



California **EV**

ISTRUZIONI PER L'USO • OWNER'S MANUAL • NOTICE D'ENTRETIEN • FAHRERHANDBUCH



Revente Interdite - Revendita Vietata - Resaling Forbiden - Wiederverkauf Verboten

INDICE

- 6 Caratteristiche generali
- 18 Dati di identificazione
- 22 Apparecchi di controllo e comandi
- 54 Uso del motociclo
- 60 Rodaggio
- 64 Manutenzioni e regolazioni
- 82 Smontaggio ruote dal veicolo
- 94 Programma di manutenzione
- 102 Pulizia - rimessaggio
- 106 Norme per la pulizia del parabrezza (se montato)
- 108 Lubrificazioni
- 120 Distribuzione
- 124 Sistema iniezione-accensione WEBER (I.A.W.)
- 144 Impianto elettrico
- 162 Schema impianto elettrico

CONTENTS

- 9 Specifications
- 18 Frame and engine numbers
- 22 Instruments and controls
- 54 Riding your motorcycle
- 61 Running-in
- 64 Maintenance and adjustments
- 82 Removing the wheels
- 96 Service schedule
- 102 Cleaning - storing
- 106 Cleaning the windscreen (if mounted)
- 108 Lubrication
- 120 Valve gear
- 124 WEBER injection-ignition system (I.A.W.)
- 144 Electrical equipment
- 163 Wiring diagram

INDEX

- 12 Caractéristiques générales
- 19 Numéros d'identification
- 23 Appareils de contrôle et commande
- 55 Utilisation du motocycle
- 62 Rodage
- 65 Entretien et réglages
- 83 Démontage des roues du véhicule
- 98 Programme d'entretien
- 103 Nettoyage-longue inactivité
- 107 Nettoyage du pare-brise (s'il est monté)
- 109 Lubrification
- 121 Distribution
- 125 Systeme injection-allumage WEBER (I.A.W.)
- 145 Installation électrique
- 164 Schema installation électrique

INHALTSANGABE

- 15 Allgemeine Daten
- 19 Kennzeichnungen
- 23 Kontrollgeräte und Antriebe
- 55 Gebrauchsanleitung des Motorrades
- 63 Einfahren
- 65 Wartungen und Einstellungen
- 83 Ausbau der Räder vom Fahrzeug
- 100 Wartungsprogramm
- 103 Reinigungsschuppen
- 107 Anweisungen zur Reinigung der Windschutzscheibe (sofern vorhanden)
- 109 Schmierarbeiten
- 121 Ventiltrieb
- 125 Zündung-Einspritzsystem WEBER (I.A.W.)
- 145 Elektrische Anlage
- 165 Stromlaufplan

6 CARATTERISTICHE GENERALI

Motore

Bicilindrico a 4 tempi
Disposizione cilindri a «V» di 90°
Alesaggio mm 92
Corsa mm 80
Cilindrata totale cc 1064
Rapporto di compressione 9,5:1
Coppia massima kgm 9,6 (94 Nm) a 5000 giri/min.
Potenza massima .. CV 73,5 (Kw 54) a 6400 giri/min.
Potenza fiscale CV 13

Distribuzione

Ad aste e bilancieri e 2 valvole per cilindro. Un albero a camme nel basamento comandato da catena duplex con tendicatena automatico.

Alimentazione

Iniezione elettronica indiretta, sequenziale fasata MAGNETI MARELLI IAW sistema «Alfa-N», N° 2 corpi farfallati Ø40 mm con iniettori Weber IW031, pompa elettrica con regolatore di pressione, gestione digitale dei tempi di iniezione ottimizzata.

Impianto scarico

In acciaio inox - 2 tubi collegati ad una camera di espansione e a due silenziatori.

Lubrificazione

Sistema a pressione con pompa ad ingranaggi.
Filtri a rete ed a cartuccia montati nella coppa del basamento.
Pressione normale di lubrificazione kg/cm² 3,8+4,2 (regolata da apposita valvola montata nella coppa del basamento).
Trasmettitore elettrico per segnalazione insufficiente pressione situato sul basamento.

Generatore alternatore

Montato sulla parte anteriore dell'albero motore.
Potenza di uscita: 350W a 5000 giri/min. (14V - 25A).

Accensione

Elettronica digitale a scarica induttiva «MAGNETI MARELLI».
Candele di accensione: NGK BPR 6 ES.
Distanza tra gli elettrodi delle candele: mm 0,7.
Bobine di accensione: n.2 montate sul telaio.

Avviamento

Elettrico mediante motorino avviamento (12 V - 1,2 KW) munito di innesto a comando elettromagnetico. Corona dentata fissata al volano motore.
Comando a pulsante (START) «(I)» posto sul lato destro del manubrio.

Trasmissioni

Frizione

Tipo a secco a due dischi condotti. E' posta sul volano motore. Comando mediante leva sul manubrio (lato sinistro).

Trasmissione primaria

Ad ingranaggi elicoidali, rapporto 1:1,2353 (Z=17/21).

Cambio

A cinque marce con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale. Parastrappi incorporato.

Comando con leva a pedale posta sul lato sinistro del veicolo.

Rapporti cambio:

1ª marcia = 1:2 (Z=14/28)

2ª marcia = 1:1,3889 (Z=18/25)

3ª marcia = 1:1,0476 (Z=21/22)

4ª marcia = 1:0,8696 (Z=23/20)

5ª marcia = 1:0,7500 (Z=28/21)

Trasmissione secondaria

Ad albero con giunto cardanico ed ingranaggi.

Rapporto: 1:4,125 (Z=8/33)

Rapporti totali (motore-ruota):

1ª marcia = 1:10,1912

2ª marcia = 1: 7,0772

3ª marcia = 1: 5,3382

4ª marcia = 1: 4,4309

5ª marcia = 1: 3,8217

Telaio

Tubolare a doppia culla scomponibile in acciaio ad alto limite di snervamento.

Sospensioni

Anteriore: forcella telescopica idraulica «MARZOCCHI Ø45 mm», con regolazione separata della frenatura idraulica in estensione e compressione.

Posteriore: forcellone oscillante con due ammortizzatori idraulici WHITE POWER regolabili nel freno idraulico in estensione.

Ruote

A raggi con cerchi tubeless brevettati "BBS" nelle misure:

- anteriore: 18"x2,50 - B-40 H2-T DOT oppure 18x2,50 B-40 H2-TC e DOT
- posteriore: 17"x3,50 - B-40 H2-T DOT oppure 17x3,50 B-40 H2-TR e DOT

Pneumatici

- anteriore: 110/90 - 18 - 61H/61V/61VB
- posteriore: 140/80 - 17 - 69H/69V/69VB

Freni

(Sistema frenante integrale con correttore di frenata e valvola ritardatrice.)

Anteriore: a disco semiflottante "BREMBO" in acciaio inox con pinza fissa a 4 pistoncini differenziati. Comando con leva a mano posta sul lato destro del manubrio.

Trasmissione idraulica indipendente dal freno posteriore;

- Ø disco 320 mm;
- Ø cilindro frenante 30/34 mm;
- Ø pompa 13 mm.

Posteriore: a disco fisso con pinza flottante a 2 pistoncini paralleli. Comando con leva a pedale posta al centro sul lato destro del veicolo;

- Ø disco 282 mm;
- Ø cilindro frenante 30/32 mm;
- Ø pompa 16 mm.

Il freno posteriore è collegato mediante trasmissione idraulica al freno anteriore sinistro, avente nei singoli componenti le stesse dimensioni del freno anteriore destro comandato a mano.

Ingombri e peso

Passo (a carico)	m 1,560
Lunghezza massima	m 2,355

Larghezza massima	m 0,815
Altezza massima (senza parabrezza)	m 1,150
Altezza sella pilota	m 0,770
Altezza minima da terra	m 0,165
Peso (a secco)	kg 251.

Prestazioni

Velocità massima senza accessori con il solo pilota a bordo: Km/h 200

Consumo carburante: litri 5 per 100 km (norme CUNA).

N.B. - Il motoveicolo può essere equipaggiato a richiesta con parabrezza che consente una guida confortevole, e borse asportabili di notevole capacità.

Tutti questi volumi comportano però una limitazione all'aerodinamica del veicolo. E' consigliabile pertanto, specie in condizioni di carico massimo, non superare la velocità di 130 Km/h circa.

Rifornimenti

Parti da rifornire	Litri	Prodotti da impiegare
Serbatoio carburante (riserva lt 4 circa)	19 ca.	Benzina super (97 NO-RM/min.) Benzina senza piombo (95 NO-RM/min.)
Coppa motore	3	Olio «Agip 4T SUPER RACING SAE 20W/50»
Scatola cambio	0,750	Olio «Agip Rotra MP SAE 80 W/90»
Scatola trasmissione (lubrificazione coppia conica)	0,250 di cui 0,230 0,020	Olio «Agip Rotra MP SAE 80 W/90» Olio «Agip Rocol ASO/R» oppure «Molykote tipo A»
Forcella telescopica (per gamba)	0,485	Olio per ammortizzatori (SAE 10)
Impianto frenante anteriore e posteriore	—	Fluido «Agip Brake Fluid - DOT4»

SPECIFICATIONS

Engine

4-stroke, twin cylinder

Cylinder configuration 90° V-twin

Bore: 92 mm

Stroke: 80 mm

Capacity: 1064 cc

Compression ratio: 9.5:1

Max. torque: 9.6 kgm (94 Nm) at 5000 rpm

Max. power: CV 73,5 (Kw 54) at 6400 rev/min

Timing system

With rods and rockers and 2 valves per cylinder. One camshaft in the crankcase driven by duplex chain with automatic chain tensioner.

Feed system

Indirect electronic injection, timed sequential MAGNETI MARELLI IAW "Alfa-N" system, 2 throttle valves Ø 40 mm with Weber IW031 injectors, electric pump with pressure regulator, digital control of optimised injection times.

Exhaust system

In stainless steel - 2 pipes connected to an expansion chamber and two silencers.

Lubrication

Pressure fed by gear pump

Wire mesh and cartridge filters on oil sump

Normal lubrication pressure 3.8÷4.2 kg/cm² (pressure valve on oil sump).

Low oil pressure sensor (electrical) on crankcase.

Generator / Alternator

On front of crankshaft.

Output power: 350W at 5000 rev./min. (14V - 25A).

Ignition

"MAGNETI MARELLI" Inductive discharge digital electronics.

Spark plugs: NGK BPR 6 ES.

Spark plug gap: 0.7 mm

2 ignition coils mounted on frame.

Starter

Electric starter motor 12V-1,2 Kw with electromagnetic ratchet control. Ring gear on the flywheel. START "ⓘ" push-button on right handlebar.

Transmission

Clutch

Dry, twin driven plates. Located on engine flywheel. Clutch lever on left handlebar.

Primary drive

With helical gears, 1:1.2353 (Z=17/21).

Gearbox

5-speed, front engaging, constant mesh.

Incorporated Cush drive

Control pedal on left side of machine.

Gear ratios:

1st 1:2 (Z=14/28)

2nd 1:1.3889 (Z=18/25)

3rd 1:1.0476 (Z=21/22)

4th 1:0.8696 (Z=23/20)

5th 1:0.7500 (Z=28/21)

Final drive

Cardan shaft with gears

Ratio: 1:4,125 (Z=8/33)

Overall gear ratios (engine-wheel)

1st gear = 1:10,1912

2nd gear = 1: 7,0772

3rd gear = 1: 5,3382

4th gear = 1: 4,4309

5th gear = 1: 3,8217

Frame

High tensile stress modular duplex tubular cradle.

Suspension

Front: «MARZOCCHI Ø 45 mm» hydraulic telescopic fork, with separate adjustment of hydraulic damping during rebound and compression.

Rear: swinging fork with two adjustable WHITE POWER

hydraulic shock-absorbers in the hydraulic damping during rebound.

Wheels

Spoked with "BBS" Patented Tubeless rims in sizes:

- Front: 18"x2.50 - B-40 H2-T DOT or 18x2.50 B-40 H2-TC and DOT
- Rear: 17"x3.50 - B-40 H2-T DOT or 17x3.50 B-40 H2-TR and DOT

Tyres

- Front: 110/90 - 18 - 61H/61V/61VB
- Rear: 140/80 - 17 - 69H/69V/69VB

Brakes

Integral braking system with braking correction and delay valve.

Front: "BREMBO" semi-floating stainless steel disc with fixed calliper and 4 differentiated pistons. Hand lever control located on the right side of the handlebars. Hydraulic transmission independent from the rear brake;

- Ø disc 320 mm;
- Ø brake cylinder 30/34 mm;
- Ø master cylinder 13 mm.

Rear: fixed disc with floating calliper and 2 parallel pistons. Pedal lever control located in the centre on the right side of the vehicle;

- Ø disc 282 mm;
- Ø brake cylinder 30/32 mm;
- Ø master cylinder 16 mm.

The rear brake is connected by a hydraulic circuit to the left front brake; the left front brake has the same dimensions as the right front brake controlled by the brake lever.

Dimensions and weight

Wheelbase	1,560 m
Overall length	2,355 m
Overall width	0,815 m
Height (without screen)	1,150 m
Driver's seat height	0,770 m
Ground clearance	0,165 m
Weight (dry)	251 kg

Refuelings

Part	Litres	Recommended product
Fuel tank (reserve approx 4 lt.)	approx. 19	Super petrol (97 NO-RM/min.) Unleaded petrol (95 NO-RM/min.)
Oil sump	3	«Agip 4T SUPER RACING SAE 20W/50»
Gearbox	0.750	«Agip Rotra MP SAE 80 W/90» oil
Rear drive (bevel set lub.)	0.250 of which 0.230 0.020	«Agip Rotra MP SAE 80 W/90» oil «Agip Rocol ASO/R» or «Molykote tyoe A»
Front forks (for leg)	0.485	Shock - Absorbers oil (SAE 10)
Front and rear brake circuits	—	«Agip Brake Fluid - DOT4»

Performance

Max. speed without accessories with one rider: 200 Km/h. Fuel consumption: 5 lt/100 km (CUNA standards).

N.B. - On request the motor vehicle can be equipped with a windshield which allows comfortable driving, and large capacity removable sidebags.

These items do however after the aerodynamic features of the bike; it is advisable therefore not to exceed 130 kph especially when the bike is fully loaded.

12 CARACTERISTIQUES GENERALES

Moteur

2 cylindres à 4 temps

Disposition des cylindres en «V» à 90°

Alésage mm 92

Course mm 80

Cylindrée totale cc 1064

Rapport volumétrique 9,5:1

Couple maxi. Kgm 9,6 (94 Nm) à 5000 tours/min.

Puissance maxi ... CV 73,5 (Kw 54) à 6400 tours/min.

Distribution

A tiges et culbuteurs et deux soupapes chaque cylindre.

Un arbre à cames dans le carter, actionné par la chaîne duplex avec tendeur de chaîne automatique.

Alimentation

Injection électronique indirecte, séquentielle synchronisée MAGNETI MARELLI IAW système "Alpha-N", 2 soupapes papillons Diam. 40 mm avec injecteurs Weber IW031, pompe électronique avec régulateur de pression, gestion digitale des temps d'injection optimisée.

Système d'échappement

En acier inox - 2 pipes reliés à une chambre d'expansion et à deux silencieux.

Graissage

Sous pression par pompe à engrenages.

Filtres à crépine et à cartouche montés dans le carter inférieur.

Pression normale de graissage kg/cmq 3,8-4,2 (réglable avec clapet situé dans le carter inférieur).

Monocontact sur le carter pour signaler l'abaissement de la pression.

Alternateur

Monté à l'avant et en bout du vilebrequin.

Puissance de sortie: 350W à 5000 tours/minute (14V - 25A)

Allumage

Electronique numérique à décharge inductive "MAGNETI MARELLI".

Bougies: NGK BPR 6 ES.

Ecartement des électrodes: mm 0,7

Bobines d'allumage: 2 montées sur le cadre.

Démarrage

Démarrateur électrique (12V - 1,2 KW) avec accouplement à commande électromagnétique. Couronne dentée fixée au volant-moteur. Commande par bouton poussoir (START) «» situé sur la droite du guidon.

Transmission

Embrayage

Embrayage à sec par deux disques entraînés, situé sur le volant-moteur. Levier de commande sur le guidon (à gauche).

Transmission primaire

A engrenages hélicoïdaux, rapport 1 : 1,2353 (Z=17/21).

Boîte de vitesse

A cinq rapports avec engrenages toujours en prise et clabotage frontal. Pare-sacades incorporé.

Commande par pédale située sur le côté gauche du véhicule.

Rapports de la boîte de vitesse:

1ère = 1:2 (Z=14/28)

2ème = 1:1,3889 (Z=18/25)

3ème = 1:1,0476 (Z=21/22)

4ème = 1:0,8696 (Z=23/20)

5ème = 1:0,7500 (Z=28/21)

Transmission secondaire

A cardan et engrenages.

Rapport: 1:4,125 (Z=8/33)

Rapport total (moteur-roue):

1ère = 1:10,1912

2ème = 1: 7,0772

3ème = 1: 5,3382

4ème = 1: 4,4309

5ème = 1: 3,8217

Cadre

Tubulaire à deux berceaux démontables en acier, seuil élevé de perte d'élasticité.

Suspensions

Avant: fourche télescopique hydraulique «MARZOCCHI Ø45 mm», avec réglage séparé du freinage hydraulique en extension et compression.

Arrière: fourche flottante avec deux amortisseurs hydrauliques WHITE POWER réglables dans le frein hydraulique en extension.

Roues

A rayons avec jantes à chambre incorporée, brevetées "BBS" dans les tailles suivantes:

- AV: 18"x2,50 - B-40 H2-T DOT ou bien 18x2,50 B-40 H2-TC et DOT
- AR: 17"x3,50 - B-40 H2-T DOT ou bien 17x3,50 B-40 H2-TR et DOT

Pneus

- AV: 110/90 - 18 - 61H/61V/61VB
- AR: 140/80 - 17 - 69H/69V/69VB

Freins

Système de freinage avec correction du freinage et soupape de retard.

Avant: à disque semi-flottant "BREMBO" en acier inox avec étrier fixe à 4 pistons différenciés. Commande avec levier manuel situé à droite du guidon. Transmission hydraulique indépendante du frein arrière;

- Ø disque 320 mm;
- Ø cylindre freinant 30/34 mm;
- Ø pompe 13 mm.

Arrière: à disque fixe avec étrier flottant à 2 pistons parallèles. Commande avec levier à pédale monté au milieu du côté droit du véhicule;

- Ø disque 282 mm;
- Ø cylindre freinant 30/32 mm;
- Ø pompe 16 mm.

Une transmission hydraulique relie le frein AR au frein AV gauche qui est identique au frein AV droit commandé par manette au guidon.

Dimensions et poids

Empattement (chargé)	m 1,560
Longueur maxi	m 2,355
Largeur maxi	m 0,815

Hauteur maxi (sans pare-brise)	m 1,150
Hauteur de la selle pilote	m 0,770
Garde au sol	m 0,165
Poids (à sec)	kg 251

Performances

Vitesse maxi sans accessoires avec seulement pilote à bord: 200 Km/h.

Consommation d'essence: 5 litres aux 100 km (normes CUNA).

N.B. - Le motorcycle peut être équipé sur demande d'un pare-brise qui permet une conduite confortable et de sacs que l'on peut emporter d'une grande capacité.

Cependant, ces éléments diminuent les caractéristiques aérodynamiques du véhicule. Il est conseillé, spécialement en conditions de charge maximal, de ne pas dépasser la vitesse de 130 km/h environ.

Ravitaillements

Éléments à remplir	Litres	Produits à employer
Réservoir à essence (réserve: environ 4 litres)	19 environ	Essence super (97 NO-RM/min.) Essence sans plomb (95 NO-RM/min.)
Carter moteur	3	Huile «Agip 4T SUPER RACING SAE 20W/50»
Boîte de vitesse	0,750	Huile «Agip Rotra MP SAE 80 W/90»
Pont (lubrification couple conique)	0,250 dont 0,230 0,020	Huile «Agip Rotra MP SAE 80 W/90» Huile «Agip Rocol ASO/R» ou «Molykote type A»
Fourche télescopique (par branche)	0,485	Oil pour amortisseurs (SAE 10)
Circuit de frein AV et AR	—	Liquide «Agip Brake Fluid - DOT4»

Motor

Viertakt-Motor mit 2 Zylindern

Zylinderanordnung: V 90°

Bohrung: 92 mm

Hub: 80 mm

Hubraum: 1064 cc

Verdichtungsverhältnis: 9,5:1

Max. Drehmoment: 9,6 Kgm (94 Nm) bei 5000 U/min.

Max. Leistung: CV 73,5 (Kw. 54) bei 6400 U/min.

Steuersystem

Über Stangen und Kipphebel und 2 Ventile pro Zylinder.

Eine Nockenwelle im Gehäuse, die über eine Duplex-

Kette mit automatischen Kettenspanner gesteuert wird.

Kraftstoffversorgung

Indirekte elektronische Einspritzung, sequentiell und

phasengleich, MAGNETI MARELLI IAW. System "Aifa-

N". 2 Klappenkörper Ø40 mm mit Einspritzventilen

IW031. Elektropumpe mit Druckregler, optimierte digitale

Steuerung der Einspritzakte.

Auspuffanlage

Aus Nirosta - 2 an eine Ausdehungskammer und an

zwei Schalldämpfer geschlossene Rohre.

Schmierung

Drucksystem durch Zahnradpumpe. Netz- und Patrone-
filter in der Motorölwanne montiert.

Normaler Schmierdruck 3,8 - 4,2 Kg/cm². (Einstellventil
in der Ölwanne montiert).

Elektrischer Öldruckgeber, Anzeiger für ungenügenden
Druck.

Lichtmaschine/Alternator

Vorne auf der Kurbelwelle montiert.

Ausgangsleistung: 350 W bei 5.000 U/Min. (14V - 25A).

Zündung

Digital gesteuerte Elektronik mit induktiver Entladung
"MAGNETI-MARELLI".

Zündkerzen: NGK BPR 6 ES.

Elektrodenabstand der Kerzen: 0,7 mm

Zündspulen: 2 Stk., am Rahmen montiert.

Anlasssystem

Elektrischer Anlassmotor (12V-1,2 KW) mit magnet-
gesteuerter Kupplung. Zahnkranz am Schwungrad be-
festigt.

Anlasserknopf (START) "○" auf der rechten Seite des
Lenkers.

16 Kraftübertragung

Kupplung

Zweischeiben-Trockenkupplung. Sie befindet sich auf dem Schwungrad. Durch Handhebel auf der linken Seite des Lenkers betätigt.

Primärtrieb

Mit Schrägzahnradern, Verhältnis 1:1,2353 (Z=17/21)

Getriebe

5-Gang, Zahnräder im ständigen Eingriff. Eingebaute elastische Kupplung. Schaltpedal an linker Fahrzeugseite. Getriebeverhältnisse:

1. Gang = 1:2 (Z = 14/28)
2. Gang = 1:1,3889 (Z = 18/25)
3. Gang = 1:1,0476 (Z = 21/22)
4. Gang = 1:0,8696 (Z = 23/20)
5. Gang = 1:0,7500 (Z = 28/21)

Sekundärtrieb

Welle mit Kardangelen und Zahnräder.

Verhältnis: 1:4,125 (Z=8/33)

Gesamt-Verhältnisse (Motor - Rad):

1. Gang = 1:10,1912
2. Gang = 1: 7,0772
3. Gang = 1: 5,3382
4. Gang = 1: 4,4309
5. Gang = 1: 3,8217

Fahrgestell

Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl mit hoher Streckgrenze.

Aufhängungen

Vorne: Hydraulische Teleskopgabel «MARZOCCHI Ø45 mm» mit separater Einstellung der hydraulischen Bremsung während Ein- und Ausfederung.

Hinten: Bewegliche Fahrgabel mit zwei hydraulischen WHITE POWER Stoßdämpfern mit Regulierung der hydraulischen Bremsung während Ausfederung.

Räder

Speichenräder mit patentierten Tubeless-Felgen "BBS" mit folgenden Abmessungen:

- Vorne: 18"x2,50 - B-40 H2-T DOT oder 18x2,50 B-40 H2-TC und DOT
- Hinten: 17"x3,50 - B-40 H2-T DOT oder 17x3,50 B-40 H2-TR und DOT

Reifen

- Vorne: 110/90 - 18 - 61H/61V/61VB
- Hinten: 140/80 - 17 - 69H/69V/69VB

Bremsen

Integrales Bremssystem mit Bremsungskorrektur und Verzögerungsentil.

Vorne: mit halbschwimmend gelagerter Scheibe "BREMBO" aus rostfreiem Stahl mit festem Sattel mit 4 differenzierten Kolben. Steuerhebel rechts der Lenkstange. Von Hinterradbremse unabhängige hydraulische

sche Übertragung:

- ϕ der Scheibe 320 mm;
- ϕ des Bremszylinders 30/34 mm;
- ϕ der Pumpe 13 mm;

Hinten, mit fester Scheibe mit beweglich eingehängtem Sattel mit 2 parallelen Kolben. Steuerpedal in der Mitte an der rechten Fahrzeugseite:

- ϕ der Scheibe 282 mm;
- ϕ des Bremszylinders 30/32 mm;
- ϕ der Pumpe 16 mm;

Die Hinterbremse ist über eine Hydraulikleitung mit der vorderen linken Bremse verbunden, die dieselben Abmessungen hat wie die vordere rechte Handbremse.

Masse und Gewichte

Achsabstand (belastetes Fahrzeug)	1.560 mm
Max. Länge	2.355 mm

Kraftstoff- und schmiermittelversorgung

Versorgungsteile	Liter	Benzin- und Öltypen
Kraftstoffbehälter (Reserve ca. 4 L)	19 ca.	Benzin Super (97 NO-RM min.) Benzin Bleifrei (95 NO-RM min.)
Ölwanne	3	Öl „Agip 4T SUPER RACING SAE 20W/50“
Getriebegehäuse	0,750	Öl „Agip Rotra MP SAE 80 W/90“
Nebengehäuse	0,250	
Schmierung des Kegelpaares)	davon 0,230 0,020	Öl „Agip Rotra MP SAE 80 W 90“ Öl „Agip Rocol ASO-R“ oder „Molykote Typ. A“
Stoßgabel (Je Holm)	0,485	Öl für Stoßdämpfer (SAE 10)
Stoßlagern, vorne und hinten	—	Öl „Agip Brake Fluid - DOT4“

Max. Breite	0,815 m
Max. Höhe (ohne Windschutzscheibe)	1,150 m
Höhe Fahrersattel	0,770 m
Hindes thöhe vom Boden	0,165 m
Leergewicht	251 kg

Leistungen

Höchstgeschwindigkeit ohne Zubehör mit nur einem Fahrer: 200 km/h.

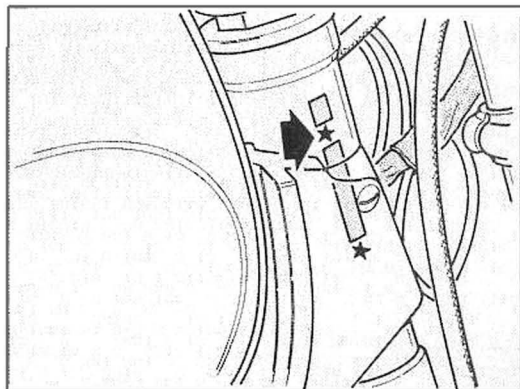
Kraftstoffverbrauch: 5 Liter auf 100 km (CUNA Normen).

MERKE - Das Fahrzeug kann bei Bedarf mit einer Windschutzscheibe zum Zwecke eines komfortableren Fahrens sowie mit leistungsfähigen, abnehmbaren Gepäcktaschen ausgerüstet werden. Alle diese Volumen bringen aber zur Beschränkung der Aerodynamik des Fahrzeugs. Wir empfehlen deshalb, vor allem im Höchstbelastungszustand die ca. 130 km/h nicht zu überschreiten.

18 DATI DI IDENTIFICAZIONE (fig. 2)

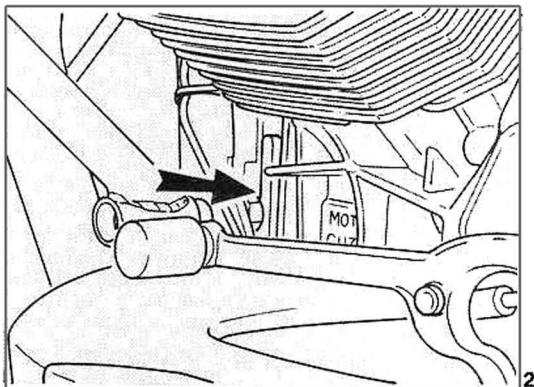
Ogni veicolo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso sulla pipa del telaio e sul basamento motore.

Il numero impresso sulla pipa del telaio è riportato sul libretto di circolazione e serve agli effetti di legge per l'identificazione del motociclo stesso.



FRAME AND ENGINE NUMBERS (fig. 2)

The frame number is stamped on the downtube; this number is entered in the motorcycle's log-book and is thus used to identify the vehicle for legal purposes. The engine number is stamped on the crankcase.



NUMEROS D'IDENTIFICATION (fig. 2)

Chaque véhicule possède deux numéros d'identification: l'un est gravé sur le cadre et l'autre sur le carter du moteur.

Le numéro du cadre est reporté sur la carte grise de façon à pouvoir identifier le véhicule conformément à la loi.

KENNZEICHNUNGEN (Abb. 2)

Jedes Fahrzeug wird durch eine Identifizierungsnummer auf Fahrgestell und Motorlagerung versehen. Die Nummer auf dem Fahrgestell ist im Fahrzeugbrief eingetragen und dient gemäss Gesetz zur Identifizierung des Fahrzeuges.

19

20 Ricambi

In caso di sostituzione di particolari, chiedere ed assicurarsi che siano **Impiegati esclusivamente «Ricambi Originali Moto Guzzi»**.

L'uso di ricambi non originali annulla il diritto alla garanzia.

Garanzia (ITALIA)

La garanzia ha la validità di 1 anno dalla data di consegna, senza limiti di percorrenza.

Sono esclusi dalla garanzia le batterie ed i pneumatici, per i quali il compratore dovrà rivolgersi direttamente all'Organizzazione di assistenza del Costruttore, esibendo il libretto di garanzia, unitamente al libretto di circolazione del veicolo.

Ogni motociclo nuovo è corredato da un «libretto tagliandi», nel quale sono riepilogate tutte le principali norme di garanzia.

Questo libretto deve seguire il veicolo e va scrupolosamente conservato con gli altri documenti di circolazione. Esso è infatti l'unico documento valido da esibire all'Organizzazione - Moto Guzzi S.p.A. per il riconoscimento della garanzia, **e non potranno esserne, in alcun caso rilasciati duplicati.**



N.B. - La mancata esecuzione delle operazioni di manutenzione programmata e/o il mancato invio del tagliando di attestazione, entro i termini prescritti, comportano l'annullamento della garanzia.

Spare Parts

Always use approved «Moto Guzzi Original Spares» only when replacing or repairing parts.

Use of spares which are not approved will invalidate warranty rights.

Pièces détachées

En cas de remplacement de pièces, il faut **exiger l'emploi exclusif de «Pièces d'origine Moto Guzzi»**. L'utilisation de pièces non d'origine vous ferait perdre le bénéfice de la garantie.

Ersatzteile

Im Falle eines Austausches von Ersatzteilen verlangen und versichern Sie sich, dass nur **«Original Moto Guzzi Ersatzteile»** verwendet werden, andernfalls wird keine Garantie gewährleistet.

22 APPARECCHI DI CONTROLLO E COMANDI

Quadro di controllo (fig. 3)

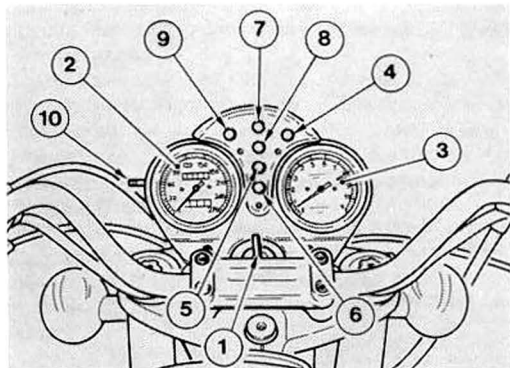
1 Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori e bloccasterzo.

Posizione OFF «» veicolo fermo. Chiave estraibile (nessun contatto);

Posizione ON «» veicolo pronto per l'avviamento. Tutti gli utilizzatori sono inseriti. Chiave non estraibile;

Posizione LOCK «» sterzo bloccato. Motore spento, nessun contatto, chiave estraibile.

Posizione P «» sterzo bloccato. Motore spento; con l'interruttore «A» di fig. 5 in posizione «» si ha la luce di parcheggio. Chiave estraibile.



INSTRUMENTS AND CONTROLS

Control panel (fig. 3)

1 Key switch for devices and steering lock.

Position OFF «» vehicle stationary. Key removable (no contact).

Position ON «» vehicle ready to be started. All circuits are on. Key not removable.

Position LOCK «» steering locked. Engine off, no contact, key removable.

Position P «» steering locked. Engine off; with switch «A» of fig. 5 in position «» the parking light is on. Key removable.

APPAREILS DE CONTROLE ET COMMANDE

Tableau de bord (fig. 3)

1 Commutateur à clé pour alimentation des accessoires et antivol.

Position OFF «» véhicule à l'arrêt. La clé peut être enlevée (pas de contact);

Position ON «» véhicule prêt à démarrer.

Tous les accessoires sont alimentés. Clé non extractible;

Position LOCK «» direction bloquée. Moteur éteint, pas de contact, clé extractible.

Position P «» direction bloquée. Moteur éteint; interrupteur «A» de la fig. 5 à la position «» : feu de parking. Clé extractible.

KONTROLLGERÄTE UND ANTRIEBE 23

Instrumentenbrett (Abb. 3)

1 Schlüsselschalter zur Aktivierung der Verbraucher und des Lenkschlösses.

«» **OFF-Stellung**: stehendes Fahrzeug. Herausziehbarer Schlüssel (kein Kontakt).

«» **ON-Stellung**: startbereites Fahrzeug.

Sämtliche Verbraucher sind eingeschaltet. Der Schlüssel läßt sich nicht ausziehen.

«» **LOCK-Stellung**: Lenkung nach links gesperrt. Motor aus: kein Kontakt, herausziehbarer Schlüssel.

«» **P-Stellung**: Lenkung gesperrt. Motor abgeschaltet; mit dem auf der Abb. 5 dargestellten Schalter «A» auf der Position «» wird das Parklicht eingeschaltet. Der Schlüssel ist ausziehbar.

Per azionare il dispositivo bloccasterzo operare come segue:

- Ruotare il manubrio verso sinistra.
- Premere la chiave verso il basso e rilasciarla, quindi ruotarla in senso antiorario sino alla posizione LOCK «» o P «».



ATTENZIONE: non girare la chiave in posizione LOCK «» o P «» durante la marcia.

- 2 Tachimetro contachilometri.
- 3 Contagiri.
- 4 Spia (luce verde) «Neutral». Si accende con il cambio in folle.
- 5 Spia (luce rossa) erogazione corrente del generatore. Si deve spegnere appena il motore ha raggiunto un certo numero di giri.
- 6 Spia (luce arancio) riserva carburante.
- 7 Spia (luce verde) indicatori di direzione.
- 8 Spia (luce rossa) pressione olio. Si spegne quando la pressione è sufficiente ad assicurare la lubrificazione del motore.
- 9 Spia (luce bleu) luce abbagliante.
- 10 Azzeratore per contachilometri parziale.

In order to use the steering lock mechanism, proceed as follows:

- Turn the handlebars to the left.
- Press the key downwards and release it, then turn it in an anticlockwise direction to the LOCK «» or P «» position.



WARNING: Never turn the key to position LOCK «» or P «» when the engine is running.

- 2 Odometer, tachometer.
- 3 Rev counter.
- 4 Pilot light (green) «Neutral». Lights up when the gearbox is in neutral.
- 5 Pilot light (red) for generator current output. Should go out when the engine reaches a certain number of revs.
- 6 Petrol tank reserve pilot light (orange).
- 7 Pilot light (green) for flashing indicators.
- 8 Oil pressure pilot light (red). Goes out when the oil pressure is sufficient to ensure engine lubrication.
- 9 Pilot light (blue) for main beam.
- 10 Partial rev counter zeroing.

Pour actionner le dispositif antivol, suivre les indications ci-dessous:

- Tourner le guidon vers la gauche.
- Presser la clé vers le bas, relâcher et la tourner ensuite dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la position LOCK «  » ou P «  ».

 **ATTENTION: en cours de marche, ne faire tourner la clé ni à la position LOCK «  » ni à la position P «  ».**

2 Compteur

3 Compte-tours

4 Témoin (lumière verte) «neutre». S'allume lorsque le levier de vitesse est au point mort.

5 Témoin (lumière rouge) distribution de courant du générateur. Doit s'éteindre dès que le moteur a atteint un certain nombre de tours.

6 Témoin (lumière orange) réserve carburant.

7 Témoin (lumière verte) pour clignotants.

8 Témoin (lumière rouge) pression de l'huile. S'éteint lorsque la pression suffit pour assurer la lubrification du moteur.

9 Témoin (lumière bleu) feu de route.

10 Remise à zéro pour compteur partiel.

Zur Aktivierung des Lenkschlösses wie folgt vorgehen:

■ Den Lenker nach links drehen.

■ Den Schlüssel nach unten drücken und wieder loslassen. Dann gegen den Uhrzeigersinn bis zur Position LOCK «  » oder P «  » drehen.

 **ACHTUNG: Auf keinen Fall den Schlüssel während der Fahrt auf LOCK «  » oder P «  » stellen.**

2 Tachometer Kilometerzähler.

3 Drehzahlmesser

4 (grüne) «Neutral» Kontrollleuchte. Leuchtet bei der Neutralstellung des Getriebes auf.

5 (rote) Kontrollleuchte: Stromversorgung vom Generator. Diese Kontrollleuchte muß beim Erreichen einer bestimmten Motordrehzahl erlöschen.

6 (orangenfarbige) Kontrollleuchte: Kraftstoff-Reserve.

7 (grüne) Kontrollleuchte Blinker.

8 (rote) Öldruckkontrollleuchte. Erlischt wenn der Druck zur Motorschmierung ausreicht.

9 (blau) Kontrollleuchte Fernlicht.

10 Rücksteller für Tageskilometerzähler.

26 Interruttori comando luci (figg. 4 e 5)

Sono montati sui lati del manubrio.

Interruttore «A» (fig. 5)

- Posizione «●» luci spente.
- Posizione «☛☛» luci di parcheggio.
- Posizione «☛☛» accensione lampada biluce.

Interruttore «A» (fig. 4)

Con l'interruttore «A» di fig. 5 in posizione «☛☛».

- Posizione «☛» luce anabbagliante.
- Posizione «☛» luce abbagliante.

Light switches (figs. 4 and 5)

Are fitted to the sides of the handle-bars.

Switch «A» (fig. 5)

- Position «●» lights off.
- Position «☛☛» parking lights on.
- Position «☛☛» twin-filament headlamp on.

Switch «A» (fig. 4)

With switch «A» (lights) of fig. 5 in position «☛☛».

- Position «☛» dipped beam.
- Position «☛» main beam.

Interrupteurs de commande feux (fig. 4 et 5)

Montés sur les côtés du guidon.

Interrupteur «A» (fig. 5)

- Position «●» feux éteints.
- Position «☹» feux de stationnement allumés.
- Position «☼» lampe bilux allumée.

Interrupteur «A» (fig. 4)

Avec l'interrupteur «A» fig. 5 sur la position «☼».

- Position «☼» feu de croisement.
- Position «☼» feu de route.

Schalter für Beleuchtung (Abb. 4 und 5)

Sie befinden sich an den Lenkungsseiten.

Schalter «A» (Abb. 5)

- Stellung «●»: Licht aus.
- Stellung «☹»: Parklicht
- Stellung «☼»: Zweilichtlampe eingeschaltet

Schalter «A» (Abb. 4)

Mit Schalter «A» (lights) Abb. 5 in Stellung «☼»:

- Stellung «☼»: Abblendlicht
- Stellung «☼»: Fernlicht

28 Pulsante per avvisatore acustico, passing e interruttore comando lampeggiatori (fig. 4)

Sono montati sul lato sinistro del manubrio:

Pulsante B (🔊) comando avvisatore acustico.

Pulsante C (⚡) comando luce a sprazzo.

Pulsante D:

- Posizione «↗» comando lampeggiatori destri.
- Posizione «↖» comando lampeggiatori sinistri.
- Premere l'interruttore per disinserire i lampeggiatori.

Horn button, passing and direction indicators (fig. 4)

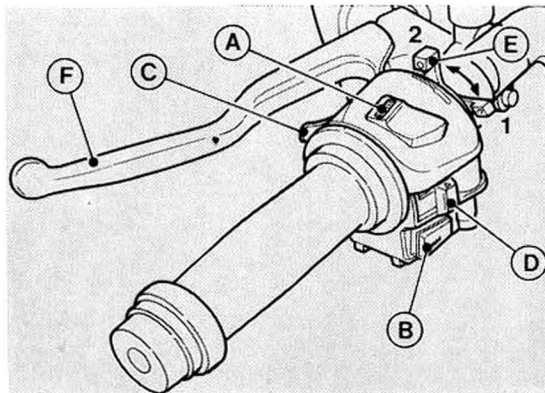
These are mounted on the left handlebar:

Push-button B (🔊) sounds the electric horn when pressed.

Push-button C (⚡) flashing light control.

Push-button D:

- position «↗» for right turn signals control.
- position «↖» for left turn signals control.
- press the switch to disconnect flashers.



Bouton klaxon, appels de phare et interrupteur clignotants (fig. 4)

Ils sont montés sur le côté gauche du guidon:

Bouton B (🔊) commande klaxon électrique.

Bouton C (☸) commande d'appels de phare.

Bouton D:

- Position «↘»: commande clignotants droits.
- Position «↙»: commande clignotants gauches.
- Pousser l'interrupteur pour débrancher les clignotants.

Druckknopf für Hupe, Passing und 29 Schalter für Blinker (Abb. 4)

Sie werden an der linken Seite des Lenkers angebaut:

Druckknopf B (🔊): Hupe

Druckknopf C (☸) Blendelicht

Druckknopf D:

- Stellung «↘» Bedienung des rechten Blinkers
- Stellung «↙» Bedienung des linken Blinkers
- Den Schalter drücken, um die Blinker auszuschalten.

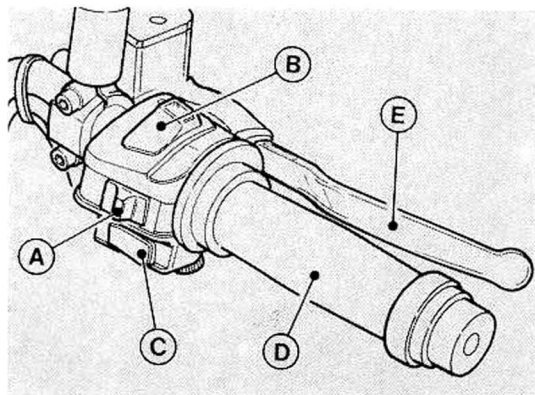
30 Pulsante avviamento ed interruttore di fermo motore (fig. 5)

Sono montati sul lato destro del manubrio.

Con chiave «1» di fig. 3 in posizione ON «», il veicolo è pronto per l'avviamento.

Per avviare il motore operare come segue:

- accertarsi che l'interruttore «B» sia in posizione (run);
 - tirare a fondo la leva della frizione;
 - se il motore è freddo portare la levetta «E» «CHOKE» in posizione di avviamento «1» (vedi fig. 4);
 - premere il pulsante di avviamento «C» «» (start).
- Per fermare il motore in caso di emergenza, occorre:
- spostare l'interruttore «B» in posizione (off).



5

Starter button and engine stop switch (fig. 5)

These are mounted on the right handlebar.

With the key «1» in fig. 3 position ON «», the vehicle is ready for starting. To start the engine:

- check that switch «B» is in position (run);
 - pull the clutch lever in to disengage the clutch fully;
 - if the engine is cold, put the «CHOKE» control «E» in the starting position «1» (see fig. 4);
 - press the starter button «C» «» (start).
- To stop the engine in case of emergency:
- turn the switch «B» to position (off).

Bouton de démarrage et interrupteur d'arrêt moteur (fig. 5)

Ils sont montés sur le côté droit du guidon.

Avec la clé «1» de fig. 3 position ON «», le moteur est prêt au démarrage.

Pour allumer le moteur, il faut:

- s'assurer que l'interrupteur «B» soit sur la position (run);
- tirer à fond le levier d'embrayage;
- si le moteur est froid, mettre le starter «CHOKE» «E» sur la position «1» (voir fig. 4);
- appuyer sur le bouton de démarrage «C» «» (start).

Pour éteindre le moteur en état d'urgence, il faut:

- mettre l'interrupteur «B» en position (off).

Druckschalter zum Anlassen und Schalter zum Abstellen des Motors

(Abb. 5)

Beide Schalter sind auf der rechten Seite des Lenkers montiert. Befindet sich der Schlüsselumschalter «1» in Abb.3 in Schaltstellung ON «», ist das Fahrzeug startbereit.

Zum Anlassen des Motors geht man wie folgt vor:

- Überprüfen, ob sich der Schalter «B» in Schaltstellung (Run) befindet;
- den Kupplungshebel ganz durchdrücken;
- bei kaltem Motor den Hebel «E» «CHOKE» auf Startschaltstellung «1» legen (siehe Abb. 4);
- Den Druckknopf für den Start «C» drücken «» (Start).

Um den Motor im Notfall abzustellen muss man:

- den Schalter «B» nach Stellung (OFF) verschieben.

Fermato il motore, ruotare la chiave del commutatore di fig. 3 in senso antiorario fino alla posizione OFF «» ed estrarre la chiave dal commutatore.



Ricordarsi sempre di rimettere l'interruttore «B» in posizione (RUN) prima dell'avviamento.

Once the engine has stopped, turn the key switch (fig. 3) anti-clockwise until OFF «»; remove the key from the switch.



Before start, put switch «B» in (RUN) position.

Manopola comando gas («D» di fig. 5)

La manopola comando gas è situata sul lato destro del manubrio; ruotandola verso il pilota apre il gas; ruotandola in senso inverso lo chiude.

Throttle twist grip («D» in fig. 5)

The throttle control is on the right handlebar; turning the twist-grip towards the rider opens the throttle, turning it away from the rider closes it.

Leva comando frizione («F» di fig. 4)

E' situata sul lato sinistro del manubrio; va azionata solo alla partenza e durante l'uso del cambio.

Clutch lever («F» in fig. 4)

This is on the left handlebar and is only to be used when starting or changing gear.

Leva comando freno anteriore destro

(«E» di fig. 5)

E' situata sul lato destro del manubrio; comanda la pompa del freno idraulico anteriore destro.

Brake lever, r/h front brake

(«E» in fig. 5)

This is on the right handlebar and controls the master cylinder of the right front brake.

Quand le moteur est arrêté, tourner la clé du commutateur de fig. 3 vers la gauche jusqu'à le signe OFF «», puis retirer la clé.



Avant de démarrer, il faut vérifier que l'interrupteur «B» soit en position «RUN».

Steht der Motor, ist der Zündschlüssel wie in Abb. 3 im Gegenuhrzeigersinn bis zur Stellung OFF «» zu drehen, sodann den Schlüssel abziehen.



Vor dem Anlass, immer sich daran erinnern, das Schalter «B» auf Stellung (RUN) wieder einzustellen.

Poignée de commande gaz («D» fig. 5)

La poignée de commande gaz se trouve sur le côté droit du guidon. On ouvre le gaz en tournant la poignée vers le pilote et vice versa.

Gasdrehgriff («D» in Abb. 5)

Der Gasdrehgriff befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers. Dreht man ihn zum Fahrer hin, gibt man Gas. Dreht man ihn in entgegengesetzter Richtung, nimmt man Gas weg.

Levier d'embrayage («F» fig. 4)

Il se trouve sur le côté gauche du guidon et ne doit être actionné qu'au démarrage et pour changer de vitesse.

Kupplungshebel («F» in Abb. 4)

Er befindet sich linksseitig des Lenkers und wird nur bei Anfahrt und während des Gangsschaltens gebraucht.

Levier de commande du frein AV droit

(«E» fig. 5)

Il se trouve sur le côté droit du guidon et commande la pompe du frein hydraulique AV droit.

Vorderradbremshebel

(«E» in Abb. 5)

Er befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers und betätigt die Pumpe für hydraulische Vorderbremse rechts.

34 Leva comando «Choke» («E» di fig. 4)

La leva comando dispositivo di avviamento a motore freddo (CHOKE) è situata sul lato sinistro del manubrio:

- «1» posizione di avviamento.
- «2» posizione di marcia.

Pedale comando freno anteriore sinistro e posteriore («A» di fig. 16)

Si trova al centro sul lato destro del veicolo ed è collegato a mezzo tirante al gruppo pompa; comanda contemporaneamente il freno anteriore sinistro e quello posteriore.

«CHOKE» control («E» in fig. 4)

The «CHOKE» is on the left handlebar and is used for cold starts.

- Position «1» CHOKE on; starting position.
- Position «2» CHOKE off; engine running.

Brake pedal for left front brake and rear brake («A» in fig. 16)

This is centrally located on the right side of the vehicle and is linked to the master cylinder by a tierod; this pedal operates the front left and rear brakes together.

Commande starter «CHOKE» («E» fig.4)

Il se trouve sur le côté gauche du guidon et commande les dispositifs de démarrage du moteur à froid (CHOKE):

- «1» position de démarrage
- «2» position de marche.

Pedale du frein avant gauche et du frein arrière («A» fig. 16)

Elle se trouve au centre du véhicule sur le côté droit et est reliée à la pompe par un tirant; elle commande simultanément le frein avant gauche et le frein arrière.

Starthilfshebel «Choke» («E» in Abb. 4)

Der Hebel zum Starten bei kaltem Motor (CHOKE) befindet sich auf der linken Seite des Fahrzeuges.

- «1» Anlaßstellung
- «2» Fahrstellung

Bremspedal für vordere Bremse links und für hintere Bremse («A» in Abb. 16)

Es befindet sich in der Mitte rechtsseitig des Fahrzeuges und ist durch Zugstange mit der Pumpeneinheit verbunden. Es betätigt gleichzeitig die Hinterbremse und die linke Vorderbremse.

36 Leva comando cambio (fig. 6)

E' una doppia leva a bilanciere, si trova al centro sul lato sinistro del motociclo:

- 1ª marcia: pedalino anteriore verso terra;
- 2ª, 3ª, 4ª e 5ª marcia, pedalino posteriore verso terra;
- folle, tra la 1ª e la 2ª marcia.

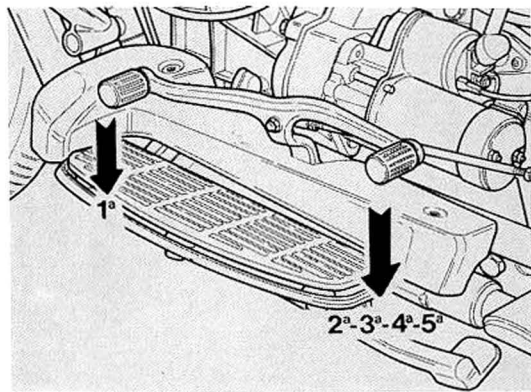
 **ATTENZIONE!** Prima di azionare la leva comando cambio, bisogna tirare a fondo la leva della frizione.

Gear change pedal (fig. 6)

This is a double rocker arm type, situated on the left of the motorcycle:

- 1st gear: push front pedal down;
- 2nd, 3rd, 4th, 5th gears: push rear pedal down;
- neutral: between 1st and 2nd gears.

 **WARNING!** Before changing gear disengage the clutch fully.



Levier commande selecteur de vitesse (fig. 6)

Il s'agit d'un double levier à culbuteur, situé au centre du véhicule, sur le côté gauche:

- 1ère: pédale vers le sol.
- 2ème, 3ème, 4ème et 5ème: pédale vers le haut
- point mort: entre la 1ère et la 2ème.



ATTENTION! Avant d'actionner le levier de vitesse, il faut tirer à fond le levier d'embrayage.

Gang-Schaltpedal (Abb. 6)

Das ist ein Doppelkipphebel; es befindet sich in der Mitte, auf der linken Seite des Motorrades:

- 1. Gang, vorderer Hebel nach unten;
- 2. - 3. - 4. - 5. Gang, hinterer Hebel nach unten
- Leerlauf, zwischen 1. und 2. Gang.



ACHTUNG! Vor Betätigung des Gangwahlhebels, den Kupplungshebel ganz durchdrücken.

38 Tappo serbatoio carburante (fig. 7)

Per aprire il tappo del serbatoio carburante, ruotare la chiave in senso antiorario.

● **N.B.** Eventuali fuoriuscite di carburante all'atto del rifornimento, dovranno essere immediatamente eliminate per evitare danni permanenti alla vernice del serbatoio.

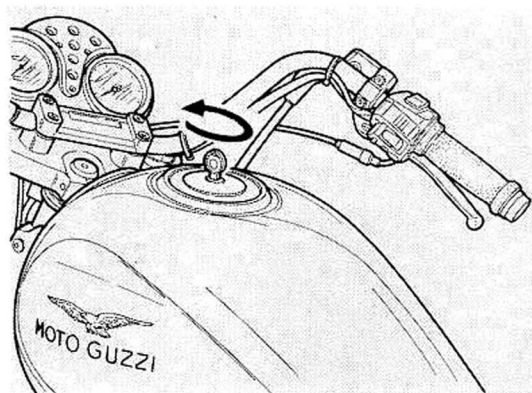
⚠ **ATTENZIONE!** Dopo ogni rifornimento accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.

Fuel filler cap (fig. 7)

To open, turn the key anti-clockwise.

● **N.B.** Fuel spillage caused during refuelling should be cleaned immediately to prevent damage to the fuel tank paintwork.

⚠ **WARNING:** after each refueling always check the cap for being well positioned and closed.



Bouchon du réservoir à essence (fig. 7)

Pour ouvrir le bouchon du réservoir à essence, il faut tourner la clé en direction anti-horaire.



N.B. Si de l'essence coule le long du réservoir au cours du ravitaillement, il faut nettoyer immédiatement pour éviter d'endommager la peinture.



ATTENTION: après chaque ravitaillement, contrôler la position et la fermeture du bouchon.

Kraftstoffbehälterverschluss (Abb. 7)

Um an den Kraftstoffbehälter zu kommen, den Schlüssel im Gegenuhrzeigersinn drehen.



MERKE Während des Auftanken ist ein eventuelles Überfließen von Kraftstoff sofort zu reinigen, um dauerhaften Schaden am Lack des Kraftstoffbehälters zu verhindern.



ACHTUNG: nach jedem Auftanken ist die Lage und der Schliesszustand des Stopfens zu prüfen.

40 Rubinetto elettrico carburante (fig. 8)

Il motoveicolo è equipaggiato con un rubinetto elettrico «A» montato sul lato sinistro sotto al serbatoio, che opera automaticamente, interrompendo il flusso del carburante al gruppo farfallato quando il motore non è in moto.

Entra in azione quando la chiave del commutatore «1» di fig. 3 è in posizione ON «».

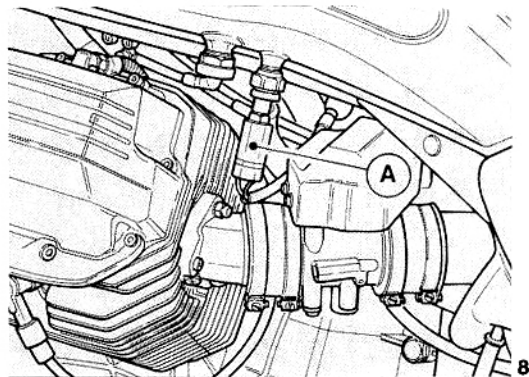
In caso di inefficienza del rubinetto, verificare innanzitutto lo stato del fusibile «1» di fig. 9.

Electric fuel cock (Fig. 8)

The vehicle is provided with an electric cock «A» fitted on the left side under the tank, which operates automatically, cutting off fuel flow to the throttle unit when the engine is not running.

It comes into play when the key of the change-over switch «1» on Fig. 3 is in its ON position «».

Should the cock not be working properly, first check the condition of the fuse «1» on Fig. 9.



Robinet électrique de carburant (fig. 8)

La motocyclette est équipée d'un robinet électrique «A» qui se trouve sous le réservoir du côté gauche.

Quand le moteur est éteint, il coupe automatiquement l'arrivée du carburant à la vanne-papillon.

Il entre en action dès qu'on met la clef du commutateur «1» de la fig. 3 sur ON «».

Si le robinet ne fonctionne pas, contrôler avant tout l'état du fusible «1» de la fig. 9.

Elektrischer Kraftstoffhahn (Abb. 8)

Das Motorrad ist mit einem links unterhalb des Tanks angebrachten elektrischen Hahn «A» ausgestattet, der automatisch funktioniert. Er sperrt den Kraftstoffzufluß zur Gasdrossel­einheit, wenn der Motor nicht läuft.

Er ist in Betrieb, wenn der Schlüssel des Umschalters «1» in Abb. 3 auf ON gestellt ist «».

Falls der Hahn nicht funktioniert, zuerst den Zustand der Sicherung «1» in Abb. 9 kontrollieren.

42 Morsettieria porta fusibili (fig. 9)

Si trova al centro sul lato destro del motociclo; per accedervi occorre togliere il coperchio laterale ed eventualmente la sella anteriore.

Sulla morsettieria sono montati n. 6 fusibili da «15 A». Prima di sostituire il fusibile o i fusibili occorre eliminare il guasto che ne ha determinato la fusione.

Fusibile «1»: rubinetto elettrico.

Fusibile «2»: luce posizione, luce quadro strumenti, indicatori di direzione.

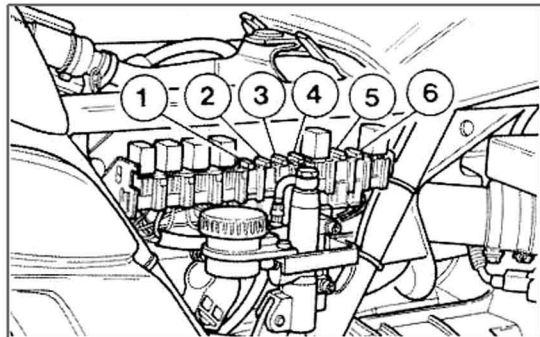
Fusibile «3»: teleruttore trombe, motorino avviamento.

Fusibile «4»: luce abbagliante, anabbagliante, passing.

Fusibile «5»: teleruttore pompa carburante.

Fusibile «6»: teleruttore centralina elettronica.

La decalcomania posizionata all'interno del copriaccumulatore destro indica le funzioni di ogni fusibile.



Fuse box (fig. 9)

This is located on the right side. To enter it is necessary to remove the side cover and possibly the front saddle. The terminal board has 6, «15 Amp» fuses.

Before changing a burnt fuse, trace and repair the cause of the trouble.

Fuse «1»: electric tap.

Fuse «2»: side lights, instrument panel light, direction indicators.

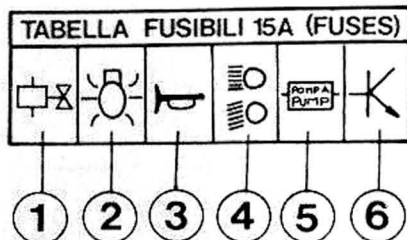
Fuse «3»: horn switch, motor starter.

Fuse «4»: main beam, dipped beam, passing.

Fuse «5»: switch fuel pump.

Fuse «6»: switch electronic control unit.

The decal located inside the right battery cover indicates the functions of each fuse.



Boîte à fusibles (fig. 9)

Elle se trouve au centre sur le côté droit du véhicule. Pour y arriver il faut enlever le couvercle latéral et éventuellement la selle antérieure.

La boîte à bornes contient 6 fusibles de «15 A».

Avant de remplacer un fusible, il faut éliminer la cause de sa fusion.

Fusible «1»: robinet électrique.

Fusible «2»: feu de position, lumière tableau instruments, clignotants.

Fusible «3»: télerupteur klaxons, démarreur.

Fusible «4»: feu de route, feu de croisement, appel de phare.

Fusible «5»: télerupteur pompe carburant.

Fusible «6»: télerupteur centrale électronique.

La décalcomanie qui se trouve à l'intérieur de la protection de l'accumulateur droit indique les fonctions de chaque fusible.

Sicherungsleiste (Abb.9)

Sie ist rechts, in der Mitte des Fahrzeugs angebracht; Zugriff nach Entfernen des seitlichen Deckels und nötigenfalls des hinteren Sattels.

Auf der Klemmenleiste befinden sich 6 15-A-Sicherungen.

Bevor man eine Sicherung oder mehr Sicherungen auswechselt, muss man die Ursache, warum sie durchgebrannt ist, ausfindig machen und beheben.

Sicherung «1»: Elektrischer Hahn.

Sicherung «2»: Standlicht, Schaltbrett-Licht, Wendezeiger.

Sicherung «3»: Hupenschalter, Startermotor.

Sicherung «4»: Fern- und Abblendlicht, Passing.

Sicherung «5»: Schalter Kraftstoffpumpe

Sicherung «6»: Schalter elektronische Steuereinheit
Der innen an der rechten Akkumulatorabdeckung angebrachte Aufkleber zeigt die Funktionen einer jeden Sicherung auf.

44 Ammortizzatore di sterzo (fig. 10)

E' montato sul lato sinistro del motoveicolo tra il telaio e la base di sterzo.

Per aumentare o ridurre l'effetto frenante, occorre avvvitare o svitare il dado «A».

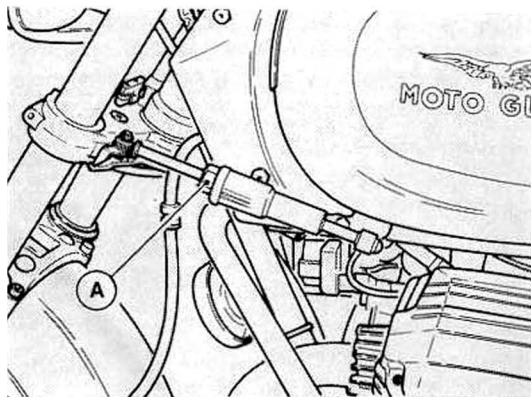
La sua azione contribuisce a rendere lo sterzo più preciso e più stabile, migliorando la guidabilità del motociclo in ogni condizione.

Steering damper (fig. 10)

It is fitted between the frame and steering joke on the left hand side.

To harden or loosen the steering, turn in or out the knob «A».

It adds to steering accuracy and stability for improved handling under any conditions.



10

Amortisseur de direction (fig. 10)

Il est monté sur le côté gauche du véhicule entre le cadre et la base de direction.

A fin d'augmenter ou réduire le freinage, visser ou dévisser l'écrou «A».

Son action contribue à rendre la direction plus précise et plus stable, tout en améliorant la conduite de la moto quelles que soient les conditions.

Lenkgetriebe-Pralltopf (Abb. 10)

Er ist rechtsseitig des Motorrades zwischen Fahrgestell und Lenkerbasis montiert. Um seine Dämpfungwirkung zu erhöhen oder zu vermindern, die Mutter «A» ein- oder ausschrauben.

Seine Wirkung trägt zur erhöhten Lenkgenauigkeit und -stabilität bei, was ein besseres Ansprechverhalten des Fahrzeuges unter jeglichen Bedingungen mit sich bringt.

46 Borse laterali e bauletto posteriore (optional) (fig. 11)

Per sganciare le borse laterali e il bauletto posteriore dai supporti, tirare la levetta «A» del dispositivo di fissaggio dopo aver sbloccato la serratura con la relativa chiave. Per aprire i coperchi sollevare la serratura «B» dopo averla sbloccata con la chiave.

● **N.B. - Il carico massimo consentito per ogni borsa laterale è di kg 10; in ogni caso è opportuno che il carico sia uniformemente ripartito tra le 2 borse.**

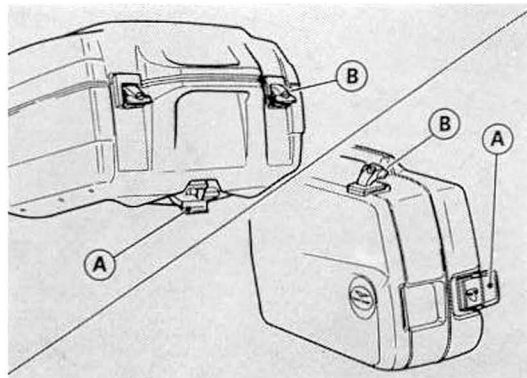
Il carico massimo consentito per il bauletto posteriore è di kg 5.

Side bags and top-case (optional) (fig. 11)

To release the sidebags and the top-case from the supports, pull lever «A» of the clamping device after having released the lock using its key. To open the lids, lift lock «B» after having released it with its key.

● **N.B. - The maximum load for each side bag is 10 kg.; loads should be equally distributed between the two bags.**

The maximum load allowed for the top-case is 5 kgs.



11

Sacoches latérales et top-case (en option) (fig. 11)

Pour enlever les sacs latéraux et le top-case des supports, tirer le levier «A» du dispositif de fixation après avoir débloqué la serrure à l'aide de la clef relative. Pour ouvrir les couvercles, soulever la serrure «B» après l'avoir débloquée à l'aide de la clef.

 **N.B. - Chaque sacoche latéral ne doit pas contenir plus de 10 Kg et la charge doit être uniformément répartie de chaque côté.**
La charge maximale acceptée pour le top-case est de 5 Kg.

Seitentaschen und top-case (Option) 47

(Abb. 11)

Zum Aushängen der seitlichen Gepäcktaschen und des top-case aus den Halterungen Hebel «A» der Festhaltevorrichtung nach Entriegeln des Schlosses mit dem entsprechenden Schlüssel.

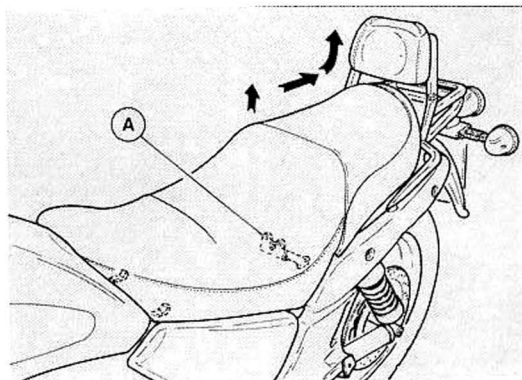
Zum Aufschließen der Deckel das Schloß «B» anheben, nachdem es mit dem Schlüssel entriegelt wurde.

 **MERKE: die höchste erlaubte Ladung je Seitentasche ist 10 Kg., welche in jeder Tasche gleichmässig zu verteilen ist.**
Höchstzulässige Ladung für top-case: 5 kg.

48 Dispositivo bloccaggio sella (fig. 12)

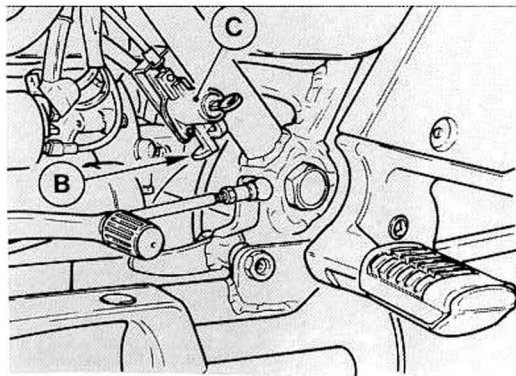
La sella del pilota è bloccata da un apposito dispositivo «A» azionato tramite una trasmissione flessibile dalla levetta «B» inserita nel dispositivo portacasco «C». Per sganciare la sella occorre tirare la levetta «B» verso il basso dopo averla sbloccata agendo sulla serratura del portacasco «C».

Per agganciare la sella, occorre infilarla nella sua sede sul telaio, premere su di essa, bloccare infine la leva «B». La sella del passeggero è fissa.



Seat lock (fig. 12)

The driver's saddle is clamped by device «A» operated by means of a flexible transmission by the «B» lever, inserted in the helmet carrier device «C». To unclamp the saddle it is necessary to pull lever «B» downward after having released it by turning helmet carrier lock «C». To clamp the saddle, it must be placed in its seat on the frame, pressed on, then lock lever «B». The passenger's seat is fixed in place.



Dispositif de blocage de la selle (fig. 12)

La selle du pilote est bloquée par un dispositif spécial «A» actionné par une transmission flexible à l'aide du levier «B» inséré dans le dispositif porte-casque «C».

Pour déclencher la selle il faut tirer le levier «B» en bas après l'avoir débloquée en agissant sur la serrure du porte-casque «C».

Pour enclencher la selle, il faut l'introduire dans son siège sur le châssis, appuyer sur elle et bloquer enfin le levier «B». La selle du passager est fixe.

Vorrichtung zur Blockierung des Sattels (Abb. 12) 49

Der Fahrersattel wird durch eine spezielle Vorrichtung «A» verriegelt, die über eine flexible, im Sturzhelmhalter befindlichen Übertragung von Hebel «B» betätigt wird. Zum Aushängen des Sattels Hebel «B» nach unten ziehen, nachdem er mittels Betätigen des Schlosses am Sturzhelmträger «C» entriegelt wurde.

Eingehängt wird der Sattel durch Einpassen desselben in dessen Sitz am Rahmen eingesetzt. Auf den Sattel eindrücken und schließlich Hebel «B» verriegeln. Der Sattel des Fahrgastes ist fest.

50 Dispositivo portacasco (fig. 12)

Il casco può essere lasciato sul motociclo usufruendo dell'apposito dispositivo con serratura «C».



N.B. - non lasciare mai il casco appeso al dispositivo durante la marcia, per evitare eventuali interferenze con parti in movimento.

Helmet holder (fig. 12)

The helmet can be left with the motorcycle, using the helmet holder with lock «C».



N.B. - never leave the helmet in the holder when the motorcycle is running, as it may interfere with the moving parts.

Vano per documenti e attrezzi

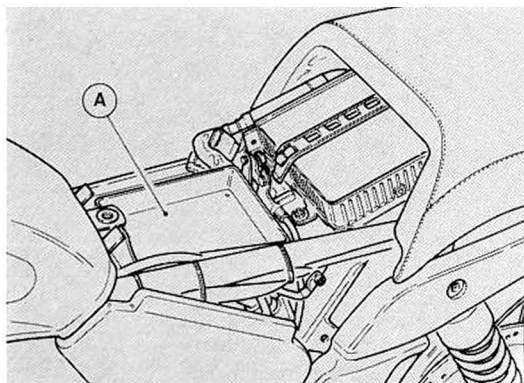
(«A» di fig. 13)

Per accedervi occorre togliere la sella del pilota (vedi Fig. 11).

Documents and objects holder

(«A» in fig. 13)

To gain access remove the driver's seat (see Fig. 11).



13

Dispositif porte-casque (fig.12)

Pour laisser le casque sur la moto, utiliser le dispositif de verrouillage «C».



N.B. - ne jamais laisser le casque suspendu pendant la marche pour éviter tout contact avec des pièces en mouvement.

Boîte pour papiers et outils

(«A» de la fig. 13)

Pour y accéder, enlever la selle du pilote (voir fig. 11).

Helmhalter (Abb. 12)

Der Helm kann auf dem Motorrad gelassen und mit der mit Schloß «C» versehenen Vorrichtung gesichert werden.



MERKE: Auf keinen Fall den Helm an der Vorrichtung während der Fahrt hängen lassen, um Interferenzen mit Bewegungsteilen zu vermeiden.

Ablage für Dokumente und Werkzeug

(«A» in Abb. 13)

Für den Zugang den Fahrersattel abnehmen (siehe Abb. 11).

52 Braccio laterale sostegno motociclo

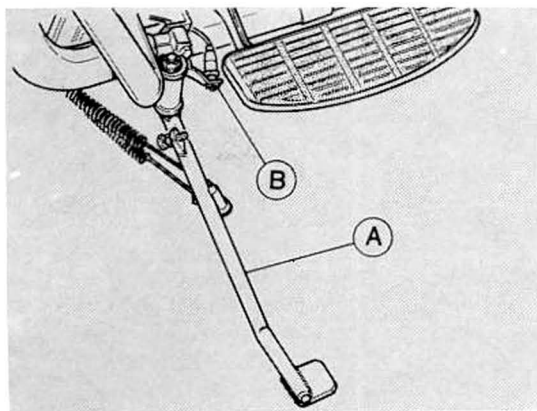
(«A» di fig. 14)

Il motociclo è equipaggiato con un braccio che ha la funzione di sostegno laterale di parcheggio.

Quando il braccio è in posizione di parcheggio (tutto fuori), il microinterruttore «B» aziona un teleruttore che interrompe l'erogazione di corrente al motorino avviamento; in tali condizioni non è possibile avviare il motore.

Side stand («A» in fig. 14)

The motorcycle is fitted with a side stand for parking. When the side stand is in use (i.e. in the out position) it activates a microswitch «B» controlling a relay which disengages the starter motor; it is therefore not possible to start the vehicle with the side stand in use.



Béquille latérale de la moto («A» fig. 14)

La moto est équipée avec un béquille latérale de stationnement.

Quand la béquille est entièrement sortie, le microinterrupteur «B» actionne un télérupteur qui coupe l'alimentation électrique au démarreur; dans ces conditions il est impossible de mettre le moteur en marche.

Seitenständer («A» in Abb. 14)

Das Motorrad ist mit einem Seitenständer ausgerüstet, der das Motorrad seitlich aushält.

Ist der Seitenständer in der Parkstellung (ganz vorwärtsgezogen) betätigt der Mikroschalter «B» einen Fernschalter, der den Stromzufluss zum Startermotor unterbricht. Unter diesen Bedingungen kann man den Motor nicht anlassen.

54 USO DEL MOTOCICLO

Controllo prima della messa in moto

Controllare che:

- nel serbatoio vi sia sufficiente quantità di carburante;
- l'olio nella coppa del basamento sia a giusto livello;
- la chiave sul commutatore di accensione sia in posizione ON «» (vedere fig. 3);
- le seguenti spie siano illuminate:
 - **rosse**: insufficiente pressione olio, insufficiente tensione generatore;
 - **verde**: indicatore cambio in folle «NEUTRAL»;
- il comando «CHOKE» a **motore freddo** sia in posizione di avviamento («1» di fig. 4);
- l'interruttore «B» di fig. 5 sia in posizione (run).

Avviamento a motore freddo

Dopo i suddetti controlli, tirare a fondo la leva della frizione e premere il pulsante avviamento (C «» di fig. 5).

Avviato il motore, prima di riportare la levetta comando «CHOKE» in posizione di marcia («2» di fig. 4), *lasciare girare il motore a vuoto e a basso regime per qualche secondo nella stagione calda e qualche minuto nella stagione fredda.*

RIDING YOUR MOTORCYCLE

Preliminary checks

Check:

- that there is sufficient fuel in the tank;
- that the engine oil is on the right level;
- the ignition key is in position ON «» (see fig. 3);
- that the following warning lights are on:
 - **red** warning lights: oil pressure and generator;
 - **green** warning light: «NEUTRAL» indicator;
- that the «CHOKE» control lever is in the starting position (if the **engine is cold**) («1», fig. 4);
- that switch «B» (fig. 5) is in position (run).

Cold starting

After making the above checks, engage the clutch and press the button (C «» in fig. 5).

Once the engine has started, and before putting the «CHOKE» lever back to its normal running position («2» in fig. 4), *allow the engine to idle for a few seconds in summer or a few minutes in winter.*

UTILISATION DU MOTOCYCLE

Contrôles avant la première mise en marche

Contrôler que:

- le réservoir contiennent suffisamment d'essence;
- l'huile du carter moteur arrive au bon niveau;
- la clé de contact soit sur la position ON «» (voir figure 3);
- les voyants suivants soient allumés:
 - **rouge**: pression d'huile insuffisante, tension générateur insuffisante;
 - **vert**: indicateur changement de vitesse au point mort «NEUTRAL»;
- le starter «CHOKE» pour la démarrage à **moteur froid** soit sur la position («1» en fig. 4);
- l'interrupteur «B» de la fig. 5 est bien à la position voulue (run).

Démarrage à moteur froid

Après les contrôles ci-dessus, tirer à fond le levier d'embrayage et appuyer sur le bouton de démarrage (C «», fig.5).

Une fois que le moteur a démarré, avant de remettre le levier de commande «CHOKE» en position de marche («2», fig.4), *laisser tourner le moteur à vide et au ralenti (quelques secondes par temps chaud et quelques minutes par temps froid).*

GEBRAUCHSANLEITUNG DES MOTORRADES 55

Kontrolle vor dem Motoranlassen

Prüfen ob:

- genug Kraftstoff im Tank vorhanden ist;
- das Öl der Ölwanne im Motorgehäuse auf richtigem Stand ist;
- der Zündschlüssel in Stellung ON «» ist (siehe Abb. 3);
- die folgenden Kontrollleuchten aufscheinen:
 - **rot**: für ungenügenden Öldruck, ungenügende Stromverteilung der Lichtmaschine;
 - **grün**: Leerlaufanzeiger «NEUTRAL»;
- der Betätigungshebel «CHOKE» bei **kalt**em Motor in Anlaßstellung ist («1» in Abb. 4);
- der Schalter «B», siehe Abb. 5, sich auf der Position (run) befindet.

Anlassen bei kaltem Motor

Nach Durchführung o.a. den Kupplungshebel völlig ziehen und den Anlasser (C «» Abb. 5) drücken.

Nach dem Anlassen den Motor in der warmen Jahreszeit einige Sekunden lang und in der kalten Jahreszeit einige Minuten lang bei niedriger Drehzahl leerlaufen lassen und erst danach den «CHOKE» auf die Fahrstellung («2» Abb. 4) stellen.

 **ATTENZIONE!** - Se con commutatore di accensione inserito (vedi ON «» di fig. 3), la spia «verde» sul cruscotto non si illumina, segnala che il cambio ha una marcia innestata; l'avviamento del motore in tali condizioni può essere pericoloso; è sempre bene, prima dell'avviamento accertarsi che il cambio sia effettivamente in posizione di «folle».

Avviamento a motore caldo

Come a motore freddo, salvo che non occorre portare la levetta comando «CHOKE» in posizione di avviamento («1» di fig. 4).

 **ATTENZIONE!** - Il motorino di avviamento non deve essere azionato per oltre 5 secondi; se il motore non parte, attendere 10 secondi prima di eseguire il successivo avviamento. In ogni caso agire sul pulsante di azionamento C «» di fig. 5 solo a motore fermo.

In marcia

Per cambiare marcia, chiudere il gas, azionare a fondo la leva della frizione ed innestare la successiva marcia; rilasciare dolcemente la leva della frizione e contemporaneamente accelerare.

Il pedale di comando cambio va azionato con decisione accompagnandolo con il piede.

Quando si passa alle marce inferiori usate gradualmente i freni e la chiusura della manopola comando gas, onde evitare di mandare **fuori giri il motore**, nel momento del rilascio della leva comando frizione.

 **ATTENTION!** - If the «green» warning light does not come on when the Ignition switch is on (see ON «» in fig. 3) this means that a gear is engaged; starting the vehicle in this condition could be dangerous.

Before starting, always check that the engine is in «neutral».

Warm start

Follow the same procedure as that for the cold start but without the «CHOKE» control in the start position («1», fig. 4).

 **WARNING!** - The starter motor should not be operated for more than 5 seconds; if the engine doesn't start, wait for 10 seconds before the following starting operation. Anyway act on the starter button C «» in fig. 5 only with the engine completely stopped.

On the way

To change gear, shut the throttle, disengage the clutch fully and engage the next gear; then engage the clutch gradually while opening the throttle.

The gear change pedal should be operated firmly and surely.

When changing down use the brakes gradually and close the throttle gradually to avoid **over-revving the engine**, when releasing the clutch lever.

ATTENTION! - Si le voyant «vert» de point mort ne s'allume pas lorsque le commutateur d'allumage est enclenché (voir ON «» de fig. 3), il signale qu'une vitesse est engagée. Vu que le démarrage du moteur dans ces conditions peut être dangereux, il faut toujours s'assurer que la boîte de vitesse est effectivement au point mort avant de mettre la moto en marche.

Démarrage à moteur chaud

Il faut effectuer les mêmes opérations que pour le démarrage à moteur froid, mais sans mettre le «CHOKE» sur la position de démarrage («1» fig. 4).

ATTENTION! - Le moteur du démarreur ne doit pas être actionné plus de 5 secondes. Si le moteur ne démarre pas, il faut attendre 10 secondes avant de faire le démarrage suivant. De toute façon, actionner le bouton C «» de fig. 5 seulement en moteur arrêté.

En marche

Pour changer de vitesse, couper le gaz, débrayer à fond et passer à la vitesse supérieure; relâcher doucement le levier d'embrayage tout en accélérant. La pédale du changement de vitesse doit être actionnée sans hésitation en l'accompagnant avec le pied.

Pour rétrograder, freiner et fermer le gaz graduellement pour éviter de mettre le **moteur en surrégime** en relâchant le levier d'embrayage.

ACHTUNG! - Wenn der Zündschlüssel eingeschaltet ist (siehe ON «» in Abb.3) und die «grüne» Kontrolleuchte auf dem Instrumentenbrett nicht aufleuchtet, bedeutet das, dass ein Gang eingelegt ist. Unter diesen Bedingungen kann es gefährlich sein, den Motor anzulassen. Man sollte sich deshalb vor Anlassen des Motors immer vergewissern, ob die Schaltung auch tatsächlich auf Leerlauf eingestellt ist.

Starten bei warmem Motor

Wie bei kaltem Motor, ausser dass man den Hebel «CHOKE» nicht auf die Schaltstellung («1» in Abb. 4) legen muss.

ACHTUNG! Auf keinen Fall den Anlaßmotor für länger als 5 Sekunden betätigen. Falls der Motor nicht startet, 10 Sekunden bis zum nächsten Anlassen warten. Den Anlasser C «» in Abb. 5 auf jeden Fall nur bei stehendem Motor betätigen.

Während der Fahrt

Um den Gang zu wechseln, Gas schliessen, den Kupplungshebel ganz durchziehen und den folgenden Gang einschalten; langsam den Kupplungshebel loslassen und gleichzeitig Gas geben. Gangschaltpedal mit dem Fuss betätigen und begleiten. Wenn man auf kleiner Gänge übergeht, die Bremse und die Schliessung des Gasdrehgriffes allmählich benutzen, um den **Motor während** des Nachlassens des Kupplungshebels nicht auf Überdrehzahl zu bringen.

58 Arresto

Chiudere il gas, agire sulle leve comando freni e solo quando si è quasi fermi tirare a fondo la leva della frizione. Questa manovra va eseguita con molta coordinazione per mantenere il controllo del motociclo.

Per una riduzione normale di velocità con l'uso appropriato del cambio, utilizzare il freno motore facendo attenzione a non mandare **fuori giri il motore**.

Su strade bagnate e sdruciolevoli, fare attenzione all'uso dei freni e particolarmente all'uso del freno anteriore.

Per fermare il motore, portare la chiave del commutatore in posizione OFF «» (vedere fig. 3).

Parcheggio

Per soste in strade non sufficientemente illuminate, è necessario lasciare accese le luci di parcheggio.

Occorre portare la chiave del commutatore, in posizione P «» (vedere fig. 3) e l'interruttore luci «A» di fig. 5 in posizione «»; indi sfilare la chiave dal commutatore.

IMPORTANTE

Non lasciate l'interruttore su «» per tempi troppo lunghi, diversamente la batteria si scaricherà.

Stopping the motorcycle

Close the throttle and use the brakes; just as the vehicle is about to stop disengage the clutch. These three operations should be carefully coordinated to maintain full control of the vehicle.

When slowing down in normal conditions, use the gearbox to provide engine braking to slow the vehicle; take care not to **over-revving the engine**. Use the brakes (especially the front brake) with particular care when roads are slippery or wet.

To stop the engine, turn the ignition switch till the position OFF «» (see fig. 3).

Parking

On badly lit roads, leave the parking lights on.

Turn the key switch to position P «» (see figure 3), and the light switch «A» in fig. 5 to position «»; and remove the key from the switch.

IMPORTANT

Do not leave the switch to «» for long periods or the battery will run down.

Arrêt

Couper le gaz, freiner et ne débrayer qu'au moment où la moto est presque arrêtée. Cette manoeuvre doit être bien coordonnée pour ne pas perdre le contrôle du véhicule.

Pour ralentir progressivement en rétrogradant pour utiliser le frein moteur, veiller à ne pas mettre le **moteur en sursrégime**. Sur routes mouillées et glissantes, utiliser les freins avec précaution, et particulièrement le frein avant.

Pour éteindre le moteur, mettre la clé de contact sur la position OFF «» (voir fig. 3).

Stationnement

Pour garer la moto sur des routes peu éclairées, il faut allumer les feux de position.

Il faut mettre la clé du commutateur à la position P «» (voir fig.3) et l'interrupteur d'éclairage «A» de la fig. 5 à la position «»; dégager ensuite la clé du commutateur.

IMPORTANT

Il ne faut pas que le commutateur reste trop longtemps sur la position «» pour ne pas décharger la batterie.

Anhalten

Gas schliessen, Bremshebel betätigen und wenn man fast steht, den Kupplungshebel ganz ziehen. Dies wird mit guter Anordnung ausgeführt, um die Kontrolle über das Fahrzeug nicht zu verlieren. Um eine normale Verminderung der Geschwindigkeit bei Gebrauch des Getriebes zu gewähren, benutzt man am besten den Motor zur Bremsung, wobei darauf zu achten ist, dass der Motor nicht auf **Überdrehzahl gebracht wird**.

Auf nassen und schlüpfrigen Strassen sind die Bremsen und besonders die Vorderbremse vorsichtig zu betätigen.

Um den Motor anzuhalten, muss man den Zündschlüssel in Stellung OFF «» bringen (siehe Abb. 3).

Parken

Beim Parken in ungenügend beleuchteten Strassen, muss man die Parklichter eingeschaltet lassen.

Den Schlüssel des Umschalters auf P «» (siehe Abb. 3) und den Lichtschalter «A» von Abb. 5 auf «» stellen, danach den Schlüssel aus dem Umschalter ziehen.

WICHTIG

Lassen Sie den Schalter nicht zu lange in der Stellung «», da sich sonst die Batterie entladen könnte.

60 RODAGGIO

Durante il periodo di rodaggio osservare le seguenti norme:

■ Prima di partire, riscaldare accuratamente il motore lasciandolo girare a vuoto ed a basso regime per un periodo variabile in funzione della temperatura ambiente.

■ Evitare di superare i regimi (giri/1') di rodaggio sotto riportati tenendo tuttavia presente che, pur attenendosi ai giri prescritti in funzione dei km percorsi, è ottima norma non marciare a regime costante ma variare frequentemente la velocità.

■ Prima di fermarsi, rallentare progressivamente per evitare di sottoporre i gruppi a repentini sbalzi di temperatura.

■ Tenere presente che un perfetto assestamento dei componenti, che permetta di sfruttare in pieno e per periodi prolungati il motociclo, si ha solo dopo diverse migliaia di km.

Dopo i primi 500+1500 km

■ Sostituire l'olio per la lubrificazione del motore.

Nel caso che, prima di raggiungere i 500+1500 km, l'olio dovesse scendere al livello minimo, anziché eseguire il rabbocco occorre effettuare la sostituzione. Lubrificante prescritto: «Agip 4T SUPER RACING SAE 20W/50».

■ Sostituire l'olio per la lubrificazione del cambio.

■ Sostituire l'olio per la lubrificazione della scatola trasmissione.

■ Controllare la chiusura di tutta la bulloneria.

■ Ripristinare il giuoco alle punterie.

■ Controllare la pressione pneumatici.

REGIMI (GIRI/1') DI RODAGGIO

Km da percorrere	Regime (giri/1') da non superare
Da 0 a 1000	5000
Da 1000 a 2000	6000
Da 2000 a 4000	Aumentare gradualmente i regimi di giri sopra indicati, fino a raggiungere i massimi consentiti.

The recommendations below should be followed when running-in:

- Before riding, run the engine at low revs until it has warmed up.
- Do not exceed the rpm shown in the table; it is also advisable to run the engine at varying speeds rather than at a constant speed.
- Before stopping reduce the speed gradually to avoid subjecting components to sudden changes in temperature.
- Remember that components need several thousand kilometers before they are properly bedded in; care taken in this period will ensure prolonged vehicle life.

After the first 500+1500 km

- Change the engine oil.

Should the oil level drop to the minimum level before the first 500+1500 kilometers have been completed then carry out a complete oil change rather than just topping up. Recommended oil: «Agip 4T SUPER RACING SAE 20W/50».

- Replace gear lubrication oil.
- Replace transmission box lubrication oil.
- Check that all nuts and bolts are tight.
- Check rocker clearance.
- Check tyre pressures.

BREAKING-IN RPM

Kilometers	Max. RPM
From 0 to 1000	5000
From 1000 to 2000	6000
From 2000 to 4000	Gradually increase rpm until maximum permissible is reached.

62 RODAGE

Pendant la période de rodage, il faut prendre les précautions suivantes:

- Avant de partir, laisser chauffer le moteur en le faisant tourner au ralenti pendant une durée variable en fonction de la température ambiante.
- Eviter de dépasser les régimes (tours/minute) indiqués dans le tableau ci-dessous, sans oublier cependant qu'il est préférable de varier fréquemment la vitesse tout en respectant les nombres de tours prescrits en fonction du kilométrage.
- Avant de s'arrêter, ralentir progressivement pour éviter de soumettre les organes du véhicule à de fréquents écart thermiques.
- Ne pas oublier que la moto ne sera pleinement performante et ne pourra être utilisée sur de longues distances qu'après plusieurs milliers de kilomètres.

Après les premiers 500+1500 km

- Vidanger l'huile de lubrification du moteur.
- Au cas où l'huile descendrait au-dessous du niveau minimum avant les 500+1500 premiers kilomètres, il faudrait vidanger complètement et remplir à nouveau. Lubrifiant prescrit: «Agip 4T SUPER RACING SAE 20W/50».**
- Remplacer l'huile pour la lubrification de la boîte de vitesses.
- Remplacer l'huile pour la lubrification de la boîte de transmission.
- Contrôler que tous les boulons soient bien serrés.
- Régler le jeu des soupapes.
- Contrôler la pression des pneus.

RÉGIMES (TOURS/1') DE RODAGE

Kilomètres parcourus	Régimes (tours/minute) à ne pas dépasser
De 0 à 1000	5000
De 1000 à 2000	6000
De 2000 à 4000	Dépasser progressivement les limites ci-dessus jusqu'aux régimes maximums permis.

Während der Einfahrzeit sind folgende Normen zu beachten:

- Vor der Abfahrt den Motor einige Zeit, je nach der Jahrestemperatur, leerlaufen lassen, um ihn gut anzuwärmen;
- Während der Einfahrzeit darf die Geschwindigkeit (U_{pm}) wie in der Tafel vorgeschrieben, nicht überschritten werden. Dabei ist aber das Verhältnis zwischen Geschwindigkeitsbegrenzung und gefahrenen Kilometern zu beachten. Eine gute Regel ist, nicht immer die gleiche Geschwindigkeit zu fahren, sondern öfters die Geschwindigkeit zu wechseln;
- Vor dem Anhalten allmählich verlangsamen, um die Elemente an zu schnellen Temperaturunterschied nicht anzusetzen;
- Anmerkung: eine perfekte Leistung der einzelnen Organe, die es erlaubt, das Motorrad voll auszunutzen, hat man erst nach einigen Tausend Kilometern.

Nach den ersten 500+1500 Km

- Das Motoröl wechseln.

Sollte der Ölstand auf dem min. Stand schon vor den ersten 500+1500 km sein, ist das Motoröl gleich zu wechseln und nicht nur nachzufüllen. Vorgeschriebenes Öl: «Agip 4T SUPER RACING SAE 20W/50».

- Getriebeschmieröl auswechseln.
- Schmieröl für Ganggetriebe auswechseln.
- Sämtliche Schrauben und Muttern des Fahrzeuges auf festen Sitz prüfen.
- Das Ventilspiel prüfen.
- Kontrolle des Reifendruckes.

DREHZAHLN (U/MIN) FÜR DAS EINFAHREN

Km-Strecke	erlaubte max. Geschwindigkeit (U _{pm} /1')
Von 0 bis 1000	5000
Von 1000 bis 2000	6000
Von 2000 bis 4000	Die Geschwindigkeit allmählich erhöhen, wie oben angegeben, bis die max. erlaubte Geschwindigkeit erreicht ist.

64 MANUTENZIONI E REGOLAZIONI

Regolazione leva frizione (fig. 15)

Regolare il giuoco tra leva e attacco sul manubrio; se superiore o inferiore a 3÷4 mm agire sulla ghiera «A» sino a che il giuoco sia quello prescritto.

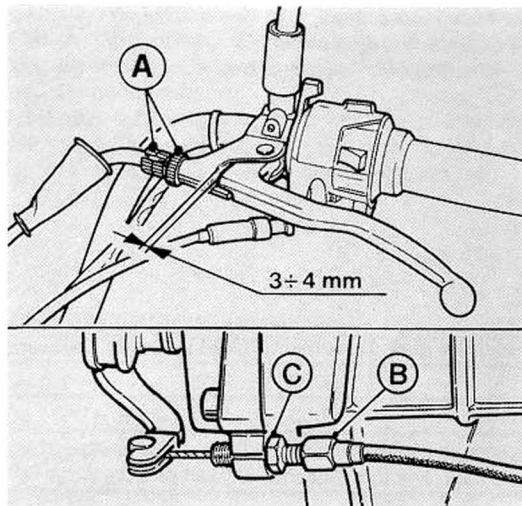
La regolazione può essere effettuata anche sul tendifilo «B» dopo aver allentato il controdado «C» situato sul lato destro della scatola cambio.

MAINTENANCE AND ADJUSTMENTS

Adjusting the clutch lever (fig. 15)

There should be 3÷4 mm of free play at the lever; turn the adjuster screw «A» to obtain the desired play.

Play can also be adjusted on the cable adjuster «B» located on the right side of the gearbox. First loosen the lock nut «C» and then adjust.



Réglage du levier d'embrayage (fig. 15)

Si le jeu entre le levier et le point d'attache sur le guidon est supérieur ou inférieur à $3 \div 4$ mm, il faut le régler par l'intermédiaire de la bague «A». Ce réglage peut également être accompli sur le tendeur «B» après avoir desserré le contre-écrou «C» situés sur le côté droit de la boîte de vitesse.

Einstellung des Kupplungshebels

(Abb. 15)

Das Spiel zwischen Hebel und Befestigung am Lenker einstellen. Falls es höher oder niedriger als $3 \div 4$ mm ist, betätigt man die Nutmutter «A» solange, bis das Spiel wie vorgeschrieben eingestellt ist. Die Einstellung kann auch über den Drahtspanner «B» vorgenommen werden, nachdem man die rechts vom Getriebekasten angebrachten Gegenmutter «C» lockert.

66 Regolazione pedale comando freno posteriore e anteriore sinistro (fig. 16)

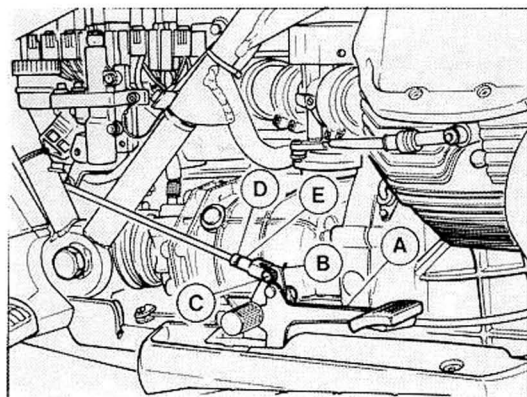
Nel caso si voglia variare la posizione del pedale di comando «A» operare come segue:

- levare la copiglia «B», sfilare la spina «C», allentare il controdado «D» ed avvitare o svitare il forcellino «E» sino ad ottenere la posizione desiderata del pedale di comando;
- rimontare la spina «C» con la relativa copiglia «B».

Adjusting the brake pedal of rear and left-hand front brakes (fig. 16)

To vary the position of the control pedal «A», do the following:

- remove the split pin «B», pull out the pin «C», loosen the counter-nut «D» and tighten or back off the fork «E» until obtaining the desired position of the control pedal;
- replace the pin «C» with the relative split pin «B».



16

Réglage de la pédale du frein arrière et avant gauche (fig. 16)

Pour varier la position de la pédale de commande «A», procéder de la façon suivante:

- enlever la goupille «B», retirer la cheville «C», desserrer le contre-écrou «D» et visser ou dévisser la petite fourche «E» jusqu'à ce qu'on obtienne la position souhaitée pour la pédale de commande;
- remonter la cheville «C» avec la goupille correspondante «B».

Einstellung des hinteren und des linken vorderen Bremspedals (Abb. 16)

Falls man die Position des Steuerpedals «A» ändern möchte, wie folgt vorgehen:

- Den Splint «B» anheben, den Stift «C» herausziehen, die Kontermutter «D» lösen und die Gabel «E» festziehen oder lösen, bis man das Steuerpedal wie gewünscht gestellt hat.
- Den Stift «C» mit dem entsprechenden Splint «B» wieder einbauen.

68 Controllo usura pastiglie

Ogni 3000 km controllare lo spessore delle pastiglie freni:

■ Spessore minimo del materiale d'attrito mm. 1,5.
Se lo spessore minimo del materiale d'attrito è inferiore al suddetto valore, è necessario cambiare le pastiglie. Dopo la sostituzione non occorre eseguire lo spurgo degli impianti frenanti, ma è sufficiente azionare le leve di comando ripetutamente fino a riportare i pistoncini delle pinze nella posizione normale.

In occasione della sostituzione delle pastiglie, verificare le condizioni delle tubazioni flessibili; se danneggiate devono essere immediatamente sostituite.

 **N.B. - In caso di sostituzione delle pastiglie è opportuno, per i primi 100 km, agire sui freni con moderazione, al fine di permettere un corretto assestamento delle stesse.**

Controllo dischi freni

I dischi freni devono essere perfettamente puliti, senza olio, grasso od altra sporcizia e non devono presentare profonde rigature.

La coppia di serraggio delle viti che fissano i dischi ai mozzi è di kgm 2,8÷3.

 **IMPORTANTE! - Non manomettere i componenti riguardanti l'impianto frenante ed il gruppo sospensione posteriore. L'eventuale sostituzione di componenti degli impianti sopra citati deve essere eseguita con ricambi originali presso le sedi dei nostri concessionari.**

Checking brake pads wear

Check the thickness of the brake pads every 3000 km:

■ Wear limit 1.5 mm.

If the pads are below the wear limit they should be changed.

There is no need to bleed the brakes when the new pads have just been fitted; pumping the brake lever a few times will return the caliper pistons to their normal position.

When changing the pads, also check the flexible hoses; if damaged they should be replaced immediately.

 **N.B. - Use the brakes with moderation for the first 100 km after fitting new brake pads, to allow the pads to get properly bedded in.**

Checking brake disks

The brake disks must be perfectly clean, with no oil, grease or other dirt on them. They should also show no signs of scoring.

The torque wrench setting of the screws that fix the disk to the hubs is 2,8÷3 kgm.

 **IMPORTANT! - Do not change the braking system components and the rear suspension assy. These components must be replaced with original spare parts only and the operation must be done by authorized technicians only.**

Contrôle de l'usure des plaquettes

Tous les 3000 km, contrôler l'épaisseur des plaquettes des freins:

■ **Épaisseur minimum du matériau de frottement: 1,5 mm.** Si l'épaisseur minimum du matériau de frottement est inférieure à cette valeur, il faut changer les plaquettes. Après ce remplacement il est inutile de purger le circuit de freinage; il suffit d'actionner à plusieurs reprises les leviers de commande pour que les pistons des étriers reprennent leur position normale.

Lors du remplacement des plaquettes, vérifier l'état des tuyaux flexibles. S'ils sont en mauvais état, il faut les remplacer sans attendre.

 **N.B. - Lorsque les plaquettes des freins viennent d'être remplacées il est conseillé pendant les 100 premiers kilomètres de freiner modérément, le temps d'une bonne mise en place de ces dernières.**

Contrôle des disques des freins

Les disques des freins doivent être en parfait état de propreté, sans huile, graisse ni saleté; ils ne doivent pas présenter de rayures profondes.

Le couple de serrage des vis de fixation des disques sur les moyeux est de 2,8÷3 kgm.

 **IMPORTANT! - ne modifier pas les composants du système de freinage et du groupe suspension arrière. Ces composants peuvent être remplacés seulement par des pièces détachées originales et l'opération ne doit être effectuée que par des techniciens autorisés.**

Überprüfung Bremsbelagverschleiß

Alle 3000 km die Stärke der Bremsbeläge überprüfen:

■ **Mindeststärke des Reibwerkstoffes: 1,5 mm.**

Falls die Mindeststärke des Reibwerkstoffes kleiner als o.a. Wert ist, sind die Bremsbeläge auszuwechseln. Nach der Auswechslung ist es nicht erforderlich, die Bremsanlagen durchzuspülen. Es genügt, die Bremshebel mehrmals zu betätigen, bis die Zangen der Steuerkolben ihre ordnungsgemäße Stellung erreicht haben. Beim Auswechseln der Bremsbeläge den Zustand der Schläuche überprüfen und falls beschädigt die Schläuche sofort ersetzen.



MERKE: Im Fall von Auswechseln der Bremsbeläge empfiehlt es sich, für die ersten 100 km die Bremsen maßvoll zu verwenden, um die Setzung der Bremsbeläge zu ermöglichen.

Überprüfung der Bremsscheiben

Die Bremsscheiben müssen vollkommen sauber, ohne Spuren von Öl, Fett oder anderen Verunreinigungen und keine tiefen Rillen aufweisen.

Das Anzugsmoment der Schrauben, welche die Scheiben an den Naben befestigen, beträgt 2,8÷3 kgm.



WICHTIG! - Die Komponenten des Bremssystems und die der hinteren Aufhängungsgruppe dürfen nicht verändert werden. Diese Komponenten dürfen nur durch Originalersatzteile ersetzt werden und die dazu notwendige Operation muß nur von einem berechtigten Techniker ausgeführt werden.

70 Controllo livello fluido nei serbatoi-pompe (fig. 17 e 18)

Per una buona efficienza dei freni osservare le seguenti norme:

1 Verificare frequentemente il livello del fluido nel serbatoio anteriore «A» di fig. 17 e posteriore «B» di fig. 18. Tale livello non deve mai scendere sotto il segno di minimo indicato sui serbatoi.

2 Effettuare periodicamente, o quando si rende necessario, il rabbocco fluido nei serbatoi sopra citati.

 **Per i rabbocchi usare tassativamente fluido prelevato da lattine sigillate da aprire solo al momento dell'uso.**

3 Effettuare ogni 15.000 km circa o al massimo ogni anno la completa sostituzione del fluido dagli impianti frenanti.

Per il buon funzionamento degli impianti, è necessario che le tubazioni siano sempre piene di fluido con esclusione di bolle d'aria; la corsa lunga ed elastica delle leve di comando indica la presenza di bolle d'aria.

Nel caso di lavaggio di circuiti frenanti, usare unicamente del liquido fresco.

 **È vietato assolutamente l'uso di alcool o l'impiego di aria compressa per la successiva asciugatura; per le parti metalliche si consiglia l'uso di «Trielina».**

Per eventuali lubrificazioni è assolutamente vietato l'impiego di oli o grassi minerali. Non disponendo di lubrificanti adatti, si consiglia di umettare i particolari in

Checking the brake fluid in the master cylinder reservoir (figs. 17 and 18)

To ensure efficient operation of the brakes:

1 Make frequent checks of the fluid level in the front «A» in fig. 17 and rear «B» in fig. 18 reservoirs.

The level should always be above the minimum mark on the reservoirs.

2 Top up the brake fluid when necessary or at regular intervals. Only use recommended brake fluid in sealed containers for topping up.

 **Fluid containers should only be unsealed immediately before they are about to be used.**

3 The fluid in the brake reservoirs should be changed completely after about every 15,000 km, or at least once a year.

To ensure efficient braking there should be no air bubbles in the brake circuit; if the brake lever has too much travel or a spongy action, this means that there are bubbles in the brake circuit.

When flushing the Brake circuits, only use fresh brake fluid.

 **Never use alcohol for flushing or compressed air for drying; we recommend the use of «trichloroethylene» for metal parts. Never use mineral oils or greases for lubricating parts.** If no suitable lubricant is available, we recommend the light greasing of the rubber and metal parts with brake fluid.

Recommended fluid «Agip Brake Fluid DOT 4».

Contrôle du niveau du liquide dans les réservoirs-pompes (fig.17 et 18)

Pour que les freins fonctionnent efficacement, il faut se conformer aux règles ci-dessous:

1 Vérifier fréquemment le niveau du liquide dans le réservoir avant «A» de la fig. 17 et arrière «B» de la fig. 18.

Ce niveau ne doit jamais descendre sous le repère minimum tracé sur les réservoirs.

2 Compléter périodiquement (ou chaque fois que cela est nécessaire), le niveau du liquide dans les réservoirs.

 **Pour faire l'appoint, utiliser exclusivement du fluide provenant de boîtes neuves, ouvertes juste avant l'emploi.**

3 Effectuer tous les 15.000 km environ ou au maximum tous les ans la vidange complète du fluide du circuit de freinage.

Pour que le circuit de freinage fonctionne correctement il faut que les tuyaux soient toujours remplis de fluide et qu'il n'y ait pas de bulles d'air; une course longue et élastique des leviers de commande indique la présence de bulles d'air.

En cas de lavage du circuit de freinage, utiliser exclusivement du liquide frais.

 **Il est rigoureusement interdit d'utiliser de l'alcool ou de l'air comprimé pour sécher le circuit. Pour les pièces métalliques il est conseillé d'employer du trichlorure d'éthylène. En cas de lubrification, il est absolument interdit d'employer**

Überprüfung des Flüssigkeitsstandes in den Behältern-Pumpen (Abb. 17 und 18)

Für eine gute Leistungsfähigkeit der Bremsen folgende Vorschriften beachten:

1 Den Stand der Flüssigkeit im vorderen Behälter «A» in Abb. 17 und im hinteren Behälter «B» in Abb. 18 oft überprüfen.

Der Stand der Bremsflüssigkeit darf nie unter das auf den Behältern angegebene Mindeststandzeichen sinken.

2 Die Bremsflüssigkeit in o.a. Behältern regelmäßig oder im Notfall nachfüllen.

 **Zur Nachfüllung ausschließlich Bremsflüssigkeit aus versiegelten und erst bei Verwendung geöffneten Dosen verwenden.**

3 Alle 15.000 km ca. oder höchstens jedes Jahr die Bremsflüssigkeit völlig wechseln.

Zur ordnungsgemäßen Funktion der Bremsanlagen müssen die Leitungen immer mit der Flüssigkeit gefüllt sein und keine Luftblasen enthalten. Ein langer und elastischer Lauf der Betätigungshebel ist Zeichen vom Vorhandensein von Luftblasen.

Zur Spülung der Bremskreise ausschließlich frische Bremsflüssigkeit verwenden.

 **Auf keinen Fall Alkohol oder Druckluft zum Trocknen verwenden. Es empfiehlt sich, zur Reinigung von Metallteilen Trichloräthylen zu verwenden. Für eventuelle Schmierungen auf keinen Fall Mineralöle bzw. fette verwenden. Falls die ge-**

gomma ed i particolari metallici con fluido degli impianti. Fluido da usare «Agip Brake Fluid DOT 4».



IMPORTANTE. Maneggiare con attenzione il fluido, poichè potrebbe danneggiare la vernice.



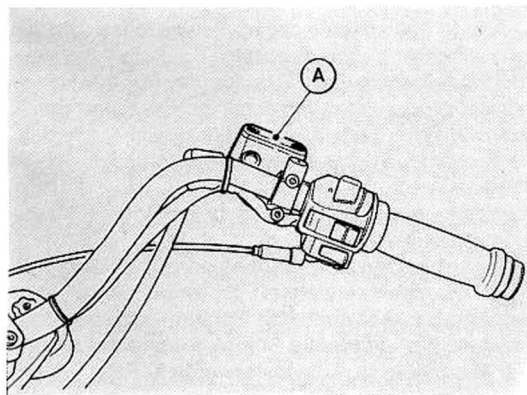
Si consiglia di effettuare le suddette operazioni presso le sedi dei nostri concessionari.



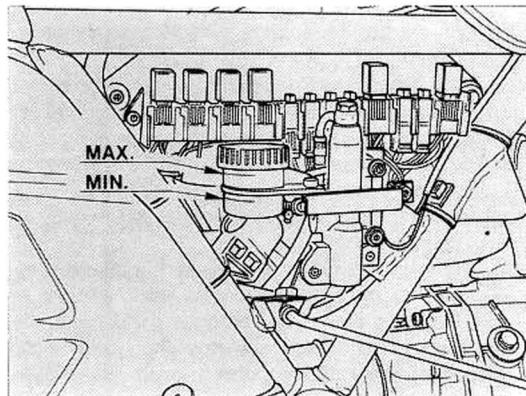
IMPORTANT. Fluid should be handled with care, as it may dissolve paintwork.



These operations are best carried out by an authorized dealer.



17



18

des huiles ou des graisses minérales. Faute de lubrifiants adéquats, humecter les pièces en caoutchouc et les pièces métalliques avec le fluide servant au circuit.

Fluide à utiliser: «Agip Brake fluid DOT 4».



IMPORTANT. Manier le fluide avec beaucoup de soin. Il pourrait abîmer la peinture.



Pour ces opérations il y a lieu de s'adresser à un concessionnaire de la marque.

eigneten Schmiermittel nicht verfügbar sind, empfiehlt es sich, die Gummi- und Metallteile mit der Bremsflüssigkeit zu benetzen.

Vorgeschriebene Bremsflüssigkeit: «Agip Brake Fluid DOT 4».



WICHTIG. Sie müssen bei der Handhabung der Flüssigkeit mit besonderer Vorsicht vorgehen, da es den Lack Ihres Motorrads beschädigen könnte.



Es empfiehlt sich, o.a. Operationen bei unseren Vertragswerkstätten durchführen lassen.

74 Registrazione forcella telescopica regolabile (fig. 19)

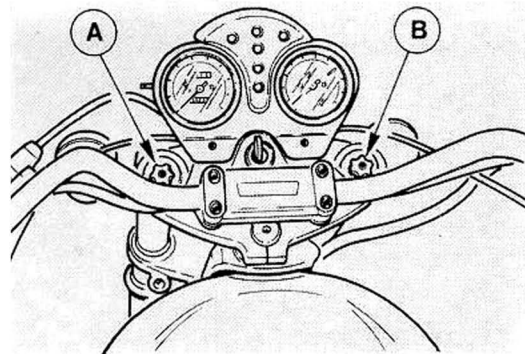
Il motociclo è equipaggiato con una forcella telescopica idraulica con regolazione separata della frenatura degli ammortizzatori in estensione e compressione.

La frenatura idraulica può essere regolata agendo sui pomelli di registro «A» e «B».

Il pomello di registro sinistro «A» comanda la regolazione della frenatura idraulica in estensione; il pomello destro «B» quella in compressione.

Entrambi i pomelli di registro hanno N°15 posizioni (scatti) di regolazione; ruotando in senso orario (+) si aumenta la frenatura, viceversa in senso antiorario (-) si diminuisce.

 **N.B. Non forzare i pomelli di registro nelle posizioni di fine corsa.**



Adjustable telescopic fork adjustment (fig. 19)

The motorcycle is equipped with a hydraulic telescopic fork with separate adjustment of shock-absorbers during rebound and compression.

Hydraulic damping can be adjusted by using the setting handles «A» and «B».

The left setting handle «A» adjusts the hydraulic damping during rebound; the right setting handle «B» controls damping during compression.

Both setting handles have 15 adjustment positions (notches); turning them clockwise (+) increases damping and decreases it in the opposite direction (-).

 **N.B.: Do not force the setting handles beyond the limit positions.**

Réglage de la fourche télescopique

(fig. 19)

La motocyclette est équipée d'une fourche télescopique hydraulique avec réglage indépendant du freinage des amortisseurs en extension et compression.

Il est possible de régler le freinage hydraulique à l'aide des poignées de réglage «A» et «B».

La poignée gauche «A» permet de régler le freinage hydraulique en extension, la poignée droite «B» le freinage en compression.

Les deux poignées ont 15 positions de réglage (déclics): tourner dans le sens des aiguilles d'une montre (+) pour augmenter le freinage et dans le sens inverse (-) pour le diminuer.



N.B.: ne pas forcer les poignées de réglage dans les positions de fin de course.

Einstellung der regulierbaren Teleskopgabel (Abb. 19) 75

Das Motorrad ist mit einer hydraulischen Teleskopgabel mit separater Einstellung der Stoßdämpferbremsung während Ein- und Ausfederung ausgestattet.

Die hydraulische Bremsung kann eingestellt werden, indem man an den Drehknöpfen für die Einstellung «A» und «B» eingreift.

Der linke Drehknopf «A» dient für die Regulierung der hydraulischen Bremsung während der Ausfederung; der rechte Drehknopf «B» für die Regulierung während der Einfederung.

Beide Drehknöpfe verfügen über 15 Einstellmöglichkeiten (mit Einrastung). Wenn man sie im Uhrzeigersinn dreht (+), wird die Bremsung verstärkt; dreht man sie gegen den Uhrzeigersinn (-), so wird die Bremswirkung reduziert.



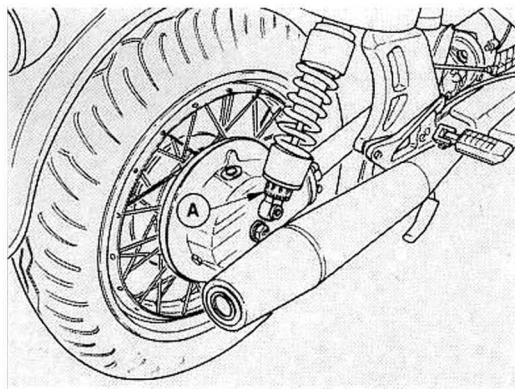
MERKE: Die Drehknöpfe nicht mit Gewalt bis zum Anschlag drehen.

76 Registrazione ammortizzatori posteriori (fig. 20)

Il motociclo è equipaggiato con ammortizzatori aventi la regolazione della frenatura idraulica in estensione. Per regolare la frenatura idraulica in estensione dell'ammortizzatore, agire sulla ghiera di comando regolazione «A».

In funzione delle necessità e del carico sulla moto, esistono molteplici posizioni di regolazione; dalla posizione "1" molto morbida (frenatura idraulica minima) alla posizione "11" molto rigida (frenatura idraulica massima).

L'ammortizzatore viene regolato in fabbrica sulla posizione «4».



Rear shock-absorber adjustment (fig. 20)

The motorcycle is equipped with shock-absorbers with adjustment of hydraulic damping during rebound.

To adjust hydraulic damping while the shock-absorber is extended turn the adjustment control lock ring «A».

Depending on need and load on the motorcycle, there is a number of adjustment positions; from position "1" very soft (minimum hydraulic damping) to position "11" which is very rigid (maximum hydraulic damping).

The shock-absorber is set by the factory to position «4».

Réglage des amortisseurs arrière

(fig. 20)

La motocyclette est équipée d'amortisseurs comportant le réglage du freinage hydraulique en extension.

Pour régler le freinage hydraulique en extension de l'amortisseur, se servir de la bague de commande du réglage «A».

Suivant les besoins et la charge sur la motocyclette, il existe plusieurs possibilités de réglage: de la position "1" extrêmement souple (freinage hydraulique minimum) à la position "11" très dure (freinage hydraulique maximum).

L'amortisseur est réglé à l'usine sur la position «4».

Einstellung der hinteren Stoßdämpfer (Abb. 20) 77

Das Motorrad ist mit Stoßdämpfern ausgestattet, für die eine Regulierung der hydraulischen Bremsung während der Ausfederung vorgesehen ist.

Für die Einstellung der hydraulischen Bremsung des Stoßdämpfers während der Ausfederung greift man an der entsprechenden Mutter «A» ein.

Je nach Erfordernis und in Abhängigkeit von der Belastung des Motorrades hat man verschiedene Einstellmöglichkeiten: von der sehr sanften Position "1" (hydraulische Bremsung minimal) bis zur fast ungefederten Position "11" (hydraulische Bremsung maximal).

Der Stoßdämpfer wird im Werk in Position «4» eingestellt.



N.B. - E' sempre opportuno, per una buona stabilità del motociclo, assicurarsi che entrambi gli ammortizzatori siano regolati nella medesima posizione.



IMPORTANTE! - Non manomettere i componenti riguardanti l'impianto frenante ed il gruppo sospensione posteriore. L'eventuale sostituzione di componenti degli impianti sopra citati deve essere eseguita con ricambi originali presso le sedi dei nostri concessionari.



N.B.: To ensure good motorcycle stability, it is recommended to make sure that both shock-absorbers are adjusted to the same position.



IMPORTANT - do not change the braking system components and the rear suspension assy. These components must be replaced with original spare parts only and the operation must be done by authorized technicians only.



N.B. - Pour que le véhicule ait une bonne stabilité, il faut toujours vérifier que les deux amortisseurs sont bien réglés sur la même position.



IMPORTANT - ne modifier pas les composantes du système de freinage et du groupe suspension arrière. Ces composantes peuvent être remplacées seulement par des pièces détachées originales et l'opération ne doit être effectuée que par des techniciens autorisés.



MERKE - Für eine gute Stabilität des Motorrades sollte man sich stets vergewissern, daß beide Stoßdämpfer auf dieselbe Position eingestellt sind.



WICHTIG - Die Komponenten des Bremsystems und die der hinteren Aufhängungsgruppe dürfen nicht verändert werden. Diese Komponenten dürfen nur durch Originalersatzteile ersetzt werden und die dazu notwendige Operation muß nur von einem berechtigten Techniker ausgeführt werden.

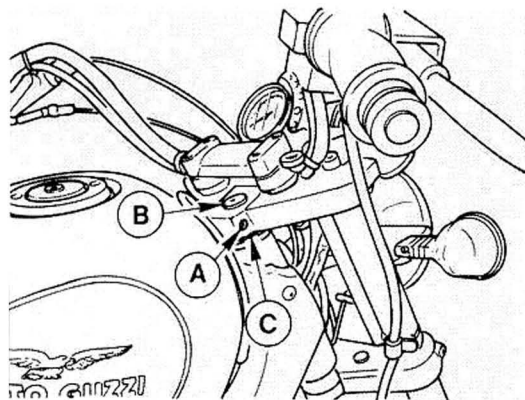
80 Registrazione dello sterzo (fig. 21)

Per la sicurezza di guida, lo sterzo deve essere regolato in modo tale da rendere possibile il libero movimento del manubrio, ma senza gioco.

- allentare la vite bloccaggio testa di sterzo «A»;
- svitare il dado tenuta testa di sterzo «B»;
- avvitare o svitare il dado di regolazione «C» fino a che il gioco sia regolare.

A registrazione avvenuta, bloccare il dado «B» e la vite bloccaggio testa di sterzo «A».

 Si consiglia di effettuare la suddetta operazione presso le sedi dei nostri concessionari.



Adjusting the steering (fig. 21)

To ensure safe riding, the steering should be adjusted to allow free movement of the handlebars without any play.

- loosen the steering head fixing bolt «A»;
 - undo the steering head nut «B»;
 - turn the adjuster nut «C» to take up any play.
- When play has been adjusted tighten the nut «B» and the steering head fixing bolt «A».

 It is recommended to perform the operation described above at our dealer locations.

Réglage de la colonne de direction

(fig. 21)

Pour des raisons de sécurité, la colonne de direction doit être réglée de façon à ce que le guidon tourne librement mais sans jeu.

- Desserrer la vis de blocage de la tête de direction «A»;
- dévisser l'écrou de fixation de la tête de direction «B»;
- visser ou dévisser l'écrou de réglage «C».

Après le réglage, bloquer l'écrou «B» et la vis de blocage de la tête de direction «A».



Pour de telles opérations, on conseille de s'adresser à nos concessionnaires.

Einstellung der Lenkung (Abb. 21)

Zur Gewährleistung der Fahrsicherheit muss die Lenkung immer so eingestellt sein, dass die Lenkstange frei, aber ohne Spiel ist.

- Die Befestigungsschraube am Lenkkopf «A» lösen.
- Die Haltermutter am Lenkkopf «B» lockern.
- Die Einstellmutter «C» anziehen oder lösen, bis das Spiel gleichmässig ist.

Nachdem man die Einstellung beendet hat, zieht man die Mutter «B» und die Befestigungsschraube am Lenkkopf «A» fest.



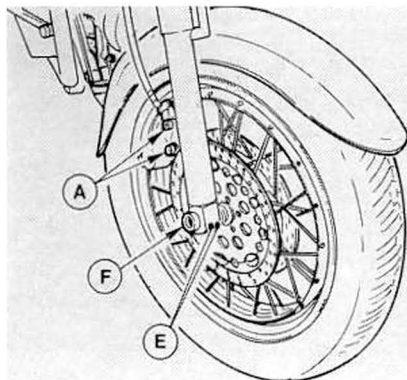
Es wird empfohlen, den obengenannten Eingriff bei einem unserer Vertragshändler durchführen zu lassen.

82 SMONTAGGIO RUOTE DAL VEICOLO REMOVING THE WHEELS

Ruota anteriore (fig. 22)

Per smontare la ruota dal veicolo operare come segue:

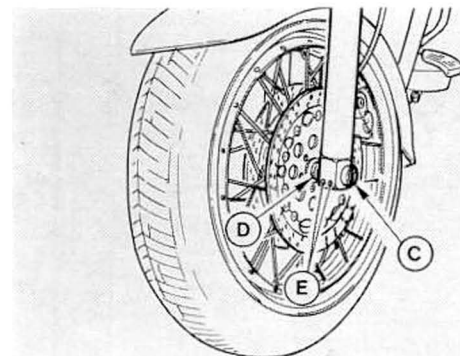
- disporre il veicolo sul cavalletto centrale, mettere un supporto sotto il basamento motore per sollevare la ruota da terra;
- svitare le viti «A» che fissano le pinze ai gambali della forcella e staccare dai gambali stessi le pinze con montate le relative tubazioni;
- con apposita chiave svitare la ghiera «C» tenuta perno ruota;
- allentare le viti «E» fissaggio gambali al perno;
- sfilare il perno «F» osservando come è montato il distanziale «D», e togliere la ruota;



Front wheel (fig. 22)

Remove the wheel as follows:

- place the machine securely on its centre stand, place a support under the engine base in order to lift the wheel from the ground;
- undo the bolts «A» holding the brake calipers to the fork legs and remove the calipers complete with hoses;
- unscrew the ring nut «C» that secures the wheel spindle using a suitable wrench;
- loosen the pinch bolts «E»;
- remove the wheel spindle «F» paying attention to the position of the spacer «D», then remove the wheel;



DEMONTAGE DES ROUES DU VEHICULE

Roue AV (fig. 22)

Pour démonter la roue avant, il faut:

- mettre la moto sur la béquille centrale et placer une cale sous le moteur pour soulever la roue avant;
- dévisser les vis «A» qui fixent l'étrier aux branches de la fourche et dégager l'étrier avec les tuyaux relatifs;
- à l'aide d'une clé appropriée desserrer la bague filetée «C» de retenue pivot de roue;
- dévisser les vis «E» de fixation de la fourche à l'axe de la roue;
- retirer l'axe «F» en examinant la position de entretoise «D» et enlever la roue;

AUSBAU DER RÄDER VOM FAHRZEUG 83

Vorderrad (Abb. 22)

Um das Vorderrad aus dem Fahrzeug ausbauen zu können, geht man wie folgt vor:

- das Fahrzeug auf dem Zentralständer aufbocken, eine Stütze unter das Motorgehäuse legen, um das Rad vom Boden zu heben;
- Die Schrauben «A», die die Bremszange und die Gabelhülse befestigen, ausschrauben, von der Gabelhülse selbst die Bremszange mit den montierten Leitungen abnehmen;
- die für den Halt des Radnabenzapfens vorgesehene Nut Mutter «C» mit dem entsprechenden Schlüssel aufschrauben;
- die Mutter «E» zur Gabelhülsenbefestigung an den Bolzen lösen;
- den Bolzen «F» herausziehen und die Montage des Abstandstückes «D» beachten; das Rad herausnehmen;

■ per il rimontaggio procedere in ordine inverso, facendo attenzione alla corretta posizione del distanziale; azionare, quindi, ripetutamente le leve dei freni per riportare i pistoncini delle pinze nella posizione normale.



AVVERTENZA PER RUOTE A RAGGI

In occasione di ogni tagliando di manutenzione è necessario controllare l'integrità e la tensione dei raggi ruote.

La marcia in condizioni di tensione raggi non corretta, o in presenza di uno o più raggi rotti, può danneggiare la ruota con conseguenti rischi riguardanti la sicurezza e la stabilità del veicolo.

Rispettare in ogni caso le prescrizioni di carico massimo consentito.

Carico massimo consentito

L'inosservanza delle dovute prescrizioni della pressione delle gomme o dei limiti di carico possono riflettersi negativamente sulla maneggevolezza, sul funzionamento e sul controllo della vostra motocicletta. Il peso massimo consentito trasportabile da questa moto è di Kg.256 (Passeggeri + bagagli + accessori).

Ripartito come segue:

- Asse anteriore Kg. 72.
- Asse posteriore Kg. 184.

■ refitting the wheel is the reverse of the above procedure; care should be taken to fit the spacer in the correct position; pump the brake lever and pedal a few times to return the caliper pistons to their normal position.



WARNING FOR WHEELS WITH SPIKES

At each maintenance control, check for integrity and tension of the wheel spokes.

A wrong spoke tension or the breakage of one or more spokes may affect the wheel, thus compromising the vehicle safety and stability.

Always respect the maximum tolerated load specifications.

Max. allowed load

The non observance of the requirements for tyres pressure or load limits can affect the handling, operation and control of the motorcycle. The max. allowed weight supported by this motorcycle is 256 kgs (passengers + luggage + accessories).

Divided up as follows:

- Front axle 72 kg.
- Rear axle 184 kg.

■ pour le remontage, procéder dans le sens inverse, en veillant à remettre le entretoise dans leur position d'origine. Ensuite, actionner à plusieurs reprises les leviers des freins pour que les pistons des étriers reprennent leur position normale.

ATTENTION POUR LES ROUES AVEC BRAS

A chaque révision d'entretien, il est nécessaire de contrôler l'état et la tension des rayons. Une mauvaise tension ou la rupture d'un ou plusieurs rayons peuvent abîmer la roue et compromettre la stabilité et donc la sécurité du véhicule. Dans tous les cas, respecter les prescriptions relatives à la charge maximale admise.

Chargement maximum admis

L'inobservation des instructions concernant la pression des pneus ou les limites de chargement peut compromettre la facilité de manoeuvre, le fonctionnement et la tenue de route de votre motocyclette. Cette motocyclette peut porter un poids de 256 Kg maximum (passagers + bagages + accessoires).

Réparti de la façon suivante:

- Axe avant 72 kg
- Axe arrière 184 kg

■ Bei der Wiedermontage in umgekehrten Reihenfolge vorgehen, indem man auf eine korrekte Stellung des Distanzstückes acht geben muss; dann die Hebeln an den Bremsen wiederholt betätigen, um die Zangenkölbchen in die normale Stellung wieder bringen.

WARNUNG FÜR RÄDER MIT SPEICHEN

Bei jedem Wartungsschein sind der einwandfreie Zustand und die Spannung der Drahtspeichen der Räder zu überprüfen. Führt man mit einer nicht perfekten Seichenspannung oder mit einer bzw. mehreren defekten Speichen, kann das Rad beschädigt werden, was die Sicherheit und die stabile Straßenlage des Fahrzeugs beeinträchtigen kann. Auf alle Fälle die Vorschriften für die zulässige Höchstlast beachten.

Max. zulässige Belastung

Die Nicht-Beachtung der Vorschriften betreffend Reifendruck bzw. Belastungsgrenzen kann sich negativ auf die Wendigkeit, Fahrbarkeit und Kontrolle Ihres Motorrades auswirken. Das max. zulässige Gewicht, das mit diesem Motorrad transportiert werden kann, beträgt 256 kg (Beifahrer + Gepäck + Zubehörteile).

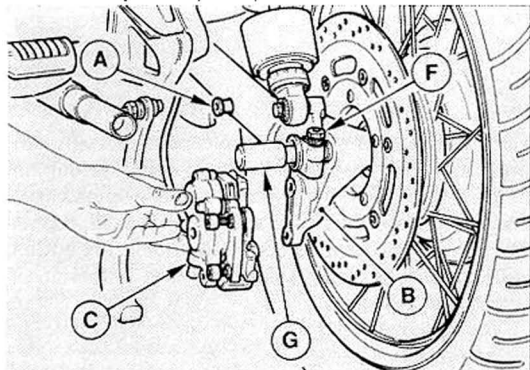
Aufgeteilt wie folgt:

- Vorderachse 72 kg
- Hinterachse 184 kg

86 Ruota posteriore (fig. 23)

Per smontare la ruota posteriore dal braccio forcellone e scatola trasmissione operare come segue:

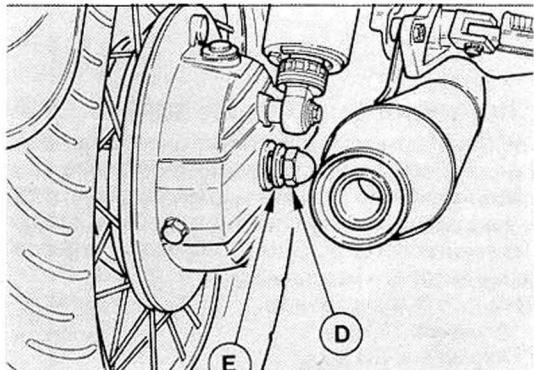
- porre il veicolo sul cavalletto centrale;
- togliere il silenziatore sinistro;
- svitare la vite-perno «A» di fermo per la piastra porta pinza «B»;
- smontare la pinza freno «C» dalla piastra porta pinza «B»;
- svitare il dado «D» con rosetta «E» sul perno lato scatola;
- allentare la vite bloccaggio perno «F» sul braccio del forcellone;
- sfilare il perno «G» dalla scatola, dal mozzo e dal braccio forcellone;
- sfilare la piastra porta pinza «B»;



Rear wheel (fig. 23)

To disassemble the rear wheel from the fork arm and gearbox, do the following:

- place the vehicle on the middle kick-stand;
- remove the left muffler;
- unscrew the lock screw-pin «A» for the calliper plate «B»;
- disassemble the brake calliper «C» from the calliper plate «B»;
- unscrew the nut «D» with washer «E» on the housing side pin
- loosen the pin lock screw «F» on the fork arm;
- remove the pin «G» from the housing, from the hub and from the fork arm;
- remove the calliper plate «B»



Roue arrière (fig. 23)

Pour démonter la roue arrière du bras de la fourche oscillant et de la boîte de transmission, procéder de la façon suivante:

- mettre le véhicule sur sa béquille centrale;
- enlever le silencieux gauche;
- dévisser la vis-cheville «A» qui bloque la plaque porte-étrier «B»;
- démonter l'étrier du frein «C» de la plaque porte-étrier «B»;
- dévisser l'écrou «D» avec la rondelle «E» sur la cheville du côté de la boîte;
- desserrer la vis de blocage de la cheville «F» sur le bras de la fourche oscillant;
- enlever la cheville «G» de la boîte, du moyeu et du bras de la fourche oscillant;
- enlever la plaque porte-étrier «B»;

Hinterrad (Abb. 23)

Für den Ausbau des Hinterrads von Gabelarm und Getriebekasten geht man wie folgt vor:

- Das Fahrzeug auf den mittleren Ständer aufbocken.
- Den linken Schalldämpfer ausbauen.
- Die Bolzen-Schraube «A» für die Befestigung der Bremssatteltragplatte «B» lösen.
- Den Bremssattel «C» von der Bremssatteltragplatte «B» nehmen.
- Die Mutter «D» mit Scheibe «E» am Bolzen an der Getriebekastenseite lösen.
- Die Bolzen-Befestigungsschraube «F» am Gabelarm lösen.
- Den Bolzen «G» aus dem Getriebekasten, der Nabe und dem Gabelarm herausziehen.
- Die Bremssatteltragplatte «B» herausnehmen.

■ inclinare il veicolo sul lato destro quel tanto da poter sfilare la ruota dal braccio del forcellone e scatola trasmissione.

Per rimontare la ruota, invertire l'ordine di smontaggio tenendo presente di infilare la piastra porta pinza sul fermo «A» del braccio sinistro del forcellone oscillante.

■ tilt the vehicle on the right side enough to be able to pull the wheel off the fork, arm and transmission housing.

To replace the wheel, reverse the disassembly order remembering to insert the calliper plate on the stop «A» of the left arm of the swinging fork.

■ incliner le véhicule sur le côté droit autant qu'il faut pour enlever la roue du bras de la fourche oscillant et de la boîte de transmission.

Pour remonter la roue, procéder dans l'ordre inverse en n'oubliant pas d'enfiler la plaque porte-étrier sur l'arrêt «A» du bras gauche de la fourche oscillant.

■ Das Motorrad soweit nach rechts neigen, daß man das Rad vom Gabelarm und vom Getriebekasten abnehmen kann.

Für den Wiedereinbau des Rads in umgekehrter Reihenfolge vorgehen. Dabei darauf achten, daß man die Bremssatteltragplatte an der Feststellvorrichtung «A» des linken Arms der beweglichen Gabel anbringt.

90 Pneumatici

I pneumatici rientrano tra gli organi più importanti da controllare.

Da essi dipendono: la stabilità, il comfort di guida del veicolo ed in alcuni casi anche l'incolumità del pilota.

E' pertanto sconsigliabile l'impiego di pneumatici che abbiano battistrada inferiore a 2 mm.

Anche una anormale pressione di gonfiaggio può provocare difetti di stabilità ed eccessiva usura del pneumatico.

Le pressioni prescritte sono:

- ruota anteriore: con una o due persone 2,3 BAR.
- ruota posteriore: con una persona 2,5 BAR; con due persone 2,9 BAR.



I valori indicati si intendono per impiego normale (turistico). Per impiego a velocità massima continuativa, impiego su autostrada, è raccomandato un aumento di pressione di 0,2 BAR al pneumatico anteriore.



IMPORTANTE!

In caso di sostituzione del pneumatico si consiglia di utilizzare marca e tipo di primo equipaggiamento. Misurate la pressione dei pneumatici quando essi sono freddi.

Tyres

Tyres are among those machine components which require regular checking.

Machine stability, rider comfort and safety all depend on good tyre condition.

Do not use tyres with less than 2 mm of tread.

Incorrect tyre pressures can cause instability and excessive tyre wear.

Tyre pressures:

- front wheel: with one or two riders 2.3 BAR.
- rear wheel: with one rider 2.5 BAR; with two riders 2.9 BAR.



The values indicated refer to normal use (tourism). For use at continuous maximum speed, on the motorway, it is recommended to increase the pressure in the front wheel by 0.2 BAR.



IMPORTANT!

If a tyre needs replacing, use the same make and type as the first-equipment tyre. Tyre pressure should be measured when tyres are cold.

Pneus

Le contrôle des pneus est extrêmement important puisque la stabilité de la moto, le confort de conduite et, dans certains cas, la sécurité du pilote dépendent d'eux.

Il est donc déconseillé d'utiliser des pneus dont la sculpture est inférieure à 2 mm. Un gonflage anormal peut également altérer la stabilité du véhicule et provoquer une usure excessive du pneu. Les pneus doivent être gonflés aux pressions suivantes:

- roue avant: 2,3 BAR avec ou sans passager;
- roue arrière: 2,5 BAR sans passager ou 2,9 BAR avec passager.

 **Les valeurs indiquées concernent un emploi normal (touristique). Pour un emploi continu à la vitesse maximum ou bien pour l'autoroute, on conseille d'augmenter la pression du pneu avant de 0,2 BARS.**

 **IMPORTANT!**
En cas de remplacement du pneu il est conseillé d'utiliser la marque et le type d'origine. Mesurez la pression des pneus lorsqu'ils sont froids.

Reifen

Reifen gehören zu den wichtigsten Teilen, die regelmässig nachgeprüft werden müssen. Davon können Fahrzeugstabilität, Reisekomfort und sogar die Sicherheit des Fahrers abhängen.

Daher ist es nicht empfehlenswert, Reifen mit einer Profiltiefe niedriger als 2 mm zu benutzen. Auch ein falscher Reifendruck kann Stabilitätsfehler und grösseren Reifenverschleiss verursachen. Der vorgeschriebene Druck ist:

- Vorderrad: mit einer oder zwei Personen: 2,3 BAR
- Hinterrad: mit einer Person: 2,5 BAR, mit zwei Personen: 2,9 BAR.

 **Die angegebenen Werte gelten für den normalen Einsatz (Tourismus). Für Einsätze mit ununterbrochener Höchstgeschwindigkeit, auf der Autobahn, wird eine Erhöhung des vorderen Reifendrucks um 0,2 BAR empfohlen.**

 **WICHTIG!**
Falls ein Reifen ausgetauscht werden sollte, wird empfohlen, die Marke und den Typ der Erstausstattung zu verwenden. Messen Sie den Reifendruck immer im kalten Zustand.

92 Smontaggio e rimontaggio pneumatici sulle ruote

Il motociclo è equipaggiato con cerchi in lega d'alluminio che, pur presentando una notevole resistenza meccanica, possono tuttavia essere danneggiati, sia dal lato estetico che funzionale, dall'uso di non appropriati attrezzi usati durante le operazioni di smontaggio e di montaggio del pneumatico sul cerchio. Pertanto per le suddette operazioni si consiglia l'impiego di ferri che non presentino nervature e spigoli sulle parti che dovranno andare a contatto con il bordo del cerchio: la superficie di contatto dovrà essere ampia, ben levigata e con i bordi opportunamente arrotondati; l'uso di uno degli appositi lubrificanti reperibili in commercio facilita lo scorrimento e l'assestamento del pneumatico sul cerchio durante lo smontaggio e il rimontaggio ed elimina la necessità di carichi elevati sui ferri; a tal proposito è anche importantissimo che i talloni del pneumatico siano ben assestati nel canale centrale del cerchio.

Durante il montaggio dei pneumatici occorre inoltre tenere presente che le coperture che presentano eventualmente una freccia stampigliata sul fianco laterale dovranno essere montate nel seguente modo:

- con la freccia rivolta nel senso della rotazione di marcia per la ruota posteriore;
- con la freccia rivolta in senso contrario alla rotazione di marcia per la ruota anteriore.



N.B. - Quanto sopra è valido salvo indicazioni contrarie riportate sul pneumatico.

Tyre fitting

This machine is fitted with cast, aluminum alloy rims; even though these are very strong they can be damaged both aesthetically and mechanically by the use of incorrect tools when removing and fitting tyres. Tyre levers should not have sharp edges or ribbing in those places where they come into contact with the rim; lever contact surfaces should be smooth and edges should be rounded. Use of a suitable commercially available lubricant facilitates tyre removal and fitting therefore making strenuous use of the levers unnecessary. It is important to ensure that the tyre beads settle properly into the centre rim groove.

Some tyres have an arrow moulded on the sidewall, in these cases the tyres should be fitted as follows:

- rear wheel: arrow pointing in the direction of rotation;
- front wheel: arrow pointing against the direction of rotation.



N.B. - These instructions should be followed unless otherwise directed by the tyre manufacturer.

Démontage et remontage des pneus

La moto est équipée de jantes en alliage d'aluminium qui, malgré leur forte résistance mécanique, pourraient être endommagées (sur le plan esthétique ou fonctionnel) au cours du montage ou du démontage du pneu si les outils utilisés ne sont pas appropriés. Par conséquent, il est conseillé d'effectuer ces opérations avec un démonte-pneus sans rayure ou angle vifs à l'endroit qui ira au contact de la jante: la surface de contact doit être parfaitement lisse, suffisamment grande et arrondie sur les bords. L'utilisation de lubrifiants en vente dans le commerce facilite le montage et le démontage du pneu en évitant de forcer avec le démonte-pneu. De plus, il est très important de vérifier que les talons du pneu soient bien en place dans le canal centrale de la jante.

En cas de pneus avec une flèche sur le côté, veiller à les remonter de la façon suivante:

- avec la flèche orientée dans le sens de rotation pour la roue arrière;
- avec la flèche orientée dans le sens opposé à celui de la rotation pour la roue avant.



N.B. - Ces instructions sont valables sauf indications contraires reportées sur le pneu.

Auf-u. Abbau von Reifen auf Räder

93

Das Fahrzeug ist mit Rädern in Alulegierung ausgerüstet, die eine hohe mechanische Stabilität bieten, aber durch Benutzung von Werkzeugen bei Auf- und Abbauarbeiten beschädigt werden können.

Daher empfehlen wir die Benutzung von Werkzeugen, die keine Rippen oder Kanten auf der Felge zugekehrten Seite aufweisen.

Die Berührungsfläche muss breit, glatt und mit verrundeten Kanten versehen sein. Die Benutzung eines entsprechenden Handelsschmiermittels erleichtert das Gleiten und das Einsetzen des Reifens auf die Felge und vermeidet somit hohe Hebelbelastung der Werkzeuge.

Es ist auch wichtig, dass die Reifenwüste in den mittleren Kanal der Felge eingesetzt werden.

Während der Montage der Bereifung ist folgendes zu beachten:

sollten die Reifen eine Pfeilmarkierung seitlich aufweisen, so sind sie wie folgt zu montieren:

- mit dem Pfeil in Fahrtrichtung für das Vorderrad.
- mit dem Pfeil in entgegengesetzter Fahrtrichtung für das Hinterrad;



MERKE! - Das obige gilt nur wenn keine gegensätzliche Anweisungen auf dem Reifen angegeben sind.

94 PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

OPERAZIONI	PERCORRENZE	1500 Km	5000 Km	10000 Km	15000 Km
Olio motore		R	R	R	R
Filtro olio a cartuccia		R			R
Filtro olio a rete		C			C
Filtro aria			C	R	C
Filtro carburante				R	
Candele		A	A	R	A
Giuoco valvole		A	A	A	A
Carburazione		A			
Serraggio bulloneria		A			A
Serbatoio carburante, filtri rubinetti, tubazioni				A	
Olio cambio		R	A	R	A
Olio trasmissione posteriore		R	A	R	A
Cuscinetti ruote e sterzo					
Olio forcella anteriore		R			
Motorino avviamento e generatore					
Fluido impianto frenante		A	A	A	R
Pastiglie freni		A	A	A	A
Raggi ruote		A	A	A	A

A = Manutenzione - Controllo - Regolazione - Eventuale sostituzione. / C = Pulizia. / R = Sostituzione.

Saltuariamente controllare il livello dell'elettrolito nella batteria e lubrificare le articolazioni dei comandi ed i cavi flessibili; ogni 500 km controllare il livello dell'olio motore.

In ogni caso sostituire l'olio motore, il filtro olio e il fluido frenante almeno una volta all'anno.

20000 Km	25000 Km	30000 Km	35000 Km	40000 Km	45000 Km	50000 Km
R	R	R	R	R	R	R
		R			R	
		C			C	
R	C	R	C	R	C	R
R		R		R		R
R	A	R	A	R	A	R
A	A	A	A	A	A	A
		A			A	
A		A		A		A
R	A	R	A	R	A	R
R	A	R	A	R	A	R
A				A		
R				R		
A				A		
A	A	R	A	A	R	A
A	A	A	A	A	A	A
A	A	A	A	A	A	A

96 SERVICE SCHEDULE

ITEMS	MILEAGE COVERED	1000 mi. (1500 Km)	3000 mi. (5000 Km)	6000 mi. (10000 Km)	9000 mi. (15000 Km)
Engine oil		R	R	R	R
Oil filter cartridge		R			R
Wire gauze oil filter		C			C
Air filter			C	R	C
Fuel filter				R	
Spark plugs		A	A	R	A
Rocker clearance		A	A	A	A
Carburetion		A			
Nuts and bolts		A			A
Fuel tank, cocks filters and pipes				A	
Gear box oil		R	A	R	A
Rear drive box oil		R	A	R	A
Wheel and steering bearings					
Fork legs oil		R			
Starter motor and generator					
Brake systems fluid		A	A	A	R
Brake pads		A	A	A	A
Wheel spikes		A	A	A	A

A = Inspections - Adjustments - Possible replacements - Servicing. / C = Cleanings. / R = Replacements.

Occasionally, check the electrolyte level in battery, lubricate joints and cables; every 500 km (300 miles) check the engine oil level.

In any case, replace the motor oil, the oil filter and the brake fluid, oil at least once a year.

Periodically check the tension of the wheel spokes.

12000 mi. (20000 Km)	15000 mi. (25000 Km)	18000 mi. (30000 Km)	21000 mi. (35000 Km)	24000 mi. (40000 Km)	27000 mi. (45000 Km)	30000 mi. (50000 Km)
R	R	R	R	R	R	R
		R			R	
		C			C	
R	C	R	C	R	C	R
R		R		R		R
R	A	R	A	R	A	R
A	A	A	A	A	A	A
		A			A	
A		A		A		A
R	A	R	A	R	A	R
R	A	R	A	R	A	R
A				A		
R				R		
A				A		
A	A	R	A	A	R	A
A	A	A	A	A	A	A
A	A	A	A	A	A	A

98 PROGRAMME D'ENTRETIEN

OPERATIONS	PARCOURS	1500 Km	5000 Km	10000 Km	15000 Km
Huile moteur		R	R	R	R
Cartouche du filtre à huile		R			R
Filtre à tamis		C			C
Filtre air			C	R	C
Filtre à essence				R	
Bougies		A	A	R	A
Jeu des culbuteurs		A	A	A	A
Carburateur		A			
Contrôle boulonnerie		A			A
Réservoir, filtres robinets, tuyaux				A	
Huile boîte à vitesse		R	A	R	A
Huile du pont		R	A	R	A
Roulements roues et direction					
Huile bras de fourche avant		R			
Démarrateur, générateur					
Liquide des freins		A	A	A	R
Plaquettes des freins		A	A	A	A
Bras de roues		A	A	A	A

A = Entretien - Contrôle - Réglage - Remplacement si nécessaire. / C = Nettoyage. / R = Remplacement.

Périodiquement vérifier le niveau de l'électrolyte de la batterie, tous les joints, articulations et câbles flexibles; tous les 500 km vérifier le niveau d'huile moteur.

En tout cas, remplacer l'huile moteur, l'huile du filtre et le fluide des freins, une fois par an.

Vérifier périodiquement la tensions des rayons roue.

20000 Km	25000 Km	30000 Km	35000 Km	40000 Km	45000 Km	50000 Km
R	R	R	R	R	R	R
		R			R	
		C			C	
R	C	R	C	R	C	R
R		R		R		R
R	A	R	A	R	A	R
A	A	A	A	A	A	A
		A			A	
A		A		A		A
R	A	R	A	R	A	R
R	A	R	A	R	A	R
A				A		
R				R		
A				A		
A	A	R	A	A	R	A
A	A	A	A	A	A	A
A	A	A	A	A	A	A

100 WARTUNGSPROGRAMM

OPERATIONEN	KILOMETERLEISTUNG	1500 Km	5000 Km	10000 Km	15000 Km
Motoröl		R	R	R	R
Ölfilterpatrone		R			R
Ölnetzfilter		C			C
Luftfilter			C	R	C
Kraftstofffilter				R	
Zündkerzen		A	A	R	A
Ventilspiel		A	A	A	A
Vergasung		A			
Verschraubungen		A			A
Benzintank, Hahnfiltern und leitungen				A	
Wechselgetriebeöl		R	A	R	A
Hinterradachsanantrieböl		R	A	R	A
Lager der Räder und Lenkung					
Vorderradgabelöl		R			
Anlasser und Generator					
Bremsflüssigkeit		A	A	A	R
Bremsbeläge		A	A	A	A
Räderspeichen		A	A	A	A

A = Wartung, Kontrollen, Einstellungen, event. Austausch - C = Reinigung - R = Austausch

Den Elektrolytstand in der Batterie öfters überprüfen. Die Antriebsgelenke und die biegsamen Kabel schmieren. Alle 500 Km den Stand des Motoröles kontrollieren.

Auf jedem Fall sind Motoröl, Ölfilter und Bremsflüssigkeit zu ersetzen erneuert werden.

Periodisch die Radspeichen-spannung nachprüfen.

Revente Interdite - Revendita Vietata - Resaling Forbidden - Wiederverkauf Verboten

20000 Km	25000 Km	30000 Km	35000 Km	40000 Km	45000 Km	50000 Km
R	R	R	R	R	R	R
		R			R	
		C			C	
R	C	R	C	R	C	R
R		R		R		R
R	A	R	A	R	A	R
A	A	A	A	A	A	A
		A			A	
A		A		A		A
R	A	R	A	R	A	R
R	A	R	A	R	A	R
A				A		
R				R		
A				A		
A	A	R	A	A	R	A
A	A	A	A	A	A	A
A	A	A	A	A	A	A

102 PULIZIA - RIMESSAGGIO

Pulizia

Preparazione per il lavaggio

Prima di lavare il veicolo è opportuno coprire con nylon le seguenti parti: parte terminale dei silenziatori di scarico, leve frizione e freno, comando gas, commutatore di accensione, **centralina elettronica**.

N.B. - La centralina elettronica è situata sotto la sella del pilota.

Durante il lavaggio

Evitare di spruzzare acqua con molta pressione sugli strumenti, mozzo posteriore e anteriore.

Dopo il lavaggio

Rimuovere tutte le coperture in nylon.

Asciugare accuratamente tutto il veicolo.

Provare i freni prima di adoperare il veicolo.



N.B. - Per la pulizia delle parti verniciate del gruppo propulsore (motore, cambio, scatola trasmiss. ecc.) i prodotti da impiegare sono: nafta, gasolio, petrolio o soluzioni acquose di detergenti neutri per auto.

In ogni caso rimuovere immediatamente tali prodotti con acqua pura, evitando assolutamente l'impiego di acqua ad alta temperatura e pressione.

CLEANING - STORING

Cleaning

Preparations for washing

Before washing the vehicle, the following parts should be covered with a waterproof material: the rear part of the silencers, the clutch and brake levers and pedals, the throttle twist-grip, the left-hand light switch, the ignition key switch, the shaft with driving couplings and the **electronic unit**.

N.B.: The electronic box is located under the rider saddle.

Washing

Avoid spraying water too much pressure on the instruments and the front and rear hubs.

Drying

Remove the protective coverings.

Thoroughly dry the vehicle.

Test the brakes before using the vehicle.



N.B. - To clean the painted parts of the engine unit (engine, gearbox, transmission box, etc.) the following products may be used: diesel oil, petrol or water-based neutral detergents for car cleaning.

These products should be washed off immediately with water; do not use water at high temperatures or pressures.

Nettoyage

Préparation pour le lavage

Avant de laver la moto, il est conseillé de recouvrir d'une feuille en nylon les parties suivantes: extrémité des silencieux du tuyau d'échappement, levier d'embrayage et de frein, poignée du gaz, commutateur d'allumage, centrale électronique.

N.B. La centrale électronique se trouve au dessous de la selle du pilote

Pendant le lavage

Eviter d'arroser les instruments ou les moyeux avant et arrière avec de l'eau à haute pression.

Après le lavage

Enlever toutes les feuilles de nylon.

Essuyer soigneusement tout le véhicule.

Essayer les freins avant d'utiliser la moto.

 **N.B. - Pour nettoyer les parties peintes du groupe de propulsion (moteur, boîte de vitesse, pont, etc.) il faut employer un des produits suivants: mazout, gaz-oil, pétrole ou solutions d'eau et de détergents neutres pour autos.**

En tous cas, enlever immédiatement ces produits avec de l'eau pure, en évitant absolument l'emploi de eau à haute température et haute pression.

Reinigung

Waschungsvorbereitung

Bevor das Fahrzeug zu waschen, wird es empfohlen, was folgt mit Nylon zu decken: Endteil des Auspuffdämpfers, Kupplungshebel, Bremse und Gasantrieb, Zündumschalter, Zündelektronik.

MERKE: Die Zündelektronik befindet sich unter dem Fahrsattel.

Während der Waschung

Instrumenten, die vordere und hintere Nabe nicht mit Hochdruckwasser bespritzen.

Nach der Waschung

Alle Nylonbedeckungen entfernen. Das ganze Fahrzeug sorgfältigst trocknen. Die Bremse nachprüfen, bevor das Fahrzeug anzuwenden.

 **MERKE - Zur Reinigung der gestrichenen Teile des Treibwerkes (Motor, Schaltgetriebe, Antriebsgehäuse, u.s.w.) werden: Naphta, Gasöl, Erdöl und wasserige Lösungen von neutralen Auto-waschmitteln verwendet. Jedenfalls sind solche Produkte sofort durch reines Wasser zu entfernen. Heißes Wasser oder Druckwasser darf man durchaus nicht verwenden!**

104 Rimessaggio

Se il veicolo dovesse essere tenuto fermo per lungo periodo di tempo (es. per la stagione invernale) occorre prendere le seguenti precauzioni:

- pulire accuratamente tutto il veicolo;
- vuotare il serbatoio e impianto di alimentazione. Se dovesse essere lasciato per lungo tempo, il carburante evaporerebbe lasciando residui ed incrostazioni;
- smontare le candele ed immettere nei cilindri un poco di olio SAE 30. Quindi far compiere alcuni giri all'albero motore e rimontare le candele;
- ridurre la pressione dei pneumatici di circa il 20%;
- sistemare il veicolo in modo che le ruote non tocchino terra;
- proteggere con olio le parti non verniciate in modo da preservarle dalla ruggine;
- smontare la batteria e riporla in un luogo asciutto dove non vi sia pericolo di gelo e non sia a diretto contatto con la luce solare; controllare la carica ogni mese circa;
- ricoprire il veicolo per proteggerlo dalla polvere avendo però cura che circoli aria.

Storage

If the vehicle is to remain idle for a considerable period of time (e.g. for the winter period) it should be stored in the following way:

- clean the vehicle thoroughly;
- empty the fuel tank and feeding system. If left for a long time, the fuel will evaporate leaving incrustation and residue;
- remove the spark plugs and put a few drops of SAE 30 oil into the cylinder. Turn the crankshaft for a few revolutions and then replace the spark plugs;
- reduce the tyre pressures by 20%;
- position the vehicle so that its wheels are not touching the ground;
- smear a layer of oil on unpainted parts to prevent rust;
- remove the battery and store in a dry place away from the direct sunlight and where there is not danger of frost; check the battery charge once a month;
- cover the vehicle but in such a way that the air can circulate.

Longue inactivité

Si le véhicule doit rester longtemps à l'arrêt (par exemple pendant l'hiver), il faut prendre les précautions suivantes:

- nettoyer soigneusement tout le véhicule.
- vider le réservoir et l'installation d'alimentation. Il pourrait y avoir une évaporation du carburant avec dépôts et incrustations;
- démonter les bougies et introduire un peu d'huile SAE 30 dans les cylindres. Ensuite, faire tourner le vilebrequin et remonter les bougies.
- réduire la pression des pneus d'environ 20%.
- placer le véhicule de façon à ce que les roues ne touchent pas le sol.
- graisser avec de l'huile toutes les parties non peintes pour les protéger contre la rouille.
- démonter la batterie et la placer dans un endroit sec à l'abri du gel et de la lumière du soleil, contrôler la charge environ une fois par mois.
- couvrir le véhicule pour le protéger contre la poussière, en veillant toutefois à ce que l'air circule.

Schuppen

Wenn das Motorrad auf lange Zeit stillgelegt werden soll (zum Beispiel während des Winters), ist es zweckmässig:

- eine allgemeine Reinigung vorzunehmen;
- Den Tank und die Zuführanlage zu entleeren, weil sonst der Kraftstoff verdampfen und Rückstände sowie Inkrustationen zurücklassen würde;
- die Kerzen entfernen und etwas Öl SAE 30 in die Zylinder einfüllen. Den Motor einige Umdrehungen machen lassen und die Kerzen wieder einführen;
- den Reifendruck um ca. 20% vermindern;
- das Fahrzeug so aufbocken, dass die Räder vom Boden aufgehoben werden.
- die nicht lackierten Teile mit Öl vom Rost beschützen;
- die Batterie herausnehmen und in eine trockene Stelle halten, wo Eis und Sonnenlicht nicht eindringen können. Einmal pro Monat die Batterie auf Ladenzustand prüfen;
- das Fahrzeug vom Staub mit einer Decke schützen, aber den Luftumlauf nicht verhindern.

106 NORME PER LA PULIZIA DEL PARABREZZA (se montato)

Il parabrezza può essere pulito usando la maggior parte dei saponi, detersivi, cere e polishes usati per altre materie plastiche e per il vetro.

Tuttavia devono essere osservate le seguenti precauzioni:

- **non lavare né pulire il parabrezza quando la temperatura dell'aria è molto elevata e quando l'esposizione al sole è troppo forte;**
- per nessuna ragione devono essere usati solventi, liscivi o prodotti analoghi;
- non usare liquidi contenenti sostanze abrasive, pomice, carte vetrare, raschietti, ecc.;
- possono essere usati polishes solo dopo aver rimosso polvere e sporco con un accurato lavaggio. Piccole graffiature superficiali possono essere eliminate con polish morbido;
- pittura fresca e sigillanti vengono facilmente rimossi, prima dell'essiccazione, sfregando leggermente con nafta solvente, alcool isopropilico o butyl cellosolve (non usare alcool metilico);
- bisogna sempre usare panni morbidi, spugne, pelli di daino e cotone idrofilo operando con delicatezza. Non usare asciugamani di carta, panni di fibre sintetiche perché tendono a graffiare il parabrezza. Graffiature profonde o abrasioni non possono essere eliminate strofinando energicamente o usando solventi.

CLEANING THE WINDSCREEN (if mounted)

The windscreen can be cleaned using most of the soaps, cleaners, waxes and polishes commercially available for glass and plastic.

The following precautions should be taken:

- **do not wash or polish the windscreen in direct or strong sunlight or when temperatures are high;**
 - under no circumstances use solvents, lyes or similar products;
 - do not use abrasive substances, pumice, sand/emery paper, files, etc.;
 - wash all dust and dirt away before polishing. Small superficial scratches can be removed using a mild polish;
 - paint or sealing compound can be removed before harden by using diesel, isopropyl alcohol or butyl cellosolve (do not use methyl alcohol);
 - use soft cloths, sponges, chamois leathers or cotton wool; do not rub too hard. Do not use paper towels or man-made fibre cloths as they tend to scratch the windscreen.
- Deep scratches cannot be removed by hard rubbing or the use of solvents.

NETTOYAGE DU PARE-BRISE (s'il est monté)

Le pare-brise peut être nettoyé avec la plupart des savons, des lessives, des cires et des polishes utilisés normalement pour d'autres matières plastiques et pour le verre.

Néanmoins, il faut prendre les précautions suivantes:

■ **ne jamais laver ni nettoyer le pare-brise en cas de forte chaleur ou d'exposition excessive au soleil;**

■ ne jamais utiliser de solvants, de javel ou de produits analogues;

■ ne jamais utiliser de liquides contenant des substances abrasives, une pierre ponce, du papier de verre, un râcleur, etc.

■ les polishes peuvent être utilisés seulement après avoir soigneusement nettoyé la poussière et la saleté. Les petites rayures superficielles peuvent être éliminées avec du polish tendre;

■ la peinture fraîche et les adhésifs peuvent facilement être nettoyés avant leur séchage en frottant légèrement avec un chiffon imbibé de mazout solvant, d'alcool isopropyl ou butylcellosolve (ne jamais utiliser d'alcool méthylique);

■ toujours utiliser un chiffon doux, une éponge, une peau de chamois ou du coton hydrophile en frottant délicatement. Ne jamais utiliser de serviettes en papier ou des chiffons en fibres synthétiques parce qu'ils peuvent rayer le pare-brise.

Les rayures profondes ou les abrasions ne peuvent pas être éliminées en frottant énergiquement ou en utilisant des solvants.

ANWEISUNGEN ZUR REINIGUNG 107 DER WINDSCHUTZSCHEIBE (sofern vorhanden)

Die Windschutzscheibe darf durch Anwendung der zu den anderen Kunststoffen oder zum Glas bestimmten Seifen, Waschmittel, Wachse, «Polishes» gereinigt werden.

Jedenfalls, sind folgende Vorsichtmassnahmen zu treffen:

■ **die Windschutzscheibe weder waschen noch reinigen, wenn die Lufttemperatur zu hoch ist oder bei einer zu starken Sonnenbelichtung;**

■ aus irgendeinem Grund darf man Lösenmittel, Laugen o.äe. anwenden;

■ Keine Flüssigkeiten, die Schleifmittel enthalten, keine Bursten, Sandpapier, Schabeisen sind zulässig;

■ «Polishes» darf man erst nach einer sorgfältigen Waschung zur Entfernung des Staubs oder des Schmutzes anwenden. Eventuelle, oberflächige Kratzer werden mit welchem «Polish» abgeholfen.

■ Frische Farbe oder Dichtungsmassen werden vor dem Trocknen oder durch Abreiben mit Lösenaphta, Isopropylalkohol Butyl-Cellosolve leicht entfernt. Keinen Methylalkohol anwenden!

■ Man darf nur weiche Tücher, Schwämme, Rehllederlappen oder Verbandwatte auf zarteste Weise anwenden. Keine Papier- noch Kunstfasertücher anwenden, die die Windschutzscheibe verkratzen könnten. Tiefe Verkratzen oder Abriebe werden durch kräftige Verreiben oder Lösenmittel nicht abgeholfen.

108 LUBRIFICAZIONI

Lubrificazione del motore

Controllo livello olio (fig. 24)

Ogni 500 km controllare il livello dell'olio nel basamento motore: l'olio deve sfiorare la tacca del massimo segnata sull'astina del tappo «A».

Se l'olio è sotto il livello prestabilito aggiungerne della qualità e gradazione prescritta.

 **N.B.** - Il controllo va effettuato dopo che il motore ha girato qualche minuto: il tappo «A» con astina di livello deve essere avvitato a fondo.

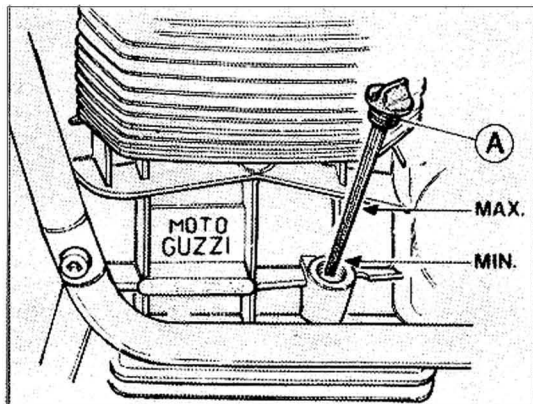
LUBRICATION

Engine lubrication

Checking the oil level (fig. 24)

Check the crankcase oil level every 500 km; the oil should reach the «Max» mark on the dipstick «A». If the oil is below this level, top up with the recommended type and grade of oil.

 **N.B.** - The oil level check should be carried out after the engine has run for a few minutes: the dipstick plug «A» should be screwed fully home.



LUBRIFICATION

Lubrification du moteur

Contrôle du niveau d'huile (fig. 24)

Tous les 500 km, contrôler le niveau d'huile dans le carter du moteur: l'huile doit effleurer le niveau "maxi" de la jauge du bouchon «A».

Si nécessaire, ajouter de l'huile de la quantité prescrite.



N.B. - Le contrôle doit toujours être effectué après avoir laissé tourner le moteur pendant quelques minutes: le bouchon «A» avec jauge doit être vissé à fond.

SCHMIERARBEITEN

109

Motorschmierung

Prüfung des Ölstandes (Abb. 24)

Alle 500 Km den Ölstand im Motorgehäuse überprüfen: das Öl soll den Einschnitt für das Maximum auf der Stange streifen, welche an der Stab des Stopfens «A» gekennzeichnet ist.

Wenn das Öl unter dem vorschriebenen Stand steht, ist das Öl der gleichen Qualität und Viskosität nachzufüllen.



MERKE - Die Kontrolle muss ausgeführt werden, nachdem der Motor einige Minuten gelaufen ist; der Stopfen «A» mit Stange für die Ölstandkontrolle muss danach wieder gut angeschraubt werden.

110 Cambio dell'olio (fig. 24 e 25)

Dopo i primi 500+1500 km e in seguito ogni 5000 km circa sostituire l'olio. La sostituzione va effettuata a **motore caldo**.

Prima di immettere olio fresco lasciare scolare bene la coppa.

«A» Tappo immissione olio con astina di controllo livello (fig. 24).

«B» Tappo scarico olio (fig. 25).

Quantità occorrente: litri 3 di olio «Agip 4T SUPER RACING SAE 20W/50».

Oil change (figs. 24 & 25)

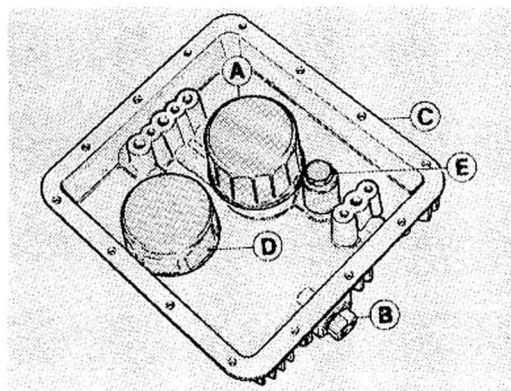
The oil should be changed after the first 500+1500 km and every 5000 km thereafter. Change the oil when the **engine is warm**.

Allow the sump to drain fully before filling with new oil.

«A» Oil filler plug with dipstick (fig. 24);

«B» Oil drain plug (fig. 25).

Oil required: 3 litres of «Agip 4T SUPER RACING SAE 20W/50».



Vidange (fig. 24 et 25)

Vidanger après les 500÷1500 premiers km puis tous les 5000 km environ. Les vidanges doivent être accomplies à **moteur chaud**.

Avant de verser l'huile neuve, bien laisser couler toute l'huile contenue dans le carter.

«A» Bouchon de remplissage avec jauge (fig. 24)

«B» Bouchon de vidange (fig. 25)

Quantité nécessaire: 3 litres d'huile «*Agip 4T SUPER RACING SAE 20W/50*».

Ölwechsel (Abb. 24 u. 25)

Nach den ersten 500÷1500 km und alle folgenden 5000 km ca. wird das Öl gewechselt. Der Ölwechsel muss bei warmem Motor durchgeführt werden.

Es ist zu beachten, dass die Ölwanne gut ausgelaufen ist bevor man frisches Öl nachfüllt.

«A» Einfüll - und Füllstandstopfen (Abb. 24)

«B» Ablassstopfen (Abb. 25)

Erforderliche Menge: 3 liter Öl «*Agip 4T SUPER RACING SAE 20W/50*».

112 Sostituzione filtro a cartuccia e pulitura filtro a retina (fig. 25)

Dopo i primi 500÷1500 km (primo cambio dell'olio) e in seguito ogni 15.000 km (3 cambi olio) sostituire la cartuccia filtrante «A» operando come segue:

■ svitare il tappo «B» e lasciare scolare per bene l'olio dalla coppa;

■ svitare le viti e staccare la coppa «C» dal basamento con montato: il filtro a cartuccia «A», il filtro a retina «D» e la valvolina di regolazione pressione olio «E».

■ svitare la cartuccia filtrante «A» e sostituirla con una originale. E' opportuno, quando si sostituisce la cartuccia «A», smontare anche il filtro a retina «D», lavarlo in un bagno di benzina e asciugarlo con getto di aria compressa. Rimontarlo sulla coppa dopo aver soffiato con aria compressa i canali della coppa.

Nel rimontare la coppa sul basamento ricordarsi di sostituire la guarnizione tra coppa e basamento.



Si consiglia di effettuare le suddette operazioni presso le sedi dei nostri concessionari.

Changing the filter cartridge and cleaning the mesh filter (fig. 25)

After the first 500÷1500 km (first oil change) and afterward every 15,000 km (3 oil changes), replace the filtering cartridge «A» by doing the following:

■ unscrew the drain plug «B» and allow the sump oil to drain off fully;

■ undo the screws and remove the sump cover «C» from the crankcase: this assembly includes the filter cartridge «A», the mesh filter «D» and the oil pressure valve «E».

■ When changing the filter cartridge «A» it is also a good idea to remove the mesh filter «D» and wash it in petrol; dry by blowing with compressed air. Blow the oil ducts in the sump out with compressed air and refit the mesh filter.

Do not forget to fit a new sump gasket when refitting the sump.



It is recommended to perform the operation described above at our dealer locations.

Remplacement de la cartouche de filtre et nettoyage de la crepine (fig. 25)

Après les premiers 500÷1500 km (premier renouvellement d'huile), puis tous les 15.000 km (3 renouvellements d'huile), remplacer la cartouche filtrante «A» en procédant de la façon suivante:

- dévisser le bouchon «B» et laisser couler toute l'huile contenue dans le carter;

- dévisser les vis et dégager le carter «C» avec le filtre à cartouche «A», le filtre à crépine «D» et la soupape de réglage de la pression de l'huile «E»

- dévisser la cartouche de filtre «A» et la remplacer par une cartouche d'origine. Il est conseillé de profiter de cette opération pour démonter la crépine «D», la lever en la plongeant dans de l'essence et la sécher à l'air comprimé. Remonter le filtre à crépine sur le carter après avoir nettoyé les canaux du carter avec un soufflé d'air comprimé.

Au remontage, ne pas oublier de remplacer le joint du carter.



Pour cette opération, on conseille de s'adresser à nos concessionnaires.

Austausch der Filterpatrone und Reinigung des Netzfilters (Abb. 25) 113

Nach den ersten 500÷1500 km (erster Ölwechsel) und danach alle 15.000 km (3 Ölwechsel) den Filtereinsatz «A» auswechseln. Dazu wie folgt vorgehen:

- Den Ablassstopfen «B» ausschrauben und das Öl gut aus der Wanne ausfließen lassen;

- Die Schrauben lösen und die Ölwanne «C» vom Motorgehäuse komplett mit Filterpatrone «A», Netzfilter «D» und Öldruckschalter «E» abnehmen;

- die Filterpatrone «A» ausschrauben und mit einer Originalen ersetzen.

Es ist empfehlenswert, wenn man die Filterpatrone «A» austauscht, auch den Netzfilter «D» in einem Benzinbad zu waschen und mit Druckluft auszublasen. Bevor man ihn wieder in die Ölwanne einbaut, sind die Kanäle dieser mit Druckluft auszublasen. Bei der Wiedermontage ist nicht zu vergessen, die Dichtung zwischen der Ölwanne und dem Motorgehäuse immer zu wechseln.



Es wird empfohlen, den obengenannten Eingriff bei einem unserer Vertragshändler durchführen zu lassen.

114 Lubrificazione del cambio

Controllo livello olio (fig. 26)

Ogni 5000 km, controllare che l'olio sfiori il foro del tappo di livello «B».

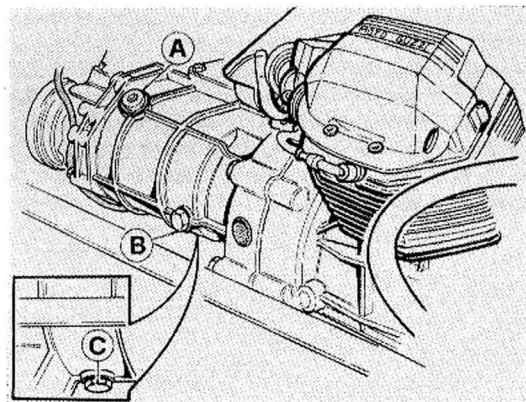
Se l'olio è sotto il livello prescritto, aggiungerne della qualità e gradazione prescritta.

Cambio dell'olio

Ogni 10.000 km circa sostituire l'olio nella scatola cambio. La sostituzione deve avvenire a gruppo caldo, poichè in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare.

Ricordarsi, prima di immettere olio fresco, di lasciare scolare bene la scatola del cambio.

«A» Tappo di immissione.



Gearbox lubrication

Checking the oil level (fig. 26)

Check the oil level every 5000 km; the oil should just reach the level plug hole «B».

If the oil is below this level top up with the recommended grade and type of oil.

Oil change

The gearbox oil should be changed every 10,000 km. Drain the oil when the gearbox is warm as the oil is more fluid and drains more easily.

Allow the gearbox to drain fully before filling with new oil.

«A» Filler plug.

Lubrification de la boîte de vitesse

Contrôle du niveau d'huile (fig. 26)

Tous les 5000 km, contrôler que l'huile arrive au ras du bouchon de niveau «B».

Si nécessaire, ajouter de l'huile de la qualité prescrite.

Vidange

Tous les 10.000 km environ vidanger l'huile de la boîte de vitesse. La vidange doit toujours être accomplie avec le groupe chaud de façon à ce que l'huile soit plus fluide et coule facilement. Veiller à bien laisser couler toute l'huile contenue dans la boîte de vitesse avant de verser de l'huile neuve.

«A» Bouchon de remplissage.

Schmierung des Getriebes

Den Ölstand kontrollieren (Abb. 26)

Alle 5000 Km prüfen, daß das Öl die Bohrung für den Ölstandstopfen «B» streift. Wenn das Öl unter dem vorgeschriebenen Stand sinkt, muss Öl der gleichen Qualität und Viskosität nachgefüllt werden.

Ölwechsel

Alle 10.000 Km ca. das Öl im Getriebegehäuse wechseln. Der Ölwechsel muss bei warmem Getriebe erfolgen, weil das Öl in diesem Fall flüssig und daher einfach abzulassen ist. Darauf achten, daß das Öl aus dem Getriebegehäuse gut abgelaufen ist, bevor frisches Öl nachgefüllt wird.

«A» Einfüllstopfen

«B» Tappo di livello.

«C» Tappo di scarico.

Quantità occorrente: litri 0,750 di olio «Agip Rotra MP SAE 80W/90».

Lubrificazione scatola trasmissione posteriore (fig. 27)

Controllo livello olio

Ogni 5000 km controllare che l'olio sfiori il foro del tappo di livello «A»; se l'olio è sotto il livello prescritto, aggiungere della qualità e gradazione prescritta.

Cambio dell'olio

Ogni 10.000 km circa, sostituire l'olio della scatola trasmissione. La sostituzione deve avvenire a gruppo

«B» Level plug.

«C» Drain plug.

Oil required: 0.750 litres of Agip Rotra MP SAE 80W/90.

Rear transmission box lubrication (fig. 27)

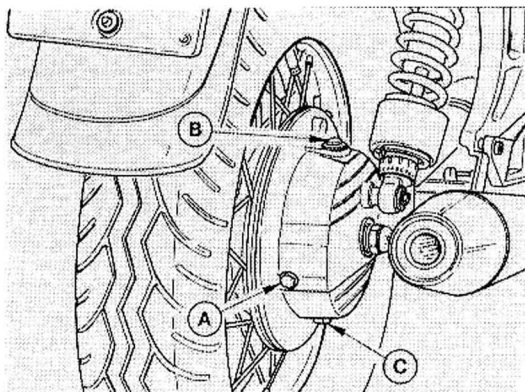
Checking the oil level

Check the oil level every 5000 km; the oil should just reach the level plug hole «A».

If the oil is below this level top up with the recommended grade and type of oil.

Oil change

The transmission box oil should be changed every



«B» Bouchon de niveau.

«C» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire: 0,750 litres d'huile «Agip Rotra MP SAE 80W/90».

Lubrification du pont ar

(fig. 27)

Contrôle du niveau d'huile

Tous les 5000 km, contrôler que l'huile arrive au ras du bouchon de niveau «A». Si nécessaire, ajouter de l'huile de la qualité prescrite.

Vidange

Tous les 10.000 km environ, vidanger le pont. La vidange doit toujours être accomplie avec le groupe chaud de façon à ce que l'huile soit plus fluide et coule

«B» Ölstandstopfen

«C» Ablassstopfen.

Erforderliche Menge: 0,750 Liter Öl «Agip Rotra MP SAE 80W/90».

Schmierung des Hinterachsantriebsgehäuses (Abb. 27)

Den Ölstand kontrollieren

Alle 5000 Km ist zu prüfen, ob das Öl die Bohrung des Stopfens «A» streift; wenn das Öl unter dem vorgeschriebenen Stand liegt, muß Öl der gleichen Qualität und Viskosität nachgefüllt werden.

Ölwechsel

Alle 10.000 Km ca. soll der Ölwechsel bei warmem

118 caldo, poichè in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare.

Ricordarsi, prima di immettere olio fresco di lasciare scolare bene la scatola trasmissione.

«A» Tappo di livello.

«B» Tappo di immissione.

«C» Tappo di scarico.

Quantità occorrente litri 0,250 di cui:

litri 0,230 di olio «Agip Rotra MP SAE 80W/90»

litri 0,020 di olio «Agip Rocol ASO/R», oppure «Molykote tipo A».

Cambio olio forcella anteriore.

Dopo i primi 500÷1500 Km e in seguito ogni 20.000 km circa o almeno una volta all'anno sostituire l'olio della forcella.

Quantità occorrente circa 0,485 litri di olio per ammortizzatori «MARZOCCHI (SAE 10)».



Si consiglia di effettuare la suddetta operazione presso le sedi dei nostri concessionari.

Lubrificazioni varie

Per le lubrificazioni:

- cuscinetti dello sterzo;
- cuscinetti del forcellone oscillante;
- articolazioni trasmissioni di comando;
- articolazione del cavalletto di supporto;

Usare grasso: «Agip Grease 30»

10.000 km. Drain the oil when the box is warm as the oil is more fluid and drains more easily.

Allow the box to drain fully before filling with new oil.

«A» Level plug.

«B» Filler plug.

«C» Drain plug.

Oil required: 0.250 litres of which: 0.230 lt. is «Agip Rotra MP SAE 80W/90», and 0.020 lt. is «Agip Rocol ASO/R» or «Molykote type A».

Front fork oil change.

After the first 500÷1500 Km and afterwards every 20.000 km or at least once a year.

About 0.485 litres of oil is needed for the «MARZOCCHI (SAE 10)» shock absorbers.



These operations are best carried out by an authorized dealer.

Greasing

To grease:

- steering bearings;
- swinging arm bearings;
- control rod joints;
- side stand fittings;

Use: «Agip Grease 30».

facilement.

Veiller à bien laisser couler toute l'huile contenue dans le pont avant de verser de l'huile neuve.

«A» Bouchon de niveau

«B» Bouchon de remplissage

«C» Bouchon de vidange

Quantité nécessaire: 0,250 litres d'huile dont:

0,230 litres d'huile «Agip Rotra MP SAE 80W/90»

0,020 litres d'huile «Agip Rocol ASO/R», ou «Molykote type A».

Vidange d'huile fourche avant.

Après les premiers 500÷1500 Km et en suite tous les 20.000 Km. env., ou au moins une fois par an, effectuer la vidange d'huile de fourche.

Quantité d'huile nécessaire pour amortisseurs «MARZOCCHI (SAE 10)»: environ 0,485 litres



On conseille d'effectuer cette opération à l'un de nos concessionnaires.

Autres lubrifications

Pour le graissage des:

- roulements de la colonne de direction;
- roulements du bras oscillant;
- articulations des organes de transmission;
- articulations de la béquille;

Utiliser de la graisse: «Agip Grease 30».

Hinterachs Antrieb durchgeführt werden, weil das Öl in diesem Fall flüssig und daher einfach abzulassen ist. Nicht vergessen, daß, bevor frisches Öl nachgefüllt wird, das Antriebsgehäuse gut ausgelaufen sein muss.

«A» Ölstandstopfen

«B» Einlaßstopfen

«C» Ablaßstopfen.

Erforderlich Menge: 0,250 Liter, davon 0,230 Liter Öl «Agip Rotra MP SAE 80 W/90»; und 0,020 Liter Öl «Agip Rocol ASO/R» oder «Molykote Typ A».

Ölwechsel an der Vorderradgabel.

Nach den ersten 500-1500 Km und danach alle 20.000 Km ca. oder wenigstens einmal pro Jahr das Öl in der Gabel austauschen.

Benötigte Menge ca. 0,485 l Öl für Stoßdämpfer «MARZOCCHI (SAE 10)»



Es empfiehlt sich, diese Arbeiten durch unsere Vertragshändler vornehmen zu lassen.

Verschiedene Schmierungen

Für die folgenden Schmierarbeiten muss man:

- Lager der Lenkung
- Lager der Schwinggabel
- Gelenke der Antriebe
- Gelenke der Lagerböcke

Fett vom Typ «Agip Grease 30» anwenden.

120 DISTRIBUZIONE

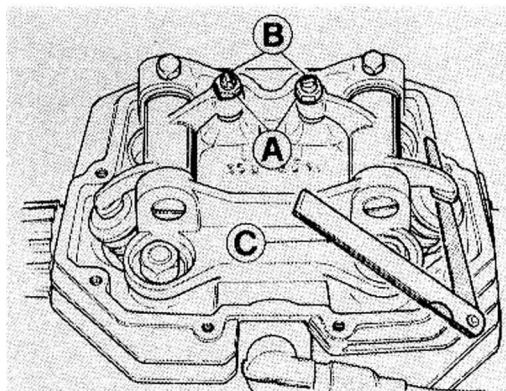
Giuoco punterie (fig. 28)

Dopo i primi 500÷1500 km e in seguito ogni 5000 km o quando la distribuzione risulta molto rumorosa, controllare il giuoco tra valvole e bilancieri.

La registrazione va effettuata a motore freddo, con il pistone al punto morto superiore (P.M.S.) in fase di compressione (valvole chiuse).

Dopo aver levato il coperchio dalla testa operare come segue:

- 1 allentare il dado «A»;
- 2 avvitare o svitare la vite di registro «B» fino ad ottenere i seguenti giochi:



VALVE GEAR

Valve clearances (fig. 28)

The clearance between rocker arms and valves should be checked and adjusted after the first 500÷1500 km and every 5000 thereafter or if the valve gear becomes excessively noisy.

Adjustment should be carried out with the engine cold and the piston at TDC in the compressions phase (valves closed).

Remove the rocker box cover and proceed as follows:

- 1 loosen nut «A».
- 2 turn the adjuster screw «B» to obtain the clearances:

Contrôle du jeu soupapes/culbuteurs

(fig. 28)

Après les 500-1500 premiers km puis tous les 5000 km ou à chaque fois que la distribution est bruyante, contrôler le jeu entre les soupapes et les culbuteurs.

Le réglage s'effectue à moteur froid, avec les piston au point mort haut (P.M.H.), c'est-à-dire en phase de compression (soupapes fermées).

Après avoir enlevé le cache de la culasse, effectuer les opérations suivantes:

- 1 dévisser l'écrou «A»;
- 2 visser ou dévisser le vis de réglage «B» jusqu'à l'obtention des jeux suivants:

Ventilspielkontrolle (Abb. 28)

Nach den ersten 500-1500 Km und alle folgenden 5000 Km, oder wenn das Ventilspiel übermäßige Geräusche verursacht, muss das Spiel zwischen den Kipphebel und Ventilen geprüft werden.

Die Einstellung erfolgt bei kaltem Motor und der Kolben befindet sich auf dem oberen Punkt «O.T.» mit geschlossenen Ventilen: während der Druckphase.

Nachdem man den Ventildeckel abgenommen hat, geht man wie folgt vor:

- 1 Mutter «A» lösen.
- 2 Schraube «B» ein- oder ausschrauben bis man folgende Spiele erreicht

- valvola aspirazione mm 0,10;
- valvola scarico mm 0,15.

La misurazione va effettuata usando apposito spessimetro «C».

Si tenga presente che se il giuoco è maggiore di quello prescritto, le punterie risultano rumorose, in caso contrario le valvole non chiudono bene dando luogo ad inconvenienti quali:

- perdita di pressione;
- surriscaldamento del motore;
- bruciatura delle valvole, ecc.

- * ■ intake valve 0.10 mm;
- * ■ exhaust valve 0.15 mm.

Use a suitable feeler gauge «C» to measure the clearances.

Remember that if the clearances are greater than those specified, valve gear will be noisy; if the valves don't close fully this can cause problems such as:

- loss of compression;
- engine overheating;
- valve burn-out, etc.

* **USA version:**

- intake valve: 0.05 mm;
- exhaust valve: 0.10 mm;

- soupape d'admission: mm 0,10;
- soupape d'échappement: mm 0,15.

Le jeu doit être mesuré avec un épaisseurmètre «C». Si le jeu est supérieur à la valeur prescrite, les culbuteurs deviennent bruyants, et s'il est inférieur, les soupapes se ferment mal en donnant lieu aux inconvénients suivants:

- perte de pression;
- surchauffe du moteur;
- grillage des soupapes, etc.

- Einlassventil: 0,10 mm;
- Auslassventil: 0,15 mm.

Für das Messen gebraucht man eine Fühllehre «C». Anmerkung: ein übermässiges Spiel verursacht Geräusche. Wenn das Spiel null ist, bleiben die Ventile etwas offen und dadurch werden Beschädigungen wie folgt hervorgerufen:

- Druckverlust;
- Überhitzung des Motors;
- Verbrennen der Ventile usw.

124 Sistema iniezione-accensione WEBER (I.A.W.)

Il sistema di iniezione-accensione Weber è del tipo «alfa/N» nel quale il regime del motore e la posizione farfalla vengono utilizzati per misurare la quantità di aria aspirata; nota la quantità di aria si dosa la quantità di carburante in funzione del titolo voluto. Altri sensori presenti nel sistema permettono di correggere la strategia di base, in particolari condizioni di funzionamento. Il regime motore e l'angolo farfalla permettono inoltre di calcolare l'anticipo di accensione ottimale per qualsiasi condizione di funzionamento. La quantità di aria aspirata da ogni cilindro, per ogni ciclo, dipende dalla densità dell'aria nel collettore di aspirazione, dalla cilindrata unitaria e dalla efficienza volumetrica. Per quanto riguarda l'efficienza volumetrica, essa viene determinata sperimentalmente sul motore in tutto il campo di funzionamento (giri e carico motore) ed è memorizzata in una mappa nella centralina elettronica. Il comando degli iniettori, per cilindro, è del tipo "sequenziale fasato", cioè i due iniettori vengono comandati secondo la sequenza di aspirazione, mentre l'erogazione può iniziare per ogni cilindro già dalla fase di espansione fino alla fase di aspirazione già iniziata. La fasatura di inizio erogazione è contenuta in una mappa della centralina elettronica. L'accensione è del tipo a scarica induttiva di tipo statico con controllo del dwell nei moduli di potenza e mappatura dell'anticipo memorizzata nella centralina elettronica. Il gruppo bobina-modulo di potenza riceve il comando della centralina I.A.W. che elabora l'anticipo di accensione.

WEBER injection-ignition system (I.A.W.)

In the Weber injection-ignition system type "alfa/N" the engine speed and the throttle position are used to measure the quantity of sucked air; when the quantity of air is known, measure the fuel quantity in relation with the desired strength. Other sensors in the system allow to adjust the main operation, on particular condition. Moreover, the engine speed and the throttle angle allow to calculate the optimal ignition advance on every operation condition. The quantity of air sucked from each cylinder per cycle, depends on the air density in the suction manifold, on the single displacement and on the volume efficiency. The volume efficiency is experimentally calculated on the whole operation field of the motor (rpm and engine load) and is stored in the electronic unit. The control of the injectors, each cylinder, is "time-sequenced", i.e. the two injectors are controlled on the basis of the suction sequence, while the delivery can already begin, for each cylinder, from the expansion phase until the suction phase, already begun. The timing for the initial delivery is contained in the electronic unit.

The ignition is of static inductive exhaust type with the dwell check on the power module and the advance curves, stored in the electronic unit. The coil-power module unit receives the I.A.W. control, that processes the ignition advance.

Système injection-allumage WEBER (I.A.W.)

Le système d'injection-allumage Weber est du type «alfa/N», dans lequel le régime du moteur et la position du papillon sont utilisés pour mesurer la quantité d'air aspiré. Après ça, mesurer la quantité d'essence en fonction du titre désiré. D'autres capteurs présents dans le système permettent de couvrir la stratégie de base dans certaines conditions de fonctionnement. La quantité d'air aspiré par chaque cylindre, pour chaque cycle, dépend de la densité de l'air dans le collecteur d'aspiration, de la cylindrée unitaire et de l'efficacité volumétrique. L'efficacité volumétrique est déterminée expérimentalement sur le moteur dans le champ de fonctionnement complet (tours et charge moteur) et est mémorisée dans la centrale électronique. La commande des injecteurs, pour chaque cylindre, est «séquentiel-phasée», c'est-à-dire les deux injecteurs sont contrôlés selon la séquence d'aspiration, tandis que le débit peut commencer pour chaque cylindre de la phase d'expansion jusqu'à la phase d'aspiration déjà commencée. Le calage de début refoulement est contenu dans la centrale électronique. L'allumage est à décharge inductive statique avec contrôle du dwell dans le module de puissance et les courbes d'avance mémorisées dans la centrale électronique. Le groupe bobine-module de puissance reçoit le commande de la centrale I.A.W. qui élabore l'avance d'allumage.

Zündung-Einspritzsystem WEBER (I.A.W.)

Das Zündung-Einspritzsystem Weber ist von Typ «alfa-n», wobei die Motordrehzahl und die Drosselstellung zum Messen der Ansaugluftmenge benutzt werden. Wenn die Luftmenge bekannt ist, dosiert man die Kraftstoffmenge gemäss der gewünschten Stärke. Andere Fühler im System erlauben das Betriebsprinzip in bestimmten Bedingungen zu verbessern. Die Motordrehzahl und der Drosselwinkel erlauben ausserdem die optimale Zündvorstellung für jegliche Betriebsbedingung auszurechnen. Die von jedem Zylinder für jeden Zyklus angesaugte Luftmenge hängt von der Luftdichte im Ansaugstutzen, vom Hubraum jedes Zylinders und vom volumetrischen Wirkungsgrad ab. Das volumetrische Wirkungsgrad wird auf dem Motor im ganzen Betriebsbereich (Umdrehungen und Motorlast) versuchsmässig bestimmt und wird in einer Einstellung der Zündelektronik gespeichert. Der Einspritzventil-antrieb je Zylinder ist des Typs «sequentiell-phasengleich», d.h. zwei Einspritzventile werden gemäss der Ansaugsfolge angetrieben, während die Lieferung für jeden Zylinder schon im Expansionshub bis zum schon angefangenen Einlasshub beginnen kann. Die Einstellung des Lieferungseinlasses ist in der Zündelektronik enthalten. Die Zündung ist vom Typ mit induktiver Entladung, statisch mit Kontrolle des «Dwells» im Leistungsmodul und Verstellungskurven in der Zündelektronik gespeichert. Die Leistungsmodul-SpulenGruppe erhält den Antrieb der Zündelektronik I.A.W., die die Zündvorstellung ausarbeitet.

126 Costituzione dell'impianto

Circuito carburante

Il carburante viene iniettato nel condotto di aspirazione di ciascun cilindro, a monte della valvola di aspirazione. Comprende: serbatoio, pompa, filtro, regolatore di pressione, elettroiniettori.

Circuito aria aspirata

Il circuito è composto da: filtro aria, collettore aspirazione, corpo farfallato.

A valle della valvola a farfalla è inserita la presa per il regolatore di pressione

Calettato sull'alberino della farfalla è montato il potenziometro posizione farfalla.

A monte della valvola a farfalla sono inseriti il sensore pressione assoluta e il sensore temperatura aria.

Circuito elettrico

E' il circuito attraverso cui la centralina elettronica effettua i rilievi delle condizioni motore e l'attuazione dell'erogazione del carburante e dell'anticipo di accensione.

Comprende: batteria, commutatore accensione, due relè, centralina elettronica, gruppo di accensione, sensore pressione assoluta, sensore temperatura aria, potenziometro posizione farfalla, due iniettori, sensore temperatura olio, sensore giri e sensore di fase.

Description of the system

Fuel circuit

The fuel is injected along the suction pipe of every cylinder, in the upper side of the suction valve.

It includes: tank, pump, filter, pressure adjuster, electroinjectors.

Sucked air circuit

The circuit includes: air filter, suction pipe, floated casing.

Downstream the throttle valve is installed the plug for the pressure adjuster.

The potentiometer for the throttle position is assembled on the throttle shaft.

The max. pressure sensor and the air temperature sensor are installed upstream the throttle valve.

Control circuit

With this circuit, the electronic unit detects the engine conditions and the performance of the fuel exhaust and the ignition advance.

It includes: battery, ignition switch, two relays, electronic unit, ignition unit, max. pressure sensor, air temperature sensor, throttle position potentiometer, two injectors, oil temperature sensor, revolutions counter and phase counter.

Description de l'installation

Circuit essence

L'essence est injectée dans le conduit d'aspiration de chaque cylindre, en amont de la soupape d'aspiration. Il comprend: le réservoir, la pompe, le filtre, le régulateur de pression, les électroinjecteurs.

Circuit air aspiré

Le circuit comprend: filtre à air, collecteur d'aspiration, corps papillon.

En aval du papillon il y a la prise pour le régulateur de pression.

Le potentiomètre de position papillon est installé sur l'arbre du papillon.

En amont du papillon se trouvent le capteur de pression absolue et le capteur température air.

Circuit électrique

Au moyen de ce circuit, la centrale électronique relève les conditions du moteur et refoule le carburant en déterminant l'avance d'allumage.

Il comprend: batterie, commutateur allumage, deux relais, centrale électronique, groupe d'allumage, capteur pression absolue, température air, potentiomètre position papillon, deux injecteurs, capteur température huile, capteur tours et capteurs de phase.

Zusammensetzung der Anlage

127

Kraftstoffkreis

Der Kraftstoff wird durch den Ansaugstutzen jedes Zylinders, stromaufwärts des Einlassventils, eingespritzt. Er besteht aus: Tank, Pumpe, Filter, Druckregler, Elektroeinspritzventile.

Kreis der angesaugten Luft

Der Kreis besteht aus: Luftfilter, Ansaugstutzen, Drosselkörper. Abwärts der Drosselklappe befindet sich der Abgreifpunkt für das Druckregler.

Verbunden an der Drosselklappewelle befindet sich das Potentiometer für die Drosselstellung.

Stromaufwärts der Drosselklappe werden der Fühler für absoluten Druck und der Fühler für Lufttemperatur eingesetzt.

Stromkreis

Dieser ist der Kreis wodurch die Zündelektronik die Motorbedingungen aufnimmt und das Kraftstoff und die Zündvorstellung ausführt. Er besteht aus: Batterie, Zündumschalter, zwei Relais, Zündelektronik, Zündungsgruppe, Fühler f. absoluten Druck, Fühler f. Lufttemperatur, Potentiometer f. Drosselstellung, zwei Einspritzventile, Fühler f. Öltemperatur, Drehzahlsensor und Phasensensor.

128 Fasi di funzionamento

Funzionamento normale

In condizione di motore termicamente regimato la centralina I.A.W. calcola la fase, il tempo di iniezione, l'anticipo di accensione, esclusivamente attraverso l'interpolazione sulle rispettive mappe memorizzate, in funzione del numero di giri e posizione farfalle.

La quantità di carburante così determinata viene erogata in due mandate in sequenza ai due cilindri.

La determinazione dell'istante di inizio erogazione, per ogni cilindro, avviene per mezzo di una mappa in funzione del numero di giri.

Fase di avviamento

Nell'istante in cui si agisce sul commutatore di accensione, la centralina I.A.W. alimenta la pompa carburante per alcuni istanti ed acquisisce angolo farfalla e temperatura relative al motore.

Procedendo alla messa in moto la centralina riceve segnale di giri motore e fase che le permettono di procedere a comandare iniezione e accensione.

Per facilitare l'avviamento, viene attuato un arricchimento della dosatura di base in funzione della temperatura dell'olio.

Ad avviamento avvenuto ha inizio il controllo dell'anticipo da parte della centralina.

Operation phases

Normal operation

When the engine is in standard thermic conditions, the I.A.W. unit calculates the phase, the injection time, the ignition advance, only by interpolation on the corresponding stored presets, according to rpm and throttle position.

The resulting amount of fuel is delivered to the two cylinders with two subsequent injections.

The count of the initial delivery moment, for each cylinder, is made by means of a presetting that depends on the number of revolutions.

Starting phase

When the ignition switch is in operation, the I.A.W. unit feeds the fuel pump for few time and detects the throttle angle and the temperature of the engine.

After starting the engine, the unit receives the revolution and phase signals, which allow it to control the injection and the ignition.

To make the starting phase easy, an enrichment of the main quantity, upon the oil temperature, is performed. After the starting phase, the unit begins the check of the advance.

Phases de fonctionnement

Fonctionnement normal

Quand le moteur est en condition de température standard, la centrale I.A.W. détermine la phase, le temps d'injection, l'avance d'allumage, exclusivement au moyen d'une interpolation avec les données correspondantes mémorisées, en fonction du nombre de tours. La quantité de carburant déterminée est refoulée aux deux cylindres dans une seule fois en séquence. La détermination de l'instant de début refoulement, pour chaque cylindre, a lieu au moyen des données mémorisées en fonction du nombre de tours.

Phase de démarrage

En agissant sur le commutateur d'allumage, la centrale I.A.W. alimente la pompe à essence pour quelques instants et atteint l'angle papillon et la température correspondants au moteur.

Pendant le démarrage, la centrale reçoit des signaux de révolution moteur et phase qui lui permettent de contrôler l'injection et l'allumage.

A fin de faciliter le démarrage, on enrichit le dosage de base en fonction de la température de l'huile.

Après le démarrage, la centrale va contrôler l'avance.

Betriebsphasen

Standardbetrieb

Mit Motor in standard thermischen Betriebsbedingungen, rechnet die I.A.W. Zündelektronik die Phase, die Einspritzzeit und die Zündvorstellung, ausschliesslich durch die Interpolation der entsprechenden gespeicherten Einstellungen, gemäss der Drehzahl. Die daraus folgende Kraftstoffmenge wird mit einzigem Auslass zu den zwei Zylindern in Folge geliefert. Die Bestimmung des Augenblicks von Lieferungsbeginn, je Zylinder, erfolgt durch eine Einstellung gemäss der Drehzahl.

Anlassen

Wenn man den Zündungsumschalter dreht, versorgt die I.A.W. Zündelektronik die Kraftstoffpumpe augenblicklich und erfasst den Motor-Drosselwinkel und die Motor-Temperatur. Beim Ingangsetzen erhält die Zündelektronik die Motordrehzahl- und Phasensignale, welche erlauben, das Einspritzung- und Zündungssystem anzutreiben. Um das Anlassen zu erleichtern, wird eine Überfettung der Basisdosierung gemäss der Öltemperatur ausgeführt. Nach dem Anlassen beginnt die Vorstellungskontrolle von der Elektronik.

130 Funzionamento in accelerazione

In fase di accelerazione, il sistema provvede ad aumentare la quantità di carburante erogata al fine di ottenere la migliore guidabilità.

Questa condizione viene riconosciuta quando la variazione dell'angolo farfalla assume valori apprezzabili, il fattore di arricchimento tiene conto delle temperature dell'olio e dell'aria.

ATTENZIONE!

Per non provocare danneggiamento all'impianto di iniezione/accensione elettronica, osservare le seguenti precauzioni:

- in caso di smontaggio o rimontaggio della batteria, accertarsi che il commutatore di accensione sia in posizione OFF «OFF»;
- non scollegare la batteria con motore in moto;
- accertarsi della perfetta efficienza dei cavi di collegamento;
- non eseguire saldature ad elettrico sul veicolo;
- non utilizzare dispositivi elettrici di ausilio per l'avviamento;
- per non provocare irregolarità di funzionamento e inefficienze dell'impianto di accensione è necessario che gli attacchi cavi candela (pipette candela) e le candele siano del tipo prescritto (come montati in origine);

Acceleration operation

During acceleration, the system increases the delivered fuel quantity, in order to obtain the best way of guide. This condition is detected when the throttle angle variation reaches appreciable values, the enrichment factor is determined upon the oil and air temperatures.

WARNING!

In order not to cause damages to the electronic Ignition system, follow the precautions hereunder:

- in case of battery removal or refitting, be sure that the ignition switch is in position OFF «OFF»;
- do not disconnect the battery with engine on;
- be sure of the perfect efficiency of earth cables of electronic boxes;
- do not electric weld on the vehicle;
- do not use other electric devices for starting;
- to avoid either malfunctioning or inefficiencies of the ignition system, the spark plug wire connections (spark plug cap) and the spark plugs must be of the recommended type (as original equipment);
- do not make any plug current check if the original spark plug cap are not fitted otherwise the electronic power box would be irreparably damaged;

Fonctionnement pendant l'accélération

Pendant l'accélération, le système augmente la quantité d'essence refoulée afin d'assurer une conduite meilleure.

Cette condition se vérifie quand la variation de l'angle papillon atteint des valeurs acceptables et le facteur d'enrichissement tient compte de la température de l'huile et de l'air.

ATTENTION

Pour ne pas provoquer des dommages à l'installation d'allumage électronique, opérer comme suit:

- en cas de démontage ou montage de la batterie s'assurer que le commutateur d'allumage soit en position OFF «»;
- ne déconnecter jamais la batterie le moteur étant en marche;
- s'assurer de la parfaite efficacité des câbles de connexion;
- ne pas effectuer des soudures électriques sur le véhicule;
- ne pas utiliser des dispositifs électriques auxiliaires pour le démarrage;
- afin de ne pas occasionner des irrégularités de fonctionnement ou des défaillances du système d'allumage, il faut que les raccords des câbles de bougie (pipettes bougie) et les bougies soient du type indiqué (celui monté d'origine);

Betrieb während der Beschleunigung

Während der Beschleunigung, erhöht das System die gelieferte Kraftstoffmenge, um die beste Führung zu ermöglichen. Diese Bedingung wird erfasst, wenn die Änderung des Drosselwinkels erhebliche Werte aufnimmt. Der Überfettungsfaktor berücksichtigt die Öl- und Lufttemperaturen.

ACHTUNG!

Um eine Beschädigung der Einspritz- und Zündelektronikanlage zu vermeiden, auf folgende Vorsicht achten:

- Zur De- oder Remontage der Batterie sich vergewissern, dass der Zündungsumschalter auf Stellung OFF «» ist;
- Die Batterie bei laufendem Motor nicht ausschalten;
- Nachprüfen, dass die Massenkabel leistungsfähig sind;
- Kein Elektroschweißen am Fahrzeug vornehmen;
- Keine elektrische Hilfseinrichtungen zum Anlassen verwenden;
- Um Betriebsstörungen und Unwirksamkeiten der Zündanlage zu vermeiden, ist es notwendig, daß die Anschlüsse der Zündkerzenschlüssel (Zündkerzenpipette) und die Zündkerzen vom vorgeschriebenen Typ sind (wie im Original eingebaut);

■ non eseguire verifiche di corrente alle candele senza l'interposizione delle pipette candele previste in origine, dato che tale operazione potrebbe danneggiare in modo irreparabile la centralina elettronica;

■ nel caso di montaggio di dispositivi antifurto od altri dispositivi elettrici, non interferire assolutamente con l'impianto elettrico dell'accensione/iniezione.

Nell'impianto di iniezione/accensione elettronica non è possibile variare la taratura della carburazione (rapporto aria/benzina).

 IMPORTANTE!

Non manomettere i componenti meccanici ed elettronici dell'impianto di iniezione/accensione elettronica.

■ Ogni operazione di regolazione e manutenzione deve essere effettuata presso le sedi dei nostri concessionari.

■ In case of assembling of antitheft devices or other electric devices, absolutely do not touch the electric ignition/injection system.

In the electronic injection/ignition system is not possible to adjust the carburettor setting (air/gasoline ratio).

 IMPORTANT!

Do not adjust the mechanical and electronic components in the electronic injection/ignition system.

■ Any adjustment or maintenance work should be carried out at the dealer's workshop.

■ n'effectuez pas d'inspections de courant aux bougies sans avoir intercalé les pipettes de bougies montée d'origine, puisque cette opération pourrait endommager de façon irréparable le boîtier électronique;

■ en cas de montage de dispositifs antivol ou d'autres dispositifs, ne pas intervenir dans l'installation électrique d'allumage/injection.

Dans une installation d'injection/allumage électronique, on ne peut pas changer l'étalonnage de la carburation (rapport air/essence).

IMPORTANT!

■ Ne pas intervenir sur les parties mécaniques et électroniques de l'installation d'injection/allumage électronique.

■ Toute opération de réglage et entretien doit être effectuée auprès des centres de nos concessionnaires.

■ Niemals Prüfungen am Stromfluß der Zündkerzen vornehmen ohne dabei die Zündkerzenpipetten, die im Original vorgesehen sind, dazwischen zu setzen, da es während dieser Arbeitsausführung sonst zu irreparablen Schäden am elektronischen Steuergehäuse kommen könnte;

■ Zur Montage von Diebstahlschutzvorrichtungen oder anderen elektrischen Vorrichtungen, darf man die elektrischen Zündelektronik-/Einspritzanlage durchaus nicht einschalten.

Bei der Einspritz- und Zündelektronikanlage ist es nicht möglich, die Eichung der Vergasung (Luft/Benzin Verhältnis) zu verlieren.

WICHTIG!

■ Keine Verletzung zu den mechanischen und elektronischen Bestandteilen der Einspritz- und Zündelektronikanlage vornehmen.

■ Jede Art von Einstellung und Instandhaltung muß bei unseren Händlern ausgeführt werden.

134 Regolazione del CO e del regime minimo

- Regime minimo previsto 1000÷1100 g/m.
- Il valore del CO al regime minimo dovrà essere compreso tra 0,5%÷1,5%.



N.B. - la regolazione va effettuata con il motore a temperatura di esercizio.

Si consiglia di effettuare le suddette operazioni presso le sedi dei nostri concessionari.

Adjusting the CO and the idle setting

- Recommended minimum rpm: 1000÷1100 rpm.
- The CO value should be between 0,5%÷1,5%. (USA version 1%).



N.B. - The idle setting should be adjusted when the engine is at running temperature. These operations are best carried out by an authorized dealer.

Réglage du CO et du ralenti

- Régime de ralenti prévu: 1000 à 1100 trs/mn.
- La valeur de CO doit être comprise entre: 0,5% et 1,5%



N.B. - exécuter toute réglage quand le moteur a une température de fonction. Il est conseillé d'exécuter les opérations susnommées chez nos concessionnaires.

CO und Leerlauf-Einstellung

135

- Vorschriftsmäßige Leerlauf-Drehzahl: 1000 bis 1100 U/.
- Der CO-Wert muß zwischen 0,5%÷1,5% liegen.



MERKE - Die Regulierung soll mit Motor in Betriebstemperatur ausgeführt werden. Es wird empfohlen, die obengenannten Operationen in unseren berechtigten Werkstätten durchführen zu lassen.

136 Sostituzione filtro carburante

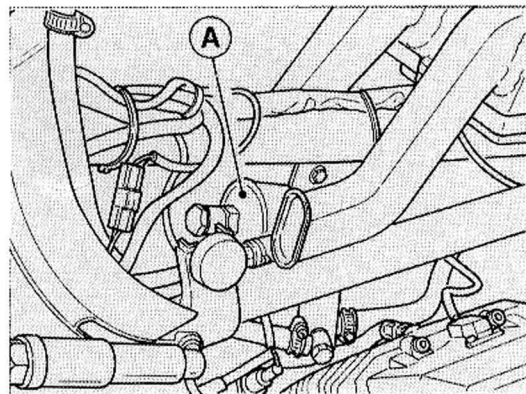
(«A» di fig. 29)

Il filtro è dotato di un elemento filtrante in carta, con superficie di circa 1200 cm², e potere filtrante di 10 µm: è indispensabile per l'elevata sensibilità degli iniettori ai corpi estranei.

Il filtro è montato sotto il serbatoio carburante tra la pompa e il gruppo corpi farfallati e riporta sull'involucro esterno una freccia che indica il senso di passaggio del carburante.

Ogni 10.000 Km. se ne prescrive la sostituzione.

 **Per la sostituzione del filtro carburante, si consiglia di rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.**



29

Fuel filter replacement

(«A», fig. 29)

The filter is provided with a filtering element made of paper, with 1200 cm² surface, and 10 µm; filtering power: it is necessary due to the high sensibility of injectors to foreign elements.

The filter is assembled under the fuel tank between the pump and the pressure adjuster and on the external cover there is an arrow showing the direction of the fuel. Every 10,000 km it is necessary to replace it.

 **To change the fuel filter, it is advised to use an authorized dealer.**

Remplacement filtre à essence

(«A» fig. 29)

Le filtre est doté d'un élément filtrant en papier avec surface de ~1200 cm² et de pouvoir filtrant de 10 µm: il est important à cause de la haute sensibilité des injecteurs aux corps étrangers.

Le filtre est monté au-dessous du réservoir carburant entre la pompe et le régulateur de pression et, sur la partie extérieure, une flèche indique la direction du carburant.

Remplacer le filtre tous les 10.000 km.



Pour remplacer le filtre à essence il est conseillé de s'adresser à un concessionnaire de la marque.

Austausch des Kraftstofffilters

(«A» in Abb. 29)

Der Filter ist mit einem Filtereinsatz aus Papier, mit Fläche von ~1200 cm² und Scheidefähigkeit von 10µm ausgestattet: das ist notwendig wegen der hohen Empfindlichkeit der Einspritzventile.

Der Filter befindet unter dem Kraftstoffbehälter sich zwischen der Pumpe und dem Druckregler, mit einem Pfeil auf der äusseren Verkleidung, welcher die Durchflussrichtung des Kraftstoffes zeigt. Alle 10.000 km ist der Filter auszutauschen.



Es empfiehlt sich, den Filtereinsatz bei unseren Vertragswerkstätten auszuwechseln.

138 Sostituzione filtro aria («A» di fig. 30)

Ogni 5000 km verificare lo stato dell'elemento filtrante e pulirlo eventualmente con aria compressa; ogni 10.000 km se ne prescrive la sostituzione.

Tale filtro è montato in una apposita custodia sopra il gruppo motore; per accedervi occorre togliere la sella e il serbatoio carburante.

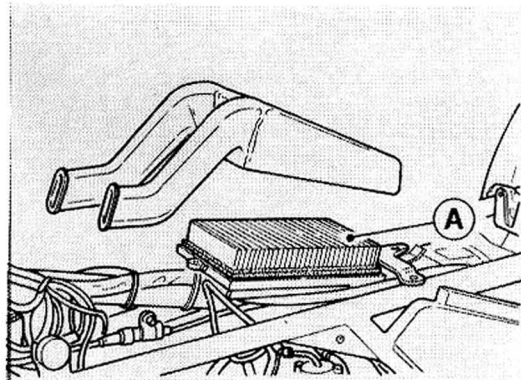
 Per la sostituzione della cartuccia, si consiglia di rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.

Changing the air filter («A» of fig. 30)

Check the air filter every 5000 km and clean by blowing with compressed air; change every 10.000 km.

This filter is mounted in a special case above the motor group, the saddle and fuel tank must be removed in order to have access to it.

 For the above operations it is advisable to apply to a Moto-Guzzi dealer.



30

Remplacement du filtre à air («A» fig. 30)

Tous les 5.000 km, contrôler le filtre et le nettoyer éventuellement avec de l'air comprimé. Tous le 10.000 km, le filtre doit être remplacé.

Ce filtre est monté dans un boîtier au-dessus du groupe moteur; pour y arriver il faut enlever la selle et le réservoir carburant.



Pour remplacer du filtre, il est conseillé de s'adresser à l'un de nos concessionnaires.

Auswechselung des Luftfilters

139

(«A» in Abb. 30)

Alle 5000 Km ist Zustand des Luftfilters zu prüfen und eventuell mit Druckluft auszublasen; alle 10.000 Km ist der Austausch vorgesehen.

Dieser Filter befindet sich in einem speziellen Gehäuse über der Motorgruppe. Zugriff durch Entfernen des Sattels und des Kraftstoffbehälters..



Zum Patronenwechsel wenden Sie sich an unsere Vertreter.

140 Candele (fig. 31)

I tipi di candela da impiegare sono:

■ NGK BPR 6 ES

Distanza tra gli elettrodi: mm 0,7.

Le candele devono essere rimosse periodicamente, come indicato nella tabella del **programma di manutenzione**, per la pulizia ed il controllo della distanza tra gli elettrodi.

Nel rimontare le candele, fare attenzione che imbocchino perfettamente e che si avvitinno facilmente nelle loro sedi; se fossero imboccate male, rovinerebbero il filetto sulle teste; perciò consigliamo di avvitarle a mano per qualche giro, e di adoperare poi l'apposita chiave (data in dotazione) per bloccarle a **motore freddo**.

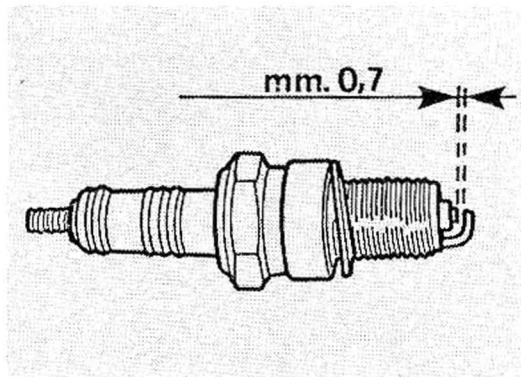
Spark plugs (fig. 31)

Use the following types of spark plug:

■ NGK BPR 6 ES

Spark plug gap: 0.7 mm.

Remove the spark plugs for cleaning and checking at the intervals indicated in the **Maintenance Schedule**. Refit the plugs by hand taking care not to cross thread them, they should screw home easily; it is then recommended to tighten them manually for some turns and to use the provided suitable key, in order to lock them when the **engine is cold**.



Bougies (fig. 31)

Il faut utiliser des bougies des types suivants:

■ NGK BPR 6 ES

Ecartement des électrodes: mm 0,7.

Les bougies doivent être retirées périodiquement pour leur nettoyage et le contrôle de l'écartement des électrodes (voir tableau de **Programme d'Entretien**).

Remonter les bougies en veillant à ce qu'elles soient bien en place dans leur siège et se vissent facilement. Si elles ne sont pas bien en place, elles peuvent endommager le filet sur les têtes, pour cela, il est conseillé de commencer à les visser à la main et de les bloquer ensuite à **moteur froid** au moyen de la clé appropriée.

Zündkerzen (Abb. 31)

Zu verwendende Zündkerze:

■ NGK BPR 6 ES

Elektrodenabstand: 0,7 mm.

Zur Reinigung und Kontrolle der Elektrodenabstand sind die Zündkerzen gemäss der Anweisungen in Tafel **Wartungsprogramm** von Zeit zu entfernen.

Beim Wiederezusammenbau der Zündkerze achten Sie darauf, dass diese sich leicht und mühelos einfügen und einschrauben lässt. Ein nicht richtiges Einsetzen würde das Gewinde an den Köpfen beschädigen. Deshalb raten wir, sie zunächst mit der Hand anzuschrauben und anschliessend den dafür vorgesehenen, mitgelieferten Schlüssel zu benutzen. Bei **kalttem Motor** fest anziehen!

142 Anche se le candele appaiono in ottime condizioni, dopo 10.000 km circa, vanno sostituite.



N.B. Valori inferiori a mm 0,7 possono compromettere la durata del motore.



ATTENZIONE!

Per non provocare irregolarità di funzionamento e inefficienza dell'impianto di accensione è necessario che gli attacchi cavi candela (pipette candela) e le candele siano del tipo prescritto (come montati in origine).

Non eseguire verifiche di corrente alle candele senza l'interposizione delle pipette candele previste in origine, dato che tale operazione potrebbe danneggiare in modo irreparabile la centralina elettronica.

Even if used plugs appear to be in good condition, they should be replaced every 10.000 km.



N.B. - Values lower than 0.7 mm can compromise the engine life.



WARNING!

To avoid either malfunctioning or inefficiencies of the ignition system, the spark plug wire connections (spark plug cap) and the spark plugs must be of the recommended type (as original equipment). Do not make any plug current check if the original spark plug cap are not fitted otherwise the electronic power box would be irreparably damaged. Bear in mind that this also applies to any vehicles equipped with the electronic ignition systems listed below.

Les bougies doivent être remplacées tous les 10000 km même si elles semblent en parfaites conditions.

 **N.B. - Les valeurs inférieures à mm 0,7 peuvent réduire la durée du moteur.**

 ATTENTION!

Afin de ne pas occasionner des irrégularités de fonctionnement ou des défaillances du système d'allumage, il faut que les raccords des câbles de bougie (pipettes bougie) et les bougies soient du type indiqué (celui monté d'origine).

N'effectuez pas d'inspections de courant aux bougies sans avoir intercalé les pipettes de bougies montées d'origine, puisque cette opération pourrait endommager de façon irréparable le boîtier électronique.

Die Zündkerzen müssen nach jeweils ca. 10000 km ausgetauscht werden, und zwar auch dann, wenn ihr Zustand optimal erscheint.

 **MERKE! - Werte niedriger als 0,7 mm. können die Lebensdauer des Motors gefährden.**

 ACHTUNG!

Um Betriebsstörungen und Unwirksamkeiten der Zündanlage zu vermeiden, ist es notwendig, daß die Anschlüsse der Zündkerzenschlüssel (Zündkerzenpipette) und die Zündkerzen vom vorgeschriebenen Typ sind (wie im Original eingebaut).

Niemals Prüfungen am Stromfluß der Zündkerzen vornehmen ohne dabei die Zündkerzenpipetten, die im Original vorgesehen sind, dazwischen zu setzen, da es während dieser Arbeitsausführung sonst zu irreparablen Schäden am elektronischen Steuergehäuse kommen könnte.

144 IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico è composto da:

- Batteria.
- Motorino avviamento a comando elettromagnetico.
- Generatore-alternatore, montato sulla parte anteriore dell'albero motore.
- Dispositivo segnalatore riserva carburante.
- Teleruttore fari.
- Bobine di accensione.
- Centralina elettronica.
- Sensore di fase e di giri.
- Teleruttore per cavalletto laterale.
- Regolatore di tensione.
- Morsettiera porta fusibili (n. 6 da 15 A).
- Teleruttore comando centralina elettronica e iniettori.
- Teleruttore comando pompa.
- Teleruttore per avviamento.
- Faro anteriore.
- Fanalino posteriore.
- Indicatori di direzione.
- Commutatore inserimento utilizzatori.
- Dispositivi comando luci indicatori di direzione, avvisatore acustico e lampeggio.
- Dispositivo di avviamento e arresto motore.
- Trombe elettriche - Teleruttore trombe.
- Spie sul cruscotto per segnalazione: cambio in folle (verde), accensione luce posizione «città» (verde), controllo pressione olio (rossa), luce abbagliante (bleu), insufficiente tensione generatore (rossa), riserva carburante (arancio), indicatori di direzione (verde).

ELECTRICAL EQUIPMENT

The electrical equipment consists of the following:

- Battery.
- Starter motor with electro-magnetic ratchet.
- Generator-alternator fitted to the front of the crankshaft.
- Fuel reserve signal device.
- Light switch.
- Ignition coil.
- Electronic control unit.
- Phase and revolution sensor.
- Side-stand microswitch.
- Voltage regulator.
- Fuse box (no. 6, 15 A fuses).
- Electronic control unit and injector microswitch.
- Pump control microswitch.
- Starter microswitch.
- Headlight.
- Tail light.
- Direction indicators.
- Selector indicators.
- Light direction indicator, horn and headlamp flasher switch.
- Hazard warning lights, switch.
- Starter and stop device.
- Electric horns - Horn switch.
- Warning lights on instrument panel for: neutral indicator (green), side lights on (green), oil pressure (red), main beam (blue), generator (red), fuel reserve (orange), direction indicators (green).

L'installation électrique comprend:

- Batterie.
- Démarreur à commande électromagnétique.
- Générateur-alternateur monté à l'avant du vilebrequin.
- Dispositif de signalisation réserve carburant.
- Télérupteur feux.
- Bobines d'allumage.
- Module électronique.
- Capteur de phase et de tours.
- Télérupteur pour béquille latérale.
- Régulateur de tension.
- Boîte à fusibles (n. 6 de 15 A).
- Télérupteur de commande de la centrale électronique et des injecteurs.
- Télérupteur de commande de la pompe.
- Télérupteur pour démarrage.
- Phare avant.
- Feu arrière.
- Clignotants.
- Contact.
- Commande des lumières clignotants, du klaxon et des appels de phare.
- Démarrage et arrête du moteur.
- Klaxon électrique - Télérupteur pour klaxon.
- Voyants du tableau de bord: point mort (vert), feux de position «ville» (vert), pression huile (rouge), feux de route (bleu), tension générateur (rouge), réserve essence (rouge), clignotants (vert).

Die elektrische Anlage besteht aus:

- Batterie.
- Elektromagnetisch gesteuerter Anlasser.
- Drehstrom-Lichtmaschine, vorne an der Antriebswelle.
- Anzeigevorrichtung Kraftstoffreserve.
- Fernschalter Scheinwerfer.
- Zündspulen.
- Elektronische Steuergehäuse.
- Phasen- und Drehzahlfühler.
- Schütz f. Seitenständer.
- Spannungsregler.
- Sicherungskasten (Nr. 6 15-A-Sicherungen).
- Schütz für Steuerung der elektronischen Steuereinheit und der Einspritzventile
- Schütz für Pumpensteuerung
- Elektronische Zündungsrelais.
- Anlassrelais.
- Vorderer Scheinwerfer.
- Rücklicht.
- Blinker.
- Umschalter für Anwendereinschaltung.
- Lichtschalter für Blinker, Hupe und Lichtlupe.
- Schalter zum Anlassen und Abstellen des Motors.
- Elektrisches Horn - Hornrelais.
- Instrumentenbrett-Anzeiger: Getriebe-Leerlauf (grünes Licht), «Stadt»-Parkleuchte (grünes Licht), Öldruckkontrolle (rotes Licht), Abblendlichtlampe (blaues Licht), ungenügende Stromverteilung der Lichtmaschine (rotes Licht), Kraftstoffreserve (orange), Blinker (grünes Licht).

146 Batteria

La batteria ha una tensione di 12V e una capacità di 30 Ah; alla sua carica provvede il generatore. Per accedere alla batteria occorre:

- togliere la sella;
- levare il contenitore attrezzi.

Istruzioni per la manutenzione delle batterie cariche con acido.

Le batterie cariche secco attivate dopo carica di ravvivamento o ricevute cariche con acido devono essere trattate con le seguenti avvertenze:

- aggiungere quando occorre **acqua distillata** (mai acido) in modo che a riposo il livello dell'acido sia di 5 mm sopra i separatori;
- mantenere puliti e serrati i morsetti e ingrassarli con vaselina;
- mantenere asciutta la parte superiore della batteria evitando traboccamenti di acido, che riducono l'isolamento e corrodono telai e cassette di contenimento;
- assicurarsi che l'impianto di carica a bordo non dia cariche eccessive od insufficienti, tenendo presente che la densità dell'acido deve mantenersi fra 1,24 e 1,27. Se ciò non avvenisse occorre rivedere l'isolamento e l'efficienza dell'impianto di carica di avviamento;
- le batterie immagazzinate cariche con acido devono essere periodicamente ricaricate con intensità pari a 1/10 della capacità, mantenendo il livello corretto o la densità di 1,27 a 25°C;
- le batterie devono essere montate sul veicolo ben serrate dai congegni di fissaggio mantenendo attivi i dispositivi antivibranti.

Battery

The 12 V/30 Ah battery is charged by the generator. To gain access to the battery:

- remove the saddle;
- lift out the tool box.

Battery maintenanceBatteries which are already in service (i.e. dry batteries which have been filled, activated and charged) should be maintained as follows:

- top up with **distilled water** (never use acid) so that the liquid level is 5 mm over the top of the plates;
- battery terminals should be kept tightened, clean and greased with Vaseline;
- keep the top of the battery clean, avoid spillage of electrolyte as this will reduce insulation and will corrode the battery holder and cover;
- check that the charging equipment is not under or overcharging the battery; battery liquid specific gravity should be 1.24÷1.27. If this is not the case it will be necessary to check the insulation and efficiency of charging and starting equipment;
- batteries which are stored should be charged at regular intervals at 1/10th of capacity, should be kept topped up and with a specific gravity of 1.27 at 25°C;
- the battery should be clamped firmly in place complete with anti-vibrations devices.

Batterie

La batterie a une tension de 12V et une capacité de 30Ah; elle est rechargée par le générateur. Pour accéder à la batterie, il faut:

- enlever la selle;
- retirer la boîte à outils.

Instructions pour l'entretien des batteries à l'acide
Les batteries sèches activées après charge d'entretien ou reçues chargées avec acide doivent être traitées de la façon suivante:

- ajouter la quantité nécessaire d'eau distillée (jamais de l'acide) de façon qu'au repos le niveau de l'acide soit à 5 mm au-dessus des séparateurs;
- maintenir les bornes propres et serrées et les graisser avec de la vaseline;
- maintenir sèche la partie supérieure de la batterie en évitant de faire déborder l'acide pour ne pas réduire l'isolation ou faire rouiller le boîtier.
- S'assurer que l'installation de charge du véhicule ne provoque pas de charges excessives ou insuffisantes, sans oublier que la densité de l'acide doit toujours être comprise entre 1,24 et 1,27. Si ce n'est pas le cas, contrôler l'isolation ainsi que le fonctionnement du système de charge au démarrage;
- les batteries conservées pleines d'acide doivent être rechargées périodiquement avec une intensité égale à 1/10 de la capacité, en maintenant le niveau de l'électrolyte ou la densité de 1,27 à 25°C;
- les batteries doivent être solidement fixées sur le véhicule en veillant à ce que les dispositifs antivibratoires soient actifs.

Batterie

Die Batterie hat eine Spannung von 12 V und eine Leistung von 30 Ah; aufgeladen wird sie über die Lichtmaschine.

Um an die Batterie heranzukommen, muss man:

- den Sattel entfernen;
- den Werkzeugkasten entfernen.

Wartung der Batterien mit Säureladungen

Die Batterien mit Trockenladung durch schwaches Aufladen gebrauchsfähig oder durch Ladung mit Säure, müssen folgendermassen behandelt werden:

- Zumindest einmal im Monat destilliertes Wasser (niemals Säure) nachfüllen, bis sich der Säurespiegel im Ruhezustand 5 mm über den Separatoren befindet;
- die Batterieklemmen gereinigt halten und mit Vaseline einschmieren;
- den oberen Batterieteil trocken und den Aus- oder Überlauf der Säure vermeiden, sonst würde die Isolierung vermindert und Rahmen und Behälter beschädigt werden;
- beachten, daß die Bordaufgeladungsanlage nicht übermässig oder zu wenig aufladet und die Säuredichtigkeit zwischen 1,24 bis 1,27 bleibt. Sollte dies nicht vorkommen, ist die Isolierung und die Leistungsfähigkeit der Ladungs- und Anlaßanlagen zu überprüfen;
- wenn die Batterie nicht gebraucht wird, muss sie trotzdem einmal monatlich aufgeladen werden; die Intensität muss gleich 1/10 der Kapazität betragen; der Stand oder die Dichtigkeit von 1,27 bei 25° C müssen beibehalten werden;
- die Batterie muss gut gegen die Halterungsvorrichtung abgeschlossen sein, aber mit aktiver Schwingungsverminderungseinrichtung.



N.B. - Per le batterie destinate a funzionare in climi tropicali (temperatura media maggiore di 33°C) si consiglia la riduzione della densità dell'acido a 1,23.



Importante

Uno sfiato piegato o attorcigliato può causare un innalzamento della pressione nella batteria e danneggiarla.



Attenzione

La batteria contiene acido solforico (elettrolito).

Evitare il contatto con pelle e occhi in quanto può provocare gravi ustioni.

In caso di contatto della pelle con l'elettrolito lavate la parte interessata con abbondante acqua.

In caso di contatto con gli occhi, lavate con acqua corrente per almeno 15 minuti e chiamate un medico immediatamente.



Attenzione

Le batterie producono dei gas esplosivi: tenetele lontano da fonti di calore e dal fuoco.

Caricate la batteria in un luogo ben ventilato. Portate sempre occhiali e guanti di protezione quando operate vicino alla batteria.



Attenzione

Tenete la batteria lontano dalla portata dei bambini.



N.B. - In tropical climates (average temperature above 33°C) electrolyte specific gravity should be reduced to 1.23.



Important

A kinked or twisted breather tube may lead to overpressure and damage battery.



Warning

The battery contains sulfuric acid (electrolyte).

Avoid contact with skin and eyes as it may cause severe burns.

If you spill some electrolyte on your skin, wash the affected area with abundant water.

If some electrolyte gets into your eyes, wash with running water for at least 15 minutes and seek medical advice without delay.



Warning

Batteries develop explosive gases: keep them away from heat sources and flames.

Charge the battery in a ventilated room.

Always wear protective goggles and gloves when working near the battery.



Warning

Keep the battery out of the reach of children.

 **N.B.** - Pour les batteries destinées à fonctionner sous un climat tropical (température moyenne supérieure à 33°C) il est conseillé de réduire la densité de l'acide à 1,23.

 **Important**
Un tube d'aération plié ou tordu peut occasionner une hausse de pression dans la batterie en l'endommageant.

 **Attention**
La batterie contient de l'acide sulfurique (électrolyte).
Évitez le contact avec la peau et les yeux car cela peut provoquer des lésions sérieuses.
En cas de contact de la peau avec l'électrolyte, lavez abondamment à l'eau la partie concernée. En cas de contact avec les yeux, lavez à l'eau courante au moins pendant 15 minutes et appelez immédiatement un médecin.

 **Attention**
Les batteries produisent des gaz explosibles: gardez-la loin de sources de chaleur et du frein.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré. Portez toujours des lunettes et des gants de protection lorsque vous intervenes près de la batterie.

 **Attention**
Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

 **MERKE** - Für Batterien, die in tropischen Gebieten im Betrieb sein werden, (Durchschnittstemperatur über 33°C) empfiehlt man, die Säuredichtigkeit auf 1,23 zu vermindern.

 **Wichtig**
Ein verbogener oder verwickelter Entlüftungsschlauch kann zu einer Druckerhöhung in der Batterie führen und diese beschädigen.

 **Achtung**
Die Batterie enthält Schwefelsäure (Elektrolyt). Vermeiden Sie Haut- und Augenkontakt, da Sie sich sonst schwere Verbrennungen zuziehen könnten. Sollte das Elektrolyt dennoch mit der Haut in Kontakt kommen, müssen Sie die entsprechende Körperstelle mit reichlich Wasser abwaschen. Sollte das Elektrolyt mit den Augen in Kontakt kommen, müssen Sie diese für mindestens 15 Minuten ausspülen und es ist sofort ein Arzt zu rufen.

 **Achtung**
Die Batterien produzieren explosive Gase, daher müssen Sie die Batterie von Wärmequellen und von offenen Feuer entfernt halten.

Laden Sie die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort auf.
Wenn Sie in der Batterienähe arbeiten, müssen Sie immer eine Schutzbrille und Schutzhandschuhe tragen.

 **Achtung**
Halten sie die Batterie immer ausserhalb der Reichweite von Kindern.

150 Sostituzione delle lampade

Faro anteriore (fig. 32)

Svitare la vite «A» posta in basso al gruppo ottico; estrarre il gruppo ottico, sfilare i portalampade indi sostituire le lampade.



N.B. - Durante l'operazione di sostituzione della lampada anteriore (abbagliante - anabbagliante) occorre fare attenzione a non toccare direttamente il bulbo con le dita.

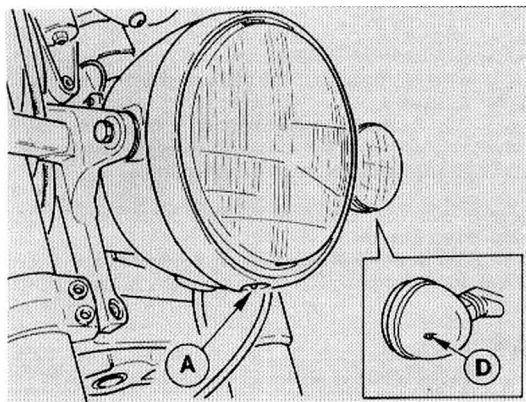
Replacing bulbs

Headlight (fig. 32)

To change the bulbs, unscrew the retaining screw «A» under the headlight unit; remove the light unit and remove the lamp holder.



N.B. - When changing the headlight bulb (main/dipped beams) take care not to touch the glass part of the bulb with your fingers.



32

Remplacement des ampoules

Phare avant (fig. 32)

Desserrer la vis «A» située dans le bas du phare; retirer tout le phare, enlever la douille puis remplacer les ampoules.



N.B. - Pour remplacer l'ampoule du phare avant (feu de route et feu de croisement), veiller à ne pas toucher le bulbe directement avec les doigts.

Auswechseln der Lampen

151

Vorderer Scheinwerfer (Abb. 32)

Die Schraube «A» unten an der Lichteinheit lösen. Die Lichteinheit herausnehmen und die Lampenfassung herausdrücken. Die Lampen auswechseln.



MERKE - Beim Auswechseln des vorderen Scheinwerfers (Fern- und Abblendlicht) muss man darauf achten, dass man den Glaskolben nicht direkt mit den Fingern berührt.

152 **Fanalino posteriore (fig. 33)**

Svitare la vite «A» che fissa il catadiottro al fanalino; premere le lampade verso l'interno ruotandole contemporaneamente e sfilarle dai portalampe.

Indicatori di direzione anteriori e posteriori (figg. 32-33)

Svitare le viti «D» che fissano i catadiottri agli indicatori di direzione; premere le lampade verso l'interno ruotandole contemporaneamente e sfilarle dai portalampe.

 **N.B. - Non serrare eccessivamente le viti che fissano i catadiottri in plastica onde evitarne la rottura.**

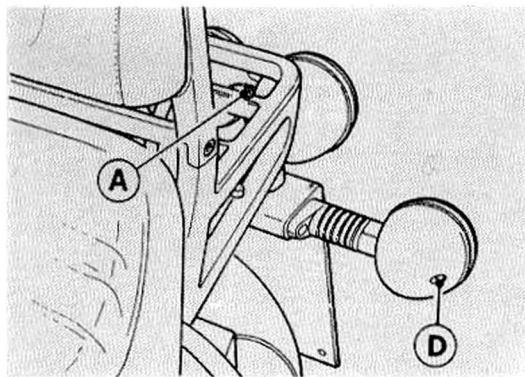
Tail light (fig. 33)

Unscrew screw «A» which attaches the reflector to the light; at the same time press the lights inward while rotating them and unscrew them from the light-sockets.

Front and rear direction indicators (figs. 32-33)

Undo the screws «D» holding the reflector to the direction indicator unit. To remove the bulb from the bulb holder, press in and turn.

 **N.B. - Do not overtighten the reflector retaining screws as this will break the reflector.**



33

Feu arrière (fig. 33)

Desserrer la vis «A» qui fixe le catadioptré au feu; appuyer sur les lampes vers l'intérieur en les tournant en même temps et les enlever des porte-lampes.

Clignotants avant et arrière

(fig. 32-33)

Dévisser les vis «D» de fixation des catadioptrés; pousser les ampoules vers l'intérieur tout en les tournant et les dégager de leur douille.



N.B. - Ne pas serrer excessivement les vis des catadioptrés en plastique pour éviter de les casser.

Rücklicht (Abb. 33)

Schraube «A» zur Befestigung des Rückstrahlers an die Schlußleuchte ausdrehen. Die Lampen bei gleichzeitigem Drehen eindrücken und aus den Fassungen herausziehen.

Richtungsanzeiger, vorne/hinten

(Abb. 32-33)

Schrauben «D», welche die Rückstrahler an den Richtungsanzeiger befestigen, ausschrauben. Die Lampen nach innen drücken und gleichzeitig durchdrehen, dann sie aus den Lampensocken herausziehen.



MERKE - Die Schrauben nicht zu fest einschrauben, welche die Plastikrückstrahler befestigen.

154 Contagiri (fig. 34)

- Svitare le viti «A»;
- togliere il contenitore contagiri «B»;
- estrarre il portalamпада e sostituire la lampada.

Contachilometri (fig. 34)

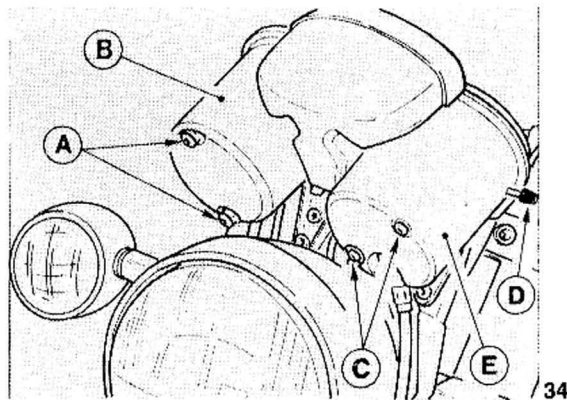
- Smontare il faro anteriore;
- svitare le viti «C»;
- togliere il perno azzeratore «D»;
- togliere il contenitore contachilometri «E»;
- estrarre il portalamпада e sostituire la lampada.

Revolution counter (Fig. 34)

- Take off the screws «A»;
- Take out the revolution counter container «B»;
- Take out the lamp holder and replace the lamp.

Odometer (Fig. 34)

- Dismantle the head lamp;
- Take out the screw «C»;
- Take out the reset pin «D»;
- Take out the odometer container «E»;
- Take out the lamp holder and replace the lamp.



34

Compte-tours (fig. 34)

- Dévisser les vis «A».
- Enlever le contenant du compte-tours «B».
- Enlever la douille et remplacer la lampe.

Compteur kilométrique (fig. 34)

- Démonter le phare avant.
- Dévisser les vis «C».
- Enlever l'axe de remise à zéro «D».
- Enlever le contenant du compteur kilométrique «E».
- Enlever la douille et remplacer la lampe.

Drehzahlmesser (Abb. 34)

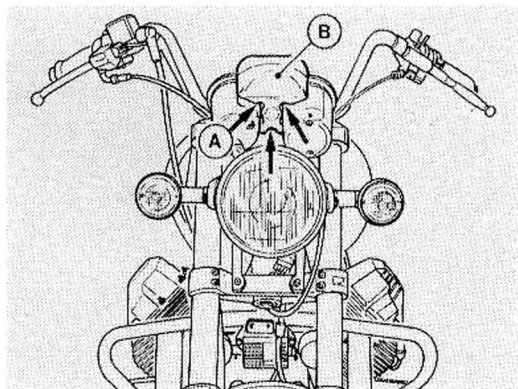
- Die Schrauben "A" lösen.
- Den Behälter des Drehzahlmessers "B" herausnehmen.
- Den Lampenhalter herausnehmen und die Lampe auswechseln.

Kilometerzähler (Abb. 34)

- Den vorderen Scheinwerfer ausbauen.
- Die Schrauben "C" lösen.
- Den Bolzen des Nullstellers "D" herausnehmen.
- Den Behälter des Kilometerzählers "E" herausnehmen.
- Den Lampenhalter herausnehmen und die Lampe auswechseln.

156 Cruscotto (fig. 35)

- Smontare il faro anteriore;
- svitare le tre viti «A» che fissano il coperchio inferiore «B»;
- togliere il coperchio inferiore «B»;
- estrarre il portalamпада e sostituire la lampada.



Dashboard (Fig. 35)

- Dismantle the head lamp;
- Take out the three screws «A» which fasten the lower cover «B»;
- Take out the lower cover «B»;
- Take out the lamp holder and replace the lamp.

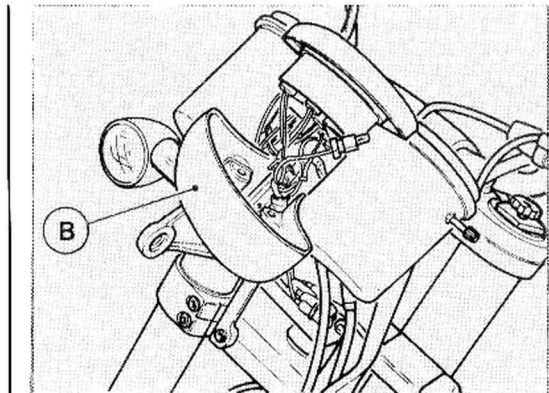


Tableau de bord (fig. 35)

- Démonter le phare avant.
- Dévisser les trois vis «A» qui fixent le couvercle inférieur «B».
- Enlever le couvercle inférieur «B».
- Enlever la douille et remplacer la lampe.

Armaturenbrett (Abb. 35)

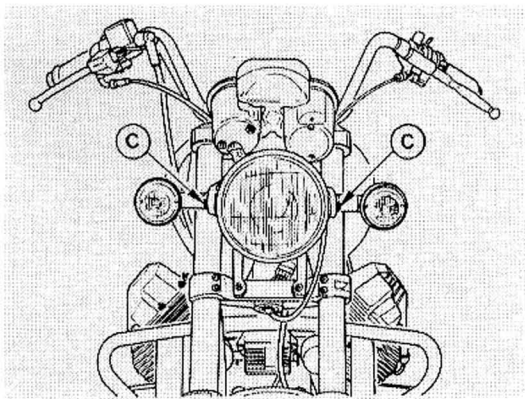
- Den vorderen Scheinwerfer ausbauen.
- Die drei Schrauben «A» lösen, mit denen der untere Deckel «B» befestigt ist.
- Den unteren Deckel abnehmen «B».
- Den Lampenhalter herausnehmen und die Lampe auswechseln.

158 Regolazione fascio luminoso del faro anteriore (fig. 36)

Il faro anteriore deve essere sempre orientato alla giusta altezza, per la sicurezza di guida e per non arrecare disturbo ai veicoli incrocianti. Per l'orientamento verticale bisogna allentare le due viti «C» che fissano il proiettore e spostarlo manualmente verso l'alto o verso il basso fino a raggiungere l'altezza prescritta.

Adjusting the headlight beam (fig. 36)

The headlight beam should always be kept adjusted at the correct height to ensure good visibility and to avoid dazzling on coming traffic. For its vertical orientation, loosen two screws «C» that fix the headlight, and move it manually upwards or downwards until the prescribed height.



Réglage du rayon lumineux du phare avant (fig. 26)

Le phare avant doit toujours être bien réglé pour une meilleure sécurité de conduite et pour ne pas éblouir les véhicules croisés. Pour l'orientation verticale, desserrer les deux vis «C» de fixation du projecteur et le déplacer à la main vers le haut ou vers le bas jusqu'à la hauteur voulue.

Scheinwerfereinstellung vorn (Abb. 36) 159

Der vordere Scheinwerfer muss, um volle Fahrsicherheit zu gewährleisten, und um entgegenkommende Fahrzeuge nicht zu blenden, immer in der richtigen Höhe angebracht sein. Für die vertikale Einstellung muss man die Schrauben «C», mit denen der Scheinwerfer befestigt ist, lockern. Nun verschiebt man den Scheinwerfer von Hand solange nach oben bzw. nach unten, bis man die vorgeschriebene Höhe erreicht hat.

160 Lampade

Faro anteriore:

- Abbagliante e anabbagliante
- Luce città o parcheggio

Fanalino posteriore:

- Luce targa, posizione stop

Indicatori di direzione

Spie luci tachimetro e contagiri

Spie luci sul cruscotto

60/55 W

3 W

5/21 W

10 W

3 W

1,2 W

Bulbs

Headlight:

- Dipped and main beam
- Side/parking lights

Tail light:

- Number plate, stop light

Direction indicators

Speedo, rev. counter warning lights

Instrument panel warning lights

60/55 W

3 W

5/21 W

10 W

3 W

1.2 W

Ampoules

Phare avant:

- Feux de rout et de crousement
- Feu de ville ou de stationnement

Feu arrière:

- Eclairage plaque minéralogique, position, stop

Cilgnotants

Eclairage compteur et compte-tours

Voyants tableau de bord

60/55 W

3 W

5/21 W

10 W

3 W

1,2 W

Lampen

Scheinwerfer vorne:

- Fern- und Abblendlicht
- Stadt- oder Standlicht

Licht hinten:

- Kennzeichenleuchte, Stopplicht,

Blinker

Kontrollampen - Tachometer, Drehzahlmesser

Kontrollampen am Armaturenbrett

60/55 W

3 W

5/21 W

10 W

3 W

1,2 W

161

162 SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO

Legenda schema impianto elettrico

- 1 Lampada luce abbagliante e anabbagliante 60/55W
- 2 Lampada luce posizione anteriore 3W
- 3 Lampada spia indicatore direzione Dx.
- 4 Lampada illuminazione tachimetro
- 5 Lampada illuminazione contagiri
- 6 Lampada spia indicatore direzione Sx.
- 7 Unità di comando a microprocessore
- 8 Lampada spia livello carburante
- 9 Lampada spia pressione olio
- 10 Lampada spia generatore
- 11 Lampada spia "folle"
- 12 Lampada spia luci posizione
- 13 Lampada spia luci abbagliante
- 14 Rubinetto elettrico
- 15 Indicatore direzione anteriore Dx
- 16 Interruttore stop freno anteriore
- 17 Commutatore d'accensione
- 18 Indicatore direzione anteriore Sx.
- 19 Trombe bitonali
- 20 Dispositivo avviamento arresto motore
- 21 Interruttore posizione "folle"
- 22 Interruttore pressione olio
- 23 Intermittenza (12V/46W)
- 24 Dispositivo comando: luci, avv. acustico, ind. direz.
- 25 Pompa carburante
- 26 Diodo luminoso (Check lamp)
- 27 Relè comando pompa

- 28 Interruttore stop freno posteriore
- 29 Morsetti portafusibili
- 30 Trasmettitore livello spia carburante
- 31 Regolatore cc Ponte 12Vdc 25A (DUCATI)
- 32 Alternatore 14V-25A (DUCATI)
- 33 Interruttore cavalletto laterale
- 34 Batteria 12V-30Ah
- 35 Teleruttore avviamento
- 36 Motorino d'avviamento
- 37 Indicatore direzione posteriore Dx.
- 38 Lampada illuminazione targa e stop
- 39 Indicatore direzione posteriore Sx.
- 40 Teleruttore trombe bitonali
- 41 Telerutt. a deviatore per cavalletto laterale
- 42 Teleruttore fari
- 43 Connettore Molex a 6 vie
- 44 Relè comando iniettori ed ECU
- 45 Potenzimetro farfalla
- 46 Sensore temperatura olio
- 47 Sensore posizioni albero motore
- 48 Sensore giri motore
- 49 Sensore temperatura aria
- 50 Sensore pressione assoluta
- 51 Iniettori
- 52 Modulo accensione elettronica cil. 1
- 53 Bobina accensione cil. 1
- 54 Modulo accensione elettronica cil. 2
- 55 Bobina accensione cil. 2
- 56 Connettore per diagnosi impianto I.A.W.

Key to wiring diagram

- | | |
|---|--|
| 1 Bulb, main/dipped beam 60/55 W | 28 Rear brake stop switch |
| 2 Bulb, front sidelights 3W | 29 Fuse terminal board |
| 3 Bulb, r/h direction indicator warning light | 30 Low fuel level warning sensor |
| 4 Bulb, speedometer light | 31 cc regulator 12Vdc 25 Amp jump (DUCATI) |
| 5 Bulb, rev. counter light | 32 Alternator (14V-25 Amp) (DUCATI) |
| 6 Bulb, l/h direction indicator warning light. | 33 Side stand microswitch |
| 7 Microprocessor control unit | 34 Battery 12V-30Ah |
| 8 Bulb, fuel level warning light | 35 Starter solenoid |
| 9 Bulb, oil pressure warning light | 36 Starter motor |
| 10 Bulb, generator warning light | 37 R/H rear direction indicator |
| 11 Bulb, neutral warning light | 38 Bulb, number plate and stop light |
| 12 Bulb, sidelight warning light | 39 L/H rear direction indicator |
| 13 Bulb, main beam warning light | 40 Two-note horn switch |
| 14 Electric cock | 41 Solenoid for side stand |
| 15 R/H front direction indicator | 42 Headlamp relay |
| 16 Front brake stop switch | 43 Connector, 6-way Molex |
| 17 Starter switch | 44 Injectors and ECU control relay |
| 18 L/H front direction indicator | 45 Throttle potentiometer |
| 19 Two-note horn | 46 Oil temperature sensor |
| 20 Control switch: start/stop engine | 47 Crankshaft position sensor |
| 21 Neutral position switch | 48 Motor revolution sensor |
| 22 Oil pressure switch | 49 Air temperature sensor |
| 23 Blinker unit (12V 46W) | 50 Absolute pressure sensor |
| 24 Control switch: lights-horn-direction indicators | 51 Injectors |
| 25 Fuel pump | 52 Cyl. 1 electronic ignition module |
| 26 Luminous diode (Check lamp) | 53 Cyl. 1 ignition coil |
| 27 Pump control relay | 54 Cyl. 2 electronic ignition module |
| | 55 Cyl. 2 ignition coil |
| | 56 Connector for IAW system diagnostic |

164 SCHEMA INSTALLATION ELECTRIQUE

Légende du schéma électrique

- | | |
|---|---|
| 1 Ampoule feu de route et feu de croisement 60/55 W | 28 Interrupteur stop frein AR |
| 2 Ampoule feu de position AV 3W | 29 Boîte à fusibles |
| 3 Ampoule voyant clignotant droit | 30 Indicateur niveau essence |
| 4 Ampoule éclairage compteur | 31 Régulateur cc Pont 12Vdc 25A (DUCATI) |
| 5 Ampoule éclairage compte-tours | 32 Alternateur 14V - 25A (DUCATI) |
| 6 Ampoule voyant clignotants gauche | 33 Interrupteur béquille latérale |
| 7 Unité de contrôle à microprocesseur | 34 Batterie 12V - 30Ah |
| 8 Ampoule voyant niveau essence | 35 Rupteur démarrage |
| 9 Ampoule voyant pression huile | 36 Démarreur |
| 10 Ampoule voyant générateur | 37 Clignotant AR droit |
| 11 Ampoule voyant «point mort» | 38 Ampoule éclairage plaque mineralogique et stop |
| 12 Ampoule voyant feux de position | 39 Clignotant AR gauche |
| 13 Ampoule voyant feux de croisement | 40 Télérupteur klaxon à deux tons |
| 14 Robinet électrique | 41 Télérupteur à déviateur pour béquille latérale |
| 15 Clignotant AV droit | 42 Relai phare |
| 16 Interrupteur stop frein AV | 43 Connecteur Molex à 6 voies |
| 17 Commutateur d'allumage | 44 Relais contrôle injecteurs et ECU |
| 18 Clignotant AV gauche | 45 Potentiomètre papillon |
| 19 Klaxon deux tons | 46 Capteur température huile |
| 20 Démarrage-arrêt moteur | 47 Capteur position vilebrequin |
| 21 Interrupteur position «point mort» | 48 Capteur tours moteur |
| 22 Interrupteur pression huile | 49 Capteur température air |
| 23 Feu de détresse (12V 46W) | 50 Capteur pression absolue |
| 24 Commande feux-klaxon-clignotants | 51 Injecteurs |
| 25 Pompe à essence | 52 Module allumage électronique cyl. 1 |
| 26 Diode lumineuse (Check lamp) | 53 Bobine allumage cyl. 1 |
| 27 Relais contrôle pompe | 54 Module allumage électronique cyl. 2 |
| | 55 Bobine allumage cyl. 2 |
| | 56 Connecteur pour diagnostic du système IAW |

Schaltplanbezeichnungen

- | | |
|--|---|
| 1 Abblendlicht und Fernlicht 60/55 W | 28 Hinterer Bremsstoppeschalter |
| 2 Standlicht vorne 3 W | 29 Sicherungsklemmleiste |
| 3 Kontrollampe, Blinker rechts | 30 Kraftstoffniveau-geber |
| 4 Tachometerbeleuchtung | 31 Regler dc brücke 12Vdc 25A (DUCATI) |
| 5 Beleuchtung für Drehzahlmesser | 32 Alternator 14 V-25 A (DUCATI) |
| 6 Kontrollampe, Blinker links | 33 Seitenständer-Schalter |
| 7 Mikroprozessor-gesteuerte Kontrolleinheit | 34 Batterie 12 V-30 Ah |
| 8 Warnleuchte-Kraftstoffniveau | 35 Anlasserschnallschalter |
| 9 Kontrollampe - Öldruck | 36 Anlassmotor |
| 10 Kontrollampe - Lichtmaschine | 37 Blinker, hinten rechts |
| 11 Kontrollampe "Leerlauf" | 38 Kennzeichenbeleuchtung und Standlicht |
| 12 Kontrollampe "Standlicht" | 39 Blinker, hinten links |
| 13 Kontrollampe "Fernlicht" | 40 2 Ton-Fernanlasser |
| 14 Elektronisches Steuergehäuse | 41 Abweich- fernanlasser für Seitenständer |
| 15 Vorderblinker, rechts | 42 Relais lichter |
| 16 Stop-Schalter für Vorderbremse | 43 6-Weg-Molex-Verbinder |
| 17 Wählschalter für Motorzündung | 44 Relais f. Einspritzventil- und ECU-Steuerung |
| 18 Vorderblinker, links | 45 Drossel-Potentiometer |
| 19 2 Ton-Hupe | 46 Öltemperaturfühler |
| 20 Schalter zum Starten und Abstellen des Motors | 47 Fühler der Kurbelwellelage |
| 21 Leerlauf-Anzeiger | 48 Fühler der Motorumdrehungen |
| 22 Öldruck-Anzeiger | 49 Lufttemperaturfühler |
| 23 Lichthupe (12V - 46W) | 50 Fühler des absoluten Druckes |
| 24 Lichter, Hupe, Blinker | 51 Einspritzventile |
| 25 Kraftstoffpumpe | 52 Modul der elektronischen Zündung des ersten Zylinders |
| 26 Leuchtende Diode (Check Lamp) | 53 Zündungsspule des ersten Zylinders |
| 27 Relais f. Pumpensteuerung | 54 Modul der elektronischen Zündung des zweiten Zylinders |
| | 55 Zündungsspule des zweiten Zylinders |
| | 56 Verbinder für Diagnostik der IAW-Anlage |

Arancio = Orange
 Azzurro = Light blue
 Bianco = White
 Giallo = Yellow
 Grigio = Grey
 Marrone = Brown
 Nero = Black
 Rosa = Pink
 Rosso = Red
 Verde = Green
 Viola = Violet
 Bianco-Azzurro = White-Light blue
 Bianco-Giallo = White-Yellow
 Bianco-Marrone = White-Brown
 Bianco-Nero = White-Black
 Blu-Nero = Blue-Black
 Giallo-Nero = Yellow-Black
 Nero-Grigio = Black-Grey
 Rosso-Bianco = Red-White
 Rosso-Blu = Red-Blue
 Rosso-Giallo = Red-Yellow
 Rosso-Nero = Red-Black
 Rosso-Verde = Red-Green
 Verde-Grigio = Green-Grey
 Verde-Nero = Green-Black
 Rosa-Nero = Pink-Black
 Marrone-Nero = Brown-Black
 Bianco-Blu = White-Blue
 Bianco-Verde = White-Green

Arancio = Orange
 Azzurro = Azur
 Bianco = Blanc
 Giallo = Jaune
 Grigio = Gris
 Marrone = Marron
 Nero = Noire
 Rosa = Rose
 Rosso = Rouge
 Verde = Vert
 Viola = Violet
 Bianco-Azzurro = Blanc-Azur
 Bianco-Giallo = Blanc-Jaune
 Bianco-Marrone = Blanc-Marron
 Bianco-Nero = Blanc-Noire
 Blu-Nero = Bleu-Noire
 Giallo-Nero = Jaune-Noire
 Nero-Grigio = Noire-Gris
 Rosso-Bianco = Rouge-Blanc
 Rosso-Blu = Rouge-Bleu
 Rosso-Giallo = Rouge-Jaune
 Rosso-Nero = Rouge-Noire
 Rosso-Verde = Rouge-Vert
 Verde-Grigio = Vert-Gris
 Verde-Nero = Vert-Noire
 Rosa-Nero = Rose-Noire
 Marrone-Nero = Marron-Noire
 Bianco-Blu = Blanc-Bleu
 Bianco-Verde = Blanc-Vert

Arancio = Orange
 Azzurro = Hellblau
 Bianco = Weiss
 Giallo = Gelb
 Grigio = Grau
 Marrone = Braun
 Nero = Schwarz
 Rosa = Rosa
 Rosso = Rot
 Verde = Grün
 Viola = Violett
 Bianco-Azzurro = Weiss-Hellblau
 Bianco-Giallo = Weiss-Gelb
 Bianco-Marrone = Weiss-Braun
 Bianco-Nero = Weiss-Schwarz
 Blu-Nero = Blau-Schwarz
 Giallo-Nero = Gelb-Schwarz
 Nero-Grigio = Schwarz-Grau
 Rosso-Bianco = Rot-Weiss
 Rosso-Blu = Rot-Blau
 Rosso-Giallo = Rot-Gelb
 Rosso-Nero = Rot-Schwarz
 Rosso-Verde = Rot-Grün
 Verde-Grigio = Grün-Grau
 Verde-Nero = Grün-Schwarz
 Rosa-Nero = Rosa-Schwarz
 Marrone-Nero = Braun-Schwarz
 Bianco-Blu = Weiss-Blau
 Bianco-Verde = Weiss-Grün

CALIFORNIA EV (1997-2000)