



MANUEL D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN



modèle :
XLONE by OF COURSE
powered by SUBARU

OF COURSE
308 avenue de la côte d'argent
bp 20510 - 33380 BIGANOS
tél. 05.57.17.02.97 - www.ofcourse.fr





**modèle :
XLONE by OF COURSE**

En cas de problème ou pour toutes questions concernant votre châssis,
veuillez vous adresser à la société OF COURSE.

SOMMAIRE

1. Préambule	2
1.1. Informations générales.....	2
1.2. Instructions.....	2
2. Mise en service des karts	2
2.1. Premier démarrage	2
2.2. Entretien	2
3. Consignes de sécurité aux pilotes.....	3
3.1. Protections du pilote.....	3
3.2. Consignes de sécurité.....	3
3.3. Zones auxquelles le pilote ne doit pas accéder	3
4. Contrôles préliminaires avant utilisation	4
4.1. Freinage	4
4.2. Courroie crantée ou chaîne.....	5
4.3. Moteur, réducteur, durites d'essence.....	5
4.4. Direction	6
4.5. Eléments de carrosserie	6
4.6. Pressions des pneumatiques.....	7
4.7. Boulonnerie	7
4.8. Siège réglable	8
5. Réglage et entretien du châssis	9
5.1. Parallélisme train avant.....	9
5.2. Réglage train arrière	10
5.3. Réglage courroie crantée.....	10
5.4. Changement des pneumatiques.....	11
5.5. Freinage	12
5.5.1. Liquide de frein	12
5.5.2. Plaquettes de frein	13
5.5.3. Durite de frein	13
5.5.4. Système de coupure frein / accélérateur.....	14
5.6. Boulonnerie	14
5.7. Nettoyage du châssis.....	15
5.8. Récapitulatif d'entretien.....	15
6. Identifier une panne	16
7. Manuel d'utilisation moteur (se reporter au manuel d'utilisation)	16

1. Préambule

1.1. Informations générales

Le kart OF COURSE XLONE est conforme aux normes NF S52-002 de février 2001, ainsi qu'à la directive européenne 98/37.



Le kart OF COURSE XLONE a été conçu pour assurer un service fiable dans des conditions d'utilisation conformes aux instructions.

Avant d'utiliser ce kart, veuillez lire attentivement ce manuel. A défaut, vous vous exposeriez à des dommages et une usure prématurée du matériel.

1.2. Instructions

1. Ce kart doit être utilisé uniquement sur une piste homologuée en conformité avec les normes et les lois en vigueur.
2. Afin d'éviter tout risque d'accident ou de dommages de l'équipement, il est impératif de toujours effectuer les contrôles préliminaires avant de mettre le kart en circulation sur la piste (**chapitre 4**).
3. Ne jamais placer d'objets inflammables près du kart, avant sa mise en route.
4. Ne jamais laisser quiconque utiliser le kart sans de bonnes instructions et les protections adéquates. Faire respecter les instructions de sécurité obligatoires (**chapitre 3**).
5. Si du carburant a été renversé, bien nettoyer et attendre que les vapeurs de carburant se soient dissipées avant de mettre le kart en circulation sur la piste.
6. Utiliser les karts dans leur configuration d'origine et les maintenir en bon état.
7. Remplacer toutes les pièces endommagées pour éviter tout risque d'accident.
8. Vérifier et maintenir les composants de sécurité avec soin : freins (**chapitres 4.1 et 5.5**), direction (**chapitres 4.3 et 5.1**), pneumatiques (**chapitres 4.5 et 5.4**), carrosserie (**chapitre 4.4**), boulonnerie (**chapitres 4.6 et 5.6**).

2. Mise en service des karts

La personne qui démarre le kart doit se trouver en dehors de celui-ci. Si le pilote est en place, il doit être assis, en position de conduite.

2.1. Premier démarrage

S'assurer que le moteur contient de l'huile moteur et que le réservoir d'essence contient du carburant.

2.2. Entretien

Après la première heure d'utilisation, il convient de vérifier :

1. les niveaux d'huile du moteur et du carter d'embrayage.
2. le serrage des roues et des divers éléments du châssis.
3. les plaquettes de frein et l'état du liquide de frein.
4. la tension de la courroie ou de la chaîne.

3. Consignes de sécurité aux pilotes

3.1. Protections du pilote

Avant une session il est impératif de vous assurer que le pilote soit muni des protections suivantes :

1. Charlotte neuve (*obligatoire*) pour l'hygiène uniquement, en aucun cas la charlotte est un moyen d'attacher les cheveux longs.
2. Casque intégral homologué CE adapté à la tête du pilote, sanglé, visière fermée (*obligatoire*).
3. Vêtement couvrant les bras et les jambes (*obligatoire*).
4. Combinaison avec poignets et chevilles non flottants (*recommandé*).
5. Chaussures fermés (*obligatoire*) avec lacets noués courts.
6. Minerve pour les pilotes ayant des problèmes de cervicales ou sur demande du pilote (*recommandé*).
7. Protège-côtes suivant le gabarit du pilote par rapport à la taille du baquet (*recommandé*).
8. Combinaison de pluie avec fermetures étanches (*quand nécessaire*).

3.2. Consignes de sécurité

Avant la mise en route des karts, il est impératif d'effectuer un briefing concernant les consignes de sécurité en s'assurant qu'elles soient bien comprises par les pilotes.

Les consignes de sécurité :

1. Le fonctionnement des pédales de frein et d'accélérateur ainsi que la position des mains sur le volant (10h10).
2. Les règles de dépassement.
3. Le rôle des signaux et drapeaux.
4. Les sanctions en cas de non-respects des règles.
5. Le pilote doit mesurer 1m40 minimum et être âgé de plus de 14 ans pour pouvoir piloter le kart.
6. Si le pilote mesure moins 1m50 le kart devra être équipé d'une mousse mobile à l'intérieur du siège.

IMPORTANT

Respecter la taille minimum (1m40) afin que le pilote accède sans difficultés aux commandes de freinage et de gaz.

Afin de prévenir les risques d'entraînement du corps humain ou des vêtements, vérifier si le kart est bien muni de son capot d'arbre et solidement fixé.

INTERDICTION D'UTILISER LE KART DANS LES CAS SUIVANTS :

- Echarpe ou foulard, il y a risque d'enroulement avec les éléments tournants du kart.
- Cheveux longs dépassant du casque.
- Vêtements flottants.
- Chaussures ouvertes type sandalettes ou chaussures à talon aiguille
- Problèmes de santé (*notamment cardiaque*).
- Comportement anormal.
- Emprise de l'alcool ou de la drogue.

3.3. Zones auxquelles le pilote ne doit pas accéder

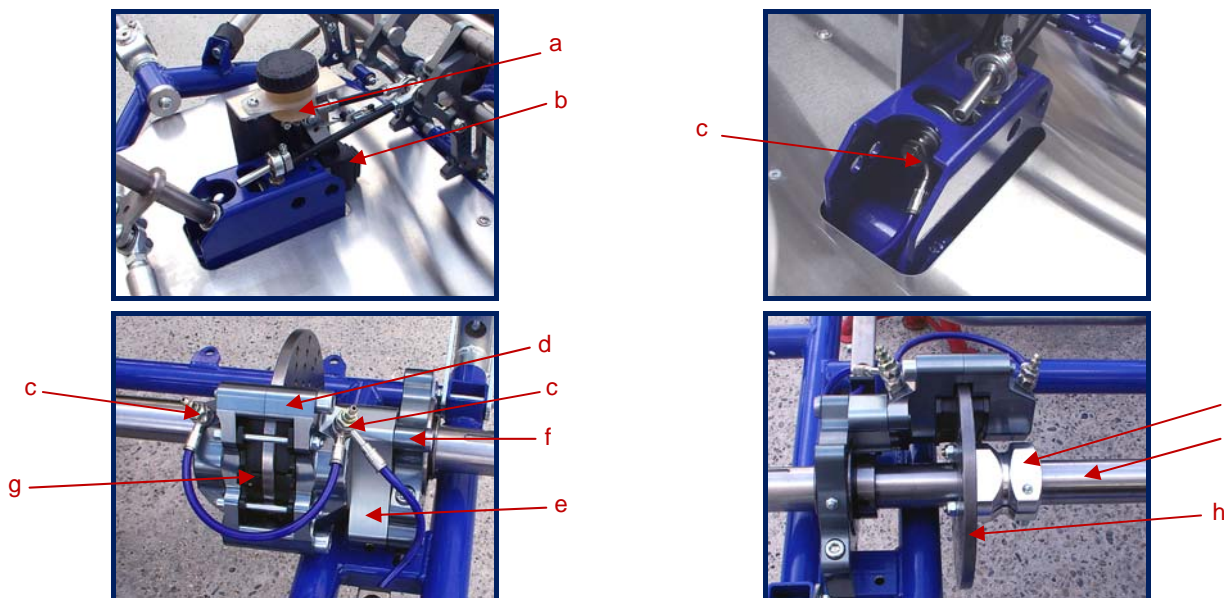
1. Ne jamais toucher au moteur.
2. Ne pas monter sur le câble d'accélérateur.
3. Ne pas mettre les pieds sur les durites d'essence et de frein.
4. Ne jamais accéder au kart en montant sur les pontons.

IMPORTANT

Il est fondamental que toutes ces mesures de sécurité soient respectées avant la mise en circulation du kart sinon vous vous exposez à un risque d'accident mortel.

4. Contrôles préliminaires avant utilisation

4.1. Freinage



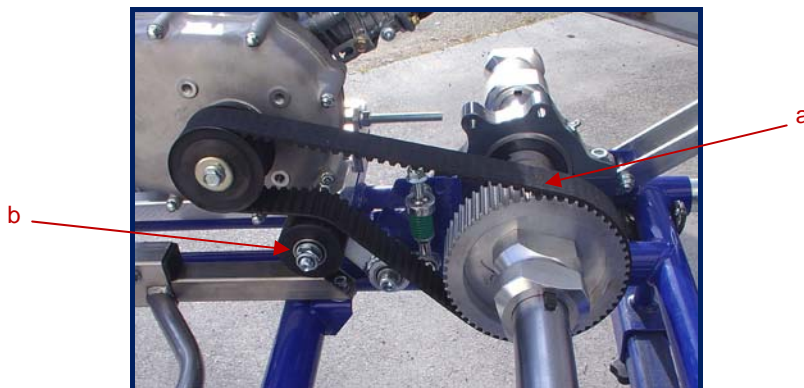
VERIFIER LES POINTS SUIVANTS :

1. La présence de **liquide de frein** dans le réservoir (a) de la pompe de frein (b), si le niveau est trop bas faire l'appoint avec du liquide de frein jusqu'au niveau requis.
2. Les **connexions des durites** (c) de frein hydraulique, il est impératif de n'avoir aucune fuite. En cas de détérioration il faut changer la durite.
3. L'**étrier de frein hydraulique** (d) doit être correctement serré sur son support (e) qui lui-même doit être serré sur le palier (f).
4. Les **plaquettes de frein** (g) doivent être correctement positionnées dans l'étrier (d) et fixées à l'aide des 2 axes de guidage.
5. S'assurer que le **disque de frein** (h) est bien serré sur le porte-disque (i) et sur l'arbre arrière (j).

IMPORTANT

- Pour le renouvellement ou le remplacement des éléments de freinage se reporter au **chapitre 5.5**.
- Le frein d'un kart est un élément majeur de sécurité. Si jamais le système de freinage est défectueux ou que vous avez le moindre doute ne jamais mettre le kart en service.
- Un système de freinage non conforme peut entraîner un accident mortel.
- Il est impératif d'effectuer un contrôle quotidien du système de freinage : liquide, bouchon de réservoir pompe de frein fermé, niveau de liquide, boulonnerie étrier serré, fixation des plaquettes, serrage du disque de frein, liaison mécanique entre la pédale et la pompe de frein valide.
- Lorsque le liquide de frein devient noir purger et refaire l'appoint (**chapitre 5.5**).

4.2. Courroie crantée ou chaîne



VERIFIER LES POINTS SUIVANTS :

1. La courroie crantée (a) doit être tendue à l'aide du **galet tendeur automatique** (b).
2. Procédure de tension courroie décrite au **chapitre 5.3**.
3. En cas de transmission par chaîne : vérifier simplement le graissage régulièrement.

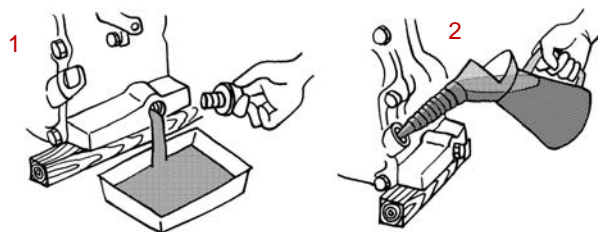
IMPORTANT

Bien que le châssis XLONE soit pourvu d'un tendeur de courroie et de chaîne automatique, la tension doit être vérifiée chaque semaine. En revanche, il est impératif de vérifier l'état de la courroie tous les jours car une courroie endommagée risque de casser à tout moment et entraîner des dégâts moteur.

4.3. Moteur, réducteur, durites d'essence

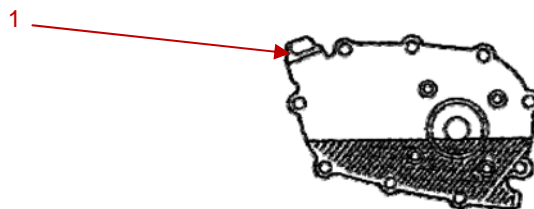
Moteur

- 1- Desserrer le bouchon de remplissage d'huile.
- 2- Mettre de l'huile moteur spécial karts dans le moteur :
 - Moteur HONDA 200cc : 0,60 litre
 - Moteur HONDA 270cc : 1,10 litre
 - Moteur HONDA 390cc : 1,10 litre
 - Moteur SUBARU 211cc : 0,60 litre
- 3- Vérifier le niveau d'huile.
- 4- Resserrer le bouchon de remplissage et vérifier qu'il n'y a aucune fuite d'huile au niveau de l'écrou de vidange.



Réducteur

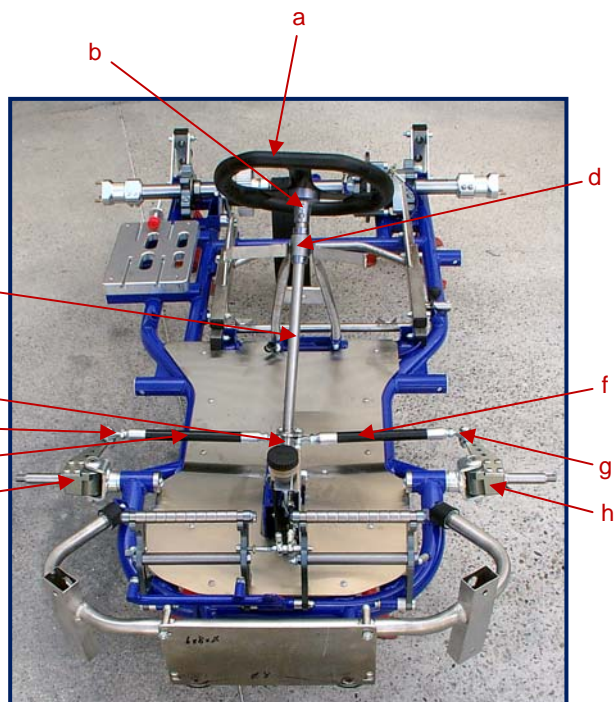
- 1- Desserrer le bouchon de remplissage d'huile.
- 2- Mettre de l'huile moteur spécial karts dans le réducteur :
 - Moteur HONDA 200cc : 0,50 litre
 - Moteur HONDA 270cc : 0,50 litre
 - Moteur SUBARU 211cc : 0,50 litre
- 3- Vérifier le niveau d'huile.
- 4- Resserrer le bouchon de remplissage et vérifier qu'il n'y a aucune fuite d'huile au niveau de l'écrou de vidange.



Durites d'essence

Vérifier que les durites d'essence et le réservoir ne sont pas percés et que durites sont bien connectées au réservoir, carburateur, récupérateur d'essence, filtre à essence et pompe à essence.

4.4. Direction



VERIFIER LES POINTS SUIVANTS :

1. **Le volant** (a) doit être serré avec les 3 vis prévues à cet effet sur le support volant (b) qui lui-même doit être serré sur la colonne de direction (c). Le volant doit pouvoir tourner de gauche à droite sans aucune difficulté.
2. S'assurer du bon serrage (25 Nm) de la vis de **support colonne plastique** (d) supérieur, de la rotule de fixation inférieure, et du serrage de **l'écrou de bout de colonne** (e).
3. **Les 2 biellettes** de direction (f) doivent être correctement montées sur les rotules (g) de fusées et de colonne de direction (c).
4. **Les supports de fusées** sont réglés par nos soins dans nos ateliers et ce réglage ne doit pas être modifié, sous peine d'un mauvais fonctionnement du châssis (modification de la chasse). Vérifier régulièrement le serrage du boulon central de fixation des supports de fusées.
5. **Les fusées** de direction (h) doivent être serrées (60 Nm) sur le châssis à l'aide des vis d'axe et des boulons nylstop sans oublier la rondelle cuvette.
6. **Le parallélisme** du train avant doit être parfait. Il ne doit y avoir ni pincement ni ouverture du train avant.

IMPORTANT

- Procédure de réglage du parallélisme décrite au **chapitre 5.1**.
- Une direction mal réglée peut entraîner un accident. C'est pourquoi nous vous recommandons de vérifier chaque jour la direction.
- Les biellettes de direction ne doivent à aucun moment être pliées, sinon le parallélisme ne sera plus valide ce qui entraînera une usure prématurée des pneus avant, mais aussi une fatigue importante du pilote.
- La vis et écrou nylstop d'axe de fusée de direction doivent être bloqués. La fusée doit être serrée au bon couple de serrage de façon à ce qu'il n'y ait aucun jeu et aucune force qui empêcherait la rotation de la fusée autour de son axe. Cela permet d'obtenir une direction très précise et beaucoup plus confortable pour le pilote.

4.5. Eléments de carrosserie

VERIFIER LES POINTS SUIVANTS :

1. Tous les éléments de carrosserie plastique ou acier doivent être correctement fixés sur le châssis avec les vis et boulons montés dans le bon sens (tête fraisée visible et écrou à l'intérieur).

IMPORTANT

- Si jamais un élément de carrosserie plastique ou acier présente des parties tranchantes, il est impératif d'effectuer le remplacement de cet élément pour la sécurité de tous.
- Ne jamais laisser circuler un kart présentant des éléments de carrosserie cassés ou manquants.
- Une vérification régulière s'impose sur les fixations des éléments de carrosserie, cela entraînera une plus grande sécurité pour les pilotes.

4.6. Pressions des pneumatiques



VERIFIER LES POINTS SUIVANTS :

1. La pression des pneus :

- **Duro** : Avant : 1.5 à 1.7 Bars et Arrière : 1.7 à 1.9 Bars
- **Maxxis** : Avant : 1.5 à 1.7 Bars et Arrière : 1.7 à 1.9 Bars
- **Unilli** : Avant : 1.5 à 1.7 Bars et Arrière : 1.7 à 1.9 Bars

2. Vérifier les **témoins d'usure** (a) des pneus si certains témoins ne sont plus visibles, changer le pneu.

3. Vérifier le **sens de rotation du pneu** à l'aide de la flèche (b) inscrite sur le flanc.

IMPORTANT

- Procédure de démontage de pneus décrite au **chapitre 5.4**.
- Prendre soin de vérifier quotidiennement l'état de vos jantes. Si l'une d'entre elles présentait une dégradation la changer, car à haute vitesse le risque de déjancer peu provoquer un accident grave.
- Ne jamais rouler avec des pneus usés ou endommagés, sinon à haute vitesse ils risquent d'éclater et de provoquer un accident.
- Toujours rouler avec les pressions recommandées par le constructeur.
- Attention une usure anormale des pneus peut venir d'un mauvais réglage du parallélisme.

4.7. Boulonnerie

VERIFIER LES POINTS SUIVANTS :

1. Vérifier tous les boulons et vis du kart :

Moyeux de roues, roues, vis de paliers d'arbre, vis de baquet, vis platine moteur, vis de fixation moteur, carrosserie, freinage, vis de pédales d'accélérateur et de frein, vis de direction, vis de ressort tendeur de courroie.

IMPORTANT

- Vérifier régulièrement les vis de fixation de la platine moteur et du moteur.
- Vérifier également les vis et boulon de fusée et d'axe de fusée de direction.

4.8. Siège réglable

Le siège du XLONE est réglable (**5 positions**), cela permet une meilleure ergonomie de pilotage et améliore la sécurité puisqu'il permet d'ajuster le confort du pilote en fonction de son gabarit.



REGLAGE DU SIEGE :

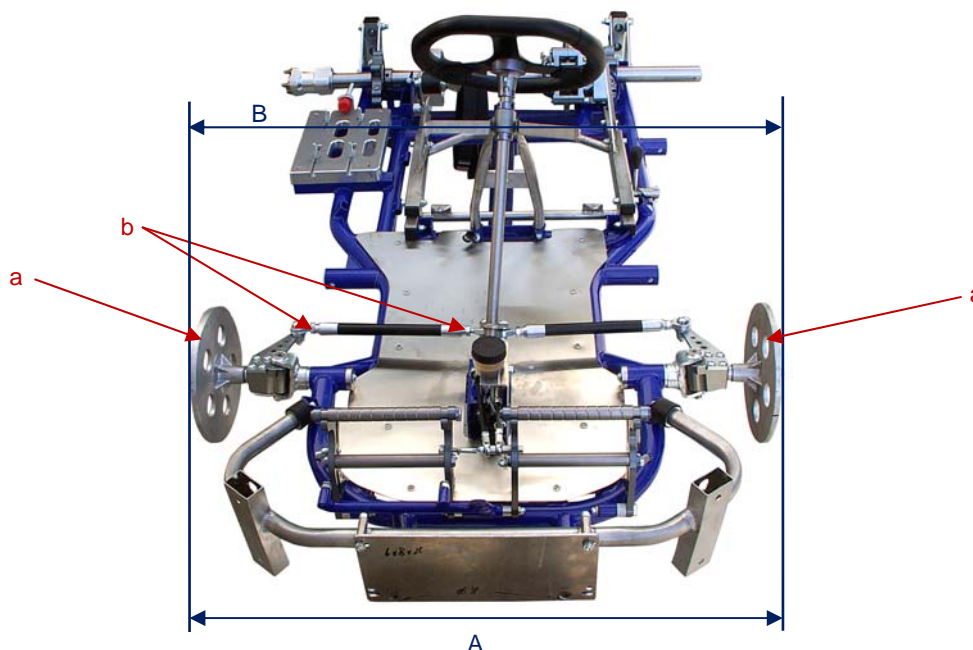
1. Déverrouiller la manette (a) en la poussant vers l'avant du kart.
2. Positionner le siège (b) à la distance souhaitée.
3. Lâcher la manette, le siège est réglé.

IMPORTANT

- Vérifier régulièrement le serrage des vis et écrous du siège réglable.
- Avant de lancer le kart, vérifier que le siège est verrouillé.

5. Réglage et entretien du châssis

5.1. Parallélisme train avant



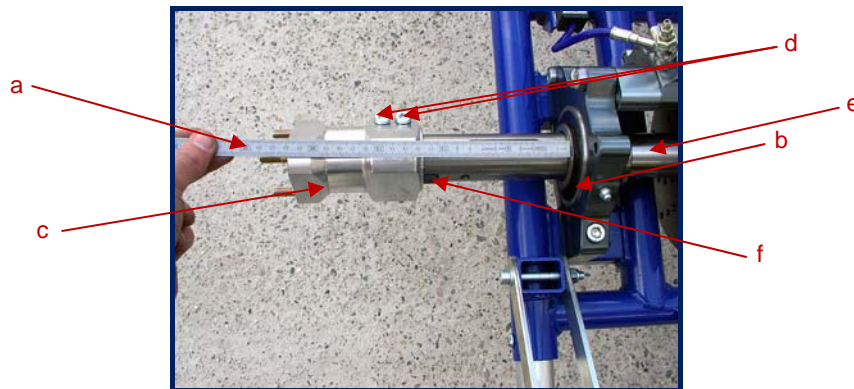
1. Mettre le kart sur un chariot.
2. Dévisser et retirer les écrous nylstop de chaque roue avant avec une clé de dimension correcte.
3. Une fois les roues retirées, positionner à la place l'appareil de réglage (a) train avant.
4. Desserrer les 2 contre-écrous de chaque biellette (b) avec une clé de dimension correcte. **Attention** contre écrou côté fusée pas à droite, contre écrou côté colonne pas à gauche.
5. Positionner la branche supérieure du volant du kart bien dans l'axe de celui-ci.
6. Mesurer A et B à l'aide d'un mètre rouleau. Puis apporter les modifications nécessaires pour que $A = B$ en tournant les biellettes gauche et droite en même temps dans le sens souhaité.
7. Lorsque $A = B$ le parallélisme est parfait, il ne vous reste plus qu'à resserrer les 2 contre-écrous de chaque biellette (b).
8. Retirer l'appareil de réglage (a) et remontez les roues gauche et droite en prenant garde au sens de rotation indiqué sur le flanc des pneus.
9. Revisser l'écrou de chaque roue, serrez-le à fond, puis desserrez d'un tour de façon à ne pas comprimer le roulement de la roue.
10. S'assurer que chacune des rotules soit vissées d'au moins 5 tours dans les biellettes.

IMPORTANT

Ne jamais rouler avec un kart dont les roues n'auraient pas été serrées, cela pourrait provoquer un accident grave. Ne pas oublier de resserrer les 2 contre-écrous sur chaque biellette, sinon le parallélisme se dérèglera au bout de quelques minutes. Le parallélisme s'effectue après chaque intervention sur le train avant. C'est à dire après chaque choc sollicitant le train avant ou toutes autres interventions sur celui-ci. Ne pas rouler avec une biellette de direction pliée ou cassée.

TOUJOURS MAINTENIR LE KARTING DANS SA CONFIGURATION D'ORIGINE.

5.2. Réglage train arrière



1. Mettre le kart sur un chariot.
2. Dévisser les 3 écrous nylstop de chaque roue arrière avec une clé de dimension correcte puis retirer les 2 roues.
3. Se munir d'un réglet (a) ou de tout autre outillage de mesure (jauge de profondeur) et mesurer la côte à partir du support roulement (b) et de la base du moyeu (c).
4. Desserrer les vis (d) du moyeu avec une clé de dimension correcte jusqu'à ce que celui-ci puisse coulisser le long de l'arbre (e) et de la clavette (f).
5. Amener le moyeu (c) à la côte souhaitée toujours avec le réglet (a) positionné en base du moyeu (c).
6. Resserrer et bloquer les vis (d) du moyeu, opérer de même sur l'autre moyeu.
7. Remonter les 2 roues en prenant garde au sens de rotation indiqué sur le flanc des pneus. Resserrer les écrous nylstop et les bloquer.

IMPORTANT

Ne jamais rouler avec un kart dont les roues ou moyeux n'auraient pas été serrés, cela pourrait provoquer un accident grave. Lorsque vous effectuez le réglage de la voie arrière, le moyeu ne doit jamais dépasser l'extrémité de l'arbre, sinon vous vous exposeriez à un risque d'accident. Vérifiez que la clavette du moyeu est bien dans son logement.

Affiner les réglages du train arrière, le comportement en piste du kart n'en sera que meilleurs.

Un train arrière trop large aura tendance à glisser dans les courbes (survirage) et un train arrière trop étroit aura tendance à talonner.

TOUJOURS MAINTENIR LE KARTING DANS SA CONFIGURATION D'ORIGINE.

5.3. Réglage courroie crantée



1. Déposer le kart sur un chariot.
2. Desserrer les vis de fixation moteur.
3. Tendre la courroie (a) à l'aide de la butée moteur (b).
4. La longueur du ressort sous tension doit être de +/- 2,5 cm.
5. Resserrer les vis de fixation moteur.
6. Bloquer la butée moteur.

IMPORTANT

Bien que le châssis XLONE soit pourvu d'un tendeur de courroie et de chaîne automatique, la tension doit être vérifiée chaque semaine. En revanche, il est impératif de vérifier l'état de la courroie tous les jours car une courroie endommagée risque de casser à tout moment et entraîner des dégâts moteur.

5.4. Changement des pneumatiques

1. Déposer le kart sur un chariot.
2. Démontez la roue avant ou arrière à l'aide d'une clé de dimension correcte.
3. Déposer la roue sur un appareil pour démonter les pneus.
4. Lorsque le pneu est décollé des 2 côtés, effectuer le démontage complet du pneu à l'aide d'un outil pour démonter les pneus.
5. Prendre le pneu neuf et le graisser avec de la graisse afin de faciliter son montage et plus tard son démontage.
6. Remonter le pneu sur la jante côté valve en prenant garde au sens de roulement.
7. Une fois en place gonfler avec de l'air comprimé jusqu'à 3.5 bars afin de bien coller les flancs du pneu sur la jante. Puis le dégonfler à la pression recommandée.
8. Remonter la roue sur le kart et ne pas oublier de resserrer les écrous de celle-ci.



IMPORTANT

Lors du changement des pneus effectuez toujours un remplacement total du train (avant et arrière ou avant ou arrière), sauf dans le cas où le train serait quasiment neuf (crevaison, etc...).

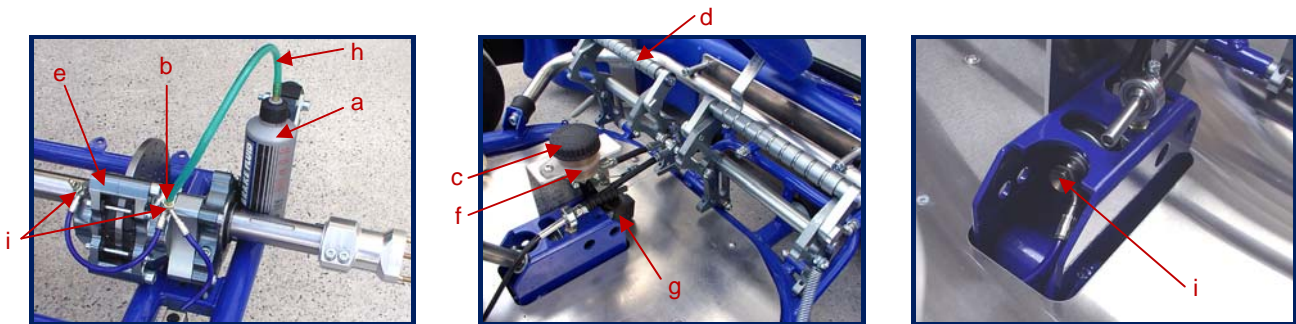
Remonter toujours les pneus neufs dans le sens de roulement indiqué sur le flanc du pneu.

Ne jamais gonfler le pneu à plus de 4 bars car il y a risque de destruction de la jante et donc il y a danger pour le monteur.

TOUJOURS MAINTENIR LE KARTING DANS SA CONFIGURATION D'ORIGINE.

5.5. Freinage

5.5.1. Liquide de frein



Le remplacement du liquide de frein est une opération très importante. En effet le renouvellement du liquide de frein permet de conserver les différents éléments proches de leur configuration d'origine de plus le freinage du kart n'en sera meilleurs.

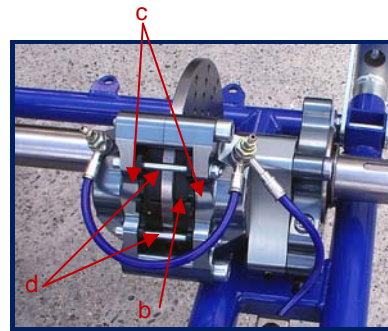
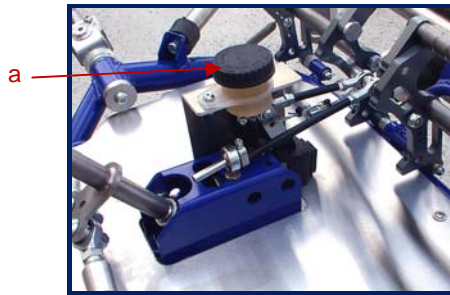
1. Prendre une durite d'essence et un récipient (a) afin de récupérer le liquide usagé.
2. Mettre la durite d'essence sur la purge (b), l'autre extrémité de la durite doit déboucher dans le récipient de récupération.
3. Desserrer légèrement la vis de purge ainsi que le bouchon de remplissage (c).
4. Appuyer sur la pédale de frein (d) de façon répétée jusqu'à ce que la totalité du liquide de frein se soit écoulé.
5. Une fois la totalité du liquide purgée enlever le bouchon de remplissage (c) et faire l'appoint avec du liquide de frein jusqu'au niveau maximum.
6. Resserrer la vis de purge (b), appuyer sur la pédale de frein (d) de façon répétée 3 à 4 fois, desserrer la vis de purge (b), le liquide doit logiquement s'écouler jusqu'à l'étrier de frein (e). Resserrer la vis de purge et répéter l'opération plusieurs fois afin d'alimenter correctement le circuit. Ne pas oublier de rajouter du liquide de frein dans le réservoir (f) au fur et à mesure que celui-ci alimente le maître cylindre (g) ainsi que l'étrier (e). Laisser s'écouler du liquide dans la durite d'essence (h) afin d'éliminer les bulles d'air contenues dans l'étrier.
7. Resserrer la vis de purge de l'étrier (b) puis retirer la durite d'essence (h).
8. Effectuer l'appoint de liquide de frein dans le réservoir (f) jusqu'au niveau maxi et resserrer le bouchon (c) sans oublier son joint de sécurité.
9. Pour le changement du flexible de frein il suffit de desserrer les trois vis banjo (i) et de remonter le nouveau avec de nouveaux joints.

IMPORTANT

Il ne doit pas y avoir de bulle d'air dans le circuit de freinage cela pourrait causer une perte de freinage et provoquer un accident grave. Vérifier vos connexions de durites il ne doit pas y avoir de fuites. Le circuit de freinage doit être purgé et renouvelé après chaque changement de plaquettes de frein afin de conserver des performances de freinage optimal.

UTILISER UNIQUEMENT DU LIQUIDE DE FREIN DOT 4.

5.5.2. Plaquettes de frein



Les plaquettes de frein doivent être changées impérativement lorsqu'elles atteignent leur épaisseur minimale.

Épaisseur minimale des plaquettes de frein : 4 mm.

1. Dévisser, retirer le bouchon (a) du récipient de liquide de frein. Entourer le récipient d'un chiffon sec afin d'éviter toutes projections de liquide.
2. Effectuer une pression soutenue à la main sur les plaquettes (b) afin de ramener les pistons (c) dans leur position initiale. Le liquide de frein doit remonter de plusieurs mm dans le récipient de remplissage.
3. Dévisser les axes de maintien (d) des plaquettes.
4. Enlever les 2 axes de maintien (d) des plaquettes et retirer les 2 plaquettes de frein usagées.
5. Remettre les nouvelles plaquettes. Maintenir les 2 plaquettes en position et glisser les 2 axes de maintien (d), remettre deux écrous nylstop en prenant soin de mettre des neufs.

IMPORTANT

Ne pas mettre en circulation un kart si les plaquettes de frein ont dépassé leur seuil de validité.

Il est impératif d'utiliser des plaquettes de frein d'origine.

S'assurer du bon montage des plaquettes et du bon fonctionnement du système de freinage avant de mettre le kart en circulation.

Effectuer un contrôle quotidien de l'usure des plaquettes de frein.

Respecter le sens de montage des plaquettes de frein.

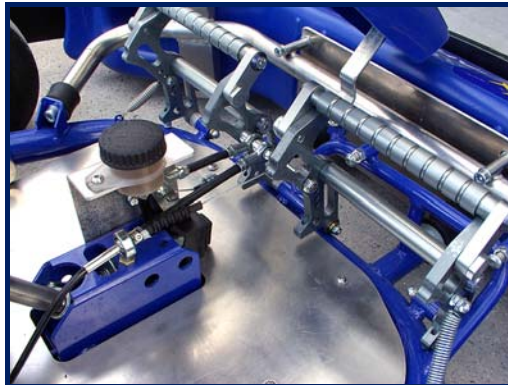
Il est conseillé de purger et de renouveler le circuit de freinage après chaque changement de plaquettes de frein. Ceci vous permettra de conserver un freinage optimal.

5.5.3. Durite de frein



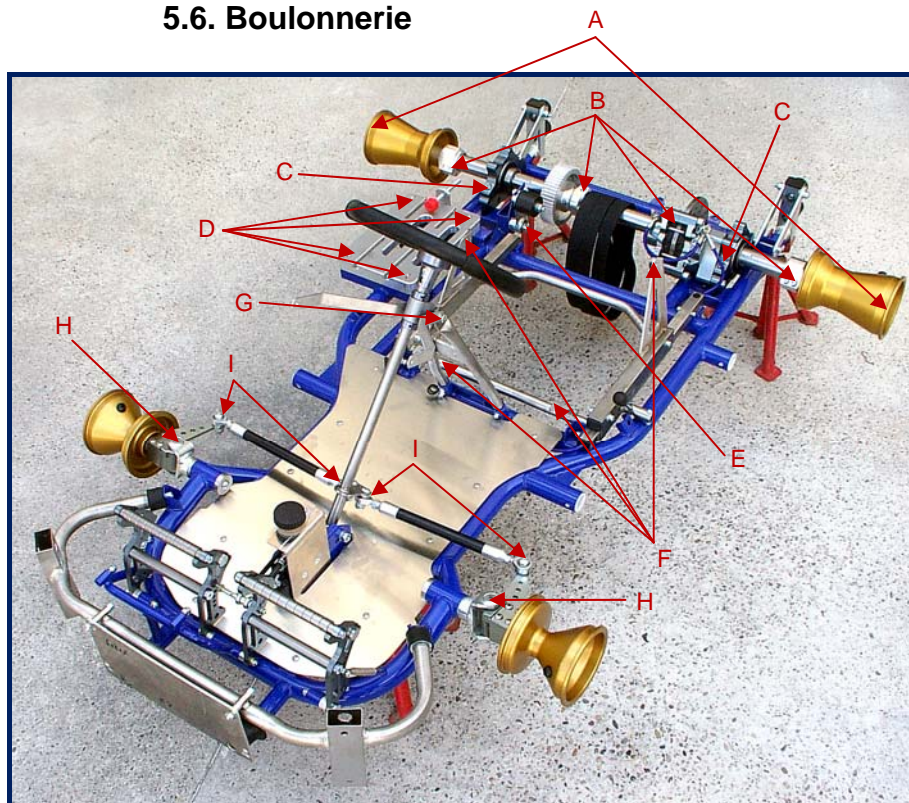
Les durites de frein sont des pièces de sécurité. Il est important de vérifier leur état avant chaque utilisation, et le cas échéant, changer toute durite endommagée, afin d'éviter tout risque d'accident.

5.5.4. Système de coupure frein / accélérateur



1. Régler le câble d'accélérateur de votre kart normalement,
2. Veiller à ce que la pédale d'accélérateur soit parfaitement en butée lorsque votre moteur est à son plein régime.

5.6. Boulonnerie



Si un élément de boulonnerie présentait un quelconque défaut le changer impérativement.

VERIFIER LES POINTS SUIVANTS :

1. (A) 6 écrous TCE de jantes : 25 Nm
2. (B) 6 vis CHC de moyeux : 40 Nm
3. (C) 4 vis de paliers : 50 Nm
4. (D) 4 vis et écrous de platine moteur : 60 Nm
5. (E) 1 vis centrale de tendeur : 40 Nm
6. (F) 4 vis et écrous de baquet
7. (G) 1 vis et écrou support colonne plastique : 25 Nm
8. (H) 2 vis et écrous de fusées : 60 Nm
9. (I) 4 vis et écrous de rotules biellettes : 67 Nm

IMPORTANT

Bien qu'il soit conseillé de vérifier quotidiennement le serrage des éléments principaux de sécurité, le reste de la boulonnerie ne doit pas être délaissé, bien au contraire nous vous suggérons d'effectuer un contrôle régulier du reste de la boulonnerie ce qui évitera tous types de risques inutiles.

5.7. Nettoyage du châssis

Le nettoyage du châssis et des éléments s'effectue avec le produit nettoyant pour appareil de nettoyage haute-pression. En effet celui-ci nettoie et dégraisse. Après nettoyage, lubrifier les éléments en rotation (roulements, rotules, etc...).

IMPORTANT

Il est impératif de nettoyer le kart régulièrement cela permet de visualiser plus facilement l'usure des éléments, des pertes de boulons ou de vis.

Un kart en parfait état et propre augmente le plaisir de le piloter.

Il est conseillé un nettoyage complet du kart une fois par semaine.

5.8. Récapitulatif d'entretien

BOULONNERIE :

Tous les jours vérifier l'ensemble de la boulonnerie et plus particulièrement les points de contrôle :

1. Vis d'axe fusée.
2. Vis de rotule biellette.
3. Ecrou de fixation de roue avant.
4. Ecrou TCE de roue arrière.
5. Vis de moyeu de roue arrière.
6. Vis de palier.
7. Vis et écrou platine moteur.
8. Vis d'axe centrale de tendeur.
9. Vis et boulon de baquet.

Ne pas hésiter à changer les boulons et vis endommagés par l'usure.

COURROIE CRANTEE :

Une fois par semaine vérifier la tension de la courroie.

DIRECTION :

Tous les jours, vérifier le couple de serrage du support colonne de direction supérieur et inférieur ainsi que la vis d'axe des fusées.

Assurez-vous que le parallélisme n'est pas faussé (biellette tordue ou cassée).

Vérifiez également qu'aucune fusée n'est tordue.

CARROSSERIE :

Les éléments de carrosserie ne doivent pas être cassés et doivent en aucun cas présenter d'arêtes tranchantes.

Vérifier également leurs fixations.

Lors du remplacement d'un élément de carrosserie endommagé toujours remonter les vis et écrous dans le bon sens (tête de vis toujours en extérieur du kart) afin que personne ne puisse se blesser.

PNEUMATIQUES :

Faire attention particulièrement lors du montage de vos pneus, qu'ils soient montés dans le bon sens de rotation. Pour le vérifier, regarder sur le flanc du pneu et observer le sens de la flèche.

Vérifier l'état de vos pneus à l'aide des témoins situés sur la bande de roulement, ceux-ci doivent être toujours visible à l'œil. De plus aucun pneu ne doit présenter de déchirures ni décollements.

Avant chaque session vérifier les pressions des pneus :

Duro / Maxxis / Unilli : Avant : 1.5 à 1.7 Bars et Arrière : 1.7 à 1.9 Bars

FREINAGE :

S'assurer du bon fonctionnement du système de freinage avant chaque session.

Le liquide de frein ne doit en aucun cas être de couleur noire sinon purger et le renouveler. Vérifier également le niveau de liquide de frein qui doit être au maximum.

Vérifier le bon montage des plaquettes de frein mais aussi de l'épaisseur mini qui ne doit jamais être en dessous de 4 mm.

Les durites de frein ne doivent présenter aucune fuite au niveau des connexions sinon les changer.

NETTOYAGE DU CHASSIS :

Effectuer le nettoyage de votre châssis au moins une fois pas semaine.

6. Identifier une panne

Le kart ne freine pas :

1. La pédale de frein fonctionne t'elle ?
2. Le bouchon de récipient maître cylindre est-il correctement serré ?
3. Y'a t'il du liquide de frein ?
4. Les durites sont-elles correctement raccordées ?
5. Les plaquettes sont-elles encore en état ?
6. L'étrier est-il correctement serré sur son support ?
7. Le circuit de freinage est-il bien purgé ?

Le kart freine continuellement :

1. Le liquide de frein est-il usagé ?
2. Le disque de frein est-il correctement centré par rapport aux plaquettes ?
3. L'étrier est-il correctement serré sur son support ?
4. La pédale de frein n'est-elle pas trop serrée ?
5. Les plaquettes de frein sont-elles correctement montées ?

Le kart tourne très difficilement :

1. Les fusées de direction sont-elles serrées au couple de serrage requis ?
2. Le parallélisme a-t-il été fait ?
3. Un élément de la direction est-il endommagé ?

La direction du kart n'est pas précise :

1. Les roues avant sont-elles serrées ?
2. Les fusées de direction sont-elles serrées au couple de serrage requis ?
3. Les supports colonne plastique de direction sont-ils serrés au couple de serrage requis ?
4. Les biellettes sont-elles correctement montées et serrées au couple de serrage requis ?
5. Le parallélisme a-t-il été contrôlé ?

Le kart tourne seul dans un sens :

1. Le parallélisme a-t-il été effectué ?
2. Les biellettes sont-elles correctement montées ?
3. Les 2 contre-écrous de biellettes sont-ils bien serrés ?
4. N'y a-t-il pas une des biellettes pliée ou cassée ?
5. La pression des pneus est-elle correcte ?
6. Le diamètre des pneus est-il identique ?

Le kart glisse énormément dans les courbes :

1. Les pneus sont-ils usagés ?
2. Les pneus sont-ils gonflés à la pression requise constructeur ?
3. Le réglage du train arrière est-il bien approprié aux conditions de la piste ?

7. Manuel d'utilisation moteur (se reporter au manuel d'utilisation)

PROGRAMME D'ENTRETIEN



















QUOTIDIEN

HEBDOMADAIRE

MENSUEL

TRIMESTRIEL
OU 50 HEURES

SEMESTRIEL

	QUOTIDIEN	HEBDOMADAIRE	MENSUEL	TRIMESTRIEL OU 50 HEURES	SEMESTRIEL
Huile moteur	Vérification du niveau				
	Remplacement				
Huile de réducteur	Vérification du niveau				
	Remplacement				
Filtre à air	Vérification				
	Nettoyage				
Bougie d'allumage	Vérification				
	Nettoyage				
Durites et flexibles	Vérification				
	Vérification serrage				
Visserie	Resserrer				
	Vérification tension				
Direction	Parallélisme				
	Vérifier les fixations				
Éléments de carrosserie	Arêtes tranchantes				
	Plaquettes (ep ≥ 4mm)				
Frein hydraulique	Liquide de freins				
	Pression				
Pneus	Usure	