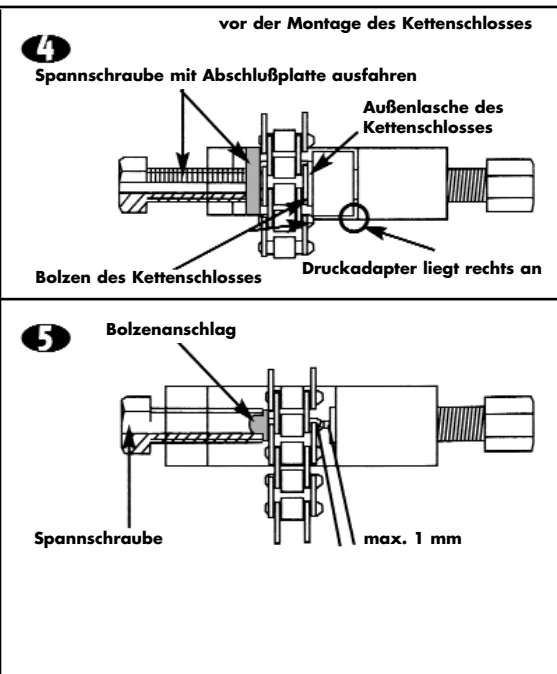
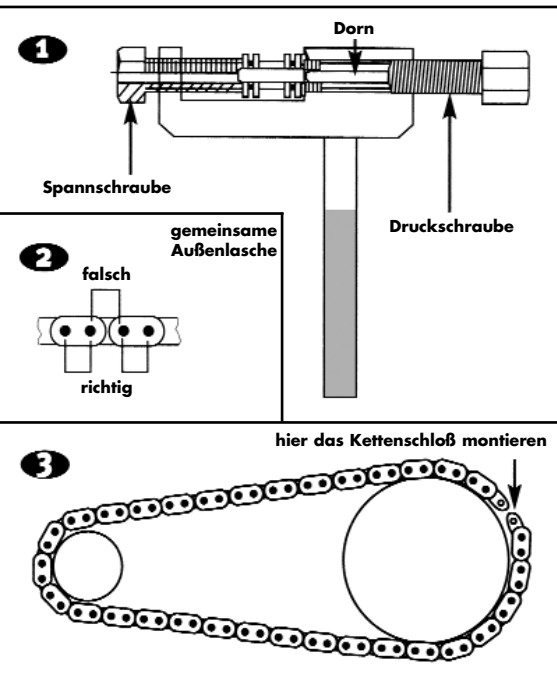


KETTENTRENN- UND VERNIEWERKZEUG

**Chain splitting
and riveting tool**

**Outil de détachement
de la chaîne et
de rivetage**



GEBRAUCHSANWEISUNG

Warnhinweise (**Achtung!**) dringend beachten!
Achtung! Vor der Verwendung des Werkzeuges ist die Betriebsanleitung sorgfältig durchzulesen.
Achtung! Bei Unsicherheit über die korrekte Anwendung muss der Benutzer einen Fachmann hinzuziehen.
Achtung! Unsachgemäß montierte und vernietete Ketten führten zur Beeinträchtigung der Betriebssicherheit der Kette und des Fahrzeuges.
Vorbereitung: Zuerst für den Motorradtyp die richtige RK-Kette oder D.I.D.-Kette mit dem dazu passenden Kettenschloss auswählen. Dann neue Kettenräder, dem Motorradtyp entsprechend, verwenden.
 Daten bezüglich der Kette, des Kettenschlosses und der Kettenräder sind der Betriebsanleitung des Motorrades zu entnehmen. Oder fragen Sie einen autorisierten Fachhändler.
Achtung! Vor dem Arbeitsvorgang ist der sichere Stand des Motorrades zu gewährleisten, da ein Umstürzen des Motorrades zu Verletzungen und zu Schäden am Motorrad führen kann. Motor und Zündung ausschalten!
Achtung! Bei der Anwendung des Kettentrenn- und Vernietwerkzeugs ist auf das Tragen von Schutzkleidung zu achten. Insbesondere sind **Schutzbrille** und **Arbeitshandschuhe** zu tragen.
Hinweis vor der Montage: Zum Aufschieben der Außenlasche muss entsprechend dem Kettentyp zusätzlich ein passender Druckadapter erworben werden. Auswahl entsprechend der Tabelle "Druckplatte Kettentyp".

- 1. TRENNEN DER ALTEN KETTE:**
Den Dorn durch Drehen der **Druckschraube** bis in die **Führung** zurückziehen und die Kette in das Kettenwerkzeug einlegen. Dabei kann ein beliebiger Bolzen aus der Kette ausgewählt werden. Durch drehen der **Spannschraube** den zu trennenden Bolzen eines Kettengliedes zwischen **Führung** und **Spannschraube** fixieren (Abbildung 1). Anschließend kann mit Hilfe einer Knarre und einem 19er Steckschlüssel (Nuss) durch drehen der **Druckschraube** der Kettenbolzen ausgepresst werden.
- 2. TRENNEN DER NEUEN KETTE:**
Zum trennen der neuen Kette müssen zwei benachbarte Bolzen ausgedrückt werden. Hierbei ist zu beachten, dass die beiden heraus zutrennenden benachbarten Bolzen über eine gemeinsame Außenlasche verfügen müssen.
Eine falsche Auswahl der Bolzen würde zum Verlust eines Kettengliedes führen (Abbildung 2). Der Trennvorgang ist wie unter 1 beschrieben durchzuführen.
- 3. POSITIONIEREN DER NEUEN KETTE:**
Nach Entfernung der alten Kette und ersetzen der alten Kettenräder durch neue, erfolgt das Auflegen der neuen bereits getrennten Kette auf die Kettenräder. Die Kette soll in die dargestellte Position gebracht werden, da sich das Kettenschloss hier gut montieren lässt (Abbildung 3).

- 4. MONTAGE DES KETTENSCHLOSSES:**
Nach der Positionierung der neuen Kette ist die Außenlasche des Kettenschlosses mit Hilfe des für die verwendete Kette vorgesehenen Druckadapters aufzupressen.
Druckadapter 520 für Kettentyp:
RK: 428 (HO, SO, XSO, GXW)
RK: 520 (SO, SMO, XSO, GXW)
RK: 525 (SO, XSO, GXW, ROZ, SMO)
DID: 428 (V, VM)
DID: 520 (TR, V, VM, VL2, ZVM, ERS2, ERV2, ATV)
DID: 525 (TR, V, VM, ZVM, ERV)

Druckadapter 5050 für Kettentyp:
RK: 530SO

Druckadapter 5060 für Kettentyp:
RK: 530 (SO, LO, HFO, XSO, GXW)
RK: 532 (GSV)
RK: 630 (SO, GSV)
RK: 632 (GSV)
DID: 50 (HDL, ERV, V, VA, VM, ZV2, ZVM)

Druckadapter 530 (nur DID) für Kettentyp:
DID: 532 (ZLV)
DID: 630 (V, VS)

Achtung! O-Ringe bei der Verwendung von O-Ringketten nicht vergessen aufzuschieben.
 Anschließend wird die **Abschlussplatte** in die **Spannschraube** gesteckt (Abbildung 4). Drehen Sie die Druckschraube mit dem **Dorn** so weit in das Werkzeug, dass der Dorn ca. 1cm aus dem Werkzeug ragt. Für den Anpressvorgang ist die zur Kette passende Druckplatte auf den Dorn zu schieben. Danach muss die Druckschraube wieder soweit herausgeschraubt werden, dass die Druckplatte mit ihrer Rückseite am Grundkörper anliegt (In Abbildung 4 eingekreist).
 Anschließend wird das Kettenwerkzeug zur Montage des Kettenschlosses in Position gebracht (Abbildung 4). Dabei wird die Einheit aus Spannschraube und Abschlussplatte soweit eingedreht, bis die Kette fixiert ist. Es ist zu gewährleisten, dass sich die Bolzenköpfe des Kettenschlosses vor dem Zusammenschieben in der Nut der **Abschlussplatte** befinden, da sonst das Kettenschloss oder die **Abschlussplatte** beschädigt werden können. Das Aufschieben der Außenlasche auf die beiden Bolzen des Kettenschlosses erfolgt durch Drehen der **Druckschraube** mit Hilfe einer Knarre mit 19er Steckschlüssels oder eines Ring/Maulschlüssels. Dabei ist zu beachten, dass die Löcher der Außenlasche genau mit den Bolzen des Kettenschlosses in Deckung gebracht werden.
Achtung! Ein zu großer Kräfteinsatz während der Montage kann aufgrund der geringen Gewindesteigung des Werkzeuges und den damit verbundenen Längskräften zu Beschädigungen des Werkzeuges führen.
 Während anschließend durch Drehen der **Druckschraube** Druck auf das Kettenschloss aufgebracht wird, ist der Aufschiebevorgang zu kontrollieren und bei einer Verkantung abzubauen. Daraufhin sollte der Vorgang erneut angesetzt werden.
 Bei einer genauen Justierung von Außenlasche und Bolzen des Kettenschlosses erfolgt das Aufschieben nach anfänglich höherem Kräfteinsatz leicht und problemlos.
 Berühren die Bolzen des Kettenschlosses die **Druckplatte** des Werkzeuges oder erhöht sich der Widerstand während des aufschiebens deutlich, so ist die Montage des Kettenschlosses zu beenden.

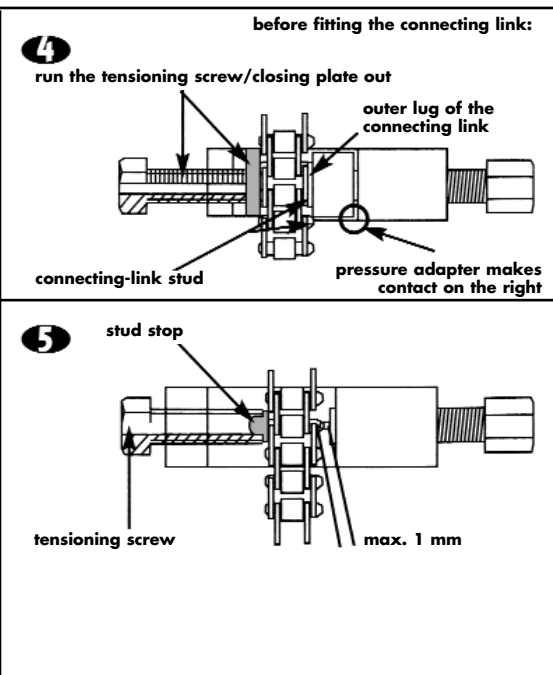
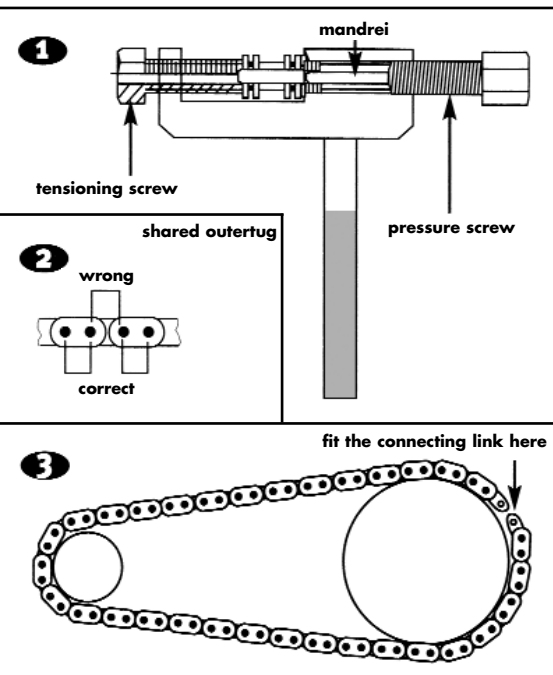
- 5. VERNIETEN DES KETTENSCHLOSSES:**
Nach dem Aufschieben der Außenlasche des Kettenschlosses ist es erforderlich, beide Bolzen des Kettenschlosses zu vernieten. Dazu wird der **Bolzenanschlag** auf das vordere Teil der **Spannschraube** gesteckt. Die Druckschraube muss soweit herausgedreht werden, dass maximal 1 mm des Dorns aus der Führung herausragen. Durch Drehung der Spannschraube mit aufgedecktem Bolzenanschlag erfolgt die Einspannung des zu vernietenden Kettenbolzens.
Achtung! Auf eine genaue Zentrierung des Dorns in der Bolzenöffnung des Kettenschlosses ist zu achten (Abbildung 5).
Achtung! Die Vernietung ist mit größter Sorgfalt durchzuführen. Im Zweifel ist ein Fachmann hinzuzuziehen.
Achtung! Eine falsch vernietete Kette kann zum Riss der Kette und zu Unfällen im Betrieb des Motorrades führen. Die Vernietung erfolgt, indem der **Dorn** durch Drehung der **Druckschraube** in den Bolzen eindringt. Verwenden Sie hierzu unbedingt einen Drehmomentschlüssel.
Die folgenden Angaben geben Aufschluss über das jeweils bei der Vernietung an der Druckschraube aufzubringende Drehmoment:

Alle 632 und 630 Kettentypen	25 Nm
Alle 532, 530 (50), 525 und 520 Kettentypen	20 Nm
Alle 428 und 420 Kettentypen	10 Nm

Dabei reicht schon eine geringe plastische Verformung des Bolzens aus, um eine sichere Vernietung zu erzielen. Die Vernietung ist beendet, sobald der **Dorn** mit seiner kegelförmigen Spitze vollständig in die Bolzenöffnung eingedrungen ist oder auf einen deutlich höheren Widerstand während des Vernietungsprozesses trifft (siehe auch Anzugmoment).
Achtung! Das vernietete Kettenschloß ist anfangs nach **100 km** und anschließend alle **500 km** auf seine Vernietung zu überprüfen.

- 6. EINSTELLUNG DER KETTENSPIELUNG:**
Achtung! Eine falsche Kettenspannung führt zu einer Gefährdung beim Betrieb der Kette.
Achtung! Eine Kette mit einem zu geringen Spiel im belasteten Zustand (2 Personen mit Gepäck) führt zu einem erhöhten Verschleiß und unter Umständen zum Riss der Kette.
Achtung! Eine Kette mit zu viel Spiel während des Motorradbetriebes kann zu Schäden durch Schlagen der Kette und zum Abspringen der Kette führen. Das Spannen der Kette ist der Betriebsanleitung des Fahrzeughalters zu entnehmen.

- 7. PFLEGE UND WARTUNG DER KETTE:**
Achtung! Mangelnde Pflege und Wartung der Kette führen zu einem erhöhten Verschleiß. Hierdurch wird der sichere Betrieb beeinträchtigt.
 Im Fahrbetrieb erfährt eine Kette eine kontinuierliche Längung. Um den Verschleiß zu minimieren sollte die Kette mit Kettenpflegeprodukten geschmiert werden.
 Es sind die Wartungsintervalle des Kettenherstellers bzw. der Betriebsanleitung des Motorrades zu beachten.



INSTRUCTIONS FOR USE:

Pay attention to all warning notices (**Caution!**).

Caution! Read the operating instructions carefully before using the tool.

Caution! Consult a qualified mechanic if you are in any doubt using the tool properly.

Caution! If a chain has not been assembled or riveted properly, it may detrimentally affect the operational reliability of the chain and the vehicle.

Preparation: Select the right RK / D.I.D chain and matching the RK / D.I.D connecting link for your motorcycle.

Use new sprockets of the type required for your motorcycle. Refer to the owner's manual for your motorcycle (or asked your motorcycle dealer) for details of the type of chain, connecting links and sprockets.

Caution! Check that the motorcycle is standing in a stable position before commencing work. It may cause injury and/or damage if it falls over. Turn the engine and ignition off.

Caution! Wear suitable protective clothing when working with the chain separator and riveting tool. Always wear protective **goggles** and **work gloves**, in particular. **Notes prior to assembly:** You will need to buy a pressure adapter for the respective type of chain in order to push the outer lug into position. Refer to the table of pressure plates for the various types of chain for details of the right adapter.

1. SEPARATING THE OLD CHAIN:

Turn the pressure screw to withdraw the **mandrel** into the **guide** and put the chain in the tool with one of the studs in position. Turn the **tensioning screw** to fix the stud of the link to be separated between the **guide** and the **tensioning screw** (**Fig.1.**).

Then use a ratchet and a 19mm socket driver to turn the **pressure screw**, pressing the chain stud out of the link.

2. SEPARATING THE NEW CHAIN:

You will have to press out two adjacent studs in order to separate the new chain. Make sure that the two studs run through the same outer lug. If you choose the wrong studs, you will lose one of the links from the chain (**Fig.2.**).

Follow the procedure described above to separate the chain.

3. POSITIONING THE NEW CHAIN:

Once you have removed the old chain and fitted new sprockets to replace the old ones, you can now fit the previously separated new chain onto the sprockets. Position the chain as shown in the illustration as the connecting link can be fitted easily in the position (**Fig.3.**).

4. FITTING THE CONNECTING LINK:

After positioning the new chain, press fit the outer lug of the connecting link using the pressure adapter for your type of motorcycle (refer to the table).

Pressure Adapter 520

RK: 428 (HO, SO, XSO, GXW)

RK: 520 (SO, SMO, XSO, GXW)

RK: 525 (SO, XSO, GXW, ROZ, SMO)

DID: 428 (V, VM)

DID: 520 (TR, V, VM, VL2, ZVM, ERS2, ERV2, ATV)

DID: 525 (TR, V, VM, ZVM, ERV)

Pressure Adapter 5050

RK: 530SO

Pressure Adapter 5060

RK: 530 (SO, LO, HFO, XSO, GXW)

RK: 532 (GSV)

RK: 630 (SO, GSV)

RK: 632 (GSV)

DID: 50 (HDL, ERV, V, VA, VM, ZV2, ZVM)

Pressure Adapter 530 (only DID)

DID: 532 (ZLV)

DID: 630 (V, VS)

Caution! Remember to push O-rings on when using O-ring chains. Then fit the **closing plate** into the **tensioning screw** (**Fig.4.**). Turn the pressure screw, extending the mandrel into the tool unit it projects beyond the tool by approx. 1 cm. Slide the pressure plate for your chain onto the **mandrel** for the pressing on operation. Then unscrew the pressure screw again until the back of the pressure plate makes contact with the main body of the tool (**circled in Fig. 4.**). Then move the chain tool into position for assembly of the connecting link (**Fig.4.**), moving the tensioning screw/closing plate assembly in to hold the chain. Make sure that the heads of the studs for the closing link are in the channel in the **closing plate** before the parts are moved together as the connecting link or **closing plate** may otherwise be damaged. Use a ratchet and a 19mm socket driver or combination wrench to turn the **pressure screw** pushing the outer lug onto both connecting link studs. Make sure that the holes in the outer lug are exactly in line with the studs in the connecting link. **Caution!** Applying too much pressure during the assembly operation may cause damage to the top as a result of its low thread pitch and the associated longitudinal forces.

While pressure is subsequently being applied to the connecting link when the **pressure screw** is turned, check that the outer lug is pushed on properly and interrupt the operation if it jams. Then start the operation again. If the outer lug and the studs on the connecting link are exactly in line with one another, you will be able to push the lug on easily after applying slightly increased pressure initially.

Interrupt the operation if the studs in the connecting link make contact with the **pressure plate** or if you encounter increased resistance when pushing the lug into position.

5. RIVETING THE CONNECTING LINK:

Having pushed the outer lug onto the connecting link, you will have to rivet both of the studs. To do this fit the **stud stop** onto the front section of the **tensioning screw**. The pressure screw must be unscrewed until the mandrel does not project out of the guide by more than 1mm. With the stud stop fitted, turn the tensioning screw to grip the chain stud to be riveted.

Caution! Make sure that the mandrel is positioned exactly in the centre of the stud hole in the connecting link (**Fig.5.**).

Caution! Perform the riveting operation with great care. Consult a qualified mechanic if you are in any doubt.

Caution! If a chain has not been riveted properly, it may brake and cause an accident when the motorcycle is on the road. In the course of the riveting operation, turning the **pressure screw** causes the **mandrel** to force its way into the stud. Always use a torque wrench for this.

The table below provides information regarding the torque to be applied on the pressure screw during the riveting operation.

Every 632 and 630 chain types	25 Nm
Every 532, 530 (50), 525 and 520 chain types	20 Nm
Every 428 and 420 chain types	10 Nm

The stud only needs to be deformed slightly in order to achieve satisfactory riveting. The riveting operation has to be completed as soon as the spherical tip of the **mandrel** has forced its way right into the stud hole or when noticeably increased resistance is encountered during the riveting process (also refer to the table).

Caution! Check the rivet connecting link after the first **100 km** and again every **500 km**.

6. ADJUSTING THE CHAIN TENSION:

Caution! A wrongly tensioned chain can constitute a hazard when the chain is in use.

Caution! If the chain has insufficient play in its loaded state (2 riders and luggage), it will wear more quickly and may even break under certain circumstances.

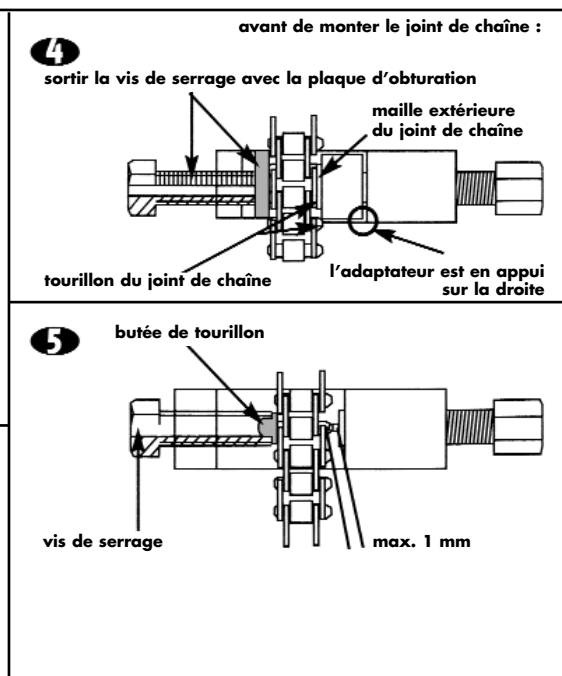
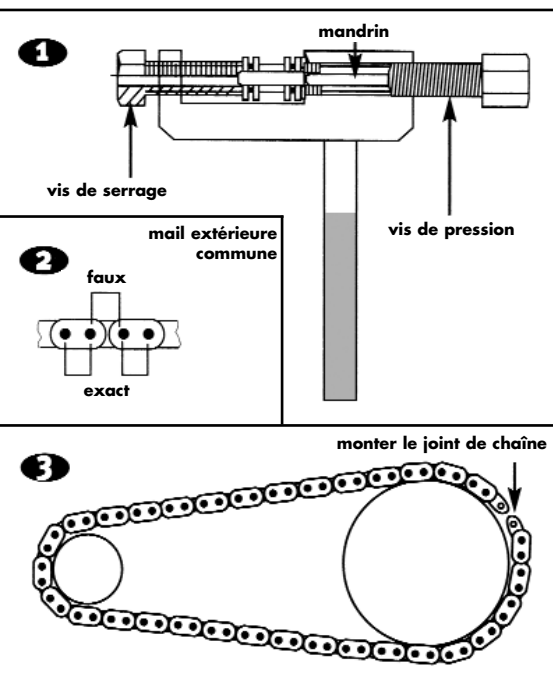
Caution! If the chain has too much play, it may knock and eventually fall off while the motorcycle is travelling. Refer to the owner's manual for your motorcycle for details of the chain tension.

7. CHAIN CARE AND MAINTENANCE:

Caution! Inadequate care and maintenance of the chain will cause it to wear more quickly and may constitute a hazard on the road.

A chain is subjected to continuous elongation when the motorcycle is moving. Keep the chain lubricated with suitable care products in order to reduce the wear to minimum.

Comply with the maintenance intervals specified by the chain manufacturer and the motorcycle owner's manual.



NOTICE D'UTILISATION:

Tenir compte impérativement des mentions d'avertissement (**Attention!**)

Attention! Lire attentivement la notice d'utilisation avant d'utiliser l'outil!

Attention! En cas d'incertitude quant à l'utilisation correcte, l'utilisateur doit faire appel à un spécialiste.

Attention! Tout montage ou rivetage non convenable de la chaîne altère la sécurité de fonctionnement de celle-ci et du véhicule.

Préparation: 1. Sélectionner la chaîne RK/D.I.D qui convient au type de moto, avec le joint de chaîne RK/D.I.D. correspondant.

2. Utiliser de nouvelles roués dentées correspondant au type de la moto. Consulter la notice technique de la moto pour connaître les caractéristiques techniques de la chaîne, du joint de chaîne et des roués dentées.

Attention! Avant de commencer à travailler, s'assurer que la moto est bien stabilisée, la chute de la moto pouvant entraîner des blessures sur les personnes et des dégâts sur la moto. Couper le moteur et le contact!

Attention! Porter des vêtements de protection pour travailler avec l'outil derive-chaîne. Il convient notamment de porter des **lunettes de protection** et des **chaussures de travail**.

Remarque avant le montage: pour emboîter la maille extérieure, il faut se procurer en supplément un adaptateur de pression correspondant au type de chaîne. A sélectionner en fonction du tableau "Plaque de pression - Type de chaîne".

1. Ouvrir l'ancienne chaîne:

Retirer la broche en tournant la **vis de pression** jusque dans le **guidage** et insérer la chaîne dans le derive-chaîne. On peut choisir n'importe quel tourillon dans la chaîne. Fixer le **tourillon du maillon** à ouvrir entre le **guidage** et la **vis de serrage** en tournant la vis de serrage en tournant la vis de serrage (fig.2). Le tourillon peut ensuite être éjecté en tournant la vis de pression à aide d'un cliquet et d'une clé à douille de 19 (noix).

2. Ouvrir la chaîne neuve:

Pour ouvrir la chaîne neuve, il faut éjecter deux tourillons voisins, en faisant attention à ce que les deux tourillons à éjecter disposent d'une maille extérieure commune. Le choix d'un tourillon non approprié entraînerait la perte d'un maillon de chaîne (fig.2). Procéder à l'ouverture comme décrit au point 1.

3. Positionner la chaîne:

Après avoir enlevé l'ancienne chaîne et remplacé les anciennes roués dentées par de nouvelles, poser la nouvelle chaîne déjà ouverte sur les roués dentées. La chaîne doit être placée dans la position représentée, étant donnée que le joint de y est particulièrement facile à monter (fig.3).

4. Montage du joint de chaîne:

Après avoir positionné la nouvelle chaîne, il faut engager par pression la maille extérieure du joint à l'aide de l'adaptateur de pression prévue pour la chaîne utilisée (voir tableau).

l'adaptateur de pression 520 pour la chaîne :

RK: 428 (HO, SO, XSO, GXW)

RK: 520 (SO, SMO, XSO, GXW)

RK: 525 (SO, XSO, GXW, ROZ, SMO)

DID: 428 (V, VM)

DID: 520 (TR, V, VM, VL2, ZVM, ERS2, ERV2, ATV)

DID: 525 (TR, V, VM, ZVM, ERV)

l'adaptateur de pression 50SO pour la chaîne :

RK: 530SO

l'adaptateur de pression 5060 pour la chaîne :

RK: 530 (SO, LO, HFO, XSO, GXW)

RK: 532 (GSV)

RK: 630 (SO, GSV)

RK: 632 (GSV)

DID: 50 (HDL, ERV, V, VA, VM, ZV2, ZVM)

l'adaptateur de pression 530 (uniquement DID) pour la chaîne :

DID: 532 (ZLV)

DID: 630 (V, VS)

Attention! N'oubliez pas d'insérer les joints toriques si vous utilisez une chaîne à joints toriques!

Puis enfichez la **plaque d'obturation** dans la **vis de serrage** (fig.4.). Tournez la vis de pression avec la broche dans l'outil jusqu'à ce que la broche dépasse d'environ 1 cm de l'outil. Avant la manœuvre de pressage, faites glisser la plaque de pression adaptée à la chaîne sur la **broche**. Ensuite, la vis de pression doit être redressée de telle façon que le dos de la plaque de pression repose l'unité de base (entouré dans la fig.4.) Le derive-chaîne est ensuite mis en position pour le montage du joint de chaîne (fig.4). L'unité formée par la vis de serrage et la plaque d'obturation doit être vissée jusqu'à ce que la chaîne soit fixée. Il faut s'assurer que les têtes de tourillon du joint de chaîne se trouvent bien dans la rainure de la **plaque d'obturation** avant l'emboîtement, sans quoi le joint de chaîne ou la **plaque d'obturation** pourraient être endommagés. Pour emboîter la maille extérieure sur les deux tourillons du joint de chaîne, tournez la **vis de pression** à l'aide d'un cliquet avec une clé à douille de 19 ou une clé mixte. Veillez à ce que les trous de la maille extérieure soient recouverts exactement par les tourillons du joint. **Attention!** Compte tenu du faible pas de filetage de l'outil et des forces longitudinales qui en résultent, l'application d'une force excessive au cours du montage peut endommager l'outil. Tandis que vous appliquez ensuite la pression sur le joint de chaîne en tournant la **vis de pression**, contrôlez la manœuvre d'emboîtement et interrompez-la en cas de coincement. Puis recommencez la procédure.

Si la maille extérieure et les tourillons du joint de chaîne sont parfaitement ajustés, l'emboîtement se fera facilement et sans problèmes après avoir surmonté une légère résistance initiale. Si les tourillons du joint de chaîne touchent la **plaque de pression** de l'outil ou si la résistance augmente en cours d'emboîtement, arrêtez le montage du joint de chaîne.

5. Rivetage du joint de chaîne:

Après avoir emboîté la maille extérieure du joint de chaîne, il est nécessaire de riveter les deux tourillons du joint. Pour ce faire, il faut enficher la **butée de tourillon** sur la partie avant de la **vis de serrage**. La vis de pression doit être dévissée de telle façon que la broche dépasse de 1 mm maximum en dehors du guidage. En tournant la vis de serrage avec la butée de tourillon enfichée, on encastre ainsi le tourillon de chaîne à riveter.

Attention! Veillez à centrer exactement la broche sur l'ouverture de tourillon du joint de chaîne (fig.5).

Attention! Effectuez le rivetage avec le plus grand soin. En cas de doute, faites appel à un spécialiste.

Attention! Une chaîne mal rivetée peut rompre et provoquer des accidents lors de l'utilisation de la moto.

Le rivetage s'effectue en faisant pénétrer la **broche** dans le tourillon par rotation de la **vis de pression**. Utilisez impérativement une clé dynamométrique pour ce faire.

Le tableau ci-dessous indique le moment à appliquer sur la vis de pression au moment du rivetage:

Tous 632 et 630 chaînes	25 Nm
Tous 532, 530 (50), 525 et 520 chaînes	20 Nm
Tous 428 et 420 chaînes	10 Nm

Une faible déformation plastique du tourillon suffit déjà à obtenir un rivetage sûr. Le rivetage est terminé dès que la **broche** est rentrée complètement (avec sa pointe conique) dans l'ouverture du tourillon ou bien qu'elle rencontre une résistance sensiblement plus élevée pendant le processus de rivetage (voir également le tableau).

Attention! Il convient de contrôler le rivetage du joint de chaîne après **100 km**, puis tous les **500 km**.

6. Réglage de la tension de chaîne:

Attention! L'utilisation d'une chaîne mal tendue constitue un risque.

Attention! Un jeu trop faible de la chaîne en sollicitation (2 personnes avec bagages) entraîne une usure excessive et, dans certaines conditions, une rupture de la chaîne.

Attention! Un jeu excessif de la chaîne pendant l'utilisation de la moto peut entraîner des dégâts par le battement et le saut de la chaîne. Se reporter à la notice technique du détenteur de la moto pour toutes informations sur la tension de la chaîne.

7. Entretien et maintenance de la chaîne:

Attention! Un manque d'entretien et de maintenance entraînent une usure prématurée, altérant ainsi la sûreté de roulage.

En conduite, une chaîne est soumise à un allongement continu.

Afin de minimiser l'usure, la chaîne doit être graissée avec des produits d'entretien pour chaînes.

Respecter les périodicités de maintenance du fabricant de la chaîne ou figurant dans la notice technique de la moto.