeniach kierownicy.
  5. Sprawdź stan linki manetki/przepustnicy od przepustnicy do gaźnika. Jeśli linka jest przecięta lub przetarta, należy ją wymienić.
  6. Nasmaruj linkę dostępnym w handlu smarem do linek, aby zapobiec przedwczesnej rdzewieniu i/lub korozji.
  7. Sprawdź napięcie lub obciążenie linki we wszystkich pozycjach kierownicy.

REGULACJA PRĘDKOŚCI SILNIKA NA BIEGU JAŁOWYM



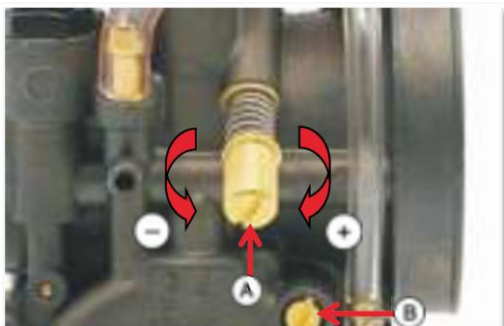
Ustawienie biegu jałowego gaźnika ma duży wpływ na zachowanie pojazdu podczas rozruchu, stabilność pracy na biegu jałowym oraz reakcję pojazdu po otwarciu przepustnicy.

Silnik z prawidłowo ustawioną prędkością obrotową biegu jałowego jest łatwiejszy do uruchomienia niż silnik z nieprawidłowo ustawioną prędkością obrotową biegu jałowego.

Prędkość obrotową biegu jałowego reguluje się za pomocą śruby regulacyjnej prędkości obrotowej biegu jałowego.

1. Jeśli silnik jest zimny, uruchom go i rozgrzej przez 3-4 minuty. Następnie wyłącz go.
2. Podłącz obrotomierz do silnika.
3. Wrzuć bieg neutralny. Uruchom silnik.
4. Pamiętaj, aby utrzymać motocykl w pozycji pionowej.
5. Wyreguluj prędkość biegu jałowego za pomocą śruby lub pokrętła regulacji biegu jałowego **A**
6. Prędkość biegu jałowego: 1500–1800 ± 100 obr./min
7. **NIGDY NIE REGULOWAĆ ŚRUBY MIESZANKI**

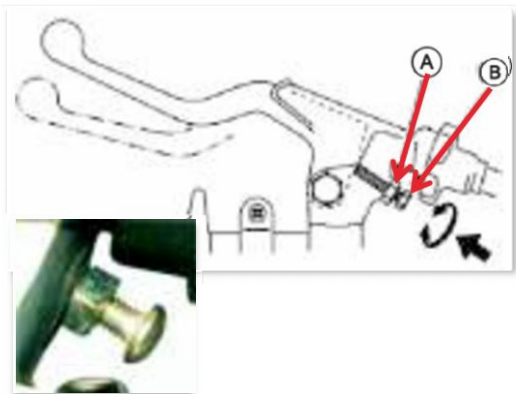
**POWIETRZA/PALIWA **B** ZOSTAŁA ONA USTAWIONA W FABRYCE I POWINNA BYĆ REGULOWANA WYŁĄCZNIE PRZEZ AUTORYZOWANEGO DEALERA ZUUMAV**





Aby zapewnić najlepszą wydajność i trwałość sprzęgła, należy zawsze upewnić się, że luz sprzęgła jest odpowiedni. Luźny skok jest niezbędny, aby zapewnić sprzęgłu miejsce na zużycie. Sprzęgło bez luźnego skoku zacznie się ślizgać w miarę zużywania się tarcz. Nieusunięcie ślizgania się sprzęgła może spowodować jego uszkodzenie. Aby sprawdzić luźny skok, wystarczy pociągnąć za dźwignię sprzęgła. Dźwignia powinna poruszać się bardzo łatwo w zakresie luźnego skoku, zanim poczujesz, że sprzęgło zaczyna się włączać. Jeśli luźny skok jest zbyt duży lub zbyt mały, konieczna jest regulacja.

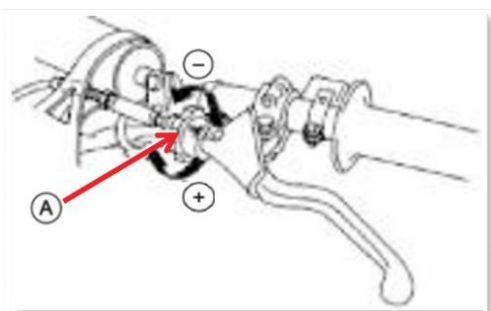
### REGULACJA DŹWIGNI SPRZĘGŁA I LINKI



#### A. Regulacja dźwigni sprzęgła (jeśli dotyczy)

Odległość między uchwytem a końcówką dźwigni sprzęgła można regulować w zależności od wielkości dłoni.

1. Poluzować nakrętkę zabezpieczającą **A**
2. Aby oddalić dźwignię sprzęgła od końcówki uchwytu, obróć śrubę regulacyjną **B** w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.
3. Aby zbliżyć pozycję dźwigni sprzęgła do końcówki uchwytu, obróć śrubę regulacyjną w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.
4. Po ustawieniu dźwigni w dogodnej pozycji mocno dokręć nakrętkę zabezpieczającą.
5. **LUZ: 10 mm–20 mm (0,4–0,8 cala)**

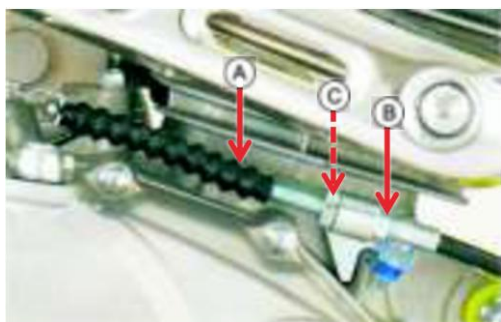


#### B. Regulacja końca linki (luz)

Drobne regulacje zazwyczaj wykonuje się za pomocą regulatora końca linki sprzęgła.

1. Obrócenie regulatora końca linki w lewo (**A**) w kierunku **+** zwiększy luz.
2. Obracanie regulatora końca linki **-** w kierunku zmniejszy luz.

Jeśli regulator jest wykręcony prawie do końca lub nie można uzyskać prawidłowego luzu, należy go wkręcić do końca, a następnie wykręcić o jeden pełny obrót i dokonać regulacji za pomocą zintegrowanego regulatora linki na silniku.



#### C. Regulacja zintegrowanej linki

Wbudowany regulator linki jest używany, jeśli regulator na końcu linki jest wykręcony prawie do końca lub nie można uzyskać prawidłowego luzu.

1. Odciągnij czarną gumową osłonę **A**
2. Poluzować nakrętkę zabezpieczającą **B**
3. Obrócić nakrętkę regulacyjną **C**, aby uzyskać określony luz.
4. Dokręć nakrętkę zabezpieczającą. Sprawdź luz

Upewnij się, że bieg jest w pozycji neutralnej. Uruchom silnik, pociągnij dźwignię sprzęgła i włącz bieg. Upewnij się, że silnik nie gaśnie, a motocykl nie porusza się. Stopniowo zwolnij dźwignię sprzęgła i otwórz manetkę/przepustnicę. Motocykl powinien teraz poruszać się płynnie i stopniowo przyspieszać.

Jeśli nie możesz uzyskać odpowiedniej regulacji lub sprzęgło nie działa prawidłowo, może to oznaczać, że linka jest załamana lub zużyta albo że tarcze sprzęgła są zużyte. Udaj się do lokalnego dealera ZUUMAV w celu przeprowadzenia kontroli.



Zalecana standardowa świeca zapłonowa będzie działać bardzo dobrze w większości warunków jazdy. Jeśli jednak planujesz długie jazdy z dużą prędkością lub wysokimi obrotami silnika w gorącym klimacie lub planujesz długie jazdy w zimnym klimacie, zalecane może być zastosowanie innej świecy.

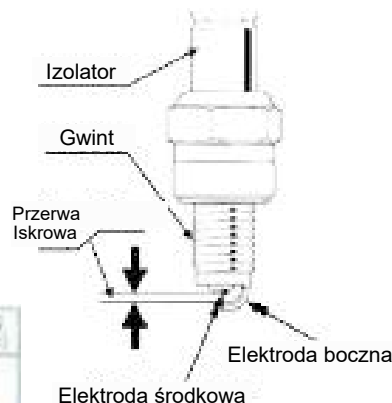
Standardowa — Torch A7TC

Należy używać wyłącznie zalecanego typu świecy zapłonowej.

### ŚWIECA ZAPŁONOWA

Zanieczyszczona (brudna) świeca zapłonowa może powodować nieprawidłowe działanie motocykla i spadek jego osiągnięć. Wykonaj poniższe czynności, aby sprawdzić, wyczyścić i/lub wymienić świecę zapłonową, jeśli to konieczne.

1. Dokładnie oczyścić obszar wokół podstawy świecy zapłonowej z kurzu i brudu, aby zapobiec przedostawaniu się zanieczyszczeń do cylindra.
2. Odłącz nasadkę świecy zapłonowej.
3. Wyjmij świecę zapłonową.
4. Korzystając z poniższych zdjęć jako punktu odniesienia, sprawdź świecę zapłonową, aby określić jej czystość. Jeśli świeca ma normalny kolor, **PRZEJDŹ DO KROKU 6**. Jeśli świeca zapłonowa jest zanieczyszczona (brudna), **PRZEJDŹ DO KROKU 5**.
5. Za pomocą papieru ściernego o średniej ziarnistości (220-400) przeszlifuj obszar między elektrodą środkową a elektrodą boczną, aż wszystkie osady węglowe i olejowe zostaną usunięte. Zalecamy użycie środka do czyszczenia świec zapłonowych lub wymianę świecy zapłonowej, jeśli stara świeca jest bardzo zabrudzona.
6. Sprawdź, czy elektrody nie są zużyte lub nie mają osadów, czy pierścień uszczelniający nie jest uszkodzony, a izolator nie ma pęknięć lub odprysków. Elektroda środkowa powinna być ładnie zaokrąglona lub mieć kwadratowe krawędzie (w zależności od typu używanej świecy zapłonowej), a elektroda boczna nie powinna być w ogóle zużyta. Jeśli zauważysz którekolwiek z tych uszkodzeń, wymień świecę zapłonową.
7. Sprawdź odstęp między elektrodami świecy zapłonowej za pomocą szczelinomierza drutowego. Jeśli odstęp nie jest zgodny z podanymi wartościami, wymień świecę zapłonową na nową. **ZAŁECANY ODSTĘP MIĘDZY ELEKTRODAMI ŚWIECY ZAPŁONOWEJ: 0,6–0,7 mm (0,025–0,029 cala)**.
8. Jeśli używasz starej świecy zapłonowej, upewnij się, że z gwintu usunięto wszelkie zanieczyszczenia. Najpierw zamontuj świecę zapłonową ręcznie. Zapobiegnie to zerwaniu lub przekręceniu gwintu. Użyj odpowiedniego klucza nasadowego lub płaskiego, aby mocno dokręcić świecę zapłonową. Nie dokręcaj świecy zapłonowej zbyt mocno ani zbyt słabo.
9. Dokręcanie świecy zapłonowej:
  - A. W przypadku używania starej świecy zapłonowej: 1/8 obrotu po osadzeniu.
  - B. W przypadku używania nowej świecy zapłonowej:
    1. Najpierw dokręć świecę o 1/2 obrotu po jej osadzeniu.
    2. Następnie poluzuj świecę zapłonową.
    3. Następnie ponownie dokręć świecę: 1/8 obrotu po jej osadzeniu.



Podczas kontroli świecy zapłonowej zazwyczaj można ją zaklasyfikować do jednej z czterech kategorii przedstawionych powyżej. Normalna/czysta świeca zapłonowa ma jasnobrązowy środek i nie wykazuje śladów zużycia wokół elektrod. Świeca zapłonowa z jasnobiałym środkiem wskazuje na ubogie mieszanki paliwowe w silniku. Jeśli świeca wygląda w ten sposób, należy natychmiast zgłosić się do serwisu Zuumav w celu naprawy motocykla. Świeca pokryta nagarem będzie całkowicie czarna i pozbawiona połysku. Świeca pokryta olejem będzie miała ciemnobrązowy lub błyszczący czarny kolor, jak pokazano powyżej. Świeca pokryta olejem powstaje, gdy olej silnikowy przedostaje się przez pierścień tłokowy i spala się wraz z paliwem. Świecę pokrytą olejem nie są rzadkością, jednak jeśli motocykl stale pokrywa świecę olejem, należy natychmiast zgłosić się do lokalnego dealera Zuumav w celu wykonania przeglądu.

ŚWIECA ZAPŁONOWA, cd.



**UWAGA**

Użycie świecy zapłonowej o niewłaściwym zakresie temperatur lub nieprawidłowym zasięgu może spowodować uszkodzenie silnika. Użycie świecy zapłonowej bez rezystora może spowodować problemy z zapłonem.

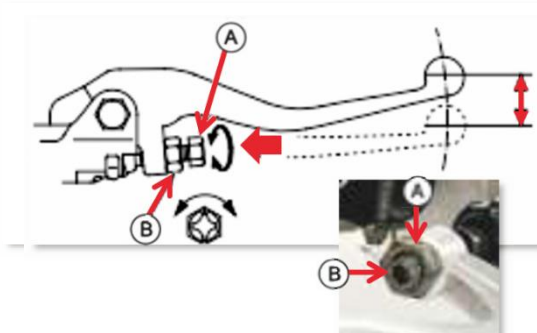


**UWAGA**

Nieprawidłowo dokręcona świeca zapłonowa może spowodować uszkodzenie silnika. Jeśli świeca jest zbyt luźna, może dojść do uszkodzenia tłoka. Jeśli świeca jest zbyt mocno dokręcona, może dojść do uszkodzenia gwintu.

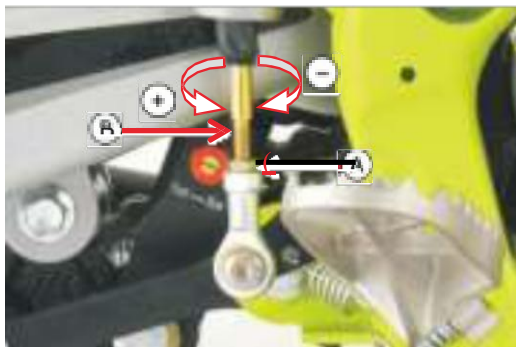
Zarówno przednie, jak i tylne hamulce są hydrauliczne, tarczowe. W miarę zużywania się klocków hamulcowych poziom płynu hamulcowego spada. Wyciek w układzie również powoduje spadek poziomu płynu. Należy często sprawdzać układ, aby upewnić się, że nie ma wycieków płynu. Okresowo sprawdzaj poziom płynu hamulcowego i zużycie klocków hamulcowych. Jeśli reakcja przedniej dźwigni hamulca lub tylnego pedału hamulca wydaje się nietypowa, sprawdź klocki hamulcowe. Jeśli klocki hamulcowe nie są zużyte ponad zalecane limity, prawdopodobnie w układzie hamulcowym znajduje się powietrze. Skontaktuj się z lokalnym dealerem ZUUMAV, aby usunąć powietrze z układu.

## UKŁAD HAMULCOWY (dźwignia hamulca przedniego)



1. Poluzuj nakrętkę zabezpieczającą (A)
2. Aby ustawić dźwignię hamulca w pozycji obróć regulator (B) w prawo.
3. Aby ustawić dźwignię hamulca bliżej uchwytu, obróć regulator w lewo.
4. Po ustaleniu odpowiedniego położenia dźwigni, przytrzymując regulator, dokręć nakrętkę zabezpieczającą.
5. Nałóż niewielką ilość smaru silikonowego lub smaru

## UKŁAD HAMULCOWY (pedał hamulca tylnego)



1. Poluzuj nakrętkę zabezpieczającą (A) i obróć popychacz (B) w kierunku +, aby podnieść tylny pedał hamulca lub w kierunku -, aby go obniżyć.
2. Dokręć nakrętkę blokującą regulatora na żądanej wysokości pedału.
3. Wysokość pedału hamulca powinna być mniej więcej na poziomie podnóżka.

## UKŁAD HAMULCOWY (kontrola poziomu płynu z przodu)



1. Przy motocyklu ustawionym w pozycji pionowej sprawdź poziom płynu hamulcowego. Powinien on znajdować się powyżej znaku wskaźnika (A) na pompie hamulcowej. Jeśli poziom jest poniżej znaku, sprawdź zużycie klocków hamulcowych. Zużyte klocki należy wymienić. Jeśli klocki hamulcowe nie są zużyte, sprawdź układ hamulcowy pod kątem wycieków.

## UKŁAD HAMULCOWY (kontrola poziomu płynu z tyłu)



1. Przy motocyklu ustawionym w pozycji pionowej sprawdź poziom płynu hamulcowego. Powinien on znajdować się powyżej znaku wskaźnika (A) na pompie hamulcowej. Jeśli poziom jest poniżej znaku, sprawdź zużycie klocków hamulcowych. Zużyte klocki należy wymienić. Jeśli klocki hamulcowe nie są zużyte, sprawdź układ hamulcowy pod kątem wycieków.

Hamulce hydrauliczne wymagają do działania płynu hamulcowego. Zarówno przednie, jak i tylne hamulce mają zbiornik płynu hamulcowego wbudowany w pompy hamulcowe. Postępuj zgodnie z poniższą procedurą, aby sprawdzić i napełnić pompy określonym płynem hamulcowym.

**UKŁAD HAMULCOWY, cd.**

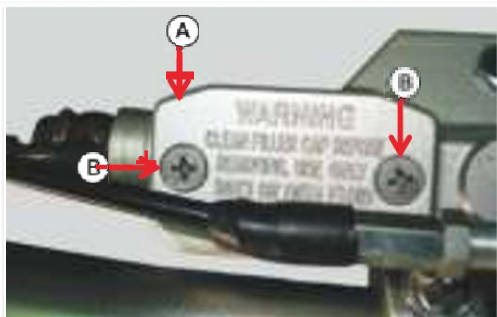
**TYLKO ZALECANY PŁYN HAMULCOWY – DOT 4**



**UWAGA**

**NALEŻY UŻYWAĆ WYŁĄCZNIE PŁYNU HAMULCOWEGO DOT 4.**

**UZUPEŁNIANIE PŁYNU HAMULCOWEGO (Przód)**



1. Przed otwarciem należy oczyścić pokrywę pompy hamulcowej **A** z wszelkich zabrudzeń i kurzu.
2. Odkręć śruby mocujące pokrywę **B** za pomocą śrubokręta krzyżakowego.
3. Zdejmij nakrętkę. Uważaj, aby nie uszkodzić uszczelki membrany znajdującej się pod nakrętką.
4. Wlej wymaganą ilość płynu do cylindra (NIE PRZEPEŁNIAJ). Zawsze używaj nowego płynu z zamkniętego pojemnika.
5. Załóż membranę i nakrętkę, a następnie mocno dokręć śruby.
6. Powoli ściśnij dźwignię hamulca, aby upewnić się, że hamulce działają prawidłowo.
7. Sprawdź, czy przewód hamulcowy i zacisk hamulca nie mają wycieków.

**UZUPEŁNIANIE PŁYNU HAMULCOWEGO (Przód)**



8. Przed otwarciem usuń wszelkie zabrudzenia i kurz z pokrywy pompy hamulcowej **A**.
9. Odkręć śruby mocujące **B** za pomocą śrubokręta krzyżakowego.
10. Zdejmij nakrętkę. Uważaj, aby nie uszkodzić uszczelki membrany znajdującej się pod nakrętką.
11. Wlej wymaganą ilość płynu do cylindra (NIE PRZEPEŁNIAJ). Zawsze używaj nowego płynu z zamkniętego pojemnika.
12. Załóż membranę i nakrętkę, a następnie mocno dokręć śruby.
13. Powoli ściśnij dźwignię hamulca, aby upewnić się, że hamulce działają prawidłowo.
14. Sprawdź, czy przewód hamulcowy i zacisk hamulca nie mają wycieków.

Jeśli nie masz pewności, jak ponownie zamontować część, skontaktuj się ze sprzedawcą ZUUMAV w celu uzyskania informacji dotyczących serwisowania i/lub serwisowania.



**UWAGA**

**UŻYWAJ WYŁĄCZNIE PŁYNU HAMULCOWEGO DOT 4.**

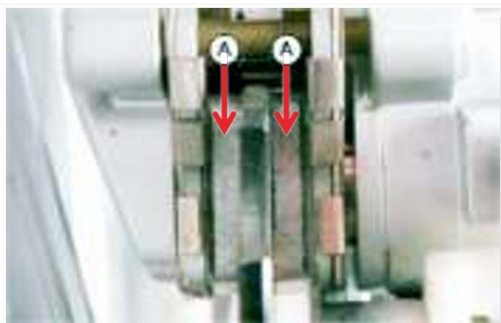


**UWAGA**

Należy bardzo uważać, aby nie rozlać płynu hamulcowego na powierzchnie lakierowane, ponieważ spowoduje to uszkodzenie lakieru. Płyn ten jest również szkodliwy dla niektórych elementów gumowych. Podczas zdejmowania pokrywy pompy hamulcowej należy zachować ostrożność i upewnić się, że motocykl znajduje się w pozycji pionowej.

W hydraulicznych układach hamulcowych tarczowych zacisk hamulcowy ściska tarcze hamulcowe, powodując zatrzymanie motocykla. Wewnątrz zacisku hamulcowego znajdują się klocki hamulcowe. Klocki hamulcowe są częścią układu hamulcowego, która styka się z tarczą hamulcową. Klocki należy sprawdzać zgodnie z harmonogramem konserwacji układu hamulcowego opisanym na stronie 24. Aby sprawdzić zużycie klocków hamulcowych, należy postępować zgodnie z poniższą procedurą. Zużycie klocków hamulcowych zależy od intensywności użytkowania i warunków na torze. (Zazwyczaj klocki zużywają się szybciej na mokrym i brudnym torze).

#### UZUPEŁNIANIE PŁYNU HAMULCOWEGO (Przód)

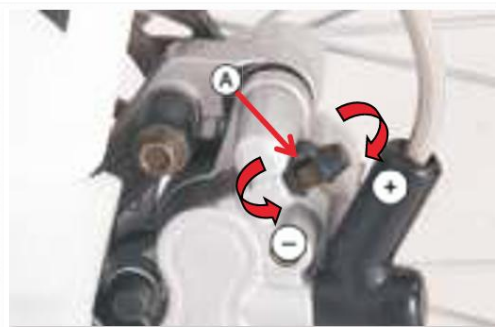


1. Podczas każdej konserwacji należy sprawdzić klocki hamulcowe **A** przez koło, aby określić stopień zużycia klocków hamulcowych (częściej, jeśli często jeździsz).
2. Jeśli którykolwiek z klocków jest zużyty do grubości 1 mm, **NALEŻY** wymienić oba klocki.
3. Jeśli jedna strona jest bardziej zużyta niż druga, skonsultuj się ze sprzedawcą ZUUMAV w sprawie ewentualnej usterki zacisku hamulca.
4. Jeśli nie masz pewności, jak wymienić klocki hamulcowe, skontaktuj się z najbliższym dealerem ZUUMAV w celu uzyskania pomocy lub umów się na serwis motocykla.

#### ODPOWIERZANIE UKŁADU HAMULCOWEGO

Ponieważ układ hamulcowy wykorzystuje płyn, wszelkie pęcherzyki powietrza wewnątrz układu hamulcowego powodują utratę skuteczności hamowania. Powietrze dostaje się do układu hamulcowego zazwyczaj wtedy, gdy motocykl nie jest używany przez dłuższy czas. Powietrze dostaje się również do układu w przypadku nieszczelnego przewodu hamulcowego, zacisku hamulca lub pompy hamulcowej. Układ hamulcowy z powietrzem powoduje, że dźwignia hamulca i pedał hamulca są miękkie i sprężyste. Aby odpowietrzyć przedni i tylny układ hamulcowy, należy postępować zgodnie z poniższą procedurą.

#### UZUPEŁNIANIE PŁYNU HAMULCOWEGO (przód)



1. Oczyszczyć śrubę odpowietrzającą z kurzu i brudu, a następnie zdejmij gumową nasadkę śruby.
2. Powoli i mocno naciskaj dźwignię hamulca lub pedał 4–6 razy, a następnie przytrzymaj ją (utrzymuj w pozycji wciśniętej).
3. Za pomocą klucza odpowietrzającego 8 mm poluzuj śrubę odpowietrzającą **–** znajdującą się na zacisku hamulcowym **A**.  
Z śruby odpowietrzającej wypłynie płyn hamulcowy i prawdopodobnie trochę powietrza.
4. Gdy płyn przestanie wypływać, dokręć śrubę odpowietrzającą **+**, a następnie powoli zwolnij dźwignię lub pedał.
5. Powtarzaj kroki 2–4, aż wszystkie pęcherzyki powietrza przestaną wypływać ze śruby odpowietrzającej i będzie wypływać tylko płyn. Po zakończeniu dźwignia/pedał powinny być twarde i stabilne.
6. Jeśli poziom płynu w pompie hamulcowej spada, należy pamiętać o uzupełnieniu płynu do momentu zakończenia odpowietrzania.

#### ! UWAGA

**UŻYWAJ WYŁĄCZNIE PŁYNU  
HAMULCOWEGO DOT 4.**

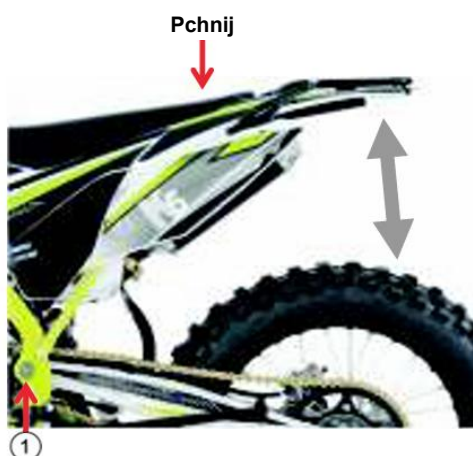


Luźne, zużyte lub uszkodzone elementy zawieszenia mogą wpływać na stabilność i prowadzenie motocykla. Jeśli którykolwiek z elementów zawieszenia wydaje się być zużyty lub uszkodzony, skontaktuj się z dealerem Zuumav w celu serwisowania i/lub kontroli. Dealer Zuumav jest najbardziej kompetentny, aby określić, czy konieczna jest wymiana części lub serwis. Twój motocykl jest nowy. Przed przystąpieniem do regulacji należy go przez około 2 godziny rozjeździć przy użyciu oryginalnych ustawień.



### KONTROLA ZAWIESZENIA (przód)

1. Sprawdź działanie widelca, pociągając za przednią dźwignię hamulca i przytrzymując ją, aby zablokować przednie koło.
2. Upewnij się, że plastikowe osłony widelca i uszczelki przeciwpylowe są czyste i nie są pokryte brudem lub błotem.
3. Następnie kilkakrotnie naciśnij kierownicę. Zawieszenie powinno działać płynnie i bez zakłóceń.
4. Sprawdź dolną część widelca (w pobliżu koła) pod kątem wycieków oleju. Uszkodzone lub nieszczelne uszczelki widelca należy wymienić przed kolejną jazdą.
5. Sprawdź, czy górne ② i dolne ③ potrójne zaciski są dobrze dokręcone.
6. Upewnij się, że wszystkie śruby potrójnych zacisków ① są dokręcone.
7. Sprawdź, czy metal nie ma pęknięć, śladów zużycia lub innych uszkodzenia.
8. Upewnij się, że nie ma luzów w głowicy kierownicy ④



### KONTROLA ZAWIESZENIA (tylna)

1. Poruszaj motocyklem, podskakując nim w górę i w dół, aby sprawdzić, czy zawieszenie działa płynnie.
2. Sprawdź, czy sprężyna nie jest pęknięta lub uszkodzona.
3. Sprawdź, czy wałek amortyzatora nie jest wygięty i czy nie ma wycieków oleju.
4. Sprawdź, czy nakrętki i śruby amortyzatora są dobrze dokręcone.
5. Sprawdź, czy pierścień regulacji sprężyny jest dobrze dokręcony.
6. Sprawdź, czy śruba wahacza jest dobrze dokręcona.
7. Sprawdź, czy nakrętki i śruby dolnego łącznika są dobrze dokręcone.
8. Pchnij tylne koło w bok, aby sprawdzić, czy nie ma zużytych lub luźnych łożysk wahacza ①. Jeśli tak, zleć wymianę łożysk dealerowi Zuumav.

### ! UWAGA

NIE PRÓBUJ NAPRAWIAĆ AMORTYZATORA.  
JEŚLI NAPRAWA JEST KONIECZNA, ZAWIEŹ  
MOTOCYKL DO DEALERA ZUUMAV.

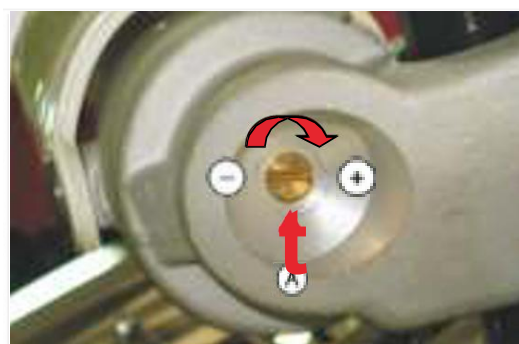
## TŁUMIENIE ZAWIESZENIA (przód)



### Regulacja kompresji (jeśli dotyczy)

Regulacja ta wpływa na szybkość ściskania przedniego widelca. Regulator ściskania ma 18 pozycji. Obrót śruby regulatora ściskania o jedno kliknięcie zmienia reakcję widelca na ściskanie. Aby ustawić widelec w pozycji standardowej, należy postępować zgodnie z poniższą instrukcją:

1. Obróć śrubę regulacyjną **1** całkowicie w prawo, aż nie będzie się już dało jej obrócić (lekko osadzona). Jest to pozycja maksymalnego oporu.
2. Obróć regulator w lewo o 6-7 kliknięć. Jest to pozycja standardowa.
3. Upewnij się, że obie regulacje widelca są ustawione w tej samej pozycji.



### Regulacja odbicia (jeśli dotyczy)

Regulacja ta wpływa na szybkość powrotu przedniego widelca do pozycji wyjściowej po ściśnięciu. Regulator odbicia ma 16-18 kliknięć. Obrót śruby regulatora odbicia o jedno kliknięcie zmienia szybkość wysuwania się widelca. Aby ustawić widelec w pozycji standardowej, należy postępować zgodnie z poniższą instrukcją:

1. Obróć śrubę regulacyjną **A** całkowicie w prawo **+**, aż nie będzie się już dało jej obrócić (jest lekko osadzona). Jest to ustawienie najtwardsze.
2. Obróć regulator w lewo **-** o 10-11 kliknięć. Jest to pozycja standardowa.
3. Upewnij się, że obie regulacje widelca są ustawione w tej samej pozycji.

### ! UWAGA

NIE PRÓBUJ NAPRAWIAĆ WIDELCÓW. JEŚLI NAPRAWA JEST KONIECZNA, ZAWIEŻ MOTOCYKL DO DEALERA ZUUMAV.



ZAWIESZENIE, cd.

CIŚNIENIE POWIETRZA W ZAWIESZENIU (przód)



Powietrze jest zazwyczaj gazem niestabilnym, który podczas pracy (zwykle w widelcach) wytwarza ciśnienie. Ciśnienie powietrza działa jak sprężyna progresywna, która wpływa na zakres ruchu widelców. Oznacza to, że działanie widelców w motocyklu stanie się sztywniejsze podczas wyścigu lub długich godzin spędzonych na torze testowym. Należy zmniejszyć nagromadzone ciśnienie w widelcach, używając śrub redukujących ciśnienie w następującej kolejności:

1. Umieść motocykl na stojaku motocyklowym.
2. Upewnij się, że przednie koło nie dotyka podłoża i jest całkowicie wysunięte.  
NIE należy wykręcać śruby redukcyjnej, gdy przednie koło znajduje się na ziemi.
3. Powoli wykręć śrubę redukcyjną **A**, obracając ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.
4. Wykonaj tę czynność zarówno dla lewego, jak i prawego widelca.
5. Wyjmij śrubę odciażającą i sprawdź, czy pierścienie uszczelniające są w dobrym stanie. Jeśli nie są, należy je wymienić przed kolejną jazdą.
6. Po uwolnieniu ciśnienia należy zamontować i dokręcić śruby redukcyjne, obracając je w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Nie należy ich dokręcać zbyt mocno, wystarczy, aby były dobrze dokręcone. Zbyt mocne dokręcenie spowoduje uszkodzenie pierścieni uszczelniających.

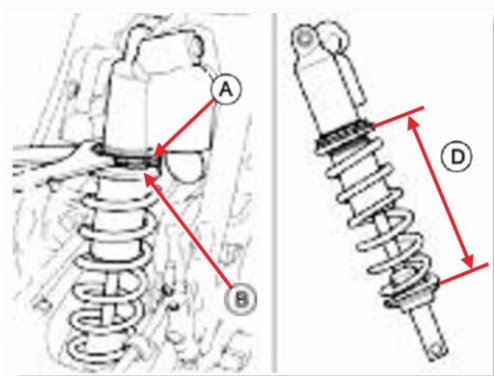
Tylne zawieszenie motocykla ma 2 różne punkty regulacji. Można je dostosować do wagi kierowcy i warunków jazdy, zmieniając napięcie wstępne sprężyny, punkty tłumienia odbicia i kompresji. Fabrycznie ustawione jest na najdelikatniejsze ustawienie. Jeśli chcesz, aby tylne zawieszenie było twardsze, postępuj zgodnie z poniższą procedurą. Regulacja tylnego amortyzatora nie jest trudna, ale podobnie jak w przypadku przedniego widelca, zmiany należy wprowadzać pojedynczo, aby dokładnie zrozumieć, jak wpływają one na motocykl.

Gdy już zapoznasz się z ustawieniami zawieszenia, możesz szybko i łatwo dostosować je do różnych warunków terenowych. Na przykład znasz ustawienie odpowiednie do jazdy po wydmach. Jednak podczas jazdy po lokalnym torze wiesz, że należy dostosować zawieszenie do innych warunków.

Tylny amortyzator posiada zespół tłumiący zawierający azot pod wysokim ciśnieniem. Nie należy podejmować prób jego demontażu, serwisowania ani utylizacji. Przebicie lub wystawienie na działanie ognia może spowodować wybuch, prowadzący do poważnych obrażeń, a nawet śmierci. Serwisowanie lub utylizacja powinny być wykonywane wyłącznie przez dealera lub wykwalifikowanego mechanika wyposażonego w odpowiednie narzędzia i sprzęt bezpieczeństwa.

Jeśli motocykl H7L jest nowy, należy przez około 2 godziny jeździć na częściowo otwartej manetce/przepustnicy, aby zapewnić prawidłowe działanie amortyzatora.

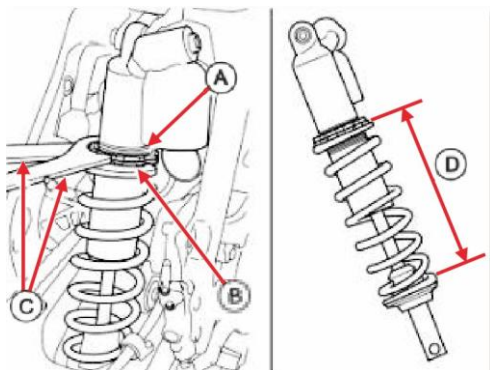
### NAPIĘCIE WSTĘPNE SPRĘŻYNY



Napięcie wstępne sprężyny należy regulować, gdy silnik jest zimny, ponieważ konieczne będzie zdjęcie tłumika (tłumików). Do obracania nakrętki blokującej sprężynę amortyzatora i regulacji nakrętki w celu dostosowania napięcia wstępnego sprężyny potrzebny będzie drugi klucz.

1. Zaleca się umieszczenie motocykla H7L na stojaku lub podobnym podparciu, tak aby tylne koło nie dotykało podłoża.
2. Zdejmij tłumiki.
3. Poluzuj zacisk na przewodzie filtra powietrza łączącym gaźnik.
4. Odłącz zaciski akumulatora.
5. Zdejmij ramę pomocniczą wraz z obudową filtra powietrza w jednym kawałku.
6. Sprawdź, czy napięcie wstępne sprężyny jest ustawione na standardową długość.
7. W razie potrzeby wyreguluj, poluzowując nakrętkę blokującą sprężynę amortyzatora **A** i obracając nakrętkę regulacyjną **B**.
8. Jedno pełne obrócenie nakrętki regulacyjnej zmienia długość sprężyny o około 1,5–2 mm.
9. Po zakończeniu regulacji przytrzymaj nakrętkę regulacyjną i dokręć nakrętkę blokującą sprężynę.
10. Przed montażem pozostałych części upewnij się, że nakrętka zabezpieczająca jest dobrze dokręcona.

ZAWIESZENIE cd.



NAPIĘCIE WSTĘPNE SPRĘŻYNY cd.

**Zwiększenie napięcia wstępnego sprężyny**

1. Poluzuj nakrętkę zabezpieczającą sprężyny za pomocą kluczy **C** i obróć nakrętkę regulacyjną w prawo, aby skrócić długość sprężyny **D**. Jeden pełny obrót nakrętki regulacyjnej zmienia długość sprężyny o około 1,5–2 mm.
2. Po zakończeniu regulacji przytrzymaj nakrętkę regulacyjną i dokręć nakrętkę zabezpieczającą sprężynę.
3. Przed montażem pozostałych części upewnij się, że nakrętka zabezpieczająca jest dobrze dokręcona.

**Zmniejsz napięcie wstępne sprężyny**

1. Poluzuj nakrętkę zabezpieczającą sprężynę za pomocą klucza **C** i obróć nakrętkę regulacyjną w lewo, aby zwiększyć długość sprężyny **D**.
2. Jeden pełny obrót nakrętki regulacyjnej zmienia długość sprężyny o około 1,5–2 mm.
3. Po zakończeniu regulacji przytrzymaj nakrętkę regulacyjną i dokręć nakrętkę zabezpieczającą sprężynę.
4. Przed montażem pozostałych części upewnij się, że nakrętka zabezpieczająca jest dobrze dokręcona.

TŁUMIENIE AMORTYZATORA



**Tłumienie kompresji (jeśli dotyczy)**

- A. Tłumienie kompresji **A** przy dużych prędkościach jest skuteczne, gdy wymagana jest regulacja tłumienia podczas pracy z dużą prędkością.
  - B. Tłumienie kompresji **A** przy niskich prędkościach jest skuteczne, gdy wymagana jest regulacja tłumienia przy niskich prędkościach.
1. Tłumienie kompresji zarówno przy wysokich, jak i niskich prędkościach można zwiększyć lub zmniejszyć, obracając środkową śrubę regulacyjną w prawo lub w lewo.
  2. Regulator można regulować, obracając go o 1/12 obrotu (kliknięcia).

ZAWIESZENIE, cd.

7. Następnie, w dolnej części amortyzatora, pod wahaczem, znajduje się regulator odbicia. Działa on podobnie jak śruba odbicia w przednim widelcu. Kontroluje on szybkość powrotu amortyzatora do pozycji wysuniętej po ściśnięciu.
8. Spróbuj obrócić ją w prawo, aby tylne koło pozostawało w kontakcie z podłożem podczas jazdy po bardziej nierównym terenie.
9. Obracanie śruby w lewo zapewni lepszą jazdę po nierównych, blisko położonych wybojach, umożliwiając amortyzatorowi szybszy powrót do pozycji wyjściowej i „dopasowanie się” do ukształtowania terenu.



TŁUMIENIE AMORTYZATORA

1. Regulator tłumienia odbicia **A** znajduje się w dolnej części amortyzatora.
2. Posiada 12-14 pozycji regulacyjnych. Obrót śruby regulacyjnej o jeden pełny obrót powoduje przesunięcie regulatora o 4 pozycje (kliknięcia).
3. Tłumienie odbicia można zwiększyć, obracając regulatora w prawo **+** lub w lewo **-**.
4. Aby ustawić pozycję standardową, należy obrócić regulator w prawo, aż przestanie się obracać (NIE WYWIERAĆ SIŁY). Jest to ustawienie maksymalnej twardości.
5. Obróć regulator w lewo o 9-12 kliknięć.



**UWAGA**

NIE PRÓBUJ NAPRAWIAĆ  
AMORTYZATORA. JEŚLI NAPRAWA  
JEST KONIECZNA, ZAWIEŻ  
MOTOCYKL DO DEALERA.

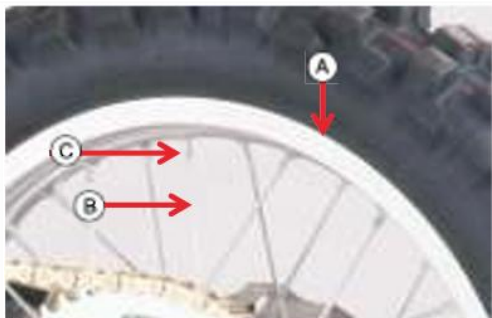
## PODSTAWOWE CZYNNOŚCI KONSERWACYJNE

Utrzymanie napięcia szprych i prawidłowości koła (okrągłości) ma kluczowe znaczenie dla bezpiecznej eksploatacji motocykla. Podczas pierwszych 100 mil jazdy szprychy będą się szybciej poluzowywać z powodu początkowego osadzania się części.

Nadmiernie poluzowane szprychy spowodują niestabilność motocykla przy dużej prędkości i mogą doprowadzić do utraty kontroli nad pojazdem. Poluzowane szprychy mogą również spowodować uszkodzenie obręczy i szprych (nieobjęte gwarancją).

Do regularnej konserwacji nie jest konieczne zdejmowanie kół. Informacje na temat demontażu kół są jednak dostępne w firmie Zuumav.

### KONTROLA KÓŁ PRZEDNICH I TYLNYCH



1. Sprawdź, czy felgi **A** i szprychy **B** nie są uszkodzone lub poluzowane. Dotknij szprychy palcami, aby upewnić się, że żadna z nich nie jest poluzowana.
2. Dokręć luźne szprychy za pomocą małego klucza nastawnego lub klucza do szprych z nakrętką szprychy. **C**
3. Podnieś każde koło nad ziemię, jedno po drugim, i powoli je obracaj. Sprawdź, czy koło nie chwieje się. Jeśli chwieje się, oznacza to, że koło nie jest wycentrowane. Skontaktuj się z lokalnym dealerem Zuumav lub lokalnym sklepem motocyklowym w celu sprawdzenia kół.

### CIŚNIENIE POWIETRZA W OPONACH

Prawidłowo napompowane opony zapewniają najlepsze połączenie właściwości jezdnych, trwałości bieżnika i komfortu jazdy. Niedopompowane opony zużywają się nierównomiernie i negatywnie wpływają na właściwości jezdne. Niedopompowane opony są również bardziej narażone na uszkodzenia spowodowane przegrzaniem i mogą powodować uszkodzenia kół na kamienistym terenie. Nadmiernie napompowane opony powodują, że motocykl jeździ nierówno, są podatne na uszkodzenia spowodowane zagrożeniami nawierzchni i zużywają się nierównomiernie.

Upewnij się, że nakrętki zaworów są dobrze dokręcone, w razie potrzeby załóż nowe nakrętki. Zawsze sprawdzaj ciśnienie powietrza, gdy opony są zimne. Jeśli sprawdzisz ciśnienie powietrza, gdy opony są ciepłe, odczyt będzie wyższy. Jeśli spuścisz powietrze z ciepłych opon, aby uzyskać zalecane ciśnienie dla opon zimnych, opony będą niedopompowane. Prawidłowe ciśnienie dla opon zimnych podano poniżej. Jeśli wymieniasz oponę, postępuj zgodnie z ciśnieniem podanym na boku opony.



#### OSTRZEŻENIE

KORZYSTANIE Z OPON, KTÓRE SĄ NADMIERNIE ZUŻYTE LUB NIEPRAWIDŁOWO NAPOMPOWANE, MOŻE SPOWODOWAĆ WYPADEK, KTÓRY MOŻE PROWADZIĆ DO POWAŻNYCH OBRAŻEŃ LUB ŚMIERCI. POSTĘPUJ ZGODNIE ZE WSZYSTKIMI INSTRUKCJAMI ZAWARTYMI W NINIEJSZEJ INSTRUKCJI OBSŁUGI DOTYCZĄCYMI NAPOMPOWANIA I KONSERWACJI OPON.

#### CIŚNIENIE W OPONACH

|                |                  |
|----------------|------------------|
| Opona przednia | 20 psi (138 kPa) |
| Opona tylna    | 20 psi (138 kPa) |

Przebita opona lub jej pęknięcie może być bardzo uciążliwe, a nawet spowodować wypadek. Przed jazdą poświęć chwilę na sprawdzenie opon i kół. Więcej informacji na temat postępowania w przypadku przebicia opony można znaleźć w sekcji niniejszej instrukcji zatytułowanej „Rozwiązywanie nieoczekiwanych problemów”.

- Sprawdź dokładnie, czy na ściankach bocznych opony i wewnątrz bieżnika nie ma nierówności lub wybrzuszeń. Wymień wszystkie opony, które mają nierówności lub wybrzuszenia.
- Sprawdź dokładnie, czy opony nie mają nacięć, rozcięć lub pęknięć. Wymień każdą oponę, w której widać materiał lub linkę.
- Sprawdź, czy w oponach lub bieżniku nie utknęły kamienie lub inne przedmioty. Usuń wszelkie ciała obce. Upewnij się, że w oponach nie ma śrub ani gwoździ.
- Zmierz głębokość bieżnika opon. Wymień wszystkie opony, zanim głębokość bieżnika spadnie poniżej 0,12 cala (3 mm) lub gdy zauważysz spadek przyczepności.
- Sprawdź położenie obu trzpieni zaworów. Przechylony trzpień zaworu wskazuje, że dętka ślizga się wewnątrz opony lub że opona ślizga się na feldze. Skontaktuj się ze sprzedawcą Zuumav w celu uzyskania pomocy.

### WYMIANA OPON I DĘTEK

Jeśli dętka została przebita lub uszkodzona, należy ją natychmiast wymienić. Można ją naprawić za pomocą zestawu do naprawy dętek. Jednak naprawiona dętka może nie być tak samo niezawodna jak nowa i może ulec uszkodzeniu podczas jazdy. Więcej informacji na temat tymczasowej naprawy można znaleźć w sekcji zatytułowanej „Rozwiązywanie nieoczekiwanych problemów”.

Zawsze używaj dętek zamiennych tego samego rozmiaru co oryginalne. Zalecamy wymianę dętek u lokalnego dealera Zuumav lub w lokalnym sklepie motocyklowym. Wymiana dętki wymaga demontażu i montażu koła. Po każdej wymianie dętki należy przeprowadzić kontrolę opon wymienioną na górze tej strony. Opony zamontowane w motocyklu zostały zaprojektowane tak, aby zapewnić dobre połączenie właściwości jezdnych, hamowania, trwałości i komfortu w szerokim zakresie warunków jazdy.

- Należy używać opon zamiennych o rozmiarze i typie odpowiadającym oponom oryginalnym.
- Wymień dętkę za każdym razem, gdy wymieniasz oponę. Stare dętki są zazwyczaj rozciągnięte i po zamontowaniu w nowej oponie mogą ulec uszkodzeniu.
- Po zamontowaniu nowej opony należy wyważyć koło.
- Zalecamy wymianę opon przez dealera Zuumav lub lokalny sklep motocyklowy.

#### CIŚNIENIE W OPONACH

|                |                     |
|----------------|---------------------|
| Opona przednia | 20 psi (138 kPa)    |
| Opona tylna    | 20 psi (138 kPa)    |
| Typ            | Diagonalna, z dętką |



#### OSTRZEŻENIE

ZAMONTOWANIE NIEODPOWIEDNIH OPON W MOTOCYKLU MOŻE WPŁYNAĆ NA PROWADZENIE I STABILNOŚĆ POJAZDU. W SKRAJNYCH PRZYPADKACH MOŻE TO SPowodować WYPADK, KTÓRY MOŻE PROWADZIĆ DO POWAŻNYCH OBRAŻEŃ LUB ŚMIERCI. ZAWSZE UŻYWAJ OPON O ROZMIARZE I TYPIE ZALECANYM W NINIEJSZEJ INSTRUKCJI OBSŁUGI.



## PODSTAWOWE CZYNNOŚCI KONSERWACYJNE

Żywotność łańcucha napędowego zależy od kilku czynników, w tym od prawidłowego smarowania, regulacji i stylu jazdy. Jeśli jesteś doświadczonym kierowcą i masz tendencję do bardziej intensywnej jazdy lub jeździsz po błotnistych/zakurzonych terenach, musisz częściej sprawdzać łańcuch napędowy. Nieprawidłowa konserwacja spowoduje przedwczesne zużycie i/lub uszkodzenie łańcucha napędowego i kół zębatach.

Przed przystąpieniem do konserwacji łańcucha napędowego upewnij się, że pojazd jest zaparkowany na równej powierzchni i silnik jest wyłączony. Upewnij się, że skrzynia biegów jest w pozycji neutralnej. Nie ma potrzeby demontażu ani wymiany łańcucha w celu wykonania zalecanych czynności konserwacyjnych.

### KONTROLA ŁAŃCUCHA



1. Sprawdź luz dolnej części łańcucha napędowego w połowie odległości między zębatkami **A**. Naciśnij łańcuch palcem w górę. Ruch pionowy powinien wynosić od 8 do 10 mm
2. Powtórz krok 1 w kilku punktach łańcucha napędowego. Luz powinien pozostać stały na całej długości. Jeśli tak nie jest, niektóre ogniwa mogą być zgięte i zacinające się. Smarowanie łańcucha często temu zapobiega.
3. Sprawdź łańcuch napędowy pod kątem następujących uszkodzeń: uszkodzone rolki, luźne sworznie, suche lub zardzewiałe ogniwa, poskręcane lub zacinające się ogniwa oraz nadmierne zużycie. Wymień łańcuch, luźne sworznie lub poskręcane ogniwa, których nie można rozkręcić. Nasmaruj łańcuch napędowy, jeśli wydaje się suchy lub wykazuje oznaki rdzy. Nasmaruj wszelkie poskręcane lub zacinające się ogniwa i rozkręć je.
4. Należy wymienić łańcuch napędowy, gdy tylna oś zostanie przesunięta maksymalnie do tyłu i nadal występuje luz. Oznacza to, że łańcuch jest zużyty ponad limit eksploatacyjny.
5. Sprawdź przednie i tylne koła zębate pod kątem nadmiernego zużycia i/lub uszkodzeń. Zapoznaj się z ilustracją na górze strony 50. W razie potrzeby wymień zużyte lub uszkodzone koła zębate. Aby uzyskać pomoc, skontaktuj się z lokalnym dealerem Zuumav.

#### UWAGA

ZBYT DUŻE ZLUZOWANIE ŁAŃCUCHA NAPĘDOWEGO MOŻE SPOWODOWAĆ USZKODZENIE OBUDOWY SILNIKA.

#### UWAGA

ZAWSZE UŻYWAJ WYSOKIEJ JAKOŚCI SMARU DO ŁAŃCUCHA NAPĘDOWEGO

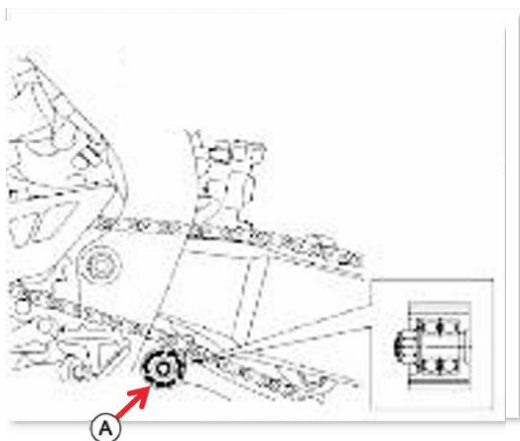
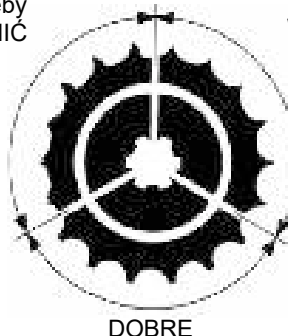
Skorzystaj z poniższego schematu, aby ustalić, czy koła zębate wymagają wymiany. Nigdy nie używaj nowego łańcucha z uszkodzonym lub zużytym kołem zębatym.

**UWAGA**

UŻYCIE NOWEGO ŁAŃCUCHA NA ZUŻYTYM KOŁU ZĘBATYM SPOWODUJE SZYBKIE ZUŻYCIE ŁAŃCUCHA.

Zużyte zęby  
WYMIENIĆ

Uszkodzone zęby  
WYMIENIĆ

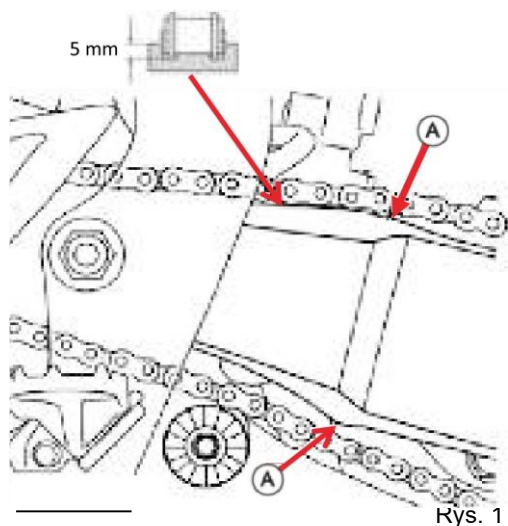


### ROLKI ŁAŃCUCHA NAPĘDOWEGO

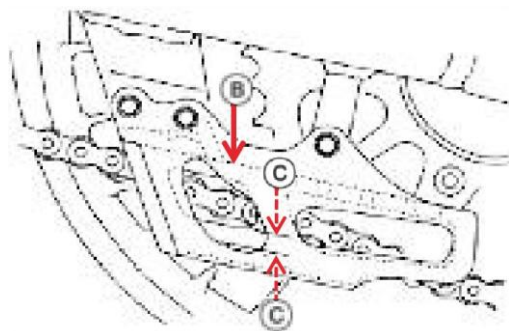
1. Sprawdź dolną rolkę łańcucha **A** pod kątem zużycia i/lub uszkodzeń. Zmierz średnicę rolki łańcucha napędowego i wymień ją, jeśli spadła poniżej limitów wskazanych poniżej:

**Rolka: 28 mm (nowa rolka: 35 mm)**

2. Sprawdź łożyska rolek, aby upewnić się, że nie są uszkodzone i łatwo się obracają. Jeśli podczas obracania łożyska palcami wyczuwasz opór, należy je wymienić.
3. Podczas montażu nowych rolek należy oczyścić gwint śruby rolki i nałożyć na niego środek Loc-Tite 243.
4. Dokręć śruby rolki i nakrętkę.
5. Upewnij się, że są dobrze dokręcone i nie będą się poluzowywać pod wpływem wibracji.



Rys. 1



Rys. 2

### SUWAKI ŁAŃCUCHA NAPĘDOWEGO

1. Sprawdź, czy suwak łańcucha wahacza **A** nie jest zużyty lub uszkodzony. Rys. 1
2. Wymień suwak, jeśli nie spełnia on poniższych wymagań:

**Górna część: 5 mm**

**Dolna część: 3 mm**

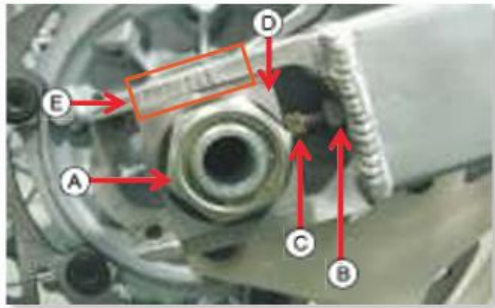
3. Sprawdź suwak prowadnicy łańcucha tylnej zębátky **B** pod kątem zużycia i/lub uszkodzenia. Rys. 2
4. Wymień suwak, jeśli jest zużyty do dolnej granicy zużycia **C**



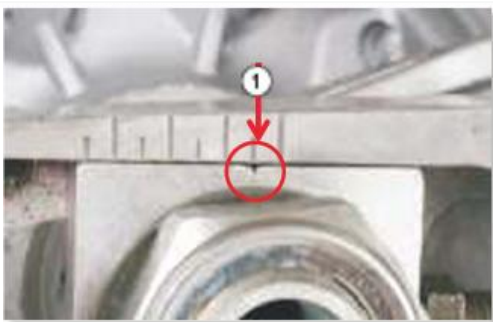
#### UWAGA

SUWAKI NALEŻY WYMIENIĆ, JEŚLI SĄ ZBYT ZUŻYTE.

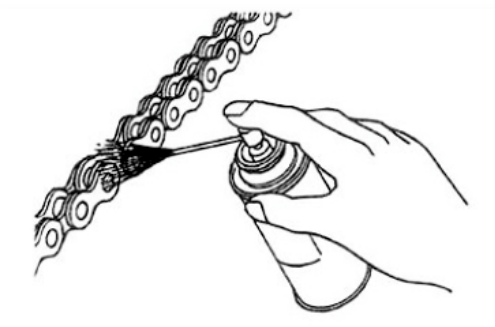
Aby wyregulować luz łańcucha napędowego, należy postępować zgodnie z poniższą procedurą. Upewnij się, że pojazd jest zaparkowany na równej powierzchni, a silnik jest wyłączony.



Rys. 1



Rys. 2



### REGULACJA ŁAŃCUCHA NAPĘDOWEGO

1. Poluzuj nakrętkę tylnej osi **A**
2. Poluzuj nakrętki regulacyjne **B** po lewej i prawej stronie wahacza.
3. Obróć śruby regulacyjne **C** w lewo, aby zmniejszyć luz lub w prawo, aby zwiększyć luz.
4. Wyrównaj oznaczenia **1** na rys. 2 płyty regulacyjnej **D** z tymi samymi oznaczeniami odniesienia **E** po obu stronach wahacza.
5. Dokręć nakrętkę osi **A** zgodnie z poniższymi specyfikacjami momentu obrotowego.

**65 funtów na stopę - 88 N.m**

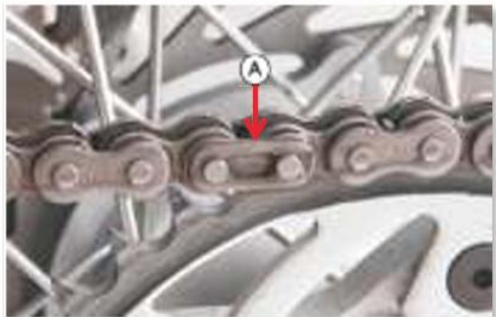
6. Ponownie sprawdź luz łańcucha i w razie potrzeby wyreguluj go.
7. Jeśli luz łańcucha jest prawidłowy, obróć śruby regulacyjne w lewo, aż lekko dotkną bloków płyty osi.
8. Dokręć nakrętki zabezpieczające regulatora, jednocześnie przytrzymując śruby regulatora kluczem.

### SMAROWANIE ŁAŃCUCHA

W wielu sklepach motocyklowych można kupić gotowe smary do łańcuchów, które należy stosować zamiast oleju silnikowego. Zaleca się stosowanie smaru do łańcuchów lub oleju przekładniowego (80w lub 90w). Nasącz każde połączenie, aby smar wniknął w przestrzeń między powierzchniami ogniw i rolek.

Jeśli jeździłeś w ekstremalnie błotnistych lub zapyłonych warunkach, przed nałożeniem smaru należy zdjąć i wyczyścić łańcuch napędowy. Postępuj zgodnie z poniższą procedurą, aby zdjąć i wyczyścić lub wymienić łańcuch napędowy na nowy.

### DEMONTAŻ, CZYSZCZENIE I WYMIANA ŁAŃCUCHA



1. Zdejmij zacisk mocujący ogniwo łączące łańcucha za pomocą szczypiec z ostrymi końcówkami. Nie zginaj ani nie skręcaj zacisku. Zdejmij ogniwo łączące i zdejmij łańcuch napędowy.
2. Wyczyść łańcuch napędowy za pomocą niepalnego rozpuszczalnika, takiego jak nafta — NIE używaj benzyny — i pozostaw do wyschnięcia.
3. Sprawdź łańcuch napędowy pod kątem ewentualnego zużycia lub uszkodzeń. Wymień łańcuch napędowy, jeśli ma uszkodzone rolki, luźne ogniwa lub w inny sposób wydaje się nienadający się do użytku.
4. Sprawdź, czy koła zębate nie są zużyte lub uszkodzone. Firma Zuumav zaleca wymianę kół zębatych podczas montażu nowego łańcucha napędowego.
5. Przełóż łańcuch przez koła zębate i połącz jego końce za pomocą ogniwa łączącego. Aby ułatwić montaż, przytrzymaj końce łańcucha przy sąsiednich zębach tylnego koła zębatego podczas wkładania ogniwa łączącego. Zamontuj zacisk mocujący ogniwo łączące tak, aby zamknięty koniec zacisku był skierowany w kierunku obrotu przedniego koła.
6. Nie zapomnij dokładnie nasmarować łańcucha.

Łącznik główny jest najważniejszym elementem zabezpieczenia łańcucha napędowego. Łączniki główne nadają się do ponownego użycia, jeśli są w doskonałym stanie. Zalecamy zamontowanie nowego łącznika głównego podczas montażu nowego łańcucha napędowego. Montaż nowego łańcucha może być łatwiejszy, jeśli połączy się go ze starym łańcuchem za pomocą łącznika głównego i pociągnie stary łańcuch, aby ustawić nowy łańcuch na zębatkach.

### PIELĘGNACJA WYGLĄDU

Do czyszczenia motocykla można używać następujących środków: wody, łagodnych detergentów neutralnych, łagodnych środków czyszczących w sprayu i ściereczek, łagodnych środków czyszczących/odtłuszczających w sprayu i spłukiwanych. Należy unikać produktów zawierających agresywne detergenty lub rozpuszczalniki chemiczne, które mogą uszkodzić metal, lakier i tworzywa sztuczne w motocyklu.

Zalecamy używanie węża ogrodowego do mycia motocykla. Myjki wysokociśnieniowe (takie jak w myjniach samochodowych na monety) mogą uszkodzić niektóre części motocykla. Jeśli musisz użyć myjki wysokociśnieniowej, unikaj spryskiwania następujących obszarów: piasty kół, wylot tłumika, spód siedzenia, wyłącznik silnika, spód zbiornika paliwa, łańcuch napędowy i gaźnik.

#### UWAGA

WYSOKIE CIŚNIENIE WODY LUB POWIETRZA MOŻE USZKODZIĆ NIEKTÓRE CZĘŚCI MOTOCYKLA. NIGDY NIE MYJ MOTOCYKLA, GDY SILNIK JEST WŁĄCZONY. ZAWSZE SMARUJ ŁAŃCUCH NAPEĐOWY PO ZAKOŃCZENIU MYCIA I WYSUSZENIU MOTOCYKLA.

## SILNIK NIE URUCHAMIA SIĘ LUB TRUDNO GO URUCHOMIĆ

1. **Sprawdź gaźnik** — upewnij się, że paliwo dopływa do gaźnika: Czy paliwo dopływa do gaźnika?

**NIE** – Zatkany przewód/rura paliwowa lub zatkany filtr paliwa

- Zatkany zawór paliwa
- Zatkany przewód odpowietrzający zbiornika paliwa
- Zacinający się lub zablokowany pływak gaźnika.

**TAK** — przejdź do KROKU 2.



### UWAGA

NIE DOTYKAJ ŚWIECY ZAPŁONOWEJ ANI KAPELUSZA ŚWIECY PODCZAS PRÓBY URUCHOMIENIA SILNIKA. MOŻE TO SPOWODOWAĆ PORAŻENIE PRĄDEM, KTÓRE MOŻE PROWADZIĆ DO POWAŻNYCH OBRAŻEŃ LUB ŚMIERCI.

2. **Sprawdź świecę zapłonową** – wyjmij świecę zapłonową i sprawdź Czy świeca zapłonowa jest w dobrym stanie?

**NIE** — Zalany silnik i/lub gaźnik

- Zawór ssania jest zamknięty
- Manetka/przepustnica utknęła w pozycji otwartej
- Brudny lub zatkany filtr powietrza
- Nadmiernie zużyte pierścienie tłokowe (skontaktuj się ze sprzedawcą Zuumav)

**TAK** – przejdź do KROKU 3.

3. **Świeca zapłonowa** — sprawdź iskrę zapłonową, wyjmując świecę zapłonową i używając testera iskry dostępnego w lokalnym sklepie motoryzacyjnym lub wkładając ją do nasadki świecy zapłonowej. Umieść otwarty koniec świecy zapłonowej na metalowej części silnika i uruchom silnik kopnięciem lub za pomocą rozrusznika elektrycznego. Na końcu świecy zapłonowej powinna pojawić się ładna niebieska iskra. Słaba iskra nie uruchomi silnika.

Czy iskra jest odpowiednia?

**NIE** — zanieczyszczona lub uszkodzona świeca zapłonowa

- Uszkodzony lub zwarty przewód świecy zapłonowej lub nasadka świecy zapłonowej
- Uszkodzona lub zwarcie cewki zapłonowej
- Uszkodzona skrzynka zapłonowa
- Uszkodzony lub zwarty zespół iskrownika
- Uszkodzony lub zwarty wyłącznik silnika
- Luźne lub skorodowane przewody i/lub złącza (zawsze należy oczyścić uszkodzone połączenia elektryczne)

**TAK** – przejdź do KROKU 4

4. **Test kompresji cylindra** — wykonaj prosty test kompresji, powoli uruchamiając silnik za pomocą rozrusznika nożnego. Upewnij się, że świeca zapłonowa jest zainstalowana. Podczas powolnego naciskania rozrusznika nożnego powinieneś poczuć bardzo dużą twardość, która nagle zmniejszy się, gdy dźwignia rozrusznika nożnego przesunie się dalej w dół. Brak twardości dźwigni rozrusznika nożnego oznacza słabą kompresję.

Czy kompresja jest prawidłowa?

**NIE** - zawór zablokowany w pozycji otwartej/zatarcie lub nieprawidłowy rozrząd zaworów (skontaktuj się z lokalnym dealerem Zuumav)

- Zużyta ścianka cylindra i/lub pierścienie tłokowe (skontaktuj się z lokalnym dealerem Zuumav)
- Nieszczelna lub uszkodzona uszczelka głowicy cylindra (skontaktuj się z lokalnym dealerem Zuumav)

**TAK** – przejdź do kroku 5



5. **Stan rozruchu silnika** - uruchom silnik, stosując normalną procedurę rozruchu: Czy silnik uruchamia się, ale szybko się zatrzymuje?

**TAK** - Nieprawidłowe działanie ssania

- Zabrudzony lub nieprawidłowo wyregulowany gaźnik (skontaktuj się z lokalnym dealerem)
- Nieszczelność kolektora dolotowego/rury
- Nieprawidłowy rozrząd zapłonu (skontaktuj się z lokalnym dealerem)
- Brudna lub zanieczyszczona benzyna.

### SILNIK NIE MA MOCY

1. **Sprawdź układ napędowy** — unieś koło nad ziemię i obróć je ręcznie. Czy koło obraca się swobodnie?  
**NIE** - Hamulec się zacina, nieprawidłowo zamontowane klocki hamulcowe  
- Zużyte lub uszkodzone łożyska kół  
- Wygięta oś  
**TAK** - Przejdź do KROKU 2
2. **Sprawdź ciśnienie w oponach** - użyj manometru do sprawdzenia ciśnienia w każdej oponie. Czy ciśnienie w oponach jest prawidłowe?  
**NIE** - Przebita opona i/lub dętka  
- Uszkodzony zawór opony  
**TAK** - Przejdź do KROKU 3
3. **Kontrola sprzęgła** — gwałtownie przyspieszaj na pierwszym i drugim biegu. Czy obroty silnika/prędkość spadają prawidłowo podczas zmiany biegu z pierwszego na drugi?  
**NIE** - Ślizgające się sprzęgło, konieczna regulacja  
- Zużyte tarcze i/lub płyty sprzęgła  
- Słabe sprężyny sprzęgła  
- Zanieczyszczenie dodatkami w oleju silnikowym  
**TAK** - Przejdź do KROKU 4
4. **Kontrola osiągnięć silnika** - Delikatnie przyspiesz. Czy prędkość obrotowa silnika wzrasta?  
**NIE** - Zatkany filtr powietrza  
- Ograniczony lub zatkany przewód paliwowy i/lub filtr paliwa  
- Zatkany tłumik/łapacz iskier  
- Zamknięty zawór ssania  
- Zatkany przewód odpowietrzający zbiornika paliwa  
**TAK** - Przejdź do KROKU 5
5. **Kontrola świecy zapłonowej** - Wyjmij świecę zapłonową i sprawdź Czy świeca zapłonowa jest w dobrym stanie?  
**NIE** - Świeca zapłonowa nie jest wystarczająco często serwisowana  
- Nieprawidłowy zakres temperatur świecy zapłonowej  
- Nieprawidłowy odstęp między elektrodami świecy zapłonowej  
**TAK** - Przejdź do KROKU 6

6. **Kontrola oleju silnikowego** - Sprawdź poziom oleju i jego stan.  
 Czy poziom oleju silnikowego jest prawidłowy, a olej jest czysty?  
**NIE**    - Poziom oleju jest zbyt wysoki  
           - Zbyt niski poziom oleju  
           - Zanieczyszczony olej  
**TAK**    - Przejdź do KROKU 7
  
7. **Kontrola kompresji cylindra** - Sprawdź kompresję cylindra.  
 Czy kompresja silnika jest prawidłowa?  
**NIE**    - Zawór zablokowany w pozycji otwartej/zatarcie lub nieprawidłowy rozrząd zaworów (skontaktuj się z lokalnym dealerem)  
           - Zużyta ścianka cylindra i/lub pierścienie tłokowe (skontaktuj się z lokalnym dealerem)  
           - Nieszczelna lub uszkodzona uszczelka głowicy (skontaktuj się z lokalnym dealerem)  
**TAK**    - Przejdź do KROKU 8
  
8. **Kontrola gaźnika** - Rozmontuj gaźnik i sprawdź, czy nie jest zatkany Czy gaźnik był zatkany i/lub zabrudzony?  
**NIE**    - Przejdź do KROKU 9  
**TAK**    - Gaźnik nie jest serwisowany wystarczająco często  
           - Zanieczyszczone paliwo
  
9. **Kontrola przegrzania** - Sprawdź, czy silnik nie przegrzewa się.  
 Czy silnik się przegrzewa?  
**NIE**    - Przejdź do KROKU 10  
**TAK**    - Nadmierne nagromadzenie węgla w komorze spalania  
           - Stosowanie oleju niskiej jakości  
           - Ślizganie się sprzęgła  
           - Uboga mieszanka paliwowa lub niewłaściwa liczba oktanowa paliwa
  
10. **Kontrola stanu silnika** - Przyspieszaj gwałtownie na wszystkich biegach i jedź z dużą prędkością Czy silnik stuka?  
**NIE**    - Przejdź do KROKU 11  
**TAK**    - Zużycie tłoka i cylindra (skontaktuj się z lokalnym dealerem)  
           - Niewłaściwy rodzaj paliwa (liczba oktanowa)  
           - Zbyt uboga mieszanka paliwowa  
           - Nadmierne nagromadzenie węgla w komorze spalania
  
11. **Kontrola czasu zapłonu**— procedury te należy wykonywać wyłącznie, jeśli posiada się odpowiednie kwalifikacje i narzędzia. W przeciwnym razie należy skontaktować się z lokalnym dealerem lub warsztatem motocyklowym w celu sprawdzenia czasu zapłonu i układu smarowania silnika.  
 Czy rozrząd zapłonu jest prawidłowy? (Rozrząd nie jest regulowany)  
**NIE**    - Uszkodzona skrzynka zapłonowa CDI  
           - Uszkodzony generator impulsów zapłonowych  
**TAK**    - Przejdź do KROKU 12

12. **Kontrola smarowania** - Zdejmij pokrywę regulacji zaworów na głowicy cylindrów i sprawdź smarowanie układu.

Czy układ zaworowy jest odpowiednio smarowany?

**NIE** - Zatkany przewód olejowy (skontaktuj się z lokalnym dealerem Zuumav)  
- Zanieczyszczony i/lub skażony olej silnikowy

**TAK** - Skontaktuj się z lokalnym dealerem w celu serwisowania motocykla

### SŁABA WYDAJNOŚĆ NA BIEGU JAŁOWYM I PRZY NISKIEJ PRĘDKOŚCI

1. **Kontrola kolektora dolotowego** - Sprawdź, czy uszczelki kolektora dolotowego nie są nieszczelne. Czy kolektor jest nieszczelny?

**NIE** - Przejdź do KROKU 2

**TAK** - Luźna śruba mocująca gaźnik (nakrętka)  
- Uszkodzony, pęknięty izolator/przekładka  
- Uszkodzona uszczelka kolektora dolotowego  
- Uszkodzona uszczelka typu O-ring  
- Pęknięty lub złamany kolektor dolotowy (rura)

2. **Test iskry** – sprawdź, czy iskra zapłonowa działa, wyjmując świecę zapłonową i używając testera iskry, który znajdziesz w lokalnym sklepie motoryzacyjnym, albo wkładając ją do nasadki świecy zapłonowej. Umieść otwarty koniec świecy zapłonowej na metalowej części silnika i uruchom silnik kopnięciem lub użyj rozrusznika elektrycznego. Na końcu świecy zapłonowej powinna pojawić się ładna niebieska iskra. Słaba iskra nie uruchomi silnika.

Czy iskra jest odpowiednia?

**NIE** – zanieczyszczona lub uszkodzona świeca zapłonowa

- Uszkodzony lub zwarty przewód świecy zapłonowej lub nasadka świecy zapłonowej.
- Uszkodzona lub zwarta cewka zapłonowa
- Uszkodzona skrzynka CDI zapłonu
- Uszkodzony lub zwarty zespół iskrownika
- Uszkodzony lub zwarty wyłącznik silnika
- Luźne lub skorodowane przewody i/lub złącza (zawsze należy oczyścić uszkodzone połączenia elektryczne)

**TAK** – Przejdź do KROKU 3

3. **Kontrola śruby mieszanki paliwowo-powietrznej gaźnika** – Sprawdź śrubę mieszanki paliwowo-powietrznej gaźnika. Obracaj śrubę w prawo, aż poczujesz opór. **NIE DOKRĘCAJ**! Odkręć śrubę w lewo o 1,5 pełnego obrotu.

Czy ustawienie śruby jest prawidłowe?

**NIE** - Wyreguluj zgodnie z powyższą procedurą lub skontaktuj się z lokalnym dealerem

**TAK** - Przejdź do KROKU 4

4. **Kontrola rozrządu zapłonu** — skontaktuj się z lokalnym dealerem lub warsztatem motocyklowym w celu sprawdzenia rozrządu zapłonu. Procedury te należy wykonywać wyłącznie wtedy, gdy posiadasz odpowiednie kwalifikacje i narzędzia.  
Czy rozrząd zapłonu jest prawidłowy? (Rozrząd nie jest regulowany)
- NIE** - Uszkodzona skrzynka zapłonowa CDI  
- Uszkodzony generator impulsów zapłonowych
- TAK** - Skontaktuj się z lokalnym dealerem w celu serwisowania motocykla

### SŁABA PRZYDATNOŚĆ PRZY DUŻEJ PRĘDKOŚCI

1. **Sprawdź przewód paliwowy** - Odłącz przewód paliwowy od gaźnika.  
Czy paliwo przepływa swobodnie?
- NIE** - Zatkany przewód paliwowy lub zatkany filtr paliwa  
- Zatkany zawór paliwowy  
- Zatkany przewód odpowietrzający zbiornika paliwa
- TAK** - Przejdź do KROKU 2
2. **Kontrola gaźnika** - Rozmontuj gaźnik i sprawdź, czy nie jest zatkany.  
Czy gaźnik jest zatkany i/lub zabrudzony?
- NIE** - Przejdź do kroku 3
- TAK** - Gaźnik nie jest wystarczająco często serwisowany, zanieczyszczone paliwo
3. **Kontrola rozrządu zapłonu i układu zaworów** -  
Aby sprawdzić rozrząd zapłonu. Procedury te należy wykonywać wyłącznie, jeśli posiadasz odpowiednie kwalifikacje i narzędzia. Skontaktuj się z lokalnym dealerem lub warsztatem motocyklowym.  
Czy rozrząd zapłonu, rozrząd zaworów i sprężyny zaworów są w normie? (Rozrząd nie jest regulowany)
- NIE** - Uszkodzona skrzynka zapłonowa CDI  
- Uszkodzony generator impulsów zapłonowych  
- Uszkodzona sprężyna zaworu  
- Uszkodzone lub zniszczone koło zębate wałka rozrządu
- TAK** - Skontaktuj się z lokalnym dealerem w celu serwisowania motocykla.

**SŁABA MANEWROWOŚĆ**

**Ciężkie sterowanie**

- Nakrętka trzonu kierownicy jest zbyt mocno dokręcona
- Uszkodzone łożyska głowicy kierownicy
- Sprawdź ciśnienie w oponach

**Jedno z kół ma luz**

- Nadmierny luz łożyska koła
- Wygięta felga
- Nieprawidłowo zamontowana piasta koła
- Wygięta rama
- Luźne lub złamane szprychy
- Stare opony z „suchą zgnilizną”
- Uszkodzony wahacz

**Motocykl ściąga w jedną stronę**

- Przednie i tylne koła nie są wyrównane
- Uszkodzony górny lub dolny potrójny zacisk
- Uszkodzone lub wygięte widelce
- Wygięty wahacz
- Wygięta rama
- Uszkodzona lub wygięta półosie



### OGÓLNE WYTYCZNE

Jeśli podczas jazdy napotkasz problem, pierwszą rzeczą, którą powinieneś zrobić, jest zatrzymanie się w bezpiecznym miejscu. Nie kontynuuj jazdy, jeśli masz przebitą oponę, słyszysz nietypowe odgłosy lub czujesz, że motocykl nie działa prawidłowo. Kontynuowanie jazdy spowoduje większe uszkodzenia motocykla i zagrazi Twojemu bezpieczeństwu.

Po zatrzymaniu się poświęć chwilę na dokładne obejrzenie motocykla i zidentyfikowanie problemu. Przed podjęciem decyzji zawsze rozważ wszystkie dostępne opcje. Czasami problem może być stosunkowo niewielki i można go trwale naprawić na trasie, pod warunkiem że dysponujesz niezbędnymi narzędziami, materiałami i umiejętnościami. Ponadto możesz wykonać tymczasową naprawę i powoli wrócić do bazy, gdzie uzyskasz dalszą pomoc i/lub materiały.

Gdy problem wydaje się poważniejszy lub nie masz narzędzi, materiałów i umiejętności potrzebnych do naprawy, musisz wybrać bezpieczny sposób, aby dostać się wraz z motocyklem z powrotem do bazy. Jeśli jesteś wystarczająco blisko, często możesz dopchnąć motocykl z powrotem do bazy.

Niezależnie od rodzaju problemu, zawsze postępuj zgodnie z poniższymi instrukcjami:

1. Zawsze stawiaj bezpieczeństwo na pierwszym miejscu.
2. Jeśli problem jest niewielki i masz narzędzia, materiały i umiejętności potrzebne do wykonania tymczasowej naprawy, pamiętaj, aby jak najszybciej wykonać trwałą naprawę.
3. Nie kontynuuj jazdy, jeśli jesteś ranny lub jeśli motocykl nie jest w stanie zapewnić bezpiecznej jazdy. Poniżej znajdują się zalecenia dotyczące konkretnych problemów.

### JEŚLI SILNIK ZGAŚŁ LUB NIE CHCE ZAPALIĆ

Jeśli silnik nie wydawał żadnych nietypowych odgłosów przed zatrzymaniem się i działa normalnie po uruchomieniu rozrusznika nożnego, prawdopodobnie można wykluczyć poważną awarię mechaniczną.

Najpierw sprawdź układ paliwowy:

1. Upewnij się, że w zbiorniku paliwa jest paliwo, a zawór paliwa jest ustawiony w pozycji „ON”.
2. Sprawdź przewód odpowietrzający korka zbiornika paliwa, aby upewnić się, że nie jest zaciśnięty ani zatkany.
3. Przekręć zawór paliwa do pozycji „OFF”. Odłącz przewód paliwowy od gaźnika i na chwilę przekręć zawór paliwa do pozycji „ON”. Jeśli paliwo nie wypływa, oznacza to, że w zbiorniku paliwa, filtry paliwa lub przewodzie paliwowym znajduje się przeszkoda.

Jeśli układ paliwowy wydaje się być w porządku, sprawdź układ zapłonowy.

1. Sprawdź nasadkę świecy zapłonowej. Upewnij się, że nie jest poluzowana ani odłączona.
2. Odłącz nasadkę świecy zapłonowej i wyjmij świecę zapłonową. Podłącz świecę zapłonową do nasadki i umieść gwintowaną końcówkę świecy zapłonowej na metalowej części silnika.
3. Uruchom rozrusznik nożny, obserwując świecę zapłonową. Jeśli pojawi się iskra, prawdopodobnie układ zapłonowy działa prawidłowo. Jeśli nie ma iskry, wymień świecę zapłonową na nową. Jeśli nadal nie ma iskry, oznacza to, że występuje problem z układem zapłonowym.

Jeśli nie możesz zidentyfikować lub naprawić problemu, będziesz musiał popchnąć motocykl z powrotem do bazy lub poprosić o pomoc.

### JEŚLI MASZ PRZEBITĄ OPONĘ

Sposób postępowania w przypadku przebicia opony na szlaku zależy od stopnia uszkodzenia opony i/lub dętki oraz od tego, jakie narzędzia i materiały masz przy sobie. Jeśli masz powolny wyciek lub niewielkie przebicie, możesz spróbować wykonać tymczasową naprawę na dwa sposoby:

1. Użyj aerozolowego środka do uszczelniania opon, aby uszczelnić przebicie i napompować dętkę. Możesz to zrobić bez zdejmowania koła.
2. Użyj zestawu do naprawy dętek, aby załatać dziurę w dętce. Wymaga to zdjęcia koła i opony.

Jeśli wyciek jest poważniejszy lub tymczasowa naprawa nie wystarcza, trzeba będzie wymienić dętkę. Jeśli opona też jest mocno uszkodzona, trzeba będzie ją też wymienić.

Jeśli nie możesz naprawić przebitej opony na szlaku, musisz popchnąć motocykl z powrotem do bazy lub wezwać pomoc. Nie jedź na przebitej oponie. Motocykl będzie trudny w prowadzeniu, a jeśli opona zejdzie z felgi, może zablokować koło i spowodować wypadek.

### JEŚLI DOSZŁO DO WYPADKU

Bezpieczeństwo osobiste jest najważniejsze po wypadku. Jeśli Ty lub ktoś inny odniósł obrażenia, poświęć dużo czasu na ocenę ciężkości obrażeń i ustalenie, czy dalsza jazda jest bezpieczna. Jeśli nie możesz jechać bezpiecznie, wezwij pomoc. Nie jedź, jeśli grozi to dalszymi obrażeniami lub jeśli motocykl jest zbyt poważnie uszkodzony.

Jeśli uznasz, że jesteś w stanie bezpiecznie jechać, dokładnie sprawdź motocykl pod kątem uszkodzeń. Sprawdź dokręcenie kluczowych nakrętek i śrub, takich jak kierownica, dźwignie sterujące, hamulce i koła. Jeśli uszkodzenia są niewielkie lub nie masz pewności co do ewentualnych uszkodzeń, ale decydujesz się wrócić do bazy, jedź powoli i ostrożnie.

Czasami uszkodzenia spowodowane wypadkiem są ukryte lub nie są od razu widoczne. Po powrocie do domu dokładnie sprawdź motocykl, szczególnie sprawdź ramę i zawieszenie.

### JEŚLI JEDEN Z ELEMENTÓW ULEGŁ USZKODZENIU

Łańcuch napędowy, ogniwo łączące, linki sterujące, elementy sterujące hamulcami i inne elementy mogą ulec uszkodzeniu podczas jazdy w gęstym zaroślach lub po kamienistym terenie. Jak wspomniano wcześniej, możliwość wykonania naprawy na trasie zależy od stopnia uszkodzenia, dostępnych narzędzi, materiałów i umiejętności.

Jeśli łańcuch napędowy spadł z powodu wyrwania łącznika głównego, można go naprawić za pomocą nowego łącznika głównego. Jeśli jednak łańcuch jest zerwany lub spowodował uszkodzenia podczas spadania, naprawa na trasie może nie być możliwa. Napraw wszystkie wykryte problemy. Możesz skorzystać z usług **lokalnego sprzedawcy**.

Jeśli którykolwiek element przedniego układu hamulcowego jest uszkodzony, można ostrożnie wrócić do bazy, używając tylnego hamulca do zwalniania i zatrzymywania się. Podobnie, jeśli element tylnego układu hamulcowego ulegnie awarii, można użyć przedniego hamulca do zwalniania i zatrzymywania się.

W przypadku uszkodzenia linki przepustnicy lub innego kluczowego elementu jazda motocyklem może być niebezpieczna. Należy dokładnie ocenić uszkodzenie i dokonać wszelkich możliwych napraw. Jednak w razie jakichkolwiek wątpliwości najlepiej zachować ostrożność i bezpieczeństwo.

## SCHEMAT OKABLOWANIA

