

Manual Usuario

TRS *ONE*

RR ELECTRIC START

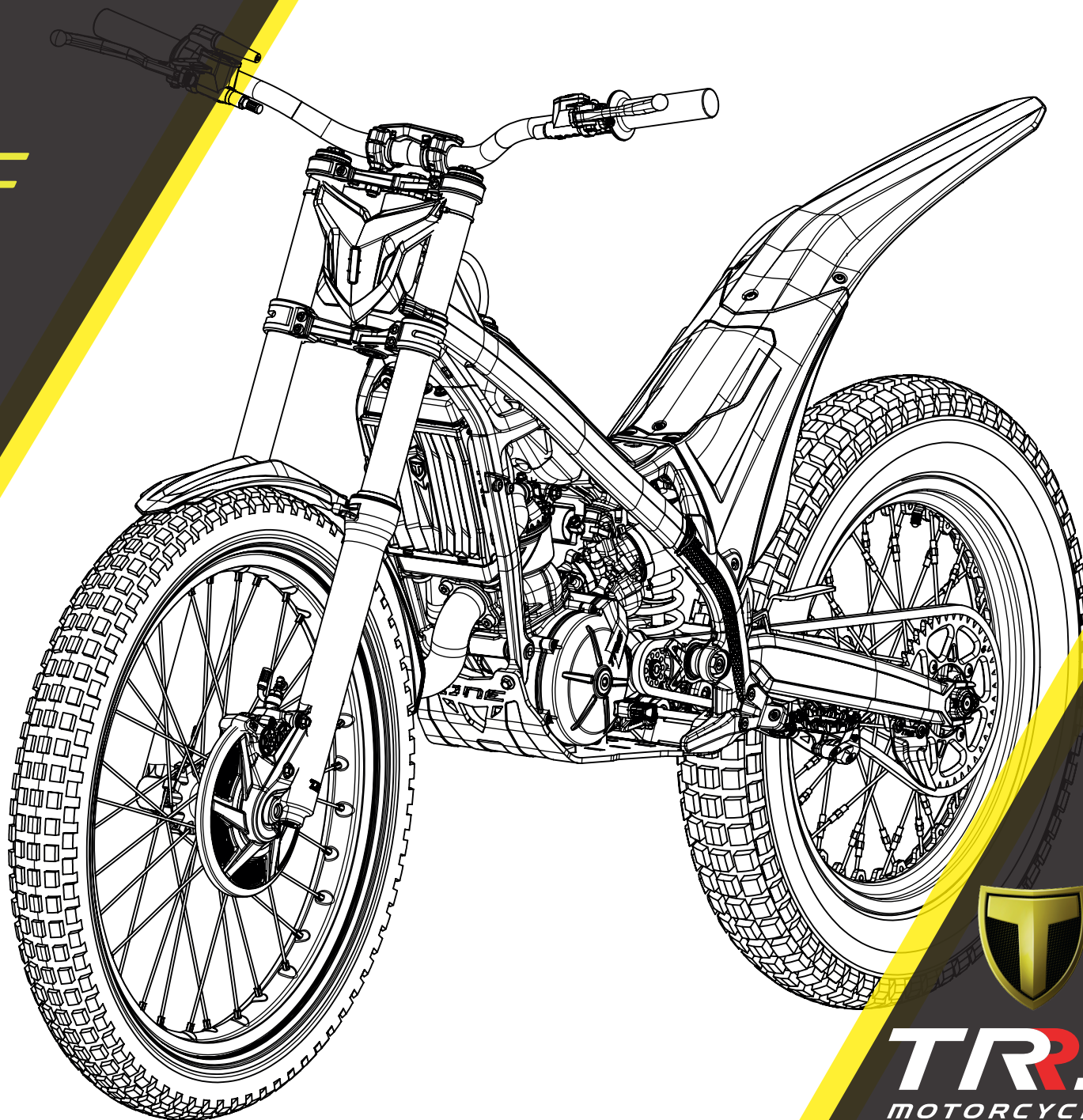
RR

GOLD ELECTRIC START

GOLD

125 - 250 - 280 - 300

Modelo a partir de 2021



TRS
MOTORCYCLES





Estimado cliente:

Le agradecemos la confianza que nos ha otorgado y le felicitamos por su nueva TRS One.

Gracias a nuestra experiencia, profesionalidad y pasión por el Trial le ofrecemos un producto innovador, fiable y actual con prestaciones técnicas más que contrastadas, tanto por nuestros técnicos como por nuestros pilotos de alto nivel Mundial.

Las soluciones adoptadas nos otorgan un inconfundible carácter, marcado por la simplicidad, fiabilidad y diseño, cuidando hasta el más mínimo detalle para que su moto sea única.

Así mismo, este manual le proporciona toda la información necesaria para un uso correcto y seguro de la moto. Le recomendamos leer atentamente el manual antes de utilizar la moto.

Además, encontrará consejos e información de gran utilidad para el mantenimiento y conservación de su nueva TRS One.

Atentamente,

Jordi Jariés



Foto de la versión homologada en relación con el Reglamento (UE) no 168/2013.



Foto de la versión de competición que no es fabricada ni debe ser utilizada en vías públicas o autopistas. Su uso está limitado a la participación en competiciones oficiales y en circuitos cerrados.

TRS le advierte:

Antes de poner en marcha su motocicleta, lea íntegramente este manual de usuario donde se detallan todas las instrucciones que contribuyen al correcto manejo de la misma y a su propia seguridad, permitiendo a su vez un mantenimiento y conservación óptimos desde el primer día.

Preste atención especial a las notas marcadas específicamente con estos símbolos:



¡ATENCIÓN! Este símbolo hace referencia a aspectos que, de ser ignorados, pueden conllevar algún tipo de daño a su motocicleta. Si estas advertencias no son tenidas en cuenta pueden provocar la anulación de la garantía del vehículo.



¡PRECAUCIÓN! Este símbolo hace referencia a aspectos que, de ser ignorados, pueden conllevar algún tipo de peligro físico para el usuario.



Además de las notas de advertencias específicas, quedan detallados a su vez en este manual otro tipo de consejos para una mejor utilización de su motocicleta, así como un mejor ajuste y control de las características importantes del vehículo.

TRS se reserva el derecho a la realización de modificaciones en el presente manual.

TRS Motorcycles no se hace responsable de ninguna traducción de este documento a otros idiomas hechos por alguien externo a la empresa TRS Motorcycles solo se hace responsable de los documentos directamente descargados de la web oficial www.trsmotorcycles.com

TRS le recomienda

Ante cualquier duda en cuanto a posibles ajustes de su motocicleta, seguir las indicaciones del manual y/o acudir a un concesionario autorizado de TRS.

Lea atentamente la información del manual de usuario para familiarizarse con las características de su vehículo antes de proceder a una conducción en condiciones de máxima potencia.

- Se aconseja un período de rodaje de al menos 8-10 horas para una óptima puesta a punto del motor, sin conducir a altas velocidades y sin llegar a acelerar al máximo. Dentro de este período de rodaje, la primera hora de marcha conviene hacerla moderadamente.

- El combustible es un líquido fácilmente inflamable. Tenga precaución al repostar y apague siempre el motor previamente.

- Antes de exigir condiciones extremas al motor es importante dejarlo llegar a una temperatura óptima de servicio, así como al arrancar o en condiciones ambientales de bajas temperaturas.

- Esta motocicleta utiliza aceite sintético de dos tiempos mezclado al 1% con combustible de 98 octanos, no use otro tipo de lubricación sin consultar previamente a un mecánico autorizado de TRS.

- Esta motocicleta está diseñada para una sola persona, no está permitido el transporte de pasajeros.

- Para una larga vida de servicio, procure mantener la motocicleta en el estado de mantenimiento recomendado en este manual.

- Este vehículo está diseñado para una conducción segura, siempre y cuando el piloto vaya equipado con las correspondientes medidas de seguridad (casco, protecciones, etc.). Tenga precaución y pilote de manera sensata.



1 - Descripción de elementos	8	26 - Carburador	31
2 - Ficha Técnica TRS One - Motor	12	27 - Carburación de la mezcla	31
3 - Ficha Técnica TRS One - Chasis	13	28 - Ajuste carburador DELLORTO y KEIHIN.....	31
4 - Placa del Fabricante	14	29 - Suspensión Delantera	33
5- Desembalaje moto, puesta a punto	15	30 - Suspensión Trasera	33
6 - Arranque y Parada del Motor	16	31 - Amortiguador Reiger 3 vías (Gold)	34
7 - Estárter	16	32 - Cadena de Transmisión	34
8 - Cambio de Marchas	18	33 - Caja de Láminas	35
9 - Grifo de Gasolina	20	34 - Basculante	35
10 - Depósito de Combustible	20	35 - Pedal de Freno Trasero	35
11 - Neumáticos	21	36 - Estribos	36
12 - Sistema de Frenado	22	37 - Silencioso	36
13 - Bloqueo de la Dirección	23	38 - Depósito de la Bomba de Embrague	36
14 - Caballete	23	39 - Amortiguador Reiger 3 vías (Gold)	37
15 - Manillar y Cuadro de Mandos	24	40 - Conservación de la Motocicleta	38
16 - Regulación de las Manetas y el Manillar	26	41 - Pares de Apriete	38
17 - Cambio de Aceite	26	42 - Almacenaje	39
18 - Batería arranque eléctrico.....	27	943 - Operaciones de Mantenimiento	40
19 - Bujía	28	44 - Homologación	42
20 - Filtro de Aire	28	45- Xtrack Kit	43
21 - Sistema de Refrigeración	29	46 - Posibles Síntomas de Averías y Preguntas Frecuentes	44
22 - Vaciado de Líquido de Refrigeración	29	47 - Productos Recomendados	48
23 - Termocontacto	29		
24 - Llenado del Líquido de Refrigeración	30		
25 - Purgado del Líquido de Refrigeración	30		

1 - Descripción de elementos



1- Maneta del embrague

2- Botones de los indicadores de dirección, claxon y paro

3- Maneta del freno

4- Acelerador

5- Tapón del radiador

6- Tapón del depósito de gasolina

7- Pedal de arranque

8- Grifo gasolina

9- Radiador

10- Tornillo drenaje radiador

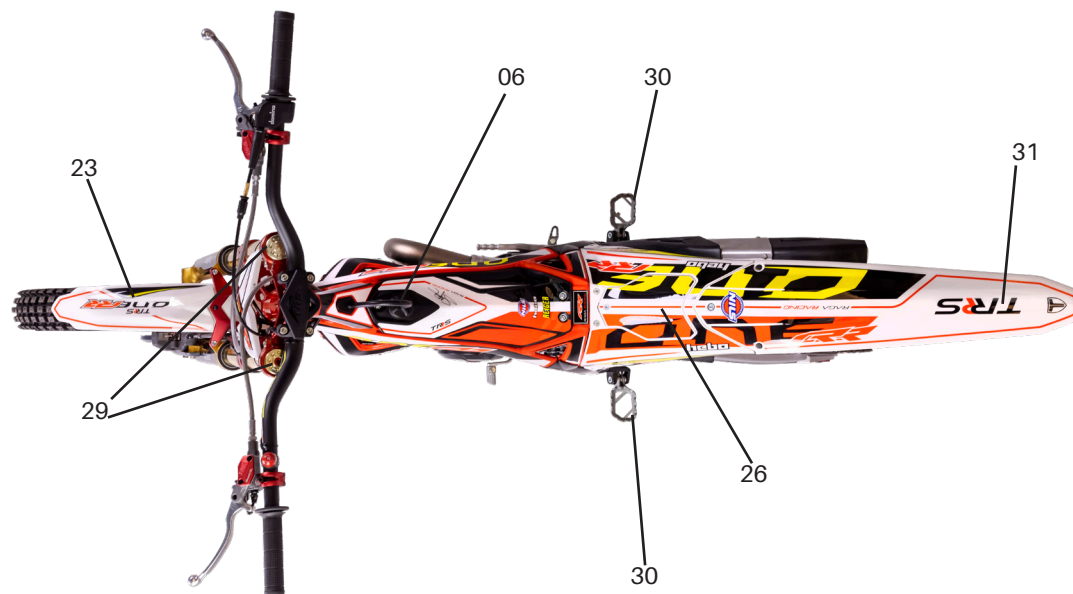
11- Pedal freno trasero

12- Desvaporizador depósito gasolina

13- Caja de láminas

14- Cadena de transmisión

15- Pedal de cambio



17- Horquilla delantera
18- Bujía
19- Silencioso escape
20- Basculante
21- Curva escape
22- Bomba agua

23- Guardabarros delantero
24- Pinza de freno delantera
25- Tapa encendido
26- Tapa filtro aire
27- Carburador

28- Corona
29- Regulación suspensión delantera
30- Estribos
31- Guardabarros trasero

32- Piñón de salida
33- Tapón vaciado aceite motor
34- Mirilla aceite



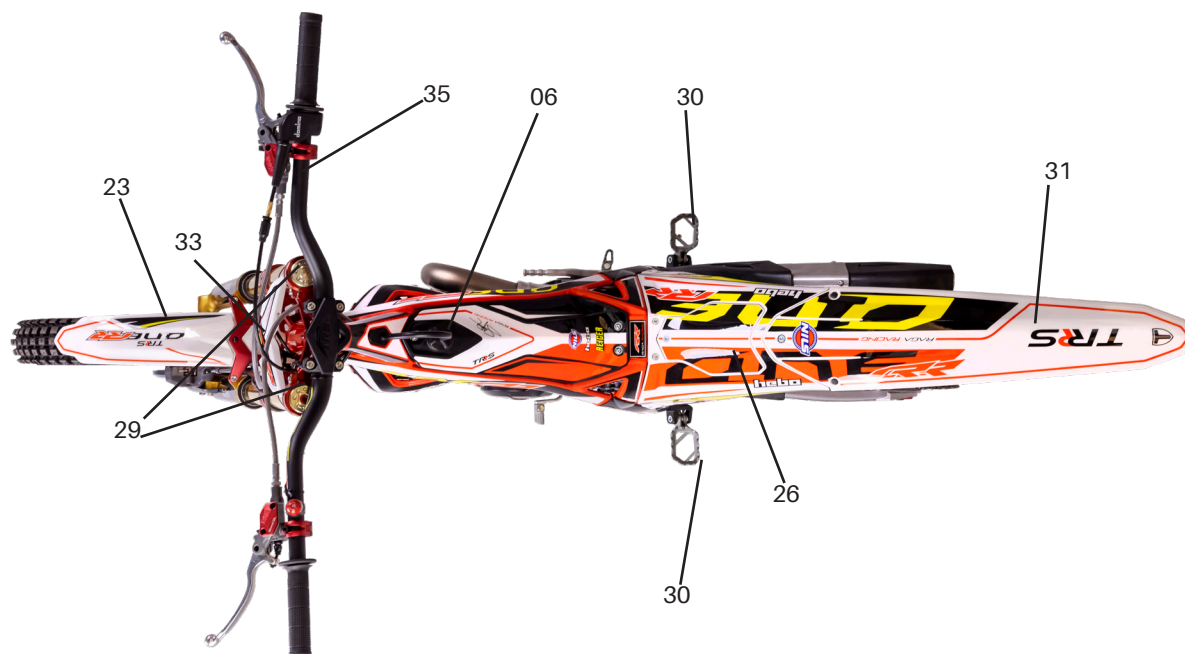
1 - Descripción de elementos



- 1- Maneta del embrague
- 2- Botones de los indicadores de dirección, claxon y paro
- 3- Maneta del freno
- 4- Acelerador
- 5- Tapón del radiador

- 6- Tapón del depósito de gasolina
- 7- Pedal de arranque
- 8- Depósito de gasolina
- 9- Radiador
- 10- Tornillo drenaje radiador
- 11- Pedal freno trasero

- 12- Desvaporizador depósito gasolina
- 13- Grifo de la gasolina
- 14- Caja de láminas
- 15- Cadena de transmisión
- 16- Pedal de cambio



17- Horquilla delantera
18- Bujía
19- Silencioso escape
20- Basculante
21- Curva escape
22- Bomba agua

23- Guardabarros delantero
24- Pinza de freno delantera
25- Tapa encendido
26- Tapa filtro aire
27- Carburador

28- Corona
29- Regulación suspensión delantera
30- Estribos
31- Guardabarros trasero

32- Piñón de salida
33- Batería arranque eléctrico
34- Motor arranque
35- Botón arranque eléctrico
36- Tapón vaciado aceite motor.

2 - Ficha Técnica TRS One - Motor

Ficha Técnica TRS One - Motor

<i>MOTOR:</i>	2T Monocilindrico.
<i>Cilindrada:</i>	294,1cc - 272,2 cc - 247,7 cc-125 cc
<i>Refrigeración:</i>	Líquida.
<i>Diámetro y carrera:</i>	79x60 mm (300 cc) - 76x60 mm (280 cc) - 72,5x60 mm (250 cc) - 54x54.6mm (125cc)
<i>Encendido:</i>	CDI HIDRIA (doble chispa).
<i>Embrague:</i>	Sistema TRS hidráulico de diafragma 3 discos.
<i>Caja de cambios:</i>	5 velocidades.
<i>Capacidad aceite motor:</i>	Motor Estandar 330cc (Rellenado 280cc) / Motor con arranque eléctrico 430cc (Rellena- do 380cc) (Nils Clutch trial)
<i>Capacidad aceite motor (125cc):</i>	350cc (Rellenado 330cc) (Nils Clutch trial)
<i>Trasmisión:</i>	Por cadena.
<i>Combustible:</i>	2,5L Gasolina 98 con aceite 2T 1.0%.
<i>Carburador:</i>	Keihin PWK 28 admisión por láminas
<i>Arranque:</i>	Por pedal a la transmisión primaria / Arranque eléctrico & Por pedal a la transmisión pri- maria.
<i>Filtro aire:</i>	Espuma.
<i>Tipo bujía:</i>	(250-280-300)cc NGK-R BPMR6A. / (125)cc NGK BR7ES

3 - Ficha Técnica TRS One - Chasis

Ficha Técnica TRS One - Chasis

<i>CHASIS:</i>	Doble cuna de aluminio forjado.
<i>Basculante:</i>	Aluminio.
<i>Suspensión delantera:</i>	Tech de aluminio, diámetro:39mm, 175mm recorrido.
<i>Regulación:</i>	Extensión y precarga del muelle regulables.
<i>Suspensión trasera:</i>	REIGER 2 vias
<i>Regulación:</i>	Precarga muelle y extensión / Precarga muelle, compresión y extensión
<i>Recorrido:</i>	Recorrido rueda trasera 168mm.
<i>Tipo de llanta:</i>	Llanta de aluminio Morad radiada.
<i>Llanta-neumático delantero:</i>	1.6x21 Michelin X11 Trial 2.75x21.
<i>Llanta-neumático trasero:</i>	2.15x18 Michelin X11 Trial 4.00x18 TL.
<i>Freno delantero:</i>	Disco 185mm pinza 4 pistones BRAKTEC.
<i>Freno trasero:</i>	Disco 150mm pinza 2 pistones BRAKTEC.
<i>Peso en seco:</i>	Estándar: 66 kg. // Arranque eléctrico : 68,5 Kg.
<i>Dimensiones:</i>	Longitud x anchura x altura: 2.015 x 830 x 1.125mm.
<i>Altura asiento:</i>	640mm
<i>Protector motor:</i>	7075 Aluminio estriado
<i>Estribos:</i>	TRRS grip regulables (+/-) 2,5 mm

TRS Motorcycles recomienda lubricante NILS

4 - Placa del Fabricante (Bajo el Depósito)

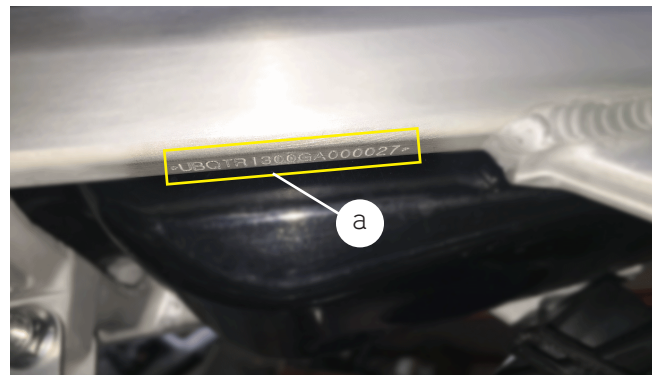
Todas las motocicletas que fabricamos en TRS salen con un número de identificación gravado en el bastidor y que figura en la ficha técnica de la documentación que entregamos al usuario. Este número no se puede reemplazar ni modificar bajo ningún concepto, este se encuentra gravado en el tubo lateral derecho del chasis y puede ser requerido en cualquier inspección técnica.

NÚMERO DE SERIE Y CÓDIGO DE LAS LLAVES

Estos números son los que identifican su motocicleta y el bloqueo de dirección, consérvelos anotados en su manual (P. ej. para pedir copia de las llaves en caso de pérdida).



Es recomendable conservar anotado el número de serie y la información de identificación de su motocicleta para agilizar trámites en caso de robo o suministro de recambios.




a) Posición del número de identificación, situado en tubo lateral derecho del chasis



b) El Número de identificación del motor, está situado debajo de la curva de escape.

5 - Desembalaje moto, puesta apunto

MONTAJE ANTES DE USAR (ARRANQUE ELÉCTRICO)

Por razones de seguridad las motocicletas **TRRS con Arranque Eléctrico**  se entregan sin aceite y gasolina (solo cuando el transporte es aéreo o marítimo), y con la toma de masa desconectada para prevenir incidentes durante el transporte. Siga las siguientes instrucciones para la puesta a punto de su moto.

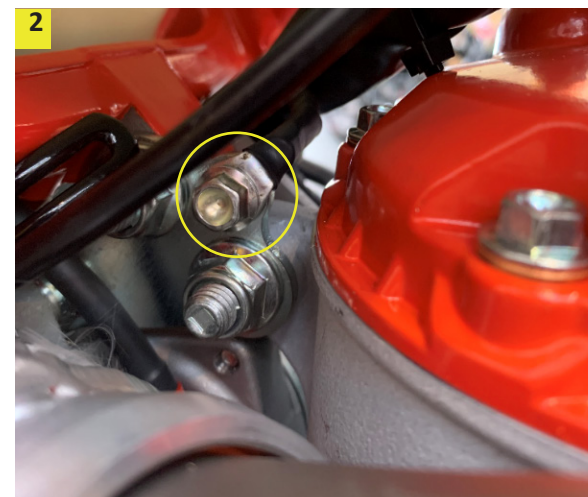
1. Ubicación de la toma de masa, protegida con cinta aislante. A continuación proceder a conectar la toma de masa al chasis. Retirar la cinta aislante de la toma de masa.

2. Insertar la toma de masa con el tornillo juntos y volvemos atornillar con una llave 8mm al soporte.

NOTA: Capacidad aceite: 430cc
Capacidad rellenado cambio aceite: 380cc



recomienda



ARRANQUE Y PARADA DEL MOTOR ESTÁNDAR

PALANCA ARRANQUE:



a) Palanca Arranque, en el lado derecho de la TR5 One



c) Botón Paro, situado a la izquierda del manillar
El botón de paro se encuentra situado en el lado izquierdo del manillar, accesible a nuestro dedo pulgar para poder accionarlo con facilidad.

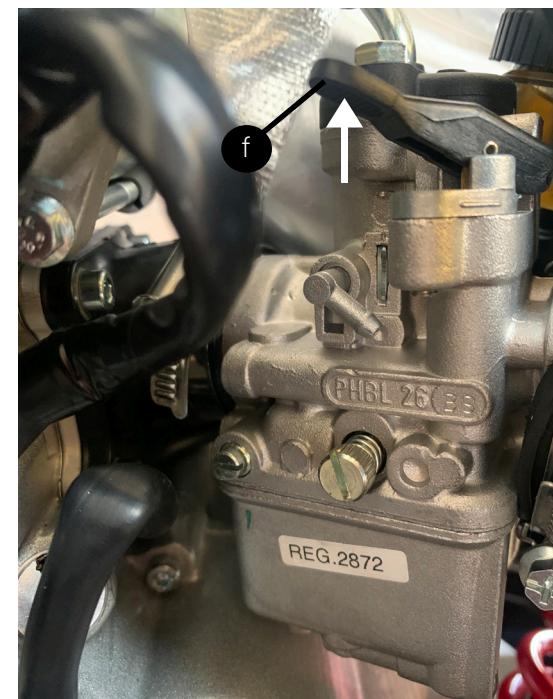


d) Desconector o Hombre al agua, situado a la izquierda del manillar

Es un elemento de seguridad, con lo que, en caso de caída del piloto, la moto se desconecta. Asegurarse que el piloto se coloca la cinta elástica en la muñeca izquierda y queda firmemente sujeta, antes de encender el motor

ESTÁRTER

Utilice el estárter cuando el motor esté frío para favorecer el arranque sin maltratar el motor. Este dispositivo, usado convenientemente, prevendrá del desgaste y los daños mecánicos por arranques a temperaturas adversas. Para accionarlo debe usar una palanca negra situada en el carburador.



f) Estárter, en el carburador de la TR5 One

6 - Arranque y Parada con arranque eléctrico / 7 - Estárter

ARRANQUE Y PARADA DEL MOTOR CON ARRANQUE ELÉCTRICO

ARRANQUE ELÉCTRICO



a) Botón arranque eléctrico, situado a la derecha del manillar

NOTA:

- 1) Antes de arrancar la moto, plegar el caballete.
- 2) Sostenga la palanca del embrague
- 3) Asegurarse de que el cambio de marcha este en punto neutro.
- 4) Botón paro. Si la moto utiliza el dispositivo hombre al agua fig. d), revisar que se encuentra correctamente conectado. La parte roja encima de la base negra.
- 5 a) Motor frío. Accionar el tirador estándar hacia arriba, hasta la posición de bloqueo (cerrado). Fig. f.). Después de arrancar el motor, devolver la palanca a la posición inferior. Esta es la posición normal de funcionamiento.
- 5 b) Motor caliente. Comprobar que el tirador de estándar se encuentra a la posición inferior (desbloqueo). Fig. f.) Esta es la posición normal de funcionamiento.
- 5 c) Motor ahogado. Después de una caída o la moto tumbada por el transporte, el motor puede ahogarse. Para encender el motor, revisar que el tirador de estándar está en posición inferior, desbloqueado. Accionar el mando gas a tope. Una vez se enciende, solar el gas a posición media.

6) Presionar el botón de arranque eléctrico para encender el motor. No mantenga presionado el botón de arranque durante más de 4 segundos seguidos, ni realizar más de 3 intentos en un periodo inferior a 15 minutos. Sobrepasar estas indicaciones, podría dañar la batería o el sistema de arranque. Si el motor no se ha encendido, intentar 3 veces con la palanca arranque. En el caso que el motor no arrancara, verifique al final de este documento el capítulo "Síntomas averías y preguntas frecuentes" para encontrar la solución.



c) Botón Paro, situado a la izquierda del manillar

El botón de paro se encuentra situado en el lado izquierdo del manillar, accesible a nuestro dedo pulgar para poder accionarlo con facilidad.

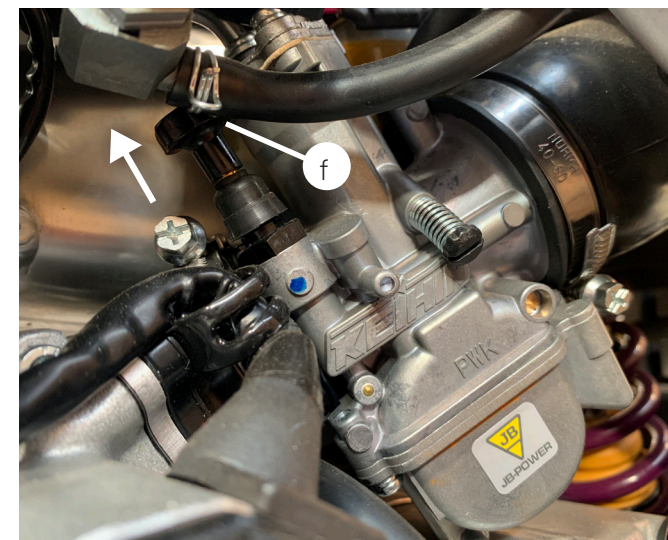


d) Desconector o Hombre al agua, situado a la izquierda del manillar

Es un elemento de seguridad, con lo que, en caso de caída del piloto, la moto se desconecta. Asegurarse que el piloto se coloca la cinta elástica en la muñeca izquierda y queda firmemente sujeta, antes de encender el motor.

ESTÁRTER

Utilice el estándar cuando el motor esté frío para favorecer el arranque sin maltratar el motor. Este dispositivo, usado convenientemente, prevendrá del desgaste y los daños mecánicos por arranques a temperaturas adversas. Para accionarlo debe usar una palanca negra situada en el carburador.



f) Estárter, en el carburador de la TRS One

CAMBIO DE MARCHAS

El cambio de marchas se controla mediante una palanca a modo de pedal en el lado izquierdo del vehículo, con la secuencia marcada en el diagrama. Debe accionar simultáneamente el embrague con la maneta izquierda para cambiar de marcha. Posición de las marchas como indica el gráfico. La posición neutral es localizada entre el 1r y 2n engranaje.

La 1a marcha se encuentra presionando la palanca hacia abajo. El resto, presionando la palanca hacia arriba, aumentando una marcha cada vez que se acciona.



a) Palanca de cambio de marchas

GRIFO DE GASOLINA

En el lateral izquierdo del chasis se encuentra el grifo de gasolina. Situado por encima del carburador. La palanca de accionamiento dispone de tres posiciones:

- A la derecha: Cerrado (APAGADO)
- En el centro: Abierto (ON)
- A la izquierda: Reserva (RES)

Aconsejamos cerrar el grifo de gasolina cuando transportamos la moto en un vehículo así como cuando dejamos la moto parada por un largo periodo de tiempo.



b) Grifo de gasolina



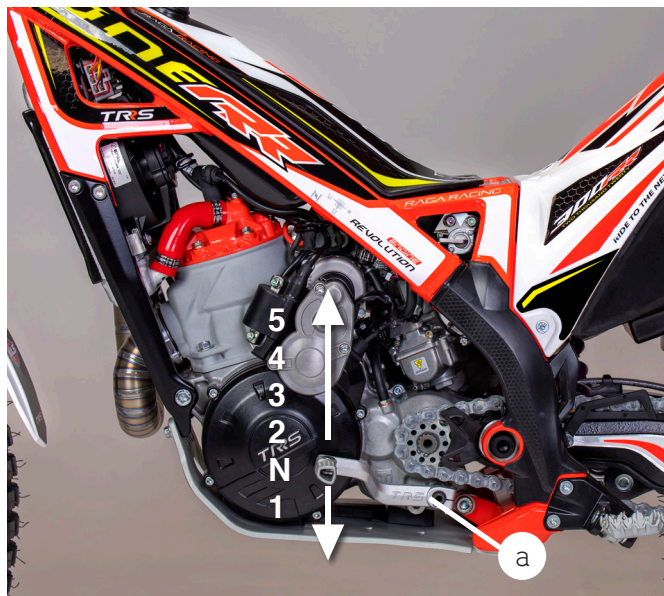
CAMBIO DE MARCHAS



El cambio de marchas se controla mediante una palanca a modo de pedal en el lado izquierdo del vehículo, con la secuencia marcada en el diagrama. Debe accionar simultáneamente el embrague con la maneta izquierda para cambiar de marcha. Posición de las marchas como indica el gráfico.

La posición neutral es localizada entre el 1r y 2n engranaje.

La 1a marcha se encuentra presionando la palanca hacia abajo. El resto, presionando la palanca hacia arriba, aumentando una marcha cada vez que se acciona.



a) Palanca de cambio de marchas

GRIFO DE GASOLINA



En el lateral izquierdo del chasis se encuentra el grifo de gasolina. Situado detrás del triángulo central del chasis. La palanca de accionamiento dispone de dos posiciones:

- A la derecha: Cerrado (APAGADO)
- En el centro: Abierto (ON)

Aconsejamos cerrar el grifo de gasolina cuando trasportamos la moto en un vehículo así como cuando dejamos la moto parada por un largo periodo de tiempo.



b) Grifo de gasolina

10 - Depósito de Combustible

DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE

La capacidad es de 2.5 litros y debe llenarse con una mezcla de gasolina sin plomo y aceite. El tapón del depósito se sitúa en la parte superior del depósito. Octanaje mínimo de la gasolina: 98 octanos



Importante. No mezcle aceite vegetal y mineral. Siga los niveles y proporciones marcados para una correcta combustión en el interior de su motor. Para conseguir una buena mezcla, vierta primero en un recipiente el aceite y parte de la gasolina, agite y después añada el resto de la gasolina, evitando hacerlo a bajas temperaturas pues se dificulta la operación.

NEUMÁTICOS



NEUMÁTICOS

Rueda delantera:

2,75x21" TRIAL

Rueda trasera:

4,00x18" TRIAL

PRESIONES RECOMENDADAS

Rueda delantera:

0,45bar (0,42bar en competición)

Rueda trasera:

0,35bar (0,3bar en competición)

En terrenos con poca adherencia puede reducir la presión ligeramente del neumático para aumentar el agarre y viceversa.



Un correcto estado de los neumáticos contribuye en gran medida a su seguridad y garantiza una mejor conducción. Manténgalos con la presión adecuada en cada momento y controle su desgaste. La presión debe comprobarse con el neumático en frío.

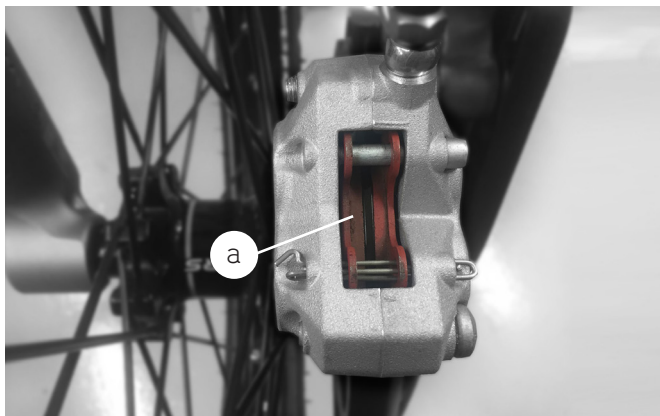
Imagen de la rueda trasera de la TRS.

12 - Sistema de Frenado

PASTILLAS DE FRENO

Para garantizar una frenada óptima es necesario verificar el estado de las pastillas de freno: inicialmente suelen tener unos 3mm de ferodo. Si después de su funcionamiento observamos que esta distancia se ha reducido por debajo de los 2mm, será necesario sustituirlas por unas nuevas.

Para sustituirlas es necesario desmontar la pinza de freno de la botella de la suspensión, quitando el tornillo de sujeción y el alambre clip que se desmontan por la parte inferior. Para su posterior montaje es necesario abrir los pistones con un destornillador haciendo palanca entre ellas para separar los pistones. A su vez, hay asegurar el apriete de los tornillos y pasador alambre clip.



a) Pastillas de frenado

NIVEL DE ACEITE DEL FRENO TRASERO



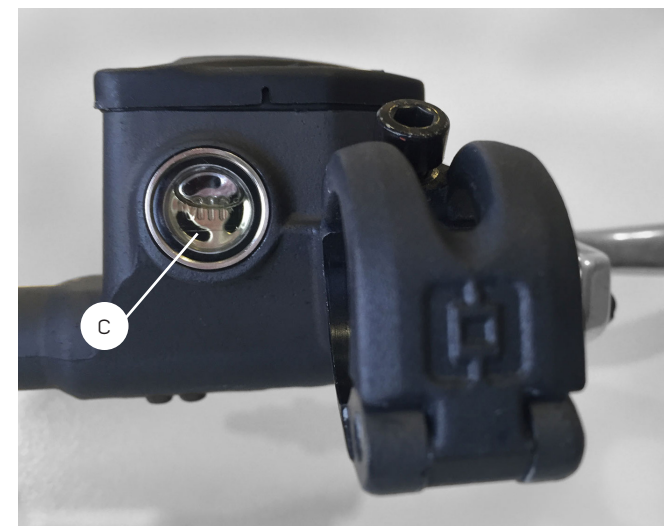
b) Bomba freno trasero

Para revisar el nivel de aceite del freno trasero lo podemos visualizar desde la parte trasera de la moto. Debemos mantener el nivel por encima de la raya indicadora.

Se puede acceder al depósito de aceite quitando el escape y aflojando el propio tapón del depósito, procurando no verter líquido de frenos fuera de este, ya que es muy corrosivo.

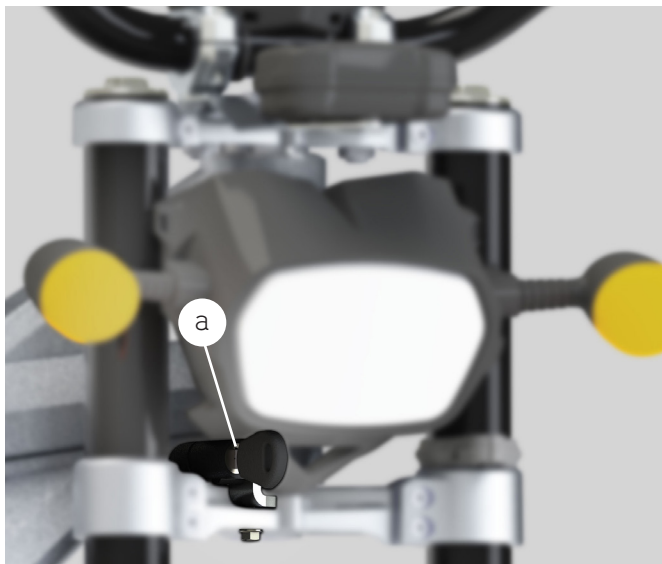
NIVEL DE ACEITE DEL FRENO DELANTERO

En la parte trasera de la bomba de freno delantero podemos verificar el nivel de aceite, llenándolo hasta el nivel correcto con líquido de frenos DOT-4 NILS.



c) Nivel de aceite en la Bomba de Freno delantera.

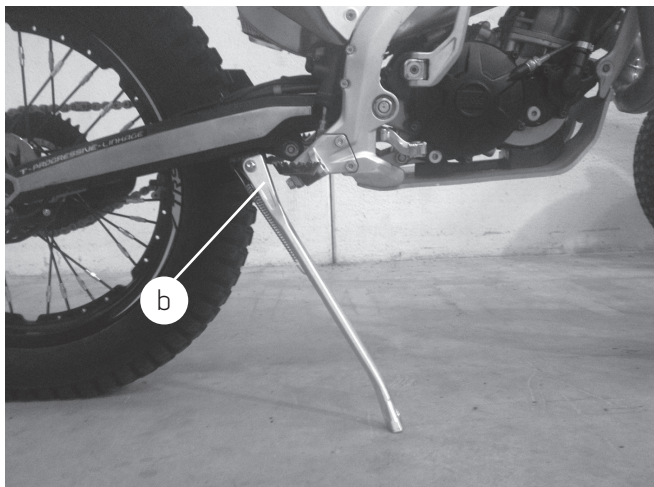
SISTEMA DE BLOQUEO DE LA DIRECCIÓN



a) El sistema clausor está situado debajo del faro

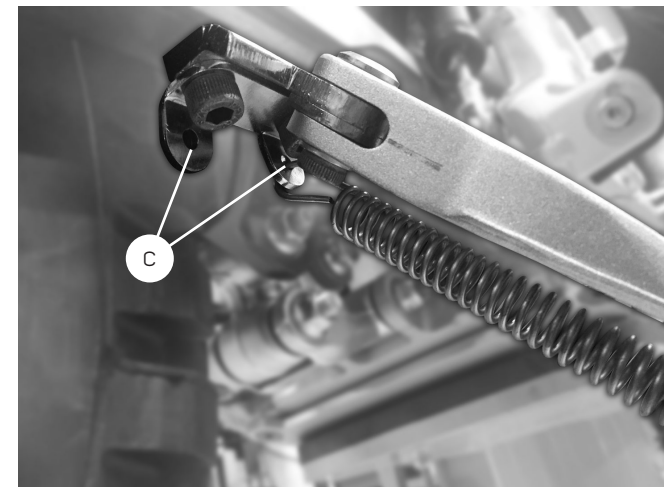
El sistema antirrobo está situado en la parte delantera de la moto, permite bloquear la dirección cuando giramos totalmente hacia la derecha y presionamos el sistema de clausor, girando la llave hasta notar el bloqueo.

CABALLETE



b) Caballete situado en el lado derecho de la TRS One

En el lado derecho del vehículo podrá encontrar el caballete, anclado al chasis mediante un muelle. Despliegue la pata hasta su máxima extensión para apoyar la moto en el suelo cuando estacione.



c) Agujeros de regulacion del caballete

En la base del caballete hay dos orificios para poder regular la forma de plegado de éste.

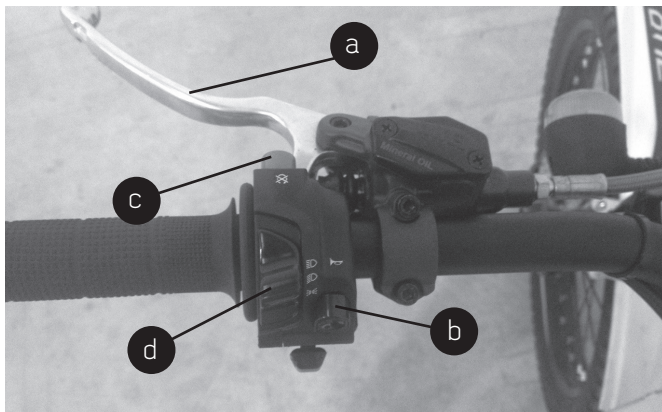
Si montamos el muelle en la parte delantera en sentido de marcha el caballete quedara siempre abierto hasta que no lo accionemos.

En esta posición es importante recordar accionarlo manualmente antes de circular.

Si lo montamos en la parte trasera el caballete siempre tendrá tendencia a retroceder y quedar en posición para circular.

15 - Manillar y Cuadro de Mandos

MANILLAR Y CUADRO DE MANDOS ESTÁNDAR



Parte izquierda del manillar.

En el lado izquierdo del manillar se encuentran:

- a) - Maneta de embrague.
- b) - Claxon.
- c) - Botón de paro motor.
- d) - Botón de luz de cruce, carretera e indicadores de dirección - (Moto Homologación)



Parte central del manillar.

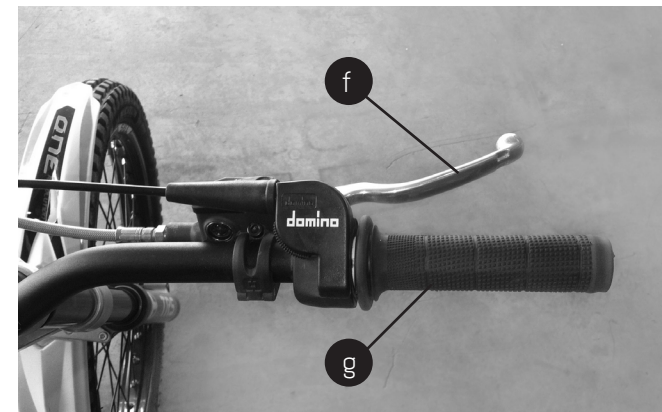
En el centro del manillar se encuentra el cuadro de mandos (e). (Más información e instrucciones de uso en apartados posteriores de este manual).



f) En la parte posterior de la careta se encuentra el interruptor del mapa del CDI. Así, se puede elegir entre las posiciones:

I: Mojado o **0: Seco.**

Nota: Solo en versión de competición

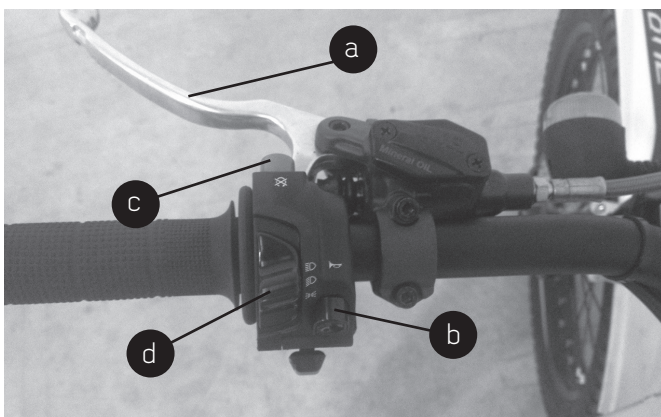


Parte derecha del manillar.

En el lado derecho del manillar puede encontrar:

- f - Maneta de freno.
- g - Mando del acelerador.

MANILLAR Y CUADRO DE MANDOS CON ARRANQUE ELÉCTRICO



Parte izquierda del manillar.

En el lado izquierdo del manillar se encuentran:

- a) - Maneta de embrague.
- b) - Claxon.
- c) - Botón de paro motor.
- d) - Botón de luz de cruce, carretera e indicadores de dirección - (Moto Homologación)



Parte central del manillar.

En el centro del manillar se encuentra el cuadro de mandos (e). (Más información e instrucciones de uso en apartados posteriores de este manual).



f) En la parte posterior de la careta se encuentra el interruptor del mapa del CDI.

Así, se puede elegir entre las posiciones:

1: Mojado o 0: Seco.

Nota: Solo en versión competición

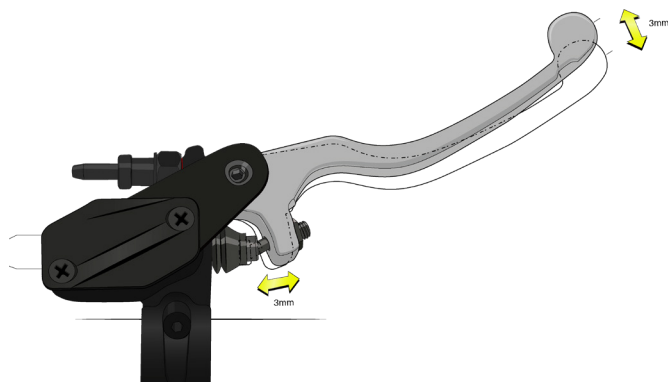


Parte derecha del manillar.

En el lado derecho del manillar puede encontrar:

- g - Maneta de freno.
- h - Mando del acelerador.
- i - Botón arranque eléctrico

REGULACIÓN DE LAS MANETAS

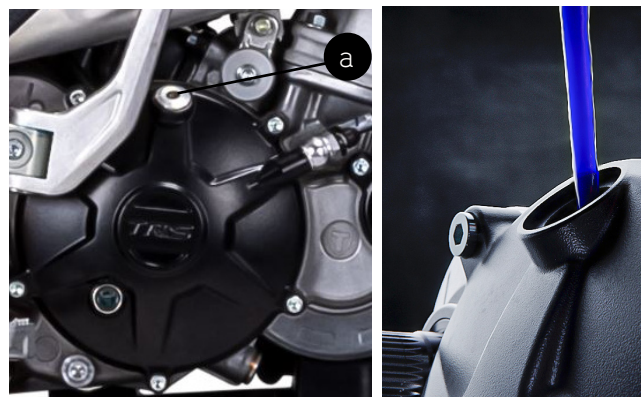


Juego libre inicial máximo en ambas manetas del manillar.

Tanto la maneta de embrague, como la maneta de freno, deben mantener **un juego libre inicial en su recorrido de 3mm como máximo**. Es importante que ese juego exista, no inutilizarlo. Para regularlo, use las tuercas de ajuste en las manetas.

Para adaptar el manillar a cada tipo de conducción distinto, puede inclinarlo más o menos aflojando las bridas que lo sujetan a la horquilla. Una vez regulado a su gusto, apriete los tornillos de nuevo, empezando por los más cercanos al asiento y siguiendo por los más cercanos al velocímetro.

CAMBIO DE ACEITE ESTÁNDAR



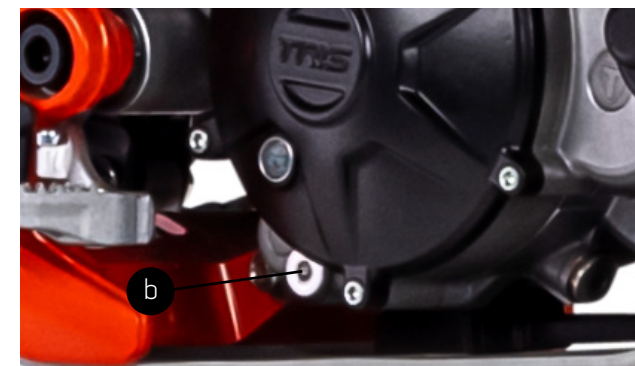
a) Tapón llenado aceite, en la parte superior del cárter.

El motor tiene una capacidad de 330 cc de aceite de transmisión cuando la moto es estándar.

No mezcle distintos tipos de aceites, llenar usando aceite del mismo tipo cada vez. Se recomienda usar aceites del tipo NILS CLUTCH TRIAL.

Se recomienda cambiar el aceite motor, al menos una vez al año.

Existe un tapón en la parte inferior del cárter para el vaciado del aceite **Fig(b)** y otro en la parte superior para el llenado **Fig(a)**. Para cambiar el aceite, si el motor está frío, recomendamos encender la motocicleta y dejarla funcionar a ralentí durante 5 minutos.



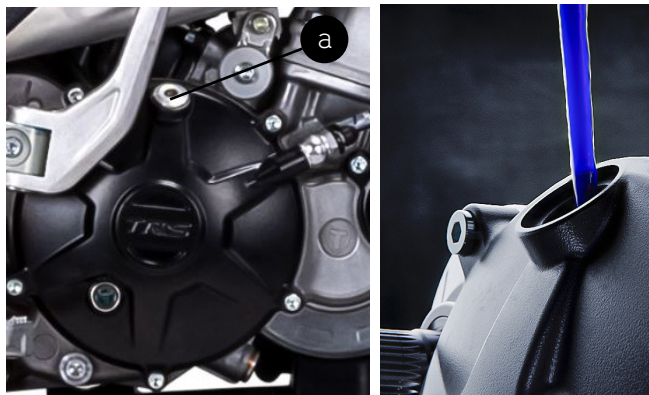
Fig(b): Tapón vaciado aceite, en la parte inferior del cárter

Esto calentará el aceite a la temperatura adecuada para el cambio. Coloque la motocicleta en el caballete lateral desplegado. Coloque un recipiente debajo del tapón de vaciado derecho y retírelo. Deje que todo el aceite se vacíe y luego limpie el tapón, quitando las virutas de metal fijadas en el imán. Una vez que esté limpio, revise la arandela de cobre y reemplácela si es necesario. Apriete el tapón de vaciado.

Para llenar el motor con aceite, colocar la moto ligeramente inclinada hacia la izquierda (unos 5°). Abrir el tapón que se encuentra en la tapa embrague y añadir 280cc de aceite para embrague tipo NILS clutch Trial. Cerrar el tapón y revisar nivel a través de la mirilla que se encuentra en la tapa embrague. El nivel adecuado es cuando se observa una burbuja en la parte superior de la mirilla.

TRRS MOTORCYCLES recomienda lubricante NILS

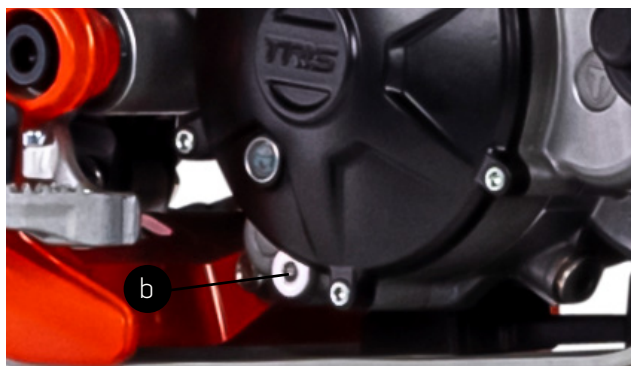
CAMBIO DE ACEITE CON ARRANQUE ELÉCTRICO



a) Tapón llenado aceite, en la parte superior del cárter.

El motor con arranque eléctrico tiene una capacidad de 430 cc de aceite.

No mezcle distintos tipos de aceites, llenar usando aceite del mismo tipo cada vez. Se recomienda usar aceites del tipo NILS CLUTCH TRIAL.



Fig(b): Tapón vaciado aceite, en la parte inferior del cárter

El sistema de arranque eléctrico está lubricado con el mismo aceite de motor. Para cambiar el aceite, si el motor está frío, recomendamos encender la motocicleta y dejarla funcionar a ralentí durante 5 minutos. Esto calentará el aceite a la temperatura adecuada para el cambio. Coloque la motocicleta en el caballete lateral desplegado. Coloque un recipiente debajo del tapón de vaciado derecho y retírelo. Deje que todo el aceite se vacíe y luego limpie el tapón, quitando las virutas de metal fijadas en el imán. Una vez que esté limpio, revise la arandela de cobre y reemplácela si es necesario. Apriete el tapón de vaciado.

En los motores de arranque eléctrico, es necesario drenar el aceite restante en la cubierta de arranque eléctrico. Para llevar a cabo, recueste la motocicleta hasta 5° en el lado izquierdo y coloque un contenedor debajo del tornillo de vaciado (Fig. C) y retírelo. Revise la arandela de cobre y reemplácela si es necesario y apriete el tornillo de drenaje.

Para llenar el motor con aceite, colocar la moto ligeramente inclinada hacia la izquierda (unos 5°). Abrir el tapón que se encuentra en la tapa embrague fig a) y añadir 380cc de aceite para embrague tipo NILS clutch Trial. Cerrar el tapón y revisar nivel a través de la mirilla que se encuentra en la tapa embrague. El nivel adecuado es cuando se observa una burbuja en la parte superior de la mirilla.



Se recomienda cambiar el aceite motor, al menos una vez al año



recomienda lubricante



BATERÍA ARRANQUE ELÉCTRICO

La batería da la potencia para arrancar el motor. Se coloca detrás de la lámpara de luz delantera. No se requiere mantenimiento. La batería se carga automáticamente cuando el motor está funcionando. No es necesario cargar la batería desde el exterior con un cargador.

BUJÍA



a) La bujía que viene instalada de fábrica es la definida en la hoja de características. Debe apretarse a 11Nm.

Es importante mantener la distancia estipulada por TRS de 1mm entre el electrodo y el arco para asegurar un óptimo rendimiento del motor.

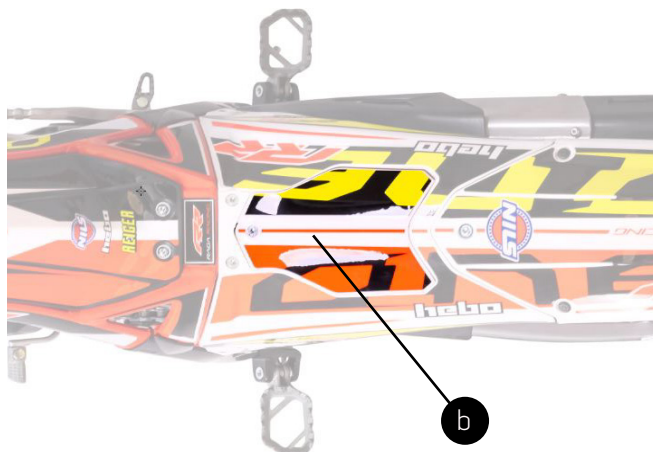
El color de esta nos permite valorar si estamos utilizando una carburación adecuada:

Color muy blanco: mezcla muy pobre.

Color muy negro: mezcla demasiado grasa.



FILTRO DE AIRE



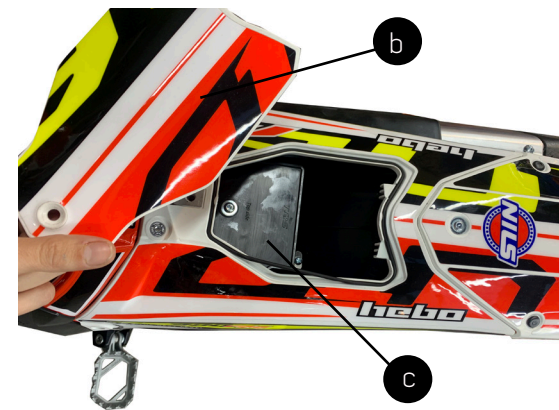
b) Vista superior de la tapa de la caja de filtro.

Es muy importante verificar el filtro de aire después de cada salida. Un correcto mantenimiento le permitirá conseguir un perfecto funcionamiento y el mejor rendimiento del motor, así como alargar la vida de su motocicleta.

Para acceder al filtro de aire, se debe quitar la tapa situada en la parte superior de la caja de filtro. Retire el tornillo avellanado que se encuentra en la parte frontal.(Fig. b)

Encontrará el deflector caja filtro. Este es el encargado de canalizar el flujo de aire así como de reducir la suciedad caída en el filtro de aire. Retire el tornillo allen para acceder al filtro aire. (Fig. c)

Para sacar el filtro de aire (fig. d) desplazar el muelle hacia atrás y extraer el filtro hacia arriba.



b) Quitando la tapa se accede al deflector caja filtro;

c) Deflector caja filtro



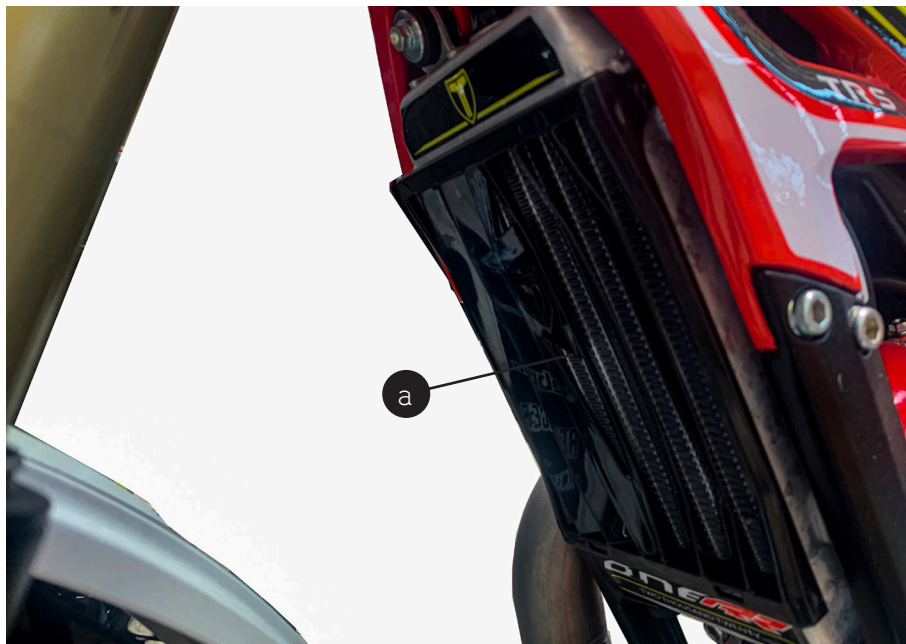
Revise si es necesario limpiar o reemplazarlo si se encuentran grietas o la espuma dañada.

Antes de montar, se recomienda engrasar el filtro con Air filter extra protection de Nils. Esto ayudará a atrapar las partículas de polvo más pequeñas.

Para introducir el filtro, deslizar por el centro del muelle hasta fijarlo en el punto medio. El filtro debe quedar en el centro de la tobera de admisión.

Montar deflector y tapa filtro, en este orden.

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN



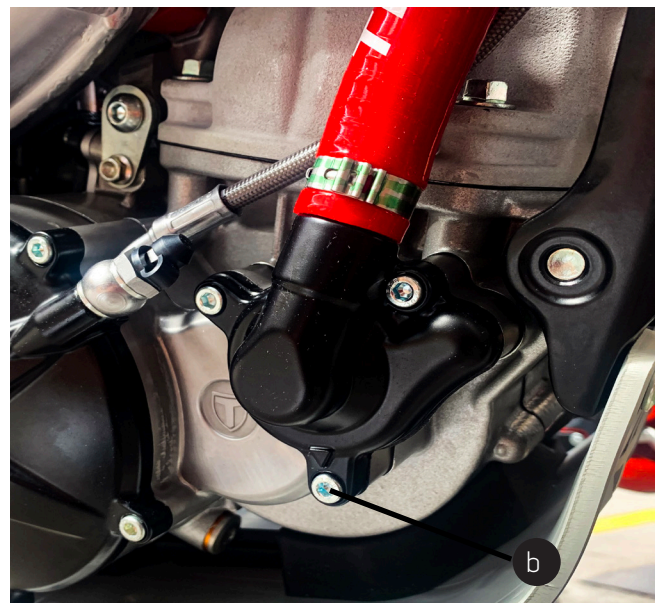
a) Radiador de la TRS One

Antes de manipular el sistema de refrigeración no olvide que el sistema puede estar a altas temperaturas y a presión.

Tenga precaución y espere a que se enfríe una vez parado el motor.

Es conveniente comprobar periódicamente que los tubos de entrada y salida al radiador no tengan golpes, grietas o fugas que dificulten el funcionamiento del sistema de refrigeración. Para un correcto mantenimiento del motor, debe asegurarse de que el nivel del líquido refrigerante es el adecuado. Para ello, desatornillar el tapón del radiador situado en la parte superior. Utilice siempre fluido refrigerante (-30°C) apto para motores de aleación ligera.

VACIADO DE LÍQUIDO DE REFRIGERACIÓN



b) Tornillo para el vaciado del agua de refrigeración situado en la tapa de la bomba de agua.

Aflojando el tornillo indicado en la parte inferior de la bomba de agua podremos vaciar el circuito de líquido refrigerante del motor. Antes, sacar el tapón del ra-



Es importante esperar que la temperatura del motor este a temperatura ambiente para poder hacer el vaciado, de no ser así la temperatura elevada del refrigerante nos puede causar quemaduras.

SENSOR TEMPERATURA



c) Sensor de temperatura, atornillado en la tapa culata.

El sensor de temperatura es el encargado de medir la temperatura en que se encuentra el motor y mandar la información al CDI.

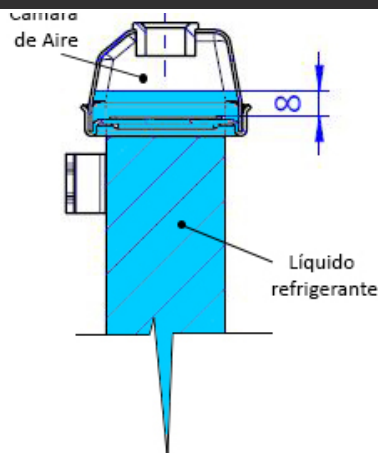
Siguiendo los parámetros preestablecidos, el ventilador se enciende y se apaga para mantener una temperatura idónea en el motor.

LLENADO DEL LÍQUIDO DE REFRIGERACIÓN

Quitando el tapón de llenado en la parte superior del radiador podemos hacer el llenado de este, vertiendo líquido refrigerante hasta llenarlo, asegurándose de sacar el aire desde el tornillo purgador de la culata. Es aconsejable no llenar el radiador en su totalidad para asegurar un funcionamiento óptimo. Aconsejamos usar un recipiente de llenado adecuado para mejor control del llenado.



a) Tapón de llenado situado en la parte superior del radiador.



Detalle sección radiador, cubrir aletas con 8mm. de agua. Debe quedar cámara de aire en la parte superior.

El líquido refrigerante que viene de fábrica es una mezcla de tipo permanente de etileno glicol, diluida en agua destilada al 50% y con aditivos anticorrosivos.

Una vez al año es recomendable sustituir el líquido por uno nuevo y purgar el sistema. Preste atención a posibles tonalidades distintas de la habitual del refrigerante: manchas blancas (piezas de aluminio corroidas), manchas marrones (piezas de acero corroidas), color blanco (fuga de aceite).

Sea respetuoso con el medio ambiente, no vierta este tipo de sustancias en lugares no preparados para tal fin.

Para poder garantizar que el circuito de refrigeración queda totalmente purgado, Es necesario una vez que estemos llenándolo de líquido refrigerante aflojar el tornillo situado en la parte más alta de la culata hasta que salga todo el aire, para posteriormente apretar.

PURGADO DEL LÍQUIDO DE REFRIGERACIÓN



b) Tornillo purgador del líquido refrigerante, situado en la parte superior de la culata.

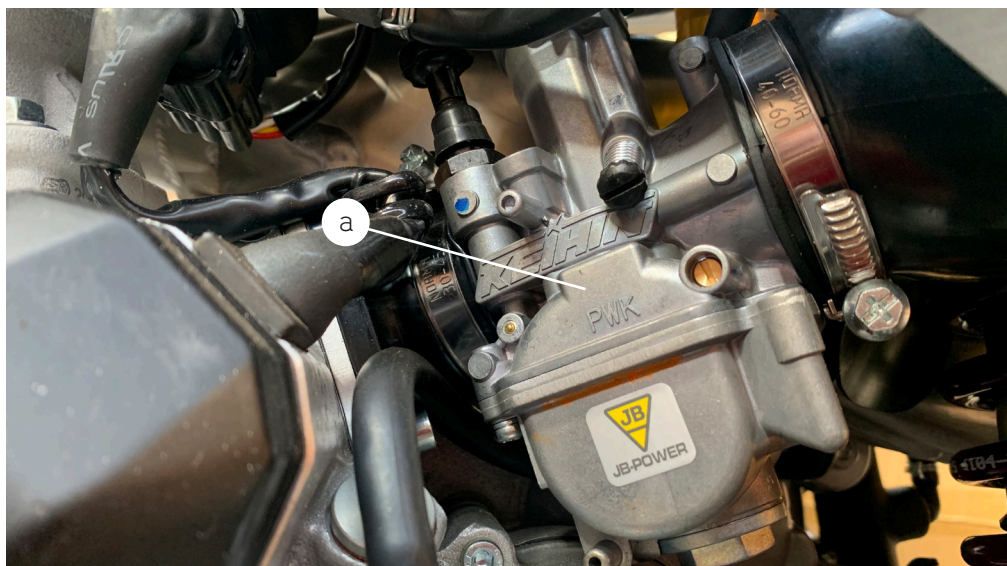
Después podemos rellenar el radiador hasta el nivel correcto, dejándolo casi lleno, así el aire permite hacer de vaso de expansión.

Advertencia! No abrir nunca el tapón del radiador, cuando el sistema está caliente. Le podría causar quemaduras.

CARBURADOR

Periódicamente es conveniente una revisión del carburador. Limpiar externamente y los pasos internos con aire a presión y desengrasante para mejorar su rendimiento y fiabilidad.

Observe la altura del flotador que marca el nivel de la gasolina en la cubeta. Regule el carburador para que permanezca a 17mm dentro de los márgenes indicados. (En carburador KEIHIN)



a) Carburador. Al manipular el carburador y piezas adyacentes pueden quedar restos de combustible que previamente deben ser drenados. Dicho combustible es fácilmente inflamable y tóxico, tenga precaución.



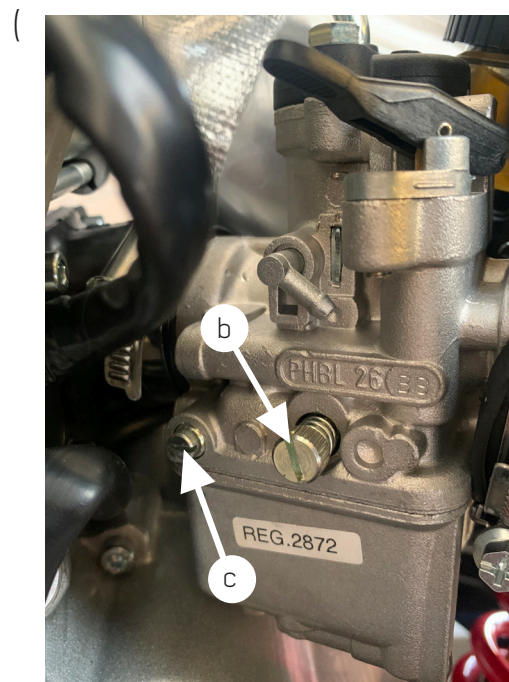
CARBURACIÓN DE LA MEZCLA

Una mezcla óptima de gasolina y aire le permitirá sacar el máximo rendimiento a su motor. Para ello, debe afinar las cantidades de gasolina y aire que entran por el carburador.

Una buena manera de averiguar la calidad de la mezcla que está entrando a su motor es inspeccionar la bujía. Si la bujía presenta un color marrón claro, la mezcla es buena; si por el contrario presenta un color negro (exceso de gasolina), o blanco (exceso de aire), la mezcla que llega a su motor no es la correcta.

Para controlar la cantidad de gasolina que llega al motor puede modificar la mezcla con el tornillo del aire, vea en las siguientes indicaciones según el tipo de carburador.

AJUSTE CARBURADOR DELLORTO



b) Ralentí c) Aire

En el carburador dispone de dos tornillos de ajuste: el tornillo del aire y el del ralentí, que le permitirán variar su punto de funcionamiento si fuera necesario.

b) Tornillo de ajuste del ralentí.

Girando en sentido horario, aumenta el ralentí.

Girando en sentido antihorario, disminuye el ralentí.

c) Tornillo de ajuste de mezcla:

Configuración predeterminada de fábrica:

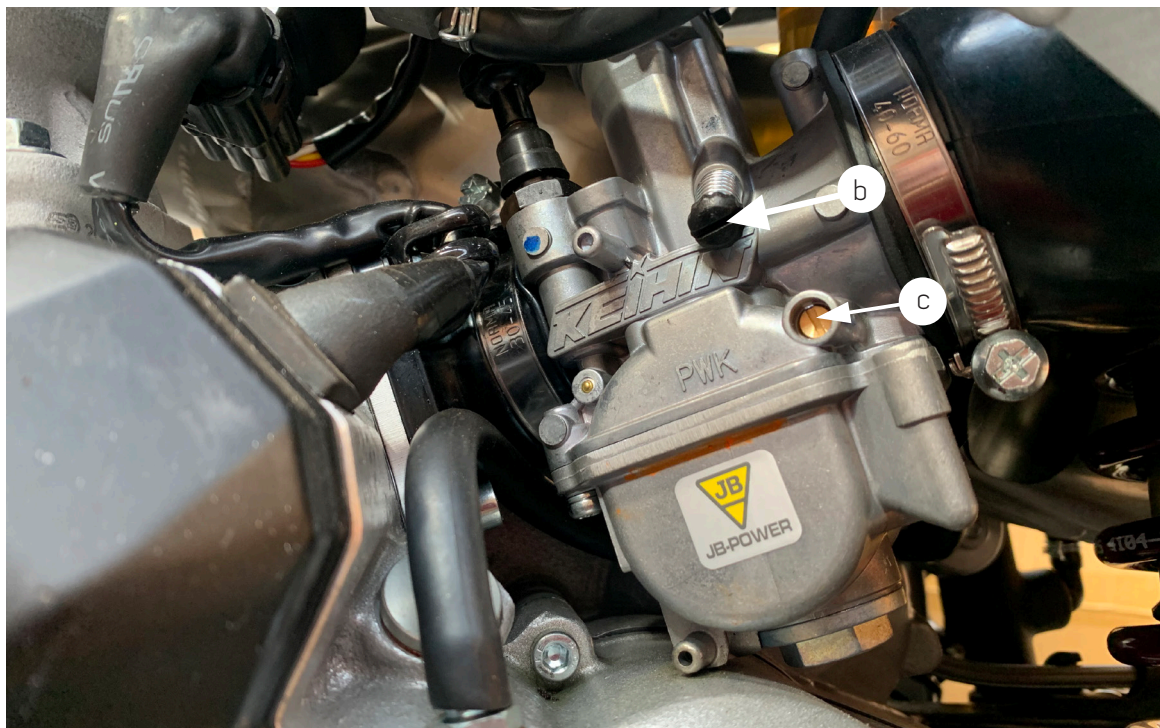
5 vueltas (sentido anti horario). Desatornillándolo para enriquecerla

y atornillar para empobrecer la mezcla aire/gasolina.

AJUSTES CARBURADOR KEIHIN

El tornillo de ajuste de la riqueza c) se usa para ajustar la proporción de combustible / aire en la admisión. El ajuste podría ser necesario cuando la elevación (metros del nivel del mar) o la temperatura del clima cambian lo suficiente como para sentir variaciones en el rendimiento del motor. Si necesita ajustarlo, primero de todo, cuente el número de vueltas del tornillo y anótelos en un papel. Esto le ayudará si durante el ajuste es necesario volver a la posición inicial. Para evitar dañar el tornillo cónico, no apriete en exceso en la posición cerrada.

El ajuste estándar de fábrica es 1 ½ en sentido antihorario desde la posición cerrada.



Para el ajuste, seguir estos pasos:

Encender el motor de la motocicleta y calentarla. Con el motor en marcha, gire el tornillo ligeramente cada vez en la dirección requerida (no más de 5 minutos de vuelta) Tener en cuenta que poca rotación en el tornillo de ajuste hace una gran diferencia.

- Tornillo de ajuste de la riqueza. (Fig. c)

Dirección:

- En sentido horario:

Menos aire en el circuito piloto = Enriquece mezcla.

- En sentido antihorario:

Más aire en el circuito piloto = Empobrece mezcla.

Dejar el motor funcionando, entre 15-20 segundos después de cada ajuste para que el motor "alcance" cada nuevo ajuste de combustible/aire.

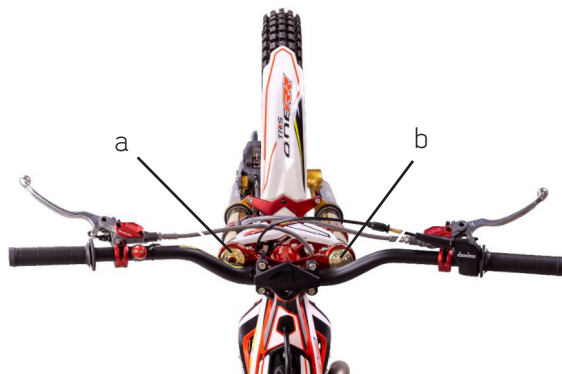
- Tornillo de ajuste del ralentí (Fig. b)

Cuando el ajuste de la riqueza está en el punto correcto, entonces es hora de ajustar el ralentí.

- En sentido horario: Aumenta las rpm del motor.

- En sentido antihorario: Disminuye las rpm del motor.

SUSPENSIÓN DELANTERA



a) Precarga del muelle; b) Compresión ajustable



a) En el lado derecho de la suspensión podemos ajustar la compresión

b) En el lado izquierdo de la suspensión podemos regular precarga del muelle.

La regulación de la horquilla delantera viene pre-determinada de fábrica, los tornillos se encuentran en la parte superior.

Los clics se cuentan des de la posición cerrada. Abrir en sentido antihorario.

a) Precarga del muelle: lado izquierdo (llave Allen de 6 mm): 10.5 vueltas.

b) Compresión: lado derecho (destornillador plano): 30 clics.

Tornillos en la parte inferior:

- Extensión: lado izquierdo y derecho (llave Allen de 6 mm) Ambos lados: 1 vuelta.

Capacidad de aceite:

a) Barra con muelle (lado izquierdo): desde el lado superior del tubo, distancia del nivel de aceite 110 mm sin muelle.

b) Barra de compresión (lado derecho): desde el lado superior del tubo, la distancia del nivel de aceite es de 55 mm comprimido.

Tipo de aceite: SAE 5 (suspensión).

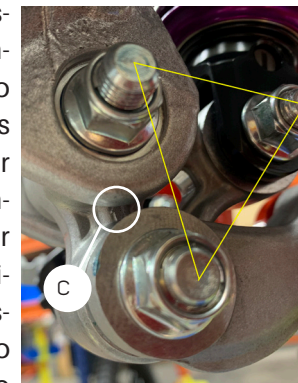
AMORTIGUADOR REIGER 2 VÍAS (RR y XTrack RR):

- Compresión (llave especial): ubicada en la parte superior del amortiguador: 15 clics.

- Extensión (destornillador plano): ubicado en la parte inferior del amortiguador: 39 clics.

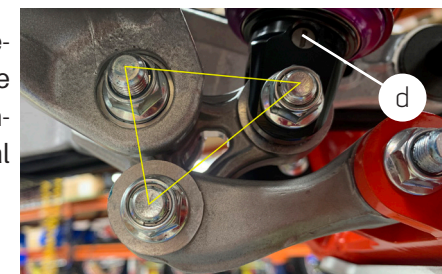
SUSPENSIÓN TRASERA

El mantenimiento periódico del sistema trapecio-bieleta es imprescindible para garantizar un correcto deslizamiento y evitar desgastes prematuros que podrían provocar juegos excesivos. El mantenimiento básico consiste en desmontar tornillos bieleta-trapecio y casquillos. Verificar estado retenes, casquillos y rotula. Sustituir en caso necesario si se detecta perdida de estanqueidad o juego excesivo. También es necesario revisar estado trapecio, bieleta y tornillos, sustituir si se detectan desgastes excesivos o grietas. Antes de montar, es muy importante engrasar los cojinetes y casquillos. TRRS recomienda usar grasa Performance grease blue de NILS.



Durante el montaje tener especial atención en la posición del trapecio. Para ello, ayudarse de las imágenes que se encuentran en este documento y prestar atención en la flecha de montaje marcada en el trapecio, este debe apuntar hacia arriba fig c).

Antes de finalizar, asegurar el par de apriete de los tornillos. Encontrará una tabla al final de este documento.



d) Es posible regular el freno hidráulico del amortiguador con un tornillo situado en la parte inferior.

31 - Amortiguador Reiger 3 vías (Gold)

AMORTIGUADOR REIGER 3 VÍAS

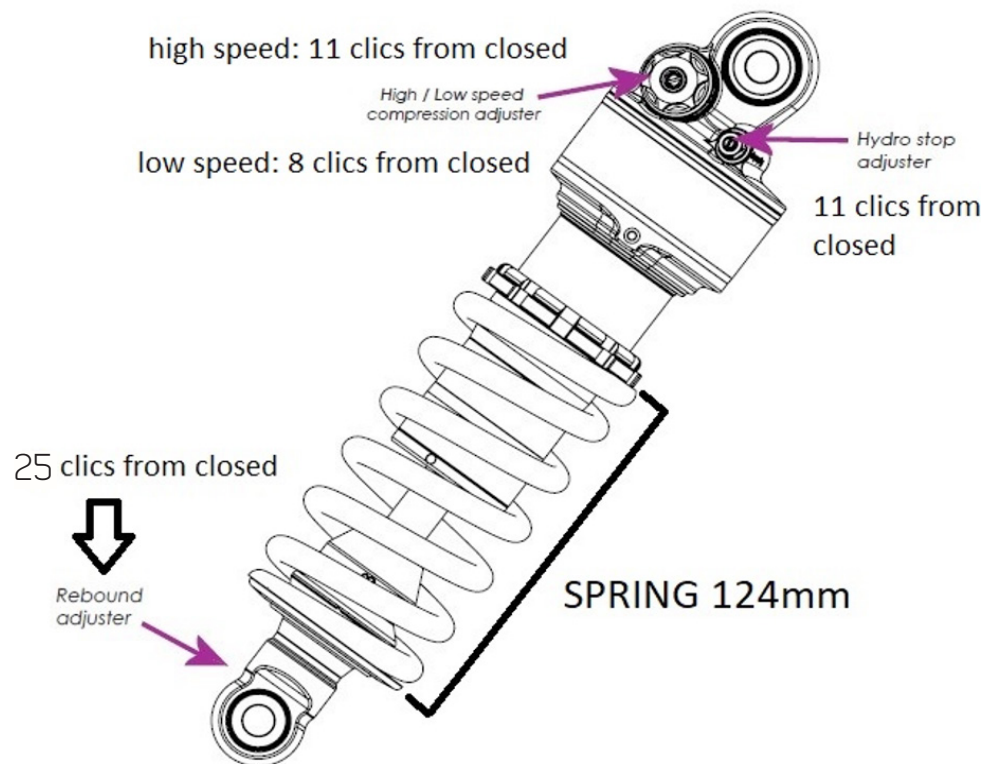
Amortiguador de 3 vías equipado de serie en el modelo TRRS GOLD, de edición limitada. Este amortiguador ha sido desarrollado y configurado por nuestro piloto 6 veces campeón del mundo **Adam Raga**.

Todos los ajustes se inician des de la posición cerrada. Esta posición, se encuentra girado totalmente en sentido horario. Cuando se gira los ajustes en sentido horario, la fuerza ejercida por el amortiguador aumenta.

Configuración Racing:

- Compresión: Alta velocidad (Pomo rosa): 11 clics (Máximo 15 clics).
- Compresión: Baja velocidad (Tornillo con ranura, situado al interior del pomo rosa): 8 clics (Máximo 20 clics).
- Extensión (Situado a la rótula): 25 clics (máximo 25 clics).
- Hydro stop (Tornillo situado al lado del pomo rosa): 11 clics (máximo 11 clics).
- Precarga muelle: 124mm.

Según sea el peso o habilidad del piloto quizá necesite variar los ajustes predeterminados. Antes de variar, se recomienda contar y apuntar la configuración inicial por si es necesario regresar a la configuración anterior.



• **Compresión:** En sentido antihorario se puede conseguir mayor tracción y una amortiguación más blanda, consiguiendo así, absorber mejor pequeños resaltes. Mientras que, girando en sentido horario, conseguirá una amortiguación más estable y firme, mas adecuado para saltar con la rueda trasera o saltar entre piedras.

• **Extensión:** Además de los ajustes anteriores, con una regulación blanda (girando en sentido antihorario) es más fácil levantar la rueda trasera, ya que el muelle ayuda a empujar el chasis hacia arriba. En contra, en marcha se percibe una sensación de pérdida de estabilidad.

• **Hydrostop:** Reduce el impacto después de grandes saltos, ya que aumenta la dureza del amortiguador solo en la parte final del recorrido del amortiguador. Si se requiere la máxima dureza, el ajuste debe ser totalmente cerrado. En cambio, totalmente abierto, deja la parte final de recorrido uniforme en todo el recorrido.

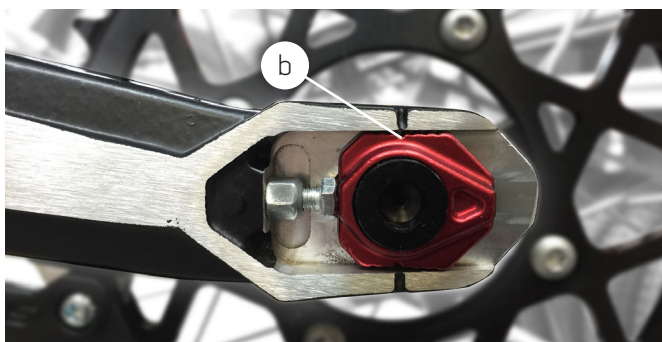
Nota: El número máximo de clics, nunca deberá ser excedido, ya que podría dañar el sistema.

CADENA DE TRANSMISIÓN



a) Cadena de transmisión

El tensor de la cadena está situado en los laterales del basculante. Un tensado de cadena idóneo se consigue a través del tornillo tensor y verificando visualmente que en ambos lados tiene los mismos puntos de tensado para que la rueda quede centrada.



Es importante prestar mucha atención al montar el enganche de la cadena, la parte cerrada siempre debe que estar dirigida hacia el sentido del giro de la rueda para asegurar que no se puede desprender al rozar con alguna piedra. Así mismo, mantener la cadena limpia y engrasada nos alargará la vida del piñón de salida y la corona. Una vez que hayamos tensado la cadena numerosas veces será necesario reemplazarla.



c) Enganche de la cadena.

b) Es primordial una vez encontrado el punto correcto del tensor de la cadena apretar el eje con fuerza.

El tensado de la cadena debe permitir un juego de aproximadamente 10-15mm en la zona expuesta entre el basculante y el tensor.

Para proceder al tensado, primero afloje el eje rueda trasera y a continuación regule la tensión de la cadena con los tornillos de ajuste del tensor, que se alojan en el basculante.

Preste atención a la alineación de la rueda trasera, y ajuste los tornillos simétricamente. Una vez ajustado, apriete de nuevo el eje rueda trasera.

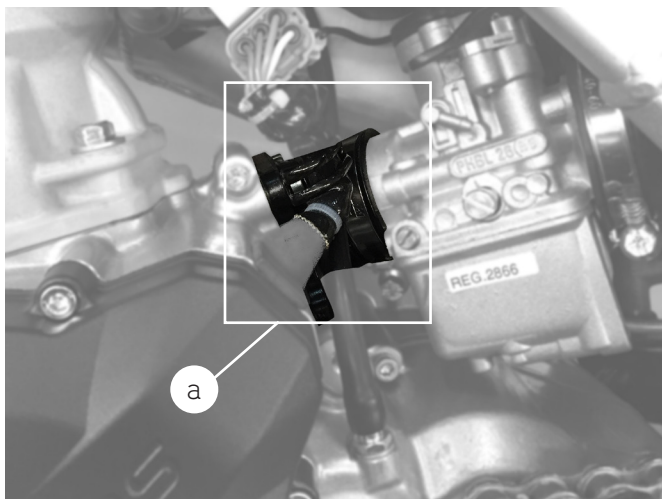
Tenga cuidado con este tipo de ajuste. Un eje de rueda trasera mal alineado o con la tuerca poco apretada puede provocar un accidente.

Mantenga engrasada la cadena para una conducción y duración de la transmisión secundaria óptima, usando grasa cadena especial para vehículos off-road.

Así mismo, es importante el engrase del eje y de la tuerca.

CAJA DE LÁMINAS

La admisión se realiza a través de una caja de láminas, cuyo estado de conservación influye en gran medida sobre el rendimiento de su motor. Cada vez que desmonte el carburador para su limpieza asegúrese de que las láminas no presentan desgaste o estén rotas, y si fuera así, cambie la caja por una nueva.



a) Caja de láminas, situada entre el carburador y el motor.

BASCULANTE

Una buena conservación del sistema de suspensión trasero y del basculante exige su desmontaje periódicamente para realizar la limpieza, revisión y engrase de sus cojinetes y rodamientos internos, así como el ajuste y engrase de la cadena de transmisión. Asegúrese de que todas las piezas están en perfecto estado y cambie las piezas desgastadas por unas nuevas si es necesario.



b) ¡Importante! Es importante realizar el mantenimiento periódico del basculante y de la suspensión trasera.

PEDAL DE FRENO TRASERO

En la parte delantera de la palanca está ubicado el tornillo que permite regular la altura de ésta respecto el estribo.

En la parte trasera está la varilla y contratuerca que permite tensar el freno trasero.

Es muy importante que una vez tensado quede un espacio muerto de 2mm en la parte delantera para asegurar un buen funcionamiento.



c) Varilla tensor pedal freno trasero; d) Tornillo para ajuste de la altura del pedal de freno. Hay que dejar un poco de juego muerto para un buen funcionamiento.

ESTRIBOS

Los estribos reposapiés son regulables, de forma que intercambiando las arandelas se puede conseguir avanzarlos o atrasarlos desde 2,5mm a 5.00mm

Esto permite personalizar la moto para conseguir más eficacia y comodidad, dependiendo de tu estatura o estilo de conducción.



a) Los estribos son regulables, de forma que los podemos adelantar o atrasar, intercambiando la posición de las arandelas, de 2,5mm a 5.00mm.

SILENCIOSO

La parte final del silencioso es desmontable y permite sustituir las fibras fácilmente para mejorar las prestaciones de la moto.



b) ¡Importante! Recuerde que cuando la moto está encendida, el escape coge temperaturas elevadas.

NOTA: Solo en escapes destinados al uso en competición.

DEPÓSITO DE LA BOMBA DE EMBRAGUE

Es necesario revisar periódicamente el nivel de aceite del depósito de la bomba de embrague. Tal como está indicado en la tapa, solo se puede utilizar aceite mineral para no dañar las tóricas. Aconsejamos aceite mineral NILS.

Si hubiese que purgar el circuito es necesario accionar la palanca repetidas veces hasta que no temos un tacto correcto, añadiendo aceite hasta 2mm del vértice.



c) Depósito de la bomba de embrague. Solo se puede utilizar aceite mineral con el fin de no dañar las juntas tóricas.

CONSERVACIÓN DE LA MOTOCICLETA

Cuanto mayor sea el cuidado que reciba su vehículo, mayor será su vida útil y mejor su funcionamiento. Preste atención a los elementos que se destacan a continuación en cuanto a mantenerlos limpios y correctamente engrasados, para una óptima conservación de su motocicleta:

- ARTICULACIONES DE MANETAS
- PEDAL DEL FRENO TRASERO
- PALANCA DE CAMBIO
- ESTRIBERAS Y PATA DE CABRA
- PALANCA DE ARRANQUE
- MANDO DEL GAS
- COLUMNA DE LA DIRECCIÓN
- CADENA DE TRANSMISIÓN Y ARTICULACIONES DEL BASCULANTE
- TENSOR DE CADENA

PARES DE APRIETE

UNIÓN	Nm
Basculante-Chasis	40-50
Fijación superior amortiguador	40-50
Fijación inferior amortiguador	40-50
Eje rueda delantera	40-50
Bieletas	40-50
Manillar	25-30
Puente aleta delantera	7-10
Silencioso	10-15
Eje rueda trasera	40-50
Fijación pinza del freno delantero	25-30
Fijación curva del escape	10-15
Fijación del motor	30-35
Fijación bomba freno trasero	7-10
Bujía	11
Tornillo estriberas	25-30

UNIÓN	Nm
Fijación del encendido	7-8
Fijación del embrague	20-25
Fijación de espárragos del cilindro	25
Fijación de las láminas	7-8
Fijación muelle embrague	3-4
Fijación cárteres	7-8
Fijación tapa bomba de agua	7-8
Fijación tapa del embrague	7-8
Fijación del volante	40
Tapa de encendido	7-8
Tapón vaciado cárter	12
Tornillo del pedal de arranque	12-13
Tornillo del pedal de cambio	7-8
Tornillos de culata	12-13
Tornillo piñón primario	80

ALMACENAJE

En determinadas ocasiones le puede resultar necesario mantener la moto parada durante largos períodos de tiempo, si es así es conveniente que realice las siguientes operaciones antes de su almacenaje:

- Limpieza integral del vehículo.
- Engrasar y/o lubricar debidamente los componentes que así lo requieran.
- Vaciar el depósito de gasolina. (Tenga precaución con el combustible, es fácilmente inflamable y tóxico)
- Vaciar el cárter retirando el aceite de transmisión usado y rellenarlo con aceite nuevo (si partía de motor parado, se recomienda arrancar la moto previamente y dejar funcionar el motor unos minutos para calentar el aceite y favorecer su drenaje).
- Cubrir el escape con una bolsa de plástico, protegiéndolo de la intemperie.
- Si hay partes metálicas no pintadas susceptibles de sufrir oxidación, cubrirlas con una capa de aceite.
- Evitar que las ruedas toquen el suelo, separándolas de él con algún elemento como cartón o similares.
- Proteger la motocicleta en la medida de lo posible del polvo y la suciedad mediante su cubrimiento con plásticos o lona.

En el momento de volver a ponerla en marcha, previamente deberá:

- *Retirar los plásticos protectores colocados.*
- *Comprobar el estado de lubricación y engrase de los componentes que lo requieran.*
- *Revisar el estado de la bujía.*
- *Ajustar la presión de los neumáticos a la recomendada.*
- *Llenar el depósito de gasolina.*



42 - Operaciones de Mantenimiento

OPERACIONES DE MANTENIMIENTO

(NOTA: Tenga en cuenta que una motocicleta limpia facilita la inspección de fallos y defectos de desgaste en cada revisión)

COMPONENTE	VERIFICAR	AJUSTAR	SUSTITUIR	LIMPIAR	ENGRASAR
Amortiguador trasero	Anualmente		Cada 2 años		
Aceite de suspensión horquilla delantera			60 horas		
Aceite de transmisión	2 horas		10 horas		
Reglaje de frenos	En cada uso	Cuando sea necesario			
Bujía	10 horas	30 horas	60 horas	15 horas	
Basculante y bieletas	En cada uso		Si estuvieran dañados	En cada uso	Tras cada lavado
Cadena de transmisión	En cada uso	Cuando sea necesario	Si estuvieran dañados	En cada uso	Tras cada lavado
Cable y puño del acelerador	En cada uso	Cuando sea necesario	Si estuvieran dañados	Cuando sea necesario	Tras cada lavado
Caja de láminas	30 horas		Si estuvieran dañados	En cada uso	
Carburador		Cuando sea necesario	Si estuvieran dañados	En cada uso	
Chasis			Si estuvieran dañados	En cada uso	
Chiclé del carburador		Cuando sea necesario	Si estuviera dañado	10 horas	
Cojinete de dirección			Si estuviera dañado		
Cojinete de pistón			Si estuviera dañado		
Cojinete de rueda			Si estuviera dañado		
Cojinetes del motor			Si estuviera dañado		
Corona trasera	30 horas	Primeras 5 horas	Si estuviera dañada		Tras cada lavado
Culata y cilindro	60 horas		Anualmente		
Frenos	En cada uso	Cuando sea necesario	Si estuvieran dañados		
Discos de freno	En cada uso	Primeras 5 horas	Si estuvieran dañados	Cada dos usos	
Discos de embrague			Si estuvieran dañados		
Embrague			Si estuvieran dañados		
Paso de rueda-silenciador	En cada uso		Si hay alguna caída		
Escape			500 horas		
Fibra del silenciador			100 horas		

COMPONENTE	VERIFICAR	AJUSTAR	SUSTITUIR	LIMPIAR	ENGRASAR
Filtro de aire	En cada uso		Si estuviera dañado	En cada uso	Tras cada lavado
Juego dirección	En cada uso	Cuando sea necesario			
Latiguillo freno		Cuando sea necesario	Cada 2 años		Tras cada lavado
Líquido refrigerante		Cuando sea necesario	Anualmente		
Lubricación general	En cada uso			En cada uso	Tras cada lavado
Llanta delantera y trasera			Si estuvieran dañadas	En cada uso	
Neumáticos	En cada uso		Si estuvieran dañados	En cada uso	
Nivel líquido de freno		Cuando sea necesario			
Patín guía cadena			Si estuviera dañado		
Pedal arranque y pedal cambio			Si estuvieran dañados		Tras cada lavado
Pistón bomba freno y guardapolvo			Si estuvieran dañados		
Pistón freno y guardapolvo			Si hay alguna caída		
Pistón y aro pistón	60 horas		Anualmente		

Radios delanteros y traseros	20 horas		Si estuvieran dañados	En cada uso	
Sistema gasolina	En cada uso		Si estuviera dañado		
Suspensión delantera		Cuando sea necesario	Si estuviera dañada		
Tórica escape			Si estuviera dañada		
Tornillos, tuercas y sujeciones		Cuando sea necesario	Si estuvieran dañados		
Tubo gasolina	En cada uso	Cuando sea necesario	Si estuviera dañado		
Tubo radiador y conexiones	En cada uso	Cuando sea necesario	Si estuvieran dañados		
Adhesivos protector chasis			Si estuvieran dañados		
Protector cárter			Si estuviera dañado		

43 - Homologación

HOMOLOGACIÓN

Todos los componentes incluidos en el montaje de este vehículo cumplen las normas legales establecidas en materia de homologación, incluyendo las marcas respectivas de identificación en las piezas que así lo requieren.

Preste atención a los componentes obligatorios para circular por la vía pública y que debe tener su motocicleta para pasar la Inspección Técnica de Vehículos:

- Portamatrículas
- Indicador de velocidad
- Sistemas de alumbrado y catadióptricos
- Indicadores de dirección
- Claxon
- Retrovisores
- Bloqueo de dirección
- Placa de identificación del fabricante
- Sistema de escape catalizado
- Silencioso
- Chiclés de carburación
- Caballete

NOTA IMPORTANTE: Junto con el vehículo se suministra un KIT RACING de componentes adicionales. Debe tener en cuenta que las modificaciones que aplica este kit NO quedan cubiertas por la homologación del vehículo.



44 - Xtrack Kit

XTRACK KIT

Este kit es un accesorio de competición y no se ha fabricado ni debe ser utilizado en vías públicas o autopistas. Su uso está limitado a la participación en competiciones oficiales y en circuitos cerrados.



45 - Posibles Síntomas de Averías y Preguntas Frecuentes

POSIBLES SÍNTOMAS DE AVERÍAS Y PREGUNTAS FRECUENTES

(NOTA IMPORTANTE: Se recomienda acudir a un taller autorizado para realizar todo tipo de ajustes internos de motor o de piezas que no sean las habituales de desgaste. Tenga en cuenta que la manipulación indebida de la moto puede ser peligroso para usted y/o conllevar posibles cancelaciones de la garantía.)

Acuda a un taller especializado para la revisión del sensor de temperatura, ventilador, regulador de corriente o instalación averiadas.

AVERÍA	POSIBLES CAUSAS	MEDIDAS A TOMAR
El motor no funciona	<ul style="list-style-type: none"> • Bujía sucia. • Motor ahogado. • Combustible mal mezclado. • Batería sin carga 	<ul style="list-style-type: none"> • Limpiar y secar la bujía o cambiarla. Comprobar el electrodo punto 18 • Abra el mando del gas al máximo y accione el pedal de arranque 5 a 10 veces. Arrancar luego el motor. • Comprobar obstrucciones en conductos del depósito de gasolina y del filtro del aire. • Arranca la moto con la palanca de arranque y da una vuelta durante 10 minutos. Intentar de arrancar de nuevo con arranque eléctrico. • Revisar conectores y asegurar que estén bien conectados.
La moto arranca bien y luego se para	<ul style="list-style-type: none"> • Alimentación de aire incorrecta, motor ahogado. • No hay suficiente gasolina 	<ul style="list-style-type: none"> • Cerrar el estárter, verificar conductos de alimentación. • Llenar el depósito.
Calentamiento excesivo del motor	<ul style="list-style-type: none"> • Nivel bajo del líquido refrigerante. • Radiador sucio u obstruido. • Ventilador ha dejado de funcionar 	<ul style="list-style-type: none"> • Añadir líquido refrigerante, comprobar posibles fugas. • Limpiar las láminas del radiador • Acuda a un taller especializado para la revisión del termocontacto, ventilador averiados o regulador de corriente averiados.
Funcionamiento inestable del motor	<ul style="list-style-type: none"> • Problemas en la bujía y/o capuchón antiparasitario de la misma. • Rótor del encendido averiado. • Agua en el combustible. 	<ul style="list-style-type: none"> • Comprobar estado de ambos. • Cambiar el rotor. • Vaciar el depósito y llenar con combustible nuevo

AVERÍA	POSIBLES CAUSAS	MEDIDAS A TOMAR
Ruidos raros en el motor	<ul style="list-style-type: none"> • Problemas en el encendido. • Motor sobrecalentado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Acudir a un taller especializado. • Parar el motor y comprobar el estado del sistema de refrigeración y escape.
Falta de respuesta en el motor	<ul style="list-style-type: none"> • Problemas en admisión. • Problemas en sistema de escape. • Surtidores del carburador sucios. • Rodamientos de cigüeñal dañados. • Falta de contacto en el embrague. 	<ul style="list-style-type: none"> • Limpiar el sistema de admisión de carburante y filtro de aire. • Comprobar fugas en el sistema y limpiar o sustituir la fibra del silencioso. • Desmontar el carburador y limpiarlos. • Cambiar los rodamientos. • Verificar el ajuste del mismo. Acudir a un taller especializado.
Humo blanco en la salida del escape	<ul style="list-style-type: none"> • Entra agua en el cilindro. • Cable del acelerador mal ajustado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cambiar la junta tórica de la culata. • Verificar ajuste del acelerador. • Revisar y/o cambiar las juntas del cigüeñal.
Humo marrón en la salida del escape	<ul style="list-style-type: none"> • Entra poco aire en la mezcla. • Surtidores principal demasiado alto • Sellado débil. 	<ul style="list-style-type: none"> • Limpiar o cambiar el filtro de aire. • Verificar Surtidor principal.
Explosiones en el escape	<ul style="list-style-type: none"> • Presencia de carbonilla en la cámara de combustión. • Combustible inapropiado. • Bujía en malas condiciones o errónea. • Juntas del sistema de escape deteriorado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Limpiar la cámara de combustión. • Vaciar el depósito y llenarlo con combustible correcto. • Cambiar la bujía por una adecuada. • Verificar el estado de las juntas.
Mal contacto en el embrague	<ul style="list-style-type: none"> • No hay juego en la maneta de embrague. • Embrague desgastado. • Muelles del embrague rotos o débiles. 	<ul style="list-style-type: none"> • Acudir a un taller especializado.

AVERÍA	POSIBLES CAUSAS	MEDIDAS A TOMAR
Mal engrane de las marchas	<ul style="list-style-type: none"> • Problemas en horquillas, ruedas o sistemas adicionales del cambio. • El embrague no funciona correctamente. 	<ul style="list-style-type: none"> • Acudir a un taller especializado.
Ruidos extraños en la moto	<ul style="list-style-type: none"> • Cadena desgastada o mal ajustada • Dientes corona trasera desgastados. • Falta de lubricación en la cadena. • Rueda trasera mal alineada. • Falta de aceite en la horquilla delantera. • Problemas en el muelle de la horquilla delantera. • Disco freno gastado. • Pastillas de freno cristalizadas o descolocadas. • Sistema escape. • Desgaste o daño de los rodamientos trapecio o bieleta del amortiguador. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ajustar la cadena o cambiarla. • Cambiar la corona trasera. • Aplicar lubricante apropiado para cadenas. • Acudir a un taller especializado. • Añadir aceite específico para horquillas hasta nivel adecuado. • Sustituir el muelle de la horquilla delantera. • Sustituir disco freno. • Recolocar las pastillas o cambiarlas. • Verifica y reemplaza si es necesario las juntas del escape • Revisa y reemplaza si es necesario la fibra de vidrio que envuelve el escape • Reemplaza las juntas y/o rodamientos del trapecio y/o bieleta y lubrícalas.
Inestabilidad en la conducción	<ul style="list-style-type: none"> • Tuerca del eje de dirección muy apretada. • Rodamientos del eje de dirección dañados o desgastados. • Eje de la dirección doblado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aflojar un poco la tuerca del eje de dirección. • Sustituir los rodamientos. • Acudir a un taller especializado.
Suspensión demasiado dura	<ul style="list-style-type: none"> • Horquilla con exceso de aceite. • Horquilla con aceite demasiado viscoso. • Horquilla torcida o doblada • Demasiada presión de neumáticos. • Amortiguador trasero mal ajustado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Purgar el aceite sobrante hasta el nivel adecuado. • Sustituir el aceite por uno nuevo con la viscosidad deseada. • Acudir a un taller especializado • Ajustar la presión de los neumáticos. • Ajustar el amortiguador trasero.

AVERÍA	POSIBLES CAUSAS	MEDIDAS A TOMAR
Suspensión demasiado blanda	<ul style="list-style-type: none"> • Nivel de aceite bajo en la horquilla. • Horquilla con aceite poco viscoso. • Amortiguador trasero mal ajustado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Añadir aceite específico hasta nivel adecuado. • Sustituirlo por un aceite de viscosidad adecuada. • Ajustar el amortiguador trasero. • Reemplaza el muelle por uno más blando.
Vibración en el manillar	<ul style="list-style-type: none"> • Neumático desgastado, basculante o sus rodamientos desgastados. • Llanta descentrada. • Rueda mal alineada. • Ejes de dirección, soportes de manillar o tuercas de fijación con holguras. 	<ul style="list-style-type: none"> • Acudir a un taller especializado. • Acudir a un taller especializado. • Acudir a un taller especializado. • Apretar tuercas y fijaciones siguiendo los pares indicados.
Mal funcionamiento de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> • Pastillas desgastadas • Discos desgastados. • Pérdidas de fluido de frenos. • Líquido de frenos en mal estado. • Pistón de la bomba deteriorado. • Sistema mal ajustado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cambiar pastillas • Cambiar discos. • Verificar circuitos. Sustituir piezas con fugas y reponer líquido hasta el nivel adecuado. • Purgar el circuito de fluido de frenos y reponer con uno nuevo adecuado. • Sustituir el pistón de la bomba. • Ajustar frenos.
Se funden las bombillas	<ul style="list-style-type: none"> • Problemas con el regulador de tensión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Comprobar las conexiones de todas las bombillas y verificar el regulador de tensión.

46 - Productos Recomendados

PRODUCTOS RECOMENDADOS

TRS Motorcycles recomienda el uso de lubricantes y productos de mantenimiento NILS.



Símbolos de advertencia



SEGURIDAD/ATENCIÓN

El incumplimiento de las notas marcadas con este símbolo puede comportar peligros para las personas.



INTEGRIDAD DEL VEHÍCULO

El incumplimiento de las notas marcadas con este símbolo puede estropear gravemente el vehículo e implicar la anulación de la garantía.



PELIGRO DEBIDO A LA PRESENCIA DE LÍQUIDO INFLAMABLE

Leer atentamente el manual de uso y mantenimiento.



OBLIGACIÓN DE UTILIZAR ROPA Y ACCESORIOS DE PROTECCIÓN

El uso del vehículo está subordinado al empleo de ropa y accesorios de protección (calzado de seguridad).



OBLIGACIÓN DE USAR GANTES DE PROTECCIÓN

Para realizar las operaciones descritas, es obligatorio el uso de guantes de protección.



ESTÁ PROHIBIDO EL USO DE LLAMAS ABIERTAS O DE FUENTES DE IGNICIÓN INCONTROLADA



ESTÁ PROHIBIDO FUMAR



ESTÁ PROHIBIDO EL USO DEL TELÉFONO MÓVIL



PELIGRO DEBIDO A LA PRESENCIA DE SUSTANCIAS CORROSIVAS

Los líquidos marcados con este símbolo son muy corrosivos: manipúlelos con sumo cuidado.



PELIGRO DE ENVENENAMIENTO