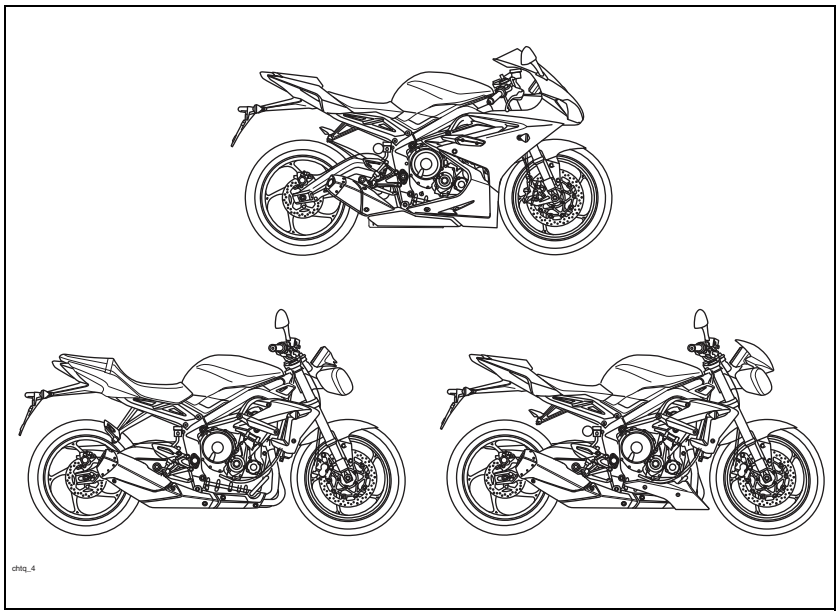
Manuel du propriétaire

Daytona 675, Daytona 675 R, Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx



Ce manuel contient des informations sur les motos Triumph Daytona 675, Daytona 675 R, Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx. 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 09.2014 Triumph Motorcycles Limited, Hinckley, Leicestershire, Angleterre.

Publication numéro 3854145-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

Étiquettes d'avertissement 12

Identification des pièces 16

Numéros de série 22

Informations générales 23

Conduite de la moto 69

Accessoires, chargement et passagers 83

Entretien et réglage 87

Remisage 163

Caractéristiques 165

AVANT-PROPOS

Manuel du propriétaire

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 également disponible chez votre concessionnaire local dans les langues suivantes :

- Allemand
- Anglais
- Brésilien
- Espagnol
- Italien
- Japonais
- Néerlandais
- Suédois.

⚠ 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.

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 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.

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 (gauche) est affiché. Ce symbole signifie "ATTENTION : CONSULTEZ LE MANUEL" et est suivi d'une représentation graphique du sujet concerné.

N'essayez jamais de conduire la moto ou d'effectuer des réglages sans vous reporter aux instructions appropriées contenues dans ce manuel.

Voir page 12 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 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.

Système antibruit

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

Les propriétaires sont avisés que la loi peut interdire :

- 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
- d'utiliser le véhicule après qu'un tel dispositif ou élément de la conception a été déposé ou mis hors service par quiconque.

Antidémarrage et système de contrôle de la pression des pneus

Ce dispositif est conforme à la partie 15 des Réglementations FCC.

Son utilisation est sujette aux deux conditions suivantes :

- Ce dispositif ne doit pas causer d'interférences nuisibles.
- 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.

AVANT-PROPOS - SÉCURITÉ D'ABORD

La moto

⚠ 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.

⚠ Avertissement

Cette moto est prévue pour être utilisée comme un véhicule à deux roues capable de transporter un conducteur seul ou un conducteur et un passager (à condition que la moto soit équipée d'une selle pour passager).

Le poids total du conducteur et du passager, des accessoires et des bagages éventuels ne doit pas dépasser la charge limite maximale de 195 kg.

Vapeurs de carburant et gaz d'échappement

⚠ Avertissement

L'ESSENCE EST EXTRÊMEMENT INFLAMMABLE :

Arrêtez toujours le moteur pour faire le plein d'essence.

Ne ravitaillez pas ou n'ouvrez pas le bouchon de réservoir d'essence en fumant ou à proximité d'une flamme nue.

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

Si vous avez avalé ou respiré de l'essence ou si elle a pénétré dans vos yeux, consultez immédiatement un médecin.

Si vous avez répandu de l'essence sur votre peau, lavez-vous immédiatement à l'eau savonneuse et enlevez immédiatement les vêtements contaminés par l'essence.

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

⚠ Avertissement

Ne mettez jamais votre moteur en marche et ne le laissez jamais tourner dans un local fermé. Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent causer rapidement une perte de conscience et la mort. Faites toujours fonctionner la moto à l'air libre ou dans un lieu suffisamment aéré.

Conduite

⚠ Avertissement

Ne conduisez jamais la moto lorsque vous êtes 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 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

Conduisez toujours défensivement et portez l'équipement protecteur mentionné par ailleurs dans cette préface. Rappelez-vous 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. Réduisez toujours la vitesse dans les conditions de conduite pouvant être dangereuses, comme le mauvais temps et un trafic dense.

Avertissement

Observez continuellement les changements de revêtement, de trafic et de vent et adaptez-y votre 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
- Erreurs de conduite.

Conduisez toujours la moto à vitesse modérée et en évitant la circulation dense jusqu'à ce que vous vous soyez familiarisé avec son comportement et sa conduite. Ne dépassez jamais les limitations de vitesse.

Casque et vêtements

Avertissement

Le conducteur de la moto et son passager doivent tous deux porter un casque de moto, des bottes, des lunettes de protection, des gants, un pantalon (bien ajusté autour des genoux et des chevilles) et une veste de couleur vive. 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 votre tête et à celle de votre 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.

Portez toujours une visière ou des gants agréés pour une bonne visibilité et vous protéger les yeux.



Guidon et repose-pieds

Avertissement

Le conducteur doit garder le contrôle du véhicule 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 du véhicule, le conducteur et le passager 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

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.

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.

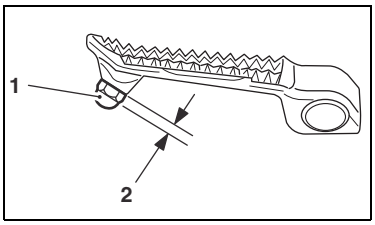
Avertissement

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

Les indicateurs d'angle d'inclinaison ont atteint la limite maximale d'usure et doivent être remplacés lorsqu'ils sont usés de telle sorte qu'ils sont d'une longueur de :

- 15 mm (Street Triple)
- 5 mm (Daytona 675, Daytona 675 R, Street Triple R et Street Triple Rx).

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**
2. **Mesure de la limite d'usure**

Stationnement

Avertissement

Arrêtez 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 garez PAS la moto à un endroit où des piétons, des animaux et/ou des enfants sont susceptibles de la toucher.

Ne la garez 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.

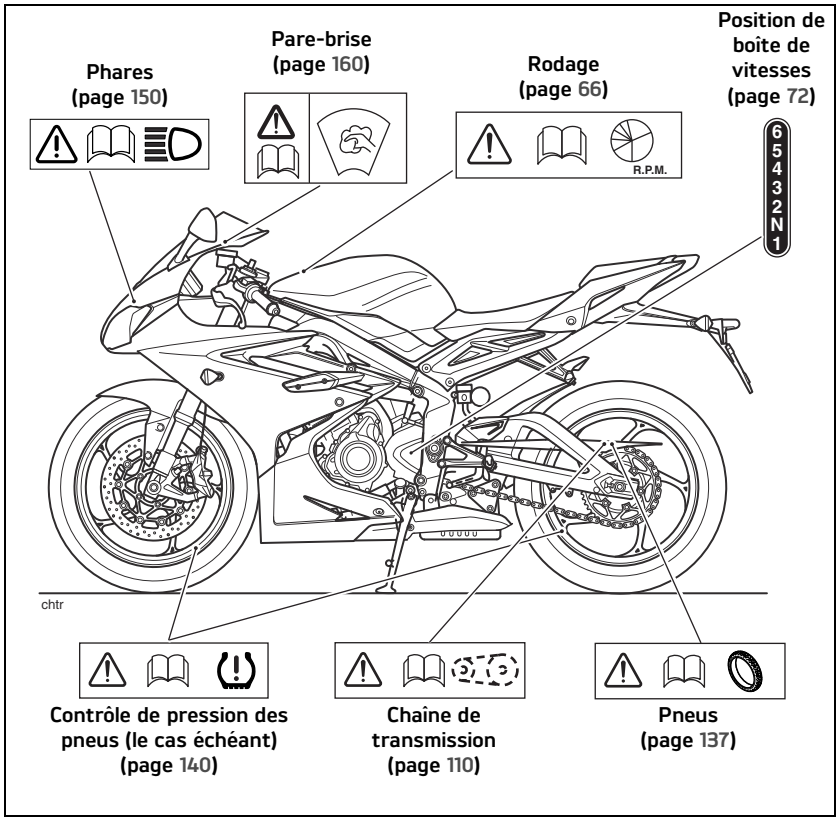
⚠ Avertissement

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.

ÉTIQUETTES D'AVERTISSEMENT

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

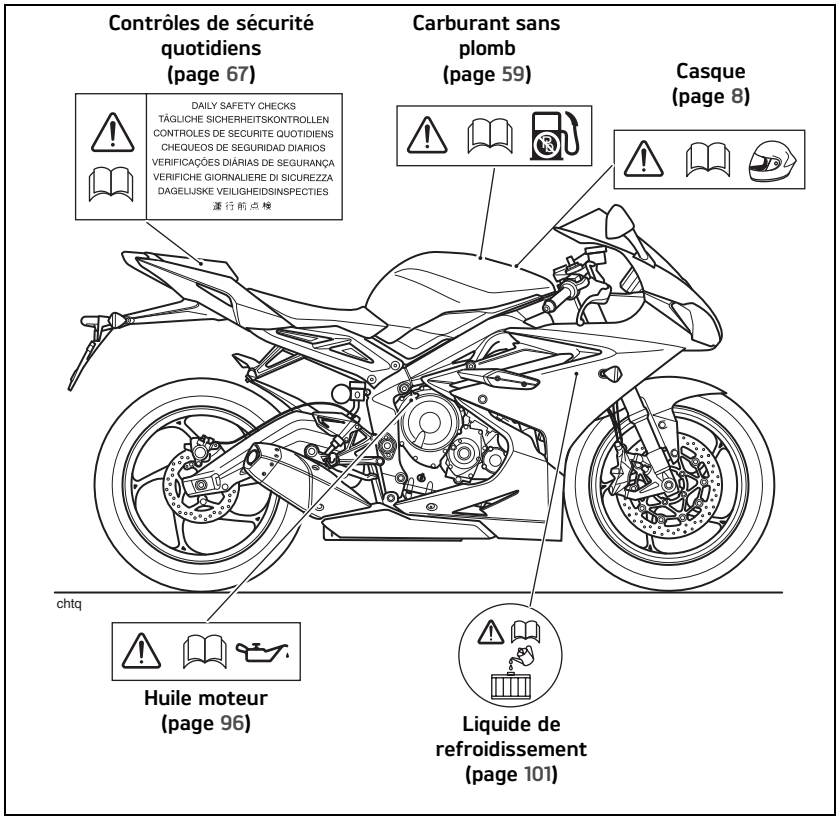
Emplacements des étiquettes d'avertissement - Daytona 675 et Daytona 675 R



Emplacements des étiquettes d'avertissement - Daytona 675 et Daytona 675 R (suite)

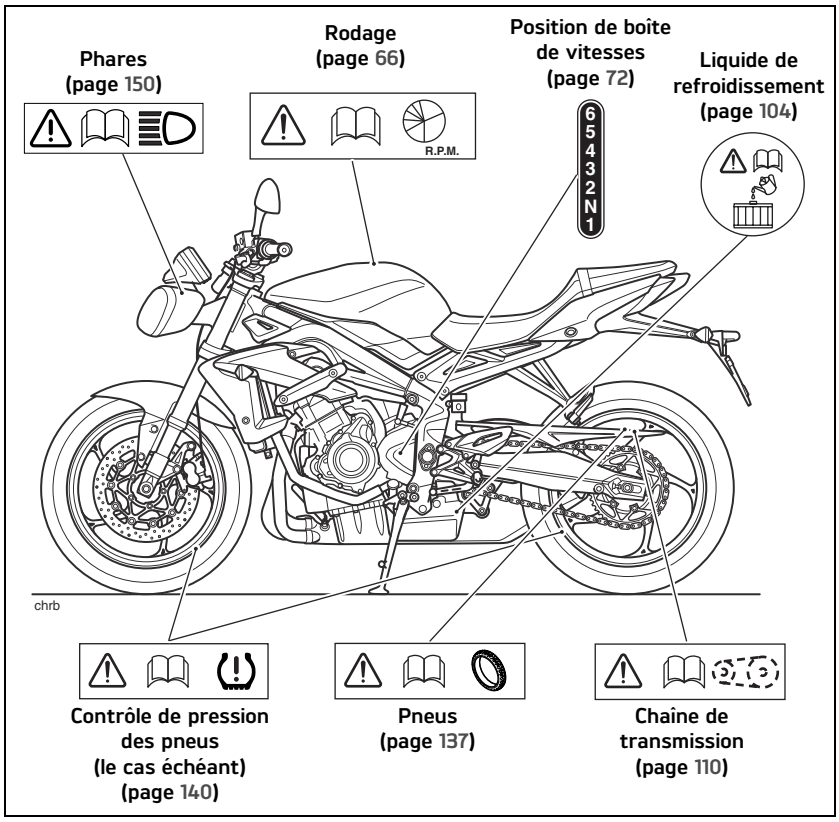
⚠ Attention

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.



Étiquettes d'avertissement

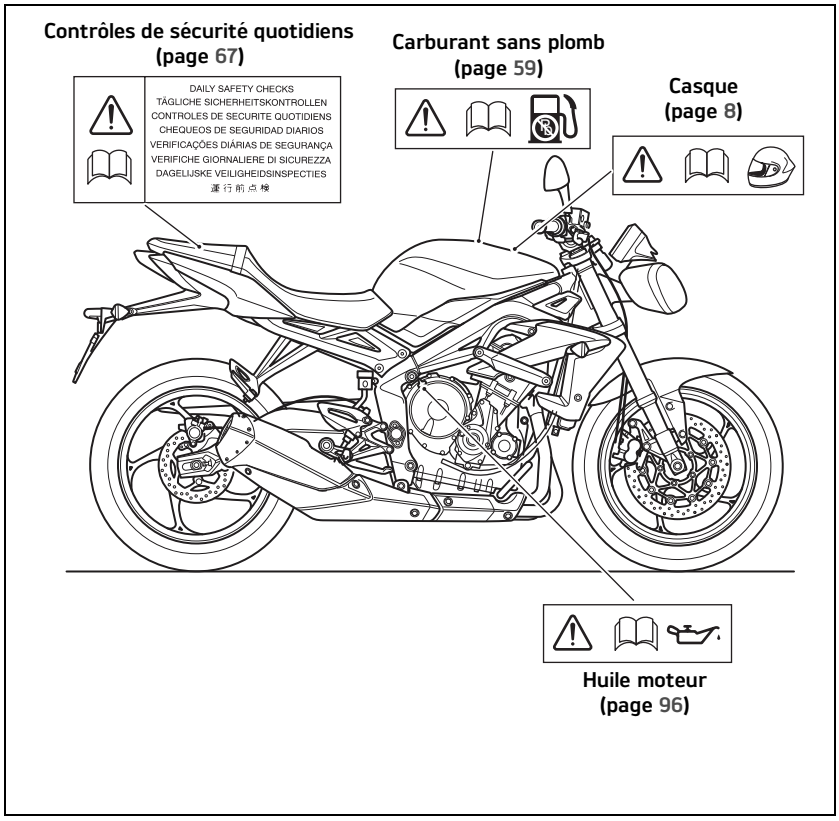
Emplacements des étiquettes d'avertissement - Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx



Emplacements des étiquettes d'avertissement - Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx (suite)

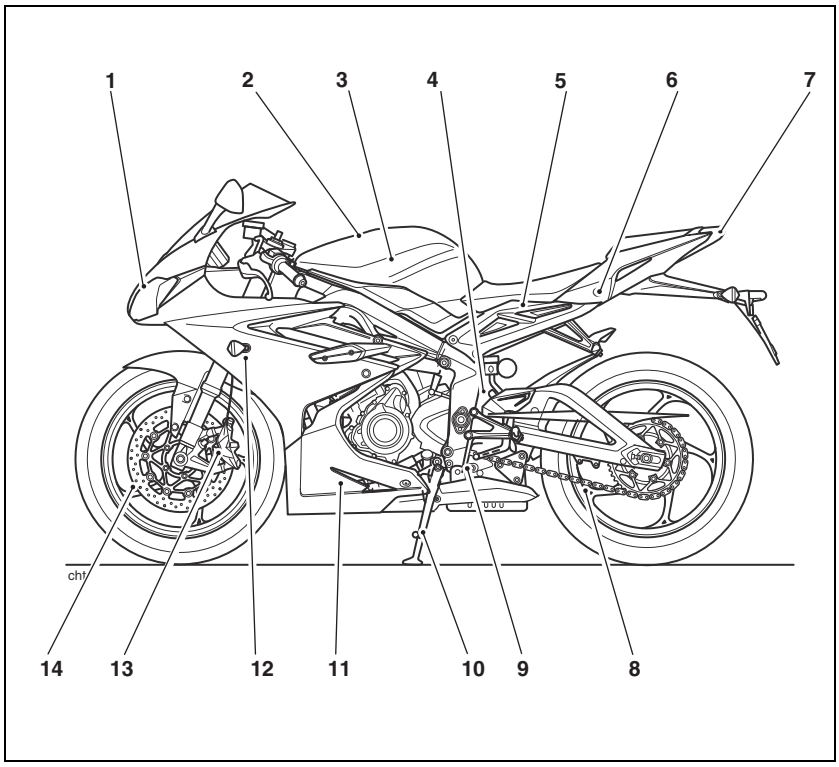
⚠ Attention

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.



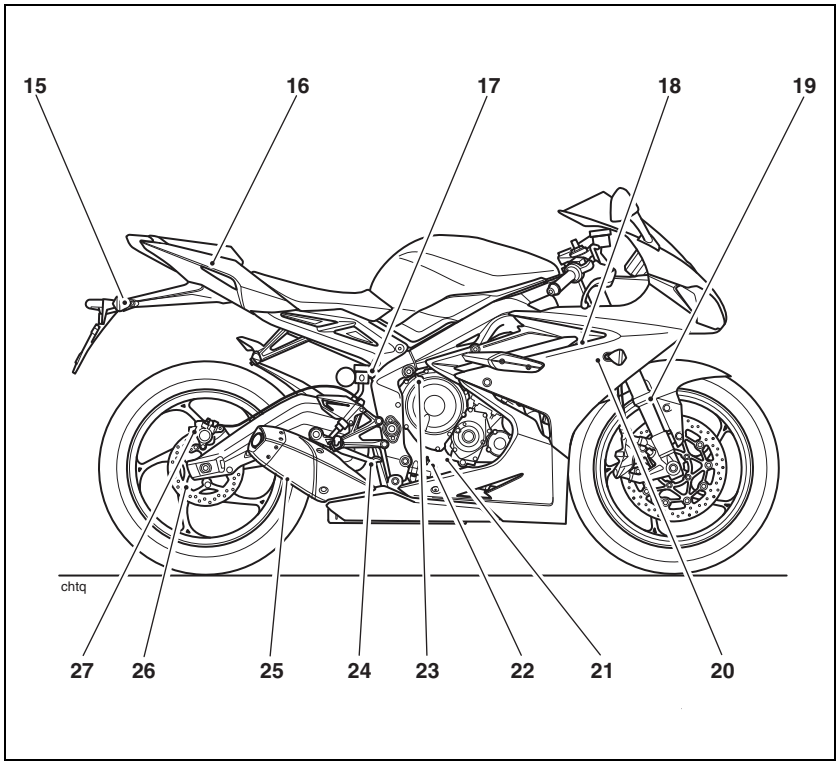
IDENTIFICATION DES PIÈCES

Daytona 675 et Daytona 675 R



1. Phare
2. Bouchon de réservoir de carburant
3. Réservoir de carburant
4. Combiné de suspension arrière
5. Batterie
6. Verrou de selle
7. Feu arrière
8. Chaîne d'entraînement
9. Pédale de changement de vitesses
10. Béquille latérale
11. Refroidisseur d'huile/échangeur de chaleur
12. Indicateur de direction avant
13. Étrier de frein avant
14. Disque de frein avant

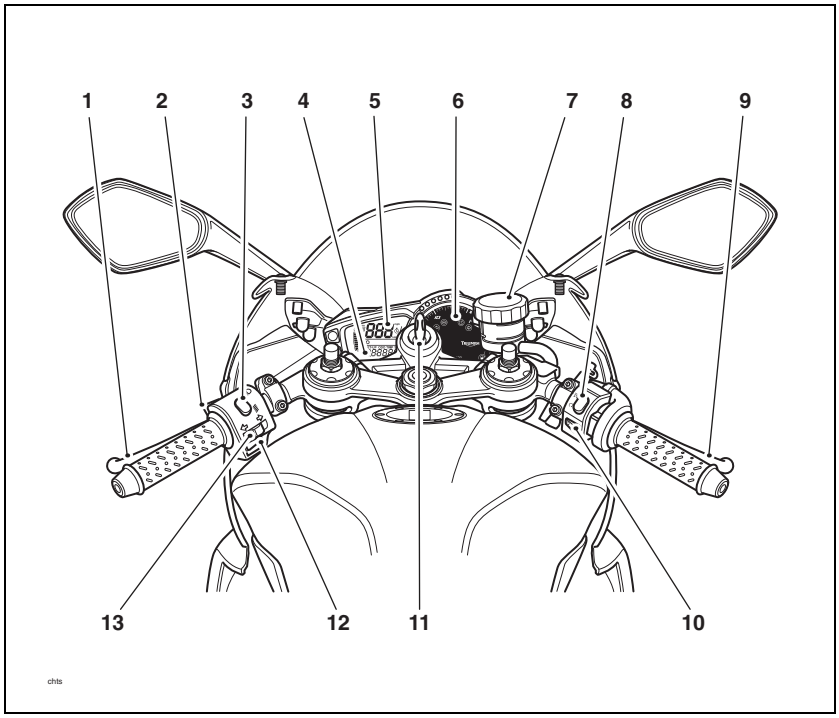
Daytona 675 et Daytona 675 R (suite)



15. Indicateur de direction arrière
16. Trousse à outils
17. Réservoir de liquide du frein arrière
18. Bouchon de radiateur/circuit de refroidissement
19. Fourche avant
20. Vase d'expansion de liquide de refroidissement
21. Câble d'embrayage
22. Jauge de niveau
23. Bouchon de remplissage d'huile
24. Pédale de frein arrière
25. Silencieux
26. Disque de frein arrière
27. Étrier de frein arrière

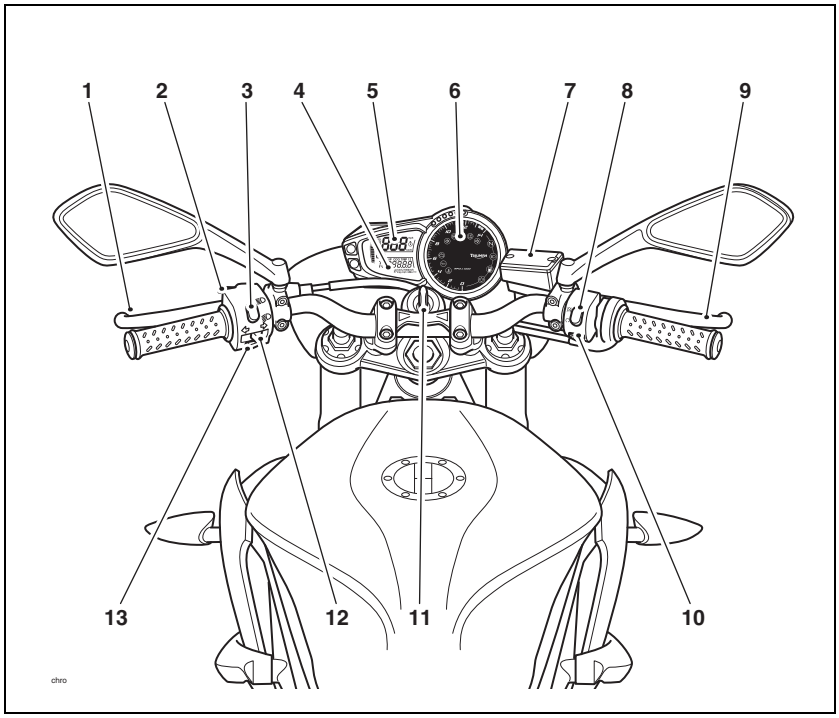
Identification des pièces

Daytona 675 et Daytona 675 R (suite)



1. Levier d'embrayage
2. Bouton d'appel de phare
3. Inverseur route/croisement
4. Affichage de l'ordinateur de bord
5. Compteur de vitesse
6. Compte-tours
7. Réservoir de liquide du frein avant
8. Interrupteur d'arrêt du moteur
9. Levier de frein avant
10. Bouton de démarreur
11. Commutateur d'allumage
12. Bouton d'avertisseur sonore
13. Commutateur d'indicateurs de direction

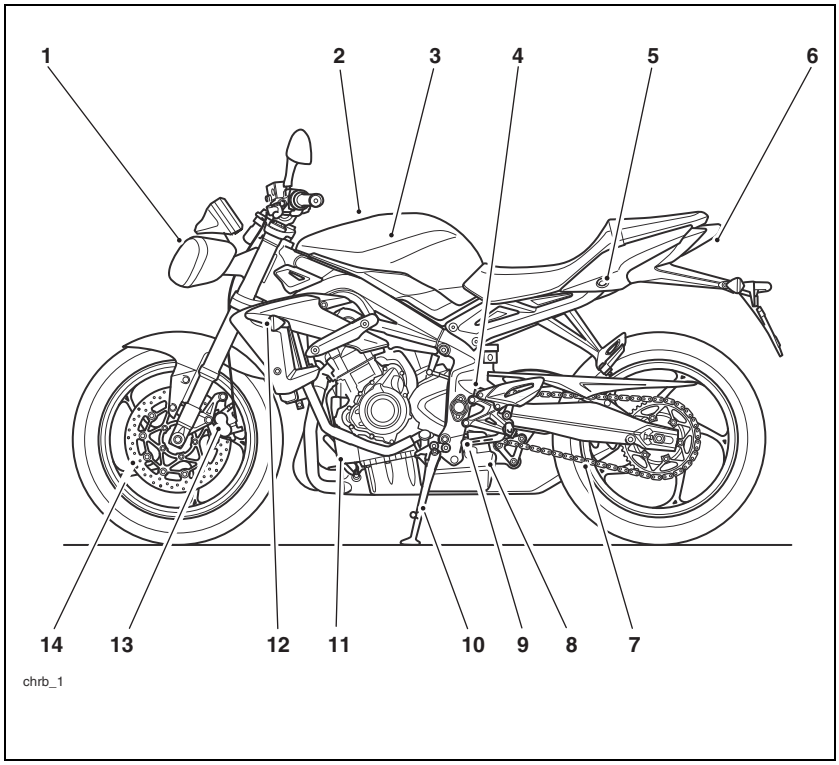
Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx



1. Levier d'embrayage
2. Bouton d'appel de phare
3. Inverseur route/croisement
4. Affichage de l'ordinateur de bord
5. Compteur de vitesse
6. Compte-tours
7. Réservoir de liquide du frein avant
8. Interrupteur d'arrêt du moteur
9. Levier de frein avant
10. Bouton de démarreur
11. Commutateur d'allumage
12. Commutateur d'indicateurs de direction
13. Bouton d'avertisseur sonore

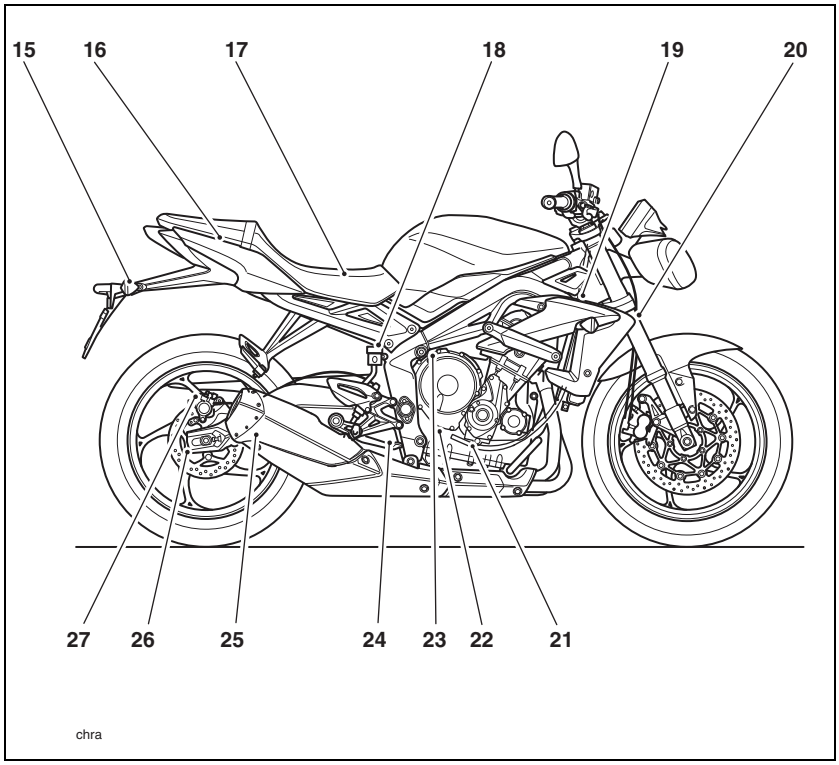
Identification des pièces

Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx (suite)



1. Phare
2. Bouchon de réservoir de carburant
3. Réservoir de carburant
4. Combiné de suspension arrière
5. Verrou de selle
6. Feu arrière
7. Chaîne d'entraînement
8. Vase d'expansion de liquide de refroidissement
9. Pédale de changement de vitesses
10. Béquille latérale
11. Refroidisseur d'huile/échangeur de chaleur
12. Indicateur de direction avant
13. Étrier de frein avant
14. Disque de frein avant

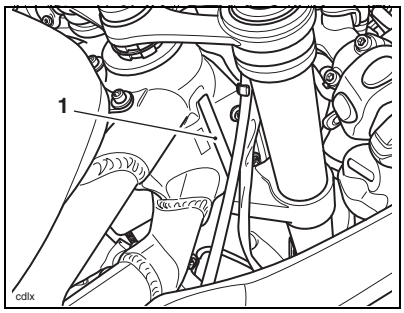
Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx (suite)



15. Indicateur de direction arrière
16. Trousse à outils
17. Batterie
18. Réservoir de liquide du frein arrière
19. Bouchon de radiateur/circuit de refroidissement
20. Fourche avant
21. Câble d'embrayage
22. Jauge de niveau
23. Bouchon de remplissage d'huile
24. Pédale de frein arrière
25. Silencieux
26. Disque de frein arrière
27. Étrier de frein arrière

NUMÉROS DE SÉRIE

Numéro d'identification du véhicule (VIN)

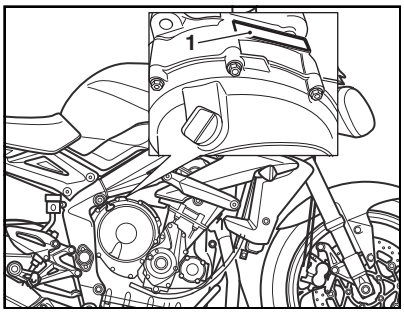


1. Numéro VIN (Daytona 675 illustrée)

Le numéro d'identification du véhicule (VIN) est poinçonné dans le cadre, près du roulement de colonne. Il figure aussi sur une plaque rivetée au cadre, du côté gauche de la colonne de direction.

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

Numéro de série du moteur



1. Numéro de série du moteur (Street Triple en illustration)

Le numéro de série du moteur est embouti sur le carter moteur, juste au-dessus du carter d'embrayage.

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

INFORMATIONS GÉNÉRALES

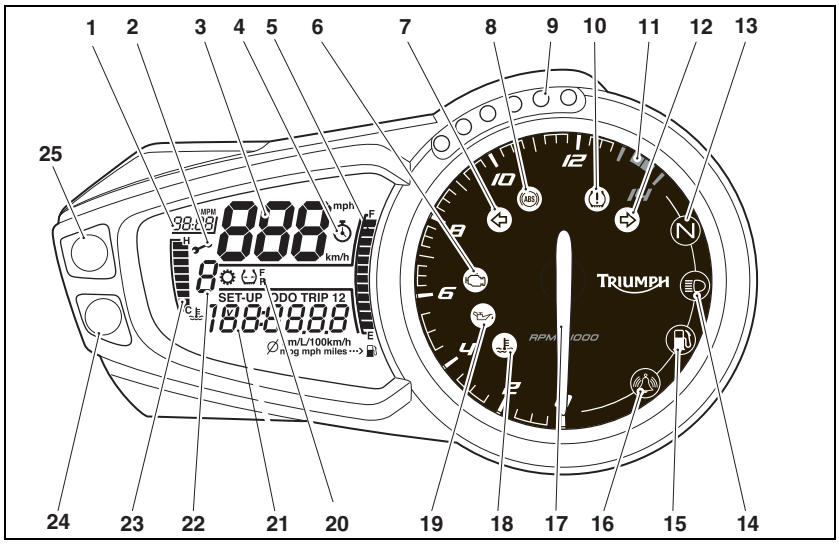
Table des matières

Disposition du tableau de bord - Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx . . 26
Disposition du tableau de bord - Daytona 675 et Daytona 675 R 27
Compteur de vitesse et totalisateur 28
Compte-tours 28
Ordinateur de bord. 28
Daytona 675 et Daytona 675 R 28
Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx 29
Totalisateur général/compteur de trajet 30
Totalisateur. 30
Compteur de trajet 30
Remise à zéro du compteur de trajet. 31
Mode circuit de l'ABS 32
Daytona 675 avec ABS et Daytona 675 R 32
Désactivation de l'ABS 34
Modèles avec ABS 34
Chronomètre 34
Activation ou désactivation du chronomètre 35
Mode enregistrement des données 35
Enregistrement d'un nouveau tour 36
Mode récupération des données. 36
Remise à zéro et sortie du chronomètre 38
Système de contrôle de pression des pneus (TPMS) (le cas échéant 38
Fonction 38
N° d'identification du capteur TPMS. 39
Affichage du système 40
Piles des capteurs 40
Symbole TPMS 40
Pression de gonflage des pneus 41
Pneus de rechange 41
Menu de configuration 41
Réglage de l'horloge 42
Changement d'unités (impériales, US ou métriques) 43
Témoins de changement de vitesses 44

Annonce de périodicité d'entretien (SIA) 47
Retour - rEturn 47
Indicateur de périodicité d'entretien 48
Affichage de position de boîte de vitesses 48
Indicateur de température du liquide de refroidissement 49
Jauge de carburant 49
Témoins 50
Indicateurs de direction 50
Faisceau de route 50
Bas niveau de carburant 50
Point mort 50
Témoin de basse pression d'huile 50
Témoin de surchauffe de liquide de refroidissement 51
Témoin d'anomalie du système de gestion du moteur 51
Témoin d'alarme/antidémarrage 52
Témoin d'ABS (système de freinage antiblocage) 52
Témoin de pression des pneus 53
Clé de contact 54
Commutateur d'allumage/Verrou de direction 55
Antidémarrage 55
Positions du commutateur d'allumage 55
Vis de réglage du levier de frein - Daytona 675, Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx 56
Vis de réglage du levier de frein - Daytona 675 R 57
Commutateurs au guidon côté droit 57
Interrupteur d'arrêt du moteur 57
Bouton de démarreur 58
Commutateurs au guidon côté gauche 58
Inverseur route/croisement 58
Commutateur d'indicateurs de direction 59
Bouton d'avertisseur sonore 59
Bouton d'appel de phare 59
Carburant préconisé/Ravitaillement 59
Qualité du carburant 59
Bouchon de réservoir de carburant 60
Remplissage du réservoir de carburant 61

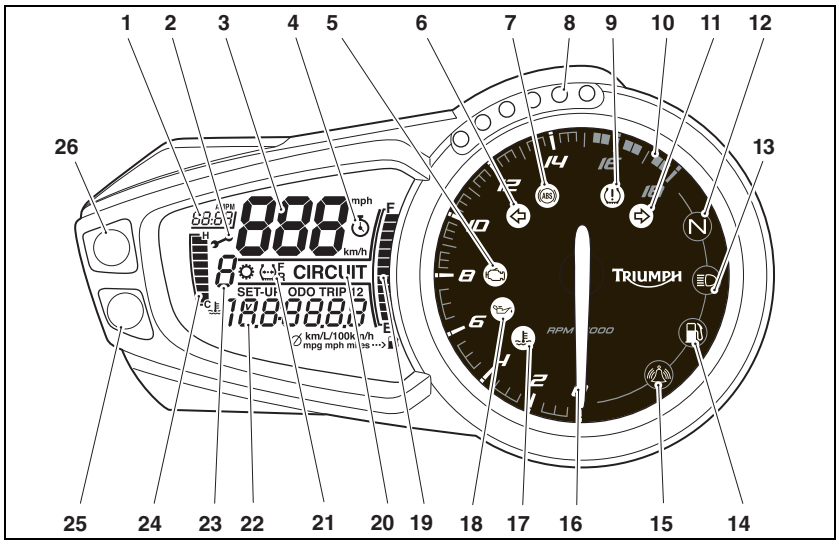
Béquille 62
Béquille latérale 62
Verrou de selle 63
Selle du conducteur Street Triple et Street Triple R. 63
Selle du conducteur Daytona 675, Daytona 675 R et Street Triple Rx 63
Selle pour passager Daytona 675, Daytona 675 R et Street Triple Rx 64
Entretien de la selle. 64
Emplacement de rangement du verrou antivol accessoire Triumph D-lock 65
Street Triple 65
Trousse à outils. 65
Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx 65
Daytona 675 et Daytona 675 R 65
Rodage 66
Sécurité de la conduite 67
Contrôles de sécurité quotidiens 67

Disposition du tableau de bord - Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx



1. Montre
2. Indicateur de périodicité d'entretien
3. Compteur de vitesse
4. Icône Chronomètre
5. Jauge de carburant
6. Témoin d'anomalie de gestion du moteur
7. Témoin d'indicateurs de direction gauches
8. Témoin d'ABS (modèles avec ABS uniquement)
9. Témoin de changement de vitesses
10. Témoin de pression des pneus (si la moto est équipée du système de contrôle de pression des pneus (TPMS))
11. Zone rouge du compte-tours
12. Témoin d'indicateurs de direction droits
13. Témoin de point mort
14. Témoin de faisceau de route
15. Témoin de bas niveau de carburant
16. Témoin d'état de l'alarme/ antidémarrage (l'alarme est un kit accessoire)
17. Compte-tours
18. Témoin de surchauffe de liquide de refroidissement
19. Témoin de basse pression d'huile
20. Affichage de la pression des pneus (si la moto est équipée du système de contrôle de pression des pneus (TPMS))
21. Écran d'affichage
22. Indicateur de position de boîte de vitesses
23. Affichage de température du liquide de refroidissement
24. Bouton B
25. Bouton A

Disposition du tableau de bord - Daytona 675 et Daytona 675 R



1. Montre
2. Indicateur de périodicité d'entretien
3. Compteur de vitesse
4. Icône Chronomètre
5. Témoin d'anomalie de gestion du moteur
6. Témoin d'indicateurs de direction gauches
7. Témoin d'ABS (modèles avec ABS uniquement)
8. Témoin de changement de vitesses
9. Témoin de pression des pneus (si la moto est équipée du système de contrôle de pression des pneus (TPMS))
10. Zone rouge du compte-tours
11. Témoin d'indicateurs de direction droits
12. Témoin de point mort
13. Témoin de faisceau de route
14. Témoin de bas niveau de carburant
15. Témoin d'état de l'alarme/ antidémarrage (l'alarme est un kit accessoire)
16. Compte-tours
17. Témoin de surchauffe de liquide de refroidissement
18. Témoin de basse pression d'huile
19. Jauge de carburant
20. Témoin de mode circuit de l'ABS
21. Affichage de la pression des pneus (si la moto est équipée du système de contrôle de pression des pneus (TPMS))
22. Affichage du tableau de bord
23. Indicateur de position de boîte de vitesses
24. Affichage de température du liquide de refroidissement
25. Bouton B
26. Bouton A

Compteur de vitesse et totalisateur

Le compteur numérique indique la vitesse de la moto. L'affichage indique la vitesse de la moto en incréments d'un kilomètre à l'heure.

Le totalisateur général électronique et les deux compteurs de trajet se trouvent dans l'écran d'affichage. Pour tous détails sur l'utilisation du totalisateur général et des compteurs de trajet, veuillez vous reporter aux pages suivantes.

Compte-tours

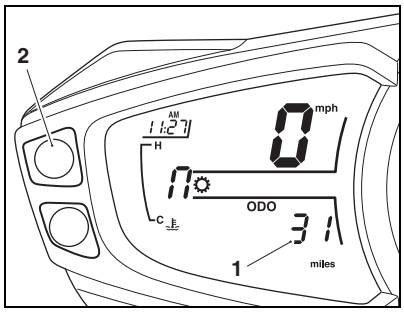
Le compte-tours indique la vitesse de rotation, ou régime, du moteur en tours par minute (tr/min). La plage du compte-tours se termine par la zone rouge. Le régime du moteur (tr/min) dans la zone rouge est au-dessus du régime maximum recommandé et aussi au-dessus de la plage de meilleur rendement.

⚠ Attention

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

Ordinateur de bord

Daytona 675 et Daytona 675 R



1. Écran d'affichage
2. Bouton A

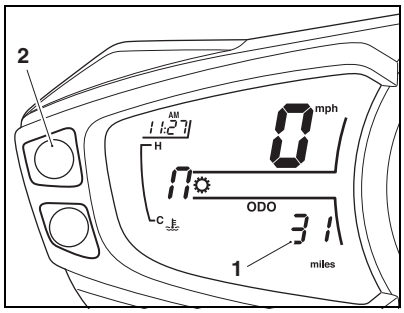
Pour accéder aux informations de l'ordinateur de bord, appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que l'affichage souhaité soit visible. L'affichage défile dans l'ordre suivant :

- Compteur de trajet 1
- Compteur de trajet 2
- ABS (Daytona 675 et Daytona 675 R uniquement)
- Chronomètre
- Système de contrôle de pression des pneus - le cas échéant
- Configuration.

Note :

- **Le chronomètre (lap) ne sera affiché que s'il est activé dans la configuration (voir page *35*).**
- **Le système de contrôle de la pression des pneus (TPMS) est un accessoire qui doit être monté par votre concessionnaire Triumph agréé. L'affichage du TPMS sera alors activé par votre concessionnaire Triumph agréé.**
- **La configuration n'est accessible que lorsque la moto est à l'arrêt et au point mort.**

Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx



1. **Écran d'affichage**
2. **Bouton A**

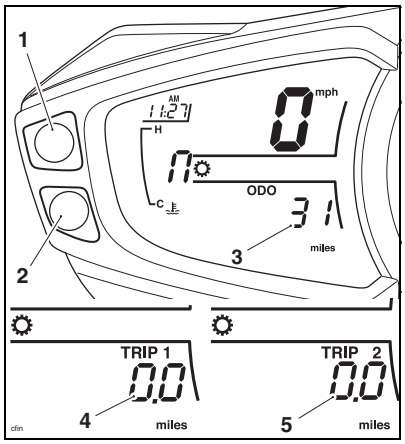
Pour accéder aux informations de l'ordinateur de bord, appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que l'affichage souhaité soit visible. L'affichage défile dans l'ordre suivant :

- Compteur de trajet 1
- Compteur de trajet 2
- Chronomètre
- Système de contrôle de pression des pneus - le cas échéant
- Configuration.

Note :

- **Le chronomètre (lap) ne sera affiché que s'il est activé dans la configuration (voir page *35*).**
- **Le système de contrôle de la pression des pneus (TPMS) est un accessoire qui doit être monté par votre concessionnaire Triumph agréé. L'affichage du TPMS sera alors activé par votre concessionnaire Triumph agréé.**

Totalisateur général/compteur de trajet



1. **Bouton A**
2. **Bouton B**
3. **Affichage du totalisateur général/compteur de trajet**
4. **Affichage du compteur de trajet 1**
5. **Affichage du compteur de trajet 2**

Totalisateur

Lorsque vous mettez le contact, le totalisateur général s'affiche pendant trois secondes, puis le dernier compteur de trajet sélectionné apparaît.

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

Pour afficher le totalisateur général, moto à l'arrêt et au point mort, appuyer plusieurs fois sur le bouton A jusqu'à ce que SEt UP (configuration) apparaisse sur l'écran d'affichage, puis appuyer sur le bouton B. Appuyer brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que le totalisateur général soit visible.

Pour quitter le totalisateur général, appuyer brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que rEturn (retour) soit visible puis appuyer sur le bouton B. Trip 1 apparaît dans l'écran d'affichage.

Compteur de trajet

Chaque compteur de trajet indique la distance parcourue par la moto, la durée du trajet, la consommation de carburant moyenne, la consommation de carburant instantanée et la vitesse moyenne, depuis la dernière remise à zéro du compteur de trajet.

Pour accéder aux informations du compteur de trajet, mettez le contact. Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que compteur de trajet souhaité soit visible dans l'écran d'affichage.

Appuyez brièvement sur le bouton B jusqu'à ce que l'affichage voulu soit visible. L'affichage défile dans l'ordre suivant :

- Distance du trajet
- Autonomie
- Durée du trajet
- Consommation moyenne de carburant
- Consommation de carburant instantanée
- Vitesse moyenne.

Chaque affichage fournit les informations suivantes, toutes calculées depuis la dernière remise à zéro du compteur de trajet :

Distance du trajet

La distance totale parcourue.

Autonomie

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

Durée du trajet

La durée totale écoulée.

Consommation de carburant moyenne

Indication de la consommation de carburant moyenne. Après une remise à zéro, des tirets sont affichés jusqu'à ce que 0,1 km ait été parcouru.

Consommation de carburant instantanée

Indication de la consommation de carburant à un moment donné.

Vitesse moyenne

La vitesse moyenne est calculée à partir de la dernière remise à zéro de l'ordinateur de bord. Après une remise à zéro, des tirets sont affichés jusqu'à ce qu'un kilomètre ait été parcouru.

⚠ Avertissement

N'essayez pas 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.

Remise à zéro du compteur de trajet

Pour remettre à zéro l'un des compteurs de trajet, sélectionnez et affichez celui qui doit être remis à zéro, puis appuyez sur le bouton B pendant deux secondes. Après deux secondes, le compteur de trajet affiché se remet à zéro.

Note :

- **Lorsqu'un compteur de trajet est remis à zéro, la durée du trajet, la consommation de carburant moyenne et la vitesse moyenne sont aussi remises à zéro pour ce compteur.**

Pour quitter le compteur de trajet, appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que l'affichage souhaité soit visible.

Mode circuit de l'ABS

Daytona 675 avec ABS et Daytona 675 R

⚠ Avertissement

Le mode circuit de l'ABS n'est prévu que pour l'utilisation en circuit fermé et par temps sec. Le mode circuit de l'ABS ne doit pas être activé sur la voie publique car son utilisation incorrecte risque d'entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Les modèles Daytona 675 et Daytona 675 R sont équipés d'un mode circuit de l'ABS.

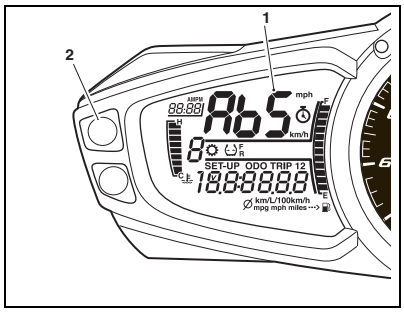
Lorsqu'il est activé, le mode circuit permet à la roue arrière de tourner moins vite que la roue avant, avant de déclencher l'intervention de l'ABS, tout en empêchant néanmoins le blocage de la roue arrière.

Un niveau supérieur de dérive de la roue arrière est autorisé au freinage par rapport au mode ABS standard.

⚠ Avertissement

Même en cas de freinage très énergique, l'adhérence élevée des pneus peut faire que la roue avant n'a pas tendance à se bloquer tant que des niveaux de décélération très élevés n'ont pas été atteints. En outre, vous ne pouvez pas être certain que l'ABS empêchera la roue arrière de décoller du sol dans toutes les circonstances. Il est donc possible, dans certaines conditions, que la roue arrière décolle du sol. Cela peut entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident. Il faut donc éviter les freinages trop agressifs.

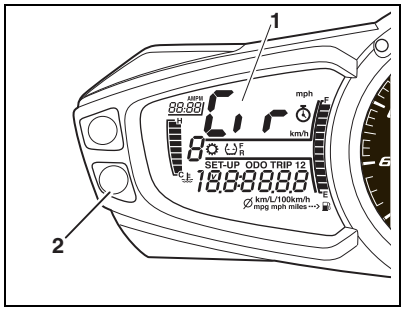
Appuyez brièvement plusieurs fois sur le bouton A jusqu'à ce que AbS apparaisse sur l'écran d'affichage supérieur.



1. **Affichage supérieur**
2. **Bouton A**

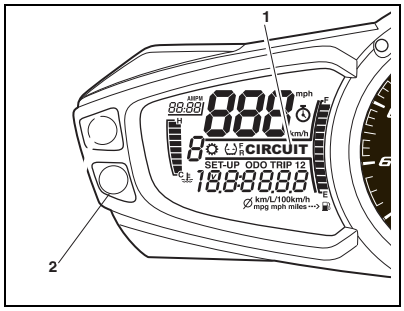
Appuyez brièvement sur le bouton B. On-Off-Cir se met alors à clignoter dans l'affichage supérieur.

Appuyez brièvement plusieurs fois sur le bouton A jusqu'à ce que Cir apparaisse dans l'écran d'affichage supérieur.



1. **Affichage supérieur**
2. **Bouton B**

Appuyez sur le bouton B pour activer le mode circuit dans le système ABS ; après deux secondes, le message CIRCUIT s'affiche au tableau de bord.



1. **Mode Circuit**
2. **Bouton B**

Note :

- **Lorsque la moto est réglée sur Cir et qu'elle commence à rouler, l'affichage passe par défaut à Trip 1.**
- **Si le menu ABS est affiché et si la moto commence à rouler, le menu ABS disparaît, aucun changement n'est apporté et l'affichage retourne à Trip 1.**

Désactivation de l'ABS

Modèles avec ABS

Il est possible de désactiver temporairement le système ABS. Il n'est pas possible de désactiver l'ABS de façon permanente. Il est automatiquement activé lorsque vous coupez et remettez le contact.

⚠ Avertissement

Si l'ABS est désactivé, le système de freinage fonctionne comme un système sans ABS. Dans cet état, un freinage trop énergique fera bloquer les roues, ce qui pourra entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Pour désactiver l'ABS

Pour accéder à la fonction de désactivation de l'ABS, mettez le contact.

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que SEt UP (configuration) soit visible dans l'écran d'affichage, puis appuyez sur le bouton B.

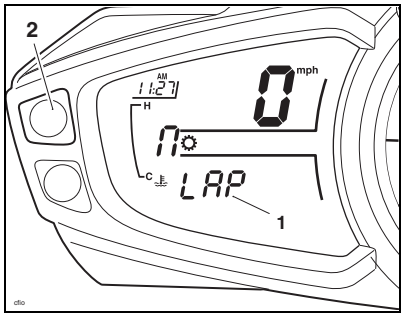
Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que ABS soit visible.

Appuyez sur le bouton B pour désactiver l'ABS ; le message ABS OFF (ABS désactivé) s'affiche pendant deux secondes et le témoin d'ABS s'allume.

Pour activer l'ABS

Pour ré-activer l'ABS, coupez et remettez le contact.

Chronomètre



1. **Écran d'affichage**
2. **Bouton A**

Le chronomètre fournit les informations suivantes : temps intermédiaire, nombre de tours, vitesse moyenne, vitesse de pointe et distance parcourue. Chaque affichage fournit les informations suivantes :

Temps intermédiaire

Le temps parcouru pour un tour (le nombre de tours s'affiche dans l'affichage du compteur de vitesse). Les temps sont enregistrés pour chaque tout depuis la dernière réinitialisation.

Note :

- **Le chronomètre se remet à zéro après 100 minutes.**

Nombre de tours

Le nombre de tours enregistrés depuis la dernière réinitialisation s'affiche. Le chronomètre peut stocker jusqu'à 50 tours.

Vitesse de pointe

La vitesse de pointe atteinte à chaque tour et le numéro du tour.

Vitesse moyenne

La vitesse moyenne à chaque tour et le numéro du tour.

Distance parcourue

La distance parcourue à chaque tour et le numéro du tour.

Activation ou désactivation du chronomètre

Pour activer ou désactiver le chronomètre, moto arrêtée et au point mort, mettez le contact.

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que SEt UP (configuration) soit visible dans l'écran d'affichage. Appuyez sur le bouton B.

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que Lap (tour) soit visible puis appuyez sur le bouton B. ON (activé) ou OFF (désactivé) clignote dans l'écran d'affichage.

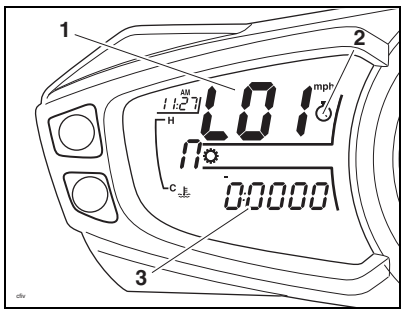
Appuyez sur le bouton A pour sélectionner l'affichage souhaité puis appuyez sur le bouton B. Ne touchez pas les boutons A ou B jusqu'à ce que Lap (tour) soit visible dans l'affichage. Puis appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que rEturn (retour) soit visible puis appuyer sur le bouton B. Trip 1 apparaît dans l'écran d'affichage.

Le chronomètre a deux modes ; mode d'enregistrement des données et mode de récupération des données.

⚠ Avertissement

N'essayez pas de faire défiler les différents mots d'affichage du chronomètre en roulant, car vous risqueriez de perdre le contrôle de la moto et d'avoir un accident.

Mode enregistrement des données



1. **Affichage des tours**
2. **Icône Chronomètre**
3. **Temps intermédiaire**

Note :

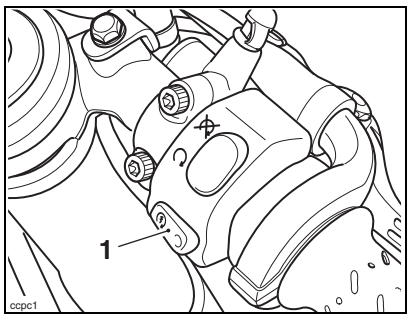
- **Le mode enregistrement des données et le mode récupération des données ne fonctionnent que lorsque le chronomètre est activé.**

Pour sélectionner le mode d'enregistrement des données, mettez le contact.

Appuyez brièvement à plusieurs reprises sur le bouton A jusqu'à ce que Lap (tour) soit visible dans l'écran puis appuyez sur le bouton B. L01 et une icône chronomètre sont visibles dans l'affichage du compteur de vitesse, et le chronomètre est visible dans l'écran d'affichage.

Appuyez sur le bouton de démarreur (avec le moteur qui tourne uniquement) pour démarrer le chronomètre. L'affichage indique le temps intermédiaire en minutes, secondes et centièmes de seconde, et l'icône chronomètre est présente.

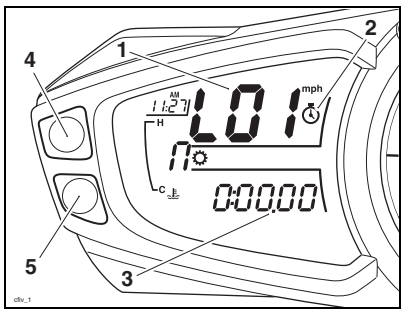
Enregistrement d'un nouveau tour



1. Bouton de démarreur

À la fin du tour, appuyez de nouveau sur le bouton de démarreur pour enregistrer le début d'un nouveau tour. L'affichage indique le dernier temps intermédiaire pendant cinq secondes puis le nouveau nombre de tours pendant cinq secondes. Après cela, l'affichage du compteur de vitesse indique le numéro du tour en cours et l'écran d'affichage montre le temps intermédiaire en cours.

Mode récupération des données



1. Numéro de tour
2. Icône Chronomètre
3. Chronomètre
4. Bouton A
5. Bouton B

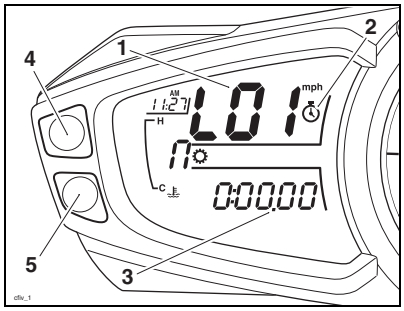
Il est possible d'accéder au mode récupération des données de l'une des façons suivantes :

- Alors que le contact est mis, à partir de l'affichage du chronomètre, appuyez sur le bouton B.
- À partir du mode récupération des données, avec le moteur qui tourne et la moto immobile, appuyez sur le bouton de démarreur pendant deux secondes. Cette action permet de retourner à l'affichage Lap (tour). Ensuite, appuyez sur le bouton B.

Note :

- **Il est impossible d'accéder au mode récupération des données si la moto est en mouvement.**

Une fois en mode récupération des données, le temps intermédiaire du premier tour s'affiche. Le numéro de tour s'affiche dans l'affichage du compteur de vitesse.

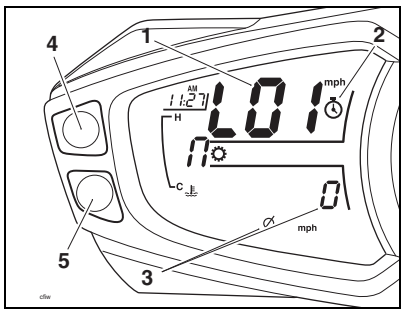


1. **Numéro de tour**
2. **Icône Chronomètre**
3. **Chronomètre**
4. **Bouton A**
5. **Bouton B**

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que le tour souhaité (jusqu'à 50 tours maximum) s'affiche.

Appuyez brièvement sur le bouton B pour faire défiler les données disponibles dans l'ordre suivant :

- Vitesse moyenne (par tour ou sur le total des tours)
- Vitesse de pointe (par tour ou la vitesse de pointe atteinte)
- Distance parcourue (par tour ou sur le total des tours)
- Temps intermédiaire.



1. **Numéro de tour**
2. **Icône Chronomètre**
3. **Mode récupération des données (vitesse moyenne en illustration)**
4. **Bouton A**
5. **Bouton B**

La vitesse et la distance s'affiche en kilomètre ou en miles, selon les unités affichées par le compteur de vitesse.

Remise à zéro et sortie du chronomètre

Pour remettre à zéro le chronomètre et le quitter, appuyez sur le bouton B pendant deux secondes. Après deux secondes, le chronomètre se remet à zéro et Lap (tour) s'affiche dans l'écran d'affichage. Cela supprime les données stockées de tous les tours stockés.

Pour quitter le mode récupération des données sans remettre à zéro le chronomètre, appuyez sur le bouton A pendant deux secondes, Lap (tour) est visible dans l'écran d'affichage. Appuyez brièvement sur le bouton A pour sélectionner l'affichage souhaité.

Système de contrôle de pression des pneus (TPMS) (le cas échéant)



Avertissement

Malgré la présence du TPMS, il est toujours nécessaire de vérifier quotidiennement la pression des pneus. La pression des pneus doit être vérifiée sur les pneus froids à l'aide d'un manomètre pour pneus précis (voir page 137).

L'utilisation du système TPMS pour régler la pression de gonflage des pneus peut entraîner des pressions de gonflage incorrectes pouvant causer une perte de contrôle de la moto et un accident.

Fonction

Des capteurs de pression des pneus sont montés sur les roues avant et arrière. Ces capteurs mesurent la pression d'air à l'intérieur du pneu et la transmettent au tableau de bord. Ces capteurs ne transmettent les données que lorsque la moto roule à plus de 20 km/h. Deux tirets sont visibles dans la zone d'affichage jusqu'à ce que le signal de pression des pneus soit reçu.

Une étiquette adhésive est fixée à la jante pour indiquer la position du capteur de pression du pneu, qui est près de la valve.

Pour les motos sans système de contrôle de la pression des pneus : Le système de contrôle de la pression des pneus (TPMS) est un accessoire qui doit être monté par votre concessionnaire Triumph agréé. L'affichage du TPMS sur le tableau de bord n'est activé que lorsque le système a été monté.

N° d'identification du capteur TPMS

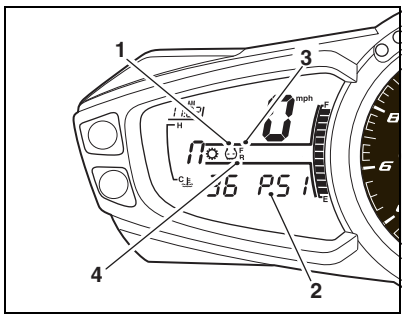
Le numéro d'identification de chaque capteur de pression du pneu est imprimé sur une étiquette située sur le capteur. Ce numéro pourra être requis par le concessionnaire pour l'entretien ou le diagnostic.

Si le TPMS a été installé en usine, des étiquettes indiquant les numéros d'identification des capteurs TPMS avant et arrière ont été collées dans les espaces ci-dessous.

Si le TPMS est monté sur la moto comme accessoire, vérifiez que le concessionnaire note les numéros d'identification des capteurs TPMS avant et arrière dans les espaces prévus.

Capteur avant	Capteur arrière

Affichage du système



1. **Symbole TPMS**
2. **Affichage de pression du pneu**
3. **Pneu avant, identifié**
4. **Pneu arrière, identifié**

Pour accéder à l'affichage de pression des pneus, mettez le contact.

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que PSI ou bAr soit visible dans l'écran d'affichage.

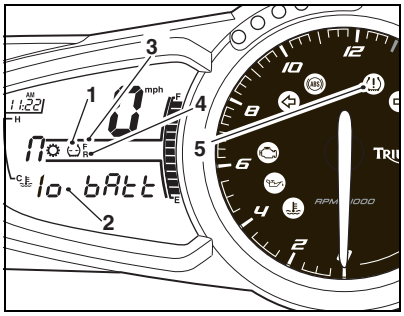
Appuyez brièvement sur le bouton B pour sélectionner la pression du pneu avant ou arrière.

Lorsque le système de contrôle de la pression des pneus a été sélectionné, –– PSI ou bAr apparaît dans l'écran d'affichage jusqu'à ce que la moto roule à une vitesse supérieure à 20 km/h et que le signal de pression des pneus soit reçu.

Pour quitter l'affichage de pression des pneus, appuyez brièvement sur le bouton A pour sélectionner l'affichage voulu.

Piles des capteurs

Lorsque la tension de la pile d'un capteur de pression est basse, lo bAtt est affiché pendant huit secondes et le symbole TPMS indique le capteur concerné. Si les piles sont complètement déchargées, seuls des tirets sont visibles dans l'écran d'affichage, le témoin de TPMS rouge est allumé et le symbole TPMS clignote continuellement. Contactez votre concessionnaire Triumph pour faire remplacer le capteur et inscrire le nouveau numéro de série dans les espaces prévus à la page *39*.



1. **Symbole TPMS**
2. **Écran d'affichage**
3. **Pneu avant, identifié**
4. **Pneu arrière, identifié**
5. **Témoin de TPMS**

Symbole TPMS

Lorsque le contact est établi, si le symbole TPMS clignote pendant 10 secondes puis reste allumé, il y a un défaut dans le système TPMS. Contactez votre concessionnaire Triumph agréé pour faire corriger le défaut.

Pression de gonflage des pneus

La pression des pneus indiquée sur votre tableau de bord est la pression réelle des pneus au moment où vous sélectionnez l'affichage. Elle peut différer de la pression de gonflage des pneus à froid car les pneus s'échauffent en roulant, ce qui fait dilater l'air à l'intérieur et augmenter la pression. Les pressions de gonflage à froid spécifiées par Triumph en tiennent compte.

Ne corrigez la pression de vos pneus que lorsqu'ils sont froids, à l'aide d'un manomètre pour pneus précis (voir page 137), et n'utilisez pas l'affichage de la pression des pneus au tableau de bord à cette fin.

⚠ Avertissement

Le système de contrôle de la pression des pneus ne doit pas être utilisé comme manomètre pour pneus pour corriger la pression de gonflage des pneus. Pour obtenir des pressions de gonflage correctes, vérifiez toujours la pression des pneus lorsqu'ils sont froids, à l'aide d'un manomètre pour pneus précis (voir page 137).

L'utilisation du système TPMS pour régler la pression de gonflage des pneus peut entraîner des pressions de gonflage incorrectes pouvant causer une perte de contrôle de la moto et un accident.

Pneus de rechange

En faisant remplacer les pneus, signalez que les jantes sont équipées de capteurs de pression de pneus et confiez toujours cette opération à un concessionnaire Triumph agréé (voir page 140).

Menu de configuration

Pour accéder au menu de configuration, mettez le contact.

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que SEt UP (configuration) soit visible dans l'écran d'affichage, puis appuyez sur le bouton B.

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que l'élément du menu de configuration s'affiche puis appuyez sur le bouton B pour entrer dans le sous-menu des éléments sélectionnés.

L'affichage défile dans l'ordre suivant :

- t-SEt (réglage de l'horloge, voir page 42)
- UnitS (changement des unités, voir page 43)
- Lap (activation/désactivation du chronomètre, voir page 35)
- ABS (désactiver l'ABS, voir page 34)
- SHIFt (témoins de changement de vitesses, voir page 44)
- Totalisateur (voir page 30)
- SIA (Service Interval Announcement, annonce de périodicité d'entretien, voir page 47)
- rEturn (retour à l'affichage Trip 1, voir page 47).

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.

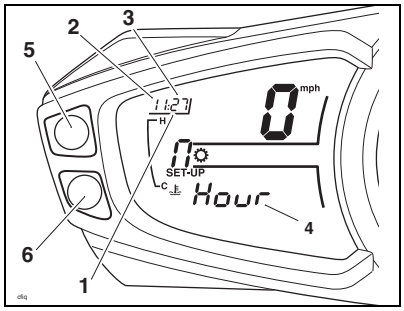
Pour remettre la montre à l'heure, moto arrêtée et au point mort, mettez le contact. Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que SEt UP (configuration) soit visible dans l'écran d'affichage. Appuyez sur le bouton B pour afficher t-SEt.

Appuyez de nouveau sur le bouton B pour afficher l'horloge 24 Hr ou 12 Hr. Appuyez sur le bouton A pour sélectionner l'affichage de l'horloge souhaité puis appuyez sur le bouton B. L'affichage des heures se met à clignoter et le mot Hour (heure) est visible dans l'écran d'affichage.

Pour changer l'affichage des heures, vérifiez qu'il clignote encore et que le mot Hour est visible. Appuyez sur le bouton A pour modifier le réglage. Chaque nouvelle pression sur le bouton changera le réglage d'une unité. Si vous maintenez la pression sur le bouton, l'affichage augmentera continuellement d'une unité à la fois.

Lorsque l'affichage des heures souhaité s'affiche, appuyez sur le bouton B. L'affichage des minutes se met à clignoter et le mot Min (minutes) est visible dans l'écran d'affichage. L'affichage des minutes se règle de la même manière que celui des heures.

Une fois que les heures et les minutes sont correctement réglées, appuyez sur le bouton B pour confirmer : t-SEt apparaît dans l'écran d'affichage. Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que rEturn (retour) soit visible puis appuyer sur le bouton B. Trip 1 apparaît dans l'écran d'affichage.



1. **Affichage de la montre**
2. **Indication des heures**
3. **Indication des minutes**
4. **Écran d'affichage (heure sélectionnée pour le réglage)**
5. **Bouton A**
6. **Bouton B**

Changement d'unités (impériales, US ou métriques)

Les quatre modes d'affichage des unités ci-dessous peuvent être sélectionnés :

- mpg - gallons impériaux
- mpg US - gallons US
- L/100 km - métrique
- km/L - métrique.

Chaque affichage fournit les informations suivantes :

mpg (gallons impériaux)

Le compteur de vitesse et le totalisateur indiquent des miles. La consommation de carburant est mesurée en gallons impériaux.

mpg US (gallons US)

Le compteur de vitesse et le totalisateur indiquent des miles. La consommation de carburant est mesurée en gallons US.

L/100 km (métrique)

Le compteur de vitesse et le totalisateur indiquent des kilomètres. La consommation de carburant est mesurée en litres de carburant aux 100 km.

km/L (métrique)

Le compteur de vitesse et le totalisateur indiquent des kilomètres. La consommation de carburant est mesurée en kilomètres par litre de carburant.

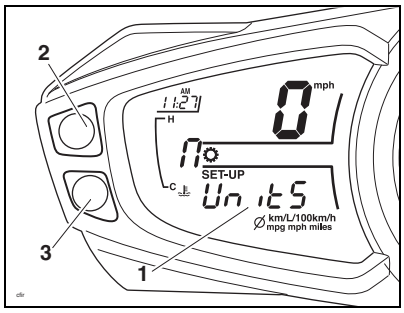
⚠ Avertissement

N'essayez pas de changer l'affichage des unités en roulant, car vous risqueriez de perdre le contrôle de la moto et d'avoir un accident.

Pour accéder à l'affichage des unités, moto arrêtée et au point mort, mettez le contact.

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que SEt UP (configuration) soit visible dans l'écran d'affichage, puis appuyez sur le bouton B.

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que UnitS soit visible, puis appuyez sur le bouton B.



1. **Écran d'affichage**
2. **Bouton A**
3. **Bouton B**

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que l'affichage voulu soit visible. L'affichage défile dans l'ordre suivant :

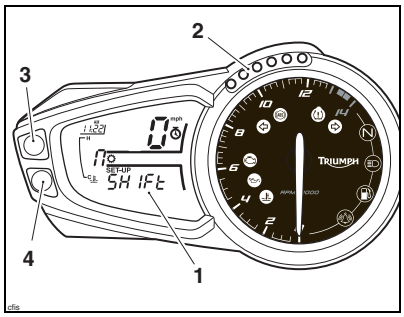
- mpg - gallons impériaux
- mpg - US gallons
- L/100 km - métrique
- km/L - métrique.

Modèles sans TPMS : Appuyez sur le bouton B et ne touchez plus les boutons A ou B jusqu'à ce que UnitS apparaisse sur l'écran d'affichage. Lorsque UnitS est visible sur l'écran d'affichage, appuyer brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que rEturn (retour) soit visible puis appuyer sur le bouton B. Trip 1 apparait sur l'écran d'affichage.

Modèles avec TPMS : Appuyez sur le bouton B et ne touchez plus les boutons A ou B jusqu'à ce que PSI ou bAr s'affiche. Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que les unités de pression des pneus voulues soient visibles. Appuyez sur le bouton B et attendez que UnitS s'affiche, puis appuyez sur le bouton A et lorsque rEturn apparaît, appuyez sur le bouton B. Trip 1 est alors visible sur l'écran d'affichage.

Témoins de changement de vitesses

Les témoins de changement de vitesses donne une indication visuelle du moment où un changement de vitesses est nécessaire. Tous les témoins de changement de vitesses sont bleus.



1. **Écran d'affichage**
2. **Témoin de changement de vitesses**
3. **Bouton A**
4. **Bouton B**

Modes des voyants de changements de vitesses

Les témoins de changement de vitesses offrent quatre modes de fonctionnement programmables comme décrit ci-dessous :

- Mode SE : les témoins s'allument progressivement par incréments de 250 tr/min jusqu'à ce que la vitesse programmée soit atteinte. Lorsque la vitesse programmée est atteinte, les six témoins sont allumés.
- Mode 3 LED : Les trois premiers témoins s'allument lorsque la limite programmée est atteinte, et restent allumés jusqu'à ce que le régime moteur passe sous la limite programmée.

- Mode 6 LED : Les six témoins s'allument lorsque la limite programmée est atteinte, et restent allumés jusqu'à ce que le régime moteur passe sous la limite programmée.
- Mode OFF : Les témoins de changement de vitesses sont éteints.

Réglage des limites des témoins de changement de vitesses

Les témoins de changement de vitesses ne fonctionnent pas sous 3 500 tr/min pour éviter que les témoins ne s'allument au ralenti.

Pour changer les modes des voyants de changement de vitesses, moto arrêtée et au point mort, mettez le contact.

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que SEt UP (configuration) soit visible dans l'écran d'affichage, puis appuyez sur le bouton B.

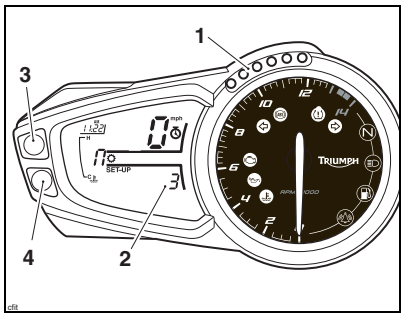
Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que SHIFt (changement) soit visible puis appuyez sur le bouton B. Le mode activé s'affiche et les témoins correspondants de changement de vitesses s'allument.

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que le mode souhaité des témoins de changement de vitesses soit visible puis appuyez sur le bouton B. L'affichage défile dans l'ordre suivant :

- SE (mode échelle)
- 3 (mode 3 LED)
- 6 (mode 6 LED)
- OFF (témoins de changement de vitesses désactivés).

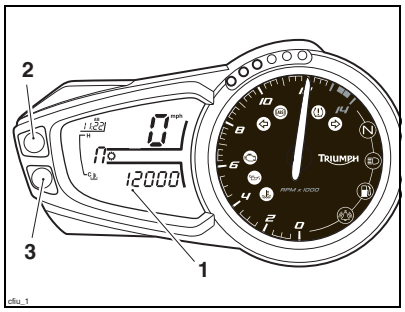
Note :

- **A sa sortie d'usine, la moto est livrée avec les témoins de changement de vitesses réglés sur le mode 6 témoins à 3 500 tr/min.**



1. **Témoin de changement de vitesses**
2. **Écran d'affichage (mode 3 en illustration)**
3. **Bouton A**
4. **Bouton B**

Lorsque le mode des témoins de changement de vitesses a été sélectionné, l'aiguille du compte-tours se déplace jusqu'à la dernière position programmée. Le régime est indiqué dans l'écran d'affichage et le chiffre des milliers clignote.



1. **Milliers de tr/min**
2. **Bouton A**
3. **Bouton B**

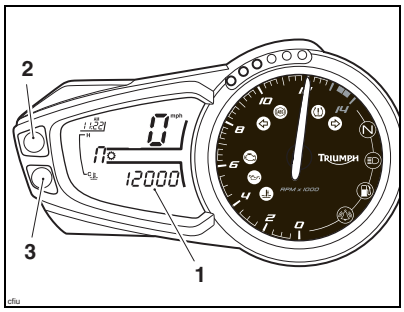
Modification de la vitesse programmée

Pour modifier le réglage par incréments de 1 000 tr/min, appuyez sur le bouton A. Chaque pression sur le bouton A augmente alors le réglage par incréments de 1 000 tr/min jusqu'à la limite de tr/min maximale. Lorsque le régime limite maximum est atteint, le réglage retourne à 3 500 tr/min.

Note :

- **Si le chiffre des milliers de tr/min est réglé à la limite maximum, SHIFt est affiché.**

Lorsque le réglage correct est affiché, appuyez sur le bouton B : le chiffre des centaines de tr/min se met à clignoter.



1. **Centaines de tr/min**
2. **Bouton A**
3. **Bouton B**

Le réglage peut désormais être modifié par incréments de 100 tr/min, jusqu'à la limite maximum du régime.

Note :

- **Dans ce mode, lorsque 900 est atteint, la pression suivante sur le bouton A ramène l'affichage à 000.**

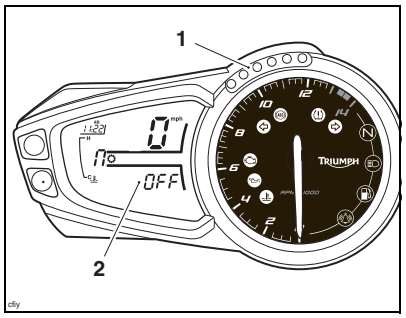
Chaque nouvelle pression sur le bouton A augmente le réglage par incréments de 100 tr/min.

Lorsque le bon réglage s'affiche, il suffit d'appuyer sur le bouton B pour confirmer le réglage, SHIFt est visible dans l'écran d'affichage et tous les témoins de changement de vitesses clignotent.

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que rEturn (retour) soit visible sur l'écran d'affichage puis appuyer sur le bouton B. Trip 1 apparaît dans l'écran d'affichage.

Désactivation des témoins de changement de vitesses

Pour sélectionner le mode OFF (désactivé), veillez à ce que OFF apparaisse dans l'écran d'affichage. Appuyez sur le bouton B : SHIFt apparaît dans l'écran d'affichage. Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que rEturn (retour) soit visible sur l'écran d'affichage puis appuyer sur le bouton B. Trip 1 apparaît dans l'écran d'affichage.



1. **Témoin de changement de vitesses**
2. **Écran d'affichage (mode OFF en illustration)**

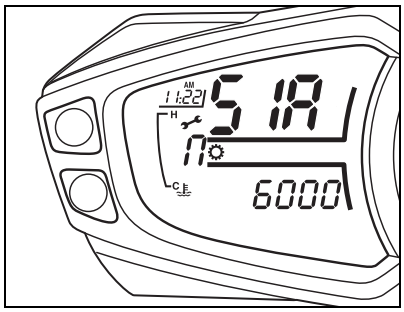
Annonce de périodicité d'entretien (SIA)

L'annonce de périodicité d'entretien (SIA) indique la distance totale que la moto peut parcourir avant qu'un entretien soit requis. Si l'entretien est en retard, la distance est affichée sous la forme d'un nombre négatif.

Pour accéder à l'affichage de la SIA, moto arrêtée et au point mort, mettez le contact.

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que SEt UP (configuration) soit visible dans l'écran d'affichage, puis appuyez sur le bouton B.

Appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que la SIA soit visible.



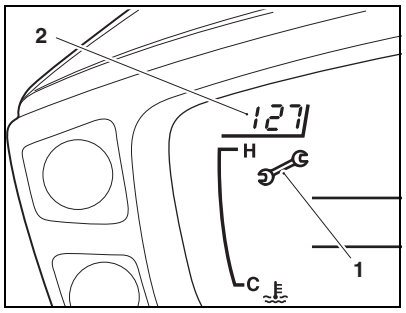
Annonce de périodicité d'entretien (SIA)

Pour quitter l'affichage de la SIA, appuyez brièvement sur le bouton A jusqu'à ce que rEturn (retour) soit visible sur l'écran d'affichage puis appuyer sur le bouton B. Trip 1 apparaît dans l'écran d'affichage.

Retour - rEturn

Lorsque rEturn (retour) est affiché et que vous appuyez sur le bouton B, le menu Trip 1 apparaît dans l'écran d'affichage.

Indicateur de périodicité d'entretien

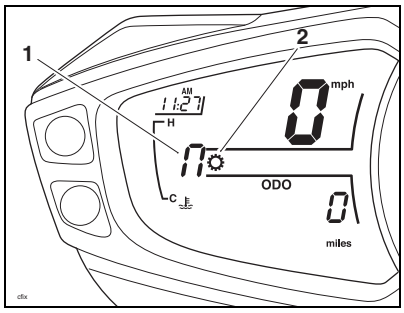


1. **Indicateur d'entretien**
2. **Distance restante**

Lorsque vous mettez le contact et que la distance jusqu'au prochain entretien est égale ou inférieure à 800 km, le symbole d'entretien est affiché pendant trois secondes et la distance restante avant le prochain entretien est affichée à la place de l'heure.

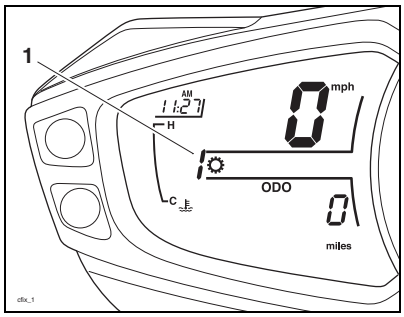
Lorsque la distance restante est de 0 km, le symbole d'entretien reste affiché jusqu'à ce que l'entretien ait été effectué et que le système ait été réinitialisé par votre concessionnaire Triumph agréé. Si l'entretien est en retard, la distance est affichée sous la forme d'un nombre négatif.

Affichage de position de boîte de vitesses



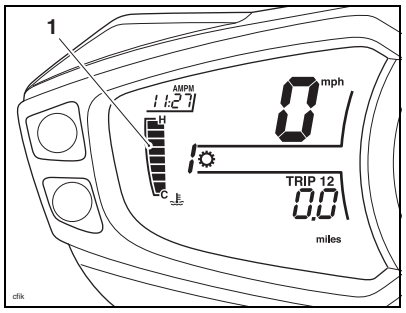
1. **Affichage de position de boîte de vitesses (position point mort illustrée)**
2. **Symbole de position de boîte de vitesses**

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



1. **Affichage de position de boîte de vitesses (première vitesse illustrée)**

Indicateur de température du liquide de refroidissement



1. Thermomètre de liquide de refroidissement

Le thermomètre indique la température du liquide de refroidissement du moteur.

Lorsqu'on met le contact, les huit barres de l'affichage apparaissent. Quand le moteur démarre à froid, une barre est visible. Avec la température qui augmente, d'autres barres s'apparaissent dans l'affichage. Lorsque le moteur est mis en marche à chaud, le nombre de barres correspondant à la température du moteur est affiché.

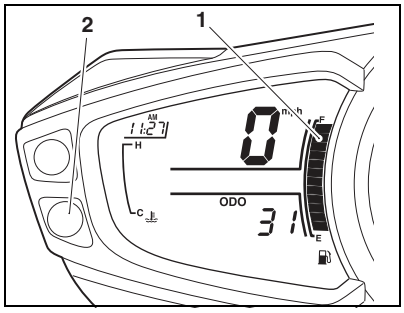
La plage de température normale se situe entre trois et cinq barres.

Si la température du liquide de refroidissement devient trop élevée, les huit barres sont affichées et se mettent à clignoter. Le témoin de surchauffe du liquide de refroidissement s'allume également dans le compte-tours.

⚠ Attention

Arrêtez immédiatement le moteur si l'un ou l'autre des avertissements de surchauffe s'affiche, sinon le moteur pourra subir de graves dommages.

Jauge de carburant



1. Jauge de carburant
2. Bouton B

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.

Quand le réservoir est plein, les 12 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.

Quand deux barres sont affichées, le témoin de bas niveau de carburant s'allume. Cela indique qu'il reste environ 3,5 litres de carburant dans le réservoir et que vous devrez ravitailler à la première occasion. Si un totalisateur partiel est affiché, il est possible de sélectionner l'autonomie en appuyant sur le bouton B puis en le relâchant jusqu'à ce qu'elle s'affiche.

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.

Témoins

Indicateurs de direction



Quand le commutateur des indicateurs de direction est poussé à gauche ou à 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 l'inverseur route/ croisement est en position "faisceau de route", le témoin de faisceau de route s'allume.

Bas niveau de carburant



Le témoin de bas niveau de carburant s'allume quand il reste environ 3,5 litres de carburant dans le réservoir.

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.

Témoin de basse pression d'huile



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

⚠ Attention

Arrêtez immédiatement le moteur si le témoin de basse pression d'huile 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 basse pression d'huile est allumé.

Le témoin de basse pression d'huile du compte-tours 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 dans le compte-tours.

⚠ 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.

Le témoin de haute température du liquide de refroidissement du compte-tours s'allume si le contact est établi sans démarrage du moteur.

Témoin d'anomalie du système de gestion du moteur



Le témoin d'anomalie du système de gestion du moteur s'allume quand le contact est établi (pour indiquer qu'il fonctionne) mais ne doit pas s'allumer pendant la marche du moteur.

Si le témoin d'anomalie s'allume pendant la marche du moteur, cela indique qu'un défaut s'est produit dans un ou plusieurs des systèmes commandés par le système de gestion du moteur. Dans ce cas, le système de gestion du moteur passera 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 témoin d'anomalie 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 témoin d'anomalie 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 d'alarme/antidémarrage



Ce modèle Triumph est équipé d'un système antidémarrage qui est activé lorsque le contact est coupé. Si la moto est équipée d'une alarme accessoire Triumph d'origine, l'antidémarrage fonctionnera normalement, mais le témoin d'alarme/antidémarrage fonctionnera comme décrit ci-dessous.

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.

Sans alarme

Quand le contact est coupé, le témoin d'alarme/antidémarrage clignote pendant 24 heures pour indiquer que l'antidémarrage est activé. Quand le contact est établi, 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.

Témoin d'ABS (système de freinage antiblocage)



Note :

- **L'ABS ne fonctionne pas s'il y a un dysfonctionnement dans l'ABS, et le témoin ABS est allumé.**

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

Il ne doit plus se rallumer jusqu'au redémarrage du moteur, sauf si l'ABS est désactivé (voir page 34) ou s'il y a un défaut.

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

Avertissement

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

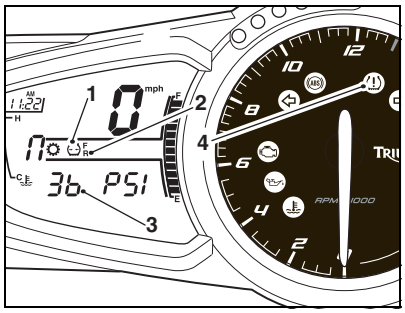
Voyez aussi Freinage à la page 74.

Témoin de pression des pneus

Le témoin de pression des pneus fonctionne conjointement avec le système de contrôle de pression des pneus (voir page 38).

Le témoin ne s'allume que si la pression du pneu avant ou arrière est inférieure à la valeur recommandée. Il ne s'allume pas si le pneu est surgonflé.

Lorsque le témoin est allumé, le symbole TPMS qui indique quel pneu est dégonflé et sa pression apparaît automatiquement dans la zone d'affichage.



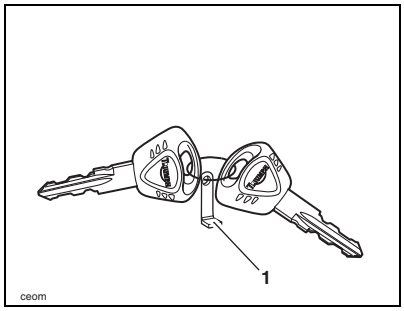
1. **Symbole TPMS**
2. **Pneu arrière, identifié**
3. **Pressure des pneus**
4. **Témoin de pression des pneus**

La pression des pneus à laquelle le témoin s'allume est compensée pour une température de 20°C, mais l'affichage de pression numérique correspondant ne l'est pas (voir page 38). Même si la valeur numérique affichée paraît être la pression standard pour le pneu, ou proche de celle-ci, lorsque le témoin est allumé, une basse pression de pneu est indiquée et la cause en est probablement une crevaison.

Avertissement

Arrêtez la moto si le témoin de pression des pneus s'allume. Ne conduisez pas la moto tant que les pneus n'ont pas été vérifiés et que leur pression n'est pas à la valeur recommandée à froid.

Clé de contact



1. Plaquette portant le numéro de clé

Outre qu'elle commande le verrou de direction/commutateur d'allumage, 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.

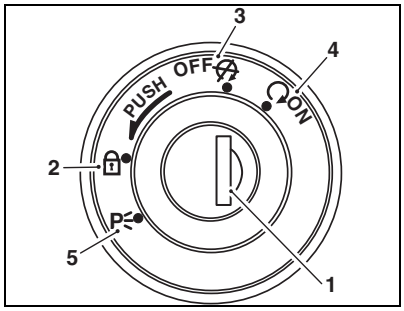
Un transpondeur intégré à la clé désactive l'antidémarrage. Pour assurer le bon fonctionnement de l'antidémarrage, ne placez qu'une seule des clés de contact près du commutateur d'allumage. La présence de deux clés de contact près du commutateur peut interrompre le signal entre le transpondeur et l'antidémarrage. 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.

⚠ Attention

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

Commutateur d'allumage/Verrou de direction



1. **Commutateur d'allumage/verrou de direction**
2. **Position verrouillage**
3. **Position contact coupé**
4. **Position contact établi**
5. **Position stationnement**

Antidémarrage

Le boîtier du barillet de commutateur d'allumage sert d'antenne pour l'antidémarrage.

Lorsque le contact est coupé et la clé retirée du commutateur, l'antidémarrage est désactivé (voir page 52). L'antidémarrage est désactivé lorsque la clé de contact est dans le commutateur d'allumage et en position de marche.

Positions du commutateur d'allumage

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

POUR VERROUILLER : Tournez la clé en position contact coupé, appuyez dessus et relâchez-la complètement, puis tournez-la en position verrouillage.

STATIONNEMENT : Tournez la clé de la position verrouillage à la position stationnement. La direction restera bloquée.

Note :

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

Avertissement

Par mesure de sécurité, tournez toujours la clé de contact en position contact coupé et retirez-la en laissant la moto sans surveillance.

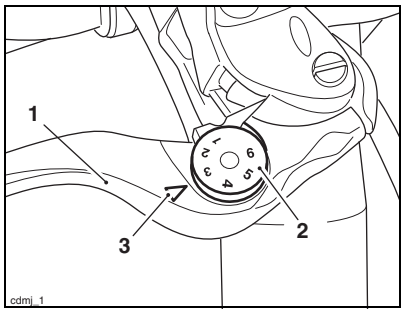
Une utilisation non autorisée de la moto risque d'entraîner des blessures pour le conducteur, les autres usagers et les piétons, ainsi que des dégâts pour la moto.

Avertissement

Lorsque la clé est en position verrouillage ou stationnement, la direction est verrouillée.

Ne tournez jamais la clé en position verrouillage ou stationnement 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.

Vis de réglage du levier de frein - Daytona 675, Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx



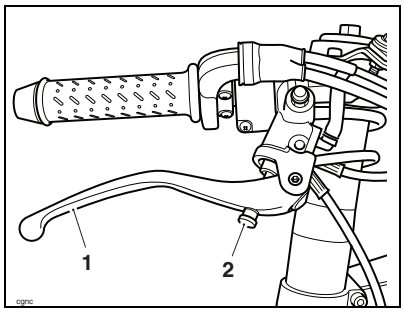
1. **Levier (Street Triple R en illustration)**
2. **Molette de réglage**
3. **Repère triangulaire**

Une molette de réglage est prévue sur le levier de frein avant. Cette molette de réglage offre six positions de réglage de la distance entre le guidon et le levier pour les Daytona 675, Street Triple R et Street Triple Rx, ou quatre positions pour la Street Triple, pour l'adapter à la taille des mains de l'utilisateur.

Pour régler le levier, poussez-le en avant et tournez la molette de réglage dans le sens contre des aiguilles d'une montre pour aligner une des positions numérotées avec le repère triangulaire sur le levier (Daytona 675, Street Triple R et Street Triple Rx), ou le support de levier (Street Triple) comme indiqué à partir de la position de conduite pour augmenter la distance, ou dans le sens des aiguilles d'une montre pour raccourcir la distance à partir du guidon.

La distance entre la poignée du guidon et le levier relâché est la plus courte au réglage numéro six (Daytona 675, Street Triple R et Street Triple Rx), ou quatre (Street Triple), et la plus longue au numéro un.

Vis de réglage du levier de frein - Daytona 675 R



1. **Levier de frein**
2. **Vis de réglage**

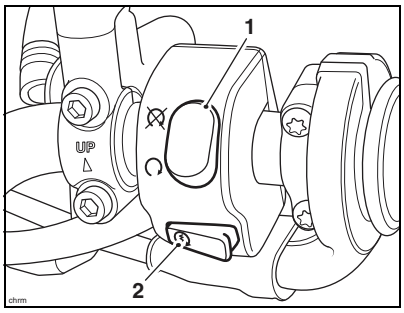
Pour régler le levier de frein, poussez-le en avant et tournez la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, vue de la position de conduite, pour réduire la distance au guidon, ou dans le sens contraire pour l'augmenter.

⚠ Avertissement

Pour tous les modèles, 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.

Commutateurs au guidon côté droit



1. **Interrupteur d'arrêt du moteur**
2. **Bouton de démarreur**

Interrupteur d'arrêt du moteur

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

L'interrupteur d'arrêt du moteur n'est prévu que pour les cas d'urgence. Dans une situation d'urgence nécessitant l'arrêt du moteur, amenez l'interrupteur d'arrêt en position d'arrêt.

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.**

⚠ Attention

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

Bouton de démarreur

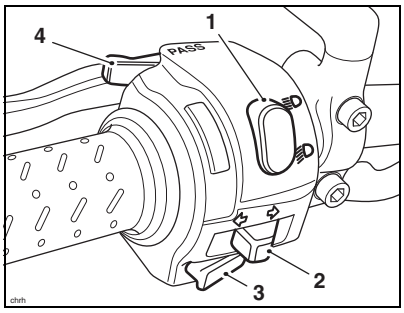
Le bouton de démarrage actionne le démarreur électrique. Pour que le démarreur puisse fonctionner, le levier d'embrayage doit être tiré vers le guidon.

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.**

Alors que le moteur tourne, le bouton de démarreur fonctionne comme bouton de déclenchement du chronomètre. En appuyant momentanément sur le bouton de démarreur, le chronomètre démarre en enregistrant le tour suivant.

Commutateurs au guidon côté gauche



1. **Inverseur route/croisement**
2. **Commutateur d'indicateurs de direction**
3. **Bouton d'avertisseur sonore**
4. **Bouton d'appel de phare**

Inverseur route/croisement

L'inverseur route/croisement permet de sélectionner les faisceaux de route ou de croisement. Pour sélectionner le faisceau de route, poussez le commutateur en avant. Pour sélectionner le faisceau de croisement, ramenez le commutateur en arrière. Quand le faisceau de route est allumé, le témoin de faisceau de route s'allume aussi.

Note :

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

Commutateur d'indicateurs de direction

Lorsque le commutateur des indicateurs de direction est poussé à gauche ou à droite et relâché, les indicateurs correspondants clignotent. Pour éteindre les indicateurs, enfoncer et relâcher le commutateur.

Bouton d'avertisseur sonore

Lorsque vous appuyez sur le bouton d'avertisseur sonore, commutateur d'allumage en position contact établi, l'avertisseur retentit.

Bouton d'appel de phare

Lorsque vous appuyez sur le bouton d'avertisseur optique, le faisceau de route s'allume. Il reste allumé tant que vous maintenez la pression sur le bouton, et s'éteint dès que vous le relâchez.

⚠ Attention

Le contacteur d'appel de phare n'est prévu que pour un usage intermittent. L'utilisation prolongée du contacteur d'appel de phare peut faire griller le fusible et entraîner la défaillance du phare.

Carburant préconisé/ Ravitaillement

Qualité du carburant



Le moteur de votre Triumph est conçu pour utiliser du carburant sans plomb et offrira les meilleures performances si ce type de carburant est utilisé.

- Les modèles Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx peuvent utiliser du carburant sans plomb à indice d'octane de 91 RON ou supérieur.
- Les modèles Daytona 675 et 675 R nécessitent un carburant sans plomb ayant un indice d'octane MINIMUM de 95 RON.

⚠ Attention

Le système d'échappement 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. Vérifiez toujours que vous avez suffisamment de carburant pour votre voyage.

⚠ Attention

L'utilisation d'essence au plomb est illégale dans la plupart des pays, états ou territoires. L'emploi de carburant au plomb endommagera le convertisseur catalytique.

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.

Ne fumez pas.

N'utilisez pas de téléphone portable.

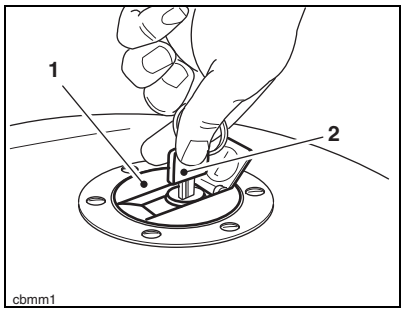
Vérifiez que la zone de ravitaillement est bien aérée et exempte de toute source de flamme ou d'étincelles. Cela inclut tout appareil doté d'une veilleuse.

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 et verrouillé.

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
2. Clé

Pour ouvrir le bouchon de réservoir de carburant, soulevez le cache qui masque la serrure proprement dite. Introduisez la clé dans la serrure et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre.

Pour fermer et verrouiller le bouchon, appuyez dessus pour l'abaisser en place avec la clé dans la serrure jusqu'à ce que le verrou s'enclenche. Retirez la clé et fermez le cache du trou de serrure.

Attention

Si vous fermez le bouchon sans la clé dans la serrure, vous endommagerez le bouchon, le réservoir et le mécanisme de serrure.

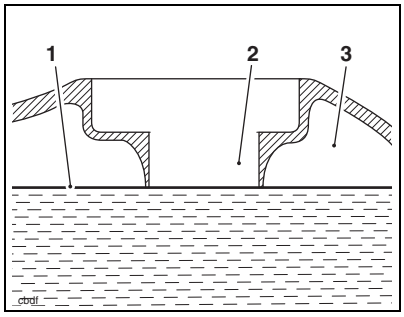
Remplissage du réservoir de carburant

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

⚠ Attention

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

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. **Niveau maximum de carburant**
2. **Goulot de remplissage de carburant**
3. **Espace vide**

⚠ 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.

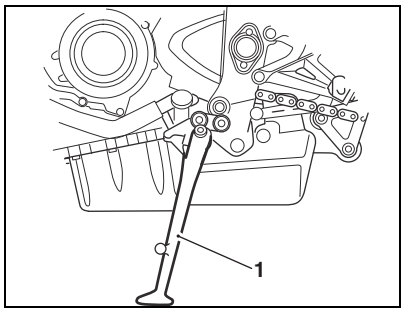
Comme l'essence est très inflammable, tout écoulement ou fuite de carburant ou toute négligence des consignes de sécurité ci-dessus entraînera un risque d'incendie pouvant causer des dégâts matériels, des blessures corporelles ou la mort.

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.

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

Béquille

Béquille latérale



1. Béquille latérale (Street Triple illustrée)

La moto est équipée d'une béquille latérale sur laquelle elle peut être parquée.

⚠ Avertissement

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

N'essayez jamais 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.

Note :

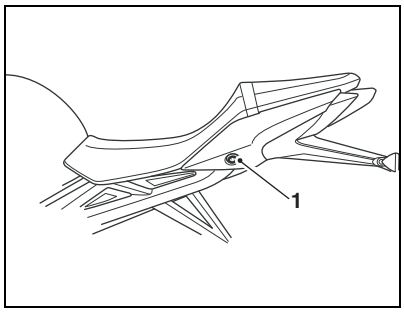
- **En utilisant la béquille latérale, tournez toujours le guidon à fond à gauche et laissez la moto en première vitesse.**

Chaque fois que vous utilisez la béquille latérale, vérifiez toujours avant de prendre la route qu'elle est bien relevée après vous être assis sur la moto.

Pour les instructions sur la sécurité du stationnement, reportez-vous à la section Conduite de la moto.

Verrou de selle

Selle du conducteur
Street Triple et Street Triple R



1. Verrou de selle

Le verrou de selle est situé du côté gauche de la carrosserie arrière, dans l'alignement du support de repose-pied. 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 tout en appuyant vers le bas sur l'arrière de la selle. Cela libère la selle de son verrou et lui permet de coulisser en arrière pour être complètement déposée de la moto.

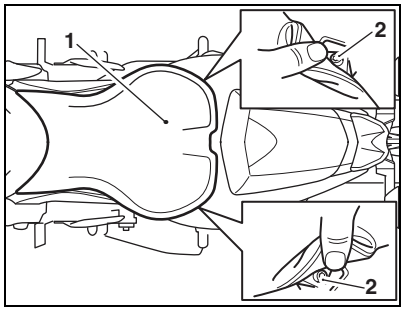
Pour reposer la selle, engagez sa languette sous le réservoir de carburant et appuyez vers le bas à l'arrière pour l'engager dans la serrure de selle.

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

Avertissement

Pour éviter que la selle ne se détache pendant la marche, saisissez-la après chaque remise en place et tirez-la fermement vers le haut. Si la selle n'est pas correctement fixée, elle se dégagera du verrou. La mauvaise fixation ou le détachement de la selle risque de causer une perte de contrôle de la moto et un accident.

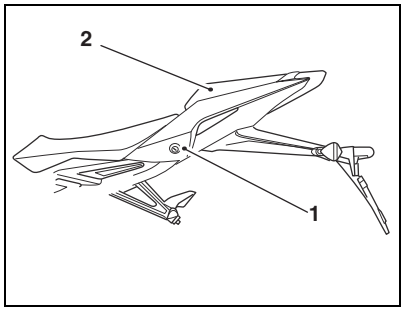
Selle du conducteur
Daytona 675, Daytona 675 R et Street Triple Rx



1. Selle du conducteur
2. Fixations

Pour déposer la selle du conducteur : Déposer les fixations situées sous le rembourrage. Cela permettra de faire coulisser la selle du conducteur en arrière pour la déposer de la moto. Pour reposer la selle, engagez sa languette sous le réservoir de carburant, posez les fixations et serrez-les à **9 Nm**.

Selle pour passager
Daytona 675, Daytona 675 R et Street Triple Rx



1. **Verrou de selle**
2. **Selle pour passager**

Le verrou de selle est situé du côté gauche de la carrosserie arrière, dans l'alignement du support de repose-pied. Pour déposer la selle arrière, introduire la clé de contact dans le verrou de selle et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre tout en appuyant vers le bas sur l'arrière de la selle. Cela permettra de libérer la selle de son verrou et de la faire coulisser en avant pour la retirer de la moto.

Pour reposer la selle, engagez sa languette sous la patte et appuyez de haut en bas sur l'arrière pour l'engager dans le verrou de selle. Un déclic sonore se fait entendre lorsque la selle est complètement engagée dans son verrou.

Entretien de la selle

Pour éviter d'endommager la selle ou le dessus de selle, prenez soin de ne pas la laisser tomber et de ne pas l'appuyer contre une surface qui pourrait l'endommager.

⚠ Attention

Pour éviter d'endommager la selle ou le dessus de selle, attention à ne pas la laisser tomber. N'appuyez pas la selle contre la moto ou contre une surface qui pourrait endommager la selle ou le dessus de selle. Placez-la, dessus vers le haut, sur une surface plane et propre recouverte d'un chiffon doux.

Ne placez sur la selle aucun article qui pourrait endommager ou tacher le dessus de selle.

⚠ Avertissement

Pour éviter que la selle ne se détache pendant la marche, saisissez-la après chaque remise en place et tirez-la 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.

Emplacement de rangement du verrou antivol accessoire Triumph D-lock

Street Triple

Un espace est prévu sous la selle pour passager pour ranger un verrou antivol accessoire Triumph D-lock (disponible chez votre concessionnaire Triumph).

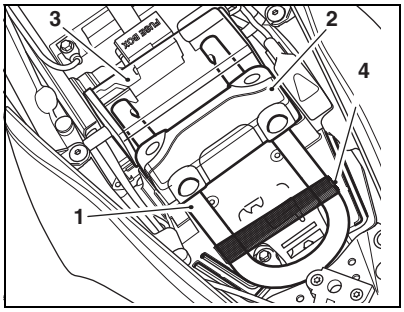
Procédez comme suit pour fixer le verrou :

Positionnez la partie en U du verrou dans le support sur le garde-boue arrière, en dirigeant l'extrémité ouverte vers l'avant de la moto.

Fixez la partie en U avec le crochet et le passant de sangle comme illustré ci-dessous.

Positionnez le corps du verrou dans le logement prévu dans le garde-boue arrière.

Reposez la selle pour passager pour fixer le corps du verrou.



1. **Section en U du verrou**
2. **Corps du verrou**
3. **Filtre à charbon (le cas échéant)**
4. **Crochet et passant de sangle**

Trousse à outils

Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx

La trousse à outils est située sous la selle pour passager, à l'arrière du bac à batterie.

La trousse contient :

- Outil de réglage de la précharge du ressort du combiné de suspension arrière (Street Triple uniquement)
- Manche déployable de l'outil de réglage de la précharge du ressort (Street Triple uniquement)
- Tournevis
- Clé Allen de 4 mm
- Clé Allen de 5 mm.

Daytona 675 et Daytona 675 R

La trousse à outils est située sous la selle pour passager, à l'arrière du bac à batterie.

La trousse contient :

- Tournevis
- Clé Allen de 4 mm
- Clé Allen de 5 mm.

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.

Note :

- **La distance recommandée pour le rodage des plaquettes et disques de freins neufs est 300 km.**

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 ¾ du régime moteur maximum.

De 800 à 1 500 kilomètres :

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

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.

Sécurité de la conduite

Contrôles de sécurité quotidiens



Procédez 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, reportez-vous à la section Entretien et réglage ou confiez la moto à votre concessionnaire Triumph agréé pour qu'il prenne les mesures nécessaires pour remettre la moto en bon état de marche.

⚠ Avertissement

Si vous n'effectuez pas ces contrôles chaque jour avant de prendre la route, vous risquez de graves dégâts pour la moto ou un accident causant de graves blessures ou la mort.

Contrôles :

Carburant : Quantité suffisante dans le réservoir, absence de fuites (page 59).

Huile moteur : Niveau correct sur la jauge. Ajoutez de l'huile de la spécification correcte selon besoin. Absence de fuites au moteur ou au refroidisseur d'huile (page 96).

Chaîne de transmission : Réglage correct (page 110).

Pneus/roues : Pressions de gonflage correctes (à froid). Profondeur/usure des dessins de la bande de roulement, dégâts de pneu/roue, perforations, etc. (page 137).

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. Vérifiez 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 (page 120).

Freins : Tirez le levier de frein et appuyez sur la pédale de frein pour vérifier que la résistance est correcte. Vérifiez 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 (page 114).

Plaquettes de frein : Il doit rester plus de 1,5 mm de matériau de friction sur les plaquettes avant et 4,5 mm de matériau de friction incluant la plaque support restant sur les plaquettes arrière. (page 114).

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 (page 114).

Fourche avant : Action douce. Pas de fuites aux joints de fourche (page 122).

Accélérateur : Jeu à la poignée d'accélérateur 2 - 3 mm. Vérifiez que la poignée revient à la position de ralenti sans coincement (page 106).

Embrayage : Souplesse de fonctionnement et jeu correct du câble (page 109).

Liquide de refroidissement : Pas de fuite de liquide de refroidissement. Vérifiez le niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion (moteur froid) (page 99).

Équipement électrique : Fonctionnement correct de tous les feux et de l'avertisseur sonore (page 50).

Arrêt du moteur : L'interrupteur d'arrêt arrête le moteur (page 70).

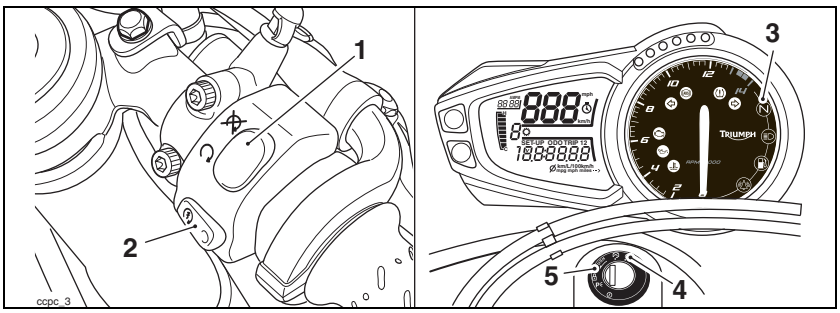
Béquille : Retour à la position de relevage complet par la tension des ressorts. Ressorts de rappel pas affaiblis ni endommagés (page 62).

CONDUITE DE LA MOTO

Table des matières

Pour arrêter le moteur 70
Pour mettre le moteur en marche 70
Mise en route 72
Changements de vitesses 72
Quickshifter - Daytona 675 R (le cas échéant) et Street Triple Rx 73
Freinage 74
ABS (système de freinage antiblocage) - Modèles avec ABS uniquement 76
Stationnement 78
Conduite à grande vitesse 79
Généralités 80
Direction 80
Bagages 80
Freins 80
Pneus 80
Carburant 81
Huile moteur 81
Liquide de refroidissement 81
Équipement électrique 81
Divers 81

Pour arrêter le moteur



1. **Interrupteur d'arrêt du moteur**
2. **Bouton de démarreur**
3. **Témoin de point mort**
4. **Position contact établi**
5. **Commutateur d'allumage**

Fermez complètement le papillon.

Passez au point mort.

Coupez le contact.

Sélectionnez la première vitesse.

Calez la moto avec la béquille latérale sur une surface ferme, plane et horizontale.

Verrouillez la direction.

⚠ Attention

Vous devez normalement arrêter le moteur en coupant le contact. L'interrupteur d'arrêt du moteur n'est prévu que pour les cas d'urgence. Ne laissez pas le contact établi quand le moteur est arrêté. Cela risque d'entraîner des dégâts électriques.

Pour mettre le moteur en marche

Vérifiez que l'interrupteur d'arrêt du moteur est en position de marche.

Vérifiez que la boîte de vitesses est au point mort.

Mettez le contact.

Note :

- **Quand le contact est établi, l'aiguille du compte-tours passe rapidement de zéro au maximum puis retourne à zéro. Les témoins du tableau de bord s'allument puis s'éteignent (sauf ceux qui restent normalement allumés jusqu'au démarrage du moteur - voyez Témoins à la page *50*). Il n'est pas nécessaire d'attendre que les aiguilles retournent à zéro pour mettre le moteur en marche.**

Tirez 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.

⚠ Avertissement

Ne mettez jamais le moteur en marche ou ne le laissez jamais 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. Faites toujours fonctionner la moto à l'air libre ou dans un lieu suffisamment aéré.

⚠ 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.

⚠ 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, arrêtez immédiatement le moteur et recherchez la cause de l'anomalie. Le fonctionnement du moteur avec une basse pression d'huile provoquera de graves dégâts de moteur.

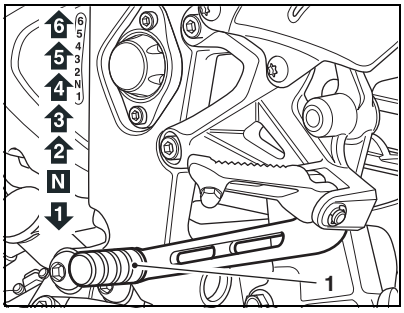
- La moto est équipée d'interrupteurs de neutralisation du démarreur. Ces interrupteurs empêchent le démarreur électrique de fonctionner si la boîte de vitesses n'est pas au point mort et la béquille latérale abaissée.
- Si la béquille latérale est abaissée pendant que le moteur est en marche et si la boîte de vitesses n'est pas au point mort, le moteur s'arrête quelle que soit la position de l'embrayage.

Conduite de la moto

Mise en route

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



1. Pédale de changement de vitesses (Street Triple en illustration)



Fermez le papillon tout en serrant le levier d'embrayage. Passez au rapport immédiatement supérieur ou inférieur. Ouvrez partiellement le papillon tout en relâchant le levier d'embrayage. Utilisez toujours l'embrayage pour changer de vitesses.

⚠ Avertissement

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

Accélérez toujours prudemment, surtout si vous ne connaissez pas bien la moto, car un cabrage ou un patinage vous ferait perdre le contrôle de la moto et entraînerait un accident.

Note :

- **Le mécanisme de changement de vitesses est du type à butée positive. Cela signifie que, pour chaque manœuvre de la pédale de changement de vitesses, vous ne pouvez changer qu'une vitesse à la fois, séquentiellement dans l'ordre ascendant ou descendant.**

⚠ Avertissement

Ne rétrogradez pas à des vitesses pouvant causer un surrégime 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.

Quickshifter - Daytona 675 R (le cas échéant) et Street Triple Rx

Les modèles Street Triple Rx et certaines Daytona 675 R sont équipés d'une commande de changement de vitesses Quickshifter de type course qui déclenche une coupure momentanée du moteur pour permettre l'engagement des vitesses, sans fermeture du papillon ni actionnement de l'embrayage.

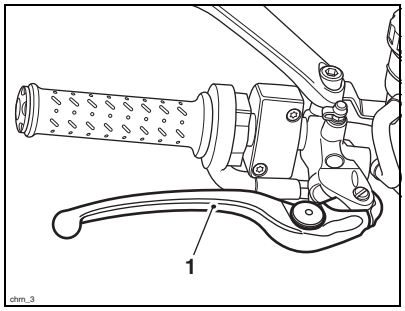
Le Quickshifter ne fonctionne que pour les montées de rapports, et seulement si le régime moteur est supérieur à 2 500 tr/min. Il faut débrayer pour tous les autres changements de vitesses, ainsi que pour s'arrêter et pour démarrer.

Le Quickshifter ne fonctionne pas si l'embrayage est actionné ou si l'on tente par erreur de passer à un rapport supérieur à partir de la 6ème vitesse.

Il faut appuyer fermement sur la pédale pour assurer la douceur des changements de vitesses.

Conduite de la moto

Freinage



1. Levier de frein avant (Street Triple en illustration)

Avertissement

EN FREINANT, OBSERVEZ LES CONSIGNES SUIVANTES :

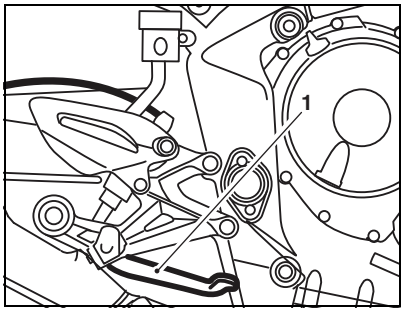
Fermez complètement le papillon des gaz, sans débrayer, pour laisser ralentir la moto par le frein moteur.

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.



1. Pédale de frein arrière (Street Triple en illustration)

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, 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.

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 déraper 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.

ABS (système de freinage antiblocage) - Modèles avec ABS uniquement

⚠ 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 dépassez jamais 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.

Abordez 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 pourra entraîner une perte de contrôle 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

Même en cas de freinage très énergique, l'adhérence élevée des pneus peut faire que la roue avant n'a pas tendance à se bloquer tant que des niveaux de décélération très élevés n'ont pas été atteints. En outre, vous ne pouvez pas être certain que l'ABS empêchera la roue arrière de décoller du sol dans toutes les circonstances. Il est donc possible, dans certaines conditions, que la roue arrière décolle du sol. Cela peut entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident. Il faut donc éviter les freinages trop agressifs.

Témoin d'ABS



Il est normal que le témoin d'ABS clignote lorsque le contact est mis (voir page 52). Si le témoin d'ABS reste allumé, cela indique que la fonction ABS n'est pas disponible car :

- l'ABS a été désactivé par le conducteur (voir page 34)
- l'ABS connaît un dysfonctionnement qui demande une inspection.

Si le témoin s'allume pendant la marche, cela indique que le système ABS présente une anomalie qui doit être diagnostiquée.

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. Comme l'ABS n'est pas un système de freinage intégré et ne contrôle pas simultanément les freins avant et arrière, cette pulsation pourra être ressentie dans le levier, dans la pédale ou dans les deux.**
- **L'ABS pourra être activé par des changements soudains du revêtement routier vers le haut ou le bas.**

⚠ Avertissement

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

⚠ Avertissement

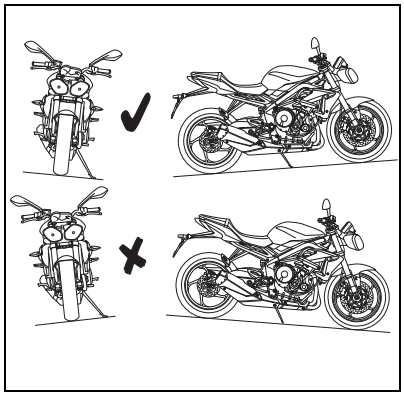
Le témoin d'ABS s'allumera si la roue arrière tourne à vitesse élevée pendant plus de 30 secondes alors que la moto est sur une béquille. Cette réaction est normale.

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'entrainer une perte de contrôle et un accident dans les conditions où l'ABS fonctionnerait normalement.

Stationnement



Passez au point mort et coupez le contact.

Verrouillez la direction pour prévenir le vol.

Garez toujours la moto sur une surface ferme et horizontale pour éviter qu'elle ne bascule.

Si vous garez la moto sur une pente, garez-la toujours dans le sens de la montée pour éviter qu'elle ne se libère de la béquille et ne roule en avant. Enclenchez la première vitesse pour empêcher la moto de se déplacer.

Sur une pente latérale, garez toujours la moto de telle sorte que la pente la pousse naturellement vers la béquille latérale.

Ne garez jamais la moto sur une pente latérale de plus de 6°, ni dans le sens de la descente.

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).**

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

Avertissement

Ne la garez pas 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.

Avertissement

L'essence est extrêmement inflammable et peut être explosive dans certaines conditions. Si vous garez la moto dans un garage ou un autre local, assurez-vous qu'il 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 garez PAS 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 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. Réduisez toujours votre vitesse si les conditions atmosphériques et la circulation le nécessitent.

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.

Conduite de la moto

⚠ Avertissement

Les caractéristiques de comportement d'une moto à grande vitesse peuvent varier par rapport à celles auxquelles vous êtes habitué aux vitesses limitées sur route. N'essayez pas 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

Assurez-vous que la moto a bien été entretenue conformément au tableau d'entretien périodique.

Direction

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

Bagages

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

Freins

Vérifiez que les freins avant et arrière fonctionnent correctement.

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. Examinez leur état général, gonflez-les à la pression correcte (à froid), et vérifiez l'équilibre des roues. Revissez fermement les capuchons de valves après avoir vérifié la pression des pneus. Suivez les informations données sur la vérification et la sécurité des pneus de la section Entretien et réglage de la section Caractéristiques.

Carburant

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

⚠ Attention

Le système d'échappement 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. Vérifiez toujours que vous avez suffisamment de carburant pour votre voyage.

Huile moteur

Vérifiez que le niveau d'huile moteur est correct. Utilisez toujours de l'huile de la qualité et du type corrects pour faire l'appoint.

Liquide de refroidissement

Vérifiez que le niveau de liquide de refroidissement est au repère supérieur dans le vase d'expansion. (Vérifiez toujours le niveau à froid.)

Équipement électrique

Vérifiez que le phare, le feu arrière/de freinage, les indicateurs de direction, l'avertisseur sonore, etc., fonctionnent tous correctement.

Divers

Vérifiez visuellement que toutes les fixations sont bien serrées.

Page réservée

ACCESSOIRES, CHARGEMENT ET PASSAGERS

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 passagers et de charges additionnelles.

⚠ Avertissement

Un chargement incorrect peut entrainer 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.

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 de 195 kg.

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

⚠ Avertissement

N'installez pas d'accessoires ou ne transportez pas de bagages qui gênent le contrôle de la moto. Veillez à ne pas affecter défavorablement la visibilité d'un 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

Cette moto ne doit jamais être conduite au-dessus de la vitesse maximale autorisée sur route, sauf sur circuit fermé.

⚠ 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 entrainera une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Votre passager/passagère doit être informé/e qu'il/elle peut causer une perte de contrôle de la moto en faisant des mouvements brusques ou en s'asseyant incorrectement.

Le conducteur doit donner les instructions suivantes au passager :

- Il est important que le passager reste assis immobile pendant la marche de la moto et ne gêne pas sa conduite.
- Le passager doit reposer les pieds sur les repose-pieds du passager et se tenir fermement à la sangle de selle ou à la taille ou aux hanches du conducteur.
- Informez le passager qu'il doit se pencher avec le conducteur dans les virages et ne pas se pencher si le conducteur ne le fait pas.

Avertissement

Ne transportez pas d'animaux sur votre moto.

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

Avertissement

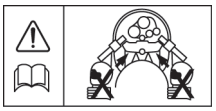
Le comportement et les capacités de freinage d'une moto sont affectés par la présence d'un passager. Le conducteur doit tenir compte de ces changements lorsqu'il conduit la moto avec un passager et ne doit pas entreprendre cette conduite s'il n'en a pas reçu la formation et s'il ne s'est pas familiarisé et n'est pas à l'aise avec les changements de caractéristiques de fonctionnement entraînés par la présence d'un passager.

La conduite d'une moto sans tenir compte de la présence d'un passager risque d'entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

N'essayez jamais 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

Ne transportez pas un passager s'il n'est pas assez grand pour atteindre les repose-pieds prévus.

Un passager qui n'est pas assez grand pour atteindre les repose-pieds ne pourra pas s'asseoir fermement sur la moto et pourra entraîner de l'instabilité pouvant causer une perte de contrôle et un accident.

⚠ 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 l'on ne tient pas compte des changements de stabilité de la moto, on risque une perte de contrôle ou un accident.

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.

⚠ Avertissement

Si la selle du passager est utilisée pour transporter de petits objets, ceux-ci ne doivent pas peser plus de 3 kg, ne doivent pas gêner la commande de la moto, doivent être solidement fixés et ne doivent pas dépasser à l'arrière ou sur les côtés de la moto.

Transporter des objets de plus de 3 kg, 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 les petits objets sont correctement chargés sur la selle pour passager, la vitesse maximale de la moto doit être réduite à 130 km/h.

Page réservée

ENTRETIEN ET RÉGLAGE

Table des matières

Entretien périodique 91
Huile moteur 96
Contrôle du niveau d'huile 96
Changement de l'huile et du filtre à huile 97
Mise au rebut de l'huile et des filtres à huile 99
Spécification et qualité de l'huile 99
Circuit de refroidissement 99
Inhibiteurs de corrosion 100
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement 100
Correction du niveau de liquide de refroidissement 101
Changement du liquide de refroidissement 105
Radiateur et flexibles 105
Commande d'accélérateur 106
Examen 107
Réglage 108
Embrayage 109
Examen 109
Réglage 109
Chaîne de transmission 110
Lubrification de la chaîne 110
Contrôle de la flèche de la chaîne 111
Réglage de la flèche de la chaîne 111
Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx 111
Daytona 675 et Daytona 675 R 111
Contrôle de l'usure des pignons et de la chaîne 112
Freins 114
Contrôle de l'usure des freins 114
Frein avant 114
Frein arrière 114
Rodage des plaquettes et disques de freins neufs 115
Rattrapage de l'usure des plaquettes de freins 115
Liquide de freins à disque 116
Contrôle et appoint du niveau de liquide de freins avant 117

Contrôle et appoint du niveau de liquide de frein arrière 118
Contacteurs de feu de freinage. 119
Roulements de direction/roues 120
Contrôle de la direction. 120
Contrôle du jeu des roulements de direction (colonne). 120
Contrôle des roulements de roues 121
Suspension avant 122
Contrôle de la fourche avant 122
Réglage de la suspension avant - Street Triple 122
Tableau de réglage de suspension avant - Daytona 675 uniquement 123
Tableau de réglage de suspension avant - Daytona 675 R uniquement 123
Tableau de réglage de suspension avant - Street Triple R et Street Triple Rx 124
Réglage de la suspension avant - Daytona 675, Street Triple R et Street Triple Rx 125
Réglage de précharge du ressort 125
Réglage de la détente 126
Réglage d'amortissement de compression - Daytona 675 127
Réglage d'amortissement de compression - Street Triple R et Street Triple Rx 128
Réglage de suspension avant - Daytona 675 R 128
Réglage de précharge du ressort 128
Réglage de la détente 129
Réglage d'amortissement de compression 129
Suspension arrière 130
Inspection de la suspension arrière 130
Tableau des réglages de suspension arrière - Daytona 675 uniquement 130
Tableau de réglage de suspension arrière - Daytona 675 R uniquement 131
Tableau de réglage de suspension arrière - Street Triple R et Street Triple Rx uniquement 131
Réglage de précharge du ressort - Street Triple 132
Réglage de la suspension arrière - Daytona 675, Street Triple R et Street Triple Rx 133
Réglage de la détente - Daytona 675, Street Triple R et Street Triple Rx 133
Réglage de la détente - Street Triple R et Street Triple Rx 134
Réglage d'amortissement de compression - Daytona 675 134
Réglage de suspension arrière - Daytona 675 R 135

Réglage d'amortissement de compression 136
Réglage de la détente 136
Indicateurs d'angle d'inclinaison 136
Pneus 137
Pressions de gonflage des pneus 137
Système de contrôle de pression des pneus (le cas échéant) 137
Usure des pneus 138
Profondeur minimale recommandée des dessins de bande de roulement 138
Remplacement d'un pneu 140
Batterie 143
Dépose de la batterie 143
Mise au rebut de la batterie 144
Entretien de la batterie 144
Décharge de la batterie 144
Décharge de la batterie pendant le remisage ou en cas d'utilisation peu fréquente de la moto 145
Charge de la batterie 145
Pose de la batterie 146
Boîte à fusibles 146
Identification des fusibles 146
Daytona 675 et Daytona 675 R 147
Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx 148
Feux 150
Phares 150
Réglage des phares - Daytona 675 et Daytona 675 R 151
Réglage des phares - Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx 151
Remplacement d'une ampoule de phare - Daytona 675 et Daytona 675 R 152
Remplacement d'une ampoule de phares - Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx 155
Indicateurs de direction 157
Remplacement de l'ampoule 157
Éclairage de plaque d'immatriculation 157
Remplacement de l'ampoule 157
Feu arrière 157
Remplacement du feu arrière 157

Entretien et réglage

Nettoyage 158
Entretien de la peinture mate 158
Préparation au nettoyage 158
Précautions particulières 159
Après le lavage 159
Entretien de la selle 159
Nettoyage du pare-brise 160
Éléments en aluminium non peints 161
Nettoyage du système d'échappement 161

Entretien périodique

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.

⚠ 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 utilisé le véhicule 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.

Comme l'exécution incorrecte ou la négligence des opérations d'entretien peut entraîner une conduite dangereuse, il faut toujours confier à un concessionnaire Triumph agréé l'entretien périodique de cette moto.

Entretien et réglage

L'entretien périodique peut être effectué de trois manières par votre concessionnaire : 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 10 000 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 10 000 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 10 000 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. Adressez-vous à un concessionnaire Triumph agréé pour savoir quel programme d'entretien convient le mieux à votre moto.

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.

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	500 (800) un mois	Ans	10 000 et 30 000	20 000	40 000
Lubrification						
Refroidisseur d'huile moteur - recherche de fuites	Jours	•	•	•	•	•
Huile moteur - vidange/remplacement	-	•	•	•	•	•
Filtre à huile moteur - remplacement	-	•	•	•	•	•
Alimentation et gestion du moteur						
Câbles d'accélérateur - contrôle/réglage	Jours	•	•	•	•	•
Circuit d'alimentation - recherche de fuites, d'usure des tuyaux par frottement, etc.	Jours	•	•	•	•	•
Papillon d'accélérateur - contrôle/nettoyage	-			•	•	•
Autoscan - effectuer un Autoscan complet avec l'outil de diagnostic Triumph (imprimer une copie pour le client)	-	•	•	•	•	•
Boulons de collier d'échappement - contrôle/réglage	-	•	•	•	•	•
Système d'injection d'air secondaire - contrôle/nettoyage	-				•	•
Filtre à air - remplacement	-				•	•
Boîtiers de papillons - équilibrage	-			•	•	•
Flexible de carburant - remplacement	Tous les quatre ans, quel que soit le kilométrage					
Flexibles de récupération des vapeurs de carburant* - remplacement	Tous les quatre ans, quel que soit le kilométrage					
Câbles de papillon d'échappement - contrôle/réglage (Daytona 675 et 675 R uniquement)	-	•	•	•	•	•
Actionneur de papillon d'échappement - contrôle/nettoyage/graissage du connecteur électrique (Daytona 675 et 675 R uniquement)	-	•	•	•	•	•
Allumage						
Bougies d'allumage - contrôle	-			•		
Bougies d'allumage - remplacement	-				•	•

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	500 (800) un mois	Ans	10 000 et 30 000	20 000	40 000
Circuit de refroidissement						
Circuit de refroidissement - recherche de fuites	Jours	•	•	•	•	•
Niveau de liquide de refroidissement - contrôle/appoint	Jours	•	•	•	•	•
Liquide de refroidissement - remplacement	Tous les 3 ans, quel que soit le kilométrage					
Moteur						
Câble d'embrayage - contrôle/réglage	Jours	•	•	•	•	•
Jeu aux soupapes - contrôle/réglage	-				•	•
Distribution - réglage	**À la première révision des 20 000 km uniquement**					
Roues et pneumatiques						
Roues - contrôle de l'état	Jours	•	•	•	•	•
Roulements de roues - contrôle de l'usure/de la douceur de fonctionnement	-	•	•	•	•	•
Usure/dommages des pneus - contrôle	Jours	•	•	•	•	•
Pression de gonflage des pneus - contrôle/correction	Jours	•	•	•	•	•
Équipement électrique						
Éclairage, instruments et circuits électriques - contrôle	Jours	•	•	•	•	•
Direction et suspension						
Direction - contrôle de la liberté de fonctionnement	Jours	•	•	•	•	•
Fourche - contrôle des fuites/douceur de fonctionnement	Jours	•	•	•	•	•
Huile de fourche - remplacement	-					•
Roulements de colonne - contrôle/réglage	-		•	•	•	•
Roulements de colonne - graissage	-				•	•
Timonerie de suspension arrière - contrôle/graissage	-				•	•

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	500 (800) un mois	Ans	10 000 et 30 000	20 000	40 000
Freins						
Plaquettes de freins - contrôle du niveau d'usure	Jours	•	•	•	•	•
Maîtres-cylindres de freins - recherche de fuites de liquide	Jours	•	•	•	•	•
Étriers de freins - recherche de fuites de liquide et de pistons grippés	Jours	•	•	•	•	•
Niveaux de liquide de frein - contrôle	Jours	•	•	•	•	•
Liquide de frein - remplacement	Tous les 2 ans, quel que soit le kilométrage					
Chaîne de transmission						
Flèche de la chaîne de transmission - contrôle/réglage	Jours	•	•	•	•	•
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	-	•	•	•	•	•
Bande de frottement de la chaîne de transmission - remplacement	-			•	•	•
Généralités						
Fixations - contrôle visuel du serrage	Jours	•	•	•	•	•
Indicateurs d'angle d'inclinaison - contrôle visuel de l'usure	Jours	•	•	•	•	•
Béquille - contrôle du fonctionnement	Jours	•	•	•	•	•
* Système de récupération des vapeurs de carburant monté sur les modèles de certains marchés seulement						

Huile moteur

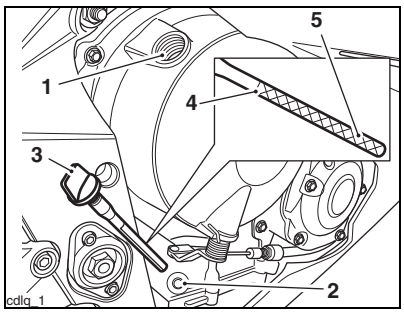


Pour que le moteur, la boîte de vitesses et l'embrayage fonctionnent correctement, il faut maintenir l'huile moteur au niveau correct et remplacer l'huile et le filtre à huile conformément au programme d'entretien périodique.

⚠ 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.

Contrôle du niveau d'huile



1. **Bouchon de remplissage**
2. **Emplacement de la jauge dans le carter moteur**
3. **Jauge de niveau**
4. **Repère supérieur**
5. **Repère inférieur**

⚠ Avertissement

Ne mettez jamais le moteur en marche ou ne le laissez jamais 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. Faites toujours fonctionner la moto à l'air libre ou dans un lieu suffisamment aéré.

⚠ 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.

Mettez le moteur en marche et laissez-le tourner au ralenti pendant cinq minutes environ.

Arrêtez le moteur et attendez au moins trois minutes pour permettre à l'huile de se déposer dans le carter.

Déposez la jauge de niveau, nettoyez la lame et replacez-la en la vissant totalement.

Note :

- **Le niveau d'huile moteur n'est indiqué avec précision que lorsque le moteur est à sa température normale de fonctionnement, que la moto est verticale (pas sur la béquille latérale) et que la jauge de niveau a été vissée au maximum.**
- **Ne pas ajouter d'huile par le trou de la jauge de niveau dans le carter moteur.**

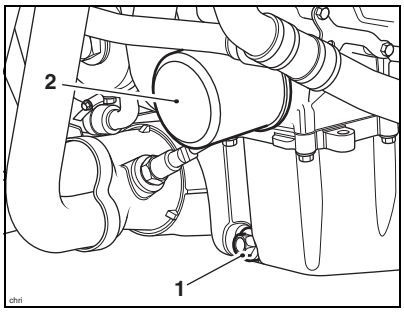
Retirer la jauge de niveau.

Le niveau d'huile est indiqué par des repères sur la jauge. Lorsque le carter est plein, le niveau d'huile indiqué doit atteindre le repère supérieur.

Si le niveau d'huile est sous le repère inférieur, retirez le bouchon de remplissage et ajoutez de l'huile petit à petit par l'orifice de remplissage dans le carter d'embrayage jusqu'à ce que le niveau correct soit atteint.

Une fois le niveau correct atteint, remettez en place la jauge de niveau et le bouchon de remplissage.

Changement de l'huile et du filtre à huile



1. **Bouchon de vidange d'huile (Street Triple illustrée)**
2. **Filtre à huile**

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

⚠ Avertissement

Un contact prolongé ou répété avec l'huile moteur peut causer un dessèchement de la peau, des irritations et des dermatites. En outre, l'huile moteur usée contient des contaminants nocifs qui peuvent causer le cancer de la peau. Portez toujours des vêtements protecteurs et évitez tout contact de la peau avec l'huile moteur.

Laissez bien réchauffer le moteur puis arrêtez-le et calez la moto en position verticale sur une surface plane et horizontale.

Déposez le carénage (Daytona 675 et 675 R uniquement).

Déposez le sabot moteur (Street Triple Rx uniquement).

Placez un bac de vidange d'huile sous le moteur.

Déposez le bouchon de vidange d'huile.

⚠ Avertissement

L'huile peut être très chaude. Évitez le contact de l'huile chaude en portant des vêtements, gants et lunettes de protection. Le contact de la peau avec l'huile chaude peut causer des brûlures.

Dévissez et déposez le filtre à huile à l'aide de l'outil spécial Triumph T3880313. Débarrassez-vous du filtre usagé d'une manière respectant l'environnement.

Enduisez d'un peu d'huile moteur propre l'anneau d'étanchéité du nouveau filtre à huile. Posez le filtre à huile et serrez-le à **10 Nm**.

Reposez le bouchon de vidange et serrez-le à **25 Nm**.

Faites 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 certaines pays.

Mettez le moteur en marche et laissez-le tourner au ralenti au moins 30 secondes.

⚠ Attention

Le fonctionnement du moteur au-dessus du ralenti avant que l'huile en atteigne toutes les parties peut l'endommager et même provoquer son serrage. Ne faire monter le régime du moteur qu'après l'avoir laissé tourner 30 secondes au ralenti pour bien faire circuler l'huile.

⚠ 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, arrêtez immédiatement le moteur et recherchez la cause de l'anomalie. Le fonctionnement du moteur avec le témoin de basse pression d'huile allumé provoquera des dégâts de moteur.

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

Coupez le contact, vérifiez le niveau d'huile par la méthode décrite précédemment, puis faites l'appoint pour amener le niveau entre les repères minimum et maximum de la jauge.

Reposez le carénage (Daytona 675 et 675 R uniquement).

Reposez le sabot moteur (Street Triple Rx uniquement).

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

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.

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

N'utilisez pas 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.

Circuit de refroidissement



Pour assurer le rendement du refroidissement du moteur, contrôlez le niveau de liquide chaque jour avant de prendre la route, et faites 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°.**

Inhibiteurs de corrosion

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.

⚠ Avertissement

Le liquide de refroidissement Hybrid OAT HD4X contient des inhibiteurs de corrosion et un antigel convenant aux moteurs et radiateurs en aluminium. Utilisez toujours 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. N'avalez jamais d'antigel ou de liquide de refroidissement de la moto.

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.**

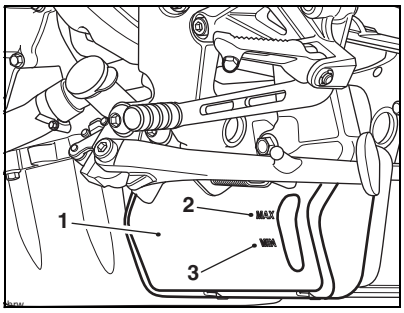
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement

Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx

Le bouchon du vase d'expansion peut être situé du côté gauche de la moto, à côté de la béquille latérale.

Note :

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



1. **Vase d'expansion**
2. **Repère MAX**
3. **Repère MIN**

Placer la moto sur une surface horizontale et la caler en position verticale.

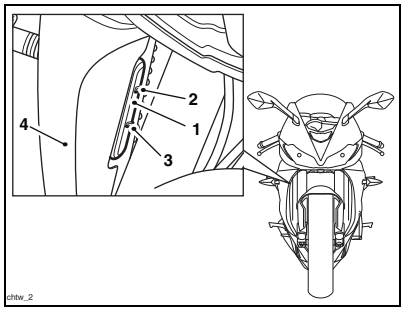
Contrôler le niveau de liquide dans le vase d'expansion. Le niveau doit se situer entre les repères MAX et MIN. Si le liquide de refroidissement est en dessous du niveau minimum, il faut faire l'appoint (voir page 104).

Daytona 675 et 675 R

Le vase d'expansion du circuit de refroidissement est monté du côté droit du radiateur et couvert par le carénage droit.

Placer la moto sur une surface horizontale et la caler en position verticale.

Le vase d'expansion peut être observé de l'avant de la moto, entre les jambes de fourche avant. Le niveau doit se situer entre les repères MAX et MIN. Si le liquide de refroidissement est en dessous du niveau minimum, il faut faire l'appoint (voir page 101).



1. **Vase d'expansion**
2. **Repère MAX**
3. **Repère MIN**
4. **Carénage droit**

Note :

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

Si le niveau de liquide de refroidissement est trop bas, procédez comme suit pour faire l'appoint (voir page 101).

Correction du niveau de liquide de refroidissement

Avertissement

Ne retirez pas le bouchon de radiateur quand 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.

Laissez refroidir le moteur.

Daytona 675 et 675 R

Le vase d'expansion est situé derrière le carénage droit et fixé au radiateur. Pour ajouter du liquide dans le vase d'expansion, il faut d'abord déposer le carénage droit.

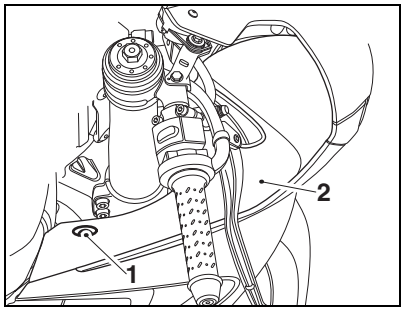
Déposez la selle du conducteur.

Déposer la sangle de batterie.

Débrancher la batterie en commençant par le câble négatif (noir).

Déposez la vis de fixation du panneau de liaison de cockpit.

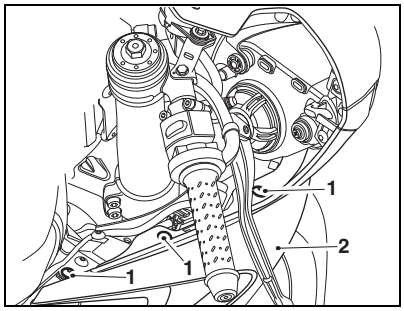
Pour déposer le panneau de liaison de cockpit, soulevez légèrement et tirez en arrière pour extraire les ergots des douilles à l'arrière du phare.



1. **Vis**
2. **Panneau de liaison de cockpit**

Déposez le panneau.

En notant leur position, déposez les trois vis de fixation du carénage au cockpit.

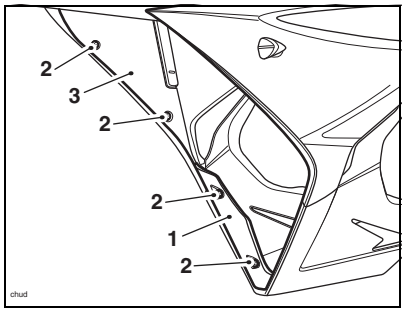


1. **Vis**
2. **Carénage supérieur**

Note :

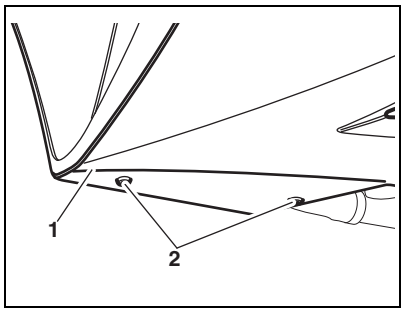
- **Il n'est PAS nécessaire de déposer les panneaux de liaison de radiateur pour déposer les carénages.**

En notant leur position, déposez les quatre vis-rivets de fixation du carénage aux panneaux de liaison de radiateur.



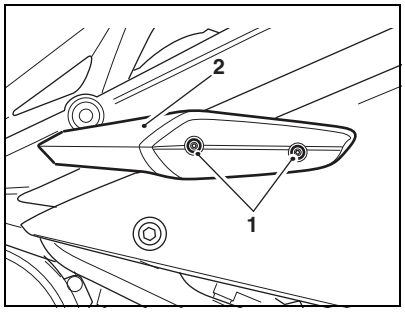
1. **Panneau de liaison inférieur**
2. **Vis-rivets**
3. **Panneau de liaison supérieur**

Déposez les deux vis qui fixent ensemble les carénages droit et gauche.



1. **Carénage**
2. **Vis**

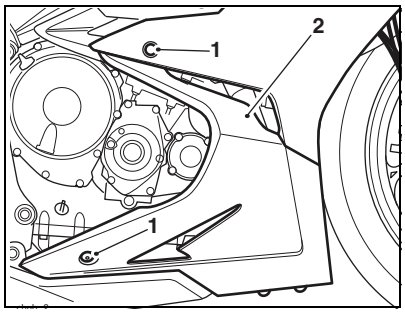
Desserrez et déposez les vis de fixation du protège-cadre (le cas échéant).



1. **Vis**
2. **Protège-cadre**

Déposez le protège-cadre.

Déposez les deux vis de fixation du carénage au cadre.



1. **Vis**
2. **Emplacement de l'ergot/douille de carénage**

Note :

- **Les carénages supérieur et inférieur se déposent d'un seul bloc.**

Détachez l'ergot de carénage inférieur de la douille du cadre.

Le bord supérieur du carénage est positionné dans le cockpit par deux crochets. Le panneau doit être déplacé en arrière jusqu'à ce que les deux crochets soient dégagés des fentes.

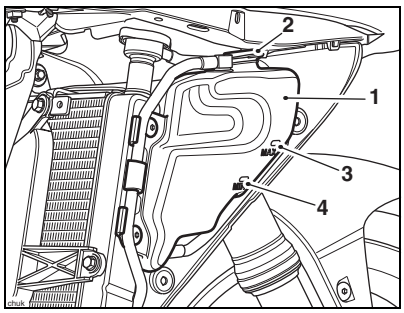
Déposez le carénage.

Débrancher les connecteurs d'indicateurs de direction.

⚠ Attention

Si le niveau de liquide de refroidissement est bas ou s'il faut ajouter régulièrement du liquide, vérifier si le circuit de refroidissement ne présente pas de fuite. Si nécessaire, effectuer un contrôle de pression sur le circuit de refroidissement pour localiser la fuite éventuelle et réparer selon besoin. Une perte de liquide de refroidissement peut provoquer la surchauffe du moteur et entraîner de graves dégâts.

Déposez le bouchon du vase d'expansion et ajoutez la quantité de mélange nécessaire pour amener le niveau au repère MAX. Remettez le bouchon en place.



1. **Vase d'expansion de liquide de refroidissement**
2. **Bouchon du vase d'expansion**
3. **Niveau supérieur de liquide**
4. **Niveau inférieur de liquide**

Pose

Pour la pose, inverser la procédure de dépose en tenant compte de ce qui suit.

Reposez les vis de fixation du carénage au cadre et serrez-les à **5 Nm**.

Reposez les vis qui fixent les moitiés inférieures de carénage l'une à l'autre et serrez-les à **3 Nm**.

Serrez les vis de protège-cadre à **9 Nm** (le cas échéant).

Reposez les vis de fixation du cockpit au carénage et serrez-les à **3 Nm**.

Reposez le panneau de liaison de cockpit côté droit et serrez la vis à **3 Nm**.

Rebranchez les fils de batterie en commençant par le fil positif (rouge).

Reposer la sangle de batterie.

Reposez la selle conducteur et serrez les vis à **9 Nm**.

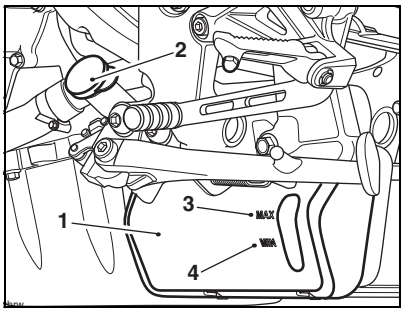
Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx

Le bouchon du vase d'expansion peut être situé du côté gauche de la moto, à côté de la béquille latérale.

⚠ Attention

Si le niveau de liquide de refroidissement est bas ou s'il faut ajouter régulièrement du liquide, vérifier si le circuit de refroidissement ne présente pas de fuite. Si nécessaire, effectuer un contrôle de pression sur le circuit de refroidissement pour localiser la fuite éventuelle et réparer selon besoin. Une perte de liquide de refroidissement peut provoquer la surchauffe du moteur et entraîner de graves dégâts.

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 MAX. Remettez le bouchon en place.



1. **Vase d'expansion de liquide de refroidissement**
2. **Bouchon du vase d'expansion**
3. **Niveau supérieur de liquide**
4. **Niveau inférieur de liquide**

Tous modèles

Note :

- **Si le contrôle du niveau de liquide a lieu par suite d'une surchauffe, vérifiez également le niveau dans le radiateur et faites 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.**

⚠ Attention

Si l'on utilise de l'eau dure dans le circuit, elle entartrera 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.

Changement du liquide de refroidissement

Faites remplacer le liquide de refroidissement par un concessionnaire Triumph agréé conformément aux exigences de l'entretien périodique.

Radiateur et flexibles

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

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

⚠ Avertissement

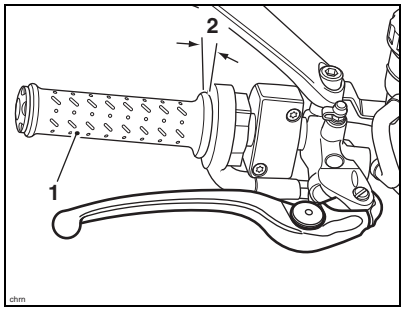
Le ventilateur se met automatiquement en marche lorsque le moteur est en marche. N'approchez pas les mains ni vos vêtements du ventilateur, car un contact avec les pales en rotation peut causer des blessures.

⚠ 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 faites pas 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.

Commande d'accélérateur



1. **Poignée d'accélérateur**
2. **Réglage correct 2 - 3 mm**

⚠ Avertissement

La poignée d'accélérateur commande les papillons dans les boîtiers de papillons. Si les câbles d'accélérateur sont incorrectement réglés, qu'ils soient trop ou insuffisamment tendus, l'accélérateur sera difficile à contrôler et les performances en souffriront.

Vérifiez le jeu de la poignée en respectant le programme d'entretien et effectuez les réglages éventuellement nécessaires.

Avertissement

Il faut toujours être conscient des changements dans la sensation de l'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 l'accélérateur.

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

Examen

Avertissement

Un câble d'accélérateur mal réglé, incorrectement acheminé, qui coince ou qui est endommagé risque de gêner le fonctionnement de l'accélérateur et d'entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

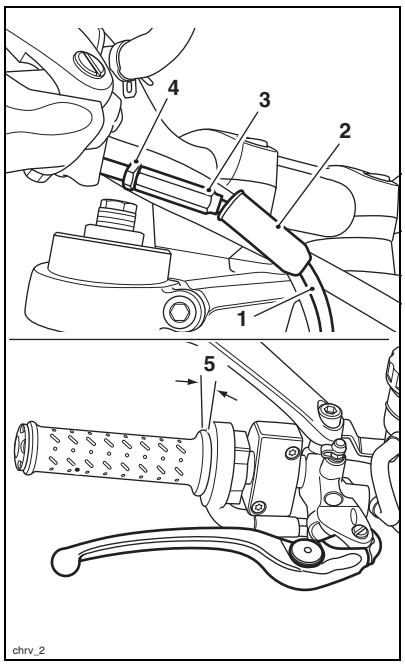
Pour éviter un réglage incorrect, un acheminement incorrect ou l'utilisation continue d'un accélérateur qui coince ou qui est endommagé, faites toujours contrôler et régler l'accélérateur par un concessionnaire Triumph agréé.

Vérifiez que le papillon s'ouvre avec douceur, sans force exagérée, et qu'il se ferme sans coincement. Faites contrôler le système d'accélérateur par votre concessionnaire Triumph agréé si un problème est détecté ou en cas de doute.

Vérifiez qu'il y a 2 - 3 mm de jeu à la poignée lorsqu'on la tourne légèrement dans un sens et dans l'autre.

Si le jeu est incorrect, Triumph recommande de faire effectuer les réglages par un concessionnaire Triumph agréé. Cependant, en cas d'urgence, l'accélérateur peut être réglé comme suit :

Réglage



1. **Câble d'ouverture**
2. **Capuchon en caoutchouc**
3. **Dispositif de réglage du câble d'ouverture**
4. **Écrou de blocage**
5. **Câble d'ouverture - point de mesure du jeu**

Pour régler le jeu du câble, faites glisser le capuchon en caoutchouc pour accéder au manchon de réglage.

Desserrez l'écrou de blocage de réglage du câble d'ouverture.

Tournez le dispositif de réglage du câble d'ouverture à l'extrémité poignée pour obtenir 2 - 3 mm de jeu à la poignée d'accélérateur. Serrez l'écrou de blocage à **2,5 Nm**.

Reposer le couvercle en caoutchouc.

Avertissement

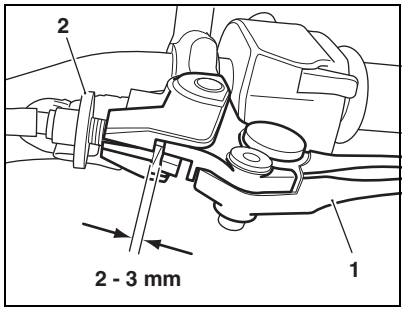
Vérifiez que les écrous de blocage de réglage sont serrés, car un écrou de blocage mal serré risque de provoquer le coincement de l'accélérateur.

Un accélérateur incorrectement réglé, qui se coince ou qui est coincé peut entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Vérifiez que le papillon s'ouvre avec douceur, sans force exagérée, et qu'il se ferme sans coincement.

Roulez prudemment jusque chez votre concessionnaire Triumph agréé et faites-lui contrôler soigneusement le système d'accélérateur avant de reprendre la route.

Embrayage



1. **Levier d'embrayage (Street Triple illustrée)**
2. **Manchon de réglage**

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.

Examen

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

Si le jeu est incorrect, il faut le régler.

Réglage

Desserrez l'écrou de blocage moleté à l'extrémité levier du câble d'embrayage et tournez le manchon de réglage de manière à obtenir le jeu correct au levier d'embrayage.

Serrez le contre-écrou moleté contre l'ensemble levier d'embrayage.

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.

Tournez la bague de réglage du câble extérieure pour donner 2 - 3 mm de jeu au levier d'embrayage.

Serrez l'écrou de blocage.

Chaîne de transmission



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 les routes salées ou très sablées.

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.

⚠ 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 entrainera la perte de contrôle de la moto et un accident.

Lubrification de la chaîne

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

Utilisez le lubrifiant spécial pour chaîne recommandé dans la section Caractéristiques.

Appliquez du lubrifiant sur les côtés des rouleaux et n'utilisez pas la moto pendant au moins 8 heures (une nuit entière est l'idéal). Cela donnera le temps à l'huile de pénétrer dans les joints toriques de la chaîne, etc.

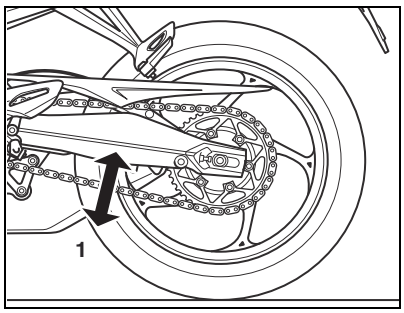
Avant de l'utiliser, essuyez l'huile en excès.

Si la chaîne est particulièrement sale, commencez par la nettoyer puis appliquez de l'huile en suivant les consignes ci-dessus.

⚠ Attention

N'utilisez pas un jet à haute pression pour nettoyer la chaîne sous peine d'endommager les éléments de la chaîne.

Contrôle de la flèche de la chaîne



1. Position de flèche maximale

Avertissement

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

Placez la moto sur une surface horizontale et maintenez-la en position verticale et complètement délestée.

Tournez la roue arrière en poussant la moto pour trouver la position où la chaîne est la plus tendue, et mesurez la flèche de la chaîne à mi-chemin entre les pignons.

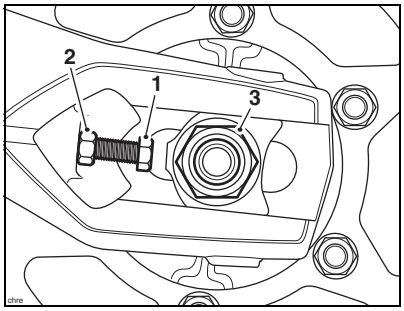
Réglage de la flèche de la chaîne

Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx

La flèche de la chaîne de transmission doit être de 13 - 32 mm.

Daytona 675 et Daytona 675 R

La flèche de la chaîne de transmission doit être de 28 - 38 mm.



1. Boulon de réglage
2. Écrou de blocage du boulon de réglage
3. Écrou d'axe de roue arrière

Desserrez l'écrou de l'axe de roue.

Desserrez les écrous de blocage des boulons de réglage gauche et droit de la chaîne.

Tournez les deux boulons de réglage du même nombre de tours, dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter la flèche et dans le sens inverse pour la réduire.

Une fois la flèche de la chaîne correctement réglée, pousser la roue fermement en contact avec le boulon de réglage. Serrez les deux écrous de blocage de réglage à **20 Nm** et l'écrou de l'axe de roue arrière à **110 Nm**.

Répétez le contrôle de réglage de la chaîne. Réglez de nouveau si nécessaire.

Avertissement

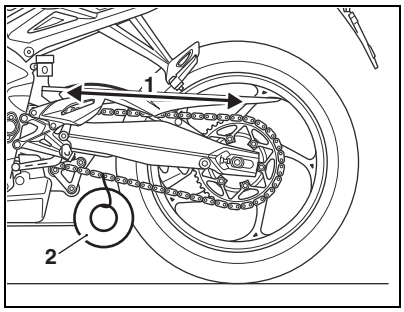
Un serrage insuffisant des écrous de blocage de réglage ou de l'axe de roue risque d'entraîner une détérioration de la stabilité et du comportement de la moto. Cette détérioration de la stabilité et du comportement risque de provoquer une perte de contrôle et un accident.

Vérifiez l'efficacité du frein arrière. Corrigez si nécessaire.

Avertissement

Il est dangereux de conduire la moto avec des freins défectueux et 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 ou un accident.

Contrôle de l'usure des pignons et de la chaîne



1. **Mesurez sur 20 maillons**
2. **Poids**

Déposez le carter de chaîne.

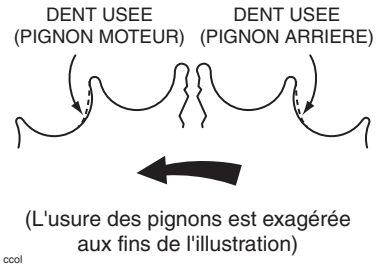
Tendre la chaîne en y suspendant une masse de 10 - 20 kg.

Mesurer une longueur de 20 maillons du brin supérieur de la chaîne entre le centre de l'axe du 1er maillon et le centre de l'axe du 21ème maillon. La chaîne pouvant s'user de façon irrégulière, prendre les mesures à plusieurs endroits.

Si la longueur dépasse la limite d'usure maximale de 319 mm, la chaîne doit être remplacée.

Faites tourner la roue arrière et vérifiez 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.



Si des anomalies sont constatées, remplacer la chaîne de transmission et/ou les pignons par un concessionnaire Triumph agréé.

Déposez le carter de chaîne.

⚠ Avertissement

Ne négligez jamais l'entretien de la chaîne et confiez-en toujours la pose à un concessionnaire Triumph agréé.

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

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

⚠ Attention

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

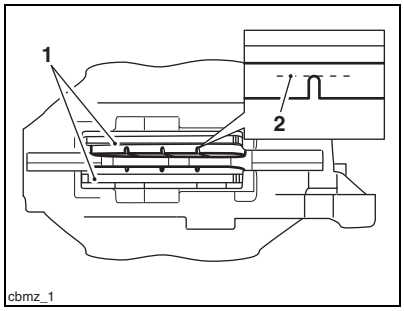
Le fait de remplacer les pignons usés sans également remplacer la chaîne provoquera une usure prématurée des pignons neufs.

Freins

Contrôle de l'usure des freins

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

Frein avant

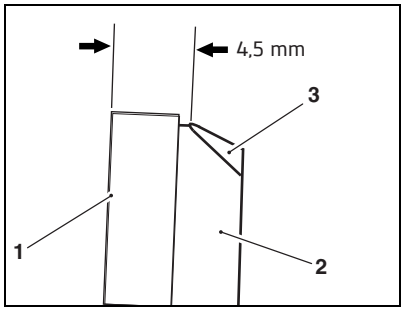


1. **Plaquettes de frein**
2. **Ligne d'épaisseur minimum**

Si l'épaisseur de la garniture d'une plaquette de frein avant quelle qu'elle soit est inférieure à 1,5 mm, ou si la plaquette est usée jusqu'au fond des rainures, remplacez toutes les plaquettes de la roue.

Frein arrière

Si l'épaisseur de la garniture d'une plaquette de frein arrière, incluant la plaque support, quelle qu'elle soit est inférieure à 4,5 mm, ou si la plaquette est usée au-delà du chanfrein, remplacez toutes les plaquettes de la roue.



1. **Plaque support**
2. **Matériau de friction**
3. **Chanfrein**

Rodage des plaquettes et disques de freins neufs

Après le remplacement des disques et/ou plaquettes de freins, nous recommandons 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.

Après le montage de plaquettes et/ou de disques de freins neufs, évitez les freinages extrêmes, conduisez avec prudence et prévoyez des distances de freinage plus longues pendant la période de rodage.

Avertissement

Les plaquettes doivent toujours être remplacées par jeu complet pour une roue. À l'avant, qui est équipé de deux disques de freins, remplacez 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, roulez avec une extrême prudence jusqu'à ce que les plaquettes neuves soient rodées.

Rattrapage de l'usure des plaquettes de freins

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.

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 vous devez faire corriger le défaut par votre 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.

Liquide de freins à disque

Contrôlez le niveau de liquide de freins dans les deux réservoirs et remplacez le liquide conformément aux exigences de l'entretien périodique. Utilisez uniquement le liquide DOT 4 recommandé dans la section Caractéristiques. Le liquide de freins doit aussi être remplacé s'il est, ou si vous le soupçonné d'être, contaminé par de l'humidité ou d'autres contaminants.

Avertissement

Si vous constatez une chute sensible du niveau de liquide dans l'un ou l'autre réservoir de liquide, consultez votre 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.

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, remplacez toujours le liquide de freins conformément aux exigences de l'entretien périodique.

Utilisez toujours 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 mélangez pas de liquides de freins de marques ou de qualités différentes.

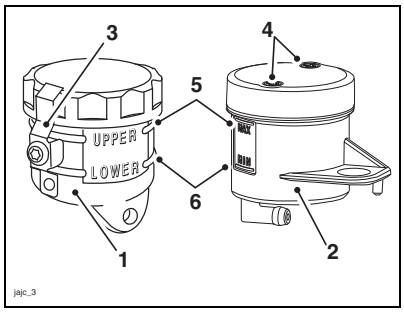
Recherchez des fuites de liquide autour des raccords de freins et des joints, et vérifiez aussi si les flexibles de freins ne présentent pas de fissurations, de détérioration ou d'autres dommages.

Corrigez toujours 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.

Contrôle et appoint du niveau de liquide de freins avant

Daytona 675, Daytona 675 R, Street Triple R et Street Triple Rx



1. **Réservoir de liquide de frein avant (Daytona 675, Street Triple R et Street Triple Rx)**
2. **Réservoir de liquide de frein avant (Daytona 675 R)**
3. **Clip de sécurité**
4. **Fixations du bouchon de réservoir**
5. **Repère de niveau supérieur**
6. **Repère de niveau inférieur**

Le niveau de liquide de frein dans les réservoirs doit être maintenu entre les repères de niveau supérieur/max et inférieur/min (réservoir en position horizontale).

Déposez les fixations du bouchon de réservoir/le clip de sécurité.

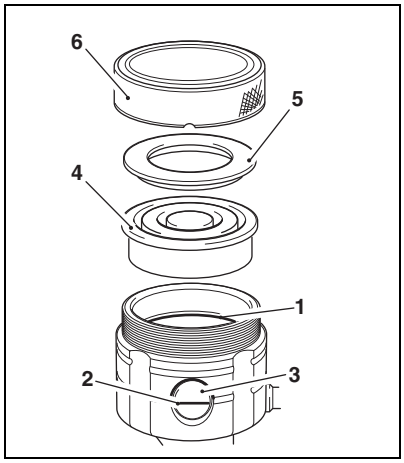
Déposez le bouchon de réservoir.

Remplissez le réservoir jusqu'au repère de niveau supérieur avec du liquide DOT 4 neuf provenant d'un bidon scellé.

Reposez le bouchon de réservoir en vous assurant que la membrane d'étanchéité est correctement positionnée.

Reposez les fixations du bouchon de réservoir/le clip de sécurité.

Daytona 675 R et Street Triple R (le cas échéant)



1. **Repère de niveau supérieur**
2. **Repère de niveau inférieur**
3. **Fenêtre**
4. **Membrane**
5. **Bague de support de membrane**
6. **Bouchon de réservoir**

Le niveau de liquide de frein dans les réservoirs doit être maintenu entre les repères de niveau supérieur/max et inférieur/min (réservoir en position horizontale).

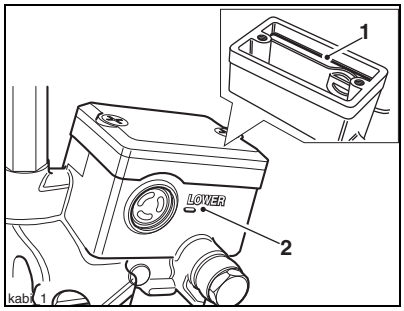
Déposez le bouchon de réservoir.

Remplissez le réservoir jusqu'au repère de niveau supérieur avec du liquide DOT 4 neuf provenant d'un bidon scellé.

Poser la membrane et son anneau de support dans le réservoir de liquide.

Posez le bouchon de réservoir et le visser avec précaution en le serrant au maximum.

Street Triple



1. **Réservoir de liquide de frein avant, repère de niveau supérieur**
2. **Repère de niveau inférieur**

Le niveau de liquide de frein dans les réservoirs doit être maintenu entre les repères de niveau supérieur/max et inférieur/min (réservoir en position horizontale).

Pour contrôler le niveau de liquide avant, vérifiez le niveau de liquide visible dans la fenêtre à l'avant du réservoir.

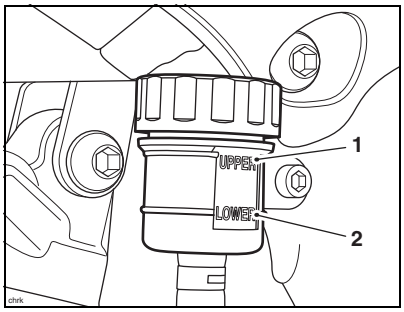
Pour ajuster le niveau de liquide, desserrez les vis de fixation du couvercle et retirez le couvercle en notant la position de la membrane d'étanchéité.

Remplissez le réservoir jusqu'au repère de niveau supérieur avec du liquide DOT 4 neuf provenant d'un bidon scellé.

Remettez en place le couvercle, en vérifiant que la membrane d'étanchéité est correctement positionnée entre le couvercle et le corps du réservoir. Serrez les vis de fixation du couvercle.

Contrôle et appoint du niveau de liquide de frein arrière

Tous modèles



1. **Repère de niveau supérieur**
2. **Repère de niveau inférieur**

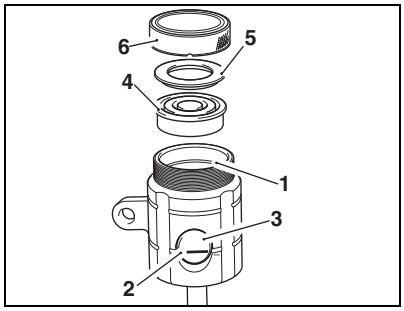
Le niveau de liquide de frein dans les réservoirs doit être maintenu entre les repères de niveau supérieur/max et inférieur/min (réservoir en position horizontale).

Déposez le bouchon de réservoir.

Remplissez le réservoir jusqu'au repère de niveau supérieur avec du liquide DOT 4 neuf provenant d'un bidon scellé.

Reposez le bouchon de réservoir en vous assurant que la membrane d'étanchéité est correctement positionnée.

Daytona 675 R et Street Triple R (le cas échéant)



1. **Repère de niveau supérieur**
2. **Repère de niveau inférieur**
3. **Fenêtre**
4. **Membrane**
5. **Bague de support de membrane**
6. **Bouchon de réservoir**

Le niveau de liquide de frein dans les réservoirs doit être maintenu entre les repères de niveau supérieur/max et inférieur/min (réservoir en position horizontale).

Déposez le bouchon de réservoir.

Remplissez le réservoir jusqu'au repère de niveau supérieur avec du liquide DOT 4 neuf provenant d'un bidon scellé.

Poser la membrane et son anneau de support dans le réservoir de liquide.

Poser le bouchon de réservoir et le visser avec précaution en le serrant au maximum.

Contacteurs de feu de freinage

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

⚠ 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.

Roulements de direction/roues

⚠ Attention

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 le carter d'huile.

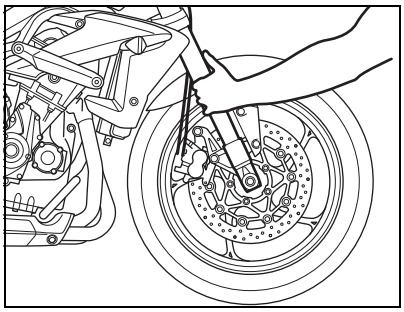
Contrôle de la direction

Contrôlez l'état des roulements de colonne (direction) et lubrifiez-les conformément aux exigences de l'entretien périodique.

Note :

- **Examinez toujours les roulements de roues en même temps que les roulements de colonne.**

Contrôle du jeu des roulements de direction (colonne)



Contrôle du jeu de la direction

Examen

Placez la moto sur une surface horizontale et calez-la en position verticale.

Soulevez la roue avant au-dessus du sol et calez la moto.

En vous positionnant à l'avant de la moto, tenez l'extrémité inférieure des fourches avant extérieures comme illustré et tirez-la et poussez-la alternativement. Si vous détectez du jeu dans les roulements de direction (colonne), demandez à votre concessionnaire Triumph agréé de procéder à un contrôle et de corriger les défauts avant de conduire la moto.

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.

Retirez le support et calez la moto sur sa béquille latérale.

Contrôle des roulements de roues

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

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

Placez la moto sur une surface horizontale et calez-la en position verticale.

Soulevez la roue avant au-dessus du sol et calez la moto.

En vous tenant sur le côté de la moto, secouez doucement le haut de la roue avant d'un côté à l'autre.

Si vous détectez du jeu, demandez à votre concessionnaire Triumph agréé de procéder à un contrôle et de corriger les défauts avant de conduire la moto.

Repositionnez l'appareil de levage et répétez la procédure pour la roue arrière.

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, faites contrôler la moto par un concessionnaire Triumph agréé avant de prendre la route.

Retirez le support et calez la moto sur sa béquille latérale.

Suspension avant

Contrôle de la fourche avant

Examinez 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, consultez un concessionnaire Triumph agréé.

Vérifiez la douceur de fonctionnement de la fourche :

- Positionnez 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 vous constatez des points durs ou une raideur excessive, consultez votre concessionnaire Triumph agréé.
- Le débattement de la suspension sera affecté par les réglages (Daytona 675, Daytona 675 R, Street Triple R et Street Triple RX uniquement).

⚠ 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

N'essayez jamais de démonter une partie des éléments de suspension ; ils contiennent tous de l'huile pressurisée. Un contact avec l'huile pressurisée peut causer des lésions à la peau ou aux yeux.

Réglage de la suspension avant - Street Triple

La suspension avant de la Street Triple n'est pas réglable.

Note :

- **À la sortie d'usine, la suspension avant des Daytona 675, Daytona 675 R, Street Triple R et Street Triple Rx est au réglage standard/sport indiqué dans le tableau de suspension correspondant à chaque modèle.**
- **Ces tableaux ne sont donnés qu'à titre indicatif. Les réglages nécessaires peuvent varier en fonction du poids et des préférences personnelles du conducteur. Consultez les pages suivantes pour tous renseignements concernant le réglage de la suspension.**

Tableau de réglage de suspension avant - Daytona 675 uniquement

Chargement		Précharge du ressort[1]	Amortissement de détente[2]	Amortissement de compression pour basse vitesse de course[2]	Amortissement de compression pour haute vitesse de course[1]
Conducteur seul	Circuit compétition	7,5	8	6	3
	Standard/Sport	7,5	12	12	3
	Confort	7,5	14	14	3,5
Conducteur et passager		7,5	12	12	3

[1] Nombre de tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position de vissage maximum.

[2] Nombre de crans en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position de vissage maximum.

Tableau de réglage de suspension avant - Daytona 675 R uniquement

Chargement		Précharge du ressort[1]	Amortissement de détente[2]	Amortissement de compression[2]
Conducteur seul	Circuit compétition	4	7	10
	Standard/Sport	4	14	16
	Confort	4	20	20
Conducteur et passager		4	14	16

[1] Nombre de tours dans le sens des aiguilles d'une montre à partir de la position extrême dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

[2] Nombre de crans dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position extrême dans le sens des aiguilles d'une montre, en notant que le premier cran compte pour zéro.

Tableau de réglage de suspension avant - Street Triple R et Street Triple Rx

Chargement		Précharge du ressort[1]	Amortissement de détente[2]	Amortissement de compression[2]
Conducteur seul	Circuit compétition	7,5	7	7
	Standard/Sport	7,5	10	10
	Confort	7,5	12	12
Conducteur et passager		7,5	10	10

[1] Nombre de tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position de vissage maximum.

[2] Nombre de crans en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position de vissage maximum.

Daytona 675 et Daytona 675 R

Les réglages standard/sport de la suspension procurent un bon confort de roulement et un bon comportement routier pour la conduite normale sans passager.

Street Triple R et Street Triple Rx

Sur les Street Triple R et Street Triple Rx, les réglages standard/sport de la suspension procurent un comportement à tendance sportive aux dépens d'un léger sacrifice de confort. Le tableau précédent montre les réglages suggérés pour la suspension avant.

Avertissement

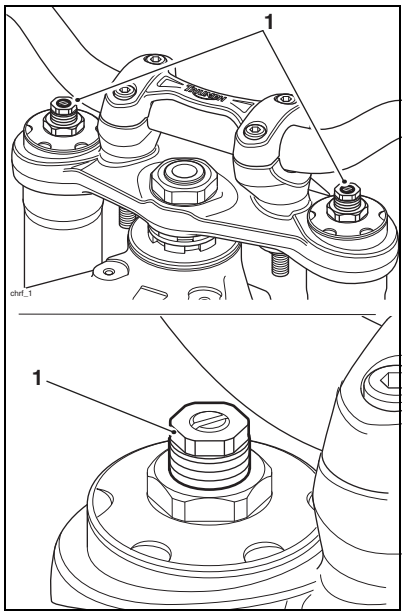
Lorsque les mêmes réglages s'appliquent aux deux côtés de la fourche, assurez-vous que les deux dispositifs de réglage sont à la même position. Une différence de réglage entre côtés pourrait modifier considérablement les caractéristiques de comportement et entraîner une perte de contrôle et un accident.

Avertissement

Veillez 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. Reportez-vous aux tableaux de réglage des suspensions avant et arrière pour plus de renseignements ou consultez votre concessionnaire.

Réglage de la suspension avant - Daytona 675, Street Triple R et Street Triple Rx

Réglage de précharge du ressort



1. Écrous de réglage de la précharge du ressort (Street Triple R en illustration)

Les écrous de réglage de précharge du ressort sont situés au sommet de chaque jambe de fourche.

Pour augmenter la précharge du ressort, tournez l'écrou de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, et tournez-le dans le sens contraire pour réduire la précharge.

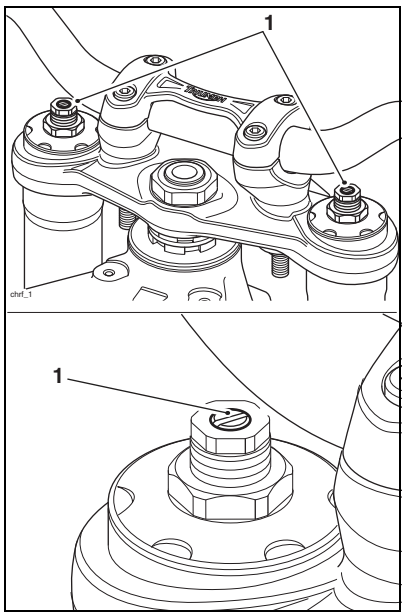
Le réglage des écrous de précharge doit toujours être le même des deux côtés.

Note :

- **Vérifiez que le nombre de traits de graduation visibles est le même des deux côtés.**

Réglage de la détente

Les vis de réglage d'amortissement de détente sont situées au sommet des deux jambes de fourche.



1. Écrous de réglage de la force de la détente (Street Triple R en illustration)

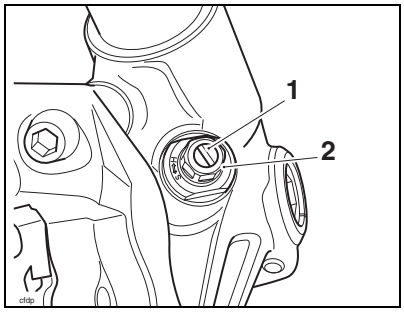
Pour augmenter la force d'amortissement de détente, tournez la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, ou tournez-la dans le sens contraire pour réduire l'amortissement. Comptez toujours le nombre de crans de dévissage à partir de la position de vissage maximum et réglez les deux côtés de la fourche à la même position.

Réglage d'amortissement de compression - Daytona 675

Amortissement de compression basse vitesse et haute vitesse

Les fourches avant de la Daytona 675 sont munies de moyens de réglage de l'amortissement de compression à basse vitesse et à haute vitesse de course. Le dispositif de réglage de faible vitesse de course est utilisé pour modifier les caractéristiques de l'amortissement de compression à des vitesses de compression de la suspension intermédiaires ou faibles. Le dispositif de réglage de haute vitesse de course est utilisé pour modifier les caractéristiques de l'amortissement de compression à des vitesses de compression de la suspension hautes.

Les dispositifs de réglage de fourche avant d'amortissement de compression pour basse vitesse de course et haute vitesse de course sont situés à proximité du dessous de chaque fourche.



1. **Dispositif de réglage pour basse vitesse de course**
2. **Dispositif de réglage pour haute vitesse de course**

Réglage d'amortissement de compression pour basse vitesse de course

Pour augmenter la force d'amortissement de compression pour basse vitesse de course, tournez la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, ou tournez-la dans le sens contraire pour réduire l'amortissement. Comptez toujours le nombre de crans de dévissage à partir de la position de vissage maximum et réglez les deux côtés de la fourche à la même position.

Réglage d'amortissement de compression pour haute course

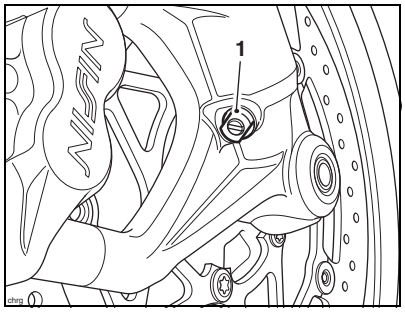
Pour augmenter la force d'amortissement de compression pour haute vitesse de course, tournez la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, ou tournez-la dans le sens contraire pour réduire l'amortissement. Comptez toujours le nombre de tours de dévissage à partir de la position de vissage maximum et réglez les deux côtés de la fourche à la même position.

Note :

- **Le dispositif de réglage de basse vitesse de course tourne avec le dispositif de réglage de haute vitesse de course. Cela n'affecte pas le réglage d'amortissement de compression pour basse vitesse de course.**

Réglage d'amortissement de compression - Street Triple R et Street Triple Rx

La vis de réglage d'amortissement de compression est située près du bas des deux jambes de fourche, à côté de l'axe de roue.

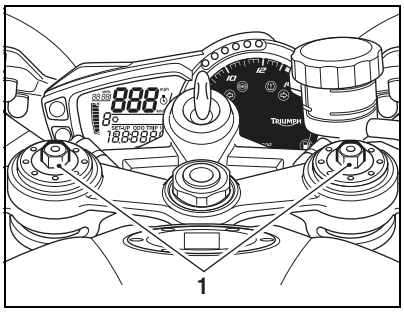


1. Vis de réglage d'amortissement de compression

Pour augmenter la force d'amortissement de compression, tournez la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, ou tournez-la dans le sens contraire pour réduire l'amortissement. Comptez toujours le nombre de crans de dévissage à partir de la position de vissage maximum et réglez les deux côtés de la fourche à la même position.

Réglage de suspension avant - Daytona 675 R

Réglage de précharge du ressort



1. Dispositifs de réglage de précharge des ressorts de la Daytona 675 R

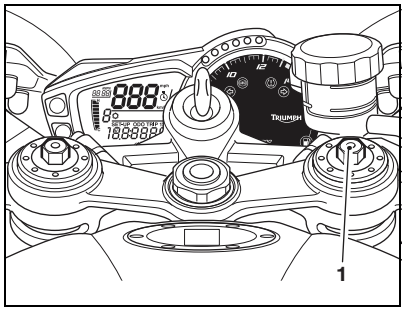
Les écrous de réglage de précharge du ressort sont situés au sommet de chaque jambe de fourche.

Pour augmenter la précharge du ressort, tournez l'écrou de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, et tournez-le dans le sens contraire pour réduire la précharge. Le réglage des écrous de précharge doit toujours être le même des deux côtés.

Note :

- **Les dispositifs de réglage de précharge des ressorts de la Daytona 675 R ne sont pas pourvus de graduations. Pour s'assurer que les deux dispositifs de réglage sont ajustés de la même manière, toujours compter le nombre de tours dans le sens horaire donné au dispositif de réglage alors qu'il est entièrement desserré.**

Réglage de la détente

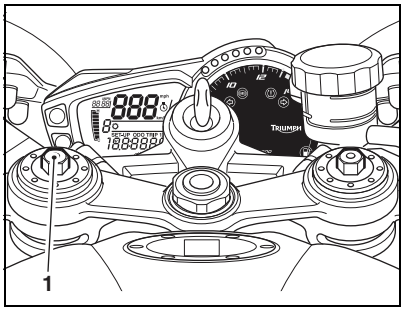


1. Vis de réglage de la détente de la Daytona 675 R

La vis de réglage d'amortissement de détente est située au sommet de la jambe de fourche droite.

Pour augmenter la force de la 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.

Réglage d'amortissement de compression



1. Vis de réglage d'amortissement de compression

La vis de réglage d'amortissement de compression est située au sommet de la jambe de fourche gauche.

Pour augmenter la force d'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 compression. Comptez toujours le nombre de crans par rapport à la position de vissage maximum, le premier cran comptant pour zéro.

Suspension arrière

Inspection de la suspension arrière

Examiner l'amortisseur en recherchant des dégâts ou des signes de fuites d'huile.

Si des dégâts ou des fuites sont constatés, consultez un concessionnaire Triumph agréé.

Note :

- **À la sortie d'usine, le dispositif de réglage de précharge des ressorts de la suspension arrière de la Street Triple est réglé selon la position du conducteur seul, comme indiqué dans le tableau des réglages suggérés de suspension (voir page 132).**
- **À la sortie d'usine, la suspension arrière des modèles Daytona 675, Daytona 675 R, Street Triple R et Street Triple Rx est au réglage standard/sport indiqué dans le tableau de suspension correspondant à chaque modèle (voir page 130).**
- **Ces tableaux ne sont donnés qu'à titre indicatif. Les réglages nécessaires peuvent varier en fonction du poids et des préférences personnelles du conducteur. Consultez les pages suivantes pour tous renseignements concernant le réglage de la suspension.**

Avertissement

Veillez 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. Reportez-vous aux tableaux de réglage des suspensions avant et arrière pour plus de renseignements ou consultez votre concessionnaire.

Tableau des réglages de suspension arrière - Daytona 675 uniquement

Chargement		Amortissement de détente[2]	Amortissement de compression pour basse vitesse de course[2]	Amortissement de compression pour haute vitesse de course[1]
Conducteur seul	Circuit compétition	7	7	3
	Standard/Sport	12	12	3
	Confort	14	14	3,5
Conducteur et passager		12	12	3

[1] Nombre de tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position de vissage maximum.

[2] Nombre de crans en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position de vissage maximum.

Tableau de réglage de suspension arrière - Daytona 675 R uniquement

Chargement		Amortissement de détente[1]	Amortissement de compression[1]
Conducteur seul	Circuit compétition	10	9
	Standard/Sport	16	16
	Confort	20	20
Conducteur et passager		16	16
[1] Nombre de crans en cas de rotation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position extrême dans le sens des aiguilles d'une montre, en notant que le premier cran compte pour zéro.			

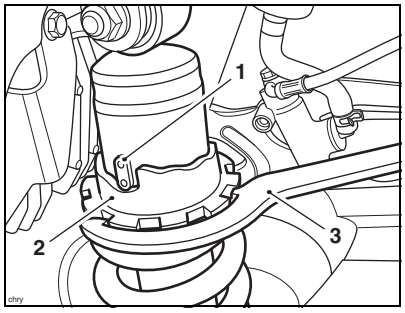
Tableau de réglage de suspension arrière - Street Triple R et Street Triple Rx uniquement

Chargement		Amortissement de détente[1]	Amortissement de compression[1]
Conducteur seul	Circuit compétition	7	7
	Standard/Sport	9	9
	Confort	12	12
Conducteur et passager		9	9
[1] Nombre de crans dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position de vissage maximum.			

Réglage de précharge du ressort - Street Triple

La précharge est le seul réglage possible sur la suspension arrière.

Pour modifier le tarage de précharge des ressorts de suspension arrière, insérez l'outil de réglage fourni dans la trousse à outils dans la fente prévue dans la bague de réglage. Tournez la bague de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour réduire la précharge des ressorts et dans le sens inverse pour l'augmenter. À la sortie d'usine, le dispositif de réglage de précharge est réglé selon la position du conducteur seul, comme indiqué dans le tableau des réglages suggérés de suspension (voir page 132).



1. **Ergot**
2. **Position 1**
3. **Outil de réglage**

Réglages de la suspension suggérés

Les positions de réglage de la bague sont comptées à partir de la position un, qui est celle du vissage maximum dans le sens des aiguilles d'une montre. Il y a cinq positions en tout. La position un donne le minimum de précharge du ressort.

Condition de conduite	**Réglage de précharge de la suspension**
Conducteur seul	Position 1
Conducteur et passager	Position 5

Réglage de la suspension arrière - Daytona 675, Street Triple R et Street Triple Rx

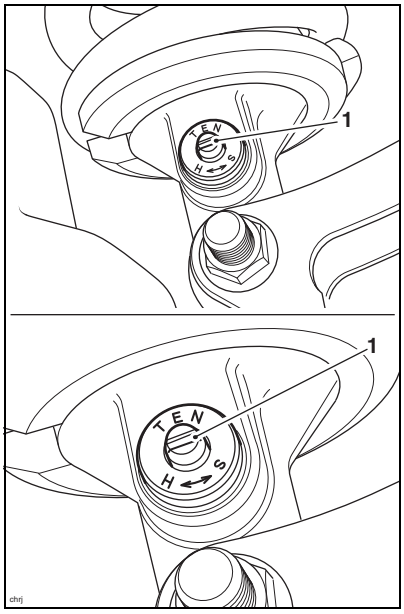
Sur l'élément de suspension arrière, il est possible de régler l'amortissement de détente et de compression uniquement.

Avertissement

La précharge du ressort de suspension arrière n'est pas réglable par le conducteur.

Toute tentative de réglage de la précharge du ressort pourrait donner lieu à une conduite dangereuse entraînant une perte de contrôle de la moto et un accident.

Réglage de la détente - Daytona 675, Street Triple R et Street Triple Rx

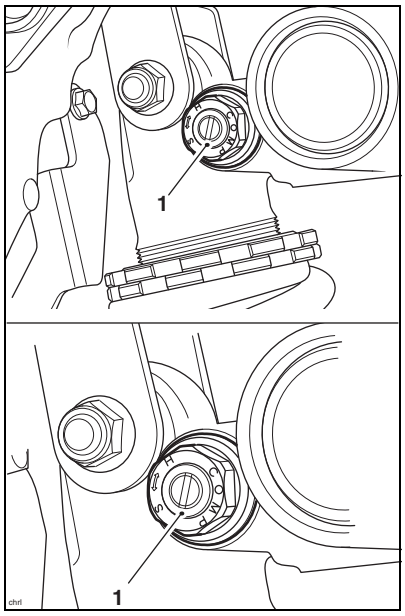


1. Vis de réglage d'amortissement de détente

La vis de réglage d'amortissement de détente est située à la base de l'élément de suspension arrière, du côté gauche de la moto.

Pour augmenter l'amortissement de détente, tournez la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, et tournez-la dans le sens contraire pour le réduire.

Réglage de la détente - Street Triple R et Street Triple Rx

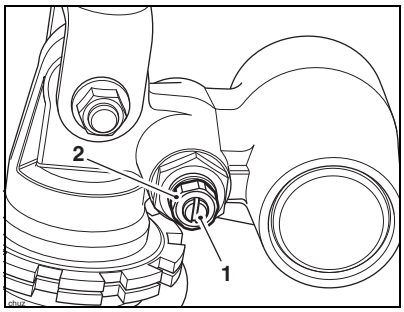


1. **Vis de réglage d'amortissement de compression**

La vis de réglage d'amortissement de compression est située à proximité du réservoir de l'élément de suspension arrière.

Pour augmenter l'amortissement de compression, tournez la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, ou tournez-la dans le sens contraire pour réduire l'amortissement.

Réglage d'amortissement de compression - Daytona 675



1. **Dispositif de réglage pour basse vitesse de course**
2. **Dispositif de réglage pour haute vitesse de course**

Le combiné de suspension arrière de la Daytona 675 est muni de dispositifs de réglage de l'amortissement de compression à basse vitesse et à haute vitesse de course. Le dispositif de réglage de faible vitesse de course est utilisé pour modifier les caractéristiques de l'amortissement de compression à des vitesses de compression de la suspension intermédiaires ou faibles. Le dispositif de réglage de haute vitesse de course est utilisé pour modifier les caractéristiques de l'amortissement de compression à des vitesses de compression de la suspension hautes.

Les dispositifs de réglage d'amortissement de compression pour basse vitesse de course et haute vitesse de course sont situés à proximité du réservoir de suspension arrière.

Réglage d'amortissement de compression pour basse vitesse de course

Pour augmenter la force d'amortissement de compression pour basse vitesse de course, tournez la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, ou tournez-la dans le sens contraire pour réduire l'amortissement. Comptez toujours le nombre de crans de dévissage à partir de la position de vissage maximum.

Réglage d'amortissement de compression pour haute vitesse de course

Pour augmenter la force d'amortissement de compression pour haute vitesse de course, tournez la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, ou tournez-la dans le sens contraire pour réduire l'amortissement. Comptez toujours le nombre de tours de dévissage à partir de la position de vissage maximum.

Note :

- **Le dispositif de réglage de basse vitesse de course tourne avec le dispositif de réglage de haute vitesse de course. Cela n'affecte pas le réglage d'amortissement de compression pour basse vitesse de course.**

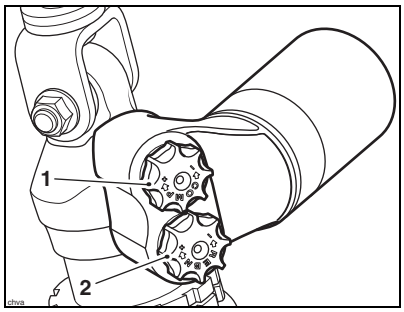
Réglage de suspension arrière - Daytona 675 R

Sur le combiné de suspension arrière, il est possible de régler l'amortissement de détente et de compression uniquement.

⚠ Avertissement

La précharge du ressort de suspension arrière n'est pas réglable par le conducteur.

Toute tentative de réglage de la précharge du ressort pourrait donner lieu à une conduite dangereuse entraînant une perte de contrôle de la moto et un accident.



1. **Molette de réglage d'amortissement de compression**
2. **Molette de réglage d'amortissement de détente**

Réglage d'amortissement de compression

La molette de réglage de compression est de couleur or et située au sommet du combiné de suspension arrière, à côté du réservoir de combiné de suspension.

Pour augmenter l'amortissement de compression, tournez la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, ou tournez-la dans le sens contraire pour réduire l'amortissement. Comptez toujours le 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 zéro.

Réglage de la détente

La molette de réglage d'amortissement de détente est de couleur noire et située au sommet du combiné de suspension arrière, à côté du réservoir de combiné de suspension arrière.

Pour augmenter l'amortissement de détente, tournez la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, et tournez-la dans le sens contraire pour le réduire. Comptez toujours le 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 zéro.

Indicateurs d'angle d'inclinaison

⚠ Avertissement

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

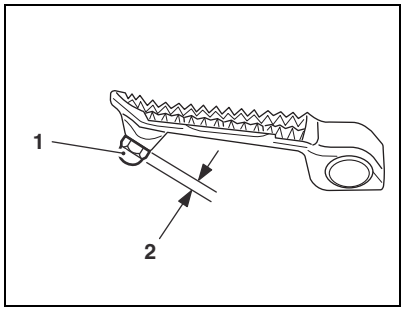
Une inclinaison à un angle dangereux peut provoquer de l'instabilité, une perte de contrôle de la moto et un accident.

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

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

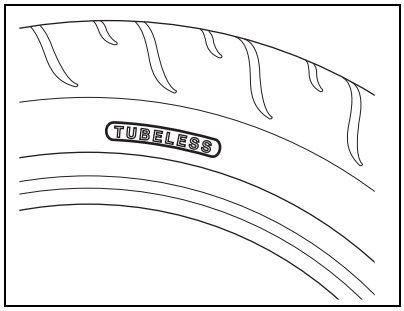
Les indicateurs d'angle d'inclinaison ont atteint la limite maximale d'usure et doivent être remplacés lorsqu'ils sont usés de telle sorte qu'ils sont d'une longueur de :

- 15 mm (Street Triple)
- 5 mm (Daytona 675, Daytona 675 R, Street Triple R et Street Triple Rx).



1. **Indicateur d'angle d'inclinaison**
2. **Mesure de la limite d'usure**

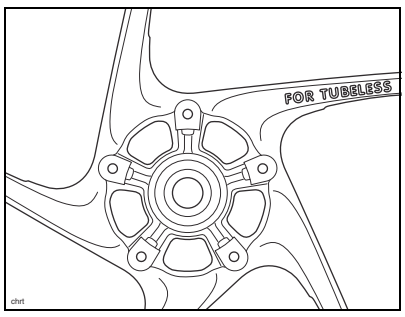
Pneus



Marquage caractéristique d'un pneu



Cette moto est équipée de pneus tubeless (sans chambre) et de valves et de jantes pour pneus tubeless. Utiliser uniquement des pneus marqués TUBELESS et des valves pour pneus tubeless sur les jantes marquées TUBELESS.



Marquage des roues

Pressions de gonflage des pneus

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. Vérifiez chaque jour la pression des pneus et corrigez-la si nécessaire. Voyez la section Caractéristiques pour tous détails sur les pressions de gonflage correctes.

Système de contrôle de pression des pneus (le cas échéant)

La pression des pneus indiquée sur votre tableau de bord est la pression réelle des pneus au moment où vous sélectionnez l'affichage. Elle peut différer de la pression de gonflage des pneus à froid car les pneus s'échauffent en roulant, ce qui fait dilater l'air à l'intérieur et augmenter la pression. Les pressions de gonflage à froid spécifiées par Triumph en tiennent compte.

Ne corrigez la pression de vos pneus que lorsqu'ils sont froids, à l'aide d'un manomètre pour pneus précis, et n'utilisez pas l'affichage de la pression des pneus au tableau de bord à cette fin.

⚠ 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.

Usure des pneus

Avec l'usure de la bande de roulement, le pneu devient plus facilement sujet aux crevaisons et aux défaillances. Il est donc déconseillé d'utiliser les pneus jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'usure maximum autorisée.

Profondeur minimale recommandée des dessins de bande de roulement

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 :

Jusqu'à 130 km/h	2 mm
Plus de 130 km/h	Arrière 3 mm Avant 2 mm

⚠ Avertissement

Cette moto ne doit jamais être conduite au-dessus de la vitesse maximale autorisée sur route, sauf sur circuit fermé.

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

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 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.

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 homologués, montés dans les combinaisons homologuées, soient utilisés lors de l'achat de pneus de rechange. L'utilisation de pneus non homologués ou de pneus homologués dans des combinaisons non homologuées risque d'entraîner l'instabilité de la moto et un accident. Sur les modèles équipés de l'ABS, des vitesses de roues différentes, causées par le montage de pneus non approuvés, peuvent affecter le fonctionnement du calculateur de l'ABS.

Consultez la section Caractéristiques pour tous détails sur les combinaisons de pneus homologuées. Faites toujours monter et équilibrer les pneus par votre concessionnaire Triumph agréé qui possède la formation et les compétences nécessaires pour assurer un montage sûr et efficace.

Système de contrôle de la pression des pneus (uniquement sur les modèles équipés du TPMS)

⚠ Attention

Une étiquette adhésive fixée sur la jante indique la position du capteur de pression du pneu. En remplaçant les pneus, procédez avec précaution pour ne pas endommager les capteurs de pression des pneus. Faites toujours monter vos pneus par votre concessionnaire Triumph agréé et informez-le que les roues sont équipées de capteurs de pression des pneus.

⚠ Attention

N'utilisez pas de liquide anticrevaison ni d'autre produit susceptible d'obstruer le passage de l'air aux orifices des capteurs TPMS. Toute obstruction de l'orifice de pression d'air du capteur TPMS pendant le fonctionnement bouchera le capteur qui subira alors des dommages irréparables. Les dommages produits par l'utilisation d'un liquide anticrevaison ou un entretien incorrect ne sont pas considérés comme des défauts de fabrication et ne sont donc pas couverts par la garantie. Faites toujours monter vos pneus par votre concessionnaire Triumph agréé et informez-le que les roues sont équipées de capteurs de pression des pneus.

Avertissement

Sur les modèles équipés de l'ABS, 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.

Avertissement

Si un pneu a subi une crevaison, il faut le remplacer. Si un pneu crevé n'est pas remplacé, ou si l'on utilise la moto avec un pneu réparé, la moto risque de devenir instable et l'on risque une perte de contrôle ou 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 du véhicule et un accident. Ne montez jamais une chambre à air dans un pneu tubeless. 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 du véhicule et un accident.

Avertissement

Si vous soupçonnez qu'un pneu est endommagé, par exemple après avoir heurté une bordure de trottoir, faites contrôler le pneu intérieurement et extérieurement par votre concessionnaire Triumph agréé. Rappelez-vous 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

Si vous avez besoin de pneus de rechange, consultez votre concessionnaire Triumph agréé qui vous aidera à sélectionner des pneus, dans la combinaison correcte et dans la liste homologuée, et à les faire monter selon les instructions du fabricant de pneus.

Après le remplacement des pneus, laissez-leur le temps de se positionner sur les jantes (environ 24 heures). Pendant cette période de positionnement, il faut rouler prudemment car un pneu incorrectement positionné risque de provoquer une perte de contrôle ou un accident.

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

Vingt-quatre heures après la pose, les pressions des pneus doivent être contrôlées et ajustées, et le positionnement des pneus 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 kilomètres.

Avertissement

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

Avertissement

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

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, s'adresser à un concessionnaire Triumph agréé.

N'utilisez que des masses adhésives. Des masses à pince peuvent endommager la roue et le pneu, ce qui entraînera le dégonflage du pneu, 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 IMMEDIATEMENT UN MÉDECIN.

GARDEZ L'ÉLECTROLYTE HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.

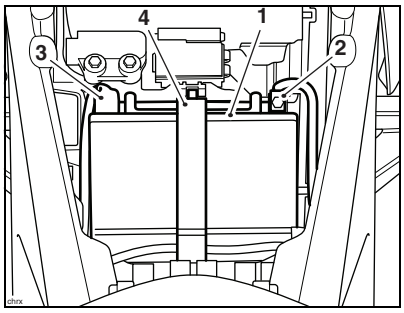
⚠ Avertissement

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

Tous modèles



1. **Batterie (Street Triple illustrée)**
2. **Borne négative (noire)**
3. **Borne positive (rouge)**
4. **Sangle de batterie**

Déposez la selle du conducteur.

Déposer la sangle de batterie.

Débrancher la batterie en commençant par le câble négatif (noir).

Sortez la batterie de son logement.

Avertissement

Veillez à ce que les bornes de la batterie ne touchent pas le cadre de la moto car cela pourrait causer un court-circuit ou une étincelle qui enflammerait les gaz de la batterie et risquerait de blesser quelqu'un.

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

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

Avertissement

L'électrolyte de batterie est corrosif et toxique et cause des lésions à la peau sans protection. N'avalez jamais d'électrolyte et ne le laissez pas entrer en contact avec la peau. Pour éviter des blessures, protégez-vous toujours 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.

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 remisée 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 en dessous de 12,7 volts, rechargez-la (voir page 145).

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

Pour vous aider à choisir un chargeur de batterie, à contrôler la tension de la batterie ou à charger la batterie, demandez conseil à votre concessionnaire Triumph agréé.

⚠ Avertissement

La batterie émet des gaz explosifs. N'en approchez pas 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 IMMEDIATEMENT UN MÉDECIN.

GARDEZ L'ÉLECTROLYTE HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.

⚠ Attention

N'utilisez pas un chargeur rapide pour automobile car il risque de surcharger la batterie et de l'endommager.

Si la tension de la batterie tombe en dessous de 12,7 volts, rechargez-la avec un chargeur approuvé par Triumph. Suivez toujours les instructions fournies avec le chargeur de batterie.

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

Veillez à ce que les bornes de la batterie ne touchent pas le cadre de la moto car cela pourrait causer un court-circuit ou une étincelle qui enflammerait les gaz de la batterie et risquerait de blesser quelqu'un.

Placez la batterie dans son logement.

Rebranchez la batterie en commençant par le câble positif (rouge) et serrez les bornes de la batterie à **4,5 Nm**.

Enduisez les bornes d'une mince couche de graisse pour les protéger contre la corrosion.

Couvrez la borne positive avec son capuchon protecteur.

Reposer la sangle de batterie.

Reposez la selle du conducteur.

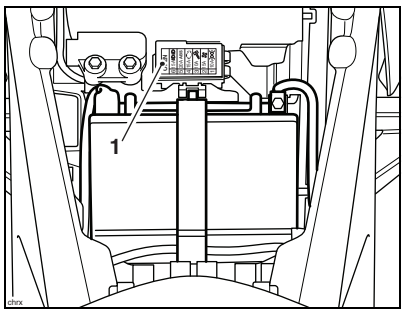
Boîte à fusibles

Identification des fusibles

On sait qu'un fusible est grillé quand tous les circuits qu'il protège cessent de fonctionner. Pour localiser un fusible grillé, utilisez les tableaux ci-dessous.

Les numéros d'identification des fusibles indiqués dans les tableaux correspondent à ceux qui sont imprimés sur le couvercle de la boîte à fusibles, comme illustré. Des fusibles de rechange sont situés perpendiculairement aux fusibles principaux et doivent être remplacés s'ils sont utilisés.

Daytona 675 et Daytona 675 R



1. Boite à fusibles

La boîte à fusibles est située sous la selle conducteur.

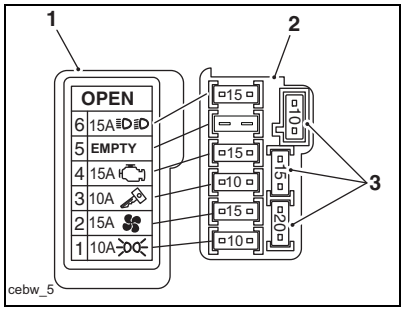
Pour accéder à la boîte à fusibles, déposez la selle conducteur.

Avertissement

Remplacez toujours 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.

Boîte à fusibles - Daytona 675 sans ABS

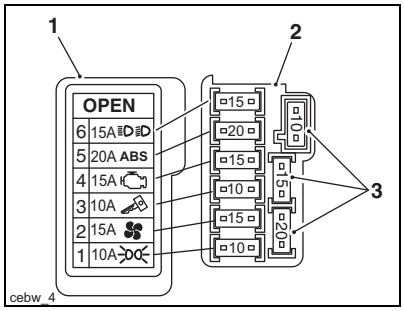
Circuit protégé	Position	Intensité (A)
Feux auxiliaires	1	10
Ventilateur de refroidissement	2	15
Commutateur d'allumage, circuit de démarreur	3	10
Gestion du moteur	4	15
Vide	5	
Phares de croisement et de route, relais de démarreur	6	15



1. **Couvercle de boîte à fusibles**
2. **Boîte à fusibles**
3. **Fusibles de rechange**

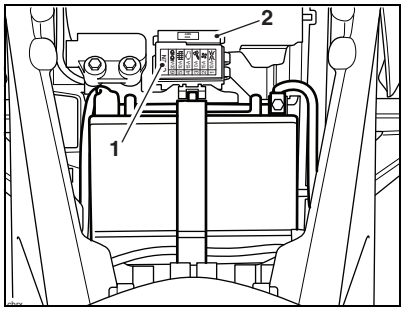
Boîte à fusibles - Daytona 675 avec ABS

Circuit protégé	Position	Intensité (A)
Feux auxiliaires	1	10
Ventilateur de refroidissement	2	15
Commutateur d'allumage, circuit de démarreur	3	10
Gestion du moteur	4	15
ABS	5	20
Phares de croisement et de route, relais de démarreur	6	15



1. **Couvercle de boîte à fusibles**
2. **Boîte à fusibles**
3. **Fusibles de rechange**

Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx



1. **Boîte à fusibles principale**
2. **Boîte à fusibles d'ABS (le cas échéant)**

La boîte à fusibles se trouve sous la selle sur les modèles Street Triple et Street Triple R et sous la selle du conducteur sur la Street Triple Rx.

Pour accéder à la boîte à fusibles :

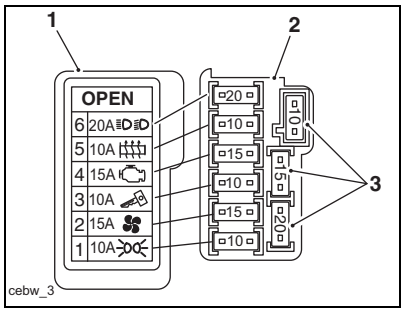
- Déposez la selle - Street Triple et Street Triple R
- Déposez la selle du conducteur - Street Triple Rx.

⚠ Avertissement

Remplacez toujours 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.

Boîte à fusibles - Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx

Circuit protégé	Position	Intensité (A)
Feux auxiliaires	1	10
Ventilateur de refroidissement	2	15
Commutateur d'allumage, circuit de démarreur	3	10
Gestion du moteur	4	15
Poignées chauffantes	5	10
Phares de croisement et de route, relais de démarreur	6	20



1. **Couvercle de boîte à fusibles**
2. **Boîte à fusibles**
3. **Fusibles de rechange**

Note :

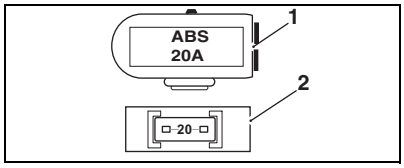
- **Le solénoïde de démarreur possède un fusible supplémentaire de 30 A qui lui est fixé directement, sous la selle du conducteur.**

Boîte à fusibles d'ABS - Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx avec ABS

La boîte à fusibles d'ABS est fixée à la boîte à fusibles principale.

Pour accéder à la boîte à fusibles d'ABS, il faut déposer la selle.

Circuit protégé	Position	Intensité (A)
ABS	1	20



1. **Couvercle de boîte à fusibles**
2. **Boîte à fusibles**

Feux

Phares



Avertissement

Adapter la vitesse à la visibilité et aux conditions atmosphériques dans lesquelles la moto est conduite.

Vérifiez que les faisceaux sont réglés 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.

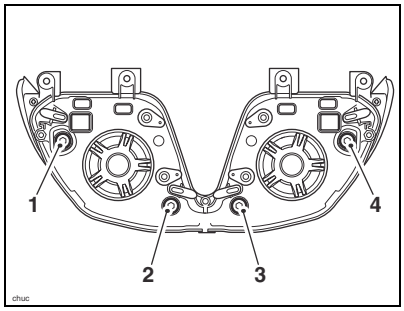
Couvrez le cabochon de phare allumé avec des vêtements, des bagages, de la bande adhésive, des appareils visant à modifier ou régler le faisceau de phare ou des couvercles de cabochon de phare qui ne sont pas d'origine entraîne la chauffe et la distorsion du cabochon de phare, causant des dommages irréparables 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.

Réglage des phares - Daytona 675 et Daytona 675 R

Chaque phare peut être réglé au moyen des vis de réglage vertical et horizontal situées à l'arrière de chaque phare.



1. **Vis de réglage horizontal (côté gauche)**
2. **Vis de réglage vertical (côté gauche)**
3. **Vis de réglage vertical (côté droit)**
4. **Vis de réglage horizontal (côté droit)**

Allumez le faisceau de croisement.

Tournez les vis de réglage vertical de chaque phare dans le sens des aiguilles d'une montre pour abaisser le faisceau ou dans le sens contraire pour le relever.

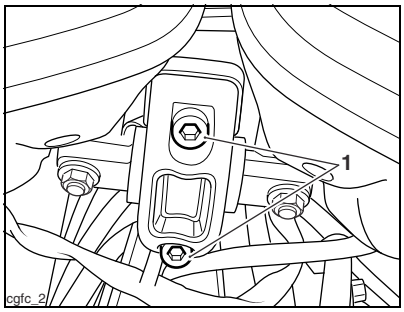
Sur le phare droit, tournez la vis de réglage horizontal dans le sens des aiguilles d'une montre pour déplacer le faisceau à droite et dans le sens contraire pour le déplacer à gauche.

Sur le phare gauche, tournez la vis de réglage horizontal dans le sens des aiguilles d'une montre pour déplacer le faisceau à gauche et dans le sens contraire pour le déplacer à droite.

Éteindre les phares une fois les réglages satisfaisants.

Réglage des phares - Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx

Réglage vertical des phares



1. **Vis de réglage vertical des faisceaux**

Le réglage vertical des phares gauche et droit n'est possible que sur les deux simultanément. Leur réglage indépendant n'est pas possible.

Allumez le faisceau de croisement.

Desserrez suffisamment les vis de blocage pour permettre un mouvement limité des phares.

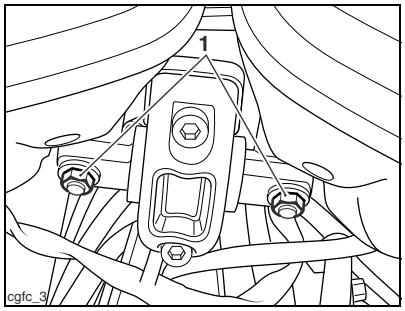
Régler la position des phares pour obtenir le réglage de faisceau requis.

Serrez les boulons de serrage à **15 Nm** en commençant par le boulon avant.

Revérifiez les réglages des faisceaux de phare.

Eteignez les phares une fois les faisceaux correctement réglés.

Réglage horizontal des phares



1. Ecrou de fixation de phare

Le réglage horizontal du faisceau des deux phares peut être effectué individuellement sur chacun. La même procédure est utilisée pour régler chaque phare.

Allumez le faisceau de croisement.

Desserrez l'écrou de fixation de phare.

Réglez la position horizontale gauche ou droite du phare pour obtenir le faisceau requis.

Serrez l'écrou à **30 Nm**.

Répéter pour l'autre phare.

Revérifiez les réglages des faisceaux de phare.

Eteindre les phares une fois les deux faisceaux correctement réglés.

Remplacement d'une ampoule de phare - Daytona 675 et Daytona 675 R

⚠ Attention

L'utilisation d'ampoules de phares non approuvées peut endommager le verre des phares.

Utilisez uniquement une ampoule de phare d'origine fournie par Triumph et spécifiée dans le catalogue de pièces Triumph.

Faites toujours remplacer les ampoules de phares par un concessionnaire Triumph autorisé.

Il n'est pas nécessaire de déposer le phare pour remplacer une ampoule.

⚠ Avertissement

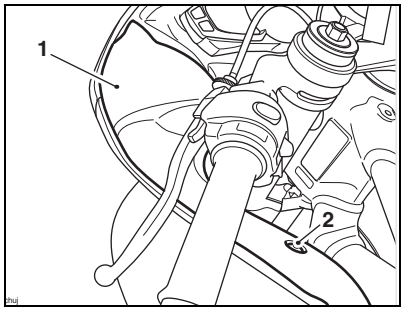
Les ampoules deviennent très chaudes en utilisation. Toujours laisser refroidir l'ampoule avant de la manipuler. Éviter de toucher le verre de l'ampoule. Si le verre a été touché ou sali, nettoyez-le à l'alcool avant de réutiliser l'ampoule.

Pour remplacer une ampoule :

Déposez la selle du conducteur.

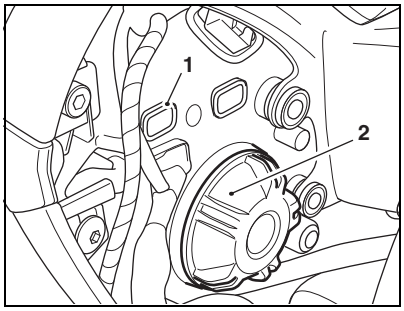
Débrancher la batterie en commençant par le câble négatif (noir).

Desserrez la vis et déposez le panneau de liaison.



1. **Panneau de liaison**
2. **Vis**

Tournez le couvercle d'ampoule de phare dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et retirez-le du phare.

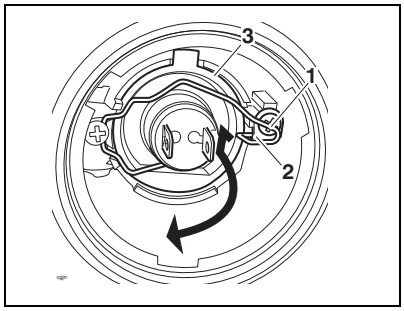


1. **Bloc optique (gauche illustré)**
2. **Couvercle d'ampoule**

Débrancher le connecteur du porte-ampoule. Retirer le cabochon de l'ampoule à remplacer en le tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Débranchez le connecteur de l'ampoule.

Dégager le ressort de retenue de l'ampoule du crochet du phare et écartez-le de l'ampoule comme illustré.



1. **Porte-ampoule (côté droit illustré)**
2. **Crochet de retenue de l'ampoule**
3. **Ampoule**

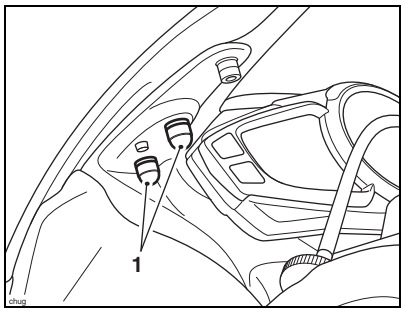
Retirer l'ampoule du porte-ampoule.

Pour la pose, inverser la procédure de dépose.

Remplacement d'une ampoule de feu de position - Daytona 675 et Daytona 675 R

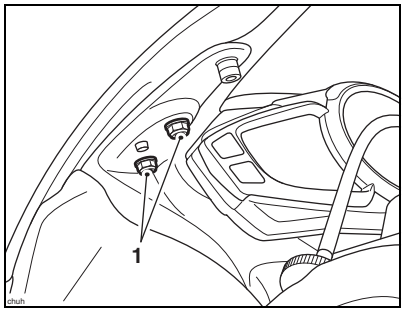
Le feu de position est monté au centre du phare.

Pour remplacer l'ampoule, retirez les capuchons en caoutchouc des fixations de rétroviseur.



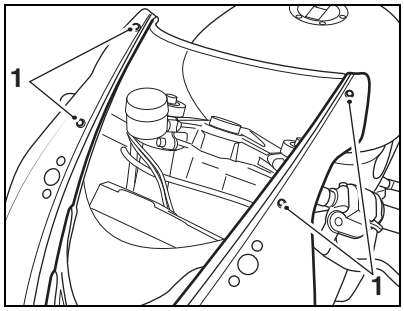
1. Capuchons en caoutchouc (côté gauche illustré)

Desserrez les fixations de rétroviseur et détachez les deux rétroviseurs.



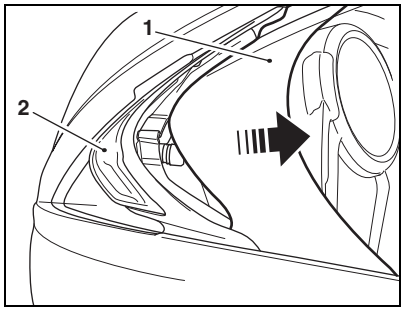
1. Fixations de rétroviseur (côté gauche illustré)

Déposez les quatre vis du pare-brise.



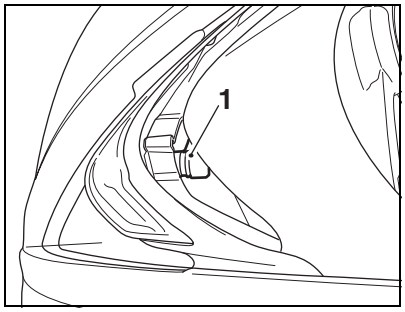
1. Vis

Faites glisser le pare-brise en arrière pour pouvoir accéder au porte-ampoule du feu de position.



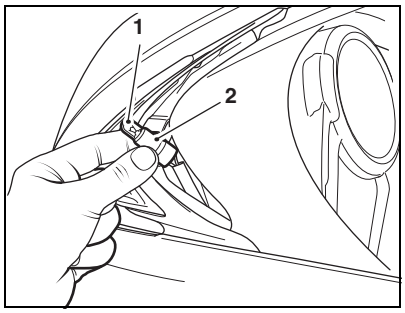
1. Pare-brise
2. Cockpit

Détachez le porte-ampoule du feu de position.



1. Porte-ampoule

Retirez l'ampoule.



1. Ampoule
2. Porte-ampoule

Pour la pose, inverser la procédure de dépose.

Serrez les fixations du pare-brise à **1 Nm**.

Serrez les fixations des rétroviseurs à **8 Nm**.

Remplacement d'une ampoule de phares - Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx

⚠ Attention

L'utilisation d'ampoules de phares non approuvées peut endommager le verre des phares.

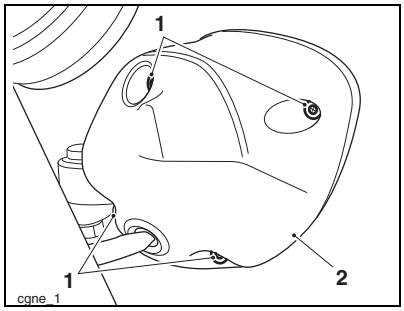
Utilisez uniquement une ampoule de phare d'origine fournie par Triumph et spécifiée dans le catalogue de pièces Triumph.

Faites toujours remplacer les ampoules de phares par un concessionnaire Triumph autorisé.

Déposer la selle.

Débrancher la batterie en commençant par le câble négatif (noir).

Déposez les fixations tout en soutenant le phare, puis détachez le phare de son cuvelage.

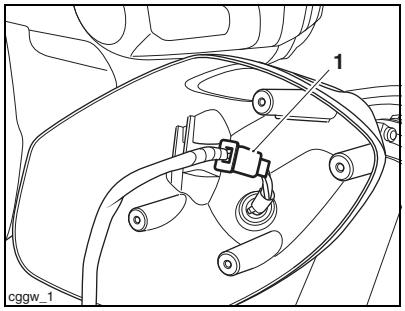


1. Fixations
2. Cuvelage de phare

⚠ Avertissement

Les ampoules deviennent très chaudes en utilisation. Toujours laisser refroidir l'ampoule avant de la manipuler. Éviter de toucher le verre de l'ampoule. Si le verre a été touché ou sali, nettoyez-le à l'alcool avant de réutiliser l'ampoule.

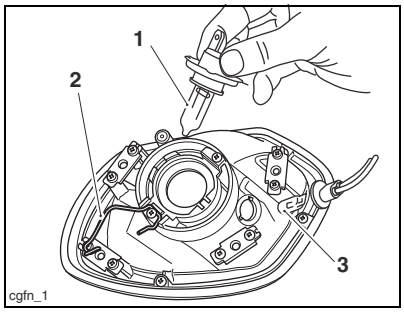
Débrancher le connecteur multibroche du faisceau principal et déposer le phare.



1. Connecteur multibroche

Débrancher le connecteur multibroche de l'ampoule et retirer le capuchon en caoutchouc.

Dégager le fil métallique de retenue de son clip (ne pas déposer la vis) puis retirer l'ampoule du phare.



1. Ampoule de phare
2. Ressort de retenue de l'ampoule
3. Ampoule de feu de position

Pour déposer l'ampoule du feu de position :

Sans tirer les fils, dégagez le porte-ampoule de son logement. Tirez doucement l'ampoule vers le haut pour la sortir du porte-ampoule.

Pour la pose des deux ampoules, inversez la procédure de dépose.

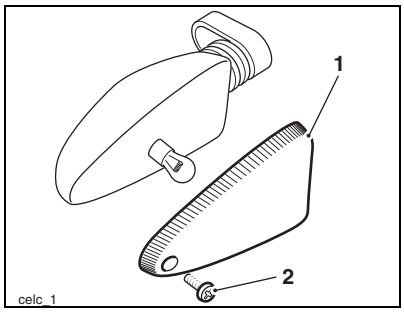
Serrez les fixations du phare à **3 Nm**.

⚠ Attention

Rebranchez toujours la batterie en commençant par le câble positif (rouge).

Indicateurs de direction

Remplacement de l'ampoule



1. **Cabochon d'indicateur de direction**
2. **Vis de fixation**

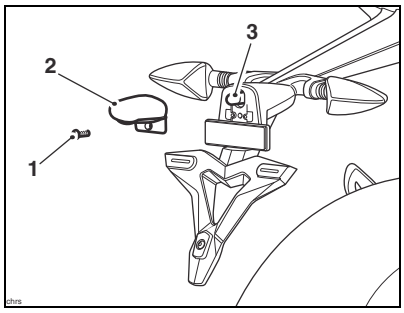
Le cabochon de chaque indicateur de direction est maintenu en place par une vis de fixation située dans le cabochon de l'indicateur.

Desserrez la vis et déposer le cabochon pour accéder à l'ampoule et la remplacer.

Éclairage de plaque d'immatriculation

Remplacement de l'ampoule

Libérez la fixation et déposez le cabochon de l'éclairage de plaque d'immatriculation.



1. **Fixation**
2. **Cabochon**
3. **Ampoule**

Remplacez l'ampoule, reposer le cabochon et serrer sa fixation à **1 Nm**.

Feu arrière

Remplacement du feu arrière

Le feu arrière est constitué d'un bloc de diodes LED scellé ne nécessitant aucun entretien.

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 protègeront la moto contre la corrosion et amélioreront son aspect.

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 les composants.
- N'essayez pas d'éliminer les rayures par polissage.

Préparation au nettoyage

Avant le lavage, des précautions doivent être prises pour empêcher la pénétration d'eau aux emplacements suivants.

Ouverture arrière du silencieux : Couvrez-la avec un sac en plastique maintenu par des bracelets élastiques.

Leviers d'embrayage et de frein, blocs 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.

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 à la poussière 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

Évitez de diriger le jet d'eau avec force près des emplacements suivants :

- Instruments
- Cylindres et étriers de freins
- Sous le réservoir de carburant
- Roulement de colonne
- Conduit d'air d'admission au-dessus des phares.

⚠ Attention

De l'eau pulvérisée autour du conduit d'admission d'air 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.**

Après le lavage

Retirez les sacs en plastique et le ruban adhésif et dégagez les prises d'air.

Lubrifiez les pivots, boulons et écrous.

Testez les freins avant de conduire la moto.

Mettez le moteur en marche et laissez-le tourner cinq minutes. Ménagez une ventilation suffisante pour les gaz d'échappement.

Utilisez un chiffon sec pour absorber les résidus d'eau. Ne laissez pas d'eau sur la moto, car elle entraînerait de la corrosion.

⚠ Avertissement

Ne cirez pas et ne lubrifiez pas les disques de freins. Cela pourrait entraîner une perte d'efficacité de freinage et un accident. Nettoyez les disques avec un produit spécial exempt d'huile.

Entretien de la selle

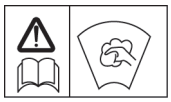
⚠ Attention

L'utilisation de produits chimiques ou de jets à haute pression est déconseillée pour le nettoyage de la selle. Si vous utilisez des produits chimiques ou des jets à haute pression, le revêtement de la selle pourra être endommagé.

Pour qu'elle garde son aspect neuf, nettoyez la selle avec une éponge ou un chiffon et de l'eau savonneuse.

Nettoyage du pare-brise

Daytona 675 et Daytona 675 R



Nettoyez le pare-brise avec une solution de savon ou de détergent doux et d'eau tiède. Après l'avoir nettoyé, bien le rincer puis le sécher avec un chiffon doux et non pelucheux.

⚠ 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.

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.

⚠ Avertissement

N'essayez jamais de nettoyer le pare-brise pendant la marche, car vous risquez une perte de contrôle de la moto 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 un accident causant des blessures ou la mort.

⚠ 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.

Éléments en aluminium non peints

Nettoyez correctement les pièces telles que les leviers de frein et d'embrayage, roues, couvercles de moteur, tés supérieur et inférieur sur certains modèles pour conserver leur aspect neuf. Veuillez consulter votre concessionnaire si vous ne savez pas exactement quels composants de votre moto sont des pièces en aluminium non peintes.

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 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.

Note :

- **Le système d'échappement doit être froid avant le lavage pour éviter les taches d'eau.**

Lavage

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.

Lavez le système d'échappement avec un chiffon doux. N'utilisez pas de tampons abrasifs ni de laine d'acier. Ils endommageraient la finition.

Rincez soigneusement le système d'échappement.

Ne laissez pas pénétrer de savon ni d'eau dans les silencieux.

Séchage

Séchez le système d'échappement autant que possible avec un chiffon doux. Ne faites pas tourner le moteur pour sécher l'échappement, car cela formerait des taches.

Protection

Lorsque le système d'échappement est sec, frottez-le avec du 'Motorex 645 Clean and Protect' en faisant pénétrer dans la surface.

⚠ Attention

Les produits siliconés causent une décoloration du chrome et ne doivent pas être utilisés. De même, les produits de nettoyage et de polissage abrasifs endommageront le système et ne doivent pas être utilisés.

Il est recommandé d'appliquer une protection régulière sur le système pour en améliorer l'aspect tout en le protégeant.

Page réservée

REMISAGE

Préparation au remisage

Nettoyez et séchez soigneusement tout le véhicule.

Remplissez le réservoir de carburant sans plomb de la qualité correcte et ajoutez un stabilisateur de carburant (si possible) en suivant les instructions du fabricant du stabilisateur.

⚠ Avertissement

L'essence est extrêmement inflammable et peut être explosive dans certaines conditions. Coupez le contact. Ne fumez pas. Le local doit être bien aéré et exempt de toute source de flamme ou d'étincelles, ce qui inclut tout appareil possédant une veilleuse.

Déposez les bougies de chaque cylindre et versez quelques gouttes (5 cm^3) d'huile moteur dans chaque cylindre. Couvrez les trous de bougies avec un chiffon. L'interrupteur du moteur étant en position de marche, appuyez quelques secondes sur le bouton de démarrage pour enduire d'huile les parois des cylindres. Posez les bougies en les serrant à **12 Nm**.

Remplacez l'huile moteur et le filtre (voir page 97).

Vérifiez la pression de gonflage des pneus et corrigez-la si nécessaire (voir page 165).

Placez la moto sur un support de telle sorte que les deux roues soient décollées du sol. (Si cela n'est pas possible, placez des planches sous les deux roues pour éloigner l'humidité des pneus.)

Pulvérisez de l'huile inhibitrice de corrosion (il existe une foule de produits sur le marché et votre concessionnaire saura vous donner des conseils pour l'approvisionnement local) sur toutes les surfaces métalliques non peintes pour prévenir la rouille. Ne laissez pas l'huile entrer en contact avec les pièces en caoutchouc, les disques de freins ou l'intérieur des étriers de freins.

Lubrifiez et, si nécessaire, réglez la chaîne transmission (voir page 110).

Le circuit de refroidissement doit être rempli d'un mélange à 50 % d'antigel (noter que le liquide de refroidissement Hybrid OAT HD4X fourni par Triumph est pré-mélangé et ne nécessite pas de dilution) et d'eau distillée (voir page 99).

Déposez la batterie et rangez-la dans un emplacement où elle sera à l'abri de la lumière solaire directe, de l'humidité et du gel. Pendant le remisage, elle devra recevoir une charge lente (un ampère ou moins) une fois toutes les deux semaines (voir page 145).

Remisez la moto dans un endroit frais et sec, à l'abri de la lumière solaire, et présentant des variations de température journalières minimales.

Placez une housse poreuse sur la moto pour éviter que la poussière et la saleté s'y accumulent. Évitez d'utiliser des matières plastiques ou autres matériaux enduits qui ne respirent pas, font obstacle à la circulation de l'air et permettent à la chaleur et à l'humidité de s'accumuler.

Remisage

Préparation après remisage

Reposez la batterie (si elle a été déposée) (voir page 146).

Si la moto a été remisée plus de quatre mois, remplacez l'huile moteur (voir page 97).

Contrôlez tous les points indiqués dans la section des contrôles de sécurité journaliers.

Avant de mettre le moteur en marche, déposez les bougies de chaque cylindre.

Abaissez la béquille latérale.

Actionnez le démarreur plusieurs fois jusqu'à ce que le témoin de basse pression s'éteigne.

Reposez les bougies et serrez-les à **12 Nm** puis mettez le moteur en marche.

Vérifiez la pression de gonflage des pneus et corrigez-la si nécessaire (voir page 171).

Nettoyez soigneusement tout le véhicule.

Vérifiez le bon fonctionnement des freins.

Essayez la moto à basse vitesse.

CARACTÉRISTIQUES

	Daytona 675 et 675 R	Street Triple	Street Triple R et Street Triple Rx
Dimensions			
Longueur hors tout . .	2 045 mm	2 055 mm	2 055 mm
Largeur hors tout	695 mm	740 mm	740 mm
Hauteur hors tout. . . .	1 112 mm	1 190 mm	1 190 mm
Empattement	1 375 mm	1 410 mm	1 410 mm
Hauteur de la selle . . .	Daytona 675 820 mm Daytona 675 R 830 mm	800 mm	820 mm
Poids			
Poids avec pleins.	184 kg	182 kg	182 kg
Charge utile maximum	195 kg	195 kg	195 kg

Caractéristiques

	Daytona 675 et 675 R	Street Triple	Street Triple R et Street Triple Rx
Moteur			
Type	3 cylindres en ligne	3 cylindres en ligne	3 cylindres en ligne
Cylindrée	674,8 cm³	674,8 cm³	674,8 cm³
Alésage x Course	76 x 49,58 mm	74 x 52,3 mm	74 x 52,3 mm
Taux de compression	13,10:1	12,85:1	12,85:1
Numérotation des cylindres	De gauche à droite	De gauche à droite	De gauche à droite
Ordre	1 à gauche	1 à gauche	1 à gauche
Ordre d'allumage	1-2-3	1-2-3	1-2-3
Système de démarrage	Démarreur électrique	Démarreur électrique	Démarreur électrique
Performances			
Puissance maximale (95/1/EC) (de série)	94,12 kW (128,0 ch) à 12 500 tr/min	78,1 kW (106,2 ch) à 11 850 tr/min	78,1 kW (106,2 ch) à 11 850 tr/min
Puissance maximale (95/1/EC) (en option)	Sans objet	70 kW (95,2 ch) à 11 200 tr/min	Sans objet
Couple maximum (de série	74 Nm à 11 900 tr/min	68 Nm à 9 750 tr/min	68 Nm à 9 750 tr/min
Couple maximum (en option)	Sans objet	67,9 Nm à 8 350 tr/min	Sans objet

	Daytona 675 et 675 R	Street Triple	Street Triple R et Street Triple Rx
Lubrification			
Lubrification	Lubrification sous pression (carter humide)	Lubrification sous pression (carter humide)	Lubrification sous pression (carter humide)
Capacités d'huile moteur :			
Remplissage à sec	3,6 litres	3,6 litres	3,6 litres
Vidange et changement de filtre . .	3,2 litres	3,2 litres	3,2 litres
Vidange seulement . . .	3,0 litres	3,0 litres	3,0 litres

Caractéristiques

	Daytona 675 et 675 R	Street Triple	Street Triple R et Street Triple Rx
Refroidissement			
Type de liquide de refroidissement	Liquide de refroidissement Triumph Hybrid OAT HD4X	Liquide de refroidissement Triumph Hybrid OAT HD4X	Liquide de refroidissement Triumph Hybrid OAT HD4X
Rapport eau/antigel	50/50 (pré-mélangé, fourni par Triumph)	50/50 (pré-mélangé, fourni par Triumph)	50/50 (pré-mélangé, fourni par Triumph)
Capacité de liquide de refroidissement	2,10 litres	2,24 litres	2,24 litres
Ouverture du thermostat (nominale)	71°C	71°C	71°C

	Daytona 675 et 675 R	Street Triple	Street Triple R et Street Triple Rx
Circuit d'alimentation			
Type	Injection de carburant électronique	Injection de carburant électronique	Injection de carburant électronique
Injecteurs	Actionnés par solénoïde	Actionnés par solénoïde	Actionnés par solénoïde
Pompe à carburant	Électrique immergée	Électrique immergée	Électrique immergée
Pression de carburant (nominale)	3,5 bar	3,5 bar	3,5 bar
Carburant			
Type	95 RON sans plomb	91 RON sans plomb	91 RON sans plomb
Capacité du réservoir	17,4 litres	17,4 litres	17,4 litres
Allumage			
Allumage	Inductif numérique	Inductif numérique	Inductif numérique
Limiteur de régime électronique (tr/min)	14 400 tr/min	13 000 tr/min	13 000 tr/min
Bougies	NGK CR9EIA-9	NGK CR9EK	NGK CR9EK
Écartement des électrodes de bougies	0,9 mm	0,7 mm	0,7 mm
Tolérance d'écartement	+0,00/-0,1 mm	+0,05/-0,1 mm	+0,05/-0,1 mm

Caractéristiques

	Daytona 675 et 675 R	Street Triple	Street Triple R et Street Triple Rx
Boîte de vitesses			
Type de boîte de vitesses	6 vitesses, prise constante	6 vitesses, prise constante	6 vitesses, prise constante
Type d'embrayage	Multidisque dans l'huile	Multidisque dans l'huile	Multidisque dans l'huile
Chaîne de transmission tertiaire	RK à joints toriques	RK à joints toriques	RK à joints toriques
Rapport de transmission primaire	1,848:1 (46/85)	1,848:1 (46/85)	1,848:1 (46/85)
Rapports des vitesses :			
Rapport de transmission tertiaire	3,133:1 (15/47)	2,937:1 (16/47)	2,937:1 (16/47)
1ère	2,3125:1 (16/37)	2,3125:1 (16/37)	2,3125:1 (16/37)
2ème	1,857:1 (21/39)	1,857:1 (21/39)	1,857:1 (21/39)
3ème	1,565:1 (23/36)	1,565:1 (23/36)	1,565:1 (23/36)
4ème	1,350:1 (20/27)	1,350:1 (20/27)	1,350:1 (20/27)
5ème	1,238:1 (21/26)	1,238:1 (21/26)	1,238:1 (21/26)
6ème	1,136:1 (22/25)	1,136:1 (22/25)	1,136:1 (22/25)

	Daytona 675 et 675 R	Street Triple	Street Triple R et Street Triple Rx
Pneus			
Pneus homologués :			
Une liste des pneus homologués spécifiques à ces modèles sont disponibles auprès des concessionnaires Triumph agréés ou sur le site Internet www.triumph.co.uk.			
Pression de gonflage des pneus (à froid) :			
Avant	2,35 bar	2,35 bar	2,35 bar
Arrière	2,48 bar	2,90 bar	2,90 bar
Dimensions de pneus recommandées			
Dimensions - avant . . .	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17
Dimensions - arrière . .	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17

⚠ 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.

Caractéristiques

	Daytona 675 et 675 R	Street Triple	Street Triple R et Street Triple Rx
Équipement électrique			
Type de batterie	YTX9-BS	YTX9-BS	YTX9-BS
Tension et capacité de la batterie	12 volts, 8 Ah	12 volts, 8 Ah	12 volts, 8 Ah
Alternateur	12 volts, 33,5 A à 4 000 tr/min	12 volts, 33,5 A à 4 000 tr/min	12 volts, 33,5 A à 4 000 tr/min
Phare	2 x 12 Volts, 55 watts, Halogène H7	2 x 12 Volts, 55/60 watts, Halogène H4	2 x 12 Volts, 55/60 watts, Halogène H4
Feu de position AR/stop	Diode LED	Diode LED	Diode LED
Indicateurs de direction	12 volts, 10 W	12 volts, 10 W	12 volts, 10 W
Cadre			
Angle de chasse	22,9°	24,2°	23,2°
Chasse	87,2 mm	99,3 mm	94,4 mm

	Tous modèles
Couples de serrage	
Filtre à huile	10 Nm
Bouchon de vidange d'huile	25 Nm
Bougies	12 Nm
Axe de roue arrière	110 Nm
Écrou de blocage de réglage de chaîne	20 Nm
Liquides et lubrifiants	
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
Liquide de frein et d'embrayage	Liquide de frein et d'embrayage DOT 4
Liquide de refroidissement	Liquide de refroidissement Triumph Hybrid OAT HD4X
Roulements et pivots	Graisse conforme à la spécification NLGI 2
Chaîne de transmission	Pulvérisation pour chaînes convenant aux chaînes à joints toriques

Page réservée

INDEX

A

Accessoires
- Rangement du verrou antivol D-Lock 65

Accessoires, chargement et passagers 83
Allumage 169
- Clé 54
- Commutateur d'allumage/ Verrou de direction 55

Avertissements
- Avertissement, Attention et Note 4
- Étiquettes d'avertissement 4

B

Batterie
- Charge 145
- Dépose 143
- Entretien 144
- Mise au rebut 144
- Pose 146

Batterie 143
Béquille 62
- Béquille latérale 62

Boîte à fusibles 146
- Daytona 675 avec ABS 148
- Daytona 675 sans ABS 147
- Identification des fusibles 146
- Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx 149
- Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx avec ABS 149

Boîte de vitesses 170

C

Cadre 172
Caractéristiques 165
- Couples de serrage 173
- Dimensions 165
- Lubrification 167
- Moteur 166
- Performances 166
- Pneus 171
- Poids 165

Carburant 169
- Bouchon de réservoir de carburant 60
- Carburant préconisé 59
- Qualité du carburant 59
- Remplissage du réservoir de carburant 61

Chaîne de transmission 110
- Contrôle de l'usure 112
- Contrôle de la flèche 111
- Lubrification 110
- Réglage de la flèche 111

Circuit d'alimentation 169
Circuit de refroidissement 99
- Contrôle du niveau de liquide de refroidissement 100
- Inhibiteurs de corrosion 100
- Réglage du niveau de liquide de refroidissement - Daytona 675 et 675 R 101
- Réglage du niveau du liquide de refroidissement - Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx 104
- Remplacement du liquide de refroidissement 105

Commande d'accélérateur 106
- Réglage 108

Commutateurs au guidon côté droit . . 57
- Bouton de démarreur 58
- Interrupteur d'arrêt du moteur . . 57

Commutateurs au guidon côté gauche 58
- Bouton d'appel de phare 59
- Bouton d'avertisseur sonore 59
- Commutateur d'indicateurs de direction 59
- Inverseur route/croisement 58

Conduite à grande vitesse 79

Index

E

Embrayage 109
  Examen 109
  Réglage 109
Emplacements des étiquettes d'avertissement - Daytona 675 12
Emplacements des étiquettes d'avertissement Street Triple 14
Équipement électrique 172

F

Feux 150
  Éclairage de plaque d'immatriculation 157
  Feu arrière 157
  Indicateurs de direction 157
  Phares 150
  Réglage des phares - Daytona . . 151
  Réglage des phares - Street Triple 151
Freins 114
  ABS (système de freinage antiblocage) 76
  Contacteurs de feu de frein 119
  Contrôle de l'usure 114
  Contrôle du niveau de liquide de frein arrière 118
  Contrôle du niveau de liquide de frein avant 117
  Désactivation de l'ABS 34
  Freinage 74
  Liquide de freins à disque 116
  Mode Circuit 32
  Rattrapage de l'usure des plaquettes de freins 115
  Témoin d'ABS (système de freinage antiblocage des roues) . . 52
  Vis de réglage du levier de frein - Daytona 675 R 57
  Vis de réglage du levier de frein - Daytona 675, Street Triple, Street Triple R et Street Triple Rx 56

H

Huile moteur 96
  Changement de l'huile et du filtre à huile 97
  Contrôle du niveau d'huile 96
  Mise au rebut de l'huile et des filtres à huile 99
  Qualité et spécification 99

I

Identification des pièces
  Daytona 675 16
  Street Triple 19
Indicateurs d'angle d'inclinaison 136

L

Liquides et lubrifiants 173

M

Moteur
  Mise en route 72
  Numéro de série 22
  Pour arrêter le moteur 70
  Pour mettre le moteur en marche 70
  Rodage 66

N

Nettoyage 158
  Après le lavage 159
  Échappement 161
  Éléments en aluminium non peints 161
  Entretien de la selle 159
  Lavage 161
  Pare-brise - Daytona 675 160
  Précautions particulières 159
  Préparation 158
  Protection 161
  Séchage 161
Numéro d'identification du véhicule 22

P

Pneus **5**, **137**
- Pressions de gonflage. **137**
- Profondeur minimale des dessins de bande de roulement . . **138**
- Remplacement **140**
- Système de contrôle de pression des pneus (le cas échéant) **137**

R

Remisage
- Préparation après remisage **164**
- Préparation au remisage **163**

Remplacement d'un pneu
- Système de contrôle de pression des pneus (le cas échéant). **140**

Roulements de direction et de roues
- Contrôle de la direction. **120**
- Contrôle des roulements de roues **121**

Roulements de direction et roues . . . **120**

S

Sécurité **6**
- Casque et vêtements **8**
- Conduite **7**
- Contrôles de sécurité quotidiens . **67**
- Entretien/Équipement **11**
- Guidon et repose-pieds. **9**
- Moto. **6**
- Pièces et accessoires **11**
- Stationnement **10**
- Vapeurs de carburant et gaz d'échappement. **6**

Selle
- Entretien de la selle. **64**
- Selle du conducteur - Daytona 675, Daytona 675 R et Street Triple Rx. **63**
- Selle du conducteur - Street Triple et Street Triple R . . **63**
- Selle passager - Daytona 675, Daytona 675 R et Street Triple Rx **64**

Suspension arrière **130**
- Examen **130**
- Réglage d'amortissement de compression - Daytona 675 . . . . **134**
- Réglage d'amortissement de compression - Street Triple R et Street Triple Rx **134**
- Réglage de l'amortissement de compression - Daytona 675 R **136**
- Réglage de la détente - Daytona 675 R **136**
- Réglage de la détente - Daytona 675, Street Triple R et Street Triple Rx **133**
- Réglage de précharge du ressort - Street Triple **132**
- Tableau de réglage de suspension arrière - Daytona 675 R uniquement **131**
- Tableau de réglage de suspension arrière - Street Triple R et Street Triple Rx. **131**
- Tableau des réglages de suspension arrière - Daytona 675 uniquement. **130**

Suspension avant **122**
- Contrôle de la fourche avant **122**
- Réglage d'amortissement de compression - Daytona 675 . . . . . **127**
- Réglage d'amortissement de compression - Street Triple R et Street Triple Rx **128**
- Réglage de l'amortissement de compression - Daytona 675 R . . **129**
- Réglage de la détente - Daytona 675 R **129**
- Réglage de la détente - Daytona 675, Street Triple R et Street Triple Rx **126**
- Réglage de la précharge du ressort - Daytona 675, Street Triple R et Street Triple Rx. **125**

Index

Réglage de la suspension avant - Street Triple **122**
Réglage de précharge du ressort - Daytona 675 R **128**
Tableau de réglage de suspension avant - Daytona 675 R uniquement **123**
Tableau de réglage de suspension avant - Daytona 675 uniquement **123**
Tableau de réglage de suspension avant - Street Triple R et Street Triple Rx **124**
Système de contrôle de la pression des pneus **38**
Affichage du système **40**
Numéros d'identification des capteurs **39**
Piles des capteurs **40**
Témoin de pression des pneus . . . **53**

T

Tableau de bord **26**
Affichage de position de boîte de vitesses **48**
Annonce de périodicité d'entretien (SIA) **47**
Changement des unités **44**
Chronomètre **34**
Compte-tours **28**
Compteur de trajet **30**
Compteur de vitesse **28**
Compteur de vitesse et totalisateur **27**
Jauge de carburant **49**
Kilométrage **30**
Menu de configuration **41**
Ordinateur de bord **28**
Réglage de l'horloge **42**
Témoins de changement de vitesses **44**
Thermomètre de liquide de refroidissement **49**
Témoins **50**
Trousse à outils **65**

V

Verrou de selle **63**
Vitesses
Changements de vitesses **72**
Quickshifter **73**