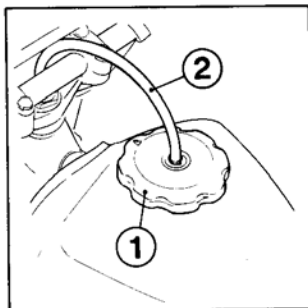


CARBURANTE E OLIO

Tappo serbatoio

Il serbatoio carburante contiene 10 litri inclusi i 2 litri di riserva. Per aprire il tappo del serbatoio (1), togliere il tubo di sfiato (2) e ruotare il tappo (1) in senso antiorario. Usare carburante a basso contenuto di piombo e con numero di ottano non inferiore a 96 (Benzina super). Se si dovessero verificare fenomeni di accensione, battito in testa o altri rumori, provare una benzina di differente marca o con numero di ottano più elevato.



ATTENZIONE:

- Non riempite troppo il serbatoio (il carburante non dovrebbe raggiungere il margine inferiore del bocchettone). Dopo aver effettuato il rifornimento assicuratevi che il tappo sia ben chiuso.
- La benzina è estremamente infiammabile e persino esplosiva in alcune condizioni. Quando il tappo del serbatoio è aperto, siate certi che il motore sia spento ed attorno non ci siano sigarette accese o fiamme libere.
- Non fate cadere benzina nel coperchio filtro aria.

Rubinetto carburante

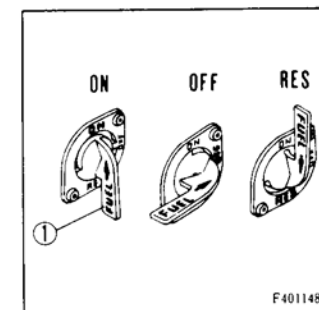
Il rubinetto carburante è montato sotto il lato sinistro del serbatoio.

Con il rubinetto posizionato in «OFF» l'afflusso di carburante è interrotto.

Il rubinetto dovrebbe essere in questa posizione quando la moto non è in uso.

Girare il rubinetto su «ON» (pos. verticale) per il normale uso (il carburante scende nei carburatori).

Girando il rubinetto su «RES.» si utilizzerà il carburante della riserva.



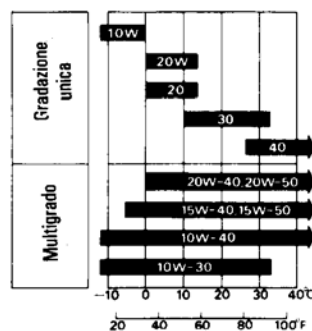
Olio motore

Un buon olio per il motore deve avere molti requisiti. È necessario usare solo olio di prima qualità altamente detergente e rispondente alle specifiche SE o SF, sigle che devono essere chiaramente indicate all'esterno della confezione. Non è necessario l'uso di additivi.

Viscosità

La scelta della viscosità dell'olio motore da usare deve essere basata su di una media delle temperature ambientali del luogo in cui la moto viene impiegata. La tabella seguente fornisce una guida per la scelta dell'appropriato grado di viscosità di un olio motore da usare in accordo con le varie temperature atmosferiche.

Si consiglia di usare olio CASTROL GTX2 TURBO-TESTED



ISPEZIONE PRIMA DELLA MESSA IN FUNZIONE DEL MOTOCICLO

Prima di usare la vostra moto abituatevi a verificare che essa sia in perfetto stato, a vantaggio della vostra sicurezza.

Verificare i punti seguenti e se è necessario qualche intervento di regolazione o manutenzione fare riferimento al corrispondente paragrafo del presente manualetto.

Livello olio motore - Verificare il livello e rabboccare se necessario (pag. 31).

Carburante - Verificare il livello e se necessario fare il rifornimento (pag. 22).

Freni - Verificare il funzionamento del freno anteriore e posteriore. Procedere alla regolazione se si nota un gioco eccessivo (pag. 47).

Pneumatici - Verificare la pressione ed ispezionare i copertoni verificandone l'usura e/o eventuali danni (pag. 60).

Batteria - Verificare il livello elettrolita e se necessario aggiungere acqua distillata (pag. 57).

Funzionamento comando gas - Verificare il funzionamento, il corretto passaggio dei cavi ed il loro gioco. Procedere se necessario alla regolazione o sostituzione (pag. 40).

Impianto illuminazione - Verificare che tutto funzioni correttamente.

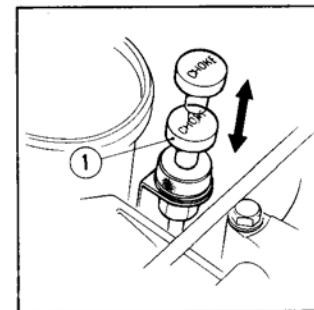
Catena di trasmissione - Verificare lo stato e la tensione. Se essa non è regolare procedere alla regolazione. Lubrificarla se è secca. Sostituirla se danneggiata o troppo usurata (pag. 44).

AVVIAMENTO MOTORE

1. Portare il rubinetto carburante in posizione «ON».
2. Inserire la chiave dell'interruttore d'accensione quindi ruotarla fino alla posizione «ON».
3. Portare la leva del cambio in folle. La spia verde dovrà quindi essere accesa.
4. Assicurarsi che l'interruttore arresto motore sia posto in posizione «RUN».
5. Tirare il pomello dello starter (1) fino alla posizione di completo inserimento se il motore è freddo.

NOTA:

- Poiché il funzionamento del sistema di decompressione è legato al sistema d'avviamento, dare una energica pedalata dall'inizio della corsa del pedale.
- Questa moto può essere avviata con il pedale d'avviamento anche lasciando la marcia innestata, tirando semplicemente la frizione.



ATTENZIONE: non lasciare che il pedale d'avviamento vada ad urtare, nel ritorno, violentemente contro la battuta di fine corsa, poichè può essere danneggiato il carter del motore.

6. Agire sul pedale d'avviamento.

7. Lasciare riscaldare il motore fino a quando esso non giri regolarmente con lo starter completamente disinserito.

NOTA: In caso di temperatura ambiente molto bassa "scollare" il motore azionando, varie volte, la pedivella d'avviamento. L'interruttore d'accensione deve essere posto sulla posizione «OFF». Tenere lo starter disinserito ed il gas aperto.

ATTENZIONE: I gas di scarico contengono ossido di carbonio. Non far funzionare a lungo il motore in un garage o in un luogo chiuso.

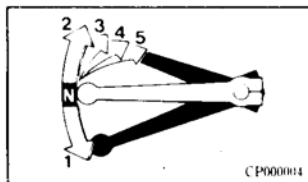
RODAGGIO

Durante i primi 1000 km guidare la nuova moto in modo che il motore non stia sotto sforzo nè oltrepassi in qualsiasi marcia l'80% del regime massimo ammesso. Non aprire completamente il gas ed innestare sempre una marcia tale che sia evitato qualsiasi inutile sforzo al motore.

Un rodaggio eseguito con cura durante i primi chilometri, prolungherà la vita del motore.

GUIDA DELLA MOTO

1. Fare scaldare il motore.
2. Mentre il motore gira al minimo, tirare la leva della frizione ed innestare la 1^a velocità spingendo verso il basso il pedale del cambio.
3. Lasciare progressivamente la frizione dando contemporaneamente gas con una progressiva rotazione della apposita manopola. Eseguendo queste due operazioni in maniera coordinata si ottiene una partenza dolce.
4. Raggiunta una certa velocità, togliere il gas, tirare nuovamente la leva della frizione e passare in seconda spingendo verso l'alto il pedale del cambio. Procedere nello stesso modo per passare nelle altre marce.
5. La coordinazione fra l'uso del comando gas e l'uso dei freni assicura una decelerazione particolarmente dolce.
6. Nell'uso dei freni occorre azionare sia quello anteriore che il posteriore contemporaneamente senza esercitare però, una pressione eccessiva sui comandi per evitare il bloccaggio delle ruote. Ciò comporta una riduzione dell'efficacia della frenata e una possibile perdita di controllo della moto.

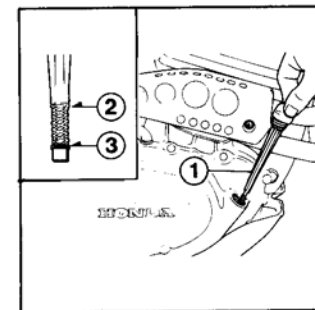


MANUTENZIONE

Olio Motore

Controllo livello

Prima di usare la moto è necessario controllare il livello dell'olio motore. Questo controllo deve essere eseguito tenendo la moto perfettamente verticale su terreno pianeggiante. Il tappo, munito di astina, deve essere semplicemente poggiato sul bordo del foro di riempimento e non avvitato; il livello dell'olio deve essere mantenuto fra la tacca del minimo (3) e quella del massimo (2) esistenti sull'astina stessa. Se necessario un rabbocco, aggiungere olio, del tipo prescritto (pag 24) fino a raggiungere il livello massimo. Agli intervalli previsti sostituire l'olio motore pulendo il relativo filtro.

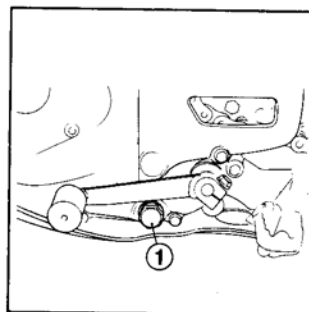


Sostituzione olio

Lo scarico dell'olio vecchio va effettuato a motore caldo.

1. Togliere il tappo di introduzione olio.
2. Porre sotto il motore un recipiente, quindi togliere il tappo di scarico (1).
3. Azionare varie volte il pedale di avviamento, senza avviare il motore, per completare la fuoriuscita dell'olio.
4. Avvitare nuovamente il tappo inferiore dopo essersi assicurati che l'anello torico di guarnizione sia in buono stato.
5. Immettere nel motore due litri circa di olio del tipo prescritto. Avviare il motore lasciandolo girare per vari minuti, quindi arrestarlo, e verificare nuovamente il livello olio. Se necessario rabboccare.

ATTENZIONE: se la moto viene usata in zone polverose è necessario sostituire l'olio più frequentemente di quanto previsto a pag 63.

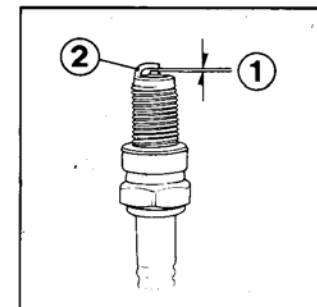


Candele

Candele prescritte

NGK DR8ES-L, ND X24ESR-U

1. Dopo aver staccato i fili e le relative pipette, svitare le candele servendosi della chiave speciale fornita in dotazione.
2. Controllare lo stato degli elettrodi e dell'isolante che possono apparire coperti di depositi carboniosi o di altra natura, o consumati. Se l'usura o la quantità di depositi è eccessiva sostituire la candela, altrimenti effettuare la pulizia usando benzina e/o una spazzola metallica.
3. Misurare con uno spessimetro, la distanza tra gli elettrodi. Se necessario, agendo esclusivamente sull'elettrodo esterno, portarla a 0,6–0,7 mm. Evitare, nel rimontare la candela, un serraggio eccessivo.

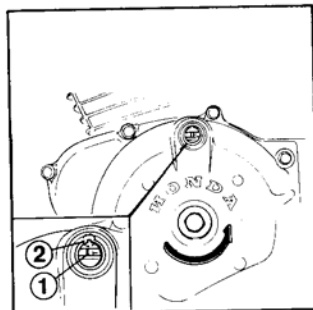


Regolazione gioco valvole

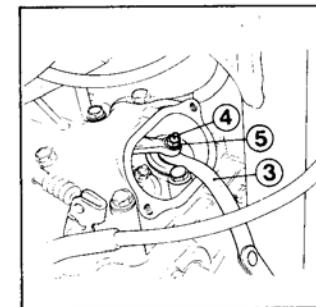
Il controllo e l'eventuale regolazione vanno eseguiti a motore freddo.

1. Dopo aver chiuso il rubinetto benzina procedere alla rimozione del serbatoio.
2. Togliere il tappo posto sull'indice di riferimento, il tappo del foro dei segni della fasatura ed i due coperchi dei bilancieri.
3. Far ruotare il rotore dell'alternatore in senso antiorario fino a far coincidere il segno «T» (1) con la tacca di riferimento (2).

Verificare che il pistone si trovi nel P.M.S. alla fine della fase di compressione, cosa di cui ci si può assicurare toccando con le dita i bilancieri. Se i bilancieri sono liberi, il pistone è al P.M.S. della corsa di compressione. Se i bilancieri sono bloccati è necessario far ruotare di 360° l'albero motore allineando quindi nuovamente i riferimenti come sopra.



4. Verificare il gioco valvole/bilancieri ponendo la lamina dello spessimetro fra la vite di regolazione di ciascun bilanciere e l'estremità dello stelo valvola. Il gioco normale è di mm 0,05 all'aspirazione e 0,10 allo scarico.
5. La regolazione si effettua ruotando la vite (4) dopo aver allentato il controdado (5). Dopo il serraggio di questo controdado controllare nuovamente il gioco.

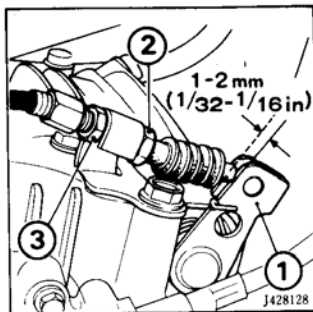


Decompressore per l'avviamento

NOTA: La regolazione del decompressore per l'avviamento fa effettuata dopo aver regolato il gioco valvole.

1. Togliere il coperchio dell'indice di riferimento e quello del volano del generatore.
2. Ruotare l'albero motore in senso antiorario fino a far coincidere il segno «T» esistente sul volano con il riferimento posto sul coperchio del carter. Verificare che il pistone sia al P.M.S. alla fine della fase di compressione
3. Misurare la corsa a vuoto dell'estremità della levetta sulla testata (1). Per la regolazione allentare il controdado (2) e ruotare il dado di registro (3).

ATTENZIONE: Una corsa a vuoto eccessiva può causare difficoltà di avviamento mentre una corsa a vuoto insufficiente provoca una marcia al minimo instabile e può causare la bruciatura delle valvole.



Decompressore manuale per l'avviamento (Uso nel fuori strada)

Anche se il sistema di decompressione del motore entra automaticamente in funzione usando il dispositivo di avviamento a pedale, in caso di difficoltà di avviamento della moto è comunque possibile usare il decompressore a mano.

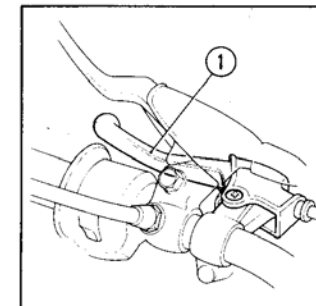
Procedere come segue:

1. Agire dolcemente sul pedale di avviamento fino a quando non si incontri una leggera resistenza.
2. Tirare la leva del decompressore (1) quindi far compiere al pedale di avviamento da 1/4 a 1/2 dell'intera corsa.
3. Abbandonare la leva del decompressore ed agire in modo normale sul pedale di avviamento.

Il comando manuale del decompressore può in ogni caso esser usato per avviare il motore in discesa nella marcia fuori strada.

1. Chiudere il gas, tirare la frizione ed innestare la 2^a e la 3^a marcia.

(1) Leva del compressore manuale.



2. Mentre la moto è in movimento, lasciare la frizione.
3. Se la ruota posteriore slitta sul terreno senza far girare il motore, tirare la leva del decompressore; la diminuzione della compressione consentirà la rotazione della ruota posteriore e quindi anche del motore.
4. Abbandonare a questo punto il decompressore. Se il motore non si avvia, azionare nuovamente il decompressore, attendendo prima di abbandonarlo che la moto abbia acquistato una maggiore velocità.

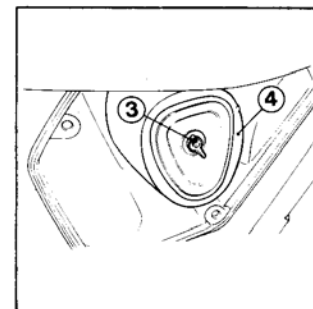
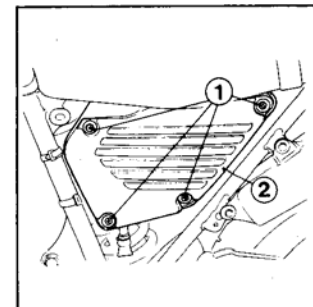
Filtro aria

La manutenzione del filtro aria deve avvenire ad intervalli regolari. Deve essere eseguita con maggiore frequenza quando la moto viene usata in zone polverose.

1. Togliere la fiancatina sinistra.
2. Togliere il coperchio filtro aria (2) dopo averne svitato le viti di fissaggio (1).
3. Svitare il dado ad alette (3) e togliere l'elemento filtrante.
4. Lavare l'elemento filtrante con un solvente non infiammabile o ad elevato punto d'infiammabilità, quindi lasciarlo asciugare.

ATTENZIONE: Non usare mai benzina o solventi a basso punto d'infiammabilità per la pulizia dell'elemento filtrante. Vi è infatti in questo caso, il rischio di incendio o esplosione.

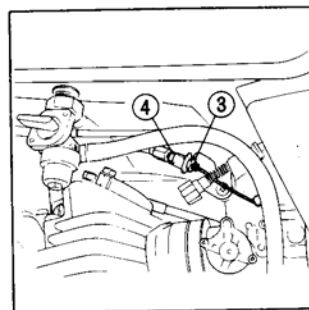
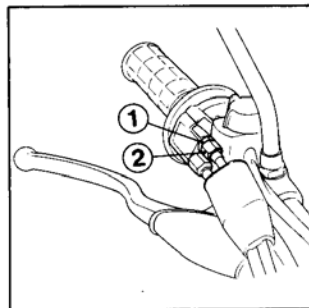
- (1) Viti
- (2) Coperchio filtro aria
- (3) Dado ad alette
- (4) Elemento filtrante



5. Immergere l'elemento filtrante in olio per cambi (SAE 80–90) quindi strizzarlo eliminando l'olio in eccesso.
6. Rimontare tutti i componenti in ordine inverso rispetto a quello di smontaggio.

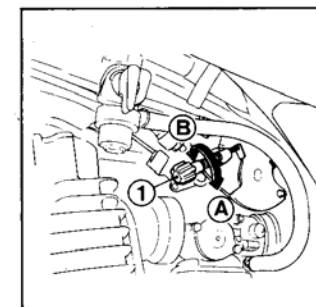
Regolazione comando gas

1. Assicurarsi che anche sterzando completamente sia a destra che a sinistra il comando del gas possa ruotare regolarmente.
2. Controllare la corsa a vuoto della manopola: essa deve essere di 2–6 mm misurata sul bordo della manopola stessa. Se necessario procedere alla regolazione allentando il controdado [superiore (1) o inferiore (3)] e ruotare il registro a vite [superiore (2) o inferiore (4)].

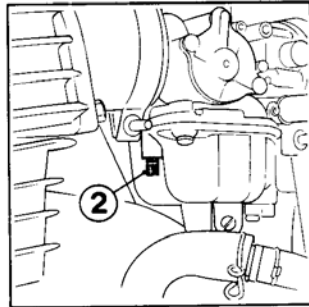


Regolazione carburatore

1. Assicurarsi che il cambio sia in folle. Avviare il motore e lasciarlo in funzione fino a raggiungere la temperatura di esercizio.
2. Ruotando la vite (1), portare il regime del minimo a 1.200 ± 100 giri/min. Ruotando questa vite nel verso A, si avrà un innalzamento del regime di rotazione; nel verso B una diminuzione.



3. Ruotare la vite (2) di regolazione titolo miscela al minimo, in senso orario fino ad ottenere un abbassamento del regime di rotazione, quindi ruotarla in senso antiorario fino ad ottenere lo stesso risultato. Fra questi due estremi, la posizione intermedia è quella corretta della vite (2). Generalmente per raggiungere la posizione corretta occorre avvitare completamente la vite (2), quindi sviarla di 1-3/4 di giro.
4. Se dopo aver regolato il titolo della miscela, il minimo risultasse instabile, agire nuovamente sulla vite andatura minimo.



Regolazione frizione

1. La corsa a vuoto dell'estremità della leva frizione al manubrio deve essere di 15–25 mm. Per procedere alla registrazione allentare il controdado (1) posto sul registro inferiore (2). Ruotando il registro stesso nella direzione A la corsa a vuoto diminuirà.
2. La regolazione può essere inoltre effettuata nello stesso modo agendo sul registro superiore (3).

