

ATALAY SÜRÜCÜ KURSU

www.ehliyetokulu.com

Motosiklet Türleri

Aynı arabalar gibi motosikletler de kendi içlerinde çeşitli gruplara ayrılırlar. Bu gruplar sayesinde beğendiğimiz motosikletin karakterini çok daha kolay anlayabiliriz.

Motosikletler ufak hacimli fakat devirli motorlarıyla meraklıları için iki tekerlekli bir ulaşım aracından çok, bir yaşam tarzı anlamına geliyor. Fakat buna karşın motosikletler bugün hâlâ birçok insanın ilgisini çekmiyor. Bunun başlıca sebebi bu araçların kullanım alanının dar olarak düşünülmesi ve güvensiz olduğu fikri. Motosikletler artık o kadar çok çeşitli bir hale geldi ki, her zevke ve her amaca uygun bir tane bulmak olası.

Motosikletleri altı ana kategoriye ayırabiliriz.

RACING



Supersport motosikletler isminden de anlaşılacağı gibi spor kullanıma en uygun motosikletler olarak bilinir. Diğer motosiklet türlerinden seriliği ile hemen ayırt edilebilir. Supersport motosikletler modifiyeye çok uygun olur. Düzenlenen bütün motosiklet hız yarışlarında bu tür motosikletler kullanılıyor. Supersport motosikletlerin silindir hacimleri genelde 800cc den başlayıp 1100cc`ye kadar ulaşır. Hatta bazı modellerin silindir hacimleri 1100cc`den de büyük olabilir. Supersport türü bir motosikletten konfor beklemek yanlış olur. Supersportlar aynen spor otomobiller gibi serttir. Tabii sunduğu yüksek süratin yanında böyle bir dezavantajın olması çok doğal. Bütün bu özellikler dışında supersport motosikletlerin başka bir özelliği ise oturaklı; yani ağır olması.

CHOPPER

Chopperlar gürültülü motor sesleri, büyük gövdeleriyle hemen dikkat çeker. Chopper denince akla ilk ismi bu türle özdeşleşen Harley-Davidson motosikletleri gelir. Chopper selelerinin alçaklığı sebebiyle diğer motosiklet türlerine göre yere daha yakın olur. Bu sebepten oturması çok rahattır. Buna karşın direksiyon yapısı dolayısı ile rahatsızlık verir. Chopperlar'ın motor hacmi 125cc ile 1500cc arasında değişir. Çok seri bir motosiklet olmasa bile 200-220 km/s civarında son sürate rahatlıkla erişebilirler.



TOURING

Touring motosikletleri tüm yönleri ile uzun yol kullanımı için düşünülmüş. Touring motosikletlerinde selenin yerinde büyük bir koltuk, eşya koymak için bagaj yeri hatta bazı modellerde havalandırma ve müzik seti bulunuyor. Touringler'in bir özelliği de ön camlarının çok yüksek olması. Bu sayede sürücü uzun yollarda sürekli rüzgara maruz kalmıyor. Motor hacimleri 600cc ile 1200cc arasında değişiyor. Süratleri ise 260 km/s`ye kadar çıkabiliyor.

CROSS

Cross motosikletler tamamıyla arazi kullanımı için tasarlanmış. Kötü arazi şartlarına uyum sağlayabilmek için fren sistemi, amortisörleri özel olarak üretilmiş. Cross motosikletleri yerden yüksekliği ile diğer motosikletlerden kolayca ayrılır. Gövdelerinde ise fazla parça bulunmaz. Buna kısaca çıplak da diyebiliriz. Genelde hıza yönelik bir motosiklet olmadığından, motor hacimleri genelde düşüktür.



ENDURO

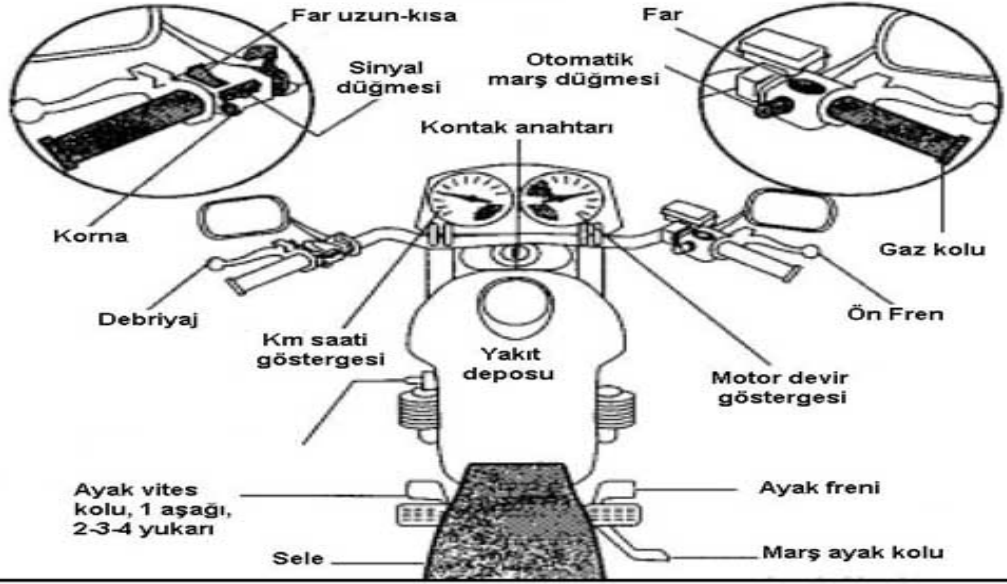
Enduro tipi motosikletler hem caddede hem de arazi şartlarında kullanılmak amacı ile tasarlanmış. Crosslar kadar kötü arazi şartlarına giremeseler bile çayır, patika gibi yerlerde rahatlıkla yol alabilir. Bugün polislerin kullandığı motosikletlerin birçoğu endurodur. Enduroların motor hacmi 125cc`den başlayıp, 1200cc`ye kadar çıkabilir. Son süratleri ise 240 km/s`ye kadar ulaşabilir.



SCOOTER

Scoterlar motosikletlerin en ufağı diyebiliriz. Tekerlekleri diğer motosikletlere göre küçük olan scooterların silindir hacimleri 50cc`den başlayıp, 400cc`ye kadar çıkabilir. Fakat genelde piyasada 20cc ile 150cc arasındakiler bulunur. Düşük silindir hacimleri yüzünden scooterlar diğer motosiklet türlerine göre çok daha az yakıt tüketir. Scooterların son süratleri ise 90 km/s ile 110km/s arasında, motorun hacmine göre değişir.





Kasksız yola çıkmayın

Çoğu motosiklet kazalarında sürücünün kasksız olması kafanın sert bir yere çarpması nedeniyle ölümlere varan ağır sonuçlar doğurabilmektedir. Kask giydiğinizde çene kayışını mutlaka kilitleyiniz. Aksi halde ani bir harekette kaskınız fırlayacak ve sizi koruyamayacaktır.

Koruyucu giysiler giyin : Motosiklette vücudunuz dış etkilere açık olduğu için vücudu saran fakat sıkımayan elbise, dar paçalı pantolon , motosiklet çizmesi ya da lastik tabanlı ayakkabı ve eldiven giyilmelidir.

Kaskınız ve elbisenizde diğer sürücüler tarafından görülmenizi sağlayacak reflektör olmalıdır.

Yola çıkmadan önce motosikletinizi kontrol edin : Yola çıkmadan önce motosikletin kontrol edilmesi

motosikletten kaynaklanabilecek kazaların önlenmesi bakımından son derece önemlidir. Bu nedenle yola çıkmadan önce aşağıdaki kontrolleri yapmayı alışkanlık haline getiriniz.

Yakıt : Depo dolu olmalı.

Motor Yağı : Tamam olmalı.

Lastikler : Lastiklerde yarık, kesik olmamalı, hava basınçları yeterli olmalı.

Jantlar : Jant telleri gevşek, jant eğik ya da ezik olmamalı.

Zincir : Zincir yağlı olmalı, zincir boşluğu 15-20 mm olmalıdır.

Motor : Yağ kaçağı olmamalı, civata, somun ya da vidalar gevşek olmamalıdır.

Frenler : Balatalar aşınma sınırını aşmamalı, ön fren levye boşluğu 10-20 mm, arka fren pedal boşluğu 20-30 mm

Debriyaj : Debriyaj balataları aşınma sınırını aşmamalı, levye boşluğu 10-20 mm olmalıdır.

Far, sinyaller ,korna ve fren lambaları : Tüm elektriksel uyarı ve aydınlatma elemanları çalışır, lambalar ÇALIŞMALI.

Akü : Akü suları tamam olmalı(kuru akü değilse), havalandırma borusu tıkalı olmamalı.

Aynalar : Dikiz aynaları sağlam ve arkayı rahatça görebileceğiniz şekilde ayarlı olmalı.

Civata ve somunlar : Dışardan görülebilen bütün civata ve somunlar kontrol edilmeli ve gerekirse sıkılmalıdır.

MOTOSİKLET KULLANIMINDA BAZI TEKNİKLER

Kalkış : Motosikletle hareket etmeden önce sol ayak yerde, sağ ayak fren pedalına basılı durumda, sol el debriyaj levyesinde ve sağ el ön fren levyesinde olmalıdır.

Vites takmak için sağ ayak yere basılmalı ve debriyaj levyesi sıkılarak sol ayak burnu ile vites pedalı aşağıya doğru bastırılmalıdır. Vites takma işlemi tamamlandıktan sonra debriyaj levyesi sıkılı durumdayken yine sağ ayak arka fren pedalına basılarak sol ayak yere koyulmalıdır.

Kalkış için frenler serbest bırakılmalı, sağ elle hafifçe gaz açılırken sol eldeki debriyaj levyesi gazla koordineli olarak ve yavaşça serbest bırakılmalıdır. Motor hareket ettikten sonra debriyaj tamamen serbest bırakılmalıdır.

Normal olarak fren levyesi yavaşça sıkılıp hızlı bırakılırken debriyaj levyesi hızlı sıkılır ve yavaşça gevşetilir.

Doksan derecelik viraj : Viraj tipine bağlı olarak hızınızı azaltın. Viraja girdikten sonra çok mecbur kalmadıkça fren yapmayınız ve gazı açmayınız. Viraja dıştan girin ve virajdan en kısa zamanda çıkabileceğiniz bir çizgi belirleyin.

Geniş açılı viraj : Dizlerinizi yakıt deposuna yapıştırın ve motosikletle birlikte dönüş yönüne doğru hafifçe yatın.

Düşük hızlarda santrifüj kuvvetin etkisi az olacağından sadece motorun yatırılması daha yararlıdır.

Tam dönüşlü virajlar : İleriyi açık olarak göremediğiniz noktalarda daha fazla dikkat sarfedin. Aniden umulmadık bir engel, park etmiş bir araçla karşılaşabilirsiniz. Yol kenarlarına fazla yaklaşmayın. Yolun dış kesimlerinde bulunabilecek kum, çakıl gibi malzemeler motosiklet için tehlikeli olabilir.

Sürekli virajlar : Sürekli virajlarda bir viraj çıkışının izleyen virajın girişi olduğunu unutmayın. Düz ve ters eğimli yol virajlarında daha yavaş ve daha dikkatli gidilmelidir. Virajlara yavaş girilmeli ve göreceli olarak hızlı çıkılmalıdır. Bu nedenle viraj çıkışında gazı hafifçe açınız. Dönme sırasında gazın aniden açılması arka tekerleğin kaymasına neden olur. Motosiklet normal şartlarda araçların görüş açısı içinde olmak için orta yol çizgisinin sağ yakınında sürülmelidir. Ancak virajlarda yolun dış çizgisine yaklaşılmalı ve viraja dıştan girilmelidir. Orta çizgiye yakın dönüşlerde motosiklet yattığı zaman sürücü karşı yönden gelen aracın yoluna geçebilir. Bu durum bir tür şerit ihlali olup son derece tehlikelidir. Virajlarda daima baş çevirilmeli ve göz virajın çıkışına yönlendirilmelidir

Durma (Fren Yapma) : Fren yapmadan önce gazı tamamen kesin. İleriyi doğru bakın ve her iki freni (ön ve arka) aynı anda kullanın. Frenlerin ayrı ayrı kullanılması hem motosikletin dengesini bozar hem de durma mesafesini artırır. Ani fren yaparak tekerlekleri bloke etmekten kaçınınız. Tekerleklerden biri ya da ikisinin bloke olması motosikletin dengesinin bozulmasına, hatta devrilmesine neden olabilir. Kesikli fren yapmayın. Frenleri yavaşça kuvvetliye doğru ve sürekli olarak uygulayınız. Motor iyice yavaşlayıp durmaya yaklaşınca, durmadan hemen önce; debriyaja basarak vitesi boşa alın. Böylelikle motor freninden azami şekilde faydalanmış olursunuz. Frenleme sırasında motosikletin ataletini ve durma mesafesini hesaba katarak öndeki vasıtayı emniyetle durabileceğiniz bir mesafeden takip edin.

MOTOSİKLETİN KISIMLARI :

MOTOR : Yakıtın yanması sonucu elde edilen ısı enerjisini mekanik (hareket) enerjisine çeviren mekanizmaya motor denir. Bu anlamda motosiklet motoru ile araç motoru arasında hiç bir fark yoktur. Motorların silindir sayısı ve büyüklükleri farklıdır.

KADRO : Motosikletin her şeyi üzerinde taşıyan temel iskeletidir yani şesidir.

TEKERLEKLER : Motosikletin yol ile temasını sağlayarak motosikletin ilerlemesine yardımcı olur. Diğer taşıtlardan farkı ince ve diagonal (yuvarlak) olmasıdır.

AMORTİSÖR ve YAYLAR : Motosiklette sürücünün rahat etmesini ve motosikletin yol darbelerinden korur

SELE : Motosikletin kendi üzerindeki sürücü ve yolcu oturma kısmıdır.

MOTOSİKLET MOTORLARININ ÇEŞİTLERİ :

1. Yakıtın yanma yerine göre :

- a.İçten yanmalı,
- b.Dıştan yanmalı

2. Zamanlarına göre :

- a.İki zamanlı
- b.Dört zamanlı

3. Yakıt çeşidine göre :

- a.Benzinli motorlar
- b.Dizel motorlar (hemen hemen yok.İtalyada ve bazı ülkelerde var.)

4. Soğutma çeşitlerine göre :

- a.Hava soğutmalı
- b.Su soğutmalı

5. Ateşleme sistemine göre :

- a.Manyetolu ateşleme,(Genelde ayakla marş kolu itilerek çalışan,)
- b.Bataryalı ateşleme. (Otomobiller gibi marş düğmesiyle çalışan,)

MOTORUN TEMEL PARÇALARI :

- **Silindir (motor) Bloğu:** Motorun ana gövdesini oluşturur. Emme ve egzoz delikleri bunun üzerinde bulunur. Sıcak motora soğuk su,soğuk motora sıcak su konulduğunda silindir bloğu ve silindir kapağı çatlar.
- **Silindir Kapağı :** Silindir bloğunun üzerini kapatır, yanma odalarını oluşturur. üzerinde bujileri, emme ve egzoz subaplarını taşır, bazılarında şaseye bağlama köprü deliğide bunun üzerindedir
- **Karter:** Silindir bloğunun alt tarafını kapatır. Motor yağına depoluk eder.Krank miline yataklık yaptığı gibi krank milini alt zemin şartlarından korur.
- **Subap (Külbütör) Kapağı:** Subap mekanizmasını ve motoru toz, su ve pisliklerden korur .
- **Krank Mili:** Pistonlardan gelen doğrusal hareketi dairesel harekete dönüştürür. Krank milinin en ucunda bir dişli ve kasnak bulunur. Dişli kam (eksantrik) miline hareket verir. 4 zaman krank milinin 2 devrinde , iki zaman ise krank milinin 1 devrinde gerçekleşir.
- **Piston:** Silindir içerisindeki hareketlerinden dolayı zamanların meydana gelmesini sağlar.
- **Piston Kolu:** Pistondan aldığı doğrusal hareketi krank miline iletir.
- **Segmanlar:** Pistonlar üzerinde bulunur hareketli parçalar arasında sızdırmazlığı sağlar. Segmanlar veya silindir odası aşındığında motor yağ yakar ve egzozdan mavî duman çıkar.
- **Subaplar :** 4 zamanlı motosiklerde bulunur.Emme ve eksoz subapları olmak üzere iki çeşittir.Emme subabı motorlarda benzin hava karışımının silindire girmesini sağlar. Egzoz subapları ise; yanmış gazların silindir dışına çıkmasını sağlar.Subap ayarı motorda yapılan tek ayardır.
- **Contalar :** Sabit parçalar arasında sızdırmazlığı sağlarlar.

b- MOTORUN DIŞINDAKİ PARÇALAR:

Motorun dışındaki parçalar yardım eden sistemlerdir . Ateşleme ,Yakıt, Soğutma, yağlama , Şarj ve marş gibi yardımcıları yaparlar.

- **Karbüratör:** Motora gerekli olan benzin, hava karışımını şartlara göre 1/15 (benzin - hava) oranında karıştıran elemandır.
- **Hava Filtresi:** Dışardan motor içerisine alınacak olan havayı temizleyip karbüratöre veya emme manifolduna gönderen parçadır.
- **Manifolflar (Emme - Egzoz)** emme manifoldu, karbüratöre belli oranda karışmış olan benzin-hava karışımını veya havayı silindirlere dağıtır. Egzoz manifoldu, yanmış sonunda meydana gelen egzoz gazlarını toplayarak egzoz borusuna buradan da yanmış gazların dışarıya atılmasını sağlar
- **Endüksiyon Bobini:** Akümülatörden aldığı 12 voltluk doğru-akımı 15 - 25 bin volta yükselten elemandır.
- **Buji :** Yanma odasına sıkıştırılmış bulunan yakıt - hava karışımını kıvılcımla ateşleyen elemandır.
- **Regülatör (Konjektör) :** Sarj dinamosunun veya alternatörün ürettiği akımı ayarlayan elemandır.
- **Yakıt Deposu :** Motosikletlerin yakıt depoları küçüktür. Depo altında yedek depo kelebeğide bulunur.
- **Yakıt Pompası (Yakıt Otomatığı):** Depodan aldığı yakıtı karbüratöre pompalayan elemandır.
- **Distribütör:** Endüksiyon bobininden aldığı yüksek voltajı ateşlenme sırasına göre bujilere dağıtan elemandır.
- **Marş Motoru:** Motora ilk hareketi veren elektrik motorudur.
- **Alternatör (Şarj Dinamosu):** Motosiklet motoru çalıştığı sürece mekanik enerjiyi elektrik enerjisine dönüştürür. Aracın elektrik ihtiyacını karşılar. Aküyü dolduran (sarj) eden elemandır.

İKİ ZAMANLI MOTORLARIN ÇALIŞMA PRENSİPLERİ

İki zamanlı motorlarda emme ve egzoz subapları yoktur. Subapların yerine, silindir duvarında açılmış emme ve egzoz çıkışları vardır.Pistonun Üst Ölü Nokta ile Alt Ölü Nokta arasında iki kez hareketi ile Emme - Sıkıştırma- Ateşleme - Egzoz zamanları meydana gelir. motosiklet motorları pistonun iki hareketiyle görevini tamamlar ve her devirde bir iş elde edilmiş olur.Krank mili bir tur döner.

DÖRT ZAMANLI MOTORLARININ ÇALIŞMA PRENSİPLERİ

• **Emme Zamanı:** Piston hareket ederken emme subapı açılır ve silindir içerisine benzin hava karışımı dolar. Piston alta indiğinde emme zamanı biter

- **Sıkıştırma Zamanı:** Pistonun yukarıya doğru hareket ederken her iki subap kapalıdır ve benzin hava karışımı sıkıştırılmaya başlar. Piston üste geldiğinde Sıkıştırma işlemi biter.
- **Ateşleme (İş) zamanı:** Sıkıştırma sonunda sıcaklığı ve basıncı artmış olan karışım, buji kıvılcımıyla ateşlenir ve yanma başlar. Yanma sonunda piston hızla aşağıya itilir ve krank mili döndürülür. Piston alta indiğinde iş zamanı bite
- **Egzoz zamanı:** Piston aşağıya inerken egzoz subabı açılır ve yanmış gazlar egzozdan dışarı atılır. Bu işlem piston alt noktaya gelene kadar devam eder. Bu dört zaman, düzenli olarak aynı şekilde devam eder ve çalışmasını sürdürür. Krank mili dört zamanın sonunda iki tam tur dönmüş olur.

AKÜMÜLATÖR (BATARYA) :

Elektrik enerjisini bünyesinde depo eden ve gerektiğinde bu elektrik enerjisini motosikletlerdeki elektrikli alicılara gönderir. Motosikletlerde, marş motoru, ateşleme sistemi, aydınlatma sistemi, korna gibi çeşitli alicılarında elektrik ihtiyacını karşılar.

• Elektrolit: Akünün içinde bulunan saf su ve asit karışımından oluşan sıvıdır.

• Akü kutup başları: Akünün üzerinde kurşundan yapılmış pozitif (+) ve negatif (-) kutup başları vardır. Pozitif (+) kutup başı daha kalındır.

Akümülatörün bakımı :

• Elektrolit seviyesi plakaların 1 cm üzerinde olacak şekilde saf su ile tamamlanır.

• Kutup başları oksitlenmiş ise, sıcak su dökerek temizlenmelidir. Sonra kablolar akünün kutup başlarına sıkıca takılmalıdır.

• Akünün kutup başları ters bağlanmaması gerekir. Aksi halde Konjektör (regülatör) arızalanır.

• Kışın akünün donmaması için akü tam şarj edilmelidir.

Akünün iki kutup başı herhangi bir metalle birbirine değdirildiğinde kısa devre yaparak patlar.

• Akü bakımında akü eleman kapaklarının kapalı üzerindeki hava alma deliklerinin açık olduğuna dikkat edilmelidir.

• Her hangi bir yangın veya kısa devre durumunda akü kutup başlarını sökmek gerekir. Sökerken önce (-) sökülür.

• Motor çalışırken gaz kolunu bıraktığımızda far ışıkları zayıflıyorsa akü zayıflamış olabilir

YAKIT SİSTEMİ :

Yakıt sisteminde Benzin otomatığı motor çalıştığı sürece, depodan yakıt boruları yardımıyla emdiği yakıtı karbüratöre pompalar. Karbüratör bu yakıtı hava ile birleştirerek oluşturduğu hava yakıt karışımını emme manifoldu yoluyla emme supaplarından silindirler içerisine gönderir. Böylece sistem işlemini yerine getirmiş olur

Yakıt Sisteminde hava filtresi toz ve pisliklerden tıkanmışsa, karbüratöre yeterli miktarda da hava giremez. Motor fazla yakıt sarf eder. Motor boş olur. Bu nedenle filtre belirli zamanlarda (kilometrelerde) basınçlı hava ile temizlenmeli ve belirli kilometrelerde yenisiyle değiştirilmelidir

Motor Fazla Yakıt Yakıyor ise ;

- Hava Filtresi kirli veya tıkalı olmamalıdır.

- Soğuk havalarda ve sabahları kolay çalıştırmak için 2 kademeli jikle bulunur. Jikle çekili olarak unutulmamalıdır.

- Karbüratör ayarları bozuk olmamalıdır.

Fazla Yakıt Yakan aracın (zengin karışımla çalışan) aracın egzozundan siyah duman çıkar.

FREN SİSTEMİ :

Motoru yavaşlatmak, yavaşlayan motoru durdurmak için kullanılır. Hareket halinde iken ön ve arka fren kolu birlikte kullanılmalıdır.

Motosiklet üzerinde 3 tip fren bulunur: -Ön fren -Arka fren -Motor freni (kompresyon freni)

1.Ön fren: Ön fren her motorda ön tekerleri kontrol eder. Sağ elimizle ön fren kolunu kontrol ederiz. Ön fren teli kopmuş ise ön fren tutmaz.

2.Arka freni : Arka tekerlerin frenlemesini sağlar. Otomatik vitesli motorlarda arka fren sol elimizle kontrol edilir. Vitesli motorlarda ise sol el ile debriyaj kolu kontrol edildiği için sağ ayak ile kontrol edilir.

3.Motor freni (kompresyon freni) : Motosiklette sürücü gaz kolundan hareket halindeyken gazı kapattığında motorun vites sisteminden kaynaklanan etkisiyle motosikleti yavaşlatmasına kompresyon freni denir.

MOTOSİKLETLERDE DİĞER SİSTEMLER:

Otomatik vitesli motorlar : Otomatik vitesli motorlar genelde scoter tarzıdır. Debriyaj kolu yoktur. Direksiyon kolunda sağ el ile gaz ve ön fren , sol elle ise ayak freni kontrol edilir .Gaza basıldığında motor hareket eder, frene basıldığında durur. Önemli husus otomatik motorlarda ilk çalışırken ön veya arka fren kolundan birine basılarak motor çalıştırılabilir.

Vitesli motorlar : Vitesli motorlarda vites sol ayağın altındaki bir koldur. Genelde bu kola sol ayağımızla aşağı bastığımızda 1. vites , yukarı çektiğimizde 2 , 3 , 4 ve 5. viteslere sırayla geçer 5. vitesten direk 1. vitese inmez birer birer vites küçültür ve büyültür. 1. vites ile 2. arası ise boş vitedir. Bazı motorlarda özel farklılıklar olabilir.

Teker Zinciri : Zincirin kullanım ömrü yağlama ve uygun ayara bağlıdır. Bakımsızlık zincirin ve zincir dişlisinin erken aşınmasına yol açar. Zincir belli zaman aralıklarında yağlanmalıdır. Tozlu bölgelerde kullanıldığında bu işlem daha sık yapılmalıdır. Gerginlik kontrolü yapılırken motor durdurulur ve sehpa altına kaldırılır. Zincir gerginliği elle 20-25 mm dikey hareket edecek şekilde ayarlanmalıdır. Zincir ayarı için arka tekerin olduğu yerde zincir ayar gergi vidası bulunur

Sigorta kutusu : Sigorta kutusu genelde akünün yanındadır. Motorunuzda uygun yedek sigorta bulundurun .

Tekerlerin sökülmesi : Motosikletin arka tekeri sökülürken motosikletin kendi sehpa altına alınır .Motosikletin ön tekeri sökülürken motorun altına takozda konulur. Ön tekerde sökerken , ön fren teli ile km saati telide bulunur.

Motosikletin Temizliği : Motosikletin dış yüzeyini düzenli olarak temizleyin. Araba servislerinde olduğu gibi tekerlek göbeğine , susturucu çıkışına, karbüratöre, kilometre saatine , kontak anahtarına, direksiyon kilidine, tahrik zincirine , direksiyondaki kumanda düğmelerine basınçlı su tutmamaya özen gösterin. Motoru duruladıktan sonra birkaç dakika rölantide çalıştırın. Motosikleti yıkadıktan sonra tahrik zincirini yağlayın, motoru yıkadıktan sonra trafiğe çıkmadan frenleri birkaç kez deneyin.

Boğulmuş motor : Bir çok denemeden sonra motor çalışmıyorsa aşırı yakıt dolması nedeniyle motor boğulmuş olabilir. Kontak anahtarını kapatın , jikle açın ,gaza sonuna kadar basarken marşa basın. Daha sonra kontağı açın ve motorun normal çalıştırma prosedürü uygulayın.

Rodaj : İlk 1000 km hangi viteste olursa olsun maksimum hızın % 80 hızlı kullanmayın. Gazı tamamen açmaktan kaçının . Uzun süre aynı viteste kullanmayın. Otomatik viteslerde sürekli sabit hızla gitmeyin . Rodaj zamanı dolduktan sonra standart kullanma kurallarını uygulayabilirsiniz.