



DAYTONA *RS*

1100 **S P O R T**

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

Le illustrazioni e descrizioni di questo opuscolo si intendono fornite a titolo indicativo. La Casa si riserva pertanto il diritto di apportare ai motocicli, in qualsiasi momento e senza avviso, quelle modifiche che ritenesse utili per il miglioramento o per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo e commerciale.

The illustrations and description in this booklet are indicative only and the manufacturer reserves itself the right to introduce any modification it may deem necessary for better performance or for constructive or commercial reasons without prior notice.

Les illustrations et les descriptions de ce manuel s'intendent fournies à titre d'information. La Fabrique se réserve donc le droit d'apporter aux motocycles, en tous moments et sans aucun préavis, les modifications qu'elle estimerait utiles pour les améliorer ou pour toutes exigences d'ordre constructif et commercial.

Die Abbildungen und Beschreibungen dieses Handbuchs sollen als praktische Hinweise dienen. Das Werk behält sich das Recht vor, zu jedem Zeitpunkt und ohne Vorankündigung, Änderungen am Fahrzeug, die einer konstruktiven und kommerziellen Verbesserung dienen, vornehmen zu können.

Egregio Cliente

Innanzitutto La ringraziamo per aver dato la Sua preferenza al nostro prodotto.

Seguendo le istruzioni indicate in questa pubblicazione tecnica, assicurerà alla Sua motocicletta una lunga durata senza inconvenienti. Prima di usarla, La consigliamo di leggere completamente la presente pubblicazione al fine di conoscere le caratteristiche del veicolo e soprattutto come manovrarlo con sicurezza.

Per le operazioni di controllo e revisione è necessario rivolgersi ai nostri concessionari i quali garantiranno un lavoro razionale e sollecito. Riparazioni e regolazioni non effettuate durante il periodo di garanzia dalla nostra rete di assistenza potrebbero annullare la garanzia stessa.

Dear rider

First of all we wish to thank you for choosing this motorcycle of our production.

By following the instructions outlined in this manual you will ensure your bike a long and troublefree life.

Before riding, please read thoroughly this manual in order to know your motorcycle's features and how to operate it safely.

All major checking and overhaul jobs are best carried out by our dealers who have the necessary facilities to quickly and competently repair your Moto Guzzi.

Repairs or adjustments by any other than a Guzzi dealer during the warranty period could invalidate the warranty right.

Monsieur;

Avant tout nous vous remercions d'avoir choisi notre produit.

En suivant les renseignements portés dans ce manuel technique, Vous pourrez assurer à Votre moto une très longue durée sans aucun inconvénient.

Avant de la mettre en marche, nous vous suggérons de lire complètement cette publication dans le but de connaître les caractéristiques du véhicule et tout particulièrement le moyen pour sa utilisation en sécurité.

Pour les opérations de contrôle et de revision il faut s'adresser à nos Concessionnaires qui pourront garantir un travail rationnel dans le plus bref délai.

Des réparations et réglages non effectués pendant la période de garantie par notre réseau de Stations-Service pourront annuler la même garantie.

Zunächst danken wir Ihnen für den Vorzug, den Sie unserem Produkt eingeräumt haben.

Für eine lange Lebensdauer ohne Störungen dieses Fahrzeugs empfehlen wir Ihnen, sich an die in diesem Handbuch angegebenen Richtlinien und Anweisungen zu halten.

Vor dem Fahren lesen Sie sich bitte diese Ausgabe genau durch, um die technischen Merkmale des Fahrzeugs kennenzulernen, vor allem aber, um es sicher lenken zu können.

Bei Kontrollen und Überholungsarbeiten wenden Sie sich bitte an einen unserer Vertragshändler, der Ihnen eine genaue und schnelle Arbeit garantieren wird.

Reparaturen und Einstellungen, die während der Garantiezeit nicht von unserem Kundendienst vorgenommen werden, können den Verlust des Garantieanspruchs zur Folge haben.

4

IMPORTANTE - Allo scopo di rendere la lettura di immediata comprensione i paragrafi sono stati contraddistinti da illustrazioni schematiche che evidenziano l'argomento trattato.

In questo manuale sono state riportate note informative con significati particolari:



Norme antinfortunistiche per l'operatore e per chi opera nelle vicinanze.



Esiste la possibilità di arrecare danno al veicolo e/o ai suoi componenti.



Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

IMPORTANT - The text is supplemented with schematic illustrations for quick reference and better understanding of the subjects concerned.

This manual contains some special remarks:



Accident prevention rules for the mechanic and for the personnel working nearby.



Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.



Additional information concerning the job being carried out.

ATTENTION - Pour permettre une lecture plus compréhensible, les paragraphes sont accompagnés d'illustrations schématiques qui mettent en évidence l'argument traité.

Ce manuel contient des notes informatives aux significations spéciales:

 **Normes de prévention contre les accidents pour l'opérateur et pour ceux qui travaillent à proximité.**

 **Possibilité d'endommager le véhicule et/ou ses organes.**

 **Notes complémentaires concernant l'opération en cours.**

WICHTIG - Zum schnelleren Verständnis wurden die verschiedenen Paragraphen durch Abbildungen vervollständigt, die das behandelte Argument in der Vordergrund stellen.

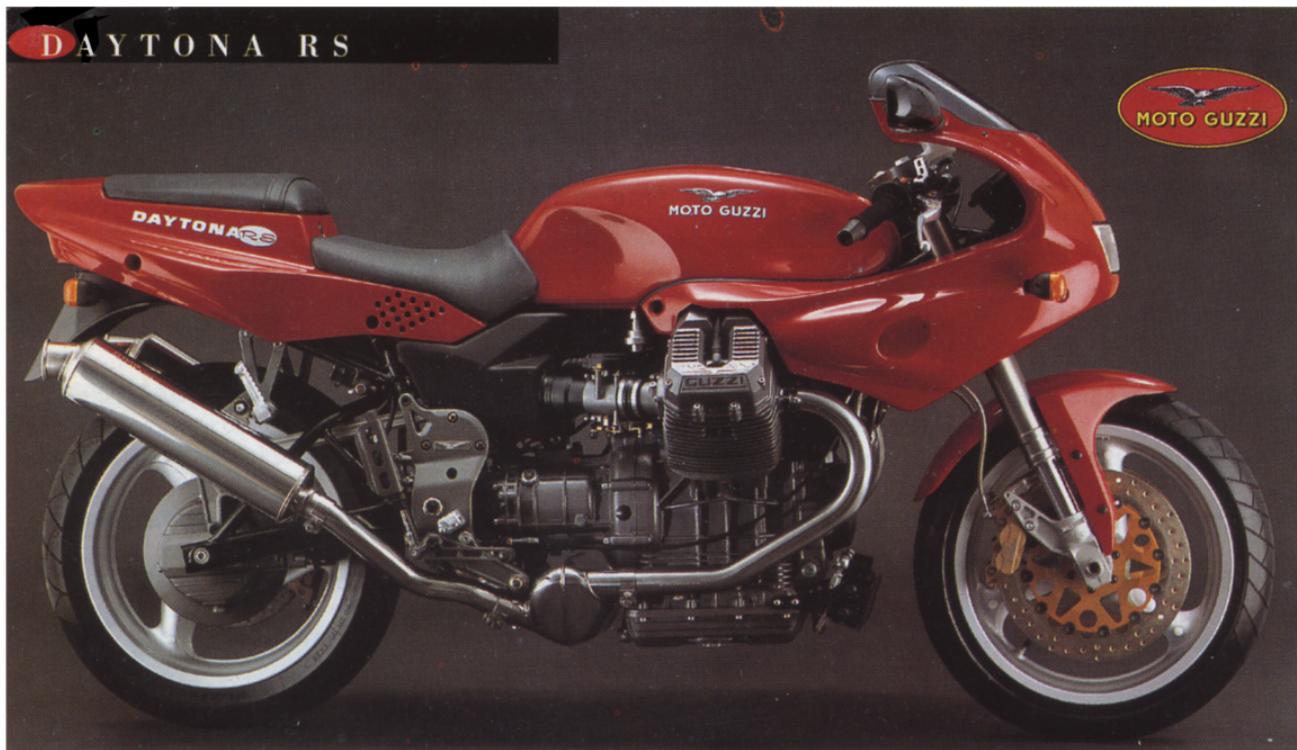
Dieses Handbuch enthält Informationen von besonderer Bedeutung:

 **Unfallverhütungsnormen für die am Motorrad arbeitende und die in der Nähe arbeitenden Personen.**

 **Es besteht die Möglichkeit das Motorrad und/oder seine Bestandteile zu beschädigen.**

 **Weitere Informationen für den laufenden Arbeitsvorgang.**

6





INDICE

- 10 Caratteristiche generali
- 24 Dati di identificazione
- 28 Apparecchi di controllo e comandi
- 52 Uso del motociclo
- 58 Rodaggio
- 62 Manutenzioni e regolazioni
- 84 Smontaggio ruote dal veicolo
- 96 Programma di manutenzione
- 104 Pulizia - Rimessaggio
- 108 Norme per la pulizia del parabrezza
- 110 Lubrificazioni
- 126 Distribuzione
- 130 Sistema iniezione-accensione WEBER (I.A.W.)
- 150 Impianto elettrico
- 161 Schema impianto elettrico

INDEX

- 10 General features
- 24 Identification data
- 28 Instruments and controls
- 52 Riding your motorcycle
- 59 Break-in
- 62 Maintenance and adjustments
- 84 Wheel removal
- 98 Service schedule
- 104 Cleaning - Storing
- 108 Cleaning the windscreen
- 110 Lubrication
- 126 Valve gear
- 130 WEBER injection-ignition system (I.A.W.)
- 150 Electrical equipment
- 161 Wiring diagram

INDICE

- 11 Caractéristiques générales
- 25 Numéro d'identification
- 29 Appareils de contrôle et commande
- 53 Utilisation du motocycle
- 60 Rodage
- 63 Entretien et réglages
- 85 Dépose des roues
- 100 Programme d'entretien
- 105 Nettoyage - Longue inactivité
- 109 Nettoyage du pare-brise
- 111 Lubrification
- 127 Distribution
- 131 Systeme injection-allumage WEBER (I.A.W.)
- 150 Installation électrique
- 161 Schéma installation électrique

INHALTSANGABE

- 11 Allgemeine Daten
- 25 Kennzeichnungen
- 29 Kontrollgeräte und Antriebe
- 53 Gebrauchsanleitung des Motorrades
- 61 Einfahren
- 63 Wartungen und Einstellungen
- 85 Ausbau der Räder vom Fahrzeug
- 102 Wartungsprogramm
- 105 Reinigung - Schuppen
- 109 Anweisungen zur Reinigung der Windschutzscheibe
- 111 Schmierarbeiten
- 127 Ventiltrieb
- 131 Zündung Einspritzsystem WEBER (I.A.W.)
- 150 Elektrische Anlage
- 161 Stromlaufplan

10 CARATTERISTICHE GENERALI

(I dati in parentesi [] sono specifici per il modello DAYTONA RS)

Motore

Bicilindrico a 4 tempi

Disposizione cilindri	a «V» di 90°
Alesaggio	mm 92 [90]
Corsa	mm 80 [78]
Cilindrata totale	cc 1064 [992]
Rapporto di compressione	9,5:1 [10,5:1]
Coppia massima	95 Nm (9,7 Kgm) a 6000 g/m
.....	[88 Nm (9,0 Kgm) a 7800 g/m]
Potenza massima	66 Kw (90 CV) a 7800 g/m
.....	[75 Kw (102 CV) a 8400 g/m]
Potenza fiscale	CV 13 [CV12]

Distribuzione - SPORT 1100

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

Distribuzione - DAYTONA RS

[Ad albero a camme in testa e 4 valvole per cilindro. Comando ad ingranaggi a denti diritti in lega leggera e cinghia dentata.]

GENERAL FEATURES

(The data in parenthesis [] apply to model DAYTONA RS only)

Engine

4-stroke, twin cylinder

Cylinder configuration:	90° V-twin
Bore:	92 mm [90]
Stroke:	80 mm [78]
Displacement:	1064 cc [992]
Compression ratio:	9,5:1 [10,5:1]
Max. torque:	95 Nm (9,7 kgm) at 6000 rpm
.....	[88 Nm (9,0 kgm) at 7800 rpm]
Max. power:	66 KW (90 CV) at 7800 rpm
.....	[75 KW (102 CV) at 8400 rpm]

Timing system - SPORT 1100

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

Timing system - DAYTONA RS

[Overhead camshaft with 4 valves per cylinder. Straight-tooth gear control, in light alloy and positive drive belt.]

CARACTERISTIQUES GENERALES

(Les données entre crochets [] se rapportent uniquement au modèle **DAYTONA RS**)

Moteur

2 cylindres - 4 temps

Disposition des cylindres en «V» à 90°

Alésage mm 92 [90]

Course mm 80 [78]

Cylindrée totale cc 1064 [992]

Rapport volumétrique 9,5:1 [10,5:1]

Couple maxi. 95 Nm (9,7 kgm) à 6000 tours/min

..... [88 Nm (9,0 kgm) à 7800 tours/min]

Puissance maxi 66 KW (90 CV) à 7800 tours/min

..... [75 KW (102 CV) à 8400 tours/min]

Distribution - SPORT 1100

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.

Distribution - DAYTONA RS

[Par arbre à cames en tête et 4 soupapes par cylindre.
Entraînement par pignons à denture droite en alliage léger et par courroie crantée.]

ALLGEMEINE DATEN

(Die in den Klammern [] angegebenen Daten beziehen sich ausschließlich auf das Modell **DAYTONA RS**)

Motor

Viertakt-Motor mit 2 Zylinder

Zylinderanordnung: V 90°

Bohrung: 92 mm [90]

Hub: 80 mm [78]

Hubraum: 1064 cc [992]

Verdichtungsverhältnis: 9,5:1 [10,5:1]

Max. Drehmoment: 95 Nm (9,7 kgm) bei 6000 U/min.

..... [88 Nm (9,0 kgm) bei 7800 U/min.]

Max. Leistung: 66 KW (90 CV) bei 7800 U/min.

..... [75 KW (102 CV) bei 8400 U/min.]

Steuersystem - SPORT 1100

Über Stangen und Kipphebel und 2 Ventile pro Zylinder.
Eine Nockenwelle im Gehäuse, die über eine Duplex-Kette mit automatischen Kettenspanner gesteuert wird.

Steuersystem - DAYTONA RS

[Obenliegende Nockenwelle und 4 Ventile pro Zylinder.
Geradzahnschaltung in Leichtmetall und Zahnriemen.]

Alimentazione

Iniezione elettronica indiretta, sequenziale fasata Weber Marelli, sistema "Alfa-N", 2 iniettori, pompa elettrica con regolatore di pressione, gestione digitale dei tempi di iniezione ottimizzata, filtro aria ad alto rendimento con 2 prese dinamiche.

Impianto scarico

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

Lubrificazione

Forzata con pompa ad ingranaggi.

Filtri olio: a rete all'interno della coppa ed a cartuccia sostituibile dall'esterno.

Pressione normale di lubrificazione kg/cm² 3,8+4,2 [5] (regolata da apposita valvola), valvola termostatica e radiatore di raffreddamento.

Trasmittitore elettrico per segnalazione insufficiente pressione sul basamento.

Generatore alternatore

Montato sulla parte anteriore dell'albero motore (14V - 25A).

Accensione

Elettronica digitale a scarica induttiva "WEBER MARELLI" con bobine ad alto rendimento.

Candele di accensione:

SPORT 1100	DAYTONA RS
NGK BPR 6 ES	NGK DR9 EA

Distanza tra gli elettrodi delle candele mm 0,7.

Fuel system

Indirect electronic injection Weber Marelli of the pulsed sequential type, "Alfa-N" system, 2 injectors, electric pump with pressure regulator, optimized digital control of injection timing, high-performance air filter with 2 air vents.

Exhaust system

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

Lubrication

Pressure fed by gear pump.

Oil filters: wire mesh inside sump and replaceable cartridge filter outside sump.

Normal lubrication pressure 3.8+4.2 [5] kg/cm², pressure valve, thermostat and cooler.

Low oil pressure sensor (electrical) on crankcase.

Generator/Alternator

On front of crankshaft (14V - 25A).

Ignition

"WEBER MARELLI" electronic digital induced discharge, with high-efficiency coil.

Spark plugs:

SPORT 1100	DAYTONA RS
NGK BPR 6 ES	NGK DR9 EA

Spark plug gap: 0,7 mm.

Alimentation

Injection électronique indirecte, séquentielle calée Weber Marelli, système "Alfa-N", 2 injecteurs, pompe électrique avec régulateur de pression, gestion digitale des temps d'injection optimisée, filtre air à haute rendement avec 2 prises d'air dynamiques.

Système d'échappement.

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

Graissage

Forcé par pompe à engrenages.

Filtres: à crépine et à cartouche montées dans le carter, remplaçables de l'extérieur.

Pression normale de graissage 3,8+4,2 [5] kg/cm² (réglable avec clapet situé dans le carter inférieur), détendeur thermostatique et radiateur de refroidissement. Monocontact sur le carter pour signaler l'abaissement de la pression.

Alternateur

Monté à l'avant et en bout du vilebrequin (14V - 25A).

Allumage

Electronique digital à décharge inductive "WEBER MARELLI" avec bobines de haut rendement.

Bougies d'allumage:

SPORT 1100	DAYTONA RS
NGK BPR 6 ES	NGK DR9 EA

Ecartement entre les électrodes des bougies 0,7 mm.

Versorgung

Indirekte elektronische Einspritzung Weber Marelli mit sequenzieller Phaseneinstellung, "Alfa-N"-System, 2 Einspritzdüsen, elektrische Pumpe mit Druckregler, optimisierte digitale Kontrolle der Einspritzzeiten, hochleistungsfähiger Luftfilter mit zwei dynamischen Einläufen.

Auspuffanlage

Aus Nirosta - 2 an eine Ausdehngskammer und an zwei Schalldämpfer geschlossene Rohre.

Schmierung

Zwangsschmierung durch Zahnradpumpe.

Ölfiter: Netzfilter in der Motorölwanne und Patronenfilter von außen austauschbar.

Normaler Schmierdruck 3,8+4,2 kg/cm² [5] (über ein entsprechendes thermostatisches Ventil geregelt) Thermostat und Kühler.

Elektrischer Öldruckgeber, Anzeiger für ungenügenden Druck.

Lichtmaschine/Alternator

Vorne auf der Kurbelwelle montiert (14V - 25A).

Zündung

Elektronische Digitalzündung "WEBER MARELLI" mit Induktiventladung mit hochleistungsfähigen Spulen.

Zündkerzen:

SPORT 1100	DAYTONA RS
NGK BPR 6 ES	NGK DR9 EA

Abstand zwischen den Kerzenelektroden 0,7 mm.

Avviamento

Elettrico mediante motorino avviamento (12V-1,2 kW) munito di innesto a comando elettromagnetico. Corona dentata fissata al volano motore.

Comando a pulsante (START) «» posto sul lato destro del manubrio.

Trasmissioni**Frizione**

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

Trasmissione primaria

Ad ingranaggi, rapporto 1:1,3529 (Z=17/23).

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 = 1:1,812 (Z=16/29)

2ª marcia = 1:1,250 (Z=20/25)

3ª marcia = 1:1 (Z=23/23)

4ª marcia = 1:0,833 (Z=24/20)

5ª marcia = 1:0,730 (Z=26/19)

Starting

Electric starter (12V-1,2 kW) with solenoid engagement. Ring gear bolted on flywheel.

Starter button (START) «» on right of handlebars.

Transmission data**Clutch**

Twin driven plates, dry type, on flywheel. Hand controlled by lever on left of handlebars.

Primary drive

By gears. Ratio: 1 to 1.3529 (tooth ratio 17/23).

Gearbox

5-speed, with constantly meshed gears with front dog clutch. Incorporated cush drive.

Pedal operated on the left side of the motorcycle.

Gear ratios:

Low gear = 1 to 1,812 (tooth ratio 16/29)

2nd gear = 1 to 1,250 (tooth ratio 20/25)

3rd gear = 1 to 1 (tooth ratio 23/23)

4th gear = 1 to 0,833 (tooth ratio 24/20)

5th gear = 1 to 0,730 (tooth ratio 26/19)

Démarrage

Démarréur électrique (12V-1,2 kW) avec accouplement à command électromagnétique.

Couronne dentée fixée au volant-moteur.

Commande par bouton poussoir (START) «(i)» à droite sur le guidon.

Transmission**Embrayage**

A deux disques conduits, à sec. Elle est placé sur le volant-moteur. Commandé par levier à gauche sur le guidon.

Transmission primaire

Par engrenages, rapport 1:1,3529 (Z=17/23).

Boîte de vitesse

A cinq vitesses avec engrenages toujours en prise à embrayage frontal. Joint élastique incorporé.

Commande de sélecteur côté gauche.

Rapports de boîte de vitesse:

1ère = 1:1,812 (Z=16/29)

2ème = 1:1,250 (Z=20/25)

3ème = 1:1 (Z=23/23)

4ème = 1:0,833 (Z=24/20)

5ème = 1:0,730 (Z=26/19)

Anlasssystem

Elektrischer Anlassmotor (12V-1,2 kW) mit magnetgesteuerter Kupplung.

Zahnkranz am Schwungrad befestigt.

Anlasserknopf (START) «(i)» auf der rechten Seite des Lenkers.

Kraftübertragung**Kupplung**

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

Primärtrieb

Durch Zahnräder, Verhältnis 1:1,3529 (Z=17/23).

Getriebe

5 Gänge mit Zahnrädern im ständigen Frontaleingriff. Eingebaute elastische Kupplung.

Schaltpedal an linker Fahrzeugseite.

Getriebeverhältnisse:

1. Gang = 1:1,812 (Z=16/29)

2. Gang = 1:1,250 (Z=20/25)

3. Gang = 1:1 (Z=23/23)

4. Gang = 1:0,833 (Z=24/20)

5. Gang = 1:0,730 (Z=26/19)

Trasmissione secondaria

Ad albero con doppio giunto cardanico e scatola coppia conica a movimento flottante con sistema di controreazione su silent-block alla ruota motrice.

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

Rapporti totali (motore-ruota):

1ª marcia = 1:10,1150

2ª marcia = 1:6,9761

3ª marcia = 1:5,5809

4ª marcia = 1:4,6507

5ª marcia = 1:4,0783

Telaio

Monotrave a sezione rettangolare in acciaio al NiCrMo.
Basamento motore semiportante.

Sospensioni

Anteriore: forcella telescopica idraulica a steli rovesciati White Power regolabile separatamente in estensione e compressione.

Posteriore: forcellone oscillante a sezione ovale in acciaio. Monoammortizzatore White Power con regolazione separata del precarico molla e della frenatura idraulica in estensione e compressione.

Ruote

Fuse in lega leggera a 3 razze cave (posteriore con parastrappi incorporato) con cerchi nelle misure:

– anteriore: 3,50x17 MT H2

– posteriore: 4,50x17 MT H2

Final drive

Shaft with double universal joint and floating bevel gearcase with counteracting system on drive wheel silent-block.

Ratio: 1:4,125 (tooth ratio 8/33)

Overall gear ratios (Engine-wheel):

Low gear = 1 to 10,1150

2nd gear = 1 to 6,9761

3rd gear = 1 to 5,5809

4th gear = 1 to 4,6507

5th gear = 1 to 4,0783

Frame

Rectangular section single-beam in NiCrMo steel.
Semisupporting engine base.

Suspensions

Front: White Power upside-down hydraulic telescopic fork with individually adjustable rebound and compression;

Rear: steel swing arm with oval cross section. Single shock absorber White Power with separate adjustment of spring preload and of hydraulic rebound and compression damping.

Wheels

Light alloy castings with 3 hollow spokes (rear wheel with cush drive unit). Rim sizes:

– front: 3,50x17 MT H2

– rear: 4,50x17 MT H2

Transmission secondaire

A arbre à double joint de cardan et boîte de couple conique à mouvement flottant avec système de contre-réaction sur Silentbloc à la roue motrice.

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

Rapport total de transmission (moteur-roue):

1ère = 1:10,1150

2ème = 1:6,9761

3ème = 1:5,5809

4ème = 1:4,6507

5ème = 1:4,0783

Châssis

Monocadre à section rectangulaire en acier au NiCrMo. Embase de moteur semi-porteuse.

Suspensions

Avant: fourche télescopique hydraulique à tubes renversés White Power réglable séparément en extension et compression;

Arrière: bras oscillant à section ovale en acier. Mono-amortisseur White Power avec réglage séparé de la précharge du ressort et du système d'amortissement hydraulique en extension et compression.

Roues

Moulage en alliage léger à 3 rais creuses (roue arrière avec amortisseur de couple incorporé) avec jantes de dimensions:

– AV: 3,50x17 MT H2

– AR: 4,50x17 MT H2

Sekundärtrieb

Welle mit Doppelgelenkanschluss und Kegelräderpaargehäuse in schwimmender Bewegung mit Gegenwirkungssystem auf Silent-Block am Antriebsrad.

Verhältnis: 1:4,125 (Z=8/33)

Gesamt-Verhältnisse (Motor - Rad):

1. Gang = 1:10,1150

2. Gang = 1:6,9761

3. Gang = 1:5,5809

4. Gang = 1:4,6507

5. Gang = 1:4,0783

Rahmen

Zentralrohrträger mit rechteckigem Querschnitt aus NiCrMo-Stahl. Halbtragendes Kurbelgehäuse.

Federung

Vorn: Hydraulische Teleskopgabel mit umgekehrten Holmen "White Power" mit separater Einstellmöglichkeit in der Aus- und Einfederung.

Hinten: Schwinggabel mit ovalem Querschnitt aus Stahl. Einzelstoßdämpfer "White Power" mit separater Einstellung der Federvorspannung sowie der hydraulischen Dämpfung während der Ein- und Ausfederung.

Räder

Leichtmetallgussräder mit 3 Hohlspeichen (hinten mit eingebauter Elastischer Kupplung) mit Felgen in den Maßen:

– Vorne: 3,50x17 MT H2

– Hinten: 4,50x17 MT H2

Pneumatici

- anteriore: 120/70 ZR 17
- posteriore: 160/70 ZR 17 [160/60 ZR 17]
- Tipo: Tubeless

Freni

Anteriore: due dischi semi flottanti forati Brembo in acciaio inox per **SPORT 1100**; [due dischi flottanti forati Brembo tipo Racing per **DAYTONA RS**] con pinze fisse a 4 pistoncini differenziati. Comando con leva a mano regolabile posta sul lato destro del manubrio;

- Ø disco 320 mm;
- Ø cilindro frenante 34/30 mm;
- Ø pompa 16 mm.

Posteriore: a disco fisso in acciaio inox con pinza fissa a doppio cilindro frenante. Comando con leva a pedale posta al centro sul lato destro del veicolo;

- Ø disco 282 mm;
- Ø cilindro frenante 32 mm;
- Ø pompa 11 mm.

Ingombri e peso

Passo (a carico)	m 1,475
Lunghezza massima	m 2,125
Larghezza massima	m 0,720
Altezza massima	m 1,125
Altezza minima da terra	m 0,160 [0,150]
Peso (a secco)	kg 221 [223]

Tyres

- front: 120/70 ZR 17
- rear: 160/70 ZR 17 [160/60 ZR 17]
- Type: Tubeless

Brakes

Front: two Brembo drilled semi-floating disc brakes in stainless steel for **SPORT 1100**; [two Brembo drilled floating discs, Racing type for **DAYTONA RS**] with fixed 4 differential piston calipers. Adjustable manual control lever on the right side of the handle-bar;

- Ø disc 320 mm;
- Ø brake cylinder 34/30 mm;
- Ø master cylinder 16 mm.

Rear: stainless steel fixed disc brake with fixed double braking cylinder caliper. Brake pedal on centre-right of motorbike;

- Ø disc 282 mm;
- Ø brake cylinder 32 mm;
- Ø master cylinder 11 mm.

Dimensions and weight

Wheelbase	m 1,475
Overall length	m 2,125
Overall width	m 0,720
Height	m 1,125
Ground clearance	m 0,160 [0,150]
Weight (dry)	kg 221 [223]

Pneus

- AV: 120/70 ZR 17
- AR: 160/70 ZR 17 [160/60 ZR 17]
- Type: Tubeless

Freins

Avant: deux disques demi-flottants à trous Brembo en acier inox pour **SPORT 1100**; [deux disques flottants à trous Brembo type Racing pour **DAYTONA RS**] avec pinces fixes à 4 pistons différenciés. Commande par levier à main réglable situé sur le côté droit du guidon;

- ø disque 320 mm;
- ø cylindre freinant 34/30 mm;
- ø pompe 16 mm.

Arrière: à disque fixe en acier inox avec pince fixe à double cylindre freinant. Commande par levier à pédale situé au centre sur le côté droit du véhicule;

- Ø disque 282 mm;
- Ø cylindre freinant 32 mm;
- Ø pompe 11 mm.

Dimensions et poids

Empattement (chargé)	m 1,475
Longueur maxi	m 2,125
Largeur maxi	m 0,720
Haut. maxi (au pare-brise)	m 1,125
Garde au sol	m 0,160 [0,150]
Poids (à sec)	kg 221 [223]

Reifen

- Vorne: 120/70 ZR 17
- Hinten: 160/70 ZR 17 [160/60 ZR 17]
- Typ: Tubeless

Bremsen

Vorn: Zwei halbschwimmend gelagerte Bremsscheiben mit Brembo-Bohrung aus Nirosta für **SPORT 1100**; [zwei schwimmend gelagerte Bremsscheiben mit Brembo-Bohrung, Typ Racing für **DAYTONA RS**] feste Bremszangen mit 4 differenzierten Kolben. Bedienung über einstellbaren Handhebel rechts am Lenker.

- Ø der Scheibe 320 mm;
- Ø des Bremszylinders 34/30 mm;
- Ø der Pumpe 16 mm;

Hinten: Feste Bremsscheibe aus Nirosta mit fester Bremszange mit doppeltem Bremszylinder. Die Pedalsteuerung befindet sich in der Mitte der rechten Fahrzeugseite.

- Ø der Scheibe 282 mm;
- Ø des Bremszylinders 32 mm;
- Ø der Pumpe 11 mm;

Masse und Gewichte

Achsabstand (belastetes Fahrzeug)	1,475 m
Max. Länge	2,125 m
Max. Breite	0,720 m
Max. Höhe	1,125 m
Mindesthöhe vom Boden	0,160 m [0,150]
Leergewicht	221 kg [223]

20 Prestazioni

Velocità massima con il solo pilota a bordo: oltre 230 [240] km/h.

Consumo carburante per entrambi i modelli: litri 4,5 per 100 km (norme CUNA).

Rifornimenti

Parti da rifornire	Litri	Prodotti da impiegare
Serbatoio carburante (riserva lt 5 circa)	circa 19	Benzina super (97 NO-RM/min.) Benzina senza piombo (95 NO-RM/min.)
Coppa motore	circa 3,500	Olio «Agip 4T Super Racing SAE 20W50»
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» o «Molykote tipo A»
Forcella telescopica (per gamba)	circa 0,400	Olio per cartucce «WP suspension-REZ 71 (SAE 5)»
Impianto frenante anteriore e posteriore	—	Fluido «Agip Brake Fluid - DOT 4»

Performance

Max. speed with one rider: over 230 [240] km/h.

Fuel consumption for both models: 4.5 lt/100 km (CUNA).

Refuelings

Description	Quantity	Recommended products
Fuel tank (reserve 5 l about)	19 l about	Supergrade petrol (97 NO-RM/min.) Unleaded Petrol (95 NO-RM/min.)
Crankcase sump	about 3,500 l	«Agip 4T Super Racing SAE 20W50» oil
Gearbox	0,750 l	«Agip Rotra MP SAE 80 W/90» oil
Rear drive box (crown wheel and pinion lubrication)	0,250 of which 0,230 0,020	«Agip Rotra MP SAE 80 W/90» oil «Agip Rocol ASO/R» oil or «Molykote type A»
Front fork (each leg)	about 0,400 l	«WP suspension-REZ 71 (SAE 5)» cartridge oil
Braking system (front and rear)	—	«Agip Brake Fluid - DOT 4» fluid

22 Performances

Vitesse maxi avec seulement pilote à bord: au-delà de 230 [240] km/h.

Consommation d'essence pour les deux modèles: 4,5 litres aux 100 Km (CUNA)

Ravitaillements

Elements a remplir	Litres	Type de carburant ou huile
Réservoir (réserve lt 5 environ)	19 environ	Super (97 NO-RM/min.) Essence sans plomb (95 NO-RM/min.)
Carter moteur	3,500 environ	Huile «Agip 4T Super Racing SAE 20W50»
Boîte de vitesse	0,750	Huile «Agip Rotra MP SAE 80W/90»
Pont (graissage 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)	0,400 environ	Huile pour cartouche «WP suspension-REZ 71 (SAE 5)»
Circuit de frein AV et AR	—	Liquide «Agip Brake Fluid - DOT 4»

Leistungen

Höchstgeschwindigkeit nur mit Fahrer: über 230 [240] km/h.

Kraftstoffverbrauch beider Modelle: 4,5 Liter auf 100 km (CUNA Normen)

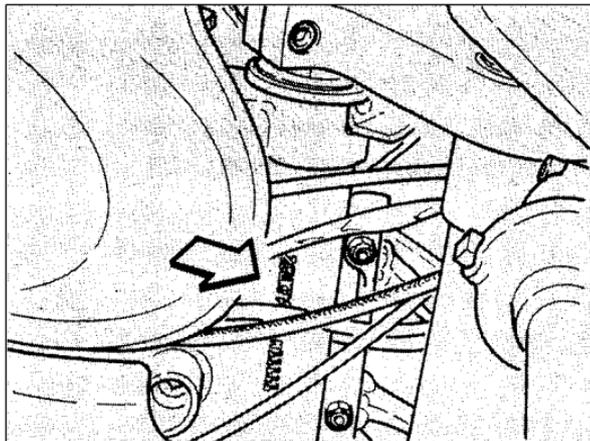
Füllmengen

Versorgungsteile	Liter	Benzin- und Öltypen
Kraftstoffbehälter (reserve ca. 5 L.)	19 ca.	Benzin Super (97 NO-RM/min.) Benzin Bleifrei (95 NO-RM/min.)
Motorgehäuse	3,500 ca.	Öl «Agip 4T Super Racing SAE 20W50»
Getriebegehäuse	0,750	Öl «Agip Rotra MP SAE 80W/90»
Antriebskasten (Schmierung Kegelradtrieb)	0,250 davon 0,230 0,020	Öl «Agip Rotra MP SAE 80W/90» Öl «Agip Rocol ASO/R» oder «Molykote Typ A»
Teleskopgabel (Je Holm)	0,400 ca.	Verwenden sie hierzu «WP suspension-REZ 71 (SAE 5)» Cartridge Öl
Bremsanlagen, vorne und hinten	—	Flüssigkeit «Agip Brake Fluid - DOT 4»

24 DATI DI IDENTIFICAZIONE (fig. 2)

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

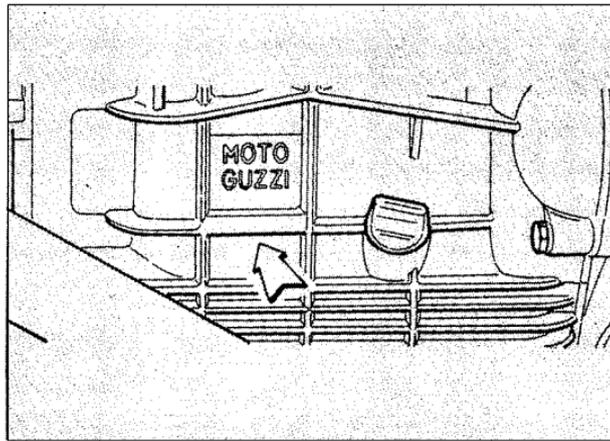
Il numero impresso sulla pipa del telaio è riportato sul libretto di circolazione e serve agli effetti di legge per l'identificazione del motociclo stesso.



IDENTIFICATION DATA (fig. 2)

Every motorcycle is stamped with identification numbers on the tubular frame and on the crankcase.

The frame number is written in the motorcycle logbook and is the vehicle's legal identification.



NUMERO D'IDENTIFICATION (fig. 2)

Chaque véhicule possède un numéro d'identification gravé sur la colonne de direction et sur le carter moteur. Le numéro gravé sur la colonne de direction est rapporté sur la carte de circulation; il a une valeur légale lors de l'identification du véhicule.

KENNZEICHNUNGEN (Abb. 2)

Jedes Fahrzeug ist mit einer Identifizierungsnummer auf dem Fahrgestell und der Motorlagerung versehen. Die Nummer auf dem Fahrgestell ist im Fahrzeugbrief eingetragen und dient gemäss Gesetz zur Identifizierung des Fahrzeuges.

26 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

Only «Original MOTO GUZZI Spare Parts» should be used.

The use of non-original parts invalidates the warranty.

Pièces de rechange

Pour tout remplacement de pièces **exigez les pièces portant la mention «Pièces d'origine Moto Guzzi»** l'utilisation de toute autre pièce 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.**

28 APPARECCHI DI CONTROLLO E COMANDI

Quadro di controllo (fig. 3)

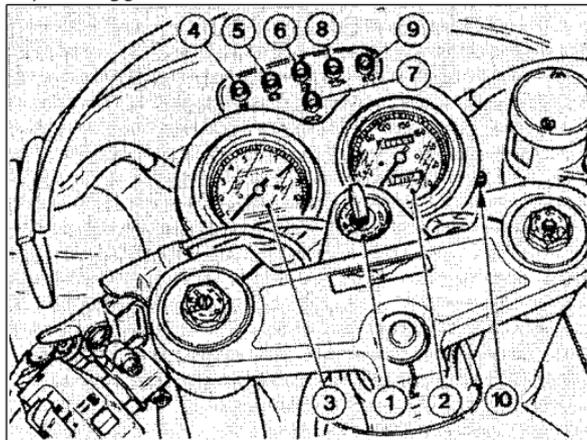
1 Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori e bloccasterzo.

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. 4 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. 4 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. 4 à la position «»: feu de parking. Clé extractible.

KONTROLLGERÄTE UND AN- TRIEBE

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. 4 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 Lenkschlusses 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» Kontrolleuchte. Leuchtet bei der Neutralstellung des Getriebes auf.
- 5 (rote) Kontrolleuchte: Stromversorgung vom Generator. Diese Kontrolleuchte muß beim Erreichen einer bestimmten Motordrehzahl erlöschen.
- 6 (orangerfarbige) Kontrolleuchte: Kraftstoff-Reserve.
- 7 (grüne) Kontrolleuchte Blinker.
- 8 (rote) Öldruckkontrolleuchte. Erlischt wenn der Druck zur Motorschmierung ausreicht.
- 9 (blau) Kontrolleuchte Fernlicht.
- 10 Rücksteller für Tageskilometerzähler.

32 Interruttori comando luci (fig. 4)

Sono montati sui lati del manubrio.

Interruttore «A»

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

Interruttore «B»

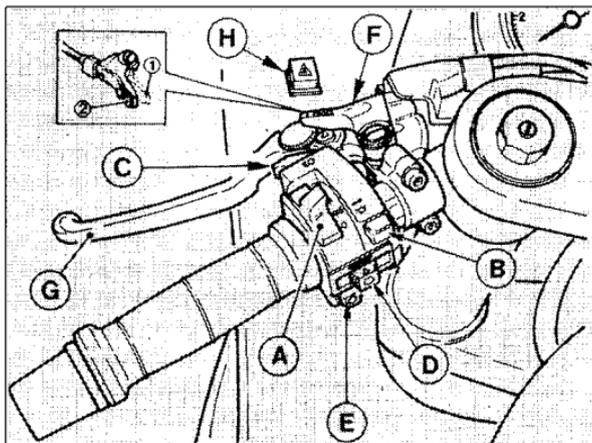
Con l'interruttore «A» in posizione «☼».

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

Commutatore luci emergenza

(«H» di fig. 4)

È montato sul lato sinistro della carenatura; comanda l'azionamento simultaneo dei lampeggiatori.



Light switches (fig. 4)

Are fitted to the sides of the handle-bars.

Switch «A»

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

Switch «B»

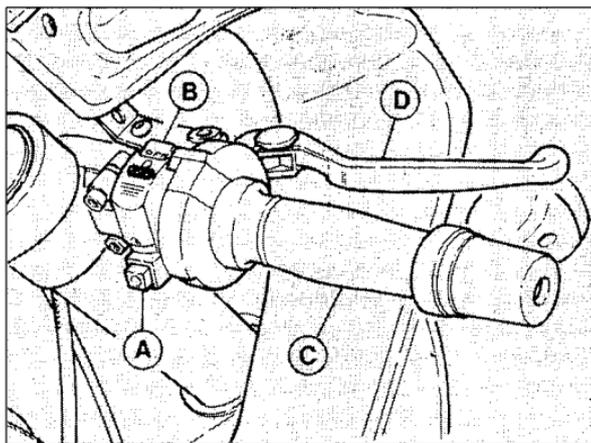
With switch «A» in position «☼».

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

Switch, hazard warning lights

(«H» of fig. 4)

It is installed on the left hand side of the fairing and turns on both flashers at the same time.



Interrupteurs de commande feux

(fig. 4)

Montés sur les côtés du guidon.

Interrupteur «A»

- Position «●»: feux éteints.
- Position «☞☛»: feux de stationnement allumés.
- Position «☛☞»: lampe bilux allumée.

Interrupteur «B»

Avec l'interrupteur «A» sur la position «☛☞».

- Position «☛☞☛»: feu de croisement.
- Position «☛☞☛☛»: feu de route.

Commutateur des feux de detresse

(«H» de fig. 4)

Il est monté sur le côté gauche du carénage; il commande l'activation simultanée des clignotants.

Schalter für Beleuchtung (Abb. 4)

Sie befinden sich an den Lenkungsseiten.

Schalter «A»

- Stellung «●»: Licht aus.
- Stellung «☞☛»: Parklicht.
- Stellung «☛☞»: Zweilichtlampe eingeschaltet

Schalter «B»

Mit Schalter «A» in Stellung «☛☞»:

- Stellung «☛☞☛»: Abblendlicht.
- Stellung «☛☞☛☛»: Fernlicht.

Umschalter für not-aus-blinker

(«H», Abb. 4)

Wurde auf die linke Seite der Verkleidung montiert; steuert die simultane Betätigung der Blinker.

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

Sono montati sul lato sinistro del manubrio:

Pulsante E «» 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.

Leva comando «Choke» («F» 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.

Leva comando frizione («G» di fig. 4)

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

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:

Horn Button, Headlamp Flasher and direction indicators (fig. 4)

These are mounted on the left handlebar:

Push-button E «» 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.

«Choke» control («F» 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.

Clutch lever («G» in fig. 4)

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

Starter Button and Engine Stop Switch (fig. 5)

These are mounted on the right handlebar.

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

To start the engine:

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

Ils sont montés sur le côté gauche du guidon:

Bouton E «» 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.

Commande starter «Choke» («F» 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.

Levier d'embrayage («G» fig. 4)

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

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:

Druckknopf für Hupe, Passing und 35 Schalter für Blinker (Abb. 4)

Sie werden an der linken Seite des Lenkers angebaut:

Druckknopf E «» Hupe

Druckknopf C «» Blendelicht

Druckknopf «D».

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

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

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

- «1» Anlaßstellung
- «2» Fahrstellung

Kupplungshebel («G» in Abb. 4)

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

Druckschalter zum Anlassen und Schalter zum Abstellen des Motors (Abb. 5)

Beide Schalter sind auf der rechten Seite des Lenkers montiert.

Befindet sich der Schlüssel «1» (Abb.3) in Schaltung ON «», ist das Fahrzeug startbereit.

Zum Anlassen des Motors geht man wie folgt vor:

- accertarsi che l'interruttore «B» sia in posizione (run);
- tirare a fondo la leva della frizione;
- se il motore è freddo portare la levetta «F» «CHOKE» in posizione di avviamento «1» vedi fig. 4.
- premere il pulsante di avviamento A «(i)» (start).
Per fermare il motore in caso di emergenza, occorre:
- spostare l'interruttore «B» in posizione (off).
Fermato il motore, ruotare la chiave del commutatore di fig. 3 in posizione OFF «(k)» ed estrarre la chiave dal commutatore.

Manopola comando gas («C» 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.

Leva comando freno anteriore

(«D» di fig. 5)

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

Pedale comando freno posteriore

(«A» di fig. 17)

Si trova al centro sul lato destro del veicolo ed è collegato a mezzo tirante alla pompa freno posteriore.

- 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 «F» in the starting position «1» (see fig. 4).
- press the starter button A «(i)» (start).
To stop the engine in case of emergency:
- turn the switch «B» to position (off).
Once the engine has stopped, turn the key switch (fig. 3) in position OFF «(k)» remove the key from the switch.

Throttle twist grip («C» 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.

Brake lever, front brake («D» in fig. 5)

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

Brake pedal for rear brake («A» in fig. 17)

This is centrally located on the right side of the vehicle and is linked to the rear brake master cylinder by a tierod.

- 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» «F» sur la position «1» (voir fig. 4);
- appuyer sur le bouton de démarrage A «(I)» (start).
Pour éteindre le moteur en étant d'urgence, il faut:
- mettre l'interrupteur «B» sur la position (off).
Quand le moteur est arrêté, tourner la clé du commutateur de fig. 3 en position OFF «(E)», puis retirer la clé.

Poignée de commande des gaz («C» fig. 5)

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

Levier de commande du frein AV

(«D» fig. 5)

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

Pédale du frein AR («A» fig. 17)

Elle se trouve au centre du véhicule sur le côté droit et est reliée au maître cylindre de frein arrière par un tirant.

- Überprüfen, ob sich der Schalter «B» in Schaltstellung (Run) befindet;
- den Kupplungshebel ganz durchdrücken;
- bei kaltem Motor den Hebel «F» «CHOKE» auf Startschaltstellung «1» legen (siehe Abb. 4)
- Den Druckknopf für den Start A «(I)» drücken (Start).
Um den Motor im Notfall abzustellen, muss man:
- den Schalter «B» auf Schaltstellung (Off) legen.
Steht der Motor, muss man den Zündschlüssel (Abb.3) auf Schaltstellung OFF «(E)» drehen und anschliessend abziehen.

Gasdrehgriff («C» 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.

Vorderradbremshebel («D» in Abb. 5)

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

Bremspedal für hintere Bremse

(«A» in Abb. 17)

Befindet sich rechtsseitig in der Mitte am Fahrzeug und ist durch Zugstange mit der Pumpeneinheit der hinteren Bremse verbunden.

38 Pedale comando cambio (fig. 6)

Si trova al centro sul lato sinistro del motociclo; posizione marce:

- 1ª marcia leva verso terra;
- 2ª-3ª-4ª-5ª marcia, leva verso l'alto;
- folle, tra la 1ª e la 2ª marcia.

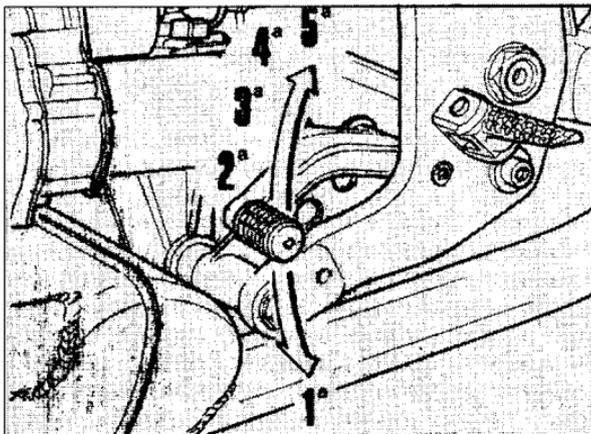
● **Prima di azionare la leva del cambio, bisogna tirare a fondo la leva della frizione.**

Gearbox control pedal (fig. 6)

This is situated on the left of the motorcycle:

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

● **Before changing gear disengage the clutch fully.**



Levier commande selecteur de vitesse (fig. 6)

Le levier est 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.

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

Gang-Schaltpedal (Abb. 6)

Es befindet sich in der Mitte, auf der linken Seite des Motorrades; Gangstellung:

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

 **Vor Betätigung des Gangwahlhebels, den Kupplungshebel ganz durchdrücken.**

40 Tappo serbatoio carburante (fig. 7)

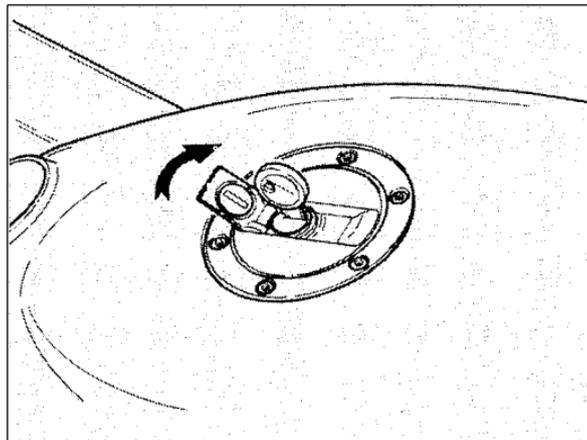
Per aprire il tappo del serbatoio carburante, ruotare la chiave in senso orario.

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

Fuel filler cap (fig. 7)

To open the filler cap, turn the key clockwise.

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



Bouchon du réservoir d'essence (fig.7)

Pour ouvrir le bouchon du réservoir carburant, tourner la clef dans le sens des aiguilles d'une montre.

 **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.**

Tankverschluß (Abb. 7)

Zum Öffnen des Tankverschlusses den Schlüssel im Uhrzeigersinn drehen.

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

42 Rubinetto carburante (fig. 8)

Il motoveicolo è equipaggiato con una elettropompa che regola l'afflusso del carburante dal serbatoio al motore.

Nel caso fosse necessario smontare il serbatoio carburante, prima di scollegare le tubazioni occorre serrare a fondo il rubinetto «A» che si trova sotto il serbatoio nella parte posteriore sinistra.

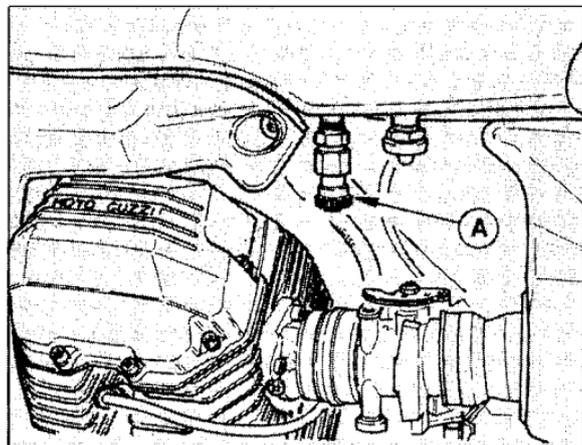
Ogni 10000 km circa, occorre effettuare la pulizia del filtro a rete sul rubinetto.

Fuel tap (fig. 8)

The motor vehicle is fitted with a motor-driven pump that regulates the fuel flow from the tank to the engine.

If the petrol tank has to be removed, before disconnecting the pipes the tap «A» on the bottom of the tank on the rear left-hand side must be tightly closed.

Approximately every 10000 km, clean the net filter on the tap.



Robinet carburant (fig.8)

La moto est équipée d'une électropompe réglant le débit de carburant du réservoir au moteur.

S'il faut démonter le réservoir du carburant, avant de débrancher les tubulures, serrer à fond le robinet «A» se trouvant sous le réservoir, à l'arrière sur la gauche. Tous les 10000 Km environ, il faut effectuer le nettoyage du filtre à grille monté sur le robinet.

Kraftstoffhahn (Abb. 8)

Das Motorrad ist mit einer Elektropumpe versehen, welche die Kraftstoffzuführung vom Tank zum Motor regelt.

Sollte es erforderlich sein, den Kraftstoffbehälter auszubauen, so sollte vor Abtrennen der Rohrleitungen der Hahn «A» fest angezogen werden, der sich unter dem Behälter auf der linken, hinteren Seite befindet.

Ungef. alle 10.000 km ist das Netzfilter am Hahn zu reinigen.

44 Morsetteria porta fusibili («A» di fig. 9)

Si trova nella parte posteriore sul lato destro del motociclo; per accedervi occorre togliere la sella del passeggero (vedi fig. 11).

Sulla scatola sono montati n.6 fusibili da «15 A»; la decalco sul coperchio indica le funzioni di ognuno.

Prima di sostituire il fusibile o i fusibili occorre eliminare il guasto che ne ha determinato la fusione.

Fusibile «1»: pompa carburante, bobine, elettroiniettori.

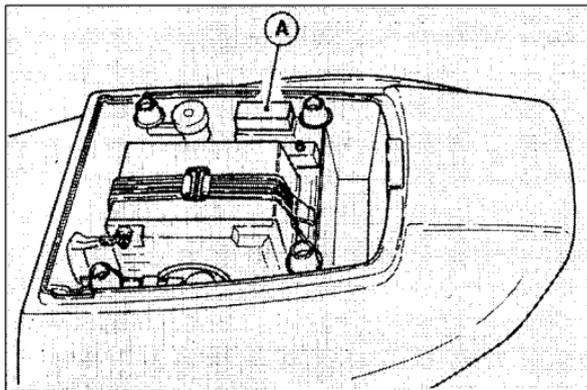
Fusibile «2»: centralina elettronica.

Fusibile «3»: lampeggiatori di emergenza.

Fusibile «4»: luce abbagliante, anabbagliante, passing, avvisatori acustici, luce stop leva ant., luce stop pedale post., motorino avviamento.

Fusibile «5»: luce posizione, spie cruscotto, illuminazione strumenti.

Fusibile «6»: intermittenza indicatori di direzione.



Fuse box («A» in fig. 9)

Situated on the rear right-hand side of the motorbike; remove the passenger seat to access to it (see fig. 11).

The fuse box has 6 «15 Amp» fuses; their functions are indicated by the decal on the cover.

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

Fuse «1»: fuel pump, coils, electric injectors.

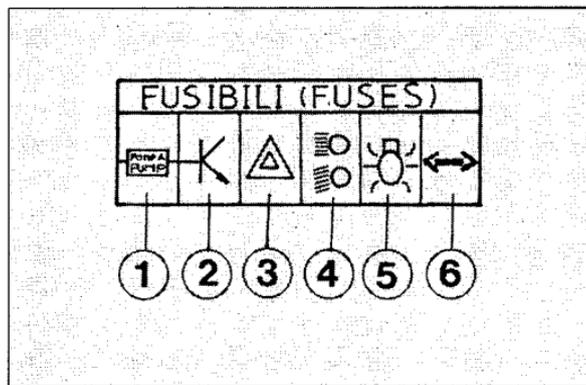
Fuse «2»: electronic box.

Fuse «3»: emergency flashers.

Fuse «4»: driving beam, traffic beam, passing light, horns, front lever stop light, rear pedal stop light, starting motor.

Fuse «5»: tail light, dashboard lights, instruments lighting.

Fuse «6»: blinkers intermittence.



Boîte à fusibles («A» de la fig. 9)

Se trouve à l'arrière sur le côté droit de la moto; pour y accéder, enlever la selle du passager (voir figure 11). La boîte contient 6 fusibles de «15 A»; la décalcomanie appliquée sur le couvercle indique les fonctions de chacun d'entre eux.

Avant de remplacer un fusible (ou des fusibles), il faut éliminer la cause de sa fusion.

Fusible «1»: pompe à essence, bobines, électro-injecteurs.

Fusible «2»: boîtier électronique.

Fusible «3»: clignotants de secours.

Fusible «4»: phare, code, passing, avertisseurs sonore, feu d'arrêt levier avant, feu d'arrêt pédale arrière, démarreur.

Fusible «5»: feu de position, voyants tableau de bord, éclairage instruments.

Fusible «6»: intermittence clignotants de direction.

Sicherungsleiste («A» von Abb.9)

Auf der hinteren Seite der rechten Fahrzeugseite. Zugriff möglich nach Entfernen des Beifahrersitzes (siehe Abb. 11).

Auf der Leiste befinden sich 6 15-A-Sicherungen; das Abziehbild auf dem Deckel zeigt die Funktionen einer jeden Sicherung an.

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

Sicherung «1»: Kraftstoffpumpe, Spulen, Elektro-einspritzdüsen.

Sicherung «2»: elektronisches Steuergehäuse.

Sicherung «3»: Warnblinklichter.

Sicherung «4»: Fernlicht, Abblendlicht, Überholknopf, Hupen, Stopp-Licht - Vorderhebel, Stopp-Licht - hinteres Pedal, Anlasser.

Sicherung «5»: Parklichter, Armaturenbrett-Kontrollampen, Instrumenten-Beleuchtung.

Sicherung «6»: Intermittenz der Fahrtrichtungsanzeiger.

46 Ammortizzatore di sterzo (fig. 10)

È montato nella parte anteriore del motociclo tra il telaio e la base di sterzo.

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

Vano per documenti e attrezzi

(«A» di fig. 11)

È situato nella parte posteriore del motociclo; per accedervi occorre togliere la sella del passeggero sbloccando la serratura «B» con la stessa chiave del commutatore di accensione.

Steering damper (fig. 10)

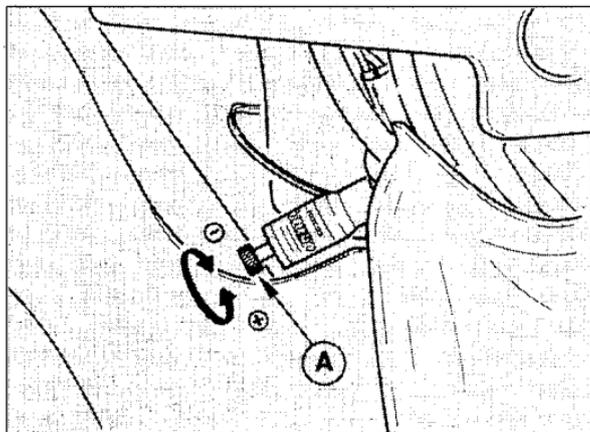
This is fitted on the front part of the motorbike between the frame and the steering base.

To increase or reduce the braking effect, screw or unscrew the knob «A».

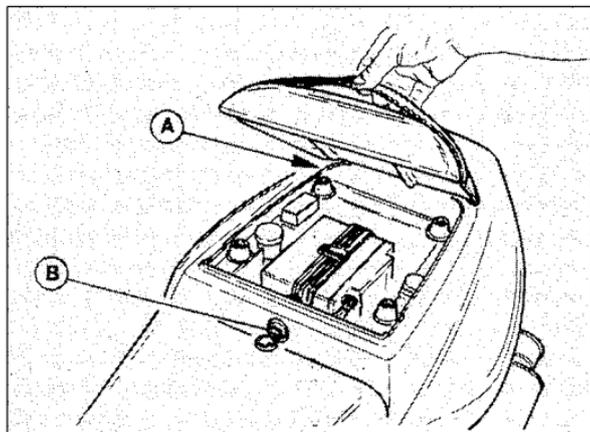
Documents and objects holder

(«A» in fig. 11)

It is located in the motorcycle rear side; to reach it, remove the passenger seat by releasing the lock «B» with the same key of the ignition switch.



10



11

Amortisseur de direction (fig. 10)

Monté à l'avant de la moto, entre le châssis et l'embase de la direction.

Pour augmenter ou réduire l'effet de freinage, visser ou dévisser la poignée «A».

Boîte pour papiers et outils

(«A» de la fig. 11)

Elle se trouve à l'arrière de la motocyclette; pour y accéder il est nécessaire d'enlever la selle du passager en débloquent la fermeture «B» à l'aide de la clef de contact.

Lenkungsämpfer (Abb. 10)

Er befindet sich auf der Vorderseite des Kraftrads zwischen dem Rahmen und der Lenkungsbasis.

Zur Erhöhung und Senkung der Bremswirkung ist der Rundgriff «A» auf- oder abzuschrauben.

Ablage für Dokumente und Werkzeug

(«A» von Abb. 11)

Ist im hinteren Teil des Motorrads angebracht. Um sich Zugang zu verschaffen, muß man den Beifahrersitz entfernen. Dazu das Schloß «B» mit dem Schlüssel für das Zündschloß aufsperrern.

48 Dispositivo portacasco (fig. 12)

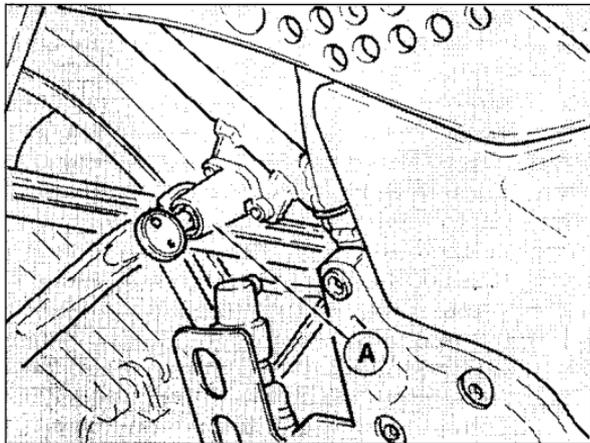
Il casco può essere lasciato sul motociclo usufruendo dell'apposito dispositivo con serratura «A».

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

Braccio laterale sostegno motociclo

(«A» di fig. 13)

Il motociclo è equipaggiato con un braccio che ha la funzione di sostegno laterale durante il parcheggio; raddrizzando il motoveicolo il braccio laterale rientra automaticamente nella posizione di riposo.



12

Helmet holder (fig. 12)

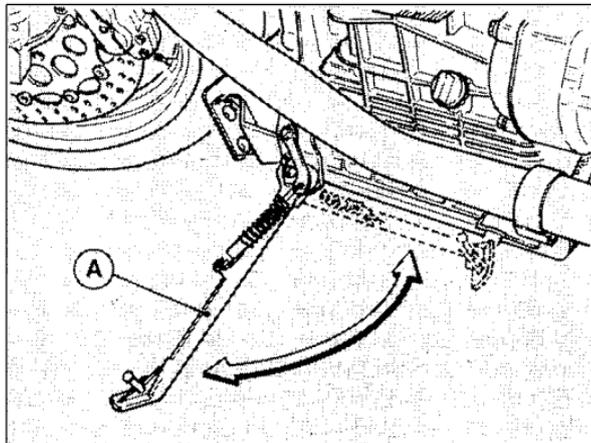
The helmet can be left with the motorcycle, using the helmet holder with lock «A».

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

Motorbike lateral supporting arm

(«A» in fig. 13)

The motorbike is equipped with an arm that serves as a lateral support during parking; when the motorbike is moved to an upright position the lateral arm automatically returns to the rest position.



13

Dispositif porte-casque (fig.12)

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



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

Bras latéral d'appui de la moto

(«A» de la fig. 13)

Le motorcycle est équipé avec un bras ayant la fonction de soutien latéral durant le stationnement; en redressant le véhicule le bras latéral revient automatiquement à la position de repos.

Helmhalter (Abb. 12)

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



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

Seitlicher Kraftradstützarm

(«A» von Abb. 13)

Das Kraftrad ist mit einem Ständer, der für die seitliche Abstützung während des Parkens vorgesehen ist, ausgestattet. Beim Aufrichten des Kraftrads klappt der Seitenständer automatisch in seine Ausgangsstellung zurück.

50 Rimozione sella pilota (fig. 14)

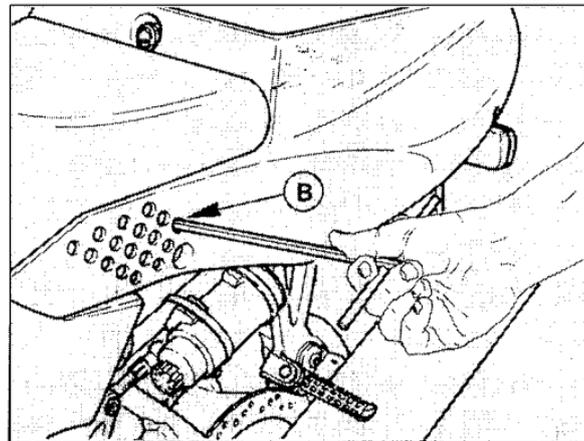
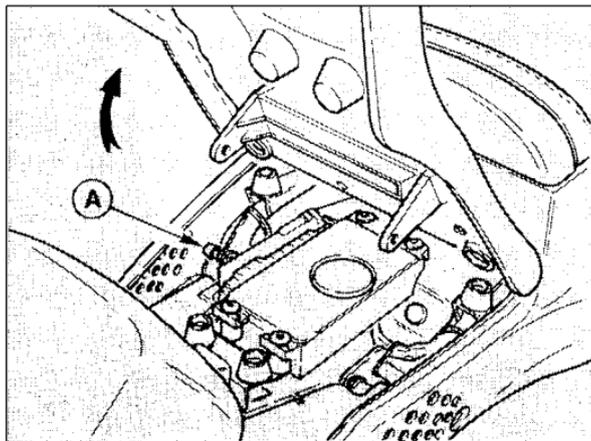
Per rimuovere la sella dal telaio occorre, con una chiave a brugola da mm 6, svitare da entrambi i lati le viti-perno «A» raggiungibili dai fori «B» praticati sulla fiancata del codone.

 **N.B.:** non è necessario svitare le viti completamente ma solo di quel tanto che basta per liberare la sella.

Driver seat removal (fig. 14)

To remove the seat from the chassis use a 6 mm Allen wrench to unscrew, from both sides, the screw-pins «A» which can be reached through the holes «B» made on the tail side.

 **Note:** It is not necessary to completely unscrew the screws, just loosen them as required to remove the seat.



Démontage de la selle du pilote (fig. 14)

Pour enlever la selle du châssis, prendre une clef pour vis à six pans 6 mm et dévisser des deux côtés les vis à tige «A» auxquelles on accède par les trous «B» situés sur la joue de la partie arrière.



N.B.: Il n'est pas nécessaire de dévisser complètement les vis mais juste assez de façon à pouvoir dégager la selle.

Entfernen des Fahrersitzes (Abb. 14)

Für das Entfernen des Fahrersitzes muß man mit einem 6-mm-Inbusschlüssel an beiden Seiten die Bolzenschrauben «A» lockern, die über die hinten angebrachten Bohrungen «B» zugänglich sind.



N.B.: Die Schrauben müssen nicht vollständig gelöst werden, sondern nur soweit, daß der Sattel freigemacht wird.

52 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 (A «» 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 (A «» 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 (A «», 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 53 MOTORRADES

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 Kontrolleuchten 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 (A «» 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 A «» 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).

 **ATTENTION!** - 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 A «» 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 A «» 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 verwarnen, 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 A «» 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.

56 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. 4 in posizione «»; indi sfilare la chiave dal commutatore.

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. 4 to position «»; and remove the key from the switch.

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 surrégime**. 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. 4 à la position «»; dégager ensuite la clé du commutateur.

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. 4 auf «» stellen, danach den Schlüssel aus dem Umschalter ziehen.

58 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 assetamento 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.

BREAK-IN

During the break-in period follow the rules below:

- before moving off, allow the engine to warm up by idling for a while, the time depending upon the temperature;
- avoid exceeding the break-in speeds shown in the table below, bearing in mind that whilst observing these limits, it is good practice not to ride at a constant speed, but to vary it often;
- before stopping, decelerate gradually, to avoid subjecting the engine components to abrupt temperature changes;
- bear in mind that complete bedding-in of the components, which will allow full and longlasting enjoyment of the motorcycle, is achieved only after several thousands of miles.

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.

BREAK-IN

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.

60 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.
- Éviter 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 écarts 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.

REGIMES (TOURS/MINUTE) 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.

EINFAHREN

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.

EINFHRGESCHWINDIGKEIT (U_{pm})

Km-Strecke	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.

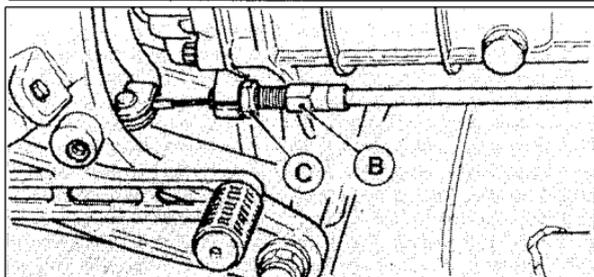
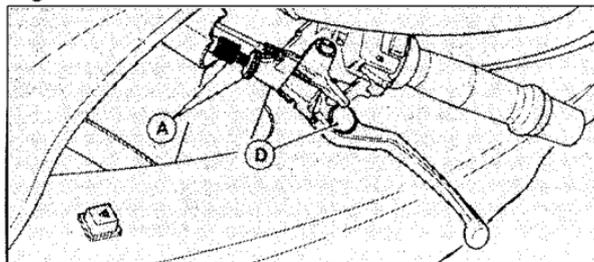
62 MANUTENZIONI E REGOLAZIONI

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.

La distanza della leva dalla manopola può essere regolata agendo sulla ghiera «D» che ha 4 posizioni di regolazione.



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.

The distance of the handle lever can be adjusted by turning ring nut «D» which has 4 positions.

ENTRETIEN ET REGLAGES

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÷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.

La distance du levier de la manette peut être réglée en agissant sur la bague fileté «D» qui a 4 positions de réglage.

WARTUNGEN UND EINSTELLUNGEN 63

Einstellung des Kupplungshebels (Abb. 15)

Das Spiel zwischen Hebel und Befestigung am Lenker einstellen. Falls es höher oder niedriger als 3 - 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.

Der Abstand des Hebels des Drehknopfs ist mittels Betätigen der Nutmutter «D» einstellbar, die 4 Einstellpositionen aufweist.

64 Regolazione leva freno anteriore (fig. 16)

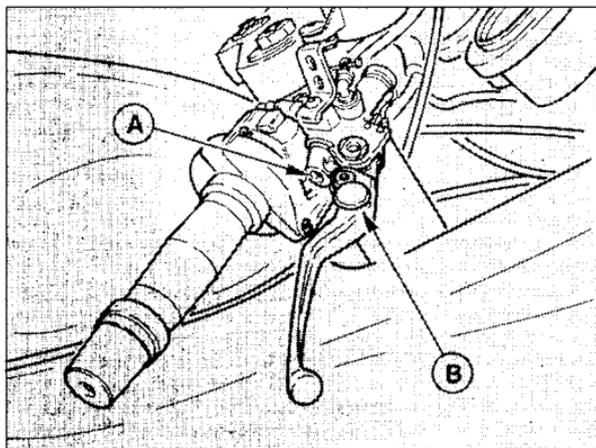
Tra il flottante pompa e l'appendice dalla leva di comando è previsto un certo gioco. È possibile regolare tale gioco agendo sulla vite «A».

La distanza della leva dalla manopola può essere regolata agendo sulla ghiera «B» che ha 4 posizioni di regolazione.

Adjusting the front brake lever (fig. 16)

There should be a certain clearance between the pump float and the tip of the control lever. This play can be adjusted by turning adjustment screw «A».

The distance of the handle lever can be adjusted by turning ring nut «B» which has 4 positions.



Réglage du levier de frein AV (fig. 16)

Un certain jeu est prévu entre le flotteur de la pompe et l'embout du levier de commande. Ce jeu peut être réglé à l'aide de la vis «A».

La distance du levier de la manette peut être réglée en agissant sur la bague fileté «B» qui a 4 positions de réglage.

Einstellung des Vorderradbremshhebels 65

(Abb. 16)

Zwischen dem Pumpenschwimmer und dem Fortsatz des Schalthebels ist ein gewisses Spiel vorgesehen. Dieses Spiel läßt sich einstellen durch Betätigen der Schraube «A».

Der Abstand des Hebels des Drehknopfs ist mittels Betätigen der Nutmutter «B» einstellbar, die 4 Einstellpositionen aufweist.

66 Regolazione pedale comando freno posteriore (fig. 17)

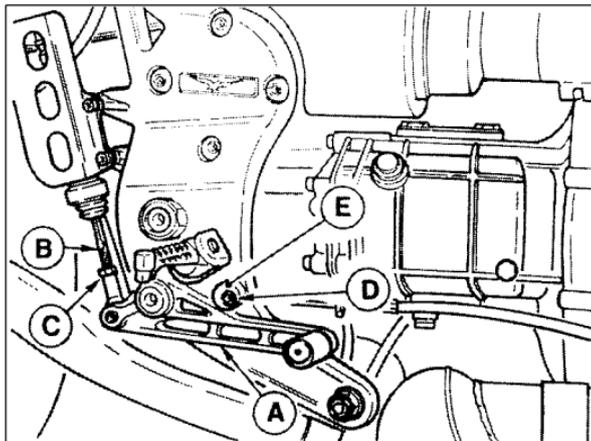
Verificare che il pedale di comando «A» abbia una corsa a vuoto di circa 5÷10 mm. prima che l'estremità dell'astina «B» agisca sul flottante della pompa freno; altrimenti variare opportunamente la lunghezza dell'astina «B» avvitandola o svitandola dopo aver allentato il controdado «C».

Nel caso si voglia variare la posizione del pedale «A», allentare la vite «D» ed agire sull'eccentrico «E»; contemporaneamente variare la lunghezza dell'astina «B» sino ad ottenere il gioco prescritto.

Rear brake pedal adjustment (fig. 17)

Check that brake pedal «A» has an idle stroke of approx. 5÷10 mm. before the end of rod «B» comes into contact with the brake pump master cylinder; otherwise alter the length of rod «B» by tightening or untightening it, after having loosened off lock nut «C».

To change the position of the pedal «A», loosen the screw «D» and adjust the cam «E»; at the same time vary the length of the rod «B» until the correct clearance is obtained.



Réglage de la pédale de commande du frein arrière (fig. 17)

Vérifier si la pédale de commande «A» a bien une garde au sol d'environ 5÷10 mm avant que l'extrémité de la tige «B» n'agisse sur le flotteur du maître-cylindre du frein; autrement, modifier comme il se doit la longueur de la tige «B» en la vissant ou en la dévissant après avoir desserré le contre-écrou «C».

Si l'on désire changer la position de la pédale «A», desserrer la vis «D» et agir sur l'excentrique «E»; varier en même temps la longueur de la tige «B» jusqu'à l'obtention du jeu indiqué.

Einstellung des Pedals zur Betätigung der Hinterradbremse (Abb. 17)

Sicherstellen, daß das Betätigungspedal «A» einen Leerlauf von ca. 5-10 mm aufweist, bevor das Ende des Stabes «B» auf den Schwimmer der Bremspumpe wirkt, andernfalls die Länge des Stabes «B» durch An- bzw. Abdrehen nach Lockern der Gegenmutter «C» einstellen.

Falls die Position des Pedals «A» geändert werden soll, so ist Schraube «D» zu lockern und der Exzenter «E» zu betätigen. Gleichzeitig variiert man die Länge der Stabes «B» so lange, bis das vorschriftsmäßige Spiel hergestellt ist.

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 assetamento 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.

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.

Contrôle de l'usure des plaquettes

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

■ Epaisseur 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.

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.

70 Controllo livello fluido nei serbatoi-pompe (fig. 18 e 19)

Per una buona efficienza dei freni osservare le seguenti norme:

1 Verificare frequentemente il livello del fluido nel serbatoio anteriore «A» di fig. 18 e posteriore «B» di fig. 19. 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 olii o grassi minerali. Non disponendo di

Checking the brake fluid in the master cylinder reservoir (figs. 18 and 19)

To ensure efficient operation of the brakes:

1 Make frequent checks of the fluid level in the front «A» in fig. 18 and rear «B» in fig. 19 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.18 et 19)

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. 18 et arrière «B» de la fig. 19.

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**

Überprüfung des Flüssigkeitsstandes in den Behältern-Pumpen (Abb. 18 und 19) 71

Für eine gute Leistungsfähigkeit der Bremsen folgende Vorschriften beachten:

1 Den Stand der Flüssigkeit im vorderen Behälter «A» in Abb. 18 und im hinteren Behälter «B» in Abb. 19 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**

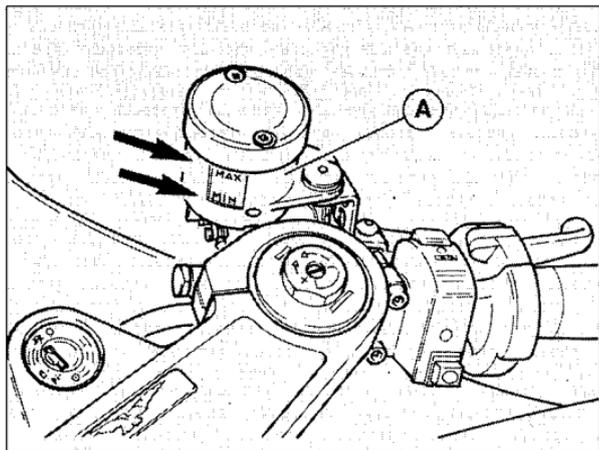
72

lubrificanti adatti, si consiglia di unte i particolari in gomma ed i particolari metallici con fluido degli impianti. Fluido da usare «Agip Brake Fluid DOT 4».

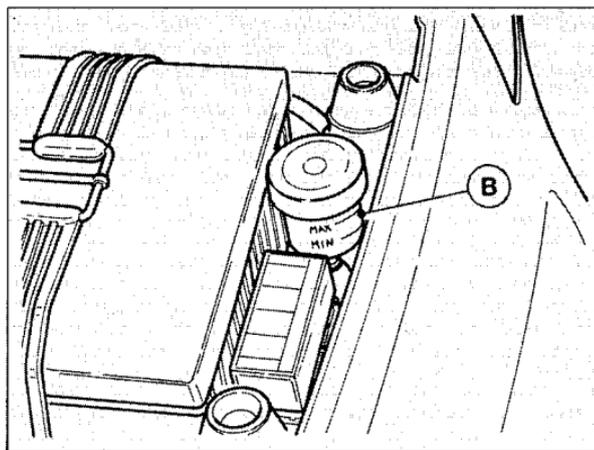
 Si consiglia di effettuare le suddette operazioni presso le sedi dei nostri concessionari.



These operations are best carried out by an authorized dealer.



18



19

lubrification, il est absolument interdit d'employer 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».



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

Fall Mineralöle bzw. fette verwenden. Falls die geeigneten Schmiermittel nicht verfügbar sind, empfiehlt es sich, die Gummi- und Metallteile mit der Bremsflüssigkeit zu benetzen.

Vorgeschriebene Bremsflüssigkeit: «Agip Brake Fluid DOT 4».



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

74 Registrazione forcella telescopica regolabile (fig. 20)

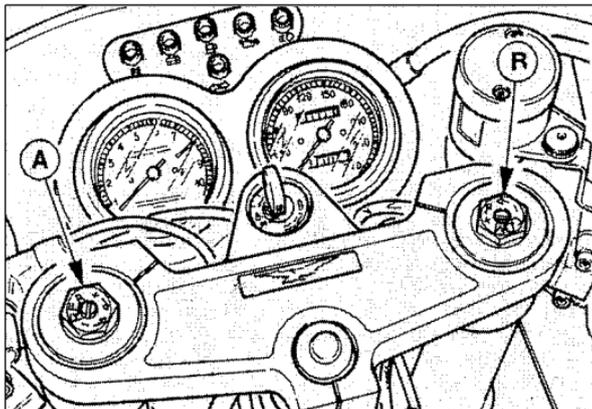
Il motociclo è equipaggiato con una forcella telescopica idraulica con regolazione separata della frenatura degli ammortizzatori in estensione e compressione.

La frenatura idraulica può essere regolata agendo con un cacciavite sulle viti di registro «A» e «B».

La vite di registro sinistra «A» comanda la regolazione della frenatura idraulica in estensione; la vite di registro destra «B» quella in compressione.

Entrambe le viti di registro hanno molteplici posizioni (scatti) di regolazioni; ruotando in senso orario (+) si aumenta la frenatura, viceversa in senso antiorario (-) si diminuisce.

● N.B. Non forzare le viti di registro nelle posizioni di fine corsa.



20

Adjustment of telescopic fork (fig. 20)

The motorbike is fitted with an hydraulic telescopic fork with separate adjustment of the rebound damping and compression damping.

Hydraulic damping can be adjusted turning adjuster screws «A» and «B» with a screw driver.

The left-hand adjuster screw «A» adjusts hydraulic rebound damping, the right-hand screw «B» if for compression damping.

Both adjuster screws have several settings (clicks); turning clockwise (+) you will get a stiffer damping, turning anticlockwise (-) will give a softer damping.

● NOTE: Do not try to turn the adjusters screws further than their limit positions.

Réglage de la fourche télescopique réglable (fig. 20)

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

L'action d'amortissement hydraulique peut être ajustée à l'aide d'un tournevis sur les vis de réglage «A» et «B».

La vis de réglage gauche «A» commande l'action d'amortissement hydraulique en extension; la vis de réglage droite «B» la commande en compression.

Les deux vis de réglage ont plusieurs positions (cliquetis) de réglage; en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre (+) on amortit davantage, vice versa dans le sens contraire (-) on réduit l'action d'amortissement.

 **N.B. Ne pas forcer les vis de réglage une fois dans leur position de butée.**

Registrieren der einstellbaren Teleskopgabel (Abb. 20) 75

Am Kraftrad befindet sich eine hydraulische Teleskopgabel mit getrennter Einstellung der Ausdehnung und Kompression der Bremsung der Bremsdämpfer.

Die hydraulisch gesteuerte Bremsung kann durch ein Verstellen der Einstellschrauben "A" und "B" geregelt werden. Dazu verwendet man einen Schraubenzieher. Die linke Einstellschraube "A" steuert die Regulierung der hydraulischen Dämpfung in der Ausfederung, die rechte Einstellschraube "B" dagegen die der Einfederung.

Beide Einstellschrauben verfügen über eine große Anzahl an Einstellpositionen (Einheiten), dreht man die jeweilige Schraube im Uhrzeigersinn (+) erhöht sich die Bremswirkung, durch ein Drehen gegen den Uhrzeigersinn (-) wird sie gemindert.

 **Merke: Die Einstellschrauben dürfen niemals über ihre Endanschlagstellungen hinaus geschraubt werden.**

76 Registrazione sospensione posteriore

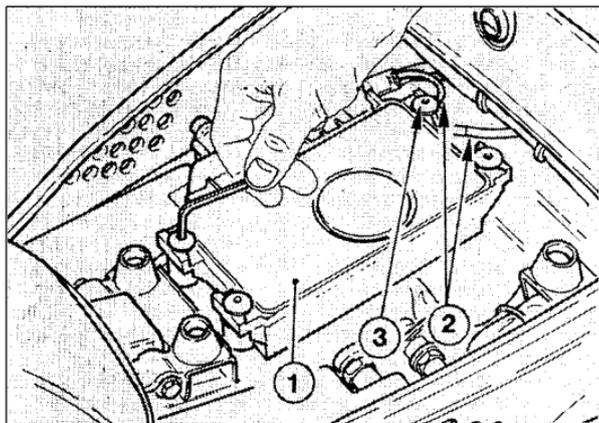
(figg. 21-22-23 e 24)

Il motociclo è equipaggiato con monoammortizzatore tipo "WHITE POWER" avente la regolazione separata del precarico molla e della frenatura idraulica in estensione e compressione.

L'ammortizzatore viene tarato in fabbrica ai seguenti valori standard:

ESTENSIONE:	posizione 5 (ghiera A)
COMPRESSIONE:	posizione 4 (pomello B)
PRECARICO MOLLA:	14 mm

Per regolare la frenatura idraulica in estensione agire sulla ghiera di regolazione «A» di fig. 22 raggiungibile dopo aver tolto la sella del pilota, (vedi paragrafo «Rimozione sella pilota» a pag. 50) e la centralina elettronica «1» di fig. 21.



Rear suspension adjustment

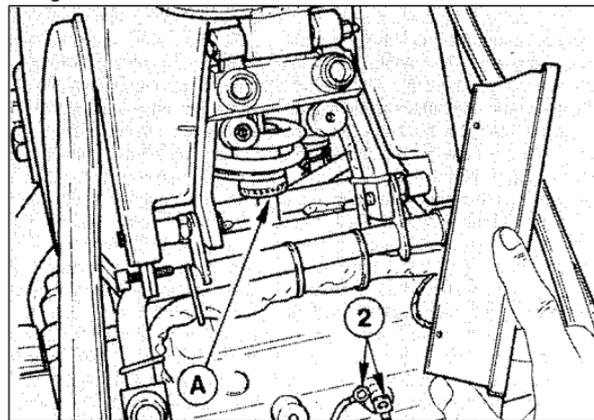
(fig. 21-22-23 and 24)

The motorcycle is equipped with "WHITE POWER" single shock absorbers with separate adjustment of the springs pre-loading and the rebound damping and compression damping.

The shock absorber is calibrated in the factory to the following standard values:

REBOUND:	position 5 (ring nut A)
COMPRESSION:	position 4 (knob B)
SPRING PRELOADING:	14 mm

Use the adjusting ring nut «A» shown in fig. 22 to adjust the rebound damping. Access to the ring nut is obtained by removing the rider seat (see paragraph «Removal of rider seat», page 50) and the computer box «1» shown in fig. 21.



Réglage suspension arrière

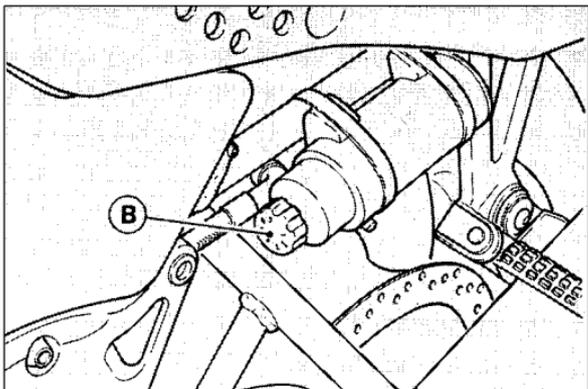
(fig. 21-22-23 et 24)

La moto est équipée d'un mono-amortisseur "WHITE POWER" présentant un réglage séparé pour la précharge du ressort et le freinage hydraulique en extension et compression.

L'amortisseur est réglé d'usine aux valeurs standard suivantes:

DETENTE	position 5 (écrou A)
COMPRESSION:	position 4 (molette B)
PRECHARGE RESSORT:	14 mm

Pour régler l'amortissement hydraulique en détente, utiliser la bague de réglage «A» de fig. 22 que l'on atteint après avoir enlevé la selle du pilote (voir paragraphe «Démontage de la selle du pilote» page 51) et le boîtier électronique «1» de fig. 21.



Registrieren der hinteren Federung

77

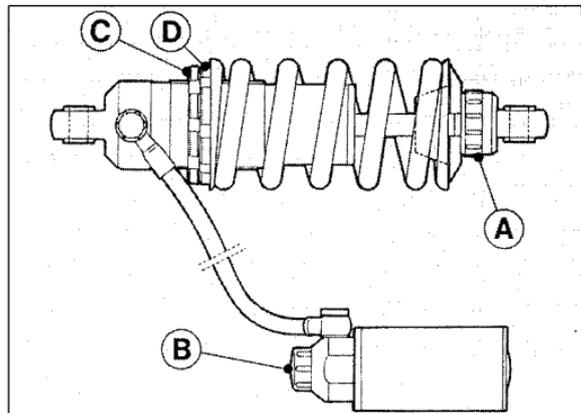
(Abb. 21-22-23 und 24)

Das Motorrad ist mit einem Einzeldämpfer "WHITE POWER" versehen, der eine separate Einstellung der Federvorbelastung und der Hydraulikbremsung bei der Ausdehnung bzw. Verdichtung aufweist.

Der Stoßdämpfer wird bei der Fertigung gemäß den folgenden Standardwerten eingestellt:

EINFEDERUNG:	Position 5 (Gewinding A)
AUSFEDERUNG:	Position 4 (Knopf B)
FEDERVORSPANNUNG:	14 mm

Zur Einstellung der Hydraulikdämpfung in der Ausfederung, die Einstellnutmutter «A», Abb. 22, betätigen. Zu dieser bekommt man Zugriff, nachdem man den Fahrersitz (siehe Abschnitt «Entfernen des Fahrersitzes» auf Seite 51) abgenommen und das elektronische Steuergehäuse «1», Abb. 21, herausgenommen hat.



In funzione delle necessità e del carico sulla moto, l'ammortizzatore può essere regolato dalla posizione "1" molto morbida alla posizione "11" molto rigida.

La frenatura idraulica in compressione potrà essere regolata agendo sul pomello di regolazione «B» di fig. 23 che ha 7 posizioni di regolazione; dalla posizione "1" frenatura idraulica minima alla posizione "7" frenatura idraulica massima.

Per regolare il precarico della molla, con apposita chiave, allentare la ghiera «C» e avvitare o svitare la ghiera «D»; avvitando si aumenta il precarico della molla (vedi fig. 24).

Il precarico della molla, partendo da molla completamente scaricata, è da 10 mm a 18 mm.

La lunghezza della molla libera è 165 mm.

 **N.B. - Per evitare il danneggiamento della filettatura tra il corpo ammortizzatore e la ghiera «D», lubrificare con «SVITOL», con olio o con grasso la filettatura stessa.**

 **ATTENZIONE - Ricordarsi al rimontaggio della centralina elettronica di ripristinare il collegamento dei capocorda dei fili di massa «2» sotto la vite «3» di fissaggio centralina (vedi fig. 21 e 22).**

According to needs and the load on the motorcycle, the damper can be set from position "1" (very soft) to position "11" (very hard).

The hydraulic damper in compression can be set by turning adjusting knob «B» in fig. 23 that has nr. 7 setting positions; from position "1" minimum damping, to position "7" maximum damping.

To adjust the pre-loading of the spring, using the correct wrench, loosen off ringnut «C» and adjust ringnut «D»; tightening up increases the spring pre-loading (see fig. 24).

The spring preload, starting from a completely released spring, is 10 to 18 mm.

The released spring length is 165 mm.

 **N.B. - To avoid damaging the thread between the damper body and the ring nut «D», lubricated the thread with «SVITOL», with oil or with grease.**

 **ATTENTION - When refitting the electronic box, do not forget to re-connect the terminals of the ground wires «2» under the fastening screw «3» of the electronic box (see fig. 21 and 22).**

En fonction des besoins et de la charge de la moto, l'amortisseur peut être réglé de la position "1" très souple à la position "11" très rigide.

Le freinage en compression peut être réglé à l'aide du bouton de réglage «B» de fig. 23 qui a N. 7 positions: de la position "1" (freinage hydraulique minimum) à la position "7" (freinage hydraulique maximum).

Pour régler la précharge du ressort à l'aide de la clé, il faut desserrer la bague «C», visser ou dévisser la bague «D»: la précharge du ressort augmente lorsque l'on visse (voir fig. 24).

En partant avec un ressort complètement déchargé, la précharge du ressort est comprise entre 10 et 18 mm. Longueur du ressort libre: 165 mm.

 **N.B. - Pour éviter d'abîmer le filetage entre le corps de l'amortisseur et la bague «D», le lubrifier avec «SVITOL», avec de l'huile ou avec de la graisse.**

 **ATTENTION - Se rappeler lors du remontage du boîtier électronique de remettre en état la connexion des cosses des fils de masse «2» sous la vis «3» de fixation boîtier électronique (voir fig. 21 et 22).**

Je nach Forderung und Ladung des Motorrads läßt sich der Dämpfer von der sehr weichen Position "1" bis zur sehr harten Position "11" einstellen.

Die Hydraulikdämpfung in der Einfederung läßt sich anhand des Einstellknopfs «B», Abb. 23 regulieren, der über 7 Einstellpositionen, von der min. Hydraulikdämpfung "1" bis zur max. Hydraulikdämpfung "7", verfügt. Zur Einstellung der Federvorbelastung anhand des entsprechenden Schlüssels die Nutmutter «C» lockern und die Nutmutter «D» anschrauben bzw. abdrehen (siehe Abb. 24). Beim Anschrauben wird die Federvorbelastung erhöht.

Die Vorspannung der Feder beträgt, ausgehend von vollständig entlasteter Feder, zwischen 10 und 18 mm. Die freie Federlänge beträgt 165 mm.

 **NB. - Damit das Gewinde zwischen dem Stoßdämpfergehäuse und dem Gewinding «D» nicht beschädigt wird, mit «SVITOL», mit Öl oder mit Fett das Gewinde selbst abschmieren.**

 **ACHTUNG - Beim Wiedereinbau des elektronischen Steuergehäuses ist daran zu denken, daß der Anschluß der Masseanschlußdrähte "2" unter der Gehäuse-Befestigungsschraube "3" (siehe Abb. 21 und 22) wieder hergestellt wird.**

80 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. 180 (Passeggeri + bagagli + accessori = Kg. 180).

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 180 kgs (passengers + luggage + accessories = 180 kgs).

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 180 Kg maximum (passagers + bagages + accessoires = 180 Kg).

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 180 kg (Beifahrer + Gepäck + Zubehörteile = 180 kg).

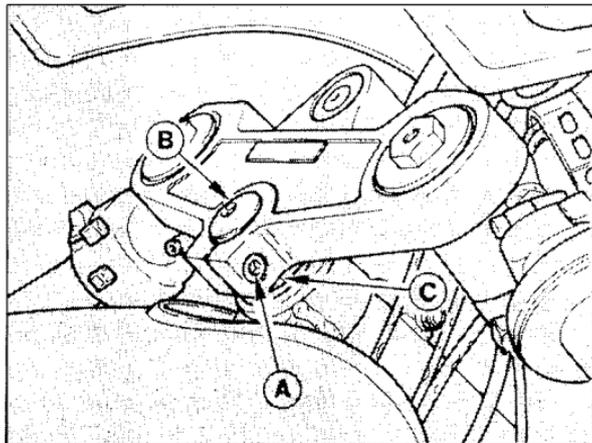
82 Registrazione dello sterzo (fig. 25)

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

- 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 giuoco 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.**



25

Adjusting the steering (fig. 25)

To ensure safe riding, the steering should be adjusted in such a way as 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 the play has been adjusted, tighten nut «B» and the steering head fixing bolt «A».

 **These operations are best carried out by an authorized dealer.**

Réglage de la direction (fig. 25)

Pour une conduite sûre, la direction doit être réglée de manière à ce que le mouvement du guidon soit libre 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» pour obtenir le jeu approprié.

Lorsque le réglage a été effectué, bloquer l'écrou «B» et la vis de blocage de la tête de direction «A».



On conseille d'effectuer cette opération chez l'un de nos concessionnaires.

Einstellung der Lenkung (Abb. 25)

Für ein sicheres Fahren muß die Einstellung der Lenkung eine freie jedoch spielfreie Lenkerbewegung ermöglichen.

- Die Feststellschraube des Lenkkopfes «A» lockern;
- Die Befestigungsmutter des Lenkkopfes «B» abdrehen;
- Die Einstellmutter «C» bis zu einem regelmäßigen Spiel an- bzw. abschrauben.

Nach der Einstellung die Mutter «B» und die Feststellschraube des Lenkkopfes «A» spannen.



Es empfiehlt sich, o.a. Operation bei unseren Vertragswerkstätten durchzuführen.

84 SMONTAGGIO RUOTE DAL VEICOLO

Ruota anteriore (fig. 26)

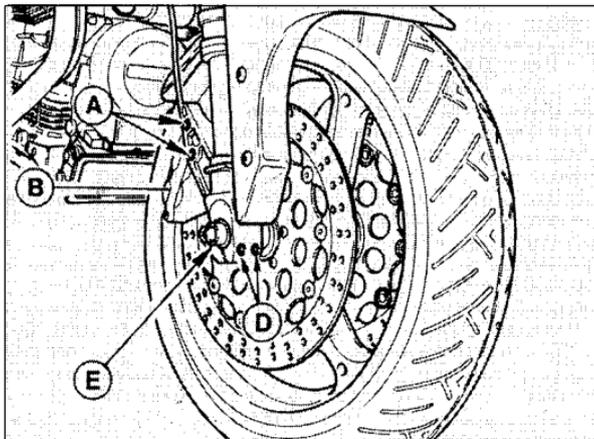
Per smontare la ruota dal veicolo operare come segue:
■ mettere un supporto sotto il basamento motore per sollevare la ruota anteriore da terra;

■ svitare le viti «A» che fissano le pinze ai gambali della forcella e staccare dai gambali stessi le pinze «B» con montate le relative tubazioni;

■ con apposita chiave svitare la ghiera «C» tenuta perno ruota;

■ allentare le viti «D» fissaggio gambali al perno;

■ sfilare il perno «E» osservando come è montato il



WHEEL REMOVAL

Front wheel (fig. 26)

To remove the wheel proceed as follows:

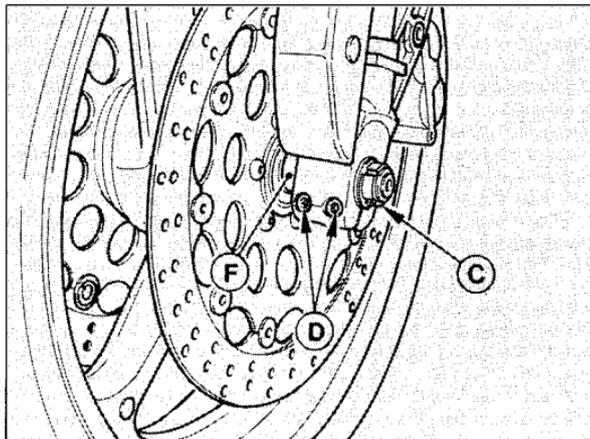
■ place a support under the bottom of the engine to raise the front wheel off the ground;

■ undo screws «A» that secure the brake calipers to the fork, and remove the calipers «B» together with their hoses;

■ unscrew the ring nut «C» that secures the wheel spindle using a suitable wrench;

■ loosen the screws «D» that fasten the legs to the spindle;

■ remove spindle «E» and note the assembly position



DEPOSE DES ROUES

Roue AV (fig. 26)

Pour déposer la roue AV de la moto, opérer de la façon suivante:

- mettre un support sous l'embase du moteur pour lever la roue avant du sol;
- dévisser les vis «A» qui fixent l'étrier au fourreau droit de la fourche et dégager l'étrier «B» complet de tuyau;
- à l'aide d'une clé appropriée desserrer la bague fileté «C» de retenue pivot de roue;
- desserrer les vis «D» de fixation fourches au pivot;
- sortir le pivot «E» en prenant note de la position de montage de l'entretoise «F»;

AUSBAU DER RÄDER VOM FAHRZEUG 85

Vorderrad (Abb. 26)

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

- Unter das Kurbelgehäuse ein Stütze zwischenlegen, um das Vorderrad vom Boden heben.
- Die Schrauben «A», die die Bremszange an die rechte Gabelhülse befestigen, lösen, von der Gabelhülse selbst die Bremszange «B» mit der montierten Leitung abnehmen;
- die für den Halt des Radnabenzapfens vorgesehene Nutmutter «C» mit dem entsprechenden Schlüssel aufschrauben;
- die Schrauben «D» für die Befestigung der Schenkel am Zapfen lockern;
- den Zapfen «E» herausziehen, dabei darauf achten

distanziale «F»;

■ togliere la ruota;

■ per il montaggio procedere in ordine inverso, facendo attenzione alla corretta posizione del distanziale; azionare, quindi, ripetutamente la leva del freno per riportare i pistoncini delle pinze nella posizione normale.

of spacer «F»;

■ remove the wheel;

■ to reassemble follow the procedure in reverse order, taking care to maintain the correct position of the spacer; then pull the brake lever repeatedly until the caliper pistons return to their normal position.

Ruota posteriore (fig. 27)

Per smontare la ruota posteriore operare come segue:

■ porre sotto il veicolo un supporto centrale, tale da mantenere sollevata da terra la ruota posteriore;

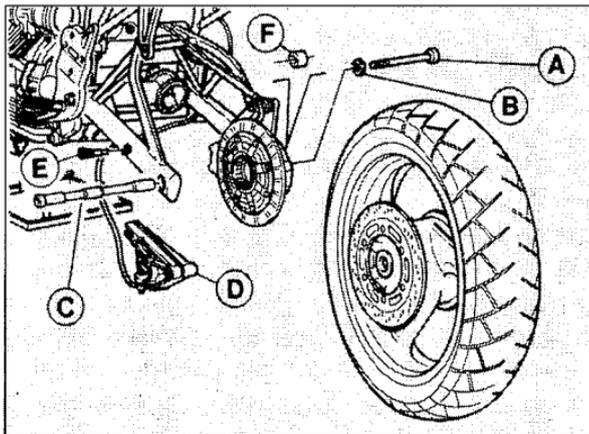
■ svitare la vite «A» con rosetta «B» sul forcellone lato scatola;

Rear wheel (fig. 27)

To dismantle the rear wheel, proceed as follows:

■ place a central support underneath the bike, to keep the rear wheel off the ground;

■ unscrew «A» bolt with washer «B» on the box side of the fork;



- retirer la roue;
- pour le montage procéder dans l'ordre inverse, en veillant à la bonne position de l'espaceur; actionner ensuite plusieurs fois le levier du frein pour ramener les pistons des pincés à la position normale.

Roue AR (fig. 27)

Pour démonter la roue arrière, effectuer les opérations suivantes:

- placer sous le véhicule un support central de telle sorte que la roue arrière soit levée du sol;
- dévisser la vis «A» avec la rondelle «B» sur la fourche côté boîte;

wie das Distanzstück "F" montiert;

- das Rad entfernen;
- Zur Montage in umgekehrter Reihenfolge vorgehen. Dabei ist auf die korrekte Position des Distanzstückes zu achten. Anschließend betätigt man wiederholte Male den Bremshebel, bis die Zangenkolben in ihre normale Position zurückgebracht worden sind.

Hinterrad (Abb. 27)

Zum Abmontieren des Hinterrads ist folgendermaßen vorzugehen:

- Unter das Kraftrad einen zentralen Halter so stellen, daß das Hinterrad vom Boden absteht.
- Schraube «A» mit Rosette «B» auf der Gabel getriebeseitig abschrauben.

- sfilare il perno «C» dalla scatola, dal mozzo e dal braccio forcellone;
- svitare la vite-perno «E» di fermo per la piastra porta pinza «D»;
- togliere la piastra «D» completa di pinza;
- sfilare la ruota dal braccio del forcellone e dalla scatola trasmissione.

 **La scatola di trasmissione rimane posizionata sul forcellone tramite un apposito distanziale interno; in ogni caso evitare assolutamente che il peso della scatola di trasmissione distaccata possa sollecitare i giunti sulla posizione angolare di fine corsa, dato che tale situazione potrebbe provocare il danneggiamento di giunti.**

Per rimontare la ruota, invertire l'ordine di smontaggio tenendo presente di infilare la piastra completa di pinza sul perno ruota e sul fermo del braccio sinistro del forcellone oscillante.

In caso di fuoriuscita dalla sede sul forcellone della bussola di riduzione «F», tenere presente che il suo corretto montaggio è con il foro piccolo rivolto verso l'interno.

La coppia di serraggio della vite «A» è di Kgm 12.

- extract pin «C» from the box, from the hub and from the fork arm;
- unscrew the setscrew-pin «E» for the caliper-holder disk «D»;
- remove the plate «D» complete with caliper;
- remove the wheel from the fork arm and the transmission box.

 **The drive box is kept in position on the fork by means of a proper inside spacer; anyway, absolutely prevent the detached driving box weight from stressing the couplings on the end-of-stroke angular position, as they could be damaged.**

To refit the wheel, proceed in reverse order, remembering to insert the disk with the caliper on the wheel pin and on the retainer of the floating fork L.H. arm.

If the reduction bush «F» does exit out of its seat on the fork, it has to be assembled with the smallest hole facing inside.

The torque of the screw «A» is 12 Kgm.

- extraire l'axe «C» de la boîte, du moyeu et du bras de la fourche;
- dévisser la vis à tige «E» qui bloque la plaque porte-étrier «D»;
- enlever la plaque «D» avec pince;
- extraire la roue du bras de la fourche et de la boîte de transmission.

 **La boîte de transmission reste fixée sur la fourche grâce à une entretoise interne prévue à cet effet; éviter dans tous les cas que le poids de la boîte de transmission détachée ne porte sur la position angulaire de fin de course des joints, lesquels pourraient s'abîmer.**

Pour remonter la roue, inverser l'ordre de démontage en se rappelant de placer la plaque avec pince sur l'axe de la roue et sur l'arrêt du bras gauche de la fourche flottante.

Si la douille de réduction «F» sort de son siège sur la fourche, elle doit être montée avec le trou le plus petit tourné vers l'intérieur.

Le couple de fermeture de la vis «A» est de 12 Kgm.

- Stift «C» vom Gehäuse, von der Nabe und vom Gabelarm herausnehmen.
- Die Bolzenschraube «E» zur Befestigung der Zangenaufnahmeplatte «D» lösen.
- Scheibe «D» komplett mit Zange.
- Rad vom Gabelarm und vom Ganggetriebe herausnehmen.

 **Der Getriebekasten bleibt wird auf der Gabel über ein eigens dafür vorgesehenes inneres Distanzstück in der richtigen Position gehalten; auf alle Fälle vermeiden, daß das Gewicht des abgenommenen Geriebekastens die Kupplungen belastet, da diese dadurch beschädigt werden könnten.** Wiedereinbauen des Rads in umgekehrter Reihenfolge. Darauf achten, daß die Scheibe komplett mit der Zange auf den Radstift und auf der Feststellvorrichtung des linken Arms der beweglichen Gabel aufgesetzt wird.

Wenn die Verkleinerungsbüchse «F» von ihrem Sitz auf der Gabel herauskommt, dann muss sie mit dem nach innen gerichteten kleinerem Loch montiert werden. Der Anzugsmoment der Schraube «A» ist 12 Kgm.

90 Pneumatici

I pneumatici rientrano tra gli organi più importanti da controllare.

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

E' pertanto sconsigliabile l'impiego di pneumatici che abbiano battistrada inferiori 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 2,2 BAR;
- ruota posteriore: con una persona 2,4 BAR; con due persone 2,6 BAR.



I valori sopra indicati si intendono per impiego normale (turistico). Per impiego a velocità massima continuativa, impiego su autostrada, è raccomandato un aumento di pressione di 0,1 BAR ai valori sopra indicati.

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 2.2 BAR;
- rear wheel: with one rider 2.4 BAR; with two riders 2.6 BAR.



These pressures are for normal touring use. For continuous high speed cruising (e.g. on motorways) the above pressures should be increased by 0.1 BAR.

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 AV: 2,2 BAR avec ou sans passager;
- roue AR: 2,4 BAR sans passager ou 2,6 BAR avec passager.

 Ces valeurs se réfèrent à une conduite normale (tourisme). Pour les longues distances à grande vitesse (par ex. sur autoroutes), il est conseillé d'augmenter de 0,1 BAR la pression indiquée ci dessus.

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: 2,2 BAR
- Hinterrad: mit einer Person: 2,4 BAR, mit zwei Personen: 2,6 BAR.

 Die angegebenen Werte sind für normales Fahren (Touring) zu verstehen; bei hoher Geschwindigkeit (Autobahnfahren) ist der Reifendruck um 0,1 BAR zu erhöhen.

92 Smontaggio e rimontaggio pneumatici sulle ruote

Il motociclo è equipaggiato con cerchi in lega leggera 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, light 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 léger 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

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 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;



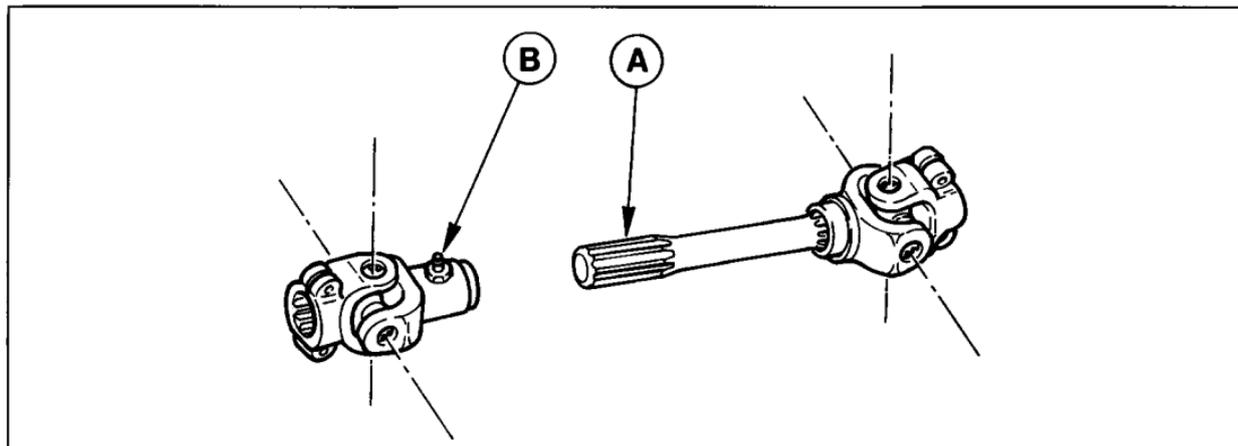
Vermerk! - Das obige gilt nur wenn keine gegensätzliche Anweisungen auf dem Reifen angegeben sind.

94 Schema posizione giunti di trasmissione (fig. 28)

ATTENZIONE! - Per non provocare danneggiamento del gruppo albero-giunti di trasmissione, in caso di smontaggio è tassativo rimontare l'albero «A» ed il giunto «B» nella posizione indicata in figura.

Joint unit position diagram (fig. 28)

ATTENTION ! - In order not to damage the drive shaft - joint unit, if the unit is replaced, if dismantled, the shaft «A» and the joint «B» must be refitted in the position indicated in the figure.



Schema de position des joints de transmission (fig. 28)

 **ATTENTION!** - Pour ne pas endommager l'ensemble arbre-joints de transmission en cas de remplacement, en cas de démontage, il est impératif de remonter l'arbre «A» et le joint «B» à l'emplacement indiqué sur la figure.

Schema position der Antriebsverbindungen (Abb. 28)

 **ACHTUNG!** - Um beim Auswechseln Beschädigungen der Baugruppe Welle - Antriebsverbindungen zu vermeiden, wird ausdrücklich darauf hingewiesen, im Falle eines Ausbaues ist es unbedingt erforderlich, die Welle «A» und die Verbindung «B» in der Position, die in der Abbildung gezeigt wird, wieder zu montieren.

96 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			
Filtro aria			C	R	C
Filtro carburante				R	
Fasatura accensione		A			
Candele		A	A	R	A
Giuoco valvole		A	A	A	A
Cinghie dentate distribuzione (solo DAYTONA RS)		A		A	
Carburazione		A	A	A	A
Serraggio bulloneria		A	A	A	A
Serbatoio carburante, filtro rubinetto, tubazioni				A	
Olio cambio		R	A	R	A
Olio trasmissione posteriore		R	A	R	A
Albero con giunti di trasmissione ●		A	A	A	A R *
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

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

Saltuariamente lubrificare le articolazioni della sospensione posteriore dei comandi ed i cavi flessibili; ogni 500 km controllare il livello dell'olio motore. In ogni caso sostituire l'olio motore, l'olio forcella anteriore ed il fluido freni almeno una volta l'anno.

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



● Effettuare l'ingrassaggio ogni 2.500 Km (ogni 1000 Km in caso di uso continuativo ad alta velocità) oppure almeno una volta l'anno, in caso di percorrenze inferiori.

* In caso di impiego prevalentemente sportivo o di marcia abituale ad alte velocità sostituire ogni 15.000 Km.

98 SERVICE SCHEDULE

ITEMS	MILEAGE COVERED	1500 Km (1000 mi.)	5000 Km (3000 mi.)	10000 Km (6000 mi.)	15000 Km (9000 mi.)
Engine oil		R	R	R	R
Oil filter cartridge		R		R	
Wire gauze oil filter		C			
Air filter			C	R	C
Fuel filter				R	
Ignition timing		A			
Spark plugs		A	A	R	A
Rocker clearance		A	A	A	A
Distribution timing belts (DAYTONA RS only)		A		A	
Carburation		A	A	A	A
Nuts and bolts		A	A	A	A
Fuel tank, tap filter and pipes				A	
Gearbox oil		R	A	R	A
Rear drive box oil		R	A	R	A
Shaft with drive joints ●		A	A	A	A R*
Wheel and steering bearings					
Front forks oil					R
Starter motor and generator					
Brake system fluid		A	A	A	R
Brake pads		A	A	A	A

A = Maintenance - Inspection - Adjustment - Possible replacement./ C = Cleaning./ R = Replacement.

Occasionally lubricate the rear suspension joints of the controls and the flexible cables, every 500 km check the oil level in the engine. The engine oil, the front fork oil and the brake fluid must be changed at least once a year.

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



● Grease every 2500 kms (every 1000 kms in case of continuous usage at high speed) or at least once a year if the number of kilometers is lower.

* In the event of mainly sporting use or regular high speed travel, replace every 15,000 km.

100 PROGRAMME D'ENTRETIEN

OPERATIONS	PARCOURS	1500 Km	5000 Km	10000 Km	15000 Km
Huile moteur		R	R	R	R
Filtre huile à cartouche		R		R	
Filtre huile à crépine		C			
Filtre air			C	R	C
Filtre carburant				R	
Calage de l'allumage		A			
Bougies		A	A	R	A
Jeu des soupapes		A	A	A	A
Courroies dentées de distribution (seulement DAYTONA RS)		A		A	
Carburant		A	A	A	A
Serrage des boulons		A	A	A	A
Réservoir carburant, filtre robinet, tuyaux				A	
Huile boîte de vitesse		R	A	R	A
Huile pont		R	A	R	A
Arbre avec joints de transmission ●		A	A	A	A R *
Roulements roues et direction					
Huile fourche avant					R
Démarrateur et générateur					
Liquide circuit de freinage		A	A	A	R
Plaquettes de freins		A	A	A	A

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

De temps en temps lubrifier les articulations de la suspension arrière des commandes et les câbles flexibles; contrôler le niveau d'huile du moteur tous les 500 km. Dans tous les cas remplacer l'huile du moteur, l'huile de la fourche arrière et le fluide des freins au moins une fois par an.

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



● Lubrifier tous les 2.500 Km (tous les 1000 Km en cas d'emploi continu à grande vitesse) ou bien au moins une fois par an si le kilométrage est inférieur.

* En cas d'usage essentiellement sportif ou de marche habituelle à grandes vitesses, remplacer tous les 15.000 km.

102 WARTUNGSPROGRAMM

OPERATIONEN	KILOMETERLEISTUNG	1500 Km	5000 Km	10000 Km	15000 Km
Motoröl		R	R	R	R
Wechselölfilter		R		R	
Siebölfilter		C			
Luftfilter			C	R	C
Kraftstoff-Filter				R	
Zündphasenstellung		A			
Zündkerzen		A	A	R	A
Ventilspiel		A	A	A	A
Zahnriemen für Ventilsteuerung (nur DAYTONA RS)		A		A	
Vergasung		A	A	A	A
Verschraubung		A	A	A	A
Kraftstofftank, Hahnfilter, Leitungen				A	
Wechselgetriebeöl		R	A	R	A
Öl für Hinterradantrieb		R	A	R	A
Welle mit Antriebsgelenken ●		A	A	A	A R*
Räder- und Lenkungslager					
Vordergabelöl					R
Anlasser und Generator					
Bremsflüssigkeit		A	A	A	R
Bremsbeläge		A	A	A	A

A = Wartung - Kontrolle - Einstellung - evtl. Ersatz / C = Reinigung / R = Ersatz/Wechsel

Von Zeit zu Zeit die Gelenke der hinteren Federung der Steuerungen und die flexiblen Kabel. Alle 500 km den Motorölstand kontrollieren.

In jedem Falle sind Motoröl, Vordergabelöl und Bremsflüssigkeit mindestens einmal im Jahr auszuwechseln.

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



● Alle 2.500 km schmierem (alle 1000 km, falls ständig mit hohen Geschwindigkeiten gefahren wird). Bei weniger Fahrkilometern zumindest einmal im Jahr schmierem.

* Bei vorwiegend sportlichem beziehungsweise hoctourigem Fahren alle 15.000 km auswechseln.

104 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, dispositivo Sx. comando luci, dispositivo Dx. di avviamento, commutatore di accensione, albero con giunti di trasmissione e la 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.



Non lavare i giunti con acqua ad alta pressione o con solventi.

Dopo il lavaggio

Rimuovere tutte le coperture in nylon.

Asciugare accuratamente tutto il veicolo.

Provare i freni prima di adoperare il veicolo.

È buona norma eseguire l'ingrassaggio dell'albero con giunti di trasmissione (vedi pag. 124 fig. 33).



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

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 box.



NOTE: The electronic box is located under the rider seat.

Washing

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



Do not clean the joints with high-pressure water or with solvents.

Drying

Remove the protective coverings.

Thoroughly dry the vehicle.

Test the brakes before using the vehicle.

It is recommended to grease the shaft with driving couplings (see page 124, fig. 33).



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

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, dispositif Gauche commande feux, dispositif Droit de démarrage, commutateur d'allumage, arbre et joints de transmission et boîtier électronique.



N.B. Le boîtier électronique est situé sous 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.



Ne pas laver les joints avec de l'eau à forte pression ou avec des solvants.

Après le lavage

Enlever toutes les feuilles de nylon.

Essuyer soigneusement tout le véhicule.

Essayer les freins avant d'utiliser la moto.

On recommande de lubrifier l'arbre et ses joints de transmission (voir page 125 fig. 33).



N.B. - Pour nettoyer les parties peintes du groupe de propulsion (moteur, boîte de vi-

Reinigung

Waschungsvorbereitung

Bevor mit der das Fahrzeugwäsche beginnt, wird empfohlen, die in Folge genannten Teile mit Nylonfolie abzudecken: Endstück der Schalldämpfer, Kupplungs- und Bremshebel, Gassteuerung, linke Vorrichtung für Lichtsteuerung, rechte Anlaßvorrichtung, Zündumschalter, Welle mit Übertragungskupplungen und elektronisches Steuergehäuse.



MERKE - Das elektronische Steuergehäuse befindet sich unter dem Fahrersitz.

Während der Waschung

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



Die Gelenke nicht mit unter Hochdruck stehendem Wasser oder mit Lösungsmitteln waschen.

Nach der Waschung

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

Es empfiehlt sich, die Welle mit den Übertragungskupplungen zu schmieren (siehe Seite 125 Abb. 33).



Vermerk - Zur Reinigung der gestrichenen Teile des Treibwerkes (Motor, Schaltgetriebe,

neutri per auto.

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

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.

cleaning.

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

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 che 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.

tesse, 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.

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.

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!

107

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.

108 NORME PER LA PULIZIA DEL PARABREZZA

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, liscive 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 perchè tendono a graffiare il parabrezza.

Graffiature profonde o abrasioni non possono essere eliminate strofinando energicamente o usando solventi.

CLEANING THE WINDSCREEN

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

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 109 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 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 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 Lösenaphta, Isopropylalkohol Butyl-Cellosolve leicht entfernt. Keinen Methylalkohol anwenden!

■ Man darf nur weiche Tücher, Schwämme, Rehlederlappen 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.

110 LUBRIFICAZIONI

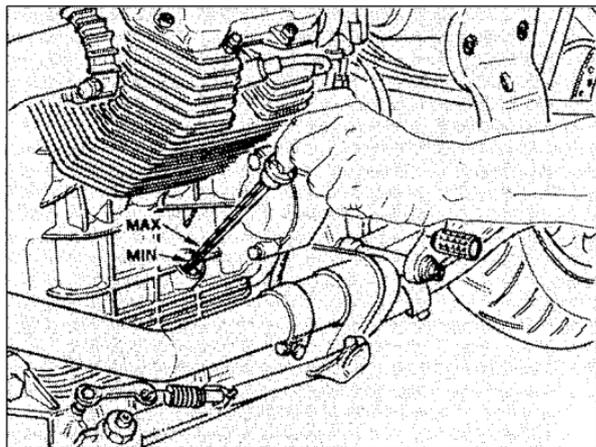
Lubrificazione del motore (fig. 29)

Controllo livello olio

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

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

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



29

LUBRICATION

Engine lubrication (fig. 29)

Checking the oil level

Check the crankcase oil level every 500 km; the oil should reach the «Max» mark of the dipstick «A».

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

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 (fig. 29)

Contrôle du niveau d'huile

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 qualité prescrite.

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

111

Motorschmierung (Abb. 29)

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 der Stange des Stopfens «A» gekennzeichnet ist.

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

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.

112 **Cambio dell'olio**

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» di fig. 29 tappo immissione olio con astina di controllo livello.

«B» di fig. 30 tappo scarico olio.

Quantità occorrente: litri 3,5 circa di olio «Agip 4T Super Racing SAE 20W/50».

Oil change

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. 29).

«B» Oil drain plug (fig. 30).

Oil required: about 3,5 litres of «Agip 4T Super Racing SAE 20W/50».

Vidange

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.

«A» Bouchon de remplissage avec jauge (fig. 29)

«B» Bouchon de vidange (fig. 30)

Quantité nécessaire: environ 3,5 litres d'huile «Agip 4T Super Racing SAE 20W/50».

Ölwechsel

Nach den ersten 500÷1000 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 Oelwanne gut ausgelaufen ist bevor man frisches Oel nachfüllt.

«A» Einfüll - und Füllstandstopfen (Abb. 29)

«B» Ablassstopfen (Abb. 30)

Erforderliche Menge: ca. 3,5 liter Oel «Agip 4T Super Racing SAE 20W/50».

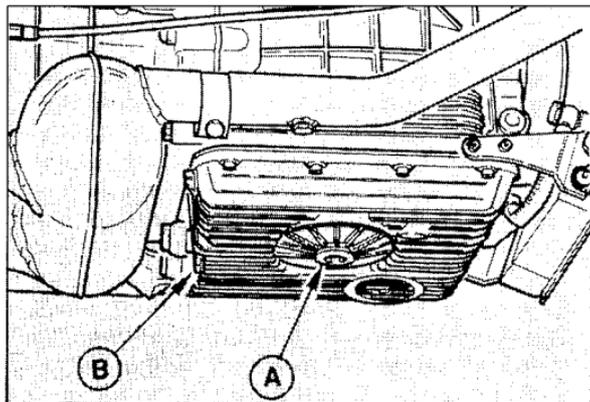
114 Sostituzione filtro a cartuccia e pulizia filtro a retina (fig. 30 e 30A)

Dopo i primi 500÷1500 km (primo cambio dell'olio) e in seguito ogni 10.000 km (2 cambi d'olio), sostituire la cartuccia filtrante operando come segue:

- svitare il tappo scarico olio «B» e lasciare scolare per bene l'olio dalla coppa;
- svitare con l'apposito attrezzo (a disposizione dei concessionari) il coperchietto «A»;
- sempre con lo stesso attrezzo svitare la cartuccia filtrante «C» e sostituirla con una originale.

Nel rimontare il coperchietto «A», controllare ed eventualmente sostituire l'anello OR «D» di tenuta posto sullo stesso.

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



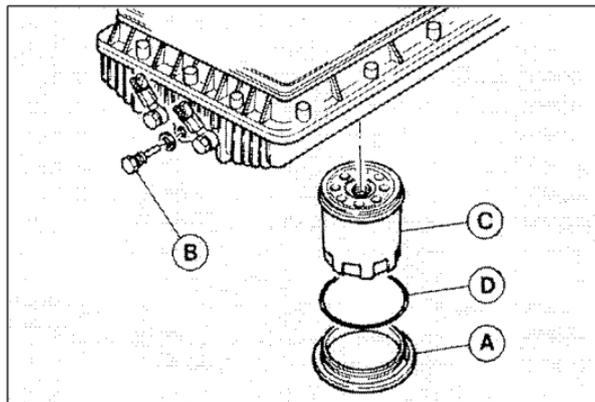
Changing the filter cartridge and cleaning the mesh filter (fig. 30 and 30A)

After the first 500÷1500 km (first oil change) and then every 10,000 km (2 oil changes), replace the filter cartridge as follows:

- unscrew the oil drain plug «B» and drain all oil out of the sump;
- unscrew cover «A» using the suitable tool (available from your dealer);
- unscrew the filter cartridge «C» using the same tool and replace it with an original cartridge.

When refitting cover «A», check its oil seal «D» and replace it if necessary.

 These operations are best carried out by an authorized dealer.



Remplacement de la cartouche de filtre et nettoyage de la crépine (fig. 30

et 30A)

Après les 500÷1500 premiers kilomètres (première vidange d'huile) et par la suite tous les 10.000 km (2 vidanges d'huile), remplacer la cartouche filtrante en effectuant les opérations suivantes:

- desserrer le bouchon de vidange huile «B» et laisser bien écouler l'huile du carter;
- dévisser à l'aide de l'outil spécial (à disposition des concessionnaires) le cache «A»;
- à l'aide du même outil desserrer la cartouche filtrante «C» et la remplacer par une cartouche d'origine.

Lors du remontage du cache «A», contrôler, et au besoin remplacer, le joint torique «D» d'étanchéité placé sur celui-ci.



Il est conseillé d'effectuer cette opération à l'un de nos concessionnaires.

Austausch der Filterpatrone und Reinigung des Netzfilters (Abb. 30 und 30A) 115

Nach den ersten 500÷1500 km (erster Ölwechsel) und in Folge alle 10.000 km (2 Ölwechsel) ist das Filterelement in der folgenden Weise auszuwechseln:

- den Ölablaßverschluß "B" aufschrauben und das Öl gut aus der Ölwanne ablaufen lassen;
- unter Anwendung des entsprechenden Werkzeugs (haben die Händler zur Verfügung stehen) den Deckel "A" aufschrauben;
- unter Anwendung des zuvor verwendeten Werkzeugs das Filterelement "C" herausschrauben und mit einem Originalersatzteil austauschen.
- Bei Wiedereinbau des Deckels "A" den OR-Dichtung der Einheit kontrollieren und eventuell ersetzen.



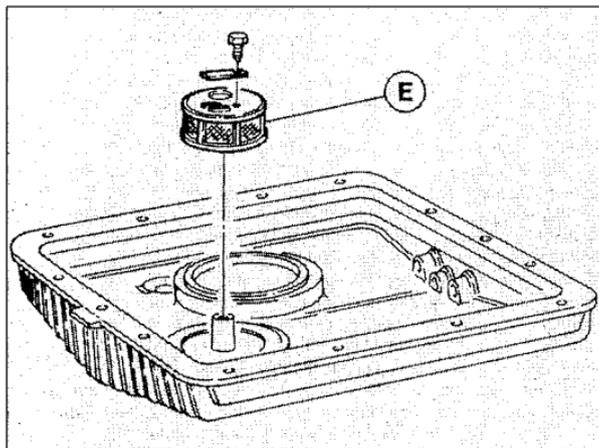
Es empfiehlt sich, diese Arbeiten durch unsere Vertragshändler vornehmen zu lassen.

116 Lavaggio filtro a retina (fig. 30A)

È bene, dopo i primi 500+1500 km (primo cambio dell'olio e della cartuccia filtrante) e in seguito ogni 30.000 km, smontare la coppa olio dal basamento, smontare il filtro a retina «E» e lavare il tutto in un bagno di benzina; soffiare poi il filtro con getto di aria compressa.

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

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



30A

Washing the wire mesh filter (fig. 30A)

After the first 500+1500 km, (first oil and filter cartridge change), and then every 30.000 km it is recommended to remove the oil sump from the engine block, remove the wire mesh filter «E» and wash everything in petrol; then blow the filter with a compressed air jet. Don't forget to fit a new sump gasket when refitting the sump.



These operations are best carried out by an authorized dealer.

Nettoyage de la crépine (fig. 30A)

Après les 500÷1500 premiers kilomètres (première vidange de l'huile et remplacement de la cartouche de filtre) et par la suite sous les 30000 km il est conseillé de démonter le carter et le filtre à crépine «E» pour les laver en les plongeant dans l'essence; sécher ensuite le filtre avec un jet d'air comprimé.

Avant de remonter, ne pas oublier de remplacer le joint du carter.



Il est conseillé d'effectuer cette opération à l'un de nos concessionnaires.

Auswaschen des Netzfilters (Abb. 30A)

Es empfiehlt sich, nach den ersten 500÷1500 km (erster Ölwechsel und Austausch des Filtereinsatzes) und später alle 30.000 km, die Ölwanne vom Motorgehäuse abzunehmen, den Netzfilter «E» abzumontieren und daraufhin das Ganze in einem Benzinbad zu waschen. Danach das Filter mit einem Druckluftstrahl ausblasen. Beim Wiedereinbau der Ölwanne daran denken, die sich zwischen Ölwanne und Motorgehäuse befindliche Dichtung auszuwechseln.



Es empfiehlt sich, diese Arbeiten durch unsere Vertragshändler vornehmen zu lassen.

118 Lubrificazione del cambio (fig. 31)

Controllo livello olio

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

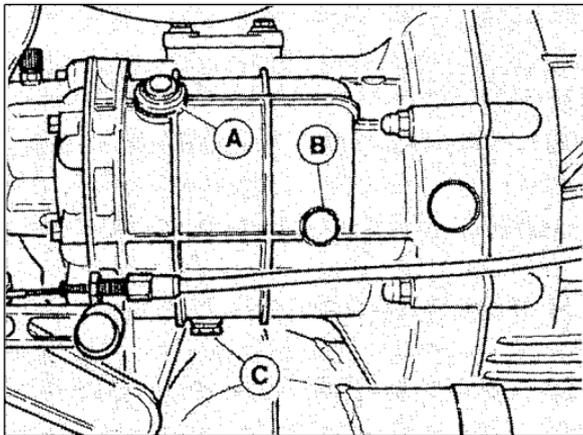
Se l'olio è sotto il livello prescritto, aggiungerne della qualità e gradazione prescritta.

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 (fig. 31)

Checking the oil level

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

(fig. 31)

Contrôle du niveau d'huile

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 le boîte de vitesse avant de verser de l'huile neuve.

«A» Bouchon de remplissage.

Schmierung des Getriebes (Abb. 31)

119

Den Ölstand kontrollieren

Alle 5000 Km prüfen, daß das Öl die Bohrung für den Ölstandstropfen «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

120 «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. 32)

Controllo livello olio

Ogni 5000 km controllare che l'olio sfiori il foro per tappo di livello «A»; 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 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. 32)

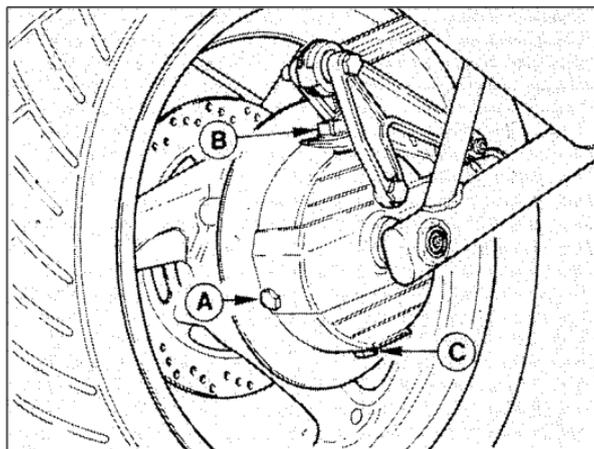
Checking the oil level

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 litre d'huile «Agip Rotra MP SAE 80W/90».

Lubrification du pont AR (fig. 32)

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 facilement.

«B» Ölstandstopfen

«C» Ablassstopfen.

Erforderliche Menge: 0,750 Liter Öl «Agip Rotra MP SAE 80 W/90».

Schmierung des Hinterachs- triebsgehäuses (Abb. 32)

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

122 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.

Ogni 15.000 km circa o almeno una volta all'anno sostituire l'olio della forcella.

Quantità occorrente circa 0,400 litri di olio per cartucce «WP suspension - REZ 71 (SAE 5)».



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;
- articolazioni e cuscinetto a rullini scatola di trasmissione posteriore.

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»;

0.020 lt. is «Agip Rocol ASO/R» or «Molykote type A».

Front fork oil change.

Change fork oil about every 15,000 km or at least once a year.

Amount of oil required: about 0,400 litres cartridge oil «WP suspension - REZ 71 (SAE 5)».



These operations are best carried out by an authorized dealer.

Greasing

To grease:

- steering bearings;
- swinging arm bearings;
- control rod joints;
- side stand fittings;
- Articulated joints and needle bearing - rear driving box.

Use: «Agip Grease 30».

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 litre d'huile dont:
0,230 litre d'huile «Agip Rotra MP SAE 80W/90»;
0,020 litre d'huile «Agip Rocol ASO/R» ou «Molykote type A».

Vidange d'huile fourche avant.

Tous les 15.000 km env., ou au moins une fois par an, effectuer la vidange d'huile de fourche.

Quantité nécessaire: environ 0,400 litres huile à cartouches «WP suspension - REZ 71 (SAE 5)».



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;
- Articulations et roulement à rouleaux boîte de transmission arrière.

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.

Circa alle 15.000 km oder wenigstens einmal pro Jahr das Öl in der Gabel austauschen.

Notwendige Ölmenge ca. 0,400 Liter öl für Kartuschen «WP suspension - REZ 71 (SAE 5)».



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
- Gelenke und Nadellager - hintere Getriebekasten.

Fett vom Typ «Agip Grease 30» anwenden.

124 Lubrificazione albero di trasmissione

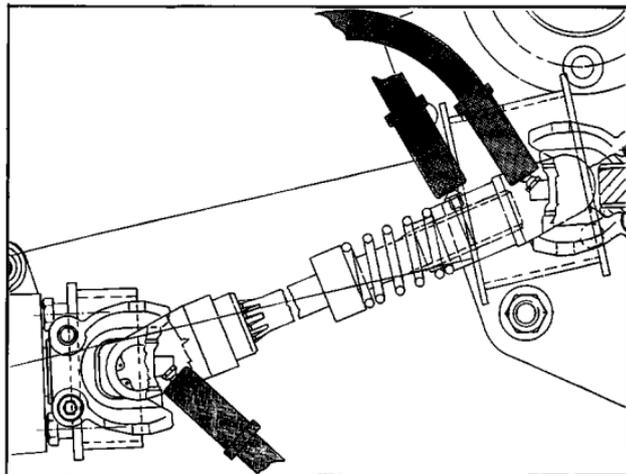
(fig. 33)

Il veicolo è equipaggiato con albero di trasmissione dotato di ingrassatori. L'operazione di ingrassaggio dei 3 punti indicati in figura è da effettuarsi ogni 2.500 Km (ogni 1000 Km in caso di uso continuativo ad alta velocità) oppure almeno una volta l'anno, in caso di percorrenze inferiori.

È buona norma eseguire l'ingrassaggio anche dopo ogni lavaggio della moto.

Greasing the driving shaft (fig. 33)

The vehicle has a driving shaft provided with greasers. The greasing operation of the 3 places shown in figure should be made every 2500 kms (every 1000 Km in case of continuous usage at high speed) or at least once a year if the number of kilometers is lower. Lubrication is recommended every time the motorbike is washed.



TIPI DI GRASSO DA IMPIEGARE TYPES OF GREASE TO BE USED TYPES DE GRAISSE A EMPLOYER ZU VERWENDENDEN SCHMIERFETT

- AGIP GREASE 30
- AGIP GR LP2
- ESSO LADEX 2
- MOBIL PLEX 48
- SHELL RHODINA GRIS 2
- SHELL SUPERGRIS EP 2

Lubrification de l'arbre de transmission (fig. 33)

Le véhicule est équipé d'un arbre de transmission muni de graisseurs. Lubrifier les 3 points indiqués sur la figure tous les 2.500 Km (tous les 1000 km en cas d'utilisation continue à grande vitesse) ou bien au moins une fois par an si le kilométrage est inférieur.

On conseille de lubrifier le motorcycle après chaque lavage.

Schmieren der Hauptwelle (Abb. 33) 125

Das Fahrzeug ist mit Hauptwelle mit Schmiernippeln ausgestattet. Die in der Abbildung angezeigten 3 Stellen müssen etwa alle 2.500 km geschmiert werden (bzw. alle 1.000 km bei ständigem Gebrauch mit hoher Geschwindigkeit). Legt man weniger Kilometer zurück, ist mindestens einmal pro Jahr zu schmieren.

Es wird empfohlen, die Schmierung des Motorrades auch nach jeder Wäsche vorzunehmen.

126 DISTRIBUZIONE

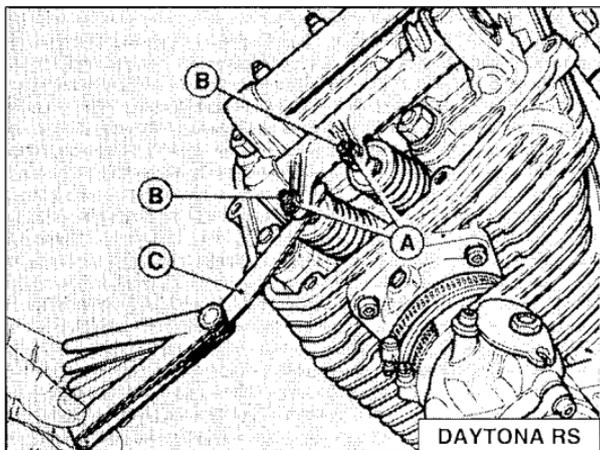
Giuoco punterie (fig. 34)

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 giuochi:



VALVE GEAR

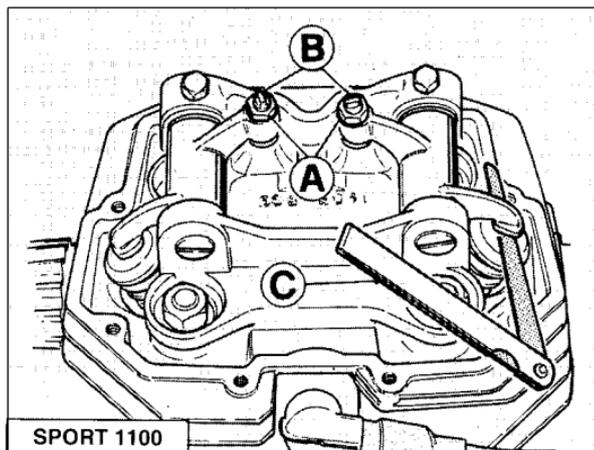
Valve clearance (fig. 34)

After the first 500÷1500 km, and then every 5000 km or when the valves are very noisy, check the clearance between the valves and the rockers.

This check is done on a **cold engine**, with the piston at top dead center (T.D.C.) at the end of the compression stroke (valves fully closed).

Remove the rocker cover and proceed as follows:

- 1 Loosen nut «A».
- 2 adjust screw «B» to set the following clearances, using a feeler gauge «C»:



DISTRIBUTION

Jeu des poussoirs (fig. 34)

Après les 500÷1500 premiers kilomètres et par la suite tous les 5000 km ou lorsque la distribution est très bruyante, contrôler le jeu entre les soupapes et les culbuteurs.

Ce réglage doit être fait **moteur froid**, piston au point mort haut (P.M.H.) en phase de compression (soupapes fermées).

Après avoir enlevé le couvercle de la tête, effectuer les opérations suivantes:

- 1 desserrer l'écrou «A»;
- 2 visser ou dévisser la vis de réglage «B» de manière à obtenir les jeux suivants:

VENTILTRIEB

127

Stößelspiel (Abb. 34)

Nach den ersten 500-1500 km und danach alle 5000 km bzw. bei geräuschvoller Motorsteuerung den Spiel zwischen Ventilen und Kipphebeln kontrollieren.

Die Einstellung ist bei **kaltm Motor** und mit dem Kolben an der Überschneidung des oberen Totpunktes (U.O.T.) im Verdichtungstakt (geschlossene Ventile) durchzuführen.

Nach Entfernung des Zylinderkopfdeckels wie folgt vorgehen:

- 1 Die Mutter «A» lockern;
- 2 Die Stellschraube «B» bis zum Erreichen folgender Spiele an- bzw. abschrauben:

- valvola aspirazione mm 0,10;
- valvola scarico mm 0,15.

La misurazione va effettuata usando apposito spessore «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.

Cinghie dentate (solo DAYTONA RS)

Ogni 30.000 km sostituire le cinghie dentate della distribuzione.



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

- intake valve 0.10 mm;
- exhaust valve 0.15 mm.

Note that excessive clearance causes noise, whereas with insufficient clearance the valves do not close fully, causing:

- compression loss;
- engine overheating;
- valve burning, etc.

Timing belts (DAYTONA RS only)

Every 30,000 km replace the distribution timing belts.



These operations are best carried out by an authorized dealer.

- soupape d'admission 0,10 mm
- soupape d'échappement 0,15 mm

Pour effectuer la mesure utiliser le pied à coulisse «C». Il ne faut pas oublier que lorsque le jeu dépasse la valeur voulue les poussoirs sont bruyants; dans le cas contraire, les soupapes ne ferment pas bien ce qui entraîne des inconvénients de ce genre:

- perte de pression;
- surchauffe du moteur;
- brûlure des soupapes etc...

Courroies dentées

(seulement DAYTONA RS)

Tous les 30.000 Km remplacer les courroies dentées de la distribution.



Il est conseillé d'effectuer cette opération à l'un de nos concessionnaires.

- Einlaßventil 0,10 mm;
- Auslaßventil 0,15 mm.

Der Ventilspiel ist mit dem entsprechenden Dickenmesser «C» zu messen.

Mit einem größeren Ventilspiel sind die Ventilstößel geräuschvoll, mit einem kleineren Ventilspiel hingegen ist die Ventilschließung nicht ordnungsgemäß, wobei z.B. folgende Störungen auftreten:

- Druckleckage;
- Motorüberhitzung;
- Ventildurchbrennen, usw.

Zahnriemen (nur DAYTONA RS)

Alle 30.000 km die Zahnriemen der Ventilsteuerung auswechseln.



Es empfiehlt sich, diese Arbeiten durch unsere Vertragshändler vornehmen zu lassen.

130 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 (incorporati nella centralina) e mappatura dell'anticipo memorizzata nella centralina elettronica. Le bobine ricevono dai moduli di potenza (incorporati nella centralina) i comandi 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.

Static inductive-discharge ignition with dwell control provided by the power modules (in-built in the electronic box) and ignition advance mapping stored in the electronic box. The coils receive the control inputs from the I.A.W. unit (that calculates the ignition advance) via the power modules.

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 corriger 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 du genre à décharge inductive de type statique avec contrôle du calage dans les modules de puissance (incorporés dans le boîtier) et mappage de l'avance mémorisé dans le boîtier électronique. Les bobines reçoivent, par l'intermédiaire des modules de puissance, les commandes du boîtier I.A.W. qui traite les informations pour l'avance d'allumage.

ZÜNDUNG-EINSPRITZSYSTEM 131 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 Zündvorverstellung 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 Einspritzventilenantrieb je Zylinder ist des Typs "sequentiell-phasengleich", d.h. zwei Einspritzventile werden gemäss der Ansaugfolge 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 Ableitung in statischer Weise mit Kontrolle des Dwell in den Leistungsmodulen (im Steuergehäuse eingebaut) und mit gespeicherter Programmierung der Zündvorverstellung im Eprom im elektronischen Steuergehäuse. Die Spulen erhalten die Steuerungen des I.A.W. Steuergehäuses, welches die Zündvorverstellung erarbeitet, über die Leistungsmodule (im Steuergehäuse eingebaut).

132 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.

Calettato sull'alberino della farfalla è montato il potenziometro posizione farfalla.

Il sensore pressione assoluta è posizionato sopra alla scatola filtro ed è collegato alla stessa tramite una tubazione in modo che all'aumentare della velocità del motociclo rilevi l'incremento della pressione nella scatola filtro dovuto al maggior afflusso di aria dalle due prese dinamiche; tale incremento, trasformato dal sensore in segnale elettrico, modifica i tempi di iniezione della miscela aria/benzina per ottimizzare la carburazione.

Il sensore temperatura aria aspirata è posizionato anteriormente all'interno della carenatura in modo da non essere influenzato dal calore del motore.

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

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.

The potentiometer for the throttle position is assembled on the throttle shaft.

The absolute pressure sensor is located on the filter casing and is connected to it by a hose so as to detect how pressure increases inside the filter casing because of the larger amount of air coming in through the two air vents. The pressure increase value is converted into an electric signal by the sensor and is used to change the pulse duration of the air/fuel mixture injection for optimum carburation.

The intake air sensor is located inside the fairing in the front section, so as not to be affected by engine heat.

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

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.

Le potentiomètre de positionnement papillon est installé sur l'arbre du papillon.

Le capteur de pression absolue est placé sur la boîte à filtre et est relié à celle-ci par une pipe, de sorte que, lors de l'accélération de la vitesse du motorcycle, le capteur détecte l'augmentation de pression dans la boîte à filtre due à un afflux d'air plus important à travers les prises dynamiques; cet incrément, transformé par le capteur en signal électrique, modifie les temps d'injection du mélange air/essence afin d'optimiser la carburation.

Le capteur de température air aspiré est situé dans la partie avant à l'intérieur du carénage de cette manière il n'est pas affecté par la chaleur du moteur.

Circuit électrique

Au moyen de ce circuit, le boîtier électronique détecte les conditions du moteur et refoule le carburant en déterminant l'avance d'allumage.

Il comprend: batterie, commutateur allumage, deux

Zusammensetzung der Anlage

133

Kraftstoffkreis

Der Kraftstoff wird durch den Ansaugstutzen jedes Zylinders, stromaufwärts des Einlassventils, eingespritzt. Er besteht aus: Tank, Pumpe, Filter, Druckregler, Elektroinspritzventile.

Kreis der angesaugten Luft

Der Kreis besteht aus: Luftfilter, Ansaugstutzen, Drosselkörper.

Verbunden an der Drosselklappewelle befindet sich das Potentiometer für die Drosselstellung.

Der Sensor für die Abnahme des absoluten Drucks befindet sich über den Filterkasten und ist über eine Leitung an diesen angeschlossen, so daß das Erhöhen der Geschwindigkeit des Motorrads, den Druckanstieg im Filterkasten, der dann durch den höheren Luftfluß über die beiden dynamischen Einleitungen entsteht, erheben kann. Diese von Sensor in ein elektrisches Signal umgeformte Erhöhung, ändert die Einspritzzeiten des Luft-/Benzingemischs, um so die Verbrennung zu optimieren.

Der für die angesaugte Luft zuständige Temperatursensor befindet sich vorne im Inneren der Verkleidung, so daß er von der Motorwärme nicht beeinflusst wird.

Stromkreis

Ist der Kreislauf, über den das elektronische Steuergewölbe die Motorbedingungen, die Zufuhr des Kraftstoffs und die Zündvorstellung erhebt. Er setzt sich aus folgenden Teilen zusammen: Batterie, Zündumschalter,

134 relè, centralina elettronica, gruppo di accensione, sensore pressione assoluta, sensore temperatura aria, potenziometro posizione farfalla, due iniettori, sensore temperatura olio, sensore fase/giri.

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.

unit, ignition unit, max. pressure sensor, air temperature sensor, throttle position potentiometer, two injectors, oil temperature sensor, injection timing/RPM sensor.

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.

relais, boîtier électronique, groupe d'allumage, capteur pression absolue et température air, potentiomètre position papillon, deux injecteurs, capteur température huile, capteur de phase/tours.

Phases de fonctionnement

Fonctionnement normal

Quand le moteur est en condition de température standard, le boîtier I.A.W. détermine la phase, le temps d'injection, l'avance d'allumage, exclusivement au moyen d'une interpolation sur les mappes correspondantes mémorisées, en fonction du nombre de tours et de la position des papillons.

La quantité de carburant déterminée est refoulée à deux reprises en séquence aux deux cylindres.

La détermination de l'instant de début refoulement, pour chaque cylindre, a lieu grâce à une mappe mémorisée 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.

zwei Relais, elektronisches Steuergehäuse, Zündgruppe, Sensor für den absoluten Druck, Lufttemperatursensor, Potentiometer für Drosselstellung, zwei Einspritzventile, Öltemperatursensor, Drehzahl-/Phasensensor.

Betriebsphasen

Standardbetrieb

Mit dem Motor in normalen thermischen Betriebsbedingungen, rechnet das I.A.W. Steuergehäuse die Phase, die Einspritzzeit und die Zündvorstellung, ausschliesslich durch die Interpolation auf den entsprechenden Speicherungen Einstellungen, dies gemäß der Drehzahl und der Drosselklappenstellung.

Die sich daraus ergebene Kraftstoffmenge wird in zwei aufeinanderfolgenden Schüben zu den zwei Zylindern geliefert.

Die Bestimmung des Abgabemoments, pro Zylinder, erfolgt der Drehzahl entsprechend durch eine Einstellung auf dem Eprom.

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.

136 **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.

Taglio carburante (CUT-OFF)

Il rilascio dell'acceleratore, in condizioni di elevato regime del motore, viene riconosciuto dalla centralina elettronica come volontà di decelerazione; è quindi possibile, sia per incrementare l'efficacia del freno motore e sia per ridurre i consumi, ridurre per un certo periodo l'erogazione di carburante.

Questa condizione è individuata per mezzo del potenziometro posizione farfalla (farfalla chiusa) e del numero giri motore.



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 «»;
- non scollegare la batteria con motore in moto;
- accertarsi della perfetta efficienza dei cavi di collegamento;

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.

Fuel cut (CUT-OFF)

The release of the accelerator, on high rpm conditions, is detected by the unit as deceleration intention; therefore, it is possible, both for increasing the efficiency of the engine brake and for reducing the consumption, to reduce the fuel delivery for a given period of time.

This condition is detected by means of the throttle position potentiometer (throttle closed) and of the number of revolutions.



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 «»;
- 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;

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.

Coupage carburant (CUT-OFF)

Le boîtier électronique considère le relâchement de l'accélérateur, en condition de régime élevé, comme une décélération. Donc, afin d'augmenter l'action du frein moteur ainsi que de réduire la consommation, il faut diminuer, pour une certaine période, le refoulement d'essence.

Cette condition est relevée au moyen du potentiomètre papillon (papillon fermé) et du nombre de révolutions moteur.

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 disconnector jamais la batterie le moteur étant en marche;
- s'assurer de la parfaite efficacité des câbles de

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.

Kraftstoffschnitt (CUT-OFF)

Das Loslassen des Gaspedals unter hohen Drehzahlbedingungen, wird vom elektronischen Steuergehäuse als gewollte Verzögerung erfaßt; daher ist es möglich, sowohl zur Erhöhung der Wirkung der Motorbremsung, als auch zur Verminderung des Kraftstoffverbrauchs, die Abgabe des Kraftstoffes über eine bestimmte Zeit zu senken.

Diese Bedingung wird durch das Potentiometer für Drosselstellung (Drosselklappe geschlossen) und durch die Motordrehzahl festgestellt.

VERMERK!

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;

- 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);
 - 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.

- 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;
 - 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 carburattor 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.

connexion;

- ne pas effectuer des soudages 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);

- 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.

- 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);

- Niemals Prüfungen am Stromfluß der Zündkerzen vornehmen ohne dabei die Zündkerzenpipetten, die im Original vorgesehen sind, dazwischen zu setzen, dies 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 variieren.



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.

140 Regolazione del CO e del regime minimo (fig. 35/35A)

Per regolare il regime minimo agire sulle viti «A» situate su entrambi i corpi farfallati, utilizzando apposito vuotometro.

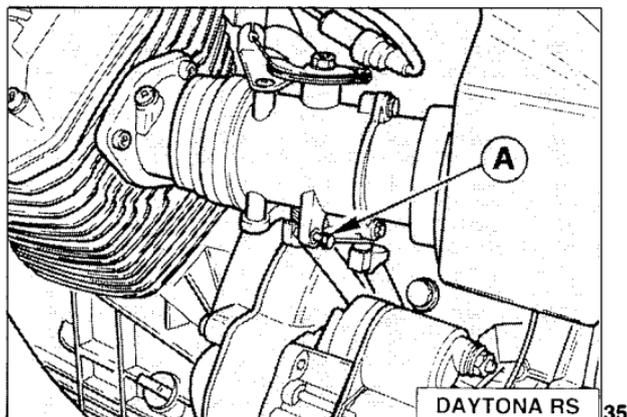
■ Regime minimo previsto per entrambi i modelli: 1150÷1250 g/m.

■ Il valore del CO al regime minimo dovrà essere compreso tra:

- DAYTONA RS 2,5+3,5%
- SPORT 1100 1,5÷2,5%

 **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 (fig. 35/35A)

To adjust the idling speed, turn the screw «A» on both throttle bodies, using the appropriate vacuum gauge.

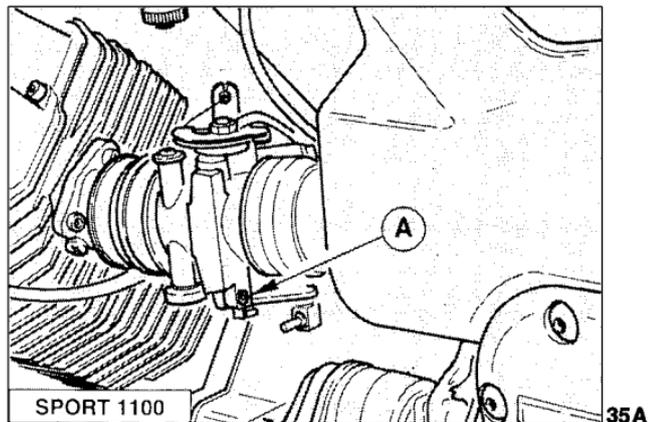
■ Recommended minimum rpm for both models: 1150÷1250 rpm.

■ The CO value at idling speed must be:

- DAYTONA RS 2,5+3,5% (USA version: 1+2%)
- SPORT 1100 1,5÷2,5% (USA version: 0,5+1,5%)

 **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 (fig. 35/35A)

Pour régler le régime minimum agir sur les vis «A» situées sur les deux corps papillon, en utilisant un vacuomètre.

■ Régime de ralenti prévu pour les deux modèles: 1150 à 1250 trs/mn.

■ La valeur du CO au régime minimal devra être comprise entre:

- DAYTONA RS 2,5÷3,5%
- SPORT 1100 1,5÷2,5%



N.B. - Pour ce réglage le moteur doit être à la température de service.

Il est conseillé d'effectuer cette opération à l'un de nos concessionnaires.

CO und Leerlauf-Einstellung (Abb. 35/35A) 141

Zum Einstellen des Leerlaufs betätige man die Schrauben «A», die sich an beiden Drosselklappenkörpern befinden. Dabei ist der dafür vorgesehen Vakuummesser zu verwenden.

■ Vorgesehene Leerlauf-Drehzahl bei beiden Modellen: 1150 ÷ 1250 UpM.

■ CO-Wert im Leerlauf soll zwischen liegen:

- DAYTONA RS 2,5÷3,5%
- SPORT 1100 1,5÷2,5%



MERKE: Diese Einstellung ist bei Betriebstemperatur des Motors durchzuführen.

Es empfiehlt sich, diese Arbeiten durch unsere Vertragshändler vornehmen zu lassen.

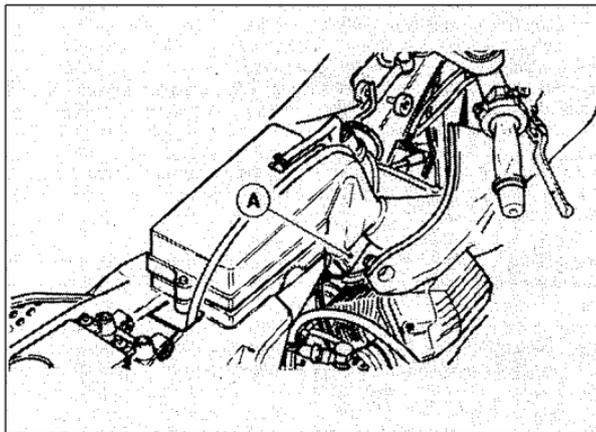
142 Sostituzione filtro carburante («A» di fig. 36)

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 della cartuccia, si consiglia di rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.**



Changing the fuel filter (fig. 36 - «A»)

The filter is fitted with a paper filter element, with a surface of approx. 1200 cm², and a filtering power of 10 µm; this is indispensable as the injectors are highly sensitive to foreign bodies.

The filter is fitted under the petrol tank between the pump and the throttle body unit and on the outer casing an arrow indicates the fuel flow direction.

Every 10,000 km this filter should be changed.

 **To change the air filter, it is advised to use an authorized dealer.**

Remplacement du filtre carburant

(«A» fig. 36)

Le filtre est muni d'un élément filtrant en papier d'une superficie d'environ 1200 cm² et d'un pouvoir filtrant de 10µm. Compte tenu de la fragilité considérable des injecteurs vis-à-vis des corps étrangers, la présence de ce filtre est indispensable.

Le filtre est monté sous le réservoir de carburant entre la pompe et l'ensemble papillons; sur son enveloppe extérieure une flèche indique le sens de passage du carburant.

Remplacer le filtre tous les 10.000 Km.



Pour remplacer la cartouche il est conseillé de s'adresser à un concessionnaire de la marque.

Auswechseln des Kraftstoff-Filters 143

(«A» Abb. 36)

Der Filter ist mit einem Papiereinsatz mit Oberfläche von ca. 1200 qcm und einer Scheidefähigkeit von ca. 10 µm versehen. Dieser ist wegen der hohen Empfindlichkeit der Einspritzventile gegenüber Fremdkörpern erforderlich.

Der Filter ist unter dem Kraftstoffbehälter zwischen der Pumpe und dem Drosselkörper eingebaut und ist mit einem Pfeil versehen, der die Durchflußrichtung des Kraftstoffes anzeigt.

Der Filter ist alle 10.000 km auszuwechseln.



Es empfiehlt sich, den Filtereinsatz bei unseren Vertragswerkstätten auszuwechseln.

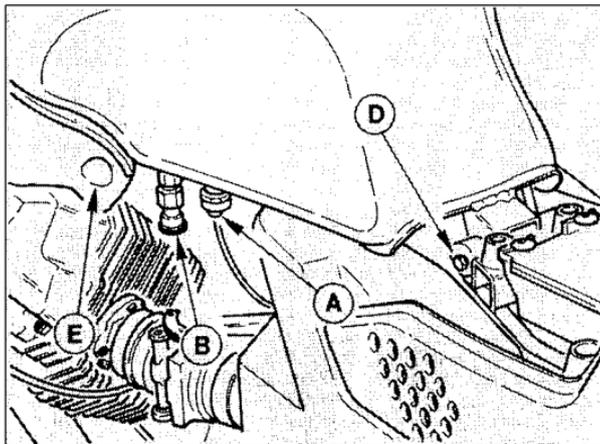
144 Sostituzione filtro aria (fig. 37-38 e 39)

Ogni 5000 km verificare lo stato del filtro aria e pulirlo eventualmente con aria compressa; ogni 10000 km se ne prescrive la sostituzione.

Tale filtro è montato in una apposita custodia sopra il gruppo motore; per accedervi occorre togliere la sella del pilota (vedi paragrafo "Rimozione sella pilota" a pag. 50) e il serbatoio carburante.

Per togliere il serbatoio operare come segue:

- chiudere il rubinetto carburante «B» (vedi anche pag. 42 fig. 8);
- staccare la connessione elettrica del segnalatore riserva carburante «A»;
- staccare le tubazioni carburante dal rubinetto «B» e dal regolatore di pressione «C»;



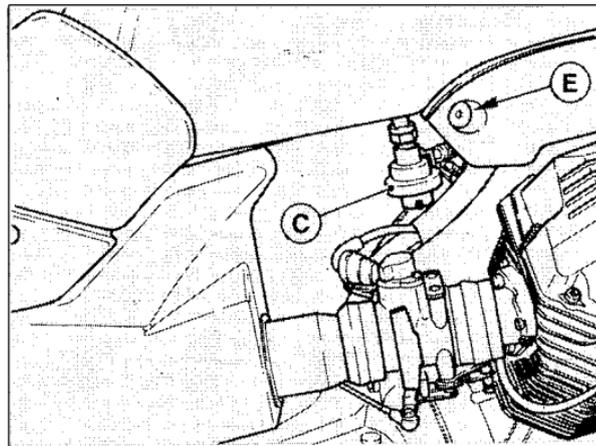
Changing the air filter (fig. 37-38 and 39)

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, remove the driver seat (see par. «Driver seat removal» on page 50) and the fuel tank in order to get access to it.

To remove the tank, proceed as follows:

- close the fuel cock «B» (see also page 42 fig. 8)
- disconnect the electric connections of the reserve fuel warning light «A»;
- detach the fuel pipes from cock «B» and pressure regulator «C»;
- unscrew the screw «D» and the screws «E» from both sides;



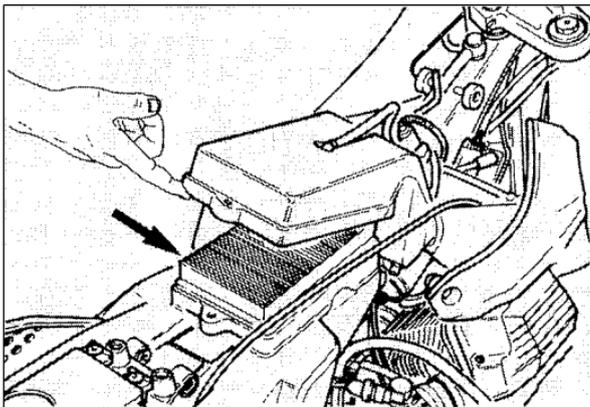
Remplacement du filtre à air (fig. 37-38 et 39)

Tous les 5000 km, contrôler le filtre à air et le nettoyer éventuellement avec de l'air comprimé. Tous les 10000 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 du pilote (voir paragraphe «Démontage de la selle du pilote» à la page 51) et le réservoir à carburant.

Pour démonter le réservoir, procéder de la façon suivante:

- fermer le robinet carburant «B» (voir également page 43 fig. 8);
- détacher les connexions électriques de l'indicateur de réserve carburant «A»;
- détacher les tuyaux de carburant du robinet «B» et du régulateur de pression «C»;



39

Auswechslung des Luftfilters

145

(Abb. 37-38 und 39)

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 (siehe Abschnitt «Entfernen des Fahrersitzes auf Seite 51) sowie des Kraftstofftankes.

Zur Entfernung des Kraftstofftankes muß man wie folgt vorgehen:

- den Kraftstoffhahn schließen «B» (siehe auch auf Seite 43 Abb. 8);
- die elektrischen Verbindungen der Kraftstoffreserveanzeige abziehen «A»;
- die Kraftstoffleitungen vom Hahn «B» und vom Druckregler «C» abziehen;

- 146 – svitare la vite «D» e le viti «E» da ambo i lati;
– sollevare il serbatoio e staccare la tubazione di sfiato centrale.



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

Candele (fig. 40)

I tipi di candela da impiegare sono:

- **DAYTONA RS** - NGK DR 9 EA
- **SPORT 1100** - 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

- lift the tank and disconnect the main breather tube.



These operations are best carried out by an authorized dealer.

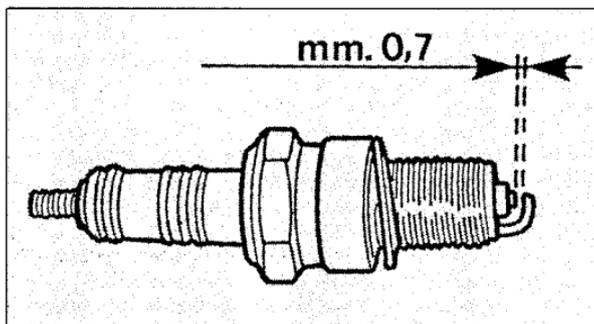
Spark plugs (fig. 40)

Use the following types of spark plug:

- **DAYTONA RS** - NGK DR 9 EA
- **SPORT 1100** - 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



- dévisser la vis «D» et les vis «E» des deux côtés;
- lever le réservoir et détacher le tuyau reniflard central.

Il est conseillé d'effectuer cette opération à l'un de nos concessionnaires.



Bougies (fig. 40)

Il faut utiliser des bougies des types suivants:

- **DAYTONA RS** - NGK DR 9 EA
- **SPORT 1100** - 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**).

- die Schraube «D», sowie die Schrauben «E» an beiden Seiten lösen; **147**
- den Tank anheben und die mittlere Abableitung abziehen.



Es empfiehlt sich, diese Arbeiten durch unsere Vertragshändler vornehmen zu lassen.

Zündkerzen (Abb. 40)

Zu verwendende Zündkerze:

- **DAYTONA RS** - NGK DR 9 EA
- **SPORT 1100** - NGK BPR 6 ES

Elektrodenabstand: 0,7 mm.

Zur Reinigung und Kontrolle der Elektrodenabstand sich die Zündkerzen gemäss der Anweisungen in Tafel **Wartungsprogramm** von Zeit zu entfernen.

148 gli elettrodi.

Nel rimontare le candele, fare attenzione che imbrocchino perfettamente e che si avvettino 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**.

Anche se le candele appaiono in ottime condizioni, dopo 10000 km circa, vanno sostituite.

 **N.B. Valori inferiori a mm 0,7 possono compromettere la durata del motore.**

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**. 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.**

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.

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.**

Beim Wiederausammenbau 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 **kaltem Motor** fest anziehen!

Die Zündkerzen müssen nach jeweils ca. 10000 km ausgewechselt werden, und zwar auch dann, wenn ihr Zustand optimal erscheint.

 **Vermerk! - Werte niedriger als 0,7 mm. können die Lebensdauer des Motors gefährden.**

150 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 I.A.W.
- Sensore di fase/giri.
- Regolatore di tensione.
- Morsettiera porta fusibili (n. 6 da 15 A).
- Teleruttore comando centralina elettronica.
- Teleruttore comando pompa-bobine-iniettori.
- Teleruttore per avviamento.
- Faro anteriore.
- Fanalino posteriore.
- Indicatori di direzione.
- Commutatore inserimento lampeggiatori d'emergenza.
- Commutatore inserimento utilizzatori.
- Dispositivi comando luci indicatori di direzione, avvisatore acustico e lampeggio.
- Intermittenza.
- Dispositivo di avviamento e arresto motore.
- Avvisatore acustico bitonale.
- 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 I.A.W.
- Injection timing/rpm sensors.
- Voltage regulator.
- Fuse box (no. 6, 15 A fuses).
- Electronic box remote control switch.
- Pump-coil-injection remote control switch.
- Starter switch.
- Headlight.
- Tall light.
- Direction indicators.
- Emergency flasher switch.
- Selector indicators.
- Light direction indicator, horn and headlamp flasher switch.
- Blinker unit.
- Starter and stop device.
- Bitonal horn.
- 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).

INSTALLATION ELECTRIQUE

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.
- Boîtier électronique I.A.W.
- Capteur de phase/tours.
- Régulateur de tension.
- Boîte à fusibles (n. 6 de 15 A).
- Télérupteur commande boîtier électronique.
- Télérupteur commande pompe - bobines - injecteurs.
- Télérupteur pour démarrage.
- Phare avant.
- Feu arrière.
- Clignotants.
- Commutateur d'activation clignotants de secours.
- Contact.
- Commande des lumières clignotants, du klaxon et des appels de phare.
- Intermittence.
- Démarrage et arrêt du moteur.
- Klaxon électrique à deux tonalités.
- Voyants du tableau de bord: point mort (vert), feu de position «ville» (vert), pression huile (rouge), feu de route (bleu), tension générateur (rouge), réserve essence (rouge), clignotants (vert).

ELEKTRISCHE ANLAGE

151

Die elektrische Anlage besteht aus:

- Batterie.
- Elektromagnetisch gesteuerter Anlasser.
- Drehstrom-Lichtmaschine, vorne an der Antriebswelle.
- Anzeigevorrichtung Kraftstoffreserve.
- Fernschalter Scheinwerfer.
- Zündspulen.
- Elektronische Steuergehäuse I.A.W.
- Phasen-/Drehzahlsensor.
- Spannungsregler.
- Sicherungskasten (Nr. 6 15-A-Sicherungen).
- Fernschalter für Steuerung des Steuergehäuses.
- Fernschalter für Steuerung Pumpe-Spulen-Einspritzdüsen.
- Anlassrelais.
- Vorderer Scheinwerfer.
- Rücklicht.
- Blinker.
- Umschalter für Einschaltung der Warmlinker.
- Umschalter für Anwendereinschaltung.
- Lichtschalter für Blinker, Hupe und Lichtlupe.
- Aussetzung.
- Schalter zum Anlassen und Abstellen des Motors.
- Zweittonhupe.
- Instrumentenbrett-Anzeiger: Getriebe-Leerlauf (grünes Licht), «Stadt»-Parkleuchte (grünes Licht), Öldruckkontrolle (rotes Licht), Ablendlichtlampe (blaues Licht), ungenügende Stromverteilung der Lichtmaschine (rotes Licht), Kraftstoffreserve (orange), Blinker (grünes Licht).

152 Batteria

La batteria ha una tensione di 12V e una capacità di 12 Ah; alla sua carica provvede il generatore. Per accedere alla batteria occorre togliere la sella del passeggero. È una batteria ermetica (senza manutenzione) che non ha alcuna necessità di verifiche del livello dell'elettrolito né di rabbocchi.

Metodo di carica.

La eventuale ricarica dovrà essere eseguita con una intensità di corrente di 1,5 A alla tensione di 13,5+13,8V.



N.B.: effettuare la carica in luogo aerato. Evitare ogni scintilla, fiamme libere o sigarette accese in prossimità della batteria.

Battery

The battery has a voltage of 12V and a capacity of 12 Ah; it is charged by the generator. To reach the battery, remove the passenger seat.

This is hermetic batterie (maintenance free) that do not require the control of the electrolyte level or any topping up.

Recharging

To recharge the battery, use 1.5 A current intensity and 13.5+13.8 V.



NOTE: This operation should be carried out in a ventilated room. Avoid sparks, bare flames and do not light cigarettes in proximity of the battery.

Batterie

La batterie a un voltage de 12V et une capacité de 12 Ah; le générateur charge la batterie. Pour accéder à celle-ci, enlever la selle du passager.

Il est une batterie hermétique qui n'ont besoin d'aucun entretien. Il est inutile de vérifier le niveau d'électrolyte et de les remplir.

Méthode de charge

Si besoin est, la recharge devra être effectuée avec une intensité de courant de 1,5 A à la tension de 13,5+13,8V.



N.B.: effectuer la charge dans un lieu aéré. Eviter les étincelles, flammes libres ou cigarettes allumées de toute sorte à proximité de la batterie.

Batterie

Die Batterie hat eine Spannung von 12V, sowie eine Kapazität von 12 Ah. Für ihre Aufladung sorgt der Generator. Um an die Batterie gelangen zu können, muß man den Beifahrersitz entfernen.

Es handelt sich um eine hermetisch abgedichtete Batterie (wartungsfrei), welche keinerlei Kontrolle im Hinblick auf ihren Elektrolytpegel noch Nachgefüllungen erfordert.

Methode zur Wiederaufladung

Eine eventuell notwendig werdende Wiederaufladung muß mit einer Stromintensität von 1,5 A bei einer Spannung von 13,5+13,8V.



Merke: Das Aufladen an einem belüfteten Ort ausführen, dabei ist jegliche Funkenquelle, offene Flammen oder brennende Zigaretten aus dem Bereich, in dem sich die Batterie befindet, fernzuhalten.

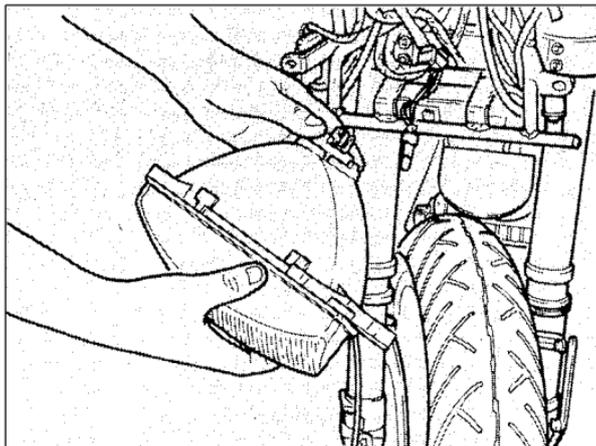
154 Sostituzione delle lampade

Faro anteriore (fig. 41)

Per sostituire la lampada del proiettore, togliere la carenatura, smontare il faro, scollegare le connessioni elettriche, togliere il cappuccio di protezione in gomma e disimpegnare la lampadina ruotando la ghiera di bloccaggio.

 **N.B. - Durante l'operazione di sostituzione della lampada anteriore (abbagliante - anabagliante) occorre fare attenzione a non toccare direttamente il bulbo con le dita.**

Il portalampada completo di lampada per luce di posizione è inserito a pressione.



41

Replacing bulbs

Headlight (fig. 41)

To replace the headlamp, remove the body cover, remove the headlight, disconnect the electrical leads, remove the rubber protective cap and detach the bulb by turning the securing ring nut.

 **N.B. - when changing the headlight bulb (main/dipped beams) take care not to touch the glass part of the bulb with the fingers.**

The lamp holder, complete with side light bulb, is push-fitted.

Remplacement des lampes

Phare avant (fig. 41)

Pour remplacer la lampe du projecteur, enlever le carénage, déposer le phare, débrancher les connexions électriques, enlever le capuchon de protection en caoutchouc et dégager l'ampoule en tournant la bague de blocage.



N.B. - Au moment de monter la lampe avant (feu de route- feu de croisement) il faut éviter de toucher l'ampoule avec les doigts.

La douille portant l'ampoule du feu de position doit être montée par pression.

Auswechseln der Glühlampen

155

Scheinwerfer (Abb. 41)

Zum Auswechseln der Scheinwerferlampe, geht man folgendermaßen vor: die Verkleidung abnehmen, den Scheinwerfer ausbauen, die elektrischen Verbindungen abstecken, die Gummischutzhülse entfernen und die Lampe durch Drehen der Feststellmutter herausdrehen.



MERKE: Während des Auswechselns der vorderen Glühbirne (Fern- und Abblendlicht) soll der Glaskolben mit den Fingern nicht berührt werden.

Die Fassung mit der Glühbirne für das Standlicht werden durch Druck eingeschoben.

156 Tachimetro, contagiri, spia cruscotto

Togliere la carenatura, sfilare i portalampade, indi sostituire le lampade.

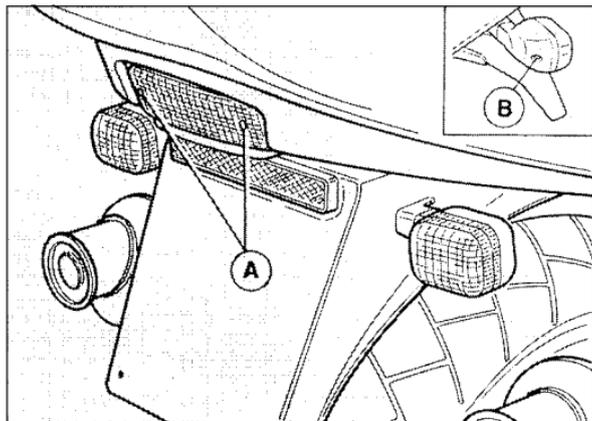
Fanalino posteriore (fig. 42)

Svitare le viti «A» che fissano il catadiottro, indi premere a fondo la lampada, contemporaneamente ruotarla e sfilarla dal portalampada.

Indicatori di direzione (fig. 42)

Svitare le viti «B» che fissano i catadiottri agli indicatori di direzione; premere le lampade verso l'interno ruotandole contemporaneamente e sfilarle dai portalampade.

 **N.B. - Non serrare eccessivamente le viti che fissano i catadiottri in plastica onde evitarne la rottura.**



Tachymeter, speedometer, rev counter, pilot lights
Remove the front fairing, extract the lamp support and replace the bulbs.

Rear light (fig. 42)

Unscrew the screws «A» securing the reflector, press the bulb firmly in and twist it to remove it from the lamp-socket.

Indicator lights (fig. 42)

Unscrew the screws «B» that fasten the reflectors to the turn indicators, press the bulbs inwards by rotating them, and extract them from the lamp-holders.

 **N.B. - Never tighten too much the screws fastening the reflectors, to avoid breaking them.**

Tachymètre compteur kilométrique, compteur de tours, voyants du tableau de bord

Enleve la carenage, extraire les douilles et remplacer ensuite les lampes.

Feu arrière (fig. 42)

Dévisser les vis «A» fixant le catadioptré et appuyer à fond sur la lampe; l'extraire de la douille tout en tournant.

Clignotants (fig. 42)

Dévissez les vis «B» qui fixent les catadioptrés sur les clignotants, poussez les ampoules vers l'intérieur tout en les tournant et sortez-les des supports.

 **N.B.: Ne jamais trop serrer les vis qui fixent les catadioptrés en plastique afin d'éviter leur rupture.**

Tachometer, Kilometerzähler, Drehzahlmesser, Armaturen-Warnlampen. 157

Die Verkleidung entfernen, die Lampenträger herausnehmen und die Lampen auswechseln.

Schlußleuchte (Abb. 42)

Die Schrauben «A» herausnehmen, die den Rückstrahler festhalten. Dann die Lampe durchdrücken, gleichzeitig drehen und vom Lampenträger herausnehmen.

Richtungsanzeiger (Abb. 42)

Die Schrauben «B», die die Rückstrahler an den Blinklichtern befestigen, abschrauben; Lampen nach innen drücken, gleichzeitig drehen und aus der Fassung herauserschrauben.

 **ANM. - Schrauben der Plastikrückstrahler nicht zu stark festschrauben, um das Zerschlagen zu vermeiden.**

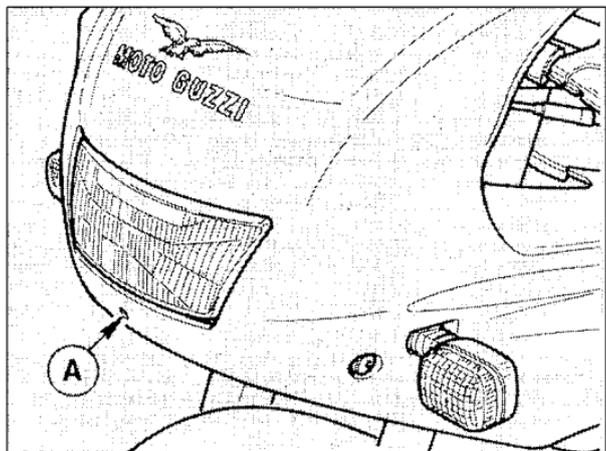
158 Regolazione fascio luminoso del faro anteriore (fig. 43)

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 occorre agire sulla vite «A», fino a raggiungere l'altezza prescritta.

Adjusting the headlight beam (fig. 43)

The headlight beam should always be kept adjusted to the correct height to ensure good visibility and to avoid dazzling oncoming traffic. For vertical adjustment, turn screw «A», and move the light up or down as required.



Réglage du faisceau lumineux du phare avant (fig. 43)

Le phare avant doit toujours être orienté à la bonne hauteur pour la sécurité du pilote et pour ne pas gêner les véhicules qui arrivent en face.

Pour le réglage vertical, modifier la position de la vis «A» de manière à obtenir la hauteur voulue.

Einstellung des Scheinwerfer-Lichtstrahles (Abb. 43)

Der Scheinwerfer muß immer an der richtigen Höhe im Hinblick auf die Fahrsicherheit sowie um die Fahrer der kreuzenden Fahrzeuge nicht zu stören, eingestellt sein. Zur Höhenverstellung die Schraube «A» bis zum Erreichen der vorgeschriebenen Höhe verstellen.

160 Lampade

Faro anteriore:

■ Abbagliante e anabbagliante

■ Luce città o parcheggio

Fanalino posteriore:

■ Luce targa/posizione, stop

Indicatori di direzione

Luci tachimetro e contagiri

Spie sul cruscotto

60/55 W

3 W

5/21 W

10 W

3 W

2 W

Bulbs

Headlight:

■ Dipped and main beam

■ Side/parking lights

Tail light:

■ Number plate, stop light

Direction indicators

Speedo, rev counter lights

Instrument panel warning lights

60/55 W

3 W

5/21 W

10 W

3 W

2 W

Lampes

Phare avant:

- Feu de croisement et de route 60/55 W
- Lumière ville ou parking 3 W

Lanterne arrière:

- Eclairage plaque/position, Stop 5/21 W

Indicateurs de direction 10 W

Compteur et compte-tours 3 W

Témoins sur le tableau de bord 2 W

Glühbirnen

Scheinwerfer:

- Fern- und Abblendlicht 60/55 W
- Standlicht 3 W

Rück- und Bremslicht:

- Rück-, Brems- und Kennzeichenlicht 5/21 W

Blinklichter 10 W

Tachometer- u. Drehzahlmesserleuchte 3 W

Kontrollleuchten im Armaturenbrett 2 W

161

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO
SCHEMA INSTALLATION ELECTRIQUE

WIRING DIAGRAM
STROMLAUFPLAN

162 Legenda schema impianto elettrico

- 1 Lampada luce abb. e anabb. 60/55 W
- 2 Lampada luce posizione anter. 4 W
- 3 Lampada spia indicat. direzione dx. e sx.
- 4 Lampada illuminazione tachimetro
- 5 Contagiri elettronico
- 7 Connettore AMP a 4 vie
- 8 Lamp. spia livello carburante
- 9 Lamp. spia pressione olio
- 10 Lamp. spia generatore
- 11 Lamp. spia "folle"
- 13 Lamp. spia luce abbagliante
- 14 Comm. inserim. simultaneo lampeggiatori
- 15 Indicatore direzione ant. destro
- 16 Interruttore stop freno anteriore
- 17 Commutatore d'accensione
- 18 Indicatore direzione ant. sinistro
- 19 Avvisatori acustici (H, L)
- 20 Disp. avv. arr. motore, commutatore luci
- 21 Interruttore posizione "folle"
- 22 Interruttore pressione olio
- 23 Intermitenza (12V-46W)
- 24 Dispositivo comando: luci - claxon - indicatori di direzione
- 25 Schema accensione iniezione elettronica
- 28 Interruttore stop freno posteriore
- 29 Morsetti portafusibili
- 30 Trasmettitore livello spia carburante
- 31 Regolatore cc. Ponte 12V dc 25A (DUCATI)
- 32 Alternatore 14V-25A (DUCATI)

Key to wiring diagram

- 1 Bulb, main dipped beam 60/55 W
- 2 Bulb, front sidelights 4W
- 3 Bulb, r/h and l/h direction indicator warning light
- 4 Bulb, speedometer light
- 5 Electronic rev counter
- 7 AMP 4-way connector
- 8 Bulb, fuel level warning light
- 9 Bulb, oil pressure warning light
- 10 Bulb, generator warning light
- 11 Bulb, neutral warning light
- 13 Bulb, main beam warning light
- 14 Emergency flasher switch
- 15 R/h front direction indicator
- 16 Front brake stop switch
- 17 Starter switch
- 18 L/h front direction indicator
- 19 Horns (H, L)
- 20 Control switch: start/stop engine, headlight selector
- 21 Neutral position switch
- 22 Oil pressure switch
- 23 Blinker unit (12V 46W)
- 24 Control switch: lights-horn-direction indicators
- 25 Electronic ignition-injection diagram
- 28 Rear brake stop switch
- 29 Fuse terminal board
- 30 Fuel level transmitter warning light
- 31 CC. regulator 12V dc 25 Amp jump (DUCATI)
- 32 Alternator 14V-25A (DUCATI)
- 33 Headlamp relay

Légende schéma installation électrique

- 1 Lampe feu de route et de croisement (60/55 W)
- 2 Lampe feu de position AV 4 W
- 3 Témoins indicateurs de direction droit et gauche
- 4 Lampe éclairage compteur
- 5 Compte-tours électronique
- 7 Connecteur AMP à 4 voies
- 8 Témoin niveau du carburant
- 9 Témoin pression d'huile
- 10 Témoin générateur
- 11 Témoin "point mort"
- 13 Témoin feu de route
- 14 Comm. alimentation simultanée des clignotants
- 15 Indicateur de direction AV droit
- 16 Interrupteur stop frein avant
- 17 Commutateur d'allumage
- 18 Indicateur de direction AV gauche
- 19 Avertisseurs sonore (H, L)
- 20 Disp. démarr. arr. moteur, commutateur de feux
- 21 Interrupteur position "point mort"
- 22 Interrupteur pression d'huile
- 23 Intermittence (12V-46W)
- 24 Dispositif commande: éclairage - klaxon-indicateurs de direction
- 25 Schéma allumage injection électronique
- 28 Interrupteur stop frein arrière
- 29 Boîte à fusibles
- 30 Transmetteur niveau témoin carburant
- 31 Régulateur cc. Pont 12V dc 25A (DUCATI)
- 32 Alternateur 14V-25A (DUCATI)

Zeichenerklärung des Stromlaufplans 163

- 1 Glühbirne Fern- u. Abblendlicht 60/55 W
- 2 Glühbirne vorderes Standlicht 4 W
- 3 r. u. l. Richtungsblinkleuchte
- 4 Tachometerbeleuchtung
- 5 Elektronischer Drehzahlmesser
- 7 4-Weg-AMP-Verbinder
- 8 Kontrollampe-Kraftstoffanzeige
- 9 Öldruck-Kontrolleuchte
- 10 Generator-Kontrolleuchte
- 11 Neutralstellung-Kontrollampe
- 13 Fernlicht-Kontrolleuchte
- 14 Warnblinker-Schalter
- 15 Rechter Vorderblinker
- 16 Stop-Schalter Vorderradbremse
- 17 Zündschalter
- 18 Linker Vorderblinker
- 19 Hupen (H, L)
- 20 Motor-Anlasser/Absteller, Lichtschalter
- 21 Schalter Neutralstellung
- 22 Öldruckschalter
- 23 Aussetzung (12V-46W)
- 24 Betätigungselement für: Lichter-Hupe-Blinker
- 25 Plan der elektronischen Zündung
- 28 Stop-Schalter Hinterradbremse
- 29 Sicherungssockel
- 30 Kraftstoffanzeiger u. Reserve-Kontrolleuchte
- 31 Regler dc Brücke 12V dc 25A (DUCATI)
- 32 Drehstromlichtmaschine 14V-25A (DUCATI)
- 33 Relais Lichter

- 164** **33** Relé fari
34 Accumulatore HAWKER serie GENESIS 12V-12Ah
35 Teleruttore avviamento
36 Motorino d'avviamento
37 Indicatore direz. poster. destro
38 Lamp. illuminazione targa e stop
39 Indicatore direz. poster. sinistro
40 Connettore AMP a 4 vie
41 Connettore AMP a 5 vie
42 Connettore PAKARD a 10 vie
43 Connettore AMP a 5 vie
44 Connettore AMP a 1 via
45 Connettore PAKARD a 1 vie
46 Connettore AMP a 16 vie
47 Connettore AMP a 2 vie
48 Connettore per diagnosi
49 Relé ECU
50 Lampada di WARNING
51 Bobine accensione
52 Relé di potenza (pompa carb., bobine e iniettori)
53 Pompa carburante
54 Iniettori
55 Sensore pressione assoluta
56 Sensore temperatura aria
57 Sensore giri motore
58 Sensore temperatura olio (PAKARD)
59 Potenzimetro farfalla (PAKARD)
60 Centralina ECU
62 Sensore temperatura olio (AMP)

- 34** HAWKER accumulator series GENESIS 12V-12Ah
35 Starter solenoid
36 Starter motor
37 R/h rear direction indicator
38 Bulb, number plate and stop light
39 L/h rear direction indicator
40 AMP 4-way connector
41 AMP 5-way connector
42 PAKARD 10-way connector
43 AMP 5-way connector
44 AMP 1-way connector
45 PAKARD 1-way connector
46 AMP 16-way connector
47 AMP 2-way connector
48 Diagnosis connection
49 ECU relay
50 WARNING lamp
51 Starting coil
52 Power relay (fuel pump, coils and injectors)
53 Fuel pump
54 Injectors
55 Absolute pressure sensor
56 Air temperature sensor
57 Engine revolution sensor
58 Oil temperature sensor (PAKARD)
59 Throttle potentiometer (PAKARD)
60 ECU unit
62 Oil temperature sensor (AMP)

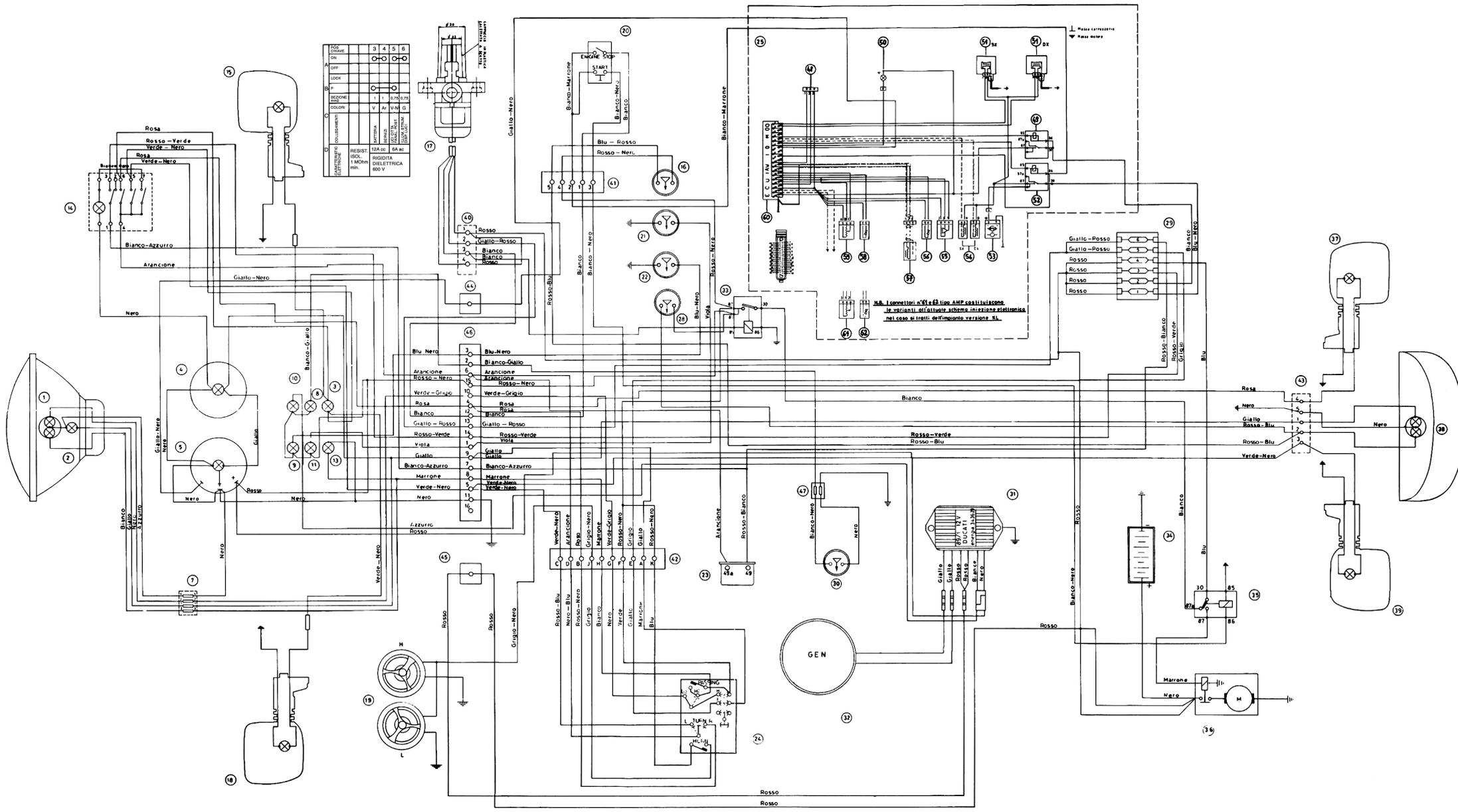
- 33 Relais phares
- 34 Accumulateur HAWKER série GENESIS 12V-12Ah
- 35 Télérupteur démarrage
- 36 Démarreur
- 37 Indicateur de direction AR droit
- 38 Lampe éclairage plaque et stop
- 39 Indicateur de direction AR gauche
- 40 Connecteur AMP à 4 voies
- 41 Connecteur AMP à 5 voies
- 42 Connecteur PAKARD à 10 voies
- 43 Connecteur AMP à 5 voies
- 44 Connecteur AMP à 1 voie
- 45 Connecteur PAKARD à 1 voies
- 46 Connecteur AMP à 16 voies
- 47 Connecteur AMP à 2 voies
- 48 Connecteur pour diagnostic
- 49 Relais ECU
- 50 Lampe de SIGNALISATION
- 51 Bobine allumage
- 52 Relais de puissance (pompe à essence, bobine et injecteurs)
- 53 Pompe carburant
- 54 Injecteurs
- 55 Capteur pression absolue
- 56 Capteur température air
- 57 Capteur tours moteur
- 58 Capteur température huile (PAKARD)
- 59 Potentiomètre papillon (PAKARD)
- 60 Boîtier électronique ECU
- 62 Capteur température huile (AMP)

- 34 Accumulateur HAWKER Serie GENESIS 12V-12Ah
- 35 Fernschalter Anlasser
- 36 Anlasser
- 37 Hinteres Blinklicht rechts
- 38 Kennzeichen- und Bremslicht
- 39 Hinteres Blinklicht links
- 40 4-Wege-AMP-Verbinder
- 41 5-Wege-AMP-Verbinder
- 42 10-Wege-PAKARD-Verbinder
- 43 5-Wege-AMP-Verbinder
- 44 1-Wege-AMP-Verbinder
- 45 1-Wege-PAKARD-Verbinder
- 46 16-Wege-AMP-Verbinder
- 47 2-Wege-AMP-Verbinder
- 48 Verbinder für Diagnose
- 49 Relais ECU
- 50 WARNING-Lampe
- 51 Spule Zündung
- 52 Leistungsrelais (Kraftstoffpumpe, Spulen und Einspritzdüsen)
- 53 Kraftstoffpumpe
- 54 Einspritzventile
- 55 Absolutdruckfühler
- 56 Lufttemperaturfühler
- 57 Motordrehzahl-Geber
- 58 Öltemperatursensor (PAKARD)
- 59 Potentiometer Drosselstellung (PAKARD)
- 60 ECU - Steuergehäuse
- 62 Öltemperatursensor (AMP)

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

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

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



LOCK	3	4	5	6
ON				
OFF				
LOCK				
RESET	1	2	3	4
RESIDUA	5	6	7	8
RESIDUA	9	10	11	12
RESIDUA	13	14	15	16
RESIDUA	17	18	19	20
RESIDUA	21	22	23	24
RESIDUA	25	26	27	28
RESIDUA	29	30		

Nota: Collegare il filo a 62 tipo AMP scallissimo
 in presenza di un cavo a sezione elettrica
 nel caso si tratti dell'impianto versione SL



S.p.A.

Mandello del Lario





V10 CENTAURO

VARIANTI AL LIBRETTO «ISTRUZIONI PER L'USO» DAYTONA 1000

MODIFICATIONS TO THE DAYTONA 1000 «OWNER'S MANUAL»

(Provvisorio; seguirà apposito libretto di uso e manutenzione)

(Provisional owner's manual ;the final owner's manual will follow)

CARATTERISTICHE GENERALI

Motore	Rapporto di compressione Coppia massima Potenza massima	10,5:1 88 Nm (9 Kgm) a 5800 rpm 70 Kw (95 CV) at 8200 rpm
Alimentazione	Iniezione elettronica indiretta, sequenziale fasata Weber Marelli, sistema "Alfa-N", 2 iniettori, pompa elettrica con regolatore di pressione, gestione digitale dei tempi di iniezione ottimizzata, filtro aria ad alto rendimento con 2 prese dinamiche	
Lubrificazione	Sistema a pressione con pompa ad ingranaggi valvola termostatica e radiatore di raffreddamento. Filtri a rete ed a cartuccia montati nella coppa del basamento. Pressione normale di lubrificazione kg/cm ² 5 (regolata da apposita valvola montata nella coppa del basamento). Trasmittitore elettrico per segnalazione insufficiente pressione sul basamento.	
Accensione	Elettronica digitale Weber Marelli a scarica induttiva, bobine ad alto rendimento. Candele di accensione: NGK DR9EA Distanza tra gli elettrodi delle candele mm 0,7.	
Telaio		
Sospensioni	anteriore - forcella telescopica idraulica a steli rovesciati WP regolabile separatamente in estensione e compressione; posteriore - forcellone oscillante a sezione ovale in acciaio. Monoammortizzatore idraulico WP regolabile nel precarico molla e nell'idraulica	

Ruote	Fuse in lega leggera con cerchi nelle misure: – anteriore: 3,50x17 MT H2 – posteriore: 4,50x17 MT H2	
Pneumatici	– anteriore: 120/70 ZR 17 – posteriore: 160/60 ZR 17 Tipo: Tubeless	
Freni	anteriore - comando idraulico con leva regolabile e due dischi semiflottanti forati Brembo Ø 320 mm in acciaio inox con pinze a 4 pistoncini di Ø differenziato (Brembo); posteriore - comando idraulico, un disco fisso in acciaio inox forato Ø 282 mm con pinza a due pistoncini (Brembo)	
Ingombri e peso	Passo (a carico)	m 1,475
	Lunghezza massima	m 2,180
	Larghezza massima	m 0,780
	Altezza massima	m 1,094
	Altezza minima da terra	m 0,154
	Altezza sella pilota	m 0,820
	Peso (a secco)	kg 232
Prestazioni	Velocità massima con il solo pilota a bordo: 218 km/h Consumo carburante: litri 4,5 per 100 km (norme CUNA).	

Rifornimenti

Parti da rifornire	Litri	Prodotti da impiegare
Serbatoio carburante (riserva lt 5 circa)	circa 18	Benzina super (97 NO-RM/min.) Benzina senza piombo (95 NO-RM/min.)
Coppa motore (a motore secco)	3,500	Olio «Agip 4T SUPER RACING SAE 20W/50»
Forcella telescopica (per gamba)	circa 0,400	Olio per cartucce «WP SUSPENSION-REZ 71 (SAE 5)»
Impianto frenante anteriore e posteriore	—	Fluido «Agip Brake Fluid - DOT4»

Sostituzione filtro a cartuccia e pulitura filtro a retina

Ogni 10.000 km (2 cambi olio) sostituire la cartuccia filtro olio.

Ogni 30.000 km staccare la coppa dal basamento, smontare il filtro a retina, lavarlo in un bagno di benzina e asciugarlo con getto di aria compressa.

Per le suddette operazioni è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.

Regolazione del CO e del regime minimo

- Regime minimo previsto: 1150 + 1250 g/m.
- Il valore del CO dovrà essere compreso tra 2,5% + 3,5%

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.

Controllo gioco punterie

- valvola aspirazione: mm 0,10
- valvola scarico: mm 0,15

GENERAL FEATURES

Engine

Compression ratio	10,5:1
Max torque	88 Nm (9 Kgm) a 5800 rpm
Max power	70 Kw (95 CV) at 8200 rpm

Fuel system

Weber-Marelli timed, sequential, indirect, electronic injection "Alfa-N" system, 2 injectors, electric pump with pressure regulator, digital management of optimized injection times, high performance air filter with 2 dynamic intakes.

Lubrication

Pressure fed by gear pump, thermostatic valve and cooling radiator. Wire mesh and cartridge filters on oil sump.
Normal lubrication pressure 5 kg/cm² (pressure valve on oil sump).
Low oil pressure sensor (electrical) on crankcase.

Ignition

Weber Marelli electronic digital induced discharge, high-efficiency coil.
Spark plugs: NGK - DR9EA
Spark plug gap: 0,7 mm.

Frame

Suspension

front - upside down hydraulic telescopic WP forks. Adjustable for compression and rebound damping; rear - steel swinging arm, oval section, hydraulic WP suspension unit adjustable for pre-load compression and rebound damping

Wheels Light alloy castings
Rim sizes:
- front: 3,50x17 MT H2
- rear: 4,50x17 MT H2

Tyres - front: 120/70 ZR 17
- rear: 160/60 ZR 17
Type: Tubeless

Brakes front - hydraulic with adjustable hand span position, dual 320 mm Ø, drilled, floating Brembo discs and 4-piston calipers with differentiated diameters;
rear - hydraulic with single 282 mm Ø drilled stainless steel disc (Brembo) with 2-piston caliper (Brembo)

Dimensions and weight	Wheelbase	m 1,475
	Overall length	m 2,180
	Overall width	m 0,780
	Height	m 1,094
	Ground clearance	m 0,154
	Driver's seat height	m 0,820
	Weight (dry)	kg 232

Performance Max speed with one rider: 218 kmh
Fuel consumption: 4,5 lt/ 100 km (CUNA).

Refuelings

Description	Quantity	Recommended products
Fuel tank (reserve 5 l about)	18 l. about	Supergrade petrol (97 NO-RM/min.) Unleaded Petrol (95 NO-RM/min.)
Crankcase sump (with dry engine)	3,500 l	«Agip 4T SUPER RACING SAE 20W/50»
Front fork (each leg)	Abt. 0,400	«WP SUSPENSION-REZ71 (SAE 5)» cartridge oil
Braking system (front and rear)	—	«Agip Brake Fluid - DOT4»

Changing the filter cartridge and cleaning the mesh filter

The filter cartridge should be changed every 10000 km (every 2 oil changes).

Remove the sump cover from the crankcase every 30000 Km, remove also the mesh filter and wash it in petrol, then dry by blowing with compressed air.

This operation is best carried out by a Moto-Guzzi dealer.

Adjusting the CO and the idle setting

- Envisaged idle state: 1150 + 1250 rpm.
- The CO value should be between 2,5% + 3,5%
(USA version: 1% + 2%).

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.

Valve clearances

- Intake valve: 0,10 mm
- exhaust valve: 0,15 mm



S.p.A.

Mandello del Lario

