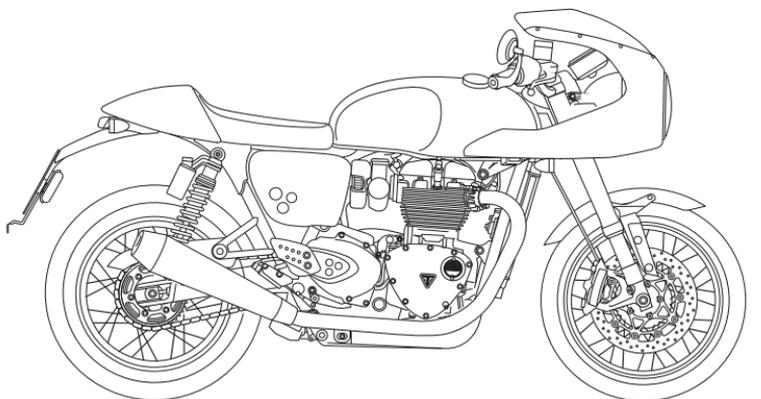




Manuel du propriétaire Thruxton TFC



Ce manuel contient des informations sur Thruxton TFC les motos Triumph. Rangez toujours ce Manuel du propriétaire avec la moto et consultez-le chaque fois que vous avez besoin d'informations.

Toutes les informations contenues dans cette publication sont basées sur les informations les plus récentes disponibles à la date d'impression. Triumph se réserve le droit d'apporter des changements à tout moment sans préavis et sans obligation.

Reproduction totale ou partielle interdite sans l'autorisation écrite de Triumph Motorcycles Limited.

© Copyright 12.2018 Triumph Motorcycles Limited, Hinckley, Leicestershire, Angleterre.

Publication numéro 3855588-FR édition 1

Table des matières

Ce manuel se compose de plusieurs sections. La table des matières ci-dessous vous aidera à trouver le début de chaque section où, dans le cas des sections principales, une nouvelle table des matières vous aidera à trouver le sujet spécifique que vous recherchez.

Avant-propos.....	3
Sécurité d'abord.....	7
Numéros de série.....	15
Emplacements des étiquettes d'avertissement.....	16
Informations générales.....	21
Conduite de la moto.....	57
Accessoires et chargement.....	69
Entretien et réglage.....	73
Nettoyage et remisage.....	121
Index.....	135
Informations d'homologation.....	139

Avant-propos

Avertissement, Attention et Note

Tout au long de ce Manuel du propriétaire, les informations particulièrement importantes sont présentées sous la forme suivante :

Avertissement

Ce symbole d'avertissement attire l'attention sur des instructions ou procédures qui doivent être respectées scrupuleusement pour éviter des blessures corporelles ou même mortelles.

Attention

Ce symbole de mise en garde attire l'attention sur des instructions ou procédures qui doivent être observées strictement pour éviter des dégâts matériels.

Note

Ce symbole attire l'attention sur des points d'un intérêt particulier pour l'efficacité et la commodité d'une opération.

Étiquettes d'avertissement



À certains emplacements sur la moto, le symbole (ci-dessus) est affiché. Ce symbole signifie "ATTENTION : CONSULTER LE MANUEL" et est suivi d'une représentation graphique du sujet concerné.

Ne jamais essayer de conduire la moto ou d'effectuer des réglages sans se reporter aux instructions appropriées contenues dans ce manuel.

Voir page 3 pour connaître l'emplacement de toutes les étiquettes portant ce symbole. Lorsque c'est nécessaire, ce symbole apparaît aussi sur les pages contenant les informations appropriées.

Entretien

Pour assurer une longue vie sûre et sans problèmes à votre moto, ne confiez son entretien qu'à un concessionnaire Triumph agréé.

Seul un concessionnaire Triumph agréé possède les connaissances, l'équipement et la compétence nécessaires pour entretenir correctement votre moto Triumph.

Pour trouver votre concessionnaire Triumph agréé le plus proche, visitez le site Triumph à www.triumph.co.uk ou téléphonez au distributeur agréé de votre pays. Leur adresse figure dans le Carnet d'entretien qui accompagne ce manuel.

Avant-propos

Système antibruit

Il est interdit de modifier le système antibruit de la moto.

Les propriétaires sont avisés que la loi peut interdire :

1. À quiconque de déposer ou de rendre inopérant, sauf à des fins d'entretien, de réparation ou de remplacement, tout dispositif ou élément de la conception incorporé dans un véhicule neuf dans le but de réduire le bruit, avant sa vente ou sa livraison à l'acheteur final ou pendant son utilisation, et
2. d'utiliser le véhicule après qu'un tel dispositif ou élément de la conception a été déposé ou mis hors service par quiconque.

Parmi les actes d'altération présumés figurent les actes énumérés ci-dessous :

- Dépose ou perforation du silencieux, des déflecteurs, des collecteurs ou de tout autre composant servant au transport des gaz d'échappement.
- Dépose ou perforation de toute partie du système d'admission.
- Absence de maintenance adéquate.
- Remplacement de toute pièce mobile du véhicule, ou de toute pièce du système d'échappement ou d'admission, par une pièce autre que celle spécifiée par le fabricant.

Antidémarrage et système de contrôle de la pression des pneus

Ce dispositif est conforme à la partie 15 des Réglementations de la Commission fédérale nord-américaine des communications (FCC).

Son utilisation est sujette aux deux conditions suivantes :

1. Ce dispositif ne doit pas causer d'interférences nuisibles.
2. Ce dispositif doit accepter toutes interférences reçues, y compris celles qui peuvent causer un fonctionnement indésirable.

Des changements ou modifications au dispositif pourraient annuler l'autorisation de l'utilisateur à exploiter l'équipement.

Pneus

En référence au Pneumatic Tyres and Tubes for Automotive Vehicles (Quality Control) Order, 2009, (Décret de 2009 relatif aux pneumatiques et chambres à air pour véhicules automobiles - Contrôle de la qualité), Cl. No. 3 (c), M/s. Triumph Motorcycles Ltd. déclare que les pneus équipant cette motocyclette répondent aux exigences de IS 15627: 2005 et sont conformes aux exigences des Central Motor Vehicle Rules (CMVR) (réglementations centrales applicables aux véhicules automobiles), 1989.

Manuel du propriétaire

Avertissement

Ce Manuel du propriétaire, et toutes les autres instructions fournies avec votre moto, doivent être considérés comme faisant partie intégrante de votre moto et doivent rester avec elle, même si vous la vendez par la suite.

Tous les conducteurs doivent lire ce Manuel du propriétaire et toutes les autres instructions qui sont fournies avec votre moto avant de la conduire, afin de se familiariser parfaitement avec l'utilisation correcte des commandes de la moto, ses possibilités et ses limitations. Ne prêtez pas votre moto à d'autres car sa conduite sans bien connaître les commandes, les caractéristiques, les possibilités et les limitations de votre moto peut entraîner un accident.

Merci d'avoir choisi une moto Triumph. Cette moto est le produit de l'utilisation par Triumph de techniques éprouvées, d'essais exhaustifs, et d'efforts continus pour atteindre une fiabilité, une sécurité et des performances de tout premier ordre.

Veuillez lire ce Manuel du propriétaire avant de conduire la moto pour vous familiariser avec le fonctionnement correct des commandes de votre moto, ses caractéristiques, ses possibilités et ses limitations.

Ce manuel comprend des conseils de sécurité de conduite, mais ne contient pas toutes les techniques et compétences nécessaires pour conduire une moto en toute sécurité.

Triumph conseille vivement à tous les conducteurs de suivre la formation nécessaire pour être en mesure de conduire cette moto en toute sécurité.

Ce manuel est disponible chez votre concessionnaire local dans les langues suivantes :

- Anglais
- Anglais États-Unis
- Français
- Allemand
- Italien
- Néerlandais
- Espagnol
- Portugais
- Suédois
- Japonais
- Thaï.

Adressez-vous à Triumph

Notre relation avec vous ne s'arrête pas à l'achat de votre Triumph. Vos observations sur l'achat et votre expérience de propriétaire sont très importantes pour nous aider à développer nos produits et nos services à votre intention.

Veuillez nous aider en veillant à ce que votre concessionnaire Triumph agréé ait votre adresse e-mail et l'enregistre chez nous. Vous recevrez alors à votre adresse e-mail une invitation à prendre part à une enquête en ligne sur la satisfaction des clients, où vous pourrez nous faire part de vos observations.

Votre équipe Triumph.

Page réservée

Sécurité d'abord

La moto

Avertissement

Cette moto est prévue pour être utilisée comme un véhicule à deux roues capable de transporter un conducteur seul.

Le poids total du conducteur, des accessoires et des bagages éventuels ne doit pas dépasser la charge limite maximale de 125 kg.

Avertissement

Cette moto est prévue pour l'utilisation routière uniquement. Elle n'est pas prévue pour l'utilisation tout-terrain.

L'utilisation tout-terrain pourrait entraîner une perte de contrôle de la moto occasionnant un accident pouvant causer des blessures ou la mort.

Avertissement

Cette moto n'est pas prévue pour tracter une remorque ni pour être équipée d'un side-car.

Le montage d'un side-car et/ou d'une remorque peut entraîner une perte de contrôle et un accident.

Attention

Le fait de conduire la moto dans des conditions extrêmes telles que sur des routes mouillées et boueuses, sur des terrains accidentés ou dans des environnements poussiéreux et humides, peut entraîner une usure et des dommages supérieurs à la moyenne de certains composants.

Par conséquent, l'entretien et le remplacement des composants usés ou endommagés peuvent être nécessaires avant que l'entretien périodique ne soit atteint.

Il est important d'inspecter la moto après une utilisation dans des conditions extrêmes et d'entretenir ou de remplacer tous les composants usés ou endommagés.

Sécurité d'abord

Vapeurs de carburant et gaz d'échappement

Avertissement

LESSENCE EST EXTRÊMEMENT INFLAMMABLE :

Toujours arrêter le moteur pour faire le plein d'essence.

Ne pas ravitailler ni ouvrir le bouchon de réservoir d'essence en fumant ou à proximité d'une flamme nue.

Prendre soin de ne pas répandre d'essence sur le moteur, les tuyaux d'échappement ou les silencieux en ravitaillant.

En cas d'ingestion ou d'inhalation d'essence ou si elle a pénétré dans les yeux, consulter immédiatement un médecin.

En présence d'essence sur la peau, se laver immédiatement à l'eau savonneuse et enlever immédiatement les vêtements contaminés par l'essence.

Le contact avec l'essence peut causer des brûlures et d'autres troubles cutanés graves.

Avertissement

Ne jamais mettre le moteur en marche ou ne jamais le laisser tourner dans un endroit fermé.

Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent entraîner une perte de conscience et la mort en très peu de temps.

Faire toujours fonctionner la moto en plein air ou dans une pièce avec la ventilation adéquate.

Casque et vêtements



Avertissement

Le conducteur de la moto et son passager (sur les modèles permettant d'embarquer un passager) doivent tous deux porter des vêtements appropriés, y compris un casque de moto, des lunettes de protection, des gants, des bottes, un pantalon (bien ajusté autour des genoux et des chevilles) et une veste de couleur vive.

En cas d'utilisation tout-terrain (sur les modèles adaptés à une utilisation tout-terrain), le pilote doit toujours porter des vêtements appropriés, y compris un pantalon et des bottes.

Des vêtements de couleur vive rendent les motocyclistes beaucoup plus visibles pour les autres conducteurs.

Même si une protection totale n'est pas possible, le port des vêtements corrects peut réduire les risques de blessures sur une moto.

Avertissement

Un casque est l'un des équipements les plus importants pour un motocycliste, car il le protège contre les blessures à la tête. Le casque du conducteur et celui du passager doivent être choisis avec soin et doivent s'adapter confortablement et fermement à la tête du conducteur et à celle du passager. Un casque de couleur vive rend les motocyclistes beaucoup plus visibles pour les autres conducteurs.

Un casque ouvert au visage offre une certaine protection dans un accident, mais un casque complètement fermé en offre davantage.

Porter toujours une visière ou des gants agréés pour une bonne visibilité et se protéger les yeux.

Stationnement

Avertissement

Coupez toujours le moteur et retirez la clé de contact avant de laisser la moto sans surveillance. En retirant la clé, vous réduisez le risque d'utilisation de la moto par des personnes sans autorisation ou sans formation.

En laissant la moto en stationnement, rappelez-vous toujours ce qui suit :

- Engagez la première vitesse pour contribuer à empêcher la moto de rouler et de tomber de la béquille.
- Le moteur et l'échappement seront chauds après le fonctionnement de la moto. NE gardez PAS la moto à un endroit où des piétons, des animaux et/ou des enfants sont susceptibles de la toucher.
- Ne la gardez pas sur terrain meuble ou sur une surface fortement inclinée. La moto risque de basculer si elle est garée dans ces conditions.

Pour plus de détails, veuillez vous reporter à la section "Conduite de la moto" de ce Manuel du propriétaire.

Pièces et accessoires

Avertissement

Les propriétaires doivent savoir que les seuls accessoires, pièces et conversions approuvés pour une moto Triumph sont ceux qui portent l'homologation officielle Triumph et sont montés sur la moto par un concessionnaire agréé.

En particulier, il est extrêmement dangereux de monter ou remplacer des pièces ou accessoires dont le montage nécessite le démontage des circuits électriques ou d'alimentation ou l'ajout de composants à ces circuits, et de telles modifications pourraient compromettre la sécurité.

Le montage de pièces, accessoires ou conversions non homologués peut affecter défavorablement le comportement, la stabilité ou un autre aspect du fonctionnement de la moto, ce qui peut occasionner un accident entraînant des blessures ou la mort.

Triumph décline toute responsabilité concernant les défauts causés par le montage de pièces, accessoires ou conversions non homologués ou le montage par du personnel non agréé de pièces, accessoires ou conversions homologués.

Entretien/Équipement

Avertissement

Consultez votre concessionnaire Triumph chaque fois que vous avez des doutes quant à l'utilisation correcte et sûre de cette moto Triumph.

Rappelez-vous que vous risquez d'aggraver un défaut et pouvez aussi compromettre la sécurité si vous continuez d'utiliser une moto qui fonctionne incorrectement.

Avertissement

Vérifiez que tout l'équipement exigé par la loi est en place et fonctionne correctement.

La dépose ou la modification des feux, silencieux, systèmes antipollution ou antibruit de la moto peut constituer une infraction à la loi.

Une modification incorrecte ou inappropriée peut affecter défavorablement le comportement, la stabilité ou d'autres aspects du fonctionnement de la moto, ce qui peut occasionner un accident entraînant des blessures ou la mort.

Avertissement

Si la moto a subi un accident, une collision ou une chute, elle doit être confiée à un concessionnaire Triumph agréé pour contrôle et réparation.

Tout accident peut faire subir à la moto des dégâts qui, s'ils ne sont pas réparés correctement, risquent d'occasionner un autre accident pouvant entraîner des blessures ou la mort.

Conduite

Avertissement

Ne jamais conduire la moto lorsque l'on est fatigué ou sous l'influence de l'alcool ou d'autres drogues.

La loi interdit la conduite sous l'influence de l'alcool ou d'autres drogues.

La fatigue ou l'alcool ou d'autres drogues réduisent l'aptitude du conducteur à garder le contrôle de la moto et peuvent entraîner une perte de contrôle et un accident.

Avertissement

Tous les conducteurs doivent être titulaires d'un permis de conduire une moto.

La conduite de la moto sans permis est illégale et peut entraîner des poursuites.

La conduite de la moto sans formation régulière sur les techniques de conduite correctes nécessaires pour l'obtention du permis est dangereuse et peut entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Toujours conduire défensivement et porter l'équipement protecteur mentionné par ailleurs dans cette préface.

Ne pas oublier que, dans un accident, une moto n'offre pas la même protection contre les chocs qu'une voiture.

Avertissement

Cette moto Triumph doit être conduite dans le respect des limitations de vitesse en vigueur sur les routes utilisées.

La conduite d'une moto à grande vitesse risque d'être dangereuse car le temps de réaction à une situation donnée est considérablement réduit avec l'augmentation de la vitesse.

Réduire toujours la vitesse dans les conditions de conduite pouvant être dangereuses, comme le mauvais temps et un trafic dense.

Avertissement

Observer continuellement les changements de revêtement, de trafic et de vent et y adapter sa conduite. Tous les véhicules à deux roues sont sujets à des forces extérieures susceptibles de causer un accident. Ces forces sont notamment les suivantes :

- Turbulences causées par les autres véhicules
- Nids de poule, chaussées déformées ou endommagées
- Mauvais temps
- Erreur de conduite.

Toujours conduire la moto à vitesse modérée et en évitant la circulation dense jusqu'à être familiarisé avec son comportement et sa conduite. Ne jamais dépasser les limitations de vitesse.

Guidon et repose-pieds

Avertissement

Le conducteur doit garder le contrôle de la moto en gardant constamment les mains sur le guidon.

Le comportement et la stabilité de la moto seront compromis si le conducteur retire les mains du guidon, ce qui pourra entraîner une perte de contrôle de la moto ou un accident.

Avertissement

Pendant la marche de la moto, le conducteur et le passager (le cas échéant) doivent toujours utiliser les repose-pieds fournis.

En utilisant les repose-pieds, le conducteur et le passager réduiront le risque de contact accidentel avec des organes de la moto, ainsi que le risque de blessures causées par des vêtements qui se prennent dans les pièces mobiles.

⚠ Avertissement

Une moto dont les indicateurs d'angle d'inclinaison sont usés au-delà de la limite maximale pourra être inclinée à un angle dangereux. Par conséquent, il faut toujours remplacer les butées d'indicateurs d'angle d'inclinaison lorsqu'elles sont usées à leur limite maximale.

Une inclinaison à un angle dangereux peut provoquer de l'instabilité, une perte de contrôle de la moto et un accident.

Les informations détaillées sur les limites d'usure d'indicateur d'angle d'inclinaison sont notées dans la section d'entretien et de réglage.

⚠ Avertissement

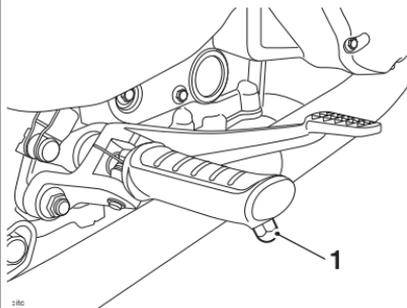
Les indicateurs d'angle d'inclinaison ne doivent pas être utilisés comme indication de l'angle auquel la moto peut être inclinée en toute sécurité.

Cet angle dépend de nombreux facteurs, entre autres : la qualité du revêtement, l'état des pneus et les conditions atmosphériques. Une inclinaison à un angle dangereux peut provoquer de l'instabilité, une perte de contrôle de la moto et un accident.

⚠ Avertissement

Lorsque la moto s'incline en virage et que l'indicateur d'angle d'inclinaison, fixé au marchepied conducteur, entre en contact avec le sol, elle approche de sa limite d'inclinaison. Il est dangereux d'incliner davantage la moto.

Une inclinaison à un angle dangereux peut provoquer de l'instabilité, une perte de contrôle de la moto et un accident.

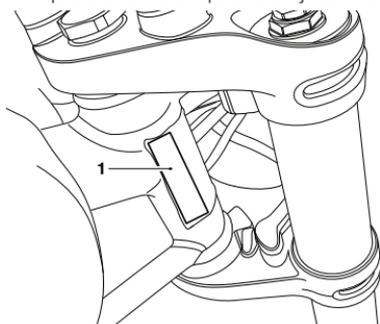


1. Indicateur d'angle d'inclinaison

Numéros de série

Numéro d'identification du véhicule (VIN)

Le numéro d'identification du véhicule est poinçonné dans le cadre, près du roulement de colonne. Il est également indiqué sur une étiquette adjacente.

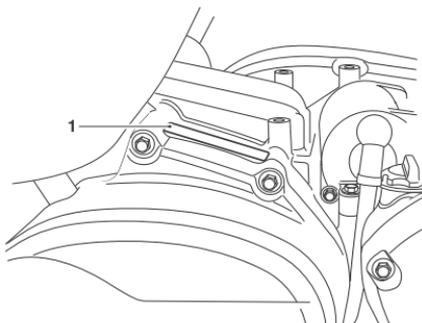


1. Poinçon VIN

Noter le numéro d'identification du véhicule dans l'espace prévu ci-dessous.

Numéro de série du moteur

Le numéro de série du moteur est frappé sur le carter moteur supérieur, vers l'arrière, et il est visible du côté droit, derrière le démarreur.



1. Numéro de série du moteur

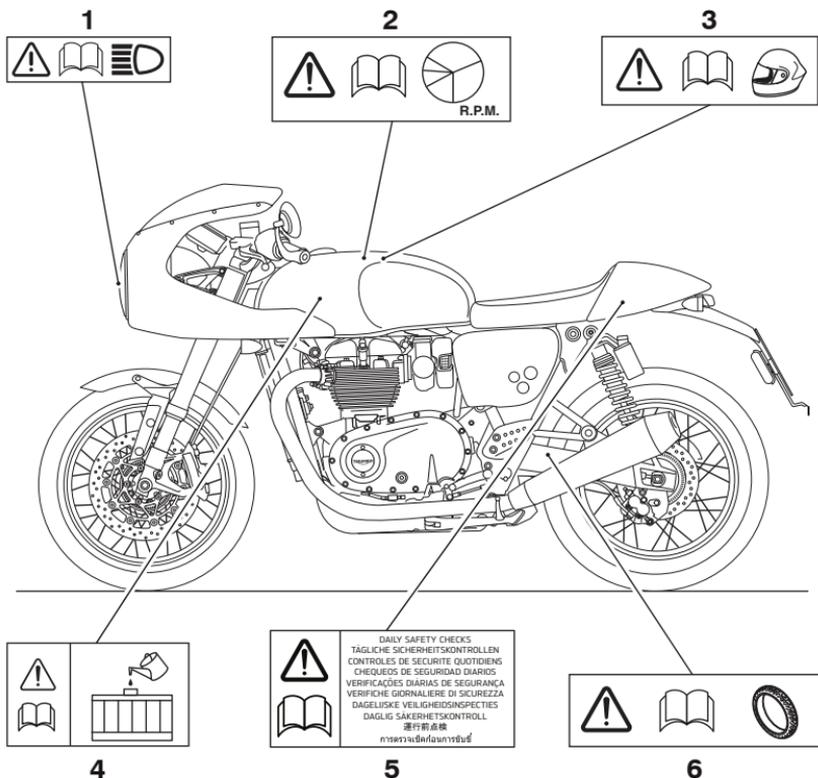
Noter le numéro de série du moteur dans l'espace prévu ci-dessous.

Emplacements des étiquettes d'avertissement

Emplacements des étiquettes d'avertissement

Emplacements des étiquettes d'avertissement

Les étiquettes décrites sur cette page et les suivantes attirent l'attention sur les informations importantes concernant la sécurité et contenues dans ce manuel. Avant de leur laisser prendre la route, s'assurer que tous les utilisateurs ont compris les informations auxquelles se rapportent ces étiquettes et s'y sont conformés.



1. Phare (page 117)
2. Rodage (page 53)
3. Casque (page 9)

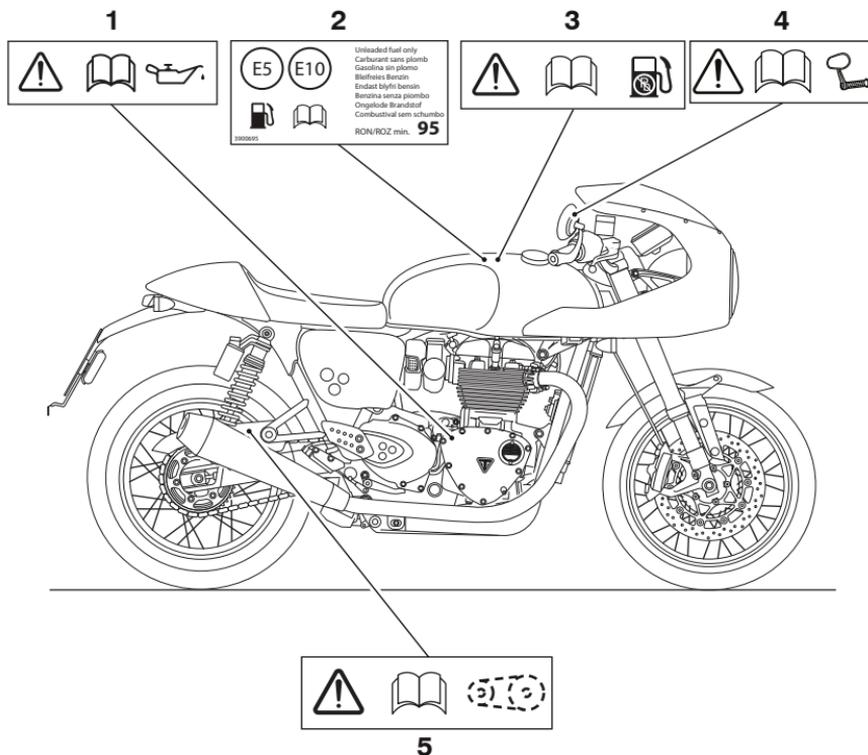
4. Liquide de refroidissement (page 83)
5. Contrôles de sécurité quotidiens (page 54)
6. Pneus (page 107)

Emplacements des étiquettes d'avertissement

Emplacements des étiquettes d'avertissement (suite)

⚠ Attention

Tous les autocollants et étiquettes d'avertissement, à l'exception de l'étiquette de rodage, sont apposés sur la moto avec un adhésif fort. Dans certains cas, les étiquettes sont mises en place avant l'application de la couche de laque. Par conséquent, toute tentative d'enlèvement des étiquettes d'avertissement entraînera des dégâts à la peinture ou à la carrosserie.



1. Huile moteur (page 79)

2. Carburant E5 et E10 (le cas échéant) (page 45)

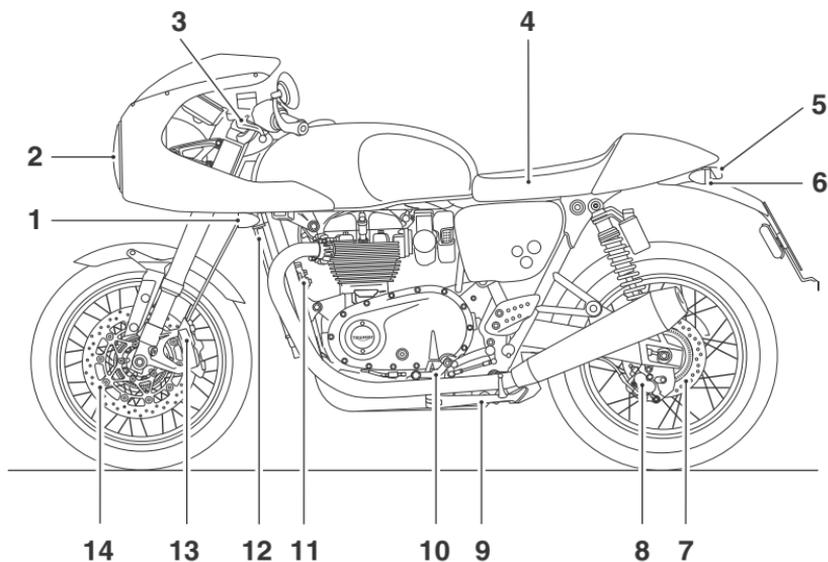
3. Carburant sans plomb (page 45)

4. Rétroviseurs (page 97)

5. Chaîne de transmission (page 89)

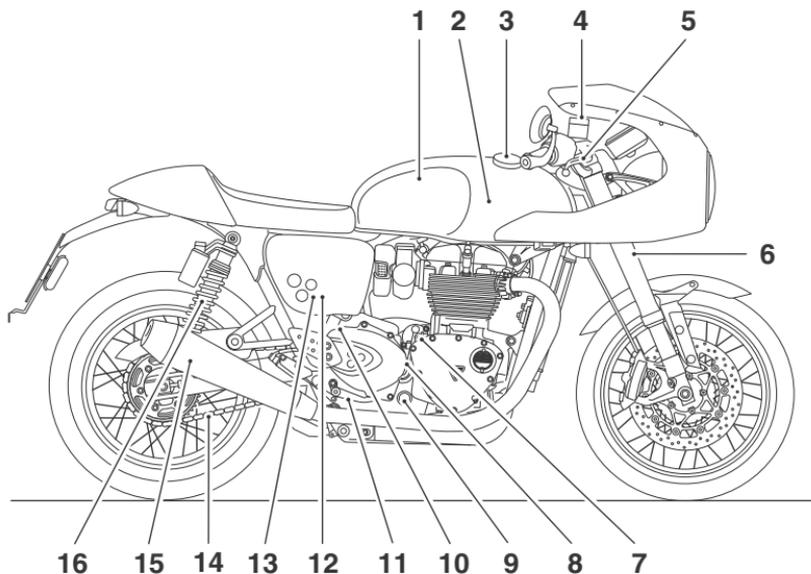
Identification des pièces

Identification des pièces



- | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Indicateur de direction avant | 8. Étrier de frein arrière |
| 2. Phare | 9. Béquille latérale |
| 3. Levier d'embrayage | 10. Pédale de changement de vitesses |
| 4. Batterie (sous la selle) | 11. Avertisseur sonore |
| 5. Feu stop/arrière | 12. Radiateur |
| 6. Indicateur de direction arrière | 13. Étrier de frein avant |
| 7. Disque de frein arrière | 14. Disque de frein avant |

Identification des pièces (suite)



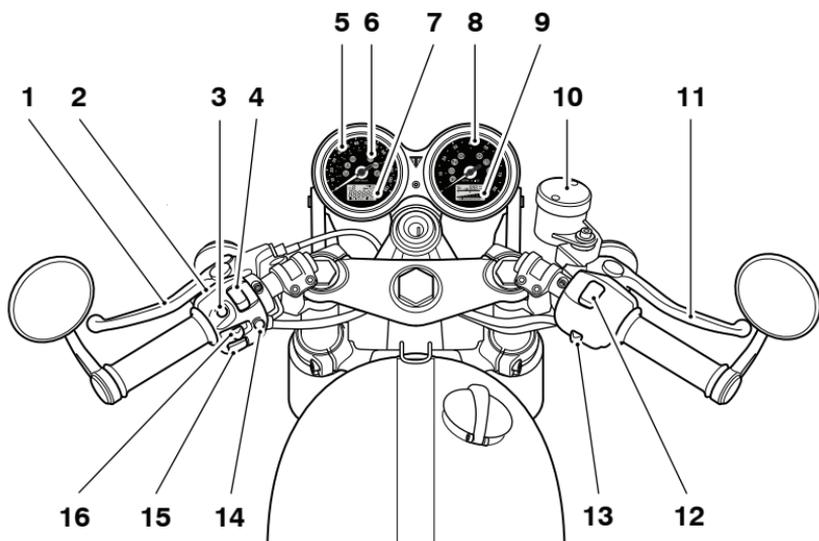
- | | |
|---|---|
| 1. Réservoir de carburant | 10. Bouchon du vase d'expansion de liquide de refroidissement |
| 2. Bouchon du circuit de refroidissement (sous le réservoir de carburant) | 11. Pédale de frein arrière |
| 3. Bouchon de réservoir de carburant | 12. Réservoir de liquide de frein arrière (derrière le flanc) |
| 4. Réservoir de liquide du frein avant | 13. Outils de réglage (derrière le flanc) |
| 5. Levier de frein avant | 14. Chaîne de transmission |
| 6. Fourche avant | 15. Silencieux |
| 7. Bouchon de remplissage d'huile | 16. Combiné de suspension arrière |
| 8. Vase d'expansion du liquide de refroidissement | |
| 9. Viseur transparent de niveau d'huile | |

Identification des pièces

Identification des pièces vues de la position du conducteur

Note

Pour plus de clarté, le carénage n'apparaît pas sur l'illustration.



- | | |
|---|--|
| 1. Levier d'embrayage | 8. Compte-tours |
| 2. Inverseur route/croisement | 9. Écran d'affichage des informations |
| 3. Bouton de défilement | 10. Réservoir de liquide du frein avant |
| 4. Interrupteur des feux de jour (DRL) (selon l'équipement) | 11. Levier de frein avant |
| 5. Compteur de vitesse | 12. Interrupteur de marche/arrêt du moteur |
| 6. Témoins | 13. Bouton de détesse |
| 7. Ordinateur de bord/écran d'affichage des informations | 14. Bouton MODE |
| | 15. Bouton d'avertisseur sonore |
| | 16. Commutateur d'indicateurs de direction |

Informations générales

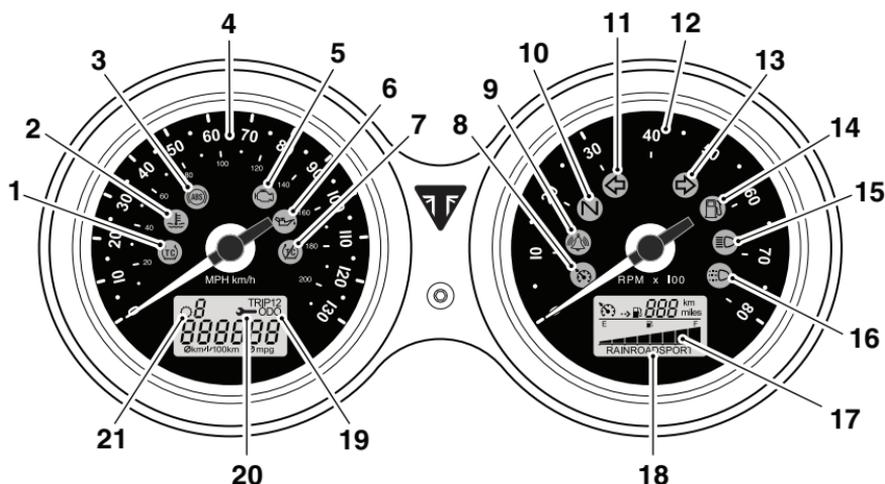
Table des matières

Témoins	24
Témoin d'anomalie du système de gestion du moteur	24
Témoin de basse pression d'huile	24
Témoin de surchauffe de liquide de refroidissement	24
Témoin d'antidémarrage/alarme	25
Témoin du système de freinage antiblocage (ABS)	25
Témoin indicateur d'antipatinage (TC)	26
Témoin d'antipatinage (TC) désactivé	26
Indicateurs de direction	26
Faisceau de route	26
Feux de jour (DRL) (selon l'équipement)	27
Point mort	27
Témoin de bas niveau de carburant	27
Instruments	28
Compteur de vitesse et totalisateur	28
Compte-tours	28
Affichage de position de boîte de vitesses	28
Jauge de carburant	28
Autonomie	29
Consommation moyenne de carburant	29
Compteur de trajet	30
Horloge	31
Modes de conduite	32
Sélection d'un mode de conduite - avec la moto immobile	32
Sélection d'un mode de conduite - lors de la conduite de la moto	33
Antipatinage (TC)	35
Réglages de l'antipatinage	35
Pour désactiver l'antipatinage	36
Commutateur d'allumage/Verrou de direction	36
Antidémarrage	37
Clé de contact	37

Informations générales

Commutateurs au guidon côté droit.....	39
Position arrêt (STOP).....	39
Position marche (RUN).....	39
Position démarrage (START).....	39
Feux de détresse.....	40
Commutateurs au guidon côté gauche.....	40
Bouton dedéfilement.....	40
Bouton d'avertisseur sonore.....	40
Commutateur d'indicateurs de direction.....	41
Bouton MODE.....	41
Interrupteur des feux de jour (DRL) (selon l'équipement).....	41
Faisceau de route.....	41
Commande d'accélérateur.....	42
Levier de frein.....	43
Levier d'embrayage.....	44
Carburant.....	45
Bouchon de réservoir de carburant.....	47
Remplissage du réservoir de carburant.....	47
Béquille latérale.....	48
Flancs.....	49
Trousse à outils.....	50
Selle.....	50
Béquille de selle.....	50
Housse de selle.....	51
Verrou de selle.....	51
Dépose et repose de la selle.....	52
Prise USB.....	52
Rodage.....	53
Contrôles de sécurité quotidiens.....	54

Disposition du tableau de bord



1. Témoin indicateur d'antipatinage (TC)
2. Témoin de surchauffe de liquide de refroidissement
3. Témoin d'ABS (système de freinage antiblocage)
4. Compteur de vitesse
5. Témoin d'anomalie (MIL) du système de gestion du moteur
6. Témoin de basse pression d'huile
7. Témoin d'antipatinage (TC) désactivé
8. Témoin de régulateur de vitesse (selon l'équipement)
9. Témoin de l'alarme/antidémarrage (l'alarme est un kit accessoire)
10. Témoin de point mort
11. Témoin d'indicateurs de direction gauches
12. Compte-tours
13. Témoin d'indicateurs de direction droits
14. Témoin de bas niveau de carburant
15. Témoin de faisceau de route
16. Témoin des feux de jour (DRL) (selon l'équipement)
17. Affichage de l'autonomie
18. Affichage du mode de conduite
19. Totalisateur général/compteur de trajet
20. Indicateur de périodicité d'entretien
21. Indicateur de position de boîte de vitesses

Informations générales

Témoins

Témoin d'anomalie du système de gestion du moteur



Le témoin d'anomalie (MIL) du système de gestion du moteur s'allume brièvement quand le contact est établi (pour

indiquer qu'il fonctionne) mais ne doit pas s'allumer pendant la marche du moteur.

Si le moteur tourne et que le système de gestion du moteur est défectueux, le témoin d'anomalie s'allume et le symbole d'avertissement général clignote. Dans ce cas, le système de gestion du moteur peut passer en mode "dépannage" pour permettre de terminer le voyage si la gravité du défaut permet néanmoins au moteur de fonctionner.

Avertissement

Réduisez la vitesse et ne continuez pas de rouler plus longtemps que nécessaire avec le MIL allumé. Le défaut peut affecter défavorablement le rendement du moteur, les émissions à l'échappement et la consommation de carburant.

La réduction du rendement du moteur pourrait rendre la conduite dangereuse et entraîner une perte de contrôle et un accident.

Contactez dès que possible un concessionnaire Triumph agréé pour faire vérifier et corriger le défaut.

Note

Si le MIL clignote quand le contact est établi, faites corriger l'anomalie dès que possible par un concessionnaire Triumph agréé. Dans ces conditions, le moteur ne démarrera pas.

Témoin de basse pression d'huile



Pendant la marche du moteur, si la pression d'huile du moteur baisse à un niveau dangereux, le témoin de basse pression d'huile s'allume.

Attention

Arrêter immédiatement le moteur si le témoin de basse pression d'huile s'allume. Ne pas remettre le moteur en marche tant que le défaut n'a pas été corrigé.

Le moteur subira de graves dégâts si on le fait fonctionner alors que le témoin de basse pression d'huile est allumé.

Note

Le témoin de basse pression d'huile s'allume si le contact est établi sans démarrage du moteur.

Témoin de surchauffe de liquide de refroidissement



Pendant la marche du moteur, si la température du liquide de refroidissement du moteur monte à un niveau dangereux, le témoin de surchauffe s'allume.

Attention

Arrêtez immédiatement le moteur si le témoin de surchauffe du liquide de refroidissement s'allume. Ne remettez pas le moteur en marche tant que le défaut n'a pas été corrigé.

Le moteur subira de graves dégâts si on le fait fonctionner alors que le témoin de surchauffe du liquide de refroidissement est allumé.

Témoin d'antidémarrage/alarme



Cette moto Triumph est équipée d'un système antidémarrage qui est activé lorsque le contact est coupé (OFF).

Sans alarme

Quand le contact est coupé (OFF), le témoin d'antidémarrage/alarme clignote pendant 24 heures pour indiquer que l'antidémarrage est activé. Quand le contact est établi (ON), l'antidémarrage et le témoin sont désactivés.

Si le témoin reste allumé, cela indique que l'antidémarrage présente une anomalie qui nécessite un diagnostic. Contactez dès que possible un concessionnaire Triumph agréé pour faire vérifier et corriger le défaut.

Avec alarme

Le témoin d'alarme/antidémarrage ne s'allume que lorsque les conditions décrites dans les instructions concernant l'alarme accessoire Triumph d'origine sont remplies.

Témoin du système de freinage antibloque (ABS)



Il est normal que le témoin d'ABS clignote lorsque le contact est mis. Le témoin continue de clignoter après le démarrage du moteur jusqu'à ce que la moto atteigne 10 km/h, puis il s'éteint.

Note

L'antipatinage ne fonctionne pas en cas de dysfonctionnement de l'ABS. Les témoins d'ABS, d'antipatinage et d'anomalie (MIL) s'allument.

Le témoin ne se rallume pas tant que le moteur ne redémarre pas sauf en cas de panne, ou si l'ABS est désactivé par le conducteur.

En cas de panne du système ABS, le témoin s'allume et le symbole d'avertissement général clignote.

Avertissement

Si l'ABS ne fonctionne pas, le système de freinage continuera de fonctionner comme un système sans ABS.

Ne pas rouler plus longtemps que nécessaire avec le témoin d'ABS allumé.

Contactez dès que possible un concessionnaire Triumph agréé pour faire vérifier et corriger le défaut. Dans cet état, un freinage trop énergique fera bloquer les roues, ce qui entraînera une perte de contrôle de la moto et un accident.

Informations générales

Témoin indicateur d'antipatinage (TC)



Le témoin du TC sert à indiquer que le système d'antipatinage est actif et qu'il agit pour limiter tout patinage des roues arrière lors des fortes accélérations ou en cas de routes glissantes ou humides.

Avertissement

Si l'antipatinage ne fonctionne pas, vous devez accélérer et virer avec prudence sur routes mouillées/glissantes pour éviter de faire patiner la roue arrière. Ne roulez pas plus longtemps que nécessaire avec les témoins MIL du système de gestion du moteur et d'antipatinage allumés. Contactez dès que possible un concessionnaire Triumph agréé pour faire diagnostiquer le défaut.

Une accélération brutale ou un virage rapide dans cette situation peut faire patiner la roue arrière et entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Fonctionnement du témoin de TC :

TC activé :

- Dans des conditions normales de conduite, le témoin reste éteint.
- Le témoin clignote rapidement lorsque le système d'antipatinage agit pour limiter tout patinage des roues arrière lors des fortes accélérations ou en cas de routes glissantes ou humides.

TC désactivé :

Le témoin n'est pas allumé. Le témoin de TC désactivé est, lui, allumé (voir page 26).

Note

L'antipatinage ne fonctionne pas en cas de dysfonctionnement de l'ABS. Les témoins d'ABS, d'antipatinage et d'anomalie (MIL) s'allument.

Témoin d'antipatinage (TC) désactivé



Le témoin de TC désactivé ne doit pas s'allumer à moins que l'antipatinage ne soit désactivé ou qu'il y ait une anomalie.

Si le témoin s'allume à tout autre moment pendant la marche, cela indique que le système d'antipatinage présente une anomalie qui doit être diagnostiquée.

Indicateurs de direction



Quand le commutateur des indicateurs de direction est tourné vers la gauche ou vers la droite, le témoin de l'indicateur de direction clignote à la même fréquence que les indicateurs de direction.

Faisceau de route



Lorsque le contact est établi et que le faisceau de route est sélectionné, le témoin de faisceau de route s'allume.

Feux de jour (DRL) (selon l'équipement)



Lorsque le contact est établi et que le commutateur des feux est en position "FEUX DE JOUR", le témoin de fonctionnement des feux de jour s'allume.

Les feux de jour et les feux de croisement s'actionnent manuellement à l'aide d'un commutateur placé sur le boîtier de commutateurs gauche, voir page 41.

Avertissement

Ne pas conduire plus que nécessaire avec les feux de jour si la lumière naturelle est insuffisante.

L'utilisation des feux de jour lorsqu'il fait sombre, dans des tunnels ou lorsque la lumière naturelle est insuffisante peut réduire la vision des utilisateurs ou éblouir les usagers.

L'éblouissement des autres usagers ou la réduction de la vision lorsque la lumière naturelle est basse peut entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Note

L'utilisation, de jour, des feux de jour améliore la visibilité de la moto pour les autres usagers.

Les feux de croisement doivent être utilisés dans toutes les autres conditions à moins que les conditions routières permettent d'utiliser les phares.

Point mort

N

Le témoin de point mort s'allume quand la boîte de vitesses est au point mort (aucune vitesse engagée). Le témoin s'allume quand la boîte de vitesses est au point mort et le commutateur d'allumage en position contact établi (ON).

Témoin de bas niveau de carburant



Le témoin de bas niveau de carburant s'allume quand il reste environ 3,0 litres de carburant dans le réservoir.

Informations générales

Instruments

Compteur de vitesse et totalisateur

Le compteur indique la vitesse de la moto.

Le totalisateur général indique la distance totale parcourue par la moto.

Compte-tours

⚠ Attention

Ne laissez jamais entrer l'aiguille du compte-tours dans la zone rouge, car cela pourrait endommager gravement le moteur.

Le compte-tours indique la vitesse de rotation, ou régime, du moteur en tours par minute (tr/min). La plage du compte-tours se termine par la zone rouge.

Le régime du moteur (tr/min) dans la zone rouge est au-dessus du régime maximum recommandé et aussi au-dessus de la plage de meilleur rendement.

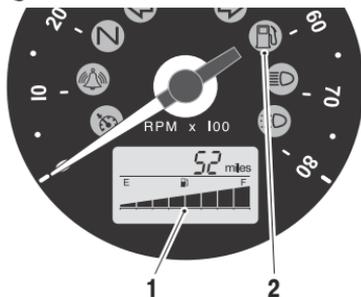
Affichage de position de boîte de vitesses



1. Symbole de position de boîte de vitesses
2. Affichage de position de boîte de vitesses (position point mort illustré)

L'affichage de position de la boîte de vitesses indique quelle vitesse (1-5 à 1-6) a été engagée. Lorsque la boîte de vitesses est au point mort (aucune vitesse sélectionnée), l'affichage indique « n ».

Jauge de carburant



1. Jauge de carburant
2. Témoin de bas niveau de carburant

La jauge de carburant indique la quantité de carburant dans le réservoir. Quand le contact est établi, le nombre de barres affichées indique la quantité de carburant dans le réservoir.

Informations générales

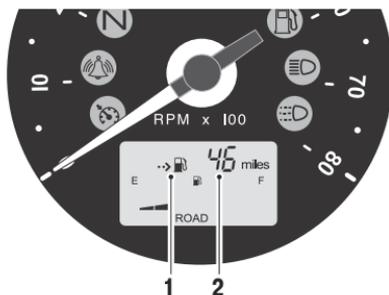
Quand le réservoir est plein, les huit barres sont affichées et quand il est vide, aucune barre n'est affichée. Les autres nombres de barres indiquent les niveaux intermédiaires de carburant entre plein et vide.

Lorsqu'il y a environ 3,0 litres de carburant restant dans le réservoir, le voyant de réserve s'allume.

Note

Après un ravitaillement, l'indication de la jauge de carburant et l'autonomie restante ne sont mises à jour que pendant la marche de la moto. Selon le style de conduite, la mise à jour peut prendre jusqu'à cinq minutes.

Autonomie



1. Témoin d'affichage de l'autonomie
2. Distance restante estimée

Indication de la distance prévue qui pourra être parcourue avec le carburant restant dans le réservoir.

Note

Après un ravitaillement, l'indication de la jauge de carburant et l'autonomie restante ne sont mises à jour que pendant la marche de la moto. Selon le style de conduite, la mise à jour peut prendre jusqu'à cinq minutes.

Consommation moyenne de carburant



1. Symbole de moyenne
2. Consommation moyenne de carburant

Il s'agit de l'indication de la consommation de carburant moyenne. Après une remise à zéro, des tirets sont affichés jusqu'à ce que 0,1 mile/kilomètre ait été parcouru.

Note

Après un ravitaillement, les informations sur la consommation moyenne ne sont mises à jour que pendant la marche de la moto. Selon le style de conduite, la mise à jour peut prendre jusqu'à cinq minutes.

Informations générales

Compteur de trajet

Avertissement

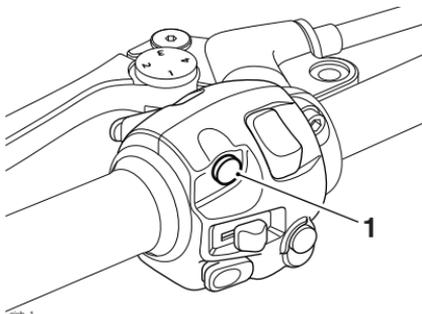
Ne pas essayer de basculer entre les modes totalisateur général et compteur de trajet ni de remettre le compteur de trajet à zéro pendant la marche de la moto, car cela pourrait entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.



1. Affichage du totalisateur partiel (trajet 1 sélectionné)

Il existe deux compteurs de trajet. L'un ou l'autre compteur de trajet indique la distance parcourue par la moto depuis la dernière remise à zéro de celui qui est affiché.

Pour passer d'un compteur de trajet à un autre, appuyer brièvement sur le bouton de défilement du boîtier de commutateurs du guidon gauche jusqu'à ce que le compteur de trajet voulu s'affiche.



1. Bouton de défilement

Remise à zéro du totalisateur partiel

Pour remettre à zéro un des compteurs de trajet :

- Sélectionner et afficher le compteur de trajet à réinitialiser.
- Appuyer sur le bouton de défilement sans le relâcher pendant une seconde. Après plus d'une seconde, le compteur de trajet affiché se remet à zéro.

Horloge

Pour accéder à l'horloge, appuyez brièvement sur le bouton de défilement du boîtier de commutateurs du guidon gauche jusqu'à ce que la montre s'affiche.



1. Horloge

Réglage de l'horloge

Avertissement

N'essayez pas de régler la montre en roulant, car vous risqueriez de perdre le contrôle de la moto et d'avoir un accident.

Pour réinitialiser l'horloge :

- Sélectionner l'affichage de l'horloge.
- Appuyer pendant une seconde sur le bouton de défilement : l'affichage des heures commence à clignoter. Relâcher le bouton de défilement.

Pour réinitialiser l'affichage des heures :

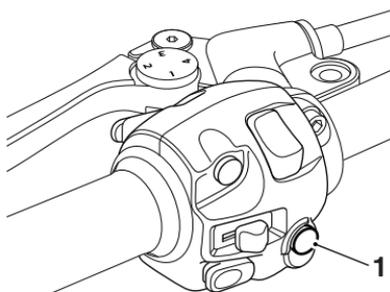
- Pendant que l'affichage des heures clignote encore, appuyer sur le bouton de défilement et le relâcher pour changer le chiffre. Chaque nouvelle pression sur le bouton changera le réglage d'une unité.
- Lorsque l'heure correcte est affichée, appuyez sur le bouton de défilement pendant une seconde. L'affichage des heures est réglé et l'affichage des minutes commence à clignoter. L'affichage des minutes se règle de la même manière que celui des heures.
- Une fois que les heures et les minutes sont correctes, appuyez sur le bouton de défilement pendant une seconde : l'affichage cesse alors de clignoter.

Informations générales

Modes de conduite

Le système de mode de conduite permet de sélectionner des modes de conduite ayant des réglages antipatinage et de réponse d'accélérateur spécifiques.

Les modes de conduite sont sélectionnés à l'aide du bouton MODE sur le boîtier de commutateurs du guidon gauche.



1. Bouton MODE

Appuyer brièvement sur le bouton MODE pour sélectionner l'un des modes de conduite suivants.

Mode de conduite	Description
RAIN (pluie)	Reprise réduite comparée au réglage ROAD (route), dans des conditions humides ou glissantes. Réglage ABS optimal pour une utilisation sur route. Réglage optimal de l'antipatinage pour des conditions humides ou glissantes. Permet de réduire le patinage de la roue arrière par rapport au réglage ROAD (route).
ROAD (route)	Reprise standard. Réglage ABS optimal pour une utilisation sur route. Réglage antipatinage optimal pour une utilisation sur route.
SPORT	Reprise accrue comparée au réglage ROAD (route). Réglage ABS optimal pour une utilisation sur route. Permet d'augmenter le patinage de la roue arrière par rapport au réglage ROAD (route).

Les modes de conduite peuvent être sélectionnés lorsque la moto est immobile ou en mouvement.

Sélection d'un mode de conduite - avec la moto immobile

Appuyez brièvement sur le bouton MODE du boîtier de commutateurs du guidon gauche ou droit (selon le modèle) jusqu'à ce que le mode de conduite souhaité clignote dans l'affichage.

Le mode de conduite sélectionné est automatiquement activé une seconde après que le bouton MODE a été enfoncé, si les conditions suivantes sont respectées :

Avec le moteur coupé

- Le contact est établi.
- L'interrupteur d'arrêt du moteur est en position de marche (RUN).

Avec le moteur en marche

- La boîte de vitesses est au point mort ou l'embrayage est enclenché.

Sélection d'un mode de conduite - lors de la conduite de la moto

Avertissement

Pour sélectionner les modes de conduite alors que la moto est en mouvement, le conducteur doit la faire rouler en roue libre (moto en mouvement, moteur en marche, papillon fermé, levier d'embrayage enclenché et aucun frein utilisé) pendant un court laps de temps.

La sélection du mode de conduite alors que la moto est en mouvement doit uniquement être essayée :

- À faible vitesse
- Dans des zones sans circulation
- Sur des surfaces ou routes droites et planes
- Dans de bonnes conditions routières et climatiques
- À un endroit sûr pour rouler brièvement en roue libre avec une moto.

Avertissement Suite

La sélection du mode de conduite alors que la moto est en mouvement NE DOIT PAS être essayée :

- À vitesse élevée
- Dans des zones avec de la circulation
- Dans un virage ou sur des routes ou surfaces sinueuses
- Sur des surfaces ou routes fortement inclinées
- Dans de mauvaises conditions routières/climatiques
- À un endroit qui n'est pas sûr pour rouler brièvement en roue libre avec une moto.

Si cette importante précaution n'est pas respectée, vous perdrez le contrôle de la moto et aurez un accident.

Avertissement

Après avoir sélectionné un mode de conduite, conduisez la moto dans un endroit sans circulation pour vous familiariser avec les nouveaux réglages.

Ne prêtez pas votre moto à un autre conducteur, car il pourrait changer les réglages du mode de conduite auxquels vous êtes habitué, ce qui pourrait vous faire perdre le contrôle de la moto et entraîner un accident.

Appuyez brièvement sur le bouton MODE du boîtier de commutateurs du guidon gauche ou droit (selon le modèle) jusqu'à ce que le mode de conduite souhaité clignote dans l'affichage.

Informations générales

Dans les 30 secondes qui suivent l'activation du bouton MODE, le conducteur doit effectuer les actions suivantes simultanément :

- Fermer le papillon.
- Enclencher le levier d'embrayage.
- S'assurer que les freins ne sont pas engagés (laisser la moto rouler en roue libre).

Note

Le dernier mode de conduite sélectionné avant la coupure du contact est activé lorsque le contact est remis.

En cas de changement incomplet du mode de conduite :

- Arrêtez la moto en toute sécurité.
- Sélectionnez le point mort.
- Coupez ensuite le contact puis remettez-le.
- Sélectionnez le mode de conduite requis.
- Redémarrez le moteur et poursuivez la conduite.

Avertissement

N'arrêtez pas le moteur en utilisant le commutateur d'allumage ou l'interrupteur de marche/arrêt du moteur alors que la moto est en mouvement.

Arrêtez toujours la moto en toute sécurité et passez le point mort avant d'arrêter le moteur.

Le fait d'arrêter le moteur en le coupant ou en utilisant l'interrupteur de marche/arrêt du moteur alors que la moto est en mouvement peut bloquer la roue arrière, provoquant une perte de contrôle de la moto et un accident.

Attention

N'arrêtez pas le moteur en utilisant le commutateur d'allumage ou l'interrupteur de marche/arrêt du moteur alors que la moto est en mouvement.

Le fait d'arrêter le moteur en le coupant ou en utilisant l'interrupteur de marche/arrêt du moteur alors que la moto est en mouvement peut provoquer des dommages sur les composants de la moto.

Antipatinage (TC)

Avertissement

L'antipatinage ne remplace pas une conduite adaptée aux conditions routières et météorologiques en vigueur.

L'antipatinage ne peut pas empêcher une perte d'adhérence due à :

- Un virage pris à une vitesse excessive
- Une accélération avec une inclinaison excessive
- Un freinage
- L'antipatinage ne peut pas empêcher la roue avant de dérapé.

Si les consignes ne sont pas observées, il pourra en résulter une perte de contrôle de la moto et un accident.

L'antipatinage aide à maintenir la motricité lors d'une accélération sur chaussée mouillée/glissante. Si les capteurs détectent que la roue arrière perd de l'adhérence (patine), le système antipatinage intervient et agit sur la puissance du moteur jusqu'à ce que la motricité de la roue arrière soit rétablie. Le témoin d'antipatinage clignote pendant l'intervention et le conducteur pourra remarquer un changement du bruit du moteur.

Note

L'antipatinage ne fonctionne pas en cas de dysfonctionnement de l'ABS. Les témoins d'ABS, d'antipatinage et d'anomalie (MIL) s'allument.

Réglages de l'antipatinage

Avertissement

N'essayez pas de régler l'antipatinage en roulant, car vous risqueriez de perdre le contrôle de la moto et d'avoir un accident.

Avertissement

Si l'antipatinage est désactivé, la moto se comportera de manière normale mais sans antipatinage. Dans cet état, une accélération trop énergique sur route mouillée/glissante pourra faire patiner la roue arrière, ce qui pourra entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

L'antipatinage s'active automatiquement après avoir coupé le contact, puis l'avoir remis.

L'antipatinage peut être désactivé comme décrit sous page 36, ou réglé sur un mode de conduite spécifique comme décrit sous page 32.

Lorsque l'antipatinage est désactivé, le témoin d'avertissement TC désactivé s'allume (voir page 26).

Informations générales

Pour désactiver l'antipatinage

Pour désactiver le réglage de l'antipatinage :

- S'assurer que la moto est immobilisée et au point mort.
- Mettre le contact (ON) et mettre l'interrupteur d'arrêt du moteur en position de marche (RUN).
- Appuyez brièvement sur le bouton de défilement du boîtier de commutateurs du guidon gauche jusqu'à ce que 'ttcOn' s'affiche sur l'écran.
- Appuyez brièvement sur le bouton de défilement pendant plus d'une seconde pour activer ou désactiver l'antipatinage.



1. Affichage antipatinage désactivé

Commutateur d'allumage/ Verrou de direction

⚠ Avertissement

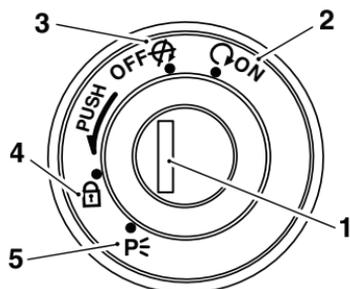
Par mesure de sécurité, tournez toujours la clé de contact en position contact coupé (OFF) ou stationnement (PARK) et retirez-la en laissant la moto sans surveillance.

Une utilisation non autorisée de la moto risque d'entraîner des blessures pour le conducteur, les autres usagers et les piétons, ainsi que des dégâts pour la moto.

⚠ Avertissement

Lorsque la clé est en position verrouillage (LOCK) ou stationnement (P), la direction est verrouillée.

Ne tournez jamais la clé en position verrouillage (LOCK) ou stationnement (P) pendant la marche de la moto, car cela bloquerait la direction. Le blocage de la direction causera une perte de contrôle de la moto et un accident.



1. Commutateur d'allumage/Verrou de direction
2. Position contact établi (ON)
3. Position contact coupé (OFF)
4. Position verrouillage (LOCK)
5. Position stationnement (PARK)

Fonctionnement du commutateur

Le commutateur commandé par clé a quatre positions. La clé ne peut être retirée du commutateur que s'il est en position contact coupé (OFF), verrouillage (LOCK) ou stationnement (PARK).

POUR VERROUILLER : Tournez le guidon à fond à gauche, coupez le contact (OFF), appuyez sur la clé et relâchez-la complètement, puis tournez-la en position verrouillage (LOCK).

STATIONNEMENT : Tournez la clé de la position verrouillage (LOCK) à la position stationnement (P). La direction restera bloquée.

Note

Ne laissez pas le verrou de direction en position stationnement (P) pendant une durée prolongée car cela déchargerait la batterie.

Antidémarrage

Le boîtier du commutateur d'allumage sert d'antenne à l'antidémarrage.

Lorsque le contact est coupé (OFF) et la clé retirée du commutateur, l'antidémarrage est activé (voir page 25). L'antidémarrage est désactivé lorsque la clé de contact est dans le commutateur d'allumage et en position contact (ON).

Clé de contact

⚠ Avertissement

Des clés supplémentaires, des portes-clés/chaînes ou autres objets fixés à la clé de contact risquent d'interférer sur la direction, entraînant une perte de contrôle de la moto et un accident.

Retirez toutes les clés supplémentaires, portes-clés/chaînes et autres objets de la clé de contact avant de conduire la moto.

⚠ Attention

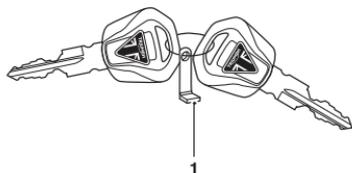
Des clés supplémentaires, des portes-clés/chaînes ou autres objets fixés à la clé de contact risquent d'endommager les surfaces peintes ou polies de la moto.

Retirez toutes les clés supplémentaires, portes-clés/chaînes et autres objets de la clé de contact avant de conduire la moto.

Informations générales

Attention

Ne rangez pas la clé de rechange avec la moto, car cela diminuerait la protection antivol.



1. Plaquette portant le numéro de clé

Outre qu'elle commande le commutateur d'allumage/verrou de direction, la clé de contact est nécessaire pour commander le verrou de selle et le bouchon de réservoir de carburant.

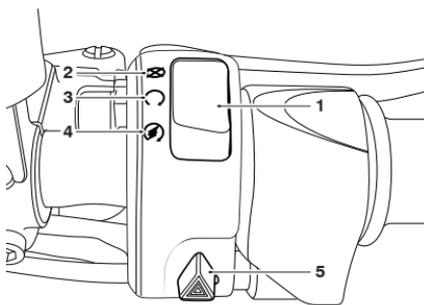
À la livraison de la moto neuve, deux clés de contact sont fournies avec une petite plaque portant le numéro de clé. Notez le numéro de clé et rangez la clé de rechange et la plaque en lieu sûr, distant de la moto.

Un transpondeur intégré aux clés de contact désactive l'antidémarrage. Pour assurer le bon fonctionnement de l'antidémarrage, ne placez qu'une seule des clés de contact près du commutateur d'allumage. La présence de deux clés de contact près du

commutateur peut interrompre le signal entre le transpondeur et l'antidémarrage. Dans ce cas, l'antidémarrage restera activé jusqu'à ce qu'une des clés de contact soit enlevée.

Procurez-vous toujours vos clés de rechange chez votre concessionnaire Triumph agréé. Les clés de rechange doivent être "appariées" avec l'antidémarrage de la moto par votre concessionnaire Triumph agréé.

Commutateurs au guidon côté droit



1. Interrupteur de marche/arrêt du moteur
2. Position arrêt (STOP)
3. Position Run (marche)
4. Position démarrage (START)
5. Interrupteur de feux de détresse

Position arrêt (STOP)

La position arrêt (STOP) n'est prévue que pour les cas d'urgence. Dans une situation d'urgence nécessitant l'arrêt du moteur, amenez l'interrupteur de marche/arrêt en position d'arrêt (STOP).

Attention

Ne laissez pas le commutateur d'allumage en position contact établi (ON) quand le moteur est arrêté, car cela risque d'endommager des composants électriques et de décharger la batterie.

Note

Bien que l'interrupteur d'arrêt du moteur arrête le moteur, il ne coupe pas tous les circuits électriques, ce qui risque de causer des difficultés de redémarrage du moteur du fait de la décharge de la batterie. Normalement, seul le commutateur d'allumage doit être utilisé pour arrêter le moteur.

Position marche (RUN)

Outre que le commutateur d'allumage doit être en position contact établi (ON), l'interrupteur de marche/arrêt du moteur doit être en position marche (RUN) pour que le moteur puisse fonctionner.

Position démarrage (START)

La position de démarrage (START) actionne le démarreur électrique. Pour que le démarreur puisse fonctionner, le levier d'embrayage doit être tiré vers le guidon.

Note

Même si le levier d'embrayage est tiré vers le guidon, le démarreur ne fonctionnera pas si la béquille latérale est abaissée et si une vitesse est enclenchée.

Informations générales

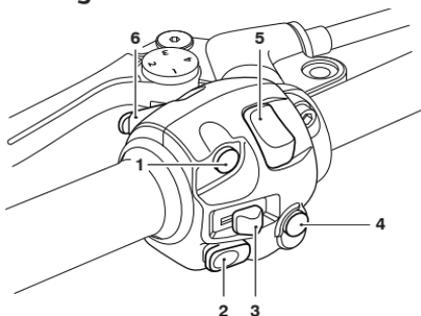
Feux de détresse

Pour allumer ou éteindre les feux de détresse, appuyer brièvement sur l'interrupteur de feux de détresse.

Le moteur doit tourner pour que les feux de détresse puissent fonctionner.

Les feux de détresse continuent de fonctionner si le contact est coupé, et cela jusqu'à ce que l'interrupteur de feux de détresse soit de nouveau enfoncé.

Commutateurs au guidon côté gauche



1. **Bouton de défilement**
2. **Bouton d'avertisseur sonore**
3. **Commutateur d'indicateurs de direction**
4. **Bouton MODE**
5. **Interrupteur des feux de jour (DRL) (selon l'équipement)**
6. **Bouton du faisceau de route**

Bouton de défilement

Le bouton de défilement sert à commander les fonctions suivantes des instruments :

- Fonctions totalisateur kilométrique (voir page 28)
- Remise à zéro du compteur de trajet (voir page 30)
- Remise à zéro de l'horloge (voir page 31)
- Fonctions d'antipatinage (voir page 35).

Bouton d'avertisseur sonore

Lorsque vous appuyez sur le bouton d'avertisseur sonore, commutateur d'allumage sur ON, l'avertisseur retentit.

Commutateur d'indicateurs de direction

Lorsque le commutateur des indicateurs de direction est poussé à gauche ou à droite, les indicateurs correspondants clignotent.

Il est possible d'arrêter manuellement les indicateurs. Pour éteindre manuellement les indicateurs de direction, appuyez sur le commutateur de commande et relâchez-le en position centrale.

Bouton MODE

Le bouton MODE permet de sélectionner différents modes de conduite associés à des paramètres de réponse d'accélérateur et d'antipatinage spécifiques.

Appuyez brièvement sur le bouton MODE pour sélectionner l'un des modes de conduite suivants (voir page 32 pour plus d'informations).

Interrupteur des feux de jour (DRL) (selon l'équipement)

Note

Les feux de jour sont actionnés manuellement. Ils ne sont pas automatiques.

Les feux de jour et ou le faisceau de croisement peuvent être sélectionnés avec le commutateur de feux de jour (DRL).

Pour sélectionner les feux de jour, enfoncez le commutateur DRL vers l'avant.

Pour sélectionner le faisceau de croisement, ramenez le commutateur DRL en arrière.

Lorsque les feux de jour sont activés, l'indicateur de feu de jour est allumé sur le tableau de bord.

Faisceau de route



Lorsque l'on appuie sur le bouton de faisceau de route, le faisceau de route s'allume.

Chaque appui sur le bouton intervertira le faisceau de croisement et le faisceau de route.

Note

Si les feux de jour sont équipés sur la moto, le bouton de faisceau de route a une fonctionnalité supplémentaire.

Si le commutateur DRL est en position feux de jour, appuyer sur le bouton faisceau de route et le maintenir enfoncé pour allumer le faisceau de route. Il reste allumé tant que la pression est maintenue sur le bouton, et s'éteint dès qu'il est relâché.

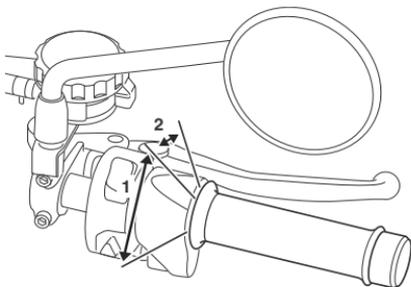
Note

Il n'y a pas d'interrupteur marche/arrêt d'éclairage sur ce modèle. Le feu arrière et l'éclairage de plaque d'immatriculation s'allument automatiquement lorsque le contact est établi.

Le phare s'allume lorsque le contact est établi et que le contact est mis. Le phare s'éteint pendant que le bouton de démarrage est enfoncé jusqu'à ce que le moteur démarre.

Informations générales

Commande d'accélérateur



1. Position papillons ouverts
2. Position papillons fermés

Tous les modèles possèdent une poignée d'accélérateur tournante électronique pour ouvrir et fermer les papillons par l'intermédiaire du module de commande du moteur. Il n'y a pas de câbles à action directe dans le système.

La poignée d'accélérateur donne une sensation de résistance lorsque vous la tournez en arrière pour ouvrir les papillons. Lorsque vous relâchez la poignée, elle retourne en position papillons fermés sous l'action de son ressort de rappel intérieur et les papillons se ferment.

Aucun réglage par l'utilisateur n'est prévu pour la commande d'accélérateur.

En cas de dysfonctionnement de la commande d'accélérateur, le témoin d'anomalie (MIL) s'allume et l'une des conditions suivantes du moteur peut se produire :

- Témoin MIL allumé, régime moteur et mouvement de l'accélérateur limités
- Témoin MIL allumé, mode dépannage et moteur au ralenti rapide uniquement
- Témoin MIL allumé, le moteur ne démarre pas.

Pour toutes les conditions mentionnées, contactez dès que possible un concessionnaire Triumph agréé pour faire vérifier et corriger le défaut.

Levier de frein

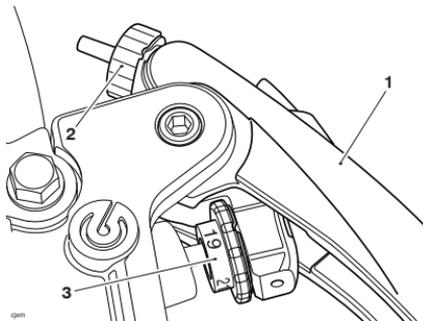
Avertissement

N'essayez pas de régler les leviers en roulant, car vous risqueriez de perdre le contrôle de la moto et d'avoir un accident.

Après avoir réglé les leviers, conduisez la moto dans un endroit sans circulation pour vous familiariser avec le nouveau réglage.

Ne prêtez pas votre moto à un autre conducteur, car il pourrait changer le réglage des leviers auquel vous êtes habitué, ce qui pourrait vous faire perdre le contrôle de la moto et entraîner un accident.

Deux dispositifs de réglage équipent le levier de frein : la molette de réglage d'espacement et la molette de réglage du rapport.



1. Levier de frein
2. Molette de réglage d'espacement
3. Molette de réglage du rapport

Dispositif de réglage d'espacement

La molette de réglage permet de régler la distance entre le guidon et le levier, pour l'adapter à la taille des mains du conducteur.

Pour régler l'espacement du levier de frein avant :

- Faire tourner le dispositif de réglage dans le sens anti-horaire pour diminuer la distance avec le guidon ou dans le sens horaire pour augmenter la distance avec le guidon.
- La distance entre la poignée du guidon et le levier relâché est plus courte lorsque le dispositif de réglage est entièrement tourné dans le sens anti-horaire.

Dispositif de réglage du rapport

Le dispositif de réglage du rapport déplace la tige du maître-cylindre de frein vers la gauche ou la droite par incréments de 1 mm, de 19 mm à 21 mm.

Pour régler le rapport du levier de frein avant :

- Faire pivoter le dispositif de réglage du rapport dans la position préférée du conducteur. Le dispositif de réglage du rapport peut être tourné dans le sens horaire ou anti-horaire pour l'ajuster selon les préférences de chacun.
- Un déclic sonore retentit quand le dispositif de réglage du rapport est verrouillé en position.

Informations générales

- La molette de réglage du rapport permet de régler le levier selon trois positions :
- 19 (19 mm) pour un freinage souple avec une course du levier longue
- 20 (20 mm) pour un freinage plus ferme avec une course du levier intermédiaire
- 21 (21 mm) pour un freinage ferme avec une course du levier plus courte.

Levier d'embrayage

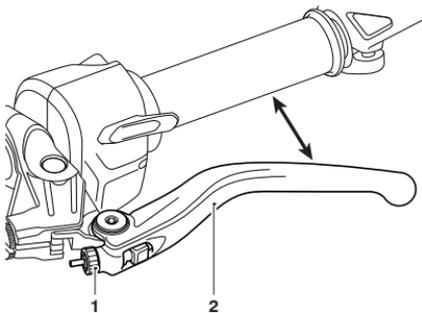
Avertissement

N'essayez pas de régler les leviers en roulant, car vous risqueriez de perdre le contrôle de la moto et d'avoir un accident.

Après avoir réglé les leviers, conduisez la moto dans un endroit sans circulation pour vous familiariser avec le nouveau réglage.

Ne prêtez pas votre moto à un autre conducteur, car il pourrait changer le réglage des leviers auquel vous êtes habitué, ce qui pourrait vous faire perdre le contrôle de la moto et entraîner un accident.

Une molette de réglage est prévue sur le levier d'embrayage. Le dispositif de réglage permet de régler la distance entre le guidon et le levier, pour l'adapter à la taille des mains du conducteur.

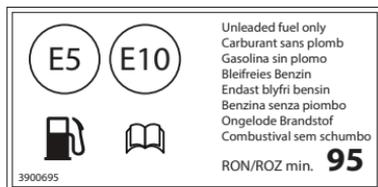


1. Molette de réglage d'espace
2. Levier d'embrayage

Pour régler l'écartement du levier d'embrayage :

- Faire tourner le dispositif de réglage dans le sens anti-horaire pour diminuer la distance avec le guidon ou dans le sens horaire pour augmenter la distance avec le guidon.
- La distance entre la poignée du guidon et le levier relâché est plus courte lorsque la molette de réglage est entièrement tournée dans le sens anti-horaire.

Carburant



Qualité du carburant

Les motos Triumph sont conçues pour utiliser du carburant sans plomb et offrent les meilleures performances si ce type de carburant est utilisé. Utilisez toujours du carburant sans plomb ayant un indice d'octane de 95 RON minimum.

Éthanol

En Europe, les motos Triumph sont compatibles avec les carburant sans plomb à l'éthanol E5 et E10 (5 % et 10 % d'éthanol).

Sur tous les autres marchés, il est possible d'utiliser du carburant à l'éthanol jusqu'à E25 (25 % d'éthanol).

Étalonnage du moteur

Dans certains cas, l'étalonnage du moteur peut être nécessaire. Adressez-vous à votre concessionnaire Triumph agréé.

Informations générales

Attention

La moto peut être définitivement endommagée si elle est utilisée avec une qualité de carburant inappropriée ou un mauvais étalonnage du moteur.

Assurez-vous toujours que le carburant utilisé est de bonne qualité.

Les dommages produits par l'utilisation d'un carburant ou un étalonnage du moteur incorrect ne sont pas considérés comme des défauts de fabrication et ne sont donc pas couverts par la garantie.

Attention

Le système d'échappement de cette moto est équipé d'un convertisseur catalytique pour contribuer à réduire les émissions polluantes des gaz d'échappement.

L'emploi de carburant au plomb endommagera le convertisseur catalytique. Par ailleurs, le convertisseur catalytique peut subir des dégâts irréparables si la moto tombe en panne de carburant ou si le niveau de carburant tombe très bas.

Toujours vérifier que le carburant est suffisant pour le voyage prévu.

Note

L'utilisation d'essence au plomb est illégale dans certains pays, états ou territoires.

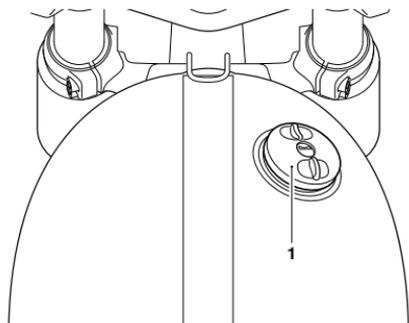
Ravitaillement

Avertissement

Pour contribuer à réduire les dangers liés au ravitaillement en carburant, observez toujours les consignes de sécurité suivantes concernant le carburant :

- L'essence (carburant) est très inflammable et peut être explosive dans certaines conditions. Pour le ravitaillement, coupez toujours le contact (OFF).
- Ne fumez pas.
- N'utilisez pas de téléphone portable.
- Vérifiez que la zone de ravitaillement est bien aérée et exempte de toute source de flamme ou d'étincelles. Cela inclut tout appareil doté d'une veilleuse.
- Ne remplissez jamais le réservoir au point que le carburant remonte dans le goulot de remplissage. La chaleur due à la lumière solaire ou à d'autres sources peut faire dilater le carburant et le faire déborder, ce qui créerait un risque d'incendie.
- Après le ravitaillement, vérifiez toujours que le bouchon de réservoir est bien fermé.
- Comme l'essence (carburant) est très inflammable, tout écoulement ou fuite de carburant, ou toute négligence des consignes de sécurité ci-dessus entraînera un risque d'incendie pouvant causer des dégâts matériels, des blessures corporelles ou la mort.

Bouchon de réservoir de carburant



1. Bouchon de réservoir de carburant

Pour ouvrir le bouchon du réservoir de carburant :

- Soulever le couvercle.
- Introduire la clé dans la serrure et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.
- Tourner le bouchon dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et le retirer du goulot de remplissage.

Pour fermer et verrouiller le bouchon :

- L'aligner avec le goulot de remplissage et le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il soit en contact hermétique avec le goulot de remplissage.
- En position de fermeture complète, un mécanisme à rochet évite de trop serrer le bouchon en permettant à la partie extérieure du bouchon de tourner indépendamment de la partie interne.
- Tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'au verrouillage et la retirer.
- Remettre le couvercle en place.

Remplissage du réservoir de carburant

⚠ Avertissement

Un remplissage excessif du réservoir peut causer un débordement de carburant.

Si du carburant est répandu, nettoyez immédiatement la zone affectée et débarrassez-vous des chiffons utilisés en respectant les règles de sécurité.

Prenez soin de ne pas répandre d'essence sur le moteur, les tuyaux d'échappement, les pneus ou toute autre partie de la moto.

Comme l'essence est très inflammable, tout écoulement ou fuite de carburant ou toute négligence des consignes de sécurité ci-dessus entraînera un risque d'incendie pouvant causer des dégâts matériels, des blessures corporelles ou la mort.

L'essence répandue sur les pneus ou à proximité réduira leur adhérence. Cela donnera lieu à une condition de conduite dangereuse pouvant causer une perte de contrôle de la moto et un accident.

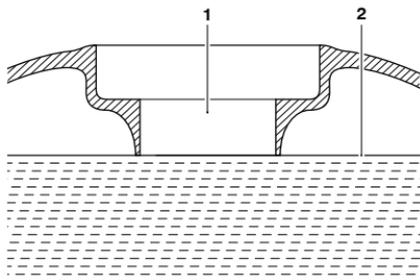
⚠ Attention

Évitez de remplir le réservoir sous la pluie ou en atmosphère poussiéreuse où les matières contenues dans l'air peuvent contaminer le carburant.

Du carburant contaminé peut endommager les composants du circuit d'alimentation.

Informations générales

Remplissez le réservoir de carburant lentement pour éviter un débordement. Ne remplissez pas le réservoir au-dessus de la base du goulot de remplissage. Vous maintiendrez ainsi un espace vide suffisant pour permettre au carburant de se dilater sous l'effet de la chaleur du moteur ou de la lumière solaire directe.



1. Goulot de remplissage de carburant
2. Niveau maximum de carburant

Après le ravitaillement, vérifiez toujours que le bouchon de réservoir est bien fermé.

Béquille latérale

Avertissement

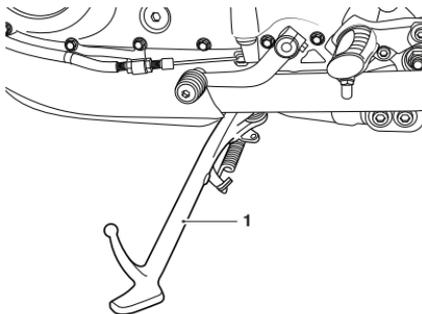
La moto est munie d'un système de verrouillage de sécurité empêchant de la conduire lorsque la béquille latérale est abaissée.

Ne jamais essayer de rouler avec la béquille latérale abaissée, ni de modifier le mécanisme de verrouillage de sécurité car cela entraînerait une condition de conduite dangereuse causant une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Ne pas se pencher, s'asseoir ou monter sur la moto lorsque celle-ci est appuyée sur la béquille latérale.

Cela pourrait faire tomber la moto et provoquer des dommages et un accident.



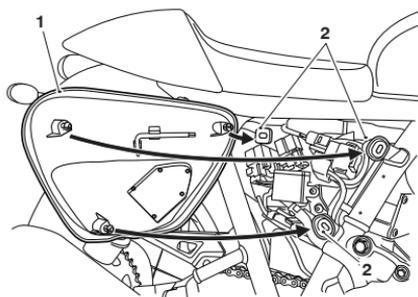
1. Béquille latérale

La moto est équipée d'une béquille latérale sur laquelle elle peut être parquée. En utilisant la béquille latérale, tourner toujours le guidon à fond à gauche et laisser la moto en première vitesse.

Chaque fois que la béquille latérale est utilisée avant de prendre la route, toujours vérifier que la béquille est bien relevée après s'être assis sur la moto.

Pour les instructions sur la sécurité du stationnement, se reporter à la section Conduite de la moto.

Flancs



1. **Panneau latéral (côté droit représenté)**
2. **Douilles passe-câble**

Le flanc droit peut être démonté pour accéder à l'outil d'ajustement et au réservoir de liquide de frein arrière.

Pour déposer l'un des flancs :

- Saisir fermement le panneau à deux mains et le tirer pour l'écartier de la moto jusqu'à ce qu'il soit dégagé des trois douilles de retenue (en laissant les douilles en place).

Pour reposer l'un des flancs :

- Positionner les trois ergots de positionnement sur les douilles de retenue et appuyer fermement pour fixer le panneau.
- Pour finir, saisir le panneau et vérifier qu'il est bien fixé.

Informations générales

Trousse à outils

La trousse à outils est composée d'un outil d'ajustement.

L'outil d'ajustement est fixé à l'intérieur du flanc droit.

Deux clés à ergots se trouvent sous la selle.

Selle

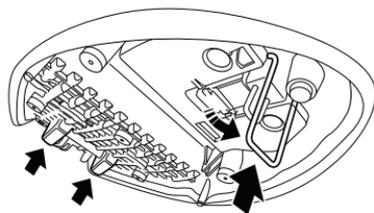
Béquille de selle

Attention

Pour éviter d'endommager les selles ou le dessus des selles, attention à ne pas les laisser tomber.

Ne pas appuyer les selles contre la moto ou contre une surface qui pourrait endommager les selles ou le dessus des selles. Placer les selles, dessus vers le haut, sur une surface plane et propre recouverte d'un chiffon doux.

Ne placer sur les selles aucun article qui pourrait endommager ou tacher le dessus des selles.



Béquille de selle

Pour éviter d'endommager la selle une fois déposée :

- Libérer la béquille métallique du dessous de la selle.

- Placez le dessus de selle vers le haut, sur une surface propre et lisse à l'aide de la béquille métallique et des deux béquilles en plastique à l'avant de la selle pour qu'elle repose dessus.
- Pour plus d'informations sur le nettoyage de la selle, voir page 128.

Housse de selle

Une housse de selle est fournie avec la moto. Elle protège le siège en cuir de la pluie, des déjections d'oiseaux, de la sève des arbres, du soleil et du gel. Elle se trouve dans le compartiment de rangement sous la selle.

Pour installer la housse de selle :

- Déposer la selle de la moto.
- Libérer la béquille métallique du dessous de la selle.
- Ouvrir le compartiment de rangement à l'aide des languettes et retirer la housse de selle.
- Fermer le compartiment de rangement et remettre en place la béquille métallique.
- La housse de selle est rangée dans une petite pochette. Retirer la housse de selle de la pochette.
- Placer la housse de selle sur la selle en veillant à placer le logo Triumph à l'arrière de la selle.
- Vérifier que la housse de selle est bien fixée.
- Reposer la selle sur la moto.

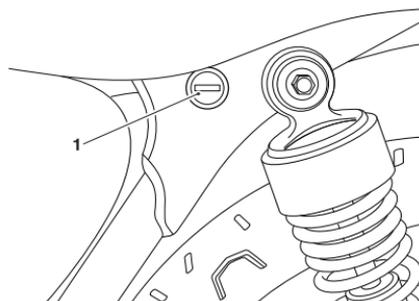
Verrou de selle

Avertissement

Pour éviter que la selle ne se détache pendant la marche, la saisir après chaque remise en place et la tirer fermement vers le haut.

Si la selle n'est pas correctement engagée dans la serrure, elle s'en dégage.

La mauvaise fixation ou le détachement de la selle risque de causer une perte de contrôle de la moto et un accident.



1. Verrou de selle

La selle peut être démontée pour accéder à la batterie, à la boîte à fusibles et à la housse de selle.

Le verrou de selle est situé dans le cadre du côté gauche de la moto, sous la selle.

Informations générales

Dépose et repose de la selle

Avertissement

Pour éviter que la selle ne se détache pendant la marche, la saisir après chaque remise en place et la tirer fermement vers le haut.

Si la selle n'est pas correctement engagée dans la serrure, elle s'en dégagera.

La mauvaise fixation ou le détachement de la selle risque de causer une perte de contrôle de la moto et un accident.

Selle – Dépose

Pour déposer la selle :

- Introduire la clé de contact dans le verrou de selle et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- Cela libèrera la selle de son verrou.
- Faire glisser la selle vers le haut et en arrière pour la déposer complètement.

Pose de la selle

Pour reposer la selle :

- Engager la languette de la selle sous le support à côté du réservoir de carburant.
- Aligner les charnières et appuyer vers le bas sur l'arrière pour engager le verrou de selle.

Note

Un déclic sonore se fait entendre lorsque la selle est complètement engagée dans son verrou.

Prise USB

Avertissement

La prise USB n'est pas étanche à moins qu'un cache étanche ne soit installé. Ne pas connecter d'appareils électroniques lorsqu'il pleut.

La pénétration d'eau dans la prise USB risque de causer un problème électrique entraînant des dégâts pour la moto, une perte de contrôle de la moto et un accident.

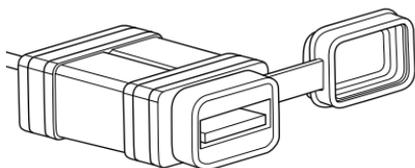
Attention

Ne pas laisser le commutateur d'allumage en position contact établi (ON) quand le moteur est arrêté, car cela risque de décharger la batterie.

Attention

Assurez-vous que tous les dispositifs électroniques et les câbles sont correctement fixés sous la selle lors de la conduite.

Assurez-vous qu'il y a suffisamment d'espace entourant les appareils électroniques pour que la selle puisse se fermer sans provoquer de dommages sur l'appareil électronique ou la moto.



Prise de port USB

La prise USB permet une connexion USB 5 volts pour le chargement d'appareils électroniques tels que des téléphones mobiles, des caméras et des appareils GPS. Des charges jusqu'à deux Ampères peuvent être connectées à la prise USB.

Pour accéder à la prise USB :

- Déposer la selle (voir page 51).
- La prise USB est située en haut de la batterie.
- Déposer le chapeau.
- Brancher le câble d'adaptateur USB dans la prise. Les câbles d'adaptateur ne sont pas fournis avec la moto.

Rodage



Le rodage est le nom donné au processus qui a lieu pendant les premières heures de fonctionnement d'un véhicule neuf.

En particulier, le frottement intérieur dans le moteur est plus élevé quand les composants sont neufs. Par la suite, lorsque le fonctionnement du moteur a fait 'roder' les pièces, ce frottement interne est considérablement réduit.

Une période de rodage prudent assurera des émissions à l'échappement plus basses et optimisera les performances, l'économie de carburant et la longévité du moteur et des autres composants de la moto.

Pendant les 800 premiers kilomètres :

- N'utilisez pas l'accélération maximale ;
- Évitez constamment les hauts régimes moteur ;
- Évitez de rouler à un régime moteur constant, qu'il soit élevé ou bas, pendant une durée prolongée ;
- Évitez les démarrages et arrêts brutaux et les accélérations rapides, sauf en cas d'urgence ;
- Ne roulez pas à des vitesses supérieures aux $\frac{3}{4}$ de la vitesse maximale.

De 800 à 1 500 kilomètres :

- Le régime moteur peut être augmenté progressivement jusqu'à la limite de régime pendant de courtes durées.

Informations générales

Pendant et après le rodage :

- Ne faites pas tourner le moteur à un régime excessif à froid ;
- Ne laissez pas peiner le moteur. Rétrogradez toujours avant que le moteur commence à forcer ;
- N'utilisez pas des régimes inutilement élevés. Le passage au rapport supérieur contribue à réduire la consommation de carburant et le bruit, et à protéger l'environnement.

Contrôles de sécurité quotidiens



Avertissement

Si ces contrôles ne sont pas effectués chaque jour avant de prendre la route, il y a un risque de graves dégâts pour la moto ou d'accident causant de graves blessures ou la mort.

Procéder aux contrôles suivants chaque jour avant de démarrer. Le temps qu'ils demandent est minime, mais ces contrôles contribueront à la sécurité et à la fiabilité.

Si des anomalies sont constatées pendant ces contrôles, se reporter à la section Entretien et réglage ou confier la moto à un concessionnaire Triumph agréé pour qu'il prenne les mesures nécessaires pour remettre la moto en bon état de marche.

Contrôles :

Carburant : Quantité suffisante dans le réservoir, absence de fuites (voir page 47).

Huile moteur : Niveau approprié sur la jauge de niveau ou visible par le viseur transparent. Ajouter de l'huile de la spécification correcte selon besoin. Absence de fuites au moteur ou au refroidisseur d'huile (voir page 79).

Chaîne de transmission : Réglage correct (voir page 89).

Pneus/roues : Pressions de gonflage correctes (à froid). Profondeur/usure des dessins de la bande de roulement, dégâts de pneu/roue, perforations, etc. (voir page 107).

Écrous, boulons, fixations : Contrôle visuel du serrage/fixation correct de tous les composants de direction et de suspension, des essieux et de toutes les commandes. Vérifier partout s'il n'y a pas de fixations desserrées/endommagées.

Action de la direction : Action douce, mais pas de jeu d'une butée à l'autre. Aucun coincement des câbles de commande (voir page 99).

Freins : Tirer le levier de frein et appuyer sur la pédale de frein pour vérifier que la résistance est correcte. Vérifier le levier et/ou la pédale si sa course est excessive avant le début de la résistance, ou si la sensation à l'une ou l'autre commande est spongieuse (voir page 93).

Plaquettes de frein : Vérifier que la quantité appropriée de matériau de friction reste sur toutes les plaquettes de frein (voir page 93).

Niveaux de liquide de freins : Pas de fuite de liquide de freins. Le niveau de liquide de freins doit être situé entre les repères MAX et MIN dans les deux réservoirs (voir page 94).

Fourche avant : Action douce. Absence de fuite d'huile de fourche (voir page 103).

Accélérateur : Vérifier que la poignée d'accélérateur retourne à la position de ralenti sans coincement (voir page 86).

Embrayage : Souplesse de fonctionnement et jeu correct du câble (voir page 88).

Liquide de refroidissement : Pas de fuite de liquide de refroidissement. Vérifier le niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion (moteur froid) (voir page 84).

Équipement électrique : Fonctionnement correct de tous les feux et de l'avertisseur sonore (voir page 40).

Arrêt du moteur : Le commutateur de marche/arrêt du moteur coupe le moteur lorsque le commutateur est déplacé à la position STOP (voir page 39).

Béquilles : Retour à la position de relevage complet par la tension des ressorts. Ressorts de rappel pas affaiblis ni endommagés (voir page 48).

Page réservée

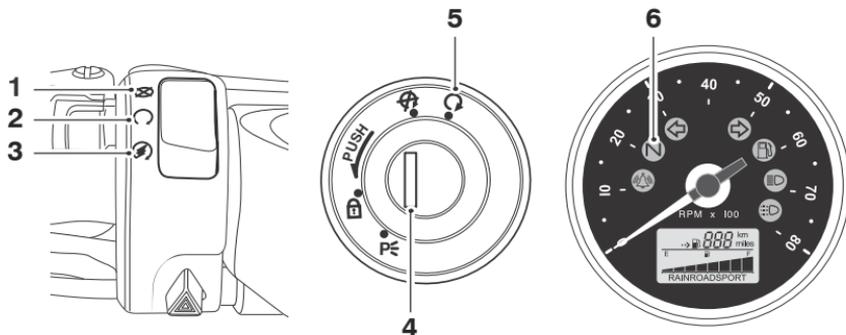
Conduite de la moto

Table des matières

Conduite de la moto.....	58
Pour arrêter le moteur.....	59
Pour mettre le moteur en marche.....	59
Mise en route.....	60
Changements de vitesses.....	61
Freinage.....	62
Système de freinage antiblocage (ABS).....	64
Stationnement.....	65
Conduite à grande vitesse.....	67

Conduite de la moto

Conduite de la moto



1. Position arrêt (STOP)
2. Position Run (marche)
3. Position démarrage (START)

4. Commutateur d'allumage
5. Position contact établi (ON)
6. Témoin de point mort

Pour arrêter le moteur

Attention

Vous devez normalement arrêter le moteur en coupant le contact (OFF).

L'interrupteur d'arrêt du moteur n'est prévu que pour les cas d'urgence.

Ne pas laisser le contact établi quand le moteur est arrêté. Cela risque d'entraîner des dégâts électriques.

Pour arrêter le moteur :

- Fermer complètement le papillon.
- Passer au point mort.
- Coupez le contact.
- Sélectionner la première vitesse.
- Positionnez la moto avec la béquille latérale sur une surface ferme, plane et horizontale (voir page 65).
- Verrouillez la direction (voir page 36).

Pour mettre le moteur en marche

Avertissement

Ne jamais mettre le moteur en marche ou ne jamais le laisser tourner dans un endroit fermé.

Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent entraîner une perte de conscience et la mort en très peu de temps.

Faire toujours fonctionner la moto en plein air ou dans une pièce avec la ventilation adéquate.

Attention

N'actionnez pas le démarreur pendant plus de cinq secondes de suite, car le démarreur surchaufferait et la batterie se déchargerait.

Attendez 15 secondes après chaque actionnement du démarreur pour le laisser refroidir et permettre à la batterie de récupérer.

Ne laissez pas tourner le moteur au ralenti pendant des durées prolongées car cela pourrait causer une surchauffe qui endommagerait le moteur.

Conduite de la moto

Attention

Le témoin de basse pression d'huile doit s'éteindre peu après le démarrage du moteur.

Si le témoin de basse pression d'huile reste allumé après le démarrage du moteur, arrêter immédiatement le moteur et rechercher la cause de l'anomalie.

Le fonctionnement du moteur avec une basse pression d'huile provoquera de graves dégâts de moteur.

Pour mettre le moteur en marche :

- Vérifier que l'interrupteur d'arrêt du moteur est en position de marche (RUN).
- Vérifier que la boîte de vitesses est au point mort.
- Mettez le contact.

Note

Au moment de mettre le contact, les témoins du tableau de bord s'allument puis s'éteignent (sauf ceux qui restent normalement allumés jusqu'au démarrage du moteur, voir page 24).

- Tirer le levier d'embrayage à fond contre le guidon.
- Sans toucher à l'accélérateur, appuyez sur le bouton de démarrage jusqu'à ce que le moteur démarre.

La moto est équipée d'interrupteurs de neutralisation du démarreur. Ces interrupteurs empêchent le démarreur électrique de fonctionner si la boîte de vitesses n'est pas au point mort et la béquille latérale abaissée.

Si la béquille latérale est abaissée pendant que le moteur est en marche et si la boîte de vitesses n'est pas au point mort, le moteur s'arrête quelle que soit la position du levier d'embrayage.

Mise en route

Pour mettre en route la moto :

- Serrez le levier d'embrayage et enclenchez la première vitesse.
- Accélérez légèrement et relâchez lentement le levier d'embrayage.
- Pendant l'engagement de l'embrayage, accélérez un peu plus, en augmentant suffisamment le régime pour empêcher le moteur de caler.

Changements de vitesses

⚠ Avertissement

Éviter d'ouvrir excessivement ou trop rapidement les gaz sur un des rapports inférieurs, car cela risque de faire décoller la roue avant du sol (cabrage) et de faire patiner la roue arrière.

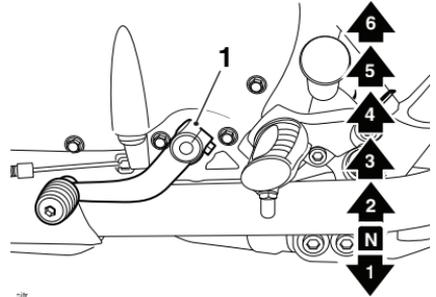
Toujours accélérer prudemment, surtout si l'on ne connaît pas bien la moto, car un cabrage ou un patinage ferait perdre le contrôle de la moto et entraînerait un accident.

⚠ Avertissement

Ne pas rétrograder à des vitesses pouvant causer un sursrégime du moteur (tr/min).

Cela peut bloquer la roue arrière et causer une perte de contrôle et un accident. Le moteur risque aussi d'être endommagé.

La rétrogradation doit être effectuée d'une manière assurant de bas régimes moteur.



1. Pédale de changement de vitesses (6 vitesses en illustration)

Pour changer de vitesse :

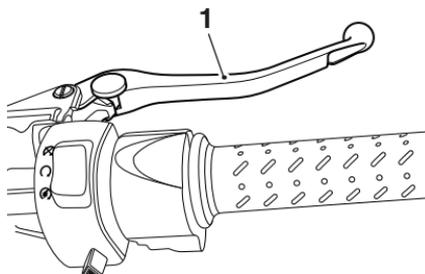
- Fermer le papillon tout en serrant le levier d'embrayage.
- Passer au rapport immédiatement supérieur ou inférieur.
- Ouvrir partiellement le papillon tout en relâchant le levier d'embrayage.
- Toujours utiliser l'embrayage pour changer de vitesses.

Note

Le mécanisme de changement de vitesses est du type à "butée positive". Cela signifie que, pour chaque manœuvre de la pédale/du levier de changement de vitesses, on ne peut changer qu'une vitesse à la fois, séquentiellement dans l'ordre ascendant ou descendant.

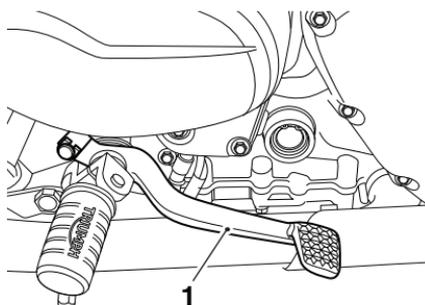
Conduite de la moto

Freinage



cltp

1. Levier de frein avant



cltm

1. Pédale de frein arrière

Avertissement

EN FREINANT, OBSERVEZ LES CONSIGNES SUIVANTES :

- Fermez complètement le papillon des gaz, sans débrayer, pour laisser ralentir la moto par le frein moteur.
- Rétrogradez une vitesse à la fois de telle sorte que la boîte de vitesses soit en première quand la moto s'arrête complètement.
- Pour vous arrêter, actionnez toujours les deux freins à la fois. Normalement, le frein avant doit être actionné un peu plus que le frein arrière.
- Rétrogradez ou débrayez complètement selon besoin pour empêcher le moteur de caler.
- Ne bloquez jamais les roues en freinant, car cela peut vous faire perdre le contrôle de la moto et provoquer un accident.

Avertissement

Pour un arrêt d'urgence, ne vous préoccupez pas de rétrograder, efforcez-vous seulement de freiner aussi fort que possible de l'avant et de l'arrière sans déraper. Les conducteurs doivent s'entraîner au freinage d'urgence dans un espace sans circulation.

Triumph conseille vivement à tous les motocyclistes de suivre un cours de conduite comprenant des conseils sur la bonne utilisation des freins. Une technique de freinage incorrecte peut entraîner une perte de contrôle et un accident.

Avertissement

Pour votre sécurité, faites toujours preuve d'une extrême prudence en freinant (avec ou sans ABS), en accélérant ou en tournant, car toute imprudence peut entraîner une perte de contrôle et un accident. L'utilisation indépendante des freins avant ou arrière réduit l'efficacité de freinage générale. Un freinage extrême peut faire bloquer une des roues, réduire le contrôle de la moto et causer un accident (voir les avertissements ci-dessous concernant l'ABS).

Si possible, réduisez la vitesse ou freinez avant d'entrer dans un virage, car la fermeture du papillon ou un freinage une fois dans le virage peut faire déraiper une roue et entraîner une perte de contrôle et un accident.

Sur route mouillée ou sous la pluie, ou sur des surfaces meubles, l'aptitude à manœuvrer et à s'arrêter sera réduite. Toutes les manœuvres doivent être exécutées avec douceur dans ces conditions. Une accélération, un freinage ou un changement de direction soudain peut entraîner une perte de contrôle et un accident.

Avertissement

Dans une longue descente à fort pourcentage ou au passage d'un col, utilisez le frein moteur en rétrogradant et utilisez les freins avant et arrière par intermittence.

L'utilisation continue des freins ou l'utilisation du frein arrière uniquement peut faire surchauffer les freins et réduire leur efficacité, entraînant une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Si vous conduisez avec le pied sur la pédale de frein ou la main sur le levier de frein, le feu de freinage pourra s'allumer et donner une fausse indication aux autres usagers.

Cela peut également faire surchauffer le frein, réduisant l'efficacité de freinage, ce qui pourra entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Ne roulez pas en roue libre avec le moteur arrêté, et ne remorquez pas la moto. La boîte de vitesses n'est lubrifiée sous pression que pendant la marche du moteur.

Une lubrification insuffisante peut endommager ou faire serrer la boîte de vitesses, ce qui peut provoquer une perte de contrôle soudaine de la moto et un accident.

Conduite de la moto

Système de freinage antibloqueur (ABS)

Avertissement

L'ABS contribue à empêcher que les roues se bloquent, ce qui maximise l'efficacité du freinage dans les cas d'urgence et sur les surfaces glissantes. Les distances de freinage plus courtes que peut autoriser l'ABS dans certaines conditions ne remplacent pas une bonne conduite prudente.

Ne jamais dépasser les limitations de vitesse.

Ne conduisez jamais avec imprudence et réduisez toujours votre vitesse si les conditions météorologiques, l'état de la route ou la circulation l'exigent.

Aborder les virages avec prudence. Si vous freinez dans un virage, l'ABS ne pourra pas s'opposer au poids et à l'accélération latérale de la moto. Cela peut entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Dans certaines conditions, il est possible qu'une moto équipée de l'ABS nécessite une distance d'arrêt plus longue qu'une moto équivalente sans ABS.

Avertissement

Si l'ABS ne fonctionne pas, le système de freinage continuera de fonctionner comme un système sans ABS.

Ne pas rouler plus longtemps que nécessaire avec le témoin allumé. En cas de défaut, contacter dès que possible un concessionnaire Triumph agréé pour faire vérifier et corriger le défaut.

Dans cet état, un freinage trop énergique fera bloquer les roues, ce qui entraînera une perte de contrôle de la moto et un accident.

Note

Normalement, le conducteur ressentira le fonctionnement de l'ABS sous forme d'une plus grande dureté ou d'une pulsation dans le levier et la pédale de frein.

L'ABS pourra être activé par des changements soudains du revêtement routier vers le haut ou le bas.

Témoin d'ABS



Il est normal que le témoin d'ABS clignote lorsque le contact est mis. Le témoin continue de clignoter après le démarrage du moteur jusqu'à ce que la moto atteigne 10 km/h, puis il s'éteint.

Le témoin ne se rallume pas tant que le moteur n'est pas redémarré, sauf en cas d'anomalie.

En cas de panne du système ABS, le témoin s'allume et le symbole d'avertissement général clignote.

Avertissement

Le témoin d'ABS s'allumera si la roue arrière tourne à vitesse élevée pendant plus de 30 secondes alors que la moto est sur une béquille. Cette réaction est normale.

Lorsque le contact est coupé et que la moto est remise en marche, le témoin s'allume jusqu'à ce que la vitesse dépasse 30 km/h.

Avertissement

Le calculateur de l'ABS fonctionne en comparant la vitesse relative des roues avant et arrière.

L'utilisation de pneus non recommandés peut affecter la vitesse des roues et empêcher le fonctionnement de l'ABS, ce qui risque d'entraîner une perte de contrôle et un accident dans les conditions où l'ABS fonctionnerait normalement.

Stationnement

Avertissement

L'essence est extrêmement inflammable et peut être explosive dans certaines conditions.

Si la moto est garée dans un garage ou un autre local, s'assurer que celui-ci est bien aéré et que la moto n'est pas près d'une source de flamme ou d'étincelles. Cela inclut tout appareil doté d'une veilleuse.

La négligence des conseils ci-dessus peut causer un incendie entraînant des dégâts matériels ou des blessures.

Avertissement

Le moteur et l'échappement seront chauds après le fonctionnement de la moto.

NE PAS garer la moto à un endroit où des piétons et des enfants sont susceptibles de la toucher.

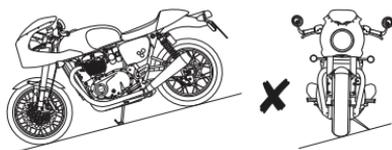
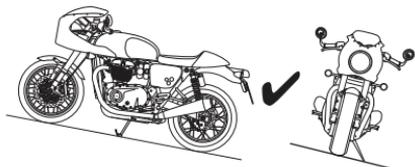
Le contact avec une partie du moteur ou de l'échappement chaud peut brûler la peau non protégée.

Conduite de la moto

! Avertissement

Ne pas la garer sur terrain meuble ou sur une surface fortement inclinée.

Si elle est garée dans ces conditions, la moto risque de basculer et de causer des dégâts matériels et des blessures.



Pour garer la moto :

- Passer au point mort et couper le contact (OFF).
- Verrouiller la direction pour prévenir le vol.
- Laisser la moto en première vitesse.
- Toujours garer la moto sur une surface ferme et horizontale pour éviter qu'elle ne bascule.
- Si la moto est garée sur une pente, toujours la garer dans le sens de la montée pour éviter qu'elle ne se libère de la béquille et ne roule en avant. Vérifier que la moto est en première vitesse pour l'empêcher de bouger.
- Enclencher la première vitesse pour empêcher la moto de se déplacer.

- Sur une pente latérale, toujours garer la moto de telle sorte que la pente la pousse naturellement vers la béquille latérale.
- Ne jamais garer la moto sur une pente latérale de plus de 6°, ni dans le sens de la descente.
- Ne pas laisser le commutateur en position stationnement (P) pendant une durée prolongée car cela déchargerait la batterie.
- Vérifier que la béquille latérale est complètement rétractée avant de prendre la route.

Note

En vous garant de nuit sur la chaussée, ou en vous garant dans un emplacement où les feux de stationnement sont exigés par la loi, laissez le feu arrière, l'éclairage de plaque d'immatriculation et le feu de position allumés en tournant le commutateur d'allumage en position stationnement (P).

Conduite à grande vitesse

Avertissement

Cette moto Triumph doit être conduite dans le respect des limitations de vitesse en vigueur sur les routes utilisées.

La conduite d'une moto à grande vitesse risque d'être dangereuse car le temps de réaction à une situation donnée est considérablement réduit avec l'augmentation de la vitesse.

Réduire toujours la vitesse dans les conditions de conduite pouvant être dangereuses, comme le mauvais temps et un trafic dense.

Avertissement

Ne conduire cette moto Triumph à grande vitesse que dans le cadre de courses sur routes fermées ou sur circuits fermés.

La conduite à grande vitesse ne doit être tentée que par les conducteurs qui ont appris les techniques nécessaires pour la conduite rapide et connaissent bien les caractéristiques de la moto dans toutes les conditions.

La conduite à grande vitesse dans d'autres conditions est dangereuse et entraînera une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Les caractéristiques de comportement d'une moto à grande vitesse peuvent varier par rapport à celles auxquelles on est habitué aux vitesses limitées sur route.

Ne pas essayer de conduire à grande vitesse à moins d'avoir reçu une formation suffisante et de posséder la compétence requise, car une erreur de conduite peut provoquer un accident grave.

Avertissement

Les opérations indiquées ci-dessous sont extrêmement importantes et ne doivent jamais être négligées. Un problème qui pourra passer inaperçu à des vitesses normales pourra être considérablement exagéré à grande vitesse.

Généralités

S'assurer que la moto a bien été entretenue conformément au tableau d'entretien périodique.

Freins

Vérifier que les freins avant et arrière fonctionnent correctement.

Liquide de refroidissement

Vérifier que le niveau de liquide de refroidissement est au repère supérieur dans le vase d'expansion. Toujours vérifier le niveau à froid.

Conduite de la moto

Équipement électrique

S'assurer que tous les éléments électriques tels que le phare, le feu stop/arrière, les indicateurs de direction et l'avertisseur sonore fonctionnent correctement.

Huile moteur

Vérifier que le niveau d'huile moteur est correct. Toujours utiliser de l'huile de la qualité et du type corrects pour faire l'appoint.

Chaîne de transmission

Vérifier que la chaîne de transmission est correctement réglée et lubrifiée. Contrôler l'usure et/ou l'état de la chaîne.

Carburant

Il faut avoir une quantité de carburant suffisante pour tenir compte de la consommation accrue qui résultera de la conduite à grande vitesse.

Attention

Dans de nombreux pays, le système d'échappement de ce modèle est équipé d'un convertisseur catalytique pour contribuer à réduire les émissions polluantes des gaz d'échappement.

Le convertisseur catalytique peut subir des dégâts irréparables si la moto tombe en panne de carburant ou si le niveau de carburant tombe très bas.

Toujours vérifier que le carburant est suffisant pour le voyage prévu.

Bagages

Vérifier que toutes les sacoches éventuelles sont fermées, verrouillées et solidement fixées à la moto.

Divers

Vérifier visuellement que toutes les fixations sont bien serrées.

Direction

Vérifier que le guidon tourne avec douceur sans jeu excessif ou points durs. Vérifier que les câbles de commande ne limitent pas la direction de quelque manière que ce soit.

Pneus

La conduite à grande vitesse impose de fortes contraintes aux pneus ; des pneus en bon état sont donc indispensables à la sécurité de la conduite. Examiner leur état général, les gonfler à la pression correcte (à froid), et vérifier l'équilibre des roues. Revisser fermement les capuchons de valves après avoir vérifié la pression des pneus. Observer les informations données dans les sections Entretien et Caractéristiques sur le contrôle et la sécurité des pneus.

Accessoires et chargement

L'adjonction d'accessoires et le transport de poids supplémentaire peuvent affecter les caractéristiques de comportement de la moto et causer des changements de stabilité nécessitant une réduction de la vitesse. Les informations suivantes constituent un guide des dangers potentiels de l'adjonction d'accessoires à une moto et du transport de charges additionnelles.

Accessoires

Avertissement

Ne pas installer d'accessoires ni transporter de bagages qui gênent le contrôle de la moto.

Veiller à ne pas affecter défavorablement l'équipement d'éclairage, la garde au sol, l'aptitude de la moto à s'incliner (c à d. l'angle d'inclinaison), le fonctionnement des commandes, le débattement des roues, l'action de la fourche avant, la visibilité dans une direction quelconque, ni aucun autre aspect du fonctionnement de la moto.

Avertissement

Ne jamais conduire une moto équipée d'accessoires, ou transportant une charge de quelque type que ce soit, à des vitesses supérieures à 130 km/h. Pour l'une ou/et l'autre de ces conditions, ne pas essayer de dépasser la vitesse de 130 km/h même si la vitesse maximale autorisée le permet.

La présence d'accessoires et/ou d'une charge provoquera des changements de stabilité et de comportement de la moto.

Si des changements de la stabilité de la moto ne sont pas permis, cela entraînera une perte de contrôle de la moto et un accident. En roulant à vitesse élevée, toujours tenir compte des divers facteurs de configuration de la moto et de l'environnement qui peuvent affecter défavorablement la stabilité de la moto. Par exemple :

- Charges mal équilibrées entre les deux côtés de la moto
- Réglages de suspension avant et arrière incorrects
- Pneus incorrectement gonflés
- Usure excessive ou irrégulière des pneus
- Vents latéraux et remous causés par d'autres véhicules
- Vêtements flottants.

Accessoires et chargement

Avertissement

Il faut se rappeler que la limite absolue de 130 km/h sera encore réduite par le montage d'accessoires non approuvés, une charge incorrecte, des pneus usés, l'état général de la moto et de mauvaises conditions routières ou météorologiques.

Charge

Avertissement

Si un porte-bagages (selon l'équipement) est utilisé pour porter de petits objets, ils ne doivent pas dépasser un poids total maximum de 2 kg.

Le poids total (combiné sur la selle et le porte-bagages s'il est présent), ne doit pas gêner la commande de la moto, doit être solidement fixé et ne doit pas dépasser à l'arrière ou sur les côtés de la moto.

Le transport d'objets de plus des poids indiqués ci-dessus, qui sont mal fixés, gênent la commande ou dépassent à l'arrière ou sur les côtés de la moto peut entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Même si de petits objets sont correctement positionnés sur la selle arrière, la vitesse maximale de la moto doit être réduite à 130 km/h.

Avertissement

Ne jamais essayer de transporter d'objets entre le cadre et le réservoir de carburant.

Cela peut limiter l'angle de braquage et entraîner une perte de contrôle et un accident.

Un poids fixé au guidon ou à la fourche avant augmentera la masse de l'ensemble de direction, ce qui pourra entraîner une perte de contrôle de la direction et un accident.

Avertissement

Un chargement incorrect peut entraîner une condition de conduite dangereuse pouvant occasionner un accident.

Les charges doivent toujours être également réparties des deux côtés de la moto. La charge doit être correctement fixée de sorte qu'elle ne puisse pas se déplacer pendant que la moto est en marche.

Répartir uniformément la charge dans chaque sacoche (selon l'équipement). Placer les articles lourds au fond et vers le côté intérieur de la sacoche.

Vérifier régulièrement la fixation de la charge (mais pas pendant la marche) et s'assurer qu'elle ne dépasse pas à l'arrière de la moto.

Ne jamais dépasser la charge maximale autorisée indiquée dans la section Spécifications.

Cette charge maximum comprend le poids combiné du conducteur, des accessoires éventuels, et de toute charge transportée.

Pour les modèles à suspension réglable, vérifier que les réglages de précharge des ressorts et d'amortissement avant et arrière conviennent à la charge de la moto. Noter que la charge utile maximale autorisée pour les saches est indiquée sur une étiquette à l'intérieur de chaque sacoche.

Avertissement

Ne pas transporter d'animaux sur la moto.

Un animal pourrait faire des mouvements soudains et imprévisibles pouvant entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Page réservée

Entretien et réglage

Table des matières

Entretien périodique.....	75
Tableau d'entretien périodique.....	77
Huile moteur.....	79
Contrôle du niveau d'huile moteur.....	79
Changement de l'huile moteur et du filtre à huile.....	80
Mise au rebut de l'huile et des filtres à huile.....	82
Spécification et qualité de l'huile moteur.....	82
Circuit de refroidissement.....	83
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement.....	84
Correction du niveau de liquide de refroidissement.....	84
Changement du liquide de refroidissement.....	85
Commande d'accélérateur.....	86
Examen de l'accélérateur.....	86
Embrayage.....	87
Examen de l'embrayage.....	88
Ajustement de l'embrayage.....	88
Chaîne de transmission.....	89
Lubrification de la chaîne de transmission.....	89
Contrôle de la flèche de la chaîne de transmission.....	90
Réglage de la flèche de la chaîne de transmission.....	90
Contrôle de l'usure des pignons et de la chaîne de transmission.....	91
Freins.....	93
Rodage des plaquettes et disques de freins neufs.....	93
Rattrapage de l'usure des plaquettes de freins.....	94
Liquide de freins à disque.....	94
Contrôle et appoint du niveau de liquide de freins avant.....	95
Contrôle et appoint du niveau de liquide de freins arrière.....	96
Contacteurs de feu de freinage.....	97
Rétroviseurs.....	97
Roulements de direction/roues.....	99
Contrôle de la direction.....	99
Contrôle des roulements de roues.....	100

Entretien et réglage

Suspension avant.....	101
Réglages de la suspension avant.....	102
Réglage de la précharge du ressort de suspension avant.....	102
Réglage de la détente et de l'amortissement de compression de suspension avant.....	103
Examen de la fourche avant.....	103
Suspension arrière.....	104
Réglages de suspension arrière.....	104
Réglage de la précharge du ressort de suspension arrière.....	105
Réglage d'amortissement de détente de la suspension arrière.....	106
Réglage d'amortissement de compression de la suspension arrière.....	106
Indicateurs d'angle d'inclinaison.....	107
Pneus.....	107
Pressions de gonflage des pneus.....	108
Usure des pneus.....	108
Profondeur minimale recommandée des dessins de bande de roulement.....	109
Remplacement d'un pneu.....	109
Batterie.....	112
Dépose de la batterie.....	113
Mise au rebut de la batterie.....	114
Entretien de la batterie.....	114
Décharge de la batterie.....	114
Décharge de la batterie pendant le remisage ou en cas d'utilisation peu fréquente de la moto.....	114
Charge de la batterie.....	115
Pose de la batterie.....	116
Fusibles.....	116
Phares.....	117
Phare.....	118
Réglage des phares.....	118
Feu arrière.....	119
Indicateurs de direction.....	119

Entretien périodique

Avertissement

Triumph Motorcycles ne peut accepter aucune responsabilité en cas de dommages ou de blessures résultant de l'entretien ou du réglage incorrect effectué par le propriétaire.

Un entretien incorrect ou négligé peut être à la source de conditions de conduite dangereuses.

Toujours demander à un concessionnaire Triumph agréé d'effectuer les entretiens périodiques de cette moto.

Avertissement

Tout l'entretien est d'une importance capitale et ne doit pas être négligé. Un entretien ou un réglage incorrect peut entraîner des anomalies de fonctionnement d'un ou plusieurs organes de la moto. Une anomalie de fonctionnement de la moto peut entraîner une perte de contrôle et un accident.

Le climat, le terrain et la situation géographique ont une incidence sur l'entretien. Le programme d'entretien doit être ajusté pour s'adapter à l'environnement particulier dans lequel est utilisée la moto et aux exigences du propriétaire.

Des connaissances et une formation et des outils spéciaux sont nécessaires pour exécuter correctement les opérations d'entretien figurant dans le tableau d'entretien périodique. Seul un concessionnaire Triumph agréé disposera de ces connaissances et de cet outillage.

Un entretien incorrect ou négligé peut être à la source de conditions de conduite dangereuses. Toujours demander à un concessionnaire Triumph agréé d'effectuer les entretiens périodiques de cette moto.

Entretien et réglage

Pour maintenir la sécurité et la fiabilité de la moto, l'entretien et les réglages décrits dans cette section doivent être effectués de la manière spécifiée dans le programme des contrôles journaliers, et conformément au tableau d'entretien périodique. Les informations qui suivent décrivent les procédures à observer pour effectuer les contrôles journaliers et certaines opérations simples d'entretien et de réglage.

L'entretien périodique peut être effectué de trois manières par un concessionnaire Triumph agréé : entretien annuel, entretien basé sur le kilométrage ou une combinaison des deux, selon le kilométrage annuel parcouru par la moto.

1. Les motos qui parcourent moins de 16 000 km par an doivent subir un entretien annuel. En outre, les opérations d'entretien basées sur le kilométrage doivent être effectuées aux intervalles de distance spécifiés.
2. Sur les motos qui parcourent environ 16 000 km par an, l'entretien annuel et les opérations à effectuer à un kilométrage spécifié doivent avoir lieu simultanément.
3. Sur les motos qui parcourent plus de 16 000 km par an, les opérations basées sur la distance doivent être effectuées lorsque la moto atteint le kilométrage spécifié. En outre, les opérations d'entretien annuelles doivent aussi être effectuées aux intervalles spécifiés.

Dans tous les cas, l'entretien doit être effectué au plus tard aux intervalles spécifiés indiqués. S'adresser à un concessionnaire Triumph agréé pour savoir quel programme d'entretien convient le mieux à sa moto.

Triumph Motorcycles ne peut accepter aucune responsabilité en cas de dommages ou de blessures résultant d'un entretien ou d'un réglage incorrect.

Symbole d'entretien/Symbole d'avertissement général

 Le symbole d'entretien s'allume pendant cinq secondes après la séquence de démarrage de la moto pour rappeler qu'un entretien doit être réalisé dans 100 km environ. Le symbole d'entretien s'allume de façon permanente lorsque le kilométrage est atteint ; il reste allumé en continu jusqu'à ce que l'intervalle d'entretien soit réinitialisé à l'aide de l'outil de diagnostic Triumph.

 Le symbole d'avertissement général clignote en cas de défaut d'ABS ou de gestion du moteur et si les témoins ABS et/ou MIL sont allumés. Contactez dès que possible un concessionnaire Triumph agréé pour faire vérifier et corriger le défaut.

Tableau d'entretien périodique

Description de l'opération	Kilométrage indiqué au totalisateur ou durée, le premier des deux prévalant					
		Première révision	Entretien annuel	Entretien basé sur le kilométrage		
	Tous les	800 1 mois	Ans	16 000 et 48 000	32 000	64 000
Lubrification						
Moteur – recherche de fuites	Jour	*	*	*	*	*
Huile moteur – vidange/remplacement	-	*	*	*	*	*
Filtre à huile moteur – remplacement	-	*	*	*	*	*
Alimentation et gestion du moteur						
Circuit d'alimentation – recherche de fuites, d'usure des tuyaux par frottement, etc.	-			*	*	*
Plaque de boîtier de papillon – contrôle/nettoyage	-			*	*	*
Autoscan – effectuer un Autoscan complet avec l'outil de diagnostic Triumph (imprimer une copie pour le client)	-	*	*	*	*	*
Filtre à air – remplacement	-			*	*	*
Filtre à carburant – remplacement	-				*	*
Corps de papillons – équilibrage – moteurs de 1 200 cm ³ uniquement	-				*	*
Flexibles de carburant – remplacement	Tous les 4 ans, quel que soit le kilométrage					
Flexibles de récupération des vapeurs de carburant* – remplacement	Tous les 4 ans, quel que soit le kilométrage					
Allumage						
Bougies – contrôle	-			*	*	*
Bougies – remplacement	-				*	*
Circuit de refroidissement						
Circuit de refroidissement – recherche de fuites	Jour	*	*	*	*	*
Circuit de refroidissement – rechercher de l'usure par frottement, des craquelures ou d'autres dommages sur les flexibles. Les remplacer au besoin	-			*	*	*
Niveau de liquide de refroidissement – contrôle/appoint	Jour	*	*	*	*	*
Liquide de refroidissement – remplacement	Tous les 3 ans, quel que soit le kilométrage					
Moteur						
Câble d'embrayage – contrôle du fonctionnement et réglage si nécessaire	Jour	*	*	*	*	*
Jeu aux soupapes – contrôle	-				*	*
Calage de la distribution	-				*	*
Roues et pneumatiques						
Usure/dommages des pneus – contrôle	Jour	*	*	*	*	*
Pression de gonflage des pneus – contrôle/correction	Jour	*	*	*	*	*
Roues – contrôle de l'état	Jour	*	*	*	*	*
Roues – recherche de rayons cassés ou endommagés et contrôle du serrage des rayons (modèles à roues à rayons uniquement)	Jour	*	*	*	*	*
Roulements de roues – contrôle de l'usure/souplesse de fonctionnement	-	*	*	*	*	*

Entretien et réglage

Description de l'opération	Kilométrage indiqué au totalisateur ou durée, le premier des deux prévalant					
		Première révision	Entretien annuel	Entretien basé sur le kilométrage		
	Tous les	800 1 mois	Ans	16 000 et 48 000	32 000	64 000
Direction et suspension						
Direction – contrôle du fonctionnement libre	Jour	*	*	*	*	*
Suspension avant et arrière – contrôle de l'état/ fuites/souplesse de fonctionnement	Jour	*	*	*	*	*
Huile de fourche – remplacement	-					*
Roulements de colonne – contrôle/réglage	-	*	*	*	*	*
Roulements de colonne – graissage	-				*	*
Freins						
Plaquettes de freins – contrôle du niveau d'usure	Jour	*	*	*	*	*
Maitres-cylindres de freins – recherche de fuites de liquide	-	*	*	*	*	*
Étriers de freins – recherche de fuites de liquide et de pistons grippés	-	*	*	*	*	*
Niveaux de liquide de frein – contrôle	Jour	*	*	*	*	*
Liquide de frein – remplacement	Tous les 2 ans, quel que soit le kilométrage					
Chaîne de transmission						
Flèche de la chaîne de transmission – contrôle/ réglage	Jour	*	*	*	*	*
Chaîne de transmission – contrôle de l'usure	Tous les 800 km					
Chaîne de transmission – graissage	Tous les 300 km					
Bande de frottement de la chaîne de transmission – contrôle	-	*	*	*	*	*
Équipement électrique						
Tous les éclairages, instruments et circuits électriques – contrôle	Jour	*	*	*	*	*
Généralités						
Instruments et ECM du moteur – contrôle du dernier téléchargement d'étalonnage en utilisant l'outil de diagnostic Triumph	-	*	*	*	*	*
Fixations – contrôle visuel du serrage	Jour	*	*	*	*	*
Indicateurs d'angle d'inclinaison – contrôle visuel de l'usure	Jour	*	*	*	*	*
Béquille latérale/centrale – lubrification/contrôle du fonctionnement	Jour	*	*	*	*	*
Axe de pivot de béquille latérale – nettoyer/ graisser	-			*	*	*
Effectuer tous travaux restants prévus par les bulletins de service et les travaux sous garantie	-	*	*	*	*	*
Effectuer un essai sur route	-	*	*	*	*	*
Compléter le Carnet d'entretien et réinitialiser l'indicateur de révision (si installé)	-	*	*	*	*	*

* Système de récupération des vapeurs de carburant monté sur les modèles de certains marchés seulement.

Huile moteur



⚠ Avertissement

Le fonctionnement de la moto avec une huile moteur en quantité insuffisante, détériorée ou contaminée entraînera une usure prématurée du moteur et pourra provoquer le serrage du moteur ou de la boîte de vitesses.

Le serrage du moteur ou de la boîte de vitesses peut entraîner une perte de contrôle soudaine et un accident.

Pour que le moteur, la boîte de vitesses et l'embrayage fonctionnent correctement, il faut maintenir l'huile moteur au niveau correct et remplacer l'huile moteur et le filtre à huile conformément au programme d'entretien périodique.

Contrôle du niveau d'huile moteur

⚠ Avertissement

Ne jamais mettre le moteur en marche ou ne jamais le laisser tourner dans un endroit fermé.

Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent entraîner une perte de conscience et la mort en très peu de temps.

Faire toujours fonctionner la moto en plein air ou dans une pièce avec la ventilation adéquate.

⚠ Avertissement

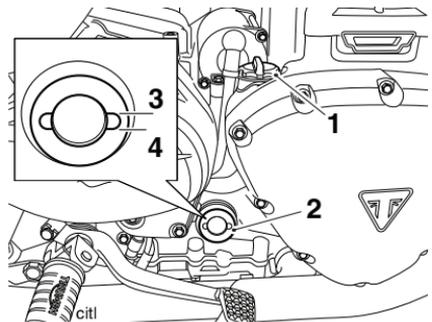
Si le moteur vient de fonctionner, le système d'échappement sera très chaud.

Avant de travailler sur l'échappement ou à proximité, attendre que l'échappement refroidisse car le contact avec une partie de l'échappement chaud pourrait provoquer des brûlures.

⚠ Attention

Si le moteur fonctionne avec une quantité d'huile insuffisante, il subira des dégâts.

Si le témoin de basse pression d'huile reste allumé, arrêter immédiatement le moteur et rechercher la cause de l'anomalie.



1. Bouchon de remplissage
2. Viser transparent
3. Limite maximale
4. Limite minimale

Entretien et réglage

Pour contrôler le niveau d'huile moteur :

- Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti pendant cinq minutes environ. Arrêter le moteur et attendre au moins trois minutes pour permettre à l'huile moteur de se stabiliser.
- Noter le niveau d'huile moteur visible dans le viseur transparent.
- Lorsqu'il est correct, l'huile moteur doit être visible dans le viseur à mi-distance entre les deux repères horizontaux supérieur (maximum) et inférieur (minimum) sur le viseur transparent.

Note

Le niveau d'huile moteur n'est indiqué avec précision que lorsque le moteur est à sa température normale de fonctionnement et que la moto est verticale (pas sur la béquille latérale).

- S'il faut faire l'appoint d'huile moteur, retirer le bouchon de remplissage et ajouter de l'huile moteur petit à petit jusqu'à ce que le niveau observé dans le viseur transparent soit correct.

⚠ Attention

Ne pas laisser pénétrer de corps étrangers ni de contamination dans le moteur pendant un changement d'huile moteur ou en faisant l'appoint. Toute pénétration de contamination peut entraîner des dégâts au moteur.

- Une fois le niveau correct atteint, remettre le bouchon en place et le serrer.

Changement de l'huile moteur et du filtre à huile

⚠ Avertissement

Un contact prolongé ou répété avec l'huile moteur peut causer un dessèchement de la peau, des irritations et des dermatites.

L'huile moteur usée contient des contaminants nocifs qui peuvent causer le cancer de la peau.

Toujours porter des vêtements protecteurs et éviter tout contact de la peau avec l'huile moteur.

⚠ Avertissement

L'huile peut être très chaude.

Éviter le contact de l'huile chaude en portant des vêtements, gants et lunettes de protection, etc.

Le contact avec de l'huile chaude peut provoquer des brûlures sur la peau.

⚠ Avertissement

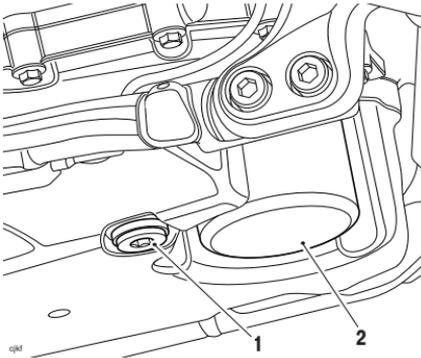
Si le moteur vient de fonctionner, le système d'échappement sera très chaud.

Avant de travailler sur l'échappement ou à proximité, attendre que l'échappement refroidisse car le contact avec une partie de l'échappement chaud pourrait provoquer des brûlures.

L'huile moteur et le filtre doivent être remplacés conformément au programme d'entretien périodique.

Pour remplacer l'huile moteur et le filtre :

- Bien faire chauffer le moteur puis l'arrêter. Caler la moto sur la béquille latérale.
- Laisser reposer l'huile moteur pendant cinq minutes avant de la vidanger.
- Placer un bac de vidange d'huile sous le moteur.



1. **Bouchon de carter d'huile**
2. **Filtre à huile moteur**

- Retirer le bouchon de vidange du fond du carter et laisser s'écouler l'huile moteur.
- Caler la moto en position verticale sur le sol de l'atelier.
- Placer le bac de vidange d'huile sous le filtre à huile moteur.
- Dévisser et déposer le filtre à huile moteur à l'aide de l'outil spécial Triumph T3880313. Se débarrasser du filtre usagé d'une manière respectueuse de l'environnement.
- Préremplir le filtre à huile moteur de rechange avec de l'huile moteur neuve.
- Enduire d'un peu d'huile moteur propre l'anneau d'étanchéité du nouveau filtre à huile moteur. Poser le filtre à huile moteur et le serrer à 10 Nm.
- Une fois toute l'huile moteur vidangée, placer une rondelle d'étanchéité neuve sur le bouchon de carter. Poser le bouchon et le serrer à 25 Nm.
- Déposer le bouchon de remplissage d'huile moteur.
- À l'aide d'un entonnoir adapté, faire l'appoint d'huile moteur de moto semi ou totalement synthétique 10W/40 ou 10W/50 qui satisfait aux spécifications APISH (ou supérieures) et JASO MA, telle que l'huile moteur Castrol Power 1 Racing 4T 10W-40 (entièrement synthétique), vendue sous le nom de Castrol Power RS Racing 4T 10W-40 (entièrement synthétique) dans certains pays.
- Ne pas trop remplir et ne pas dépasser les capacités indiquées dans la section Spécifications.
- Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti au moins 30 secondes.

Entretien et réglage

⚠ Attention

Le fonctionnement du moteur au-dessus du ralenti avant que l'huile moteur en atteigne toutes les parties peut l'endommager et même provoquer son grippage.

Ne faire monter le régime du moteur qu'après l'avoir laissé tourner 30 secondes au ralenti pour bien faire circuler l'huile moteur.

- Vérifier que le témoin de basse pression d'huile s'éteint peu après le démarrage.

⚠ Attention

Si la pression d'huile moteur est trop basse, le témoin de basse pression d'huile s'allumera. Si ce témoin reste allumé pendant la marche du moteur, arrêter immédiatement le moteur et rechercher la cause de l'anomalie.

Le fonctionnement du moteur avec le témoin de basse pression d'huile allumé provoquera des dégâts de moteur.

- Couper le contact, vérifier le niveau d'huile moteur par la méthode décrite précédemment, puis faire l'appoint pour amener le niveau entre les repères minimum et maximum du viseur transparent.

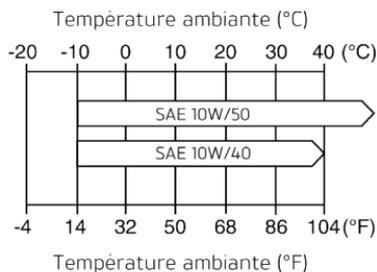
Mise au rebut de l'huile et des filtres à huile

Pour protéger l'environnement, ne déversez pas l'huile moteur sur le sol, dans les égouts ni dans les cours d'eau. Ne jetez pas les filtres à huile avec les déchets ordinaires. En cas de doute, renseignez-vous auprès des autorités locales.

Spécification et qualité de l'huile moteur

Les moteurs à injection directe Triumph à hautes performances sont conçus pour utiliser une huile moteur semi ou totalement synthétique 10W/40 ou 10W/50 qui satisfait aux spécifications API SH (ou supérieures) et JASO MA, telle que l'huile moteur Castrol Power 1 Racing 4T 10W-40 (entièrement synthétique), vendue sous le nom de Castrol Power RS Racing 4T 10W-40 (entièrement synthétique) dans certains pays.

Se reporter au tableau ci-dessous pour connaître la viscosité d'huile adaptée (10W/40 ou 10W/50) à utiliser dans la région d'utilisation de la moto.



Intervalle de température pour la viscosité de l'huile

Ne pas ajouter d'additifs chimiques à l'huile moteur. L'huile moteur lubrifie aussi l'embrayage et des additifs pourraient provoquer le patinage de l'embrayage.

Ne pas utiliser d'huile minérale, végétale, non détergente, à base d'huile de ricin, ni d'huile non conforme à la spécification requise. L'utilisation de ces huiles risque de causer instantanément de graves dégâts au moteur.

Ne pas laisser pénétrer de corps étrangers dans le carter moteur pendant un changement d'huile moteur ou en faisant l'appoint.

Circuit de refroidissement



Pour assurer le rendement du refroidissement du moteur, contrôler le niveau de liquide chaque jour avant de prendre la route, et faire l'appoint si le niveau est bas.

Note

Le circuit est rempli d'un liquide de refroidissement permanent de type Hybrid Organic Acid Technology (appelé Hybrid OAT ou HOAT) lorsque la moto quitte l'usine. Il est de couleur verte et contient 50 % d'antigel à base d'éthylène glycol. Son point de congélation est de -35 °C.

Inhibiteurs de corrosion

Avertissement

Le liquide de refroidissement Hybrid OAT HD4X contient des inhibiteurs de corrosion et un antigel convenant aux moteurs et radiateurs en aluminium. Toujours utiliser le liquide de refroidissement conformément aux instructions du fabricant.

Un liquide de refroidissement qui contient de l'antigel et des inhibiteurs de corrosion contient des produits chimiques toxiques qui sont dangereux pour l'homme. Ne jamais avaler d'antigel ou de liquide de refroidissement de la moto.

Entretien et réglage

Note

Le liquide de refroidissement Hybrid OAT HD4X fourni par Triumph est pré-mélangé et il n'est pas nécessaire de le diluer avant de faire le plein ou l'appoint du circuit de refroidissement.

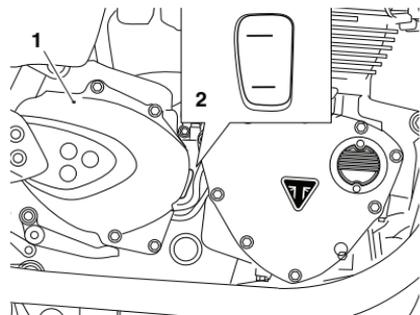
Pour protéger le circuit de refroidissement de la corrosion, il est indispensable d'utiliser des inhibiteurs de corrosion dans le liquide de refroidissement.

Si le liquide de refroidissement utilisé ne contient pas d'inhibiteurs de corrosion, le circuit de refroidissement accumulera de la rouille et du tartre dans la chemise d'eau et le radiateur. Cela colmatera les conduits de liquide et réduira considérablement le rendement du circuit de refroidissement.

Contrôle du niveau de liquide de refroidissement

Note

Le niveau de liquide de refroidissement moteur doit être contrôlé à froid (à la température ambiante ou du local).



1. Bouchon du vase d'expansion
2. Repères MAX et MIN

Pour contrôler le niveau de liquide de refroidissement :

- Placer la moto sur une surface horizontale et la caler en position verticale. Le vase d'expansion est visible du côté droit de la moto, en avant de l'arrière du moteur.
- Contrôler le niveau de liquide dans le vase d'expansion.
- Le niveau doit se situer entre les repères maximum (haut) et minimum (bas). Si le niveau de liquide est en dessous du niveau minimum, il faut faire l'appoint de liquide.

Correction du niveau de liquide de refroidissement

⚠ Avertissement

Ne pas retirer le bouchon du vase d'expansion ou du radiateur pendant que le moteur est chaud.

Quand le moteur est chaud, le liquide du circuit de refroidissement est chaud et sous pression.

Le contact avec ce liquide chaud sous pression provoquera des brûlures.

⚠ Attention

Si l'on utilise de l'eau dure dans le circuit, elle entartre le moteur et le radiateur et réduira considérablement le rendement du circuit de refroidissement.

Un rendement réduit du circuit de refroidissement peut provoquer la surchauffe du moteur et entraîner de graves dégâts.

Note

Si le contrôle du niveau de liquide a lieu par suite d'une surchauffe, vérifier également le niveau dans le radiateur et faire l'appoint si nécessaire.

En cas d'urgence, on peut ajouter de l'eau distillée dans le circuit de refroidissement. Il faudra cependant vidanger ce liquide et le remplacer par du liquide de refroidissement Hybrid OAT HD4X dès que possible.

Pour ajuster le niveau de liquide de refroidissement :

- Le bouchon du vase d'expansion peut être retiré du côté droit de la moto, en avant de l'arrière du moteur.
- Déposer le carter de pignon.
- Retirez le bouchon du vase d'expansion et versez le mélange de refroidissement par l'orifice de remplissage jusqu'à ce que le niveau atteigne le repère maximum (haut).
- Remettre le bouchon en place.
- Resserer le carter de pignon à 9 Nm.

Changement du liquide de refroidissement

Il est recommandé de faire remplacer le liquide de refroidissement par un concessionnaire Triumph agréé conformément aux exigences de l'entretien périodique.

Radiateur et flexibles

Avertissement

Le ventilateur se met automatiquement en marche lorsque le moteur est en marche.

Toujours garder les mains et les vêtements éloignés du ventilateur.

Tout contact avec le ventilateur en rotation peut provoquer un accident et/ou des blessures corporelles.

Attention

L'utilisation de jets d'eau à haute pression, comme ceux des lave-autos ou des machines de lavage domestiques à haute pression, peut endommager les ailettes du radiateur et provoquer des fuites, ce qui réduirait le rendement du radiateur.

Ne pas faire obstacle au passage de l'air à travers le radiateur en montant des accessoires non autorisés devant le radiateur ou derrière le ventilateur.

L'obstruction du débit d'air à travers le radiateur peut provoquer une surchauffe pouvant entraîner des dégâts de moteur.

Entretien et réglage

Vérifier que les durits de radiateur ne sont pas craquelées ou détériorées et que les colliers de tension sont bien serrés, conformément aux exigences de l'entretien périodique. Faire remplacer toutes les pièces défectueuses par un concessionnaire Triumph agréé.

Vérifier si la grille et les ailettes du radiateur ne sont pas colmatées par des insectes, des feuilles ou de la boue. Enlever toutes les obstructions avec un jet d'eau basse pression.

Commande d'accélérateur

Avertissement

Il faut toujours être conscient des changements dans la 'sensation' de la commande d'accélérateur et faire contrôler le système d'accélérateur par un concessionnaire Triumph agréé si l'on détecte des changements.

Des changements peuvent être dus à de l'usure dans le mécanisme, qui pourrait provoquer un coincement de la commande d'accélérateur.

Un accélérateur qui se coince ou qui est coincé entraînera une perte de contrôle de la moto et un accident.

Examen de l'accélérateur

Avertissement

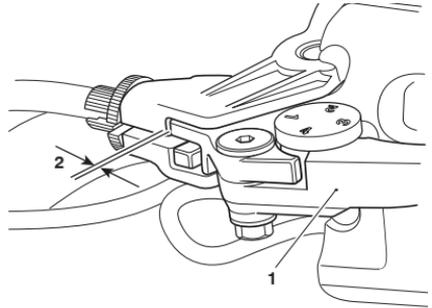
Une commande d'accélérateur qui coince ou qui est endommagée risque de gêner le fonctionnement de l'accélérateur et d'entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Pour éviter de continuer d'utiliser une commande d'accélérateur qui coince ou est endommagée, toujours la faire vérifier par un concessionnaire Triumph agréé.

Pour inspecter l'accélérateur :

- Vérifier que le papillon s'ouvre avec douceur, sans force exagérée, et qu'il se ferme sans coincement. Faire contrôler le système d'accélérateur par un concessionnaire Triumph agréé si un problème est détecté ou en cas de doute.
- En cas de jeu incorrect, Triumph recommande de faire effectuer le diagnostic par un concessionnaire Triumph agréé.
- Vérifier qu'il y a 1 - 2 mm de jeu à la poignée lorsqu'on la tourne légèrement dans un sens et dans l'autre.

Embrayage



1. Levier d'embrayage
2. 2 - 3 mm

La moto est équipée d'un embrayage commandé par câble.

Si le levier d'embrayage a un jeu excessif, le débrayage risque de ne pas se faire complètement. Cela provoquera des difficultés de changements de vitesses et de sélection du point mort. Cela peut faire caler le moteur et rendre la moto difficile à contrôler.

Inversement, si le levier d'embrayage a un jeu insuffisant, l'embrayage ne s'engagera peut-être pas complètement, ce qui le fera patiner et réduira les performances tout en causant une usure prématurée de l'embrayage.

Le jeu du levier d'embrayage doit être contrôlé conformément aux exigences de l'entretien périodique.

Entretien et réglage

Examen de l'embrayage

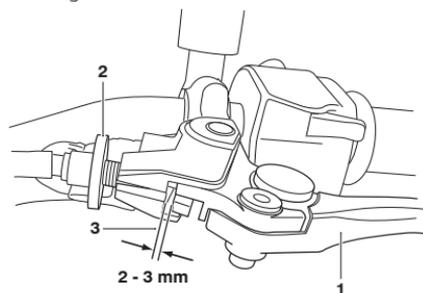
Vérifiez qu'il y a 2 - 3 mm de jeu au levier d'embrayage.

Si le jeu est incorrect, il faut le régler.

Ajustement de l'embrayage

Pour régler l'embrayage :

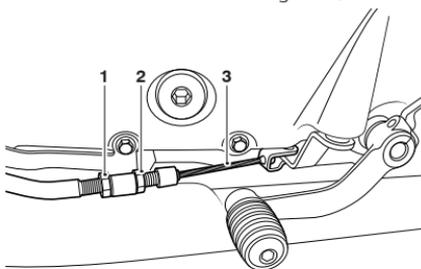
- Tournez le manchon de réglage de manière à obtenir le jeu correct au levier d'embrayage.
- Vérifier qu'il y a 2 - 3 mm de jeu au levier d'embrayage.
- Si le jeu est incorrect, il faut le régler.



1. Levier d'embrayage
2. Manchon de réglage (écrou de blocage totalement desserré)
3. Jeu correct, 2-3 mm

Si un réglage adapté ne peut être réalisé en utilisant la vis de réglage du levier, utilisez la bague de réglage du câble située à l'extrémité inférieure du câble.

- Desserrez l'écrou de blocage de réglage.
- Tourner la bague de réglage du câble extérieure pour donner 2 - 3 mm de jeu au levier d'embrayage.
- Serrez l'écrou de blocage à 3,5 Nm.



1. Écrou de réglage
2. Écrou de blocage
3. Câble d'embrayage

Chaîne de transmission



Avertissement

Si la chaîne est détendue ou usée, ou si elle se casse ou saute des pignons, elle risque de se coincer sur le pignon avant ou de bloquer la roue arrière.

Si la chaîne se coince sur le pignon, elle blessera le conducteur et provoquera une perte de contrôle de la moto et un accident.

De même, le blocage de la roue arrière entraînera la perte de contrôle de la moto et un accident.

Par mesure de sécurité et pour éviter une usure excessive, la chaîne de transmission doit être contrôlée, réglée et lubrifiée conformément au programme d'entretien spécifié. La chaîne doit être contrôlée, réglée et lubrifiée plus fréquemment dans les conditions d'utilisation extrêmes telles que sur routes salées ou très sablées ou à grande vitesse.

Si la chaîne est très usée ou incorrectement réglée (insuffisamment ou excessivement tendue), elle risque de sauter des pignons ou de casser. Il faut donc toujours remplacer une chaîne usée ou endommagée par une pièce Triumph d'origine fournie par un concessionnaire Triumph agréé.

Lubrification de la chaîne de transmission

La lubrification est nécessaire tous les 300 km et après avoir roulé sous la pluie, sur routes mouillées, ou lorsque la chaîne paraît sèche.

Pour graisser la chaîne de transmission :

- Utiliser le lubrifiant spécial pour chaîne de transmission recommandé dans la section Spécifications.
- Appliquer du lubrifiant sur les côtés des rouleaux et ne pas utiliser la moto pendant au moins huit heures (une nuit entière est l'idéal). Cela donnera le temps à l'huile de pénétrer dans les joints toriques de la chaîne de transmission, etc.
- Avant de l'utiliser, essuyer l'huile en excès.
- Si la chaîne de transmission est particulièrement sale, commencer par la nettoyer puis appliquer de l'huile en suivant les consignes ci-dessus.

Attention

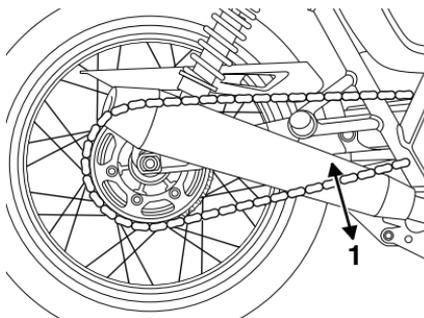
Ne pas utiliser de jet à haute pression pour nettoyer la chaîne de transmission sous peine d'endommager les éléments de la chaîne de transmission.

Entretien et réglage

Contrôle de la flèche de la chaîne de transmission

Avertissement

Avant de commencer le travail, vérifier que la moto est stabilisée et bien calée. Cette précaution évitera qu'elle blesse l'opérateur ou subisse des dommages.



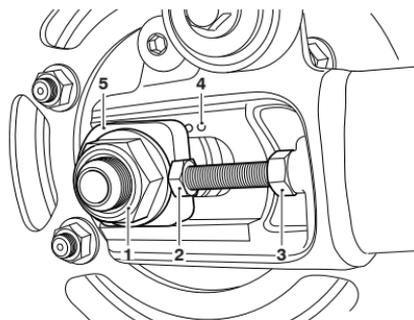
1. Position de flèche maximale

Pour inspecter le mouvement de la chaîne de transmission :

- Placer la moto sur une surface horizontale et la maintenir en position verticale et complètement délestée.
- Tourner la roue arrière en poussant la moto pour trouver la position où la chaîne de transmission est la plus tendue, et mesurer la flèche de la chaîne de transmission à mi-chemin entre les pignons.

Réglage de la flèche de la chaîne de transmission

La flèche de la chaîne de transmission doit être de 20 – 30 mm.



1. Écrou d'axe de roue arrière
2. Boulon de réglage
3. Écrou de blocage du boulon de réglage
4. Repères de réglage
5. Dispositif de réglage de l'axe

Si la mesure du mouvement libre de la chaîne de transmission est incorrecte, des ajustements doivent être effectués comme suit :

- Desserrer l'écrou de l'axe de roue.
- Desserrer les écrous de blocage des boulons de réglage gauche et droit de la chaîne de transmission.
- Déplacer les deux dispositifs de réglage d'une distance égale à l'aide des repères du dispositif de réglage comme guide.
- Tourner les deux boulons de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le mouvement libre de la chaîne de transmission et dans le sens inverse pour le réduire.

- Une fois la flèche de la chaîne de transmission correctement réglée, pousser la roue fermement en contact avec les boulons de réglage.
- Vérifier que le même repère de réglage est aligné avec le repère de réglage de l'axe des deux côtés du bras oscillant.
- Serrer les deux écrous de blocage de réglage à 20 Nm et l'écrou de l'axe de roue arrière à 110 Nm.
- Répéter le contrôle de réglage de la chaîne de transmission. Réajuster si nécessaire.

Avertissement

Un serrage insuffisant des écrous de blocage de réglage ou de l'axe de roue risque d'entraîner une détérioration de la stabilité et du comportement de la moto.

Cette détérioration de la stabilité et du comportement risque de provoquer une perte de contrôle et un accident.

- Vérifier l'efficacité du frein arrière. Corriger si nécessaire.

Avertissement

Il est dangereux de conduire la moto avec des freins défectueux ; il faut faire corriger le défaut par un concessionnaire Triumph agréé avant de réutiliser la moto.

Si les mesures de correction nécessaires ne sont pas prises, l'efficacité de freinage pourra être réduite, ce qui pourra entraîner une perte de contrôle de la moto ou un accident.

Contrôle de l'usure des pignons et de la chaîne de transmission

Avertissement

Ne jamais négliger l'entretien de la chaîne de transmission et toujours en confier la pose à un concessionnaire Triumph agréé.

Utiliser uniquement une chaîne de transmission d'origine fournie par Triumph et spécifiée dans le catalogue de pièces Triumph.

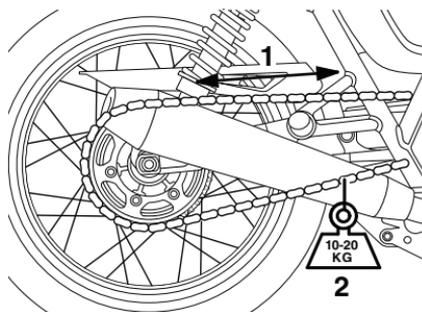
Une chaîne de transmission non agréée risque de se casser ou de sauter hors des pignons, entraînant une perte de contrôle de la moto ou un accident.

Entretien et réglage

⚠ Attention

Si les pignons s'avèrent usés, toujours remplacer simultanément les pignons et la chaîne de transmission.

Le fait de remplacer les pignons usés sans également remplacer la chaîne de transmission provoquera une usure prématurée des pignons neufs.

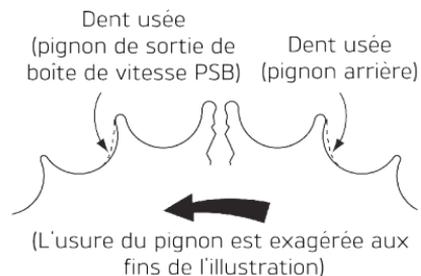


1. Mesurer sur 20 maillons
2. Poids

Pour contrôler l'usure de la chaîne de transmission et du pignon :

- Déposer le carter de la chaîne de transmission.
- Tendre la chaîne de transmission en y suspendant une masse de 10 - 20 kg.
- Mesurer une longueur de 20 maillons du brin supérieur de la chaîne de transmission entre le centre de l'axe du 1er maillon et le centre de l'axe du 21ème maillon. La chaîne de transmission pouvant s'user de façon irrégulière, prendre les mesures à plusieurs endroits.

- Si la longueur dépasse la limite d'usure maximale de 320 mm, la chaîne de transmission doit être remplacée.
- Faire tourner la roue arrière et vérifier que les rouleaux de la chaîne de transmission ne sont pas endommagés et que les maillons et les broches ne sont pas lâches.
- Contrôler aussi les pignons pour s'assurer qu'ils ne sont pas irrégulièrement ou excessivement usés ou que des dents ne sont pas endommagées.



ccol

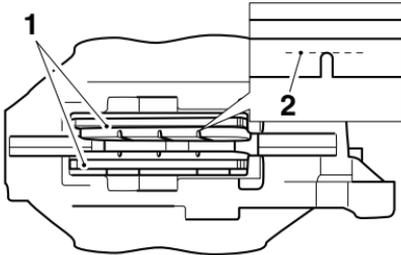
Note

L'illustration montre l'usure sur les pignons montés sur le côté gauche de la moto.

Pour les pignons montés sur le côté droit de la moto, l'usure se trouve sur le côté opposé de la dent.

- Si des anomalies sont constatées, faire remplacer la chaîne de transmission et/ou les pignons par un concessionnaire Triumph agréé.
- Reposer le carter de chaîne de transmission et serrer les fixations à 9 Nm.

Freins



cbmz_2

1. Plaquettes de frein
2. Ligne d'épaisseur minimum

Les plaquettes de freins doivent être contrôlées conformément aux exigences de l'entretien périodique et remplacées si elles sont usées jusqu'à l'épaisseur minimum de service ou au-delà.

Si l'épaisseur de garniture d'une plaquette est égale ou inférieure à 1,0 mm (avant) et 1,5 mm (arrière), remplacer toutes les plaquettes de la roue.

Rodage des plaquettes et disques de freins neufs

Avertissement

Les plaquettes doivent toujours être remplacées par jeu complet pour une roue. À l'avant, qui est équipé de deux disques de freins, remplacer toutes les plaquettes des deux étriers.

Le remplacement de plaquettes individuelles réduira l'efficacité de freinage et pourra provoquer un accident.

Après le remplacement des plaquettes de freins, rouler avec une extrême prudence jusqu'à ce que les plaquettes neuves soient 'rodées'.

Les disques et/ou plaquettes de freins neufs nécessitent une période de rodage prudent qui optimisera les performances et la longévité des disques et des plaquettes. La distance recommandée pour le rodage des plaquettes et disques neufs est 300 km.

Pendant cette période, éviter les freinages extrêmes, conduire avec prudence et prévoir des distances de freinage plus longues.

Entretien et réglage

Rattrapage de l'usure des plaquettes de freins

Avertissement

Si le levier ou la pédale de frein donne une impression de mollesse lors du freinage, ou si la course du levier ou de la pédale est devenue excessive, il y a peut-être de l'air dans les tuyaux ou flexibles de freins ou les freins sont peut-être défectueux.

Il est dangereux de conduire la moto dans ces conditions et il faut faire corriger le défaut par un concessionnaire Triumph agréé avant de prendre la route.

La conduite avec des freins défectueux peut entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

L'usure des disques et des plaquettes avant et arrière est compensée automatiquement et n'a aucun effet sur l'action du levier ou de la pédale de frein. Les freins avant et arrière ne comportent aucune pièce nécessitant un réglage.

Liquide de freins à disque

Avertissement

Le liquide de freins est hygroscopique, ce qui veut dire qu'il absorbe l'humidité de l'air.

Toute humidité absorbée réduira considérablement le point d'ébullition du liquide de freins, ce qui causera une réduction de l'efficacité de freinage.

Pour cette raison, remplacer toujours le liquide de freins conformément aux exigences de l'entretien périodique.

Toujours utiliser du liquide de freins neuf provenant d'un bidon scellé et jamais du liquide provenant d'un bidon non scellé ou qui était déjà ouvert.

Ne pas mélanger de liquides de freins de marques ou de qualités différentes.

Rechercher des fuites de liquide autour des raccords de freins et des joints, et vérifier aussi si les flexibles de freins ne présentent pas de fissurations, de détérioration ou d'autres dommages.

Toujours corriger les défauts avant de conduire la moto.

La négligence de ces consignes pourra occasionner des conditions de conduite dangereuses entraînant une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Si l'ABS ne fonctionne pas, le système de freinage continuera de fonctionner comme un système sans ABS.

Dans cet état, un freinage trop énergique fera bloquer les roues, ce qui entraînera une perte de contrôle et un accident.

Réduire la vitesse et ne pas continuer à rouler plus longtemps que nécessaire avec le témoin allumé. Contacter dès que possible un concessionnaire Triumph agréé pour faire vérifier et corriger le défaut.

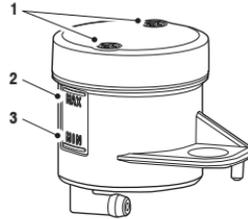
Contrôler le niveau de liquide de freins dans les deux réservoirs et remplacer le liquide conformément aux exigences de l'entretien périodique. Utiliser uniquement du liquide DOT 4 recommandé dans la section Caractéristiques. Le liquide de freins doit aussi être remplacé s'il est, ou si l'on soupçonne qu'il soit, contaminé par de l'humidité ou d'autres contaminants.

Note

Un outil spécial est nécessaire pour purger le circuit de freinage de l'ABS. Contacter un concessionnaire Triumph agréé lorsque le liquide de frein doit être remplacé ou que le circuit hydraulique nécessite une intervention.

Contrôle et appoint du niveau de liquide de freins avant

Examiner et ajuster le niveau du liquide de freins comme décrit ci-dessous.



img_3

1. Vis de retenue du bouchon de réservoir
2. Repère de niveau MAX
3. Repère de niveau MIN

Le niveau de liquide de frein dans le réservoir doit être maintenu entre les repères de niveau MAX et MIN (réservoir en position horizontale).

Pour ajuster le niveau de liquide de frein :

- Desserrez les vis de retenue du bouchon de réservoir et déposez le bouchon de réservoir et la membrane d'étanchéité.
- Remplissez le réservoir jusqu'au repère MAX avec du liquide DOT 4 neuf provenant d'un bidon scellé.
- Remettez en place le bouchon de réservoir en vérifiant que le joint de la membrane est correctement positionné entre le bouchon de réservoir et le corps du réservoir.
- Serrez les vis de retenue du bouchon de réservoir à 0,7 Nm.

Entretien et réglage

Contrôle et appoint du niveau de liquide de freins arrière

Avertissement

Si une chute sensible du niveau de liquide dans l'un ou l'autre réservoir de liquide est constatée, consulter un concessionnaire Triumph agréé pour lui demander conseil avant de conduire la moto.

La conduite avec des niveaux de liquide de freins insuffisants ou avec une fuite de liquide de freins est dangereuse car l'efficacité de freinage sera réduite et pourra occasionner une perte de contrôle de la moto et un accident.



08_1

1. Repère de niveau supérieur, frein arrière
2. Repère de niveau inférieur, frein arrière

Pour contrôler le niveau de liquide de frein arrière :

- Déposer le flanc droit comme illustré dans page 49.
- Le niveau de liquide de frein dans le réservoir arrière doit être maintenu entre les repères de niveau supérieur et inférieur.

Pour ajuster le niveau de liquide de frein arrière :

- Dégagez le réservoir de l'admission d'air sans détacher le flexible de raccord.
- Desserrer les vis d'assemblage et supprimer le bouchon en notant la position de la membrane d'étanchéité.
- Remplissez le réservoir jusqu'au repère de niveau supérieur avec du liquide DOT 4 neuf provenant d'un bidon scellé.
- Remettez en place le bouchon de réservoir en vérifiant que le joint de la membrane est correctement positionné entre le bouchon et le corps du réservoir. Serrer les vis de fixation du bouchon à 1 Nm.
- Reposer le réservoir sur la boîte à air et serrer une fixation neuve à 3 Nm.
- Reposez le flanc droit.

Contacteurs de feu de freinage

Avertissement

La conduite de la moto avec un feu de freinage défectueux est illégale et dangereuse.

La conduite d'une moto avec un feu de freinage défectueux peut entraîner un accident et des blessures pour le conducteur et d'autres usagers.

Le feu de freinage est allumé indépendamment par le frein avant ou arrière. Contact établi (ON), si le feu de freinage ne s'allume pas quand le levier de frein avant est tiré ou la pédale de frein arrière actionnée, faire rechercher et corriger la cause du défaut par un concessionnaire Triumph autorisé.

Rétroviseurs

Avertissement

L'utilisation de la moto avec des rétroviseurs mal réglés est dangereuse.

L'utilisation de la moto avec des rétroviseurs mal réglés provoquera une perte de vision à l'arrière de la moto. Il est dangereux de conduire une moto avec une visibilité arrière insuffisante.

Toujours régler les rétroviseurs pour disposer d'une vision arrière suffisante avant de conduire la moto.

Avertissement

Ne jamais essayer de nettoyer ou régler les rétroviseurs en conduisant la moto. En lâchant le guidon pendant la conduite, le conducteur diminue sa capacité à garder le contrôle de la moto.

Toute tentative de nettoyage ou de réglage des rétroviseurs pendant la conduite peut entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Ne nettoyer ou régler les rétroviseurs qu'à l'arrêt.

Avertissement

Un réglage incorrect des rétroviseurs d'extrémité de guidon peut mettre en contact le bras du rétroviseur avec le réservoir de carburant, les leviers de frein ou d'embrayage ou d'autres parties de la moto.

Cela limitera le fonctionnement du levier d'embrayage ou de frein ou le mouvement de direction, provoquant une perte de contrôle de la moto et un accident.

Régler les rétroviseurs selon besoin pour prévenir tout contact avec une partie de la moto. Après le réglage, tourner le guidon avec précaution jusqu'en butée gauche puis droite tout en vérifiant que les rétroviseurs n'entrent pas en contact avec le réservoir de carburant, les leviers d'embrayage ou de frein ou d'autres parties de la moto.

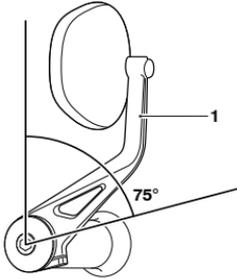
Attention

Un réglage incorrect des rétroviseurs d'extrémité de guidon peut mettre en contact le bras du rétroviseur avec le réservoir de carburant, les leviers de frein ou d'embrayage ou d'autres parties de la moto.

Un tel contact endommagerait le réservoir de carburant, les leviers d'embrayage ou de frein ou d'autres parties de la moto.

Régler les rétroviseurs selon besoin pour prévenir tout contact avec une partie de la moto. Après le réglage, tourner le guidon avec précaution jusqu'en butée gauche puis droite tout en vérifiant que les rétroviseurs n'entrent pas en contact avec le réservoir de carburant, les leviers d'embrayage ou de frein ou d'autres parties de la moto.

Les rétroviseurs d'extrémité de guidon seront réglés par votre concessionnaire Triumph agréé et ne nécessiteront normalement pas de réglage. Si un réglage s'avérait nécessaire, ne tournez pas le rétroviseur au-delà de 75°, mesuré à partir de la section verticale du bras du rétroviseur.



1. Section verticale du bras du rétroviseur

Roulements de direction/ roues

⚠ Avertissement

Pour éviter que la moto ne blesse quelqu'un en tombant pendant le contrôle, elle doit être stabilisée et calée sur un support approprié.

N'exercez pas de force excessive contre chaque roue et ne secouez pas chaque roue vigoureusement car cela pourrait rendre la moto instable, la faire tomber de son support et blesser quelqu'un.

Veillez à ce que la position de la cale de support n'endommage pas la moto.

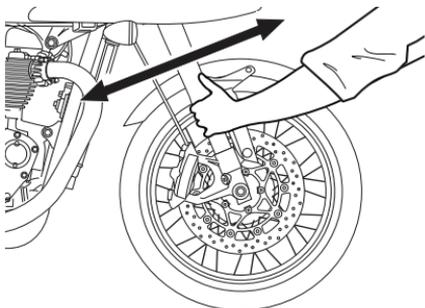
Contrôle de la direction

⚠ Avertissement

La conduite d'une moto avec des roulements de direction (colonne) incorrectement réglés ou défectueux est dangereuse et peut causer une perte de contrôle de la moto et un accident.

Entretien et réglage

Les roulements de direction (colonne de direction) doivent être lubrifiés et inspectés conformément aux exigences d'entretien prévues. Examiner toujours les roulements de roues en même temps que les roulements de colonne.



Examen du jeu de la direction

Pour contrôler la direction :

- Placer la moto sur une surface horizontale, en position verticale.
- Soulever la roue avant au-dessus du sol et caler la moto.
- Se placer devant la moto et saisir l'extrémité inférieure de la fourche ; essayer alors de la faire déplacer en avant et en arrière.
- Si du jeu est détecté dans les roulements de direction (colonne), demander à un concessionnaire Triumph agréé de procéder à un contrôle et de corriger les défauts avant de conduire la moto.
- Retirer le support et caler la moto sur sa béquille latérale.

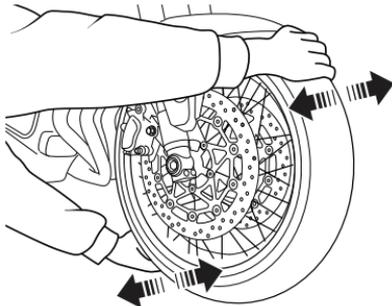
Contrôle des roulements de roues

Avertissement

La conduite avec des roulements de roue avant ou arrière usés ou endommagés est dangereuse et peut détériorer le comportement et la stabilité, ce qui peut causer un accident.

En cas de doute, faire contrôler la moto par un concessionnaire Triumph agréé avant de prendre la route.

Les roulements de roues doivent être contrôlés aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.



Examen des roulements de roues

Pour contrôler les roulements de roues :

- Placer la moto sur une surface horizontale, en position verticale.
- Soulever la roue avant au-dessus du sol et caler la moto.
- En se tenant sur le côté de la moto, secouer doucement le haut de la roue avant d'un côté à l'autre.

- Si du jeu est détecté, demander à un concessionnaire Triumph agréé de procéder à un contrôle et de corriger les défauts avant de conduire la moto.
- Repositionner l'appareil de levage et répéter la procédure pour la roue arrière.
- Retirer le support et caler la moto sur sa béquille latérale.

Note

Si les roulements de roue avant ou arrière causent du jeu dans les moyeux, sont bruyants, ou si la roue ne tourne pas régulièrement, faire contrôler les roulements de roues par un concessionnaire Triumph agréé.

Suspension avant

Avertissement

S'assurer que le réglage des combinés de suspension avant est identique des deux côtés.

Des réglages différents à gauche et à droite peuvent affecter le comportement et la stabilité et entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Veiller à toujours maintenir l'équilibre correct entre les suspensions avant et arrière.

Un déséquilibre des suspensions pourrait modifier considérablement les caractéristiques de comportement et entraîner une perte de contrôle et un accident.

Consulter le tableau pour plus d'informations ou consulter un concessionnaire Triumph agréé.

Le réglage standard de la suspension procure un bon confort de roulement et un bon comportement routier pour la conduite normale sans passager. Les tableaux suivants montrent les réglages suggérés pour la suspension avant.

Entretien et réglage

Réglages de la suspension avant

À la sortie d'usine, les réglages de la suspension de la moto sont au niveau standard, comme indiqué dans les tableaux de suspension appropriés.

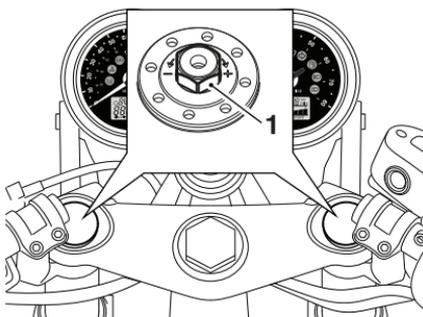
Les paramètres figurant dans les tableaux sont fournis à titre indicatif uniquement. Les réglages nécessaires peuvent varier en fonction du poids et des préférences personnelles du conducteur.

Réglages de la suspension pour la précharge			
Charge		Précharge du ressort ¹	
Conducteur seul	Standard	7	
	Confort (plus souple)	7	
	Sport (plus ferme)	7	
¹ Nombre de tours de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre par rapport à la position dévissée au maximum dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.			

Réglages de la suspension pour l'amortissement			
Charge		Détente ²	Amortissement de compression ²
Conducteur seul	Standard	12	10
	Confort (plus souple)	20	20
	Sport (plus ferme)	6	6
² Nombre de crans dans le sens inverse des aiguilles d'une montre par rapport à la position de vissage maximum.			

Réglage de la précharge du ressort de suspension avant

Les dispositifs de réglage de précharge des ressorts sont situés au sommet de chaque jambe de fourche.



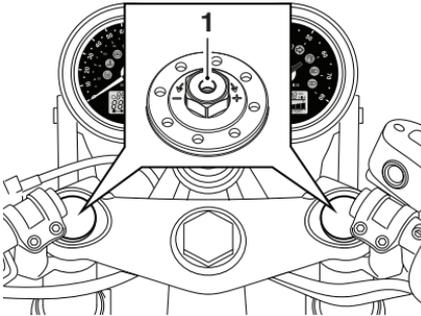
1. Réglage de précharge des ressorts de suspension avant

Pour modifier le réglage de la précharge du ressort :

- Tourner la vis de réglage dans le sens horaire pour augmenter la précharge ou dans le sens anti-horaire pour la réduire.
- Comptez toujours le nombre de tours de vissage dans le sens des aiguilles d'une montre à partir de la position de dévissage maximum et réglez les deux côtés de la fourche à la même position.

Réglage de la détente et de l'amortissement de compression de suspension avant

Le dispositif de réglage d'amortissement de compression est situé au sommet du côté gauche de la fourche et celui de la détente est situé au sommet du côté droit de la fourche.



1. Réglage de l'amortissement de compression et la détente de la suspension avant

Pour changer le réglage de l'amortissement de compression :

- Tournez la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre avec une clé Allen de 3 mm, ou tournez-la dans le sens antihoraire pour réduire la détente.
- Comptez toujours le nombre de crans par rapport à la position de vissage maximum, le premier cran comptant pour zéro.

Pour changer le réglage de l'amortissement de détente :

- Tournez la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre avec une clé Allen de 3 mm, ou tournez-la dans le sens antihoraire pour réduire la détente.

- Comptez toujours le nombre de crans par rapport à la position de vissage maximum, le premier cran comptant pour zéro.

Examen de la fourche avant

⚠ Avertissement

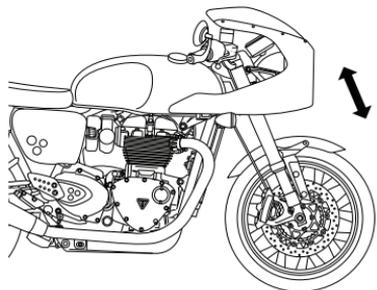
La conduite de la moto avec une suspension défectueuse ou endommagée est dangereuse et risque de causer une perte de contrôle et un accident.

⚠ Avertissement

Ne jamais tenter de démonter aucune partie des unités de suspension

Toutes les unités de suspension contiennent de l'huile sous pression.

Un contact avec l'huile pressurisée peut causer des lésions à la peau ou aux yeux.



Examen de la fourche avant

Entretien et réglage

Pour inspecter les fourches :

- Positionner la moto sur une surface horizontale.
- Tout en tenant le guidon et en serrant le frein avant, pomper la fourche plusieurs fois de suite.
- Si des points durs ou une raideur excessive sont constatés, consulter un concessionnaire Triumph agréé.
- Examiner chaque jambe de fourche en recherchant des dégâts, des éraillures de la surface de coulissement, ou des fuites d'huile.
- Si des dégâts ou des fuites sont constatés, consulter un concessionnaire Triumph agréé.

Suspension arrière

La suspension de la moto a trois réglages arrière différents : précharge du ressort, amortissement de compression et détente.

Les réglages de précharge standard de la suspension arrière procurent un bon confort de roulement et un bon comportement routier pour la conduite normale sans passager. Les tableaux suivants donnent les réglages suggérés pour la suspension arrière dans différentes conditions de charge pour tous les modèles.

Réglages de suspension arrière

À la sortie d'usine, les réglages de la suspension de la moto sont au niveau standard, comme indiqué dans les tableaux de suspension appropriés.

Les paramètres figurant dans les tableaux sont fournis à titre indicatif uniquement. Les réglages nécessaires peuvent varier en fonction du poids et des préférences personnelles du conducteur.

Réglages de la suspension pour la précharge

Charge		Précharge du ressort arrière ¹
Conducteur seul	Standard	1
	Confort (plus souple)	1
	Sport (plus ferme)	1

¹ La position 1 est le minimum (tourné totalement dans le sens des aiguilles d'une montre) et la position 3 est le maximum (totalement dans le sens inverse).

Réglages de la suspension pour l'amortissement

Charge		Amortissement de détente arrière ²	Amortissement de compression arrière ²
Conducteur seul	Standard	23	14
	Confort (plus souple)	35	20
	Sport (plus ferme)	16	8

² Nombre de crans dans le sens contraire des aiguilles d'une montre par rapport à la position de vissage maximum, le premier cran comptant pour un.

Réglage de la précharge du ressort de suspension arrière

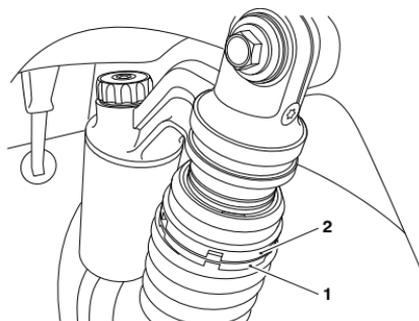
Avertissement

S'assurer que le réglage des combinés de suspension arrière est identique des deux côtés.

Des réglages différents à gauche et à droite peuvent affecter le comportement et la stabilité et entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Réglage de la précharge du ressort de suspension arrière

Le dispositif de réglage du ressort est situé en haut du combiné de suspension arrière.



1. Bague de réglage inférieure
2. Bague de réglage supérieure

Pour modifier le réglage de la précharge du ressort :

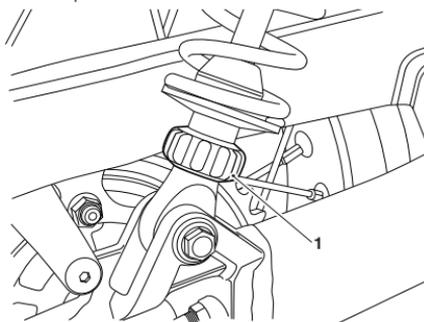
- Utiliser les deux clés à ergots qui se trouvent sous la selle.
- Maintenir la bague de réglage supérieure en place avec une clé en C et régler la bague de réglage inférieure avec l'autre clé en C.

Entretien et réglage

- Tourner la bague de réglage inférieure dans le sens des aiguilles d'une montre (en regardant du dessus) pour diminuer la précharge des ressorts et dans le sens inverse pour l'augmenter. Il existe trois positions définies qui peuvent être choisies.

Réglage d'amortissement de détente de la suspension arrière

Le dispositif de réglage d'amortissement de détente est situé au bas du combiné de suspension arrière.



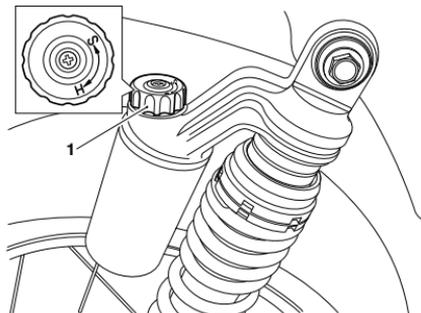
1. Réglage de détente de suspension arrière

Pour changer le réglage de l'amortissement de détente :

- Regarder vers le haut du dessous du combiné de suspension vers le dessus du combiné de suspension, et faire tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour l'augmenter et dans le sens anti-horaire pour le diminuer.
- Toujours compter le nombre de « clics » du dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position de dévissage maximum.

Réglage d'amortissement de compression de la suspension arrière

Le dispositif de réglage d'amortissement de compression est situé au bas du combiné de suspension arrière.



1. Réglage d'amortissement de compression de suspension arrière

Pour changer le réglage de l'amortissement de compression :

- Tourner la vis de réglage dans le sens horaire pour l'augmenter ou dans le sens anti-horaire pour le réduire.
- Toujours compter le nombre de « clics » du dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position de dévissage maximum.

Indicateurs d'angle d'inclinaison

⚠ Avertissement

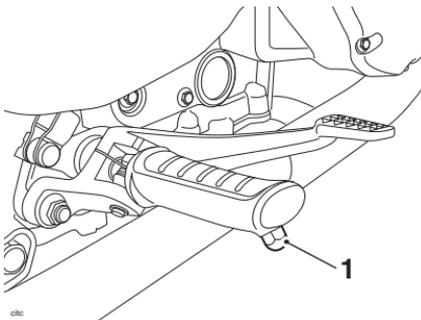
Une moto dont les indicateurs d'angle d'inclinaison sont usés au-delà de la limite maximale pourra être inclinée à un angle dangereux.

Une inclinaison à un angle dangereux peut provoquer de l'instabilité, une perte de contrôle de la moto et un accident.

Les indicateurs d'angle d'inclinaison se trouvent sur les repose-pieds du conducteur.

Vérifier régulièrement l'usure des indicateurs d'angle d'inclinaison.

Les indicateurs d'angle d'inclinaison doivent être remplacés lorsqu'ils ont atteint la limite d'usure maximale de 5 mm de longueur.



1. Indicateur d'angle d'inclinaison

Pneus



Cette moto est équipée de roues à rayons qui nécessitent des pneus utilisant une chambre à air.

⚠ Avertissement

Si une chambre à air n'est pas utilisée avec une roue à rayons, le pneu se dégonflera, ce qui entraînera une perte de contrôle de la moto et un accident.

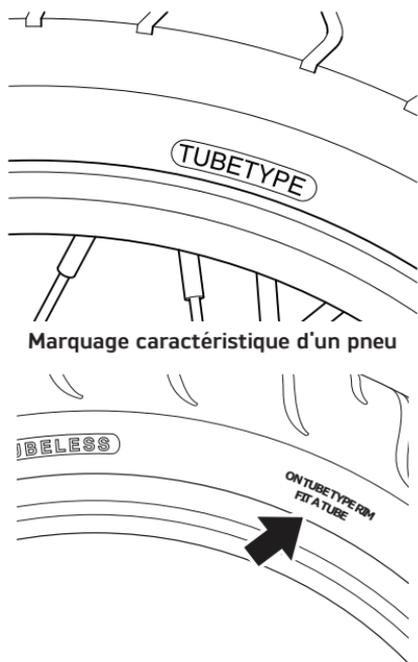
⚠ Avertissement

Des chambres à air ne doivent être utilisées que sur les motos équipées de roues à rayons et de pneus marqués "TUBE TYPE".

Certaines marques de pneus homologués marqués "TUBELESS" peuvent convenir à l'utilisation d'une chambre à air. Dans ce cas, une inscription autorisant le montage d'une chambre à air figure sur le flanc du pneu (voir illustration ci-dessous).

L'utilisation d'une chambre à air avec un pneu marqué "TUBELESS" et ne portant PAS l'inscription autorisant l'utilisation d'une chambre à air, ou l'utilisation d'une chambre à air sur une roue en alliage marquée "SUITABLE FOR TUBELESS TYRES" (pour pneus Tubeless) causera le dégonflage du pneu, ce qui entraînera une perte de contrôle de la moto et un accident.

Entretien et réglage



Marquage caractéristique d'un pneu

Marquage type d'un pneu – Pneu tubeless convenant à l'utilisation avec une chambre à air

Pressions de gonflage des pneus

⚠ Avertissement

Un gonflage incorrect des pneus peut causer une usure anormale de la bande de roulement et des problèmes d'instabilité pouvant entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Un sous-gonflage peut entraîner un glissement du pneu sur la jante, voire un déjantage. Un surgonflage causera de l'instabilité et une usure prématurée de la bande de roulement.

Ces deux conditions sont dangereuses car elles peuvent causer une perte de contrôle et occasionner un accident.

La pression de gonflage correcte offrira le maximum de stabilité, de confort de roulement et de longévité des pneus. Toujours vérifier la pression des pneus à froid, avant de rouler. Vérifier chaque jour la pression des pneus et la corriger si nécessaire. Voir la section Caractéristiques pour tous détails sur les pressions de gonflage correctes.

Usure des pneus

Avec l'usure de la bande de roulement, le pneu devient plus facilement sujet aux crevaisons et aux défaillances. Il est estimé que 90 % de tous les problèmes de pneus se produisent pendant les derniers 10 % de la vie du pneu (90 % d'usure). Il est recommandé de changer les pneus avant qu'ils soient usés jusqu'à la profondeur minimale des dessins de la bande de roulement.

Profondeur minimale recommandée des dessins de bande de roulement

Avertissement

La conduite avec des pneus excessivement usés est dangereuse et compromet l'adhérence, la stabilité et le comportement, ce qui peut entraîner une perte de contrôle et un accident.

Lorsque les pneus tubeless, utilisés sans chambre à air, sont perforés, la fuite est souvent très lente. Examinez toujours les pneus très soigneusement pour vérifier qu'ils ne sont pas perforés. Vérifiez si les pneus ne présentent pas d'entailles et de clous ou d'autres objets pointus incrustés. La conduite avec des pneus crevés ou endommagés affectera défavorablement la stabilité et le comportement de la moto, ce qui peut entraîner une perte de contrôle ou un accident.

Vérifiez si les jantes ne présentent pas de traces de chocs ou de déformation. La conduite avec des roues ou des pneus endommagés ou défectueux est dangereuse et risque d'occasionner une perte de contrôle de la moto ou un accident.

Consultez toujours votre concessionnaire Triumph agréé pour faire remplacer les pneus ou pour faire effectuer un contrôle de sécurité des pneus.

Conformément au tableau d'entretien périodique, mesurez la profondeur des dessins de la bande de roulement avec une jauge de profondeur et remplacez tout pneu qui a atteint ou dépassé l'usure maximale autorisée spécifiée dans le tableau ci-dessous :

Moins de 130 km/h	2 mm
Plus de 130 km/h	Avant 2 mm Arrière 3 mm

Remplacement d'un pneu

Toutes les motos Triumph sont soumises à des essais poussés et prolongés dans une grande variété de conditions de conduite pour faire en sorte que les combinaisons de pneus les plus efficaces soient approuvées pour chaque modèle. Il est impératif que des pneus et chambres à air (le cas échéant) homologués, montés dans les combinaisons homologuées, soient utilisés lors de l'achat de pneus de rechange. L'utilisation de pneus et de chambres à air non homologués, ou de pneus et chambres à air homologués dans des combinaisons non homologuées, risque d'entraîner de l'instabilité, une perte de contrôle et un accident.

Une liste des pneus et chambres à air homologués spécifiques à la moto est disponible auprès des concessionnaires Triumph agréés ou sur le site Internet www.triumph.co.uk. Toujours faire monter et équilibrer les pneus et chambres à air par un concessionnaire Triumph agréé qui possède la formation et les compétences nécessaires pour assurer un montage sûr et efficace.

Entretien et réglage

Pour obtenir des pneus ou des chambres à air de rechange, consulter un concessionnaire Triumph agréé qui aidera à sélectionner des pneus et chambres à air, dans la combinaison correcte et dans la liste homologuée, et à les faire monter selon les instructions du fabricant de pneus et de chambres à air.

Initialement, les pneus et chambres à air neufs ne donneront pas le même comportement que les pneus et chambres à air usés et le pilote devra prévoir un kilométrage suffisant (environ 160 km) pour se familiariser avec le nouveau comportement.

24 heures après la pose, les pressions des pneus doivent être contrôlées et ajustées, et le positionnement des pneus et des chambres à air doit être vérifié. Si nécessaire, les mesures correctives doivent être prises. Les mêmes contrôles et ajustements doivent aussi être effectués lorsque les pneus ont parcouru 160 km.



Avertissement

Des chambres à air ne doivent être utilisées que sur les motos équipées de roues à rayons et de pneus marqués "TUBE TYPE".

Certaines marques de pneus homologués marqués "TUBELESS" peuvent convenir à l'utilisation d'une chambre à air. Dans ce cas, une inscription autorisant le montage d'une chambre à air figure sur le flanc du pneu.

L'utilisation d'une chambre à air avec un pneu marqué "TUBELESS" et ne portant PAS l'inscription autorisant l'utilisation d'une chambre à air, ou l'utilisation d'une chambre à air sur une roue en alliage marquée "SUITABLE FOR TUBELESS TYRES" (pour pneus Tubeless) causera le dégonflage du pneu, ce qui entraînera une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Ne pas monter de pneus prévus pour utiliser une chambre à air sur des jantes de type tubeless.

Le talon ne serait pas maintenu et le pneu pourrait glisser sur la jante, ce qui entraînerait un dégonflage rapide pouvant provoquer une perte de contrôle de la moto et un accident.

Ne jamais monter une chambre à air dans un pneu tubeless sans le marquage approprié. Cela causerait une friction à l'intérieur du pneu, et l'échauffement résultant pourrait faire éclater la chambre, ce qui entraînerait un dégonflage rapide du pneu, une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Si un pneu ou une chambre à air subit une crevaison, tous deux doivent être remplacés.

Si un pneu crevé et sa chambre à air ne sont pas remplacés, ou si l'on utilise la moto avec un pneu ou une chambre à air réparé, la moto risque de devenir instable et l'on risque une perte de contrôle ou un accident.

Avertissement

Si l'on soupçonne qu'un pneu est endommagé, par exemple après avoir heurté une bordure de trottoir, faire contrôler le pneu intérieurement et extérieurement par un concessionnaire Triumph agréé.

Ne pas oublier que les dommages subis par un pneu ne sont pas toujours visibles de l'extérieur.

La conduite de la moto avec des pneus endommagés peut entraîner une perte de contrôle et un accident.

Avertissement

L'utilisation d'une moto équipée de pneus ou de chambres à air mal montés ou incorrectement gonflés, ou lorsqu'on n'est pas habitué à son comportement, risque d'entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Le système de l'ABS fonctionne en comparant la vitesse relative des roues avant et arrière.

L'utilisation de pneus non recommandés peut affecter la vitesse des roues et empêcher le fonctionnement de l'ABS, ce qui risque d'entraîner une perte de contrôle et un accident dans les conditions où l'ABS fonctionnerait normalement.

Avertissement

Un équilibrage précis des roues est nécessaire à la sécurité et à la stabilité du comportement de la moto. Ne pas enlever et ne pas changer les masses d'équilibrage des roues. Un équilibrage incorrect des roues peut causer de l'instabilité entraînant une perte de contrôle et un accident.

Lorsqu'un équilibrage de roue est nécessaire, par exemple après le remplacement d'un pneu ou d'une chambre à air, s'adresser à un concessionnaire Triumph agréé.

Utiliser uniquement des masses adhésives. Des masses à pince peuvent endommager la roue, le pneu ou la chambre à air, ce qui entraînera le dégonflage du pneu, une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Les pneus et les chambres à air qui ont été utilisés sur un banc dynamométrique à rouleaux peuvent être endommagés. Dans certains cas, les dégâts ne seront peut-être pas visibles à l'extérieur du pneu.

Les pneus et les chambres à air doivent être remplacés après une telle utilisation car la conduite avec un pneu endommagé ou une chambre à air peut entraîner de l'instabilité, une perte de contrôle et un accident.

Batterie

Avertissement

Dans certains cas, la batterie peut émettre des gaz explosifs; n'en approchez pas en d'étincelles, de flammes ni de cigarettes allumées. Prévoir une ventilation suffisante en chargeant la batterie ou en l'utilisant dans un espace fermé.

La batterie contient de l'acide sulfurique (électrolyte). Le contact avec la peau ou les yeux peut causer de graves brûlures. Portez des vêtements et un masque de protection.

En cas de contact de l'électrolyte avec la peau, rincez immédiatement à l'eau.

Si de l'électrolyte pénètre dans les yeux, rincez à l'eau pendant au moins 15 minutes et CONSULTEZ IMMÉDIATEMENT UN MÉDECIN.

Si vous avez avalé de l'électrolyte, buvez beaucoup d'eau et CONSULTEZ IMMÉDIATEMENT UN MÉDECIN.

GARDEZ L'ÉLECTROLYTE HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.

⚠ Avertissement

La batterie contient des matières dangereuses. Gardez toujours les enfants éloignés de la batterie, qu'elle soit ou non montée sur la moto.

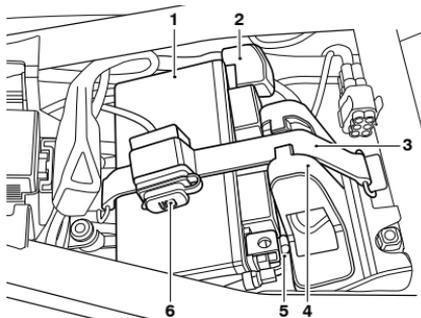
Ne faites pas démarrer la moto en y reliant une batterie de secours, ne faites pas toucher les câbles de batterie et n'inversez pas leur polarité, car l'une quelconque de ces actions pourrait provoquer une étincelle qui enflammerait les gaz de la batterie et risquerait de blesser quelqu'un.

Dépose de la batterie

⚠ Avertissement

S'assurer que les bornes de batterie ne touchent pas le cadre de la moto.

Cela pourrait causer un court-circuit ou une étincelle susceptible d'enflammer les gaz de batterie et de provoquer des blessures.



1. Batterie
2. Borne positive (+)
3. Sangle de batterie
4. Entretoise de batterie
5. Borne négative (-)
6. Prise de port USB

Pour déposer la batterie :

- Déposer la selle (voir page 52).
- Débrancher la batterie en commençant par le câble négatif (noir).
- Décrocher la sangle de la batterie et la prise du port USB et les décaler sur le côté.
- Sortez la batterie de son logement.

Entretien et réglage

Mise au rebut de la batterie

Si la batterie doit être remplacée, remettez l'ancienne à une entreprise de recyclage qui fera en sorte que les substances dangereuses entrant dans la fabrication de la batterie ne polluent pas l'environnement.

Entretien de la batterie

Avertissement

L'électrolyte de batterie est corrosif et toxique et cause des lésions à la peau sans protection.

Ne jamais avaler d'électrolyte et ne pas le laisser entrer en contact avec la peau.

Pour éviter des blessures, toujours se protéger les yeux et la peau en manipulant la batterie.

La batterie est de type scellé et ne nécessite pas d'autre entretien que le contrôle de la tension et la recharge périodique si nécessaire, par exemple pendant son remisage.

Nettoyer la batterie avec un chiffon propre et sec. Vérifier que les connexions des câbles sont propres.

Il n'est pas possible de régler le niveau d'électrolyte dans la batterie ; la bande d'étanchéité ne doit pas être retirée.

Décharge de la batterie

Attention

Le niveau de charge de la batterie doit être maintenu pour maximiser la durée de vie de la batterie.

Si le niveau de charge de la batterie n'est pas maintenu, elle risque de subir de graves dégâts internes.

Dans les conditions normales, le circuit de charge de la moto maintient la batterie chargée au maximum. Toutefois, si la moto est inutilisée, la batterie se déchargera progressivement sous l'effet du processus normal d'autodécharge. La montre, la mémoire du module de commande moteur (ECM), les températures ambiantes élevées ou l'adjonction de systèmes de sécurité électriques ou d'autres accessoires électriques contribueront toutes à accélérer cette décharge. Le débranchement de la batterie de la moto pendant le remisage ralentira sa décharge.

Décharge de la batterie pendant le remisage ou en cas d'utilisation peu fréquente de la moto

Si la moto est remisee ou peu utilisée, contrôlez la tension de la batterie chaque semaine avec un multimètre numérique. Suivez les instructions du fabricant fournies avec l'appareil.

Si la tension de la batterie tombe à moins de 12,7 V, il faut la recharger.

Si une batterie se décharge complètement ou si elle reste déchargée même pendant une courte durée, il se produit une sulfatation des plaques de plomb. La sulfatation est une partie normale de la réaction interne de la batterie. Cependant, au bout d'un certain temps le sulfate peut se cristalliser sur les plaques et rendre la récupération difficile, voire impossible. Ces dégâts permanents ne sont pas couverts par la garantie de la moto, car ils ne sont pas dus à un défaut de fabrication.

Gardez la batterie chargée au maximum pour réduire le risque de gel par temps froid. Si la batterie gèle, elle subira de graves dégâts internes.

Charge de la batterie

Avvertissement

La batterie émet des gaz explosifs. Ne pas en approcher d'étincelles, de flammes ni de cigarettes allumées. Prévoir une ventilation suffisante en chargeant la batterie ou en l'utilisant dans un espace fermé.

La batterie contient de l'acide sulfurique (électrolyte). Le contact avec la peau ou les yeux peut causer de graves brûlures. Porter des vêtements et un masque de protection.

En cas de contact de l'électrolyte avec la peau, rincer immédiatement à l'eau.

Si de l'électrolyte pénètre dans les yeux, rincer à l'eau pendant au moins 15 minutes et CONSULTER IMMÉDIATEMENT UN MÉDECIN.

En cas d'ingestion d'électrolyte, boire beaucoup d'eau et CONSULTER IMMÉDIATEMENT UN MÉDECIN.

GARDER L'ÉLECTROLYTE HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.

Attention

Ne pas utiliser de chargeur rapide pour automobile car il risque de surcharger la batterie et de l'endommager.

Pour choisir un chargeur de batterie, contrôler la tension de la batterie ou charger la batterie, demander conseil à un concessionnaire Triumph agréé.

Entretien et réglage

Si la tension de la batterie tombe en dessous de 12,7 volts, la recharger avec un chargeur approuvé par Triumph. Toujours déposer la batterie de la moto et suivre les instructions fournies avec le chargeur.

Pour un remisage de plus de deux semaines, la batterie doit être déposée de la moto et maintenue en charge avec un chargeur d'entretien approuvé par Triumph.

De même, si la charge de la batterie tombe à un niveau tel que le démarrage devient impossible, déposer la batterie de la moto avant de la charger.

Pose de la batterie

Avertissement

S'assurer que les bornes de batterie ne touchent pas le cadre de la moto.

Cela pourrait causer un court-circuit ou une étincelle susceptible d'enflammer les gaz de batterie et de provoquer des blessures.

Pour poser la batterie :

- Placer la batterie dans son logement. Positionner correctement l'entretoise de batterie.
- Fixer la sangle de la batterie et vérifier que la prise du port USB est réinstallée.
- Rebranchez la batterie, fil positif (identifié par le ruban rouge) en premier.
- Serrer les bornes de batterie à 4,5 Nm.

- Enduire les bornes d'une mince couche de graisse pour les protéger contre la corrosion.
- Couvrir la borne positive avec son capuchon protecteur.
- Reposer la selle (voir page 51).

Fusibles

Avertissement

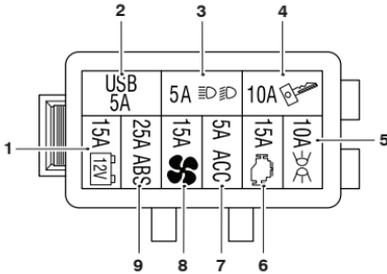
Toujours remplacer les fusibles grillés par des neufs de l'intensité correcte (spécifiée sur le couvercle de la boîte à fusibles), jamais par des fusibles d'intensité supérieure.

L'utilisation d'un fusible incorrect risque de causer un problème électrique entraînant des dégâts pour la moto, une perte de contrôle de la moto et un accident.

Note

On sait qu'un fusible est grillé quand tous les circuits qu'il protège cessent de fonctionner. Pour localiser un fusible grillé, utiliser le tableau ci-dessous.

La boîte à fusibles est située sous la selle. Déposer la selle pour accéder à la boîte à fusibles (voir page 51).



Boîte à fusibles

Position	Circuit protégé	Intensité (A)
1	Instruments et alarme	15
2	Prise de port USB	5
3	Faisceaux de phare et de croisement	5
4	Commutateur d'allumage, circuit de démarreur	10
5	Feux auxiliaires	10
6	Système de gestion du moteur	15
7	Prise accessoires	5
8	Ventilateur de refroidissement	15
9	ABS	25

Phares



⚠ Avertissement

Adapter la vitesse à la visibilité et aux conditions atmosphériques dans lesquelles la moto est conduite.

Vérifier que le faisceau de phare est réglé pour éclairer la chaussée à une distance suffisante, mais sans éblouir les usagers venant en sens inverse.

Un phare incorrectement réglé peut réduire la visibilité et causer un accident.

⚠ Avertissement

Ne jamais essayer de régler un phare pendant la marche.

Si l'on tente de régler un phare pendant la marche de la moto, on risque une perte de contrôle et un accident.

⚠ Attention

Ne pas couvrir le phare ou le cabochon avec un composant pouvant obstruer le débit d'air vers le cabochon de phare ou empêcher que la chaleur s'en échappe.

Couvrir le cabochon de phare allumé avec des vêtements, des bagages, de la bande adhésive, des appareils visant à modifier ou régler le faisceau de phare ou des couvercles de cabochon de phare qui ne sont pas d'origine entraîne la chauffe et la distorsion du cabochon de phare, causant des dommages irréparables sur l'ensemble phare.

Les dommages produits par une surchauffe ne sont pas considérés comme des défauts de fabrication et ne sont donc pas couverts par la garantie.

Si le phare doit être couvert alors qu'il est utilisé, comme l'obturer avec du ruban adhésif du cabochon de phare nécessaire pour obtenir un fonctionnement en circuit fermé, le phare doit être débranché.

Phare

⚠ Attention

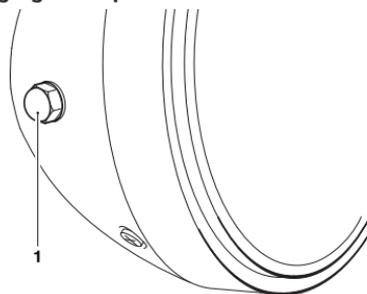
L'utilisation de blocs optiques non homologués peut endommager le bloc optique et/ou la moto.

Utiliser uniquement un bloc optique d'origine fourni par Triumph et spécifié dans le catalogue de pièces Triumph.

Toujours faire remplacer les blocs optiques par un concessionnaire Triumph agréé.

Le bloc optique est un bloc de diodes LED scellé ne nécessitant aucun entretien. Le bloc optique doit être remplacé en cas de panne.

Réglage des phares



1. Boulon de montage de phare

Pour régler le faisceau de phare :

- Toujours s'assurer que le guidon est en position droite.
- Le réglage vertical du faisceau de phare est commandé en desserrant les boulons de montage du phare et en changeant la position du phare.
- Resserrer les boulons de fixation du phare à 10 Nm après le réglage.

Feu arrière

Les unités de feu arrière LED sont scellées et sans entretien. L'ensemble feu arrière doit être remplacé en cas de panne du feu arrière.

Indicateurs de direction

Les indicateurs de direction sont du type à diodes LED, scellés et sans entretien. L'ensemble indicateur de direction doit être remplacé en cas de panne de l'indicateur de direction.

Page réservée

Nettoyage et remisage

Table des matières

Nettoyage.....	122
Préparation au nettoyage.....	122
Précautions particulières.....	123
Lavage.....	124
Après le lavage.....	124
Entretien de la peinture brillante.....	125
Entretien de la peinture mate.....	125
Éléments en aluminium - non laqués ou peints.....	125
Nettoyage des éléments en chrome et en acier inox.....	126
Chrome noir.....	126
Nettoyage du système d'échappement.....	127
Entretien de la selle en cuir.....	128
Entretien du cuir.....	129
Nettoyage du pare-brise (le cas échéant).....	130

Nettoyage et remisage

Nettoyage

Le nettoyage fréquent et régulier est une partie essentielle de l'entretien de votre moto. Si vous la nettoyez régulièrement, elle conservera son aspect pendant de nombreuses années.

Le nettoyage à l'eau froide contenant un produit de nettoyage automobile est indispensable de manière régulière, mais particulièrement après l'exposition aux brises marines, à l'eau de mer, à la poussière ou à la boue, et au sel et au sable des routes en hiver.

N'utilisez pas de détergents domestiques, car l'emploi de ces produits entraînerait une corrosion prématurée.

Bien que les clauses de la garantie de votre moto prévoient une couverture contre la corrosion de certains éléments, le propriétaire est tenu de respecter ces consignes raisonnables qui protégeront la moto contre la corrosion et amélioreront son aspect.

Préparation au nettoyage

Pour préparer la moto au nettoyage, procéder comme suit :

Des précautions doivent être prises pour empêcher la pénétration d'eau aux emplacements suivants :

Ouverture arrière des échappements : Couvrez-la avec un sac en plastique maintenu par des bracelets élastiques.

Leviers d'embrayage et de frein, blocs de commutateurs sur le guidon : Couvrez-les avec des sacs en plastique.

Commutateur d'allumage et verrou de direction : Couvrez le trou de serrure avec du ruban adhésif.

Selle en cuir : La protéger avec la housse de selle fournie.

Enlevez tous objets durs tels que les bagues, montres, fermetures à glissière ou boucles de ceinture qui pourraient rayer les surfaces peintes ou polies ou les endommager de quelque autre manière.

Utilisez des éponges ou chiffons de nettoyage séparés pour laver les surfaces peintes/polies et celles du châssis. Les surfaces du châssis (comme les roues et le dessous des garde-boue) sont exposées à des saletés et des poussières de la route plus abrasives qui pourraient alors rayer les surfaces peintes ou polies si la même éponge ou les mêmes chiffons étaient utilisés.

Précautions particulières

Attention

Ne pulvérisiez jamais d'eau à côté du conduit d'air d'admission.

Le conduit d'air d'admission est normalement situé sous la selle du conducteur, sous le réservoir de carburant ou à côté de la colonne de direction.

De l'eau pulvérisée dans cette zone pourrait pénétrer dans la boîte à air et le moteur et les endommager.

Attention

L'utilisation de machines de lavage à haute pression est déconseillée.

L'eau d'une machine de lavage à haute pression risque de pénétrer dans les roulements et d'autres organes et de causer leur usure prématurée sous l'effet de la corrosion et du manque de lubrification.

Note

Les savons fortement alcalins laissent des résidus sur les surfaces peintes et peuvent aussi causer des taches d'eau.

Utilisez toujours un savon faiblement alcalin pour faciliter le nettoyage.

Évitez de diriger le jet d'eau avec force près des emplacements suivants :

- Tableau de bord,
- Cylindres et étriers de freins,
- Sous le réservoir de carburant,
- Conduit de prise d'air,
- Roulements de colonne de direction,
- Roulements de roue,
- Joints et roulements de suspension.

Nettoyage et remisage

Lavage

Pour laver la moto, procéder comme suit :

- Préparez un mélange d'eau froide et de produit nettoyant doux pour auto. N'utilisez pas de savon très alcalin comme ceux couramment utilisés dans les lave-autos car il laisse des résidus.
- Laver la moto avec une éponge ou un chiffon doux. N'utilisez pas de tampons abrasifs ni de laine d'acier. Ils endommageraient la finition.
- Rincer la moto à fond à l'eau froide.

Après le lavage

Avertissement

Ne cirez pas et ne lubrifiez pas les disques de freins.

Des disques de frein cirés ou lubrifiés peuvent provoquer une perte de puissance de freinage et un accident.

Toujours nettoyer les disques de frein avec un produit spécial exempt d'huile.

Après avoir lavé la moto, procéder comme suit :

1. Retirez les sacs en plastique et le ruban adhésif et dégagez les prises d'air.
2. Lubrifiez les pivots, boulons et écrous.
3. Testez les freins avant de conduire la moto.
4. Utilisez un chiffon sec ou une peau de chamois pour absorber les résidus d'eau. Ne laissez pas d'eau sur la moto, car elle entraînerait de la corrosion.
5. Mettez le moteur en marche et laissez-le tourner 5 minutes. Assurez-vous qu'il y a une ventilation suffisante pour les gaz d'échappement.

Entretien de la peinture brillante

La peinture brillante doit être lavée et séchée comme décrit précédemment, puis protégée avec un produit lustrant automobile haute qualité. Toujours suivre les instructions du fabricant et les répéter régulièrement pour conserver l'apparence de votre moto.

Entretien de la peinture mate

La peinture mate ne nécessite pas plus d'entretien que celui déjà recommandé pour la peinture brillante.

- N'utilisez pas de produit de lustrage ni de cire sur la peinture mate.
- N'essayez pas d'éliminer les rayures par polissage.

Éléments en aluminium - non laqués ou peints

Nettoyez correctement les pièces telles que les leviers de frein et d'embrayage, roues, couvercles de moteur, ailettes de refroidissement du moteur, chapes supérieure et inférieure et corps de papillons sur certains modèles pour conserver leur aspect neuf. Veuillez contacter votre concessionnaire si vous n'êtes pas sûr des composants sur votre moto étant en aluminium non protégés par de la peinture ou de la laque et pour des conseils sur comment nettoyer ces éléments.

Utilisez un produit de nettoyage spécial pour aluminium qui ne contient pas de composants abrasifs ou caustiques.

Nettoyez régulièrement les éléments en aluminium, surtout après avoir roulé par mauvais temps, auquel cas les composants doivent être lavés à la main et séchés après chaque utilisation de la moto.

Les réclamations sous garantie dues à un entretien négligé seront refusées.

Nettoyage et remisage

Nettoyage des éléments en chrome et en acier inox

Toutes les parties en chrome ou en acier inox de votre moto doivent être nettoyées régulièrement pour éviter une détérioration de son apparence.

Lavage

Nettoyer comme préalablement décrit.

Séchage

Sécher les parties en chrome et en acier inox autant que possible avec un chiffon doux ou une peau de chamois.

Protection



! Attention

Les produits siliconés causent une décoloration des parties en chrome et en acier inox et ne doivent pas être utilisés. De la même manière, les produits de nettoyage abrasifs endommageront la finition et ne doivent pas être utilisés.

Lorsque le chrome et l'acier inox sont secs, appliquer un nettoyant pour chrome propriétaire adapté sur la surface, en suivant les instructions du fabricant.

Il est recommandé d'appliquer une protection régulière sur la moto pour en améliorer l'aspect tout en le protégeant.

Chrome noir

Les pièces comme les cuvelages de phare et les rétroviseurs de certains modèles doivent être nettoyées correctement pour garder leur apparence. Contacter un concessionnaire en cas de difficulté à identifier les pièces chromées noires. Conserver l'apparence des pièces chromées noires en frottant une petite quantité d'huile légère sur la surface.

Nettoyage du système d'échappement

Toutes les parties du système d'échappement de votre moto doivent être nettoyées régulièrement pour éviter une détérioration de son apparence. Ces instructions peuvent être utilisées pour les composants en chrome, acier inox brossé et en fibres de carbone ; les systèmes d'échappement peints en mat doivent être nettoyés comme indiqué ci-dessus, en tenant compte des instructions d'entretien dans la section Peinture mate préalable.

Note

Le système d'échappement doit être froid avant le lavage pour éviter les taches d'eau.

Lavage

Nettoyer comme préalablement décrit.

Ne laissez pas pénétrer de savon ni d'eau dans les échappements.

Séchage

Séchez le système d'échappement autant que possible avec un chiffon doux ou une peau de chamois. Ne faites pas tourner le moteur pour sécher l'échappement, car cela formerait des taches.

Protection

Attention

Les produits siliconés causent une décoloration du chrome et ne doivent pas être utilisés. De la même manière, les produits de nettoyage abrasifs endommageront le système et ne doivent pas être utilisés.

Lorsque le système d'échappement est sec, appliquer un spray de protection propriétaire pour moto sur la surface, en suivant les instructions du fabricant.

Il est recommandé d'appliquer une protection régulière sur le système pour en améliorer l'aspect tout en le protégeant.

Nettoyage et remisage

Entretien de la selle en cuir

Attention

L'utilisation de produits chimiques ou de jets à haute pression est déconseillée pour le nettoyage de la selle.

Les produits chimiques ou les jets à haute pression peuvent endommager le dessus de selle.

Nous recommandons de nettoyer périodiquement la selle en cuir avec un chiffon humide et de la laisser sécher naturellement à température ambiante. Cela préservera l'aspect du cuir et assurera une longue durée de service de la selle.

La selle en cuir Triumph est un produit naturel. Si elle n'est pas entretenue correctement, elle subira des dommages et une usure permanente. Il faut donc suivre ces simples instructions et traiter la selle en cuir avec le respect qu'elle mérite :

- Ne pas utiliser de produits de nettoyage domestiques, d'agents de blanchiment, de détergents contenant ces agents, ni aucun type de solvant pour nettoyer la selle en cuir.
- Ne pas immerger la selle en cuir dans l'eau.
- Éviter la chaleur directe des radiateurs et autres appareils de chauffage, qui peut dessécher et déformer le cuir.
- Ne pas laisser la selle en cuir à la lumière solaire directe pendant des durées prolongées.

- Ne jamais sécher la selle en cuir en y appliquant une chaleur directe.
- Si la selle en cuir est mouillée, absorber l'excédent d'eau avec un chiffon doux et propre, puis laisser sécher la selle naturellement à la température ambiante.
- Éviter d'exposer la selle en cuir à d'importantes quantités de sel, par exemple l'eau de mer ou les projections d'eau salée des chaussures traitées contre le gel.
- Si l'exposition au sel est inévitable, nettoyer la selle en cuir immédiatement avec un chiffon humide après chaque exposition, puis la laisser sécher naturellement à température ambiante.
- Enlever les marques légères avec un chiffon humide et laisser sécher la selle naturellement à température ambiante.
- Couvrir la selle en cuir avec la housse de selle pour la protéger pendant le remisage. Ne pas utiliser de sac en plastique.

Entretien du cuir

Nous recommandons de nettoyer périodiquement les sacoches en cuir avec un chiffon humide et de les laisser sécher naturellement à la température ambiante. Cela préservera l'aspect du cuir et assurera une longue durée de service du produit.

Les produits en cuir Triumph sont des produits naturels. S'ils ne sont pas entretenus correctement, ils subiront des dommages et une usure permanente. Il faut donc suivre ces simples instructions et traiter les produits en cuir avec le respect qu'ils méritent :

- Ne pas utiliser de produits de nettoyage domestiques, d'agents de blanchiment, de détergents contenant ces agents, ni aucun type de solvant pour nettoyer un produit en cuir.
 - Ne pas immerger un produit en cuir dans l'eau.
 - Éviter la chaleur directe des radiateurs et autres appareils de chauffage, qui peut dessécher et déformer le cuir.
 - Ne pas laisser un produit en cuir à la lumière solaire directe pendant des durées prolongées.
 - Ne jamais sécher un produit en cuir en y appliquant une chaleur directe.
 - Si un produit de cuir se mouille, absorber l'excédent d'eau avec un chiffon doux et propre, puis laisser sécher le produit naturellement à la température ambiante.
- Éviter d'exposer un produit de cuir à d'importantes quantités de sel, par exemple l'eau de mer ou les projections d'eau salée des chaussures traitées contre le gel.
 - Si l'exposition au sel est inévitable, nettoyer le produit de cuir immédiatement avec un chiffon humide après chaque exposition, puis le laisser sécher naturellement à la température ambiante.
 - Enlever les marques légères avec un chiffon humide et laisser sécher le produit naturellement à la température ambiante.
 - Placer le produit de cuir dans un sac en tissu ou dans une boîte en carton pour le protéger pendant le stockage. Ne pas utiliser de sac en plastique.

Nettoyage et remisage

Nettoyage du pare-brise (le cas échéant)



⚠ Avertissement

N'essayez jamais de nettoyer le pare-brise pendant la marche, car vous risquez une perte de contrôle du véhicule et un accident si vous lâchez le guidon.

Un pare-brise endommagé ou rayé réduit la visibilité avant du pilote. Cette réduction de la visibilité avant est dangereuse et peut entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

⚠ Attention

Les produits chimiques corrosifs comme l'électrolyte de batterie endommagent le pare-brise. Ne laissez jamais de produits chimiques corrosifs entrer en contact avec le pare-brise.

⚠ Attention

Les produits tels que les liquides de nettoyage pour vitres, les produits d'élimination des insectes, les chasse-pluie, les produits à récurer, l'essence ou les solvants forts comme l'alcool, l'acétone, le tétrachlorure de carbone, etc. endommageront le pare-brise.

Ne laissez jamais aucun de ces produits entrer en contact avec le pare-brise.

Nettoyez le pare-brise avec une solution de savon ou de détergent doux et d'eau froide.

Après l'avoir nettoyé, bien le rincer puis le sécher avec un chiffon doux et non pelucheux.

Si la transparence du pare-brise est réduite par des éraillures ou de l'oxydation qu'il n'est pas possible d'enlever, il faut remplacer le pare-brise.

Caractéristiques

Dimensions, poids et performances

Une liste des dimensions, des poids et des performances spécifiques au modèle est disponible auprès des concessionnaires Triumph agréés ou sur le site Internet www.triumph.co.uk.

Charge utile

Charge utile maximum

Thruxton TFC

125 kg

Moteur

Type

Thruxton TFC

Bicylindre parallèle refroidi par liquide, angle d'allumage 270°

Cylindrée

1 200 cm³

Alésage x Course

97,6 x 80 mm

Taux de compression

12,5:1

Numérotation des cylindres

De gauche à droite

Ordre

1-2

Ordre d'allumage

1-2

Système de démarrage

Démarrateur électrique

Lubrification

Circuit de lubrification

Thruxton TFC

Carter humide

Capacités d'huile moteur :

Remplissage à sec

3,8 litres

Vidange et changement de filtre

3,4 litres

Vidange seulement

3,2 litres

Circuit de refroidissement

Type de liquide de refroidissement

Thruxton TFC

Triumph HD4X Hybrid OAT

Rapport eau/antigel

50/50 (pré-mêlé fourni par Triumph)

Capacité de liquide de refroidissement

1,558 litre

Ouverture du thermostat

75°C +/- 2°C

Circuit d'alimentation

Type

Thruxton TFC

Injection de carburant électronique

Pompe à carburant

Électronique immergée

Pression de carburant (nominale)

3,5 bars

Caractéristiques

Carburant

Type
Capacité du réservoir

Thruxton TFC

95 RON sans plomb
14,0 litre

Allumage

Allumage
Bougies
Écartement des électrodes de bougies

Thruxton TFC

Numérique inductif
NGK LMAR8A-9
0,9 mm +0,0/-0,1 mm

Boîte de vitesses

Type de boîte de vitesses
Type d'embrayage
Chaîne de transmission tertiaire
Rapport de transmission primaire
Rapports des vitesses :

Thruxton TFC

6 vitesses, prise constante
Multidisque dans l'huile
DID 525V10 NGC&B, 100 maillons
93/74 (1,26)

1ère	49/14 (3,5)
2ème	45/18 (2,5)
3ème	37/20 (1,85)
4ème	37/25 (1,48)
5ème	35/27 (1,3)
6ème	34/29 (1,17)
Rapport de transmission tertiaire	42/16 (2,63)



Avertissement

Utiliser les options de pneus recommandées UNIQUEMENT dans les combinaisons indiquées.

Ne pas combiner de pneus de différentes marques ni de pneus de spécifications différentes de même marque, car cela pourrait entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Pneus homologués

Une liste des pneus homologués spécifiques à ces modèles est disponible auprès des concessionnaires Triumph agréés ou sur le site Internet www.triumph.co.uk.

Pneus

Dimensions des pneus :

Avant

120/70 ZR17

Arrière

160/60 ZR17

Pression de gonflage des pneus (à froid) :

Avant

2,5 bar

Arrière

2,5 bar

Équipement électrique

Type de batterie

Thruxton TFC
YTZ10S

Tension et capacité de la batterie

12 Volt, 8,6 Ah

Alternateur

19 A à 1 000 tr/min

31 A à 6 000 tr/min

Phare

Diode LED

Feu de position AR/stop

Diode LED

Indicateurs de direction

Diode LED

Cadre

Angle de chasse

Thruxton TFC
22,7 °

Chasse

92,8 mm (3,65 in)

Couples de serrage

Bornes de batterie

4,5 Nm

Écrous de blocage de réglage de chaîne

20 Nm

Carter de chaîne

9 Nm

Écrou de levier d'embrayage

3,5 Nm

Filtre à huile

10 Nm

Bougies

12 Nm

Bouchon de carter d'huile

25 Nm

Écrou d'axe de roue arrière

110 Nm

Caractéristiques

Liquides et lubrifiants

Roulements et pivots

Graisse conforme à la spécification NLGI 2

Liquide de freins

Liquide de freins DOT 4

Liquide de refroidissement

Liquide de refroidissement Triumph HD4X Hybrid OAT (pré-mélangé)

Chaîne de transmission

Pulvérisation pour chaînes convenant aux chaînes à bague XW

Huile moteur

Huile moteur de moto semi ou entièrement synthétique 10W/40 ou 10W/50 qui satisfait aux spécifications API SH (ou supérieures) et JASO MA, telles que l'huile moteur Castrol Power 1 Racing 4T 10W-40 (entièrement synthétique), vendue sous le nom de Castrol Power RS Racing 4T 10W-40 (entièrement synthétique) dans certains pays.

Index

A	
Accessoires.....	69
Allumage	
Antidémarrage.....	37
Caractéristiques.....	132
Clé.....	38
Clé de contact.....	37
Commutateur d'allumage/ Verrou de direction.....	37
Antidémarrage	
Indicateur de direction.....	25
Antipatinage (TC).....	35
Désactiver.....	36
Indicateur de direction.....	26
Réglages.....	35
Témoin désactivé.....	26
Avertissements.....	3
Antidémarrage et TPMS.....	4
Emplacements des étiquettes d'avertissement.....	16, 17
Entretien.....	3
Étiquettes d'avertissement.....	3
Manuel du propriétaire.....	5
Système antibruit.....	4
Témoins.....	24
B	
Batterie.....	112
Charge.....	115
Décharge.....	114
Dépose.....	113
Entretien.....	114
Mise au rebut.....	114
Pose.....	116
Remisage.....	114
Béquille	
Béquille latérale.....	49
Boîte de vitesses	
Caractéristiques.....	132
Bouton MODE.....	41
C	
Cadre	
Caractéristiques.....	133
Caractéristiques.....	131
Carburant	
Bouchon de réservoir de carburant.....	47
Caractéristiques.....	132
Qualité du carburant.....	45
Ravitaillement.....	46
Remplissage du réservoir de carburant.....	48
Spécifications de système.....	131
Témoin de bas niveau de carburant.....	27
Chaîne de transmission.....	89
Contrôle de la flèche.....	90
Contrôle de l'usure.....	92
Lubrification.....	89
Réglage de la flèche.....	90
Charge.....	70
Circuit de refroidissement.....	83
Caractéristiques.....	131
Changement du liquide de refroidissement.....	85
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement.....	84
Inhibiteurs de corrosion.....	83
Témoin de surchauffe de liquide de refroidissement.....	24
Commande d'accélérateur.....	42, 86
Inspection.....	87
Commutateurs au guidon côté droit.....	39
Commutateurs au guidon côté gauche.....	40
Bouton d'avertisseur sonore.....	40
Bouton de défilement.....	40
Commutateur d'indicateurs de direction.....	41
Commutateur du feu de jour.....	41
Conduite à grande vitesse.....	67
Contrôles de sécurité quotidiens.....	54
Couple spécifié.....	133

Index

D	
Dangers	
Témoins.....	40
Direction	
Inspection.....	100
E	
Embrayage.....	87
Examen.....	88
Réglage.....	88
Réglage du levier.....	44
Entretien	
Entretien périodique.....	76
Équipement électrique	
Caractéristiques.....	133
F	
Faisceau de route	
Indicateur de direction.....	41
Feu arrière.....	119
Feux de jour (DRL).....	27
Flancs.....	49
Fluides	
Caractéristiques.....	134
Freins	
Contacteurs de feu.....	97
Contrôle de l'usure des freins.....	93
Contrôle du liquide de freins et appoint.....	95
Contrôle et appoint du niveau de liquide arrière.....	96
Freinage.....	62
Liquide de freins à disque.....	95
Rattrapage de l'usure des plaquettes de freins.....	94
Réglage du levier de frein.....	43
Rodage des plaquettes et disques neufs.....	93
Système de freinage antiblocage des roues (ABS).....	64
Fusibles	
Emplacement de la boîte à fusibles.....	117
Identification des fusibles.....	117
H	
Horloge.....	31
Réglage.....	31
Huile moteur.....	79
Changement de filtre à huile.....	80
Contrôle du niveau.....	80
Mise au rebut de l'huile et des filtres à huile	82
Spécification et qualité.....	82
Témoin de basse pression d'huile.....	24
I	
Indicateurs d'angle d'inclinaison.....	107
Indicateurs de direction.....	119
Témoin.....	26
Instruments	
Affichage de position de boîte de vitesses.....	28
Autonomie.....	29
Compte-tours.....	28
Compteur de vitesse.....	28
Consommation moyenne de carburant.....	29
Horloge.....	31
Totalisateur partiel.....	30
Interrupteur de marche/arrêt du moteur	
Position arrêt (STOP).....	39
Position démarrage (START).....	39
Position marche (RUN).....	39
L	
Lubrification	
Caractéristiques.....	131
M	
Modes de conduite.....	32
Sélection lors de la conduite de la moto.....	33
Sélection lorsque la moto est immobile.....	32
Moteur	
Arrêt du moteur.....	59
Caractéristiques.....	131
Démarrage du moteur.....	60
Mise en route.....	60
Numéro de série.....	15

N	
Nettoyage	
Après le lavage	124
Chrome et acier inox	126
Échappement	127
Éléments en aluminium - non laqués ou peints	125
Entretien de la selle en cuir	128
Entretien du cuir	129
Fréquence de nettoyage	122
Lavage	124
Lavage de l'échappement	127
Pare-brise	130
Peinture brillante	125
Peinture mate	125
Pièces chromées noires	126
Précautions particulières	123
Préparation au nettoyage	122
Protection	127
Séchage	127
Numéro d'identification du véhicule (VIN)	15
P	
Phares	118
Règlage	118
Pneus	4
Caractéristiques	133
Pressions de gonflage des pneus	108
Profondeur minimale des dessins de bande de roulement	109
Remplacement	109
Usure des pneus	108
Prise USB	53
R	
Rétroviseurs	97
Rétroviseurs d'extrémité de guidon	99
Rodage	53
Roulements de roue	
Inspection	100
S	
Sécurité	
Casque et vêtements	9
Conduite	12
Entretien et équipement	11
Guidon et repose-pieds	13
Pièces et accessoires	10
Stationnement	10
Vapeurs de carburant et gaz d'échappement	8
Selle	
Béquille	50
Couvercle	51
Dépose	52
Pose	52
Stationnement	66
Suspension	
Examen de la fourche avant	104
Paramètres d'amortissement arrière	105
Paramètres d'amortissement avant	102
Paramètres de précharge arrière	105
Paramètres de précharge avant	102
Règlage d'amortissement de compression arrière	106
Règlage d'amortissement de compression avant	103
Règlage d'amortissement de détente arrière	106
Règlage d'amortissement de détente avant	103
Règlage de la précharge arrière	105
Règlage de la précharge avant	102
Réglages arrière	104
Système de freinage antiblocage des roues (ABS)	64
Indicateur de direction	25
T	
Trousse à outils	50
V	
Selle	51
Vitesses	
Changement	61

Page réservée

Informations d'homologation

Cette section contient les informations d'homologation qui doivent être incluses dans ce manuel du propriétaire.

Directive européenne 2014/53 relative aux équipements radioélectriques

Les motos Triumph sont équipées d'une gamme d'équipements radioélectriques. Ces équipements radioélectriques doivent être conformes à la directive européenne 2014/53/UE relative aux équipements radioélectriques. Le texte complet de la déclaration de conformité européenne de chaque équipement radioélectrique est disponible à l'adresse suivante :

www.triumphmotorcycles.co.uk/public-content/triumph-radio-device-approvals

Informations d'homologation

Le tableau ci-dessous indique les fréquences et les niveaux de puissance des équipements radioélectriques conformes à la directive européenne 2014/53/UE. Le tableau montre tous les équipements radioélectriques utilisés sur la gamme de motos Triumph. Seuls certains équipements radioélectriques du tableau sont applicables à des motos spécifiques.

Équipement radioélectrique	Gamme de fréquence	Niveau de puissance d'émission maximum	Fabricant
Unité de commande de châssis	Bandes de réception : 433,92 MHz, 134,2 kHz Récepteur de catégorie 2 Bandes d'émission : 134,2 kHz Antenne à bobine inductive fixe à émetteur de catégorie 1	287 nW ERP	Pektron Alfreton Road, Derby, DE21 4AP R.-U.
Calculateur sans clé	Bandes de réception : 433,92 MHz, 134,2 kHz Récepteur de catégorie 2 Bandes d'émission : 134,2 kHz Antenne à bobine inductive fixe à émetteur de catégorie 1	6,28 uW ERP	
Calculateur sans clé 2	Bandes de réception : 433,92 MHz, 134,2 kHz Récepteur de catégorie 2 Bandes d'émission : 134,2 kHz Antennes à bobine inductive fixe à émetteur de catégorie 1	3,01 uW ERP	
Porte-clés du système sans clé	Bandes de réception : 134,2 kHz Récepteur de catégorie 2 Bandes d'émission : 433,92 MHz, 134,2 kHz Catégorie : Type d'antenne N/A, antenne fixe (PCB)	0,019 mW ERP	

Informations d'homologation

Équipement radioélectrique	Gamme de fréquence	Niveau de puissance d'émission maximum	Fabricant
Antidémarrage (motos avec système à clé)	Bandes de réception : 433,92 MHz, 125 kHz Bandes d'émission : 120,9 kHz à 131,3 kHz	5 dB A/m @ 10 m	Technologie LDL Parc Technologique du Canal,
Système de contrôle de la pression des pneus (TPMS)	Bandes de réception : Aucune Bandes d'émission : 433,97 MHz à 433,87 MHz	0,063 mW	3 rue Giotto, 31520 Ramonville Saint-Agne, France
ECU du système d'alarme accessoire Triumph	Bandes de réception : 433,92 MHz Bandes d'émission : Aucune	Sans objet	Scorpion Automotive Ltd Drumhead Road,
Télécommande/ porte-clés du système d'alarme accessoire Triumph	Bandes de réception : Aucune Bandes d'émission : 433,92 MHz	10 mW ERP	Chorley North Business Park, Chorley, PR6 7DE R.-U.

Représentant au sein de l'Union européenne

Adresse

Triumph Motocicletas España, S.L.

C/Cabo Rufino Lazaro

14 - E

28232 - Las Rozas De Madrid

Espagne

Page réservée