



MOTO GUZZI

V35

Imola II

V50

Monza II

V65

Lario

**FAHRERHANDBUCH MIT
BEDIENUNGSANLEITUNG**

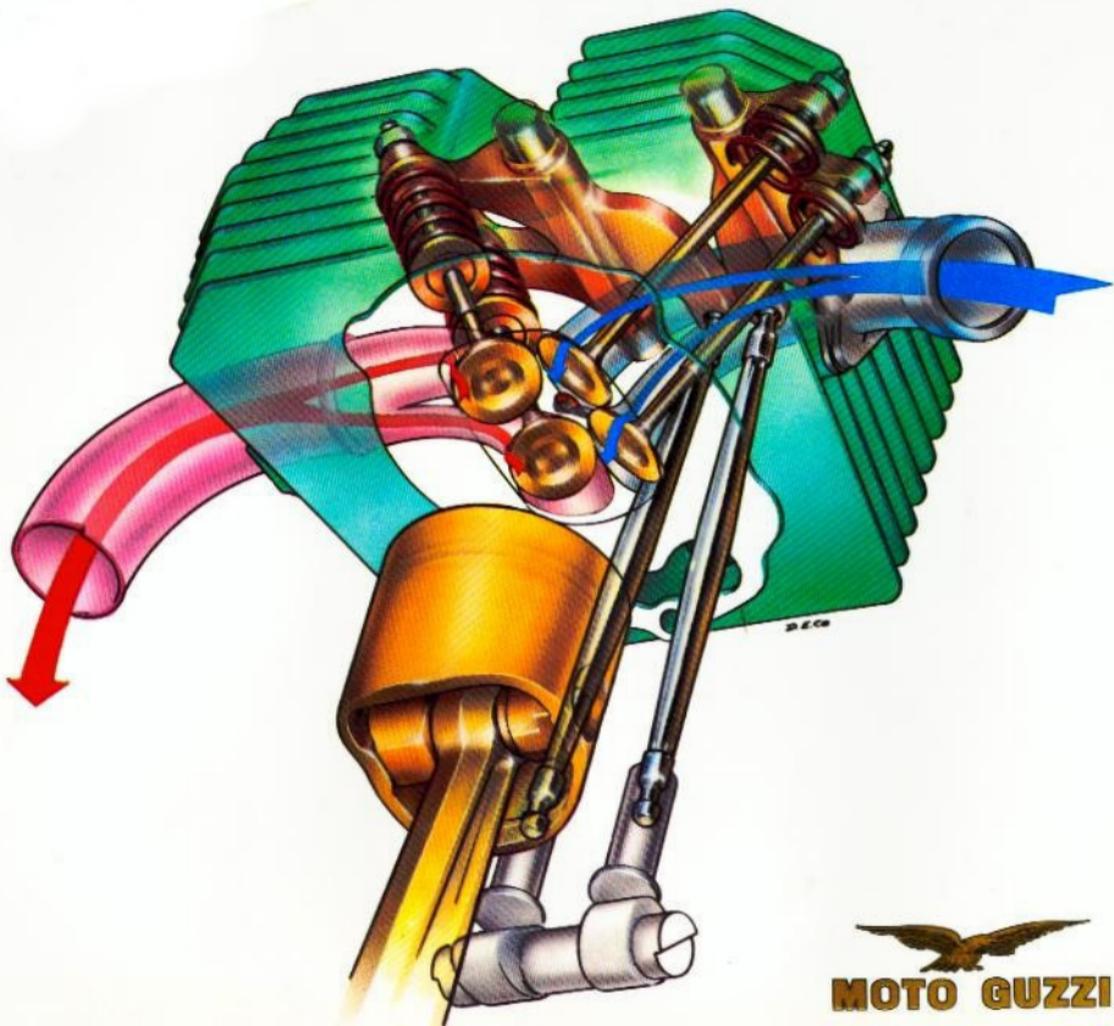
Geehrter Kunde,

Vor allem danke wir Ihnen für Ihre Bevorzugung unserem Produkte.

Damit eine lange Lebensdauer ohne Störungen dieses Fahrzeuges gewährleistet werden kann, empfehlen wir Ihnen sich an die in diesem Bechlein angegebenen Richtlinien und Anweisungen zu halten.

Vor der Fahren, lesen Sie ditte diese Ausgabe sorgfältigst, damit Sie über die technischen Eigenschaften des Fahrzeuges bewusst sind.

Für Kontrolle und Ueberholarbeiten ist es zweckmässig sich an unsere geschulten Vertreter zu weden, die einen genauen und schnellen Dienst gewährleisten können. Nicht von unserem Kundendienst ausgeführte und nichtsachgemässe Instandhaltungen oder Einstellungen während der Garantie-zeit können den Verlust des Garantieanspruches zur Folge haben.




MOTO GUZZI

Durch Anwendung des 4-Ventile-Modells wird der thermodynamische Wirkungsgrad des Motors verbessert: höhere Leistung und Drehmoment, bei sehr vermindertem Verbrauch.

Dies wird durch eine bessere Einfüllung und Ausleerung der Zylinder, mit Ausnutzung der Bewegungsenergie der Gase in den Leitungen mit beschränktem Druckverlust erreicht.

Eine besondere Studie wurde der Bemessung und der Form der Leitungen gewidmet: die während des Laufbetriebes erzeugten Verdichtungsstöße werden zur Füllung während des Ansaugtaktes und zur wirksamen Entfernung der Verbrennungsgase während des Auspufftaktes ausgenutzt. Die zwei Ansaugleitungen erzeugen im Verbrennungsraum eine höhere Wirbelung, welche eine einwandfreie Mischung der Ladung erlaubt: zum vollen Vorteil des Wirkungsgrades hat man auf diese Weise eine totale Verbrennung.

Die zentral im Kopf eingebaute Zündkerze gestattet einen schnellen und gleichmässigen Vorschub der Flammenfront: während des Einlasstaktes wird sie von Gasen bei niedrigen Temperaturen zweckmässig gekühlt.

Dies wird durch die einfache Bauart erreicht, die keine Wartungs- und Zuverlässigkeitsproblem bereitet.

INHALTSVERZEICHNIS

- 4 – Allgemeine Daten
- 10 – Kennzeichnungen
- 12 – Kontrollgeräte und Antriebe
- 19 – Gebrauchsanleitung des Motorrades
- 21 – Einfahren
- 22 – Anweisung zur Reinigung der Windschutzscheibe
- 23 – Wartung und Einstellungen
- 31 – Ausbauder Räder vom Fahrzeug
- 34 – Zusammenfassung der Wartungs- u. Schmierungsarbeiten
- 36 – Schmierung
- 41 – Kraftstoffversorgung
- 46 – Ventiltrieb
- 47 – Zündung
- 52 – Elektrische Anlage

4 ALLGEMEINE DATEN

MOTOR

Zyklus
Zylinderanzahl
Zylinderanordnung
Bohrung (mm)
Hub (mm)
Gesamthub (cc³)
Verdichtungsverhältnis
Max. Leistung (PS)
Steuer (Nenn-) leistung

Ventiltrieb

Ventiltriebsdaten:
Ansaugung

Auspuff

Ventilspiel für Kontrolle
der Ventiltriebeinstellung
Betriebsspiel zwischen
Kipphebeln und Ventilen:
– Ansaugung
– Auspuff

| V35 IMOLA II | V50 MONZA II | V65 LARIO |
|--|-------------------|-------------------|
| Viertakt | | |
| 2 | | |
| «V» di 90° | | |
| 66 | 74 | 80 |
| 50,6 | 57 | 64 |
| 346,22 | 490,29 | 643 |
| 10,5:1 | 10,4:1 | 10,3:1 |
| 40 bei 8800 U min | 50 bei 7800 U min | 60 bei 7800 U min |
| 6 | 8 | 10 |
| 4 Ventile im Zylinderkopf, durch Stoss- tangen und Kipphebeln betätigt | | |
| öffnet 18° vor dem O.T. schliesst 50° nach dem U.T. öffnet 53° vor dem U.T. schliesst 15° nach dem O.T. | | |
| 1 mm | | |
| 0,10 mm | | |
| 0,13 mm | | |

Schmierung

| V35 IMOLA II | V50 MONZA II | V65 LARIO |
|--------------|--------------|-----------|
|--------------|--------------|-----------|

Zwangssystem durch Zahnradpumpe Anzeiger für ungenügenden Druck auf den Instrumentenbrett

Oelfilter: Netzfilter in der Motorölwanne
Patronefilter vom aussen auswechselbar

Zündung

Durch Zündverteiler über Doppelunterbrecher und automatisch verstellbare Frühzündung durch Fliehkraft

Anfangs-Frühzündung (statisch)
Selbst-Frühzündung
Gesamt-Frühzündung (statisch u. automatisch)
Abstand zwischen den Unterbrecher-Kontakten
Zündkerzen
Abstand zwischen den Elektroden
2 Vergaser Dell'Orto Typ

| | | |
|-----|-----|-----|
| 10° | 10° | 10° |
| 20° | 25° | 25° |
| 30° | 35° | 35° |

0,35 mm ÷ 0,45 mm
Champion Z6; NGK C9 H
0,6 mm

Kraftstoffversorgung

| | | |
|--------|--------|--------|
| PHBH28 | PHBH30 | PHBH30 |
|--------|--------|--------|

Auspuff

2 Rohre und zwei verbundene Dämpfer

Drehstrom-Generator

vorne, auf der Kurbelwelle montiert (14V-20A)

Anlasssystem

elektrischer Anlassmotor (12V-0,7Kw) mit magnetgesteuerter Kupplung ausgerüstet

6 KRAFTUEBERTRAGUNG

Kupplung

Primärtrieb:

durch Zahnräder Verhältnis

Getriebe

Getriebeverhältnisse:

- 1. Gang
- 2. Gang
- 3. Gang
- 4. Gang
- 5. Gang

Sekundär

Verhältnis:

Gesamtverhältnisse (Motor-Rad):

- 1. Gang
- 2. Gang
- 3. Gang
- 4. Gang
- 5. Gang

| V35 IMOLA II | V50 MONZA II | V65 LARIO |
|--------------|--------------|-----------|
|--------------|--------------|-----------|

Eincheibe-Trockenkupplung mit Diaphragmafeder; durch Handhebel auf der linken Seite des Lenkers betätigt

$Z=(13/23) 1:1,7692 \mid Z=(15/22) 1:1,4666 \mid Z=(16/21) 1:1,3125$

5-Gang, Zahnräder im ständigen Eingriff. Vorderseitige Kupplung. Handhebel auf der linken Seite im Zentrum des Motorrades.

1:2,3636 (Z=11/26)

1:1,6428 (Z=14/23)

1:1,2777 (Z=18/23)

1:1,0555 (Z=18/19)

1:0,9000 (Z=20/18)

Welle mit Kardangelenken und Kegelrädern

1:3,875 (Z=8/31)

1:16,2045

1:13,4333

1:12,0213

1:11,2630

1:9,3369

1:8,35555

1:8,7601

1:7,2650

1:6,4987

1:7,2366

1:5,9990

1:5,3685

1:6,1702

1:5,1150

1:4,5773

FAHRGESTELL

| V35 IMOLA II | V50 MONZA II | V65 LARIO |
|---|--------------|-----------|
| In Wiegeform, zerlegbarer Rohrrahmen | | |
| Teleskopgabel mit Oelluftstossdämpfern Schwunggabel mit gleichmitting regulierbaren Federn an den Oelluftstossdämpfern | | |
| Leichtmetallgussräder mit Felgen. Abmessungen: | | |
| MT H2 - 2,15 x 16" | | |
| MT H2 - 2,50 x 16" | | |
| 100 90 V16 oder 100 90 H16 | | |
| 120 90 V16 oder 120 90 H16 | | |
| Scheibenbremse mit fester Bremseinheit und Doppelbremszylinder. Handbetätigung durch Hebel an der rechten Lenkerseite | | |
| 270 mm | | |
| 32 mm | | |
| 12,7 mm | | |
| Scheibenbremse, mit fester Bremseinheit und Doppelbremszylinder. Fusspedalbetätigung an rechter Fahrzeugseite | | |
| 235 mm | | |
| 32 mm | | |
| 15,875 mm | | |

Aufhängungen

Vorne
Hinten

Räder

Vorne
Hinten

Reifen

Vorne
Hinten

Bremsen

Vorne

- Scheibe
 - Bremszylinder
 - Pumpe
- Hinten

- Scheibe
- Bremszylinder
- Pumpe

| V35 IMOLA II | V50 MONZA II | V65 LARIO |
|--------------|--------------|-----------|
|--------------|--------------|-----------|

Die hintere Bremse ist durch Hydraulikleitung mit der linken Vorderbremse verbunden, die sieselben Masse hat wie die Vorderbremse (rechte) mit-Hand-betätigung.

Masse und Gewichte

Achsenabstand (belastetes Fahrzeug) (m)
 Max. Länge (m)
 Max. Breite (m)
 Max. Höhe (m)
 Leergewicht (kg)

Leistungen

Max. Geschwindigkeit nur mit Fahrer (km/std)
 Kraftstoffverbrauch (Liter/100 Km)

| | | |
|----------|----------|----------|
| | 1,455 | |
| | 2,070 | |
| | 0,660 | |
| | 1,180 | |
| 168 | 170 | 172 |
| über 170 | über 185 | über 195 |
| 4,8 | 5,2 | 5,6 |

FUELLMENGEN

9

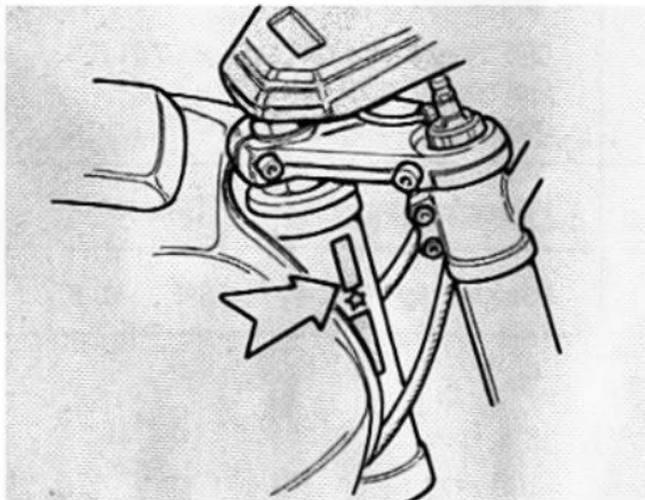
| Versorgungsstellen | Liter | Benzin - u. Oeltypen |
|--|-----------------------------------|---|
| Kraftstoffbehälter (Reserve ca. 2 l.) | 18 | Benzin Super (97 NO-RM min.) |
| Oelwanne | 2 | Oel "Agip Sint 2000 SAE 10 W/50" |
| Getriebegehäuse | 0,900 | Oel "Agip Rotra MP SAE 85 W/140" |
| Hinterradantriebsgehäuse | 0,170 wovon: 0,160 0,010 | Oel "Agip Rotra MP SAE 85 W/140" Oel "Agip Rocol ASO/R" oder Molykote Typ "A" |
| Teleskopgabel (je Holm) | 0,100 | Flüssigkeit "Agip F.1 ATF Dexron" |
| Bremsanlagen, vorne und hinten | | Flüssigkeit "Agip F.1 Brake Fluid SAE J 1703 B" |

10 KENNZEICHNUNGEN

(Abb. 3)

Jedes Fahrzeug ist mit einer Identifizierungsnummer auf dem Fahrgestell und auf der Motorlagerung versehen.

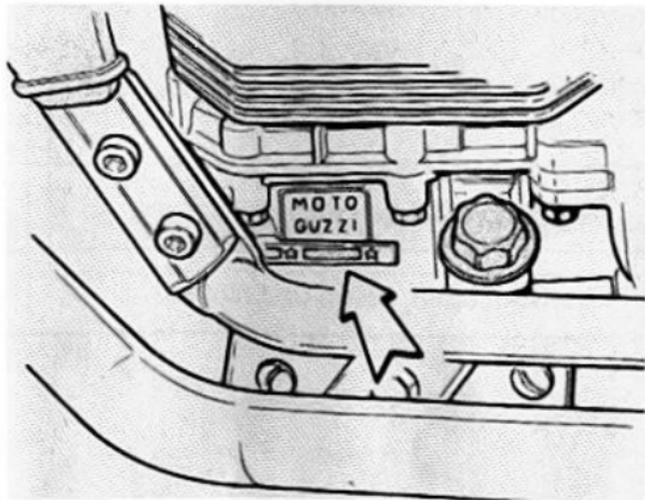
Diese Nummer am Rahmen ist im Fahrseugbrief eingetragen und dient gemäss Gesetz zur Identifizierung des Motorrades.



Ersatzteile

Falls eines Austausches von Ersatzteilen verlangen und nachprüfen Sie, **dass ausschliesslich "Original Moto Guzzi Ersatzteile" verwendet werden.**

Falls nicht originelle Ersatzteile verwendet worden sind, wird man der Garantie verlustig.



Garantie

Mit Beschränkung einer 10.000 km-Strecke ist die Garantie vom Tage der Lieferung an 6 Monate lang gültig.

Sie erlischt wenn irgendeine Veränderung oder Wettbewerbe vorgenommen werden, sowie auch wenn nicht Originalteile, oder Originalteile aber nicht wie von SEMM-Moto Guzzi vorgeschrieben, verwendet werden. Keine Garantie wird für die Reifen oder andere Zusatztelle, die nicht im Werk SEIMM-Moto Guzzi hergestellt werden, jedenfalls gewährleistet.

Jedes neues Fahrzeug wird mit einem Kundendienstkarten-Büchlein versehen, das mit dem Fahrzeug immer bleiben und sorgfältigst mit den anderen Verkehrs-papieren aufbewahrt werden muss.

Dies ist das einzige gültige Dokument um die Garantieleistung unter den Generalverkaufsbedingungen bei SEIMM-Moto Guzzi Vertretern beanspruchen zu können.

12 KONTROLLGERAETE UND ANTRIEBE

Instrumentenbrett (Abb. 4)

- 1 Schlüsselschalter zur Einschaltung der Verbraucher.
- 2 Voltmeter.
- 3 Drehzahlmesser.
- 4 Tachometer - Km-Zähler.
- 5 Nullsteller für Km-Zähler.
- 6 Kontrolleuchte (grün) für linken Blinker.
- 7 Kontrolleuchte (grün) für rechten Blinker.
- 8 Kontrolleuchte (blau) Fernlichtanzeiger.
- 9 Kontrolleuchte (grün) Standlichtanzeiger.
- 10 Kontrolleuchte (grün "Neutral") Leerlaufanzei-

"OFF" in Linie mit der Markierung "C": Motor abgestellt

Schlüssel abziehbar (kein Kontakt).

"A" in Linie mit der Markierung "C" (Uhrzeigersinn drehen):

das Fahrzeug ist startbereit. Alle Verbraucher sind eingeschaltet. Schlüssel nicht abziehbar.

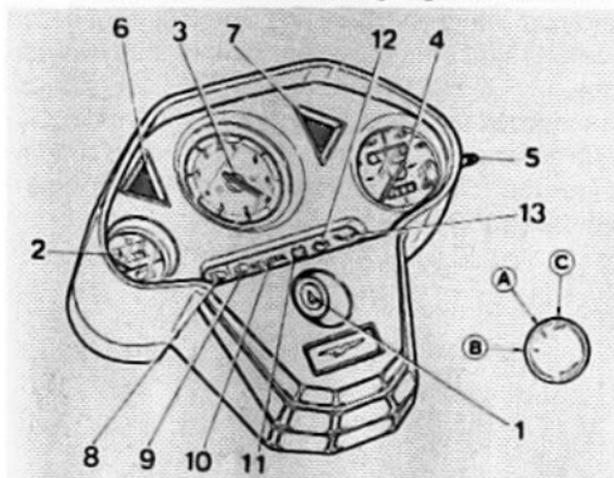
"B" in Linie mit der Markierung "C" (Schlüssel Uhrzeigersinn drehen): Motor abgestellt. Mit Schalter "A" in Abb. 5 in Stellung "PARK" ist Parklicht eingeschaltet. Schlüssel abziehbar.

ger. Sie leuchtet bei Leerlauf auf.

11 Kontrolleuchte (rot) Stromlieferung aus Generator. Sie muss abschalten sobald der Motor eine gewisse Drehzahl erreicht hat.

12 Oeldruckanzeiger (rot). die Kontrolleuchte erlischt wenn genügend Druck vorhanden ist, um die Motorschmierung zu sichern. Wenn die Leuchte nicht abschaltet entspricht der Druck dem vorgeschriebenen Wert nicht; in diesem Falle muss der Motor sofort abgestellt und die erforderliche Überprüfung durchgeführt werden.

13 Kontrolleuchte zur Verfügung des Kunden.



Schalter für Beleuchtung und Druckknopf für Hupe (Abb. 5)

Schalter "A"

| | |
|-----------------|-------------------------------|
| Stellung "PARK" | Parklicht. |
| Stellung "ON" | Zweilichtlampe eingeschaltet. |
| Stellung "OFF" | Licht aus. |

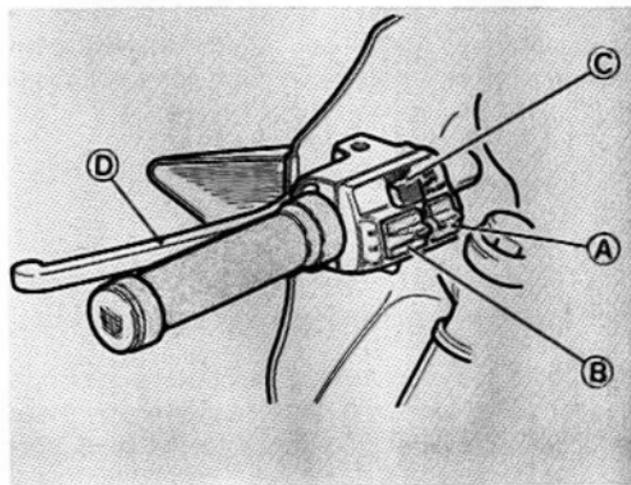
Schalter "B"

Mit Schalter "A" in Stellung "ON":

| | |
|------------------|---------------|
| Stellung "LO" | Abblendlicht. |
| Stellung "HI" | Fernlicht. |
| Stellung "Flash" | Blinklicht. |

Druckknopf "C"

Hupe.



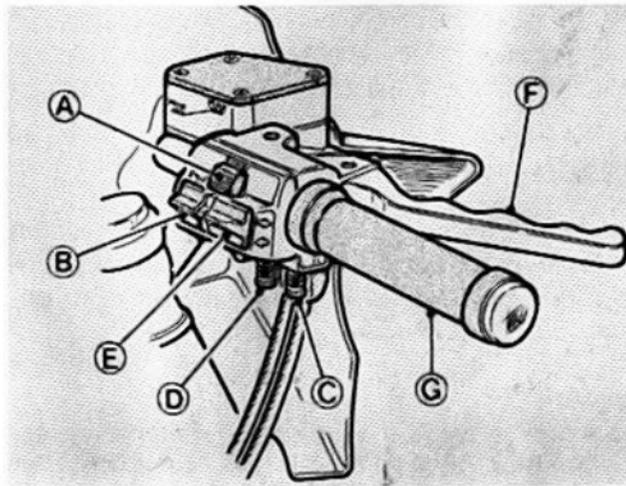
5

Druckschalter zum Anlassen und 13 Schalter zum Abstellen des Motors und Richtungsanzeigerbetätigung (Abb. 6)

Sie sind auf der rechten Seite des Lenkers montiert

Mit dem Zeichen "A" auf dem Schlüssel in Linie mit dem Zeichen "C" (siehe Abb. 4) das Fahrzeug ist zum Starten bereit. Zum Anlassen des Motors geht man wie folgt vor:

– prüfen, ob der Schalter "B" in Zentralstellung ist;



6

- 14** – den Kupplungshebel ganz durchziehen;
– bei kaltem Motor den Starthilfshebel in Anlasstellung "A" (siehe Abb. 30) bringen;
– den Anlassdruckknopf "A" (start) drücken.
Um den Motor abzustellen, ist der Zündschalter auf dem Instrumentenbrett zu betätigen.
Um den Motor in Notfall abzustellen muss man:
– den Schalter "B" nach oben oder nach unten verschieben.
Steht der Motor, ist der Zündschlüssel wie in Abb. 4 im Gegenuhrzeigersinn zu drehen, bis sich die Markierung "OFF" mit der Markierung "C" übereinstimmt, sodann den Schlüssel abziehen.

Schalter "E"

- Stellung  Richtungsanzeiger rechts.
Stellung  Richtungsanzeiger links.

Gasdrehgriff ("G" in Abb. 6)

- Der Gasdrehgriff befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers; durch Drehen gegen den Fahrer öffnet sich der Gasschieber; in entgegengesetzter Richtung schliesst er sich.
Um den Gasdrehgriff einzustellen wird die Schraube "D" auf-oder zugeschraubt.
Um den Rücklauf des Griffes zu verhärten, betätigt man die Schraube "C".

Kupplungshebel ("D" in Abb. 5)

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

Vorderradbremshebel rechts ("F" in Abb. 6)

Er befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers und betätigt den HBZ für die rechte Vorderradbremse.

Starthilfshebel (Abb. 30)

- Der Hebel zum Starten bei kaltem Motor (Starte) befindet sich auf der linken Seite des Fahrzeuges.
– "A" Anlasstellung.
– "B" Fahrtstellung.

Bremspedal für linke Vorder und Hinterbremse ("B" in Abb. 19)

Es befindet sich rechtsseitig des Fahrzeuges und ist durch Zugstange mit dem Hauptbremszylinder verbunden, es betätigt gleichzeitig die linke Vorder- und Hinterbremse.

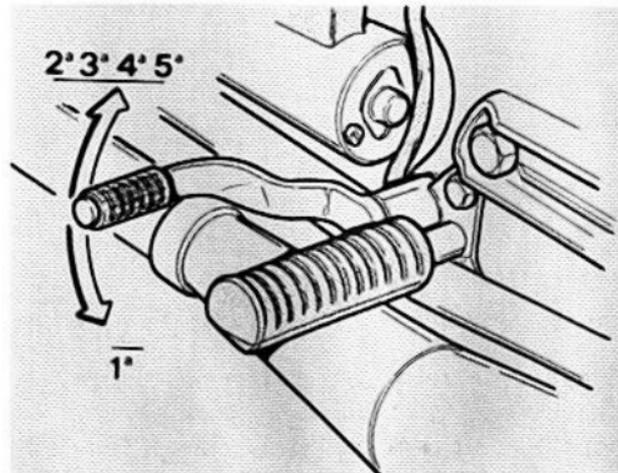
Gang Schaltpedal (Abb. 7)

Es befindet sich zentral auf der linken Seite des Motorrades.

Gang-Stellung:

- 1. Gang. Hebel nach unten;
- 2., 3., 4., 5. Gang: Hebel nach oben;
- Leerlauf, zwischen den 1. und 2. Gang.

Vor Betätigung des Gangwahlhebels, den Kupplungshebel ganz ziehen.

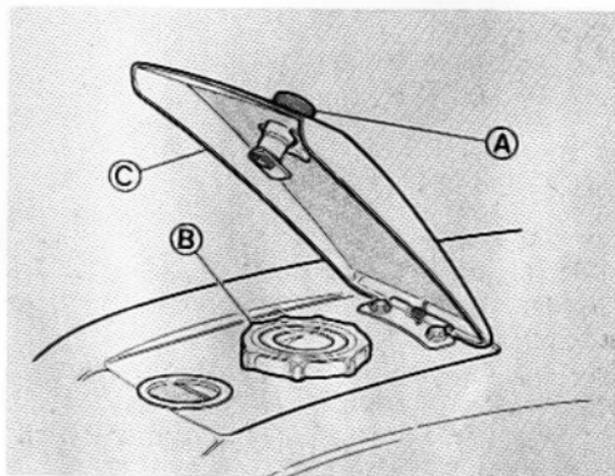


7

Kraftstoffbehälterverschluss (Abb. 8) 15

Um an den Kraftstoffbehälter "B" zu kommen, ist der Schlüssel "A" im Uhrzeigersinn zu drehen so dass der Deckel "C" aufzuheben.

Anmerkung: während des Auftankes ist ein eventuelles Ueberfließen des Kraftstoffes zu vermeiden, oder sofort zu reinigen, um dauerhaften Schaden am Lack des Behälters zu verhindern.

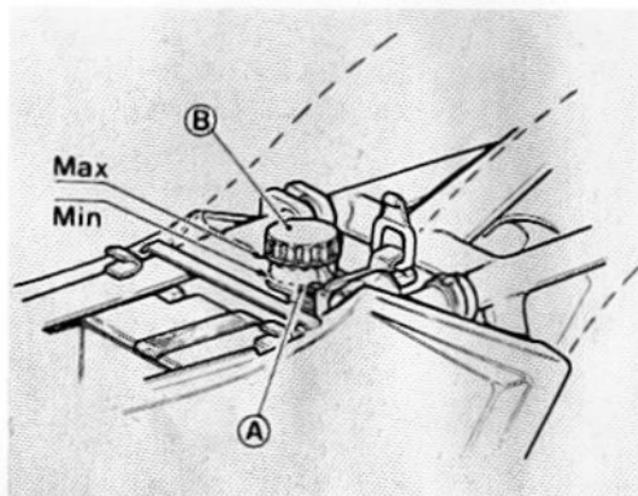


8

16 Pumpenflüssigkeitsbehälter (Hydraulikbremse, vorne links und hinten) (Abb. 9)

Um an den Flüssigkeitsbehälter zu kommen, sind der Sattel und der Kraftstoffbehälter zu entfernen. Die mind. und max. Flüssigkeits-Füllstände werden auf dem durchsichtigen Körper des Behälters "A" angegeben.

Zur Nachfüllung sind Stopfen "B" und die Gummimembrane zu entfernen.



9

Kraftstoffhähne (Abb. 10)

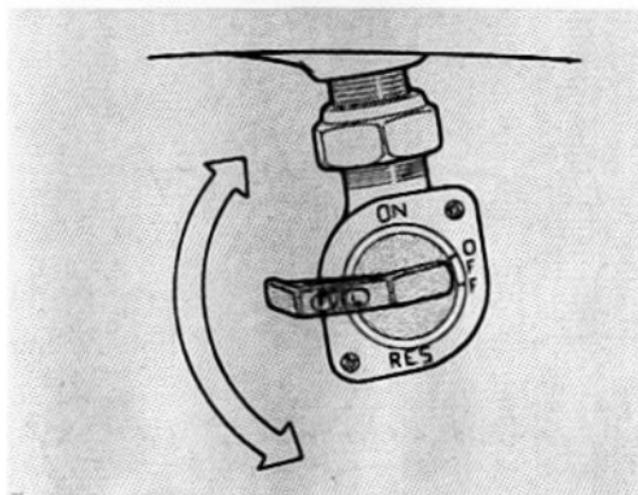
Sie sind unter dem Kraftstoffbehälter auf der Hinterseite montiert.

Die Hebel der Hähne (FUEL) haben 3 Stellungen:

"ON" geöffnet: Pfeil des Hebels nach oben

"RES" Reserve: Hebel nach unten

"OFF" geschlossen: Pfeil des Hebels ist waagrecht



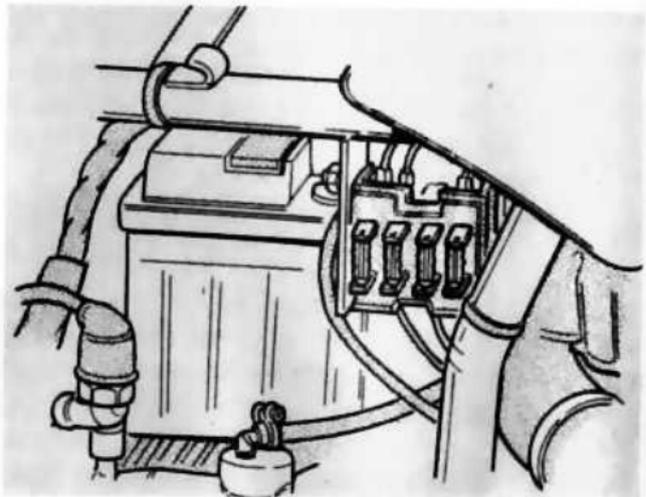
10

Sicherungsleiste (Abb. 11)

Die Sicherungsleiste ist auf der rechten Seite des Fahrzeuges montiert. Um an sie zu kommen, muss man den Seitendeckel rechts abnehmen.

Auf der Leiste sind 4 Sicherungen von 16 A montiert.

Bevor eine oder mehrere Sicherungen auszuwechseln, muss man die Verschmelzungsursache ausfinden und beheben (siehe Schaltplan-Legende).



11

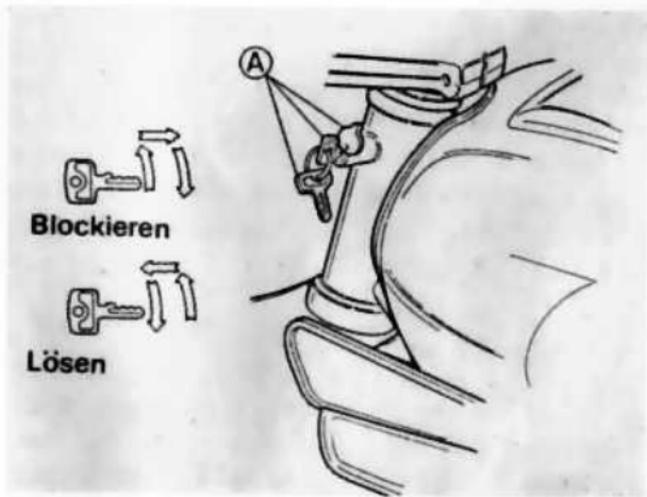
Sicherungs-vorrichtung zur blockierung des lenkers (Abb. 12)

Blockieren:

- den Lenker ganz nach rechts einschlagen
- den Schlüssel ins Schloss stecken und im Gegenuhrzeigersinn drehen und voll durchdrücken, dann loslassen und auf dem Schloss herausziehen.

Lösen:

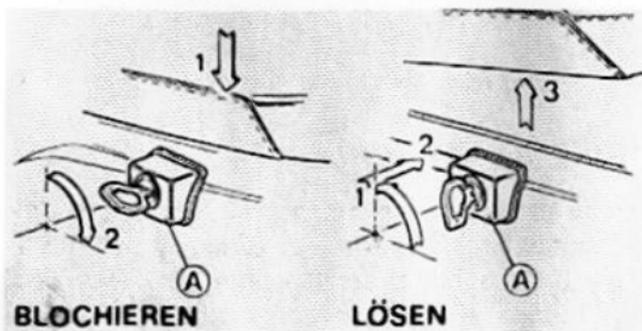
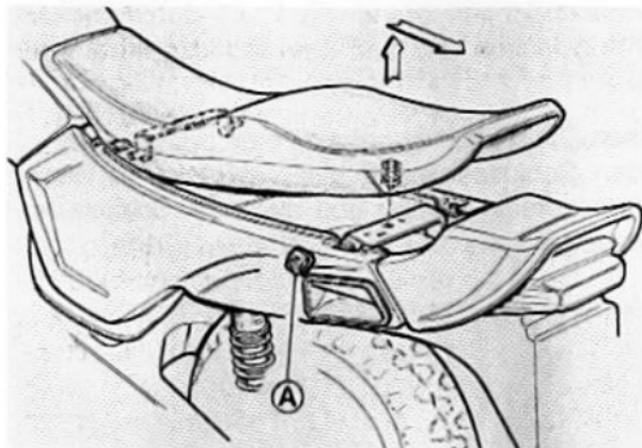
- den Schlüssel ins Schloss stecken, im Gegenuhrzeigersinn drehen und aus dem Schloss herausziehen.



12

18 Vorrichtung zur Blockierung des Sattels (Abb. 13)

Der Sattel wird durch ein dazubestimmtes Schloss "A" blockiert, das links auf der Hinterseite des Motorrads montiert ist.



Zum Lösen ist der Schlüssel um 1/4 Drehung im Gegenuhrzeigersinn zu drehen.

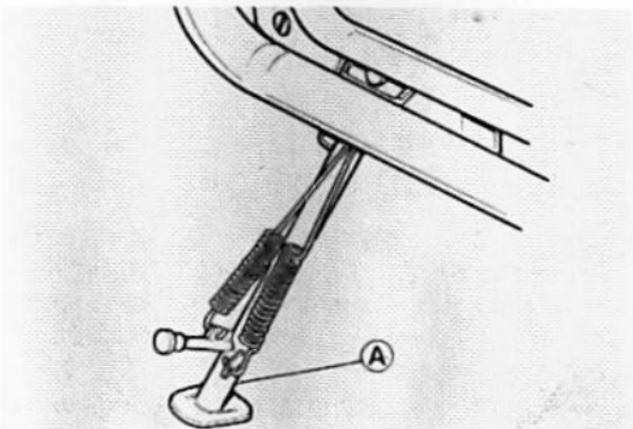
Gleichzeitig auf den Sattel drücken. Der Sattel kann dann aufgehoben und auch abgenommen werden.

Zum Blockieren, den Sattel in seinen Sitz auf dem Rahmen einführen und darauf drücken.

Seitenständer des Motorrads ("A" in Abb. 14)

Das Motorrad ist mit einem Seitenständer ausgerüstet, der für kurzes Parken dient.

Der Seitenständer wird automatisch eingezogen. Es ist ratsam, um dem Fahrzeug für längeren Aufenthalt bessere Stabilität zu bieten, es immer auf dem Zentralständer aufzubocken.



Kontrolle vor dem Motoranlassen

Prüfen ob:

- genug Kraftstoff im Tang vorhanden ist;
- das Öl der Ölwanne im Motorgehäuse auf richtigem Stand ist;
- der Zündschlüssel in Stellung zum Anlassen ist (siehe Abb. 4);
- die folgenden Kontrolleuchten aufscheinen:
 - **rot:** ungenügender Öldruck, ungenügende Stromverteilung der Lichtmaschine;
 - **grün:** Leerlaufanzeiger "NEUTRAL";
- der Betätigungshebel "Starter" **bei kaltem Motor** in Anlasstellung ist ("A" in Abb. 30).

Anlassen bei kaltem Motor

Nach den oben angeführten Kontrollen, den Gasdrehgriff um 1/4 der Öffnung gegen den Fahrer drehen, den Kupplungshebel ganz ziehen und den Druckschalter "START" ("A" in Abb. 6) drücken.

Läuft der Motor, bevor man den Betätigungshebel

"Starter" in Gangstellung "B" (s. Abb. 30) bringt, *den Motor für einige Zeit je nach den Temperaturverhältnisse leerlaufen.*

Sollte während der Fahrt, der Betätigungshebel "Starter" in Anlasstellung ("A" in Abb. 30) bleiben, würde man Vergaserfehler und eine beträchtliche Erhöhung des Kraftstoffverbrauches begegnen, im schlimmsten Fall kann sich ein Festfressen wegen Zylinderwaschung durch Kraftstoffüberfluss ergeben.

Achtung - Falls die drübe Kontrolleuchte "NEUTRAL" am Instrumentenbrett nicht aufleuchtet, wenn der Zündschlüssel mit Zeichen "A" mit dem Zeichen "C" übereinstimmt (siehe Abb. 4), bedeutet dies, dass ein Gang noch eingeschaltet ist. In solcher Lage kann das Motoranlassen gefährlich sein. Es ist daher ratsam, vor dem Anlassen sich zu vergewissern, dass Leerlauf vorliegt.

Anlassen bei warmen Motor

Wie bei kaltem Motor, nur braucht man nicht den Betätigungshebel "Starter" in Stellung "A" (siehe Abb. 30) zu bringen, sonst würde eine Ueberfettung treten.

20 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 (Abb. 7) mit dem Fuss betätigen und begleiten.

Wenn man auf kleinere Gänge übergeht, die Bremse und die Schliessung des Gasdrehgriffes allmählich benutzen, um den **Motor** während des Nachlassens des Kupplungshebels **nicht auf Ueberdrehzahl zu bringen**.

Anhalten

Gas schliessen, Bremshebel betätigen und wenn man fast steht, den Kupplungshebel ganz ziehen. Dies wird mit duter 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 Ueberdrehzahl gebracht wird**.

Auf nassen und schlüpfrigen Strassen sind die Bremsen und besonders die rechte Vorderbrem-

se vorsichtig zusetzen.

Um den Motor anzuhalten, muss man das Zeichen "OFF" auf dem Zündschlüssel mit dem Zeichen "C" (siehe Abb. 4) übereinbringen.

Nicht vergessen: bei stehendem Motor die Kraftstoffhähne immer schliessen!

Parken

Bei Aufenthalt in nicht gut beleuchteten Straussen ist es nötig, die parklichter eingeschaltet zu lassen.

Dazu dreht man den Zündschlüssel bis das Zeichen "B" (auf dem Schlüssel) mit dem Zeichen "C" auf dem Instrumentenbrett (siehe Abb. 4) übereinstimmt und der Lichtschalter (siehe Abb. 5) in Stellung "PARK" ist; dann den Schlüssel abziehen und die Lenkuung blockieren (siehe Abschnitt "Vorrichtung zur Blockierung des Sattels und Abb. 12).

EINFAHREN

Während der Einfahrzeit sind folgende Normen zu beachten:

1 Vor der Abfahrt den Motor einige Zeit, je nach der Jahrestemperatur, leerlaufen lassen, um ihn gut anzuwärmen.

2 Während der Einfahrzeit darf die Geschwindigkeit 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.

3 Vor dem Anhalten allmählich verlangsamen, um die Elemente an zu schnellen Temperaturunterschied nicht auszusetzen.

4 Bei Terminfälligkeit alle vorgeschriebenen Ar-

beiten, wie in den Kungendienstkarten vorgesehen ausführen.

5 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 Oelstand auf dem min. Stand schon vor den ersten 500 ÷ 1500 km sein, ist das Motoröl gleich zu wechseln und nicht nur nachzufüllen.

Vorgeschriebenes Oel: "Agip Sint 2000 SAE 10W/50".

- Sämtliche Schrauben und Muttern des Fahrzeuges auf festen Sitz prüfen.

- das Ventilspiel prüfen und wenn nötig einstellen.

- die Kontaktöffnung des Doppelunterbrechers nachprüfen.

- den Reifendruck nachprüfen.

EINFAHRGESCHWINDIGKEIT

| Km-Strecke | erlaubte max.Geschwindigkeit km/h | | | | |
|-------------------|---|--------|--------|--------|--------|
| | 1.Gang | 2.Gang | 3.Gang | 4.Gang | 5.Gang |
| Von 0 bis 1000 | 35 | 55 | 75 | 95 | 115 |
| Von 1000 bis 2000 | 50 | 75 | 100 | 115 | 130 |
| Von 2000 bis 4000 | Die Geschwindigkeit allmählich erhöhen, wie oben angegeben, bis die max. erlaubte Geschwindigkeit erreicht ist. | | | | |

22 ANWEISUNGEN ZUI REINIGUNG DER WINDSCHUTZSCHEIBE

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

Jedenfalls, sind folgende Vorsichtsmaßnahmen zu treffen:

- die Windschutzscheibe weder waschen noch reinigen, wenn die Lufttemperatur zu hoch ist oder bei einer zu starken Sonneneinstrahlung.
- aus irgendeinem Grund darf man Lösemittel, Laugen, o.ä. anwenden.
- keine Flüssigkeiten, die Schleifmittel enthalten, keine Bürsten, 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 weichem "Polish" abgeholfen.
- Frische Farbe oder Dichtungsmassen werden vor dem Trocknen oder durch Abreiben mit Lösenaphtha, 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 Lösemittel nicht abgeholfen.

Einstellung des Kupplungshebels

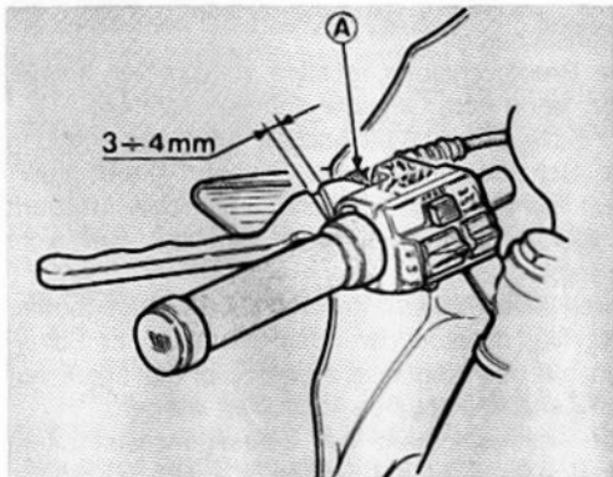
(Abb. 15)

Wenn das Spiel zwischen Hebel und Anschlag am Lenker höher oder niedriger als 3-4 mm. ist geht man wie folgt vor: die Gummimuffe zurück-schieben und die Einstellschraube "A" betätigen, bis die vorgeschriebene Werte erreicht sind.

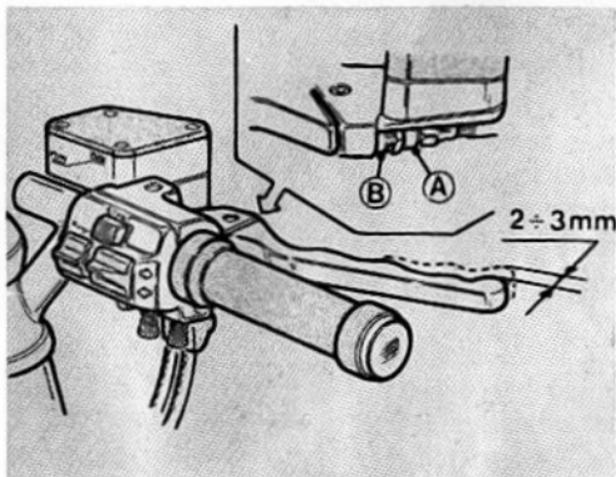
Einstellung des Hebels der rechten Vorderbremse

(Abb. 16)

Zwischen Bremskolben Hbz. und Endstück des Betätigungshebels ist ein gewisses Spiel vorge-sehen. Dieses Spiel kann durch die Nummer ver-schiedener Beilagscheiben "B" eingestellt werden, diese befinden sich auf dem STOP-Schalter "A" unter dem durchsichtigen Bremspumpenkörper.



15



16

24 Kontrolle auf Verschleiss der Bremsbeläge:

Alle 3000 km die Stärke der Beläge prüfen sie soll wie folgt sein:

– bei neuem Belag 7 mm;

– bei Verschleissgrenze des Belages ca. 3,5 mm
Liegt die Stärke der Beläge unter dieser Grenze, ist es erforderlich, sie auszutauschen.

Nach durchgeführtem Austausch, ist es nicht nötig, die Entlüftung der Bremsanlage durchzuführen, es reicht die Betätigungshebel mehrmals zu betätigen, bis die Kolben der Bremszangen in normaler Stellung sind.

Beim Austausch der Beläge muss der Zustand der Schläuche überprüft werden. Wenn sie beschädigt sind, muss man sie sofort auswechseln.

ACHTUNG! Beim Austausch der Beläge muss man während der ersten 100 km die neuen Beläge mit Vorsicht zu behandeln, um eine korrekte und vollständige Lagerung des Reibungsmaterials zu erlauben.

Kontrolle der Bremsscheiben

("I" in Abb. 17 u. 18)

Die Bremsscheiben sind aus Material mit hohem Reibungskoeffizient hergestellt, und zur Paarung der spezifischen Bremsbeläge studiert.

Die Gültigkeit dieser Paarung wurde durch eine Serie von Proben und Versuchen bestätigt.

Während der Gebrauchsphase bilden sich Rillen auf der Scheibe, die zu einer weiteren Erhöhung der Bremsfähigkeit beitragen.

Dies ist leicht bemerkbar durch eine niedrigere Belastungsanforderung der Bremshebelbetätigung, bei gleicher Bedingung der Geschwindigkeitsabnahme.

Im Falle eines Austausches wegen erreichter Verschleissgrenze der Bremsbeläge, ist es ratsam, die Bremsen während der ersten 100 km mit Sorgfalt zu betätigen, um so einen korrekten Verband der Bremsbeläge bezüglich der Scheiben zu erlauben. Auf den neuen Belägen müssen sich praktisch die gleichen Rillen bilden, zu einer perfekten Vereinigung zum Profil der Bremsscheibe.

Die Bremsscheiben müssen vollkommen sauber sein, ohne Fett, Öl oder anderen Schmutz.

Im Falle eines Austausches oder Uederholung der Scheiben, muss das "Flattern" dieser überprüft werden. Die Kontrolle wird mittels Messuhr ausgeführt, der max. Wert darf 0,2 mm nicht überschreiten.

Wenn das "Flattern" grösser als der angegebene Wert ist, müssen der Zusammenbau der Scheiben auf den Naben und das Spiel der Lager auf den genannten Naben kontrolliert werden.

Der Anzugsmoment der Befestigungsschrauben der Scheiben auf den Naben ist $2,8 + 3$ Kgm.

Kontrolle des Flüssigkeitsstandes und Austausch der Flüssigkeit in den Vorrätsbehältern der Pumpen

(Abb. 17 u 18)

Zur guten Leistungsfähigkeit der Bremsen, sind folgenden Regeln zu Beachten:

Bremsanlage vorne rechts (Abb. 17)

1 den Flüssigkeitsstand öfters prüfen, der sich innerhalb der durchsichtigenseite "C" des Pumpenbehälters "A" befinden muss. Der Flüssigkeitsstand darf nie unter die durchsichtige Seite sinken.

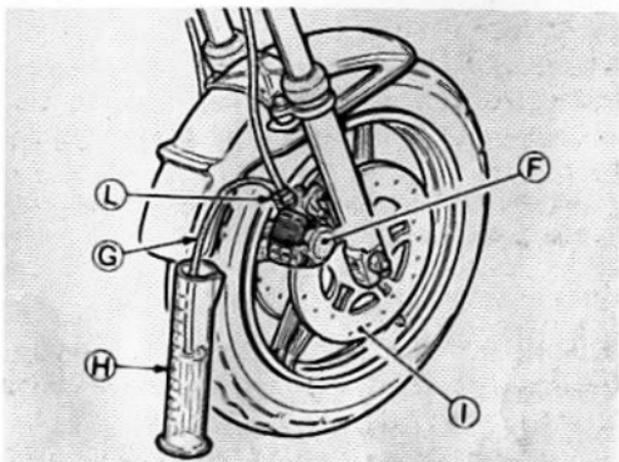
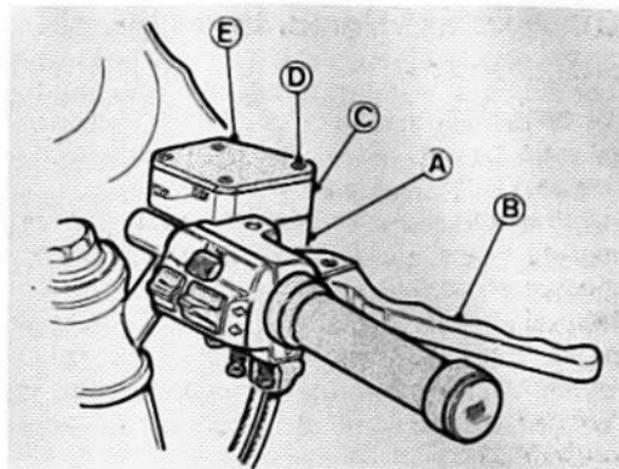
2 Behälter "A" von Zeit zu Zeit oder wenn erforderlich mit Flüssigkeit nachfüllen, nachdem man die Schrauben "D" des Verschlusses "E" ausgeschraubt und die Membrane entfernt hat.

Flüssigkeit unbedingt aus einer Originaldose verwenden, die nur im Moment der Verwendung geöffnet wird.

3 Alle 15.000 km ca. oder einmal jährlich den kompletten Wechsel der Flüssigkeit in den Bremsanlagen vornehmen.

Zur guten Funktionierung der Bremsanlagen ist es erforderlich, dass die Leitungen immer voll Flüssigkeit aber ohne Luftbläschen sind.

Ein langer und elastischer Lauf des Betätigungshebels "B" zeigt Luft in den Leitungen an. Im Falle einer Reinigung der Bremsleitungen ist frische Flüssigkeit ausschliesslich zu verwenden.



26 Es ist unbedingt verboten, Alkohol oder Druckluft für das nach-trägliche Trocken zu verwenden; für die Metallteile ist die Verwendung von "Trielina" ratsam.

Für eventuelle Beschmierung darf man keine Mineralfette oder -öle verwenden. Falls keine geeignete Schmiermittel vorhanden sind, wird es empfohlen, die gummi- und Metallteile mit der Flüssigkeit der Anlagen anzufeuchten.

Empfohlene Flüssigkeit: "Agip F.1 Brake Fluid - SAE J 1703".

Bremsanlage, hinten und vorne links (Abb. 18)

Wie Bremsanlage vorne rechts, ausser den Punkten 1 und 2:

1 der Flüssigkeitsstand wird durch Behälter "A" nachgeprüft.

Diese Prüfung öfters vornehmen: der Flüssigkeitsstand soll zwischen den max. und min. Bezugslinien am durchsichtigen Behälterskörper liegen.

2 Den Behälter von Zeit zu Zeit oder wenn erforderlich mit der Flüssigkeit nachfüllen, nachdem der Verschluss "B" ausgeschraubt und die Membrane entfernt worden sind.

Entlüftung der Bremsanlagen (Abb. 17 u 18)

Die Entlüftung der Bremsanlagen wird erforderlich, wenn der Hub der Hebel am Lenker oder des Pe-

dals an der rechten Fahrzeugsseite wegen der Luftblasen in den Kreisen zu lang und federnd ist.

Die Entlüftung führt man folgendermassen durch:

Rechte vordere Bremsanlage (Abb. 17)

1 Das Fahrzeug auf dem Zentralständer aufbocken;

2 den Lenker so drehen, dass der Vorratsbehälter "A" welcher mit der Bremspumpe eine Einheit bildet, in waagrechter Stellung steht;

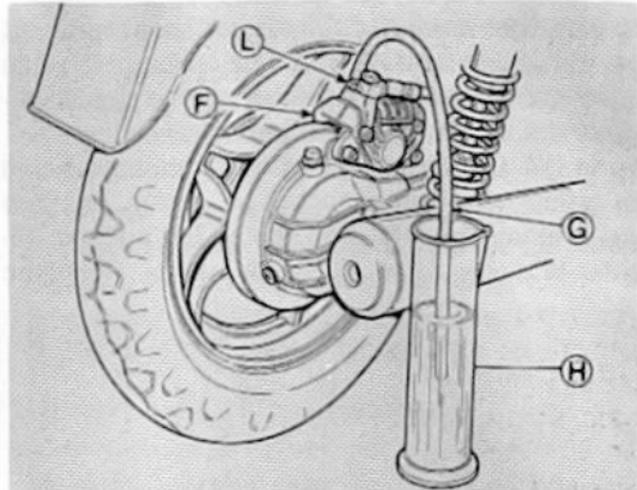
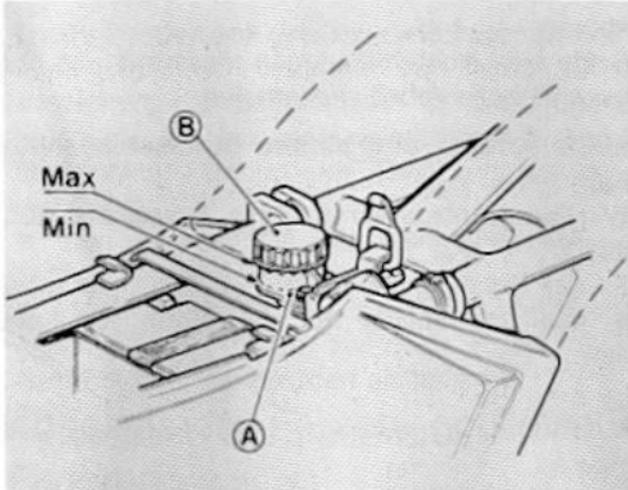
3 den Behälter "A" sofern erforderlich mit Bremsflüssigkeit nachfüllen (beachten dass während des Entlüftens die Flüssigkeit nicht unter den min. Stand sinkt);

4 die Entlüftung durch Bremszange "F" vornehmen;

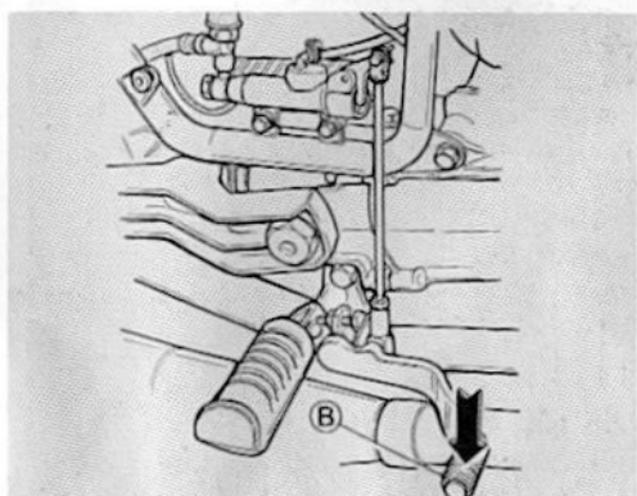
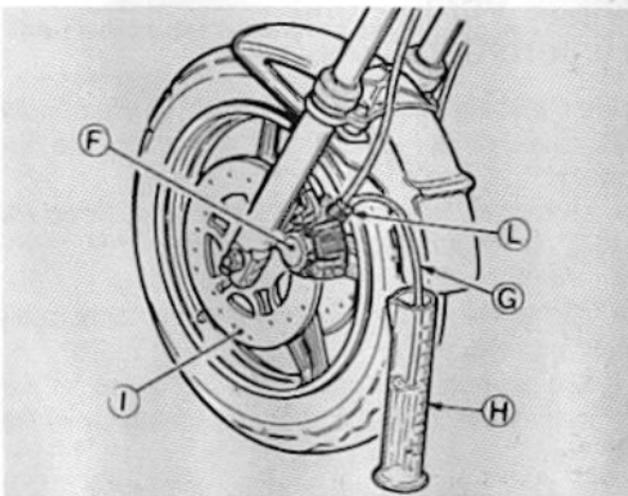
5 auf den Entlüftungsstopfen "L" (nach Entfernung der Gummikappe) einen durchsichtigen Schlauch "G" stecken, dessen Ende in einem durchsichtigen Behälter "H", der teilweise bereits mit Flüssigkeit gleichen Typs angefüllt worden ist, eingetaucht wird;

6 den Entlüftungsstopfen "L" lösen;

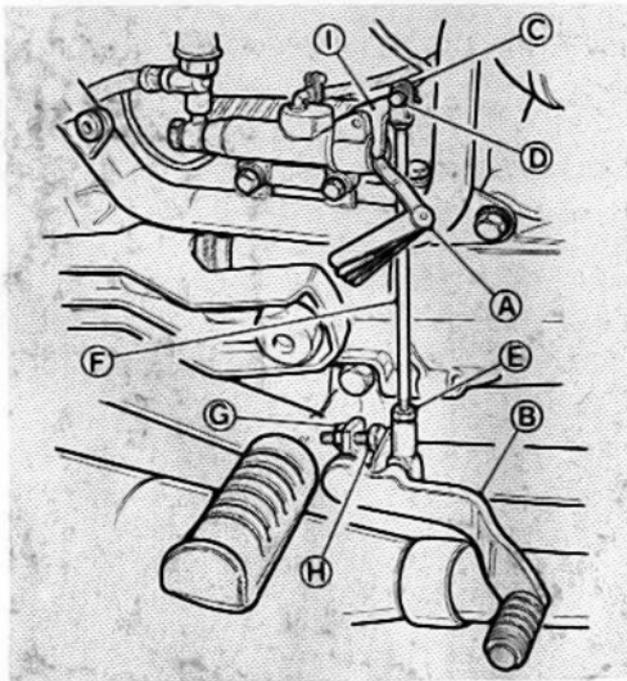
7 den Betätigungshebel "B" ganz ziehen, dann loslassen und einige Sekunde warten, bevor man diese Arbeit wiederholen kann. Diesen Vorgang solange wiederholen bis aus dem Schlauch "G" Flüssigkeit ohne Luftblasen ausfliesst (durchsichtigen Behälter "H" ansehen);



18



- 28** 8 den Bremshebel "B" gezogen behalten und die Entlüftungsschraube "L" festziehen. Danach den Plastikschlauch "G" entfernen und die Staubkappe auf die Entlüftungsschraube setzen. Wenn die Entlüftung richtig durchgeführt worden ist, muss man sofort nach dem ersten Leerhub des Bremshebels "B" einen festen Widerstand (direkte Wirkung ohne Elastizität) beim Betätigen



spüren. Sollte dies nicht vorkommen, muss man die oben beschriebene Arbeit wiederholen.

Linke vordere und hintere Bremsanlage (Abb. 18).

Wie Bremsanlage vorne rechts, ausser den Punkten "2", "7" und "8":

7 das Betätigungspedal "B" voll betätigen usw;
8 das Bremspedal "B" voll angezogen halten usw.

Einstellung des Fussbremspedals der linken Vorder- und Hinterbremse (Abb. 19)

Das Spiel zwischen Bremskolben im Pumpenbetätigungszyylinder und Antriebshebel "I" wie folgt prüfen:

- zwischen Bremszylinderkolben und Hebelendstück eine Fühllehre "A" betätigen;
- Vorgesprochenes Spiel $0,05 \div 0,15$;
- Sollte das vorgeschriebene Spiel nicht vorliegen, muss man:
 - Gegenmutter "G" lösen und Schraube "H" ein- oder ausschrauben, bis das ideale Spiel vorliegt.

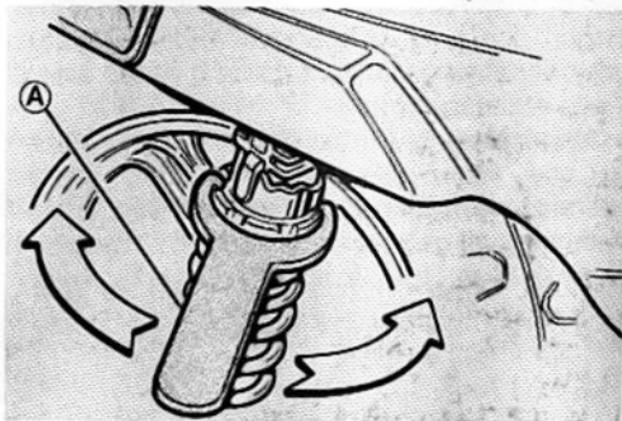
Falls die Stellung des Betätigungspedals "B" ve-

rändert werden soll geht man wie folgt vor:

- den Splint "C" entfernen, den Zapfen "D" herausziehen, die Gegenmutter "E" lösen und die Zugstange "F" ein- oder ausschrauben, bis die gewünschte Stellung des Betätigungspedal erreicht wird;
- den Zapfen "D" mit dem entsprechenden Splint "C" wieder einsetzen
- die Schraube "H" bis zur Erreichung des vorgeschriebenen Spiels zwischen Hebel "I" und dem Bremspumpenkolben einstellen.

Einstellung der hinteren Federung (Abb. 20)

Die Federn der hinteren Aufhängungen können in



20

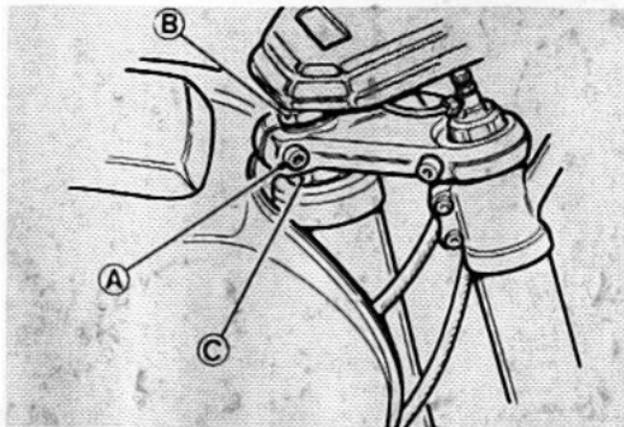
5 verschiedenen Stellungen durch den geeigneten Schlüssel "A" eingestellt werden. 29

Sollte eine Unregelmässigkeit der Bremsfunktion in dem Dämpfern auftreten, sind sie unbedingt von unseren Händlern zu überprüfen.

Nicht vergessen, dass für eine gute Stabilität des Fahrzeuges, beide Aufhängungen müssen in dieselbe Position eingestellt werden.

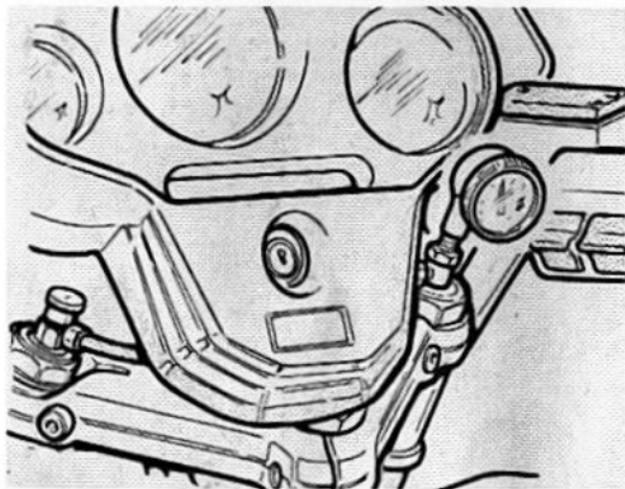
Einstellung der Lenkung (Abb. 21)

Für eine gute Fahrsicherheit muss die Lenkung so eingestellt sein, um dem Lenker ohne Spiel Bewegungsfreiheit zu bieten. Dazu geht man wie folgt vor:



21

- 30 ■ die Befestigungsschraube des Lenkerkopfes "A" lösen;
- die Befestigungsmutter des Lenkerkopfes "B" ausschrauben;
 - die Einstellmutter "C" auf- oder zuschrauben bis das Spiel richtig ist.
- Nach erfolgter Einstellung, die Mutter "B" und die Befestigungsschraube "A" des Lenkerkopfes festziehen.



Oelluftstossdämpfer

(Abb. 22)

Der Betriebs- und Belastungsdruck der Stossdämpfer sind folgende:

- Stossdämpfer vorne: 1 kg/cm^2 ;
- Stossdämpfer hinten: $4 \pm 1 \text{ Kg/cm}^2$.

Zur Druckkontrolle ist es ratsam ein genaues Manometer zu verwenden, wenn möglich mit kurzem Schlauch, noch besser ohne, weil die Innenkapazität des Schlauches den wirklich vorliegenden Innendruckwert im Stossdämpfer beeinflussen könnte.

Damit man sich überzeugen kann, um wieviel das Manometer den Innenwert des Dämpfers bei jeder Abmessung reduziert, sind ausreichend zwei Abmessungen durchzuführen. Die Differenz zwischen den zwei Ablesungen zeigt, mit genügender Annäherung, die Reduzierung des Druckes die jede Abmessung gibt.

Die Abmessung muss bei aufgebocktem Fahrzeug und kalten Stossdämpfern durchgeführt werden. Zur Belastung der Dämpfer wird feuchtigkeitsfreie Luft gebraucht.

VERMERK: *Unsere Händler haben ein zur Kontrolle des Dämpferdruckes geeignetes Manometer.*

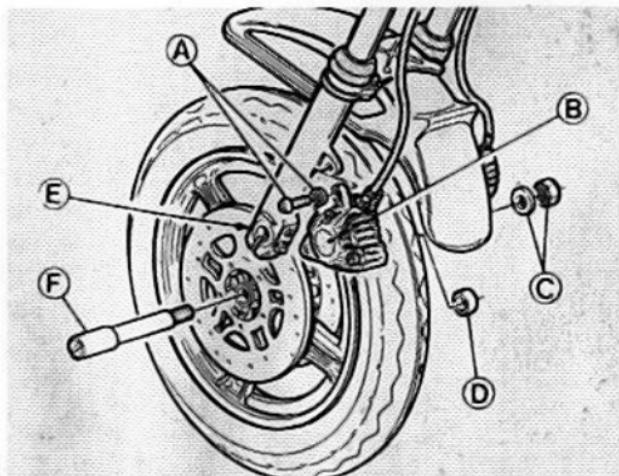
AUSBAU DER RAEDER VOM FAHRZEUG

Vorderrad (Abb. 23)

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 geben, um das Rad vom Boden zu heben;
- die Schrauben "A", die die Bremszange an die rechte Gabelhülse befestigen, lösen, von der Gabelhülse selbst die Bremszange mit der montierten Leitung abnehmen (Zangen "B");
- die Mutter mit Unterlegscheibe "C" zur Befestigung der Achse abschrauben;
- die Schrauben "E" zur Gabelhülsenbefestigung an die Radachse lösen;
- die Achse "F" herausziehen und die Montage des Abstandstückes "D" beachten;
- das Vorderrad aus den Gabelarmen ausziehen;
- Bei der Wiedermontage in umgekehrter Reihenfolge vorgehen indem man auf eine korrekte Stellung des Distanzstückes acht geben muss. Die Bremshebel öfters betätigen, um so die Kolbchen der Bremszangen wieder in normale Stellung zu bringen.

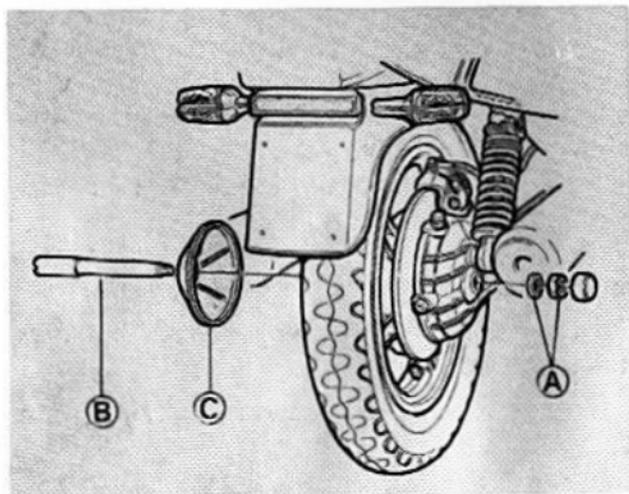
ACHTUNG! je nach dem Reifentyp, kann es nötig sein, das Rad zu entleeren bevor es abnehmen zu können.



32 Hinterrad (Abb. 24)

Um das Rad aus der Schwinge und dem Hinterradsantriebsgehäuse ausbauen zu können, geht man wie folgt vor:

- das Fahrzeug auf dem Zentralständer aufbocken;
- die Mutter "A" mit Beilagscheibe von der Achse an der Gehäuseseite losschrauben;
- die Schraube zur Befestigung der Achse "B" am Schwingarm ausschrauben;
- die Achse "B" aus dem Gehäuse, von der Nabe und dem Schwingarm herausziehen;



- die Dichtungsscheibe "C" herausziehen
- das Fahrzeug sofar auf die rechte Seite kippen, dass man das Rad von Schwingarm und dem Antriebsgehäuse herausziehen kann. Zum Wiederaufbau des Rades, ist die Demontagerihenfolge umzukehren.

Radauswuchten

Um die Stabilität des Fahrzeuges zu verbessern und die Schwingungen bei hohen Geschwindigkeiten zu vermeiden, müssen beide Räder gut ausgewuchtet sein.

Das Auswuchten nimmt man folgendermassen vor:

- das Rad von Fahrzeug ausbauen und es auf eine Gabel stellen;
- das Rad mehrmals und langsam drehen und prüfen, ob es immer in verschiedenen Stellungen zum Stillstand kommt: dies weist auf ein richtiges Auswuchten hin;
- wenn das Rad immer an einem Punkt zum Stillstand kommt, ist so ein Gegengewicht gegenüber diesem Punkt anzubringen;
- diese Behandlung ist zu wiederholen, bis das Rad gut ausgewuchtet ist.

Reifen

Reifen gehören zu den wichtigsten Teilen, die regelmässig geprüft 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 Reifendruck ist:

Vorderrad:

mit einer oder zwei Personen: 2 Kg/cm²

Hinterrad:

mit einer Person: 2,2 Kg/cm²

mit zwei Personen: 2,5 Kg/cm²

Die angegebenen Werte sind nur für normales Fahren (Touring) zu verstehen; bei hoher Geschwindigkeit (Autobahnfahren) ist der Reifendruck um 0,2 Kg/cm² zu erhöhen.

Auf- und Abbau von Reifen auf Räder

Das Fahrzeug ist mit Rädern in Leichtgusslegierung 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 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 der Pfeil in entgegengesetzter Fahrtrichtung für das Vorderrad;
- mit dem Pfeil in Fahrtrichtung gekehrt für das Hinterrad.

34 TABELLE DER WARTUNGSARBEITEN

| DURCHFÜHRUNG ▼ | GEFAHRENE STRECKE ▶ | 1500 km | 3000 km | 6000 km | 9000 km |
|---------------------------------|------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Motoröl | | R | R | R | R |
| Ölfilterpatrone | | R | | R | |
| Ölnetzfilter | | C | | | |
| Luftfilter | | | | C | R |
| Zündphasenstellung | | A | A | A | A |
| Zündkerzen | | A | A | A | R |
| Ventilspiel | | A | A | A | A |
| Vergasung | | A | A | A | A |
| Verschraubungen | | A | | | |
| Benzintank, Filter un Leitungen | | | | | C |
| Wechselgetriebegehäuseöl | | A | A | A | R |
| Hinterradachsantriebsgehäuseöl | | A | A | A | R |
| Lager der Räder und Lenkung | | | | | |
| Vorderradgabelöl | | | | | |
| Anlasser und Generator | | | | | |
| Bremsflüssigkeit | | A | A | A | A |
| Bremsbeläge | | A | A | A | A |

A = Kontrollen, Einstellungen, event. Austausch Service • 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 einmal jährlich muß das Öl vollständig erneuert werden.

| 12000 km | 15000 km | 18000 km | 21000 km | 24000 km | 27000 km | 30000 km |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| R | R | R | R | R | R | R |
| R | | R | | R | | R |
| | C | | | | | C |
| | C | R | | C | R | |
| A | A | A | A | A | A | A |
| A | A | R | A | A | R | A |
| A | A | A | A | A | A | A |
| A | A | A | A | A | A | A |
| | A | | | | | A |
| | | C | | | C | |
| A | A | R | A | A | R | A |
| A | A | R | A | A | R | A |
| | | | A | | | |
| | | | R | | | |
| | | | A | | | |
| A | R | A | A | A | A | R |
| A | A | A | A | A | A | A |

36 WARTUNGS- UND SCHMIERARBEITEN

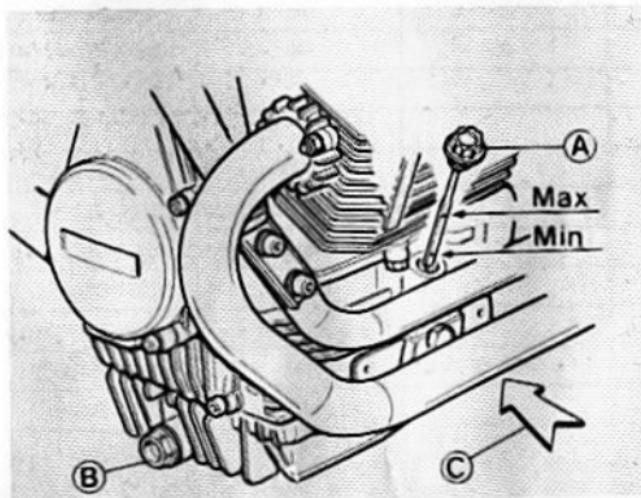
SCHMIERARBEITEN

Motorschmierung (Abb. 25)

Prüfung des Ölstandes

Alle 500 km den Ölstand im Motorgehäuse überprüfen: das Öl soll den Einschnitt für das Maximum auf der Stange streifen, welche an den Stopfen "A" gelötet ist. Wenn das Öl unter dem vorgeschriebenen Stand steht, ist das Öl der gleichen Qualität und Viskosität nachzufüllen.

Die Kontrolle muss ausgeführt werden, nach-



dem der Motor einige Minuten gelaufen ist; der Stopfen "A" mit Stange für die Ölstandkontrolle muss danach wieder gut angeschraubt werden.

Ölwechsel

Nach den ersten 500÷1500 km und alle folgenden 3000 km ca. wird das Öl gewechselt. Der Ölwechsel muss bei warmem Motor durchgeführt werden.

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

"A" Einfüll- und Füllstandstopfen.

"B" Ablassstopfen vorne.

"C" Ablassstopfen hinten.

Erforderliche Menge: 2 liter Öl "Agip Sint 2000 SAE 10W/50".

Austausch der Filterpatrone

(Abb. 26)

Nach den ersten 500÷1500 km (erster Ölwechsel) und danach alle 6000 km ca. ist die Filterpatrone zu erneuern.

Dazu geht man wie folgt vor:

- die Ablassstopfen "A" und "B" aus der Ölwanne "C" und den Einlassstopfen "A" in Abb. 25 ausschrauben;

- Öl aus der Wanne "C" vollständig ausfließen lassen;
- die Patrone-Befestigungsschraube "D" ausschrauben und die Gesamteinheit komplett mit Deckel "E", Dichtung "F", Feder "G" und Filterpatrone "H" aus der Wanne abnehmen;

- die Filterpatrone "H" und eventuell den Dichtungsring "F" austauschen.

Nach Ende dieser Arbeit alle Teile in der umgekehrten Reihenfolge wieder einbauen und die vorgeschriebene Ölmenge einfüllen; danach den Stopfen auf die Einlassöffnung voll festschrauben.

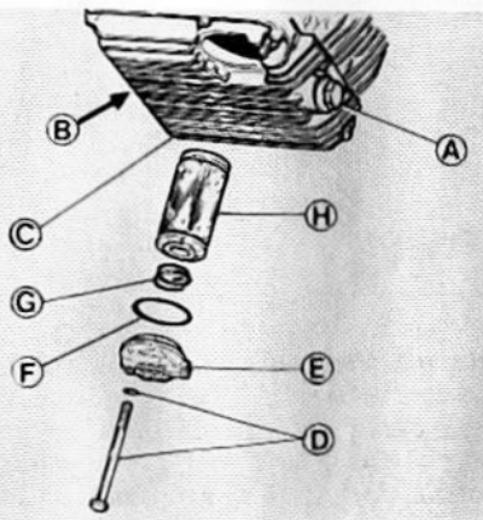
Diese Arbeiten lässt man am besten durch unsere Händler ausführen.

Waschung des Netzfilters und der Motorgehäuse-Ölwanne

Es wird empfohlen, nach den ersten 500–1500 km (erster Wechsel des Öls und der Filterpatrone) und danach alle 15.000 km, die Ölwanne vom Motorgehäuse und den Netzfilter abzunehmen und in einem Benzinbad zu waschen. Danach den Filter und die Kanäle mit Druckluft ausblasen.

Bei der Wiedermontage darf man nie vergessen, die Dichtung zwischen Motorgehäuse und Ölwanne zu wechseln.

Diese Arbeiten lässt man am besten durch unsere Händler ausführen.



38 Schmierung des Getriebes (Abb. 27)

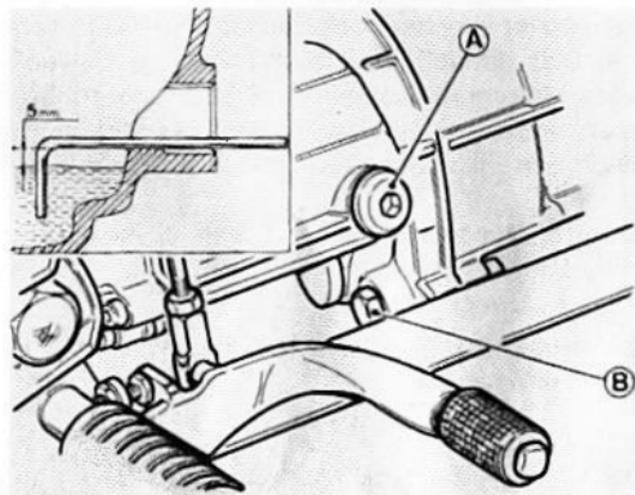
Oelstandkontrolle

Alle 3000 km den Oelstand laut Abbildung kontrollieren: wenn das Oel unter dem vorgeschriebenen Stand sinkt, muss Oel der vorgeschriebenen Qualität und Viskosität nachgefüllt werden.

Oelwechsel

Alle 9000 km ca. das Oel in Getriebegehäuse wechseln.

Der Oelwechsel muss bei warmem Getriebe erfolgen, weil das Oel in diesem Fall flüssig und daher einfach abzulassen ist.



Darauf achten, dass das Oel aus dem getriebegehäuse gut abgelassen ist, bevor frisches Oel nachgefüllt wird.

"A" Einfüllstopfen.

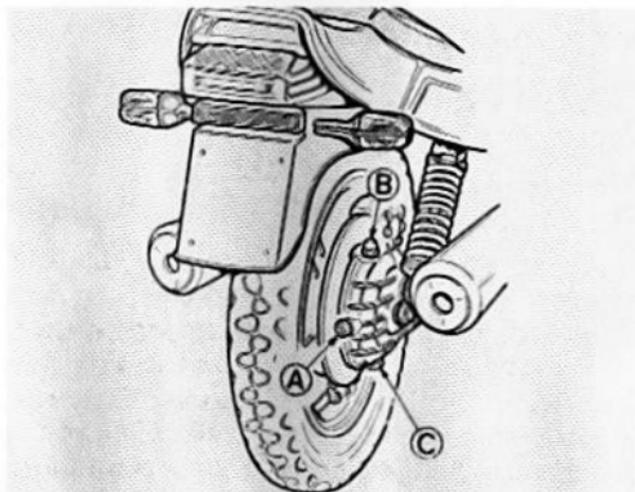
"B" Oelstandstopfen.

Erforderliche Menge: 0,900 liter Oel "Agip Rotra MP SAE 85 W/140".

Schmierung des Hinterachsantriebsgehäuses (Abb. 28)

Oelstandkontrolle

Alle 3000 km muss man prüfen, ob das Oel die Bohrung des Stopfens "A" (Einfüll- und Füllstand-



stopfens) streift; wenn das Öl unter dem vorgeschriebenen Stand liegt, muss Öl der gleichen Qualität und Viskosität nachgefüllt werden.

Ölwechsel

Alle 9000 km ca. soll der Ölwechsel bei warmem Hinterachsantrieb durchgeführt werden, weil das Öl in diesem Fall flüssig und einfach abzulassen ist.

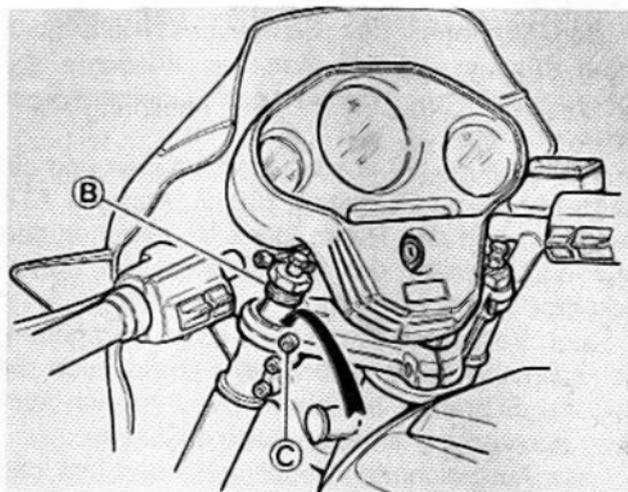
Nicht vergessen, dass, bevor frisches Öl nachgefüllt wird, das Antriebsgehäuse gut ausgelaufen sein muss.

"A" Einfüll- und Füllstandstopfen.

"B" Entlüftungsdeckel

"C" Ablasstopfen.

Erforderliche Menge: 0,160 liter Öl "Agip Rotra MP SAE 85 W/140" und 0,010 liter Öl "Agip Rotra ASO/R" oder "Molykote typ A".

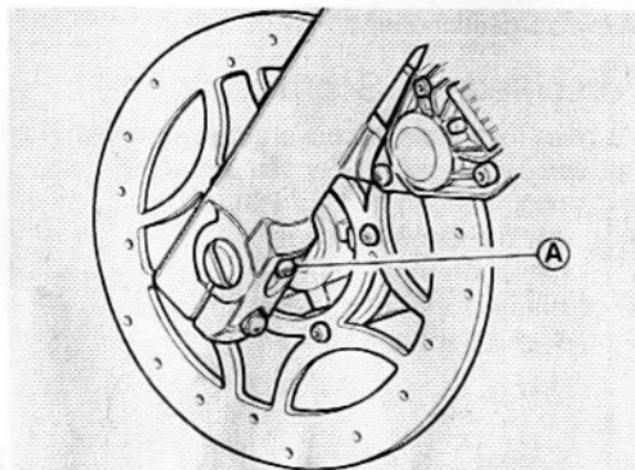


Schmierung der Gabelholme

(Abb. 29)

Zum Ölwechsel der Gabelholme, geht man wie folgt vor:

- das Fahrzeug auf dem Zentralständer aufbocken, die seitliche Schraube "C" zur Befestigung des Lenkerkopfes am Gabelarm lösen. Das Ausgleichrohr trennen und gleichzeitig die obere Schraube mit Sechskantkopf "B" ausschrauben; sodann die Ablassschraube "A" entfernen.



- 40** ■ den Vorderteil des Fahrzeuges leicht nach unten drücken, so hat man das Austreten der Schraube "B", die, die mit dem Dämpferkörper solidarisch ist.
- Die Schraube "A" wieder aufschrauben und die vorgeschriebene Ölmenge 100 cc "Agip F.1 ATF Dexron" durch den Raum, der sich zwischen den Innendurchmesser des Gabelarmes und Dämpferkörper ergibt, einfüllen;
 - den Vorderteil des Fahrzeuges hochheben, die Schraube "B" einschrauben, sowie auch die seitliche Schraube anziehen. Den gleichen Vorgang auch an der anderen Seite ausführen;
 - das Ausgleichrohr wieder verbinden und den Druck der Dämpfer herstellen, indem man sich an die vorgeschriebenen Werte hält.

Verschiedene Schmierungen

Für die folgenden Schmierarbeiten muss man Fett von Typ "Agip F.1 Grease 30" anwenden:

- Lenkershauben und -kugeln;
- Lager der Schwinggabel;
- Gelenke der Antriebe;
- Kilometerzähler-Vorgelege;
- Gelenke der Lagerböcke.

Vergaser (Abb. 30)

2 Vergaser Dell'Orto Typ:

V35 IMOLA II

PHBH 28 BD (rechts)

PHBH 28 BS (links)

V50 MONZA II

PHBH 30 BD (rechts)

PHBH 30 BS (links)

V65 LARIO

PHBH 30 BD (rechts)

PHBH 30 BS (links)

Einstelldaten:

Diffusor

28

30

30

Gasschieber

50

40

40

Zerstäuber

268 T

268 T

268 T

Hauptdüse (max)

115

105

110

Leerlaufdüse (min)

45

40

40

Starterdüse

60

60

60

Nadel

X6 (2.Einschnitt)

X8 (1.Einschnitt)

X8 (2.Einschnitt)

11,3

11,3

11

Schwimmer (gr)

1 1/2 U.

1 1/2 U

1 1/2 U.

Einstellschraube des

Minimalgemisches: Oeffnung

| V35 IMOLA II | V50 MONZA II | V65 LARIO |
|-------------------|-------------------|-------------------|
| 28 | 30 | 30 |
| 50 | 40 | 40 |
| 268 T | 268 T | 268 T |
| 115 | 105 | 110 |
| 45 | 40 | 40 |
| 60 | 60 | 60 |
| X6 (2.Einschnitt) | X8 (1.Einschnitt) | X8 (2.Einschnitt) |
| 11,3 | 11,3 | 11 |
| 1 1/2 U. | 1 1/2 U | 1 1/2 U. |

42 Vergaserantriebe:

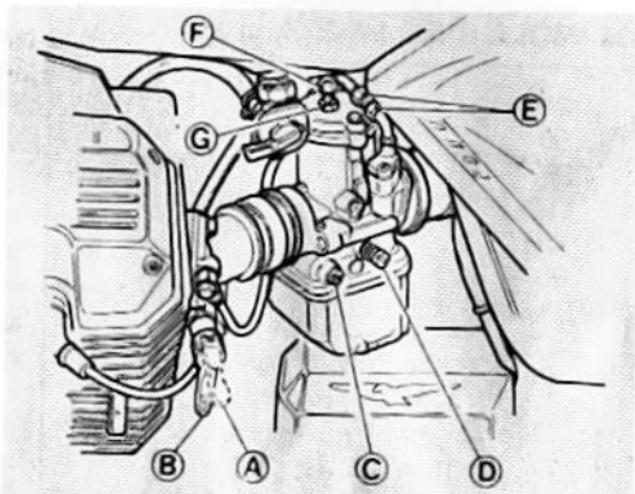
- Gasedrehgriff auf der rechten Lenkersseite;
- Starthebel zum Anlassen bei **kalt**em Motor (Starte) auf der linken Seite des Motorrades.

Stellungen des Starthebels:

"A" Anlassen bei **kalt**em Motor.

"B" Fahrstellung

ACHTUNG: kontrollieren, dass bei Starthebel in Fahrstellung "B" zwischen den Kabelschuhen der Antriebe und den Drahtspanschrauben "E" ein ca. 3 mm Spiel besteht.



Vergaser- und Leerlaufdrehzahleinstellung (Abb. 30) (wenn kein Vakuummeter verfügbar ist)

Um diese Einstellungen einzuführen, geht man wie folgt vor:

1 prüfen, dass es, mit Hebel in der Raststellung zwischen den Seilzughüllen und den Drahtspanschrauben "F" beider Vergaser ein Spiel von 1–1,5 mm vorhanden ist. Sonst, Mutter "G" lösen und Drahtspanschrauben "F" abschrauben oder festziehen.

Dann Mutter "G" festziehen

2 den Motor warmlaufen lassen.

3 Einstellschrauben "C" völlig einschrauben, anschliessend um 1/2 Umdrehungen wieder ausschrauben.

4 Mit beiden Händen gleichzeitig prüfen, ob der Auspuffdruck gleichmässig ist. Falls ein Druckunterschied festgestellt wird, die Schraube "D" eines Vergasers betätigen, bis die Auspuffdrücke gleichmässig erfolgen.

Da die Leerlaufdrehzahl bei 1200–1300 U/min gehalten werden muss, wird es nötig sein, die Schraube des Vergasers mit niedrigerem Druck zuzuschrauben oder die Schraube der Vergaser mit höherem Druck auszuschrauben

5 durch die Schraube "C" die beste Gemischaufbereitung feststellen (d.h. wenn die Drehzahl bei

her wird), dann die Leerlaufdrehzahl wieder nachregeln, wie dies im Punkt 4 vorgeschrieben wird.

6 Je eine Kerzenleitung entfernen und prüfen, ob der Motor in beiden Fällen nach derselben Hubanzahl hält. Ist dies nicht der Fall, dann muss man entweder die Schraube "D" des Vergasers entsprechend dem Zylinder mit höherer Hubanzahl ausschrauben, oder die Schraube "D" des Vergasers entsprechend dem Zylinder mit weniger Hubanzahl einschrauben.

7 Die Leerlaufdrehzahl mit $1200 \div 1300$ U/min. einstellen. Dazu müssen beide Schrauben "D" gleichmässig ein- oder ausgeschraubt werden.

8 Die Synchronstellung der Gasschieberöffnung wie folgt prüfen: den Gasdrehgriff drehen und durch einen Mitarbeiter prüfen (mit beiden Händen), ob die Auspuffdruckerhöhung gleichzeitig erfolgt. Falls man bemerkt, dass die Druckerhöhung eines Zylinders früher (als jene des anderen) eintritt, muss man auf den Hauptantrieb des entsprechenden Zylinders intervenieren, indem man die Gegenmutter "G" löst und danach die Seilzughülle "F" allmählich einschraubt, bis zur Erreichung einer perfekten Synchronisierung der Drücke von beiden Auspuffrohren.

Einstellung des Vergasers durch "VAKUUM-43 METER"

Um eine genaue Vergasereinstellung zu erhalten, empfehlen wir, sich zu einem *unserer Händler zu begeben, der durch "VAKUUMMETER" solche Arbeiten ausführt.*

Reinigung von: Kraftstoffbehälter, Hähne, Filter und Leitungen

Alle 9000 km ca., oder beim Feststellen, dass der Kraftstoff unregelmässig zum Vergaser zugeführt wird, müssen der Behälter, die Hähne, die filter an den Hähnen und an den Vergasern, sowie die Leitungen, gereinigt werden.

Nach Waschung mit Benzin, soll Druckluft in die Filter, Leitungen und Hähnekanäle eingeblasen werden.

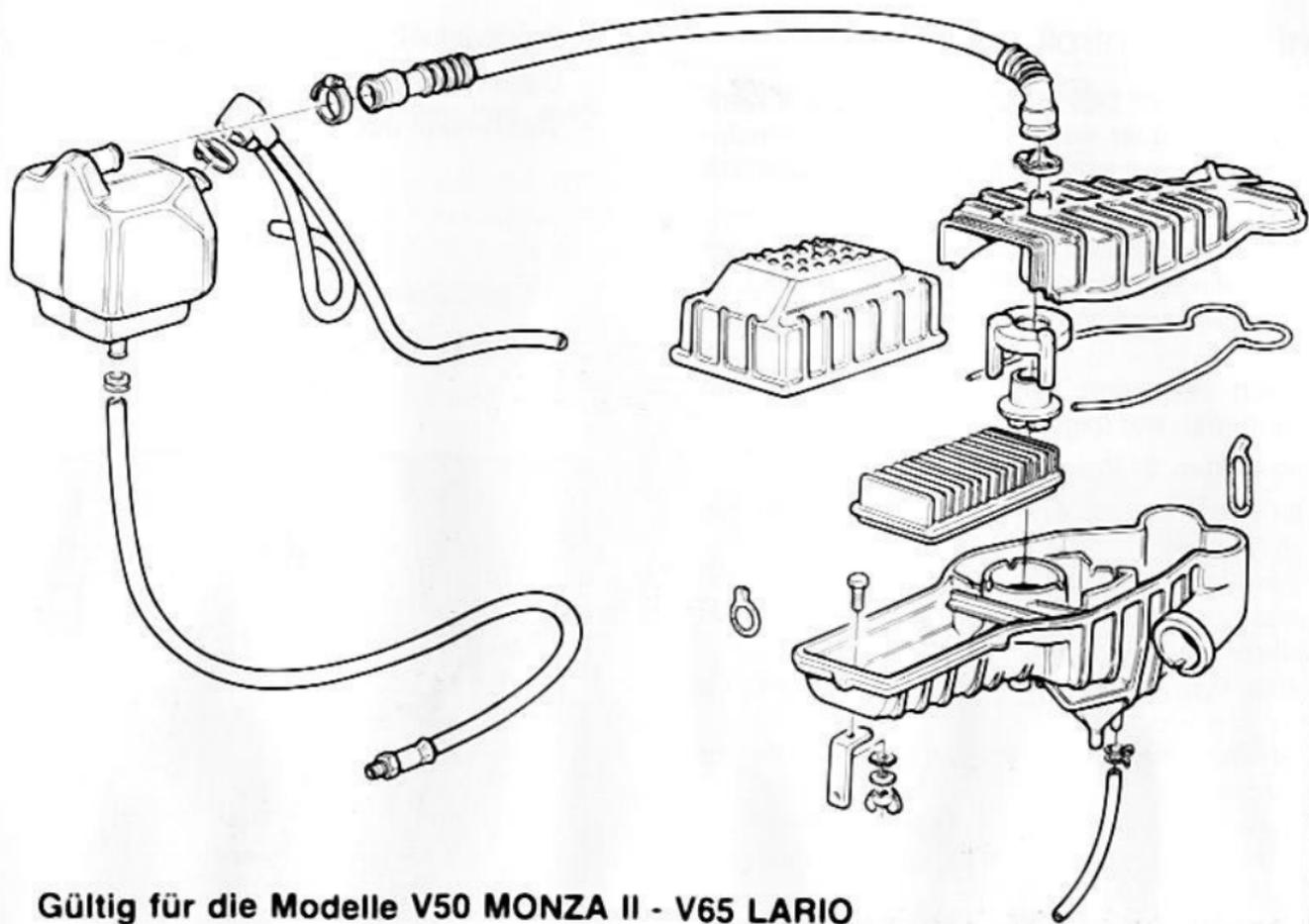
Auswechslung der Patrone-Luftfilter

(Abb. 31-32)

Es wird empfohlen, alle 9000 Km ca, oder häufiger, wenn man in stäubigeren Zonen fährt, den Patrone-Filter auszuwechseln.

Der Filter ist zusammen mit dem Oelentlüfter in einem Gehäuse auf dem Aggregat montiert.

Zum Patronenwechsel wenden Sie sich an unsere Vertreter



Gültig für die Modelle V50 MONZA II - V65 LARIO

46 VENTILTRIEB

Ventilspielkontroll (Abb. 33)

Nach den ersten 500÷1500 km und alle folgenden 3000 km oder wenn das ventilspielübermäßige Geräusche verursacht das Spiel zwischen den Kipphebeln und Ventilen prüfen.

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 die Mutter "B" lösen
- 2 die Schraube "A" ein- oder ausschrauben, bis man folgendes

Spiel erreicht:

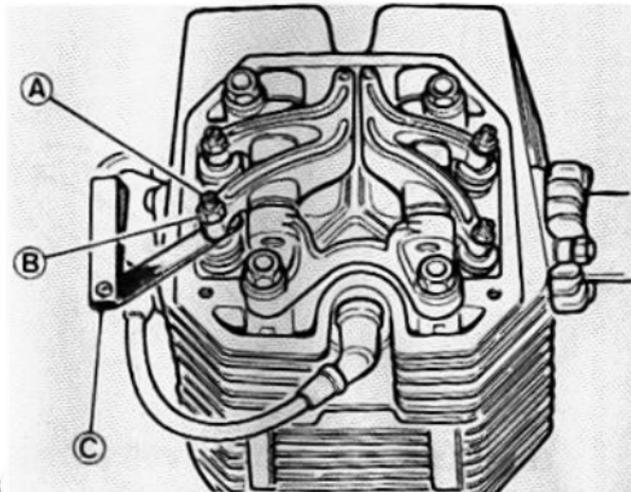
- Einlassventile 0,10 mm;
- Auslassventile 0,13 mm

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;
- Ueberhitzung des Motors;
- Verbrennen der Ventile usw.



ZUENDUNG

Zündungsmerkmale:

Zündverteiler mit Doppelunterbrecher und automatischer Fliehkraft-Voreilung.

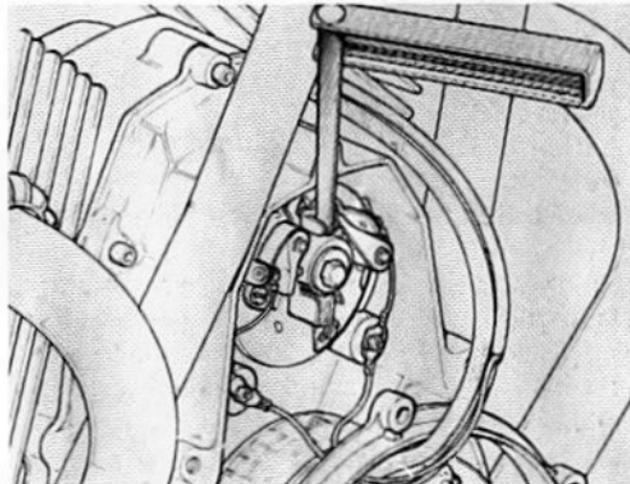
Anfangsvoreilung (statisch)

Automatische Voreilung

Gesamtvoreilung (statische + automatische)

Abstand zwischen den Unterbrecherkontakten

| V35 IMOLA II | V50 MONZA II | V65 LARIO |
|--------------|--------------|-----------|
| 10° | 10° | 10° |
| 20° | 25° | 25° |
| 30° | 35° | 35° |
| mm 0,35+0,45 | | |



48 WARTUNG, KONTROLLE UND EINSTELLUNG DES DOPPELUNTERBRECHERS

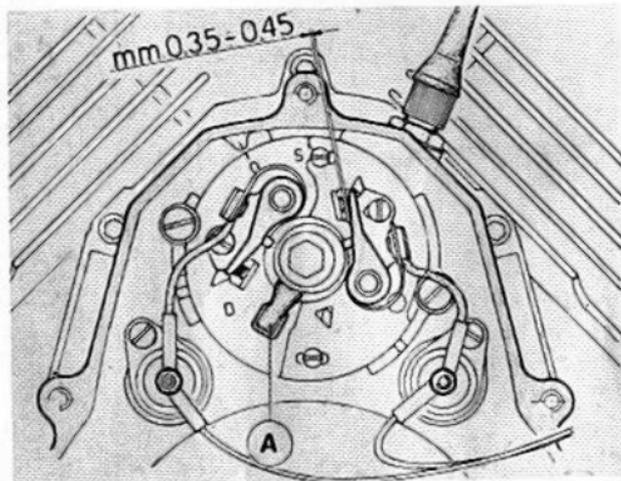
Wartung

Alle 3000 km:

- kontrollieren die Öffnung der Unterbrecherkontakte.
- mit ein Paar Tropfen Öl den Filz "A" (Abb. 35) auf der Unterbrecherplatte anfeuchten.

Kontrolle

- Den Deckel des Doppelverteilers entfernen, nachdem die Befestigungsschrauben ausgeschraubt wurden.



35

- Falls die Kontakte öel- oder fettschmutzig sind, sind sie mit einem benzingefeuchteten Lappen zu reinigen. Falls beschädigt, ersetzen.
- Den Abstand zwischen den Kontakten der Unterbrecher überprüfen: er muß zwischen 0,35-0,45 mm liegen.

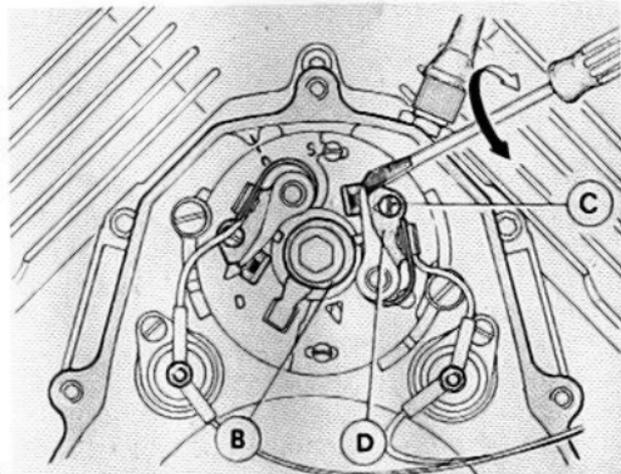
Einstellung der Kontakte (Abb. 36)

Unterbrecher "S": linker Zylinder.

Unterbrecher "D": rechter Zylinder.

- den Nocken B zum höchsten Hub bringen, die Schraube C lösen und die Platte D verschieben, indem man den dazubestimmten Raster betätigt.

Hat man den vorgeschriebenen Abstand erreicht.



36

die Schraube C wieder festziehen.

Denselben Vorgang auch für den anderen Unterbrecher wiederholen.

Nach der Kontakteinstellung des Verteilers, muß die Ueberprüfung durch Kontrolle der Zündphaseneinstellung vervollständigt werden.

Kontrolle und Nachstellung der Zuendphase "statische Voreilung"

Als der eingestellte Unterebrecherabstand 0,40 mm ist und die durch "O" auf der Unterbrecherplatte bezeichnete Kerbe mit dem Bezugszeichen mit dem Motorblock geradlinig steht, denn ist der Motor eingetaktet.

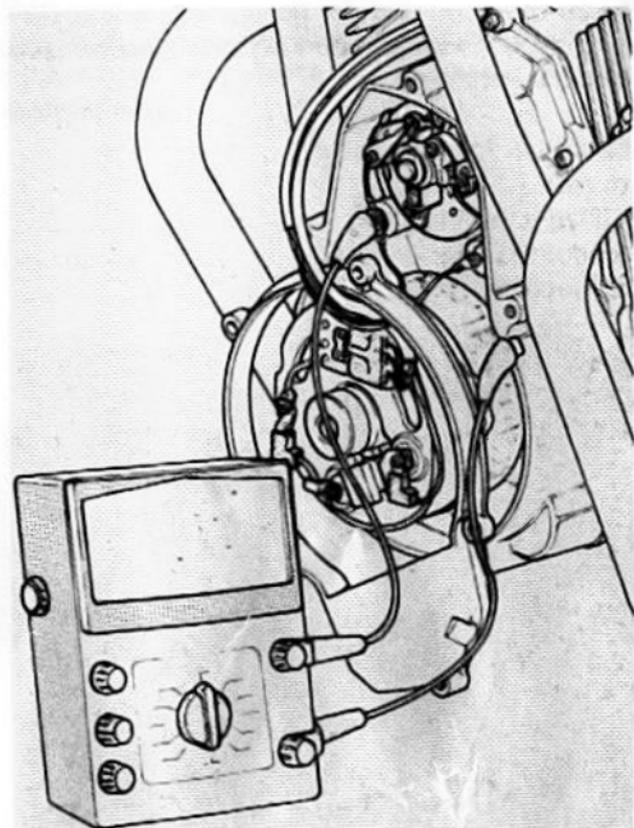
Jedenfalls, wird die folgende Ueberprüfung empfohlen:

Falls dies nicht vorkommt, die zwei Befestigungsschrauben "E" an der Unterbrecherplatte lösen und die Platte drehen: die Drehung in der "F" Pfeilrichtung bringt die Voreilung der Zündung hervor, in der "G" Pfeilrichtung wird dagegen die Zündung verspätet.

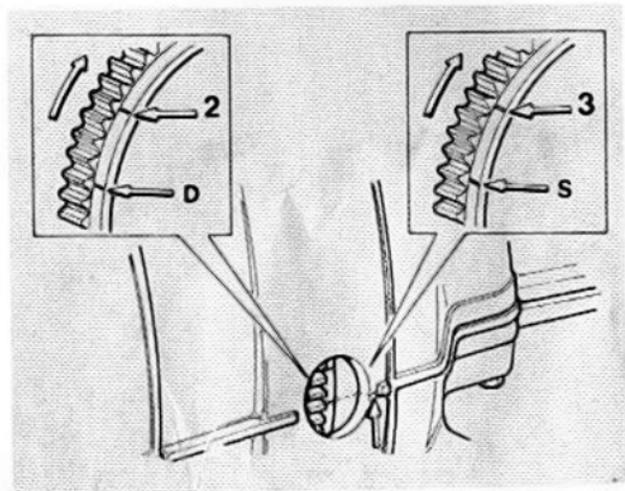
■ Die Schrauben "E" wieder festziehen und den Oeffnungsbeginn der Unterbrecherkontakte am linken Zylinder (Unterbrecher "S") nachprüfen: derselbe Vorgang wie für den rechten Zylinder.

Nicht vergessen, dass die Markierungen "S" und

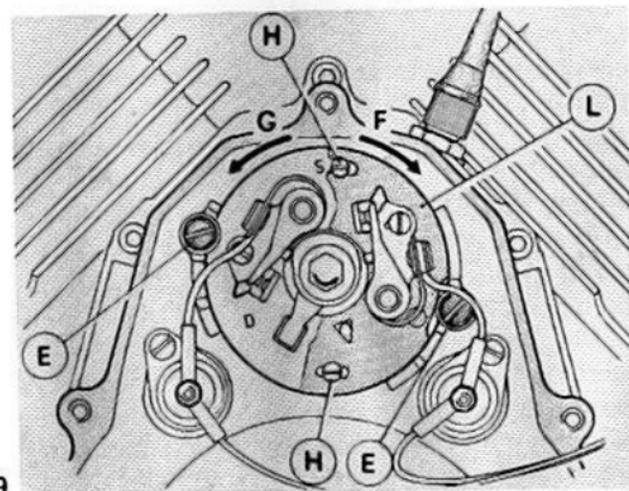
"3" auf dem Schwungrad die OT-Stellung und die statische Voreilung des linken Zylinders anzeigen.



50 Falls die Öffnung der Kontakte am Unterbrecher "S" sich nicht in der Stellung der statischen Voreilung, die auf dem Schwungrad gestempelt ist, sind die Schrauben "H" zu betätigen, die Platte "L" zu bewegen und der richtige Abstand (0,35 + 0,45 mm) zwischen den Unterbrecherkontakten wiederherzustellen.



38



39

Für eine sorgfältigere Kontrolle der Zündungsphase muss die max. Voreilung der beiden Zylindern mit einer Zündlichtpistole nachgeprüft werden.

Vermerk:

Zur Nachstellung und Kontrolle der Zündphase und der Voreilung empfehlen wir, sich zu einem unserer Händler zu begeben.

Zündkerzen

Wir empfehlen die folgenden Zündkerzentypen:

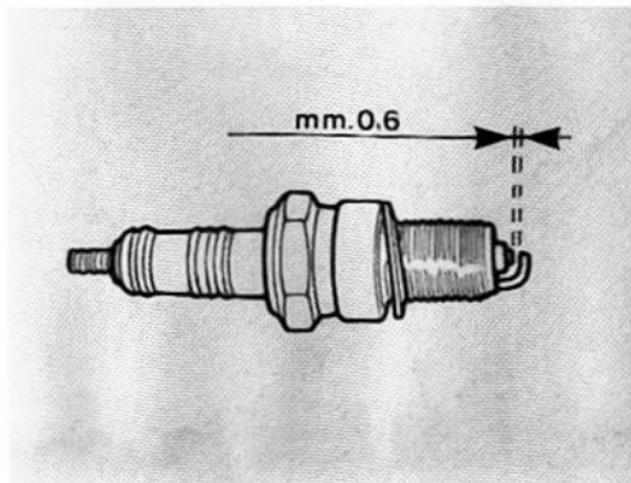
– Champion Z6, NGK C 9 H

Abstand zwischen den Elektroden: 0,6 mm

Beim Wiedereinbau der Zündkerzen ist es zu beachten, dass sie in den entsprechenden Sitzen leicht eingeschraubt werden.

Deshalb ist es ratsam, sie für einige Umdrehungen von Hand auszuschrauben und bei **kaltem Motor** festzuziehen.

Alle 9000 km sind die Zündkerzen jedenfalls auszutauschen, auch wenn sie in gutem Zustand ausscheinen.



52 ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG

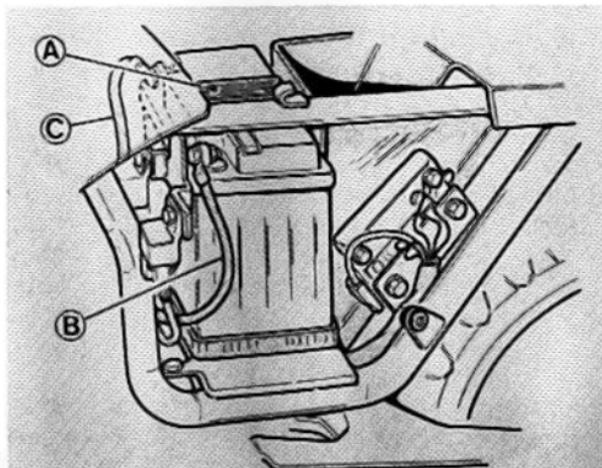
Die elektrische Ausrüstung ist aus folgenden Bestandteilen zusammengesetzt:

- Batterie.
- Anlasser.
- Drehstrom-Generator.
- Zündverteiler
- Zündspulen.
- Gleichrichter.
- Regler.
- Sicherungskasten (4 Sicherungen von «16 A»).
- Arbeitsrelais für Blinker.
- Anlassrelais.
- Vorderer Scheinwerfer.
- Hintere Rückleuchte.
- Fahrtrichtungsanzeiger.
- Wählschalter für die Verwender.
- Lichtschalter.
- Schalter für Richtungsanzeiger, Horn und Lichtupe.
- Schalter zum Anlassen und Abstellen des Motors.
- Horn.
- Instrumentenbrett-Anzeiger: Getriebe-Leerlauf (grünes Licht) - "Stadt"-Parleuchte leuchtet auf (grünes Licht) - Oeldruckkontrolle (rotes Licht) - Ablendlichtlampe (blaues Licht) - ungenügende Stromverteilung der Lichtmaschine (rotes Licht).

Batterie (Abb. 40)

Die Batterie hat eine Spannung von 12 V und eine Kapazität von 20 Ah (auf Verlangen 12 V - 32 Ah) und wird durch den Generator aufgeladen. Um an die Batterie zu kommen, geht man wie folgt vor:

- den Sattel abnehmen;
- die seitlichen Akkumulatorschütze entfernen.
- die Gummischelle "A" lösen und die Elektrokaabel "B" und "C" in Abb. 40 von der Batterie entfernen;
- die Batterie aus ihren Halter ausziehen.



Anweisungen zur Inbetriebnahme der Batterie bei Trockenladung

Wenn die Batterien mit Trockenladung in einem trockenen Raum bei 20° - 30° C mit gut geschlossenen Stopfen aufbewahrt werden, ist ihre Ladung von langer Dauer.

Im moment ihrer Inbetriebnahme geht man wie folgt vor:

- 1 jede Zelle mit Batteriesäure mit Dichtigkeit von 1,27 bei 25° C bis der Stand 5 mm über den Zellen erreicht ist oder bis zur Füllstandlinie, nachfüllen;
- 2 die Batterie eine Stunde ca. stehenlassen und dann die Nachfüllung wiederholen.

In diesem Zustand ist die Batterie gebrauchsfertig.

Es wird empfohlen, die Säuredichtigkeit jeder Zelle nachzuprüfen.

Sollte eine Ablesung unter 1,26 vorliegen ist eine schwache Aufladung mit Spannung gleich 1/10 der Kapazität notwendig. Es sind dafür 5 Stunden normaler Weise ratsam und ausreichend.

Die Temperatur darf nicht 45° C übersteigen: sollte dies vorkommen müssen die Intensität verringert und die Aufladezeit verlängert werden. Unterbrechen wenn die Dichtigkeit 1,27-1,28 bei 25° C wieder erreicht hat und für drei Ablesungen im Abstand einer halben Stunde gleich bleibt.

Wartung der Batterien mit Säureladungen.

Die Batterien mit Trockenladung durch Belegungsladung wieder gebrauchsfertig, oder mit Säureladung erhalten, müssen folgendermassen behandelt werden:

1 wenn nötig, destilliertes Wasser (nie Säure) nachfüllen; der Säurestand muss bei Stillstand die Zellen um 5 mm übersteigen.

2 die Batterieklemmen gereinigt halten und mit Vaseline einschmieren.

3 den oberen Batterieteil trocken und den Aus- oder Ueberlauf der Säure vermeiden, sonst würde die Isolierung vermindert und Rahmen und Behälter beschädigt werden.

4 beachten, dass die Bordauffladungsanlage nicht übermässig oder zu wenig aufladet und die Säuredichtigkeit zwischen 1,24-1,27 bleibt.

Sollte dies nicht vorkommen, ist die Isolierung und die Leistungsfähigkeit der Ladungs- und Anlassanlagen zu überprüfen.

5 die auf Lager nicht gebrauchten Batterien mit Säureladung sollen jedenfalls von Zeit zu Zeit 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.

6 die Batterien müssen gut gegen die Halterungsvorrichtung auf dem Fahrzeug abgeschlossen sein, aber mit aktiver Schwingungsverminderungseinrichtung.

Anmerkung: für Batterien, die in tropischen Gebieten im Betrieb sein werden (Durchschnittstemperatur über 33° C) empfiehlt man die Säuredichtigkeit auf 1,23 zu vermindern.

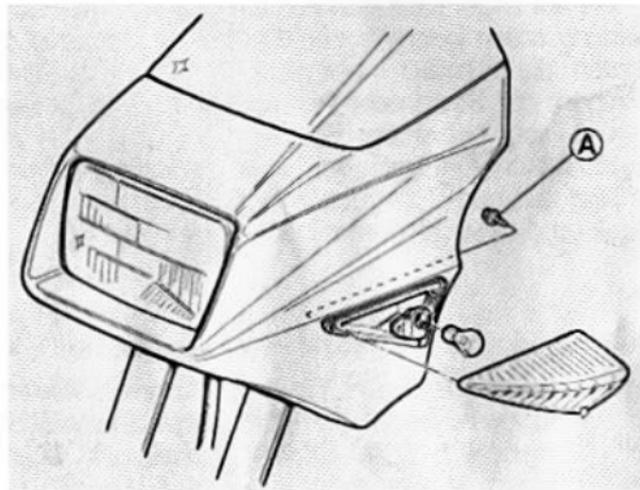
54 Austausch der Lampen

Vorderscheinwerfer (Abb. 41 u. 43)

Um die Birne des Scheinwerfers auszuwechseln ist es nötig, die elektrischen Anschlüsse hinten herzutrennen die Gummikappe "G" entfernen und die Birne "D" durch Drehen der Feder "E" ausschrauben.

Nach durchgeführter Montage prüfen, ob keine anderen elektrischen Anschlüsse (besonders die des Standlichtes) unfreiwillig getrennt wurden.

Die Lampenhalterung mit Lampe für das Standlicht "F" ist unter Druck eingesetzt.



41

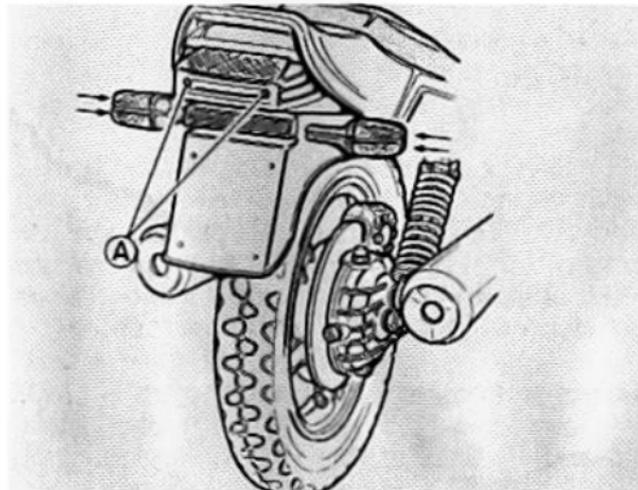
Rücklicht (Abb. 42)

Die Schrauben "A", die den Rückstrahler an das Rücklicht befestigen, lösen, die Birnen aus dem Lampensockel ausziehen nachdem sie nach innen gedrückt und gleichzeitig herausgedreht worden sind.

Richtungsanzeiger, vorne (Abb. 41)

Die Schrauben "A", die die Kappe an die Vorderhaube befestigen, lösen.

Nach Entfernung der Kappen kann man die Birnen leicht austauschen, nachdem sie aus der Lampenfassung ausgezogen worden sind.



42

Richtungsanzeiger, hinten (Abb. 42)

Um die Kappen der Richtungsanzeiger abzunehmen, ist es nötig, durch einen Schraubenzieher in den durch Pfeil angezeigten Einschnitten anzuheben.

Danach kann man die Birnen leicht austauschen.

Instrumentenbrett, Tachometer und Drehzahlmesser

Die Lampenfassung aus dem Tachometer, dem Drehzahlmesser und dem Instrumentenbrett ausziehen, dann die Birnen austauschen.

Lampen

Scheinwerfer, vorne:

- Fern- und Abblendlicht 45/40 W
- Stadt oder Parklicht 4 W

Rückleuchte:

- Nummernschildleuchte, Stand- und Stopplicht 5/21 W

Richtungsanzeiger 21 W

Leuchte für Tachometer und Drehzahlmesser 3 W

Leuchte auf Instrumentenbrett 1,2 W

56 Einstellung des Vorderscheinwerfers (Abb. 43)

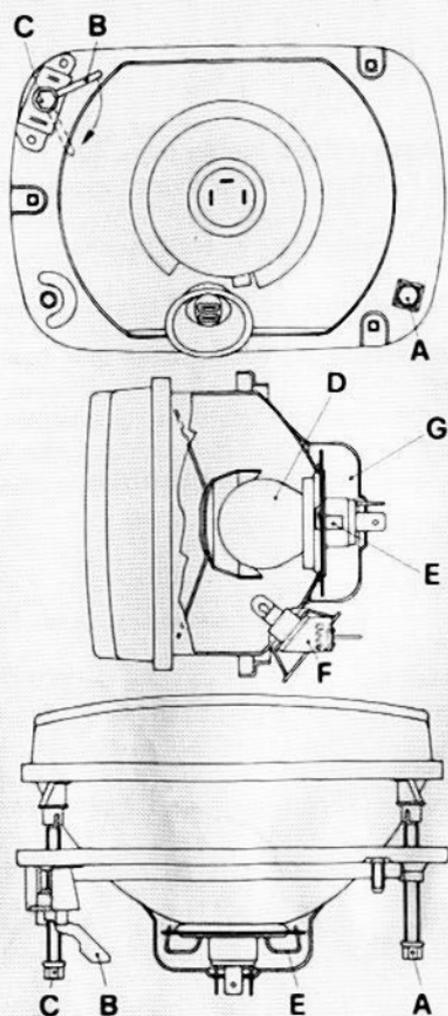
Der Vorderscheinwerfer muss aus Sicherheitsgründen immer auf die richtige Lichtstrahlhöhe justiert werden, damit die entgegenkommenden Fahrzeuge nicht geblendet werden.

Zur waagrecht orientierten Einstellung muss man die Schraube "A" betätigen; für die senkrechte ist dagegen die Schraube "C" zu betätigen, bis die vorgeschriebene Höhe erreicht wird.

Bei einem Abstand von 3 m darf die Mitte des Fernlichtstrahls 0,865 m-Höhe nicht übersteigern, wenn das Motorrad nicht auf dem Ständer: aufgebockt ist und der Pilot auf dem Sattel sitzt.

Durch Betätigung des Hebels "B" kann man die senkrechte Einstellung auf den Belastungszustand (mit einer oder zwei Personen auf dem Sattel) schnell anpassen.

43



Schaltplanlegende

- 1 Kilometerzähler (3W Birne)
- 2 Drehzahlmesser (3W Birne)
- 3 Warnleuchte, Blinker vorne und hinten rechts (Birnen 1,2 W - Grün)
- 4 Warnleuchte, Blinker vorne und hinten links (Birnen 1,2 W - Grün)
- 5 Warnleuchte, Leerlaufgang "Neutral" (Birne 1,2 W - Grün)
- 6 Warnleuchte "Oeldruck" (Birne 1,2 W - Rot)
- 7 Warnleuchte "Generator" (Birne 1,2 W - Rot)
- 8 Warnleuchte "Fernlicht" (Birne 1,2 W - Blau)
- 9 Warnleuchte "Standlicht" (Birne 1,2 W - Grün)
- 10 Standlicht vorne (Birne 4 W)
- 11 Abblendlicht "40 W" (Birne 40/45W)
- 12 Abblendlicht "45 W" (Birne 40/45W)
- 13 Vorderblinker, rechts (Birne 21 W)
- 14 Vorderblinker, links (Birne 21 W)
- 15 Schalter zum Starten und Abstellen des Motors und Blinker
- 16 9-Weg Verbinder
- 17 15-Weg Verbinder
- 18 9-Weg Verbinder
- 19 Schalter für Hupe und Lichthupe
- 20 Wählschalter für Lichte und Motorzündung (3 Stellungen)
- 21 Oeldruck-Schalter
- 22 Leerlaufschalter
- 23 Hupe
- 24 Voltmeter (Birne 3W)
- 28 Blinker-Lichthupe
- 29 Unterbrecher

- 31 Zündspülen
- 32 Schalter für Vorderbremse
- 33 Schalter für Hinterbremse
- 34 Gleichrichter
- 35 Alternator
- 36 Regler
- 37 Batterie
- 38 Sicherungsklemmleiste (Sicherungen 16A)
- 39 Anlassferschalter
- 40 Anlassmotor
- 41 Blinker, hinten links (Birne 21W)
- 42 Blinker, hinten rechts (Birne 21W)
- 43 Rückleuchte
- 44 Hinteres Stopplicht (Birnen 21+21W)
- 45 Nummernschild und Standlicht
- 46 6-Weg Verbinder Molex

Sicherung Nr.1:

Blinker - Hupe

Sicherung Nr.2:

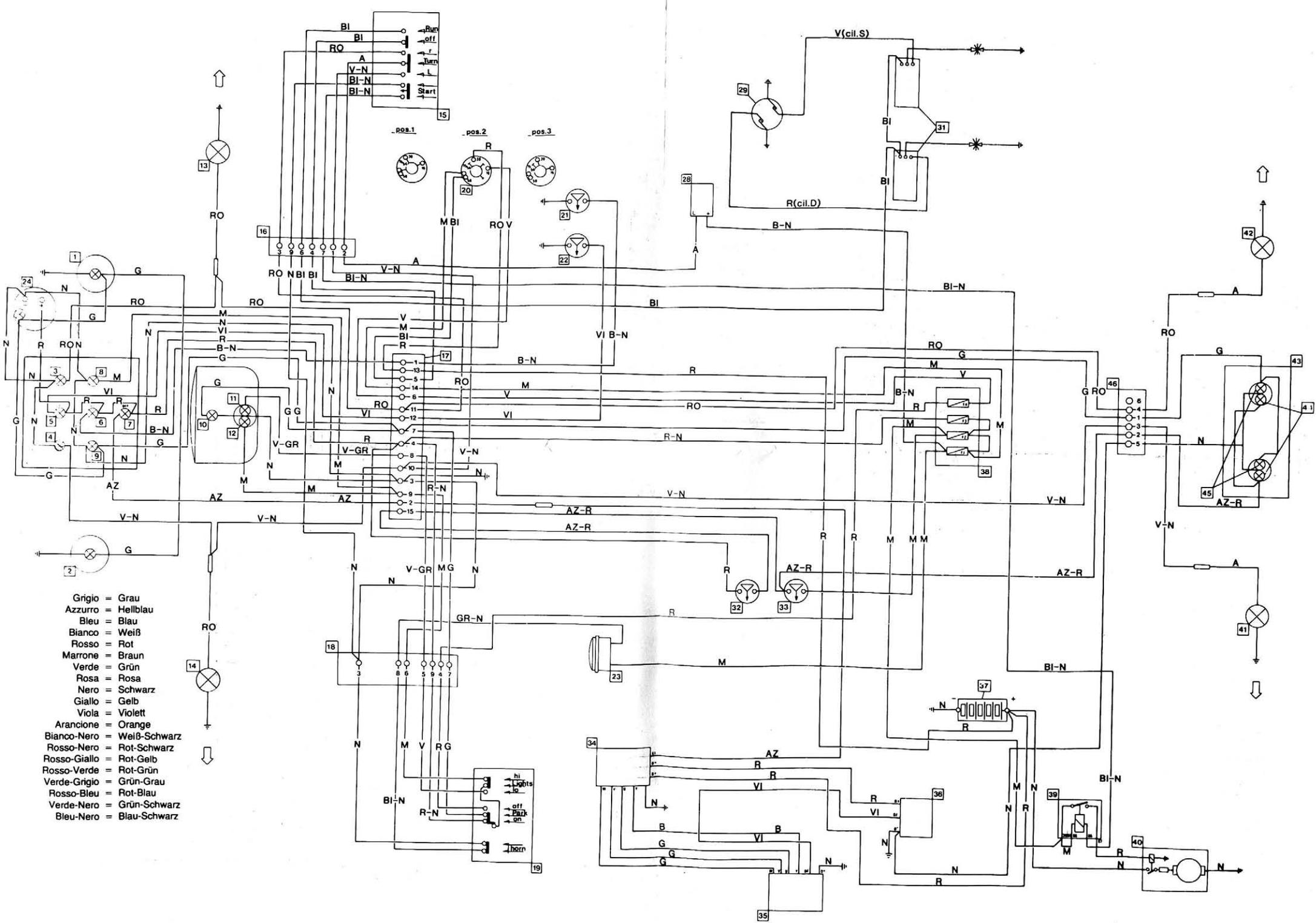
Fernschalter für Lichthupe - Fernschalter für Motoranlassen - Stoppschalter, hinten

Sicherung Nr.3:

Warnleuchte (Generator - Oeldruck - Leerlaufgang "Neutral" - Fernlicht)

Sicherung Nr.4:

Standlicht - Instrumentenlichter - Anzeiger für Lichter



- Grigio = Grau
- Azzurro = Hellblau
- Bleu = Blau
- Bianco = Weiß
- Rosso = Rot
- Marrone = Braun
- Verde = Grün
- Rosa = Rosa
- Nero = Schwarz
- Giallo = Gelb
- Viola = Violett
- Arancione = Orange
- Bianco-Nero = Weiß-Schwarz
- Rosso-Nero = Rot-Schwarz
- Rosso-Giallo = Rot-Gelb
- Rosso-Verde = Rot-Grün
- Verde-Grigio = Grün-Grau
- Rosso-Bleu = Rot-Blau
- Verde-Nero = Grün-Schwarz
- Bleu-Nero = Blau-Schwarz

