



RS 300 R - RS 500 R 2017

Manuale - Uso - Manutenzione
Manual - Operation - Maintenance
Manuel - Utilisation - Entretien
Handbuch - Gebrauch - Wartung
Manual - Uso - Mantenimiento

SWM Motorcycles srl declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente manuale e si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei propri prodotti. Le illustrazioni riportate sono indicative e potrebbero non corrispondere esattamente al particolare trattato. È vietata la riproduzione anche parziale della presente pubblicazione senza autorizzazione scritta.

To the best knowledge of **SWM Motorcycles srl** the material contained herein is accurate as of the date this publication was approved for printing. SWM Motorcycles srl reserves the right to change specifications, equipment, or designs at any time without notice and without incurring obligation. Illustrations in this manual are merely for demonstration purposes and could not exactly match the detail described. No part of this manual can be reproduced without permission in writing of the copyright holder.

SWM Motorcycles srl décline toute responsabilité pour erreurs éventuelles commises pendant la rédaction du manuel et question et se réserve le droit d'apporter tous les perfectionnements nécessaires sans avis préalable. Les illustrations gravées dans ce manuel ne sont qu'à titre indicatif et pourraient ne pas correspondre au détail traité. Le copiage partiel ou totale de ce manuel sans autorisation écrite est strictement interdit.

Die **SWM Motorcycles srl** lehnt jegliche Verantwortung für eventuelle Fehler ab, welche bei der Zusammenstellung dieses Handbuches entstanden sein können und behält sich ferner das Recht vor, alles, was sich an Änderungen durch die Weiterentwicklung ihrer Produkte ergeben sollte, in diesem Handbuch anzuführen. Die wiedergegebenen Darstellungen sind indikativ und könnten nicht genau dem betreffenden Teil entsprechen. Die Reproduktion, auch teilweise, der vorliegenden Herausgabe ohne vorheriger schriftlicher Genehmigung ist untersagt.

SWM Motorcycles srl no se responsabiliza por los errores debidos a la compilación del presente manual y se reserva el derecho de aportar toda modificación necesaria para el desarrollo evolutivo de sus productos. Las ilustraciones presentadas son indicativas y pueden no corresponderse exactamente con la pieza tratada. Se prohíbe la reproducción, también parcial, de la presente publicación sin autorización por escrito.



RS 300 R - RS 500 R 2017

Manuale - Uso - Manutenzione
 Manual - Operation - Maintenance
 Manuel - Utilisation - Entretien
 Handbuch - Gebrauch - Wartung
 Manual - Uso - Mantenimiento

A000P01970 - Ed.00 - 12/2016

Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si riferiscono a tutti i modelli.
 Unless specified, data and prescription are referred to all the models.
 Sauf indications contraires, les données et les instructions se réfèrent à tous les modèles.
 Sofern nicht ausdrücklich anders angegeben, gelten Daten und Vorschriften für alle Modelle.
 Donde no especificado, los datos y reseñas se refieren a todos los modelos.



PRESENTAZIONE

Benvenuti nella famiglia motociclistica SWM!

La Vostra nuova motocicletta SWM è stata progettata e costruita per essere la migliore della sua categoria. Le istruzioni di questo manuale sono state preparate per fornire una guida semplice e chiara alla manutenzione del motociclo. Per ottenere da esso le migliori prestazioni, si raccomanda di seguire attentamente quanto riportato su questo manuale. In esso sono racchiuse le istruzioni per effettuare le necessarie operazioni di manutenzione. Le riparazioni o le manutenzioni più specifiche o di maggiore entità richiedono il lavoro di meccanici esperti e l'uso di apposite attrezzature. Il Vostro Concessionario SWM ha i ricambi originali, l'esperienza e tutte le attrezzature necessarie per renderVi un ottimo servizio.

Ricordare infine che il “Manuale di uso e manutenzione” deve considerarsi parte integrante del motociclo e come tale rimanere allegato allo stesso anche in caso di rivendita.

Questo motociclo utilizza componenti progettati e realizzati grazie a sistemi e tecnologie d'avanguardia e sperimentati nelle competizioni.

Nelle motociclette da competizione ogni particolare è verificato dopo ogni gara al fine di garantire sempre le migliori prestazioni.

Per il corretto funzionamento del motociclo è necessario attenersi alla tabella di controllo e manutenzione riportata nell'appendice A.

AVVERTENZE IMPORTANTI

1) I modelli RS sono motocicli per impiego STRADALE, garantiti esenti da difetti e coperti da garanzia legale, a condizione che Venga MANTENUTA LA CONFIGURAZIONE DI SERIE e rispettata la tabella di manutenzione riportata nell'appendice A.

2) I motocicli partecipanti a competizioni di qualunque genere sono esclusi da ogni garanzia, in tutte le loro parti.



IMPORTANTE

Per mantenere la “Garanzia di Funzionamento” del veicolo, il Cliente deve seguire il programma di manutenzione indicato sul libretto di uso e manutenzione eseguendo i tagliandi presso le officine autorizzate SWM.

Il costo per la sostituzione dei pezzi e per la manodopera necessaria per rispettare il piano di manutenzione, è a carico del Cliente.

Nota*: la garanzia DECADE in caso di noleggio del motociclo.

Premessa importante

Leggere attentamente il presente manuale prestando particolare attenzione alle note precedute dalle seguenti avvertenze:

ATTENZIONE*: Indica la possibilità di subire gravi lesioni personali fino al rischio di decesso in caso di inosservanza delle istruzioni.

AVVERTENZA*: Indica la possibilità di subire lesioni personali o provocare danni al veicolo in caso di inosservanza delle istruzioni.

Nota*: Fornisce ulteriori utili informazioni.

Sostituzione dei particolari

In caso di sostituzione dei particolari, usare unicamente particolari ORIGINALI SWM.

ATTENZIONE*: Dopo una caduta ispezionare attentamente il motociclo. Assicurarsi che il comando del gas, i freni, la frizione e tutti gli altri principali comandi e componenti non siano stati danneggiati. Guidare un motociclo danneggiato può provocare gravi incidenti.

ATTENZIONE*: Non avviare o operare sul motociclo senza aver indossato un adeguato abbigliamento protettivo. Indossare sempre casco, stivali, guanti, occhiali protettivi ed altro abbigliamento appropriato.

PRECAUZIONI PER I BAMBINI

ATTENZIONE:

- Parcheggiare il veicolo dove non possa essere facilmente urtato o danneggiato. Urti anche involontari possono provocare la caduta del veicolo con conseguente pericolo per le persone, in modo particolare per i bambini.
- Per evitare cadute accidentali del veicolo, non parcheggiarlo mai su terreno molle o irregolare né sull'asfalto reso rovente dal sole.
- Poiché il motore e l'impianto di scarico possono divenire molto caldi, parcheggiare la motocicletta in luoghi dove i pedoni o i bambini non possano facilmente toccarli.

SOMMARIO

Pag.

PRESENTAZIONE.....	2
AVVERTENZE IMPORTANTI.....	2
DATI PER L'IDENTIFICAZIONE	5
UBICAZIONE COMANDI	6
DATI TECNICI	7
TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI	8
COMANDI	9
ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO.....	17
UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI	55
DOTAZIONE	63
APPENDICE	64
OPERAZIONI DI PRECONSEGNA.....	65
INDICE ALFABETICO.....	66
MANUTENZIONE PERIODICA	APPENDICE A

Note

- Le indicazioni di destra e sinistra si riferiscono ai due lati del motociclo rispetto al senso di marcia.
 - Z: n° denti
 - A: Austria
 - AUS: Australia
 - B: Belgio
 - BR: Brasile
 - CDN: Canada
 - CH: Svizzera
 - D: Germania
 - E: Spagna
 - F: Francia
 - FIN: Finlandia
 - GB: Gran Bretagna
 - I: Italia
 - J: Giappone
 - USA: Stati Uniti d'America
-
- Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si riferiscono a tutte le Nazioni.

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Il numero di identificazione del motore è stampigliato sulla parte superiore del carter motore, mentre il numero di matricola del motociclo è stampigliato sul tubo di sterzo del telaio.

Riferite sempre, annotandolo anche sul presente libretto, **il numero stampigliato sul telaio** quando ordinate i ricambi o chiedete informazioni sul vostro motociclo.

NUMERO TELAIO

RS 300 R

ZNQB101AAHV000000

(●) (▲) (◆)

RS 500 R

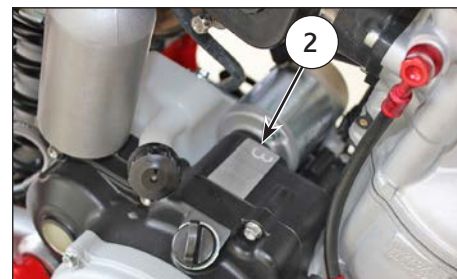
ZNQB103AAHV000000

(●) (▲) (◆)

NUMERO DI IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO

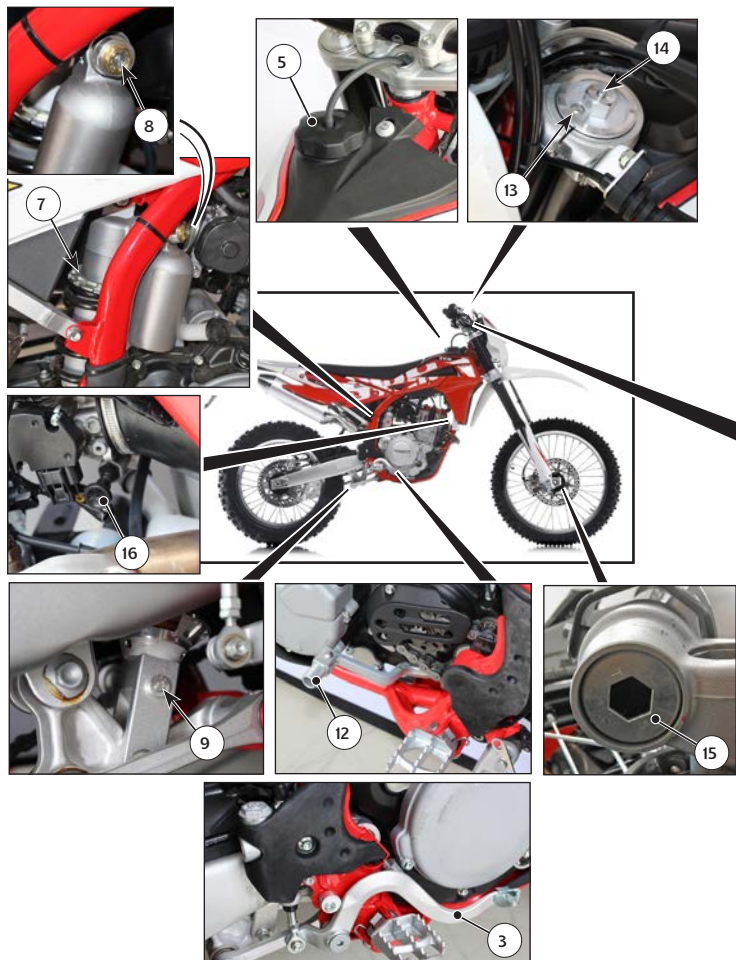
Il numero di serie composto da 17 caratteri si trova sul lato destro del canotto di sterzo.

- (●) = Tipo modello
- (▲) = Anno modello (2017)
- (◆) = N° progressivo



1. Matricola telaio

2. Matricola motore



UBICAZIONE COMANDI

1. Leva comando freno anteriore
2. Manopola comando gas
3. Pedale comando freno posteriore
4. Decompressore manuale
5. Tappo serbatoio carburante
6. Commutatore destro (avviamento elettrico motore)
7. Registrazione precarico molla ammortizzatore
8. Registrazione compressione ammortizzatore (bassa ed alta velocità di ammortizzazione)
9. Registrazione estensione ammortizzatore
10. Commutatore sinistro
11. Leva comando frizione
12. Pedale comando cambio
13. Vite scarico aria per stelo forcella
14. Registrazione estensione per stelo forcella
15. Registrazione compressione per stelo forcella
16. Dispositivo starter (lato sinistro)

CHIAVI

Con il motociclo vengono consegnate due chiavi (una di riserva) che consentono di intervenire:

- a) sull'interruttore di accensione;
- b) sulla serratura del bloccasterzo.

DATI TECNICI

MOTORE

Tipo..... monocilindrico a 4 tempi
Raffreddamento a liquido, con elettroventola
Alesaggio (300) mm 83
Alesaggio (500) mm 97
Corsa (300) mm 55
Corsa (500) mm 67,8
Cilindrata (300) cm³ 297,6
Cilindrata (500) cm³ 501
Rapporto di compressione 12,9:1
Avviamento elettrico
(con alzavalvole automatico)

DISTRIBUZIONE

Tipo..... doppio albero a camme in testa; 4 valvole
Gioco valvole (a motore freddo)
Aspirazione..... 0,10 ÷ 0,15 mm
Scarico..... 0,2 ÷ 0,25 mm

LUBRIFICAZIONE

Tipo..... a carter secco con due pompe
a lobi e filtro a cartuccia

ACCENSIONE

Tipo.... Elettronica a scarica induttiva con anticipo
variabile a controllo digitale
Tipo candela..... NGK CR8EB
Distanza elettrodi candela 0,7 mm

ALIMENTAZIONE

Tipo..... Ad iniezione elettronica

TRASMISSIONE PRIMARIA

Pignone motore- Corona frizione
(300)..... Z 24- Z 88
(500)..... Z 23- Z 63

Rapporto di trasmissione
(300)..... 3,666
(500)..... 2,739

FRIZIONE

Tipo..... multidisco in bagno d'olio
con comando idraulico

CAMBIO VELOCITÀ

Tipo..... con ingranaggi sempre in presa
Rapporti di trasmissione
1a velocità 2,000 (z 28/14)
2a velocità 1,611 (z 29/18)
3a velocità 1,333 (z 24/18)
4a velocità 1,086 (z 25/23)
5a velocità 0,920 (z 23/25)
6a velocità 0,814 (z 22/27)

TRASMISSIONE SECONDARIA

Pignone uscita cambio- Corona sulla ruota
RS 300 R Z 13- Z 50
RS 500 R Z 13- Z 46
Rapporto di trasmissione
RS 300 R 3,846
RS 500 R 3,538

TELAIO

Tipo..... monotrave, doppia culla, in tubi in acciaio;
telaietto posteriore in lega leggera.

SOSPENSIONE ANTERIORE

Tipo..... forcella teleidraulica a steli rovesciati
e perno avanzato (regolabile in
compressione ed estensione); steli ø 48 mm

Corsa sull'asse gambe..... 300 mm;

SOSPENSIONE POSTERIORE

Tipo..... progressiva con monoammortizzatore
idraulico

Corsa ruota..... 296 mm

FRENO ANTERIORE

Tipo..... a disco fisso ø 260 mm
con comando idraulico e pinza flottante;

FRENO POSTERIORE

Tipo..... a disco flottante ø240 mm
con comando idraulico e pinza flottante

CERCHI

Anteriore..... in lega leggera: 1,6x21"
Posteriore..... in lega leggera: 2,15x18"

PNEUMATICI

Anteriore..... 90/90x21"
Posteriore..... 140/80x18"

Pressione di gonfiaggio a freddo utilizzo stradale
(anteriore) 1 Kg/cm²
(posteriore)..... 1,2 Kg/cm²

Pressione di gonfiaggio a freddo utilizzo in fuoristrada
(anteriore) 1,5 Kg/cm²
(posteriore)..... 2,0 Kg/cm²

DIMENSIONI, PESO, CAPACITÀ

Interasse.....mm 1483
Lunghezza totale..... mm 2267
Larghezza massima..... mm 820
Altezza massima.....mm 1285
Altezza sella..... mm 963
Altezza minima da terra..... mm 300

Peso a secco
(RS 300 R)..... kg 107
(RS 500 R)..... kg 111

Capacità serbatoio carburante
(compresa una riserva di l 1,8)..... l 7,2
Capacità circuito di raffreddamento..... l 1,1÷1,3

Olio nel basamento
Sostituzione olio e filtro..... l. 1,7
Sostituzione olio..... l. 1,5

TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI

Olio lubrificazione motore, cambio, trasmissione
primaria

MOTUL 5100 TECHNOSYNTHÈSE 10W50

Liquido refrigerante motore
MOTUL MOTOCOOL EXPERT

Liquido impianti frenanti
MOTUL DOT 3&4

Liquido frizione
OLIO MINERALE SAE 10 PER CIRCUITI IDRAULICI

Lubrificazione a grasso
MOTUL GREASE 100

Lubrificazione catena trasmissione secondaria
MOTUL CHAIN LUBE

Olio forcella anteriore
MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Olio ammortizzatore posteriore
MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Protettivo contatti elettrici
MOTUL EZ LUBE

COMANDI

RUBINETTO CARBURANTE

Sui veicoli provvisti di motore iniezione la pompa benzina è incorporata nel serbatoio e sull'impianto di alimentazione carburante non è montato il rubinetto ON-OFF-RES.

L'indicazione della riserva viene segnalata sul cruscotto digitale dall'apposita spia (Vedi paragrafo "Strumento digitale, spie").

CARBURANTE

Il carburante consigliato è benzina SENZA PIOMBO a 98 ottani.

Nota*: Se il motore "batte in testa" utilizzare un'altra marca di benzina o un carburante con n° di ottani più elevato.

ATTENZIONE*: Se il motore continua a "battere in testa" non utilizzarlo ulteriormente; potrebbero verificarsi gravi danni tra i quali il gripaggio.

ATTENZIONE*: La benzina è estremamente infiammabile e può diventare esplosiva in particolari condizioni. Spegnerne sempre il motore, non fumare o avvicinare fiamme o scintille nell'area dove si effettua il rifornimento o si conserva il carburante.

ATTENZIONE*: Non riempire il serbatoio oltre il limite inferiore del bocchettone di carico. Dopo il rifornimento, accertarsi della corretta chiusura del tappo (1) del serbatoio.



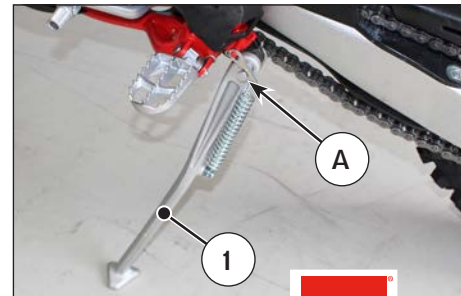
CAVALLETTO LATERALE

Ogni motociclo è fornito di un cavalletto laterale (1).

ATTENZIONE*: Il cavalletto è progettato per supportare il SOLO PESO DEL MOTOCICLO. Non sedersi sul veicolo utilizzando il cavalletto come supporto; potrebbero verificarsi delle rotture con conseguenti gravi lesioni personali.

ATTENZIONE*: Il motociclo DEVE essere posto sul cavalletto laterale SOLO DOPO che il pilota è sceso dal veicolo. Il ritorno del cavalletto in posizione sollevata avviene AUTOMATICAMENTE una volta riportato il motociclo dalla posizione di appoggio sul terreno a quella verticale.

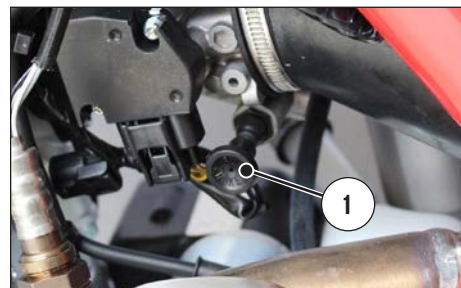
Controllare periodicamente il cavalletto laterale (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); verificare che le molle non siano danneggiate e che il cavalletto si muova liberamente. Nel caso il cavalletto fosse rumoroso, lubrificare il perno (A) di fissaggio.



AVVIAMENTO A FREDDO

Per l'avviamento a freddo le versioni con motore iniezione sono provviste di un pomello di colore nero (1) posto sulla sinistra del corpo farfallato.

Tirare il pomello verso l'esterno per aprire lo starter, agire inversamente per chiudere.



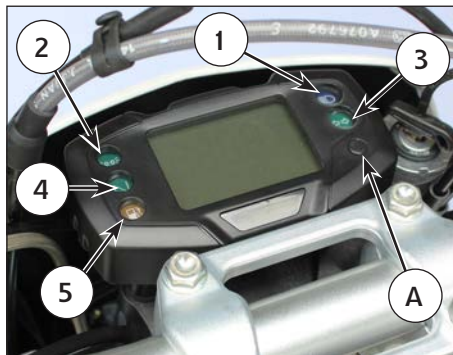
STRUMENTO DIGITALE, SPIE

Il motociclo è equipaggiato con uno strumento digitale sul quale sono montate anche 5 spie indicatrici: abbagliante, luci (con illuminazione display), indicatori di direzione, folle e riserva carburante.

- 1- Spia BLU "Abbagliante"
- 2- Spia VERDE "Luci"
- 3- Spia VERDE "Indicatori di direzione"
- 4- Spia VERDE "Folle"
- 5- Spia ARANCIO "Riserva carburante"

Nota*:

- Dopo l'avviamento del motore, per i primi 2 secondi appare la versione del SW di controllo; terminata la fase di controllo, lo strumento visualizza l'ultima funzione impostata.
- Ad ogni spegnimento del motore, cessa la visualizzazione delle funzioni dello strumento.



- Il passaggio da una funzione all'altra ed il relativo azzeramento, deve essere effettuato mediante il tasto SCROLL (A).
- Le funzioni, che si possono selezionare nell'ordine, sono le seguenti.

- 1- SPEED / ODO
- 2- SPEED / H
- 3- SPEED / OROLOGIO
- 4- SPEED / TRIP 1
- 5- SPEED / STP 1
- 6- SPEED / AVS 1
- 7- SPEED / SPEED MAX
- 8- SPEED / TRIP 2
- 9- SPEED / TRP 2 / OROLOGIO
- 10- SPEED / RPM (Indicazione numerica)

Nota*:

La funzione RPM visualizzata sull'indicatore a barre verticale è **SEMPRE** attiva.

IMPORTANTE:

Funzioni della spia VERDE (4) del "FOLLE" in caso di MAL-FUNZIONAMENTO DELL'IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE AD INIEZIONE (rivolgetevi al Concessionario SWM)

- a) Con il cambio NON IN FOLLE: la spia LAMPEGGIA IN MODO INTERMITTENTE.
- b) Con il cambio IN FOLLE: la spia rimane INIZIALMENTE ACCESA IN MODO FISSO poi LAMPEGGIA DUE VOLTE IN RAPIDA SUCCESSIONE quindi ritorna ALL'ACCENSIONE FISSA per poi ripetere il ciclo.

Eliminato il malfunzionamento, la spia (4) ritorna alla propria funzione.

1- SPEED (kmh o mph) / ODO / RPM (figura 1)

- SPEED: velocità del veicolo - indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
- ODO: odometro - indicazione max: 99999 km;
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore a barre verticale.

Per passare da km a miles o da miles a km procedere nel modo seguente:

- 1) visualizzare la figura 1, porre la chiave di accensione in posizione OFF e premere il pulsante SCROLL (A).
- 2) porre la chiave di accensione in posizione ON, tenendo premuto per 3 secondi il pulsante SCROLL (A). Per conferma dell'avvenuta conversione si attiveranno, per 3 secondi, "SET" ed i segmenti Miles e mph oppure km e kmh; successivamente si tornerà alla funzionalità standard della figura 1.

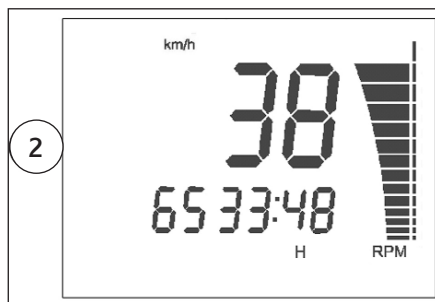
Nota*:

Al termine dell'operazione descritta, il dato ODO verrà convertito e tutti gli altri dati azzerati (il CONTA H rimane invariato).



2- SPEED / H / RPM (figura 2)

- SPEED: velocità - indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
- H: Indica le ore di funzionamento del motore (il dato è salvato in memoria permanente ogni 10 minuti)
- Indicazione max: 9999:59;
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore a barre verticale.



3- SPEED / CLOCK / RPM (figura 3)

- SPEED: velocità - indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
- CLOCK: orologio- Indicazione da 0:00 a 23:59:59 (il dato verrà perso al distacco della batteria).

Per regolare l'orologio, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi per incrementare le ore; rilasciato il pulsante, dopo 3 secondi è possibile incrementare i minuti;

- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore a barre verticale.



4- SPEED / TRIP 1 / RPM (figura 4)

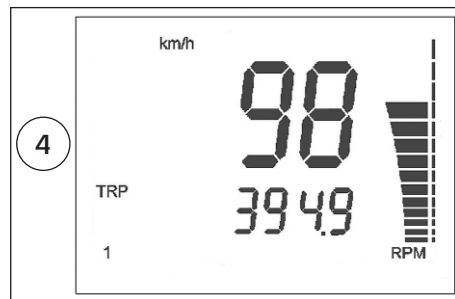
- SPEED: velocità - indicazione max: 299 kmh o 299 mph
- TRIP 1: distanza - indicazione max: 999, 9 km (il dato verrà perso al distacco della batteria).

L'azzeramento di STP 1 comporta anche quello dei dati TRIP 1 e AVS 1.

Il TRIP 1 è attivo contestualmente a STP 1(*)

- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore a barre verticale.

(*): vedere figura 5



5- SPEED / STP 1 / RPM (figura 5)

- SPEED: velocità - indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
- STP 1: tempo di percorrenza km - mi.
- Indicazione da 0:00 a 23:59:59 (il dato verrà perso al distacco della batteria).

Il contatore STP 1 si attiva premendo, a funzione visualizzata, il tasto pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi.

- premendo SCROLL (A) per più di tre secondi si avvia il contatore;
- premendo SCROLL (A) per una sola volta si blocca il contatore;
- premendo SCROLL (A) per una sola volta si azzerà il contatore;

.....
e così di seguito

Nota*:

dati STP 1 + dati TRIP 1 = AVS 1 (*).

- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore a barre verticale.

(*): vedere figura 6



6- SPEED / AVS 1 / RPM (figura 6)

- SPEED: velocità - indicazione max: 299 kmh o 299 mph
- AVS 1: rappresenta la velocità media di percorrenza del veicolo, data una distanza (TRIP 1) ed un tempo di percorrenza (STP 1)(il dato verrà perso al distacco della batteria).

Nota*:

L'azzeramento di STP 1 comporta anche quello dei dati TRIP 1 e AVS 1.

- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore a barre verticale.

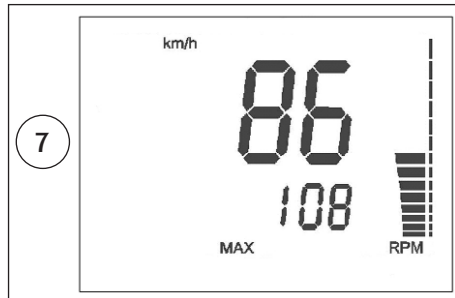


7- SPEED / V MAX / RPM (figura 7)

- SPEED: velocità - indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
- V MAX: indica la velocità MAX, in kmh o mph, raggiunta dal veicolo.

Indicazione max: 299 kmh o 299 mph. Per azzerare V MAX, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi;

- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore a barre verticale.

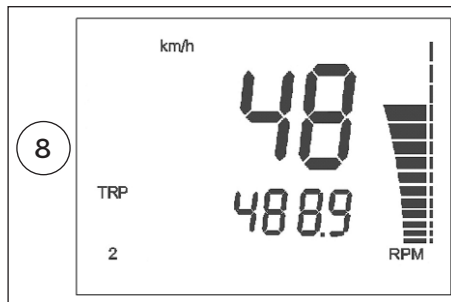


8- SPEED / TRIP 2 / RPM (figura 8)

- SPEED: velocità - indicazione max: 299 kmh o 299 mph
 - TRIP 2: distanza - indicazione max: 999, 9 km / miles (il dato verrà perso al distacco della batteria).
- Per azzerare il TRIP 2, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi;
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore a barre verticale.

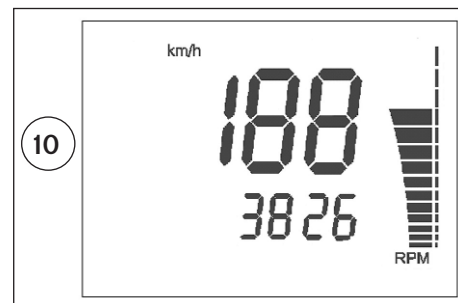
9- TRP 2 / CLOCK / RPM (figura 9)

- TRIP 2: distanza - indicazione max: 999, 9 km / miles (il dato verrà perso al distacco della batteria).
- Per azzerare il TRIP 2, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi;
- CLOCK: orologio - Indicazione da 0:00 a 23:59:59 (il dato verrà perso al distacco della batteria).
- Per regolare l'orologio, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi per incrementare le ore; rilasciato il pulsante, dopo 3 secondi è possibile incrementare i minuti;
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore a barre verticale.



10- SPEED /RPM (Indicazione numerica regime motore) (figura 10)

- SPEED: velocità - indicazione max: 299 kmh o 299 mph
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore a barre verticale e dall'indicazione numerica.



COMANDO GAS

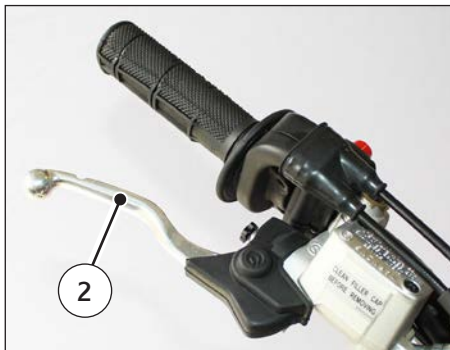
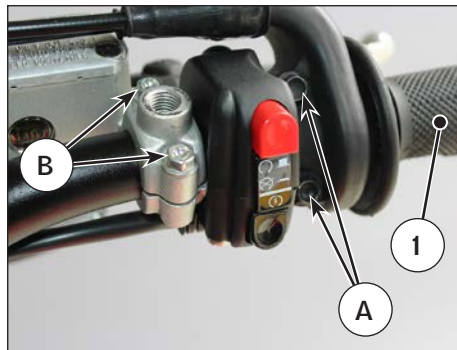
La manopola (1) del gas è situata sul lato destro del manubrio. La posizione del comando sul manubrio può essere regolata allentando le due viti di fissaggio.

AVVERTENZA*: Non dimenticare di stringere le viti (A) dopo la regolazione.

COMANDO FRENO ANTERIORE

La leva (2) del freno è situata sul lato destro del manubrio. La posizione del comando sul manubrio può essere regolata allentando le due viti di fissaggio.

AVVERTENZA*: Non dimenticare di stringere le viti (B) dopo la regolazione.



INTERRUTTORE DI ACCENSIONE

L'interruttore di accensione consta di due posizioni.

- Dalla posizione OFF, posizione estrazione chiave, ruotare la chiave (1) in senso orario in posizione ON; si avranno inseriti l'accensione, le luci di posizione e gli utilizzatori e si potrà avviare il motociclo.

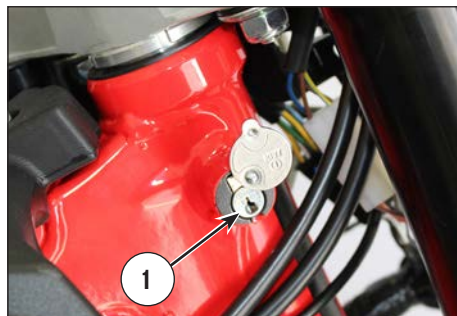


BLOCCASTERZO

Il motociclo è fornito di un bloccasterzo (1) posto sul lato destro del canotto di sterzo.

Per bloccare lo sterzo, operare nel modo seguente: girare il manubrio a sinistra, inserire la chiave nella serratura e girarla in senso antiorario. Spingerla verso l'interno e, se necessario, girare il manubrio nei due sensi. Girare la chiave in senso orario ed estrarla dalla serratura.

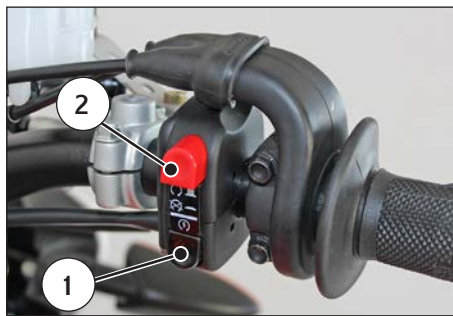
Per sbloccare lo sterzo, operare inversamente.



COMMUTATORE DESTRO SUL MANUBRIO

Il commutatore destro ha i seguenti comandi:

- 1) Pulsante avviamento motore
- 2) Interruttore di EMERGENZA arresto motore.



COMMUTATORE SINISTRO SUL MANUBRIO

Il commutatore sinistro ha i seguenti comandi:

- 1)  Sprazzo abbagliante (ritorno automatico)

- 2)  Comando selezione luce abbagliante

 Comando selezione luce anabbagliante

- 3)  Attivazione indicatori di direzione sinistri (ritorno automatico)

-  Attivazione indicatori di direzione destri (ritorno automatico)

Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

- 4)  Avvisatore acustico



COMANDO FRIZIONE

La leva (1) di comando idraulico della frizione è situata sul lato sinistro del manubrio ed è munita di protezione.

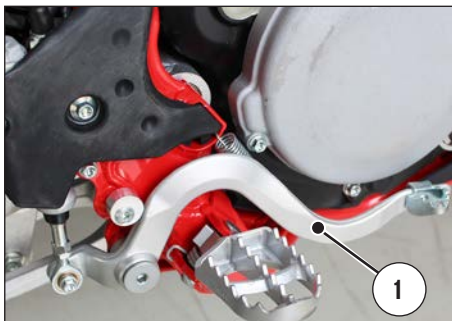
La posizione del comando frizione sul manubrio può essere regolata allentando la vite inferiore (A) di fissaggio.

AVVERTENZA*: Non dimenticare di stringere la vite dopo la regolazione.



COMANDO FRENO POSTERIORE

Il pedale (1) di comando del freno posteriore si trova sul lato destro del motociclo. Un interruttore di stop, all'atto della frenata, provoca l'accensione della lampada del fanale posteriore.



COMANDO CAMBIO

La leva (1) è posta sul lato sinistro del motore. Il pilota, ad ogni cambio di velocità, deve lasciare libero il pedale che tornerà nella sua posizione centrale; la posizione di "folle" (N) si trova tra la prima e la seconda marcia.

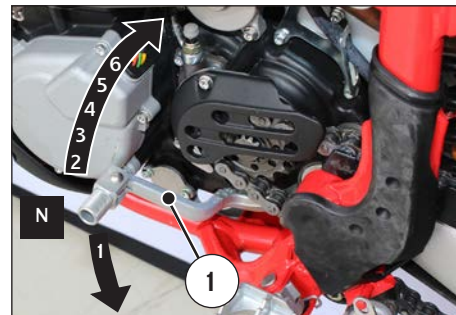
Si innesta la prima marcia spingendo in basso la leva; per tutte le altre marce spingerla in alto.

La posizione della leva sull'albero può essere variata. Per effettuare questa operazione occorre allentare la vite, togliere la leva e porla in una nuova posizione sull'albero.

Bloccare la vite ad operazione effettuata.

AVVERTENZA*: Non cambiare le marce senza disinnestare la frizione e chiudere il gas. Il motore potrebbe andare "fuorigiri" e subire danni.

ATTENZIONE*: Non rallentare scalando le marce quando ci si trova ad una velocità che potrebbe portare il motore "fuorigiri" oppure far perdere aderenza alla ruota posteriore, se si selezionasse la velocità immediatamente inferiore.



ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO

ATTENZIONE*: Il motociclo è omologato per essere utilizzato dal solo pilota ed è quindi vietato trasportare un passeggero.

Nota*: Se non avete confidenza col funzionamento del motociclo, prima di guidarlo, leggete attentamente le istruzioni contenute nel paragrafo "COMANDI".

CONTROLLI PRELIMINARI

Ogniqualvolta si intende usare il motociclo si deve effettuare un controllo generale procedendo alle seguenti verifiche:

- controllare il livello del carburante e dell'olio motore;
- controllare il livello del fluido freni e frizione;
- controllare lo sterzo girando il manubrio a fondo corsa in entrambi i sensi;
- controllare la pressione dei pneumatici;
- controllare la tensione della catena;
- controllare ed eventualmente registrare il comando gas;
- ruotare la chiave dell'interruttore di accensione in posizione ON: verificare l'illuminazione del display dello strumento e, con il cambio in folle, l'accensione della spia di quest'ultimo;
- accendere le luci di posizione, la luce abbagliante e verificare l'accensione delle relative spie;
- azionare gli indicatori di direzione, e verificare l'accensione della spia;
- verificare l'accensione della luce dello stop posteriore.

ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO

L'esclusività del progetto, l'elevata qualità dei materiali impiegati e l'accuratezza del montaggio, Vi garantiscono comfort sin dal primo momento. Tuttavia, durante i primi 1500 Km, dovranno essere SCRUPolosAMENTE osservate le seguenti norme in cui la INOSSERVANZA POTRA' PREGIUDICARE LA DURATA E LE PRESTAZIONI DEL MOTOCICLO:

- prima di usare il veicolo riscaldare il motore ad un basso numero di giri;
- evitare le partenze veloci e non far girare il motore ad alti regimi nelle marce basse;
- guidare a velocità moderata sino a quando il motore si sarà riscaldato;
- usare ripetutamente entrambi i freni per rodare le pastiglie ed i dischi;
- evitare di mantenere a lungo la stessa velocità;
- evitare di percorrere lunghi tragitti senza effettuare soste;
- non guidare MAI in discesa con il CAMBIO IN FOLLE ma innestare la marcia in modo da utilizzare il freno motore evitando di conseguenza l'usura rapida delle pastiglie.

INDIVIDUAZIONE DEGLI INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO

Il seguente elenco di eventuali inconvenienti di funzionamento serve, in linea generale, per individuarne l'origine ed attuarne il rimedio.

Il motore non si avvia

- Inadeguata tecnica d'avviamento: attenersi a quanto riportato al paragrafo "Avviamento del motore"
- Candela sporca: pulire
- La candela non dà scintilla: regolare la distanza elettrodi
- Motorino d'avviamento difettoso: riparare o sostituire
- Pulsante d'avviamento difettoso: sostituire il commutatore

Il motore stenta ad avviarsi

- Candela sporca o in cattive condizioni: pulire o sostituire

Il motore parte ma il funzionamento è irregolare

- Candela sporca o in cattive condizioni: pulire o sostituire
- Distanza elettrodi candela non adeguata: regolare

La candela si sporca facilmente:

- Candela non adeguata: sostituire



Il motore si surriscalda

- Ostruzioni al flusso d'aria sui radiatori: pulire
- Ventola di raffreddamento difettosa: sostituire il termointerruttore
- Insufficiente quantità di liquido di raffreddamento: rabboccare

Il motore é carente di potenza

- Filtro aria sporco: pulire
- Eccessiva distanza elettrodi candela: regolare
- Gioco valvole non corretto: regolare
- Compressione insufficiente: verificarne la causa

Il motore batte in testa

- Forte deposito di carbonio sul cielo del pistone o nella camera di scoppio: pulire
- Candela difettosa o con grado termico errato: sostituire

L'alternatore non carica o carica insufficientemente

- Cavi sul regolatore di tensione mal collegati o in corto circuito: collegare correttamente o sostituire
- Bobina alternatore difettosa: sostituire
- Rotore smagnetizzato: sostituire
- Regolatore di tensione difettoso: sostituire

La batteria si surriscalda

- Regolatore di tensione difettoso: sostituire

Difficoltà ad innestare le marce

- Olio motore con viscosità troppo elevata: sostituire con l'olio prescritto

La frizione slitta

- Carico molle insufficiente: sostituire
- Dischi frizione consumati: sostituire

I freni non funzionano adeguatamente

- Pastiglie consumate: sostituire

AVVIAMENTO DEL MOTORE

A motore freddo, cioè dopo prolungato fermo del motociclo o in presenza di bassa temperatura ambientale, operare nel modo seguente:

- 1) porre la chiave (1) dell'interruttore accensione in posizione ON (il ronzio che si avverte ruotando la chiave in posizione ON è dovuto alla pompa del carburante che porta in pressione l'impianto di alimentazione);
- 2) tirare il pomello (2) dello starter;
- 3) tirare la leva (3) della frizione;
- 4) mettere il pedale (4) del cambio in folle;
- 5) controllare che il pulsante (5) sia in posizione estratta, quindi premere il pulsante avviamento (6).

Riportare il pomello (2) dello starter nella posizione iniziale non appena il motore sarà in grado di tenere il minimo.

In caso di avviamento a caldo NON utilizzare lo starter. Non far funzionare il motore freddo ad un elevato numero di giri onde permettere il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

Nota*: Sul supporto della leva frizione è montato un interruttore di sicurezza che consente di effettuare l'avviamento SOLO con la leva frizione tirata.

Sebbene il motore sia provvisto di alzavalvole automatico può essere necessario, in alcuni casi (ingolfamento del corpo farfallato o difficoltà di avviamento a causa di una batteria non sufficientemente carica) utilizzare il decompressore manuale posto sulla sinistra del manubrio. In questi casi, tirare la levetta (7) premendo contemporaneamente il pulsante di avviamento (6), rilasciare la levetta (7) mantenendo premuto il pulsante (6) dopodiché rilasciare anche quest'ultimo.

NOTA IMPORTANTE IN CASO DI AVVIAMENTO A FREDDO A BASSE TEMPERATURE

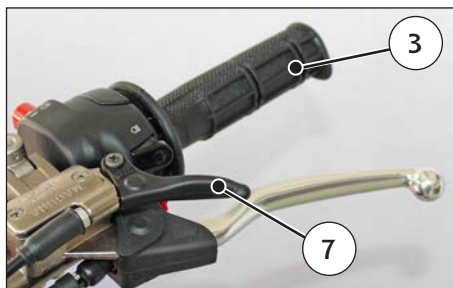
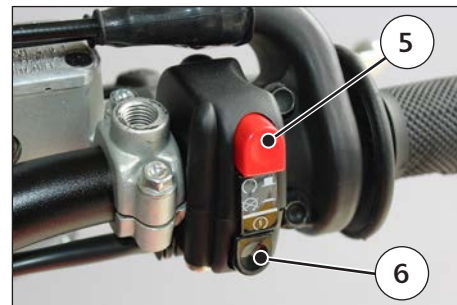
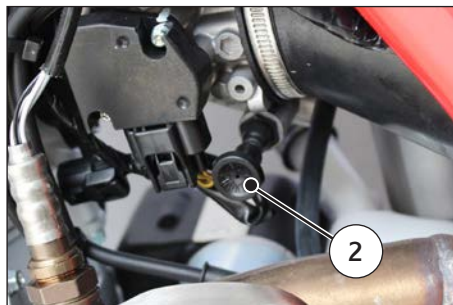
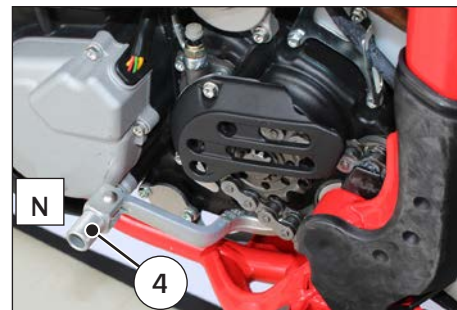
Si raccomanda di effettuare un breve riscaldamento al minimo fino a quando, dopo aver disinserito lo starter, ci sarà una normale risposta del motore alle aperture del comando gas.

In tale modo l'olio, circolando, raggiungerà tutti i punti che richiedono lubrificazione ed il liquido refrigerante arriverà alla temperatura necessaria al corretto funzionamento del motore.

Evitare di effettuare un riscaldamento troppo prolungato del motore.

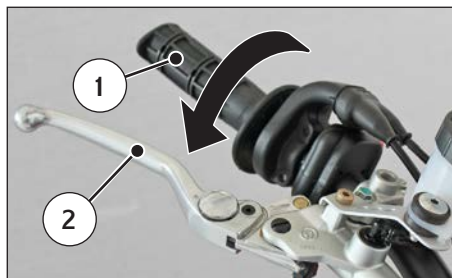
IMPORTANTE*: Non accelerare mai il motore dopo un avviamento a freddo.

ATTENZIONE*: Il sistema di scarico contiene gas di monossido di carbonio. Non far mai girare il motore in luoghi chiusi.



ARRESTO DEL MOTOCICLO E DEL MOTORE

- Chiudere completamente la manopola (1) del gas in modo da far decelerare il motociclo.
- Frenare sia anteriormente (2) che posteriormente (3) mentre si scalano le marce (per una forte decelerazione, agire in modo deciso sul leva e pedale dei freni).
- Una volta arrestato il motociclo, tirare la leva frizione (4) e porre la leva (5) del cambio in posizione di folle.
- Ruotare la chiave di avviamento (6) in posizione OFF (posizione di estrazione chiave).



ARRESTO DEL MOTORE IN EMERGENZA

- Premere il pulsante rosso (7) per arrestare il motore; dopo l'utilizzo riportarlo nuovamente nella posizione "estratta".

ATTENZIONE*: In alcune condizioni può essere utile l'uso indipendente del freno anteriore o di quello posteriore. Usare il freno anteriore con prudenza, specialmente su terreni sdruciolevoli. L'uso scorretto dei freni può causare gravi incidenti.

ATTENZIONE*: In caso di bloccaggio del gas in posizione aperta o di altro malfunzionamento che facesse girare il motore in modo incontrollabile, premere IMMEDIATAMENTE il pulsante (7) arresto motore. Mantenere il controllo del motociclo con il normale uso dei freni e dello sterzo mentre si preme il pulsante di arresto.



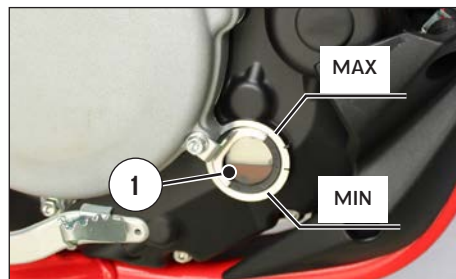
CONTROLLO LIVELLO OLIO

Tenendo il motociclo in piano ed in posizione verticale, controllare il livello dell'olio per mezzo dell'oblò di ispezione (1) inserito sul carter destro del motore. Verificare che il livello si trovi compreso tra le due tacche MIN e MAX.

Per effettuare il rabbocco, rimuovere il tappo di carico (2).

Nota*: Eseguire questa operazione a motore caldo.

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.

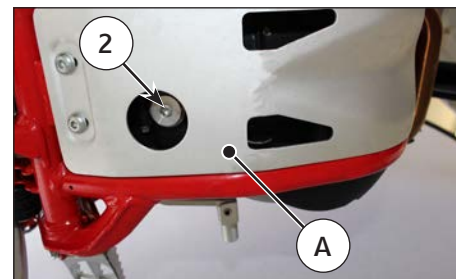


SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E PULIZIA- SOSTITUZIONE FILTRI METALLICI ED A CARTUCCIA

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.

L'operazione dovrà essere effettuata, A MOTORE CALDO, nel modo seguente:

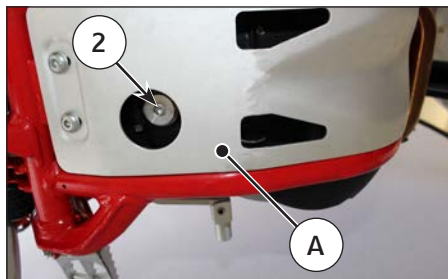
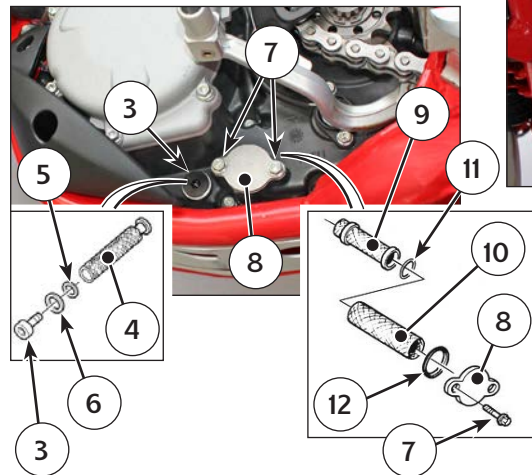
- Togliere il tappo di carico olio (1);
- anche se non indispensabile, è consigliabile rimuovere la protezione inferiore (A) del motore;
- porre una bacinella sotto il motore;
- togliere il tappo di scarico olio (2);
- evacuare l'olio esausto e pulire la calamita sul tappo;
- sostituire i filtri come descritto nei punti successivi.



PULIZIA FILTRI METALLICI

Dopo aver scaricato l'olio come descritto in precedenza agire come segue:

- Svitare il tappo (3) e rimuovere il filtro (4).
- Pulire il filtro (4) utilizzando benzina.
- Controllare lo stato della guarnizione "OR" (5) se usurata sostituire.
- Rimontare il tutto procedendo inversamente allo smontaggio posizionando correttamente la rondella in alluminio (6).
- Svitare le due viti (7) e rimuovere il coperchietto (8).
- Pulire i filtri (9) e (10) utilizzando benzina.
- Controllare lo stato delle guarnizioni "OR" (11) e (12) se usurate sostituire.

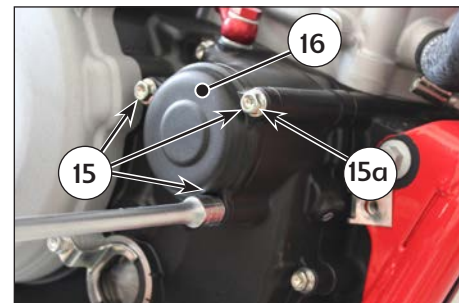
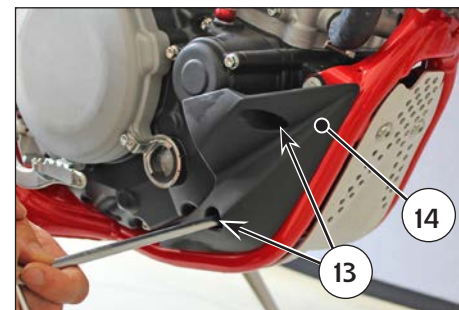


- Rimontare il tutto procedendo inversamente allo smontaggio posizionando correttamente le guarnizioni "OR" (11) e (12).
- Una volta sostituiti i filtri, rimontare il tappo di scarico (2), la protezione del motore (A) e versare la prevista quantità di olio.

SOSTITUZIONE CARTUCCIA FILTRO

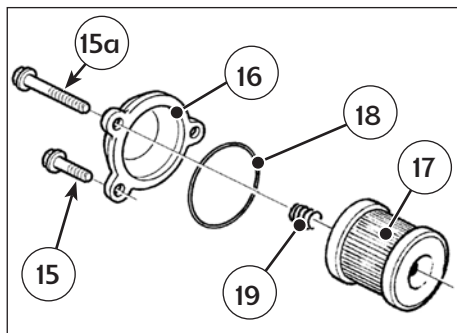
Dopo aver scaricato l'olio come descritto in precedenza agire come segue:

- Svitare le due viti (13) e rimuovere il carterino (14).
- Svitare le tre viti (15) e rimuovere il coperchietto (16).
- Sostituire il filtro (17).
- Controllare lo stato della guarnizione OR (18) se usurata sostituire.



- Rimontare il tutto procedendo in senso inverso facendo attenzione a posizionare correttamente la guarnizione OR (18), la molla (19).

ATTENZIONE*: la vite (15a) è più lunga e va montata esattamente nella posizione indicate nella figura.

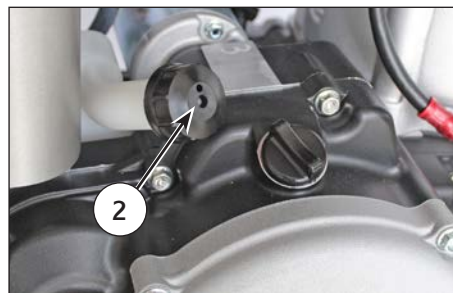
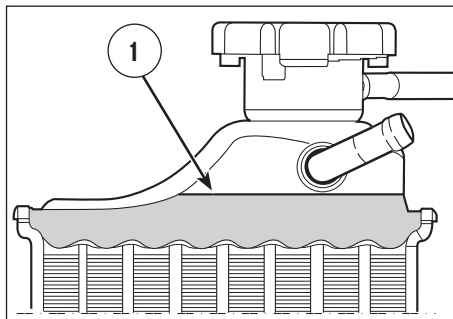


CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Controllare il livello (1) nel radiatore destro a motore freddo e con il motociclo in posizione verticale. Il refrigerante deve trovarsi 10 mm sopra gli elementi ed inoltre, non deve superare la metà del serbatoio di recupero (2) posto davanti all'ammortizzatore posteriore.

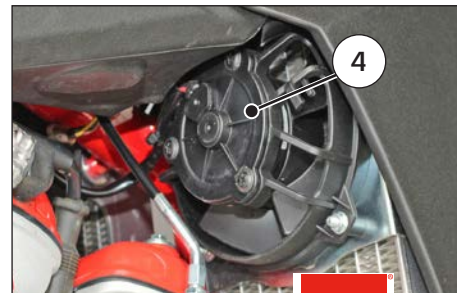
Il tappo (3) del radiatore presenta due posizioni di bloccaggio: la prima serve allo scarico preventivo della pressione esistente nel circuito di raffreddamento.

AVVERTENZA*: Non togliere il tappo (3) del radiatore a motore caldo. Si corre il rischio che il liquido fuoriesca e provochi ustioni.



AVVERTENZA*: Ricordare che la ventola di raffreddamento (4) può entrare in funzione anche con l'interruttore di accensione in posizione OFF; operare pertanto a debita distanza dalle palette della ventola.

Nota*: Potrebbero sorgere difficoltà nell'eliminare il liquido da superfici verniciate. Se così fosse, lavare con acqua.



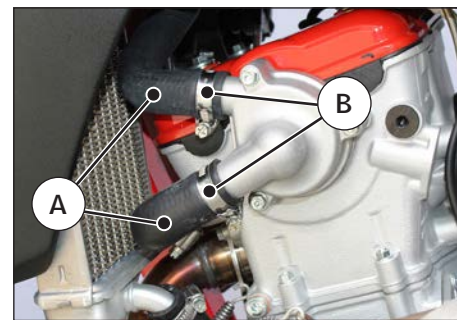
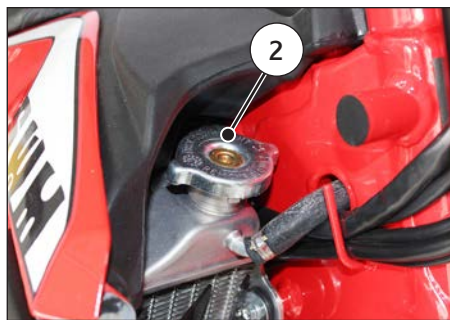
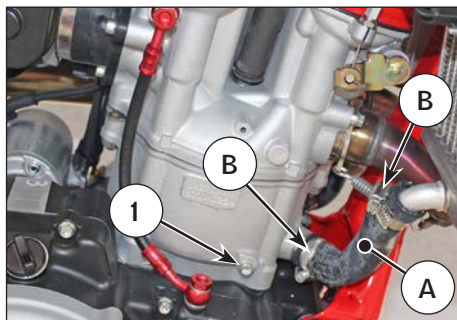
SOSTITUZIONE LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

ATTENZIONE*: L'operazione di sostituzione del liquido di raffreddamento deve essere eseguita con motore e liquido freddo.

Procedura standard

- Porre un contenitore sul lato destro del cilindro, sotto la vite (1) di scarico refrigerante. Togliere PER PRIMA la vite (1), aprire LENTAMENTE il tappo (2) del radiatore destro e lasciar defluire il refrigerante nel contenitore inclinando sulla destra il motociclo. Rimontare la vite (1).

- Versare nel radiatore la quantità di liquido prescritta e portare il motore in temperatura per eliminare eventuali bolle d'aria.
- Attendere che il liquido di raffreddamento sia freddo quindi, togliere il tappo (2) e controllare il livello come indicato nel paragrafo "Controllo livello liquido di raffreddamento".
- Controllare periodicamente i manicotti di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); ciò eviterà che si verifichino perdite di refrigerante con conseguente rischio di grippaggio del motore. Se sulle tubazioni (A) si presentano screpolature, rigonfiamenti o indurimenti dovuti ad essiccamento dei manicotti, sarà opportuna la loro sostituzione.
- Controllare il corretto fissaggio delle fascette (B).



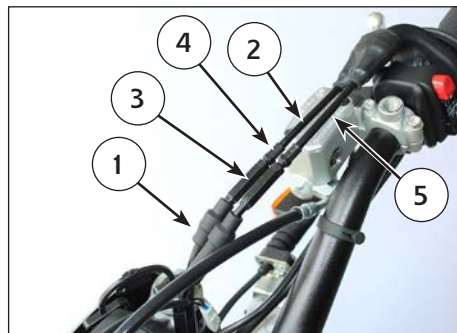
REGOLAZIONE CAVO COMANDO GAS

Per verificare la corretta registrazione della trasmissione di comando gas operare nel modo seguente:

- spostare il cappuccio superiore in gomma (1);
- verificare, spostando avanti e indietro la trasmissione (2), che vi sia un gioco di 2 mm circa;
- qualora ciò non avvenisse sbloccare il controdatto (3) e ruotare opportunamente la vite di registro (4) (svitandola si diminuisce il gioco, avvitandola lo si aumenta);
- bloccare nuovamente il controdatto (3).

ATTENZIONE*: Utilizzare il veicolo con il cavo comando gas danneggiato pregiudica notevolmente la sicurezza di guida.

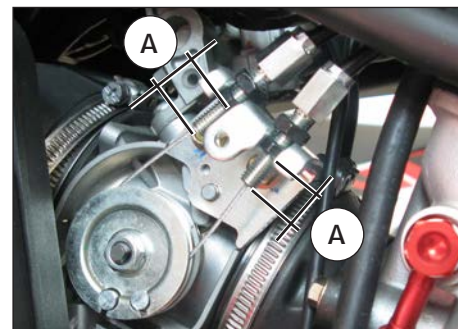
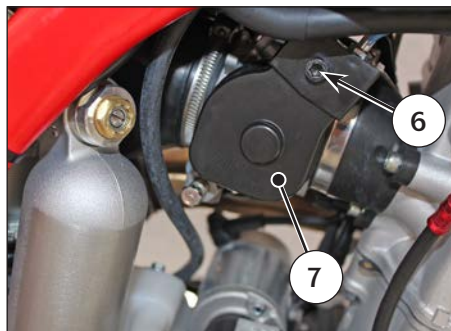
ATTENZIONE*: I gas di scarico contengono monossido di carbonio. Non far girare il motore in luoghi chiusi.



Nota*: In caso di sostituzione dei cavi (2) e (5) del comando gas, agire come segue:

- svitare la vite (6) e rimuovere il coperchietto (7);
- sostituire i cavi (2) e (5) ed al rimontaggio è necessario rispettare la dimensione A (10mm) indicata nella foto. Rimontare poi il coperchietto di protezione (7) mediante la vite (6) ed effettuare la registrazione dei cavi sul manubrio, come descritto in precedenza.

Per effettuare l'operazione di sostituzione dei cavi, è necessario rimuovere il serbatoio carburante.



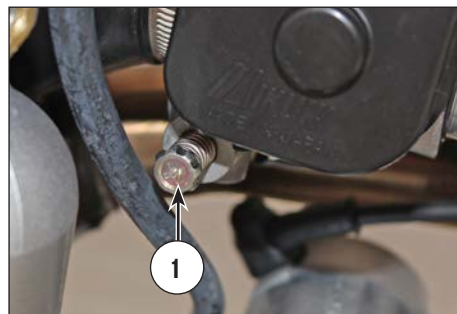
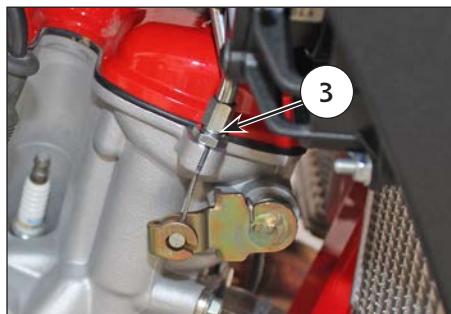
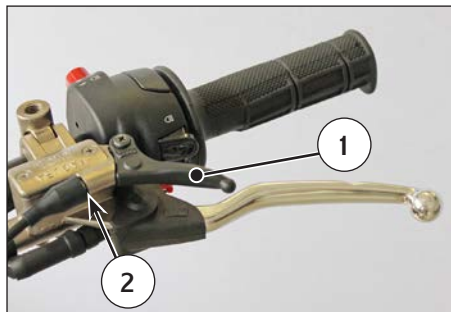
REGISTRAZIONE MINIMO

La registrazione del minimo deve essere effettuata solo a motore caldo e con comando gas in posizione chiusa agendo nel modo seguente:

- girare la vite di registro minimo (1) posta sulla destra del veicolo, sul corpo farfallato, sino ad ottenere il minimo di 1.650 giri/1' (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo).

REGOLAZIONE TENSIONE CAVO DECOMPRESSIONE MANUALE

Il supporto della leva (1) è provvisto di un tenditore (2) per regolare il gioco che deve essere di circa 3 mm; una ulteriore possibilità di registrazione è offerta dal gruppo di registro (3) posto sulla destra del motore (agire su quest'ultimo quando non è più possibile regolare correttamente il gioco con il tenditore sul manubrio).



CONTROLLO CANDELA

La distanza fra gli elettrodi della candela (2) deve essere 0,7.

Una distanza maggiore può causare difficoltà di avviamento e sovraccarico della bobina.

Una minore, può causare problemi di accelerazione, di funzionamento al minimo e di prestazioni alle basse velocità.

Pulire lo sporco intorno alla base della candela prima di rimuoverla dopo aver tolto il cappuccio (1).

E' utile esaminare lo stato della candela, subito dopo averla tolta dalla sua sede, poichè i depositi e la colorazione dell'isolante forniscono utili indicazioni.

Esatto grado termico:

La punta dell'isolante è secca ed il colore è marrone chiaro o grigio.

Grado termico elevato:

La punta dell'isolante è secca e coperta da incrostazioni scure.

Grado termico basso:

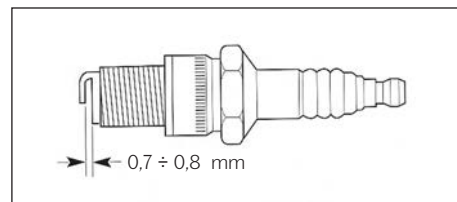
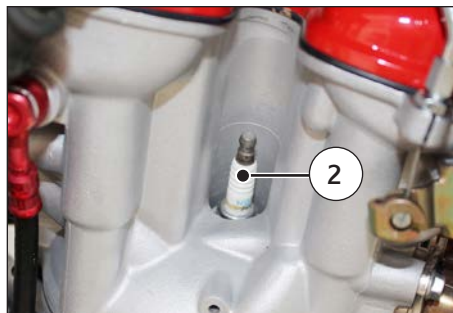
La candela si è surriscaldata e la punta dell'isolante è vetrosa e di colore bianco o grigio.

AVVERTENZA*: Effettuare l'eventuale sostituzione della candela, con una di uguale gradazione.

AVVERTENZA*: Una candela di grado termico troppo elevato può causare preaccensioni con possibili danni per il motore. Una candela di grado termico troppo basso può causare un notevole aumento dei depositi carboniosi.

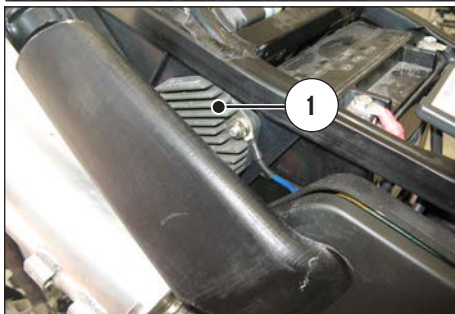
Prima di procedere al rimontaggio, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico. Applicare grasso grafitato sul filetto della candela, avvitare a mano fino in fondo quindi serrarla alla coppia di 10÷12 Nm. Allentare la candela e serrarla nuovamente a 10÷12 Nm.

La candela che presenti screpolature sull'isolante o che abbia gli elettrodi corrosi, deve essere sostituita.



REGOLATORE DI TENSIONE

Il regolatore di tensione (1) è fissato sul lato destro del telaio, nella parte anteriore.

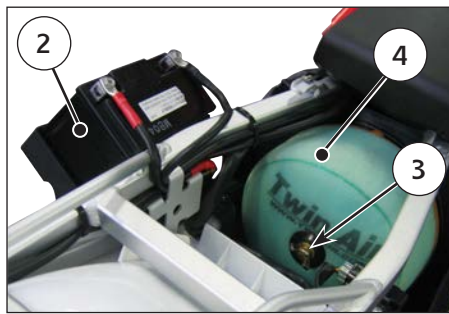


CONTROLLO FILTRO ARIA

Ruotare in senso antiorario il perno posteriore (1), ed estrarre la sella svincolandola dalla vite di fissaggio anteriore.

Estrarre la batteria (2) e posizionarla lateralmente sul veicolo.

Togliere la vite (3), rimuovere il filtro aria completo (4) e separare il filtro (5) dal silenziatore di aspirazione (6).

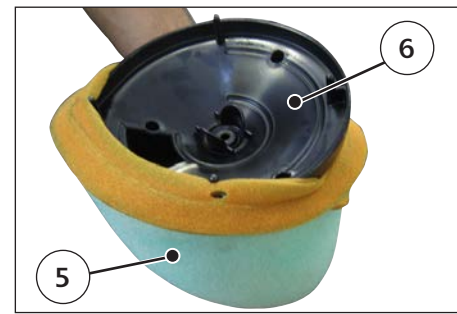


PULIZIA FILTRO ARIA

Lavare il filtro con un detergente specifico ed asciugarlo perfettamente. Immergerlo in olio speciale per filtri e strizzarlo per far uscire l'olio superfluo.

ATTENZIONE*: Per la pulizia dell'elemento filtrante non utilizzare benzina o solvente a basso punto di infiammabilità; potrebbero verificarsi incendi o esplosioni.

ATTENZIONE*: Pulire l'elemento filtrante in un'area ben ventilata e non avvicinare scintille o fiamme all'area di lavoro.

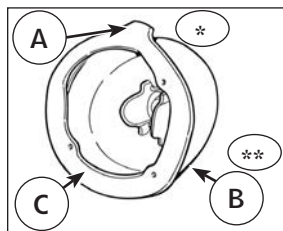


MONTAGGIO

Mettere del grasso sul bordo (C) del filtro dal lato dell'alloggiamento per ottenere una buona tenuta. Nel rimontare il filtro nel proprio alloggiamento, assicurarsi che l'appendice (A) sia rivolta verso l'alto e che lo spigolo (B) si trovi sul lato inferiore sinistro della scatola filtro. Rimontare gli altri particolari precedentemente rimossi.

AVVERTENZA*: In caso di errato montaggio del filtro, potrebbero entrare sporcizia o polvere, provocando l'usura rapida dei segmenti pistone e del cilindro.

*: lato superiore
**: lato sinistro



REGOLAZIONE GIOCO DEI CUSCINETTI DELLO STERZO

Per motivi di sicurezza lo sterzo dovrebbe essere sempre mantenuto registrato in modo tale che il manubrio di guida ruoti liberamente senza gioco. Per controllare la registrazione dello sterzo, posizionare sotto al motore un cavalletto o un supporto in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno. Premere leggermente sulle estremità del manubrio per mettere in rotazione l'articolazione di sterzo; il manubrio dovrà ruotare senza sforzo.

Mettetevi a terra di fronte al motociclo, afferrate le estremità inferiori degli steli della forcella e muovetele in senso normale al loro asse. Se si avverte gioco occorrerà eseguire la regolazione operando come segue:

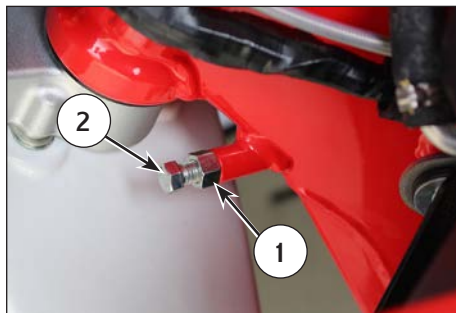
- allentare il dado (1) del cannotto di sterzo.
- Allentare le viti (2) di fissaggio della testa di sterzo agli steli forcella.
- Ruotare in senso orario la ghiera (3) del cannotto di sterzo con l'apposita chiave speciale, fino ad ottenere una corretta registrazione del gioco.
- Serrare il dado (1) del cannotto alla coppia di serraggio di 8÷9 Kgm. (78,4÷88,3 Nm).
- Serrare le viti (2) sulla testa di sterzo a 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

AVVERTENZA*: Per motivi di sicurezza non guidare il motociclo con i cuscinetti di sterzo danneggiati.



REGOLAZIONE ANGOLO DI STERZATA

L'angolo di sterzata può essere variato agendo sui gruppi di registro posti ai lati del canotto di sterzo nel modo seguente: allentare il controdado (1) e ruotare la vite di registro (2) fino a raggiungere l'angolo desiderato quindi serrare nuovamente il controdado (1). Effettuare modifiche della stessa entità su entrambi i lati.



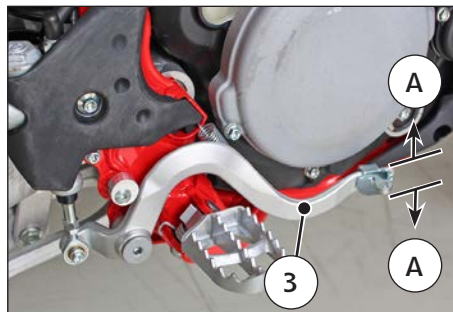
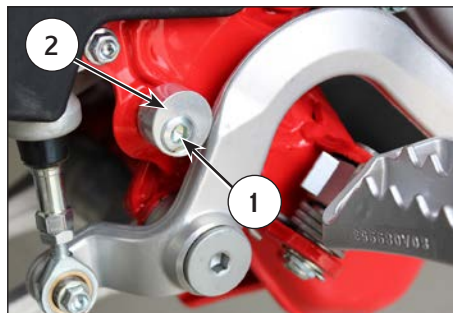
REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

La posizione del pedale di comando del freno posteriore rispetto all'appoggiapiède, può essere regolata a seconda delle esigenze personali.

Dovendo procedere a tale registrazione operare nel modo seguente:

- allentare la vite (1);
- ruotare la camma (2) per abbassare o alzare della dimensione (A) desiderata il pedale del freno (3);

- a regolazione effettuata serrare nuovamente la vite (1). Dopo aver effettuato questa registrazione, è necessario regolare la corsa a vuoto del pedale, secondo le istruzioni riportate di seguito.



REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENO POSTERIORE

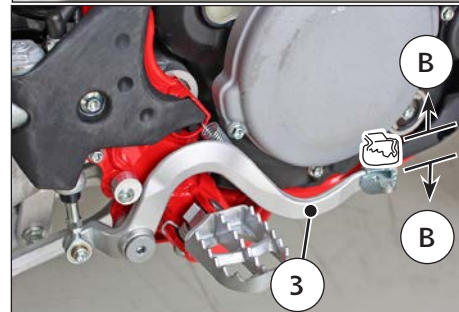
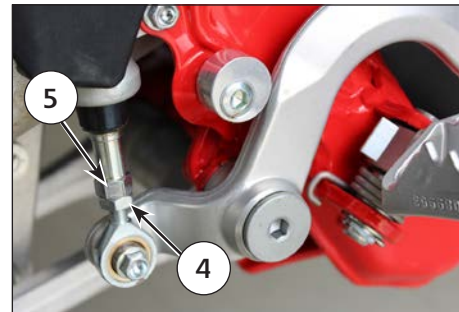
Il pedale (3) di comando del freno posteriore, deve avere una corsa a vuoto (B) di 5 mm prima di iniziare l'azione frenante.

Qualora ciò non si verificasse, procedere alla regi-

strazione nel modo seguente:

- allentare il dado (4);
- agire sull'astina comando pompa (5) per aumentare o diminuire la corsa a vuoto;
- a operazione effettuata serrare nuovamente il dado (4).

ATTENZIONE*: La mancanza della corsa a vuoto prescritta provocherà la rapida usura delle pastiglie freno con il conseguente rischio di arrivare alla TOTALE INEFFICIENZA DEL FRENO.

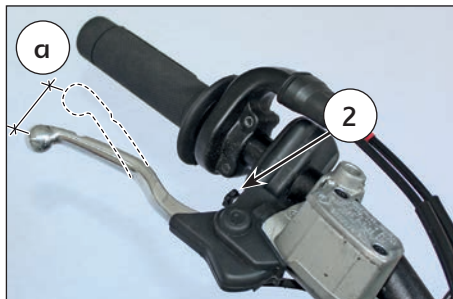
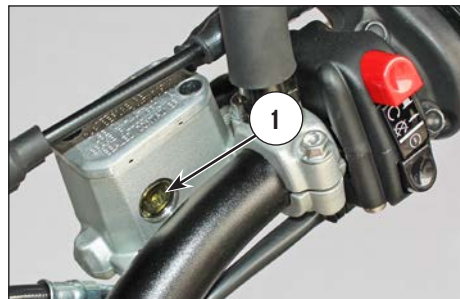


REGOLAZIONE LEVA COMANDO E CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE

Sui modelli RS il registro (2) posto sulla leva di comando consente di regolare la corsa a vuoto (a). La corsa a vuoto (a) deve essere almeno di 3 mm.

Il livello del fluido nel serbatoio della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del valore minimo (1) visibile dall'oblò ricavato posteriormente sul corpo pompa.

Un eventuale abbassamento del livello del fluido può permettere l'ingresso di aria nell'impianto con conseguente allungamento della corsa della leva.



ATTENZIONE*: Se la leva del freno risulta troppo “morbida”, si è in presenza di aria nella tubazione o di un difetto dell'impianto. Essendo pericoloso guidare il motociclo in queste condizioni, fare immediatamente controllare l'impianto frenante presso il Concessionario SWM.

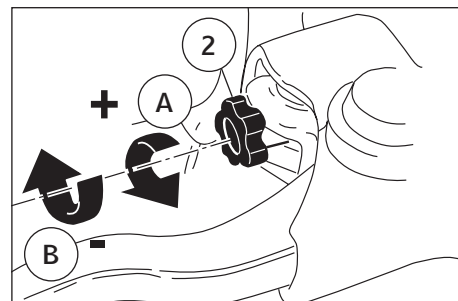
AVVERTENZA*: Non versare fluido freni su superfici verniciate o lenti (es. di fanali)

AVVERTENZA*: Non mischiare due tipi di fluido diversi. Se si sceglie di impiegare una diversa marca di fluido, eliminare completamente quello esistente.

AVVERTENZA*: Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi. In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

A: per aumentare il gioco

B: per diminuire il gioco



CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO POSTERIORE

Il livello del fluido della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del valore minimo indicato sul serbatoio pompa (1).

Un eventuale abbassamento del livello del fluido può permettere l'ingresso di aria nell'impianto con conseguente allungamento della corsa della leva.

ATTENZIONE*: Se il pedale del freno risulta troppo "morbido", si è in presenza di aria nella tubazione o di un difetto dell'impianto. Essendo pericoloso guidare il motociclo in queste condizioni, fare immediatamente controllare l'impianto frenante presso il Concessionario SWM.



AVVERTENZA*: Non versare fluido freni su superfici verniciate o lenti (es. di fanali)

AVVERTENZA*: Non mischiare due tipi di fluido diversi. Se si sceglie di impiegare una diversa marca di fluido, eliminare completamente quello esistente.

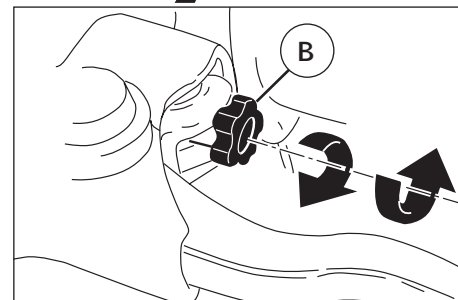
AVVERTENZA*: Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi. In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

REGOLAZIONE LEVA COMANDO FRIZIONE IDRAULICA

La corsa a vuoto (A) deve essere almeno di 3 mm. La posizione della leva sul manubrio può essere variata, a seconda della dimensione della mano del pilota.

Per avvicinare la leva alla manopola, ruotare il registro (B) in senso ORARIO.

Per allontanare la leva dalla manopola, ruotare il registro (B) in senso ANTIORARIO.



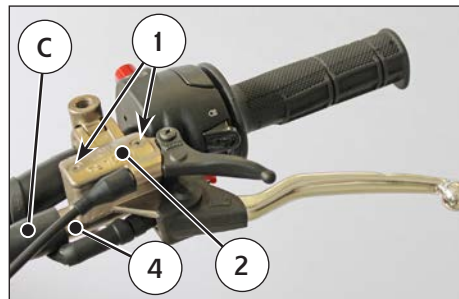
CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRIZIONE IDRAULICA

Per effettuare la verifica del livello del fluido, operare nel modo seguente:

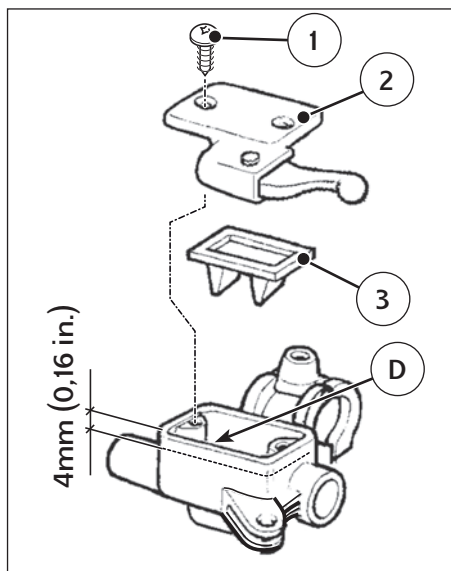
- togliere sul comando le viti (1), il coperchio (2) e la membrana in gomma (3);
- mantenendo orizzontale il cilindro (4) del comando, verificare che il livello del fluido non si trovi al di sotto di 4 mm (0,16 in.) dal limite superiore (D) del corpo pompa;
- se necessario, aggiungere fluido del tipo riportato nella TABELLA DI LUBRIFICAZIONE.

AVVERTENZA*: Non utilizzare MAI liquido per freni.

Rimontare le parti precedentemente rimosse.



Controllare periodicamente la tubazione di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); se la tubazione (C) presenta segni di usura o crepe, sarà opportuna la sua sostituzione.



SPURGO FRIZIONE IDRAULICA

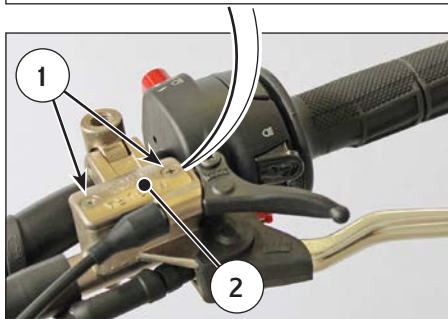
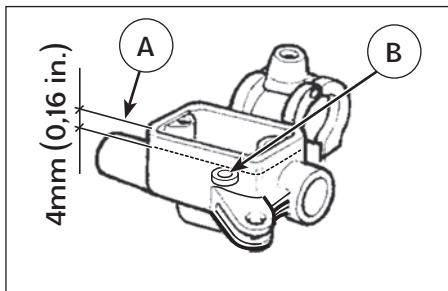
Per effettuare l'operazione, operare nel modo seguente:

- togliere le viti (1), il coperchio (2) e la membrana in gomma;
- rimuovere il nipplo di sfiato (3);
- introdurre nel foro del nipplo, con l'ausilio di una siringa, il fluido del tipo riportato nella TABELLA DI LUBRIFICAZIONE.

AVVERTENZA*: Non utilizzare MAI liquido per freni.

- procedere nell'operazione fino a quando, dal foro (B) sul corpo pompa, uscirà solo fluido SENZA bollicine.

Controllare che il livello del fluido non si trovi al di sotto di 4 mm dal limite superiore (A) del corpo pompa. Rimontare le parti precedentemente rimosse.



SOSPENSIONI

La taratura delle sospensioni è stata scelta dopo aver effettuato numerose e severe prove nelle varie condizioni di impiego dei motocicli; nel caso in cui si intendesse utilizzarli su terreni più specifici, le indicazioni che seguono costituiscono una guida indicativa per la messa a punto. Prima di effettuare qualunque modifica ed anche in seguito, se la nuova registrazione fosse insoddisfacente, è necessario partire sempre dalla taratura standard aumentando o diminuendo gli scatti di registrazione di uno alla volta.

TERRENO DURO

Forcella: regolazione più morbida in compressione.

Ammortizzatore: regolazione più morbida in compressione

TERRENO SABBIOSO

Forcella: regolazione più dura in compressione.

Ammortizzatore: regolazione più dura in compressione e principalmente in estensione; agire inoltre sul precarico della molla per abbassare la parte posteriore della moto.

TERRENO FANGOSO

Forcella: regolazione più dura in compressione.

Ammortizzatore: regolazione più dura sia in compressione che in estensione; agire inoltre sul precarico della molla per alzare la parte posteriore della moto.

ATTENZIONE*: Ricordare SEMPRE che i motocicli partecipanti a competizioni di qualunque genere sono esclusi da OGNI GARANZIA, in tutte le loro parti e che modifiche alla configurazione di serie comportano la NON CONFORMITÀ DEL VEICOLO AL TIPO OMOLOGATO rendendolo non idoneo alla circolazione su strade pubbliche e quindi utilizzabile solo in "CIRCUITI CHIUSI" da parte di soggetto in possesso delle necessarie autorizzazioni/abilitazioni di guida.



REGOLAZIONE FORCELLA

a) ESTENSIONE (REGISTRO SUPERIORE)

Taratura standard:

- 10 scatti.

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro (C) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

b) COMPRESSIONE (REGISTRO INFERIORE)

Taratura standard:

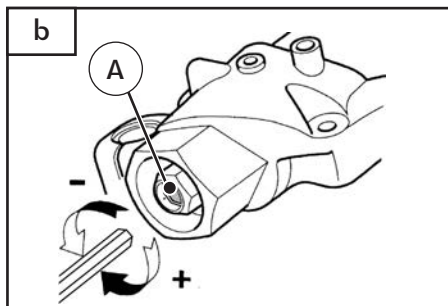
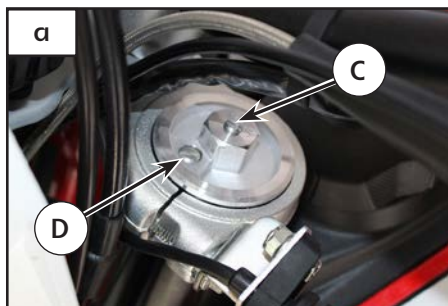
- 10 scatti.

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro (A) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

- SFIATO ARIA (da effettuare mensilmente).

Porre il veicolo su un cavalletto centrale, estendere completamente la forcella ed allentare la valvolina (D). Serrare la valvolina ad operazione ultimata.

Nota*: Non forzare le viti di registro oltre la posizione di apertura e chiusura massima.



- togliere le molle dagli steli facendo scolare l'olio all'interno di questi ultimi;
- portare la forcella a fondo corsa;
- verificare che il livello si trovi alla distanza "A" dal limite superiore dell'asta di forza.

QUANTITÀ D'OLIO IN OGNI STELO

- 643 cm³

- A: 140 mm

con stelo tutto compresso e senza molla.

Nota*:

Costante elastica molle di serie:

- K= 8.8 N/mm

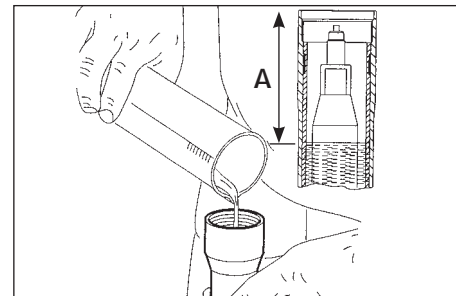
Nota*:

Per non alterare il valore di precarica, sostituire sempre molla e distanziale accoppiati.

LIVELLO OLIO FORCELLA

Per il regolare funzionamento della forcella è indispensabile che in entrambe le gambe si trovi la prevista quantità d'olio. Per controllare il livello dell'olio all'interno degli steli, è necessario rimuovere questi ultimi dalla forcella e procedere nel modo seguente:

- rimuovere i tappi delle aste di forza;



REGISTRAZIONE AMMORTIZZATORE

L'ammortizzatore posteriore deve essere registrato in funzione del peso del pilota e delle condizioni del terreno.

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

1. Con il motociclo a terra in posizione verticale misurare la distanza (A).
2. Sedetevi sulla moto con tutto l'equipaggiamento e nella normale posizione di guida.
3. Con l'aiuto di una seconda persona rilevare la nuova distanza (A).
4. La differenza tra queste due misurazioni costituisce l'ABBASSAMENTO della parte posteriore del motociclo.
L'abbassamento consigliato è di 25/30 mm.
5. Per ottenere il corretto abbassamento in relazione al vostro peso, regolare il precarico della molla dell'ammortizzatore come descritto a fianco.

B: Altezza superiore parafrangente posteriore

C: asse perno ruota posteriore

ATTENZIONE*: La regolazione dell'ammortizzatore influisce sulla stabilità e la maneggevolezza del veicolo; si consiglia pertanto di procedere con cautela dopo aver effettuato una variazione della taratura standard. E' comunque consigliabile, prima di effettuare modifiche, rilevare una quota "A" di riferimento.

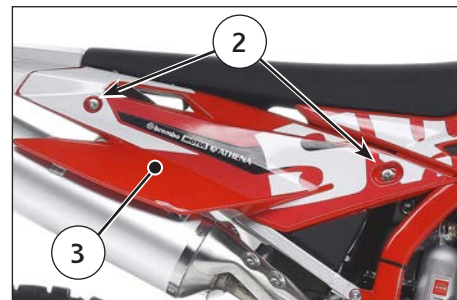
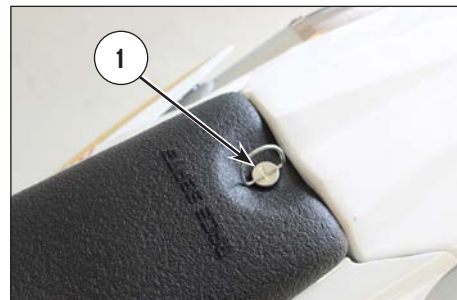
ATTENZIONE*: Non smontare mai l'ammortizzatore perchè contiene gas sotto pressione. Per interventi di maggiore entità rivolgersi al Concessionario SWM.



REGISTRAZIONE PRECARICO MOLLA AMMORTIZZATORE

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

1. Rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (1) di fissaggio, svitare le viti (2) e togliere il pannello laterale destro (3).



2. Pulire la controghiera (4) e la ghiera di registro (5) della molla (6).
3. Allentare la controghiera per mezzo di una chiave a gancio o con un punzone in alluminio.
4. Ruotare la ghiera di registro sino alla posizione desiderata.
5. Effettuata la registrazione in funzione del vostro peso o dello stile di guida, bloccare fermamente la controghiera (coppia di serraggio 5 Kgm).
6. Rimontare il pannello laterale destro e la sella.

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare il tubo di scarico caldo quando si registra l'ammortizzatore.

Costante elastica molle di serie:
- 52 N/mm

REGISTRAZIONE FRENO IDRAULICO AMMORTIZZATO-RE

L'ammortizzatore è registrabile separatamente per la corsa di compressione e quella di estensione.

A) COMPRESSIONE - Taratura standard:

1) bassa velocità di ammortizzazione:

- 14 scatti
(registro 7)

2) alta velocità di ammortizzazione:

- 1 1/2 giro
(registro 8)

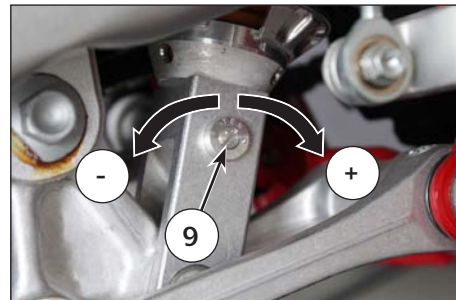
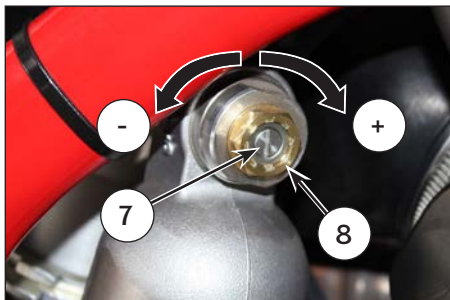
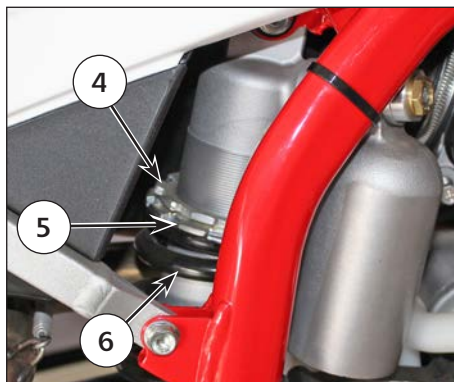
Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare i registri superiori (7) e (8) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro fino alle posizioni sopracitate. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare i registri in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

B) ESTENSIONE - Taratura standard:

- 10 scatti
(registro 9)

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro inferiore (9) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati.

Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.



REGISTRAZIONE CATENA (Fig. A)

La catena deve essere controllata, registrata e lubrificata in accordo con la "Tabella di manutenzione"; questo per motivi di sicurezza e per prevenire una usura eccessiva. Se la catena si consuma eccessivamente o risulta malregistrata, cioè se è allentata o eccessivamente tesa, può fuoriuscire dalla corona o rompersi. Per regolare la tensione della catena è necessario abbassare la parte posteriore del motociciclo, in modo da ottenere l'allineamento dell'asse pignone, asse rotazione forcellone e asse ruota posteriore come indicato nella figura, indi far ruotare di tre giri la ruota posteriore. In tale condizione la catena non deve risultare tesa pur essendo priva di freccia.

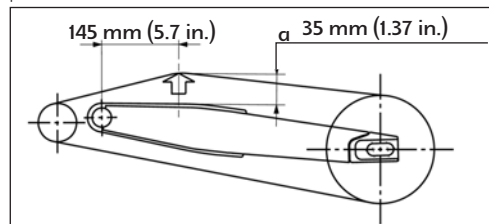
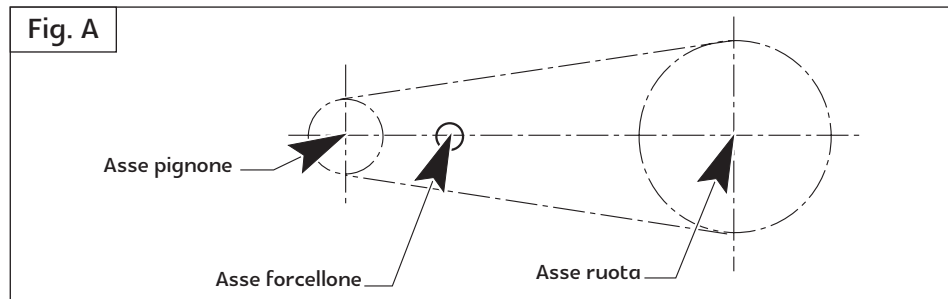


Fig. A



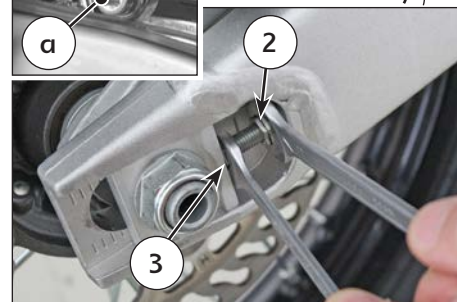
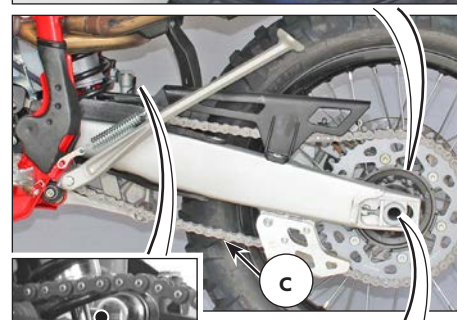
REGOLAZIONE RAPIDA (Fig. B.)

Inserire, nel punto indicato sulla figura, una busso-
la (a) del diametro di 35 mm (o, in alternativa, uno
spessore della stessa dimensione) e verificare che il
ramo inferiore (c) della catena risulti leggermente
teso.

Se così non risulta agire in questo modo:

- allentare sul lato destro, con chiave a bussola da 27 mm, il dado (1) di fissaggio del perno ruota;
- allentare i controdadi (2) su entrambi i tendicatena, con chiave da 12 mm, ed operare sulle viti (3) per ottenere il valore di tensione corretto;
- effettuata la regolazione serrare i controdadi (2) ed il dado perno ruota (1).

Dopo la regolazione, controllare sempre l'allinea-
mento della ruota.



CONTROLLO USURA CATENA, PIGNONE, CORONA

Controllare l'usura della catena nel modo seguente:

- tendere completamente la catena per mezzo delle viti di registro;
- contrassegnare 20 maglie della catena;
- misurare la distanza "L" tra il centro del 1° perno e quello del 21°.

STANDARD	LIMITE DI USURA
317,5 mm	323 mm

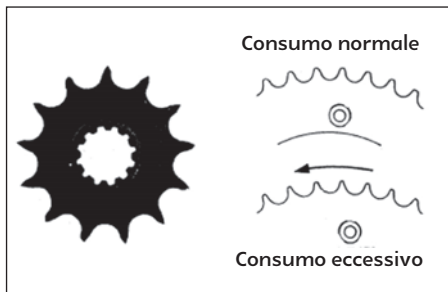
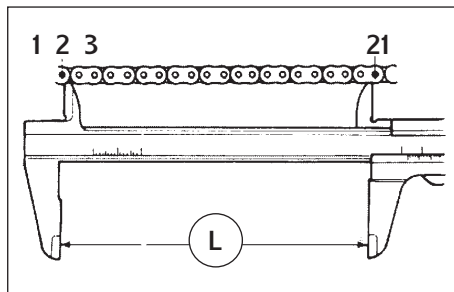
Controllare eventuali danni o usura del pignone. Se questo presenta un'usura uguale a quella mostrata in figura, deve essere sostituito. Dopo aver smontato la ruota, è necessario verificare lo stato di usura dei denti della corona posteriore.

La figura sottoriportata mostra il profilo dei denti in condizioni di usura normale ed eccessiva.

Se la corona è eccessivamente usurata procedere alla sua sostituzione svitando le sei viti di fissaggio al mozzo.

ATTENZIONE*: Il disallineamento della ruota provoca un'usura anormale con conseguenti condizioni di guida insicura.

Nota*: In presenza di terreno fangoso e umido, i residui che si depositano su corona, pignone e catena provocano un'ulteriore tensione di quest'ultima. Prevedendo l'impiego del motociclo in queste condizioni, tendere inizialmente di meno la catena. L'uso del motociclo sui terreni fangosi aumenta notevolmente l'usura di pignone, catena e corona posteriore.



LUBRIFICAZIONE CATENA

Lubrificare la catena attenendosi alle istruzioni che seguono.

AVVERTENZA*: Non usare mai grasso per lubrificare la catena. Il grasso causa l'accumulo di polvere e fango che agiscono come abrasivi provocando l'usura rapida della catena, del pignone e della corona.

Smontaggio e pulizia

Quando la catena diventa particolarmente sporca, deve essere rimossa e pulita prima della lubrificazione. Procedere nel modo seguente.

1- Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota posteriore sia sollevata dal terreno.

Togliere: le viti (1), la protezione (2) del pignone, la molletta (3), il giunto (4) con i relativi anelli OR, quindi rimuovere la catena (5);

Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso, facendo attenzione a posizionare correttamente la molletta (3) e il giunto (4) con i relativi anelli OR.

2- Controllare che la catena non sia usurata o danneggiata. Sostituirla sempre in accordo con la Tabella di Manutenzione Periodica o se risultano danneggiati i rulli o le maglie.

3- Controllare che non siano danneggiati il pignone o la corona.

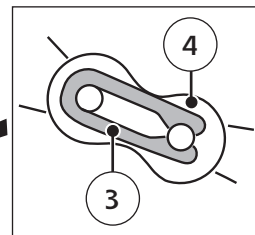
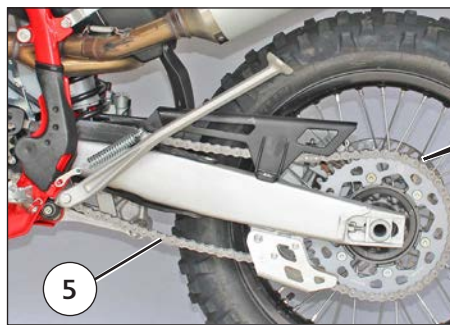
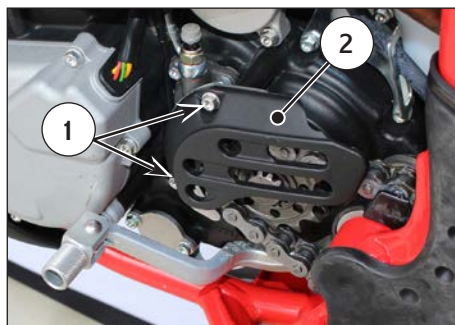
4- Lavare e lubrificare la catena come sottodescritto.

5- Se la catena è stata tagliata, rimontarla con l'aiuto del giunto.

6- Montare la molletta (3) del giunto in modo che la parte chiusa sia rivolta nel senso di rotazione della catena, come mostra la figura sotto.

Nota*: Ai fini della sicurezza, il giunto è la parte più critica della catena di trasmissione. I giunti sono riutilizzabili se rimangono in ottime condizioni anche se è consigliabile montarne uno nuovo quando si rimonta la catena.

7- Registrare correttamente la catena come descritto nel relativo paragrafo.



Lavaggio catena con anelli OR

Lavare con petrolio, nafta o olio di paraffina; non usare benzina, trielina o solventi per non danneggiare gli anelli OR.

Usare, in alternativa, spray specifici per catene con anelli OR.

Lubrificazione catena con anelli OR

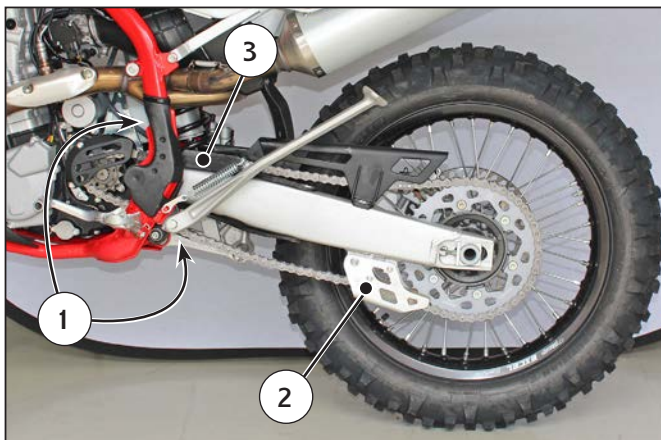
Lubrificare con un pennello sia le parti metalliche che quelle in gomma (OR) agendo esternamente ed internamente con olio motore di viscosità SAE 80-90.

AVVERTENZA*: Il lubrificante per la catena NON deve venire a contatto con il pneumatico o il disco freno posteriori.

Rullo guidacatena, cruna guidacatena, pattino catena

Controllare l'usura dei particolari sopracitati e sostituirli, se necessario.

AVVERTENZA*: Controllare l'allineamento del guidacatena. Nel caso si fosse piegato, potrebbe interferire con la catena provocandone la rapida usura. Si potrebbe inoltre verificare uno scarrucolamento della catena dal pignone.



- 1 - Rullo tendicatena
- 2 - Cruna guidacatena
- 3 - Pattino catena

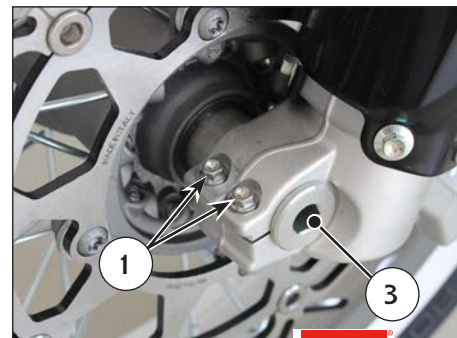
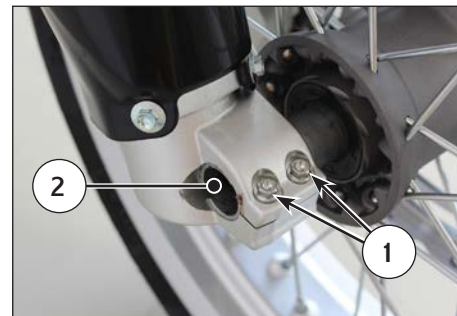
SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno.

Allentare le viti (1) che bloccano il perno ruota (2) sui supporti degli steli forcella. Bloccare la testa del perno ruota e contemporaneamente svitare la vite (3) sul lato opposto; sfilare il perno ruota.



Nota*: Con la ruota smontata, non tirare la leva del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza. Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.



RIMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

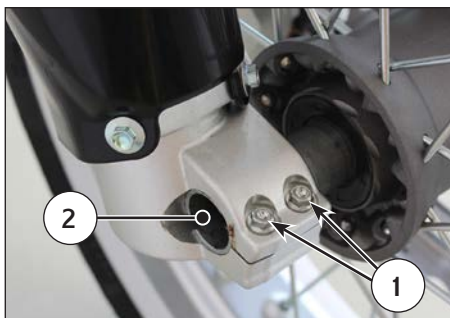
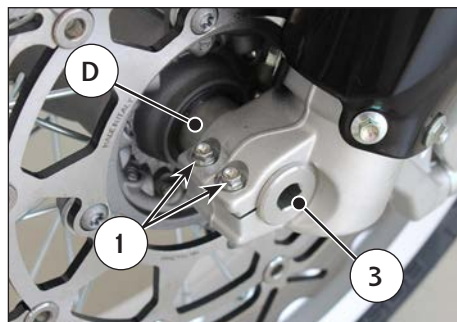
Montare il distanziale (D) sinistro sul mozzo ruota.

Inserire la ruota tra gli steli della forcella facendo in modo che il disco freno si inserisca nella pinza.

Inserire dal lato destro il perno ruota (2) precedentemente ingrassato e batterlo fino a battuta sullo stelo sinistro; mentre si esegue questa operazione, è bene far girare la ruota. Avvitare la vite (3) sul lato sinistro della forcella SENZA bloccarla.

A questo punto eseguire qualche pompaggio, spingendo verso il basso il manubrio fino al punto in cui si può essere certi del perfetto allineamento degli steli forcella. Bloccare: le viti (1) sullo stelo destro (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), la vite (3) sul lato sinistro (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb) e le viti (1) sullo stelo sinistro (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).

Nota*: Dopo aver rimontato la ruota, agire sulla leva di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.



SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

Svitare il dado (1) del perno ruota (3) e sfilare quest'ultimo; non è necessario allentare i tendicatena (2), in questo modo il valore di tensione della catena risulterà inalterato dopo il rimontaggio. Sfilare la ruota completa facendo attenzione ai distanziali posti ai lati del mozzo.

Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

Nota*: Con la ruota smontata, non agire sul pedale del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza.

Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.

Dopo aver rimontato la ruota, agire sul pedale di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.

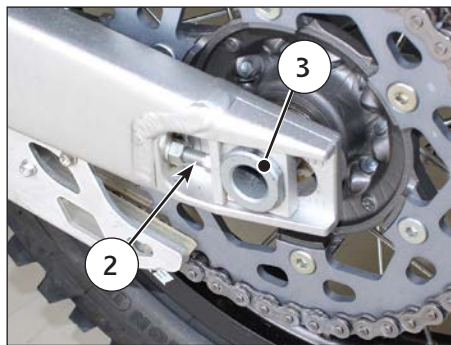
PNEUMATICI

Abbiate cura di tenere i pneumatici gonfiati sempre alla giusta pressione che deve corrispondere a quella indicata nella tabella "Dati Tecnici" presente nella parte iniziale del manuale.

Effettuate la sostituzione del pneumatico qualora l'usura fosse superiore a quanto riportato nella tabella sottostante.

ALTEZZA MINIMA
DEL BATTISTRADA

ANTERIORE	3 mm
POSTERIORE	3 mm

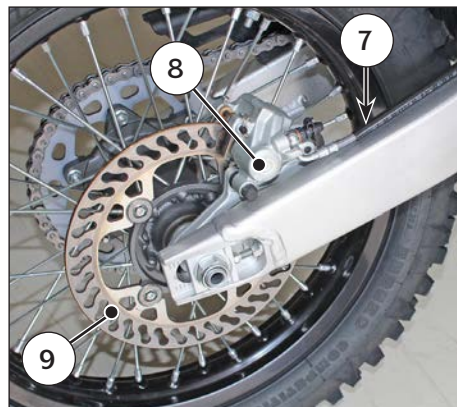
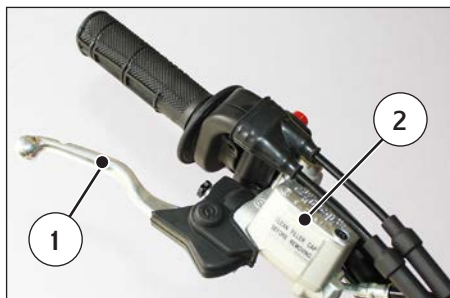


FRENI

I principali componenti dei due impianti sono: la pompa freno con relativa leva (anteriormente) o pedale (posteriormente), la tubazione, la pinza ed il disco.

LEGENDA

1. Leva comando freno anteriore
2. Pompa freno anteriore con serbatoio olio
3. Tubazione anteriore
4. Pinza freno anteriore
5. Disco freno anteriore
6. Pompa freno posteriore con serbatoio olio
7. Tubazione posteriore
8. Pinza freno posteriore
9. Disco freno posteriore
10. Pedale comando freno posteriore



SMONTAGGIO PASTIGLIE FRENO

- Rimuovere le mollette (1).
- Sfilare il perno (2).
- Rimuovere le pastiglie.

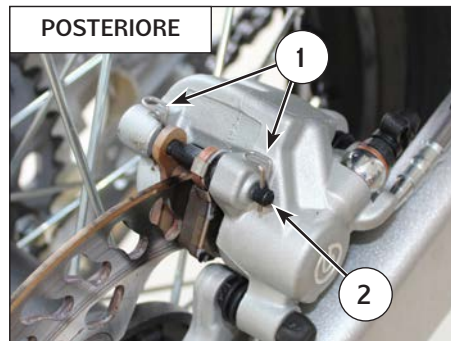
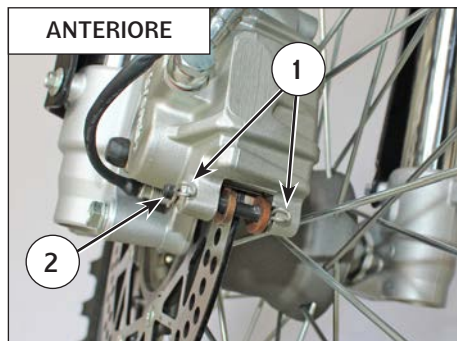
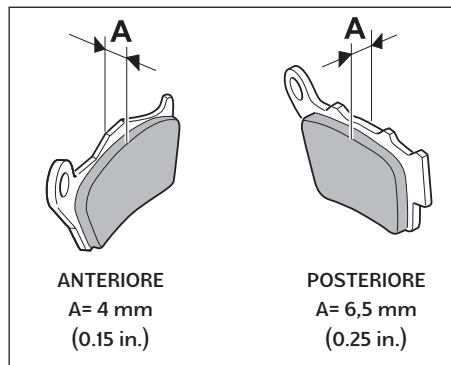
ATTENZIONE*: Non azionare la leva o il pedale freno mentre si tolgono le pastiglie.

USURA PASTIGLIE

Controllare l'usura delle pastiglie.

Rispettare il limite di servizio "A" indicato nelle relative figure.

Se detto limite è stato superato, sostituire le pastiglie in coppia.



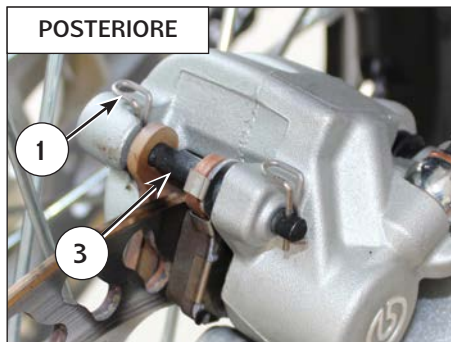
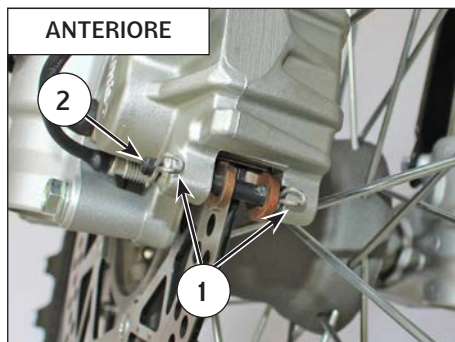
PULIZIA PASTIGLIE

Accertarsi che non ci siano tracce di fluido freni o di olio sulle pastiglie o sui dischi. Pulire le pastiglie o i dischi da eventuali tracce di fluido o olio con alcool. Sostituire le pastiglie se non è stato possibile pulirle in modo soddisfacente.

MONTAGGIO PASTIGLIE

- Montare le nuove pastiglie freno.
- Rimontare il perno (2) e le relative mollette (1).

ATTENZIONE*: Non guidare il motociclo fino a quando la leva o il pedale freno non saranno del tutto efficienti. Pompare la leva o il pedale freno fino a portare le pastiglie a contatto dei dischi. Il freno non funzionerà al primo tentativo di azionamento sulla leva o sul pedale.



USURA DISCO FRENO

Rilevare lo spessore di ogni disco nel punto di maggiore usura. Sostituire il disco se l'usura ha superato il limite previsto.

Spessore disco

DISCO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Anteriore	3 mm	2,5 mm
Posteriore	4 mm	3,6 mm

PULIZIA DISCO

Una scarsa efficienza di frenata può anche essere causata dalla presenza di olio sul disco. Olio o grasso sul disco possono essere eliminati mediante un solvente ad alto indice di infiammabilità come acetone o prodotti similari.

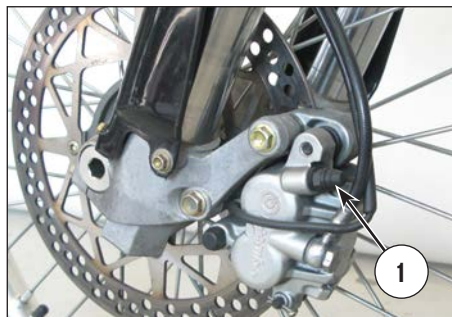
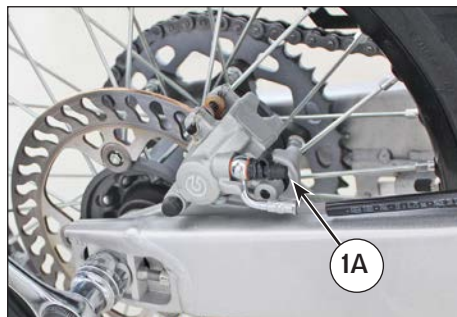


SOSTITUZIONE FLUIDO

Il fluido freni deve essere controllato e sostituito in accordo con la Tabella di Manutenzione o nel caso fosse stato contaminato da sporcizia o acqua. Non sostituire il fluido sotto la pioggia o con vento intenso.

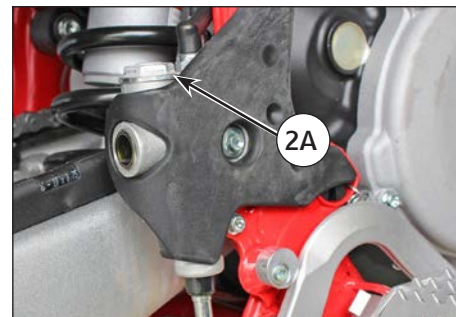
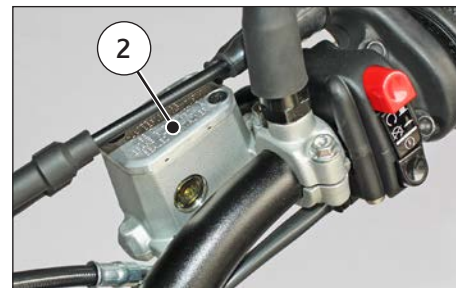
AVVERTENZA*:

- * Usare solamente fluido freni prelevato da contenitore sigillato (DOT 4). Non usare mai fluido già utilizzato.
- * Non permettere che agenti contaminanti quali sporcizia, acqua etc. entrino nel serbatoio.
- * Per evitare rischi di contaminazioni del fluido, non lasciare il serbatoio olio senza coperchio.
- * Maneggiare con cura il fluido per non danneggiare le parti verniciate.
- * Non mischiare due tipi differenti di fluido. Ciò provocherebbe l'abbassamento del punto di ebollizione e potrebbe portare all'inefficienza del freno o al deterioramento delle parti in gomma.



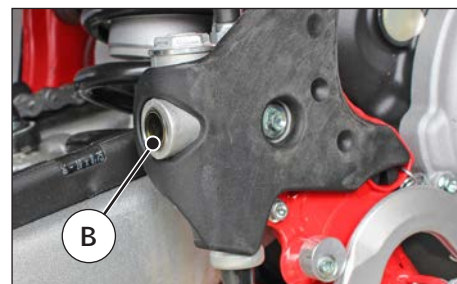
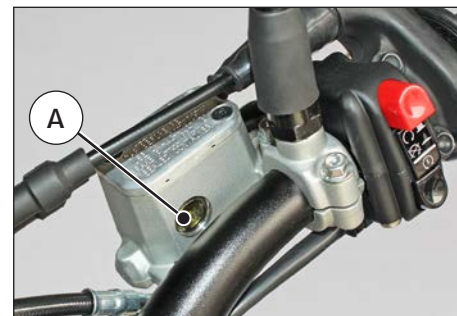
Per effettuare la sostituzione, procedere nel modo seguente:

- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1) o (1A).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Togliere il coperchio (2) o (2A: chiave da 21 mm) del serbatoio fluido ed il soffietto in gomma.
- Allentare la valvola di spurgo sulla pinza.



- Pompare con la leva freno (3) o il pedale freno (3A) in modo da evacuare completamente il fluido.
- Chiudere la valvola di spurgo e riempire il serbatoio con fluido fresco.
- Aprire la valvola di spurgo, azionare la leva o il pedale, chiudere la valvola con leva o pedale ancora premuti rilasciando velocemente questi ultimi.
- Ripetere questa operazione sino a quando l'impianto è completamente pieno ed il fluido chiaro inizia a uscire dal tubo di plastica: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.
- Ripristinare il livello (A) o (B) del fluido e rimontare il soffietto in gomma ed il coperchio del serbatoio.

Dopo aver effettuato la sostituzione del fluido è necessario procedere allo spurgo dell'impianto come descritto nel paragrafo relativo.



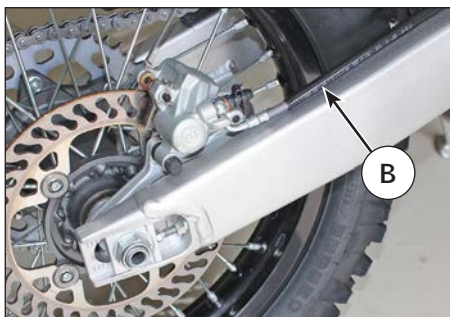
ATTENZIONE*:

Il fluido freni intacca velocemente le superfici verniciate, pertanto ogni sua traccia deve essere immediatamente rimossa .

* Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi.

In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

Controllare periodicamente le tubazioni di collegamento (vedi “Scheda di manutenzione periodica”); se le tubazioni (A) e (B) presentano segni di usura o crepe, sarà opportuna la loro sostituzione.



SPURGO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato dopo la sostituzione del fluido o quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa della leva diventa lunga ed elastica.

Procedere nel modo seguente.

- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore (accertarsi che durante l'intera operazione l'estremità del tubetto sia costantemente immersa nel fluido).



- Togliere il coperchio (2) del serbatoio fluido, il soffiETTO in gomma e riempire il serbatoio con fluido fresco.
- Allentare la valvola di spurgo ed azionare ripetutamente la leva (3) sino a quando si noterà, dal tubetto trasparente, la fuoriuscita di fluido chiaro e senza bolle: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.
- Ripristinare il livello (A) del fluido e rimontare il soffiETTO in gomma ed il coperchio (2) del serbatoio.

ATTENZIONE*:

Durante l'operazione di spurgo, il livello del fluido all'interno del serbatoio non deve mai trovarsi al di sotto della tacca di minimo.

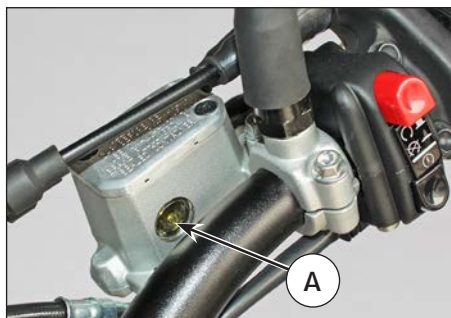
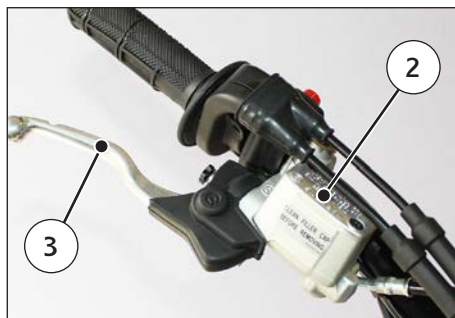
Coppia di serraggio per la valvola di spurgo 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

Il liquido freni è corrosivo. In caso di contatto con gli occhi bagnarli abbondantemente con acqua.

Durante lo spurgo dell'impianto il manubrio del motociclo deve essere girato verso sinistra. In questo modo il serbatoio pompa risulterà più alto, facilitando l'operazione di spurgo del circuito frenante.

Nel caso il motociclo, durante una gara, subisca delle cadute, oppure in seguito a riparazioni di officina, manifesti elasticità della corsa della leva freno con conseguenti carenze dell'azione frenante, sarà opportuno ripetere lo spurgo del circuito come sopra descritto.

Lo spurgo non elimina completamente l'aria presente nel circuito; le piccole quantità rimanenti si eliminano automaticamente durante un breve periodo d'uso del motociclo; ciò comporta una minore elasticità e corsa della leva di comando.

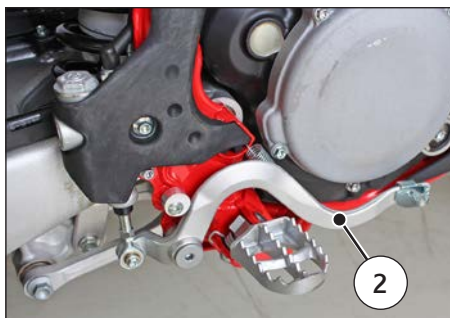


SPURGO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato dopo la sostituzione del fluido o quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa del pedale diventa lunga ed elastica. Per effettuare lo spurgo operare nel modo seguente:

- Rimuovere il coperchio (A) del serbatoio (chiave da 21 mm), la membrana e riempire con fluido (DOT 4).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo (1) della pinza, ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.

- Abbassare completamente il pedale (2).
- Allentare la valvola di spurgo lasciando fuoriuscire il fluido (all'inizio uscirà solamente aria), poi chiudere leggermente la valvola.
- Rilasciare il pedale ed attendere qualche secondo prima di ripetere l'operazione sino a quando dal tubetto uscirà solo fluido.
- Bloccare la valvola di spurgo alla coppia prescritta e controllare il livello (B) del fluido nel serbatoio prima di rimontare il coperchio (1).



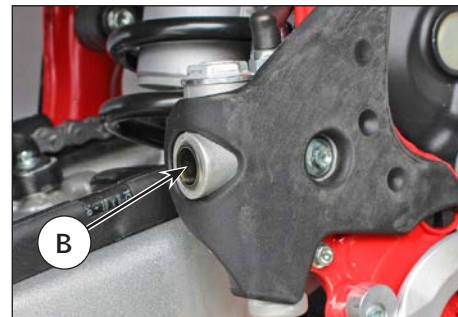
Se l'operazione di spurgo è stata eseguita correttamente la corsa del pedale non risulterà elastica. In caso contrario, ripetere l'operazione.

Nota*: Qualora, a causa di una caduta, o dopo una riparazione, si riscontrasse elasticità della corsa della leva o del pedale freno con conseguente diminuzione dell'efficienza frenante, dovrà essere ripetuto lo spurgo del circuito come precedentemente descritto.

ATTENZIONE*:

Durante l'operazione di spurgo, il livello del fluido all'interno del serbatoio non deve mai trovarsi al di sotto della tacca di minimo.

Coppia di serraggio per la valvola di spurgo 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



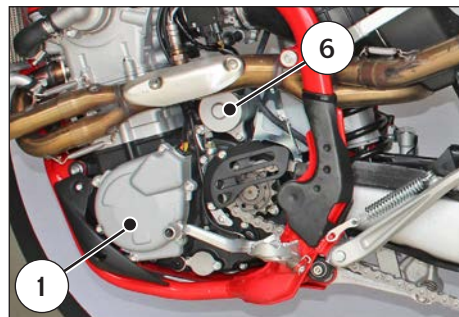
SILENZIATORE DI SCARICO

Il silenziatore riduce la rumorosità di scarico ma è anche parte integrante dell'impianto di scarico e come tale le sue condizioni influiscono sulle prestazioni del motociclo. Il marcato aumento della rumorosità di scarico è indice di deterioramento del materiale fonoassorbente posto sul tubo forato all'interno del silenziatore.

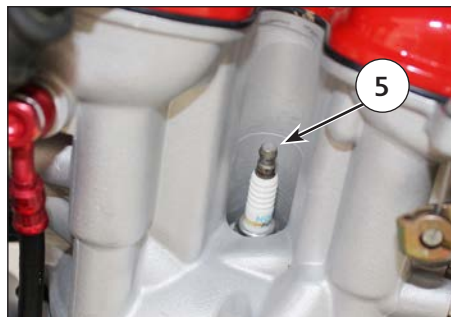
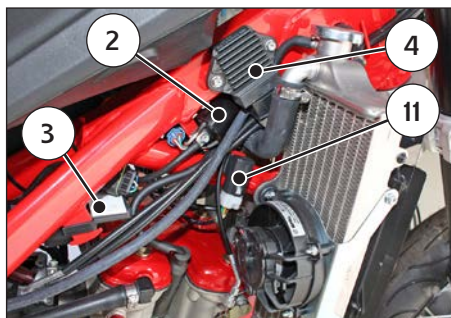
UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI

L'impianto di accensione è composto dai seguenti elementi:

- Generatore (1) all'interno del coperchio del semicarter sinistro;
- Bobina elettronica (2) sotto il serbatoio carburante;
- Centralina elettronica (3) sotto il serbatoio carburante;
- Regolatore di tensione (4) sotto il serbatoio carburante;

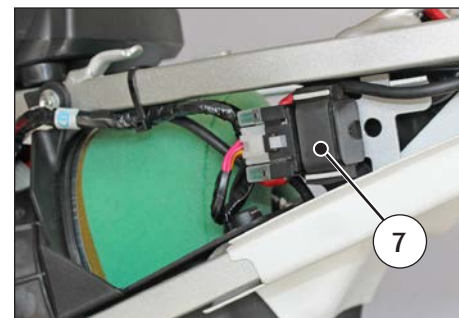


- Candela accensione (5) sulla destra della testa cilindro;
- Motorino di avviamento da 12V- 450W (6) dietro al cilindro motore;
- Teleruttore avviamento elettrico (7) sulla sinistra del telaio posteriore;
- Sensore M.A.Q.S. (pressione, posizione comando gas, temperatura aria) (8) sul corpo farfallato.

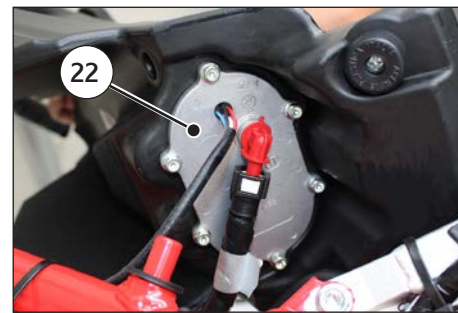
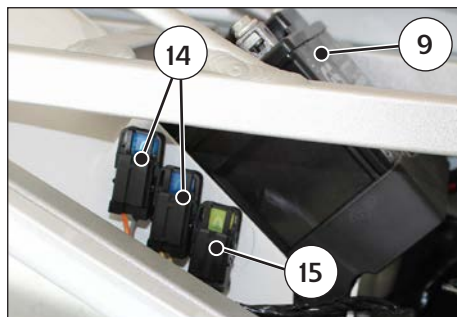
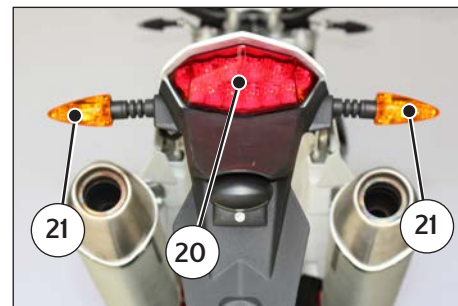
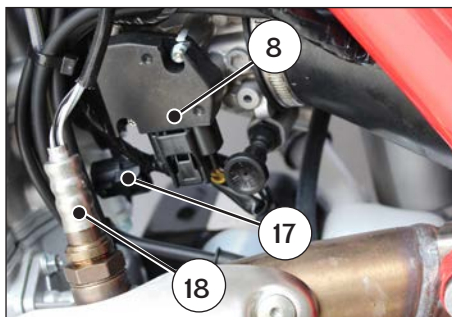
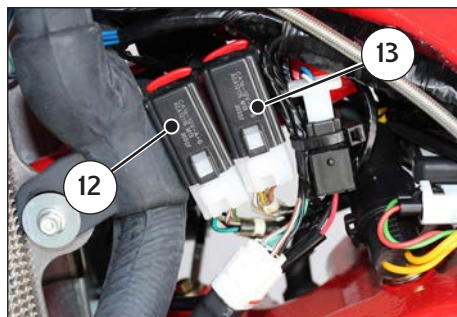


L'impianto elettrico è composto dai seguenti elementi:

- Batteria 12V-14Ah (9) sotto la sella;
- Dispositivo intermittenza lampeggiatori (10) posto sulla piastra portautenze sotto la sella;
- Rele posti sulla piastra portautenze sotto la sella;
- Relè (11) avvisatore acustico, indicatori di direzione, luci stop, luci anabbaglianti, luci abbaglianti;



- Relè (12) iniettore, sonda lambda, pompa benzina, bobina;
- Relè (13) elettroventola;
- Due fusibili (14) da 15A ed uno (15) da 20A, sulla destra del parafrangente posteriore;
- Sensore (17) temperatura refrigerante;
- Sonda Lambda (18);
- Proiettore (19) con lampada alogena biluce da 12V-35/35W e lampada luce di posizione da 12V-5W;
- Fanale posteriore (20) del tipo a LED con lampada segnalazione arresto da 12V-21W lampada luce di posizione 12V-5W;
- Indicatori di direzione (21) da 12V-10W;
- Pompa carburante (22) all'interno del serbatoio.



LEGENDA COLORE CAVI

B	Blu
B/Bk	Blu/Nero
Bk	Nero
Br	Marrone
Br/Bk	Marrone/Nero
Br/R	Marrone/Rosso
Br/W	Marrone/Bianco
G	Verde
G/Bk	Verde/Nero
G/Gr	Verde/Grigio
G/R	Verde/Rosso
Gr	Grigio
Gr/B	Grigio/Blu
Gr/Bk	Grigio/Nero
O	Arancio
O/Bk	Arancio/Nero
O/G	Arancio/Verde
Pk	Rosa
R	Rosso
R/Bk	Rosso/Nero
Sb	Azzurro
V	Viola
W	Bianco
W/B	Bianco/Blu
W/Bk	Bianco/Nero

W/G	Bianco/Verde
W/R	Bianco/Rosso
W/V	Bianco/Viola
W/Y	Bianco/Giallo
Y	Giallo
Y/Bk	Giallo/Nero
Y/Br	Giallo/Marrone
Y/G	Giallo/Verde
Y/O	Giallo/Arancio
Y/Sb	Giallo/Azzurro
Y/R	Giallo/Rosso

LEGENDA SCHEMA ELETTRICO

1. Centralina elettronica
2. Alternatore
3. Regolatore di tensione
4. Interruttore stop posteriore
5. Interruttore stop anteriore
6. Inietttore
7. Strumento
8. Indicatore di direzione anteriore destro
9. Proiettore anteriore
10. Ventola di raffreddamento
11. Indicatore di direzione anteriore sinistro
12. Avvisatore acustico
13. Commutatore sinistro
14. Intermittenza indicatori di direzione

15. Fanalino posteriore
16. Batteria
17. Teleruttore avviamento elettrico
18. Motorino di avviamento
19. Candela accensione
20. Indicatore di direzione posteriore destro
21. Indicatore di direzione posteriore sinistro
22. Sensore marce
23. Bobina A.T.
24. Sensore posizione comando gas (40)
25. Commutatore destro
26. Interruttore accensione
27. Interruttore frizione
28. Sensore velocità
29. Relè per elettroventola
30. Relè corrente continua
31. Sonda Lambda
32. Sensore temperatura aria (40)
33. Sensore temperatura refrigerante
34. Sensore di pressione (40)
35. Pompa carburante
36. Sensore di caduta*
37. Fusibili
38. Relè di potenza
39. Interfaccia centralina
40. M.A.Q.S. (34+24+32)

*: Arresta il motore in caso di caduta.





BATTERIA

La batteria, di tipo sigillato, non necessita di manutenzione. Qualora si riscontrassero perdite di elettrolita o inconvenienti all'impianto elettrico, rivolgetevi al Concessionario SWM.

Nel caso il veicolo debba rimanere inutilizzato per lunghi periodi, si consiglia di scollegare la batteria dall'impianto elettrico e conservarla al riparo dall'umidità.

- Dopo un uso intensivo della batteria, è consigliabile un ciclo di carica lenta (0,6A per 8 ore per batteria 12V-6Ah).
- La ricarica rapida è consigliata solo in situazioni di estrema necessità in quanto si riduce drasticamente la vita degli elementi in piombo (6A per 0,5 ore per batteria 12V-6Ah).

RICARICA BATTERIA

Per accedere alla batteria (1), è necessario:

- rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (2) di fissaggio.



- Sganciare l'elastico di fissaggio batteria;
- rimuovere per primo il cavo negativo NERO o BLU poi quello positivo ROSSO (in fase di rimontaggio, collegare per primo il cavo positivo ROSSO poi quello negativo NERO o BLU);
- estrarre la batteria (1) dal proprio alloggiamento.

Verificare, con l'ausilio di un voltmetro, che la tensione della stessa non sia inferiore a 12.5V.

In caso contrario, la batteria necessita di un ciclo di ricarica.

Utilizzando un caricabatteria a tensione costante, collegare per primo il cavo positivo ROSSO al morsetto positivo della batteria poi quello negativo NERO o BLU al morsetto negativo della stessa.

La tensione di riposo si regola su un valore costante solo dopo alcune ore, pertanto si consiglia di NON misurarla subito dopo aver caricato o scaricato la batteria.

Verificare sempre lo stato di carica della batteria prima di reinstallarla sul veicolo.

La batteria deve essere tenuta pulita ed i terminali ingrassati.



ATTENZIONE*: La batteria contiene acido solforico. Evitare il contatto con pelle, occhi e abiti.

RIMEDI:

CONTATTO CON LA PELLE: Sciacquare abbondantemente con acqua.

INGESTIONE: Bevete grandi quantità di acqua. Chiamate subito un medico. Non provocare vomito.

CONTATTO CON GLI OCCHI: sciacquare con acqua per 15 minuti almeno e chiamate un medico.

ATTENZIONE*: La batteria in caso di inutilizzo deve comunque essere ricaricata con ciclo di carica lento (0,6 A per 8 ore per batteria 12V-6Ah) almeno ogni 3 settimane.

ATTENZIONE*: Le batterie producono gas esplosivi, date aria quindi quando caricate o usate la batteria in ambienti chiusi. Quando usate un carica-batteria, collegate la batteria al caricatore prima di accenderlo. Questa pratica evita la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria che, potrebbero incendiare i gas contenuti nella batteria.



SOSTITUZIONE LAMPADINE PROIETTORE

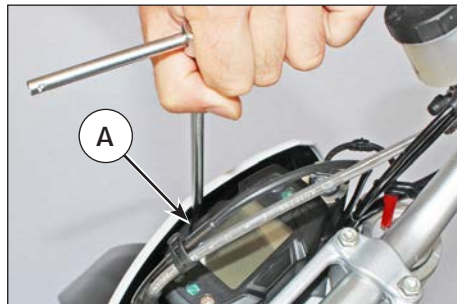
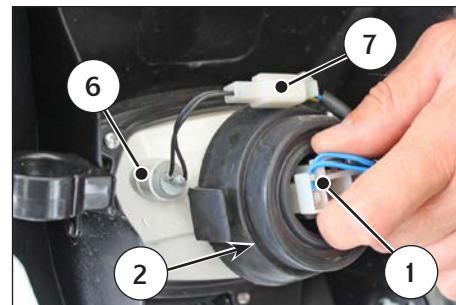
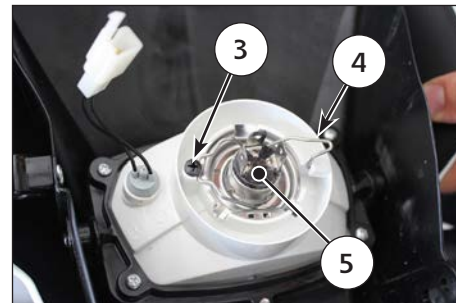
Per accedere alle lampadine del proiettore, occorre procedere nel modo seguente:

- togliere la vite di fissaggio superiore del portafaro al supporto strumento (A);
- spostare in avanti il portafaro (B) e tirarlo verso l'alto (C) per sganciarlo dai due supporti inferiori;
- rimuovere il portafaro;
- togliere il connettore (1) della lampada biluce e la cuffia (2) in gomma;
- togliere la vite (3);
- sganciare la molletta (4) di tenuta e rimuovere la lampada (5).

Nota*: La lampada (5) del proiettore anteriore è di tipo alogeno; durante la sostituzione occorre prestare attenzione a non toccare con le mani nude la parte in vetro.

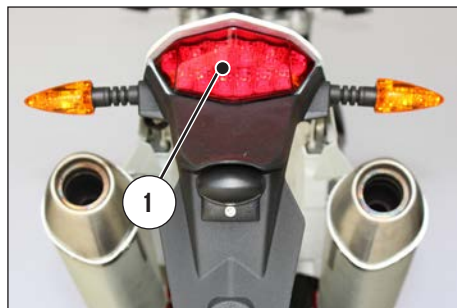
Per sostituire la lampada della luce di posizione (6) è sufficiente scollegare il connettore (7) e sfilarla dalla calotta interna.

Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.



FANALE POSTERIORE

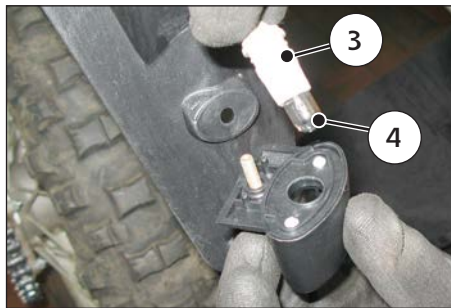
Il fanale posteriore (1) è del tipo a LED; in caso di non funzionamento deve essere sostituito.



SOSTITUZIONE LAMPADA LUCE TARGA

- Svitare la vite (1) e staccare la luce targa (2) dal parafrangente;
- estrarre il portalampada (3) con la lampadina (4) dal supporto;
- tirare la lampadina (4) per sfilarla dal portalampada;

Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.



REGISTRAZIONE FANALE ANTERIORE

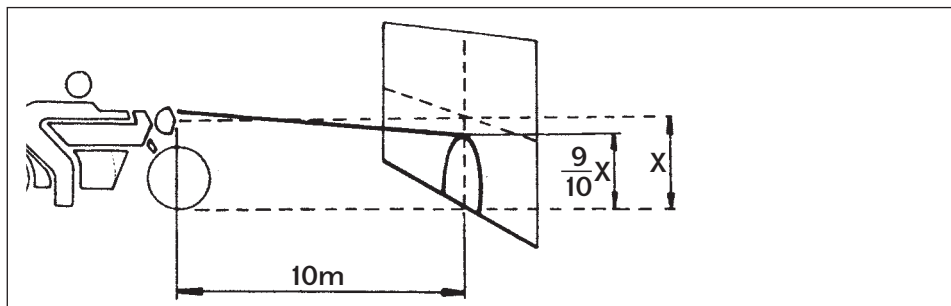
Per controllare se il fanale è orientato nel modo corretto mettere il motociclo, con in pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale.

Di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri, tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del fanale ed una verticale in linea con l'asse longitudinale del veicolo.

Effettuare il controllo possibilmente nella penombra. Accendendo la luce abbagliante il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a $\frac{9}{10}X$ dell'altezza da terra del centro del proiettore.

L'eventuale rettifica dell'orientamento si può effettuare agendo come segue:

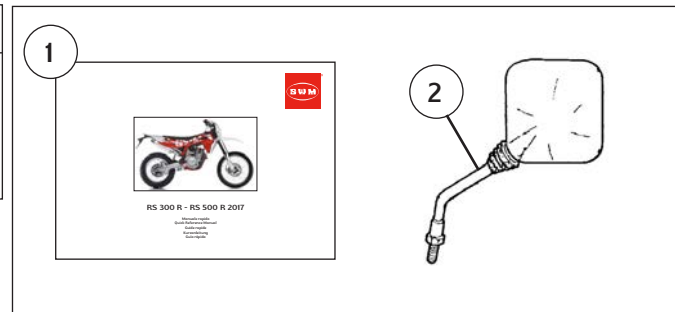
- Agire sulla vite (1) di regolazione; avvitando il fascio luminoso si abbassa; svitando il fascio luminoso si alza.



DOTAZIONE

IT

POS.	N. CODICE	DENOMINAZIONE
1	A000P01249	MANUALE RAPIDO MULTILINGUA (1)
2	FA00P01471	SPECCHIETTO RETROVISORE DX (1)
	F000P01471	SPECCHIETTO RETROVISORE SX (1)



APPENDICE

INATTIVITA' PROLUNGATA

Dovendo lasciare inattivo il motociclo per un certo periodo di tempo, effettuare la seguente preparazione:

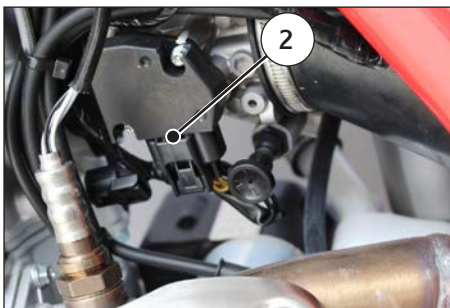
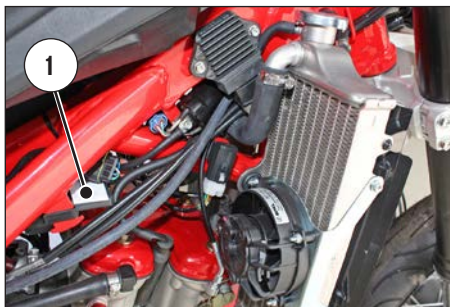
- Pulire completamente il motociclo.
- Scaricare il carburante dal serbatoio.
- Riempire il serbatoio con carburante miscelato ad uno stabilizzatore

ATTENZIONE*: Non disperdere il carburante eliminato nell'ambiente e far girare il motore all'aria aperta, non in ambienti chiusi.

- Lubrificare la catena della trasmissione secondaria e tutte le trasmissioni flessibili.
- Per evitare la formazione di ruggine spruzzare olio su tutte le superfici metalliche non verniciate. Evitare che le parti in gomma o i freni entrino a contatto con l'olio.
- Porre il motociclo su un supporto o un cavalletto in modo che entrambe le ruote siano sollevate da terra (nel caso non si potesse procedere in questo modo, mettere delle assi sotto le ruote per evitare che i pneumatici rimangano a contatto con l'umidità).
- Mettere una busta di plastica sopra il tubo di scarico per evitare che entri umidità.
- Coprire il motociclo per proteggerlo da polvere e sporcizia.

Per rimettere in attività il motociclo, procedere come segue:

- Accertarsi che la candela sia serrata .
- Riempire il serbatoio carburante.
- Far girare il motore per scaldare l'olio dopodichè scaricare quest'ultimo.
- Versare olio fresco nel carter.
- Controllare tutti i punti richiamati nella sezione "Controlli e RegISTRAZIONI" (Appendice A).
- Lubrificare tutti i punti richiamati nella sezione "Lubrificazione" (Appendice A).



PULIZIA

Premesso che, prima del lavaggio del motociclo, è necessario proteggere opportunamente dall'acqua le seguenti parti:

- a) Apertura posteriore dello scarico;
- b) Aspirazione filtro aria;
- c) Leve frizione e freno anteriore, manopole, commutatori sul manubrio;
- d) Testa di sterzo forcella, cuscinetti ruote;
- e) Leveraggi sospensione posteriore.

EVITARE DI INSISTERE CON GETTI D'ACQUA O D'ARIA AD ALTA PRESSIONE sulle PARTI ELETTRICHE e sull'IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE AD INIEZIONE, specialmente la centralina elettronica (1) ed il gruppo sensori M.A.Q.S. (2).

Dopo il lavaggio:

- Lubrificare i punti riportati nella "tabella di manutenzione" (Appendice A).
- Effettuare un breve riscaldamento del motore
- Prima di guidare il motociclo, provare i freni.

ATTENZIONE*: Non lubrificare o passare cera sui dischi freno per non provocare una perdita di efficienza dell'impianto frenante con conseguente rischio di incidente. Pulire il disco con solventi tipo acetone.

OPERAZIONI DI PRECONSEGNA

Descrizione	Operazione	Preconsegna
Olio motore	Controllo livello	☐
Olio miscela benzina	Controllo livello	☐ *
Liquido di raffreddamento	Controllo / Ripristino livello	☐
Impianto raffreddamento	Controllo perdite	☐
Elettroventole	Controllo funzionamento	☐ **
Candele	Controllo / sostituzione	☐
Corpo farfallato / Carburatore	Controllo e Regolazione	☐
Fluido freni e frizione	Controllo livello	☐
Freni / Frizione	Controllo funzionalità	☐
Freni / Frizione	Controllo circuito	☐
Comando acceleratore	Controllo funzionalità	☐
Comando acceleratore	Verifica/regolazione gioco	☐
Comando starter	Controllo funzionalità	☐
Trasmissioni e com. fless.	Controllo / Regolazione	☐
Catena di trasmissione	Controllo / Regolazione	☐

* Presenti solo sui motocicli con motore a 2 tempi

** Presente solo su alcuni modelli

Descrizione	Operazione	Preconsegna
Pneumatici	Controllo pressione	☐
Cavalletto laterale	Controllo funzionalità	☐
Interrutt. cavall. laterale	Controllo funzionalità	☐
Impianto elettrico	Controllo funzionalità	☐
Strumentazione	Controllo funzionalità	☐
Luci / segnali visivi	Controllo funzionalità	☐
Avvisatore acustico	Controllo funzionalità	☐
Fanale anteriore	Controllo funzionalità	☐
Interruttore accensione	Controllo funzionalità	☐
Serrature	Controllo funzionalità	☐
Serraggio viti e dadi	Controllo / serraggio	☐
Fascette stringitubo	Controllo / serraggio	☐
Lubrificazione generale		☐
Collaudo generale		☐

INDICE ALFABETICO**A**

APPENDICE	64
ARRESTO DEL MOTOCICLO E DEL MOTORE	20
ARRESTO DEL MOTORE IN EMERGENZA	20
AVVERTENZE IMPORTANTI	2
AVVIAMENTO A FREDDO	10
AVVIAMENTO DEL MOTORE	18

B

BATTERIA	59
BLOCCASTERZO	15

C

CARBURANTE	9
CAVALLETTO LATERALE	9
COMANDI	9
COMANDO CAMBIO	16
COMANDO FRENO ANTERIORE	14
COMANDO FRENO POSTERIORE	16
COMANDO FRIZIONE	16
COMANDO GAS	14
COMMUTATORE DESTRO SUL MANUBRIO	15
COMMUTATORE SINISTRO SUL MANUBRIO	15
CONTROLLI PRELIMINARI	17
CONTROLLO CANDELA	27
CONTROLLO FILTRO ARIA	28
CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO POSTERIORE	32
CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRIZIONE IDRAULICA	33
CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO	23

Pagina

CONTROLLO LIVELLO OLIO	21
CONTROLLO USURA CATENA, PIGNONE, CORONA	40

D

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE	5
DATI TECNICI	7
DECOMPRESSIONE MANUALE	26

F

FANALE POSTERIORE	61
FRENI	46

I

INATTIVITA' PROLUNGATA	64
INDIVIDUAZIONE DEGLI INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO	17
INTERRUTTORE DI ACCENSIONE	14
ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO	17
ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO	17

L

LEGENDA COLORE CAVI	57
LEGENDA SCHEMA ELETTRICO	57
LIVELLO OLIO FORCELLA	36
LUBRIFICAZIONE CATENA	41

M

MONTAGGIO	29
MONTAGGIO PASTIGLIE	48

N

NUMERO DI IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO	5
---	---

O

OPERAZIONI DI PRECONSEGNA	65
---------------------------------	----

P

PNEUMATICI	45
PRECAUZIONI PER I BAMBINI	3
PRESENTAZIONE	2
PULIZIA	64
PULIZIA DISCO	49
PULIZIA FILTRI METALLICI	22
PULIZIA FILTRO ARIA	28
PULIZIA PASTIGLIE	48

Q

QUANTITÀ D'OLIO IN OGNI STELO	36
-------------------------------------	----

R

REGISTRAZIONE AMMORTIZZATORE	37
REGISTRAZIONE CATENA	39
REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENO POSTERIORE	30
REGISTRAZIONE FANALE ANTERIORE	62
REGISTRAZIONE FRENO IDRAULICO AMMORTIZZATORE	38
REGISTRAZIONE MINIMO	26
REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE	30
REGISTRAZIONE PRECARICO MOLLA AMMORTIZZATORE	37
REGOLATORE DI TENSIONE	28
REGOLAZIONE ANGOLO DI STERZATA	30
REGOLAZIONE CAVO COMANDO GAS	25

REGOLAZIONE FORCELLA	36
REGOLAZIONE GIOCO DEI CUSCINETTI DELLO STERZO.....	29
REGOLAZIONE LEVA COMANDO E CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE	31
REGOLAZIONE LEVA COMANDO FRIZIONE IDRAULICA.....	32
REGOLAZIONE RAPIDA.....	39
REGOLAZIONE TENSIONE CAVO	26
RICARICA BATTERIA	59
RIMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE	44
RUBINETTO CARBURANTE	9

S

SILENZIATORE DI SCARICO.....	56
SMONTAGGIO PASTIGLIE FRENO.....	47
SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE.....	43
SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE	45
SOSPENSIONI	35
SOSTITUZIONE CARTUCCIA FILTRO.....	22
SOSTITUZIONE DEI PARTICOLARI	3
SOSTITUZIONE FLUIDO.....	50
SOSTITUZIONE LAMPADA LUCE TARGA	61
SOSTITUZIONE LAMPADINE PROIETTORE.....	60
SOSTITUZIONE LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO.....	24
SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E PULIZIA- SOSTITUZIONE FILTRI METALLICI ED A CARTUCCIA	21
SPURGO FRIZIONE IDRAULICA	34
SPURGO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE	52
SPURGO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE	54
STRUMENTO DIGITALE, SPIE	10

U

UBICAZIONE COMANDI	6
UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI	55
USURA DISCO FRENO	49
USURA PASTIGLIE	47





PRESENTATION

Welcome to the SWM motorcycling Family!

Your new SWM motorcycle is designed and manufactured to be the best in its field.

The instructions in this book have been prepared to provide a simple and understandable guide for your motorcycle's operation and care.

Follow the instructions carefully to obtain maximum performance and your personal motorcycling pleasure. Your owner's manual contains instructions for owner care and maintenance.

The main repair or maintenance work requires the attention of a skilled mechanic and the use of special tools and equipment.

Your SWM Dealer has the facilities, experience and original parts necessary to properly render this valuable service.

This "Owner's Manual" is part and parcel of the motorcycle, hence, it shall remain with the motorcycle even when sold to another user.

This motorcycle uses components designed thanks to systems and state-of-the-art technologies which are thereafter tested in competitions.

In racing motorcycles, every detail is verified after each race in order to always guarantee better performance.

To ensure trouble-free operation of the vehicle, it is necessary to follow the maintenance and inspection table found under Appendix A.

IMPORTANT NOTICES

1) RS models are STREET LEGAL motorcycles; they are guaranteed exempt from functional defects and covered with legal guarantee, as far as the STANDARD CONFIGURATION IS MAINTAINED and the suggested maintenance table, shown in Appendix A, is observed.

2) All the motorcycles and any of their parts used in competitions of any type are excluded from the warranty.



IMPORTANT

In order to maintain the vehicle's "Guarantee of Functionality", the client must follow the maintenance programme indicated in the user's manual by carrying out maintenance inspections at authorised SWM dealers.

The cost for changing parts and for the labour necessary in order to comply with the maintenance plan is charged to the Client.

Note*: the warranty is NULL AND VOID if the motorcycle is rented.

Important Notice

Read this manual carefully and pay special attention to statements preceded by the following words:

WARNING*: Indicates the possibility of severe personal injury or death if instructions are not followed.

CAUTION*: Indicates the possibility of personal injury or vehicle damage if instructions are not followed.

Note*: Gives helpful information.

Parts Replacement

When parts replacement is required, use only SWM ORIGINAL parts.

WARNING*: After a crash, inspect the motorcycle carefully. Make sure that the throttle, brake, clutch and all other systems are undamaged. Riding with a damaged motorcycle can lead to a serious accident.

WARNING*: Never attempt to start or operate your motorcycle unless you are wearing appropriate protective clothing. Always wear a motorcycle helmet, boots, gloves, goggles and other appropriate protective clothing.

PRECAUTIONS FOR CHILDREN

WARNING:

- Park the vehicle where it is unlikely to be bumped into or damaged.
Even slight or involuntary bumps can cause the vehicle to tip over, with subsequent risk of serious harm to people or children.
- To prevent the vehicle from tipping over, never park it on soft or uneven ground, nor on asphalt strongly heated by the sun.
- Engine and exhaust pipes become very hot during riding. Always park your motorcycle where people or children can not easily reach these parts, in order to avoid serious scalds.

SUMMARY

Page

PRESENTATION	2
IMPORTANT NOTICES	2
IDENTIFICATION DATA	5
CONTROLS LOCATION	6
TECHNICAL DATA	7
TABLE FOR LUBRICATION, SUPPLIES	8
CONTROLS	9
RIDING	17
ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION	55
EQUIPMENT	63
APPENDIX.....	64
PRE-DELIVERY INSPECTION	65
ALPHABETICAL INDEX	66
SCHEDULED MAINTENANCE	APPENDIX A

Note

- References to the “left” or “right” of the motor-cycle are considered from the point of view of a person facing forward.
 - Z: number of teeth
 - A: Austria
 - AUS: Australia
 - B: Belgium
 - BR: Brazil
 - CDN: Canada
 - CH: Switzerland
 - D: Germany
 - E: Spain
 - F: France
 - FIN: Finland
 - GB: Great Britain
 - I: Italy
 - J: Japan
 - USA: United States of America
-
- Unless otherwise specified, all the data and the instructions are referred to any and all Countries.

IDENTIFICATION DATA

The engine identification number is stamped at the top of the crankcase, while vehicle serial number or Vehicle Identification Number is stamped on the steering head tube.

Always quote **the number stamped on the frame** when ordering spare parts or requesting further details about your vehicle and note it on this booklet.

CHASSIS NUMBER

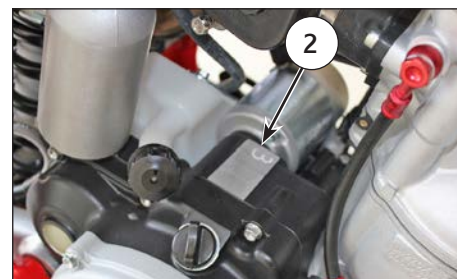
RS 300 R
ZNQB101AAHV000000 (●) (▲) (◆)

RS 500 R
ZNQB103AAHV000000 (●) (▲) (◆)

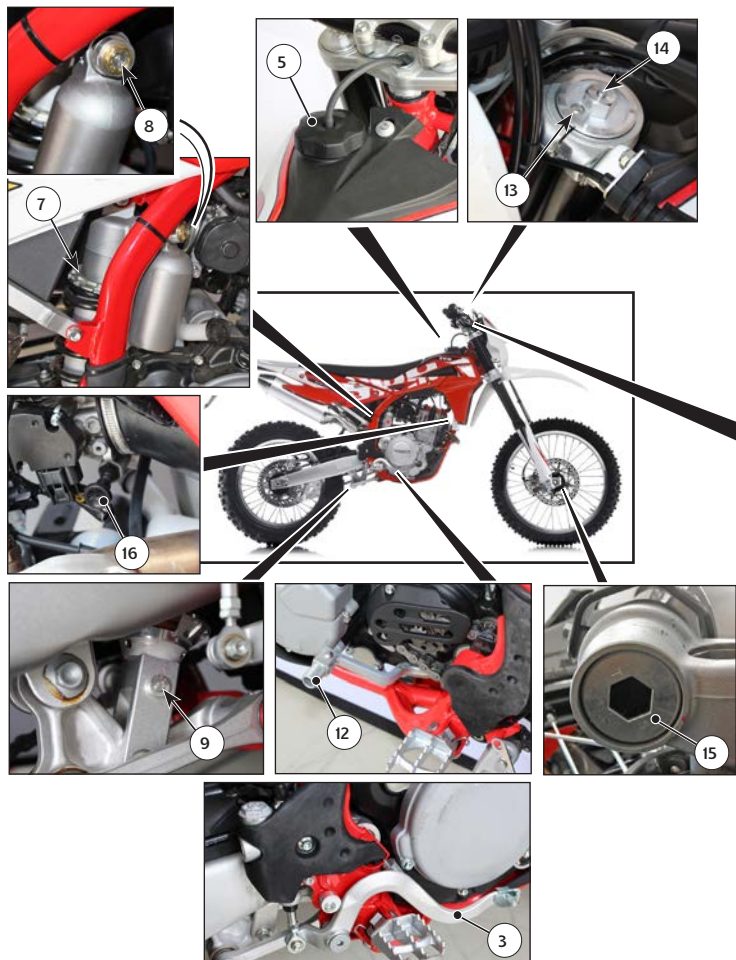
VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER (V.I.N.)

The full 17-digit serial, or Vehicle Identification Number, is stamped on the steering tube (R.H. side).

- (●) = Model designation
- (▲) = Model Year (2017)
- (◆) = Progressive no.



1. Chassis serial number
2. Engine serial number



CONTROLS LOCATION

1. Front brake control lever
2. Throttle twistgrip
3. Rear brake control pedal
4. Manual decompressor
5. Fuel tank filler cap
6. R.H. switch (engine electric starting)
7. Rear shock absorber spring preload adjuster
8. Rear shock absorber compression adjuster (low and high damping speeds)
9. Rear shock absorber rebound adjuster
10. L.H. switch
11. Clutch control lever
12. Gear shift control pedal
13. Air bleeding screw on front fork leg
14. Fork leg rebound adjuster
15. Compression damper adjustment (front fork leg bottom side)
16. Choke (L.H. side)

KEYS

Two keys are supplied with the motorcycle (one of them is a spare key) to be used:

- a) on the ignition switch;
- b) on the steering lock.

TECHNICAL DATA

ENGINE

Type single cylinder, 4 stroke
Cooling liquid with electric fan
Bore (300) 3.27 in.
Bore (500) 3.81 in.
Stroke (300) 2.17 in.
Stroke (500) 2.67 in.
Displacement (300) 18.16 cu. in.
Displacement (500) 30.56 cu. in.
Compression ratio 12,9:1
Starting electric
(with automatic decompressor)

TIMING SYSTEM

Type double overhead camshaft; 4 valve
Valve clearance (with engine cold)
Intake 0.004 ÷ 0.006 in.
Exhaust 0.007 ÷ 0.009 in.

LUBRICATION

Type Dry sump with two oil pump
rotor and cartridge filter

IGNITION

Type Electronic, inductive discharge,
with adjustable advance (digital control)
Spark plug type NGK CR8EB
Spark plug gap 0.027 in.

FUEL SYSTEM

Type Electronic injection feed

PRIMARY DRIVE

Drive pinion gear- Clutch ring gear
(300) Z 24- Z 88
(500) Z 23- Z 63

Transmission ratio

(300) 3.666
(500) 2.739

CLUTCH

Type oil bath multiple disc clutch,
hydraulic control

TRANSMISSION

Type constant mesh gear type

Transmission ratio

1st gear 2,000 (z 28/14)
2nd gear 1,611 (z 29/18)
3rd gear 1,333 (z 24/18)
4th gear 1,086 (z 25/23)
5 th gear 0.920 (z 23/25)
6 th gear 0.814 (z 22/27)

SECONDARY DRIVE

Transmission sprocket- Rear wheel sprocket
RS 300 R Z 13- Z 50
RS 500 R Z 13- Z 46

Transmission ratio

RS 300 R 3.846
RS 500 R 3.538

FRAME

Type single beam, double cradle in steel tubes;
rear frame in light alloy.

FRONT SUSPENSION

Type "Upside-down" telescopic hydraulic
front fork with advanced axle
(adjustable in compression and
rebound stroke); stanchions tubes Ø 1.89 in.

Legs axis stroke 11.81 in.;

REAR SUSPENSION

Type progressive with hydraulic single
shock absorber

Wheel stroke 11.65 in.

FRONT BRAKE

Type fixed disc Ø 10.23 in with hydraulic control
and floating caliper;

REAR BRAKE

Type floating disc, ø 9.45 in. with
hydraulic control and floating caliper

RIMS

Front in light alloy: 1,6x21"
Rear in light alloy: 2,15x18"



TIRES

Front	90/90x21"
Rear	140/80x18"

Cold tire pressure on road

(front)	1 Kg/cm ²
(rear)	1,2 Kg/cm ²

Cold tire pressure off road

(front)	1,5 Kg/cm ²
(rear)	2,0 Kg/cm ²

DIMENSION, WEIGHT, CAPACITY

Wheelbase	58.38 in.
Overall length	89.25 in.
Overall width	32.30 in.
Overall height	50.59 in.
Saddle height	37.91 in.
Minimum ground clearance	11.81 in.
Dry weight	
(RS 300 R)	lb. 235.9
(RS 500 R)	lb. 244.7
Fuel tank capacity (1.58 Imp. Qt./ 1.9 U.S. Qt. reserve included)	1.58 Imp. Gall./ 1.9 U.S. Gall
Coolant capacity	2.0÷2.4 Imp. Pints; 2.3÷2.7 U.S. Pints

Transmission oil

Oil and oil filter replacement	Imp. Quarts 1.5, U.S. Quarts 1.8
Oil replacement	Imp. Quarts 1.3, U.S. Quarts 1.6

TABLE FOR LUBRICATION, SUPPLIES

Engine, gearbox and primary drive lubricating oil
MOTUL 5100 TECHNOSYNTHÈSE 10W50

Engine coolant
MOTUL MOTOCOOL EXPERT

Brake system fluid
MOTUL DOT 3&4

Clutch fluid
SAE 10 MINERAL OIL FOR HYDRAULIC CIRCUITS

Grease lubrication
MOTUL GREASE 100

Final drive chain lubrication
MOTUL CHAIN LUBE

Front fork oil
MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Oil for rear shock absorber
MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Electric contact protection
MOTUL EZ LUBE

CONTROLS

FUEL TAP

On vehicles which are fitted with a fuel injection engine, the fuel pump is built into the fuel tank and there is no tap (ON-OFF-RES) mounted on the fuel supply system.

The reserve warning is indicated on the digital instrument panel by the relevant warning light (See paragraph "Digital instrument, warning lights").

FUEL

Recommended fuel: premium grade UNLEADED fuel (R.O.N. 98).

Note*: If the engine "knocks", change fuel brand or use a higher octane rating fuel.

WARNING*: Do not continue operation if the engine pings or knocks. The engine will be damaged and could seize.

WARNING*: Fuel is extremely flammable and can be explosive under certain conditions. Always stop the engine and do not smoke or allow flames or sparks in the area where the motorcycle is refuelled or fuel is stored.

WARNING*: Do not overfill the tank. Refer to the lower mark on filler. After refuelling, make sure the tank cap (1) is closed securely.



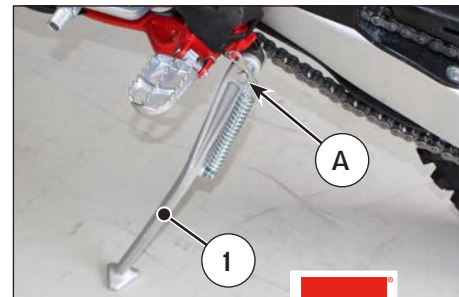
SIDE STAND

A side stand (1) is supplied with every motorcycle.

WARNING*: The stand is designed to support the **WEIGHT** of the **MOTORCYCLE ONLY**. Do not sit astride the motorcycle using the stand for support as this could cause structural failure to the stand resulting in serious injury.

WARNING*: The motorcycle **MUST** be set on the side stand **ONLY** AFTER the rider has got off the vehicle. Stand **AUTOMATICALLY** folds back to rest position once the vehicle is vertical, no longer resting on the ground.

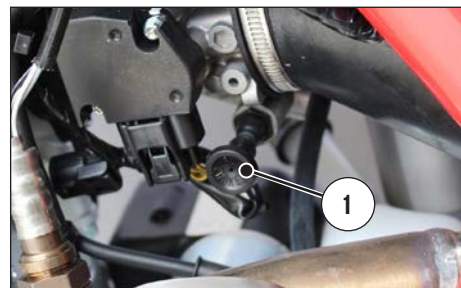
Periodically check the side stand (see "Scheduled Maintenance Chart"); make sure that the springs are not damaged and the side stand freely moves. If the side stand is noisy, lubricate the fastening pivot (A).



COLD START

For a cold start, the models with a fuel injection engine are fitted with a black knob (1) located on the left of the throttle body.

Pull the knob outwards to open the starter and push inwards to close.



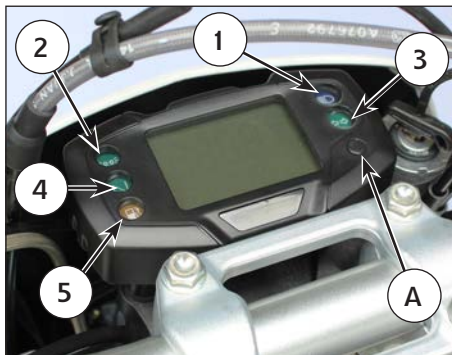
DIGITAL INSTRUMENT, WARNING LIGHTS

The motorcycle is fitted with a digital instrument on which 5 warning lights are also displayed: high beam lights, low beam lights (with display lighting), turning indicators, neutral gear and fuel reserve.

- 1- BLUE warning light "HIGH BEAM"
- 2- GREEN warning light "LOW BEAM"
- 3- GREEN warning light "TURNING INDICATORS"
- 4- GREEN warning light "NEUTRAL GEAR"
- 5- ORANGE warning light "FUEL RESERVE"

Note*:

- After starting the engine, the instrument will show the SW version for checking for the first 2 seconds; afterwards the instrument will show the last configured function.
- When the engine is turned off, the instrument does not show any functions.



- To select instrument functions and reset functions, use the SCROLL button (A)
- The functions, which can be selected in order are as follows:

- 1- SPEED / ODO
- 2- SPEED / H
- 3- SPEED / CLOCK
- 4- SPEED / TRIP 1
- 5- SPEED / STP 1
- 6- SPEED / AVS 1
- 7- SPEED / SPEED MAX
- 8- SPEED / TRIP 2
- 9- SPEED / TRP 2 / CLOCK
- 10- SPEED / RPM (engine r.p.m. numerical value)

Note*:

The RPM function seen on the vertical bar indicator is **ALWAYS** active.

***IMPORTANT:**

Functions of the GREEN warning light (4) "NEUTRAL" in case of FUEL INJECTION SYSTEM malfunction (contact your local SWM Dealer)

- a) With the GEARBOX NOT in NEUTRAL position: the warning light FLASHES INTERMITTENTLY.
- b) With the GEARBOX in NEUTRAL position: the warning light is initially constantly ON then it FLASHES TWICE IN RAPID SUCCESSION then returns to being constantly ON. This cycle repeats itself.

After eliminating the malfunction, the warning light (4) returns to its normal operation.

1- SPEED (kmh or mph) / ODO / RPM (figure 1)

- SPEED: vehicle speed - maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- ODO: odometer - maximum value: 99999 km;
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical bar indicator.

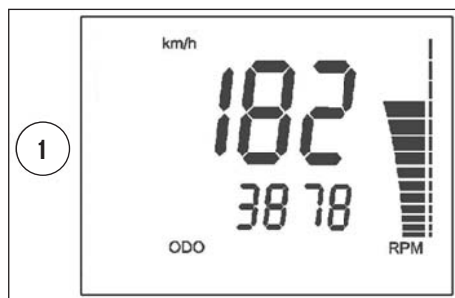
To replace kilometres with miles or miles with kilometres proceed as follows:

- 1) set to figure 1, place the ignition key in the OFF position and push the knob SCROLL (A);
- 2) place the ignition key in the ON position while pressing the SCROLL wheel for 3 seconds (A)

To confirm the conversion, the "SET" and the Miles and mph or km and kmh segment will activate for 3 seconds; afterwards the standard function in Fig.1 will reappear.

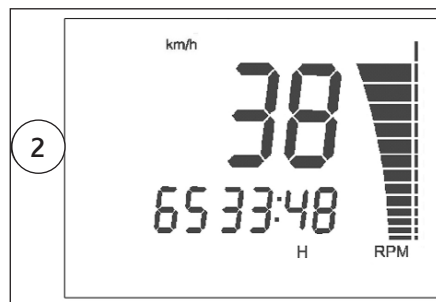
Note*:

After the previously described operation, the ODO setting will be converted and all other data reset (the H Counter is unchanged).



2- SPEED / H / RPM (figure 2)

- SPEED: speed - maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- H: shows the running hours of the engine (data are saved in permanent memory every 10 minutes).
- Maximum value: 9999:59;
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical bar indicator.

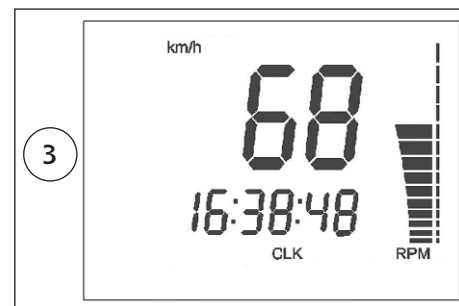


3- SPEED / CLOCK / RPM (figure 3)

- SPEED: speed - maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- CLOCK: Clock - reading from 0:00 to 23:59:59 (the data will be lost after detaching battery);

To set clock, press the SCROLL button (A) for 3 seconds or more to increase the hour; release button and after 3 seconds the minutes can be increased;

- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical bar indicator.



4- SPEED / TRIP 1 / RPM (figure 4)

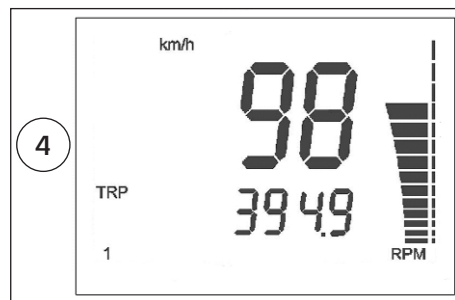
- SPEED: speed - maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- TRIP 1: distance - maximum value: 999.9 km (the data will be lost after detaching battery).

Resetting the STP 1 also resets the TRIP 1 and AVS 1 data.

The function TRIP 1 is ON together with the function STP 1 (*).

- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical bar indicator.

(*): see figure 5



5- SPEED / STP 1 / RPM (figure 5)

- SPEED: speed - maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- STP 1: miles/kilometres covered time
- Reading from 0:00 to 23:59:59 (the data will be lost after detaching battery).

To activate the function STP 1, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds.

- pressing SCROLL (A) for more than three seconds, the counter starts;
- pressing SCROLL (A) once only, the counter stops;
- pressing SCROLL (A) once only, the counter resets;

and so on

Note*:

STP 1 data + TRIP 1 data = AVS 1 (*).

- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical bar indicator.

(*): see figure 6



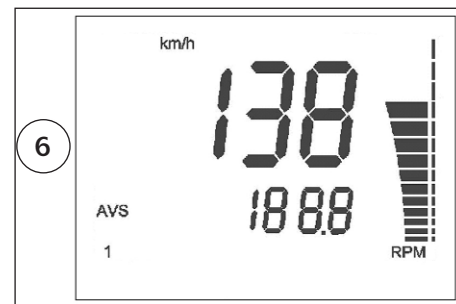
6- SPEED / AVS 1 / RPM (figure 6)

- SPEED: speed - maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- AVS 1: shows the average speed for vehicle coverage, distance data (TRIP 1) and covered time (STP1) (the data will be lost after detaching battery).

Note*:

Resetting the STP 1 also resets the TRIP 1 and AVS 1 data.

- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical bar indicator.

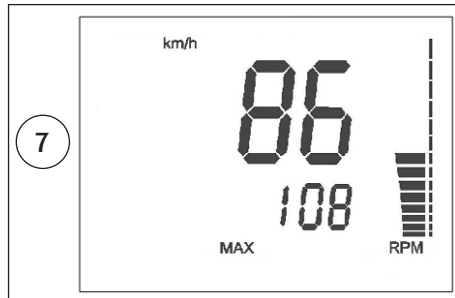


7- SPEED / V MAX / RPM (figure 7)

- SPEED: speed - maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- V MAX: Shows the maximum speed reached by the vehicle, in kmh or mph.

Maximum value: 299 kmh or 299 mph. To set to zero V MAX, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds;

- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical bar indicator.



8- SPEED / TRIP 2 / RPM (figure 8)

- SPEED: speed - maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- TRIP 2: distance - maximum value: 999.9 km/miles (the data will be lost after detaching battery);

To set TRIP 2 to zero, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds;

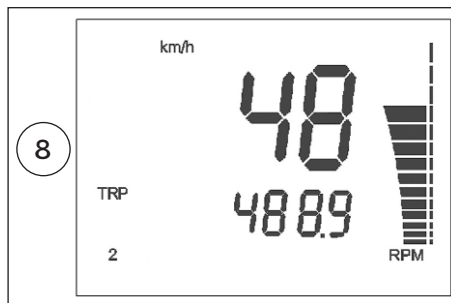
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical bar indicator.

9- TRP 2 / CLOCK / RPM (figure 9)

- TRIP 2: distance - maximum value: 999.9 km/miles (the data will be lost after detaching battery);
- CLOCK: reading from 0:00 to 23:59:59 (the data will be lost after detaching battery);

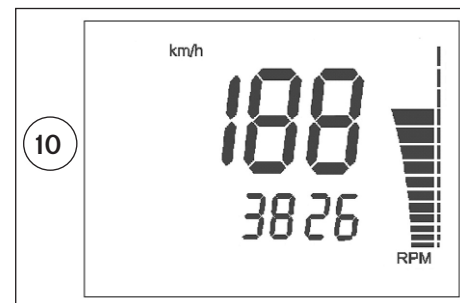
To reset the clock, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds in order to increase the hours; release the knob then, after 3 seconds, it is possible to increase the minutes;

- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical bar indicator.



10- SPEED /RPM (engine r.p.m. numerical value) (figure 10)

- SPEED: speed - maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- RPM: engine r.p.m.; both vertical bar indicator and numerical value are on.



THROTTLE CONTROL

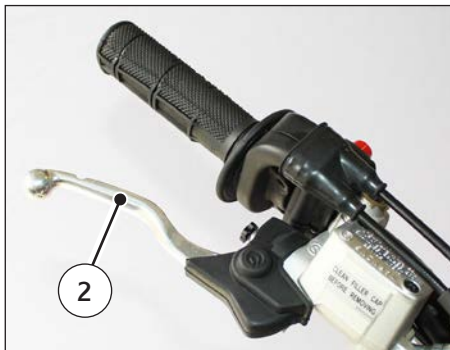
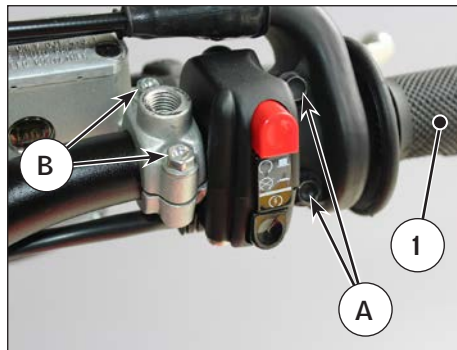
The throttle twistgrip (1) is located on the right-hand side of the handlebar. The position of the throttle control can be adjusted by loosening the two retaining screws.

CAUTION*: Do not forget to tighten the screws (A) after the adjustment.

FRONT BRAKE CONTROL

The brake control lever (2) is located on the right-hand side of the handlebar. The position of the throttle control can be adjusted by loosening the two retaining screws.

CAUTION*: Do not forget to tighten the screws (B) after the adjustment.



IGNITION SWITCH

The ignition switch has two positions.

- From the OFF position, i.e. where you can remove the key, turn the key (1) clockwise to ON; ignition, parking lights and utilities are hence activated and the engine can be started.



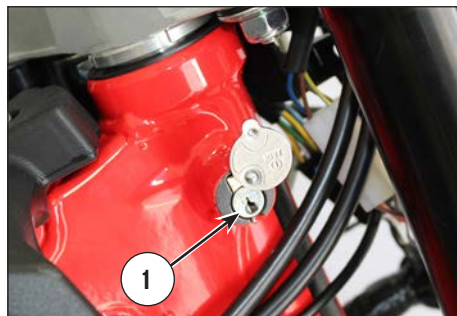
STEERING LOCK

The motorcycle is equipped with a steering lock (1) on the R.H. side of the steering head tube.

To lock it, procede as follows:

turn the handlebar leftwards, place the key in lock and turn counterclockwise. Push the key inwards (if necessary, turn to and from). Turn the key clockwise and remove it from the lock.

To unlock the steering lock, reverse the above procedure.



R.H. HANDLEBAR SWITCH

The right-hand switch features the following controls:

- 1) Engine start button
- 2) Engine KILL SWITCH.



L.H. HANDLEBAR SWITCH

The left-hand switch features the following controls:

- 1)  High beam flasher (self-cancelling)

- 2)  High beam

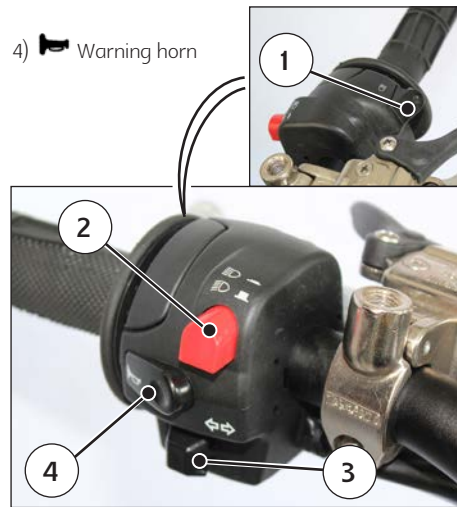
 Low beam

- 3)  Left-hand turning indicators (self-cancelling)

-  Right-hand turning indicators (self-cancelling)

To deactivate the turning indicators, press the control lever after it is returned to the centre.

- 4)  Warning horn



CLUTCH CONTROL

The hydraulic clutch control lever (1) is located on the left-hand side of the handlebar and is protected against dirt.

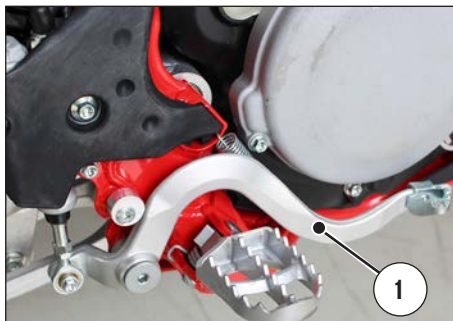
The clutch control position on the handlebar can be adjusted by loosening the lower retaining screw (A).

CAUTION*: Do not forget to tighten the screw after the adjustment.



REAR BRAKE CONTROL

The rear brake control (1) is placed on the right-hand side of the motorcycle. A stop switch, during the braking action, causes the stop light on the tail light to come on.



GEAR SHIFT CONTROL

The lever (1) is placed on the left-hand side of the engine. The operator must release the lever after each gear change to allow it to return to its central position. Neutral position (N) is between the first and second gears.

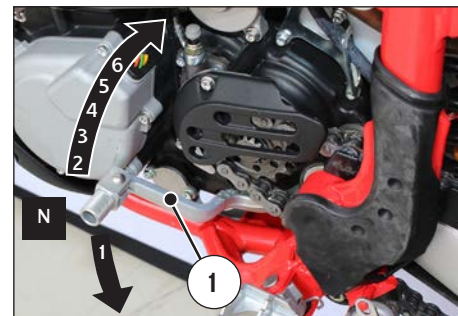
First gear is engaged by pushing the lever downwards; the other gears are engaged in a sequence by pushing the lever upwards.

The position of the gear shift lever on the shaft can be varied as follows: loosen the screw, pull the lever out, and place the lever in a new position on the shaft.

Tighten the screw once operation is completed.

CAUTION*: Do not shift gears without disengaging the clutch and closing the throttle. The engine could be damaged by overspeed.

WARNING*: Do not downshift when travelling at a speed that would force the engine to over-rev in the next lower gear, or cause the rear wheel to lose grip.



RIDING

WARNING*: The motorbike is approved to be used by the pilot only and for this reason it is not allowed to carry a passenger.

Note*: If you are not familiar with the motorcycle operation, read paragraphs on "CONTROLS" before riding this motorcycle.

PRE-RIDE CHECKS

Any time you ride your motorcycle, make a general inspection first and proceed to check the following:

- check fuel level and engine oil level;
- check the brake and clutch fluids level;
- check the steering by turning the handlebar both ways, fully home;
- check the tyre pressure;
- check the chain tension;
- check the throttle twistgrip and adjust it, if necessary;
- turn the ignition switch to ON position: check the lighting of instrument display and, with gearbox in neutral, make sure that the neutral warning light comes on;
- switch on the low beam, the high beam and check that the relevant warning lights come on;
- operate the turning indicators and check that the warning light comes on;
- check if the rear stop light is functioning.

INSTRUCTIONS FOR RUNNING-IN

The exclusivity of the design, coupled to the high quality of the materials used and the accuracy of the assembly, guarantee the higher comfort right from the start. However, when running for the first 1500 Km., **SCRUPULOUSLY** follow the rules mentioned herebelow. Please note that **FAILURE TO COMPLY WITH THESE RULES MAY COMPROMISE THE LIFE AND THE PERFORMANCE OF THE MOTORCYCLE:**

- warm up the engine by running at low revs before using the motorcycle;
- avoid quick starts and never rev up the engine when in low gear;
- ride at low speed until the engine is warmed up;
- apply both brakes several times to settle the pads and the discs;
- do not maintain the same speed for a long time;
- do not ride for a long time without stopping;
- **NEVER** drive downhill with **GEARBOX IN NEUTRAL**, but shift into gear to brake with the engine if necessary, thus preventing the fast wear of the brake pads.

TROUBLESHOOTING

The following list is used for troubleshooting and to find the necessary remedies.

The engine does not start

- the starting procedures are not correctly followed: follow the instructions given on paragraph "Starting the engine"
- dirty spark plug: clean
- the spark plug does not spark: adjust the electrodes gap
- faulty starter motor: repair or replace;
- faulty start button: replace the switch

The engine has starting troubles

- dirty or worn out spark plug: clean or replace

The engine starts, but it is erratic

- dirty or worn out spark plug: clean or replace
- faulty spark plug electrode gap: adjust;

The spark plug gets easily dirt:

- unfit spark plug: replace

The engine overheats

- the air flow on the radiators is blocked: clean
- Faulty electric fan: replace thermal switch
- Insufficient amount of coolant: top up.

The engine lacks power

- dirty air filter: clean
- the spark plug electrode gap is too large: adjust;
- incorrect valve clearance: adjust;
- insufficient compression: check for the cause

The engine knocks

- excessive carbon deposit on the piston crown, or in the combustion chamber: clean
- faulty spark plug or wrong heat rating: replace

The alternator fails to charge, or its charge is insufficient

- the cables on the voltage regulator are badly connected, or in short-circuit: correctly connect, or replace
- faulty alternator coil: replace
- de-magnetised alternator rotor: replace
- faulty voltage regulator: replace

The battery overheats

- faulty voltage regulator: replace

Difficulty in shifting gears

- engine oil with too high viscosity rating: replace with the recommended oil

The clutch slips

- insufficient spring load: replace
- worn-out clutch plates: replace

Faulty brakes

- worn-out pads: replace

STARTING THE ENGINE

With cold engine, i.e., after the motorcycle has not been used for a while or in low ambient temperatures, operate in the following manner:

- 1) Place ignition key (1) to ON position (the buzz that you hear when you turn the key to ON is caused by the fuel pump which puts the feeding system under pressure);
- 2) pull the starter knob (2);
- 3) pull the clutch lever (3);
- 4) shift the gear pedal (4) into neutral position;
- 5) Check that the button (5) is in the out position and press it, followed by the start button (6).

Put the knob (2) in its initial position as soon as the engine is idling

When starting with an already warmed up engine DO NOT USE the starter. When a cold engine has just been started, do not increase revs, to ensure an adequate oil warm-up and circulation.

Note*: A safety switch is fitted on the clutch lever support that allows starting ONLY when the clutch lever is pulled.

Although the engine has an automatic decompressor, it may in some cases be necessary (throttle body flooding or starting difficulties due to inadequate battery charge) to use the manual decompressor located on the left-hand side of the handlebar. In these cases, pull the lever (7) whilst simultaneously pressing the starter button (6), release the lever (7) keeping the button (6) pressed and then release the button.

IMPORTANT NOTE IN CASE OF COLD STARTS AT LOW TEMPERATURES

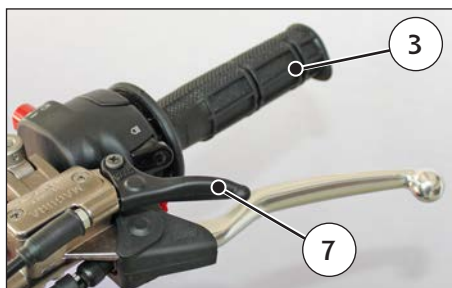
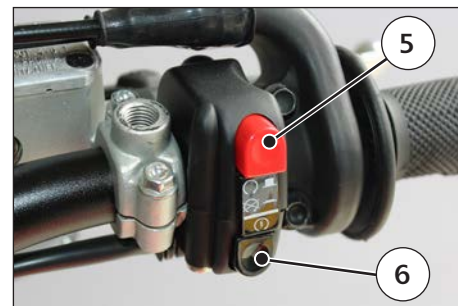
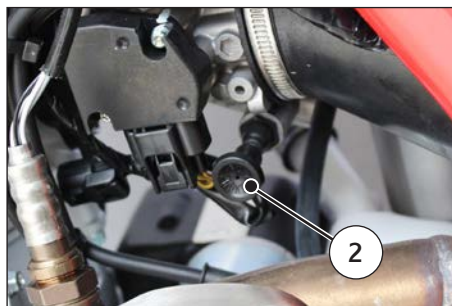
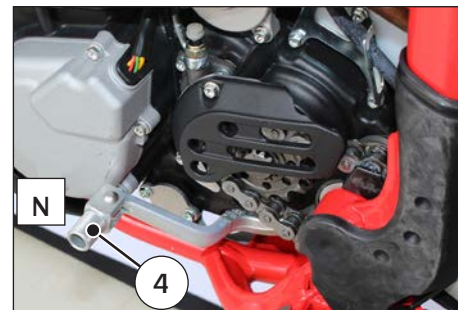
It is recommended to briefly warm-up the engine at idle until, after having disengaged the starter, there is a normal response from the engine when opening the throttle.

In this way the oil can reach all the surfaces needing lubrication and the coolant will reach the necessary temperature for correct engine function.

Avoid overheating the engine.

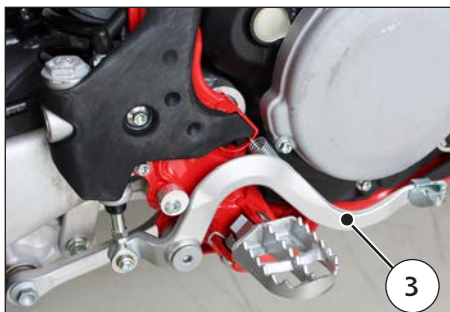
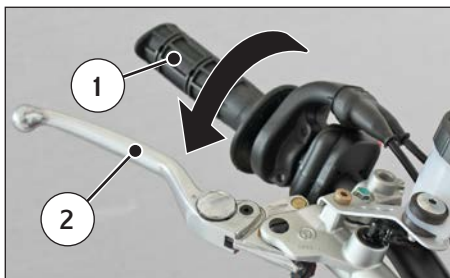
IMPORTANT*: Never accelerate the engine after a cold start.

WARNING*: Exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Never run the engine in a closed garage or in a confined area.



STOPPING THE MOTORCYCLE AND THE ENGINE

- Close the throttle (1) completely so that the engine will help slow down the motorcycle.
- Apply both front (2) and rear (3) brakes while downshifting (for fast deceleration, press firmly on both brake pedal and lever).
- When stopped, pull the clutch lever (4) and shift gear lever (5) into the neutral position
- Turn the ignition key (6) to the OFF position (position for removing key).



STOPPING THE MOTOR IN AN EMERGENCY

- Press the red button (7) to stop the motor; after use, bring it back to the "out" position.

WARNING*: Independent use of the front or rear brake may be advantageous under certain conditions. Be careful when using the front brake, especially on slippery surfaces. Improper use of the brakes can lead to a serious crash.

WARNING*: In the event of stuck throttle or other malfunction which causes the engine to run uncontrollably, IMMEDIATELY depress the engine kill switch (7). Control the motorcycle by normal use of the brakes and steering while pressing the engine kill switch.



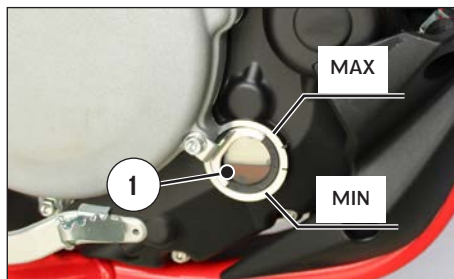
CHECKING THE OIL LEVEL

Keeping the motorbike level and in a vertical position, check the oil level through the inspection (1) window on the right crankcase. Make sure the level is in between the MIN and MAX notches.

To top up, remove the filler cap (2).

Note*: Have this operation made with warm engine.

WARNING*: Be careful not to touch hot engine oil.

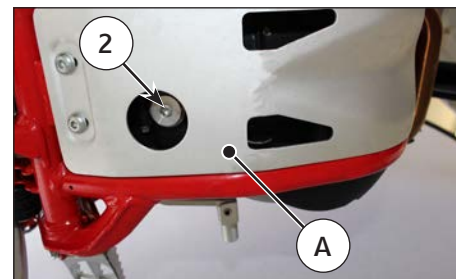


ENGINE OIL REPLACEMENT AND BAG FILTERS-FILTER CARTRIDGE CLEANING OR REPLACEMENT

WARNING*: Be careful not to touch hot engine oil.

Drain the oil with WARM ENGINE; proceed as follows:

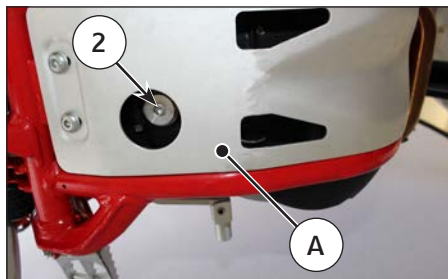
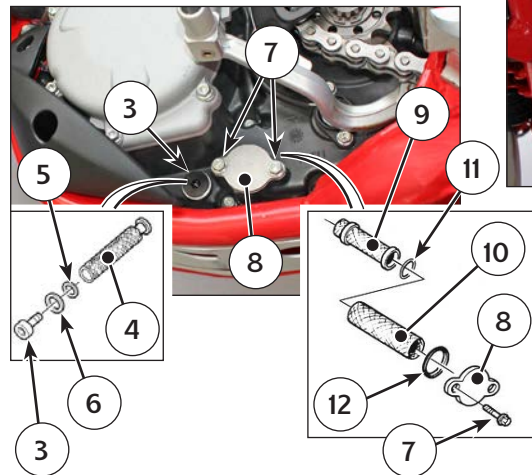
- remove oil filler cap (1);
- remove the engine guard (A)
- place an oil drain pan under the engine block
- remove the oil drain cap (2)
- drain the used oil completely then clean the magnet on the cap;
- replace the filters as described below.



CLEANING THE METAL FILTERS

After draining the oil as described above, operate as follows:

- Unscrew the cap (3) and remove the filter (4).
- Clean the filter (4) using petrol.
- Check the condition of the O-ring (5) and replace it if worn.
- Refit everything operating in reverse order from removal taking care to correctly position the aluminium washer (6).
- Undo the two screws (7) and remove the cap (8).
- Clean the filters (9) and (10) using petrol.
- Check the condition of the O-rings (11) and (12) and replace them if worn.

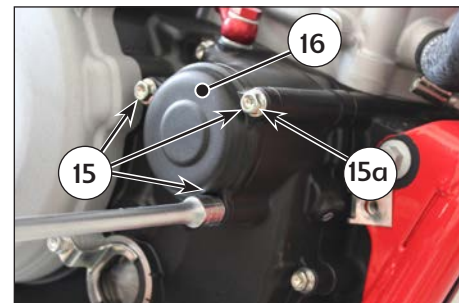
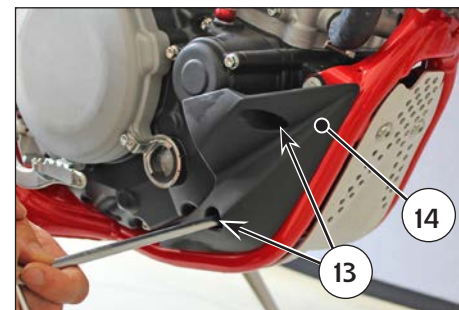


- Refit everything operating in reverse order from removal taking care to correctly position the O-rings (11) and (12).
- Once you have replaced the filters, refit the drain cap (2) and the engine guard (A) and pour in the required amount of oil.

REPLACING THE FILTER CARTRIDGE

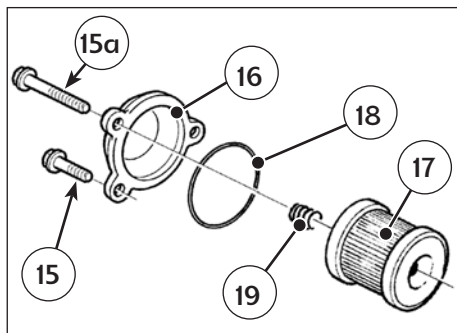
After draining the oil as described above, operate as follows:

- Undo the two screws (13) and remove the guard (14).
- Undo the three screws (15) and remove the cap (16).
- Replace the filter (17).
- Check the condition of the O-ring (18) and replace it if worn.



- Refit everything operating in reverse order from removal taking care to correctly position the O-ring (18) and the spring (19).

WARNING*: the longer screw (15a) is to be fitted exactly in the position indicated in the figure.

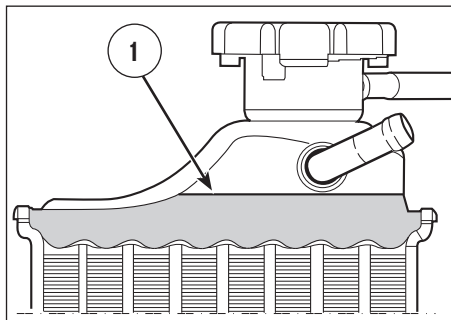


COOLANT LEVEL CHECK

Check level (1) in right-hand radiator when engine is cold (place the motorcycle so that it is perpendicular to the ground). The coolant should be approximately 10 mm above cells and besides, it shall not exceed the middle of the expansion tank (2) located in front of the rear shock absorber.

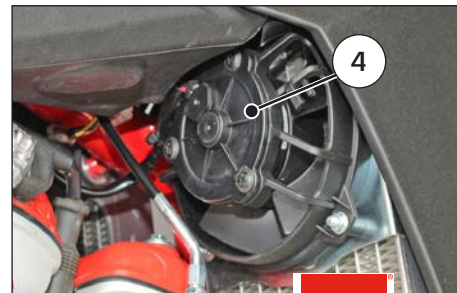
The radiator cap (3) features two locking positions, the first being for the previous pressure discharge of the cooling system.

CAUTION*: Avoid removing radiator cap (3) when engine is hot, as coolant may spout out and cause scalding.



CAUTION*: Because the cooling fan (4) can be activated even when the start switch is in OFF position, always keep at a safe distance from the fan blades.

Note*: Difficulties may arise in eliminating coolant from painted surfaces. If this occurs, wash off with water.

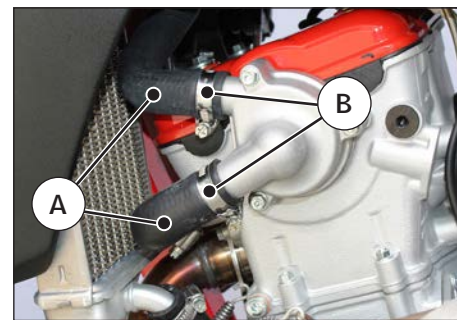
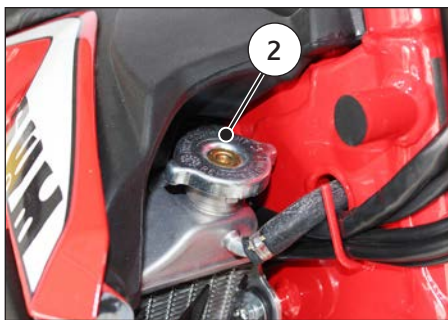
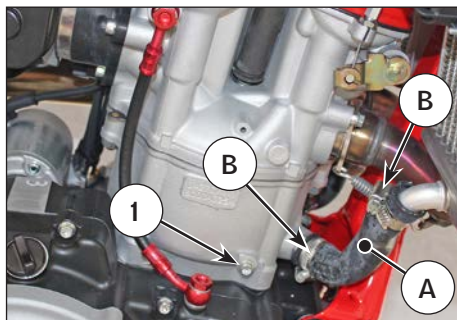


COOLANT REPLACEMENT

WARNING*: Coolant shall be replaced with cold engine and coolant.

Standard procedure

- Place a vessel on the R.H. side of the cylinder, under the coolant drain screw (1). FIRST remove the screw (1) then SLOWLY open the R.H. radiator cap (2); slope the motorcycle on the right side to drain the coolant easily in the vessel. Reassemble the screw (1).
- Periodically check the connecting hoses (see "Scheduled Maintenance Chart"): this will avoid coolant leakage and consequent engine seizure: If hoses (A) show cracks, swelling or hardening due to sheaths desiccation, their replacement shall be advisable.
- Check the correct tightening of the clamps (B).



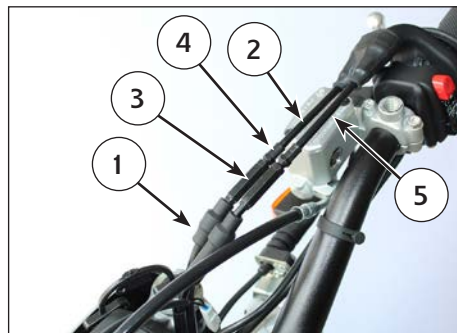
THROTTLE CABLE ADJUSTMENT

To check the correct adjustment of the throttle operate as follows:

- move the upper rubber cap (1);
- by moving cable (2) back and forth check for 2 mm. clearance;
- should this not be the case, release the check nut (3) and appropriately turn the adjustment screw (4) (unscrewing reduces the clearance, tightening increases it);
- Lock the check nut (3).

WARNING*: Operation with damaged throttle cable could result in an unsafe riding condition.

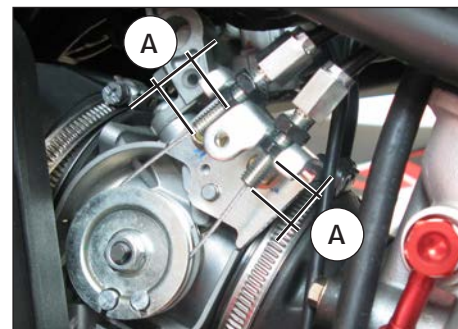
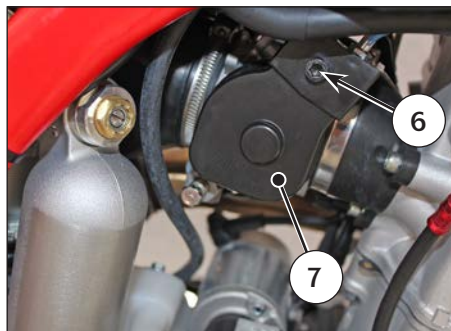
WARNING*: Exhaust gas contains poisonous carbon monoxide gas. Never run the engine in a closed area or in a confined area.



Note*: If replacing the throttle control cables (2) and (5), operate as follows:

- Undo the screw (6) and remove the cap (7).
- Replace the cables (2) and (5); when refitting, respect the dimension A (10mm) shown in the photo. Then refit the protection cap (7) using the screw (6) and adjust the cables on the handlebar as described above.

To replace throttle control cables, first remove the fuel tank.



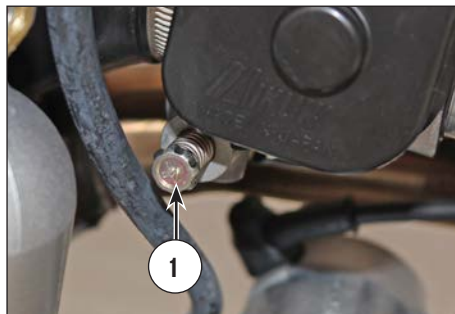
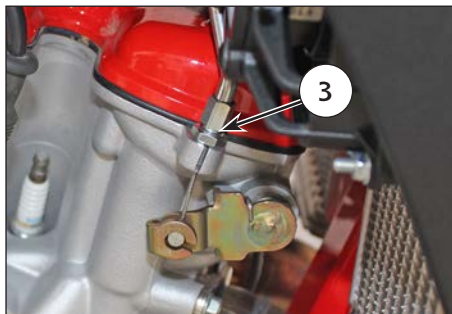
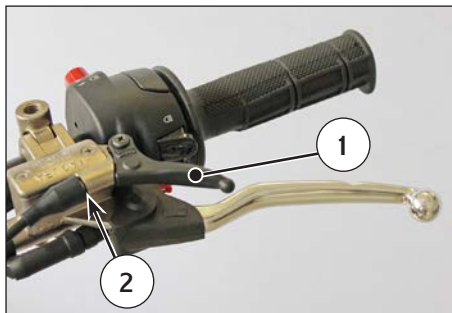
ADJUSTING THE IDLE

Adjust the carburettor with warm engine and with the throttle control in closed position. Proceed as follows:

- turn the idle speed adjustment screw (1) on the throttle body, located on the right-hand side of the vehicle, until the idle speed of 1650 RPM is reached (turn clockwise to increase the speed and anticlockwise to reduce the speed).

ADJUSTING THE MANUAL DECOMPRESSOR CABLE TENSION

In order to adjust the lever (1) decompressor free play (approximately 3 mm- 0.12 in.), the lever holder is provided with the adjuster (2); the adjustment can be also effected with the tightener (3) on the R.H. side of the engine (use this tightener if it is not possible to obtain the correct free play with the adjuster on the handlebar).



SPARK PLUG CHECK

Spark plug (2) gap shall be 0.028 in.

A wider gap may cause difficulties in starting the engine and overload the coil.

A gap that is too narrow may cause difficulties when accelerating, when idling or poor performance at low speed.

Clean the scale away from the base of the spark plug before removing it from the cylinder, after removing the cap (1).

It is very useful to examine the state of the spark plug just after it has been removed from the engine since the scale deposits on the plug and the colour of the insulator provide useful indications.

Correct heat rating:

The tip of the insulator should be dry and the colour should be light brown or grey.

High heat rating:

In this case, the insulator tip is dry and covered with dark deposits.

Low heat rating:

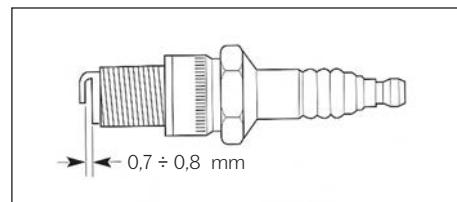
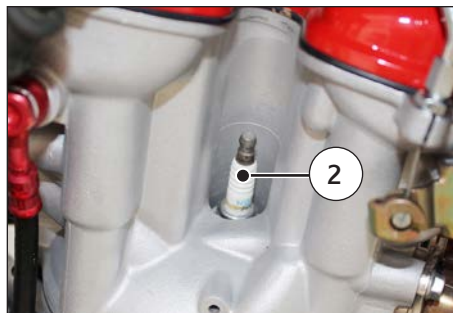
In this case, the spark plug has overheated and insulator tip is vitrified (glazed), white or grey in colour.

WARNING*: If the spark plug is replaced, use one with the same rating.

CAUTION*: A spark plug with too hot a heat range may lead to preignition and possible engine damage. A spark plug with too cold a heat range may foul as the result of too much carbon buildup.

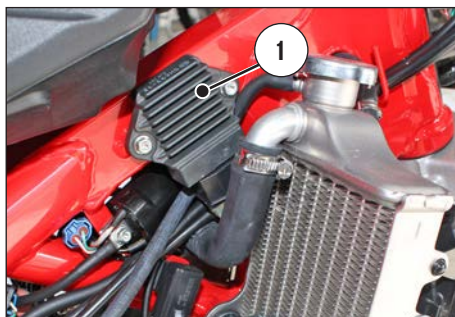
Before refitting the plug, thoroughly clean the electrodes and the insulator using a metal brush. Smear some graphite grease on spark plug thread, do it fully home finger tight then tighten it to 7.37÷8.85 ft-lb. torque. Loosen the spark plug then tighten it again to 7.37÷8.85 ft-lb.

Spark plugs which have cracked insulators or corroded electrodes should be replaced.



VOLTAGE REGULATOR

The voltage regulator (1) is fitted to the right side of the chassis, on the front.

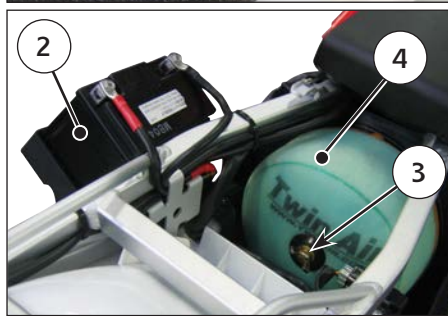


AIR FILTER CHECK

Turn the rear pin (1) anticlockwise and remove the saddle disengaging it from the front retaining screw.

Take out the battery (2) and place it sideways on the vehicle.

Remove screw (3) and the filter (4). Separate filter (5) from frame (6).



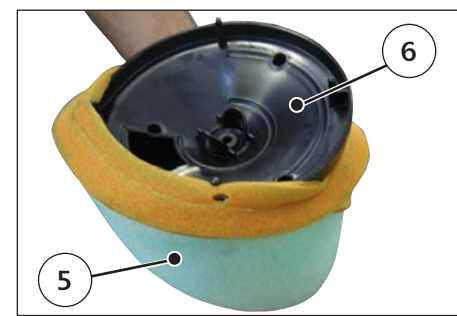
AIR FILTER AND CLEANING

Wash the filter with a specific detergent then dry it fully.

Plunge the filter in special oil for filters then wring it to drain superfluous oil.

CAUTION*: Do not use gasoline or a low flash-point solvent to clean the element. A fire or explosion could result.

CAUTION*: Clean the element in a well ventilated area, and do not allow sparks or flames anywhere near the working area.



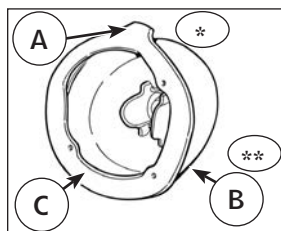
ASSEMBLY

To ensure tight fit, slightly (C) grease filter edge on side facing filter housing.

While re-inserting the filter into its housing, make sure that piece (A) is turned upwards and edge (B) is on the left lower side of the filter case. Reassemble the parts previously removed (battery: connect the positive cable first).

CAUTION*: If the element assembly is not installed correctly, dirt and dust may enter and the engine resulting in rapid wear of the piston rings and cylinder.

*: upper side
**: left-hand side



STEERING WHEEL BALL PLAY ADJUSTMENT

To ensure maximum safety, the steering wheel should always be regulated so that the handlebars steering the motorcycle rotate freely without play. To check steering wheel adjustment, place kick stand or other support under the engine so that the front wheel is raised from ground.

Place slight pressure on the tips of the handlebars to rotate steering wheel; the handlebars should also rotate without effort.

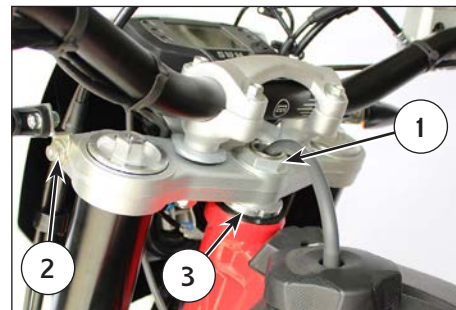
Stand in front of the motorcycle and grasp the lower end of the fork rods sliders moving them in the direction of their axis. Se si avverte gioco occorrerà eseguire la regolazione operando come segue:

- loosen steering sleeve nut (1).
- Loosen screws that fix steering head to fork rods (2).

Turn the steering ring nut (3) clockwise of the steering sleeve proper tool, to adjust play properly.

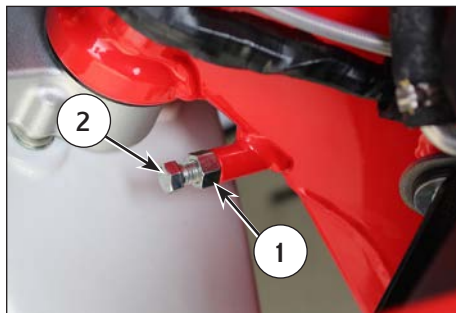
- Tighten steering sleeve nut (1) to a torque setting of $57,9 \div 65,1$ Lb/ft; ($78,4 \div 88,3$ Nm).
- Tighten screws on the steering head (2) to a torque of $22,5 \div 26,5$ Nm ($16,6 \div 19,5$ Lb/ft).

CAUTION*: Do not ride a motorcycle with damaged steering stem bearings. An unsafe handling condition can result.

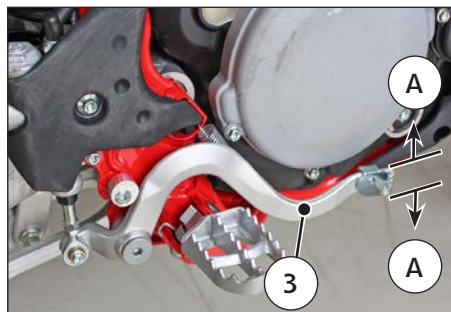
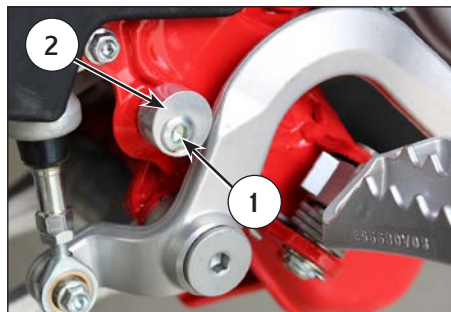


LOCK ADJUSTMENT

The lock can be changed, using the adjusting units on the sides of the steering tube, as follows: loosen the ring nut (1) and turn the adjusting screw (2) until you have the desired angle, then tighten the ring nut again (1). Change by the same amount on both sides.



- the operation done, tighten the screw (1). Once this adjustment is completed, adjust the free play of the pedal as follows.

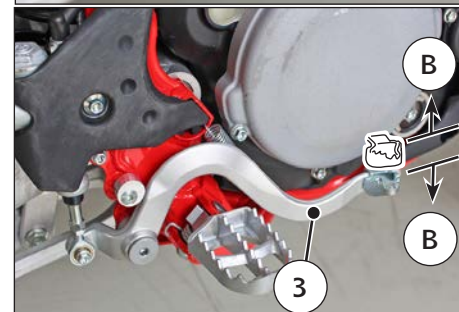
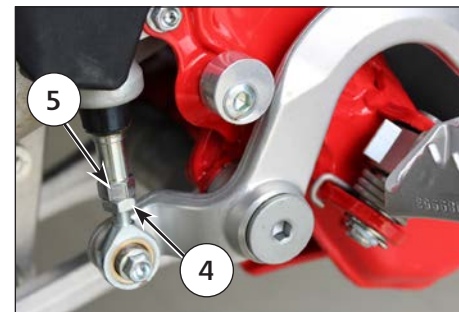


REAR BRAKE PEDAL FREE PLAY ADJUSTMENT

- The rear brake pedal (3) should have a free play (B) (0.2 in.) before the brakes begin to bite. Should this not happen, operate as follows:
- loosen nut (4);

- operate the pump rod (5) to increase or decrease the free play;
- tighten nut (4) at the end of the operation.

WARNING*: When the free play requirement is not met, the brake pads will be subjected to an early wear that may lead to **TOTAL BRAKE INEFFECTIVENESS**.



ADJUSTMENT OF THE CONTROL LEVER AND FRONT BRAKE FLUID LEVEL CHECK

On the RS models the adjuster (2), located on the control lever, allows adjusting of the free play (a). Free play (a) must be at least 0.1 in.

The level of the fluid in master cylinder reservoir must never be below the minimum value (1), which can be checked from the window on the rear side of the master cylinder body.

A decrease of the fluid level will let air into the system, hence an extension of the lever stroke.

WARNING*: If the brake lever feels mushy when pulled, there may be air in the brake lines or the brake may be defective. Since it is dangerous to operate the motorcycle under such conditions, have the brake system immediately checked by the SWM Dealer.

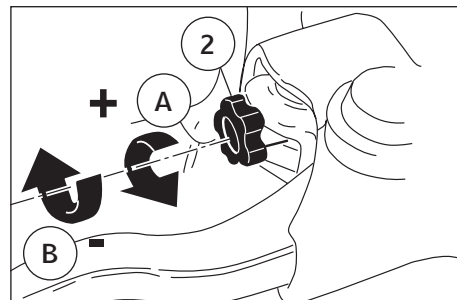
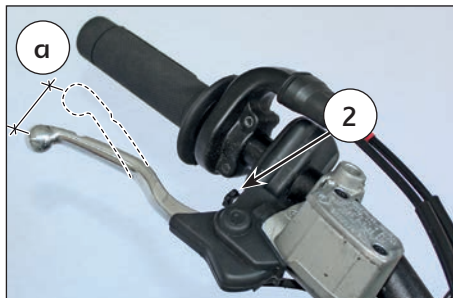
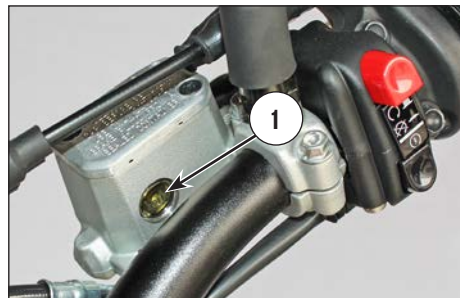
CAUTION*: Do not spill brake fluid onto any painted surface or light lens.

CAUTION*: Do not mix two brands of fluid. Completely change the brake fluid in the brake system if you wish to switch to another fluid brand.

CAUTION*: Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly with water and call a doctor if your eyes were exposed.

A: to increase clearance

B: to decrease clearance



REAR BRAKE FLUID LEVEL CHECK

The pump fluid level must never be below the minimum value indicated on the pump tank (1).
A decrease of the fluid level will let air into the system, hence an extension of the lever stroke.

WARNING*: If the brake pedal feels mushy when pulled, there may be air in the brake lines or the brake may be defective. Since it is dangerous to operate the motorcycle under such conditions, have the brake system immediately checked by the SWM Dealer.



CAUTION*: Do not spill brake fluid onto any painted surface or light lens.

CAUTION*: Do not mix two brands of fluid. Completely change the brake fluid in the brake system if you wish to switch to another fluid brand.

CAUTION*: Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly with water and call a doctor if your eyes were exposed.

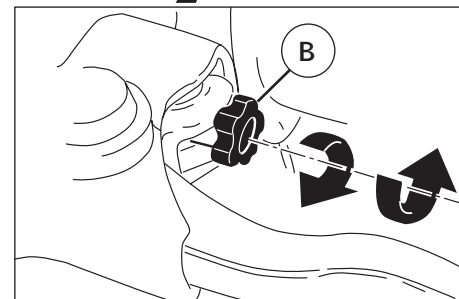
ADJUSTMENT OF THE HYDRAULIC CLUTCH CONTROL LEVER

Free play (A) must be at least 0.1 in.

The lever position can be adjusted to suit the rider hand size.

To decrease the lever distance from the handgrip, rotate the adjuster (B) CLOCKWISE.

To increase the lever distance from the handgrip, rotate the adjuster (B) COUNTER CLOCKWISE.



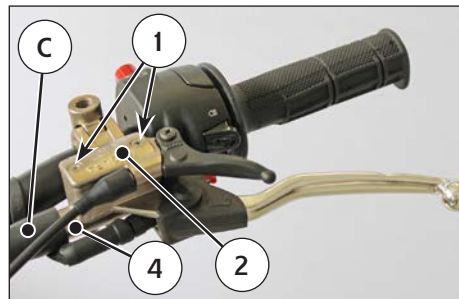
HYDRAULIC CLUTCH FLUID LEVEL CHECK

To check the fluid level, proceed as follows:

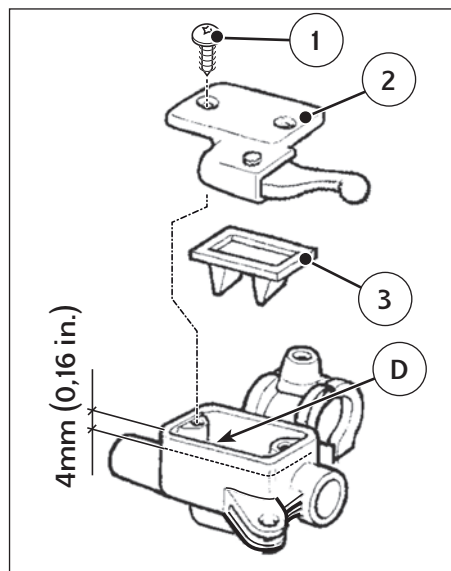
- remove screws (1), cover (2) and rubber (3) pump diaphragm on the handlebar clutch control;
- by keeping the master cylinder (4) in horizontal position, check the fluid level is NOT BELOW 4 mm (0.16 in.) from the upper surface (D) of the pump body;
- if necessary, add fluid until the correct level is reached see TABLE FOR LUBRICATION-SUPPLIES for the fluid type.

CAUTION*: NEVER use brake fluid.

Reassembly the removed parts using the reverse procedure.



Periodically check the connecting hose (see "Periodical maintenance card"): if the hose (C) show is bent or cracked, its replacement is advised.



HYDRAULIC CLUTCH BLEEDING

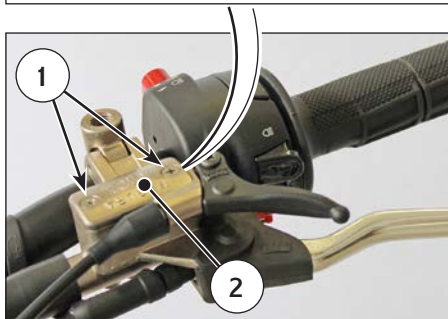
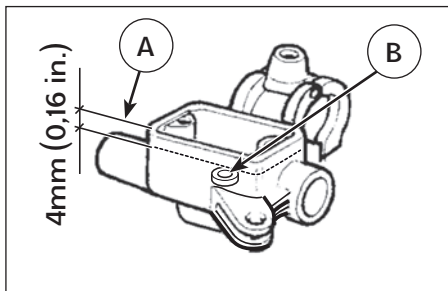
Proceed as follows:

- remove screws (1), cap (2) and rubber pump diaphragm;
- remove the bleeding nipple (3);
- mount a syringe in the bleeding nipple hole, then refill with fresh fluid.

CAUTION *: NEVER use brake fluid.

- refill until fluid is discharged from the lower hole (B) on the pump body WITHOUT BUBBLES.

The fluid level MUST NEVER BE below 4 mm from the top (A) of the clutch pump body (see picture). Reassemble the removed parts.



SUSPENSIONS

Standard suspensions setting derives from several extensive demanding tests in various usage conditions of the vehicles. If you intend to use them on more specific ground, following are a few guidelines for setup. Always start from the suspensions standard setting before making any change. Afterwards, increase or decrease the adjusting clicks, one at a time.

HARD GROUND

Front fork: softer compression setting.

Shock absorber: softer compression setting.

SANDY GROUND

Front fork: harder compression setting.

Shock absorber: harder compression, and especially harder rebound settings. Work on the spring preload to lower the motorcycle riding height (rear end).

MUDDY GROUND

Front fork: harder compression setting.

Shock absorber: harder compression and rebound settings; Work on the spring preload to lift the motorcycle riding height (rear end).

WARNING*: ALWAYS remember that all the motorcycles and their parts used in competitions of any type are excluded from the warranty and that all modifications to standard configuration cause **THE VEHICLE NON COMPLIANCE WITH TYPE-APPROVAL REQUIREMENTS** and it is hence unsuitable for circulating on public roads: consequently it may be used only in "CLOSED CIRCUITS" by authorised subjects holding the relevant driving licence or authorisation.



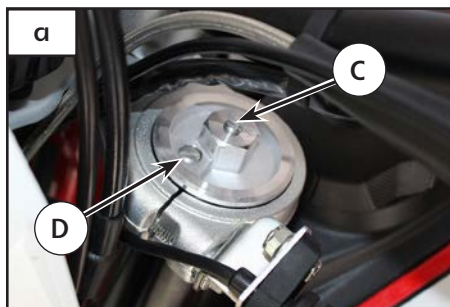
ADJUSTING THE FRONT FORK

a) REBOUND (TOP ADJUSTER)

Standard setting:

- 10 clicks.

To reset standard calibration, turn adjuster (C) clockwise to reach the fully closed position; then, turn it back by the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the adjuster counter clockwise. Vice versa to obtain a harder braking action.

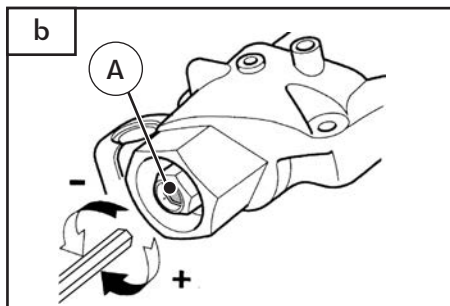


b) COMPRESSION (UPPER REGISTER)

Standard calibration :

- 10 clicks.

To reset to the standard calibration turn register (A) clockwise until the position of fully closed is reached then, turn back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the register anti-clockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.



- AIR VENT (to carry out monthly).

Set the motorcycle on a central stand, release the fork fully extended and loosen the air vent valve (D). Once this operation is over, tighten the valve.

Note*: Never force the adjusting screws beyond the maximum open and closed positions.

- bring fork to stroke end;
- check that the level is at distance "A" below the upper limit of damper rod.

OIL QUANTITY IN EACH FORK LEG

- 39.23 in³. (643 cm³)
 - A: 5.51 in. (140 mm)
- with fork leg fully compressed and without spring.

Note*:

Standard spring elastic constant:

- K= 8.8 N/mm

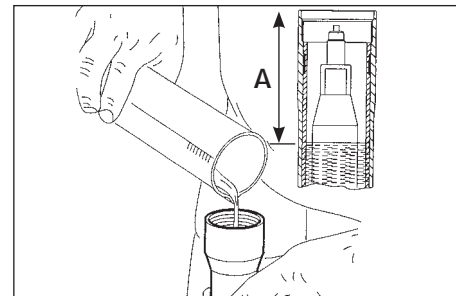
Note*:

Always replace both the spring and the spacers to keep the preload value unchanged.

FORK OIL LEVEL

For regular fork operation, both legs must be provided with the necessary oil quantity. Remove the fork legs from the fork to check the oil level. Work as follows:

- remove the damper rod caps;
- remove springs from the legs letting the oil drain into the legs;



ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER

The rear shock absorber must be adjusted according to the rider weight and track conditions.

Proceed as follows:

1. With the motorcycle on the ground in vertical position, measure the distance (A).
2. Take the normal riding position on the motorcycle with all your riding apparel.
3. With somebody's help, take the new distance (A).
4. The difference between these two measurements constitutes the "SAG" of the motorcycle's rear end.

The recommended SAG is 0.98/1.18 (25-30 mm).

5. To get the right SAG according to your weight, adjust the shock absorber spring preload as described at side.

B: rear mudguard top height

C: rear wheel axle height

WARNING*: The shock absorber adjustment affects both the stability and the handling of the motorcycle. After changing the standard suspension setting, ride with care. We advise measuring the reference distance "A" before making any change.

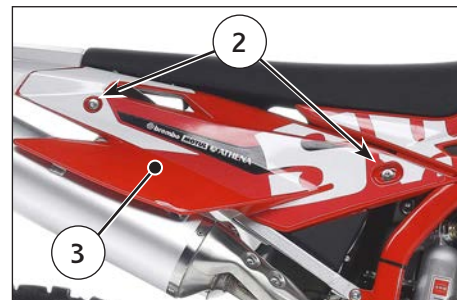
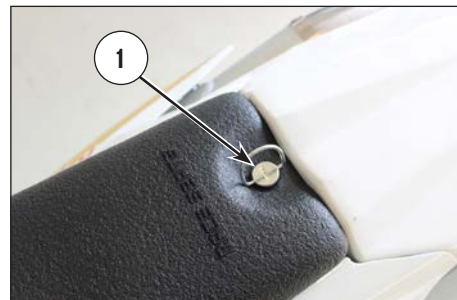
WARNING*: Never disassemble the shock absorber, which contains compressed gas. Contact your SWM Dealer for any major service.



ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER SPRING PRELOAD

Proceed as follows:

1. First turn counterclockwise fastening rear pin (1) then remove saddle, screws (2) and R.H. side panel (3).



2. Clean ringnut (4) and adjusting nut (5) of the spring (6).
3. Either with a hook wrench or an aluminium punch, loosen the lock ring nut.
4. Turn the adjuster ring nut as required.
5. When the adjusting operation is over (according to your weight and riding style), tighten the lock ring nut. (Torque: 36.2 ft/lb).
6. Refit the R.H. side panel and the saddle.

WARNING*: Be careful not to touch hot exhaust pipe while adjusting the shock absorber.

Standard spring elastic constant:
- 52 N/mm

ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER HYDRAULIC DAMPING

Adjustment of the compression stroke is independent from the rebound stroke.

A) COMPRESSION - Standard setting:

1) Low damping speed:

- 14 clicks

(adjuster 7)

2) High damping speed:

- 1 1/2 turn

(adjuster 8)

To reset the standard setting, turn upper adjusters (7) and (8) clockwise until reaching fully closed position. Then turn them back to the above-mentioned positions. In order to obtain a smooth braking action, turn the adjusters counter clockwise. Vice versa to obtain a harder braking action.

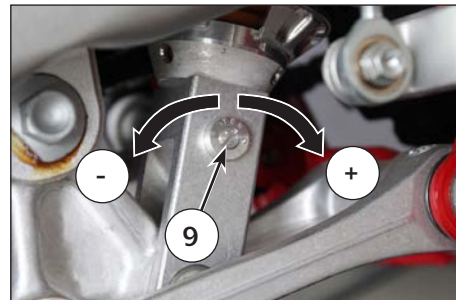
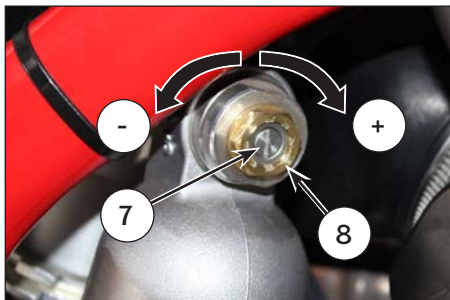
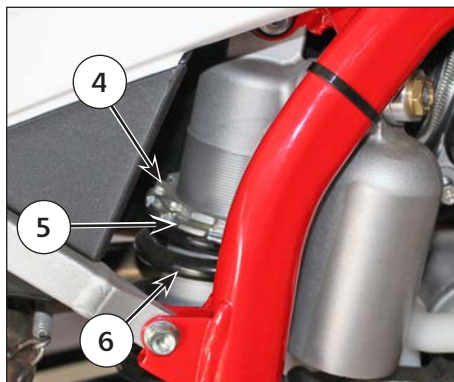
B) REBOUND - Standard setting:

- 10 clicks

(adjuster 9)

To reset the standard setting, turn lower adjuster (9) clockwise until reaching fully closed position. Then turn it back by the mentioned clicks.

In order to obtain a smooth braking action, turn the adjuster counter clockwise. Vice versa to obtain a harder braking action.



CHAIN ADJUSTMENT (FIG. A)

Chain should be checked, adjusted and lubricated as per the Maintenance Chart to ensure security and prevent excessive wear. If the chains becomes badly worn or is poorly adjusted (i.e., if it is too loose or too tight), it could escape from sprocket or break. To adjust the rear chain it is necessary to lower the rear part of motorcycle so to line up the drive sprocket axle, the rear swing arm axle and the rear wheel axle as shown on drawing. Then let turn three times the rear wheel. Now the chain should not be tight.

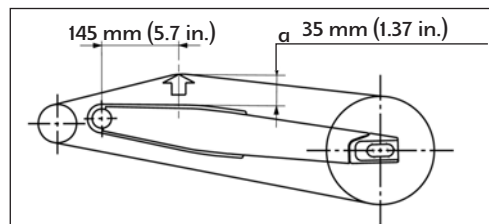
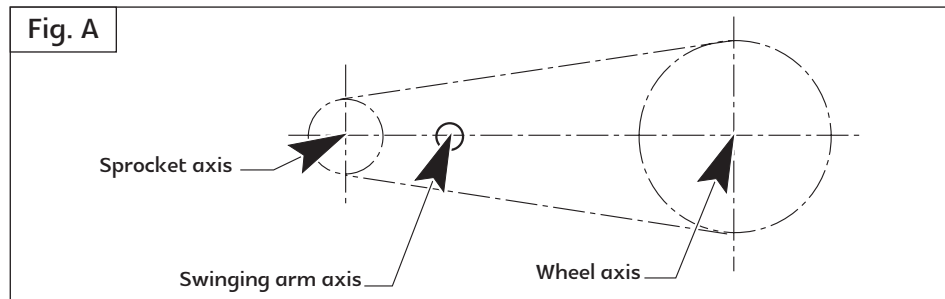


Fig. A



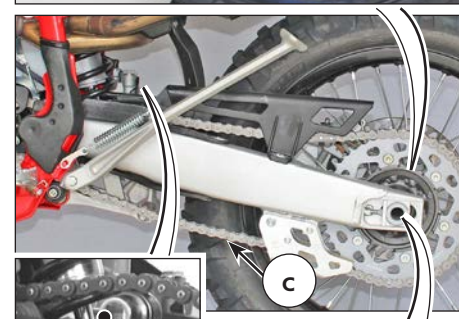
FAST ADJUSTMENT (FIG. B)

In the point shown in the figure, fit a bush (a), 1.37 in. (35 mm) diameter (or alternatively a shim in the same size) and make sure the lower branch (c) of the chain is slightly taut.

If it is not, proceed as follows:

- on the right side, with a 1.06 in. (27 mm) Allen screwdriver, loosen the locking nut (1) of the wheel pin;
- with a 0.47 in. (12 mm) screwdriver, loosen the check nuts (2) on both chain stretchers and work on the screws (3) to achieve the right tension;
- when the adjustment is over, tighten the check nuts (2) and the wheel pin nut (1).

When the adjustment is over check the wheel for alignment.



CHECKING THE WEAR OF CHAIN, PINION AND SPROCKET

Proceed as follows:

- fully stretch the chain with the adjusting screws.
- mark 20 chain links.
- measure the distance "L" between 1st pin center and 21st pin center.

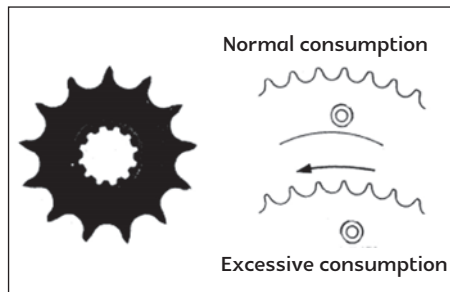
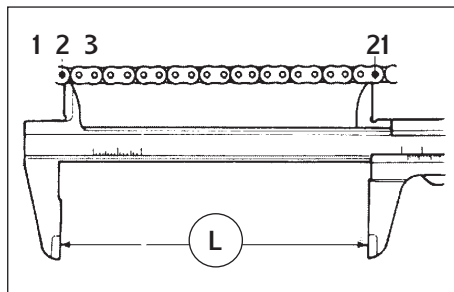
STANDARD	WEAR LIMIT
12.5 in.	12.71 in.

Check the pinion damages or wear and replace it should the wear degree be as the one shown in figure.

Remove the wheel and check the wear of the rear sprocket teeth. The below figure shows the outline of teeth in normal and excessive wear. Should the sprocket be badly worn out, replace it by loosening the six fastening screws to the hub.

WARNING*: Misalignment of the wheel will result in abnormal wear and may result in an unsafe riding condition.

Note*: In muddy and wet conditions, mud sticks to the chain and sprockets resulting in an overtight chain. The pinion, the chain, and the rear sprocket wheel wear increases when running on muddy ground.



LUBRICATING THE CHAIN

Lubricate the chain following these instructions.

CAUTION*: Never use grease to lubricate the chain. Grease helps to accumulate dust and mud, which act as abrasive and help to rapidly wear out the chain, the front and rear sprockets.

Disassembling and cleaning

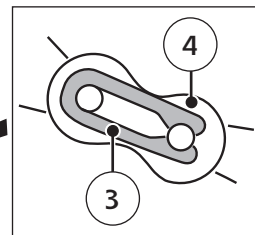
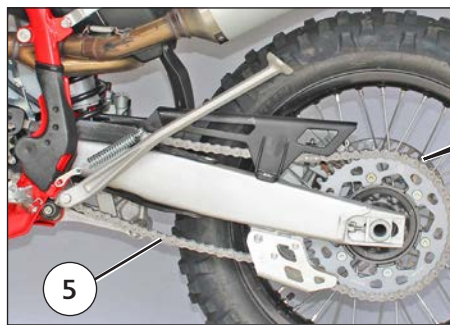
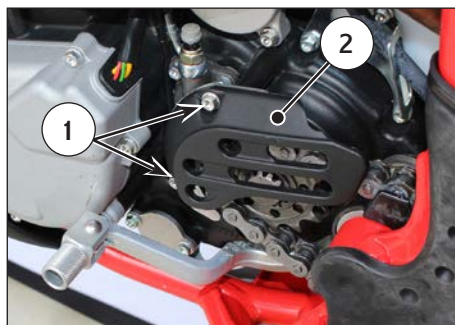
When particularly dirty, remove and clean the chain before lubrication. Proceed as follows.

- 1- Set a stand or a block under the engine and see that the rear wheel is lifted from the ground.
Remove: screws (1), sprocket guard (2), clip (3), master link (4) with its O-rings and chain (5).
To reassemble, reverse the above procedure, making sure to correctly set the clip (3) and master link (4) as well as the relevant O-rings.
- 2- Make sure that the chain is neither worn out nor damaged. If the rollers or the links are damaged, replace the chain by following the instructions given in the Scheduled Maintenance Chart.

- 3- Ensure that the sprockets are not damaged.
- 4- Wash and clean the chain as described hereunder.
- 5- If the chain has been cut, reassemble it using the master link.
- 6- Assemble the master link spring (3) by setting the closed side facing the chain direction of rotation, as shown below.

Note*: The master link is the most critical safety part in the drive chain. Even if the master links are reusable when in good conditions, for safety purposes we advise using a new master link when reassembling the chain.

- 7- Accurately adjust the chain as described in the relevant paragraph.



Washing the chain with O-rings

Wash using petroleum, naphtha or paraffin oil. Never use fuel, trichloroethylene or solvents, as the O-rings may get damaged.

Use instead special sprays for chains with O-rings.

Lubricating the chain with O-rings

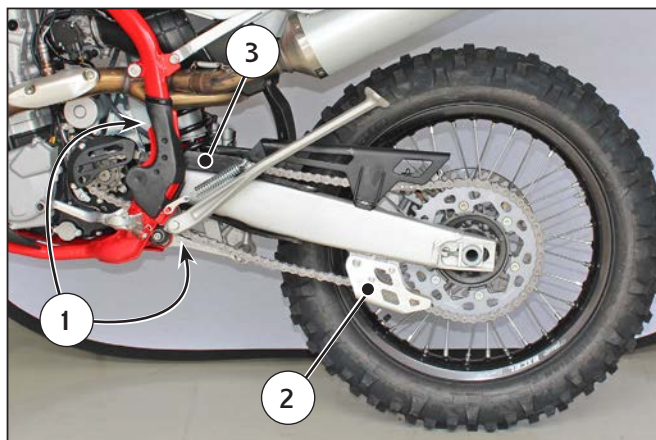
Lubricate all metallic and rubber (O-ring) elements using a brush and engine oil with SAE 80-90 viscosity, inside and outside parts.

CAUTION*: The chain lubricant shall NEVER get in contact with the tyres or the rear brake disc.

Chain guide roller, chain guide eye, chain slider

Check the wear of the above-mentioned elements and replace them when necessary.

CAUTION*: Check the chain guide alignment, and remember that a bent element can cause chain early wear. In this case, chain might unwrap from the sprocket.



- 1 - Chain tensioner roller
- 2 - Chain guide eye
- 3 - Chain slider

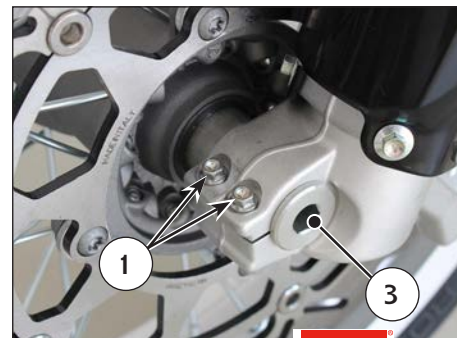
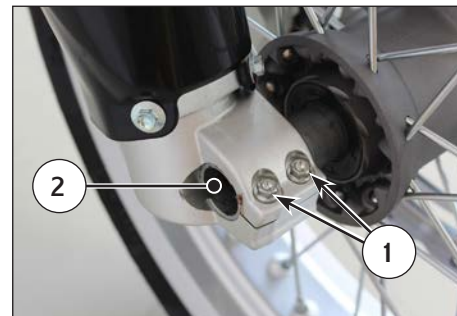
REMOVING THE FRONT WHEEL

Set a stand or a block under the engine and see that the front wheel is lifted from the ground.

Loosen the bolts (1) holding the wheel axle (2) to the front fork mounts. Hold the head of the wheel axle in place, and unscrew the bolt (3) on the opposite side; draw the wheel axle out.



Note*: Do not operate the front brake lever when the wheel has been removed; this causes the calliper pistons to move outwards. After removal, lay down the wheel with brake disc on top.



REASSEMBLING THE FRONT WHEEL

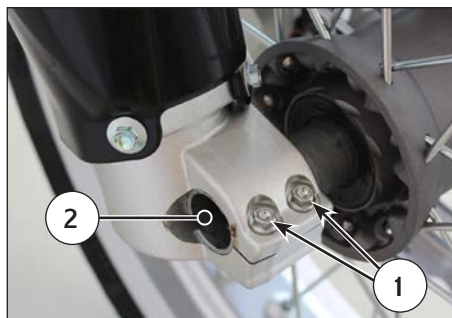
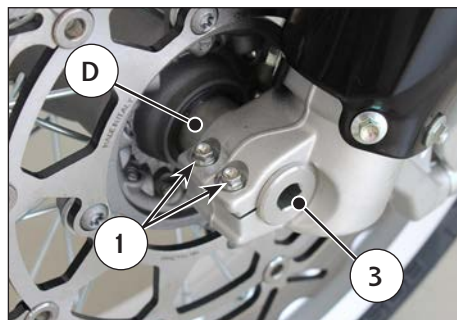
Fit the L.H. spacer (D) on the wheel hub.

Fit the wheel between the fork legs so as to set the brake disc into the calliper.

Fit the wheel axle (2) from the R.H. side, after greasing it and push it fully home against the L.H. fork leg; during this operation, the wheel should be turned. Tighten the screw (3) on the fork L.H. side but DO NOT lock it.

Now, pump for a while, pushing the handlebar downwards until you are sure that the fork legs are perfectly aligned. Lock: the screws (1) on the R.H. leg (7.67 ft-lb), the screw (3) on the L.H. side (37.95 ft-lb), the screws (1) on the L.H. leg (7.67 ft-lb).

Note*: After reassembly, pull the brake control lever until the pads are against the brake disc.



REMOVING THE REAR WHEEL

Unscrew the nut (1) of the wheel axle (3) and extract it. It is not necessary to loosen the chain tensioners (2); in this way, the chain tension will remain unchanged after reassembly. Extract the complete rear wheel, keeping the spacers located at the hub sides.

To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the brake disc into the calliper.

Note*: Do not operate the rear brake pedal when the wheel has been removed; this causes the caliper pistons to move outwards.

After removal, lay down the wheel with brake disc on top.

After reassembly, depress the brake pedal until the pads are against the brake disc.

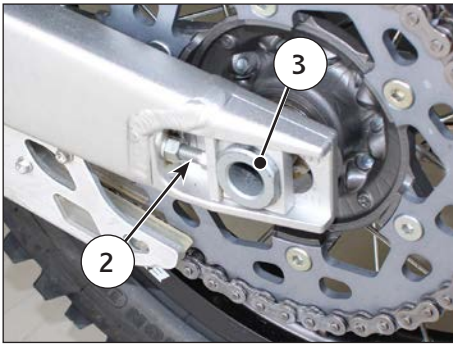
TYRES

Care should be taken to keep the tyres properly inflated. See "Technical data" chart at the beginning of the manual for correct tyre inflation pressure.

Replace the tyre if its wear exceeds reference values on the table below.

MINIMUM HEIGHT
OF THE TREAD

FRONT	0.12 in.
REAR	0.12 in.

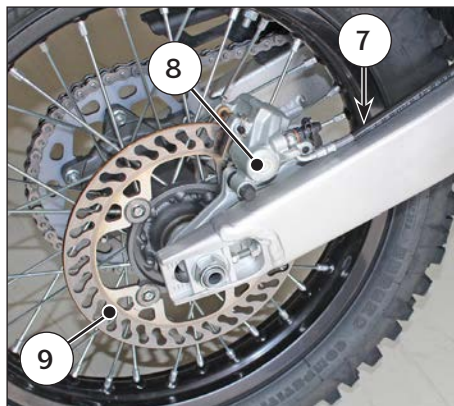
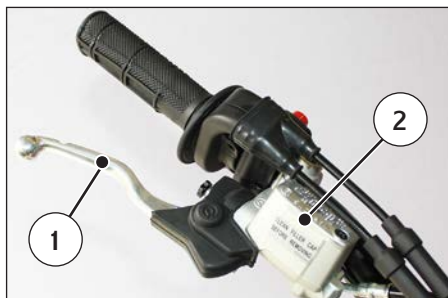


BRAKES

The key components of the braking systems are: brake master cylinder with its lever (front) or pedal (rear), brake lines, calliper assembly and disc.

LEGEND

1. Front brake control lever
2. Front brake master cylinder with fluid reservoir
3. Front brake line
4. Front brake calliper
5. Front brake disc
6. Rear brake pump with oil tank
7. Rear brake line
8. Rear brake calliper
9. Rear brake disc
10. Rear brake control pedal



BRAKE PADS REMOVAL

- Remove clips (1).
- Slide out pin (2).
- Remove pads.

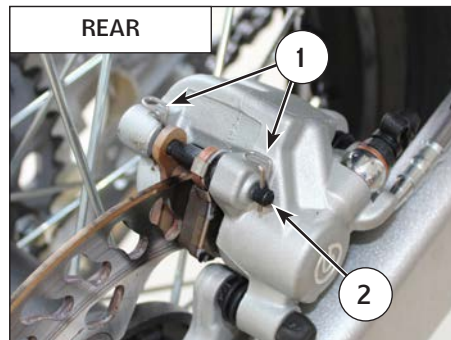
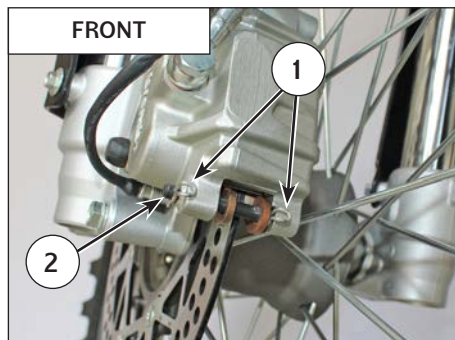
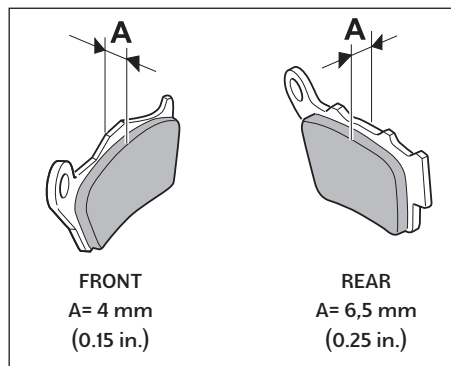
WARNING*: Do not work the brake lever or pedal while removing the pads.

PADS WEAR

Check brake pad wear.

Respect the service limit "A" indicated in the relative figures.

If service limit is exceeded, always replace the pads in pairs.



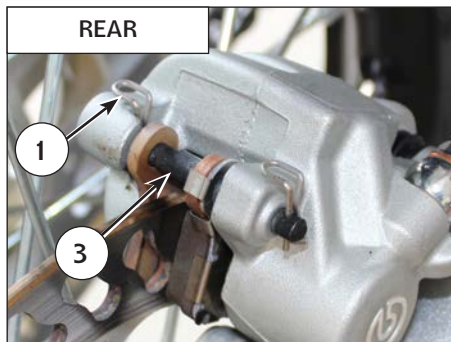
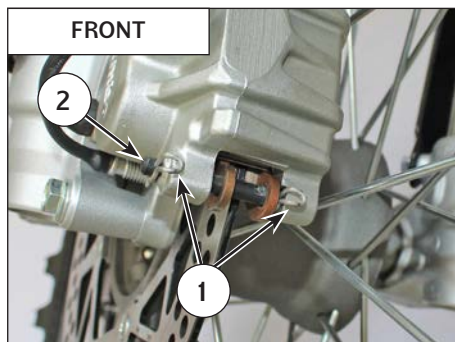
PADS CLEANING

Be careful that no brake fluid or any oil gets on brake pads or discs. Clean off with alcohol any fluid or oil that inadvertently gets on the pads or disc. Replace the pads with new ones if they cannot be cleaned satisfactorily.

PADS INSTALLATION

- Install new brake pads.
- Reassemble the two pins (2) and the clips (1).

WARNING*: Do not attempt to ride the motorcycle until the brake lever or pedal are fully effective. "Pump" with the brake lever or pedal until the pads are against the discs. The brake will not function on the first application of the lever or pedal.



BRAKE DISC WEAR

Measure the thickness of each disc at the point where it has worn the most. Replace the disc if it has worn past the service limit.

Disc thickness

DISC	STANDARD	SERVICE LIMIT
Front	0.11 in. (3 mm)	0.09 in. (2,5 mm)
Rear	0.15 in. (4 mm)	0.14 in. (3,6 mm)

DISC CLEANING

Poor braking can also be caused by oil on the disc. Oil or grease on the disc must be cleaned off with a high flash-point oil free solvent, such as acetone or lacquer thinner.



FLUID CHANGE

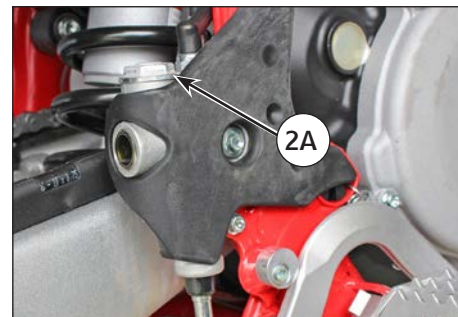
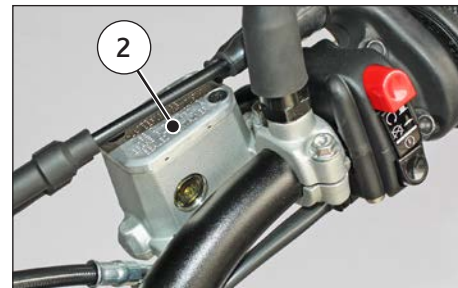
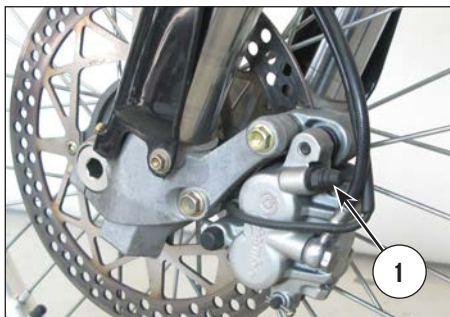
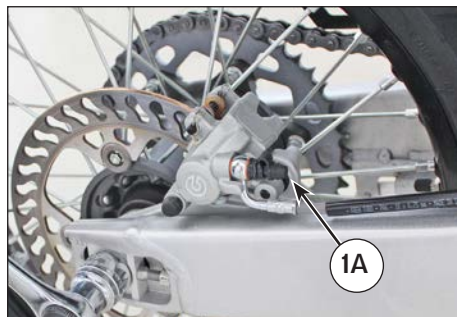
The brake fluid should be checked and changed in accordance with the Periodic Maintenance Chart or whenever it is contaminated with dirt or water. Don't change the fluid in the rain or when a strong wind is blowing.

CAUTION*:

- * Use only brake fluid from a sealed container (DOT 4). Never use old brake fluid.
- * Never allow contaminants (dirt, water, etc.) to enter the brake fluid reservoir.
- * Don't leave the reservoir cap off any length of time to avoid moisture contamination of the fluid.
- * Handle brake fluid with care because it can damage paint.
- * Don't mix two types of fluid for use in the brake. This lowers the brake fluid boiling point and could cause the brake to be ineffective. It may also cause the rubber brake part to deteriorate.

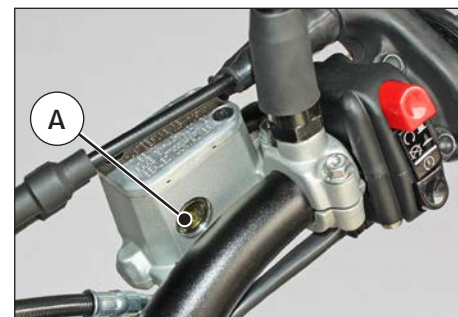
To replace the fluid, proceed as follows:

- Remove the rubber cap on the bleeding valve (1) or (1A).
- Attach a clear plastic hose to the bleeding valve on the brake caliper and turn the other end of the hose into a container.
- Remove fluid reservoir cap (2) or (2A: 21 mm wrench) and the rubber.
- Loosen bleeding valve on the brake caliper.



- Pump with brake lever (3) or brake pedal (3A) in order to push brake fluid out of line.
- Close the bleeding valve and fill the reservoir with fresh brake fluid.
- Open the bleeding valve, apply the brake using the brake lever or pedal, close the bleeding valve with the brake lever or pedal applied and then quickly release the lever or pedal.
- Repeat this operation until the brake line is filled and clear fluid starts coming out of the plastic hose: now close the bleeding valve.
- Restore the brake fluid level (A) or (B) then reassemble the rubber and the fluid reservoir cap.

After changing the fluid, bleed the system as described in the relative paragraph.



WARNING*:

Brake fluid quickly ruins painted surfaces; any spilled fluid should be completely wiped up immediately.

* Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly and call a doctor if your eyes were exposed.

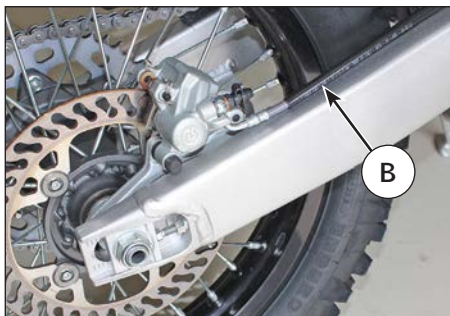
Periodically check the connecting hoses (see “Periodical maintenance card”): if the hoses (A) and (B) are worn or cracked, their replacement is advised

FRONT BRAKING SYSTEM BLEEDING

The braking system must be bled after the fluid replacement or when, due to air in the circuit, the lever stroke is long and spongy.

Proceed as follows:

- Remove the rubber cap on the bleeding valve (1).
- Attach a clear plastic hose to the bleeding valve on the brake caliper and turn the other end of the hose into a container (make sure that the end of the hose is submerged in brake fluid during the entire bleeding operation).



- Remove fluid reservoir cap (2), the rubber and fill the reservoir with fresh brake fluid.
- Open the bleeding valve and pump with brake lever (3) several times until the fluid, clear and without bubbles, comes out of the hose: now close the bleeding valve.-
- Restore the brake fluid level (A) then reassemble the rubber and the fluid reservoir cap (2).

WARNING*:

During the bleed operation the fluid level inside the reservoir must never be lower than the minimum level.

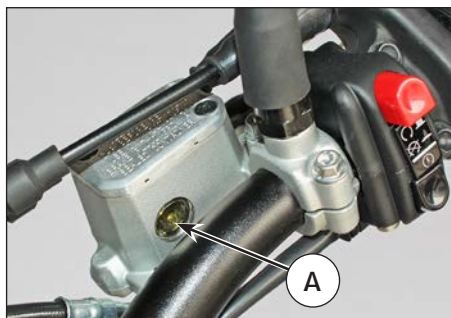
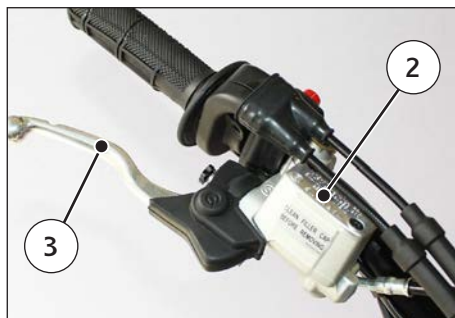
Tightening torque for bleed valve is 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

As the braking fluid is a very corrosive substance, in the case it comes in contact with your eyes wash them abundantly with water.

During the bleeding of the braking circuit keep the handlebar turned leftwards. This is the way to lift the pump tank and to make easier the bleeding of the braking system.

If the lever stroke gets stretchy and the braking action results as poor in the case of falls during competitions, or after repair work in shops, repeat the bleeding operation described above.

As the bleeding operation does not fully eliminate the air inside the circuit, the small quantity of air remaining inside will be eliminated after a short time of use of the brake. In this case however, the action of the lever will be harder and the stroke shorter.



REAR BRAKING SYSTEM BLEEDING

The braking system must be bled after the fluid replacement or when, due to air in the circuit, the pedal stroke is long and spongy.

To bleed the system:

- Remove the reservoir cover (A) (21 mm wrench) rubber boot and top up with (DOT 4) brake fluid.
- Attach a clear plastic hose to the bleed valve (1) on the caliper and turn the other end of the hose into a container.

- Depress the pedal (2) and keep it full down.
- Loosen the bleed union letting out fluid (at first, only air will come out), then, closing the union slightly.
- Release the pedal and wait for a few seconds before repeating the operation until only fluid come out of the tube.
- Close the bleed union to the prescribed torque and check the fluid level (B) inside the reservoir before reassemble the cap (1).

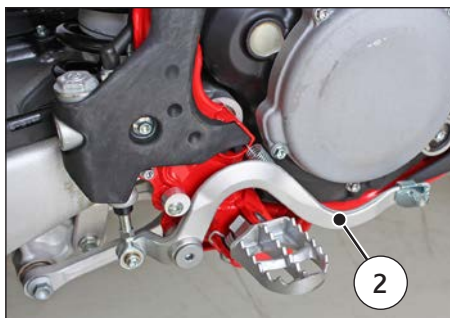
If the bleeding operation has be done correctly, the pedal will have no mushy feel. If not, repeat the operation.

Note*: If following falls or repairs, the brake lever or pedal stroke is stretchy resulting in reduced braking efficiency, repeat circuit bleeding as described above.

WARNING*:

During the bleed operation the fluid level inside the reservoir must never be lower than the minimum level.

Tightening torque for bleed valve is $1,2 \div 1,6 \text{ kgm}$ ($12 \div 16 \text{ Nm}$; $8.8 \div 11.8 \text{ ft-lb}$).



EXHAUST MUFFLER

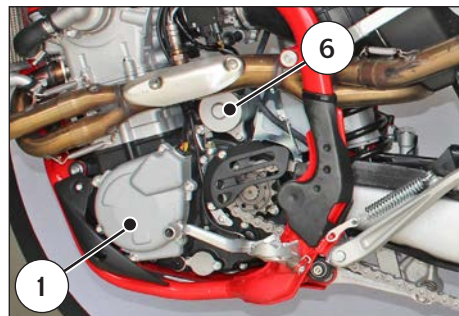
The muffler reduces the noise of the exhaust gases, but it is an integral part of the exhaust as well. As such, its conditions affect the motorcycle performance.

When the noise on the exhaust is too high, it means that the deadening material set on the holed tube inside the muffler is deteriorated.

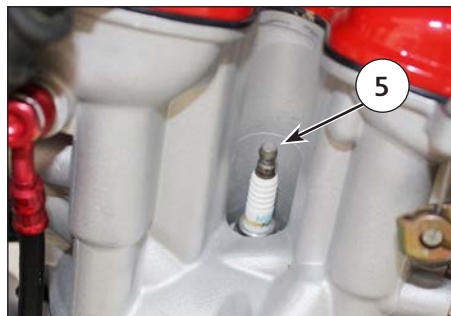
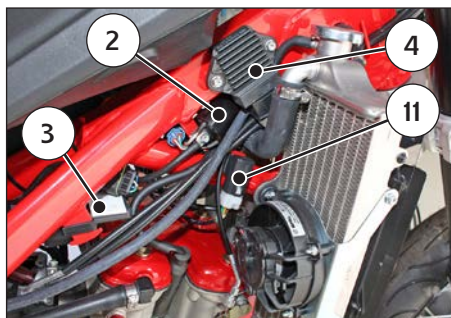
ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION

The ignition system includes the following elements:

- Generator (1), in oil bath, on the inner side of L.H. crankcase cover;
- Electronic ignition coil (2) under the fuel tank;
- Electronic power unit C.D.I. (3) under the fuel tank;
- Voltage regulator (4) under the fuel tank;
- Spark plug (5) on the R.H. side of cylinder head;

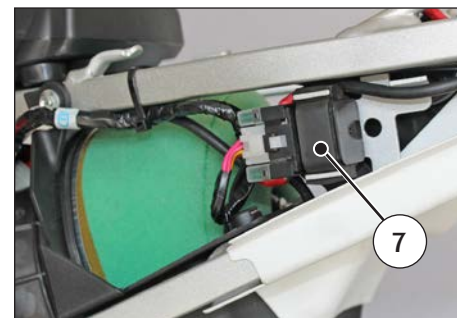


- Starting motor 12V-450W (6) behind the cylinder;
- Electric start remote control switch (7) on the left side of the rear frame.
- M.A.Q.S. sensor (pressure, throttle control position, air temperature) (8) on the throttle body.

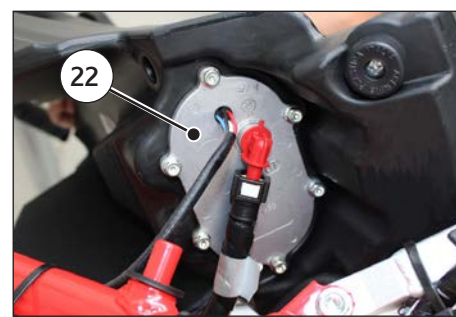
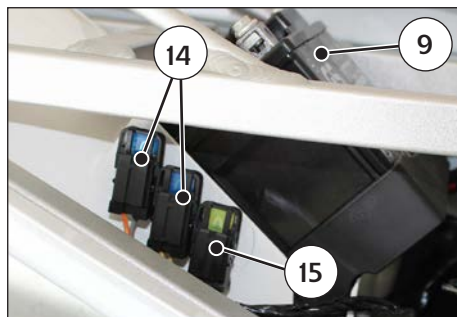
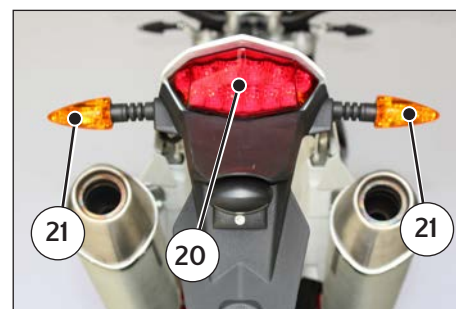
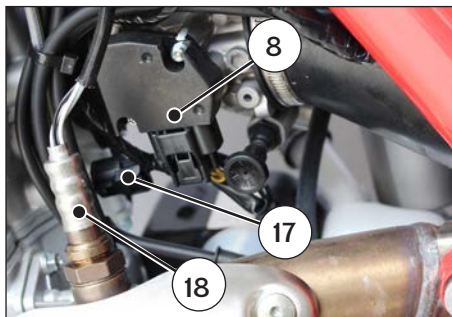
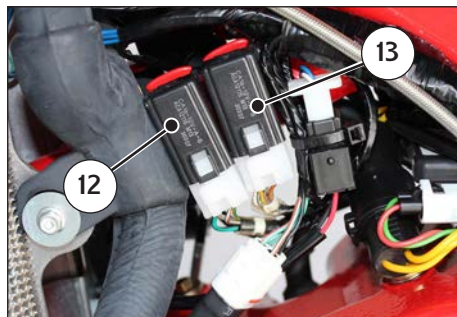


The electric system includes the following elements:

- Battery 12V-14Ah (9) under the saddle;
- Intermittent flasher device (10) located on the utility plate underneath the saddle;
- Relays located on the utility plate underneath the saddle;
- Relay (11): warning horn, turning indicators, stop lights, low-beam lights, high-beam lights;



- Relay (12): injector, Lambda sensor, fuel pump, coil;
- Solenoid valve relay (13);
- Two fuses (14) 15A and one (15) 20A, on the right side of the rear mudguard;
- Coolant temperature sensor (17);
- Lambda probe (18);
- Headlamp (19) with two filaments bulb of 12V-35/35W and parking light bulb of 12V-5W;
- LED tail light (20) with 12V-21W stop warning light and 12V-5W position light;
- Turn signals bulb (21) of 12V-10W;
- Fuel pump (22) inside the fuel tank.



CABLE COLOUR CODING

B	Blue
B/Bk	Blue/Black
Bk	Black
Br	Brown
Br/Bk	Brown/Black
Br/R	Brown/Red
Br/W	Brown/White
G	Green
G/Bk	Green/Black
G/Gr	Green/Grey
G/R	Green/Red
Gr	Grey
Gr/B	Grey/Blue
Gr/Bk	Grey/Black
O	Orange
O/Bk	Orange/Black
O/G	Orange/Green
Pk	Pink
R	Red
R/Bk	Red/Black
Sb	Sky blue
V	Violet
W	White
W/B	White/Blue
W/Bk	White/Black
W/G	White/Green
W/R	White/Red
W/V	White/Violet
W/Y	White/Yellow
Y	Yellow

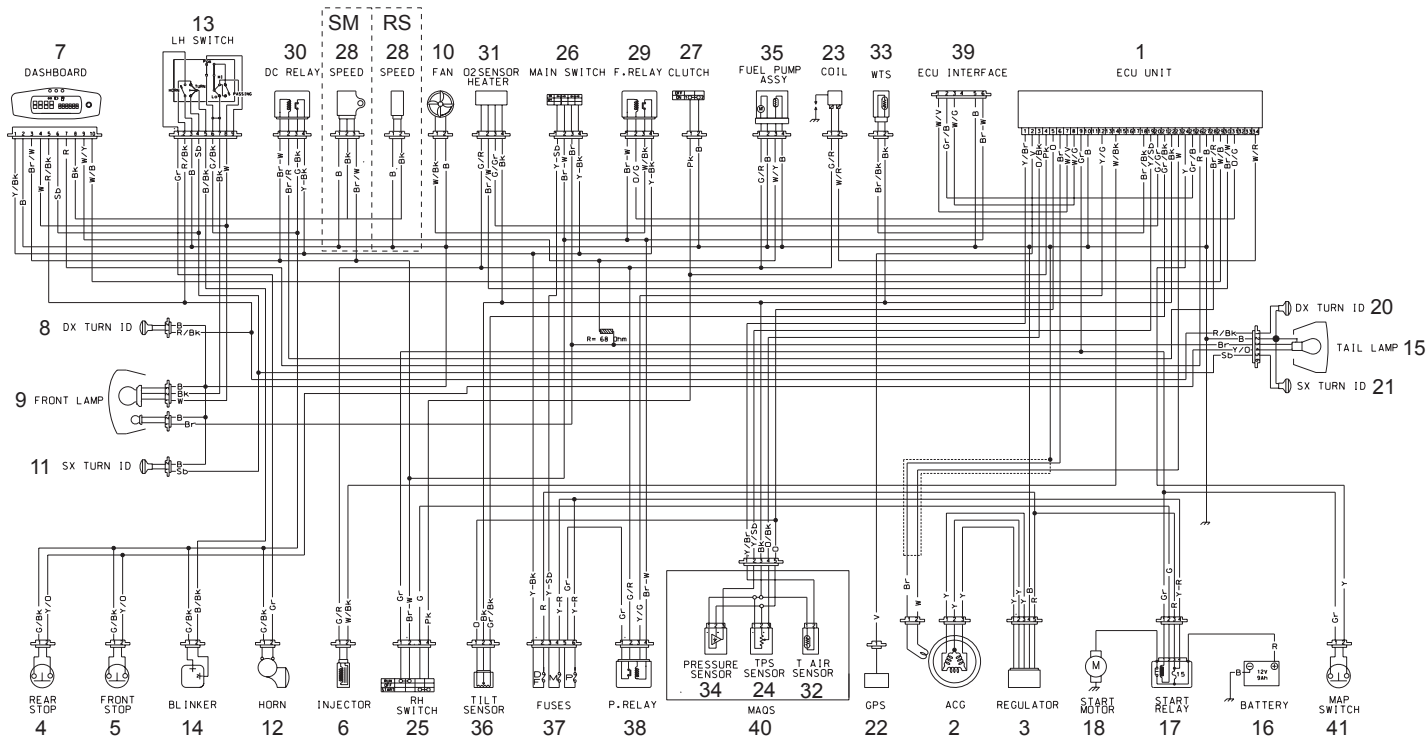
Y/Bk	Yellow/Black
Y/Br	Yellow/Brown
Y/G	Yellow/Green
Y/O	Yellow/Orange
Y/Sb	Yellow/Sky blue
Y/R	Yellow/Red

KEY TO ELECTRIC DIAGRAM

- Electronic power unit
- Alternator
- Voltage regulator
- Rear stop switch
- Front stop switch
- Injector
- Instrument
- R.H. front turn indicator
- Front headlamp
- Cooling fan
- L.H. front turn indicator
- Horn
- L.H. commutator
- Turn indicators flasher
- Tail light
- Battery
- Electric start remote control switch
- Starting motor
- Spark plug
- R.H. rear turn indicator
- L.H. rear turn indicator

- Gear shift position sensor
- H.T. coil
- Sensor position throttle control (40)
- R.H. switch
- Ignition switch
- Clutch microswitch
- Speed sensor
- Relay for electric fan
- Direct current relay
- LAMBDA probe
- Air temperature sensor (40)
- Coolant temperature sensor
- Pressure sensor (40)
- Fuel pump
- Fall sensor
- Fuses
- Power relay
- Power unit interface
- M.A.Q.S. (34+24+32)

(*) : it stops the engine in case of a fall



BATTERY

The sealed battery does not require any maintenance. When electrolyte leaks, or other failure of the electrical system is detected, apply to the SWM Dealer.

If the vehicle remains unused for long periods, it is recommended to disconnect the battery from the electrical system and store it in a dry place.

- After an intensive use of the battery, it is advisable to carry out a standard slow charging cycle (12V-6Ah battery: 0,6A for 8 hours).
- Quick charging is advised only in situations of extreme necessity since the life of lead elements is drastically reduced by such cycle (12V-6Ah battery: 6A for 0,5 hours).

BATTERY CHARGER

To gain access to the battery (1):

- first turn counterclockwise fastening rear pin (2) then remove the saddle.
- Release the elastic strap holding the battery;



- first remove the BLACK or BLUE negative cable, then the RED positive cable (when reassembling, first connect the RED positive cable, then the BLACK or BLUE negative cable);
- remove the battery (1) from its housing.

Check, using a voltmeter, that battery voltage is not less than 12,5 V.

If it is not so, the battery needs to be charged.

Using a battery charger with a constant voltage, first connect the RED positive cable to the battery positive terminal then the BLACK or BLUE negative cable to the battery negative terminal.

The voltage reaches a constant value only after a few hours, therefore it is suggested NOT to measure it immediately after having charged or discharged the battery.

Always check the battery charge before reinstalling it on the vehicle.

The battery should be kept clean and the terminals coated with grease.



WARNING*: The battery contains sulphuric acid. Avoid contact with skin, eyes or clothing.

SOLUTIONS:

CONTACT WITH THE SKIN: Rinse with plenty of water.

INGESTION: Drink large amounts of water. Immediately call a doctor. Do not induce vomiting.

CONTACT WITH THE EYES: Flush with water for no less than 15 minutes and get prompt medical attention.

WARNING*: If the battery is left unused, it has to be in any case recharged with slow cycle (12V-6Ah battery: 0,6A for 8 hours) at least every 3 weeks.

WARNING*: Batteries produce explosive gas, ventilate when charging or using indoors. When using a battery charger, always connect the battery before turning on the charger. This procedure prevents sparks at the battery terminals which could ignite any battery gases.



HEADLAMP BULBS REPLACEMENT

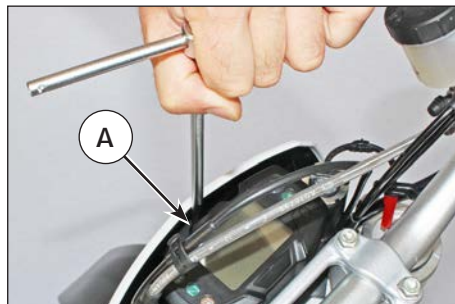
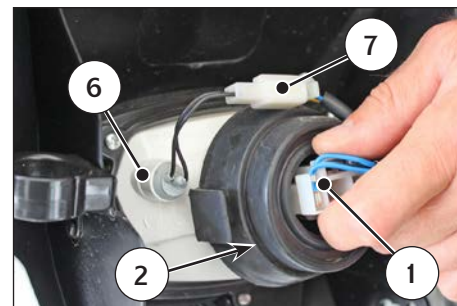
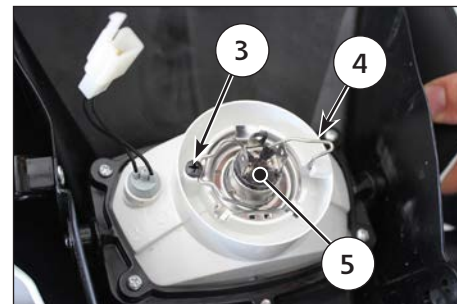
To gain access to the headlamp bulbs, proceed as follows:

- remove the upper fastening screw of the headlamp carrier to the instrument panel support (A);
- push forward the headlamp carrier (B) and pull it towards the high (C) in order to uncouple from the two lower supports.
- remove the headlamp carrier;

- remove the two filaments bulb connector (1) and the boot (2);
- remove the screw (3);
- release the bulb holding spring (4) and then the bulb (5) itself.

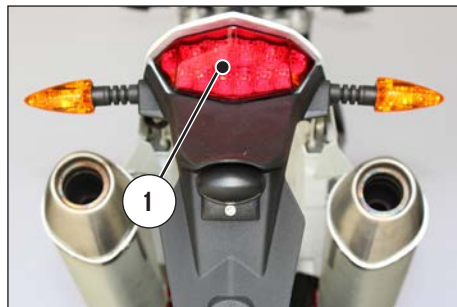
Note*: Headlamp bulb (5) is of the halogen type; be careful when replacing it since the glass part shall not be touched with bare hands.

To replace the position light bulb (6), disconnect the connector (7) and remove it from the internal cap. After replacement, reverse operations for reassembly.



TAIL LIGHT

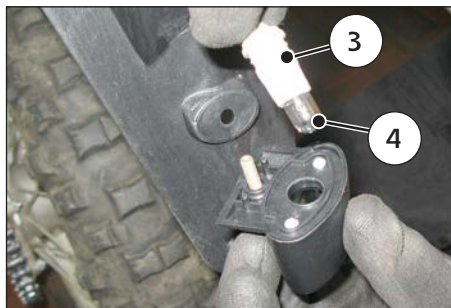
The tail light (1) is a LED light; Replace it when it does not function.



REPLACING THE NUMBER PLATE BULB

- loosen screw (1) and remove the number plate bulb (2) from the mudguard;
- take bulb holder (3) and bulb (4) out of the support;
- pull the bulb (4) to detach it from bulb holder.

Once the bulb has been replaced, reverse the above procedure to reassemble.



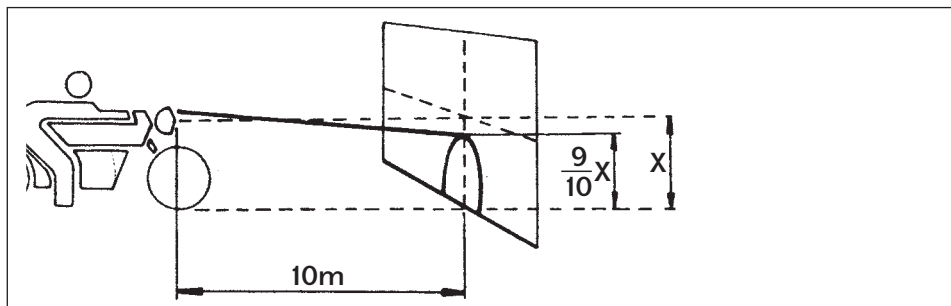
HEADLIGHT ADJUSTMENT

When checking the proper aiming of the headlight beam: inflate tyres at the right pressure, have a person sit astride the motorcycle and set the motorcycle perpendicular to its longitudinal axis at 33 ft from a wall or screen. Then trace a horizontal line at the height of headlight centre and a vertical one, in line with vehicle longitudinal axis.

If possible, execute this operation in a shaded place. When the low beam is on, the upper edge between dark and lit zone should be at 9/10th of headlight centre from ground.

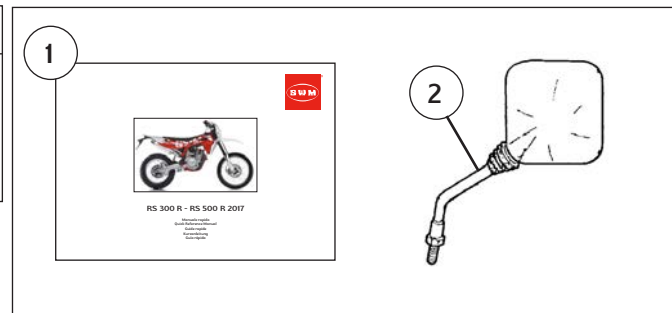
Beam height can be adjusted as follows:

- Work adjuster screw (1);
tighten to lower the beam,
loosen to raise the beam.



EQUIPMENT

Pos.	No. Part no.	DESCRIPTION
1	A000P01249	MULTILANGUAGE QUICK MANUAL (1)
2	FA00P01471	R.H. REAR-VIEW MIRROR (1)
	F000P01471	L.H. REAR-VIEW MIRROR (1)



EN



APPENDIX

LONG PERIOD OF INACTIVITY

When the motorcycle is to be stored for a certain period, it should be prepared for storage as follows:

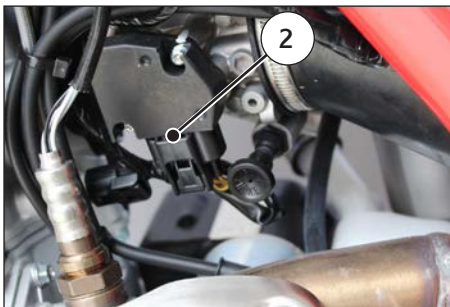
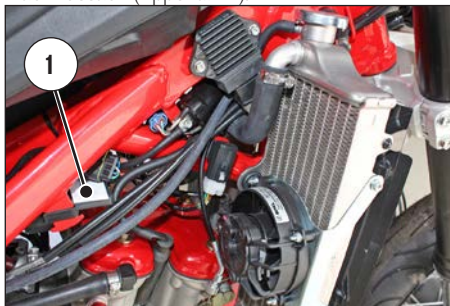
- clean the entire motorcycle thoroughly.
- Drain all fuel from the tank.
- Fill the tank with fuel added with a stabiliser

WARNING*: Never release fuel into the environment or let the engine run indoors.

- Lubricate the final drive chain and all the cables.
- Spray oil on all unpainted metal surfaces to prevent rusting. Avoid getting oil on rubber parts or brakes.
- Set the motorcycle on a support or stand so that both wheels are raised off the ground (if this cannot be done, put boards under the wheels to keep moisture away from the tyres).
- Tie a plastic bag over the exhaust pipe to prevent moisture from entering.
- Put a cover over the motorcycle to keep dust and dirt from collecting on it.

To set the motorcycle back ready for use after storage:

- Make sure the spark plug is tight.
- Fill the fuel tank.
- Run the engine to warm the oil up then drain the oil.
- Refill with fresh oil.
- Check all the points listed under the inspection and Adjustment Section (Appendix A).
- Lubricate all the points listed under the "Lubrication" Section (Appendix A).



CLEANING

Before washing the motorcycle, it is necessary to duly protect the following parts:

- a) Rear opening of the muffler;
- b) Air filter intake;
- c) Clutch and brake levers, hand grips, handlebar commutators;
- d) Fork head, wheel bearings;
- e) Rear suspension links.

DO NOT INSIST WITH HIGH-PRESSURE AIR OR WATER on the ELECTRICAL PARTS and on the INJECTION FUEL FEEDING SYSTEM, especially on the electronic control unit (1) and the M.A.Q.S. unit (2).

After washing:

- Lubricate the points listed in the "Maintenance Chart" (Appendix A).
- Briefly warm up the engine
- Test the brakes before riding the motorcycle.

WARNING*: Never wax or lubricate the brake discs. Loss of braking efficiency and an accident could result. Clean the disc with a solvent such as acetone.

PRE-DELIVERY INSPECTION

Description	Operation	Pre-delivery
Engine oil	Check level	☐
Two-stroke mix oil level	Check level	☐ ✱
Coolant	Check / Restore level	☐
Cooling system	Check for leakage	☐
Electric fans	Check operation	☐ ✱ ✱
Spark plugs	Check / Replace	☐
Throttle body / Carburettor	Check and adjust	☐
Brakes / Clutch fluid	Check level	☐
Brakes / Clutch	Check operation	☐
Brakes / Clutch	Check lines for leakage	☐
Throttle control	Check operation	☐
Throttle control	Check / Adjust play	☐
Choke control	Check operation	☐
Flexible controls and transm.	Check / Adjust	☐
Drive chain	Check / Adjust	☐

✱ only for motorcycles with 2 stroke engine

✱ ✱ only for some models

Description	Operation	Pre-delivery
Tyres	Check pressure	☐
Side stand	Check operation	☐
Side stand switch	Check operation	☐
Electrical equipment	Check operation	☐
Instrument panel	Check operation	☐
Lights / Visula signals	Check operation	☐
Horn	Check operation	☐
Headlight	Check operation	☐
Ignition switch	Check operation	☐
Locks	Check operation	☐
Screws and nuts	Check / Tighten	☐
Hose clamps	Check / Tighten	☐
General lubrication		☐
General test		☐

ALPHABETICAL INDEX

	Page		
A		CLEANING	64
ADJUSTING THE FRONT FORK.....	36	CLUTCH.....	7
ADJUSTING THE IDLE.....	26	CLUTCH CONTROL.....	16
ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER.....	37	COLD START.....	10
ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER HYDRAULIC DAMPING	38	CONTROLS	9
ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER SPRING PRELOAD	37	CONTROLS LOCATION.....	6
ADJUSTMENT OF THE CONTROL LEVER AND FRONT BRAKE FLUID LEVEL CHECK	31	HYDRAULIC CLUTCH FLUID LEVEL CHECK	33
ADJUSTMENT OF THE HYDRAULIC CLUTCH CONTROL LEVER.....	32	COOLANT LEVEL CHECK	23
AIR FILTER AND CLEANING.....	28	COOLANT REPLACEMENT	24
AIR FILTER CHECK	28		
APPENDIX.....	64	D	
ASSEMBLY.....	29	DECOMPRESSIONE MANUALE.....	26
		DIGITAL INSTRUMENT, WARNING LIGHTS.....	10
B		DIMENSION, WEIGHT, CAPACITY	8
BATTERY	59	DISC CLEANING	49
BATTERY CHARGER.....	59		
BRAKE DISC WEAR	49	E	
BRAKE PADS REMOVAL	47	ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION.....	55
BRAKES	46	ENGINE.....	7
		ENGINE OIL REPLACEMENT AND BAG FILTERS-FILTER CARTRIDGE CLEANING OR REPLACEMENT	21
C		EXHAUST MUFFLER.....	55
CABLE COLOUR CODING.....	57		
CHAIN ADJUSTMENT	39	F	
CHECKING THE OIL LEVEL	21	FAST ADJUSTMENT	39
CHECKING THE WEAR OF CHAIN, PINION AND SPROCKET.....	40	FLUID CHANGE.....	50
		FORK OIL LEVEL	36
		FRAME.....	7
		FRONT BRAKE.....	7
		FRONT BRAKE CONTROL.....	14
		FRONT BRAKING SYSTEM BLEEDING	52
		FRONT SUSPENSION.....	7
		FUEL.....	9
		FUEL TAP	9
		G	
		GEAR SHIFT CONTROL.....	16
		H	
		HEADLAMP BULBS REPLACEMENT	60
		HEADLIGHT ADJUSTMENT	62
		HYDRAULIC CLUTCH BLEEDING	34
		I	
		IDENTIFICATION DATA	5
		IGNITION.....	7
		IGNITION SWITCH.....	14
		IMPORTANT NOTICES	2
		INSTRUCTIONS FOR RUNNING-IN	17
		L	
		LUBRICATION	7
		K	
		KEY TO ELECTRIC DIAGRAM	57
		L	
		L.H. HANDLEBAR SWITCH	15
		LOCK ADJUSTMENT	30
		LONG PERIOD OF INACTIVITY	64
		LUBRICATING THE CHAIN	41

O		S	
OIL QUANTITY IN EACH FORK LEG	36	SECONDARY DRIVE	7
		SIDE STAND	9
P		REPLACING THE FILTER CARTRIDGE	22
PADS CLEANING	48	SPARK PLUG CHECK	27
PADS INSTALLATION	48	STARTING THE ENGINE	18
PADS WEAR	47	STEERING LOCK	15
PRECAUTIONS FOR CHILDREN	3	STEERING WHEEL BALL PLAY ADJUSTMENT	29
PRE-DELIVERY INSPECTION	65	STOPPING THE MOTORCYCLE AND THE ENGINE	20
PRE-RIDE CHECKS	17	STOPPING THE MOTOR IN AN EMERGENCY	20
PRESENTATION	2	SUSPENSIONS	35
PRIMARY DRIVE	7		
CLEANING THE METAL FILTERS	22		
R		T	
REAR BRAKE	7	TAIL LIGHT	61
REAR BRAKE CONTROL	16	TECHNICAL DATA	7
REAR BRAKE FLUID LEVEL CHECK	32	THROTTLE CABLE ADJUSTMENT	25
REAR BRAKE PEDAL FREE PLAY ADJUSTMENT	30	THROTTLE CONTROL	14
REAR BRAKE PEDAL POSITION ADJUSTMENT	30	TIMING SYSTEM	7
REAR BRAKING SYSTEM BLEEDING	54	TIRES	8
REAR SUSPENSION	7	TROUBLESHOOTING	17
REASSEMBLING THE FRONT WHEEL	44	TRANSMISSION	7
REPLACING THE NUMBER PLATE BULB	61	TYRES	45
REGOLAZIONE TENSIONE CAVO	26		
REMOVING THE FRONT WHEEL	43	V	
REMOVING THE REAR WHEEL	45	VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER (V.I.N.)	5
RIDING	17	VOLTAGE REGULATOR	28
RIMS	8		
R.H. HANDLEBAR SWITCH	15		

FRANÇAIS



PRÉSENTATION

Bienvenus dans la famille motocycliste SWM!

Votre nouvelle moto SWM a été projetée et construite pour être la meilleure dans son genre. Les instructions de service ci-incluses ont été préparées pour vous fournir un guide d'entretien et de fonctionnement simple et clair. Afin d'obtenir les meilleures performances de votre moto, veuillez suivre attentivement les instructions contenues dans ce manuel. Il contient les instructions nécessaires aux opérations d'entretien. Les réparations ou les entretiens plus spécifiques ou plus importants requièrent l'intervention de mécaniciens experts et l'utilisation d'équipements spécifiques. Votre Concessionnaire SWM dispose des pièces de rechange originales, de l'expérience et de tous les outils nécessaires afin de vous rendre un excellent service.

Rappelez-vous en outre que le « Livret d'utilisation et d'entretien » fait partie intégrante du motorcycle et doit donc rester joint même en cas de revente.

Cette moto utilise des éléments projetés et réalisés grâce à des systèmes et technologies à l'avant-garde et expérimentés en compétition.

Dans les motos de compétition, chaque détail est vérifié après chaque course pour garantir les meilleures performances.

Pour un fonctionnement correct de la moto, il est nécessaire de suivre le tableau de contrôle et d'entretien dans l'Annexe A.

AVIS IMPORTANT

1) Les modèles **RS** sont des motos à utiliser sur ROUTE, garantis sans défauts et couverts par garantie juridique, à condition que soit CONSERVÉE LA CONFIGURATION DE SÉRIE et que soit respecté le tableau d'entretien reporté en Annexe A.

2) **Les motorcycles participant à des compétitions en tous genres sont exclus de toute garantie, pour toutes les pièces.**



IMPORTANT

Pour maintenir la « Garantie de Fonctionnement » du véhicule, le Client doit suivre le programme d'entretien indiqué sur le livret d'utilisation et d'entretien en exécutant les révisions dans les ateliers autorisés SWM.

Le coût de remplacement des pièces et de main-d'œuvre nécessaire afin de respecter le programme d'entretien est à la charge du Client.

Remarque*: la garantie est NULLE en cas de location du motocycle.

Préambule important

Lire attentivement le présent manuel en prêtant une attention particulière aux remarques précédées des avertissements suivants :

ATTENTION*: Indique le risque de blessures graves ou mortelles si ces instructions ne sont pas observées.

AVERTISSEMENT*: Indique le risque de blessures, ou de dommages au véhicule, si ces instructions ne sont pas observées.

Remarque*: Fournit des informations supplémentaires

Remplacement de pièces

En cas de remplacement de pièces, utiliser uniquement des pièces ORIGINALES SWM.

ATTENTION*: Après une chute, inspecter soigneusement le motocycle. Assurez-vous que la poignée de gaz, les freins, l'embrayage et toutes les autres commandes et composants principaux, ne soient pas endommagés. La conduite d'un motocycle endommagé peut provoquer des accidents graves.

ATTENTION*: Ne jamais démarrer le motocycle, ou effectuer des opérations d'entretien, sans les vêtements de sécurité adéquats. Porter en permanence casque, bottes, gants, lunettes de protection et tout autre vêtement approprié.

PRÉCAUTIONS POUR LES ENFANTS

ATTENTION:

- Garer le véhicule dans un endroit où il ne peut facilement être heurté ou endommagé.
Les chocs, même involontaires, peuvent provoquer la chute du véhicule entraînant un risque pour les personnes, en particulier les enfants.
- Afin d'éviter toute chute accidentelle du véhicule, ne jamais le garer sur un terrain mou ou irrégulier, ni sur le goudron brûlant sous l'effet du soleil.
- Étant donné que le moteur ou le système d'échappement peuvent atteindre des températures très élevées, garer la moto dans un endroit où les piétons ou les enfants ne peuvent la toucher facilement.

RESUME

Page

PRÉSENTATION.....	2
AVIS IMPORTANT	2
ÉLÉMENTS D'IDENTIFICATION.....	5
POSITION DES COMMANDES.....	6
DONNÉES TECHNIQUES.....	7
TABLEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS.....	8
COMMANDES.....	9
INSTRUCTIONS D'UTILISATION DE LA MOTO.....	17
POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES	55
ÉQUIPEMENT.....	63
ANNEXE.....	64
OPERATIONS DE PRÉ - LIVRASON.....	65
INDEX ALPHABETIQUE	66
SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE.....	ANNEXE A

Remarques

- Les indications « droite » et « gauche » se réfèrent aux deux côtés du motocycle par rapport au sens de marche.
- Z : n° dents
- A : Autriche
- AUS : Australie
- B : Belgique
- BR : Brésil
- CDN : Canada
- CH : Suisse
- D : Allemagne
- E : Espagne
- F : France
- FIN : Finlande
- GB : Grand Bretagne
- I : Italie
- J : Japon
- USA : États-Unis d'Amérique
- Sauf indication contraire, les données et les instructions sont valables pour tous les Pays.

ÉLÉMENTS D'IDENTIFICATION

Le numéro d'identification du moteur est gravé sur la partie supérieure du carter moteur, tandis que le numéro de matricule de la moto est gravé sur le tube de direction du châssis.

Veuillez noter sur ce livret **le numéro gravé sur le châssis**, auquel vous devez vous référer lors d'une commande de pièces de rechange, ou lors d'une demande d'informations sur votre motorcycle.

NUMÉRO DU CHÂSSIS

RS 300 R

ZNQB101AAHV000000

(●) (▲) (◆)

RS 500 R

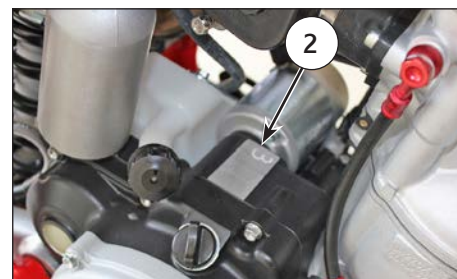
ZNQB103AAHV000000

(●) (▲) (◆)

NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU MOTOCYCLE

Le numéro de série se compose de 17 caractères et est placé du côté droit du tube de direction.

- (●) = Type du modèle
- (▲) = Année du modèle (2017)
- (◆) = N° progressif



1. Numéro de série du châssis

2. Matricule moteur



POSITION DES COMMANDES

1. Manette du frein avant
2. Poignée de gaz
3. Pédale commande frein arrière
4. Décompresseur manuel
5. Bouchon réservoir carburant
6. Commutateur droit (démarrage électrique moteur)
7. Réglage précharge ressort amortisseur
8. Réglage compression amortisseur (vitesse d'amortissement basse et élevée)
9. Réglage extension amortisseur
10. Commutateur gauche
11. Levier commande embrayage
12. Pédale de commande boîte de vitesses
13. Vis de sortie d'air de la tige de fourche
14. Réglage extension de la tige de fourche
15. Réglage compression pour tige fourche
16. Starter (côté gauche)

CLÉS

Deux clés sont livrées avec le motocycle, (une de réserve) pour intervenir sur :

- a) sur l'interrupteur d'allumage;
- b) sur la serrure du guidon.

DONNÉES TECHNIQUES

MOTEUR

Type..... un cylindre à 4 temps
Refroidissement liquide, avec electro-ventilateur
Alésage (300)..... mm 83
Alésage (500)..... mm 97
Course (300)..... mm 55
Course (500)..... mm 67,8
Cylindrée (300)..... cm³ 297,6
Cylindrée (500)..... cm³ 501
Rapport volumétrique..... 12,9:1
Démarrage..... électrique
(avec dispositif de décompression automatique)

DISTRIBUTION

Type..... double arbre à cames en tête; 4 soupapes
Jeu des soupapes (à moteur froid)
Admission..... 0,10 ÷ 0,15 mm
Echappement..... 0,2 ÷ 0,25 mm

LUBRIFICATION

Type..... carter sec avec double pompe
à lobes et cartouche filtre

ALLUMAGE

Type..... Electronique à décharge inductive
avec avance variable à contrôle digital
Bougie type..... NGK CR8EB
Distance électrodes bougie..... 0,7 mm

ALIMENTATION

Type..... injection électronique

TRANSMISSION PRINCIPAL

Pignon moteur - Couronne embrayage
(300)..... Z 24- Z 88
(500)..... Z 23- Z 63

Rapport de transmission

300)..... 3,666
(500)..... 2,739

EMBRAYAGE

Type..... multidisque à bain d'huile
avec commande hydraulique

BOITE DE VITESSE

Type..... avec engrenages en prise constante

Rapports de transmission

1ère vitesse..... 2,000 (z 28/14)
2ème vitesse..... 1,611 (z 29/18)
3ème vitesse..... 1,333 (z 24/18)
4ème vitesse..... 1,086 (z 25/23)
5ème vitesse..... 0,920 (z 23/25)
6ème vitesse..... 0,814 (z 22/27)

TRANSMISSION SECONDAIRE

Pignon sortie boîte de vitesse- Couronne sur la roue
RS 300 R..... Z 13- Z 50
RS 500 R..... Z 13- Z 46
Rapport de transmission
RS 300 R..... 3,846
RS 500 R..... 3,538

CADRE

Type..... monopoutre, double berceau, en tube acier ;
châssis arrière en alliage léger.

SUSPENSION AVANT

Type..... fourche télehydraulique à tiges
renversées et tourillon avancé
(réglable en compression et extension);
tiges Ø 48 mm

Levée sur l'axe jambes..... 300 mm;

SUSPENSION ARRIERE

Type..... progressive avec monoamortisseur
hydraulique

Levée roue..... 296 mm

FREIN AVANT

Type..... à disque fixe Ø 260 mm avec
commande hydraulique et étrier flottant;

FREIN ARRIERE

Type..... à disque flottant Ø240 mm
avec commande hydraulique et étrier flottant

JANTES

Avant..... en alliage léger: 1,6x21"
Arrière..... en alliage léger: 2,15x18"

PNEUS

Avant 90/90x21"

Arrière..... 140/80x18"

Pression de gonflage pneus à froid usage route

(avant) 1 Kg/cm²

(arrière) 1,2 Kg/cm²

Pression de gonflage pneus à froid usage tout terrain

(avant) 1,5 Kg/cm²

(arrière) 2,0 Kg/cm²

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITE

Empattement mm 1483

Longueur totale mm 2267

Largeur maxi mm 820

Hauteur maxi mm 1285

Hauteur selle mm 963

Garde au sol mini mm 300

Poids net à sec

(RS 300 R)..... kg 107

(RS 500 R)..... kg 111

Contenance réservoir d'essence

(comprise une réserve, de l 1,8) l 7,2

Liquide circuit de refroidissement l 1,1±1,3

Huile carter

Vidange huile et changement du filtre l 1,7

Vidange huile..... l 1,5

TABLEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS

Huile de graissage du moteur, boîte de vitesses,
transmission primaire

MOTUL 5100 TECHNOSYNTHESE 10W50

Liquide du réfrigérant moteur

MOTUL MOTOCOOL EXPERT

Liquide du système de freinage

MOTUL DOT 3&4

Liquide de l'embrayage

HUILE MINÉRALE SAE 10 POUR CIRCUITS

HYDRAULIQUES

Lubrification par graisse

MOTUL GREASE 100

Lubrification de la chaîne de transmission secon-
daire

MOTUL CHAIN LUBE

Huile fourche avant

MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Huile pour l'amortisseur arrière

MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Protection contacts électriques

MOTUL EZ LUBE

COMMANDES

ROBINET CARBURANT

Sur les véhicules équipés d'un moteur à injection, la pompe à essence est incorporée au réservoir et le circuit d'alimentation en carburant est dépourvu de robinet ON-OFF-RES.

L'indication de la réserve est signalée sur le tableau de bord numérique par le témoin correspondant (voir le paragraphe « Afficheur numérique, voyants »).

CARBURANT

Carburant recommandé : essence SANS PLOMB 98.

Remarque*: Si le moteur « coque », utiliser une autre marque d'essence, ou un carburant à indice d'octane plus élevé.

ATTENTION*: Si le moteur « coque » encore, l'éteindre immédiatement, car de graves problèmes, dont le grippage, peuvent se vérifier.

ATTENTION*: L'essence est une matière très inflammable qui, en conditions particulières, peut devenir explosive. Toujours éteindre le moteur, ne pas fumer, ou approcher de flammes ou étincelles de la zone de ravitaillement, ou dans les lieux où l'on conserve le carburant.

ATTENTION*: Ne jamais remplir le réservoir au delà de la limite inférieure de la goulotte de remplissage. Assurez-vous que le bouchon (1) du réservoir soit bien fermé.



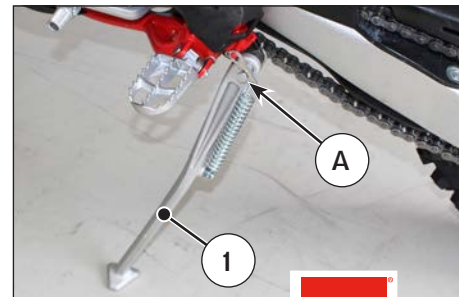
BÉQUILLE LATÉRALE

Chaque motorcycle est doté d'une béquille latérale (1).

ATTENTION*: La béquille a été projetée pour supporter SEULEMENT LE POIDS DU MOTOCYCLE. Ne jamais s'asseoir sur le motorcycle en utilisant la béquille comme support, sous peine de rupture entraînant de graves lésions corporelles.

ATTENTION*: La moto NE DOIT reposer sur la béquille latérale QUE lorsque le pilote est descendu de l'engin. Le retour de la béquille en position soulevée s'effectue AUTOMATIQUEMENT lorsque la moto passe de la position d'appui à la position verticale.

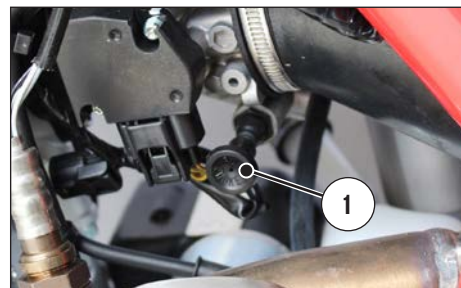
Contrôler la béquille latérale périodiquement (voir « Fiche d'entretien périodique »); vérifier que les ressorts ne soient pas endommagés et que la béquille latérale s'articule librement. Si la béquille latérale est bruyante, lubrifier le pivot (A) de fixation.



DÉMARRAGE À FROID

Pour le démarrage à froid, les versions avec moteur à injection sont munies d'un bouton de couleur noire (1) situé à gauche du corps papillon.

Tirer le bouton vers l'extérieur pour ouvrir le starter, agir en sens inverse pour fermer.



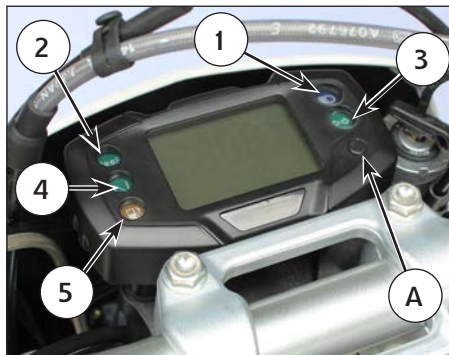
AFFICHEUR NUMÉRIQUE, VOYANTS

La moto est équipée d'un afficheur numérique sur lequel sont également montés 5 voyants : feu de route, feux (avec éclairage de l'écran), indicateurs de direction, point mort et réserve de carburant.

- 1- Voyant BLEU « Feu de route »
- 2- Voyant VERT « Feux »
- 3- Voyant VERT « Indicateurs de direction »
- 4- Voyant VERT « Point mort »
- 5- Voyant ORANGE « Réserve de carburant »

Remarques*:

- Après le démarrage du moteur, la version du logiciel de contrôle s'affiche pendant les 2 premières secondes ; au terme du contrôle, l'afficheur visualise la dernière fonction configurée.
- À chaque arrêt du moteur, l'afficheur cesse de visualiser les fonctions.



- Le passage d'une fonction à l'autre et la réinitialisation correspondante s'effectuent à l'aide de la touche SCROLL (défilement) (A) .
- Les fonctions, qui peuvent être sélectionnées dans l'ordre, sont les suivantes.

- 1- SPEED / ODO
- 2- SPEED / H
- 3- SPEED / HORLOGE
- 4- SPEED / TRIP 1
- 5- SPEED / STP 1
- 6- SPEED / AVS 1
- 7- SPEED / SPEED MAX
- 8- SPEED / TRIP 2
- 9- SPEED / TRP 2 / HORLOGE
- 10- SPEED / RPM (Indication numérique)

Remarque*:

La fonction RPM affichée sur l'indicateur à barres verticales est **TOUJOURS** active.

IMPORTANT:

Fonctions du voyant VERT (4) « POINT MORT » en cas de DYSFONCTIONNEMENT DU CIRCUIT D'ALIMENTATION À INJECTION (s'adresser au concessionnaire SWM)

- a) Lorsque la boîte de vitesses n'est PAS AU POINT MORT : le voyant CLIGNOTE.
- b) Lorsque la boîte de vitesses est AU POINT MORT : le voyant reste INITIALEMENT ALLUMÉ DE MANIÈRE FIXE puis CLIGNOTE DEUX FOIS EN SUCCESSION RAPIDE avant de revenir à L'ALLUMAGE FIXE pour ensuite répéter le cycle.

Une fois le dysfonctionnement éliminé, le voyant (4) reprend sa fonction.

1- SPEED (km/h ou mph) / ODO / RPM (figure 1)

- SPEED : vitesse du véhicule - indication max : 299 km/h ou 299 mph ;
- ODO : odomètre - indication max : 99999 km
- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres verticales.

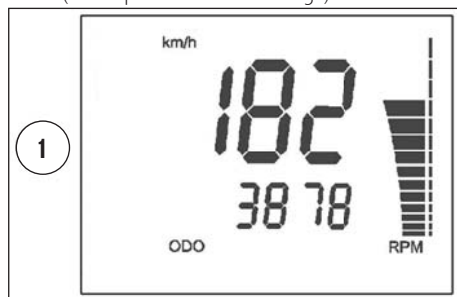
Pour passer des km aux miles ou des miles aux km, procéder comme suit :

- 1) regarder la figure 1, amener la clé de contact en position OFF et appuyer sur le bouton SCROLL (A).
- 2) amener la clé de contact en position ON tout en maintenant le bouton SCROLL (A) enfoncé pendant 3 secondes.

Pour valider la conversion, les fonctions « SET » et miles/mph ou km/km/h s'activent pendant 3 secondes avant de revenir aux fonctions standard de la figure 1.

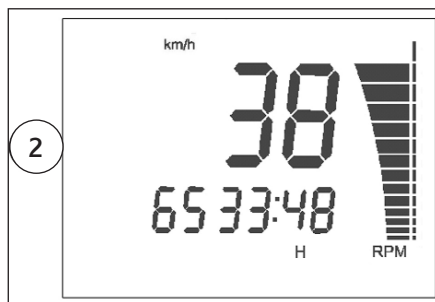
Remarque*:

Au terme de l'opération décrite, la donnée ODO est convertie et toutes les autres données sont réinitialisées (le compteur H reste inchangé).



2- SPEED / H / RPM (figure 2)

- SPEED : vitesse - indication max : 299 km/h ou 299 mph ;
- H : indique les heures de fonctionnement du moteur (cette donnée est stockée dans la mémoire permanente toutes les 10 minutes)
- Indication max : 9999:59 ;
- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres verticales.



3- SPEED / CLOCK / RPM (figure 3)

- SPEED : vitesse - indication max : 299 km/h ou 299 mph ;
- CLOCK : horloge - indication de 0:00 à 23:59:59 (la donnée est perdue dès que la batterie est débranchée).

Pour régler l'horloge, appuyer sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes pour régler les heures ; après avoir relâché le bouton, laisser s'écouler 3 secondes avant de pouvoir régler les minutes ;

- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres verticales.



4- SPEED / TRIP 1 / RPM (figure 4)

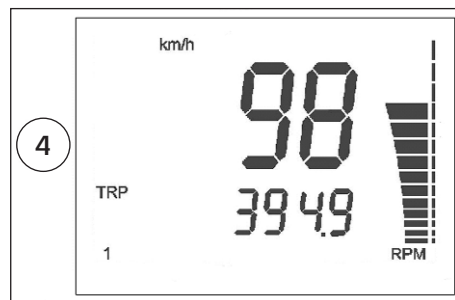
- SPEED : vitesse - indication max : 299 km/h ou 299 mph ;
- TRIP 1 : distance - indication max : 999, 9 km (la donnée est perdue dès que la batterie est débranchée).

La réinitialisation de STP 1 comporte aussi celle des données TRIP 1 et AVS 1.

TRIP 1 et STP 1(*) sont activés simultanément.

- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres verticales.

(*) : voir figure 5



5- SPEED / STP 1 / RPM (figure 5)

- SPEED : vitesse - indication max : 299 km/h ou 299 mph ;
- STP 1 : temps de parcours en km-mi.
- Indication de 0:00 à 23:59:59 (la donnée est perdue dès que la batterie est débranchée).

Le compteur STP 1 s'active en appuyant, une fois la fonction affichée, sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes.

- appuyer sur SCROLL (A) pendant plus trois secondes pour mettre le compteur en marche;
- appuyer sur SCROLL (A) une seule fois pour bloquer le compteur;
- appuyer sur SCROLL (A) une seule fois pour mettre le compteur à zéro;

et ainsi de suite

Remarque*:

données STP 1 + données TRIP 1 = AVS1 (*).

- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres verticales.

(*) : voir figure 6



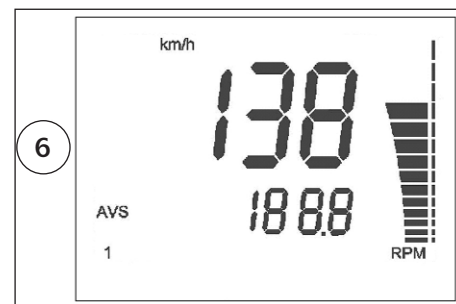
6- SPEED / AVS 1 / RPM (figure 6)

- SPEED : vitesse - indication max : 299 km/h ou 299 mph ;
- AVS 1 : représente la vitesse moyenne de parcours du véhicule, compte tenu d'une distance (TRIP 1) et d'un temps de parcours (STP 1) (la donnée est perdue dès que la batterie est débranchée).

Remarque*:

La réinitialisation de STP 1 comporte aussi celle des données TRIP 1 et AVS 1.

- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres verticales.

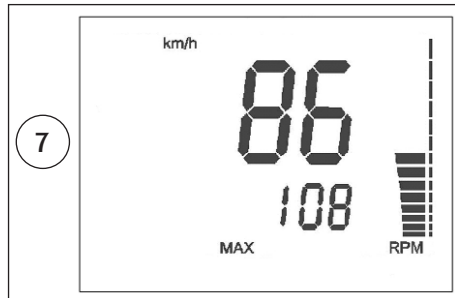


7- SPEED / V MAX / RPM (figure 7)

- SPEED : vitesse - indication max : 299 km/h ou 299 mph ;
- V MAX : indique la vitesse MAX, en km/h ou mph, atteinte par le véhicule.

Indication max : 299 km/h ou 299 mph. Pour réinitialiser V MAX, appuyer sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes ;

- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres verticales.



8- SPEED / TRIP 2 / RPM (figure 8)

- SPEED : vitesse - indication max : 299 km/h ou 299 mph ;
- TRIP 2 : distance - Indication max : 999, 9 km / miles (la donnée est perdue dès que la batterie est débranchée).

Pour réinitialiser TRIP 2, appuyer sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes.

- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres verticales.

9- TRP 2 / CLOCK / RPM (figure 9)

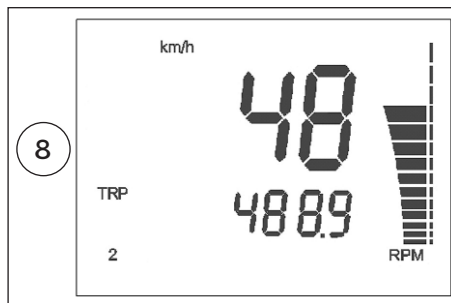
- TRIP 2 : distance - indication max : 999, 9 km / miles (la donnée est perdue dès que la batterie est débranchée).

Pour réinitialiser TRIP 2, appuyer sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes.

- CLOCK : horloge - Indication de 0:00 à 23:59:59 (la donnée est perdue dès que la batterie est débranchée).

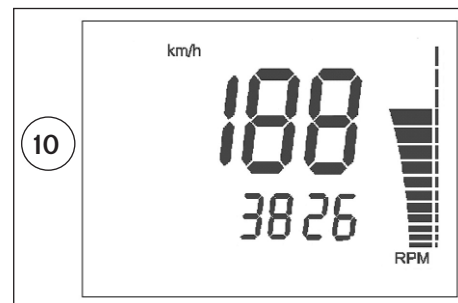
Pour régler l'horloge, appuyer sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes pour régler les heures ; après avoir relâché le bouton, laisser s'écouler 3 secondes avant de pouvoir régler les minutes ;

- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres verticales.



10- SPEED /RPM (Indication numérique régime moteur) (figure 10)

- SPEED : vitesse - indication max : 299 km/h ou 299 mph ;
- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres verticales et par l'indication numérique.



POIGNÉE DE GAZ

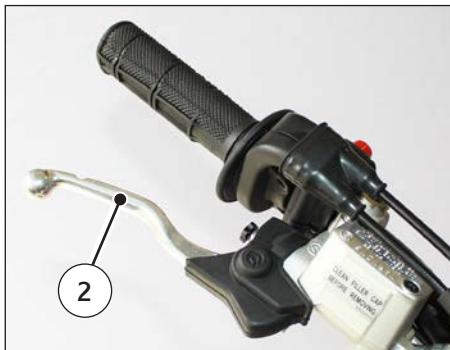
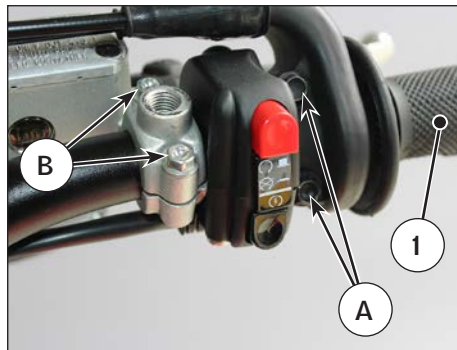
La poignée (1) de gaz est placée à droite du guidon. La position de la commande sur le guidon peut être réglée en desserrant les deux vis de fixation.

AVERTISSEMENT*: N'oubliez pas de serrer les vis (A) après le réglage.

COMMANDE FREIN AVANT

La manette (2) de commande du frein avant est placée à droite du guidon. La position de la commande sur le guidon peut être réglée en desserrant les deux vis de fixation.

AVERTISSEMENT*: N'oubliez pas de serrer les vis (B) après le réglage.



COMMUTATEUR DE DÉMARRAGE

Le commutateur de démarrage présente deux positions.

- À partir de la position OFF, position d'extraction de la clé, tourner la clé (1) dans le sens horaire sur ON ; l'allumage, les feux de position et les utilisations sont insérés et il est alors possible de démarrer la moto.



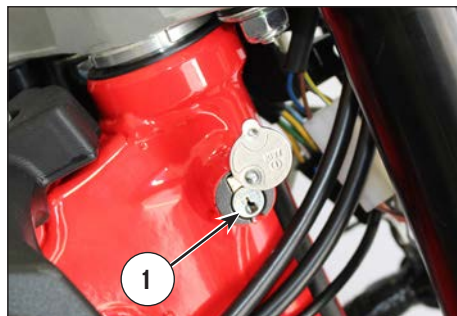
BLOCAGE DE LA DIRECTION

A droite de la moto a été assemblé un bloc-direction (1).

Pour bloquer la direction, agir comme suit:

tourner le guidon à gauche, introduire la clé dans la serrure et la tourner en sens antihoraire. Pousser la clé vers l'intérieur et, si nécessaire, tourner le guidon dans les deux sens. Tourner la clé en sens horaire et l'extraire de la serrure.

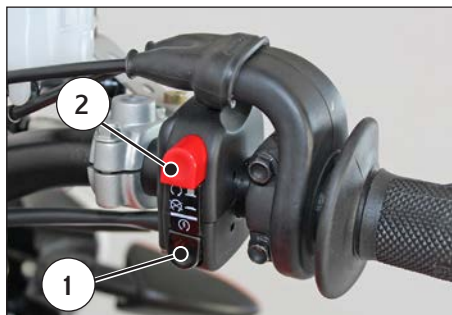
Pour débloquer la direction, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse.



COMMUTATEUR DROIT SUR LE GUIDON

Le commutateur droit dispose des commandes suivantes :

- 1) Bouton de démarrage moteur
- 2) Interrupteur d'URGENCE d'arrêt du moteur.



COMMUTATEUR GAUCHE SUR LE GUIDON

Le commutateur gauche dispose des commandes suivantes :

- 1) Flash d'avertissement (retour automatique)
- 2) Commande sélection feu de route

Commande sélection feu de croisement

- 3) Indicateurs de direction gauche (retour automatique)
- Indicateurs de direction droite (retour automatique)

Pour désactiver l'indicateur, presser le levier de commande une fois retourné au centre.

- 4) Avertisseur sonore



COMMANDE DE L'EMBRAYAGE

Le levier (1) de commande hydraulique de l'embrayage est situé à gauche sur le guidon et est muni d'une protection.

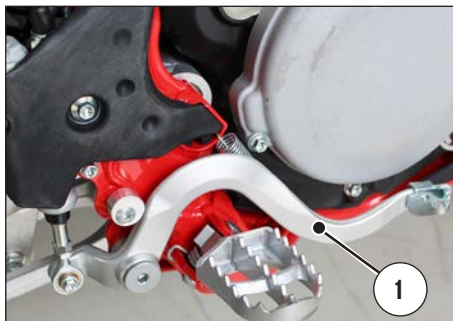
La position de la commande de l'embrayage sur le guidon peut être réglée en desserrant la vis inférieure (A) de fixation.

AVERTISSEMENT*: N'oubliez pas de serrer la vis après le réglage.



COMMANDE FREIN ARRIÈRE

La pédale (1) de commande du frein arrière se trouve du côté droit de la moto. Lors du freinage, un interrupteur d'arrêt allume le feu arrière.



COMMANDE DE LA BOÎTE DE VITESSES

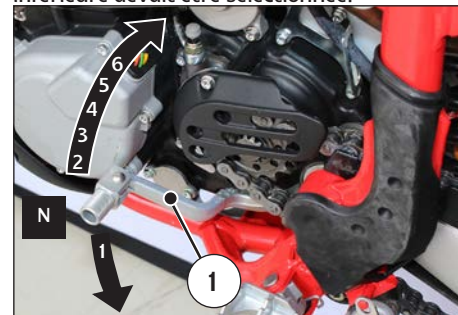
Le levier (1) est placé sur le côté gauche du moteur. À chaque changement de vitesse, le conducteur doit libérer la pédale qui retournera en position centrale. Le « point mort » (N) se trouve entre la première et la deuxième vitesse.

On passe la première vitesse en poussant le levier vers le bas ; pour toutes les autres vitesses le pousser vers le haut.

La position du levier sur l'arbre peut être modifiée. Pour effectuer cette opération il faut desserrer la vis, enlever le levier et le placer dans une nouvelle position sur l'arbre. Une fois l'opération terminée, serrer la vis.

AVERTISSEMENT*: Ne jamais changer de vitesse sans débrayer et sans fermer la poignée de gaz. Autrement, le moteur pourrait « s'emballer » et donc, subir des dommages.

ATTENTION*: Ne pas ralentir en rétrogradant à une vitesse pouvant porter le moteur à s'emballer ou bien faire perdre l'adhérence à la roue arrière, si la vitesse immédiatement inférieure devait être sélectionnée.



INSTRUCTIONS D'UTILISATION DE LA MOTO

ATTENTION*: Le motocycle est homologué pour le conducteur uniquement; il est interdit de transporter un passager.

Remarque*: Si vous êtes peu familier avec le fonctionnement de votre moto, avant de la conduire, lisez attentivement les instructions du paragraphe « COMMANDES ».

CONTRÔLES PRÉLIMINAIRES

Chaque fois que vous utilisez votre moto, effectuer un contrôle général comme suit :

- contrôler le niveau du carburant et celui de l'huile du moteur ;
- contrôler le niveau du liquide de freins et de l'embrayage ;
- contrôler la direction en tournant le guidon en fin de course dans les deux sens ;
- contrôler la pression des pneus ;
- contrôler la tension de la chaîne ;
- contrôler et régler s'il le faut la poignée de gaz ;
- tourner la clef de l'interrupteur d'allumage sur ON : vérifier l'allumage de l'écran de l'afficheur et, au point mort, vérifier l'allumage du voyant de ce dernier ;
- allumer les feux de position, de route et contrôler l'allumage des témoins respectifs ;
- actionner les indicateurs de direction et contrôler que le voyant s'allume ;
- contrôler l'allumage du feu de stop arrière.

INSTRUCTIONS DE RODAGE

L'exclusivité du projet, la qualité élevée des matériaux employés, ainsi que le montage soigné, vous garantissent le plus grand confort dès le premier instant. Toutefois, au cours des 1500 premiers kilomètres, il est indispensable de suivre SCRUPULEUSEMENT les normes suivantes. LA NON OBSERVATION DE CES NORMES POURRAIT PORTER PREJUDICE À LA DURÉE ET AUX PERFORMANCES DU MOTOCYCLE :

- chauffer le moteur en le laissant tourner à bas régime, avant d'utiliser le motocycle ;
- éviter les départs soudains et ne jamais faire tourner le moteur à haut régime aux vitesses les plus basses ;
- conduire à vitesse modérée jusqu'à ce que le moteur soit chaud ;
- utiliser les deux freins de manière répétitive pour roder les plaquettes et les disques ;
- éviter de conserver la même vitesse à long terme ;
- éviter les longs parcours sans arrêt ;
- ne JAMAIS conduire en descente AU POINT MORT, mais passer une vitesse de façon à utiliser le frein moteur pour éviter l'usure rapide des plaquettes.

LOCALISATION DES PROBLÈMES DE FONCTIONNEMENT

La liste suivante des éventuels problèmes de fonctionnement sert, en général, à en trouver l'origine et la solution.

Le moteur ne démarre pas

- Technique de démarrage inappropriée : suivre les instructions du paragraphe « Démarrage du moteur » ;
- Bougie sale : nettoyer
- La bougie ne fait pas d'étincelle : régler la distance des électrodes
- Démarreur défectueux : réparer ou remplacer
- Bouton de démarrage défectueux : remplacer le commutateur

Le moteur a du mal à démarrer

- Bougie sale ou en mauvaise état : nettoyer ou remplacer

Le moteur démarre mais le fonctionnement est irrégulier

- Bougie sale ou en mauvaise état : nettoyer ou remplacer
- Distance des électrodes de la bougie non appropriée : régler ;

La bougie se salit facilement

- La bougie n'est pas appropriée : remplacer ;

Le moteur surchauffe

- Obstructions du flux d'air sur les radiateurs : nettoyer
- Électroventilateur défectueux : remplacer le thermointerrupteur ;
- Quantité de liquide de refroidissement insuffisante : mettre à niveau

Le moteur manque de puissance

- Filtre à air sale : nettoyer
- Distance excessive des électrodes de la bougie : régler ;
- Jeu de soupapes incorrect : régler ;
- Compression insuffisante : en vérifier la cause.

Le moteur cogne

- Important dépôt de carbone sur la tête du piston ou dans la chambre de combustion : nettoyer
- Bougie défectueuse ou à degré thermique erroné : remplacer ;

L'alternateur ne charge pas ou charge de manière insuffisante

- Les câbles sur le régulateur de tension sont mal connectés ou en court circuit : connecter correctement ou remplacer ;
- La bobine de l'alternateur est défectueuse : remplacer ;
- Rotor démagnétisé : remplacer ;
- Régulateur de tension défectueux : remplacer ;

La batterie surchauffe

- Régulateur de tension défectueux : remplacer ;

Difficulté à passer les vitesses

- Huile moteur à viscosité trop élevée : remplacer par l'huile prescrite.

L'embrayage glisse

- Charge des ressorts insuffisante : remplacer ;
- Disques embrayage usés : remplacer ;

Les freins ne fonctionnent pas correctement

- Plaquettes usées : remplacer ;

DÉMARRAGE DU MOTEUR

À moteur froid, à savoir après un arrêt prolongé de la moto ou si la température ambiante est basse, procéder comme suit :

- 1) amener la clé (1) de l'interrupteur d'allumage en position ON (le ronflement que l'on entend en tournant la clé sur ON est dû à la pompe à carburant qui met le circuit d'alimentation sous pression) ;
- 2) tirer la commande (2) du starter ;
- 3) tirez le levier (3) de l'embrayage ;
- 4) mettre la pédale (4) de la boîte de vitesses au point mort ;
- 5) contrôler si le bouton (5) est en position extraite, puis appuyer sur le bouton de démarrage (6). Remettre la commande (2) du starter dans sa position initiale dès que le moteur tient le ralenti. Pour le démarrage à chaud, NE PAS utiliser le starter. Ne pas faire fonctionner le moteur froid à plein régime pour que l'huile puisse chauffer et circuler dans tous les points qui doivent être lubrifiés.

Remarque*: Un interrupteur de sécurité monté sur le levier d'embrayage permet de démarrer UNIQUEMENT si le levier d'embrayage est tiré.

Si le moteur est équipé d'une levée de soupapes automatique, il peut être nécessaire dans certains cas (engorgement du papillon ou difficulté au démarrage à cause d'une charge insuffisante de la batterie), d'utiliser le décompresseur manuel situé à gauche du levier de vitesse. Dans ce cas, actionner le levier (7) tout en appuyant sur le bouton de démarrage (6), relâcher le levier (7) en maintenant la pression sur le bouton (6) puis le relâcher.

NOTE IMPORTANT DANS LE CAS DE LA MISE EN ROUTE A' FROID ET TEMPERATURES BAS

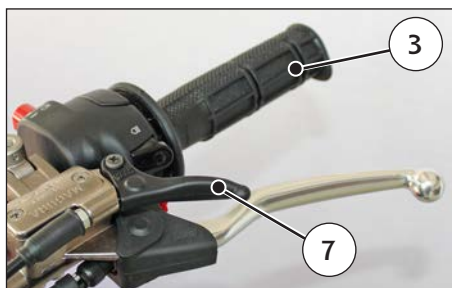
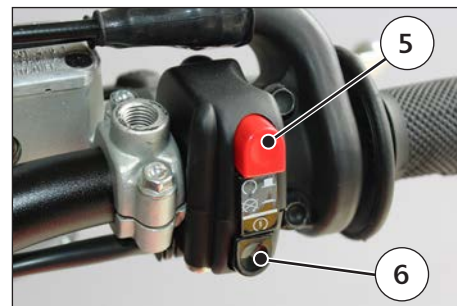
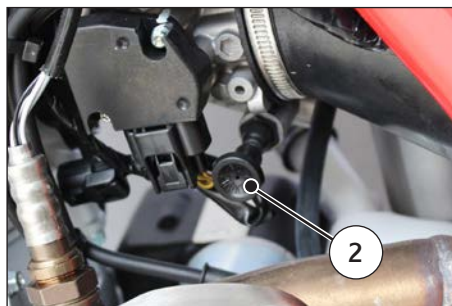
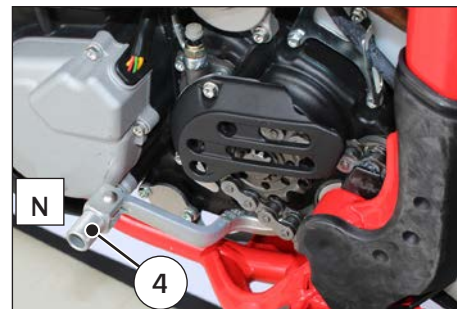
C'est conseiller de effectuer un bref chauffage au minimum, après avoir débrancher le starter, lorsque on obtien la normale réponse du moteur aux ouvertures du gaz.

De telle façon, l'huile passera par tous les points à graisser et le liquide réfrigérant atteindra la température nécessaire au bon fonctionnement du moteur.

On doit éviter de effectuer un chauffage trop prolongé du moteur.

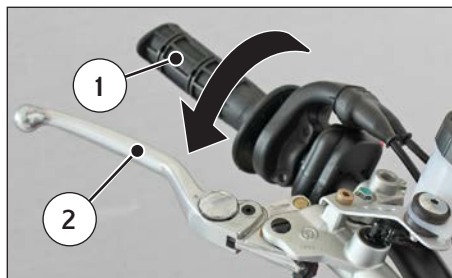
IMPORTANT*: Le moteur froid, éviter les brusques accélérations.

ATTENTION*: Le système d'échappement des gaz contient monoxyde de carbone. Il est donc avis de ne jamais tourner à vide le moteur dans des milieux fermés.



ARRÊT DE LA MOTO ET DU MOTEUR

- Fermer complètement la poignée (1) de gaz de façon à réduire la vitesse de la moto.
- Freiner aussi bien à l'avant (2) qu'à l'arrière (3) tout en rétrogradant (pour une forte décélération, appuyer fermement sur le levier et sur les pédales de frein).
- Une fois la moto arrêtée, tirer le levier d'embrayage (4) et amener le levier de vitesses (5) au point mort.
- Tourner la clé de contact (6) en position OFF (position d'extraction de la clé).



ARRÊT DU MOTEUR EN CAS D'URGENCE

- Appuyer sur le bouton rouge (7) pour arrêter le moteur ; le ramener à nouveau en position « d'extraction » après utilisation.

ATTENTION*: Dans certaines conditions, il convient d'utiliser indépendamment le frein avant ou arrière. Sur les terrains glissants, utiliser le frein avant avec prudence. L'usage incorrect des freins peut causer des accidents graves.

ATTENTION*: En cas de blocage de la poignée de gaz en position ouverte, ou de tout autre dysfonctionnement où le moteur tourne de façon incontrôlable, appuyer IMMÉDIATEMENT sur le bouton (7) d'arrêt moteur. Lorsque ce bouton est pressé, garder le contrôle du motorcycle, en utilisant normalement les freins et le guidon.



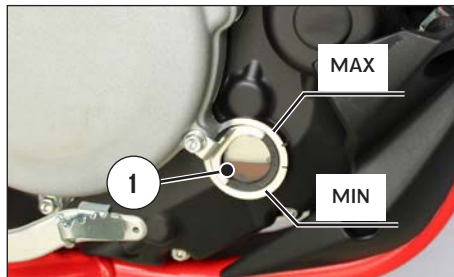
CONTRÔLE DU NIVEAU DE L'HUILE

En maintenant la moto horizontale et bien droite, contrôler le niveau d'huile à travers le hublot d'inspection (1) sur le carter droit du moteur. Vérifier que le niveau soit compris entre les deux niveaux MIN et MAX.

Pour effectuer le remplissage, ôter le bouchon de ravitaillement (2).

Remarque*: Effectuer cette opération à moteur chaud.

ATTENTION*: Veillez à ne jamais toucher l'huile moteur chaude.

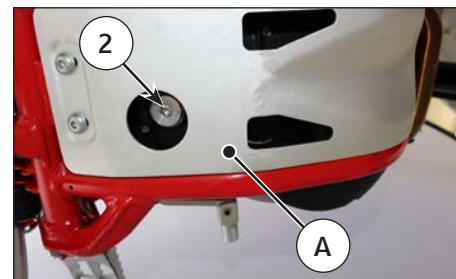


VIDANGE D'HUILE MOTEUR ET NETTOYAGE-REMPLACEMENT DES FILTRES A TAMIS ET DE LA CARTOUCHE FILTRANTE

ATTENTION*: Veillez à ne jamais toucher l'huile moteur chaud.

Vidange d'huile moteur à effectuer avec MOTEUR CHAUD; opérer comme suit:

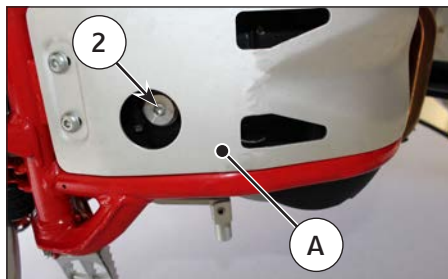
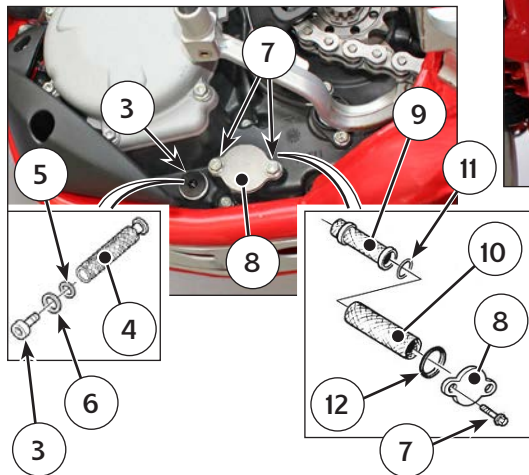
- ôter le bouchon de ravitaillement (1);
- même si ce n'est pas indispensable, cela est recommandé ôter la protection moteur (A)
- placer une cuve dessous le moteur;
- ôter le bouchon de vidange (2);
- de façon à vidanger complètement l'huile moteur et nettoyer l'aimant du bouchon;
- Remplacer les filtres en suivant les indications ci-dessous.



NETTOYAGE DES FILTRES MÉTALLIQUES

Après avoir vidangé l'huile en suivant les indications ci-dessus, opérer de la façon suivante.

- Dévisser le bouchon (3) et enlever le filtre (4).
- Nettoyer le filtre (4) à l'essence.
- Contrôler l'état du joint torique (5), le remplacer s'il est usé.
- Remonter les pièces dans le sens inverse de la dépose et positionner correctement la rondelle en aluminium (6).
- Desserrer les deux vis (7) et enlever le couvercle (8).
- Nettoyer les filtres (9) et (10) à l'essence.
- Vérifier l'état des joints toriques (11) et (12), les remplacer s'ils sont usés.

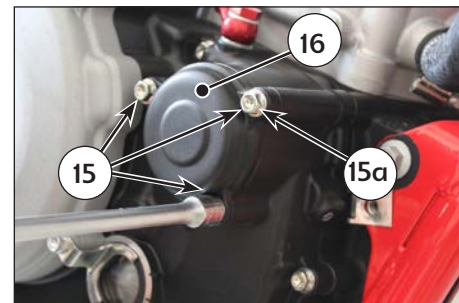
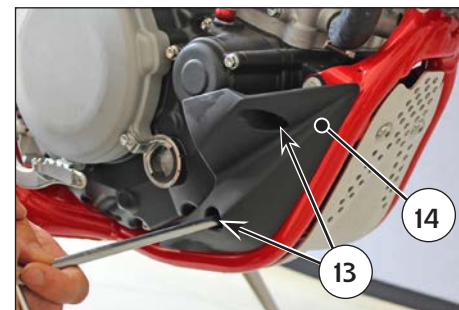


- Pour la repose des pièces, procéder dans le sens inverse de la dépose et positionner correctement les joints toriques (11) et (12).
- Après avoir remplacé les filtres, remettre le bouchon de vidange (2), la protection du moteur (A) et verser la quantité d'huile prévue.

REPLACEMENT DE LA CARTOUCHE DU FILTRE

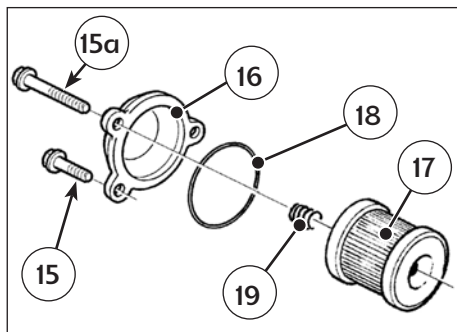
Après avoir vidangé l'huile en suivant les indications ci-dessus, opérer de la façon suivante.

- Desserrer les deux vis (13) et enlever le carter (14).
- Desserrer les trois vis (15) et enlever le couvercle (16).
- Remplacer le filtre (17).
- Vérifier l'état du joint torique (18), le remplacer s'il est usé.



- Pour la repose des pièces, procéder en sens inverse de la dépose et veiller à positionner correctement le joint torique (18) et le ressort (19).

ATTENTION* : la vis (15a) est plus longue et doit être montée exactement dans la position indiquée sur la figure.

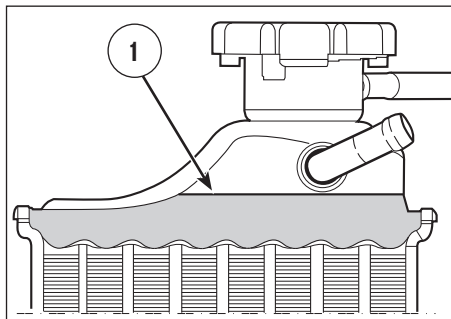


CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Contrôler le niveau (1) dans le radiateur droit à moteur éteint et motocycle en position verticale. Le réfrigérant doit se trouver à 10mm au dessus des éléments et en outre, ne doit pas dépasser la moitié du réservoir d'expansion (2) placé devant l'amortisseur arrière.

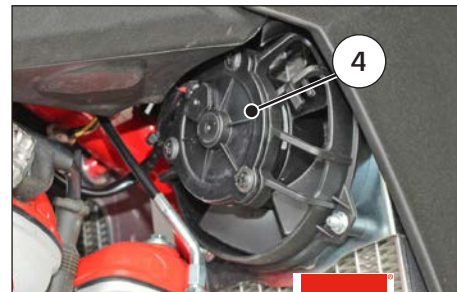
Le bouchon (3) du radiateur est pourvu de deux positions de déblocage, la première peut servir à la décharge préventive de la pression du circuit de refroidissement.

AVERTISSEMENT*: Ne jamais enlever le bouchon (3) du radiateur à moteur chaud car le liquide pourrait se déverser et provoquer des brûlures.



AVERTISSEMENT*: Ne pas oublier que le ventilateur de refroidissement (4) peut être activé même lorsque l'interrupteur de démarrage est sur la position OFF ; il est donc conseillé de se tenir à distance des palettes du ventilateur.

Remarque*: Si des difficultés surgissent lors de l'élimination du liquide sur des surfaces vernies, laver à l'eau.



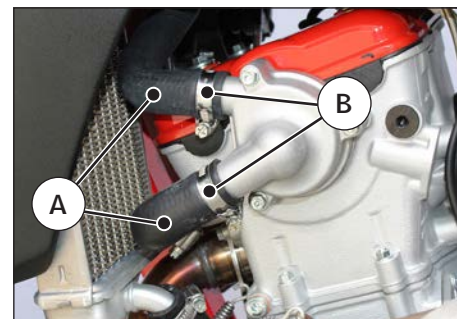
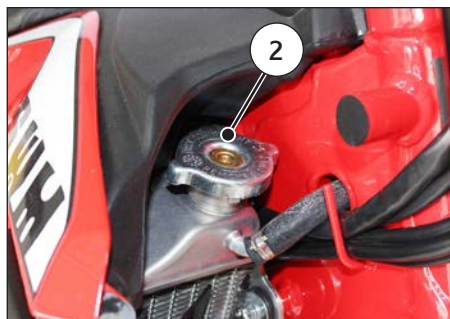
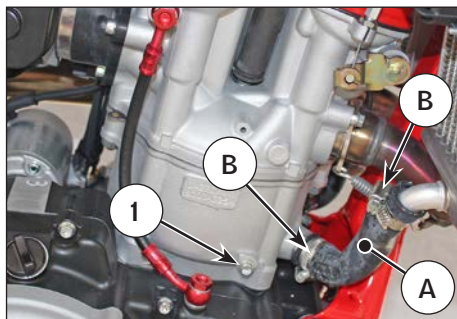
SUBSTITUTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

ATTENTION*: L'opération de vidange du liquide de refroidissement doit être réalisée à moteur et liquide froids.

Procédure standard

- Placer une cuve sur le côté droit du cylindre, sous la vis (1) de vidange. AVANT TOUT, enlever la vis (1), ouvrir LENTEMENT le bouchon (2) du radiateur droit, incliner la moto à droite afin de faciliter l'écoulement du liquide dans la cuve. Remonter la vis (1).

- Verser la quantité de liquide nécessaire dans le radiateur et chauffer le moteur pour éliminer d'éventuelles bulles d'air.
- Attendre que le liquide de refroidissement refroidisse puis retirer le bouchon (2) et contrôler le niveau, comme indiqué au paragraphe « Contrôle du niveau du liquide de refroidissement ».
- Vérifier régulièrement les manchons d'assemblage (voir « Fiche d'entretien périodique »): cela prévient des fuites du réfrigérant et par conséquent des grippages du moteur. Si sur les tuyauteries (A) des craquelures, des renflements ou des durcissements causés par le séchage des manchons sont observés, il est nécessaire de les remplacer.
- Contrôler la fixation correcte des colliers (B).



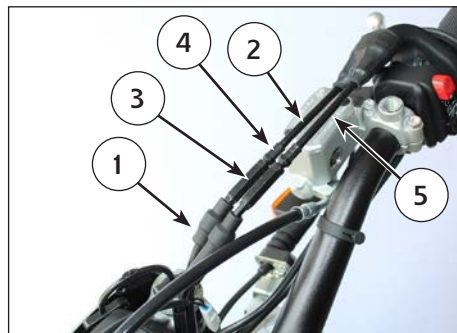
REGLAGE DU CABLE DE COMMANDE DES GAZ

Pour vérifier le réglage du câble de la poignée des gaz, opérer comme suit:

- Déplacer le capuchon supérieur en caoutchouc (1).
- déplacer en avant et en arrière la poignée (2) et contrôler qu'il y a un jeu de 2 mm. environ;
- Si c'est impossible, débloquer le contre-écrou (3) et intervenir sur la vis de réglage (4) (la dévisser pour réduire le jeu, la visser pour l'augmenter).
- Rebloquer le contre-écrou (3).

ATTENTION*: Pour ne pas porter préjudice à la sécurité, ne jamais conduire avec le câble de commande des gaz endommagé.

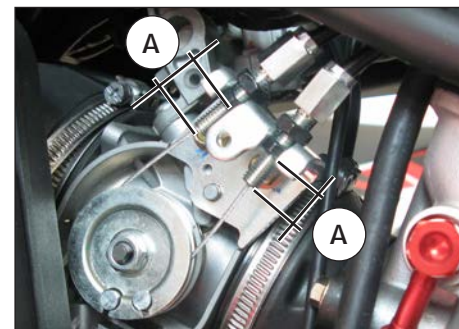
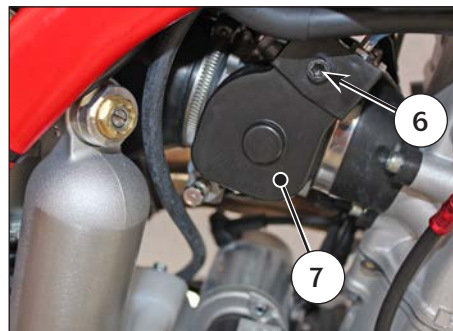
ATTENTION*: Puisque les gaz d'échappement contiennent monoxyde de carbone, il est avis de ne jamais tourner à vide le moteur dans des milieux fermés.



Note*: Pour le remplacement des câbles (2) et (5) de la commande des gaz, intervenir de la façon suivante :

- desserrer la vis (6) et enlever le couvercle (7);
- remplacer les câbles (2) et (5), pour la repose, respecter la dimension A (10 mm) indiquée sur la photo. Remonter le couvercle de protection (7) avec la vis (6), régler les câbles sur le guidon en suivant la procédure décrite plus haut.

Pour effectuer l'opération de substitution des câbles, il est nécessaire d'enlever le réservoir carburant.



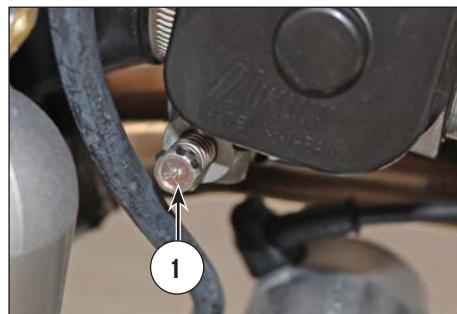
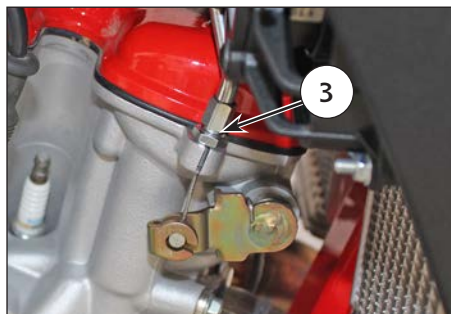
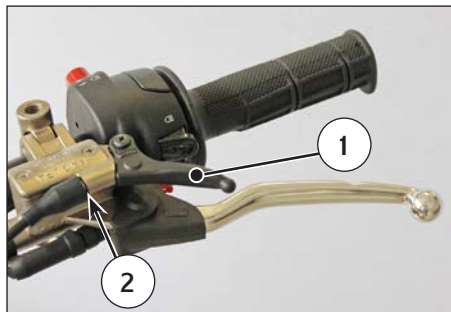
RÉGLAGE DU RALENTI

Effectuer le réglage du ralenti à moteur chaud et avec la poignée de gaz en position fermée. Procéder comme suit :

- tourner la vis de réglage du ralenti (1) située à droite du véhicule, sur le corps papillon, jusqu'à obtenir un ralenti de 1650 tours/1' (tourner en sens horaire pour augmenter le régime, en sens antihoraire pour le diminuer).

RÉGLAGE TENSION CÂBLE DÉCOMPRESSION MANUELLE

Le support du levier (1) est doté d'un tendeur (2) pour régler le jeu qui doit être d'environ 3 mm; une autre possibilité d'enregistrement est fournie par le groupe de registre (3) qu'il se trouve sur la droite du moteur, agir sur ce dernier quand il n'est plus possible de régler le jeu correctement avec le tendeur sur le guidon).



CONTRÔLE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE

La distance entre les électrodes de la bougie (2) doit être de 0,7 mm.

Une distance supérieure peut entraîner des difficultés de démarrage et de surcharge de la bobine.

Une distance inférieure peut causer des problèmes d'accélération, de fonctionnement au ralenti et de performance à basses vitesses.

Nettoyer la saleté autour du siège de la bougie avant de la retirer après avoir enlevé le couvercle (1). Il est conseillé d'examiner la bougie juste après son démontage puisque les dépôts et la coloration de l'isolant fournissent des renseignements utiles.

Degré thermique exact :

La pointe de l'isolant est sèche et sa couleur est marron clair ou gris.

Degré thermique élevé :

La pointe de l'isolant est sèche et couverte d'incrustations foncées.

Degré thermique bas :

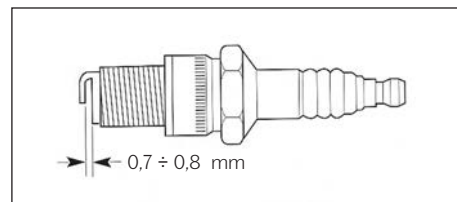
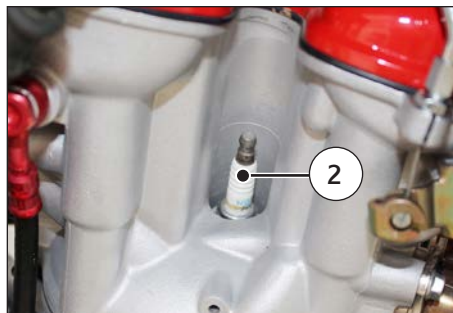
La bougie est surchauffée, la pointe de l'isolant est vitreuse et de couleur blanche ou grise.

AVERTISSEMENT* Remplacer la bougie par un modèle équivalent.

AVIS*: Rappelez-vous que une bougie ayant un degré thermique trop élevé peut provoquer des préallumages et endommager le moteur et que une bougie avec un degré thermique trop bas peut provoquer un accroissement remarquable des dépôts de carbone.

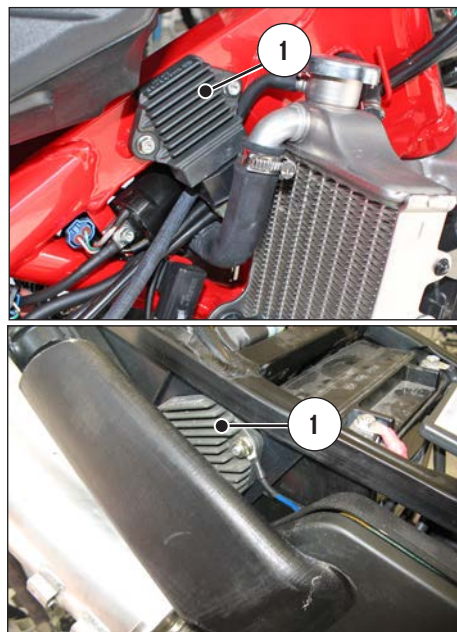
Avant de remonter la bougie, nettoyer soigneusement les électrodes et l'isolant en utilisant une brosse métallique. Appliquer de la graisse graphitée sur le filet de la bougie, la visser à la main jusqu'en bout de course, puis la serrer avec un couple de 10 à 12 Nm. Desserrer la bougie, puis la serrer de nouveau à 10÷12 Nm.

Les bougies dont l'isolant est craquelé ou dont les électrodes sont corrodées doivent être remplacées.



RÉGULATEUR DE TENSION

Le régulateur de tension (1) est fixé du côté droit du châssis, à l'avant.



CONTROLE FILTRE A AIR (TE-SMR)

Tourner le pivot arrière (1) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et extraire la selle en la désolidarisant de la vis de fixation avant.

Extraire la batterie (2) et la placer latéralement sur le véhicule.

Enlever la vis (3) et le filtre à air complet (4). Séparer le filtre (5) du silencieux aspiration air (6).

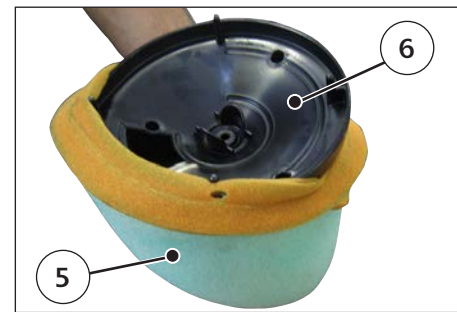


NETTOYAGE FILTRE A AIR

Laver le filtre avec un détergent spécifique et lui essuyer parfaitement. Le plonger en huile spéciale pour filtres et l'essorer pour faire sortir l'huile superflue.

ATTENTION*: Pour le nettoyage de l'élément filtrant ne jamais utiliser de l'essence ou du solvant à bas point d'inflammation, car des incendies ou des explosions pourraient se vérifier.

ATTENTION*: Le nettoyage de l'élément filtrant doit se passer dans des milieux très bien ventilés. Veillez à ce que des flammes ou des étincelles ne soient jamais approchées à la zone de travail.



MONTAGE

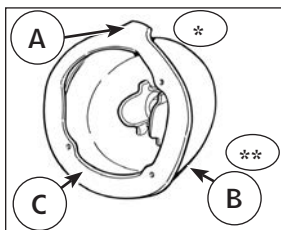
Pour avoir une bonne étanchéité, graisser le bord (C) du filtre dans la direction du logement.

Lorsque le filtre est remis en place, s'assurer que l'extrémité (A) soit tournée vers le haut et que l'angle (B) se trouve sur le côté inférieur gauche de la boîte filtre. Remonter les autres pièces enlevées précédemment.

ATTENTION*: Au cas d'un montage erroné du filtre, de la crasse ou de la poussière pourraient s'introduire dans le filtre et provoquer une usure rapide des segments du piston et du cylindre.

*: côté supérieur

** : côté gauche



REGLAGE DU JEU DES PALIERS DU GUIDON

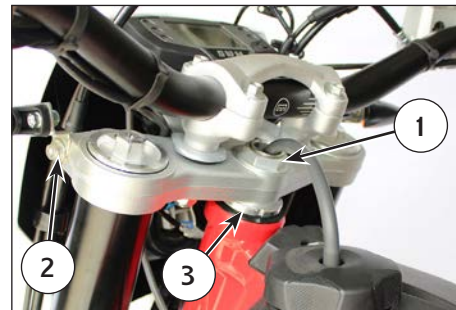
Pour que la sécurité soit garantie, le guidon devrait toujours être parfaitement réglé de telle sorte qu'il tourne librement, sans aucun jeu. Pour contrôler le réglage du guidon, positionner sous le moteur une béquille ou un support de telle sorte que la roue avant soit soulevée du sol. Exercer une légère pression sur les extrémités du guidon pour faire tourner la rotule de direction; le guidon doit tourner sans effort.

Se placer devant la moto, saisissez les extrémités inférieures des porte tiges de fourche en les mouvant dans le sens de leur axe.

En présence d'un jeu, effectuer un réglage comme suit:

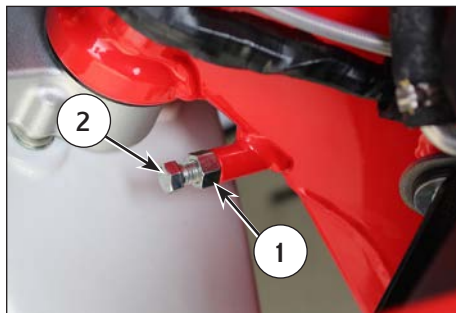
- desserrer l'écrou (1) de la barre de direction;
- desserrer les vis (2) de fixation de la tête de direction aux montants de la fourche.
- Tourner en sens horaire le collier (3) par la clé spéciale de la barre de direction, jusqu'à l'obtention d'un réglage correct du jeu.
- serrer l'écrou (1) de la barre avec un couple de serrage de $8 \div 9 \text{ Kgm.}$ ($78,4 \div 88,3 \text{ Nm}$)
- serrer les vis (2) sur la tête de direction $22,5 \div 26,5 \text{ Nm}$ ($2,3 \div 2,7 \text{ Kgm.}$).

AVIS*: Pour des raisons de sécurité, ne jamais conduire le motocycle avec les paliers du guidon endommagés.



RÉGLAGE ANGLE DE BRAQUAGE

L'angle de braquage peut être changé en agissant sur les groupes de réglage situés aux côtés du fourreau de direction de la manière suivante : desserrer le contre-écrou (1) et tourner la vis de réglage (2) jusqu'à obtenir l'angle voulu puis serrer à nouveau le contre-écrou (1). Effectuer les mêmes modifications des deux côtés.



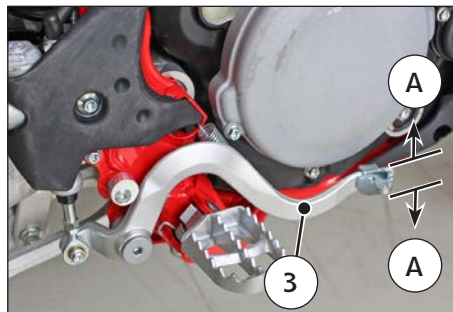
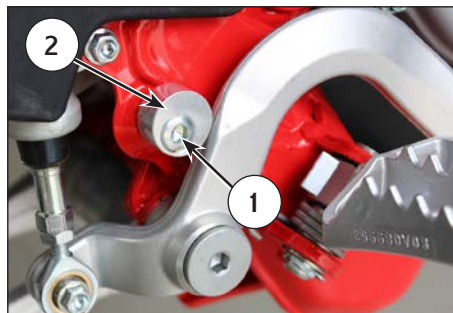
RÉGLAGE DE LA POSITION PÉDALE DU FREIN ARRIÈRE

La position de la pédale de contrôle du frein arrière par rapport au repose-pied, peut être réglée selon les exigences du pilote.

Si l'on doit effectuer ce réglage, procéder de la façon suivante :

- desserrer la vis (1) ;
- tourner la came (2) pour abaisser ou soulever la pédale du frein (3) à la dimension (A) souhaitée ;

- après l'avoir réglée, serrer à nouveau la vis (1). Après ce réglage, il s'avère nécessaire de régler la course à vide de la pédale conformément aux instructions reportées ci-dessous.



RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE DU FREIN ARRIÈRE

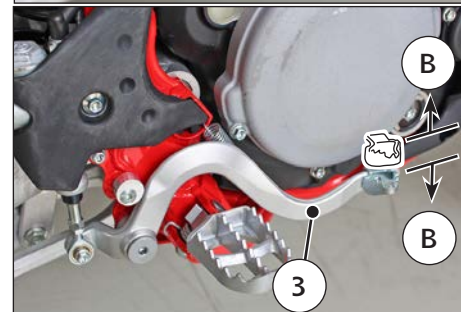
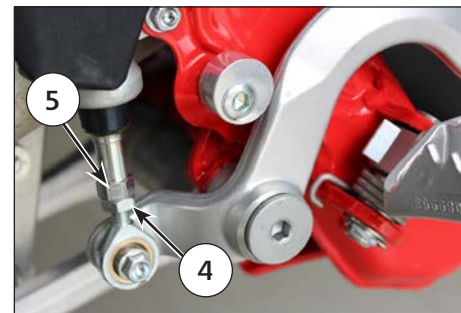
La pédale (3) de contrôle du frein arrière doit avoir une course à vide (B) de 5 mm avant de commencer le freinage.

Si cette condition n'est pas observée, effectuer le

réglage de la façon suivante :

- desserrer l'écrou (4) ;
- agir sur la tige de commande pompe (5) pour augmenter ou réduire la course à vide ;
- après le réglage, serrer à nouveau l'écrou (4).

ATTENTION* : L'absence de la course à vide prévue donnera lieu à une usure rapide des plaquettes de frein avec le risque d'INEFFICACITÉ TOTALE DU FREIN.



RÉGLAGE DU LEVIER DE COMMANDE ET CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE FREIN AVANT

Sur les modèles RS, le registre (2) situé sur le levier de commande permet de changer la position de la course à vide (a). La course à vide (a) doit être au moins de 3 mm.

Le niveau d'huile dans le réservoir de la pompe ne doit jamais se trouver au-dessous de la valeur minimale (1) visible de la lunette placée sur le côté arrière de la pompe.

L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système ; par conséquent, la course du levier sera plus longue.

ATTENTION*: Si le levier du frein est trop « souple », cela signifie qu'il y a de l'air dans la tuyauterie, ou un défaut dans le système. Étant donné qu'il est dangereux de conduire le motorcycle dans ces conditions, faire contrôler le système de freinage chez le Concessionnaire SWM.

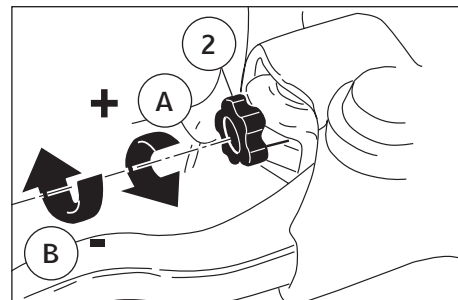
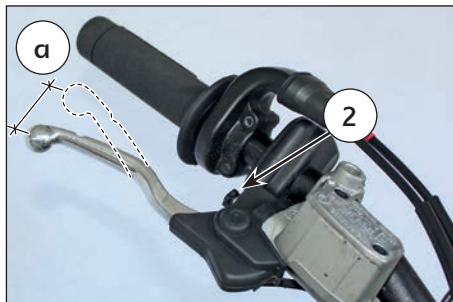
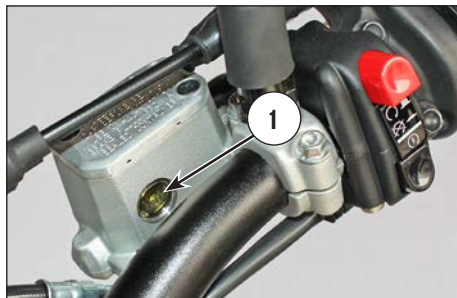
AVERTISSEMENT*: Ne jamais verser le liquide de freins sur des surfaces vernies ou des glaces (ex. de feux)

AVERTISSEMENT*: Ne jamais mélanger deux types de liquide différents. Si on utilise une marque différente de liquide, éliminer d'abord le liquide existant.

AVERTISSEMENT*: Le liquide de freins peut causer des irritations. Éviter tout contact avec la peau et les yeux. Nettoyer la partie en contact et, s'il s'agit des yeux, appeler un médecin.

A : pour augmenter le jeu

B : pour diminuer le jeu



CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE FREIN ARRIÈRE

Le fluide de la pompe ne doit jamais descendre sous le minimum indiqué par le repère du réservoir (1). L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système ; par conséquent, la course du levier sera plus longue.

ATTENTION*: Si le levier du frein est trop « souple », cela signifie qu'il y a de l'air dans la tuyauterie, ou un défaut dans le système. Étant donné qu'il est dangereux de conduire le motorcycle dans ces conditions, faire contrôler le système de freinage chez le Concessionnaire SWM.



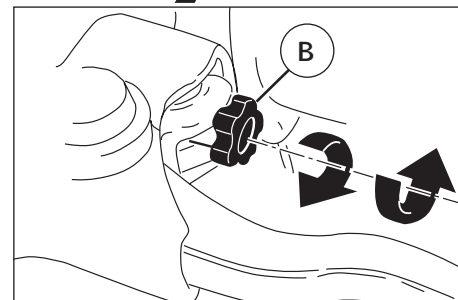
AVERTISSEMENT*: Ne jamais verser le liquide de freins sur des surfaces vernies ou des glaces (ex. de feux)

AVERTISSEMENT*: Ne jamais mélanger deux types de liquide différents. Si on utilise une marque différente de liquide, éliminer d'abord le liquide existant.

AVERTISSEMENT*: Le liquide de freins peut causer des irritations. Éviter tout contact avec la peau et les yeux. Nettoyer la partie en contact et, s'il s'agit des yeux, appeler un médecin.

RÉGLAGE DU LEVIER DE COMMANDE DE L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE

La course à vide (A) doit être au moins de 3 mm. La position du levier sur le guidon peut être changée en fonction de la dimension de la main du pilote. Pour rapprocher le levier de la poignée, tourner le registre (B) en sens HORAIRE. Pour éloigner le levier de la poignée, tourner le registre (B) en sens ANTIHORAIRE.



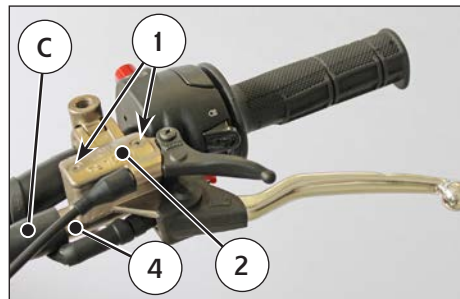
CONTRÔLE NIVEAU FLUIDE EMBRAYAGE HYDRAU- LIQUE

Pour effectuer le contrôle du niveau du fluide, en opérant comme suit:

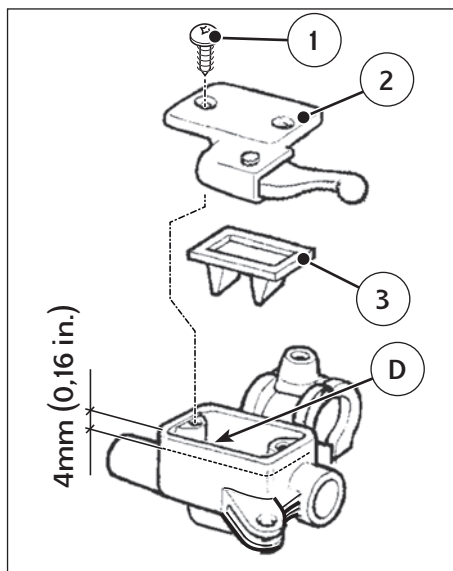
- ôter les vis (1), le couvercle (2) et le diaphragme pompe sur le commande pompe d'embrayage (3);
- mettre le maître-cylindre (4) du commande embrayage dans la position horizontale et contrôler le niveau du fluide: le niveau ne doit se trouver au-dessous de 4 mm (0.16 in.) du bord supérieur (D) de la pompe;
- si nécessaire, insérer fluide pour le type, voir TABLEAU DE GRAISSAGE-RAVITAILLEMENTS.

AVIS*: Ne JAMAIS utiliser liquide de frein.

Remonter les parties dans l'ordre inverse du démontage.



Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique "); si sur la tuyauterie (C) il y a des signes d'usure ou ruptures, il sera nécessaire le remplacer.



PURGE DE L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE

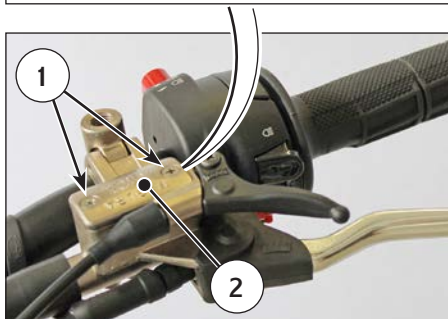
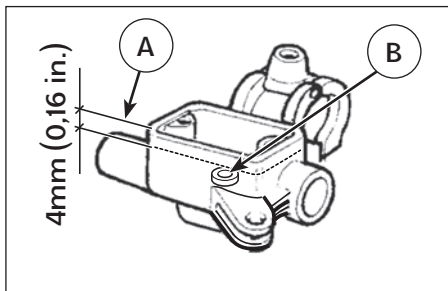
Agir comme suit:

- oter les vis (1), le couvercle (2) et le diaphragme pompe;
- oter le nipple de purge (3);
- mettre une seringue à place de le nipple de purge et remplir d'huile nouveau .

AVIS*: Ne JAMAIS utiliser liquide de frein.

- remprie jusqu'à l'huile commence à sortir SANS BULLES par l'orifice inférieur (B) du la pompe de l'embrayage.

Le niveau d'huile doit jamais être inférieur de 4 mm du bord supérieur (A) sur la pompe. Remonter les parties précédemment enlevées.



SUSPENSIONS

Le tarage des suspensions a été choisi après de nombreux essais sévères dans les différentes conditions d'utilisation des motos ; si l'on entend les utiliser sur des terrains plus spécifiques, les indications qui suivent constituent un canevas indicatif pour la mise au point. Avant d'effectuer tout changement mais aussi par la suite, il est nécessaire de toujours partir du tarage standard, en augmentant ou en diminuant un à la fois les crans de réglage, en cas de réglage insatisfaisant.

TERRAIN DUR

Fourche : réglage en compression plus souple.
Amortisseur : réglage en compression plus souple.

TERRAIN SABLEUX

Fourche : réglage en compression plus dur.
Amortisseur : réglage en compression, et spécialement en extension, plus dur ; opérer sur la précharge du ressort pour baisser la partie arrière de la moto.

TERRAIN BOUEUX

Fourche : réglage en compression plus dur.
Amortisseur : réglage en compression et en extension plus dur ; opérer sur la précharge du ressort pour soulever la partie arrière de la moto.

ATTENTION*: N'oubliez pas que les motocycles participant à des compétitions sont exclus de **TOUTE GARANTIE**, quelle que soit la pièce et toutes les modifications à la configuration de série entraînent la **NON-CONFORMITÉ DU VÉHICULE AU TYPE HOMOLOGUÉ**, le rendant inadapté à la circulation sur la voie publique et donc utilisable uniquement sur « CIRCUIT FERMÉ » par une personne en possession des autorisations/permis de conduire nécessaires.



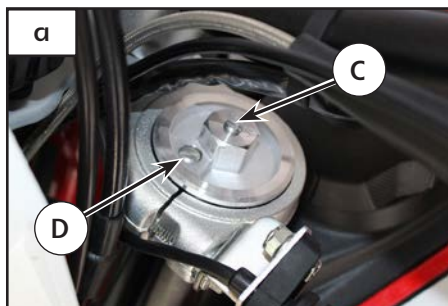
RÉGLAGE DE LA FOURCHE

a) EXTENSION (REGISTRE SUPÉRIEUR)

Tarage standard :

- 10 déclics.

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (C) en sens horaire jusqu'à ce que la position fermée soit atteinte. Ensuite, retourner en arrière du nombre de déclics cités ci-dessus. Pour obtenir un freinage plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Procéder inversement pour obtenir un freinage plus dur.

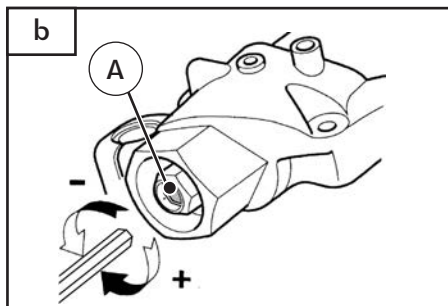


b) COMPRESSION (REGISTRE INFÉRIEUR)

Tarage standard :

- 10 déclics.

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (A) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.



- PURGE D'AIR (à effectuer tous les mois).

Placer la moto sur la béquille centrale, étendre complètement la fourche et desserrer la vanne (D). Reserrer la vanne au terme de l'opération.

Remarque*: Ne jamais forcer les vis de réglage au-delà des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

NIVEAU D'HUILE DE LA FOURCHE

Pour un fonctionnement correct de la fourche, il est indispensable que la quantité d'huile prévue soit présente dans chaque fourreau. Oter les tubes des fourches pour contrôler leur niveau d'huile. Opérer comme suit :

- enlever les bouchons des tiges-amortisseurs ;

- enlever les ressorts des tubes en laissant écouler l'huile ;
- porter la fourche en fin de course ;
- vérifier que le niveau soit à la distance « A » de la limite supérieure de la tige-amortisseur.

QUANTITÉ D'HUILE DANS CHAQUE TUBE

- 643 cm³

- A: 140 mm

avec tige tout compris et sans ressort.

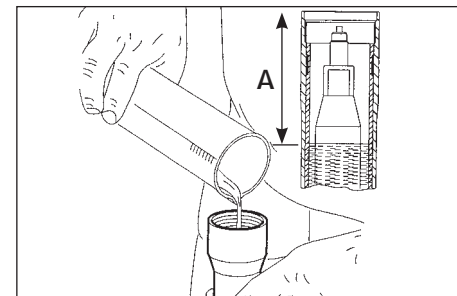
Remarque*:

Constante de raideur des ressorts de série :

- K= 8.8 N/mm

Remarque*:

Pour ne pas altérer la valeur de précharge, remplacer en permanence le ressort avec l'entretoise.



RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR

Régler l'amortisseur arrière selon le poids du conducteur et suivant les condition du sol.

Agir comme suit:

1. Mesurer la distance (A) la moto au sol, en position verticale.
2. S'asseoir sur la moto dans la position normale de conduite et avec tout l'équipement.
3. A l'aide d'une autre personne, relever la nouvelle distance (A).
4. La différence entre ces deux mesurages représente l' "ABAISSEMENT" de la partie arrière de la moto.
L'abaissement conseillé est de 25/30 mm.
5. Pour obtenir l'abaissement correct en fonction de votre poids, régler la précharge du ressort de l'amortisseur (comme décrit à flanc).

B : Hauteur supérieure du garde-boue arrière

C : axe du pivot roue arrière

ATTENTION*: Le réglage de l'amortisseur influe sur la stabilité et même sur la maniabilité du motorcycle. Il est donc conseillé de conduire avec précaution après un changement du tarage standard. Avant d'effectuer des changements, nous conseillons d'enregistrer la mesure « A » de référence.

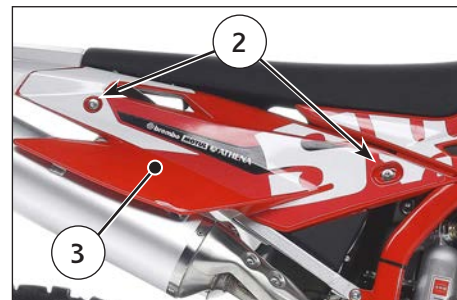
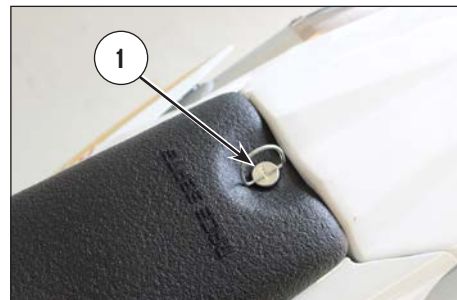
ATTENTION*: Ne jamais démonter l'amortisseur car il contient du gaz sous pression. Pour des interventions plus importantes, contacter le Concessionnaire SWM.



REGLAGE DE LA PRECHARGE DU RESSORT AMORTISSEUR

Agir comme suit:

1. Enlever la selle après avoir tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le pivot arrière (1) de fixation, ôter les vis (2) et le panneau latéral droite (3).



2. Nettoyer le contre-collier (4) et le collier de réglage (5) du ressort (6).
3. Desserrer le contre-collier à l'aide d'une clé à crochet, ou d'un poinçon en aluminium.
4. Tourner le collier de réglage jusqu'à la position désirée.
5. Une fois ce réglage effectué (en fonction de votre poids et du style de conduite), bloquer le contre-collier. (Couple de serrage : 5 kgm).
6. Remonter le panneau latéral droit et la selle.

ATTENTION*: Lors du réglage de l'amortisseur, veuillez à ne jamais toucher un tuyau d'échappement chaud.

Constante de raideur des ressorts de série :
- 52 N/mm

RÉGLAGE DU FREIN HYDRAULIQUE AMORTISSEUR

La course de compression peut être réglée séparément de celle d'extension.

A) COMPRESSION - Tarage standard :

1) Basse vitesse d'amortissement :
- 14 déclics
(registre 7)

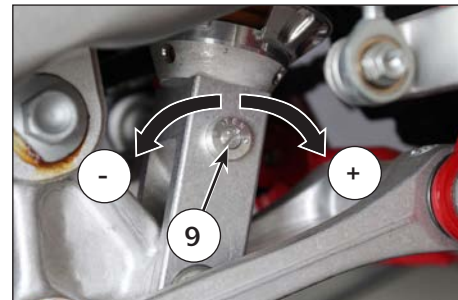
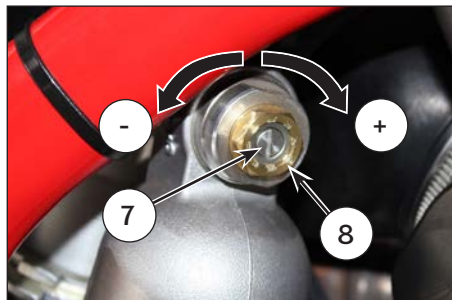
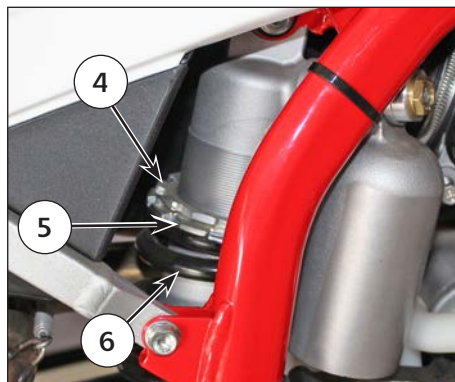
2) Haute vitesse d'amortissement :
- 1 ½ tour
(registre 8)

Pour rétablir le tarage standard, tourner les registres supérieurs (7) et (8) en sens horaire jusqu'à ce que la position tout fermé soit atteinte. Retourner ensuite en arrière jusqu'aux positions citées ci-dessus. Pour obtenir un freinage plus souple, tourner les registres en sens antihoraire. Procéder inversement pour obtenir un freinage plus dur.

B) EXTENSION - Tarage standard :
- 10 déclics
(registre 9)

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre inférieur (9) en sens horaire jusqu'à ce que la position tout fermé soit atteinte. Retourner ensuite en arrière du nombre de déclics cités ci-dessus.

Pour obtenir un freinage plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Procéder inversement pour obtenir un freinage plus dur.



REGLAGE DE LA CHAÎNE (FIG. A)

Pour prévenir l'usure excessive et pour des raisons de sécurité, contrôler, lubrifier et régler la chaîne en suivant les instructions du "Tableau d'entretien".

Une usure excessive de la chaîne, ou bien un réglage incorrect, (chaîne trop tendue ou jeu excessif), peut provoquer la sortie ou la rupture de la couronne. Pour régler la tension de la chaîne il est nécessaire d'abaisser la partie arrière du motocycle en manière d'obtenir l'alignement de l'axe pignon, axe rotation fourche et axe roue arrière comme indiqué dans la figure, en faisant tourner de trois trous la roue arrière. En cette condition la chaîne ne doit pas résulter tendue même s'il n'y a pas aucune flèche.

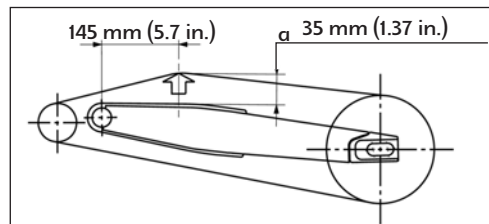
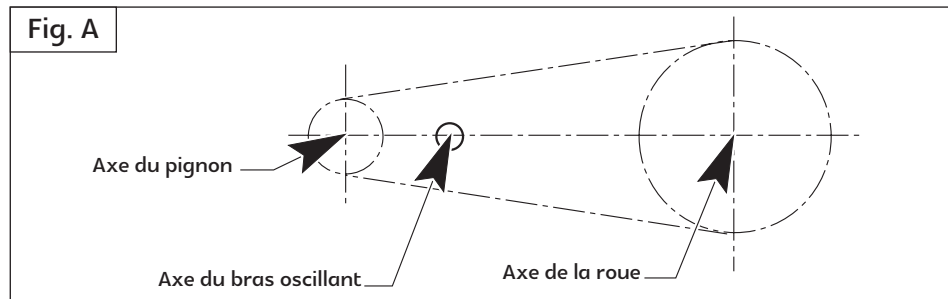


Fig. A



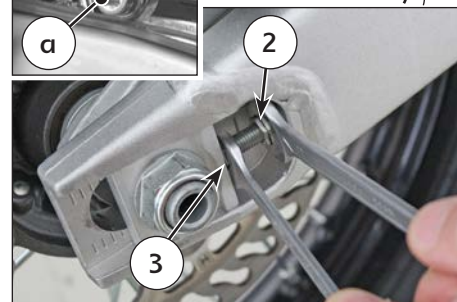
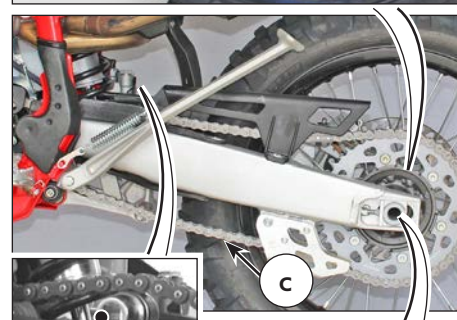
RÉGLAGE RAPIDE (FIG. B)

Insérer, à l'endroit indiqué sur la figure, une boussole (a) d'un diamètre de 35 mm (ou bien une entretoise de la même épaisseur) et vérifier que la branche inférieure (C) de la chaîne est légèrement tendue.

Si ce n'est pas le cas, procéder de la manière suivante :

- desserrer du côté droit, à l'aide d'une clé à douille de 27 mm, l'écrou (1) de fixation du pivot de la roue ;
- desserrer les contre-écrous (2) sur les deux tendeurs de chaîne, à l'aide d'une clé de 12 mm, et agir sur les vis (3) afin d'obtenir la valeur de tension correcte ;
- une fois effectué le réglage, serrer les contre-écrous (2) et l'écrou du pivot de roue (1).

Après le réglage, contrôler toujours l'alignement de la roue.



CONTROLE USURE CHAÎNE, PIGNON ET COURONNE

Agir comme suit:

- tendre la chaîne à l'aide des vis de réglage
- marquer 20 maillons de la chaîne
- mesurer la distance "L" entre le centre du 1er pivot et celui du 21ème.

STANDARD	LIMITE D'USURE
317,5 mm	323 mm

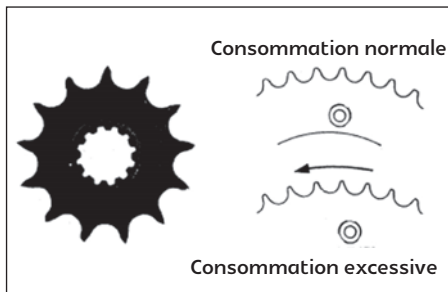
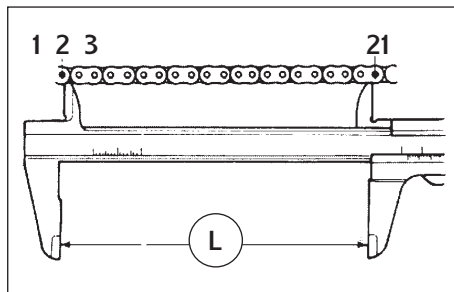
Contrôler l'usure ou les dommages éventuels du pignon, et le remplacer s'il présente une usure égale à celle montrée par la figure.. Après avoir démonté la roue, contrôler l'usure des dents de la couronne arrière.

La figure sous rapportée montre le profil des dents ayant une usure normale ou excessive.

Si la couronne présente une usure excessive, la remplacer en desserrant les six vis de fixation au moyeu.

ATTENTION*: Le désalignement de la roue cause une usure anormale des pneus et des conditions de conduite point sûres.

Remarque*: Durant la marche sur des terrains boueux et humides, les résidus se déposant sur la couronne, le pignon et la chaîne, peuvent provoquer une tension ultérieure de cette dernière. L'usure du pignon, de la chaîne et de la couronne arrière accroît en roulant sur des terrains boueux.



LUBRIFICATION CHÂÎNE

Lubrifier la chaîne en suivant les instructions reportées ci-dessous.

AVERTISSEMENT*: Ne jamais utiliser de la graisse pour lubrifier la chaîne car la graisse provoque l'accumulation de poussière et de boue qui, en agissant comme agents abrasifs, entraîne l'usure rapide de la couronne, du pignon et de la chaîne.

Démontage et nettoyage

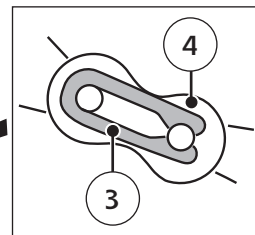
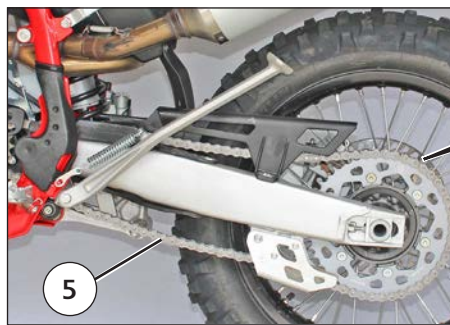
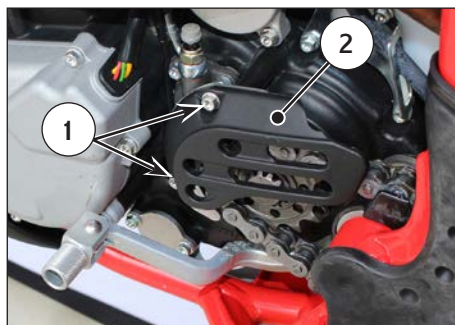
Si la chaîne est très sale, l'enlever et la nettoyer avant de la lubrifier. Procéder comme suit :

- 1- Placer une béquille ou un bloc sous le moteur, de façon à ce que la roue arrière soit soulevée du sol. Enlever : les vis (1), le carter (2) du pignon, le clip (3), l'attache rapide (4) et les joints toriques correspondants, puis retirer la chaîne (5) ; Pour le remontage, effectuer les opérations en sens inverse, en prêtant attention au positionnement du clip (3) et de l'attache rapide (4) avec les joints toriques correspondants.
- 2- Contrôler que la chaîne ne soit pas usée ou endommagée et la remplacer en suivant les instructions données dans le Tableau d'Entretien Périodique. Contrôler l'endommagement éventuel des rouleaux et des maillons de la chaîne.

- 3- Contrôler que le pignon et la couronne ne soient pas endommagés.
- 4- Laver et lubrifier la chaîne en suivant les instructions données ci-dessous.
- 5- Si la chaîne a été coupée, la remonter en utilisant une attache.
- 6- Monter le clip (3) de l'attache de façon à avoir la partie fermée tournée dans le sens de rotation de la chaîne, comme indiqué sur la figure (en bas).

Remarque*: L'attache est l'élément le plus important de la chaîne de transmission. Même si les attaches sont en bon état, pour plus de sécurité il est conseillé d'en placer un nouveau quand la chaîne est remontée.

- 7- Régler correctement la chaîne, comme indiqué au paragraphe correspondant.



Lavage de la chaîne à joints toriques

Laver au pétrole, mazout, ou huile de paraffine. Pour ne pas endommager les joints toriques, ne pas utiliser d'essence, de trichloréthylène ou de solvants. Utiliser des sprays spécifiques pour chaînes ou joints toriques.

Lubrification de la chaîne à joints toriques

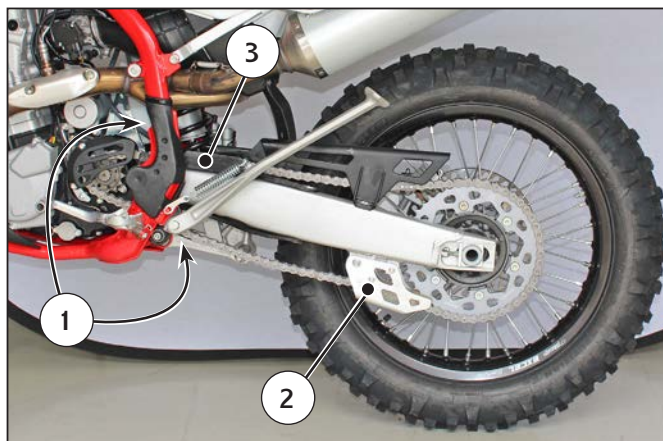
Lubrifier les éléments en métal et en caoutchouc (bagues d'étanchéité) en utilisant une brosse. Enduire d'huile, viscosité SAE 80-90, les parties intérieures et extérieures de la chaîne.

AVERTISSEMENT*: Le lubrifiant de la chaîne NE DOIT JAMAIS entrer en contact avec le pneu ou le disque frein arrière.

Rouleau du guide-chaîne, patin du guide-chaîne, patin de chaîne

Contrôler l'usure des éléments susdits et les remplacer si nécessaire.

AVERTISSEMENT*: Contrôler l'alignement du rouleau de guide-chaîne. Veillez à ce que ce rouleau ne soit pas plié, car il pourrait provoquer une usure excessive de la chaîne, ou un déraillement de la chaîne du pignon.



- 1 - Galet tendeur de chaîne
- 2 - Patin du guide-chaîne
- 3 - Patin de chaîne

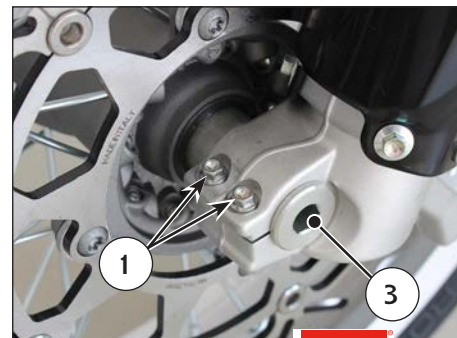
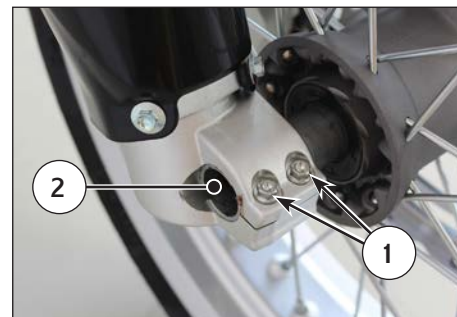
DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

Placer une béquille ou un bloc sous le moteur de façon à ce que la roue avant soit soulevée du sol.

Desserrer les vis (1) qui bloquent l'axe (2) de la roue sur les supports des montants de la fourche. Bloquer l'extrémité de l'axe de la roue et dévisser, en même temps, la vis (3) sur le côté opposé ; enlever l'axe de la roue.



Remarque*: Lorsque la roue est démontée, ne pas tirer la poignée du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'étrier. Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque vers le haut.



REMONTAGE DE LA ROUE AVANT

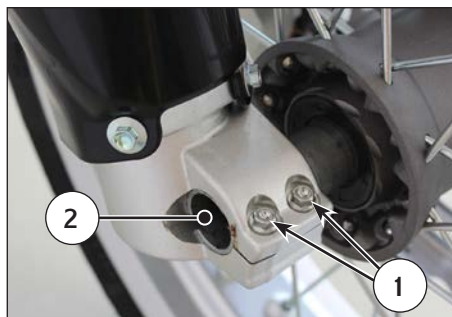
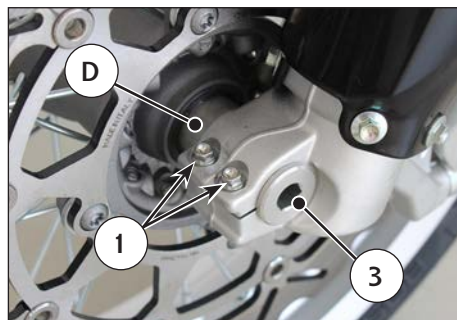
Insérer l'entretoise (D) gauche sur le moyeu de la roue.

Insérer la roue entre les deux tiges de la fourche de manière à introduire le disque de frein dans l'étrier.

Insérer par le côté droit le pivot de la roue (2) préalablement graissé et le battre jusqu'à la butée sur la tige gauche ; pendant cette opération il est conseillé de faire tourner la roue. Visser la vis (3) sur le côté gauche de la fourche SANS la bloquer.

À ce stade, pomper plusieurs fois en poussant vers le bas le guidon jusqu'à être certain de l'alignement parfait des tiges de fourche. Bloquer : les vis (1) sur la tige droite (10,4 Nm / 1,05 kgm / 7.7 ft-lb), la vis (3) sur le côté gauche (51,45 Nm / 5,25 Kgm / 38 ft-lb) et les vis (1) sur la tige gauche (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb).

Remarque*: Après le remontage de la roue avant, actionner le levier du frein jusqu'à ce que les plaquettes ne soient en contact avec le disque.



DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

Dévisser l'écrou (1) du pivot roue (3) et extraire ce dernier ; il n'est pas nécessaire de desserrer les tendeurs chaîne (2) ; de cette façon, la valeur de tension de la chaîne restera inchangée après le remontage. Extraire la roue complète, en prêtant attention aux entretoises positionnées aux cotés du moyeu.

Pour le remontage, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l'étrier.

Remarque*: Lorsque la roue est démontée, ne pas baisser la pédale du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'étrier.

Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque vers le haut.

Après le remontage de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les plaquettes ne soient en contact avec le disque.

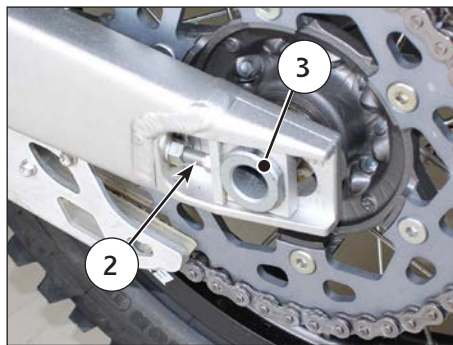
PNEUS

Vérifier avec soin que les pneumatiques soient toujours gonflés à la bonne pression devant correspondre à la pression reportée dans le tableau des « Données techniques » au début du manuel.

Remplacer le pneu lorsque l'usure est supérieure aux indications du tableau qui suit.

HAUTEUR MINIMALE
DE LA BANDE

AVANT	3 mm
ARRIÈRE	3 mm

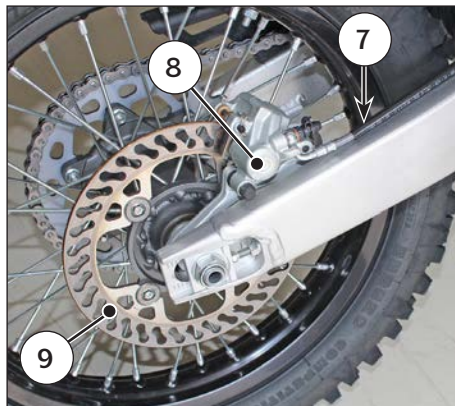
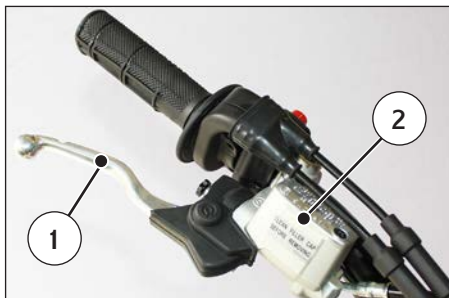


FREIN

Éléments principaux des deux systèmes : pompe frein avec levier (avant) ou pédale (arrière), tuyauterie, étrier et disque.

LÉGENDE

1. Manette du frein avant
2. Pompe du frein avant avec réservoir à huile
3. Tuyau avant
4. Étrier avant
5. Disque avant
6. Maître cylindre arrière avec réservoir d'huile
7. Tuyau arrière
8. Étrier arrière
9. Disque arrière
10. Pédale de contrôle du frein arrière



DÉMONTAGE DES PLAQUETTES DE FREIN

- Enlever les ressorts (1).
- Retirer le goujon (2).
- Enlever les plaquettes.

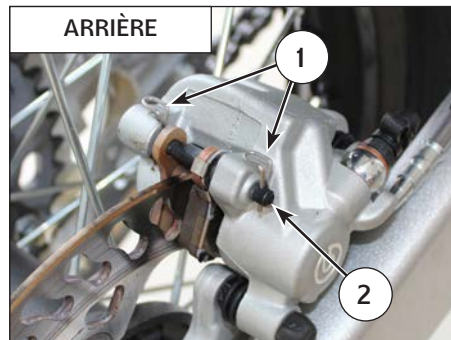
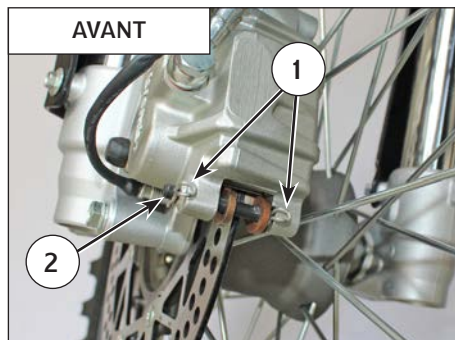
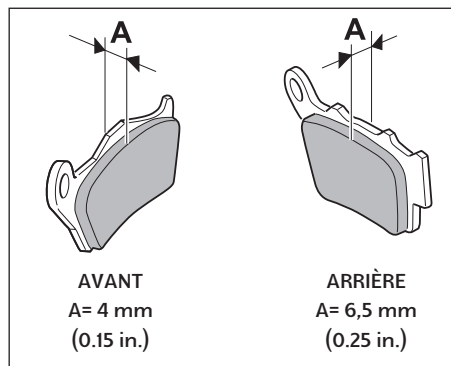
ATTENTION*: Ne pas actionner le levier ou la pédale de frein dans la phase de démontage des plaquettes.

USURE DES PLAQUETTES

Contrôler l'usure des plaquettes.

Respecter la limite de service A indiquée sur la figure correspondante.

Si cette limite est atteinte, remplacer les deux plaquettes.



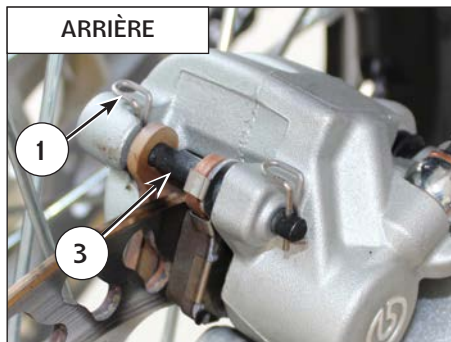
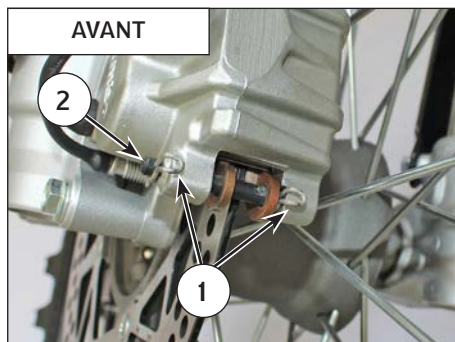
NETTOYAGE DES PLAQUETTES

S'assurer qu'il n'y a pas de trace de liquide de freins ou d'huile sur les plaquettes ou les disques. Si nécessaire, les nettoyer avec de l'alcool. Remplacer les plaquettes lorsqu'un nettoyage soigneux n'est pas possible.

MONTAGE DES PLAQUETTES

- Monter les nouvelles plaquettes de frein.
- Remonter les deux pivots (2) et les ressorts (1).

ATTENTION*: Avant de conduire la moto, s'assurer du bon fonctionnement du levier ou de la pédale. Actionner le levier ou la pédale jusqu'à ce que les plaquettes ne soient en contact avec les disques. Le frein ne fonctionnera pas à la première tentative d'actionnement du levier ou de la pédale.



USURE DES DISQUES FREINS

Relever l'épaisseur de chaque disque au point de plus grande usure et lorsque la limite prévue est atteinte, le remplacer.

Epaisseur du disque

DISQUE	STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Avant	3 mm	2,5 mm
Arrière	4 mm	3,6 mm

NETTOYAGE DU DISQUE

S'il y a de l'huile sur le disque, l'action de freinage resultera nulle. L'huile ou la graisse sur le disque peuvent être éliminées en utilisant un solvant avec un haut indice d'inflammabilité comme acétone, ou produits similaires.



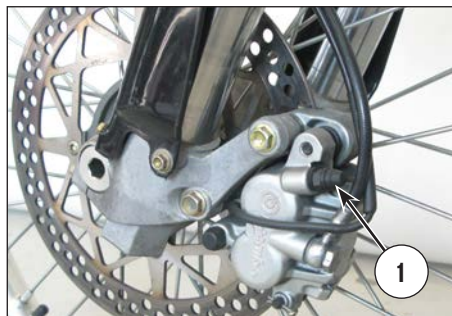
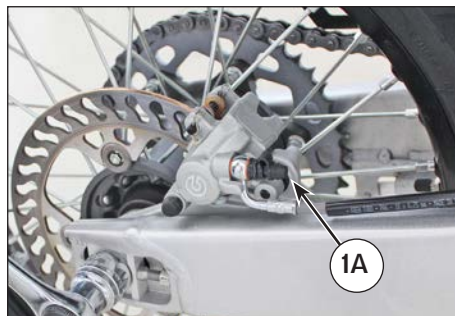
FR

REEMPLACEMENT DU FLUIDE

Contrôler et remplacer le fluide des freins en suivant les instructions du tableau d'entretien, au cas où de l'eau ou de la saleté se sont mélangés au fluide. Ne jamais remplacer le fluide avec un temps venant ou pourri.

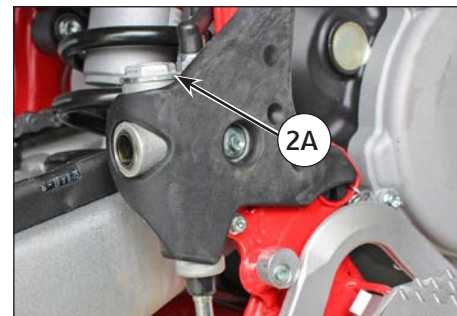
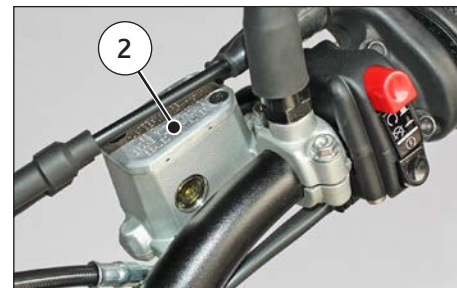
ATTENTION*:

- * Utiliser seulement du fluide pris d'un récipient scellé (DOT 4). Ne jamais utiliser du fluide usé.
- * Eau, saleté, ou d'autres contaminants, ne doivent jamais entrer dans le réservoir.
- * Pour éviter tout risque d'encrassement, ne jamais laisser le réservoir sans couvercle.
- * Manier soigneusement le fluide pour ne pas endommager les parties vernissées.
- * Ne pas mélanger deux types de fluide, car le point d'ébullition pourrait se baisser en endommageant le frein et les éléments en gomme.



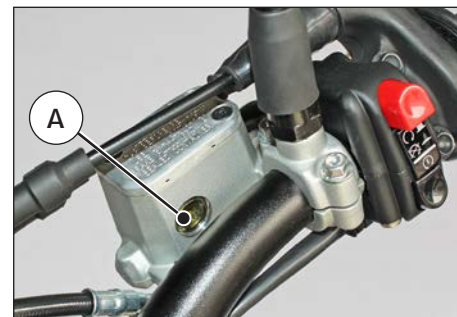
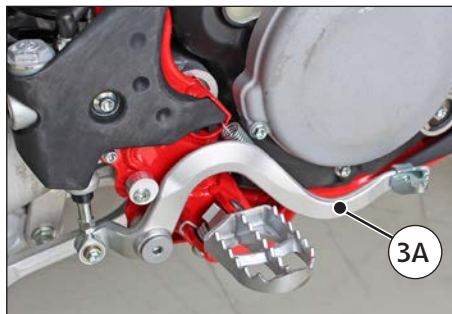
Pour effectuer la substitution procéder de la manière suivante:

- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1) ou (1A).
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Enlever le couvercle (2) ou (2A: clé de 21 mm) et le souffler en gomme.
- Desserrer la soupape de curage sur l'étrier.



- Actionner le levier (3) ou la pédale (3A) pour vidanger.
- Fermer la soupape de curage et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.
- Aprire la valvola di spurgo, azionare la leva o il pedale, chiudere la valvola con leva o pedale ancora premuti rilasciando velocemente questi ultimi.
- Ouvrir la soupape de curage, actionner le levier ou la pédale, fermer la soupape en gardant presser le levier ou la pédale et ensuite, les relâcher rapidement.
- Répéter l'opération jusqu'à ce que le système est totalement rempli et le fluide clair commande à sortir du tuyau en plastique: maintenant fermer la soupape de curage.
- Rétablir le niveau (A) ou (B) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle du réservoir.

Après avoir remplacé les fluides, purger le circuit en suivant les indications du paragraphe correspondant.

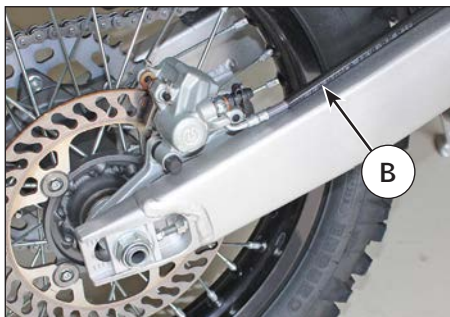


ATTENTION*:

Puisque le fluide des freins ronge rapidement les surfaces vernissées, nettoyer soigneusement les parties intéressées.

* Ce fluide peut causer des irritations. Éviter donc tout contact avec la peau et les yeux. En cas de contact, nettoyer soigneusement la partie intéressée, et s'il s'agit des yeux, appeler le docteur.

Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir "Fiche d'entretien périodique"): si sur les tuyaneries (A) et (B) il y a des signes d'usure ou ruptures, il sera nécessaire les remplacer.



CURAGE INSTALLATION DE FREINAGE AVANT

Le curage du système de freinage doit être exécutée après la substitution du fluide ou lorsque, à cause de la présence d'air dans le circuit, la course du levier devient longue et élastique.

Procéder de la manière suivante.

- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1).
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette (durant cette opération, assurez-vous que l'extrémité du tuyau soit toujours plongée dans le fluide).



- Enlever le couvercle (2), le souffler en gomme et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.
- Desserrer la soupape de curage et actionner maintes fois le levier (3) jusqu'à ce que, à travers le tuyau transparent on pourra noter la sortie du fluide (clair et sans bulles): maintenant fermer la soupape de curage.
- Rétablir le niveau (A) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle (2) du réservoir.

ATTENTION*:

Pendant l'opération de curage le niveau du fluide, à l'intérieur du réservoir, ne doit jamais se trouver au dessous de la coche du minimum.

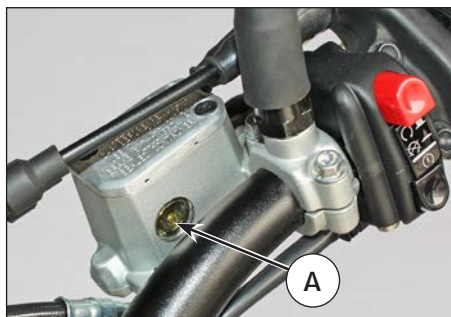
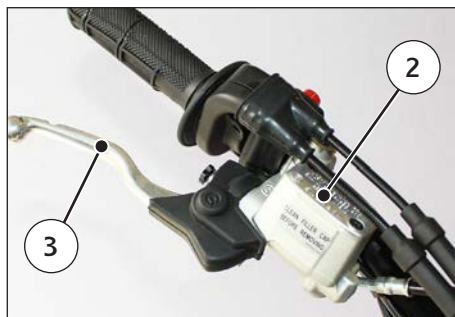
Couple de serrage pour la soupape de curage:
1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

Puisque le fluide des freins peut causer des irritations, éviter tout contact avec les yeux. Arroser soigneusement les yeux par de l'eau

Durant le curage du système de freinage tourner le guidon à gauche. De cette façon le réservoir pompe résultera plus haut et le curage du circuit de freinage plus aisé.

Si après une chute durant une compétition, ou à la suite d'opérations d'entretien à l'usine, la course du levier du frein résulterait plus souple avec un manque de l'action de freinage, il faudra répéter le curage du circuit.

Le curage n'élimine point tout l'air présent dans le circuit. Les petites quantités d'air demeurant encore dans le circuit seront éliminées automatiquement durant l'utilisation du motorcycle. Jusqu'à la totale élimination de l'air la course du levier de commande résultera plus raide.



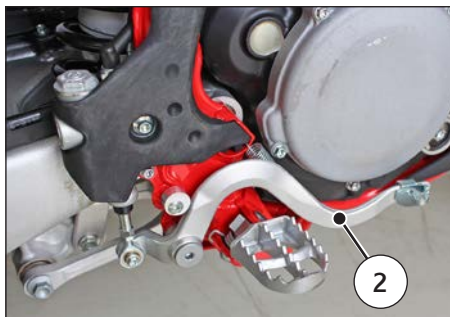
CURAGE DU SYSTEME DE FREINAGE ARRIERE

Le curage du système de freinage doit être effectué après la substitution du fluid ou lorsque, à cause de présence d'air dans le circuit, la course du levier devienne longue et élastique.

Opérer comme suit:

- Enlever le couvercle (A) du réservoir (clé de 21 mm), la membrane, et remplir avec du nouveau fluide (DOT 4).
- Appliquer un tuyau en plastique transparente sur la soupape de curage (1) de l'étrier et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.

- Baisser complètement la pédale (2).
- Desserrer la soupape de curage en laissant couler le fluide (au débur seulement de l'air ne sortira), ensuite, fermer un peu la soupape.
- Relâcher la pédale et attendre quelques secondes avant de répéter l'opération, jusqu'à ce que seulement du fluide ne sortira du tuyau.
- Bloquer la soupape de curage à la couple de serrage prévue et contrôler le niveau (B) du fluide dans le réservoir avant de remonter le couvercle (1).



Si l'opération de curage a été effectuée correctement, la course de la pédale ne résultera pas élastique. Au cas contraire, répéter l'opération.

Remarque*: Si, à la suite d'une chute ou d'une réparation, le levier ou la pédale de frein de la moto est lâche et que l'efficacité du freinage diminue, répéter la purge du circuit en suivant la procédure ci-dessus

ATTENTION*:

Pendant l'opération de curage le niveau du fluide, à l'intérieur du réservoir, ne doit jamais se trouver au dessous de la coche du minimum.

Couple de serrage pour la soupape de curage:
 $1,2 \div 1,6 \text{ kgm}$ ($12 \div 16 \text{ Nm}$; $8.8 \div 11.8 \text{ ft-lb}$).



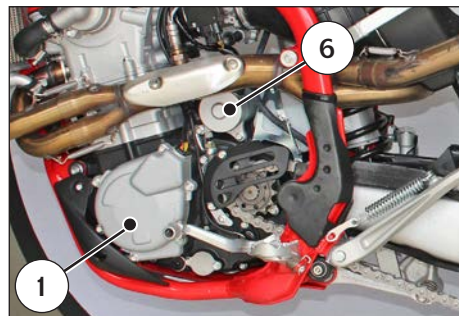
SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT

Le silencieux fait partie intégrante du système d'échappement et réduit le bruit de l'échappement. Ses conditions affectent donc la performance de la moto. L'accroissement du bruit à l'échappement est un indice de détérioration du matériel insonorisant placé sur le tuyau percé à l'intérieur du silencieux.

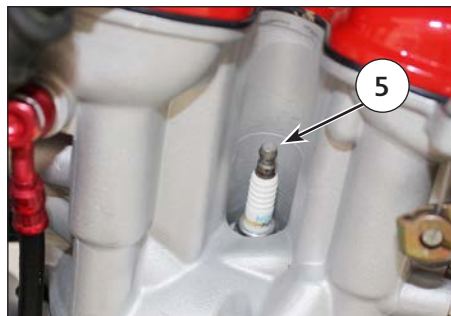
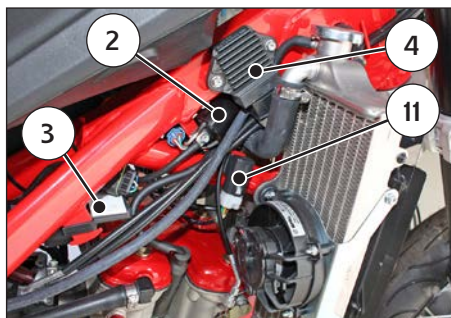
POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES

Le système d'allumage se compose des éléments suivants:

- Générateur (1) à l'intérieur du couvercle carter gauche;
- Bobine électronique (2) sous le réservoir carburant;
- Centrale électronique (3) sous le réservoir carburant;
- Régulateur de tension (4) sous le réservoir carburant;

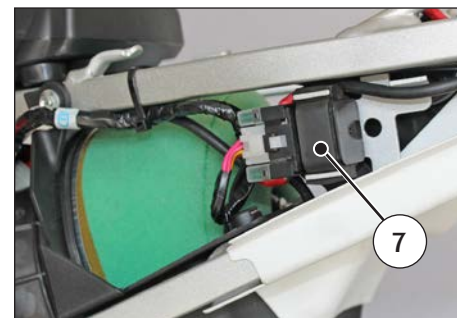


- Bougie d'allumage (5) fixé du côté droit du tête cylindre;
- Moteur démarrage de 12V-450W (6) derrière le cylindre moteur;
- Télérupteur mise en marche électrique (7) sur la côté gauche du cadre arrière;
- Capteur M.A.Q.S. (pression, position accélérateur, température ari) (8) corps papillon.

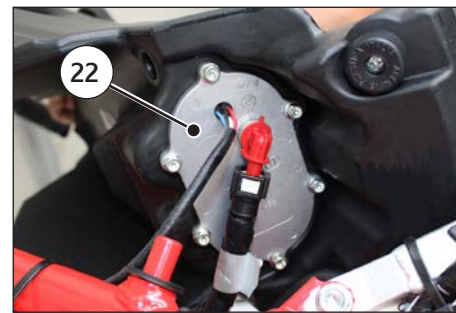
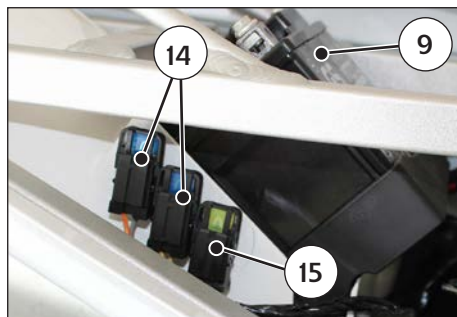
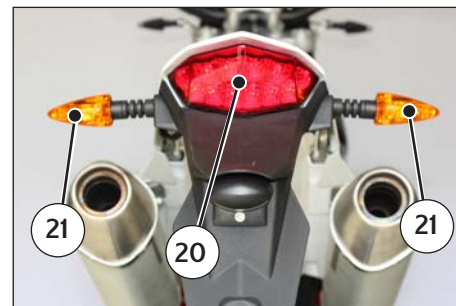
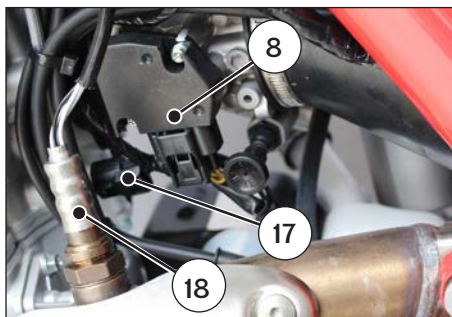
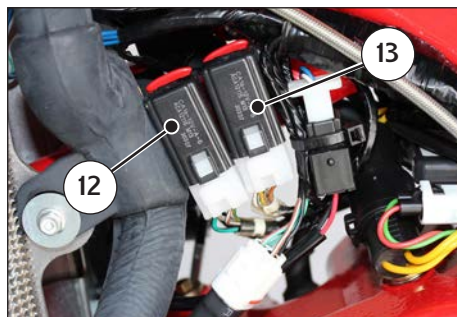


Le système électrique se compose des éléments suivants:

- Batterie de 12V-14Ah (9) sous la selle ;
- Dispositif clignotant (10) situé sur la plaque du boîtier, sous la selle.
- Relais sur la plaque du boîtier, sous la selle.
- Relai (11) avertisseur sonore, clignotants, feux stop, feux de croisement, feux de route



- Relai (12) injecteur, sonde lambda, pompe essence, bobine;
- Relai (13) ventilateur;
- Deux fusibles (14) de 15A l'un d'eux (15) da 20A, sur la côté droite de garde-bouearrière;
- Sensore (17) température réfrigérante;
- Sonde Lambda (18);
- Phare avant (19) avec ampoule à deux feux de 12V-35/35W et ampoule de feux de position de 12V-5W;
- Feu arrière (20) à LED avec lampe de signalisation arrêt de 12 V-21 W, lampe feu de position 12 V-5 W
- Indicateurs de direction (21) de 12V-10W;
- Pompe à carburant (22) à l'interieur du reservoir.



LEGENDE COULEUR CÂBLES

B	Bleu
B/Bk	Bleu/Noir
Bk	Noir
Br	Maron
Br/Bk	Maron/Noir
Br/R	Maron/Rouge
Br/W	Maron/Blanc
G	Vert
G/Bk	Vert/Noir
G/Gr	Vert/Gris
G/R	Vert/Rouge
Gr	Gris
Gr/B	Gris/Bleu
Gr/Bk	Gris/Noir
O	Orange
O/Bk	Orange/Noir
O/G	Orange/Vert
Pk	Rose
R	Rouge
R/Bk	Rouge/Noir
Sb	Azur
V	Violet
W	Blanc
W/B	Blanc/Bleu
W/Bk	Blanc/Noir
W/G	Blanc/Vert
W/R	Blanc/Rouge
W/V	Blanc/Violet
W/Y	Blanc/Jaune
Y	Jaune

Y/Bk	Jaune/Noir
Y/Br	Jaune/Maron
Y/G	Jaune/Vert
Y/O	Jaune/Orange
Y/Sb	Jaune/Azur
Y/R	Jaune/Rouge

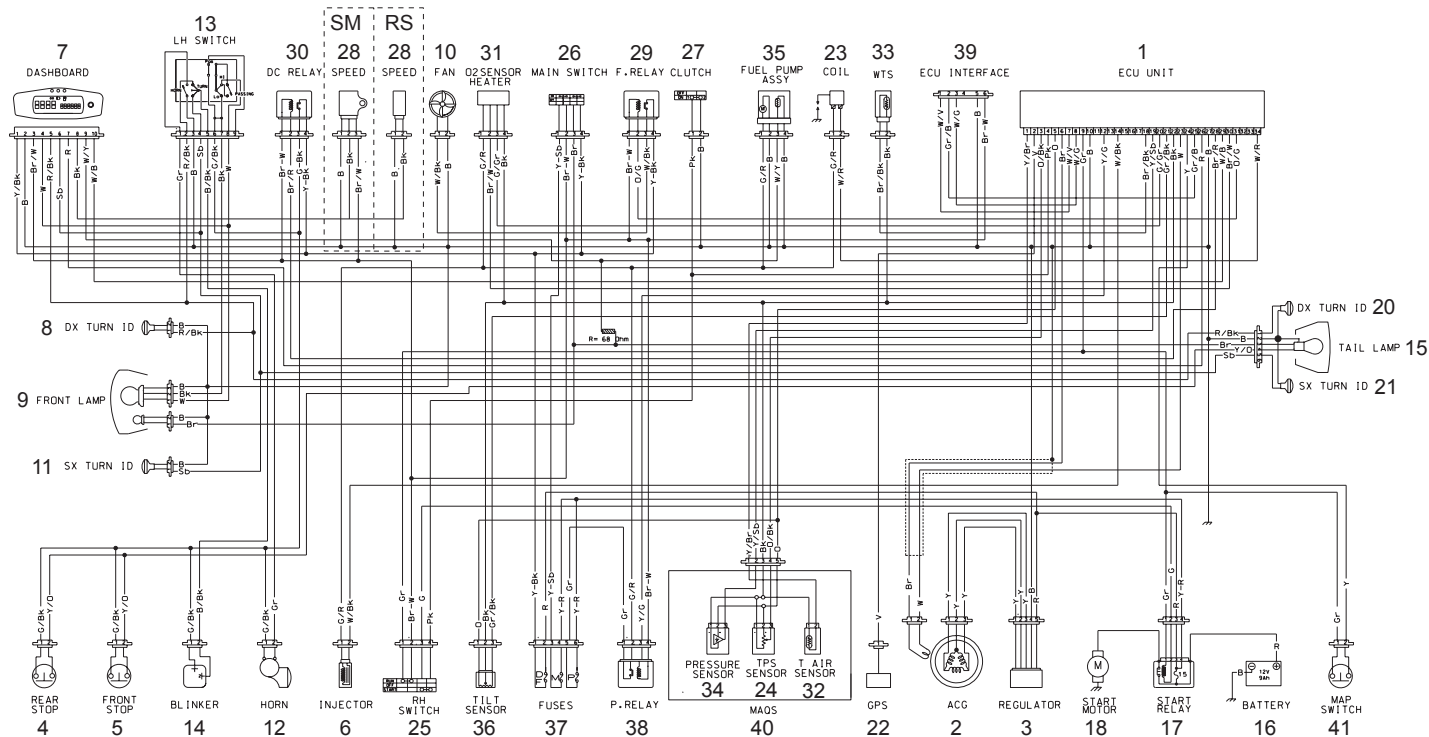
LÉGENDE DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE

- Centrale électronique
- Alternateur
- Régulateur de tension
- Interrupteur de stop arrière
- Interrupteur de stop avant
- Injecteur
- Instrument
- Indicateur de direction avant droit
- Phare avant
- Rotor de refroidissement
- Indicateur de direction avant gauche
- Avertisseur acoustique
- Commutateur gauche
- Intermittance indicateurs de direction
- Feu arrière
- Batterie
- Télérupteur mise en marche électrique
- Moteur démarrage
- Bougie d'allumage
- Indicateur de direction arrière droit
- Indicateur de direction arrière gauche

- Capteur position boîte de vitesse
- Bobine H.T.
- Capteur de position de l'accélérateur (40)
- Commutateur droite
- Interrupteur allumage
- Microinterrupteur embrayage
- Capteur de vitesse
- Relais pour electro-ventilateur
- Relais courant continu
- Sonde Lambda
- Capteur pour temperature air (40)
- Capteur pour temperature liquide de refroidissement
- Capteur de pression (40)
- Pompe à carburant
- Capteur de chute*
- Fusibles
- Relais de puissance
- Interface centrale
- M.A.Q.S. (34+24+32)

*: Arrête le moteur en caso de chute.





BATTERIE

La batterie, de type scellé, n'a pas besoin d'entretien. En cas de perte d'électrolyte ou de problèmes du système électrique, s'adresser au Concessionnaire SWM.

Si la moto reste inutilisée pour de longues périodes, il est préférable de déconnecter la batterie et de la conserver à l'abri de l'humidité.

- Après un usage intensif de la batterie, un cycle de recharge lente est conseillé (0,6A pour 8 heures pour la batterie de 12V-6Ah).
- La recharge rapide est conseillée seulement en situations d'extrême nécessité étant donné que cela réduit fortement la durée de vie des éléments en plomb (6A pour 0,5 heures pour la batterie de 12V-6Ah).

RÉCHARGE BATTERIE

Pour accéder à la batterie (1), il faut :

- Enlever la selle après avoir tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le pivot arrière (2) de fixation;



- Décrocher l'élastique de fixation de la batterie ;
- ôter d'abord le câble négatif NOIR ou BLEU ; ensuite, ôter le câble positif ROUGE (durant la phase de remontage, connecter d'abord le câble positif ROUGE puis le câble négatif NOIR ou BLEU) ;
- extraire la batterie (1) de son compartiment.

Vérifier, à l'aide d'un voltmètre, que la tension de la batterie ne soit pas inférieure à 12,5V.

Dans le cas contraire, la batterie a besoin d'un cycle de recharge.

Utiliser un chargeur de batterie à tension constante et connecter d'abord le câble positif ROUGE à la borne positive de la batterie puis le câble négatif NOIR ou BLEU à la borne négative de la batterie.

La tension de repos de la batterie se règle sur une valeur constante seulement après quelques heures, il est donc conseillé de ne PAS la mesurer immédiatement après avoir chargé ou déchargé la batterie.

Contrôler toujours l'état de charge de la batterie avant de la replacer sur le véhicule.

La batterie doit être maintenue propre et les cosses graissées.



ATTENTION*: La batterie contient de l'acide sulfurique. Éviter tout contact avec les yeux, la peau et les vêtements.

SOLUTIONS:

CONTACT AVEC LA PEAU Rincer abondamment à l'eau.

INGESTION Boire de grandes quantités d'eau. Appeler immédiatement un médecin. Ne pas provoquer de vomissements.

CONTACT AVEC LES YEUX: rincer à l'eau pendant 15 minutes au moins et appeler un médecin.

ATTENTION*: En cas de non-utilisation de votre moto, il est important de mettre en charge la batterie toutes les trois semaines (Cycle de charge lent : 0,6A pendant 8 heures – batterie 12V-6Ah).

ATTENTION*: Les batteries produisent des gaz explosifs. Lorsque vous chargez ou lorsque vous utilisez la batterie dans un local fermé, aérez ce local. Lorsque vous utilisez un charge-batterie, relier la batterie au chargeur avant de l'activer. Cela évite la formation d'étincelles près des cosses de la batterie, qui peuvent incendier les gaz contenus dans cette batterie.



REPLACEMENT DES AMPOULES DU PHARE

Pour accéder à l'ampoule du phare, opérer comme suit:

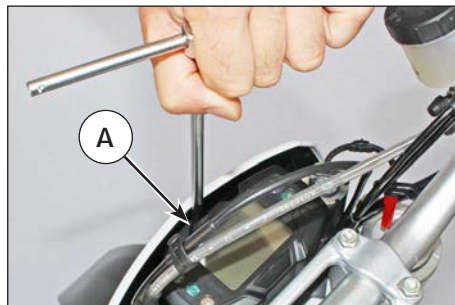
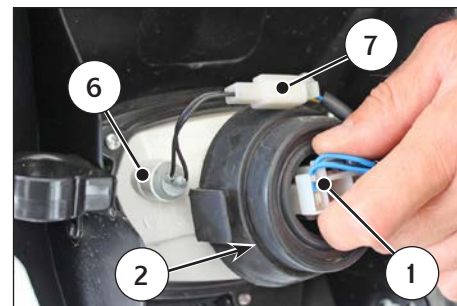
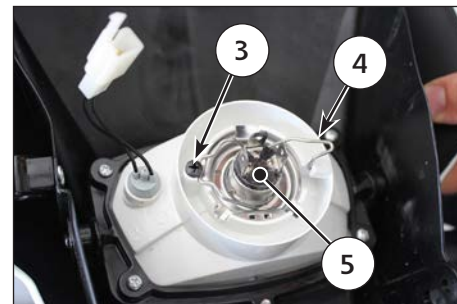
- enlever la vis de fixation supérieure du porte-phare sur support de l'instrument (A) ;
- déplacer en avant le porte-phare (B) et le tirer vers le haut (C) pour le décrocher des deux supports inférieurs;
- enlever le porte-phare;

- ôter le connecteur (1) de l'ampoule à deux feux et le protecteur (2) en caoutchouc;
- enlever la vis (3);
- décrocher la pince de maintien (4) de l'ampoule et enlever l'ampoule (5).

Remarque*: La lampe (5) du phare avant est de type halogène ; lors du remplacement, prêter attention à ne pas toucher la partie en verre à mains nues.

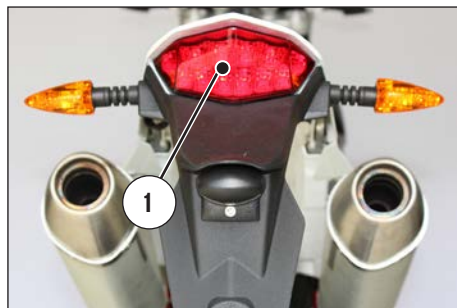
Pour remplacer la lampe des feux de position (6), débrancher le connecteur (7) et le sortir de la calotte interne.

Le remplacement effectué, inverser l'opération pour réassembler.



FEU ARRIÈRE

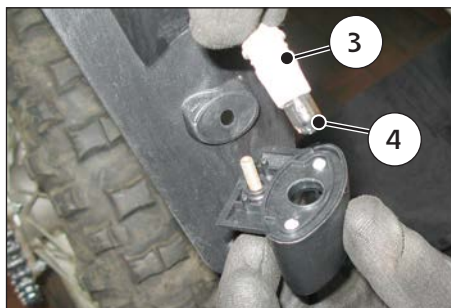
Le feu arrière (1) est de type à DEL ; en cas de dysfonctionnement, il doit être remplacé.



REMPLACEMENT DE L'AMPOULE D'ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION

- Dévisser la vis (1) et retirer le feu de la plaque (2) du garde-boue ;
- extraire du support la douille (3) avec la lampe (4) ;
- tirer la lampe (4) pour la séparer de la douille ;

Un fois le remplacement effectué, inverser l'opération pour rassembler.



RÉGLAGE DU PHARE AVANT

Pour contrôler l'orientation correcte du phare, placer la moto perpendiculaire à son axe longitudinal avec la juste pression de gonflage des pneus et un passager assis sur la selle.

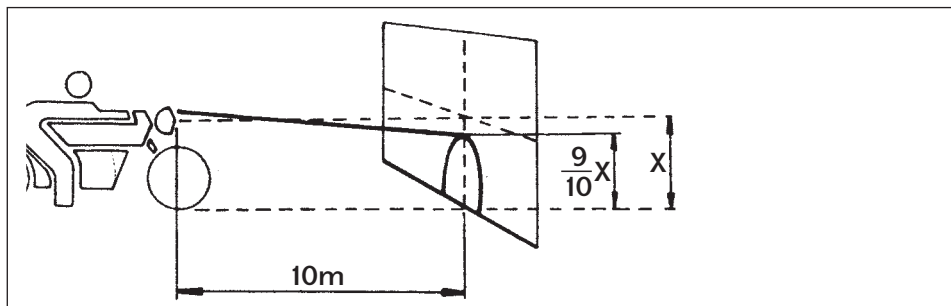
Placer la moto à 10 mètres d'une paroi, ou écran, et tracer une ligne horizontale, correspondante à la hauteur du centre du phare, et une ligne verticale au niveau de l'axe longitudinal.

Ce réglage doit être effectué dans la pénombre.

En allumant les feux de route, la limite supérieure de démarcation entre la zone d'ombre et celle illuminée ne doit pas dépasser une hauteur de 9/10èmes de la hauteur du sol du centre du phare.

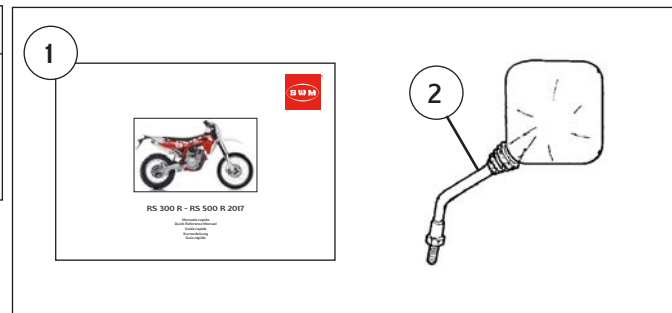
Le réglage éventuel de l'orientation est réalisé de la manière suivante :

- Agir sur la vis (1) de réglage ;
en la vissant, le faisceau lumineux s'abaisse ;
en la dévissant, le faisceau lumineux se lève.



ÉQUIPEMENT

Repère	n° Code	DÉNOMINATION
1	A000P01249	GUIDE RAPIDE MULTILANGUE (1)
2	FA00P01471	RÉTROVISEUR DROIT (1)
	F000P01471	RÉTROVISEUR GAUCHE (1)



FR



ANNEXE

LONGUES PÉRIODES D'INACTIVITÉ

Après une longue période d'inactivité, préparer le motorcycle comme suit :

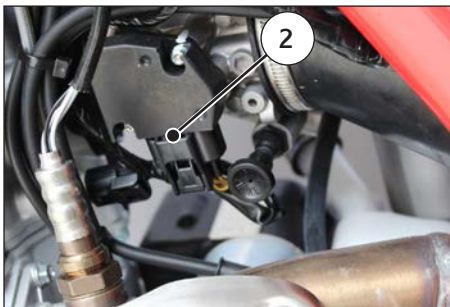
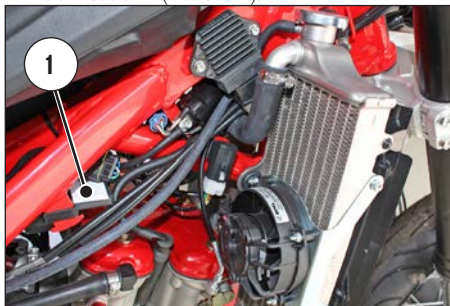
- Nettoyage général du motorcycle
- Vidanger le carburant du réservoir.
- Remplir le réservoir avec du carburant mélangé à un stabilisant

ATTENTION*: Ne pas jeter le carburant éliminé dans l'environnement et ne pas faire tourner le moteur dans des lieux clos mais seulement en plein air.

- Lubrifier la chaîne de transmission secondaire et toutes les transmissions flexibles.
- Enduire d'huile les surfaces en métal non vernies afin d'éviter la formation de rouille. Éviter que les éléments en caoutchouc, ou les freins entrent en contact avec l'huile.
- Placer le motorcycle sur un support ou un chevalet de façon à soulever les roues du sol. (Au cas d'impossibilité, placer des planches sous les roues pour soulever les pneus et ainsi éviter tout contact avec l'humidité).
- Placer une enveloppe en plastique sur le tuyau d'échappement pour le protéger de l'humidité.
- Recouvrir la moto pour la protéger de la poussière et de la salissure.

Pour remettre le motorcycle en état de marche, opérer comme suit :

- Assurez-vous que la bougie soit bien serrée.
- Remplir le réservoir carburant.
- Faire tourner le moteur pour chauffer l'huile et effectuer ensuite une vidange d'huile.
- Verser la nouvelle huile dans le carter.
- Contrôler tous les points indiqués dans la section « Contrôles et Réglages » (Annexe A).
- Lubrifier tous les points indiqués dans la section « Lubrification » (Annexe A).



NETTOYAGE

Il est entendu que, avant le lavage de la moto, il est nécessaire de protéger convenablement de l'eau les parties suivantes :

- a) Ouverture arrière de l'échappement ;
- b) Admission filtre à air ;
- c) Leviers d'embrayage et du frein avant, pignées, commutateurs sur le guidon ;
- d) Tête de direction de la fourche, paliers des roues ;
- e) Leviers de la suspension arrière.

NE PAS INSISTER AVEC LES JETS D'EAU OU D'AIR À HAUTE PRESSION SUR LES COMPOSANTS ÉLECTRIQUES ET SUR LE SYSTÈME D'ALIMENTATION À INJECTION, notamment sur la centrale électronique (1) et le groupe des capteurs M.A.Q.S. (2).

Après le lavage :

- Lubrifier les points indiqués dans le « Tableau d'Entretien » (Annexe A).
- Effectuer un bref chauffage du moteur
- Avant de conduire, essayer les freins.

ATTENTION*: Ne jamais lubrifier ou cirer les disques des freins pour ne pas provoquer une perte d'efficacité du système de freinage entraînant des risques d'accident. Nettoyer le disque avec des solvants, type acétone.

OPERATIONS DE PRÉ-LIVRAISON

Description	Operation	Prep. a la route
Huile moteur	Contrôle niveau	☐
Huile mélange essence	Contrôle niveau	☐ ✱
Liquide de refroidissement	Contrôle / appoint	☐
Circuit de refroidissement	Contrôle des fuites	☐
Electroventilateurs	Contrôle fonctionnalité	☐ ✱ ✱
Bougies	Contrôle / remplacement	☐
Papillon / Carburateur	Contrôle et réglage	☐
Liquide des freins et d'embrayage	Contrôle niveau	☐
Freins / embrayage	Contrôle fonctionnalité	☐
Freins / embrayage	Contrôle circuit	☐
Commande d'accélérateur	Contrôle fonctionnalité	☐
Commande d'accélérateur	Vérification/réglage du jeu	☐
Commande starter	Contrôle fonctionnalité	☐
Transmissions/commandes souples	Contrôle / réglage	☐
Chaîne de transmission	Contrôle / réglage	☐

✱ Seulement pour le motorisation a 2 temps

✱ ✱ seulement sur modèles spécifiques

Description	Operation	Prep. a la route
Pneumatiques	Contrôle pression	☐
Béquille latérale	Contrôle fonctionnalité	☐
Contacteur béquille	Contrôle fonctionnalité	☐
Installation électrique	Contrôle fonctionnalité	☐
Appareillage de bord	Contrôle fonctionnalité	☐
Eclairage/signaux visuels	Contrôle fonctionnalité	☐
Avertisseur acoustique	Contrôle fonctionnalité	☐
Phare avant	Contrôle fonctionnalité	☐
Interrupteur d'allumage	Contrôle fonctionnalité	☐
Serrures	Contrôle fonctionnalité	☐
Serrage des vis et écrous	Contrôle / serrage	☐
Colliers serre-tube	Contrôle / serrage	☐
Lubrification générale		☐
Essai sur route		☐

INDEX ALPHABETIQUE

A

AFFICHEUR NUMÉRIQUE, VOYANTS	10
ALIMENTATION	7
ALLUMAGE	7
ANNEXE	64
ARRÊT DE LA MOTO ET DU MOTEUR	20
ARRÊT DU MOTEUR EN CAS D'URGENCE	20
AVIS IMPORTANT	2

B

BATTERIE	59
BÉQUILLE LATÉRALE	9
BLOCAGE DE LA DIRECTION	15
BOITE DE VITESSE	7

C

CADRE	7
CARBURANT	9
COMMANDE DE LA BOÎTE DE VITESSES	16
COMMANDE DE L'EMBRAYAGE	16
COMMANDE FREIN ARRIÈRE	16
COMMANDE FREIN AVANT	14
COMMANDES	9
COMMUTATEUR DE DÉMARRAGE	14
COMMUTATEUR DROIT SUR LE GUIDON	15
COMMUTATEUR GAUCHE SUR LE GUIDON	15
CONTRÔLE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE	27
CONTRÔLE DU NIVEAU DE L'HUILE	21
CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE FREIN ARRIÈRE	32
CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	23
CONTROLE FILTRE A AIR (TE-SMR)	28
CONTRÔLES PRÉLIMINAIRES	17

CONTROLE USURE CHAÎNE, PIGNON ET COURONNE	40
CONTRÔLE NIVEAU FLUIDE EMBRAYAGE HYDRAULIQUE	33
CURAGE DU SYSTEME DE FREINAGE ARRIERE	54
CURAGE INSTALLATION DE FREINAGE AVANT	52

D

DECOMPRESSION MANUALE	26
DÉMARRAGE À FROID	10
DÉMARRAGE DU MOTEUR	18
DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE	45
DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT	43
DÉMONTAGE DES PLAQUETTES DE FREIN	47
DIMENSIONS, POIDS, CAPACITE	8
DISTRIBUTION	7
DONNÉES TECHNIQUES	7

E

ÉLÉMENTS D'IDENTIFICATION	5
EMBRAYAGE	7

F

FEU ARRIÈRE	61
FREIN	46
FREIN ARRIERE	7
FREIN AVANT	7

I

INSTRUCTIONS DE RODAGE	17
INSTRUCTIONS D'UTILISATION DE LA MOTO	17

J

JANTES	8
--------------	---

L

LEGENDE COULEUR CÂBLES	57
LÉGENDE DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE	57
LOCALISATION DES PROBLÈMES DE FONCTIONNEMENT	17
LONGUES PÉRIODES D'INACTIVITÉ	64
LUBRIFICATION	7
LUBRIFICATION CHAÎNE	41

M

MONTAGE	29
MONTAGE DES PLAQUETTES	48
MOTEUR	7

N

NETTOYAGE	64
NETTOYAGE DES PLAQUETTES	48
NETTOYAGE DU DISQUE	49
NETTOYAGE FILTRE A AIR	28
NIVEAU D'HUILE DE LA FOURCHE	36
NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU MOTOCYCLE	5

O

OPERATIONS DE PRÉ-LIVRAISON	65
-----------------------------------	----

P

PNEUS	8
PNEUS	45
POIGNÉE DE GAZ	14
POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES	55
POSITION DES COMMANDES	6
PRÉCAUTIONS POUR LES ENFANTS	3
PRÉSENTATION	2
PULIZIA FILTRI METALLICI	22

PURGE DE L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE	34
--	----

Q

QUANTITÉ D'HUILE DANS CHAQUE TUBE	36
---	----

R

RÉCHARGE BATTERIE	59
RÉGLAGE ANGLE DE BRAQUAGE	30
RÉGLAGE DE LA CHAÎNE (FIG. A)	39
RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE DU FREIN ARRIÈRE	30
RÉGLAGE DE LA FOURCHE	36
RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR	37
RÉGLAGE DE LA POSITION PÉDALE DU FREIN ARRIÈRE	30
REGLAGE DE LA PRECHARGE DU RESSORT AMORTISSEUR	37
REGLAGE DU CABLE DE COMMANDE DES GAZ	25
RÉGLAGE DU FREIN HYDRAULIQUE AMORTISSEUR	38
REGLAGE DU JEU DES PALIERS DU GUIDON	29
RÉGLAGE DU LEVIER DE COMMANDE DE L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE	32
RÉGLAGE DU LEVIER DE COMMANDE ET CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE FREIN AVANT	31
RÉGLAGE DU RALENTI	26
RÉGLAGE DU PHARE AVANT	62
RÉGLAGE RAPIDE (FIG. B)	39
RÉGLAGE TENSION CÂBLE DÉCOMPRESSION MANUELLE	26
RÉGULATEUR DE TENSION	28
REMONTAGE DE LA ROUE AVANT	44
REPLACEMENT DE L'AMPOULE D'ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE	

D'IMMATRICULATION	61
REPLACEMENT DES AMPOULES DU PHARE	60
REPLACEMENT DU FLUIDE	50
ROBINET CARBURANT	9

S

SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT	55
NETTOYAGE DES FILTRES MÉTALLIQUES	22
SUBSTITUTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	24
SUSPENSIONS	35
SUSPENSION AVANT	7
SUSPENSION ARRIÈRE	7

T

TRANSMISSION SECONDAIRE	7
TRANSMISSION PRINCIPAL	7

U

USURE DES DISQUES FREINS	49
USURE DES PLAQUETTES	47

V

VIDANGE D'HUILE MOTEUR ET NETTOYAGE-REPLACEMENT DES FILTRES A TAMIS ET DE LA CARTOUCHE FILTRANTE	21
---	----

DEUTSCH



EINFÜHRUNG

Willkommen in der Familie der SWM-Motorradfahrer!

Ihr neues SWM Motorrad ist entworfen und hergestellt worden, um das beste aus seiner Klasse zu sein. Die Anleitungen in dieser Bedienungs- und Wartungsanleitung sind vorbereitet worden, um eine einfache und klare Anleitung für die Wartung des Motorrads zu geben. Um vom Motorrad die besten Leistungswerte zu erhalten, wird empfohlen die Angaben aus der Bedienungs- und Wartungsanleitung genau einzuhalten. Die Angaben umfassen die Anleitungen für die Ausführung der benötigten Wartungsarbeiten. Speziellere oder umfangreichere Reparatur- oder Wartungsarbeiten müssen von Fachmechanikern und mit geeignetem Werkzeug vorgenommen werden. Ihr SWM-Vertragshändler hat Original-Ersatzteile, die nötigen Fachkenntnisse sowie das erforderliche Werkzeug, um Sie bestens bedienen zu können.

Bitte beachten Sie, dass die "Bedienungs- und Wartungsanleitung" Bestandteil des Motorrads ist, und daher auch bei einer Weiterveräußerung zusammen mit dem Motorrad übergeben werden muss.

Für dieses Motorrad werden Bauteile verwendet, die mit fortschrittlicher Technologie hergestellt und bei Wettrennen getestet worden sind.

Bei den Rennmotorrädern werden alle Bauteile nach jedem Rennen überprüft, um stets beste Leistungswerte zu garantieren.

Für einen richtigen Betrieb des Motorrads muss die Kontroll- und Wartungstabelle aus dem Anhang A eingehalten werden.

WICHTIGE HINWEISE

1) Die Modelle **RS** sind Motorräder für den Einsatz auf STRASSEN. Sie sind garantiert frei von Mängeln und durch eine gesetzliche Garantie abgedeckt, unter der Bedingung, DASS DIE SERIENMÄSSIGE KONFIGURATION BEIBEHALTEN und die Wartungstabelle aus Anhang A eingehalten wird.

2) Die Motorräder, die an jeglicher Art von Rennen teilnehmen, sind in allen Teilen von allen Garantieleistungen ausgeschlossen.



WICHTIG

Um die "Betriebsgarantie" für das Fahrzeug zu erhalten, muss der Kunde das in der Bedienungs- und Wartungsanleitung angegebene Wartungsprogramm einhalten und die entsprechenden Wartungscoupons in den autorisierten SWM-Werkstätten durchführen lassen.

Die Kosten für das Auswechseln von Teilen sowie für den Arbeitsaufwand im Rahmen des Wartungsprogramms sind vom Kunden zu tragen.

ANMERKUNG*: Die Garantieansprüche VERFALLEN, wenn das Motorrad vermietet wird.

Wichtige Vorbemerkung

Die vorliegende Bedienungs- und Wartungsanleitung aufmerksam lesen und speziell auf die Anmerkungen mit folgenden Hinweisen achten:

ACHTUNG*: Zeigt an, dass bei Nichtbeachtung der Anleitungen eine schwere Verletzungs- oder Lebensgefahr besteht.

HINWEIS*: Zeigt an, dass bei Nichtbeachtung der Anleitungen eine Verletzungsgefahr oder die Gefahr von Sachschäden am Fahrzeug besteht.

Anmerkung*: Gibt zusätzliche, nützliche Informationen.

Wechseln von Bauteilen

Bei einem Wechseln von Bauteilen ausschließlich ORIGINAL-Bauteile SWM benutzen.

ACHTUNG*: Nach einem Sturz muss das Motorrad sorgfältig überprüft werden. Sicherstellen, dass der Gasgriff, die Bremsen, die Kupplung und alle anderen wichtigen Bedienelemente und Bauteile nicht beschädigt sind. Das Fahren eines beschädigten Motorrads kann schwere Unfälle verursachen.

ACHTUNG*: Ohne Schutzkleidung zu tragen, das Motorrad nicht starten oder Arbeiten am Motorrad vornehmen. Immer einen Sturzhelm, Stiefel, Handschuhe, Schutzbrille und andere geeignete Kleidung tragen.

VORSICHTSMASSNAHMEN FÜR KINDER

ACHTUNG:

- Das Fahrzeug so parken, dass es nicht leicht angestoßen oder beschädigt werden kann. Auch unbeabsichtigte Stöße können ein Umkippen des Fahrzeugs verursachen und eine Gefahr für Personen, speziell für Kinder, darstellen.
- Um ein unbeabsichtigtes Umkippen des Fahrzeugs zu vermeiden, niemals auf weichem oder unebenem Untergrund bzw. auf durch Sonneneinstrahlung aufgeheiztem Asphalt parken.
- Da der Motor und die Auspuffanlage sehr heiß werden können, das Motorrad an Orten parken, wo es von Fußgängern oder Kindern nicht leicht berührt werden kann.

INHALTSVERZEICHNIS

Seite.

EINFÜHRUNG	2
WICHTIGE HINWEISE	2
RAHMEN UND MOTORRNUMMER	5
ANORDNUNG DER SCHALTER UND BEDIENELEMENTE	6
TECHNISCHE ANGABEN	7
TABELLE SCHMIERMITTEL, BETRIEBSFLÜSSIGKEITEN	8
SCHALTER UND BEDIENELEMENTE	9
BEDIENUNGSANLEITUNG FÜR DAS MOTORRAD	17
ANORDNUNG DER ELEKTRISCHEN BAUTEILE	55
AUSSTATTUNG	63
ANHANG	64
VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG	65
ALPHABETISCHES INHALTSVERZEICHNIS	66
WARTUNGSPLAN	ANHANG A

Anmerkungen

- Die Angaben rechts und links beziehen sich auf die beiden Seiten des Motorrads in Bezug auf die Fahrtrichtung.
 - Z: Anzahl Zähne
 - A: Österreich
 - AUS: Australien
 - B: Belgien
 - BR: Brasilien
 - CDN: Kanada
 - CH: Schweiz
 - D: Deutschland
 - E: Spanien
 - F: Frankreich
 - FIN: Finnland
 - GB: Großbritannien
 - I: Italien
 - J: Japan
 - USA: Vereinigte Staaten von Amerika
-
- Wo nicht anders angegeben, beziehen sich die Angaben und Vorschriften auf alle Nationen.

RAHMEN UND MOTORRNUMMER

Die Motornummer ist oben auf dem Motorgehäuse eingestanzt, die Rahmennummer des Motorrads ist auf dem Lenkrohr am Rahmen eingestanzt.

Die Rahmennummer sollte in die vorliegende Bedienungs- und Wartungsanleitung eingetragen werden. Die **Rahmennummer** muss bei Ersatzteilbestellungen oder bei Anfragen nach Informationen immer angegeben werden.

RAHMENNUMMER

Die Seriennummer besteht aus 17 Zeichen und befindet sich rechts am Lenkrohr.

- (●) = Modelltyp
- (▲) = Modell Baujahr (2017)
- (◆) = Fortlaufende Nummer

RAHMENNUMMER

RS 300 R

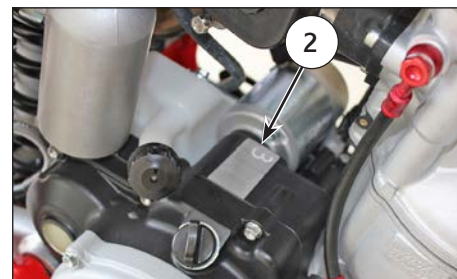
ZNQB101AAHV000000

(●) (▲) (◆)

RS 500 R

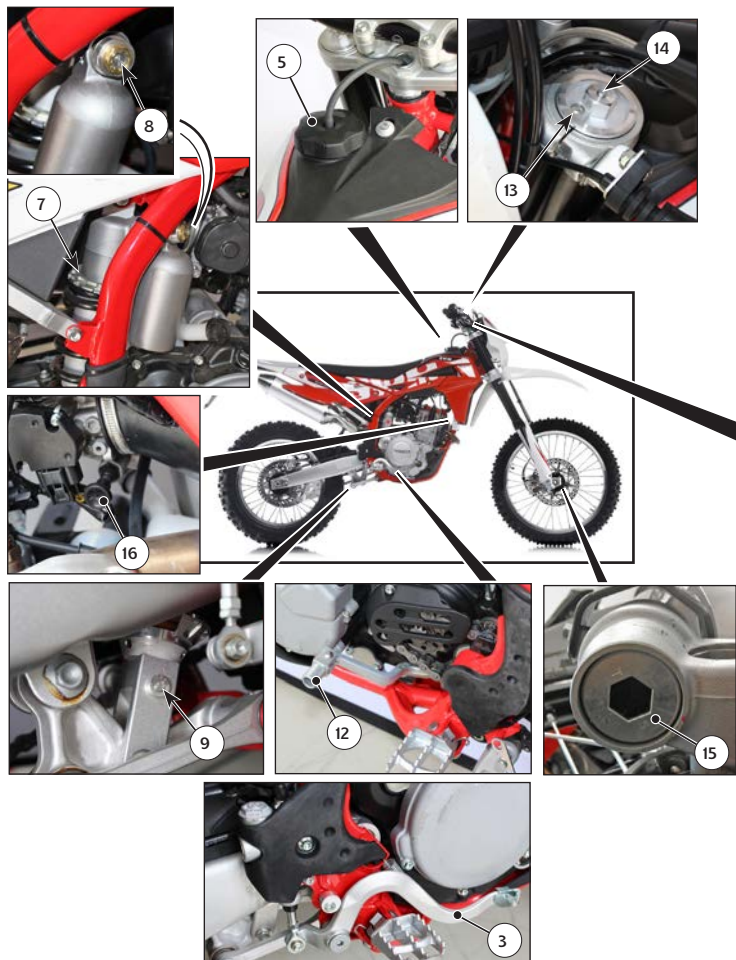
ZNQB103AAHV000000

(●) (▲) (◆)



1. Rahmennummer

2. Motor Nr.



ANORDNUNG DER SCHALTER UND BE-DIENELEMENTE

1. Bremshebel Vorderradbremse
2. Gasgriff
3. Bremspedal Hinterradbremse
4. Dekompressionsvorrichtung
5. Kraftstofftankdeckel
6. Rechter Schalter (elektrische Motor-Startvorrichtung)
7. Einstellung Federvorspannung Stoß-dämpfer
8. Einstellung Druckstufe Stoßdämpfer (niedrige und hohe Dämpfergeschwin-digkeit)
9. Einstellung Zugstufe Stoßdämpfer
10. Linker Schalter
11. Kupplungshebel
12. Schaltpedal
13. Entlüftungsschraube für Gabelschaft
14. Einstellung Zugstufe für Gabelschaft
15. Kompressions-Einstellung für Gabel-schaft
16. Starter-Einrichtung (linke Seite)

SCHLÜSSEL

Zusammen mit dem Motorrad werden zwei Schlüssel (ein Reserveschlüssel) aus-geliefert, die für folgendes benutzt werden können:

- a) am Zündschalter;
- b) am Lenkerschloss.

TECHNISCHE ANGABEN

MOTOR

Typ monocilindrico a 4 tempi
Kühlung mit Flüssigkeit, mit elektroluterrad
Bohrung (300) mm 83
Bohrung (500) mm 97
Hub (300) mm 55
Hub (500) mm 67,8
Hubraum (300) cm³ 297,6
Hubraum (500) cm³ 501
Verdichtungsverhältnis 12,9:1
Anlassen elektrisch
(mit Dekompressionvorrichtung)

VENTILSTEUERUNG

Typ doppel obenliegender Nockenwelle;
4 Ventile Ventilspiel (Kaltem Motor)
Ansaugseite 0,10 ÷ 0,15 mm
Auspuffseite 0,2 ÷ 0,25 mm

SCHMIERUNG

Typ zu trockenem Gehäuse mit
Doppel Buckel pumpe und Filtereinsatz

ZUNDUNG

Typ Elektronische mit Inductive Entladung
und Digital-Vorverstellung
Zündkerze typ NGK CR8EB
Elektrodenabstand 0,7 mm

KRAFTSTOFF FORDERUNG

Typ Einspritzung

PRIMÄRÜBERSETZUNG

Antriebsritzel- Kupplungskranz
(300) Z 24- Z 88
(500) Z 23- Z 63

Übersetzungsverhältnis

(300) 3,666
(500) 2,739

KUPPLUNG

Typ Mehrfachscheibe in Ölbad mit
hydraulischen Steuerung

WECHSELGETREIBE

Typ mit Zahnrädern in ständigem Eingriff

Übersetzungsverhältnisse

1. Gang 2,000 (z 28/14)
2. Gang 1,611 (z 29/18)
3. Gang 1,333 (z 24/18)
4. Gang 1,086 (z 25/23)
5. Gang 0,920 (z 23/25)
6. Gang 0,814 (z 22/27)

SEKUNDÄRÜBERSETZUNG

Abtriebsritzel- Wechselradkranz

RS 300 R Z 13- Z 50
RS 500 R Z 13- Z 46

Übersetzungsverhältnis

RS 300 R 3,846
RS 500 R 3,538

FAHRGESTELL

Typ Einziger Träger, doppelte Wiege,
in Stahlrohren; hinterer Rahmen
aus Leichtmetalllegierung.

VORDERFEDERUNG

Typ Telehydraulische Gabel mit
umgekehrten Schäften und vorgeschobenem
Bolzen (einstellbar in Einfederung
und Ausfederung); Schäfte ø 48 mm

Hub auf der Beinenachse 300 mm;

HINTERFEDERUNG

Typ progressive mit hydraulischem
Einzeldämpfer

Einzeldämpfer Radhub 296 mm

VORDERRADBREMSE

Typ mit stationärer gelagerte Bremsscheibe
Ø260 mm mit hydraulischer Betätigung und
schwimmend gelagertem Bremssattel;

HINTERRADBREMSE

Typ schwimmend gelagerte Bremsscheibe
Ø240 mm mit hydraulischer Betätigung
und schwimmend gelagertem Bremssattel

FELGE

Vorder aus Leichtmetall: 1,6x21"
Hinter aus Leichtmetall: 2,15x18"

REIFEN

Vorder	90/90x21"
Hinter	140/80x18"

Reifenluftdruck kalt - Straßen - Einsatz

(vorder)	1 Kg/cm ²
(hinter)	1,2 Kg/cm ²

Reifenluftdruck kalt - Gelände - Einsatz

(vorder)	1,5 Kg/cm ²
(hinter)	2,0 Kg/cm ²

AMBESSUNGEN, GEWICHT, KAPAZITÄT

Radstand	mm 1483
Gesamtlänge	mm 2267
Max. Breite	mm 820
Max. Höhe	mm 1285
Sattelhöhe	mm 963
Min. Höhe vom Boden	mm 300
Leergewicht	
(RS 300 R)	kg 107
(RS 500 R)	kg 111
Kraftstoffbehälterkapazität,	
mit Kraftstoffreserve, für l 1,8)	l 7,2
Flüssigkeit im Kühl Kreislauf	l 1,1±1,3

Öl im Kurbelgehäuse

Regel mäßiger Ölwechsel und Ölfilterwechsel. .	l. 1,7
Ölwechsel	l. 1,5

TABELLE SCHMIERMITTEL, BETRIEBSFLÜSSIGKEITEN

Schmieröl Motor, Getriebe, Hauptantrieb
MOTUL 5100 TECHNOSYNTHESE 10W50

Motor-Kühlflüssigkeit
MOTUL MOTOCOOL EXPERT

Bremsflüssigkeit
MOTUL DOT 3&4

Kupplungsflüssigkeit
MINERALÖL SAE 10 FÜR HYDRAULIKKREISE

Fett-Schmierung
MOTUL GREASE 100

Schmieren der Sekundärantriebskette
MOTUL CHAIN LUBE

Vorderrad-Gabelöl
MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Öl für hinteren Stoßdämpfer
MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Schutzmittel für elektrische Kontakte
MOTUL EZ LUBE

SCHALTER UND BEDIENELEMENTE

BENZINHÄHNE

Bei den Fahrzeugen, die mit Motoren mit Benzineinspritzung ausgerüstet sind, ist die Benzinpumpe im Tank integriert und an der Benzinversorgungsanlage ist kein Benzinhahn ON - OFF – RES montiert.

Das Erreichen der Benzinreserve wird am digitalen Armaturenbrett durch die entsprechende Kontrolllampe angezeigt (siehe Absatz "Digitales Armaturenbrett, Kontrolllampen").

KRAFTSTOFF

Der empfohlene Kraftstoff ist BLEIFREIES Benzin mit 98 Oktan.

Anmerkung*: Wenn der Motor "klopft", eine andere Benzinmarke oder einen Kraftstoff mit höherer Oktanzahl verwenden.

ACHTUNG*: "Klopft" der Motor weiterhin, den Motor nicht weiter benutzen. Es könnten schwere Schäden, u. a. Festfressen, auftreten.

ACHTUNG*: Benzin ist äußerst leicht entzündbar und kann unter bestimmten Bedingungen explosiv sein. Den Motor immer ausschalten, nicht rauchen, offene Flammen und Funken beim Tanken und vom Aufbewahrungsort des Kraftstoffs fernhalten.

ACHTUNG*: Den Tank nicht über den unteren Rand des Einfüllstutzens füllen. Nach dem Tanken kontrollieren, dass der Tankdeckel (1) richtig geschlossen ist.



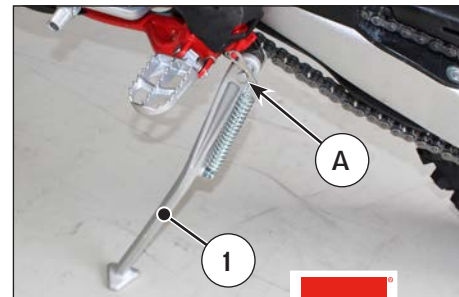
SEITENSTÄNDER

Jedes Fahrzeug ist mit einem Seitenständer (1) ausgestattet.

ACHTUNG*: Der Seitenständer ist so entwickelt worden, dass er NUR DAS FAHRZEUGGEWICHT aushält. Nicht auf das Fahrzeug setzen, wenn der Seitenständer als Stütze verwendet wird. Er könnte brechen und dabei schwere Verletzungen verursachen.

ACHTUNG*: Das Fahrzeug DARF ERST auf den Seitenständer gestellt werden, NACHDEM der Fahrer vom Fahrzeug abgestiegen ist. Nachdem das Motorrad aus der Stützposition wieder senkrecht gestellt worden ist, stellt sich der Seitenständer AUTOMATISCH auf angehobene Position zurück.

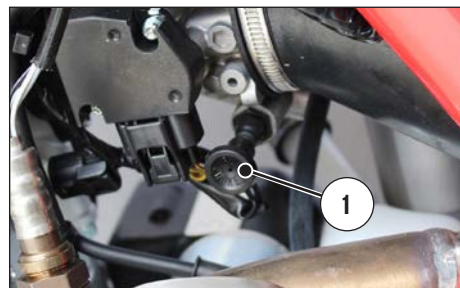
Den Seitenständer regelmäßig kontrollieren (siehe "Wartungsplan"). Prüfen, dass die Federn nicht beschädigt sind, und dass sich der Seitenständer frei bewegt. Ist der Seitenständer laut, den Befestigungsbolzen (A) schmieren.



KALTSTART

Für den Kaltstart haben die Modelle mit Einspritz-Motor einen schwarzen Knauf (1) links am Drosselkörper.

Zum Öffnen des Choke den Knauf nach außen ziehen, zum Schließen nach innen drücken.



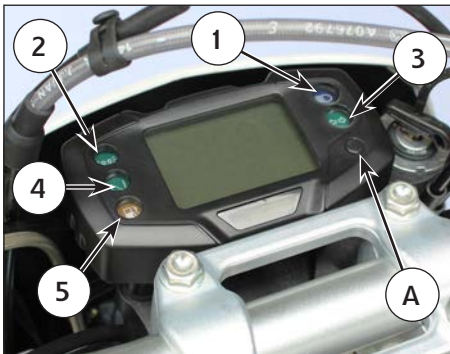
DIGITALES ARMATURENBRETT, KONTROLLAMPEN

Das Motorrad ist mit einem digitalen Armaturenbrett ausgestattet, auf dem sich 5 Kontrolllampen befinden: Fernlicht, Beleuchtung (mit Display-Beleuchtung), Blinker, Leerlauf und Kraftstoffreserve.

- 1- Fernlichtkontrolle BLAU
- 2- Lichtkontrolle GRÜN
- 3- Blinkerkontrolle GRÜN
- 4- Leerlaufkontrolle GRÜN
- 5- Kraftstoffreservekontrolle ORANGE

Anmerkungen*:

- Nach dem Starten des Motors, wird während der ersten 2 Sekunden die Version der Steuer-Software angezeigt. Nach der Überprüfungs-Phase wird am Instrument die letzte eingestellte Funktion angezeigt.
- Nach dem Abschalten des Motors werden keine Instrumenten-Funktionen mehr angezeigt.
- Das Umschalten von einer Funktion zur nächsten,



sowie das entsprechende Nullstellen, muss über die Taste SCROLL (A) erfolgen.

- Folgende Funktionen können nacheinander in der angegebenen Reihenfolge ausgewählt werden.

- 1- SPEED / ODO
- 2- SPEED / H
- 3- SPEED / UHR
- 4- SPEED / TRIP 1
- 5- SPEED / STP 1
- 6- SPEED / AVS 1
- 7- SPEED / SPEED MAX
- 8- SPEED / TRIP 2
- 9- SPEED / TRP 2 / UHR
- 10- SPEED / RPM (numerische Anzeige)

Anmerkung*:

Die Drehzahlanzeige RPM an der senkrechten Strichanzeige ist **IMMER** aktiv.

WICHTIG:

Funktion der GRÜNEN Leerlaufkontrolle (4) bei FEHLFUNKTIONEN AN DER EINSPRITZ-ANLAGE (wenden Sie sich bitte an einen SWM-Vertragshändler).

- a) Wenn das Getriebe NICHT IM LEERLAUF ist: Die KONTROLLLAMPE BLINKT.
- b) Wenn das Getriebe IM LEERLAUF ist: Die Kontrolllampe ist ANFÄNGLICH KONSTANT EINGESCHALTET, BLINKT dann ZWEIMAL SCHNELL, stellt sich dann wieder auf KONSTANT EINGESCHALTET, um anschließen den Zyklus zu wiederholen.

Nach der Behebung der Fehlfunktion stellt sich die Kontrolllampe (4) wieder auf ihre eigentliche Funktion zurück.

1- SPEED (kmh oder mph) / ODO / RPM (Abbildung 1)

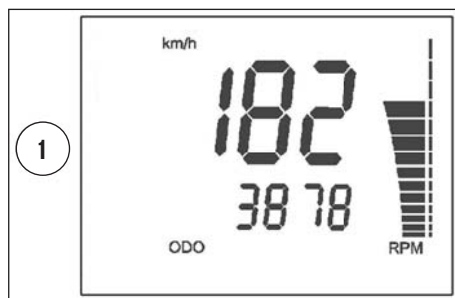
- SPEED: Fahrzeug - Geschwindigkeit - Max. Anzeige: 299 kmh oder 299 mph;
- ODO: Gesamt - Kilometeranzeige - Max. Anzeige: 99999 km;
- RPM: Motordrehzahl angezeigt an der senkrechten Strichanzeige.

Zum Umstellen von km auf Meilen oder von Meilen auf km wie folgt vorgehen:

- 1) Auf Abbildung 1 einstellen, den Zündschlüssel auf OFF stellen und die Taste SCROLL (A) drücken.
- 2) Den Zündschlüssel auf ON stellen und dabei die Taste SCROLL (A) für 3 Sekunden gedrückt halten. Zur Bestätigung des erfolgten Umschaltens schalten sich für 3 Sekunden "SET" und die Segmente Meilen und mph oder km und kmh ein. Anschließend stellt es sich auf die Standardfunktion aus Abbildung 1 zurück.

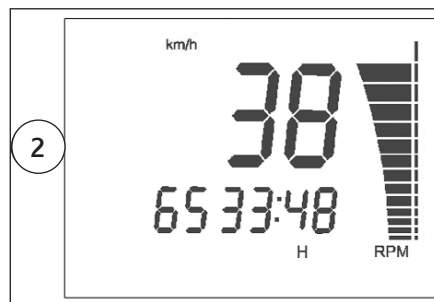
Anmerkung*:

Nach Abschluss des oben beschriebenen Verfahrens wird der Wert für die ODO umgewandelt und alle anderen Werte auf Null gesetzt (ZÄHLER H bleibt unverändert).



2- SPEED / H / RPM (Abbildung 2)

- SPEED: Geschwindigkeit - Max. Anzeige: 299 kmh oder 299 mph;
- H: Zeigt die Motor - Betriebsstunden an (der Wert wird alle 10 Minuten in einem nicht löschbaren Speicher gespeichert).
- Max. Anzeige: 9999:59;
- RPM: Motordrehzahl angezeigt an der senkrechten Strichanzeige.

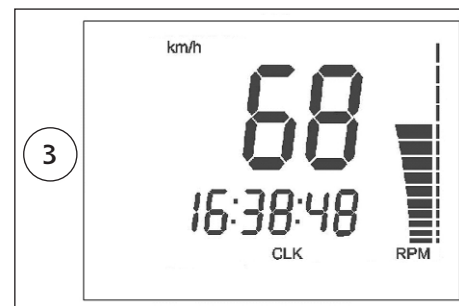


3- SPEED / CLOCK / RPM (Abbildung 3)

- SPEED: Geschwindigkeit - Max. Anzeige: 299 kmh oder 299 mph;
- CLOCK: Uhrzeit - Anzeige von 0:00 bis 23:59:59 (der Wert geht bei Entnahme der Batterie verloren).

Zum Einstellen der Uhrzeit die Taste SCROLL (A) länger als 3 Sekunden drücken, um die Stundenanzeige vorzustellen. Nach Loslassen der Taste kann nach 3 Sekunden die Minutenanzeige vorgestellt werden.

- RPM: Motordrehzahl angezeigt an der senkrechten Strichanzeige.



4- SPEED / TRIP 1 / RPM (Abbildung 4)

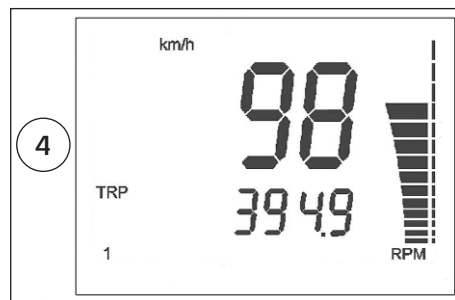
- SPEED: Geschwindigkeit - Max. Anzeige: 299 kmh oder 299 mph
- TRIP 1: Fahrtstrecke - Max. Anzeige: 999, 9 km (der Wert geht bei Entnahme der Batterie verloren).

Beim Nullstellen von STP 1 werden auch die Werte der TRIP 1 und der AVS 1 auf Null zurückgesetzt.

Die TRIP 1 ist zusammen mit STP 1 (*) aktiviert.

- RPM: Motordrehzahl angezeigt an der senkrechten Strichanzeige.

(*): siehe Abbildung 5



5- SPEED / STP 1 / RPM (Abbildung 5)

- SPEED: Geschwindigkeit - Max. Anzeige: 299 kmh oder 299 mph;
- STP 1: Fahrzeit km - mi.
- Anzeige von 0:00 bis 23:59:59 (der Wert geht bei Entnahme der Batterie verloren).

Der Zähler STP 1 wird (bei angezeigter Funktion) durch einen Druck von mehr als 3 Sekunden auf die Taste SCROLL aktiviert.

- drückt man SCROLL (A) länger als drei Sekunden, startet der Zähler;
- drückt man SCROLL (A) nur ein Mal, wird der Zähler angehalten;
- drückt man SCROLL (A) nur ein Mal, wird der Zähler auf Null gestellt;

und so weiter

Anmerkung*:

Werte STP 1 + Werte TRIP 1 = AVS 1 (*).

- RPM: Motordrehzahl angezeigt an der senkrechten Strichanzeige.

(*): siehe Abbildung 6



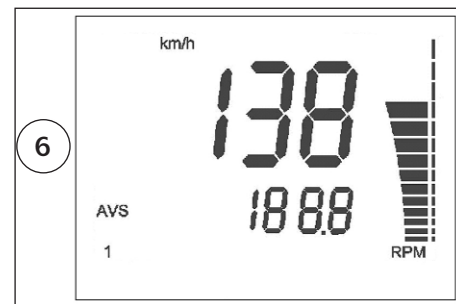
6- SPEED / AVS 1 / RPM (Abbildung 6)

- SPEED: Geschwindigkeit - Max. Anzeige: 299 kmh oder 299 mph
- AVS 1: Das ist die Fahrzeug-Durchschnittsgeschwindigkeit, sie ergibt sich aus der Fahrtstrecke (TRIP 1) und der Fahrzeit (STP 1) (der Wert geht bei Entnahme der Batterie verloren).

Anmerkung*:

Beim Nullstellen von STP 1 werden auch die Werte der TRIP 1 und der AVS 1 auf Null zurückgesetzt.

- RPM: Motordrehzahl angezeigt an der senkrechten Strichanzeige.

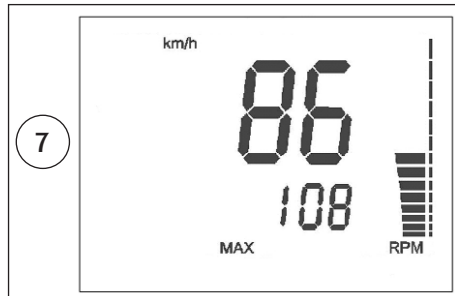


7- SPEED / V MAX / RPM (Abbildung 7)

- SPEED: Geschwindigkeit - Max. Anzeige: 299 kmh oder 299 mph;
- V MAX: Zeigt die vom Fahrzeug erreichte Höchstgeschwindigkeit in kmh oder mph an.

Max. Anzeige: 299 kmh oder 299 mph. Zum Nullstellen von V MAX die Taste SCROLL (A) länger als 3 Sekunden drücken.

- RPM: Motordrehzahl angezeigt an der senkrechten Strichanzeige.

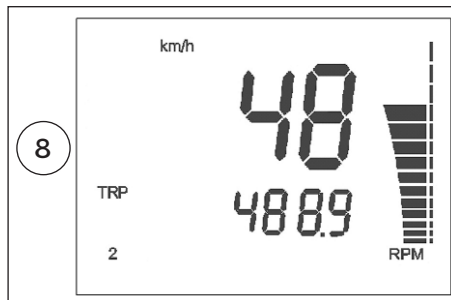


8- SPEED / TRIP 2 / RPM (Abbildung 8)

- SPEED: Geschwindigkeit - Max. Anzeige: 299 kmh oder 299 mph
- TRIP 2: Fahrtstrecke - Max. Anzeige: 999,9 km / miles (der Wert geht bei Entnahme der Batterie verloren). Zum Nullstellen der TRIP 2 die Taste SCROLL (A) länger als 3 Sekunden drücken.
- RPM: Motordrehzahl angezeigt an der senkrechten Strichanzeige.

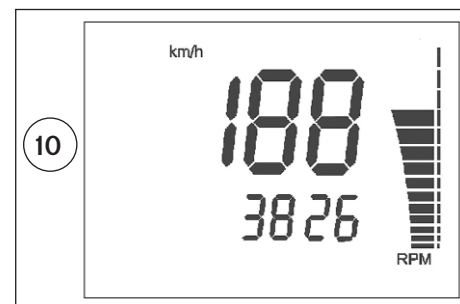
9- TRP 2 / CLOCK / RPM (Abbildung 9)

- TRIP 2: Fahrtstrecke - Max. Anzeige: 999,9 km / miles (der Wert geht bei Entnahme der Batterie verloren). Zum Nullstellen der TRIP 2 die Taste SCROLL (A) länger als 3 Sekunden drücken.
- CLOCK: Uhrzeit - Anzeige von 0:00 bis 23:59:59 (der Wert geht bei Entnahme der Batterie verloren). Zum Einstellen der Uhrzeit die Taste SCROLL (A) länger als 3 Sekunden drücken, um die Stundenanzeige vorzustellen. Nach Loslassen der Taste kann nach 3 Sekunden die Minutenanzeige vorgestellt werden.
- RPM: Motordrehzahl angezeigt an der senkrechten Strichanzeige.



10- SPEED / RPM (numerische Anzeige der Motordrehzahl) (Abbildung 10)

- SPEED: Geschwindigkeit - Max. Anzeige: 299 kmh oder 299 mph
- RPM: Motordrehzahl angezeigt an der senkrechten Strichanzeige und durch die numerische Anzeige.



GASGRIFF

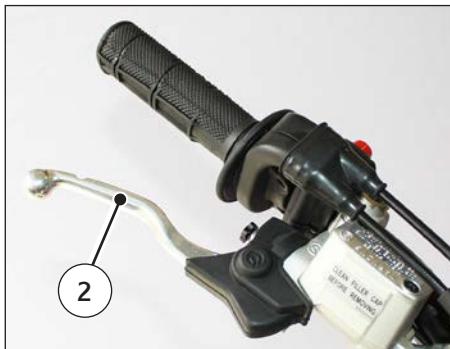
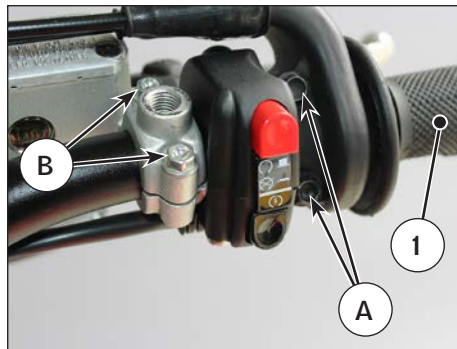
Der Gasgriff (1) befindet sich rechts am Lenker. Durch Lösen der beiden Befestigungsschrauben kann die Position des Bremshebels am Lenker eingestellt werden.

HINWEIS*: Nicht vergessen: die Schrauben (A) nach der Einstellung wieder festziehen.

BREMSHEBEL VORDERRADBREMSE

Der Bremshebel (2) befindet sich rechts am Lenker. Durch Lösen der beiden Befestigungsschrauben kann die Position des Bremshebels am Lenker eingestellt werden.

HINWEIS*: Nicht vergessen: die Schrauben (B) nach der Einstellung wieder festziehen.



ZÜNDSCHLOSS

Das Zündschloss hat zwei Positionen.

- Aus der Position OFF (in dieser Position kann der Schlüssel (1) abgezogen werden) den Schlüssel (1) im Uhrzeigersinn auf Position ON drehen. Die Zündung, das Standlicht und die Verbraucher werden eingeschaltet und das Motorrad kann gestartet werden.



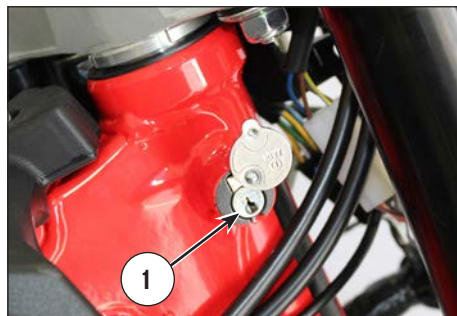
LENKERSCHLOSS

Das Motorrad ist mit einer Lenkerblockung ausgerüstet (1), die sich auf der rechten Seite des Lenkers befindet.

Um den Lenker zu blockieren, folgendermassen vorgehen:

den Lenker in beide Richtungen drehen. Den Schlüssel in das Schloss stecken und dem Uhrzeigersinn entgegen drehen. Ihn nach innen drücken, und, wenn nötig, den Lenker in beide Richtungen drehen. Den Schlüssel in Uhrzeigersinn drehen und ihn aus dem Schloss herausziehen.

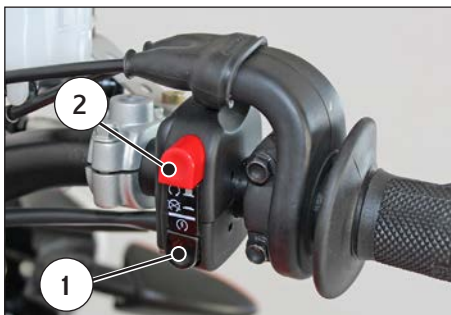
Um die Lenkung freizugeben, umgekehrt operieren.



SCHALTER RECHTS AM LENKER

Der rechte Schalter hat folgende Steuerungen:

- 1) Motor-Anlasserschalter
- 2) Schalter zum Abstellen des Motors im NOTFALL



SCHALTER LINKS AM LENKER

Der linke Schalter hat folgende Steuerungen:

- 1)  Lichthupe (stellt sich automatisch zurück)
- 2)  Auswahl Fernlicht

 Auswahl Abblendlicht

- 3)  Einschalten des linken Blinkers (stellt sich automatisch zurück)
-  Einschalten des rechten Blinkers (stellt sich automatisch zurück)

Zum Ausschalten der Blinker auf den Schalter drücken, nachdem er sich auf die Mitte zurückgestellt hat.

- 4)  Hupe



KUPPLUNGSHABEL

Der Kupplungshebel (1) für die hydraulische Betätigung der Kupplung befindet sich links am Lenker und ist mit einem Schutzschalter ausgestattet. Durch Lösen der unteren Befestigungsschraube (A) kann die Position des Kupplungshebels am Lenker eingestellt werden.

HINWEIS*: Nicht vergessen: die Schraube nach der Einstellung wieder festziehen.



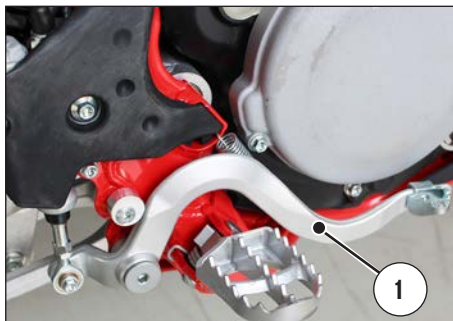
BREMSPEDAL HINTERRADBREMSE

Das Bremspedal (1) für die Hinterradbremse befindet sich auf der rechten Seite des Motorrads. Über einen Bremslichtschalter wird das Bremslicht beim Bremsen eingeschaltet.

SCHALTPEDAL

Das Schaltpedal befindet sich links am Motor. Der Fahrer muss nach jedem Schaltvorgang das Pedal loslassen. Das Pedal stellt sich dann auf Mittelposition zurück. Die "Leerlauf"-Position (N) befindet sich zwischen dem 1. und dem 2. Gang. Der erste Gang wird eingelegt, indem das Schaltpedal nach unten gedrückt wird. Für alle anderen Gänge muss das Schaltpedal nach oben gedrückt werden.

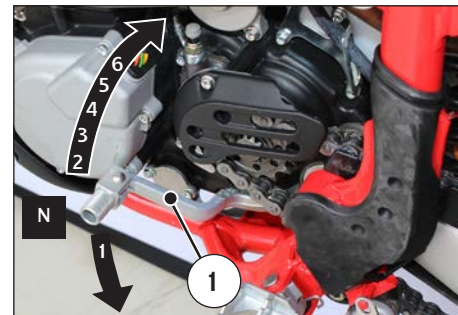
Die Position des Schaltpedals an der Schaltwelle kann geändert werden. Für die Änderung der Pedal-



position muss die Schraube gelockert, das Schaltpedal abgenommen und in einer neuen Position an der Schaltwelle angebracht werden. Nach der Einstellung die Schraube wieder festziehen.

HINWEIS*: Keinen Gangwechsel vornehmen ohne die Kupplung zu ziehen und Gas wegzunehmen. Der Motor könnte "übertourig" laufen und beschädigt werden.

ACHTUNG*: Nicht durch Runterschalten bremsen, wenn mit einer Geschwindigkeit gefahren wird, bei der der Motor beim Runterschalten in den nächstkleineren Gang "übertourig" laufen und die Straßenhaftung des Hinterrads verloren gehen würde.



BEDIENUNGSANLEITUNG FÜR DAS MOTORRAD

VORSICHT*: Das Motorrad wird nur zur Verwendung durch den Fahrer zugelassen, Ein Passagier / Beifahrer ist nicht erlaubt.

Anmerkung*: Ist Ihnen der Betrieb des Motorrads noch nicht vertraut, müssen vorm Fahren aufmerksam die Anleitungen aus dem Absatz "SCHALTER UND BEDIENELEMENTE" gelesen werden.

KONTROLLEN VOR FAHRTANTRITT

Jedes Mal, wenn das Motorrad genutzt werden soll, muss eine allgemeine Überprüfung mit folgenden Kontrollen vorgenommen werden:

- Den Kraftstoffstand und den Motorölstand kontrollieren.
- Den Bremsflüssigkeitsstand und den Kupplungsflüssigkeitsstand kontrollieren.
- Die Lenkung kontrollieren, indem der Lenker in beide Richtungen bis zum Anschlag gedreht wird.
- Den Reifendruck kontrollieren.
- Die Kettenspannung kontrollieren.
- Den Gaszug kontrollieren und gegebenenfalls einstellen.
- Den Schlüssel im Zündschloss auf Position ON drehen. Prüfen, ob sich die Display-Beleuchtung am Armaturenbrett einschaltet, und ob sich, bei eingelegetem Leerlauf, die Leerlaufkontrolle einschaltet.
- Das Standlicht und das Fernlicht einschalten und prüfen, ob sich die entsprechenden Kontrolllampen einschalten.

- Die Blinker betätigen und prüfen, ob sich die entsprechende Kontrolllampe einschaltet.
- Prüfen, ob sich das Bremslicht einschaltet.

ANLEITUNGEN FÜR DAS EINFAHREN

Der exklusive Entwurf, die hohe Qualität der verwendeten Materialien und die sorgfältige Montage garantieren Ihnen Komfort ab dem ersten Moment. Trotzdem müssen während der ersten 1500 km die folgenden Vorschriften GENAU eingehalten werden. BEI NICHTBEACHTUNG KANN DIE LEBENSDAUER SOWIE DIE LEISTUNG DES MOTORRADS BEEINTRÄCHTIGT WERDEN.

- Vorm Einsatz des Fahrzeug den Motor mit niedriger Drehzahl warmlaufen lassen.
- Ein Anfahren mit Vollgas vermeiden und den Motor in kleinen Gängen nicht hochtourig laufen lassen.
- Langsam fahren, bis der Motor warmgelaufen ist.
- Mehrfach beide Bremsen betätigen, um die Bremsbeläge und Bremscheiben einzufahren.
- Vermeiden längere Strecken mit der gleichen Geschwindigkeit zu fahren.
- Vermeiden längere Strecken ohne Pausen zu fahren.
- NIEMALS an Gefällen im LEERLAUF fahren, sondern einen Gang einlegen, so dass die Motorbremse genutzt und ein vorzeitiger Verschleiß der Bremsbeläge vermieden wird.

FESTSTELLEN VON BETRIEBSSTÖRUNGEN

Die folgende Liste eventueller Betriebsstörungen dient allgemein zur Feststellung der Ursachen und zur Abhilfe.

Der Motor startet nicht

- Falsche Start-Technik: Die Angaben aus dem Absatz "Den Motor starten" beachten.
- Zündkerze schmutzig: Reinigen.
- Kein Zündfunken an der Zündkerze: Den Elektrodenabstand einstellen.
- Anlassermotor defekt: Reparieren oder auswechseln.
- Anlasserschalter defekt: Den Schalter auswechseln.

Der Motor hat Schwierigkeiten beim Anlaufen

- Zündkerze schmutzig oder in schlechtem Zustand: Reinigen oder wechseln.

Der Motor startet, läuft aber unregelmäßig

- Zündkerze schmutzig oder in schlechtem Zustand: Reinigen oder wechseln.
- Falscher Zündkerzen-Elektrodenabstand: Einstellen.

Die Zündkerze verschmutzt leicht:

- Falsche Zündkerze: Auswechseln.

Der Motor überhitzt sich

- Verstopfung des Luftflusses an den Kühlern: Reinigen.
- Kühlgebläse defekt: Den Theroschalter auswechseln.
- Ungenügende Kühlmittelmenge: auffüllen

Der Motor hat wenig Leistung

- Luftfilter verschmutzt: Reinigen.
- Zu großer Zündkerzen-Elektrodenabstand: Einstellen.
- Falsches Ventilspiel: Einstellen.
- Unzureichende Verdichtung: Die Ursache suchen.

Der Motor klopft

- Starke Kohleablagerung am Kolbenboden oder im Brennraum: Reinigen.
- Zündkerze defekt oder mit falschem thermischen Wirkungsgrad: Auswechseln.

Die Lichtmaschine lädt nicht oder nur unzureichend

- Kabel am Spannungsregler schlecht angeschlossen oder kurzgeschlossen: Richtig anschließen oder auswechseln.
- Lichtmaschinen-Spule defekt: Auswechseln.
- Rotor entmagnetisiert: Auswechseln.
- Spannungsregler defekt: Auswechseln.

Die Batterie überhitzt sich

- Spannungsregler defekt: Auswechseln.

Schwierigkeiten beim Einlegen der Gänge

- Motoröl mit zu hoher Viskosität: Mit dem vorgeschriebenen Öl ersetzen.

Die Kupplung rutscht

- Unzureichende Federspannung: Auswechseln.
- Verschlossene Kupplungsscheiben: Auswechseln.

Die Bremsen funktionieren nicht richtig

- Verschlossene Bremsbeläge: Auswechseln.

DEN MOTOR STARTEN

Bei kaltem Motor, d. h. nach längerem Stillstand des Motorrads oder bei niedrigen Temperaturen, wie folgt vorgehen:

- 1) Den Zündschlüssel (1) im Zündschloss auf ON drehen (das Summen, das man hört, wenn der Schlüssel auf ON gedreht wird, wird durch die Benzinpumpe verursacht, die die Benzin-Versorgungsanlage unter Druck setzt).
- 2) den Griff (2) des Starters ziehen;
- 3) Den Kupplungs-Hebel (3) ziehen.
- 4) das Kupplungspedal (4) auf Leerlauf stellen;
- 5) Kontrollieren, dass die Taste (5) herausgezogen ist, anschließend den Anlasserschalter (6) drücken.

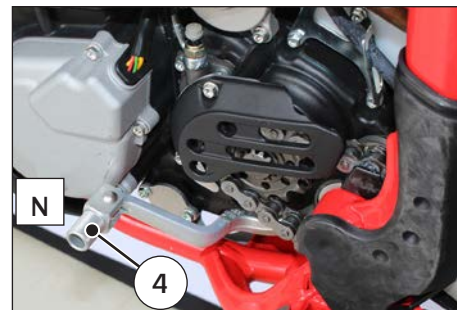
Den Griff (2) des Starters in die Ausgangsposition bringen, sobald der Motor den Leerlauf halten kann.

Bei einem Warmstart den Choke NICHT benutzen.

Den kalten Motor nicht hochtourig laufen lassen, damit sich das Öl erwärmen und an alle Punkte geleitet werden kann, die eine Schmierung benötigen.

Anmerkung*: An der Halterung des Kupplungshebels ist ein Sicherheitsschalter montiert, der den Motorstart NUR bei gezogenem Kupplungshebel erlaubt.

Obwohl der Motor mit automatischem Ventilhub versehen ist, kann es in einigen Fällen (Absaufen des Drosselventils oder Schwierigkeiten beim Start wegen ungenügend geladener Batterie), notwendig sein, dass man die manuelle Dekompressionsvorrichtung links vom Lenker benutzen muss. In diesen Fällen zieht man den Hebel (7) und drückt gleichzeitig die Taste für den Motorstart (6), lässt den Hebel (7) los und hält weiterhin die Taste (6) gedrückt und lässt dann auch die letztere wieder los.

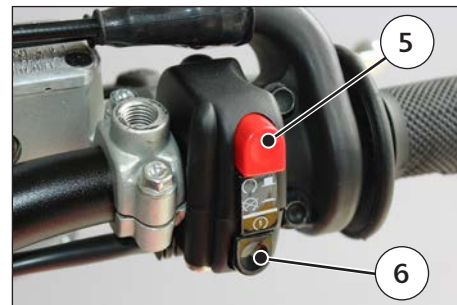
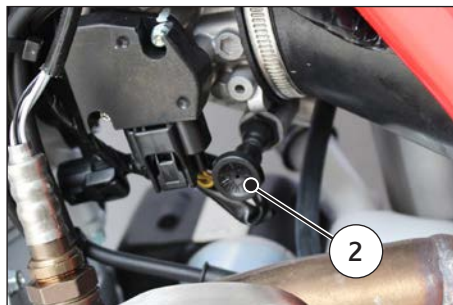


ES BEMERKT WICHTIG: STARTER ZU KALTEM DES MOTORS IN ANWESENHEIT VON NIEDRIGEN UMWELT TEMPERATUREN

Sie empfiehlt, zu das geringst eine kurze Erwärmung vorzunehmen bis, es wird eine normale Antwort des Motors zum Gashebel geben, nachdem wird es die Vorrichtung des Starters abgeschaltet haben.

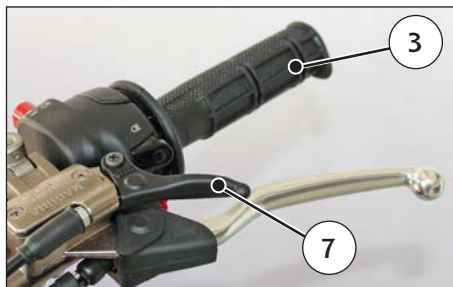
Damit kann das Schmieröl alle Schmierstellen und die Kühlflüssigkeit die für das korrekte Funktionieren des Motors notwendige Temperatur erreichen.

Sie empfiehlt, nicht zu viel lange den Motor zu wärmen.



WICHTIG*: Bei Kaltstart Motor keinesfalls beschleunigen.

ACHTUNG*: Die Auspuffanlage enthält Kohlenoxydgas. Niemals den Motor in geschlossenen Räumen laufen lassen.



ANHALTEN DES MOTORRADS UND ABSTELLEN DES MOTORS

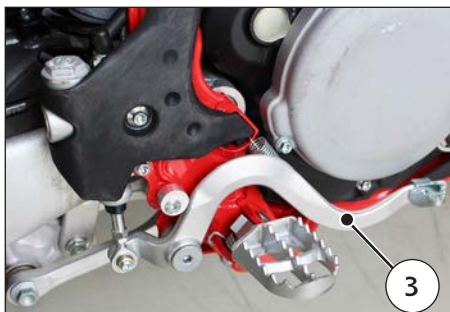
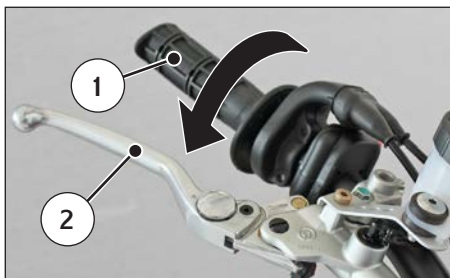
- Den Gasgriff (1) vollständig schließen, so dass das Motorrad Geschwindigkeit verliert.
- Sowohl mit der Vorderradbremse (2) als auch mit der Hinterradbremse (3) bremsen und gleichzeitig die Gänge runterschalten (für eine starke Verzögerung den Bremshebel und das Bremspedal kräftig betätigen).
- Nachdem das Fahrzeug angehalten ist, den Kuppelschalter (4) ziehen und das Schaltpedal (5) auf Leerlaufposition stellen.
- Den Zündschlüssel (6) auf Position OFF drehen (in dieser Position kann der Schlüssel abgezogen werden).

ABSTELLEN DES MOTORS IM NOTFALL

- Zum Abstellen des Motors die rote Taste (7) drücken. Nach der Verwendung der Taste wieder auf "herausgezogene" Position stellen.

ACHTUNG*: Bei einigen Bedingungen kann eine unabhängige Betätigung der Vorderrad- und Hinterradbremse nützlich sein. Die Vorderradbremse, speziell auf rutschigem Boden, vorsichtig betätigen. Eine falsche Betätigung der Bremsen kann schwere Unfälle verursachen.

ACHTUNG*: Bleibt der Gasgriff in geöffneter Position blockiert oder bei anderen Fehlfunktionen, bei denen der Motor unkontrolliert dreht, SOFORT die Taste (7) zum Abstellen des Motors betätigen. Beim Drücken der Taste die Kontrolle über das Motorrad mit normaler Betätigung der Bremsen und des Lenkers halten.



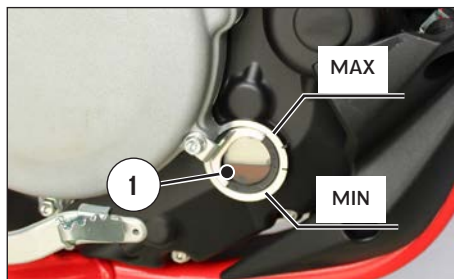
KONTROLLE MOTORÖLSTAND

Das Motorrad auf einer ebenen Fläche senkrecht halten und den Ölstand durch das Schauglas (1) rechts am Motorgehäuse kontrollieren. Prüfen, dass sich der Ölstand zwischen den beiden Markierungen MIN und MAX befindet.

Zum Nachfüllen die Öl-Einfüllschraube (2) entfernen.

Anmerkung*: Diese Arbeit muss bei warmem Motor ausgeführt werden.

ACHTUNG*: Darauf achten, dass das heiße Öl nicht berührt wird.



MOTORÖLWECHSEL UND NETZFILTER-FILTEREINSATZE REINIGUNG UND WECHSEL

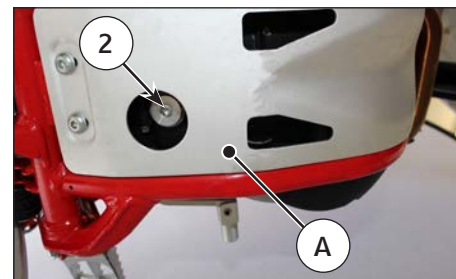
ACHTUNG*: Aufpassen, zu warmes Öl nicht berühren.

Zum voll ständigen Motorölwechsel ist bei WARMEN MOTOR in der folgenden Weise vorzugehen:

- Den Einfüllstopfen (1) entfernen;
- des unteren Motorschutzes (A) vornehmen.

ACHTUNG*: Aufpassen, zu warmes Öl nicht berühren.

- ein Auffangbehälter unter dem Motor stellen;
- den Stopfen (2) entfernen;
- Öl vollständig ablassen (den Magnet zur Beseitigung etwaiger Rückstände reinigen);
- Die Filter wie in den nachstehenden Punkten austauschen.



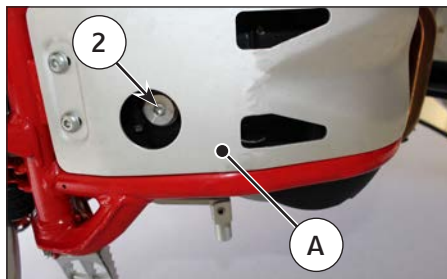
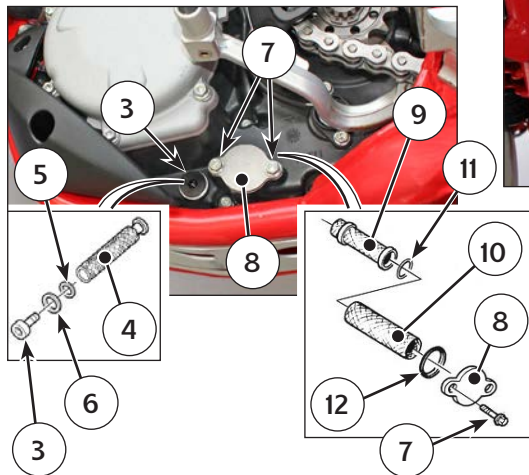
REINIGUNG DER METALLFILTER

Nachdem man das Öl wie vorher beschrieben, abgelassen hat, wie folgt arbeiten:

- Den Deckel (3) abschrauben und den Filter (4) entfernen.
- Den Filter (4) mit Benzin reinigen.
- Den Zustand der Dichtung "OR" (5) prüfen und diese ersetzen, wenn sie verschlissen ist.
- Alles in umgekehrter Reihenfolge zum Ausbau wieder einbauen und dabei die Aluminium-Unterslegscheibe (6) korrekt positionieren.
- Die beiden Schrauben (7) lösen und den Deckel (8) entfernen.
- Die Filter (9) und (10) mit Benzin reinigen.
- Den Zustand der Dichtungen "OR" (11) und (12)

prüfen und diese ersetzen, wenn sie verschlissen sind.

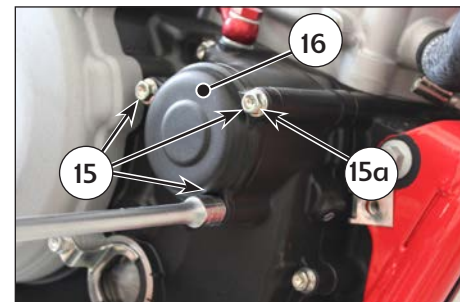
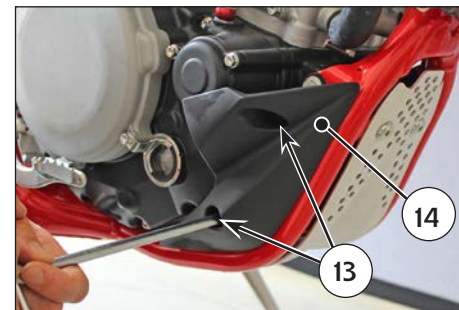
- Alles in umgekehrter Reihenfolge zum Ausbau wieder einbauen und dabei die Dichtungen „OR“ (11) und (12) korrekt positionieren.
- Nachdem die Filter ausgetauscht wurden, den Ablassdeckel (2), den Motorschutz (A) wieder einbauen und die vorgesehene Ölmenge einfüllen.



AUSTAUSCH FILTERELEMENT

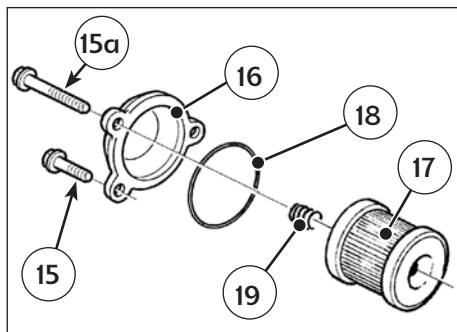
Nachdem man das Öl wie vorher beschrieben, abgelassen hat, wie folgt arbeiten:

- Die beiden Schrauben (13) lösen und die Abdeckung (14) entfernen.
- Die drei Schrauben (15) lösen und den Deckel (16) entfernen.
- Den Filter (17) austauschen.
- Den Zustand der Dichtung "OR" (18) prüfen und diese ersetzen, wenn sie verschlissen ist.



- Alles in umgekehrter Reihenfolge zum Ausbau wieder einbauen und die Dichtung OR (18) und die Feder (19) korrekt positionieren.

ACHTUNG*: die Schraube (15a) ist länger und muss genau in der Position montiert werden, die in Abbildung angegeben ist.

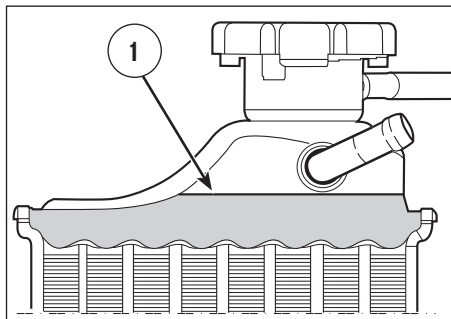


KONTROLLE KÜHLFLÜSSIGKEITSSTAND

Den Füllstand (1) im rechten Kühler bei kaltem Motor und senkrecht stehendem Fahrzeug kontrollieren. Das Kühlmittel muss sich 10 mm oberhalb der Elemente befinden und darf außerdem nicht die Hälfte des Ausgleichbehälters (2) vor dem hinteren Stoßdämpfer überschreiten.

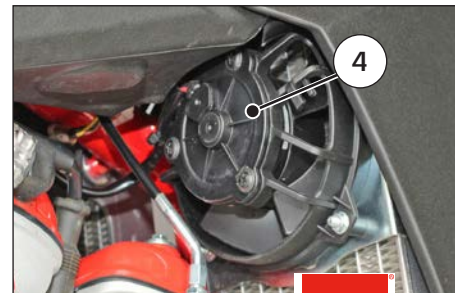
Der Kühlerdeckel (3) hat zwei Sperr-Positionen: Auf der ersten Position kann zunächst der Druck aus dem Kühlkreislauf abgelassen werden.

HINWEIS*: Bei warmem Motor niemals den Kühlerdeckel (3) abnehmen. Es besteht die Gefahr, dass Flüssigkeit austritt und Verbrühungen verursacht.



HINWEIS*: Bitte beachten, dass das sich das Kühlgebläse (4) auch bei Zündschloss auf Position OFF einschalten kann. Deshalb ausreichenden Abstand vom Kühlgebläse halten.

Anmerkung*: Es könnte schwierig sein die Flüssigkeit von lackierten Oberflächen zu beseitigen. In diesem Fall muss mit Wasser abgespült werden.

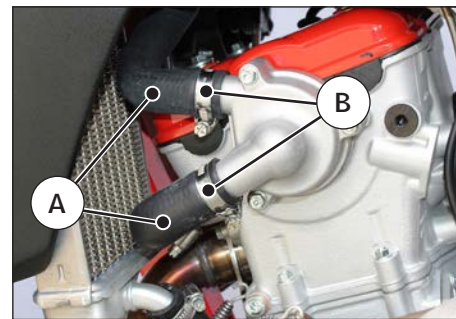
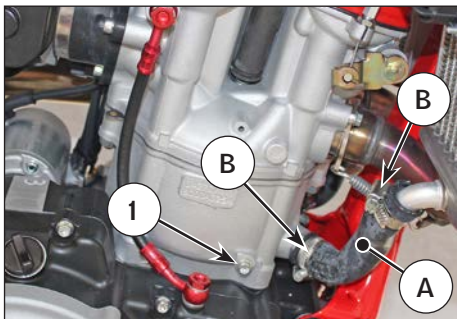


ACHTUNG*: Das Wechseln der Kühlflüssigkeit muss bei kaltem Motor und kalter Kühlflüssigkeit erfolgen.

Standard-Verfahren

- Einen Behälter auf der rechten Seite des Zylinders unter der Ablassschraube (1) für die Kühlflüssigkeit aufstellen. ALS ERSTES die Schraube (1) entfernen, LANGSAM den Deckel (2) am rechten Kühler öffnen. Das Motorrad auf die rechte Seite neigen und das Kühlmittel in den Behälter ausfließen lassen. Die Schraube (1) wieder anbringen.

- Die angegebene Flüssigkeitsmenge in den Kühler einfüllen und den Motor auf Betriebstemperatur bringen, um eventuelle Luftbläschen zu beseitigen.
- Abwarten, dass sich die Kühlflüssigkeit abkühlt, den Deckel (2) abnehmen und den Füllstand wie im Absatz "Kontrolle Kühlflüssigkeitsstand" beschrieben kontrollieren.
- Die Anschlussmuffen regelmäßig kontrollieren (siehe "Wartungsplan"). Damit wird ein Auslecken von Kühlmittel und die dadurch verursachte Gefahr vom Festfressen des Motors vermieden. Zeigen sich wegen des Austrocknens der Muffen an den Schläuchen (A) Rissbildung, Aufblähungen oder Verhärtungen, sollten sie ausgetauscht werden.
- Kontrollieren, dass die Schellen (B) richtig befestigt sind.



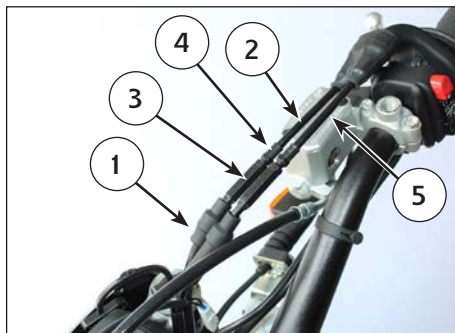
EINSTELLUNG DES GASSEILZUGS

Um den Drehgasgriff auf korrekte Einstellung zu prüfen, ist folgenderweise vorzugehen:

- Die obere Gummihaube (1) verschieben;
- Beim Vorwärts- und Rückwärtsziehen der Welle (2) ist darauf zu achten, dass es ein Spiel von etwa 2 mm gibt;
- Erfolgt dies nicht, die Kontermutter (3) lösen und die Einstellschraube (4) entsprechend drehen (lockert man sie, verringert sich das Spiel, dreht man sie fester, erhöht sich das Spiel);
- Die Kontermutter (3) wieder festziehen.

ACHTUNG* : Die Auspuffgase enthalten Kohlenoxyd. Den Motor nicht in geschlossenen Räumen laufen lassen.

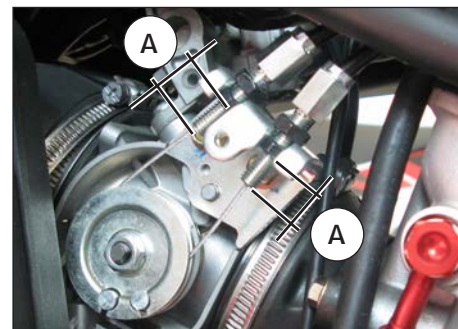
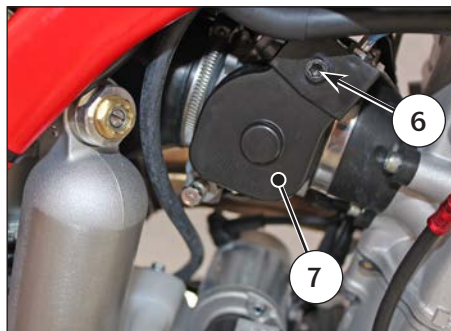
ACHTUNG*: Das Fahrzeug mit beschädigtem Gasschaltungskabel zu benutzen beeinträchtigt die Fahrsicherheit bemerkenswert.



Anmerkung*: Werden die Kabel (2) und (5) des Gaszugs ersetzt, wie folgt arbeiten:

- Die Schraube (6) lösen und den Deckel (7) entfernen;
- Die Kabel (2) und (5) ersetzen und beim Einbau die Abmessung A (10 mm) einhalten, wie auf dem Foto gezeigt. Dann den Schutzdeckel (7) mit der Schraube (6) einbauen und die Kabel am Lenker einstellen, wie vorher beschrieben.

Um die Operation von Ersatz der Kabel vorzunehmen, ist es notwendig den Behälter Treibstoff zu entfernen.



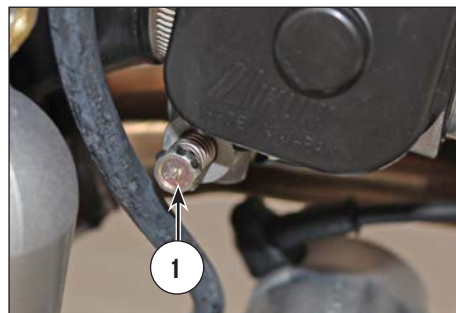
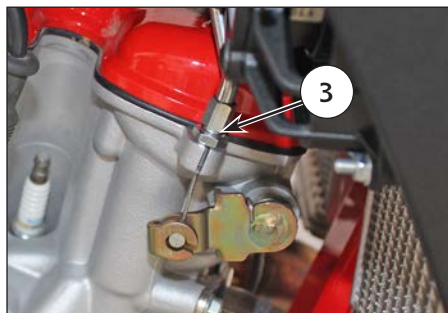
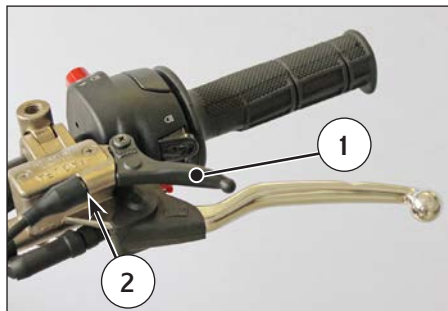
LEERLAUFEINSTELLUNG

Die Leerlaufeinstellung darf nur bei warmem Motor und geschlossenem Gasgriff vorgenommen werden. Wie folgt vorgehen:

- Die Leerlauf-Einstellschraube (1) rechts am Fahrzeug, am Drosselkörper, soweit drehen, bis eine Leerlaufdrehzahl von 1.650 U/Min erhalten wird (bei Drehen in Uhrzeigersinn wird die Drehzahl erhöht, bei Drehen gegen den Uhrzeigersinn wird die Drehzahl verringert).

EINSTELLUNG DES KABELS DER MANUELLEN DEKOMPRESSIONSVORRICHTUNG

Der Hebelhalter (1) ist mit einer Einstellschraube (2) ausgestattet um den Lauf zu leerem zu regeln (etwa 3 mm); eine weitere Möglichkeit von Eintragung wird von der Einstellschraube (3) angeboten, der rechterseits der Motor ist (die Eintragung auf dieses letzte ausführen, wenn es nicht möglicher ist, korrekt das Spiel mit der Spannvorrichtung auf der Lenker zu regeln).



KONTROLLE ZÜNDKERZE

Der Abstand zwischen den Elektroden der Zündkerze (2) muss 0,7 mm betragen.

Ein größerer Abstand kann Startschwierigkeiten und eine Überlastung der Zündspule verursachen.

Ein kleinerer Abstand kann Probleme bei der Beschleunigung, im Leerlaufbetrieb und bei den Leistungen bei niedriger Geschwindigkeit verursachen.

Nachdem der Kerzenstecker (1) abgenommen worden ist, vorm Ausbau der Zündkerze den Schmutz am Kerzensockel entfernen.

Der Zustand der Zündkerze sollte direkt nach dem Ausbau kontrolliert werden, weil die Ablagerungen und Verfärbungen wichtige Hinweise geben.

Richtiger thermischer Wirkungsgrad:

Die Spitze des Isolationsteils ist trocken und hellbraun oder grau.

Zu hoher thermischer Wirkungsgrad:

Die Spitze des Isolationsteils ist trocken und mit dunklem Ölkohlebelag bedeckt.

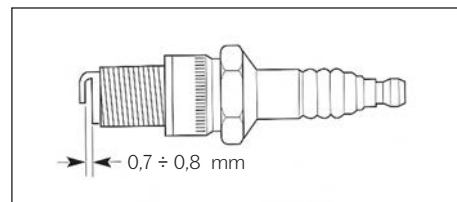
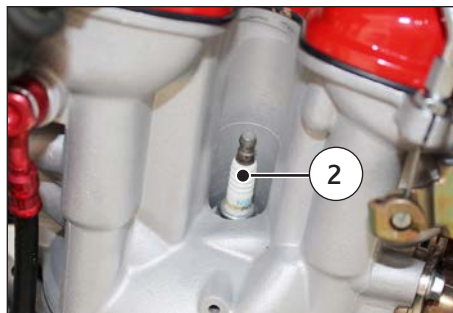
Zu niedriger thermischer Wirkungsgrad:

Die Zündkerze hat sich überhitzt und die Spitze des Isolationsteils ist glasartig und weiß oder grau.

HINWEIS*: Die Zündkerze eventuell durch eine Zündkerze mit denselben Eigenschaften ersetzen.

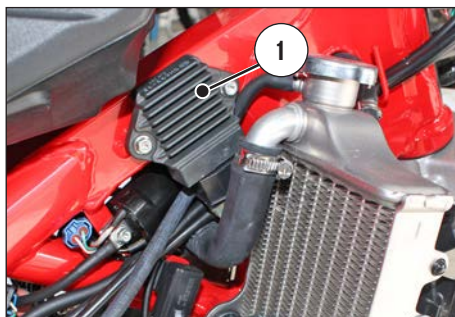
WARNHINWEIS*: Eine Zündkerze mit zu hohem Wärmegrad kann Frühzündungen verursachen mit möglichen Motorschäden. Eine Zündkerze mit zu niedrigem Wärmegrad kann die Kohlenablagerungen erheblich erhöhen.

Vorm Wiedereinbau die Elektroden und das Isolationsteil gründlich mit einer Metallbürste reinigen. Graphithaltiges Fett am Zündkerzen-gewinde anbringen, die Zündkerze von Hand bis zum Anschlag einschrauben und dann mit einem Drehmoment von $10 \div 12$ Nm festziehen. Die Zündkerze lockern und dann erneut mit einem Drehmoment von $10 \div 12$ Nm festziehen. Eine Zündkerze mit eingerissenem Isolations-teil oder korrodierten Elektroden muss aus-ge-wechselt werden.



SPANNUNGSREGLER

Der Spannungsregler (1) ist vorne an der rechten Rahmenseite.

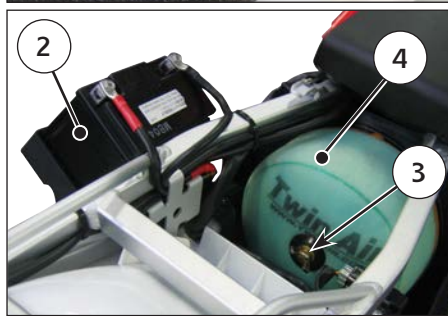


KONTROLLE LUFTFILTER

Den hinteren Stift (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen und den Sattel herausziehen, indem man ihn von der vorderen Befestigungsschraube löst.

Die Batterie (2) herausnehmen und seitlich vom Fahrzeug positionieren.

Schraube (3) entfernen. Vollständiges Luftfilter (4) abnehmen. Filter (5) vom Rahmen (6) trennen.



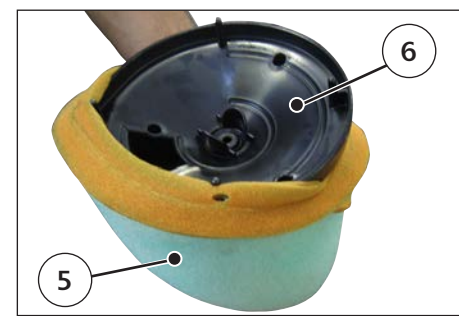
REINIGUNG LUFTFILTER

Den Filter mit einem spezifischen Reinigungsmittel waschen und es sorgfältig reinigen.

Den Filter in Spezial-Filteröl eintauchen lassen, danach sorgfältig ausringen, um das überschüssige Öl ausfließen zu lassen.

ACHTUNG*: Zur Reinigung des Filterelementes kein Benzin oder Lösemittel mit geringem Entzündbarkeitspunkt benutzen ; es könnten Brände oder Explosionen auftreten.

ACHTUNG*: Das Filterelement in einem gut belüfteten Bereich reinigen und sich nicht mit Funken oder Flammen dem Arbeitsgebiet nähern.



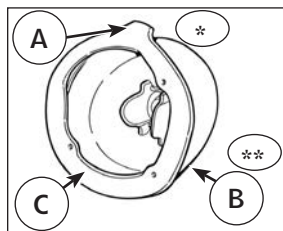
ZUSAMMENBAUEN

Zur Erreichung eines guten Halts auf der Seite des Gehäuses Fett (C) auf den Rand des Filters auftragen. Beim Wiederzusammensetzen des Filters in sein Lager sich vergewissern, dass der Endteil (A) nach oben gerichtet ist und die Kante (B) auf der unteren linken Seite des Filtergehäuses ist.

Die vorher abgenommenen Teile wieder anbringen (für die Batterie zuerst den Plus-Pol anschliessen).

ACHTUNG*: Im Falle der falschen Filtermontage könnte Schmutz und Staub eindringen und den schnellen Verschleiß der Kolbenringe und des Zylinders verursachen.

*: Oben
**: linke Seite



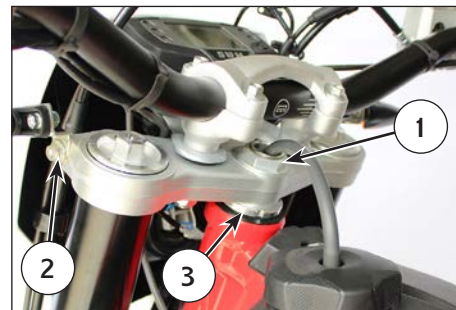
SPIELEINSTELLUNG DER LENKLAGER

Aus Sicherheitsgründen muss der Lenker immer so eingestellt sein, dass die Lenkstange sich ohne Spiel frei dreht. Zur Kontrolle der Lenkeinstellung einen Stützbock bzw. einen Support so unter dem Motor positionieren, dass das Vorderrad vom Boden abgehoben ist. Gegenüber dem Motorrad stehend, die unteren Ende der Schafthalterungen der Gabel greifen und sie in Richtung ihrer Achse bewegen.

Setzen Sie sich nun vor dem Motorrad auf die Erde, fassen Sie die unteren Gabelenden auf der Höhe des Radzapfens an und verschieben Sie diese senkrecht zu deren Achse; weist das Lager ein gewisses Spiel auf, so ist die nachfolgend beschriebene Einstellung vorzunehmen:

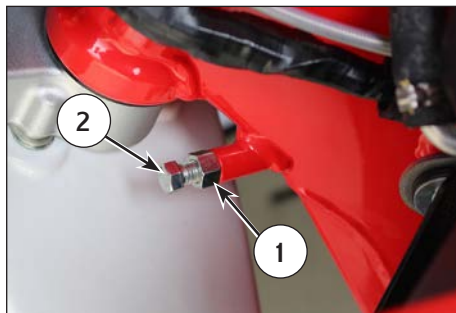
- Die Schraube (1) des Lenkrohrs lösen.
- Die Schrauben (2) zur Befestigung des Lenkkopfes an den der Gabelholmen lösen
- Die Nutmutter (3) des Lenkrohrs im Uhrzeigersinn drehen des Lenkrohrs mit dem entsprechenden Spezialschlüssel drehen, bis das Spiel korrekt eingestellt ist
- Die Mutter (1) des Lenkrohrs mit einem Anzugsmoment von $8\div 9 \text{ Kgm. (78,4\div 88,3 Nm)}$ sichern.
- Die Schrauben (2) am Lenkopf mit $22,5\div 26,5 \text{ Nm (2,3\div 2,7 Kgm)}$.

BENMERKUNG*: Aus Sicherheitsgründen das Motorrad nicht mit beschädigten Lenklagern fahren.

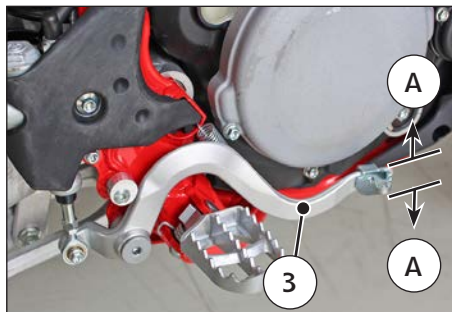
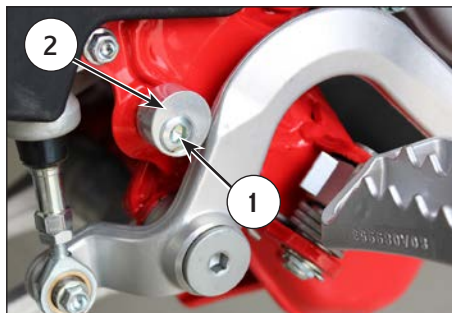


EINSTELLUNG LENKEINSCHLAG

Der Lenkeinschlag kann über die Stellvorrichtungen an den Seiten des Lenkrohrs wie folgt eingestellt werden: Die Kontermutter (1) lösen und die Einstellschraube (2) soweit verstellen, bis der gewünschte Lenkeinschlag eingestellt ist, anschließend die Kontermutter (1) wieder festziehen. Der Lenkeinschlag muss auf beiden Seiten um den gleichen Wert geändert werden.



- Nach der Einstellung die Schraube (1) wieder festziehen. Nach Abschluss der Einstellung muss der Leerhub des Pedals entsprechend der folgenden Anleitungen eingestellt werden.



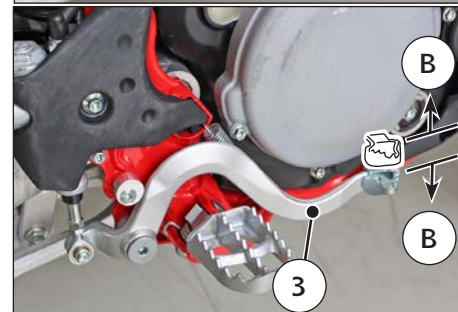
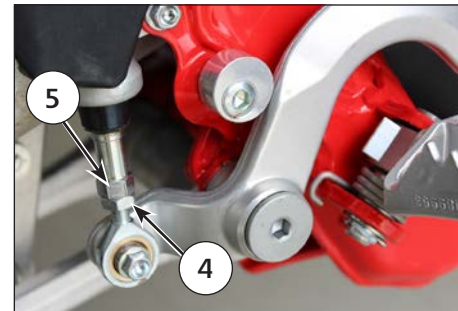
EINSTELLUNG DES LEERHUBS HINTERRAD-BREMSPEDAL

Das Hinterrad-Bremspedal (3) muss einen Leerhub (B) von 5 mm haben, bevor die Bremswirkung einsetzt.

Andernfalls die Einstellung wie folgt vornehmen:

- Die Mutter (4) lösen.
- Die Betätigungsstange des Hauptbremszylinders (5) verstellen, um den Leerhub zu vergrößern oder zu verkleinern.
- Nach der Einstellung die Mutter (4) wieder festziehen.

ACHTUNG*: Fehlt der vorgeschriebene Leerhub, führt dies zu einem vorzeitigen Verschleiß der Bremsbeläge und es besteht dann die Gefahr einer VÖLLIG UNZUREICHENDEN BREMSLEISTUNG.



EINSTELLUNG BREMSHEBEL UND KONTROLLE BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND VORDERRADBREMSE

Bei den Modellen RS kann mit der Stellschraube (2) am Hebel der Leerhub (a) eingestellt werden. Der Leerhub (a) muss mindestens 3 mm betragen.

Der Bremsflüssigkeitsstand im Behälter am Hauptbremszylinder darf nie unter den am Schauglas (1) angegebenen Mindeststand absinken. Der Bremsflüssigkeitsstand kann durch das Schauglas hinten am Gehäuse des Hauptbremszylinders kontrolliert werden.

Ein eventuelles Sinken des Flüssigkeitsstands kann zu Eindringen von Luft in die Anlage und damit zu einer Verlängerung des Hebelweges führen.

ACHTUNG*: Reagiert der Bremshebel zu "weich", ist Luft in den Leitungen oder die Anlage defekt. Da es gefährlich ist, das Motorrad unter diesen Bedingungen zu fahren, muss die Bremsanlage sofort bei einem SWM-Vertragshändler kontrolliert werden.

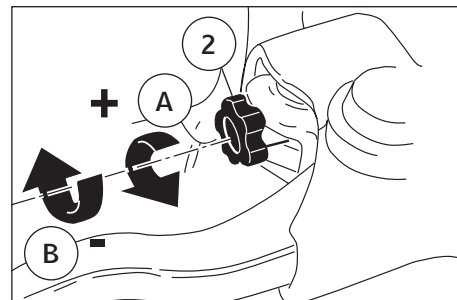
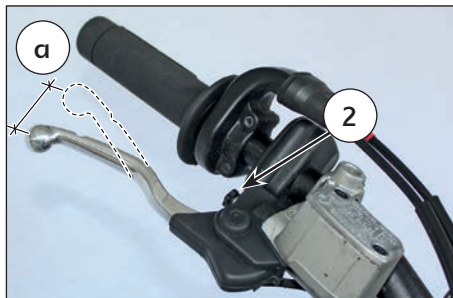
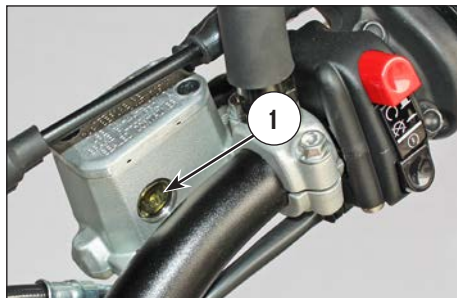
HINWEIS*: Keine Bremsflüssigkeit auf lackierte Flächen oder Gläser (z. B. Scheinwerfer, Rücklichter) verschütten.

HINWEIS*: Niemals zwei unterschiedliche Arten von Bremsflüssigkeiten mischen. Soll eine andere Bremsflüssigkeits-Marke benutzt werden, muss die vorhandene Bremsflüssigkeit vollständig beseitigt werden.

HINWEIS*: Die Bremsflüssigkeit kann Hautreizungen verursachen. Einen Kontakt mit Haut und Augen unbedingt vermeiden. Bei einem Kontakt den betroffenen Bereich vollständig reinigen. Sind die Augen betroffen, muss ein Arzt aufgesucht werden.

A: um das Spiel zu vergrößern

B: um das Spiel zu verkleinern



KONTROLLE BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND HINTERRAD- BREMSE

Der Füllstand der Pumpe darf nie unter dem Mindestwert liegen, der am Pumpentank (1) angegeben ist.

Ein eventuelles Sinken des Flüssigkeitsstands kann zu Eindringen von Luft in die Anlage und damit zu einer Verlängerung des Hebelweges führen.

ACHTUNG*: Reagiert das Bremspedal zu "weich"quot;, ist Luft in den Leitungen oder die Anlage defekt. Da es gefährlich ist, das Motorrad unter diesen Bedingungen zu fahren, muss die Bremsanlage sofort bei einem SWM-Vertragshändler kontrolliert werden.



HINWEIS*: Keine Bremsflüssigkeit auf lackierte Flächen oder Gläser (z. B. Scheinwerfer, Rücklichter) verschütten.

HINWEIS*: Niemals zwei unterschiedliche Arten von Bremsflüssigkeiten mischen. Soll eine andere Bremsflüssigkeits-Marke benutzt werden, muss die vorhandene Bremsflüssigkeit vollständig beseitigt werden.

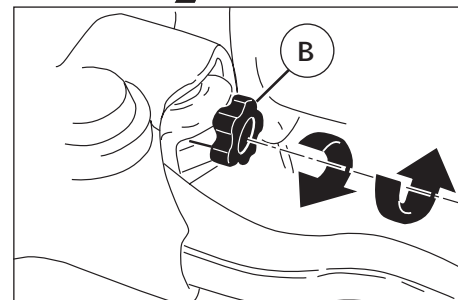
HINWEIS*: Die Bremsflüssigkeit kann Hautreizungen verursachen. Einen Kontakt mit Haut und Augen unbedingt vermeiden. Bei einem Kontakt den betroffenen Bereich vollständig reinigen. Sind die Augen betroffen, muss ein Arzt aufgesucht werden.

EINSTELLUNG KUPPLUNGHEBEL HYDRAULISCHE KUPPLUNG

Der Leerhub (a) muss mindestens 3 mm betragen. Der Hebelposition am Lenker kann auf die Handgröße des Fahrers eingestellt werden.

Um den Hebel an den Griff anzunähern, die Stellvorrichtung (B) IN UHRZEIGERSINN drehen.

Um den Hebel vom Griff zu entfernen, die Stellvorrichtung (B) GEGEN DEN UHRZEIGERSINN drehen.



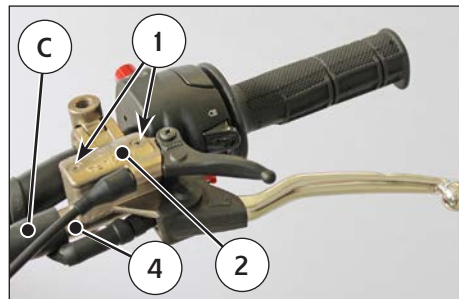
KONTROLLE DES FÜLLSTANDS DER HYDRAULIKKUPPLUNG

Zur Durchführung des Arbeitsgangs folgendermaßen vorgehen:

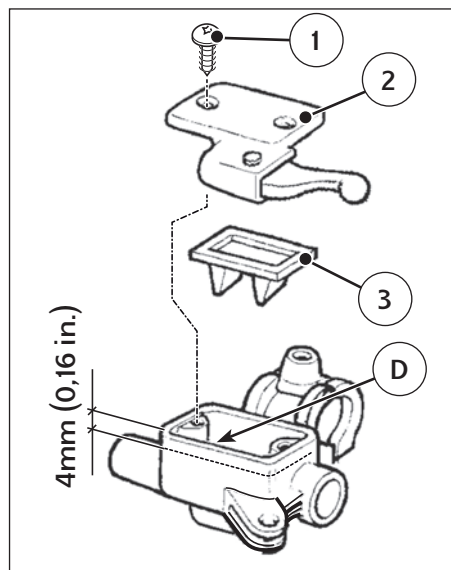
- Dazu Schrauben (1) entfernen und Deckel (2) samt Gummibalg abnehmen (3);
- den Zylinder (4) des Befehles Kupplung waage-recht und prüfen, daß der Stand der Flüssigkeit nicht ist unter 4 mm (0.16 in.) von der höheren Grenze (D) vom Körper der Pumpe;
- wenn notwendig, des flüssig vorgeschriebenen Types hinzufügen (auf der TABELLE VON SCHMIE-RUNG).

WARNHINWEIS*: KEINESFALLS Bremsflüssigkeit Einfüllen.

Zum Anbauen ist in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.



Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe "Karte der periodischen Wartung"): wenn die Rohrleitung (C) Zeichen von Wucher oder Rissen vorstellt dann sind, die Letzten auszuwechseln.



ENTLÜFTEN DER HYDRAULISCHEN KUPPLUNG

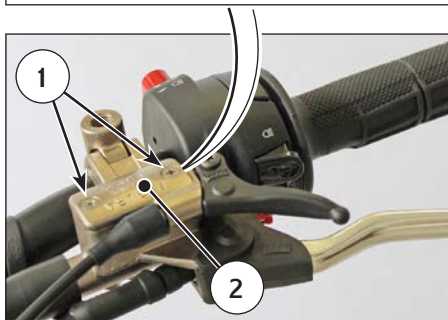
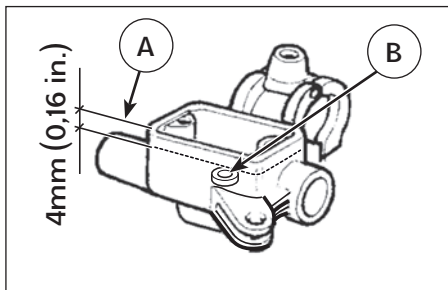
Zur Durchführung des Arbeitsgangs folgendermaßen vorgehen:

- Dazu Schrauben (1) entfernen und Deckel (2) samt Gummibalg abnehmen;
- Den Entlüftungsnippel (3) entfernen;
- Statt dessen die mit Flüssigkeit.

WARNHINWEIS*: KEINESFALLS Bremsflüssigkeit Einfüllen.

- die Operation fortsetzen bis, vom Loch (B) das auf dem Körper der Pumpe ist, wird die Flüssigkeit nur OHNE Bläschen von Luft ausgehen.

Kontrollieren, daß der Stand der Flüssigkeit nicht ist unter 4 mm es pumpt vom Obergeschoß (A) des Körpers.



RADAUFHÄNGUNG/ FEDERUNG

Die Einstellung der Federung erfolgte nach zahlreichen und harten Tests der Motorräder bei unterschiedlichen Einsatzbedingungen. Ist ein Einsatz der Motorräder auf speziellen Gelände vorgesehen, geben die nachstehenden Angaben eine ungefähre Anleitung für die Einstellung. Vor jeder Änderung, aber auch anschließend, falls die neue Einstellung nicht zufriedenstellend ist, muss immer von der Standard-Einstellung ausgegangen werden, und die Stellrasten jeweils um eine höher oder niedriger gestellt werden.

HARTES GELÄNDE

Gabel: Weichere Einstellung in Druckstufe.

Stoßdämpfer: Weichere Einstellung in Druckstufe.

SANDIGES GELÄNDE

Gabel: Härtere Einstellung in Druckstufe.

Stoßdämpfer: Härtere Einstellung in Druckstufe und besonders in Zugstufe. Außerdem die Federvorspannung so ändern, dass das Heckteil des Motorrads tiefer gelegt wird.

SCHLAMMIGES GELÄNDE

Gabel: Härtere Einstellung in Druckstufe.

Stoßdämpfer: Härtere Einstellung sowohl in Druckstufe als auch in Zugstufe. Außerdem die Federvorspannung so ändern, dass das Heckteil des Motorrads höher gelegt wird.

ACHTUNG*: Bitte STETS beachten, dass die Motorräder, die an jeglicher Art von Wettrennen teilnehmen, für alle Teile von JEDER GARANTIE ausgeschlossen sind. Änderungen an der serienmäßigen Konfiguration führen dazu, dass DAS FAHRZEUG NICHT MEHR KONFORM MIT DEM ZUGELASSENEN FAHRZEUGTYP IST und daher nicht mehr für das Fahren auf öffentlichen Straßen geeignet ist. Es darf dann nur noch auf "GESCHLOSSENEN RENNSTRECKEN" von Personen gefahren werden, die die nötigen Fahr-Genehmigungen/ Befähigungen haben.



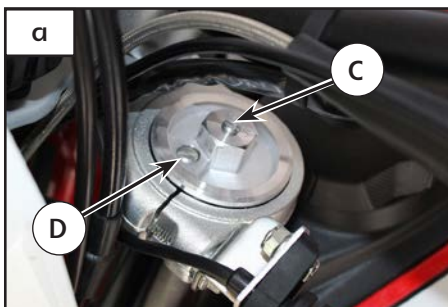
EINSTELLUNG GABEL

a) ZUGSTUFE (OBERE STELLVORRICHTUNG)

Standard-Einstellung:

- 10 Rasten.

Soll wieder auf die Standard-Einstellung zurückgestellt werden, die Stellvorrichtung (C) in Uhrzeigersinn bis auf Position vollständig geschlossen drehen. Anschließend um die oben angegebenen Rasten zurückdrehen. Um eine weichere Dämpfung zu erhalten, die Stellvorrichtung gegen den Uhrzeigersinn drehen. Um eine härtere Dämpfung zu erhalten, die Stellvorrichtungen in Uhrzeigersinn drehen.

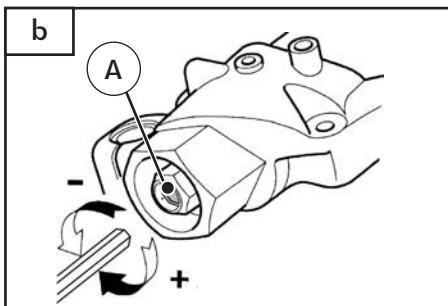


b) EINFEDERUNG (UNTERES STELLGLIED)

Standardjustierung:

- 10 Rasten.

Will man die Standardjustierung wiederherstellen, und das Stellglied (A) in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.



- ENTLÜFTEN (muss nach jede monatlich vorgenommen werden).

Das Fahrzeug auf den Hauptständer stellen, die Gabel vollständig ausfahren und das kleine Ventil (D) lösen. Nach der Arbeit das kleine Ventil wieder festziehen.

Anmerkung*: Die Stellschraube nicht über maximale oder minimale Öffnungsposition drehen.

GABELÖLSTAND

Für eine richtige Funktion der Gabel muss in beiden Gabelbeinen die vorgesehene Menge Öl enthalten sein. Für die Ölstandkontrolle in den Schäften müssen diese von der Gabel abmontiert und wie folgt vorgegangen werden:

- Die Deckel von den Dämpferstangen abnehmen.

- Die Federn aus den Schäften entnehmen und das Öl in die Schäfte abtropfen lassen.
- Die Gabel bis zum Anschlag bringen.
- Prüfen, dass der Füllstand bis zum Abstand "A" vom oberen Ende der Dämpferstange reicht.

ÖLMENGE IN JEDEM SCHAFT

- 643 cm³
 - A: 140 mm
- mit komplett komprimiertem Schaft und ohne Feder.

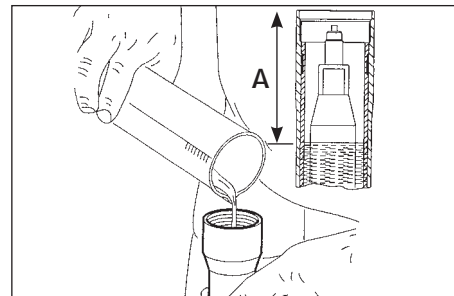
Anmerkung*:

Elastische Konstante der serienmäßigen Federn:

- K= 8,8 N/mm

Anmerkung*:

Um die Vorspannung nicht zu ändern, Feder und Abstandhalter immer zusammen ersetzen.



EINSTELLUNG STOSSDÄMPFER

Der hintere Stossdaempfer muss in Abhaengigkeit vom Fahrergewicht und von den Bodeneigenschaften eingestellt werden.

Zur Durchfuehrung der Operation, wie folgt vorgehen:

1. Bei am Boden und senkrecht stehendem Motorrad, den Abstand (A) messen.
2. Setzen Sie sich mit der gesamten Ausruestung und in der normalen Fahrstellung auf das Motorrad.
3. Mit Hilfe einer zweiten Person die neue Entfernung (A) ermitteln.
4. Der Unterschied zwischen beiden Messungen entspricht der "SENKUNG" des hinteren Teils des Motorrads.
Die empfohlene Absenkung betraegt 25/30 mm.
5. Um die korrekte Senkung in Abhaengigkeit von ihrem Gewicht zu erreichen, die Vorspannung der Stossdaempfer-feder einstellen (Gehen sie wie folgt vor).

B: Obere Hohe hinterer Kotfluegel

C: Hinterradachse

ACHTUNG*: Einstellungen am Stoßdämpfer haben Auswirkungen auf die Stabilität und Lenkbarkeit des Fahrzeugs. Nach Änderungen an der Standard-Einstellung muss daher vorsichtig weitergefahren werden. Vor Änderungen sollte daher eine Referenzmarkierung "A" angebracht werden.

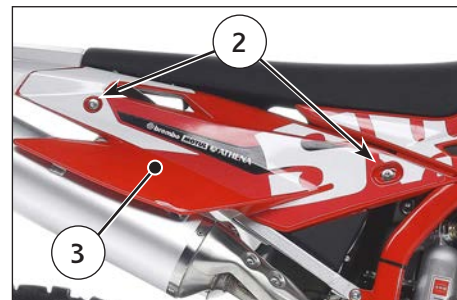
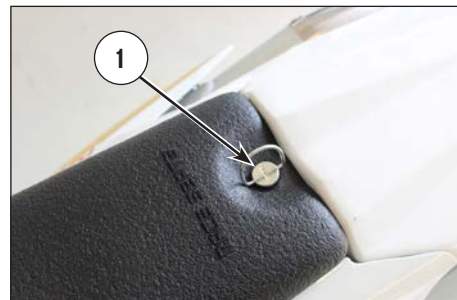
ACHTUNG*: Den Stoßdämpfer niemals zerlegen, das er unter Druck stehendes Gas enthält. Für größere Arbeiten wenden Sie sich bitte an einen SWM-Vertragshändler.



EINSTELLUNG VORSPANNUNG STOSSDAEMPFERFEDER

Zur Durchfuehrung des Operation, wie folgt vorgehen:

1. Den Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungszapfens (1) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen; die Schrauben (2) lösen und den Rechten Streifen (3) abnehmen.



- Den Konter-Gewinding (4) und den Einstell-Gewinding (5) der Feder (6) reinigen.
- Den Konter-Gewinding mit einem Hakenschlüssel oder einem Aluminium-Schlagdorn lösen.
- Den Einstell-Gewinding bis auf die gewünschte Position drehen.
- Die Einstellung abhängig von Ihrem Gewicht und Fahrstil vornehmen und anschließend den Konter-Gewinding wieder richtig festziehen (Drehmoment 5 Kgm).
- Das seitliche rechte Paneel und den Sattel wieder einbauen.

ACHTUNG*: Bei der Stoßdämpfer-Einstellung darauf achten, dass das heiße Auspuffrohr nicht berührt wird.

Elastische Konstante der serienmäßigen Federn:
- 52 N/mm

EINSTELLUNG HYDRAULISCHE DÄMPFUNG STOSS-DÄMPFER

Der Stoßdämpfer kann getrennt für das Durchfedern in Druck- und Zugstufe eingestellt werden.

A) DRUCKSTUFE – Standard-Einstellung:

1) Langsame Dämpfungs-Geschwindigkeit:

- 14 Rasten

(Stellvorrichtung 7)

2) Schnelle Dämpfungs-Geschwindigkeit:

- 1 ½ Umdrehungen

(Stellvorrichtung 8)

Soll wieder auf die Standard-Einstellung zurückgestellt werden, die oberen Stellvorrichtungen (7) und (8) in Uhrzeigersinn bis auf Position vollständig geschlossen drehen. Anschließend bis auf die oben angegebenen Positionen zurückstellen. Um eine weichere Dämpfung zu erhalten, die Stellvorrichtung gegen den Uhrzeigersinn drehen. Um eine härtere Dämpfung zu erhalten, die Stellvorrichtungen in Uhrzeigersinn drehen.

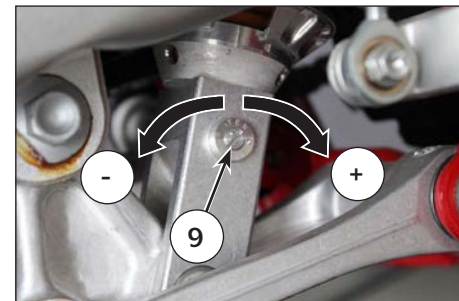
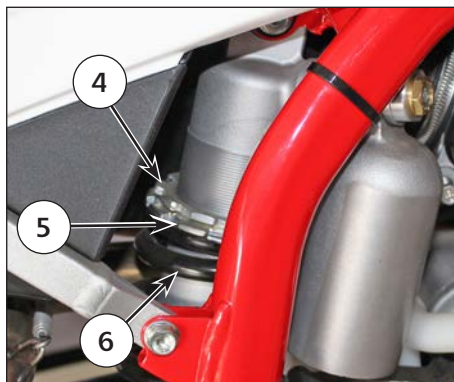
B) ZUGSTUFE – Standard-Einstellung:

- 10 Rasten

(Stellvorrichtung 9)

Soll wieder auf die Standard-Einstellung zurückgestellt werden, die untere Stellvorrichtung (9) in Uhrzeigersinn bis auf Position vollständig geschlossen drehen. Anschließend um die oben angegebenen Rasten zurückdrehen.

Um eine weichere Dämpfung zu erhalten, die Stellvorrichtung gegen den Uhrzeigersinn drehen. Um eine härtere Dämpfung zu erhalten, die Stellvorrichtungen in Uhrzeigersinn drehen.



KETTENEINSTELLUNG (BILD A)

Die Kette muss in Übereinstimmung mit der "Wartungstabelle" kontrolliert, eingestellt und geschmiert werden; das aus Sicherheitsgründen und zur Verhütung eines übermäßigen Verschleißes. Wenn die Kette übermäßig verschleisst oder sich als schlecht eingestellt erweist, das heisst, wenn sie locker ist oder übermäßig straff, kann sie von dem Kranz abspringen oder zerreißen. Zur Einregulierung der Kettenspannung der Hinterteil des Fahrzeugs senken bis eine perfekte Fluchtung der Ritzelachse, der Gabelschwingachse und der hinteren Radachse laut Abb. Erreicht wird, dann das Hinterrad auf 3 Drehungen rotieren lassen. In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt.

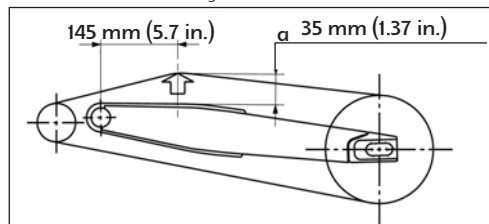
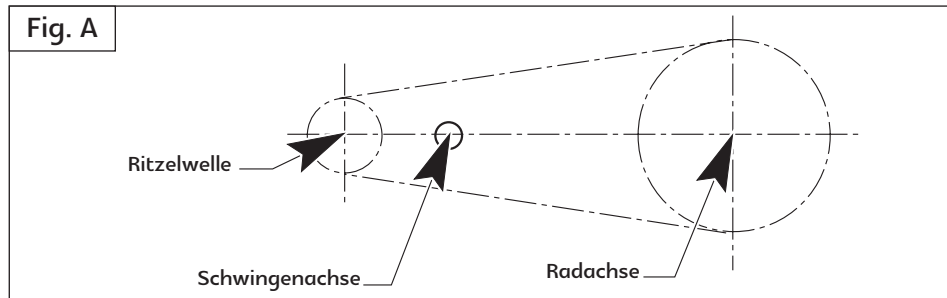


Fig. A



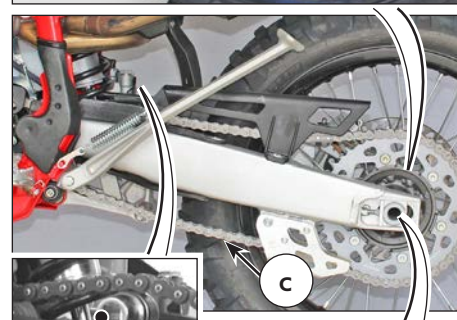
SCHNELLEINSTELLUNG (BILD B)

An der in der Abbildung gezeigten Stelle ein Buchse (a) mit einem Durchmesser von 35 mm einsetzen (oder alternativ einen Abstandhalter mit gleichen Abmessungen) und prüfen, ob der untere Kettenbereich (C) leicht gespannt ist.

Andernfalls wie folgt vorgehen:

- Auf der rechten Seite mit einem 27 mm-Steckschlüssel die Befestigungsmutter (1) der Radachse lösen.
- Die Kontermuttern (2) an beiden Kettenspannern mit einem 12 mm-Schlüssel lösen, und die Schraube (3) soweit verstellen, bis die richtige Spannung erhalten ist.
- Nach der Einstellung die Kontermuttern (2) und die Radachsmutter (1) wieder festziehen.

Nach der Einstellung immer die Radausrichtung kontrollieren.



KONTROLLE VERSCHLEISS KETTE, RITZEL, KRANZ

Den Verschleiss wie folgt kontrollieren:

- die Kette mittels der Einstellschrauben komplett straffziehen;
- 20 Glieder der Kette kennzeichnen;
- den Abstand "L" zwischen dem Zentrum des 1 Zapfens und dem des 21 messen.

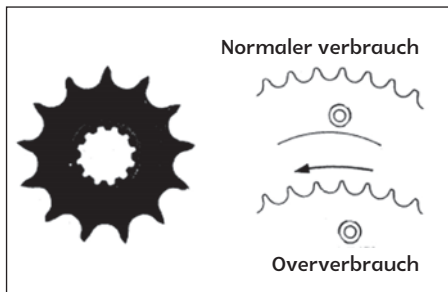
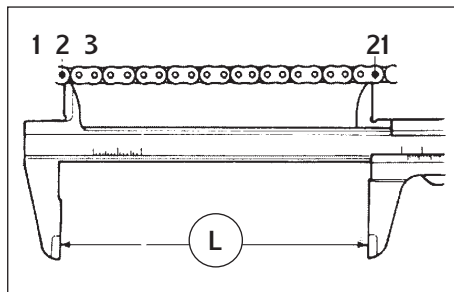
STANDARD	VERSCHLEISSGRENZE
317,5 mm	323 mm

Etwaige Schädien oder etwaigen Verschleiss des Ritzels kontrollieren. Ist der Ritzel verschlissen, wie auf der Abbildung gezeigt, muss er ausgewechselt werden.

Nachdem das Rad abmontiert wurde, ist der Verschleiss der Zähne des hinteren Kranzes zu überprüfen. In der Abbildung sind die Zähne mit normalem und unzulässigem Verschleiss abgebildet. Bei unzulässigem Verschleiss des Zahnkranzes ist dieser auszutauschen; dazu werden die sechs Befestigungsschrauben an der Radnabe abgeschraubt.

ACHTUNG*: Die Nichtfluchtung des Rades verursacht einen anormalen Verschleiß mit nachfolgenden unsicheren Fahrbedingungen.

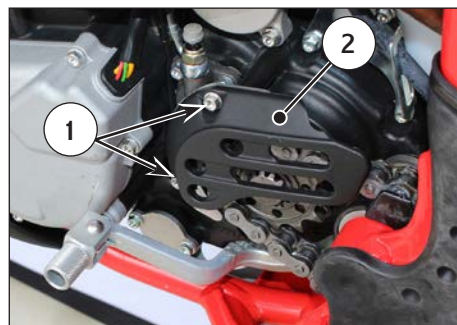
Anmerkung*: Bei Vorhandensein von schlammigem und feuchtem Gelände verursachen die Rückstände, die sich auf Kranz, Ritzel und Kette lagern, eine weitere Spannung der Kette. Die Benutzung des Motorrads auf schlammigen Geländen erhöht den Verschleiß von Ritzel, Kette und hinterem Kranz erheblich.



SCHMIEREN DER KETTE

Beim Schmieren der Kette die folgenden Anleitungen beachten.

HINWEIS*: Niemals Fett zum Schmieren der Kette verwenden. Durch das Fett sammeln sich Staub und Schlamm, die wie Schleifmittel wirken und zu einem vorzeitigen Verschleiß der Kette, des Ritzels und des Zahnkranzes führen.



Ausbau und Reinigung

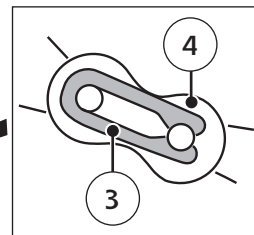
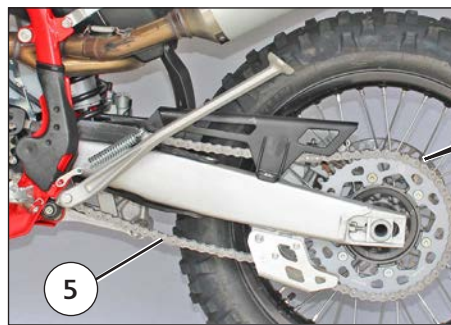
Ist die Kette besonders schmutzig, muss sie ausgebaut und vorm Schmieren gereinigt werden. Wie folgt vorgehen:

- 1- Einen Block oder einen Ständer unter den Motor stellen, so dass das Hinterrad vom Boden angehoben ist.

Entfernen: Die Schrauben (1), die Ritzelabdeckung (2), die Sicherungsfeder (3), das Kettenschloss (4) mit den entsprechenden O-Ringen, anschließend die Kette (5) ausbauen.

Beim Wiedereinbau in umgekehrter Reihenfolge vorgehen. Darauf achten, dass die Sicherungsfeder (3) und das Kettenschloss (4) mit den entsprechenden O-Ringen richtig angebracht wird.

- 2- Kontrollieren, dass die Kette nicht verschlissen oder beschädigt ist. Die Kette immer entsprechend des Wartungsplans auswechseln, oder wenn die Rollen oder Kettenglieder beschädigt sind.



- 3- Überprüfen, dass das Ritzel oder der Kranz nicht beschädigt sind.
- 4- Die Kette, wie unten beschrieben, waschen und schmieren.
- 5- Ist die Kette geschnitten worden, die Kette mit Hilfe des Kettenschlosses wieder einbauen.
- 6- Die Sicherungsfeder (3) am Kettenschloss so anbringen, dass der geschlossene Teil in Ketten-Drehrichtung weist (siehe nachstehende Abbildung).

Anmerkung*: Unter Sicherheitsaspekten ist das Kettenschloss das kritischste Teil der Antriebskette. Die Kettenschlösser können wiederverwendet werden, beim Wiedereinbau der Kette sollte allerdings ein neues Kettenschloss verwendet werden.

- 7- Die Kette, wie im entsprechenden Absatz angegeben, richtig einstellen.

Waschen der Kette mit OR-Ringen

Mit Erdöl, Dieseldieselkraftstoff oder Paraffinöl waschen. Um die O-Ringe nicht zu beschädigen, kein Benzin, Trichloräthylen oder Lösungsmittel verwenden. Alternativ können spezifische Spray für Ketten mit OR-Ringen verwendet werden.

Schmieren der Kette mit OR-Ringen

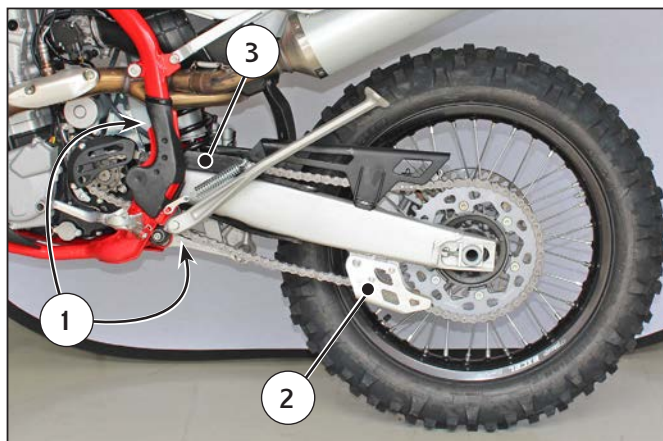
Mit einem Pinsel sowohl die Metall- als auch die Gummiteile (OR-Ringe) innen und außen mit Motoröl - Viskosität SAE 80-90 - schmieren.

HINWEIS*: Das Ketten-Schmiermittel darf NICHT mit den Reifen oder der hinteren Bremscheibe in Berührung kommen.

Ketten-Führungsrolle, Kettenführung, Kettenspannerauflage

Den Verschleiß der oben genannten Teile überprüfen und gegebenenfalls auswechseln.

HINWEIS*: Die Ausrichtung der Kettenführung überprüfen. Ist sie verbogen, kann sie an der Kette schleifen und einen vorzeitigen Verschleiß der Kette verursachen. Außerdem könnte die Kette vom Ritzel springen.



- 1 - Kettenspannerrolle
- 2 - Kettenführung
- 3 - Kettenspannerauflage

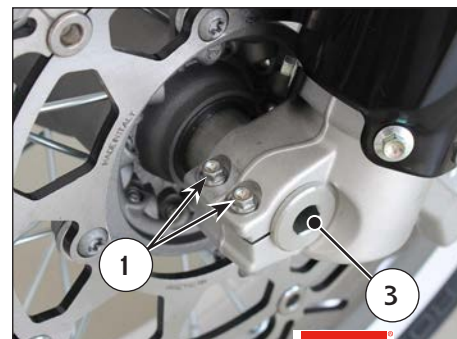
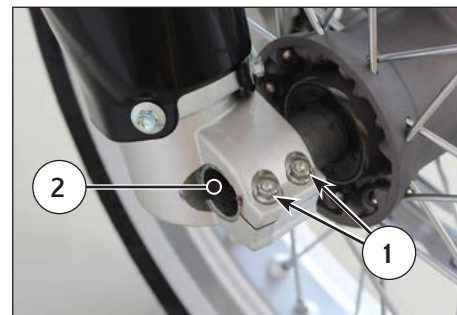
AUSBAU DES VORDERRADS

Einen Block oder einen Ständer unter den Motor stellen, so dass das Vorderrad vom Boden angehoben ist.

Die Schrauben (1) lockern, mit denen die Radachse (2) an den Halterungen an den Gabelschäften befestigt ist. Das Kopfteil der Radachse blockieren und gleichzeitig die Schraube (3) auf der gegenüber liegenden Seite abschrauben. Die Radachse herausziehen.



Anmerkung*: Bei ausgebauten Rad niemals den Bremshebel betätigen, damit die Bremskolben am Bremssattel nicht austreten. Nach dem Ausbau das Rad so ablegen, dass die Bremsscheibe nach oben weist.



WIEDEREINBAU VORDERRAD

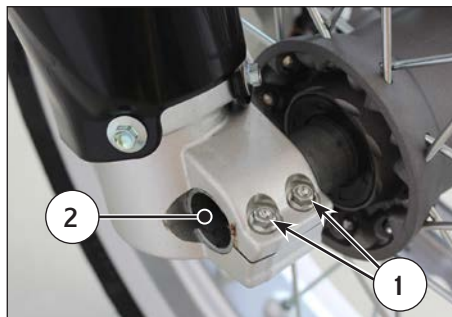
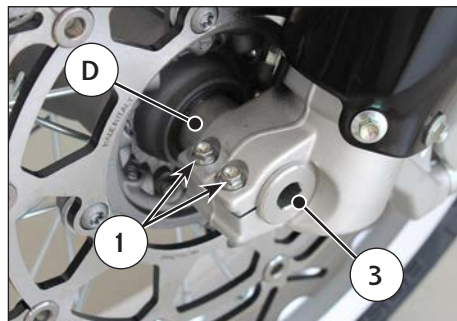
Den linken Abstandhalter (D) an der Radnabe anbringen.

Das Rad so zwischen den Gabelschäften einsetzen, dass sich die Bremsscheibe in den Bremssattel einsetzt.

Von der rechten Seite die vorher mit Fett geschmierte Radachse (2) einsetzen und bis zum Anschlag am linken Schaft eintreiben. Bei diesem Arbeitsschritt sollte das Rad gedreht werden. Die Schraube (3) auf der linken Seite der Gabel einschrauben aber NICHT festziehen.

Jetzt den Lenker nach unten drücken und die Gabel mehrfach soweit durchfedern, bis sichergestellt ist, dass die beiden Gabelschäfte richtig ausgerichtet sind. Festziehen: Die Schrauben (1) am rechten Schaft (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), die Schraube (3) auf der linken Seite (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb) und die Schrauben (1) am linken Schaft (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).

Anmerkung*: Nach dem Wiedereinbau des Rads den Bremshebel soweit betätigen, bis die Bremsbeläge an der Bremsscheibe anliegen.



AUSBAU HINTERRAD

Die Mutter (1) von der Radasche (3) abschrauben und die Radachse herausziehen. Der Kettenspanner (2) braucht nicht gelockert zu werden. Auf diese Weise ist die Kettenspannung nach dem Wiedereinbau die gleiche. Das komplette Rad herausziehen. Dabei muss auf die Abstandhalter auf den Naben-seiten geachtet werden.

Beim Wiedereinbau in umgekehrter Reihenfolge vorgehen und die Bremsscheibe in den Bremssattel einsetzen.

Anmerkung*: Bei ausgebauten Rad niemals das Bremspedal betätigen, damit die Bremskolben am Bremssattel nicht austreten.

Nach dem Ausbau das Rad so ablegen, dass die Bremsscheibe nach oben weist.

Nach dem Wiedereinbau des Rads das Bremspedal soweit betätigen, bis die Bremsbeläge an der Bremsscheibe anliegen.

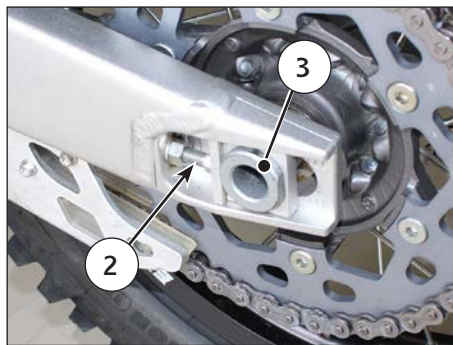
REIFEN

Darauf achten, dass die Reifen immer den richtigen Reifendruck haben. Der Reifendruck muss den Angaben aus der Tabelle "Technische Angaben" entsprechen, die sich am Anfang der Bedienungs- und Wartungsanleitung befindet.

Der Reifen muss gewechselt werden, wenn der Reifen stärker als in der nachstehenden Tabelle angegeben abgenutzt ist.

MINDEST- PROFILSTÄRKE

VORN	3 mm
HINTEN	3 mm

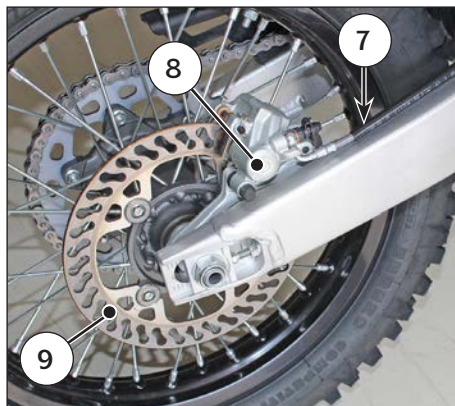
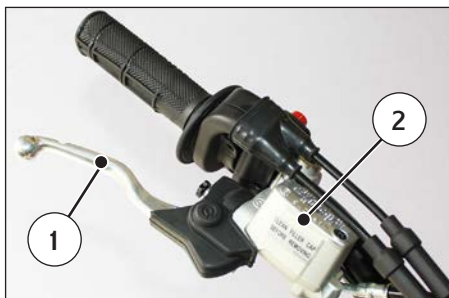


BREMSEN

Die wichtigsten Bauteile der beiden Anlagen sind: Der Hauptbremszylinder mit dem entsprechenden Bremshebel (Vorderradbremse) oder Bremspedal (Hinterradbremse), die Bremsleitungen, der Bremsattel und die Bremsscheibe.

ZEICHENERKLÄRUNG

1. Bremshebel Vorderradbremse
2. Hauptbremszylinder Vorderradbremse mit Bremsflüssigkeitsbehälter
3. Bremsleitung Vorderradbremse
4. Bremsattel Vorderradbremse
5. Bremsscheibe Vorderradbremse
6. Pumpe der Hinterradbremse mit Ölbehälter
7. Bremsleitung Hinterradbremse
8. Bremsattel Hinterradbremse
9. Bremsscheibe Hinterradbremse
10. Bremspedal Hinterradbremse



AUSBAU BREMSBELÄGE

- Die Federn (1) entfernen.
- Den Stift (2) herausziehen.
- Die Bremsbeläge ausbauen.

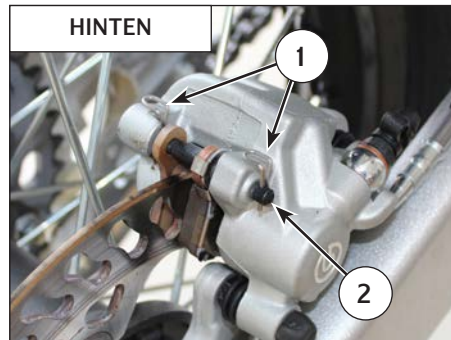
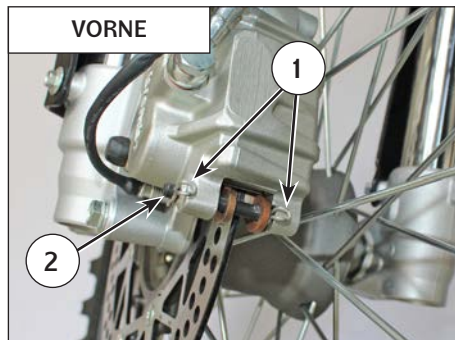
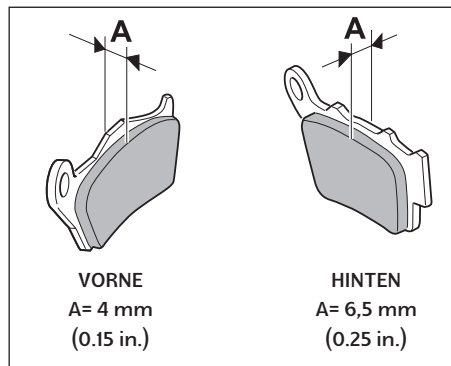
ACHTUNG*: Beim Ausbau der Bremsbeläge nie den Bremshebel oder das Bremspedal betätigen.

VERSCHLEISS BREMSBELÄGE

Den Verschleiß der Bremsbeläge kontrollieren.

Die Servicegrenze „A“ einhalten, die in den entsprechenden Abbildungen angegeben ist.

Wird der Abnutzungs-Grenzwert überschritten, müssen die Bremsbeläge paarweise ausgetauscht werden.



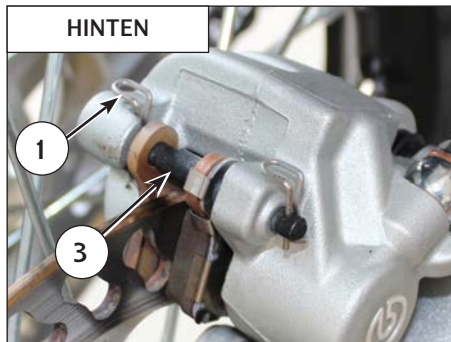
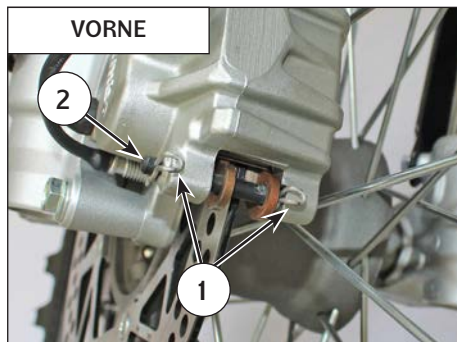
REINIGUNG BREMSBELÄGE

Sicherstellen, dass sich an den Bremsbelägen und Bremsscheiben keine Spuren von Öl oder Bremsflüssigkeit befinden. Die Bremsbeläge oder die Bremsscheiben mit Alkohol von eventuellen Spuren von Öl oder Bremsflüssigkeit reinigen. Die Bremsbeläge müssen gewechselt werden, wenn sie nicht zufriedenstellend gereinigt werden können.

EINBAU BREMSBELÄGE

- Die neuen Bremsbeläge einbauen.
- Den Stift (2) und die entsprechenden Federn (1) wieder einbauen.

ACHTUNG*: Erst dann mit dem Motorrad fahren, wenn der Bremshebel und das Bremspedal richtig funktionieren. Mit dem Bremshebel oder dem Bremspedal soweit pumpen, bis die Bremsbeläge an den Bremsscheiben anliegen. Bei der ersten Betätigung des Bremshebels oder des Bremspedals funktioniert die Brems noch nicht.



VERSCHLEISS BREMSSCHEIBEN

Die Dicke jeder Scheibe in der meist verschlissenen Stelle messen. Bei Ueberschreitung der angegebenen Grenze, Scheibe ersetzen.

Scheibendicke

SCHEIBE	STANDARD	BETRIEBS- GRENZE
Vorderrad	3 mm	2,5 mm
Hinterrad	4 mm	3,6 mm

SCHEIBENREINIGUNG

Eine niedrigere Bremswirkung kann mit elspuren auf der Scheibe zusammenhaengen. Oel oder Fett auf der Scheibe koennen mit Hilfe eines leichtentzuendlichen Loesungsmittel wie Azeton oder aehnliche gereinigt werden.



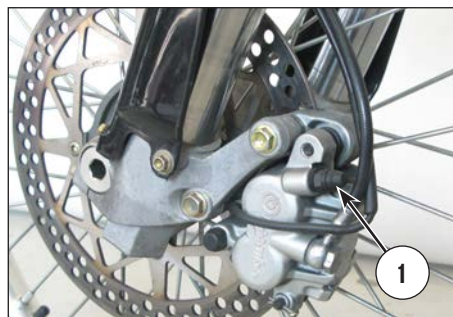
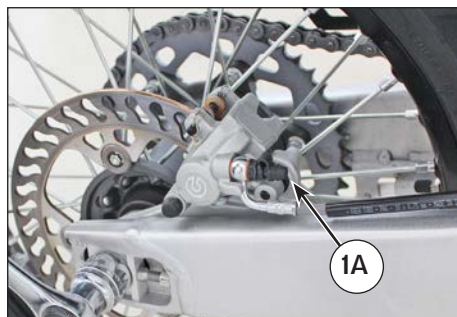
DE

FLUESSIGKEITSWECHSEL

Die Bremsflüssigkeit kontrollieren und gemäss Wartungstabelle oder, falls sie schmutzig oder wasserig ist, ersetzen. Flüssigkeit nicht unter Regen oder mit starkem Wind wechseln.

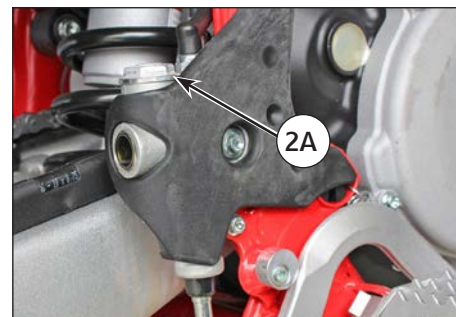
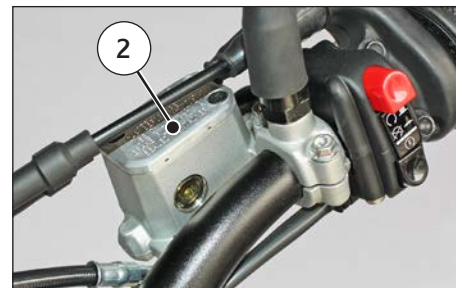
ACHTUNG*:

- * Nur Flüssigkeit aus versiegelten Gebinden verwenden (DOT 4). Schon gebrauchte Flüssigkeit nie verwenden.
- * Verschmutzungen wie Schmutz, Wasser, usw. sollen nicht in den Behälter gelangen.
- * Flüssigkeit sorgfältig handhaben, um lackierte Teile nicht zu beschädigen.
- * Flüssigkeit zweier verschiedener Marken nicht mischen. Das hätte eine Senkung des Kochpunktes als Folge mit darauffolgendem Unwirksamwerden der Bremse und Beschädigung der Gummiteile.



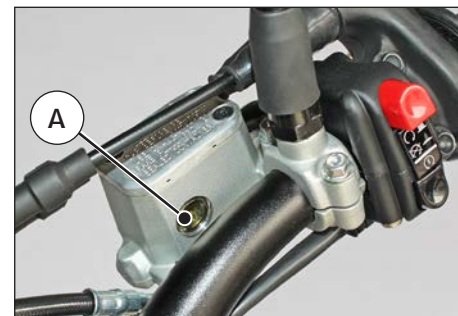
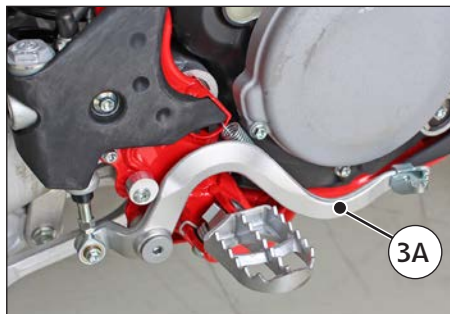
Um den Ersatz vorzunehmen, in der folgenden Art und Weise vorgehen:

- Die Gummikappe (1) oder (1A) auf dem Entleerungsventile abnehmen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffröhrchen an das Zangenentleerungsventil anbringen und das andere Röhrsende in einen Behälter einführen.
- Pumpendeckel (2) oder (2A: Schlüssel von 21 mm) und Gummibalg entfernen.
- Das Ablassventil auf der Zange öffnen.



- Mit dem Bremshebel (3) oder Bremspedal (3A) pumpen, um die Flüssigkeit vollständig abfließen zu lassen.
- Entleerungsventil schliessen und Behälter mit frischer Flüssigkeit füllen.
- Entleerungsventil öffnen, Hebel oder Fusshebel betätigen, Ventil bei noch gedrucktem Hebel oder Fusshebelschliessen und die letztere schnell lüften.
- Diese Operation so lange wiederholen, bis die Anlage vollständig voll ist und die Flüssigkeit durch das Kunststoffrohr austritt: jetzt das Ablassventil schließen.
- Den richtigen Flüssigkeitsstand (A) oder (B) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel zusammensetzen.

Nachdem man die Flüssigkeit gewechselt hat, muss die Anlage, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, entlüftet werden.

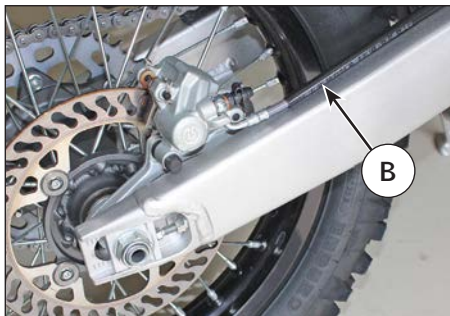


ACHTUNG*:

Die Bremsflüssigkeit greift lackierte Oberflächen schnell an; eventuelle Spuren sofort beseitigen.

* Die Bremsflüssigkeit kann reizen; Berührung mit Haut und Augen vermeiden. Im Falle von Berührung, die betreffende Teile sofort reinigen oder, wenn es sich um die Augen handelt, einen Arzt holen.

Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe "Karte der periodischen Wartung"): wenn die Rohrleitung (A) und (B) Zeichen von Wucher oder Rissen vorstellt dann sind, die Letzten auszuwechseln.



ENTLEERUNG DER VORDEREN BREMSANLAGE

Der Abfluß der Bremsanlage muß dann durchgeführt dann Flüssigkeitswechsel oder wenn, aufgrund von Luft im Kreis, der Hebelhub lang und elastisch wird. Verlaufen in die folgende Art und Weise.

- Die Gummikappe (1) auf dem Entleerungsventile abnehmen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffröhrchen an das Abflußventil anbringen und das andere Röhrenende in einen Behälter einführen (sicherstellen, dass während des gesamten Vorgangs das Röhrenende ständig in der Flüssigkeiteingetaucht ist).



- Pumpendeckel (2), Gummibalg entfernen und Behälter mit frischer Flüssigkeit füllen.
- Das Ablaßventil öffnen und wiederholt den Hebel (3) betätigen, bis man den Austritt von heiler, blasenloser Flüssigkeit aus dem durchsichtigen Röhrchen bemerkt: jetzt das Ablassventil schließen.
- Den richtigen Flüssigkeitsstand (A) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel (2) zusammensetzen.

ACHTUNG*:

Bei der Entleerung soll der Flüssigkeitsstand im Behälter nie die min. Markierung unterschreiten.

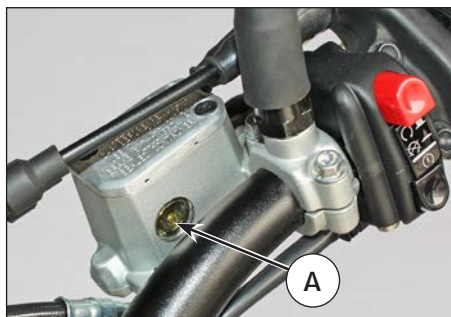
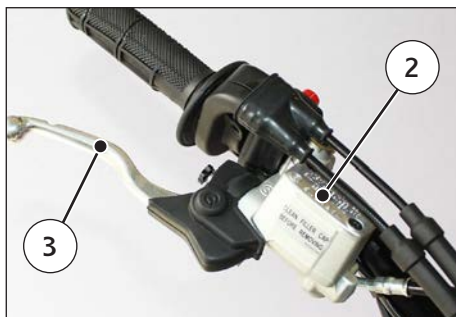
Drehmoment des Entleerungsventils $1,2 \div 1,6$ kgm ($12 \div 16$ Nm; $8.8 \div 11.8$ ft-lb).

Die Bremsflüssigkeit ist korrosiv. Im Falle der Berührung mit den Augen, reichlich mit Wasser befeuchten.

Während des Ablasses der Anlage muß der Motorradlenker immer nach links gedreht sein. Auf diese Weise befindet sich der Pumpenbehälter höher, wodurch der Bremskreisablaßvorgang erleichtert wird.

Falls das Motorrad während eines Wettrennens Stürzungen unterliegt, oder nach Werkstatt-Reparaturen Elastizität des Bremshebelhubs mit nachfolgendem Mangel der Bremstätigkeit aufweisen sollte, ist es zweckmäßig, den Ablaß des Kreises, wie oben beschrieben, zu wiederholen.

Der Ablaß beseitigt nicht vollständig die im Kreis vorhandene Luft; die kleinen verbleibenden Mengen werden automatisch während einer kurzen Benutzungszeit des Motorrads beseitigt; dies bewirkt eine geringere Elastizität und kleineren Schalthebelhub.

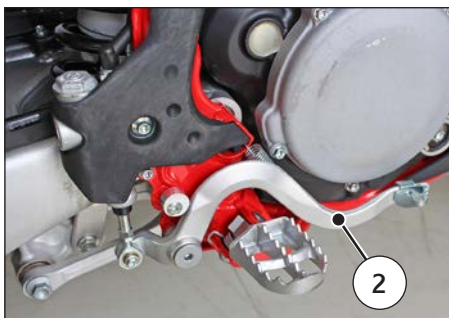


ENTLEERUNG HINTERE BREMSANLAGE

Die Bremsanlage soll entleert werden dann Flüssigkeitswechsel oder wenn der Hebelhub lang und elastisch wird, weil Luft im Kreislauf vorhanden ist. Um die Anlage zu entleeren, wie folgt vorgehen:

- Behälterdeckel (A) (Schüssel von 21 mm) und Membran herausnehmen; Behälter mit frischer Flüssigkeit (DOT 4) füllen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungsventil (1) anbringen und das andere Roerchenende in einen Behälter einführen.

- Fusshebel (2) vollstaendig druecken.
- Das Entleerungsventil losmachen und Fluessigkeit abfließen lassen (Am Anfang fließt nur Luft ab); danach Ventil ein wenig schliessen.
- Fusshebel lueften und ein wenig warten, bevor die Operation zu wiederholen, bis nur Fluessigkeit aus dem Rohr abfließt.
- Entleerungsventil anziehen und dabei angegebenes Drehmoment beachten; bevor den Deckel (1) zu montieren, Fluessigkeitsstand (B) im Behälter kontrollieren.



Ist die Entleerung korrekt durchgefuehrt worden, wird der Fusshebelhub nicht mehr elastisch sein. Ist das nicht der Fall, Operation wiederholen.

Anmerkung*: Wenn man nach einem Sturz oder einer Reparatur eine Elastizität des Hebelwegs oder des Bremspedals feststellt, wodurch die Bremswirkung nachlässt, muss die Entlüftung des Kreislaufs wie vorher beschrieben wiederholt werden.

ACHTUNG*:

Bei der Entleerung soll der Fluessigkeitsstand im Behälter nie die min. Markierung unterschreiten.

Drehmoment des Entleerungsventils $1,2 \div 1,6$ kgm ($12 \div 16$ Nm; $8.8 \div 11.8$ ft-lb).



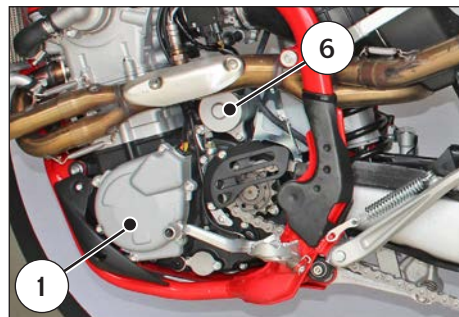
AUSPUFFDÄMPFER

Der Dämpfer vermindert das Geräusch des Auspuffs, ist aber auch integrierender Teil der Auspuffanlage und als solcher beeinflussen seine Zustände die Leistungen des Motorrads. Die bemerkenswerte Erhöhung des Auspuff-Geräuschs ist ein Zeichen des Verfalls des schalldämpfenden Materials auf dem gelochtem Rohr im Innern des Dämpfers.

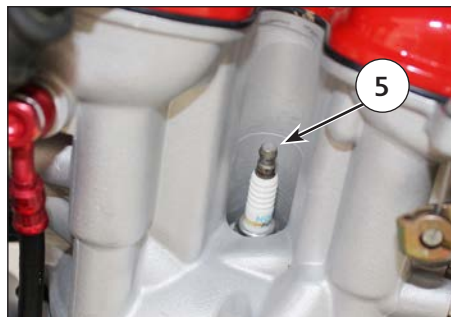
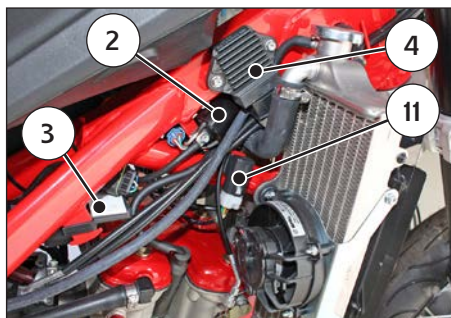
LAG E DER ELEKTRISCHE KOMPONENTEN

Die Zündungsanlage enthält die folgenden Elemente:

- Generator (1), in Ölbad, im Innern L. Gehäusedeckel;
- Elektronischer Spule (2) und Kondensator unter dem Kraftstoffbehälter;
- Elektronischer Steuereinheit (3) unter dem Kraftstofftank;

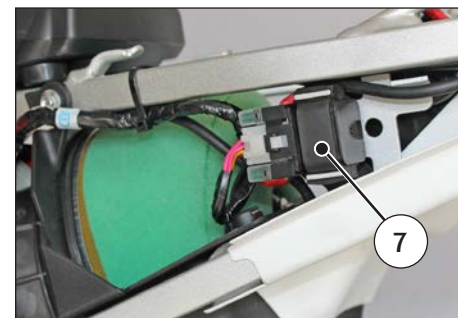


- Spannungsregler (4) unter dem Kraftstofftank;
- Zündkerze (5) rechterseits der Zylinderkopf;
- Elektrischer Anlasser zu 12V-450W (6) hinter der Zylinder
- Fernschalter elektrische (7) auf die linke Seite des hinterer Rahmen;
- M.A.Q.S. sensor (Drucksensor, Sensor Gasschieberstellung, Sensor für Temperatur von Luft) (8) am Drosselkörper.

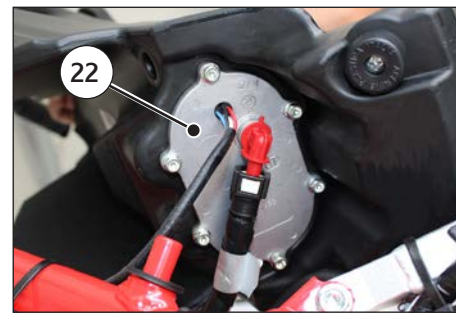
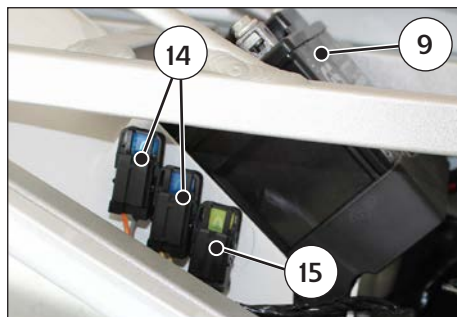
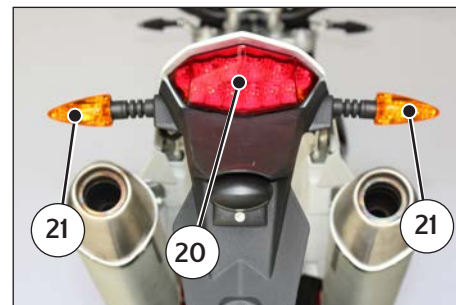
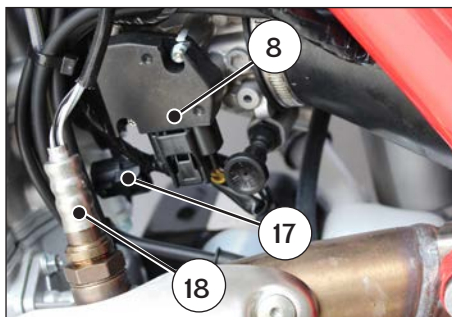
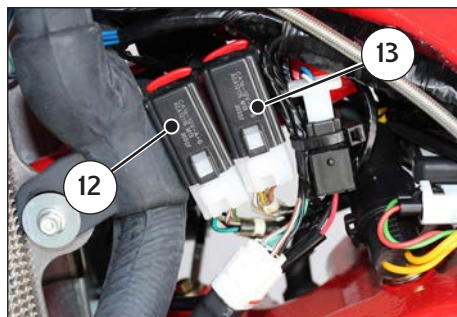


Die elektrische Anlage enthält die folgenden Elemente:

- Batterie zu 12V-14Ah (9) unter dem Sattel;
- Intermittenzvorrichtung der Blinker (10) an der Abnehmerplatte unter dem Sattel;
- Relais an der Abnehmerplatte unter dem Sattel;
- Relais (11) der Hupe, der Richtungsanzeiger, Bremslichter, Abblendlichter, Fernlichter;



- Relais (12) Einspritzdüse, Lambdasonde, Benzinpumpe, Spule;
- Relais (13) E-Lüfter;
- Zwei Sicherungen (14) 15A und ein (15) 20A, auf die rechte Seite des hinteren Kotflügel;
- Sensor (17) für Temperatur von Kühlflüssigkeit;
- Lambdasonde (18);
- Scheinwerfer (19) mit Bilux Lampe zu 12V-35/35W und Parklichtlampe zu 12V-5W;
- Heckleuchte (20) vom Typ LED mit Bremsleuchtenlampe von 12V-21W Positionsleuchte 12V-5W;
- Richtungsanzeiger (21) zu 12V-10W;
- Benzinepumpe (22) in den Kraftstofftank.



KABELFARBEN

B	Blau
B/Bk	Blau/Schwarz
Bk	Schwarz
Br	Braun
Br/Bk	Braun/Schwarz
Br/R	Braun/Rot
Br/W	Braun/Weiss
G	Grün
G/Bk	Grün/Schwarz
G/Gr	Grün/Grau
G/R	Grün/Rot
Gr	Grau
Gr/B	Grau/Blau
Gr/Bk	Grau/Schwarz
O	Orange
O/Bk	Orange/Schwarz
O/G	Orange/Grün
Pk	Rosa
R	Rot
R/Bk	Rot/Schwarz
Sb	Hellblau
V	Violett
W	Weiss
W/B	Weiss/Blau
W/Bk	Weiss/Schwarz
W/G	Weiss/Grün
W/R	Weiss/Rot
W/V	Weiss/Violett
W/Y	Weiss/Gelb
Y	Gelb

Y/Bk	Gelb/Schwarz
Y/Br	Gelb/Braun
Y/G	Gelb/Grün
Y/O	Gelb/Orange
Y/Sb	Gelb/Hellblau
Y/R	Gelb/Rot

BECHRIFTUNG DES ELEKTRISCHEN PLANES

- Elektronischer Steuereinheit
- Alternator
- Spannungs- Regler
- Hinterer Stop-Shalter
- Vorderer Stop-Shalter
- Einspritzdüse
- Instrument
- Vorderer Rechts-Richtungsanzeiger
- Vorderer Scheinwerfer
- Kühlungsbelüfter
- Vorderer Links- Richtungsanzeiger
- Hupe
- Linker Umschalter
- Intermittenz- Richtungsanzeiger
- Hinterer Licht
- Batterie
- Fernschalter elektrische
- Elektrischer Anlasser
- Zündkerze
- Hinterer Rechts- Richtungsanzeiger
- Hinterer Links - Richtungsanzeiger

- Sensor für Wechselgetriebestellung
- Zündspule
- Sensor Gasschieberstellung (40)
- Rechter Umschalter
- Zündungsschalter
- Kupplungsschalter
- Geschwindigkeitssensor
- Relais für Kühlungsflügel
- Gleichstromrelais
- Lambdasonde
- Sensor für Temperatur von Luft (40)
- Sensor für Temperatur von Kühlflüssigkeit
- Drucksensor (40)
- Benzinpumpe
- Kippsensor*
- Sicherungen
- Leistungsrelais
- Schnittstelle Zündelektronik
- M.A.Q.S. (34+24+32)

*: Es hält den Motor bei einem Sturz an.



BATTERIE

Die Batterie ist versiegelt, d. h. sie ist wartungsfrei. Sollte Elektrolyt aus der Batterie austreten oder Störungen an der elektrischen Anlage auftreten, wenden Sie sich bitte an einen SWM-Vertragshändler.

Sollte das Fahrzeug für längere Zeit nicht genutzt werden, wird empfohlen die Batterie von der elektrischen Anlage zu trennen und sie an einem, vor Feuchtigkeit geschützten, Ort zu lagern.

- Nach einem intensiven Gebrauch der Batterie sollte mit einem langsamen Ladezyklus geladen werden (0,6 A für 8 Stunden für Batterien 12V-6Ah).
- Eine Schnellladung wird nur empfohlen, wenn dies unbedingt nötig ist, weil sich die Haltbarkeit der Bleielemente drastisch verkürzt (6A für 0,5 Stunden für Batterien 12V-6Ah).

BATTERIELADUNG

Um an die Batterie (1) gelangen zu können, wie folgt vorgehen:

- den Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungszapfens (2) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen;
- Das Gummiband für die Batteriebefestigung aushaken.



- Zuerst das SCHWARZE oder BLAUE Minuskabel und dann das ROTE Pluskabel abnehmen (beim Wiedereinbau zuerst das ROTE Pluskabel und dann das SCHWARZE oder BLAUE Minuskabel anschließen).

- Die Batterie (1) aus ihrem Sitz nehmen.

Mit einem Spannungsmesser prüfen, dass die Batteriespannung nicht weniger als 12,5V beträgt.

Andernfalls benötigt die Batterie einen Ladezyklus.

Ein Batterieladegerät mit konstanter Spannung verwenden. Zuerst das ROTE Pluskabel an den Pluspol der Batterie und dann das SCHWARZE oder BLAUE Minuskabel an den Minuspol anschließen.

Die Ruhespannung regelt sich erst nach ein paar Stunden auf einen konstanten Wert. Es wird daher empfohlen diesen Wert NICHT sofort nach dem Laden oder Entladen der Batterie zu messen.

Vorm Wiedereinbau in das Fahrzeug immer den Batterie-Ladezustand kontrollieren.

Die Batterie muss sauber gehalten und die Batteriepole mit Fett geschützt werden.



ACHTUNG*: Die Batterie enthält Schwefelsäure. Einen Kontakt mit Haut, Augen und Kleidung unbedingt vermeiden.

LÖSUNGEN:

KONTAKT MIT DER HAUT: Mit viel Wasser abspülen.

VERSCHLUCKEN: Sehr viel Wasser trinken. Sofort einen Arzt rufen. Kein Übergeben hervorrufen.

KONTAKT MIT DEN AUGEN: Mindestens 15 Minuten lang ausspülen und einen Arzt rufen.

ACHTUNG*: Wird das Fahrzeug nicht genutzt, muss die Batterie trotzdem, mindestens alle 3 Wochen, mit einem langsamen Ladezyklus geladen werden (0,6 A für 8 Stunden für Batterien 12V-6Ah).

ACHTUNG*: Die Batterien erzeugen explosive Gase. Beim Laden oder Nutzung der Batterien in geschlossenen Räumen muss daher für ausreichende Lüftung gesorgt werden. Wenn ein Batterieladegerät verwendet wird, muss es vorm Einschalten an die Batterie angeschlossen werden. Damit wird eine Funkenbildung an den Batteriepolen vermieden, die das in der Batterie enthaltene Gas entzünden könnte.



AUSTAUSCH DER SCHEINWERFERLAMPEN

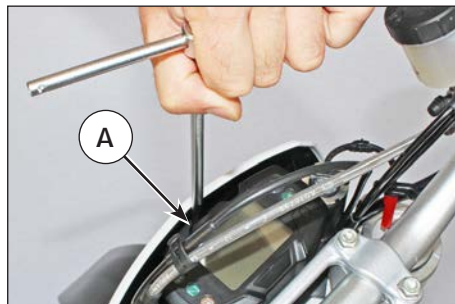
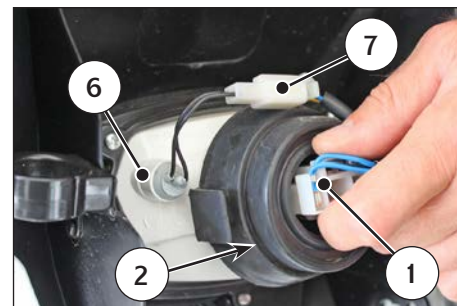
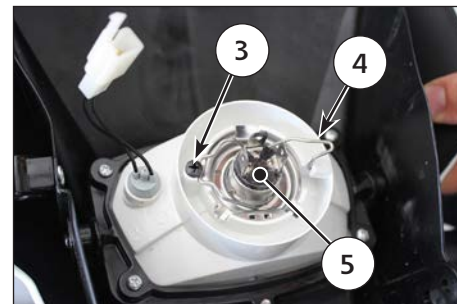
Um an die Scheinwerferlampe heranzukommen, wie folgt vorgehen:

- Die obere Befestigungsschraube der Scheinwerferhalterung an der Instrumentenhalterung (A) entfernen.
- Die Scheinwerferhalterung (B) nach vorne schieben und nach oben (C) ziehen, um sie aus den beiden unteren Halterungen auszuhaken.
- Die Scheinwerferhalterung ausbauen.

- Den Verbinden (1) der Zweilichtbirne und die Gummikappe (2) abnehmen;
- Die Schraube (3) entfernen;
- Die Lampenhalterklammer (4) abhängen und die Lampe (5) entfernen.

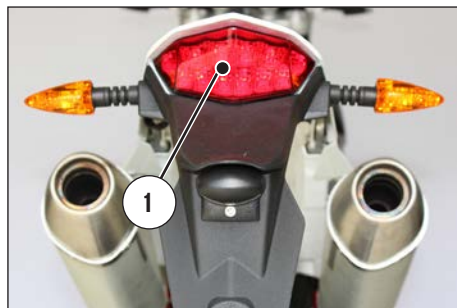
Anmerkung*: Die Lampe (5) im Scheinwerfer ist eine Halogenlampe. Beim Auswechseln darauf achten, dass das Glasteil der Lampe nicht mit bloßen Fingern angefasst wird.

Um die Lampe des Positionslichts (6) auszutauschen, genügt es, den Steckverbinder (7) zu trennen und die Lampe aus der internen Abdeckung zu ziehen. Nach dem Austausch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.



RÜCKLICHT

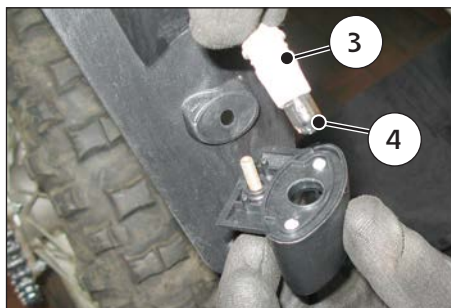
Es handelt sich um ein Rücklicht (1) mit LED. Bei einem Ausfall muss es ausgetauscht werden.



WECHSELN LAMPE NUMMERN-SCHILDBELEUCHTUNG

- Die Schraube (1) abschrauben und die Nummernschildbeleuchtung (2) vom Kotflügel abnehmen.
- Die Lampenfassung (3) mit der Lampe (4) aus der Halterung herausziehen.
- Die Lampe (4) zum Ausbau aus der Lampenfassung herausziehen.

Die Lampe auswechseln und zum Wiedereinbau in umgekehrter Reihenfolge vorgehen.



SCHEINWERFEREINSTELLUNG

Zur Kontrolle der richtigen Scheinwerferausrichtung das Motorrad mit richtigem Reifendruck und mit einer Person auf der Sitzbank richtig senkrecht zu seiner Längsachse aufstellen.

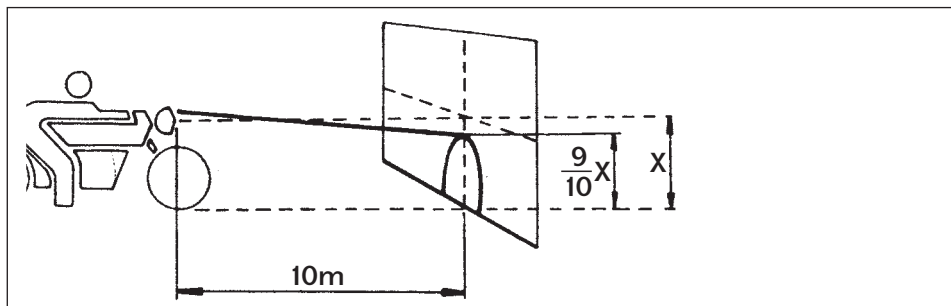
In einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand aufstellen, eine waagerechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte Linie in Fahrzeug-Längsachse anzeichnen.

Die Kontrolle möglichst im Halbschatten durchführen.

Das Fernlicht einschalten. Die Hell-Dunkellinie darf nicht höher als $\frac{9}{10}$ des Abstands zwischen Boden und Scheinwerfermitte liegen.

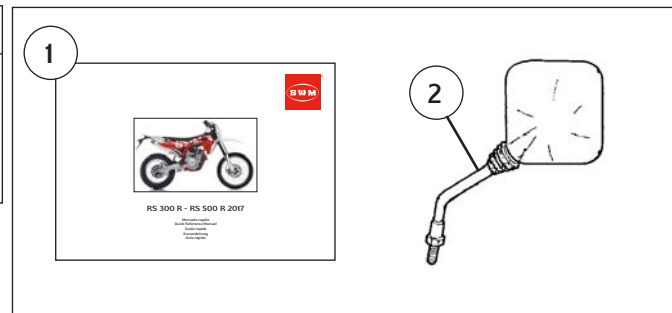
Eine eventuelle Berichtigung der Scheinwerferausrichtung kann wie folgt vorgenommen werden:

- Die Stellschraube (1) verstellen.
Durch Festziehen wird der Scheinwerferstrahl abgesenkt.
Durch Lösen wird der Scheinwerferstrahl angehoben.



AUSSTATTUNG

Pos.	Nr. Code	BEZEICHNUNG
1	A000P01249	MEHRSPRACHIGE KURZANLEITUNG (1)
2	FA00P01471	RECHTER RÜCKSPIEGEL (1)
	F000P01471	LINKER RÜCKSPIEGEL (1)



DE



ANHANG

LÄNGERES STILLLEGEN

Soll das Motorrad für längere Zeit stillgelegt werden, muss es wie folgt vorbereitet werden:

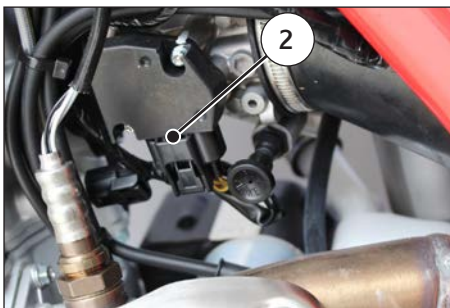
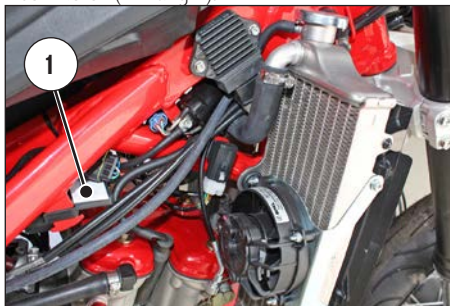
- Das Motorrad vollständig reinigen.
- Den Kraftstoff aus dem Tank ablassen.
- Den Tank mit einem Kraftstoff-Stabilisator-Gemisch füllen.

ACHTUNG*: Den abgelassenen Kraftstoff in die der Umwelt verschütten und den Motor im Freien, und nicht in geschlossenen Räumen, laufen lassen.

- Die Sekundärantriebskette und alle Bowdenzüge schmieren.
- Um Rostbildung zu vermeiden, Öl auf alle nicht lackierten Flächen sprühen. Vermeiden, dass die Gummiteile oder die Bremsen mit Öl in Kontakt kommen.
- Das Motorrad auf eine Halterung oder einen Ständer stellen, so dass beide Räder vom Boden angehoben sind (ist das nicht möglich, müssen Bretter unter die Räder gelegt werden, damit vermieden wird, dass die Reifen in Kontakt mit Feuchtigkeit bleiben).
- Um zu vermeiden, dass Feuchtigkeit eindringt, eine Plastiktüte über das Auspuffrohr ziehen.
- Das Fahrzeug abdecken, um es vor Staub und Schmutz zu schützen.

Zur Inbetriebsetzung des Motorrads, wie folgt vorgehen:

- Sicherstellen, dass die Zündkerze festgezogen ist.
- Den Kraftstofftank auffüllen.
- Den Motor laufen lassen, um das Öl zu erwärmen, anschließend das Öl ablassen.
- Frischöl in das Gehäuse einfüllen.
- Alle im Abschnitt "Kontrollen und Einstellungen" erwähnten Punkte kontrollieren (Anhang A).
- Alle im Abschnitt "Schmierung" erwähnten Punkte schmieren (Anhang A).



REINIGUNG

Vorm Waschen des Motorrads müssen folgende Teile auf geeignete Weise geschützt werden:

- a) Öffnung am Auspuff-Endrohr.
- b) ;Ansaugöffnung am Luftfilter.
- c) Kupplungshebel und vordere Bremse, Handgriffe, Lenkstangekommutatoren;
- d) Gabelenkopf, Radlager;
- e) Hebelwerkhinterhaufhangung,

ES MUSS ABSOLUT VERMIEDEN WERDEN, dass ein WASSER- ODER PRESSLUFTSTRAHL mit ELEKTRISCHEN TEILEN und mit TEILEN DER BENZIN-EINSPRITZANLAGE, speziell mit der Steuerelektronik (1) und der M.A.Q.S. Sensoreinheit (2) in Kontakt kommt.

Nach dem Waschen:

- Die im "Wartungsplan" angegebenen Stellen schmieren (Anhang A).
- Den Motor kurz warmlaufen lassen.
- Vor der Fahrt die Bremsen prüfen.

ACHTUNG*: Die Bremssscheiben nicht schmieren oder wachsen, damit die Bremsanlage nicht die Bremsleistung verliert und Unfallgefahr besteht. Die Scheiben mit einem Lösemittel z.B. Azeton reinigen.

VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG

Beschreibung	Arbeit	Vor-Auslieferung
Motoröl	Ölstandkontrolle	☐
Zweitaktölstand	Ölstandkontrolle	☐ *
Kühlflüssigkeit	Kontrolle / Auffüllen	☐
Kühlanlage	Kontrolle Lecks	☐
Gebläse	Funktionskontrolle	☐ * *
Zündkerzen	Kontrolle / Austausch	☐
Einspritzdrosselkörper	Kontrolle und Einstellung	☐
Bremsflüssigkeit und Kupplung	Kontrolle Flüssigkeitsstand	☐
Bremsen/ Kupplung	Funktionskontrolle	☐
Bremsen/ Kupplung	Kontrolle Bremskreislauf	☐
Gaszugkabel	Funktionskontrolle	☐
Gaszugkabel	Prüfen / Spiel einstellen	☐
Starterhebel	Funktionskontrolle	☐
Bowdenzüge	Kontrolle / Einstellung	☐
Antriebskette	Kontrolle / Einstellung	☐

* Nur für Motorruader mit 2 takt-motor

* * Nur für besondere Motorräder

Beschreibung	Arbeit	Vor-Auslieferung
Reifen	Kontrolle Reifendruck	☐
Seitenständer	Funktionskontrolle	☐
Seitenständerschalter	Funktionskontrolle	☐
Elektrische Anlage	Funktionskontrolle	☐
Instrumente	Funktionskontrolle	☐
Beleuchtung/Blinker	Funktionskontrolle	☐
Hupe	Funktionskontrolle	☐
Scheinwerfer	Funktionskontrolle	☐
Zündschloß	Funktionskontrolle	☐
Schlösser	Funktionskontrolle	☐
Schrauben und Muttern	Kontrolle/ Festziehen	☐
Schlauschellen	Kontrolle/ Festziehen	☐
Allgemeines Schmieren		☐
Abnahme Motorrad		☐

ALPHABETISCHES INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
A	
ABSTELLEN DES MOTORS IM NOTFALL	20
ANHANG	64
ANHALTEN DES MOTORRADS UND ABSTELLEN DES MOTORS.....	20
ANLEITUNGEN FÜR DAS EINFAHREN	17
ANORDNUNG DER SCHALTER UND BEDIENELEMENTE	6
EINFÜHRUNG	2
AUSBAU BREMSBELÄGE.....	47
AUSBAU DES VORDERRADS	43
AUSBAU HINTERRAD	45
AUSTAUSCH DER SCHEIN-WERFERLAMPEN	60
AUSPUFFDÄMPFER.....	55
B	
BATTERIE	59
BATTERIELADUNG.....	59
BECHRIFTUNG DES ELEKTRISCHEN PLANES	57
BEDIENUNGSANLEITUNG FÜR DAS MOTORRAD.....	17
BENZINHÄHNE	9
BREMSEN	46
BREMSHEBEL VORDERRADBREMSE	14
BREMSPEDAL HINTERRADBREMSE	16
C	
KONTROLLE DES FÜLLSTANDS DER HYDRAULIKKUPPLUNG	33

D	
EINSTELLUNG DES KABELS DER MANUELLEN DEKOMPRESSIONSVORRICHTUNG	26
DEN MOTOR STARTEN	18
DIGITALE ARMATURENBRETT, KONTROLLAMPEN	10
E	
EINBAU BREMSBELÄGE.....	48
EINSTELLUNG BREMSHEBEL UND KONTROLLE BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND VORDERRADBREMSE	31
EINSTELLUNG DES GASSEILZUGS	25
EINSTELLUNG DES LEERHUBS HINTERRAD-BREMSPEDAL.....	30
EINSTELLUNG GABEL	36
EINSTELLUNG HYDRAULISCHE DÄMPFUNG STOSSDÄMPFER	38
EINSTELLUNG KUPPLUNGHEBEL HYDRAULISCHE KUPPLUNG.....	32
EINSTELLUNG LENKEINSCHLAG	30
EINSTELLUNG PEDALPOSITION HINTERRADBREMSE	30
EINSTELLUNG STOSSDÄMPFER.....	37
EINSTELLUNG VORSPANNUNG STOSSDAEMPFERFEDER.....	37
ENTLEERUNG DER VORDEREN BREMSANLAGE	52
ENTLEERUNG HINTERE BREMSANLAGE.....	54
ENTLÜFTEN DER HYDRAULISCHEN KUPPLUNG.....	34

F	
FESTSTELLEN VON BETRIEBSSTÖRUNGEN.....	17
FLUESSIGKEITSWECHSEL	50
G	
GABELÖLSTAND	36
GASGRIFF	14
K	
KABELFARBEN	57
KALTSTART.....	10
KETTENEINSTELLUNG	39
KONTROLLE BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND HINTERRADBREMSE.....	32
KONTROLLE KÜHLFLÜSSIGKEITSSTAND.....	23
KONTROLLE LUFTFILTER	28
KONTROLLE MOTORÖLSTAND	21
KONTROLLEN VOR FAHRTANTRITT	17
KONTROLLE VERSCHLEISS KETTE, RITZEL, KRANZ	40
KONTROLLE ZÜNDKERZE	27
KRAFTSTOFF	9
KUPPLUNGHEBEL	16
L	
LAGE DER ELEKTRISCHE KOMONENTEN	55
LÄNGERES STILLLEGEN	64
LEERLAUF-EINSTELLUNG.....	2
LENKERSCHLOSS	15

M		SPANNUNGSREGLER.....	28
MOTORÖLWECHSEL UND		SPIELEINSTELLUNG DER LENKLAGER	29
NETZFILTER-FILTEREINSATZE REINIGUNG			
UND WECHSEL.....	21		
O		T	
ÖLMENGE IN JEDEM SCHAFT.....	36	TECHNISCHE ANGABEN.....	7
P		V	
REINIGUNG DER METALLFILTER	22	VERSCHLEISS BREMSBELÄGE	47
		VERSCHLEISS BREMSSCHEIBEN.....	49
R		VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG.....	65
RADAUFHÄNGUNG/ FEDERUNG	35	VORSICHTSMASSNAHMEN FÜR KINDER.....	3
RAHMEN UND MOTORRNUMMER.....	5		
RAHMENNUMMER	5	W	
REGOLAZIONE TENSIONE CAVO	26	WECHSELN DER KÜHLFLÜSSIGKEIT	24
REIFEN.....	45	WECHSELN LAMPE N	
REINIGUNG BREMSBELÄGE.....	48	UMMERNSCHILDBELEUCHTUNG	61
REINIGUNG LUFTFILTER.....	28	WICHTIGE HINWEISE.....	2
RÜCKLICHT	61	WIEDEREINBAU VORDERRAD	44
S		Z	
SCHALTER LINKS AM LENKER.....	15	ZÜNDSCHLOSS.....	14
SCHALTER RECHTS AM LENKER	15	ZUSAMMENBAUEN	29
SCHALTER UND BEDIENELEMENTE	9		
SCHALTPEDAL.....	16		
SCHEIBENREINIGUNG	49		
SCHEINWERFEREINSTELLUNG	62		
SCHMIEREN DER KETTE.....	41		
SCHNELLEINSTELLUNG.....	39		
SEITENSTÄNDER.....	9		
AUSTAUSCH FILTERELEMENT	22		



ESPAÑOL



PRESENTACIÓN

¡Bienvenidos a la familia motociclista SWM!

Su nueva motocicleta SWM ha sido proyectada y fabricada para ser la mejor de su categoría. Las instrucciones de este manual pretenden ser una guía sencilla y clara para el mantenimiento de la motocicleta. Para obtener de la misma las mejores prestaciones, se recomienda seguir atentamente todo lo que se explica en este manual. Aquí se encuentran las instrucciones para efectuar las operaciones necesarias de mantenimiento. Las reparaciones o los mantenimientos más específicos o de mayor entidad requieren el trabajo de mecánicos expertos y el uso de herramientas y equipos adecuados. Su Concesionario SWM tiene los recambios originales, la experiencia y todas las herramientas necesarias para brindarle el mejor servicio.

Por último, recordar que el “Manual de uso y mantenimiento” debe considerarse parte íntegra de la motocicleta y como tal debe conservarse junto a la misma incluso en caso de reventa.

Esta motocicleta utiliza componentes diseñados y realizados empleando tecnologías de vanguardia y experimentados en competiciones.

En las motocicletas de competición, después de cada competición se verifica cada detalle con el fin de garantizar siempre las mejores prestaciones.

Para el correcto funcionamiento de la motocicleta, es necesario atenerse al cuadro de inspección y mantenimiento recogida en el Apéndice A.

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

1) Los modelos **RS** son motocicletas de CARRETERA, con garantía de ausencia de defectos y cubiertas por garantía legal, con la condición de que SE MANTENGA LA CONFIGURACIÓN DE SERIE y se respete el cuadro de mantenimiento recogido en Apéndice A.

2) Las motocicletas que participan en competiciones de cualquier género están excluidas de cualquier garantía, en todas sus piezas.



IMPORTANTE

Para mantener la “Garantía de Funcionamiento” del vehículo, el Cliente debe respetar el programa de mantenimiento indicado en el manual de uso y mantenimiento ejecutando las revisiones indicadas en los talleres autorizados SWM.

Los costes de sustitución de las piezas y de la mano de obra necesaria para respetar el plan de mantenimiento corre a cargo del Cliente.

Nota*: La garantía QUEDA ANULADA en el caso de alquiler de la motocicleta.

Prerrequisito importante

Leer atentamente el presente manual prestando una especial atención a las notas precedidas por las siguientes advertencias:

ATENCIÓN*: Indica la posibilidad de sufrir graves lesiones personales, incluso hasta el peligro de muerte en el caso de inobservancia de las instrucciones.

ADVERTENCIA*: Indica la posibilidad de sufrir lesiones personales o provocar daños al vehículo en caso de inobservancia de las instrucciones.

Nota*: Proporciona informaciones útiles adicionales.

Sustitución de las piezas

En caso de sustitución de las piezas, utilizar exclusivamente recambios originales SWM.

ATENCIÓN*: Tras una caída, inspeccionar atentamente la motocicleta. Asegurarse de que el mando del gas, los frenos, el embrague y todos los demás mandos y componentes principales no hayan sufrido daños. Conducir una motocicleta dañada puede provocar accidentes graves.

ATENCIÓN*: No poner en marcha ni trabajar sobre la motocicleta sin llevar puesta indumentaria de protección adecuada. Llevar siempre casco, botas, gafas protectoras y otra indumentaria adecuada.

PRECAUCIONES PARA LOS NIÑOS

ATENCIÓN:

- Aparcar el vehículo donde no pueda ser golpeado o dañado con facilidad. Los golpes, aunque sean involuntarios, puede provocar la caída del vehículo con el consiguiente peligro para las personas, especialmente los niños.
- Para evitar caídas accidentales del vehículo, nunca aparcas la motocicleta sobre un terreno blando o irregular ni tampoco sobre asfalto recalentado por el sol.
- Puesto que el motor y el sistema de escape se pueden calentar excesivamente, aparcas la motocicleta en lugares donde ni los peatones ni los niños puedan tocarlos con facilidad.

INDICE GENERAL

Pág.

PRESENTACIÓN.....	2
ADVERTENCIAS IMPORTANTES.....	2
DATOS PARA LA IDENTIFICACIÓN.....	5
UBICACIÓN DE LOS MANDOS.....	6
FICHA TÉCNICA.....	7
CUADRO DE LUBRICACIÓN, RECARGA DE LUBRICANTE.....	8
MANDOS.....	9
INSTRUCCIONES PARA USO DE LA MOTOCICLETA.....	17
UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS.....	55
EQUIPAMIENTO.....	63
APÉNDICE.....	64
OPERACIONES DE PRE - ENTREGA.....	65
ÍNDICE ALFABÉTICO.....	66
ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO.....	APÉNDICE A

Notas

- Las indicaciones de derecho(a) e izquierdo(a) hacen referencia a los dos lados de la moto con respecto al sentido de marcha.
- Z: número de dientes
- A: Austria
- AUS: Australia
- B: Bélgica
- BR: Brasil
- CDN: Canadá
- CH: Suiza
- D: Alemania
- E: España
- F: Francia
- FIN: Finlandia
- GB: Gran Bretaña
- I: Italia
- J: Japón
- USA: Estados Unidos
- Salvo especificación contraria, los datos y las prescripciones se refieren a todos los Países.

DATOS PARA LA IDENTIFICACIÓN

El número de identificación del motor figura estampado en la parte superior del cárter del motor, mientras que el número de matrícula de la motocicleta está estampado en el tubo de dirección del bastidor. A la hora de efectuar pedidos de piezas de recambio o de solicitar informaciones acerca de su motocicleta, indicar siempre, apuntándolo incluso en el presente manual de instrucciones, **el número estampado en el bastidor**.

NÚMERO DE BASTIDOR

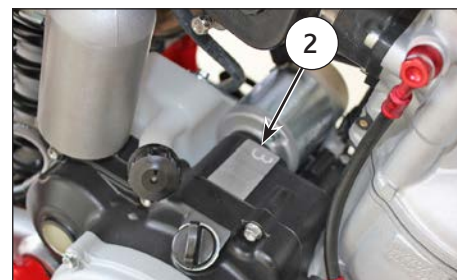
RS 300 R
ZNQB101AAHV000000
(●) (▲) (◆)

RS 500 R
ZNQB103AAHV000000
(●) (▲) (◆)

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA

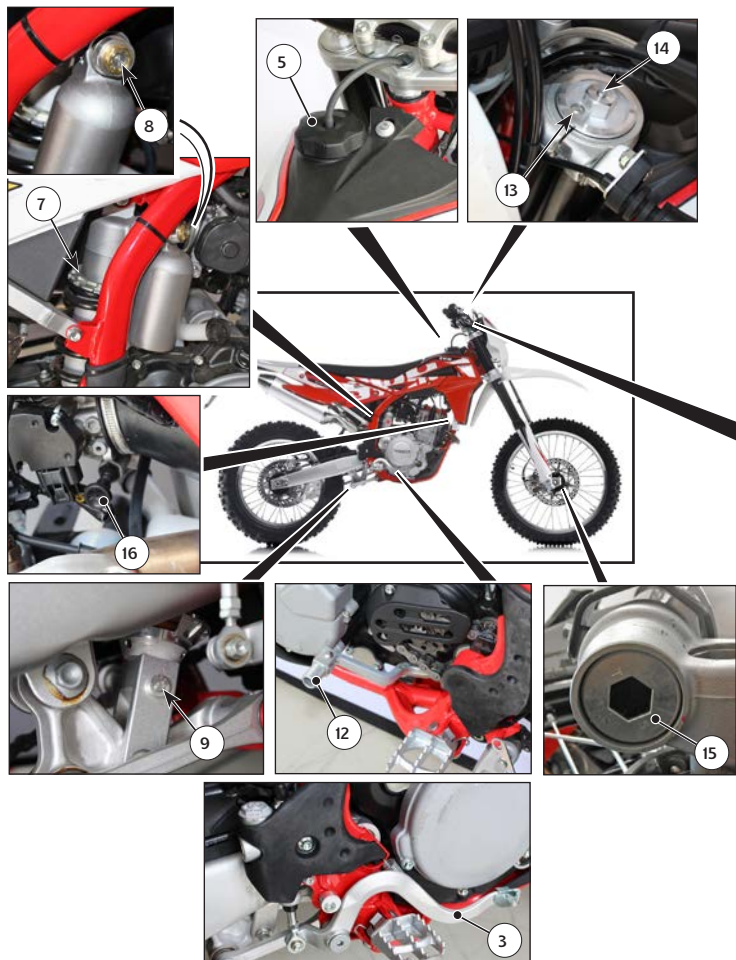
El número de serie, formado por 17 caracteres, se halla en el lado derecho del eje de la dirección.

- (●) = Tipo modelo
- (▲) = Año del modelo (2017)
- (◆) = N° progresivo



1. Número de bastidor

2. Número de motor



UBICACIÓN DE LOS MANDOS

1. Palanca mando freno delantero
2. Puño de mando del acelerador
3. Pedal mando freno trasero
4. Descompresor manual
5. Tapón depósito carburante
6. Conmutador derecho (arranque eléctrico del motor)
7. Ajuste precarga muelle amortiguador
8. Ajuste compresión amortiguador (baja y alta velocidad de amortiguación)
9. Ajuste extensión amortiguador
10. Conmutador izquierdo
11. Palanca mando embrague
12. Pedal mando cambio de marchas
13. Tornillo de purga de aire de vástago horquilla
14. Ajuste extensión para vástago horquilla
15. Ajuste compresión para vástago horquilla
16. Dispositivo starter (lado izquierdo)

LLAVES

Con la motocicleta se entregan dos llaves (una de recambio) que permiten intervenir:

- a) en el interruptor de encendido;
- b) en la cerradura del bloqueo de la dirección.

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Tipo..... monocilindrico de 4 tiempos
Enfriamiento por liquido con electroventilador
Diámetro cilindro (300)..... mm 83
Diámetro cilindro (500)..... mm 97
Carrera (300)..... mm 55
Carrera (500)..... mm 67,8
Cilindrata (300)..... cm³ 297,6
Cilindrata (500)..... cm³ 501
Relación de compresió..... 12,9:1
Puesta en marcha..... electrico
(condispositivo de descompresión automático)

DISTRIBUCION

Tipo . doble eje a excéntricos en cabeza; 4 valvulas
Juego valvulas (a motor frio)
Aspiración..... 0,10 ÷ 0,15 mm
Escape..... 0,2 ÷ 0,25 mm

LUBRICACIÓN

Tipo..... de cárter seco con dos bombas a
lóbulos y filtro a cartucho

ENCENDIDO

Tipo..... Electrónico de descarga inductiva
con avance variable de control digital
Bujía tipo..... NGK CR8EB
Distancia electrodos bujía..... 0,7 mm

ALIMENTACION

Tipo..... a inyección eletrónica

TRANSMISION PRIMARIA

Piñón motor- Corona embrague
(300)..... Z 24- Z 88
(500)..... Z 23- Z 63

Relación de transmisión

(300)..... 3,666
(500)..... 2,739

EMBRAGUE

Tipo..... multidisco en baño de aceite
con mando hidráulico

CAMBIO VELOCIDAD

Tipo..... de engranajes de toma constante
Relación de transmisión
En 1a velocidad..... 2,000 (z 28/14)
En 2a velocidad..... 1,611 (z 29/18)
En 3a velocidad..... 1,333 (z 24/18)
En 4a velocidad..... 1,086 (z 25/23)
En 5a velocidad..... 0,920 (z 23/25)
En 6a velocidad..... 0,814 (z 22/27)

TRANSMISION SECUNDARIA

Piñón salida cambio- Corona en la rueda
RS 300 R Z 13- Z 50
RS 500 R Z 13- Z 46

Relación de transmisión

RS 300 R 3,846
RS 500 R 3,538

BASTIDOR

Tipo..... monoviga, doble cuna,
en tubos de acero; bastidor trasero
en aleación ligera.

SUSPENSION DELANTERA

Tipo..... horquilla telehidráulica de
vástagos vueltos al revés y perno
adelantado (regulable en compresión y
extensión); vástagos Ø 48 mm

Carrera en el eje de las patas 300 mm;

SUSPENSION TRASERA

Tipo..... progresiva con
monoamortiguador hidráulico

Carrera de la rueda 296 mm

FRENO DELANTERO

Tipo..... de disco fijo Ø 260 mm de mando
hidráulico y pinza flotante;

FRENO TRASERO

Tipo..... de disco flotante Ø240 de mando
hidráulico y pinza flotante

LLANTAS

Delantera in liga ligera: 1,6x21"
Trasera in liga ligera: 2,15x18"

NEUMÁTICO

Delantero	90/90x21"
Trasero	140/80x18"

Presión de inflado en frío utilización en carretera (delantero)	1 Kg/cm ²
(trasero)	1,2 Kg/cm ²

Presión de inflado en frío utilización fuera de carretera (delantero)	1,5 Kg/cm ²
(trasero)	2,0 Kg/cm ²

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDAD

Distancia entre ejes	mm 1483
Longitud total	mm 2267
Larghezza massima	mm 820
Altura máxima	mm 1285
Altura sillín	mm 963
Altura mínima desde el suelo	mm 300

Peso a secco	
(RS 300 R)	kg 107
(RS 500 R)	kg 111
Capacidad depósito carburante (incluida una reserva, para di l 1,8)	l 7,2
Líquido circuito de enfriamiento	l 1,1+1,3

Aceite en el carter	
Substitución aceite y filtro aceite	l 1,7
Substitución aceite	l 1,5

TABLA DE LUBRICACIÓN, REPOSTAJES

Aceite lubricación motor, cambio de marchas,
transmisión primaria
MOTUL 5100 TECHNOSYNTHÈSE 10W50

Líquido refrigerante motor
MOTUL MOTOCOOL EXPERT

Líquido instalación de frenado
MOTUL DOT 3&4

Líquido embrague
ACEITE MINERAL SAE 10 PARA CIRCUITOS
HIDRÁULICOS

Lubricación por grasa
MOTUL GREASE 100

Aceite lubricación cadena transmisión secundaria
MOTUL CHAIN LUBE

Aceite horquilla delantera
MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Aceite amortiguador trasero
MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Protección contactos eléctricos
MOTUL EZ LUBE

MANDOS

GRIFO CARBURANTE

En los vehículos con motor de inyección, la bomba de la gasolina está integrada en el depósito y en la instalación de alimentación de carburante no está montado el grifo ON-OFF-RES.

La indicación de la reserva se señala en el salpicadero digital mediante el chivato correspondiente (Ver el apartado "Instrumento digital, chivatos").

CARBURANTE

El carburante recomendado es gasolina SIN PLOMO de 98 octanos.

Nota*: Si el motor "traquetea", utilizar otra marca de gasolina o un carburante con un número de octanos más elevado.

ATENCIÓN*: Si el motor continúa "traquetean-do", dejar de utilizarlo; podrían producirse graves daños como el agarrotamiento.

ATENCIÓN*: La gasolina es extremadamente inflamable y, en determinadas condiciones, puede ser explosiva. Apagar siempre el motor, no fumar y no acercar flamas o chispas en el área en la que se efectúa el repostaje o la conservación del carburante.

ATENCIÓN*: No rellenar el depósito más allá del límite inferior de la boca de llenado. Tras el repostaje, asegurarse de que el tapón (1) del depósito esté correctamente cerrado.



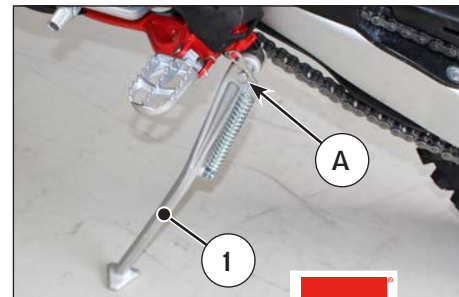
PATA DE CABRA LATERAL

Cada motocicleta está provista de una pata de cabra lateral (1).

ATENCIÓN*: La pata de cabra ha sido diseñada para **SÓLO EL PESO DE LA MOTOCICLETA**. No sentarse sobre el vehículo utilizando la pata de cabra como apoyo; podrían producirse roturas que conllevarían graves lesiones físicas.

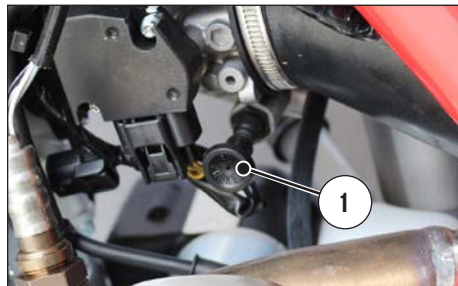
ATENCIÓN*: Apoyar la motocicleta sobre la pata de cabra lateral **SÓLO DESPUÉS** de que el conductor haya descendido de la misma. La pata de cabra lateral se levanta **AUTOMÁTICAMENTE** apenas la motocicleta pasa de la posición de apoyo sobre el firme a la posición vertical.

Comprobar periódicamente la pata de cabra lateral (ver "Ficha de mantenimiento periódico"); asegurarse de que los muelles no estén dañados y que la pata de cabra se mueva libremente. En el caso de que la pata de cabra lateral haga mucho ruido, lubricar el perno (A) de fijación de la misma.



ARRANQUE CON MOTOR FRÍO

Para la puesta en marcha con motor frío, las versiones con motor a inyección tienen un botón de color negro (1) ubicado a la izquierda del cuerpo mariposa. Tirar el botón hacia la parte externa para abrir el cebador, empujar hacia adentro para cerrarlo.



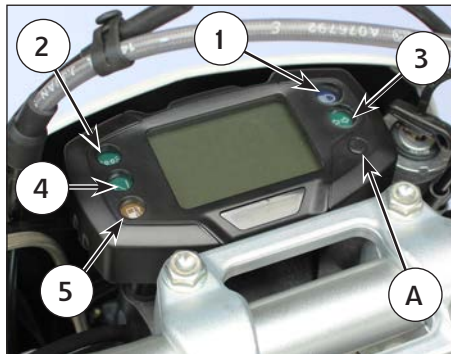
INSTRUMENTO DIGITAL, CHIVATOS

La motocicleta está equipada con un instrumento digital en el cual también están montados 5 chivatos: deslumbrante, luces (con iluminación del display), intermitentes, desembragado y reserva carburante.

- 1- Chivato AZUL "Deslumbrante"
- 2- Chivato VERDE "Luces"
- 3- Chivato VERDE "Intermitentes"
- 4- Chivato VERDE "Desembragado"
- 5- Chivato NARANJA "Reserva carburante"

Notas*:

- Después del arranque del motor, por los primeros 2 segundos aparece la versión del SW de control; acabada la fase de control, en el instrumento se visualizará la última función programada.
- Con cada apagado del motor se suspende la visualización de las funciones del instrumento.
- El paso de una función a la otra y a la relativa



puesta a cero tiene que ser efectuado a través de la tecla SCROLL (A).

- Las funciones, que se pueden seleccionar en el orden, son las siguientes.

- 1- SPEED / ODO
- 2- SPEED / H
- 3- SPEED / RELOJ
- 4- SPEED / TRIP 1
- 5- SPEED / STP 1
- 6- SPEED / AVS 1
- 7- SPEED / SPEED MÁX
- 8- SPEED / TRIP 2
- 9- SPEED / TRP 2 / RELOJ
- 10- SPEED / RPM (Indicación numérica)

.....

Nota*:

La función RPM visualizada en el indicador de barras vertical está **SIEMPRE** activa.

IMPORTANTE:

Funciones del chivato VERDE (4) "PUNTO MUERTO" en caso de FUNCIONAMIENTO DEFECTUOSO DE LA INSTALACIÓN DE ALIMENTACIÓN A INYECCIÓN (diríjase al Concesionario SWM)

- a) Con el cambio NO EN PUNTO MUERTO: el chivato PARPADEA DE MODO INTERMITENTE.
- b) Con el cambio EN PUNTO MUERTO: el chivato queda ENCENDIDO INICIALMENTE DE MODO FIJO luego PARPADEA DOS VECES EN SUCESIÓN RÁPIDA y vuelve A PERMANECER ENCENDIDO FIJO para luego repetir el ciclo.

Eliminado el funcionamiento defectuoso, el chivato (4) vuelve a su función.

1- SPEED (km/h o bien mph) / ODO / RPM (figura 1)

- SPEED: velocidad del vehículo - indicación máx.: 299 km/h o bien 299 mph;
- ODO: odómetro - indicación máx.: 99999 km;
- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.

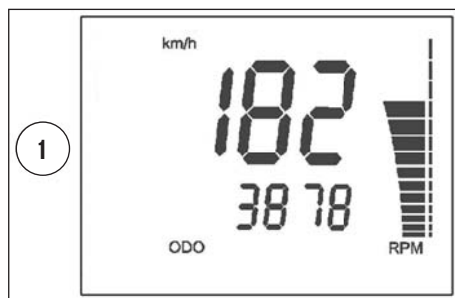
Para pasar de km a millas o de millas a km proceder en el modo siguiente:

- 1) visualizar la figura 1, colocar la llave de encendido en posición OFF y pulsar el botón SCROLL (A).
- 2) colocar la llave de encendido en posición ON manteniendo presionado el botón SCROLL (A) por 3 segundos.

Como confirmación de la ocurrida conversión se activarán, por 3 segundos, "SET" y los segmentos millas /mph o bien km/km/h; se volverá sucesivamente a la función estándar de la figura 1.

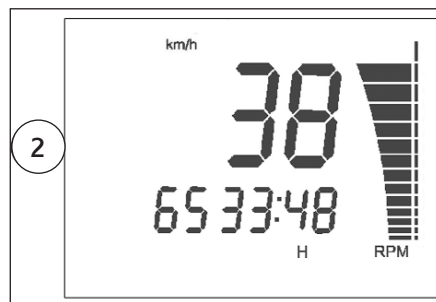
Nota*:

Al final de la operación descrita, el dato ODO será convertido y todos los demás datos borrados (el CONTADOR DE H queda invariable).



2- SPEED / H / RPM (figura 2)

- SPEED: velocidad - indicación máx.: 299 km/h o bien 299 mph;
- H: Indica las horas de funcionamiento del motor (los datos son guardados en memoria permanente cada 10 minutos)
- Indicación máx.: 9999:59;
- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador de barras vertical.

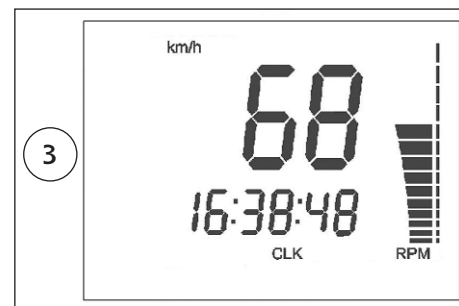


3- SPEED / CLOCK / RPM (figura 3)

- SPEED: velocidad - indicación máx.: 299 km/h o bien 299 mph;
- CLOCK: reloj - indicación de 0:00 a 23:59:59 (el dato se perderá al desconectar la batería).

Para regular el reloj, pulsar el botón SCROLL (A) por más de 3 segundos para incrementar las horas; al soltar el botón, después de 3 segundos es posible incrementar los minutos.

- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.



4- SPEED / TRIP 1 / RPM (figura 4)

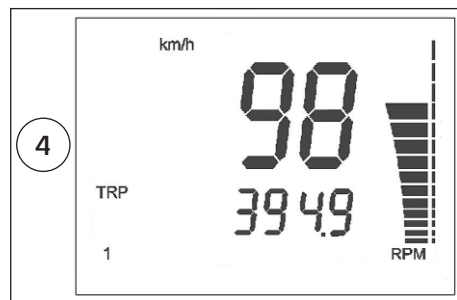
- SPEED: velocidad - indicación máx.: 299 km/h o bien 299 mph;
- TRIP 1: distancia - indicación máx.: 999, 9 km (el dato se perderá al desconectar la batería).

La puesta a cero del STP 1 también implica la puesta a cero de los datos TRIP 1 y AVS 1.

El TRIP 1 está contextualmente activo a STP 1 (*).

- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.

(*): ver figura 5



5- SPEED / STP 1 / RPM (figura 5)

- SPEED: velocidad - indicación máx.: 299 km/h o bien 299 mph;
- STP 1: tiempo de recorrido km-mi.
- Indicación de 0:00 a 23:59:59 (el dato se perderá al desconectar la batería).

El contador STP 1 se activa pulsando el botón SCROLL (A), una vez visualizada la función, durante más de 3 segundos.

- presionando SCROLL (A) por más de tres segundos se pone en marcha el contador;
- presionando SCROLL (A) por una sola vez se bloquea el contador;
- presionando SCROLL (A) por una sola vez se pone en cero el contador;

.....
y así sucesivamente

Nota*:

datos STP 1 + datos TRIP 1 = AVS 1 (*).

- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.

(*): ver figura 6



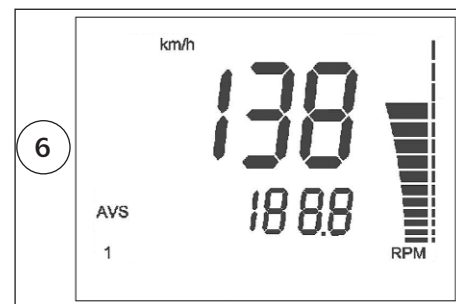
6- SPEED / AVS 1 / RPM (figura 6)

- SPEED: velocidad - indicación máx.: 299 km/h o bien 299 mph;
- AVS 1: representa la velocidad media de recorrido del vehículo, dada una distancia (TRIP 1) y un tiempo de recorrido (STP 1) (el dato se perderá al desconectar la batería).

Nota*:

La puesta a cero del STP 1 también implica la puesta a cero de los datos TRIP 1 y AVS 1.

- RPM: régimen motor visualizado en el indicador

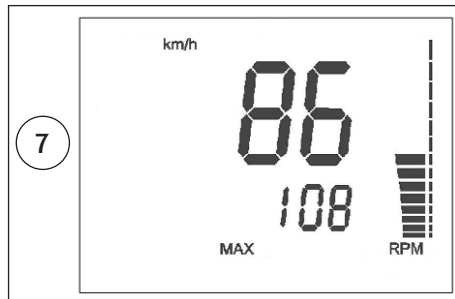


7- SPEED / V MÁX / RPM (figura 7)

- SPEED: velocidad - indicación máx.: 299 km/h o bien 299 mph;
- V MÁX: indica la velocidad MÁX, en km/h o mph, alcanzada por el vehículo.

Indicación máx.: 299 km/h o 299 mph. Para borrar V MÁX, pulsar el botón SCROLL (A) por más de 3 segundos;

- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.

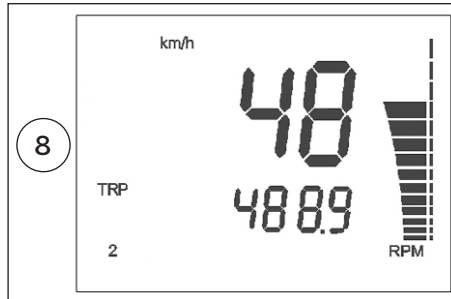


8- SPEED / TRIP 2 / RPM (figura 8)

- SPEED: velocidad - indicación máx.: 299 km/h o bien 299 mph;
- TRIP 2: distancia - indicación máx.: 999,9 km / millas (el dato se perderá al desconectar la batería). Para borrar el TRIP 2, pulsar el botón SCROLL (A) por más de 3 segundos.
- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.

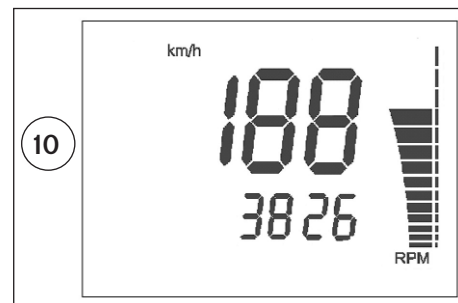
9- TRP 2 / CLOCK / RPM (figura 9)

- TRIP 2: distancia - Indicación máx.: 999,9 km / millas (el dato se perderá al desconectar la batería). Para borrar el TRIP 2, pulsar el botón SCROLL (A) por más de 3 segundos.
- CLOCK: reloj - indicación de 0:00 a 23:59:59 (el dato se perderá al desconectar la batería). Para regular el reloj, pulsar el botón SCROLL (A) por más de 3 segundos, para incrementar las horas; al soltar el botón, después de 3 segundos, es posible incrementar los minutos;
- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.



10- SPEED /RPM (Indicación numérica régimen motor) (figura 10)

- SPEED: velocidad - indicación máx.: 299 km/h o bien 299 mph;
- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical y de la indicación numérica.



MANDO DEL ACELERADOR

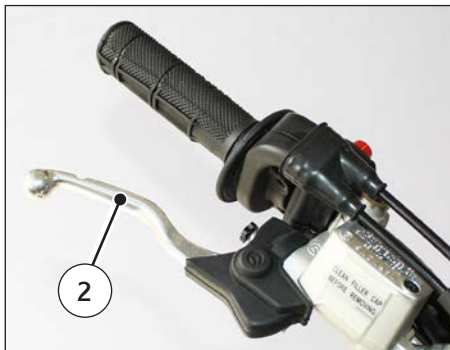
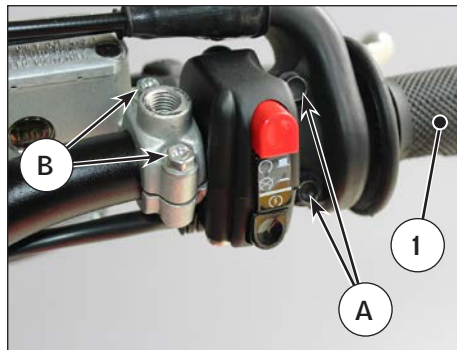
El puño (1) del acelerador está situado en el lado derecho del manillar. La posición del mando en el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

ADVERTENCIA*: No olvide reapretar los tornillos (A) después de la regulación.

MANDO DEL FRENO DELANTERO

La palanca (2) del freno se encuentra en la parte derecha del manillar. La posición del mando en el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

ADVERTENCIA*: No olvide reapretar los tornillos (B) después de la regulación.



INTERRUPTOR DE ENCENDIDO

El interruptor de encendido tiene dos posiciones.

- Desde la posición OFF, posición de extracción de la llave, girar la llave (1) en sentido horario a la posición ON; se activan: el encendido, las luces de posición y los receptores eléctricos y se podrá arrancar la motocicleta.



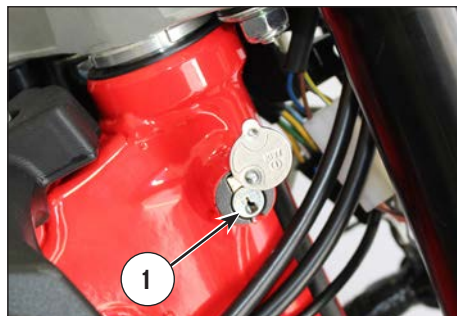
BLOQUEO DEL MANILLAR

La motocicleta está provista de un bloqueador (1) de dirección que se encuentra en la parte derecha de la manillar de dirección.

Para bloquear la dirección actúe como se indica a continuación:

gire el manillar hacia la izquierda, coloque la llave en la cerradura y gire en sentido antihorario. Empuje hacia dentro y si fuera necesario, gire el manillar en los dos sentidos. Gire la llave en el sentido horario y extraígalas de la cerradura.

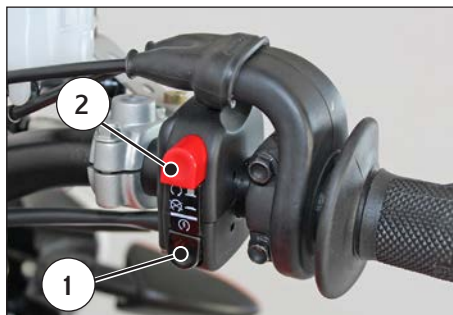
Para debloquear la dirección, cumpla las operaciones en sentido inverso.



CONMUTADOR DERECHO EN EL MANILLAR

El conmutador derecho tiene los siguientes mandos:

- 1) Botón de arranque del motor
- 2) Interruptor de EMERGENCIA de parada del motor.



CONMUTADOR IZQUIERDO EN EL MANILLAR

El conmutador izquierdo tiene los siguientes mandos:

- 1)  Luces de carretera (con retorno automático)
- 2)  Mando selección luces de carretera

 Mando selección luces de cruce

- 3)  Activación de intermitentes izquierdos (con retorno automático)
-  Activación de intermitentes derechos (con retorno automático)

Para desactivar el intermitente, presionar sobre la palanca de mando una vez que ésta haya vuelto al centro.

- 4)  Avisador acústico



MANDO EMBRAGUE

La palanca (1) de mando hidráulico del embrague está situada en el lado izquierdo del manillar y está dotada de protección.

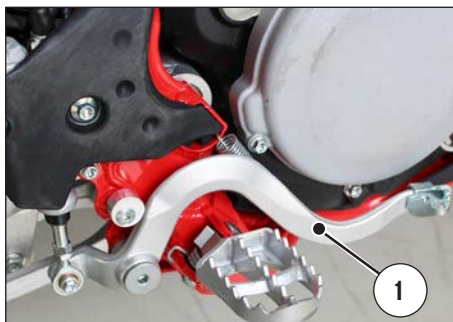
La posición del mando del embrague sobre el manillar se puede regular aflojando el tornillo inferior (A) de fijación.

ADVERTENCIA*: No olvide reapretar el tornillo después de la regulación.



MANDO DEL FRENO TRASERO

El pedal (1) de mando del freno trasero se encuentra en el lado derecho de la motocicleta. En el momento del frenado, un interruptor de stop provoca el encendido de la lámpara del piloto trasero.



MANDO DE CAMBIO DE MARCHAS

La palanca (1) está situada en el lado izquierdo del motor. El piloto, cada vez que cambie de marcha, debe soltar el pedal, que volverá a su posición central; La posición “desembragado” (N) se encuentra entre la primera y la segunda marcha.

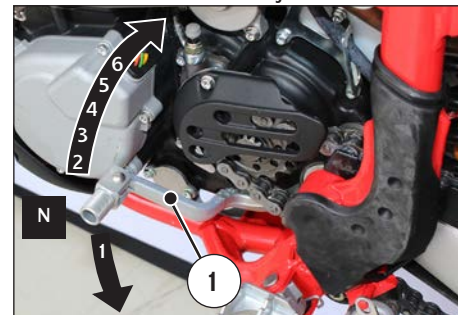
La primera marcha se mete empujando hacia abajo la palanca; para las restantes marchas, empujarla hacia arriba.

La posición de la palanca en el árbol puede variarse. Para efectuar esta operación es preciso aflojar el tornillo, retirar la palanca y colocarla en una nueva posición en el árbol.

Bloquee el tornillo una vez efectuada la operación.

ADVERTENCIA*: No cambiar de marcha sin desembragar y dejar de accionar el puño del acelerador. El motor podría “embalsarse” y sufrir daños.

ATENCIÓN*: No desacelerar reduciendo las marchas cuando se circule a una velocidad que podría provocar el “embalamiento” del motor o causar pérdida de adherencia a la rueda trasera, si se seleccionara la marcha justo inferior.



INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA

ATENCIÓN*: la motocicleta es homologada para ser utilizada solamente por el conductor y por eso es prohibido transportar un pasajero.

Nota*: Si no está acostumbrado al funcionamiento de la moto, antes de conducirla, lea atentamente las instrucciones que figuran en el párrafo “MANDOS”.

COMPROBACIONES PRELIMINARES

Siempre que se desee utilizar la motocicleta, debe realizarse una inspección general procediendo a las siguientes verificaciones:

- compruebe el nivel del carburante y del aceite motor;
- compruebe el nivel del líquido de frenos y del embrague;
- compruebe la dirección girando el manillar hasta el tope en ambos sentidos;
- compruebe la presión de los neumáticos;
- compruebe la tensión de la cadena;
- compruebe y, si necesario, ajuste el mando del acelerador;
- gire la llave del interruptor del encendido a la posición ON: asegúrese de que se enciende la pantalla del instrumento y, con el cambio en punto muerto, que se enciende el chivato de este último;
- encienda las luces de posición, las luces de carretera y asegúrese de que se encienden los chivatos correspondientes;

- accione los intermitentes y asegúrese de que se encienden los chivatos correspondientes.
- asegúrese de que se enciende la luz de stop trasera.

INSTRUCCIONES PARA EL RODAJE

La exclusividad del proyecto, la alta calidad de los materiales usados y el montaje esmerado le garantizan confort ya desde el primer momento. De todas maneras, durante los primeros 1500 Km es preciso observarse AL PIE DE LA LETRA las siguientes normas cuyo INCUMPLIMIENTO PODRÁ ACORTAR LA VIDA ÚTIL Y MERMAR PRESTACIONES A LA MOTO:

- antes de usar el vehículo es preciso calentar el motor a bajas revoluciones;
- evitar los arranques rápidos y no hacer girar el motor a altas revoluciones con las marchas bajas;
- conducir a velocidad moderada hasta que el motor se haya calentado;
- usar repetidamente ambos frenos para rodar las pastillas y los discos;
- evitar mantener durante mucho tiempo la misma velocidad;
- evitar recorrer largos trayectos sin efectuar paradas;
- no conducir NUNCA en bajada con el CAMBIO EN PUNTO MUERTO sino que es preciso embragar la marcha con el fin de utilizar el freno-motor, evitando de este modo un desgaste rápido de las pastillas.

IDENTIFICACIÓN DE LOS INCONVENIENTES DE FUNCIONAMIENTO

La siguiente lista de eventuales inconvenientes de funcionamiento sirve, en general, para identificar su origen y aplicar el remedio correspondiente.

El motor no arranca

- Técnica de arranque no adecuada: atenerse a las indicaciones del párrafo “Arranque del motor”
- Bujía sucia: limpiarla
- La bujía no genera chispa: ajustar la distancia entre electrodos
- Motor de arranque averiado: repararlo o sustituirlo
- Pulsador de arranque averiado: sustituir el conmutador.

El motor se resiste a arrancar

- Bujía sucia o en malas condiciones: limpiarla o sustituirla

El motor arranca, pero funciona de modo irregular

- Bujía sucia o en malas condiciones: limpiarla o sustituirla
- Distancia no adecuada entre los electrodos de la bujía: regularla

La bujía se ensucia fácilmente

- Bujía no adecuada: sustituirla

El motor se recalienta

- Obstrucción del flujo de aire en los radiadores: limpiarlos
- Ventilador eléctrico averiado: sustituir el interruptor térmico
- Cantidad insuficiente de líquido refrigerante: reabastecer.

Al motor le falta potencia

- Filtro del aire sucio: limpiarlo
- Distancia excesiva entre electrodos bujía: ajustarla
- Juego de válvulas incorrecto: ajustarlo
- Compresión insuficiente: averiguar la causa

El motor traquetea

- Fuerte acumulación de carbón en la cúspide del pistón o en la cámara de explosión: limpiarla
- Bujía averiada o con grado térmico erróneo: sustituirla

La dinamo no carga o no carga lo suficiente:

- Cables del regulador de tensión mal conectados o en cortocircuito: conectarlos correctamente o sustituirlos
- Bobina dinamo defectuosa: sustituirla
- Rotor desmagnetizado: sustituirlo
- Regulador de tensión averiado: sustituirlo

La batería se recalienta:

- Regulador de tensión averiado: sustituirlo

Dificultad para embragar las marchas:

- Aceite del motor con viscosidad excesivamente alta: sustituir por el aceite prescrito

El embrague patina:

- Carga de los muelles insuficiente: sustituirlos
- Discos embrague gastados: sustituirlos

Los frenos no funcionan adecuadamente:

- Pastillas gastadas: sustituirlas

ARRANQUE DEL MOTOR

A motor frío, es decir después de prolongada detención de la motocicleta o en presencia de baja temperatura ambiental, obrar en el modo siguiente:

- 1) poner la llave (1) del interruptor de encendido en posición ON (el zumbido que se produce girando la llave en posición ON se debe a la bomba del combustible que da presión a la instalación de alimentación);
- 2) tirar el pomo (2) del starter;
- 3) tirar de la palanca (3) del embrague;
- 4) poner el pedal (4) de la caja de cambios en punto muerto;
- 5) controlar que el pulsador (5) se encuentre en posición extraída y pulsar el pulsador (6) de arranque.

Volver a llevar el pomo (2) del starter en la posición inicial apenas el motor pueda mantener el mínimo.

En caso de arranque en caliente NO utilice el starter. No haga funcionar el motor frío a un número elevado de revoluciones a fin de permitir que se caliente el aceite y que circule en todos los puntos que necesitan lubricación.

Nota*: En el soporte de la palanca del embrague está montado un interruptor de seguridad que permite realizar el arranque SÓLO con la palanca del embrague activada.

Si bien el motor dispone de un dispositivo de descompresión automático puede ser necesario, en algunos casos (anegado del cuerpo de mariposa o dificultad de puesta en marcha porque la batería no está cargada lo suficiente), usar el descompresor manual colocado a la izquierda del manubrio. En estos casos, tirar la palanca (7) presionando contemporáneamente el botón de arranque (6), soltar la palanca (7) manteniendo presionado el botón (6) después soltarlo.

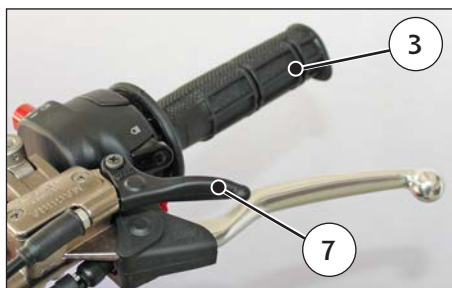
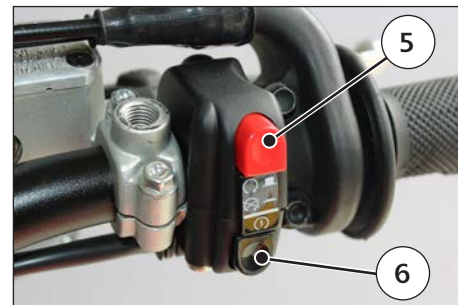
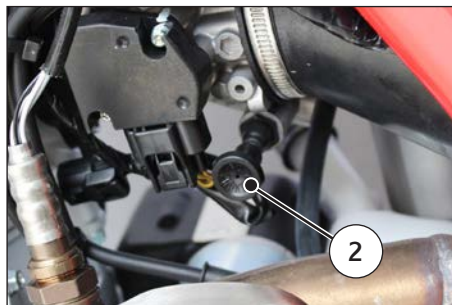
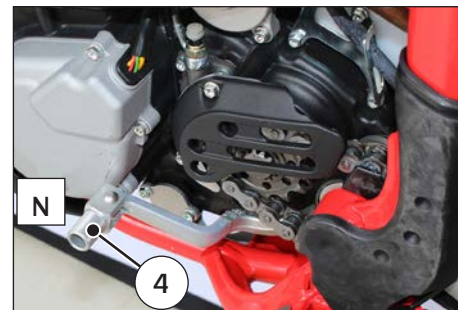
NOTA IMPORTANTE EN CASO DE ARRANQUE A FRÍO A. BAJAS TEMPERATURAS

Se recomienda de efectuar una breve calefacción a lo mínimo hasta a cuando, después de haber desconectado el dispositivo del starter, habrá una normal respuesta del motor a las aberturas del mando gas. De esta manera el aceite, al circular, alcanza todos los puntos que necesitan lubricación y el líquido refrigerante alcanza la temperatura necesaria para el funcionamiento correcto del motor.

Evitar efectuar una calefacción demasiado prolongada del motor.

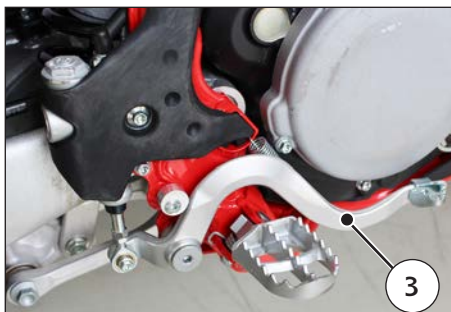
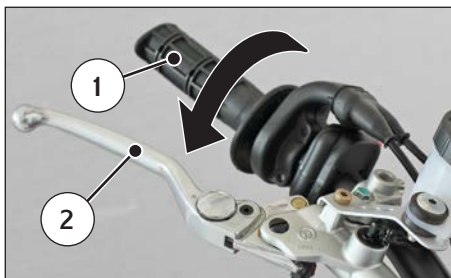
IMPORTANTE*: No acelere nunca el motor después de un arranque en frío.

ATENCIÓN*: La instalación de descarga contiene gas de monóxido de carbono. No dejar que el motor gire en lugares cerrados.



PARADA DE LA MOTOCICLETA Y DEL MOTOR

- Cerrar completamente el mando (1) del gas de manera que la motocicleta decelere.
- Frenar con los frenos delanteros (2) y traseros (3) mientras se reducen las marchas (para obtener una fuerte desaceleración, actuar de manera decidida sobre la palanca y el pedal de los frenos).
- Una vez detenida la motocicleta, tirar de la palanca de embrague (4) y colocar la palanca de cambios (5) en posición de punto muerto.
- Girar la llave de arranque (6) en posición OFF (posición de extracción de la llave).



PARADA DEL MOTOR EN EMERGENCIA

- Pulsar el botón rojo (7) para detener el motor; después del uso volver a colocarlo en posición "extraída".

ATENCIÓN*: En algunos casos, puede resultar útil el uso independiente del freno delantero o del trasero. Utilizar el freno delantero con prudencia, sobre todo en terrenos resbaladizos. El uso incorrecto de los frenos puede causar accidentes graves.

ATENCIÓN*: En caso de bloqueo del gas en la posición abierta o de otra anomalía funcional que hiciera girar el motor de manera incontrolable, accionar INMEDIATAMENTE el pulsador (7) de parada del motor. Mantener el control de la motocicleta haciendo un uso normal de los frenos y de la dirección, mientras se mantiene accionado el pulsador de parada.



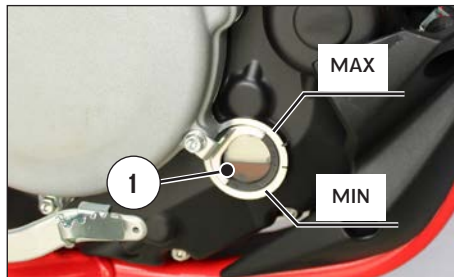
COMPROBACIÓN DEL NIVEL DEL ACEITE

Con el vehículo sobre suelo llano y en posición vertical, verificar el nivel del aceite a través de la mirilla de inspección (1) que se encuentra en el cárter derecho del motor. Verificar que el nivel se encuentre entre las dos marcas MIN y MAX.

Para agregar aceite es preciso quitar el tapón de llenado (2).

Nota*: Realice esta operación con el motor caliente.

ATENCIÓN*: Tener cuidado de no tocar el aceite caliente del motor.

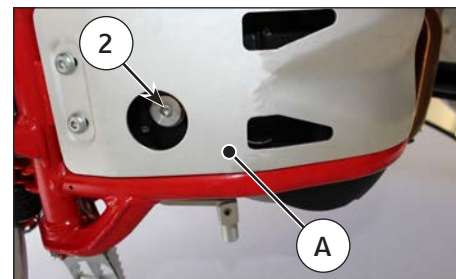


SUBSTITUCION ACEITE MOTOR Y LIMPIEZA- SUBSTITUCION FILTROS DE RED Y DEL CARTUCHO FILTRO

ATENCIÓN*: Tener cuidado a no tocar l'aceite motor caliente.

La operación se deberá realizar, CON EL MOTOR CALIENTE, como indicado a continuación:

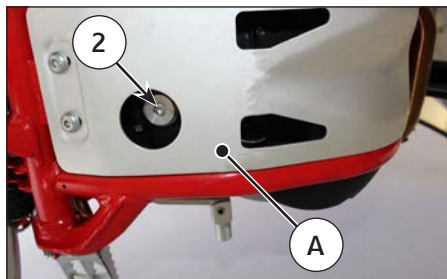
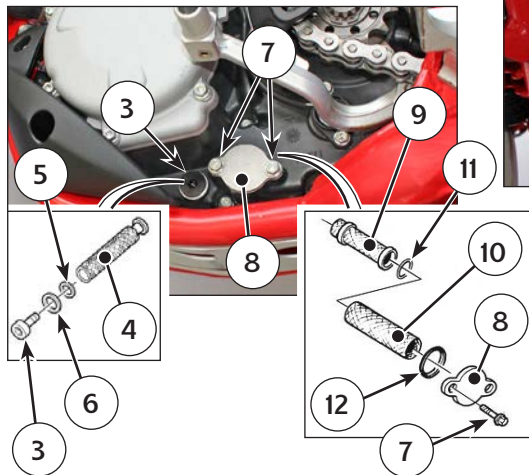
- quitar el tapón de carga (1);
- aunque no es indispensable, es aconsejable quitar la protección (A) del motor;
- colocar un recipiente debajo del motor;
- quitar el tapón de descarga (2);
- evacuar el aceite de vaciado y limpiar el imán en el tapón;
- sustituir los filtros como se describe en los puntos siguientes.



LIMPIEZA DE LOS FILTROS METÁLICOS

Después de haber descargado el aceite como ha sido descrito anteriormente, realizar lo siguiente:

- Desenroscar el tapón (3) y quitar el filtro (4).
- Limpiar el filtro (4) utilizando gasolina.
- Controlar el estado de la junta "OR" (5), si está gastada, sustituirla.
- Volver a montar todo en el orden inverso a las operaciones de desmontaje posicionando correctamente la arandela de aluminio (6).
- Desenroscar los dos tornillos (7) y quitar la tapa (8).
- Limpiar los filtros (9) y (10) utilizando gasolina.
- Controlar el estado de las juntas "OR" (11) y (12), si están gastadas, sustituirlas.

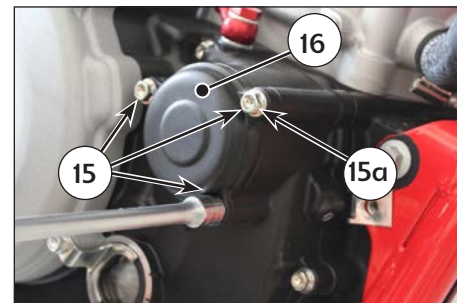
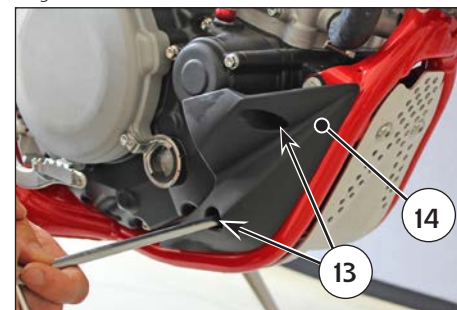


- Volver a montar todo en el orden inverso a las operaciones de desmontaje posicionando correctamente las juntas "OR" (11) y (12).
- Una vez sustituidos los filtros, volver a montar el tapón de descarga (2), la protección del motor (A) y verter la cantidad prevista de aceite.

SUSTITUIR EL CARTUCHO DEL FILTRO

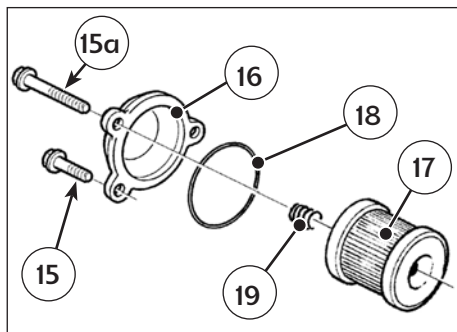
Después de haber descargado el aceite como ha sido descrito anteriormente, realizar lo siguiente:

- Desenroscar los dos tornillos (13) y quitar el cárter (14).
- Desenroscar los tres tornillos (15) y quitar la tapa (16).
- Sustituir el filtro (17).
- Controlar el estado de la junta "OR" (18), si está gastada, sustituirla.



- Volver a montar todo realizando las operaciones en orden inverso, prestando atención de posicionar correctamente la junta OR (18), el muelle (19).

ATENCIÓN*: el tornillo (15a) es más largo y debe montarse exactamente en la posición indicada en la figura.



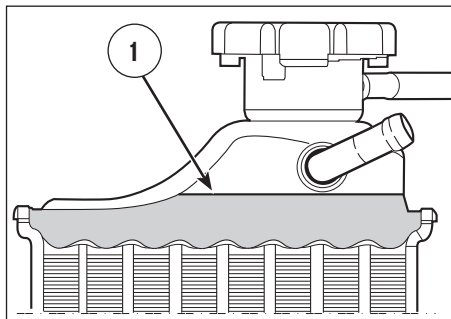
COMPROBACIÓN DEL NIVEL DEL LÍQUIDO REFRIGERANTE

Comprobar el nivel (1) en el radiador derecho con el motor frío y con la motocicleta en posición vertical. El refrigerante se debe encontrar 10 mm por encima de los elementos y, además, no tiene que superar la mitad del depósito de recuperación (2) situado delante del amortiguador trasero.

El tapón(3) del radiador presenta dos posiciones de bloqueo, la primera sirve para la descarga preven-

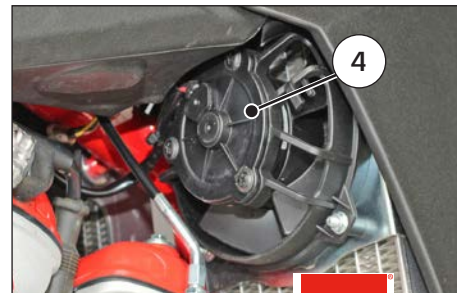
tiva de la presión existente en el circuito de refrigeración.

ADVERTENCIA*: No quite el tapón (3) del radiador con el motor caliente. Se corre el riesgo de que escape líquido y produzca quemaduras.



ADVERTENCIA* Recordar que el ventilador de refrigeración (4) puede ponerse en marcha también con el interruptor de encendido en la posición OFF; trabajar, por tanto, a una distancia prudente de las aspas del ventilador.

Nota*: Pueden surgir dificultades a la hora de eliminar el líquido de superficies pintadas. En tal caso, lavar con agua.



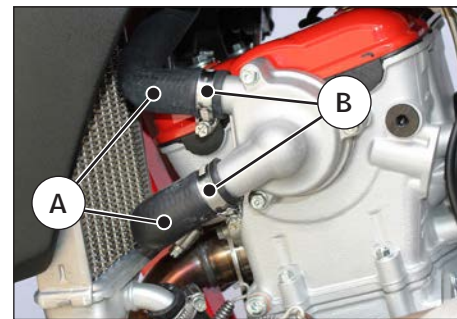
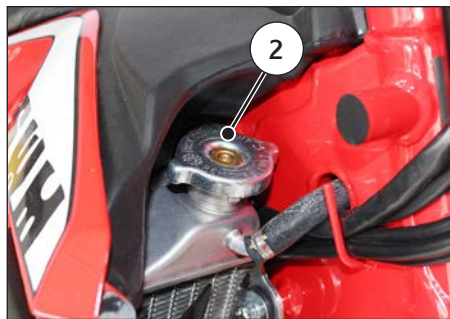
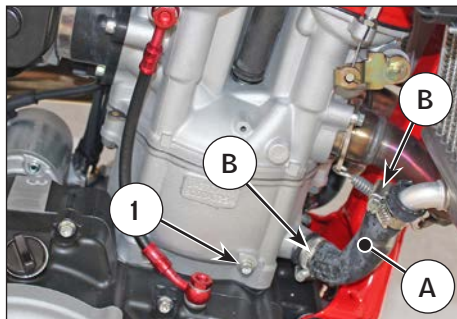
SUSTITUCIÓN DEL LIQUIDO REFRIGERANTE

ATENCIÓN*: La sustitución del líquido refrigerante se debe realizar con el motor y el líquido fríos.

Procedimiento estándar

- Colocar un recipiente debajo del tornillo de purga (1), en el lado derecho del cilindro. EN PRIMER LUGAR, extraer el tornillo (1), abrir LENTAMENTE el tapón (2) del radiador derecho, inclinar la moto hacia el lado derecho y dejar que salga todo el líquido. Volver a colocar el tornillo (1).

- Colocar en el radiador la cantidad de líquido prescrita y calentar el motor para eliminar las posibles burbujas de aire.
- Esperar hasta que se enfríe el líquido refrigerante, luego quitar el tapón (2) y comprobar el nivel como se indica en el apartado "Comprobación del nivel del líquido refrigerante".
- Compruebe periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico"): esto evitará que se produzcan pérdidas de agua y, por tanto, el peligro de agarrotamiento del motor. Si en la superficie de los tubos (A) se observan grietas, hinchazones o endurecimientos debidos a que los manguitos están secos, es conveniente sustituirlos.
- Comprobar que estén correctamente fijadas las abrazaderas (B).



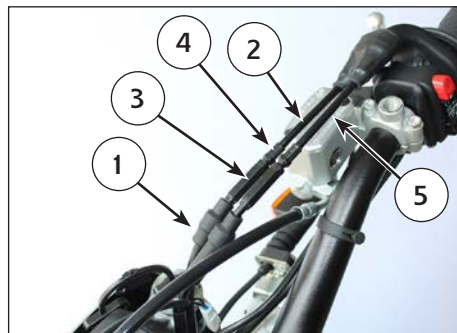
REGULACION CABLE MANDO MARIPOSA

Para comprobar que el ajuste de la transmisión del mando de la mariposa sea correcto, haga lo siguiente:

- desplazar el capuchón superior de goma (1);
- compruebe, desplazando adelante y atrás la transmisión (2) que haya un juego de 2 mm aproximadamente;
- en caso contrario, desbloquear la contratuerca (3) y girar adecuadamente el tornillo de regulación (4) (desenroscándolo para disminuir el juego y enroscándolo para aumentarlo);
- bloquear nuevamente la contratuerca (3).

ATENCIÓN*: Utilizar el vehículo con el cable de accionamiento del acelerador dañado, perjudica notablemente la seguridad en la conducción.

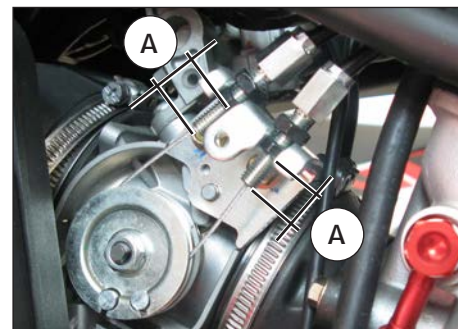
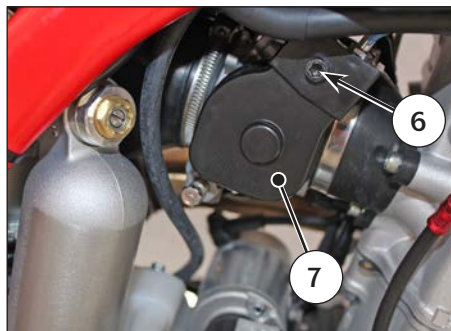
ATENCIÓN*: Los gases de descarga contienen monóxido de carbono. No dejar que el motor gire en lugares cerrados.



Nota*: En caso de sustitución de los cables (2) y (5) del mando de gas, realizar lo siguiente:

- desenroscar el tornillo (6) y quitar la tapa (7);
- sustituir los cables (2) y (5) y al realizar el ensamblaje, respetar la dimensión A (10mm) indicada en la foto. Volver a montar la tapa de protección (7) mediante el tornillo (6) y ajustar los cables en el manubrio, como se ha descrito con anterioridad.

Para la sustitución de los cables, retire el tanque de combustible.



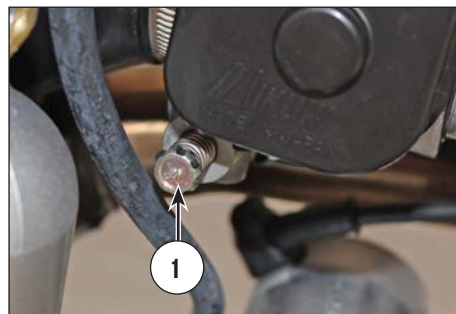
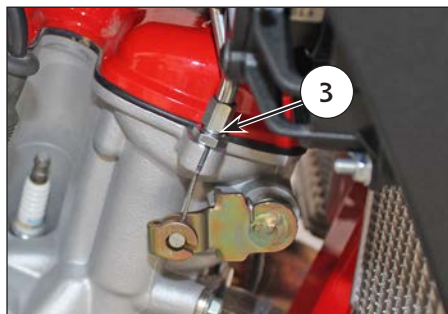
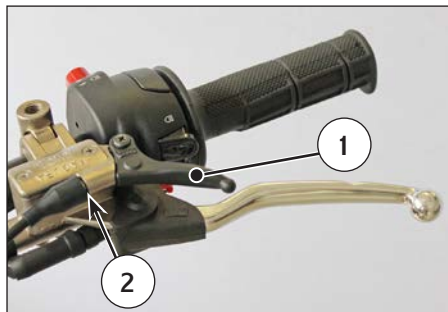
AJUSTE DEL RALENTÍ

El ajuste debe realizarse siempre con el motor caliente y con el mando del acelerador en la posición cerrada, efectuando las siguientes operaciones:

- Girar el tornillo de regulación del ralentí (1) ubicado a la derecha del vehículo, en el cuerpo de la válvula de mariposa, hasta obtener un ralentí de 1.650 rpm (girar en el sentido horario para aumentar las revoluciones y en el sentido antihorario para disminuirlo).

REGULACIÓN DE LA TENSIÓN DEL CABLE DE DESCOMPRESIÓN MANUAL

El soporte de la palanca (1) es provisto de un tensor (2) para regular el juego que tiene que estar de unos 3 mm; una ulterior posibilidad de grabación es ofrecida por el ajuste (3) sito a la derecha del motor (actuar sobre este último cuando ya no es posible regular correctamente el juego con el tensor sobre el manillar).



COMPROBACIÓN DE LA BUJÍA DE ENCENDIDO

La distancia entre los electrodos de la bujía (2) debe ser de 0,7 mm.

Una distancia mayor puede causar dificultades de puesta en marcha y sobrecarga de la bobina.

Una distancia menor puede causar problemas de aceleración, de funcionamiento en ralentí y de presiones a bajas velocidades.

Limpie la suciedad alrededor de la base de la bujía antes de retirarla después de haber quitado el capuchón (1).

Es útil examinar el estado de la bujía inmediatamente después de retirarla de su asiento, dado que los depósitos y la coloración del aislante suministran indicaciones útiles.

Grado térmico exacto:

El extremo del aislante está seco y el color es marrón claro o gris.

Grado térmico elevado:

El extremo del aislante está seco y cubierto de incrustaciones oscuras.

Grado térmico bajo:

La bujía se ha recalentado y el extremo del aislante es cristalino y de color blanco o gris.

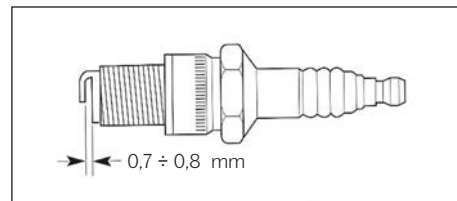
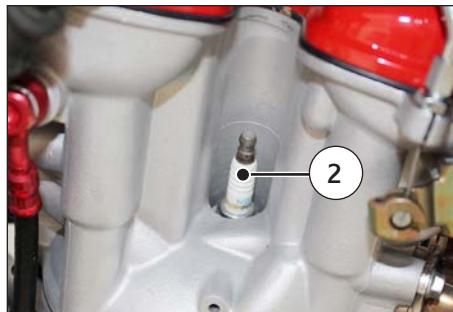
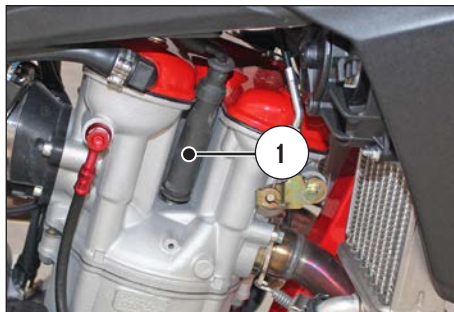
ADVERTENCIA*: Realizar la sustitución de la bujía, con otra de igual gradación.

ADVERTENCIA*: Una bujía de grado térmico demasiado elevado puede causar preencendido con posibles daños al motor.

Una bujía de grado térmico demasiado bajo puede causar un notable aumento en los depósitos carbonosos.

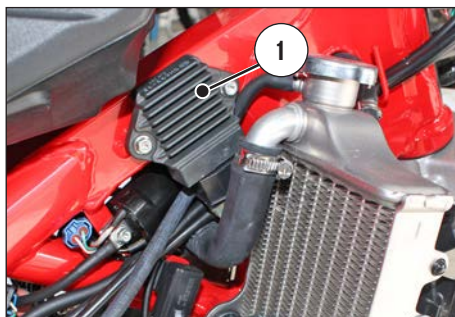
Antes de volver a montar la bujía, ejecute una minuciosa limpieza de los electrodos y del aislante utilizando un cepillo metálico. Aplicar grasa grafitada a la rosca de la bujía, atornillarla a mano hasta el tope y apretarla a un par de $10 \div 12$ Nm. Aflojar la bujía y apretarla nuevamente a $10 \div 12$ Nm.

Toda bujía que presente rayaduras en el aislante o que tenga los electrodos corroídos debe ser sustituida.



REGULADOR DE TENSIÓN

El regulador de voltaje (1) está ubicado en el lado derecho del chasis, en la parte delantera.

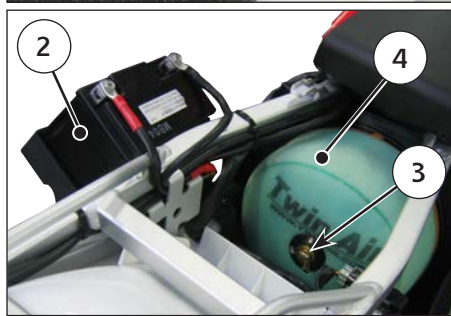
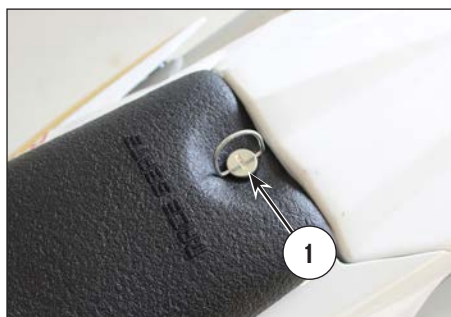


CONTROL FILTRO AIRE

Girar en sentido antihorario el perno posterior (1) y extraer el sillín desvinculándolo del tornillo de fijación delantero.

Extraer la batería (2) y posicionarla al costado del vehículo.

Saque el tornillo (3) y remueva el filtro del aire completo (4). Separe el filtro (5) del bastidor (6).

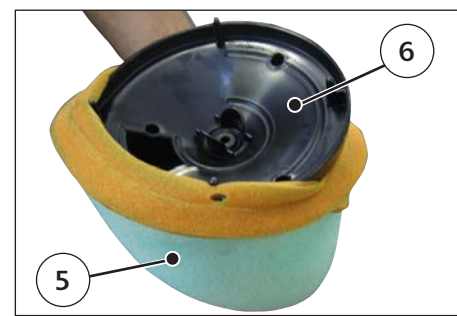


LIMPIEZA FILTRO AIRE

Lavar el filtro con un detergente específico y séquelo perfectamente. Sumérjalo en aceite especial por filtros y estrujarlo para hacer salir el en aceite superfluo.

ATENCIÓN*: Para la limpieza del elemento filtrante no utilizar gasolina o solvente de punto de inflamabilidad bajo; podrían ocurrir incendios o explosiones.

ATENCIÓN*: Limpiar el elemento filtrante en un área bien ventilada y no acercar chispas o flamas al área de trabajo.

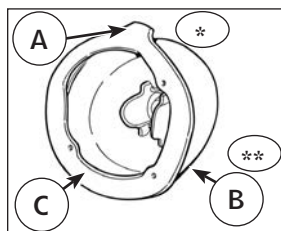


MONTAJE

Coloque grasa sobre los bordes (C) del filtro del lado de su alojamiento a fin de obtener una buena estabilización. Al volver a montar el filtro en su alojamiento, asegurarse de que la oreja (A) esté dirigida hacia arriba y que la arista (B) se encuentre en el lado inferior izquierdo de la caja del filtro. Vuelva a montar las demás partes sacadas anteriormente.

ATENCIÓN *: En caso de montaje incorrecto del filtro, suciedad y polvo podrían introducirse y provocar el desgaste rápido de los segmentos pistón y del cilindro.

*: lado superior
**: lado izquierdo



REGULACION JUEGO DE LOS COJINETES DE LA DIRECCION

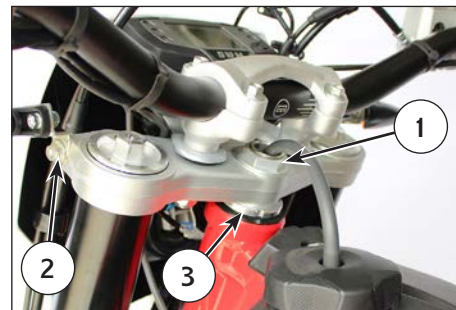
Por motivos de seguridad, la dirección tendrá que estar regulada siempre de manera tal que el manillar gire libremente sin juego. Para controlar el ajuste de la dirección, coloque debajo del motor un caballete o un soporte de modo que la rueda delantera quede levantada del suelo.

Pulse ligeramente en los extremos del manillar para poner en rotación la articulación de la dirección; el manillar tiene que girar sin esfuerzo.

Póngase en el suelo frente a la moto, coja los extremos inferiores de los porta-varillas de la horquilla y muévalos en el sentido perpendicular al eje. Si advierte juego deberá regular de la siguiente manera:

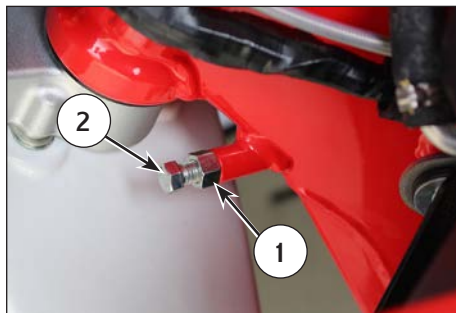
- afloje la tuerca (1) del tubo de dirección;
- afloje los tornillos (2) de fijación de la culata de dirección en los vástagos de la horquilla;
- girar en el sentido de las agujas del reloj la abrazadera (3) del tubo de dirección usando la llave especial hasta obtener el ajuste correcto del juego.
- apriete la tuerca (1) del tubo al par de torsión de $8 \div 9 \text{ Kg m}$ ($78,4 \div 88,3 \text{ Nm}$)
- apriete los tornillos (2) en la cabeza de dirección a $22,5 \div 26,5 \text{ Nm}$ ($2,3 \div 2,7 \text{ Kg m}$).

ADVERTENCIA*: Por razones de seguridad, no conducir el motociclo con los cojinetes de dirección dañados.



REGULACIÓN DEL ÁNGULO DE VIRAJE

El ángulo de viraje se puede variar interviniendo en los grupos de regulación ubicados a los lados del manguito de dirección, del siguiente modo: aflojar la contratuerca (1) y girar el tornillo de regulación (2) hasta obtener el ángulo deseado, luego apretar nuevamente la contratuerca (1). Efectuar modificaciones del mismo tipo en ambos lados.



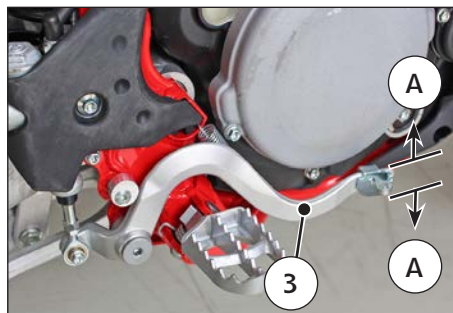
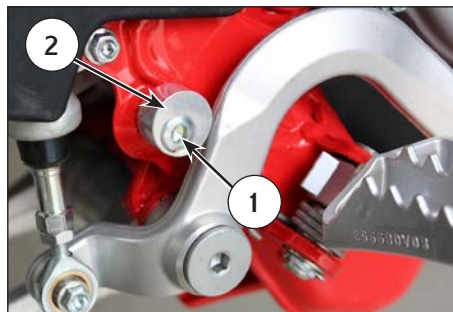
AJUSTE DE POSICIÓN DEL PEDAL DEL FRENO TRASERO

La posición del pedal de mando del freno trasero respecto al reposapiés se puede ajustar según las exigencias personales.

Cuando sea preciso realizar dicho ajuste, hacerlo del siguiente modo:

- Aflojar el tornillo (1);
- Girar la palanca (2) para bajar o levantar el pedal del freno (3) desde la posición (A);

- Una vez acabado el ajuste, reapretar el tornillo (1). Después de efectuar este ajuste es necesario regular la carrera en vacío del pedal, según las instrucciones presentadas a continuación.



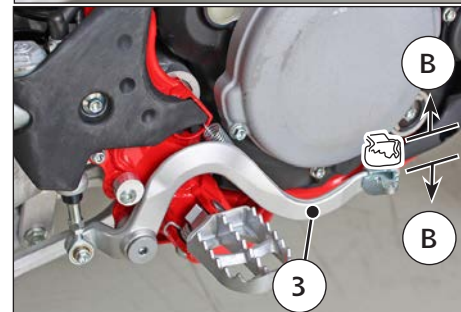
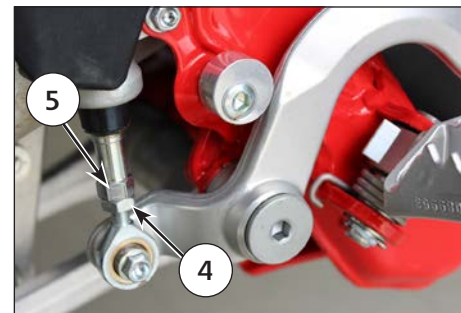
AJUSTE CARRERA EN VACÍ FRENO TRASERO

El pedal (3) de mando del freno trasero debe tener una carrera en vacío (B) de 5 mm antes de comenzar la acción de frenado.

En el caso de que esto no se produjera, ajústelo del siguiente modo:

- Aflojar la tuerca (4);
- Actuar sobre la varilla de mando de la bomba (5) para aumentar o bien disminuir la carrera en vacío;
- Una vez acabada la operación, reapretar la tuerca (4).

ATENCIÓN*: La ausencia de la carrera en vacío prescrita provocará el desgaste rápido de las pastillas del freno con el consiguiente peligro de llegar a la TOTAL INEFICIENCIA DEL FRENO.



AJUSTE PALANCA DE MANDO FRENO DELANTERO Y COMPROBACIÓN DEL NIVEL DE FLUIDO

En los modelos RS, el elemento de regulación (2) situado en la palanca de mando permite regular el juego (a). El juego (a) deberá ser siempre al menos de 3 mm. El nivel del fluido en el depósito de la bomba no debe encontrarse nunca por debajo del valor mínimo (1) visible a través de la mirilla de inspección, situada en la parte posterior del cuerpo de la bomba. Una eventual disminución del nivel del fluido puede permitir que entre aire en la instalación con el consiguiente alargamiento de la carrera de la palanca.

ATENCIÓN*: Si la palanca del freno resulta demasiado “blanda”, significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en la instalación. Al ser peligroso conducir en estas condiciones, acudir a un Concesionario SWM para que éste inspeccione el sistema de frenos.

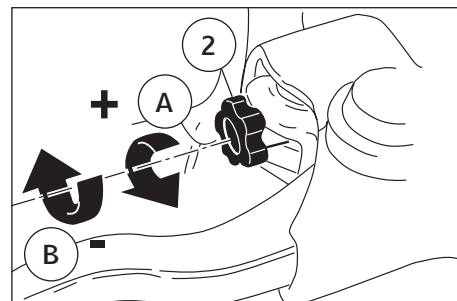
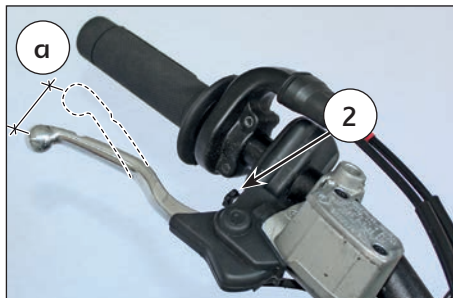
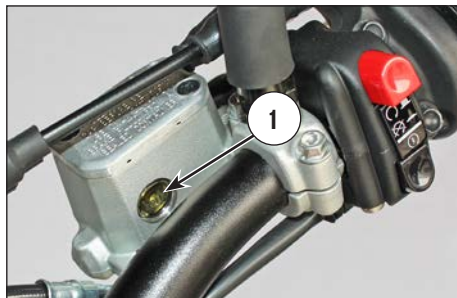
ADVERTENCIA*: No verter el fluido de los frenos sobre superficies barnizadas o piezas transparentes (ej. cristales de los faros).

ADVERTENCIA*: No mezclar dos tipos de fluidos diferentes. Si se utiliza otra marca de fluido, eliminar completamente el existente.

ADVERTENCIA*: El líquido de frenos puede provocar irritaciones. Evitar el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpiar completamente la parte afectada y, si se tratara de los ojos, solicitar asistencia médica.

A: para aumentar el juego

B: para reducir el juego



COMPROBACIÓN DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO TRASERO

El nivel del fluido de la bomba no debe encontrarse jamás por debajo del valor mínimo indicado en el tanque de la bomba (1).

Una eventual disminución del nivel del fluido puede permitir que entre aire en la instalación con el consiguiente alargamiento de la carrera de la palanca.

ATENCIÓN*: Si el pedal del freno resulta demasiado “blando”, significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en el sistema de frenos. Al ser peligroso conducir en estas condiciones, acudir a un Concesionario SWM para que éste inspeccione el sistema de frenos.



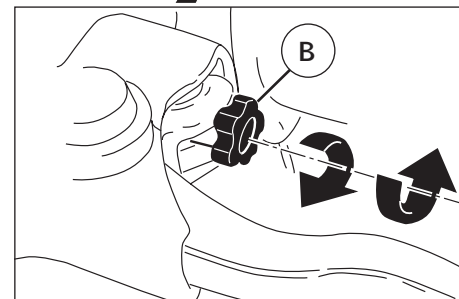
ADVERTENCIA*: No verter el fluido de los frenos sobre superficies barnizadas o piezas trasparentes (ej. cristales de los faros).

ADVERTENCIA*: No mezclar dos tipos de fluidos diferentes. Si se utiliza otra marca de fluido, eliminar completamente el existente.

ADVERTENCIA*: El líquido de frenos puede provocar irritaciones. Evitar el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpiar completamente la parte afectada y, si se tratara de los ojos, solicitar asistencia médica.

AJUSTE PALANCA DE MANDO EMBRAGUE HIDRÁULICO

El juego (A) deberá ser siempre de al menos 3 mm. La posición de la palanca en el manillar puede modificarse en función del tamaño de la mano del piloto. Para acercar la palanca al puño del manillar, girar en sentido HORARIO el elemento de regulación (B). Para alejar la palanca del puño del manillar, girar en sentido ANTIHORARIO el elemento de regulación (B).



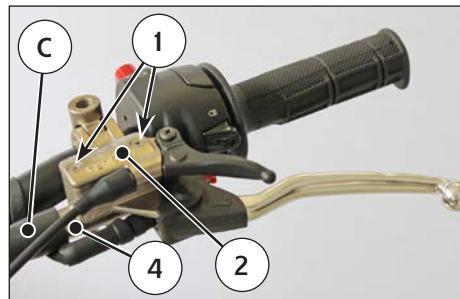
CONTROL DEL NIVEL DE FLUIDO DEL EMBRAGUE HIDRÁULICO

Para controlar el nivel del fluido, actúe del modo siguiente:

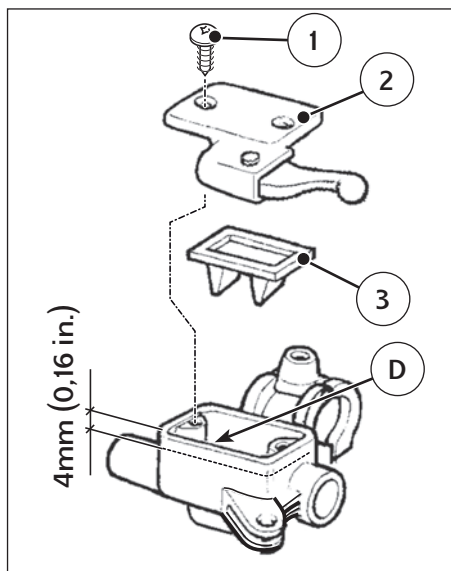
- retirar los tornillos (1), la tapa (2) y la membrana de goma (3);
- con el cilindro maestro (4) en posición horizontal, el nivel del fluido deberá ser a 4 mm (0.16 in.) del tope superior (D) del cuerpo bomba;
- si necesario, rellenar (usar fluido indicado en la TABLA DE LUBRICACION, RELLOONES).

ADVERTENCIA *: En NINGUN caso utilizar liquido de frenos.

Volver a montar los componentes quitados en precedenza.



Controré periódicamente el manguito de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico; si en el tubo (C) se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente substituirlo.



SANGRAR EL EMBRAGUE HIDRÁULICO

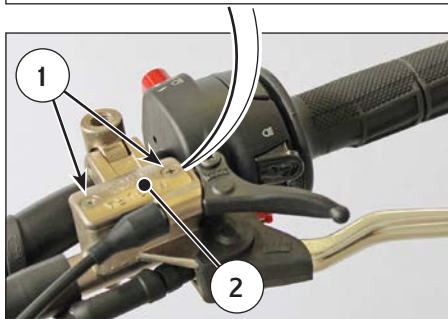
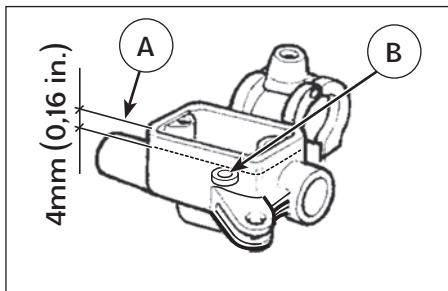
Para efectuar dicha operación, proceder como sigue:

- retirar los tornillos (1), la tapa (2) y la membrana bomba;
- retirar la boquilla de sangrado (3);
- introducir en el agujero de sangrado, por medio de una siringa, el fluido fresco.

ADVERTENCIA *: En NINGUN caso utilizar liquido de frenos.

- efectuar la operación hasta que tanto el fluido salga SIN burbujas por el borde (B) del corpo bomba.

Compruebe que el nivel del fluido no debe ser nunca inferior de 4 mm respecto al A. Volver a montar los componentes quitados en precedencia.



SUSPENSIONES

Las suspensiones han sido reguladas después de haber efectuado numerosas pruebas rigurosas en las diferentes condiciones de uso de las motocicletas; si se desea utilizar las suspensiones en terrenos más específicos, orientarse por las siguientes indicaciones a la hora de realizar la puesta a punto. Antes de efectuar cualquier modificación e incluso después, si el nuevo ajuste no fuera satisfactorio, es necesario empezar siempre a partir del tarado estándar, aumentando o disminuyendo de una en una las posiciones de regulación.

TERRENO DURO

Horquilla delantera: regulación más suave en compresión.

Amortiguador: regulación más suave en compresión.

TERRENO ARENOSO

Horquilla delantera: regulación más dura en compresión.

Amortiguador: regulación más dura en compresión y sobre todo en extensión; actuar además sobre la precarga del muelle para bajar la parte trasera de la moto.

TERRENO FANGOSO

Horquilla delantera: regulación más dura en compresión.

Amortiguador: regulación más dura tanto en compresión como en extensión; actuar además sobre la precarga del muelle para levantar la parte trasera de la moto.

ATENCIÓN*: SIEMPRE recuerde que las motocicletas que participan en competiciones de cualquier clase están excluidas de CUALQUIER GARANTÍA, en todas sus piezas, y todas las modificaciones de la configuración de serie supondrán la NO CONFORMIDAD DEL VEHÍCULO RESPECTO AL TIPO HOMOLOGADO, no resultando por tanto apto para la circulación por vías públicas de ningún tipo. Sólo conductores con la debida autorización y/o habilitación para conducir pertinente podrán utilizar el vehículo en "CIRCUITOS CERRADOS" exclusivamente.



REGULACIÓN HORQUILLA DELANTERA

a) EXTENSIÓN (ELEMENTO DE REGULACIÓN SUPERIOR)

Tarado estándar:

- 10 clicks.

Si fuese necesario restablecer el tarado estándar, gire el elemento de regulación (C) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada y luego gírelo en sentido inverso el número de clicks. Para obtener un frenado más suave, gire el elemento de regulación en el sentido contrario a las agujas del reloj; proceder por el orden inverso para obtener un frenado más duro.

b) COMPRESION (AJUSTE INFERIOR)

Calibrado estándar:

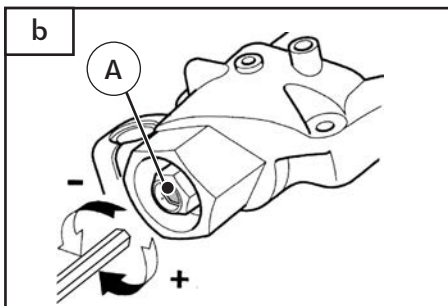
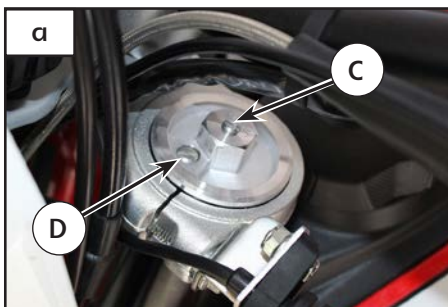
- 10 clicks.

En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (A) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

- PURGA DEL AIRE (efectuar mensualmente).

Colocar el vehículo sobre un caballete central y extender completamente la horquilla y aflojar la válvula (D). Apretar la válvula una vez terminada la operación.

Nota*: No forzar los tornillos de ajuste más allá de las posiciones máximas de apertura y cierre.



NIVEL DEL ACEITE DE LA HORQUILLA

Para lograr el correcto funcionamiento de la horquilla es indispensable que ambos brazos contengan la cantidad prevista de aceite. Para comprobar el nivel del aceite en el interior de los vástagos es necesario desmontarlos de la horquilla y proceder de la siguiente manera:

- Extraer los tapones de las varillas de fuerza;
- Retirar los resortes de las vástagos haciendo escurrir el aceite dentro de los mismos;
- Llevar la horquilla al final de carrera;
- Asegurarse de que el nivel se encuentre a la distancia "A" del límite superior de la varilla de fuerza.

CANTIDAD DE ACEITE POR CADA VÁSTAGO

- 643 cm³

- A: 140 mm

con el vástago todo comprimido y sin el muelle.

Nota*:

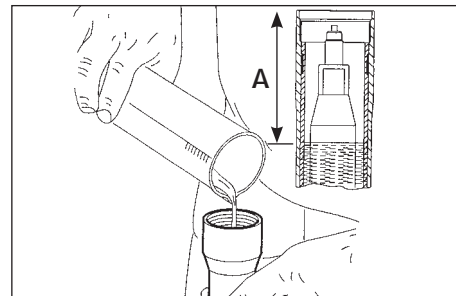
Constante elástica muelles de serie:

- RS: K= 8.8 N/mm

- SM: K= 10 N/mm

Nota*:

Para no alterar el valor de precarga, sustituir siempre el muelle y los separadores acoplados.



REGULACIÓN AMORTIGUADOR

El amortiguador trasero tiene que ser regulado en función del peso del piloto y de las condiciones del terreno.

Para efectuar la operación proceda de la siguiente manera:

1. Con la motocicleta en el suelo en posición vertical, medir la distancia (A).
2. Siéntese en la moto con todo el equipo y la posición normal de conducción;
3. Con la ayuda de otra persona registre la nueva distancia (A).
4. La diferencia entre estas dos medidas constituye la DISMINUCIÓN DE ALTURA de la parte trasera de la moto.
El descenso aconsejado es de 25/30 mm.
5. Para obtener una correcta disminución de la altura en relación a su peso, regule la precarga del resorte del amortiguador según se describe al lado.

B: Altura superior guardabarros trasero

C: Eje pivote rueda trasera

ATENCIÓN*: La regulación del amortiguador influye en la estabilidad y la manejabilidad del vehículo; por tanto, se recomienda proceder con cautela después de haber variado el tarado estándar. En cualquier caso, se recomienda, antes de efectuar modificaciones, anotar la cota "A" de referencia.

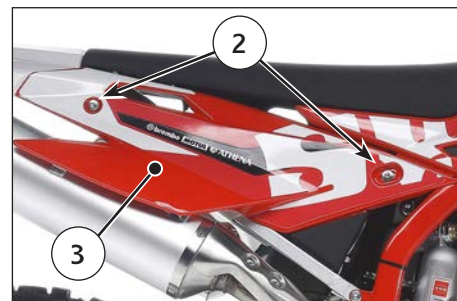
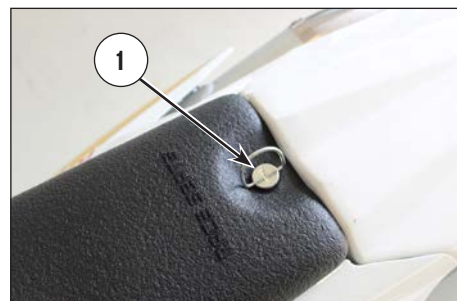
ATENCIÓN*: Nunca desmontar el amortiguador, ya que contiene gas a presión. Para intervenciones de mayor envergadura acudir a un Concesionario SWM.



REGULACIÓN PRECARGA RESORTE AMORTIGUADOR

Para efectuar la operación proceda de la siguiente manera:

1. Remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (1) de fijación, retirar los tornillos (2) y el panel lateral derecho (3).

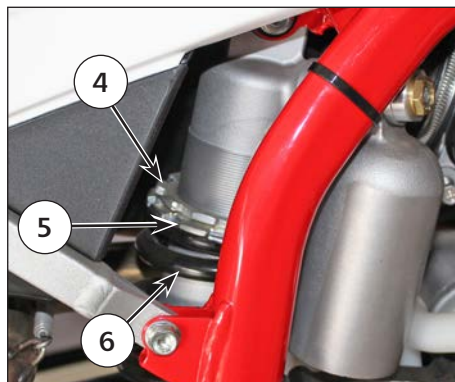


2. Limpiar la contratuerca anular (4) y la tuerca anular de regulación (5) del muelle (6).
3. Aflojar la contratuerca anular con una llave de gancho o con un punzón de aluminio.
4. Girar la tuerca anular de regulación hasta la posición deseada.
5. Una vez efectuada la regulación en función de su peso o de su estilo de conducción, bloquear firmemente la contratuerca anular (par de apriete para ambas tuercas anulares: 5 Kgm).
6. Volver a montar el panel lateral derecho y el sillín.

ATENCIÓN*: Tener cuidado de no tocar el tubo de escape caliente a la hora de ajustar el amortiguador.

Constante elástica muelles de serie:

- 52 N/mm



REGULACIÓN FRENO HIDRÁULICO AMORTIGUADOR

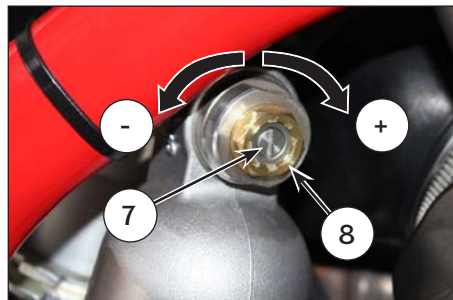
El amortiguador se puede regular por separado para la carrera de compresión y la de extensión.

A) COMPRESIÓN - Tarado estándar:

1) Baja velocidad de amortiguación:
- 14 clicks
(elemento de regulación 7)

2) Alta velocidad de amortiguación:
- 1 1/2 de vuelta
(elemento de regulación 8)

Si fuera preciso restablecer el tarado estándar, girar los elementos de regulación superiores (7) y (8) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrados y luego girarlos en sentido inverso hasta las posiciones arriba señaladas. Para obtener un frenado más suave, girar el elemento de regulación en el sentido contrario a las agujas del reloj; proceder por el orden inverso para obtener un frenado más duro.

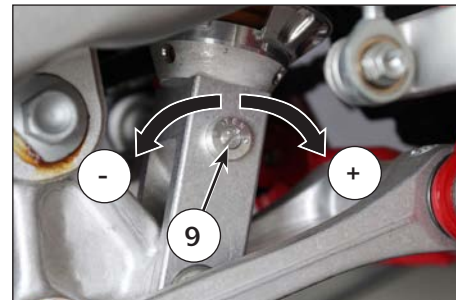


B) EXTENSIÓN - Tarado estándar:

- 10 clicks
(elemento de regulación 9)

Si fuese necesario restablecer el tarado estándar, girar el elemento de regulación inferior (9) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrado y luego girarlo en sentido inverso los números de clicks arriba señalados.

Para obtener un frenado más suave, girar el elemento de regulación en el sentido contrario a las agujas del reloj; proceder por el orden inverso para obtener un frenado más duro.



REGULACION CADENA (FIG. A)

La cadena debe ser controlada, regulada y lubricada según la "Tabla de manutención", por razones de seguridad y para prevenir un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta excesivamente o resulta mal regulada, es decir se ha aflojado o se halla excesivamente tensada, puede salir de la corona o romperse. Para regular la tensión de la cadena hay que bajar la parte trasera de la moto a fin de obtener la alineación del eje piñón, eje de rotación horquilla y eje rueda trasera como se indica en la figura, luego hay que girar tres vueltas la rueda trasera. En dicha condición la cadena no tiene que quedar tensa aún sin flexión.

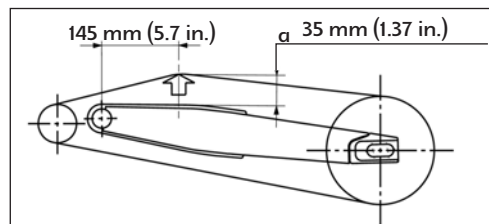
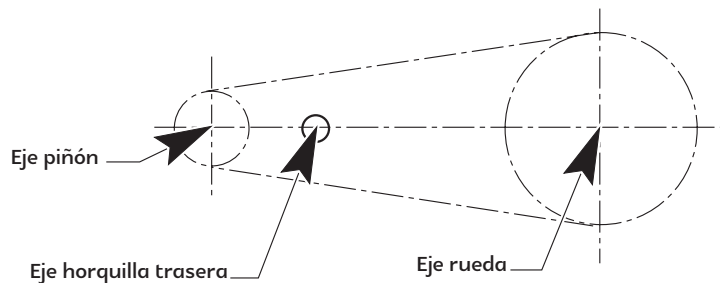


Fig. A



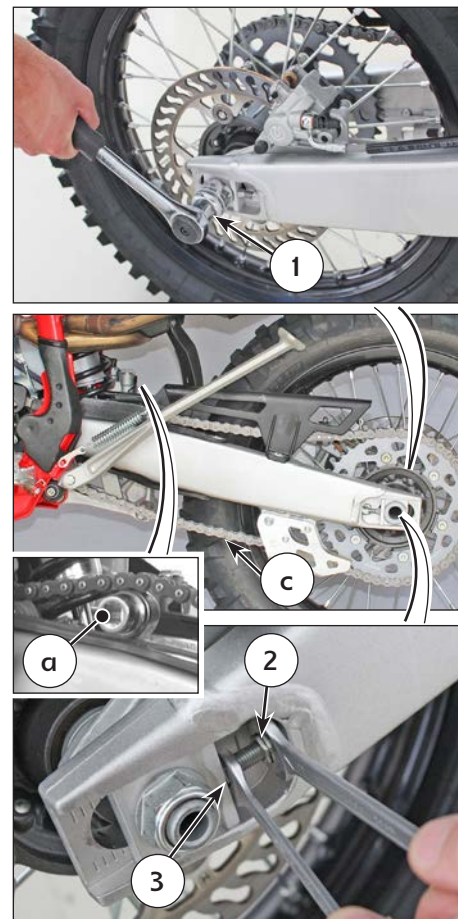
AJUSTE RÁPIDO (FIG. B)

Introducir, en el punto indicado en la figura, un buje (a) de 35 mm de diámetro (ó, como alternativa un espesor de las mismas dimensiones) y comprobar que el tramo inferior (C) de la cadena esté apenas tenso.

Si así no resultara, actuar de la siguiente manera:

- aflojar en el lado derecho, con una llave de tubo de 27 mm, el lado (1) de fijación del perno rueda;
- aflojar las contratuercas (2) en ambos tensores de la cadena, con una llave de 12 mm, y actuar sobre los tornillos (3) para obtener el valor de tensión correcto;
- una vez realizada la regulación apretar las contratuercas (2) y la tuerca del perno de la rueda (1).

Después de la regulación, verificar siempre la alineación de la rueda.



CONTROL DESGASTE CADENA, PIÑÓN Y CORONA

Controle el desgaste de la cadena de la siguiente manera:

- Tense completamente la cadena por medio de los tornillos de ajuste.
- Marque 20 eslabones de la cadena.
- Mida la distancia "L" entre el centro del 1º perno y del 21º.

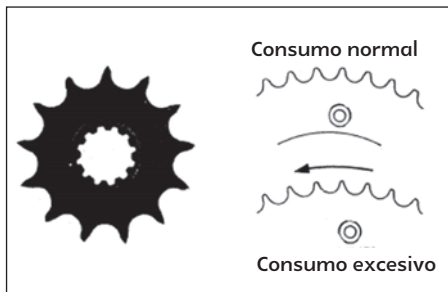
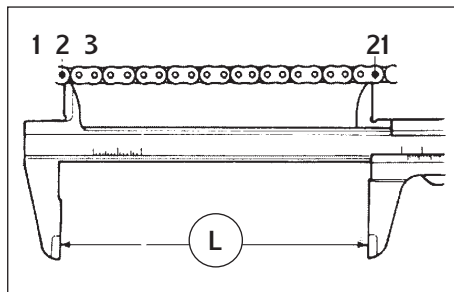
STANDARD	LIMITE DE DESGASTE
317,5 mm	323 mm

Controle si hay daños y el desgaste del piñón. Si el piñón presentara un desgaste como el que muestra la figura hay que sustituirlo. Después de desmontar la rueda es necesario comprobar el estado de desgaste de los dientes de la corona trasera.

La figura que aparece abajo muestra el perfil de los dientes en condiciones de desgaste normal y excesivo. Si la corona está excesivamente gastada reemplácela destornillando los seis tornillos de fijación del cubo.

ATENCIÓN*: La desalineación de la rueda provoca un desgaste anormal que conlleva condiciones de conducción incierta.

Nota*: En presencia de terreno fangoso y húmedo, los residuos que se depositan sobre el engranaje, el piñón y la cadena provocan una ulterior tensión de la cadena misma. El uso del motociclo sobre terrenos fangosos aumenta notablemente el desgaste del piñón, cadena y corona trasera.



LUBRICACIÓN CADENA

Lubricar la cadena siguiendo las instrucciones indicadas.

ADVERTENCIA*: Nunca utilizar grasa para lubricar la cadena. La grasa provoca la acumulación de polvo y fango, ya que éstos actúan de abrasivos y provocan el desgaste rápido de la cadena, del piñón y de la corona.

Desmontaje y limpieza

Cuando la cadena se haya ensuciado excesivamente, debe ser desmontada y limpiada antes de la lubricación. Proceder de la siguiente manera.

- 1- Colocar debajo del motor un caballete o un bloque de apoyo de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo.

Desmontar: los tornillos (1), la protección (2) del piñón, la pinza de sujeción (3), la junta (4) con las correspondientes juntas tóricas y, una vez hecho esto, retirar la cadena (5);

Para el montaje de la cadena, ejecutar estas mismas operaciones por el orden inverso, prestando atención a la correcta colocación de la pinza de sujeción (3) y de la junta (4) con las correspondientes juntas tóricas.

- 2- Asegurarse de que la cadena no esté desgastada o dañada. Sustituirla siempre conforme al Cuadro de Mantenimiento Periódico o si resultan dañados los rodillos o los eslabones.

- 3- Asegurarse de que no estén dañados la corona o el piñón.

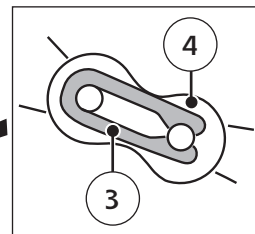
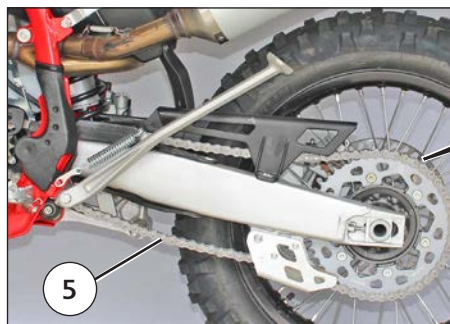
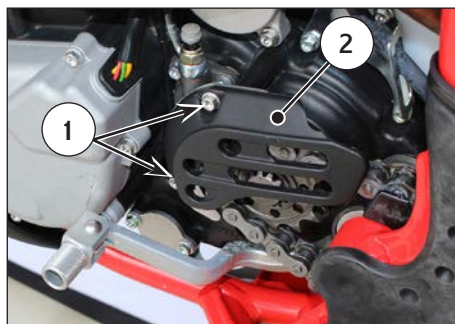
- 4- Limpiar y lubricar la cadena como se indica más abajo.

- 5- Si se ha cortado la cadena, volver a montarla con ayuda de la junta.

- 6- Montar la pinza de sujeción (3) de la junta de modo que la parte cerrada quede orientada en el sentido de rotación de la cadena, como se muestra en la figura inferior.

Nota*: Por el bien de la seguridad, la junta es la pieza más crucial de la cadena de transmisión. Las juntas son reutilizables siempre que permanezcan en óptimas condiciones, aunque se aconseja montar una nueva cuando se reensamble la cadena.

- 7- Ajustar correctamente la cadena como se describe en el párrafo correspondiente



Limpieza de la cadena provista de juntas tóricas

Lavar con petróleo, nafta o aceite de parafina; no utilizar gasolina, tricloroetileno o disolventes para no dañar las juntas tóricas.

Como alternativa, utilizar un spray específico para cadenas provistas de juntas tóricas.

Lubricación de la cadena provista de juntas tóricas

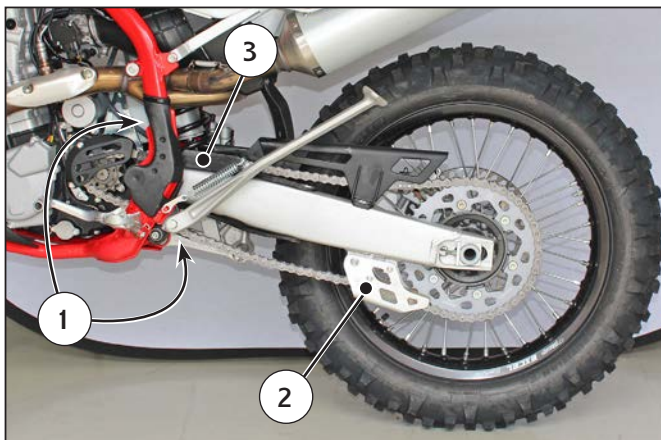
Lubricar con un pincel tanto las partes metálicas como las de goma (juntas tóricas) actuando externa e internamente con aceite de motores con una viscosidad SAE 80-90.

ADVERTENCIA*: No permitir que el lubricante para la cadena entre en contacto con el neumático o el disco del freno traseros.

Rodillo guía de la cadena, paso de la cadena, patín de la cadena

Comprobar el desgaste de las piezas arriba señaladas y sustituirlas, si es preciso.

ADVERTENCIA*: Comprobar la alineación de la guía de la cadena. Esta pieza, si se hubiera plegado, podría interferir con la cadena, provocando un desgaste rápido. Además, la cadena podría salirse del piñón.



- 1 - Rodillo tensor de la cadena
- 2 - Paso guía de la cadena
- 3 - Patín cadena

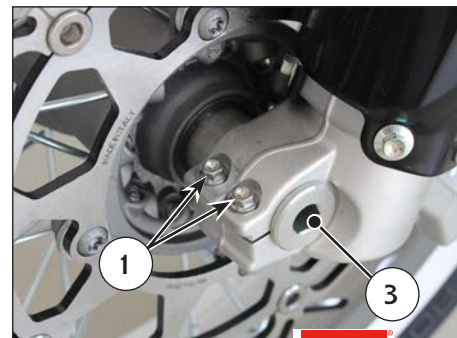
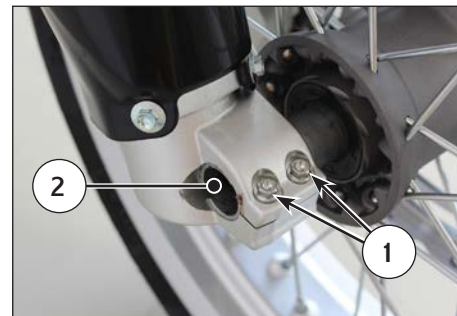
DESMONTAJE DE LA RUEDA DELANTERA

Colocar debajo del motor un caballete o un bloque de apoyo de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo.

Aflojar los tornillos (1) que bloquean el pivote de la rueda (2) en los soportes de los vástagos de la horquilla. Bloquear la cabeza del pivote de la rueda y, al mismo tiempo, destornillar el tornillo (3) del lado opuesto; extraer el pivote de la rueda.



Nota*: Con la rueda desmontada, no tire de la palanca del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza. Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco mirando hacia arriba.



ES

REENSAMBLAJE DE LA RUEDA DELANTERA

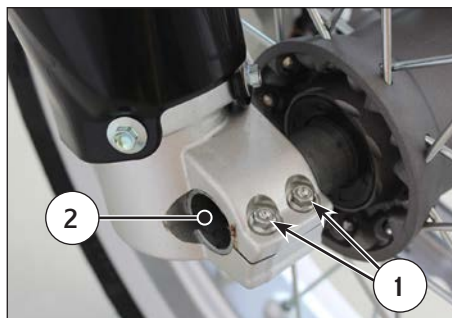
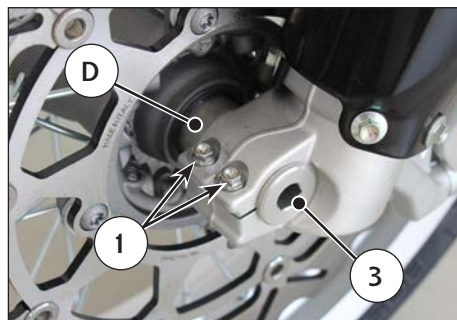
Montar el separador (D) izquierdo en el cubo de la rueda.

Insertar la rueda entre los vástagos de la horquilla de tal modo que el disco del freno entre dentro de la pinza.

Insertar por el lado derecho el pivote de la rueda (2) previamente engrasado y golpearlo hasta que encaje en el vástago izquierdo; mientras se ejecuta esta operación conviene girar la rueda. Atornillar el tornillo (3) en el lado izquierdo de la horquilla SIN bloquearlo.

Para tal fin, ejecutar algunos bombeos, presionando hacia abajo el manillar hasta el punto en el cual podamos estar seguros de la perfecta alineación de los vástagos de la horquilla. Parar: Los tornillos (1) en el vástago derecho (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb), el tornillo (3) en el lado izquierdo (51,45 Nm / 5,25 Kgm / 38 ft-lb) y los tornillos (1) en el vástago izquierdo (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb).

Nota*: Después del montaje de la rueda, bombee la palanca del freno hasta que las pastillas entren en contacto con el disco.



DESMONTAJE DE LA RUEDA TRASERA

Desatornillar la tuerca (1) del pivote de la rueda (3) y extraiga el pivote. No es necesario aflojar el tensor de cadena (2); de esta manera, el valor de tensión de la cadena permanecerá invariable después de montarlo de nuevo. Extraer la rueda trasera completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo de la rueda.

Para el montaje de nuevo, ejecutar estas mismas operaciones por el orden inverso para insertar el disco en la pinza.

Nota*: Cuando la rueda está desmontada, no accionar el pedal del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.

Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco mirando hacia arriba.

Después de haber montado de nuevo la rueda, accionar el pedal del freno hasta que las pastillas entren en contacto con el disco.

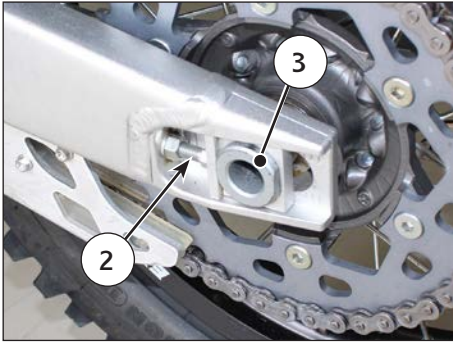
NEUMÁTICOS

Siempre mantener los neumáticos inflados a la presión correcta, que debe corresponder a la que se indica en la tabla “Ficha Técnica” incluida al comienzo de este manual.

Cambiar el neumático siempre que el desgaste supere los valores que figuran en la tabla inferior.

ALTURA MÍNIMA
DE LA BANDA DE RODADURA

DELANTERO	3 mm
TRASERO	3 mm

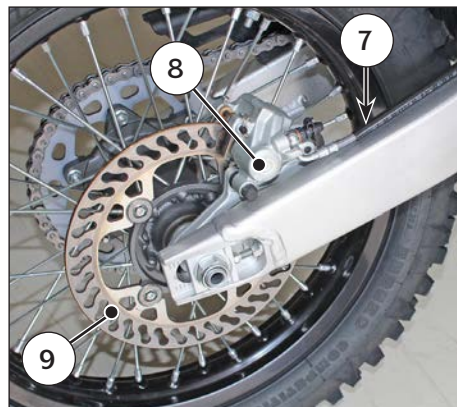
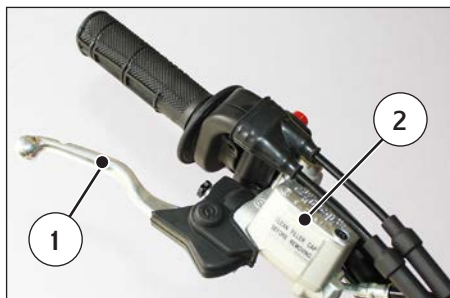


FRENOS

Los principales componentes de los dos sistemas de frenos son: la bomba del freno con su correspondiente palanca (freno delantero) o pedal (freno trasero), el tubo, la pinza y el disco.

LEYENDA

1. Palanca de mando del freno delantero
2. Bomba del freno delantero con depósito de aceite
3. Tubo freno delantero
4. Pinza freno delantero
5. Disco freno delantero
6. Bomba del freno trasero con tanque de aceite
7. Tubo trasero
8. Pinza freno trasero
9. Disco freno trasero
10. Pedal de mando del freno trasero



DESMONTAJE PASTILLAS DEL FRENO

- Desmontar las pinzas sujetapastillas (1).
- Sacar el pivote (2).
- Retirar las pastillas.

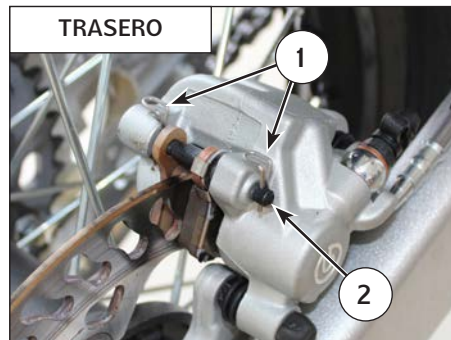
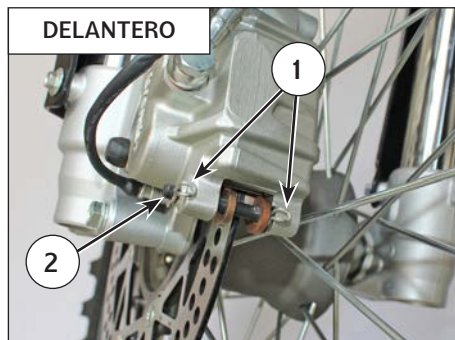
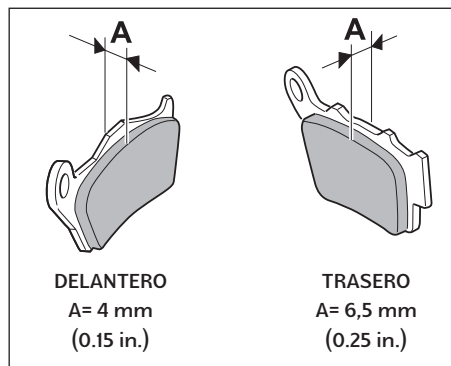
ATENCIÓN*: No accionar la palanca o el pedal del freno mientras se retiran las pastillas.

DESGASTE PASTILLAS

Comprobar el desgaste de las pastillas.

Respetar el límite de servicio "A" indicado en las relativas figuras.

Si se ha superado dicho límite, sustituir las pastillas siempre por pares.



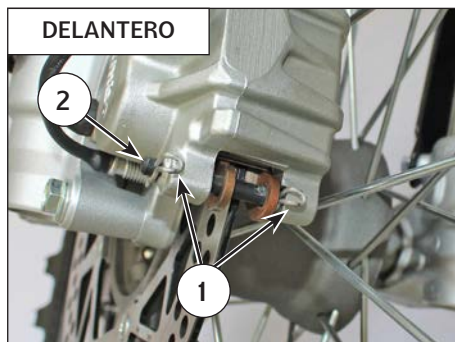
LIMPIEZA PASTILLAS

Asegurar que no haya restos de líquido de frenos ni de aceite en la superficie de las pastillas o de los discos. Limpiar las pastillas o los discos eliminando posibles residuos de fluido o de aceite con alcohol isopropílico o etílico. Sustituir las pastillas si no ha sido posible limpiarlas de manera satisfactoria.

MONTAJE PASTILLAS

- Montar las pastillas del freno nuevas.
- Volver a montar el pivote (2) y las pinzas sujetapastillas (1) asociadas.

ATENCIÓN*: No conducir la moto hasta que la palanca o el pedal del freno no estén perfectamente eficientes. Bombear la palanca o el pedal del freno hasta que las pastillas entren en contacto con los discos. El freno no funcionará al primer intento de accionamiento de la palanca o del pedal.



DESGASTE DEL DISCO DEL FRENO

Registre el espesor de cada disco en el punto de mayor desgaste. Sustituya el disco si el desgaste ha ido más allá del límite previsto.

Espesor del Disco

DISCO	ESTANDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Delantero	3 mm	2,5 mm
Trasero	4 mm	3,6 mm

LIMPIEZA DEL DISCO

Una escasa eficiencia de frenado puede estar causada también por la presencia de aceite en el disco. Aceite o grasa en el disco pueden eliminarse mediante un disolvente de alto índice de inflamabilidad como acetona o productos similares.



ES

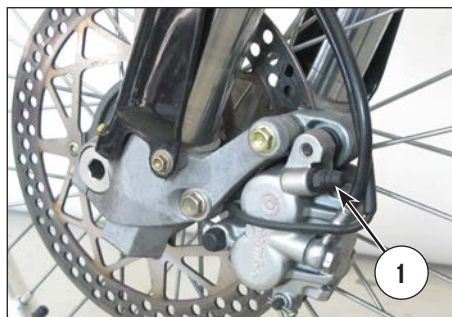
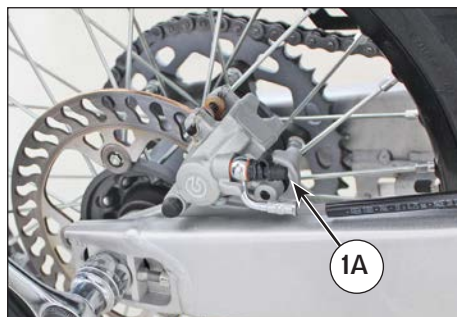


SUBSTITUCION DEL FLUIDO

El fluido de los frenos tiene que controlarse y substituírese de acuerdo con la Tabla de Mantenimiento o en el caso de que estuviera contaminado con suciedad o agua. No substituya el fluido bajo la lluvia o con viento fuerte.

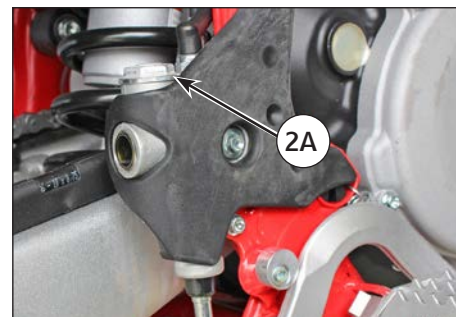
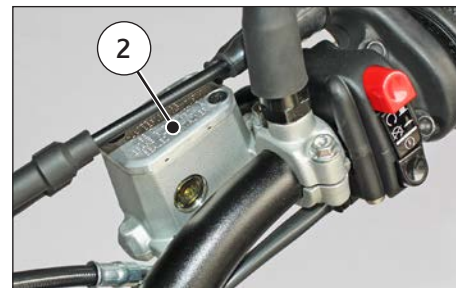
ATENCION*:

- * Use solamente fluido para frenos tomado de un recipiente sellado (DOT 4). No use nunca fluido ya utilizado.
- * No permita la entrada en el depósito de agentes contaminantes como suciedad, agua, etc.
- * Para evitar riesgos de contaminación del fluido, no deje el depósito del aceite sin tapar.
- * Maneje con cuidado el fluido para no dañar las partes pintadas.
- * No mezcle dos tipos distintos de fluido; podría provocar la disminución del punto de ebullición y podría provocar la ineficiencia del freno o el deterioro de las partes de goma.



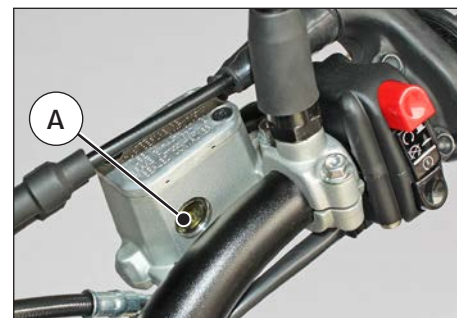
Para efectuar la sustitución, proceder en el modo siguiente:

- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1) o bien (1A).
- Aplique un tubito trasparente de plástico en la válvula de purga de la pinza y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente.
- Saque la tapa (2) o bien (2A: llave de 21 mm) del depósito fluido y el quille de goma.
- Abrir válvula de purga en la pinza.



- Bombear con la palanca (3) o bien el pedal (3A) a fin de que salga completamente el fluido.
- Cierre la válvula de purga y llene el depósito con fluido fresco.
- Abra la válvula de purga, accione la palanca o bien el pedal, cierre la válvula con la palanca o bien el pedal aún presionados, soltando rápidamente éstos últimos.
- Repita esta operación hasta que la instalación esté completamente llena y el fluido claro empiece a salir del tubo de plástico: ahora cerrar la válvula de purga.
- Restablecer el nivel del fluido (A) o bien (B) y reensamblar el quille de goma y la tapa del depósito fluido.

Después de haber realizado la sustitución del fluido, purgar la instalación del modo descrito en el relativo apartado.

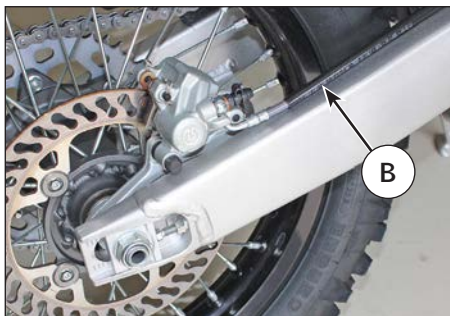


ATENCIÓN*:

El fluido de los frenos ataca rápidamente las superficies pintadas, por tanto todo resto de mismo tiene que ser quitado inmediatamente.

* El fluido de los frenos puede causar irritaciones. Evite el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpie completamente la parte afectada y, en el caso de que se tratara de los ojos, llame a un médico.

Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico"); si en los tubos (A) y (B) se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente substituirlos.



PURGA INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA

La purga de la instalación frenante tiene que efectuarse después la sustitución del fluido o bien cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera de la palanca se vuelve larga y elástica. Proceder en el modo siguiente.

- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1).
- Aplique un tubo transparente de plástico en la válvula de purga y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente (asegurarse de que durante la operación la extremidad del tubo esté constantemente inmersa en el fluido).



- Saque la tapa (2) del depósito fluido, el quelle de goma y llene el depósito con fluido fresco.
- Apra la válvula de purga y accionar varias veces la palanca (3) hasta que se note la salida de fluido claro y sin burbujas por el tubo trasparante: ahora cerrar la válvula de purga.
- Restablecer el nivel del fluido (A) y reensamblar el quelle de goma ed la tapa (2) del depósito fluido.

ATENCION*:

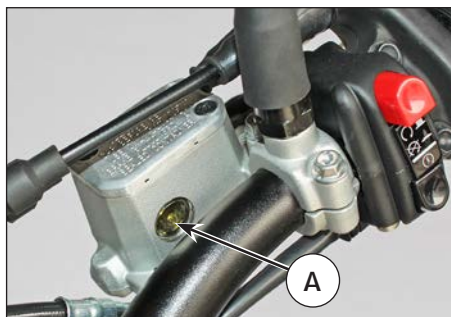
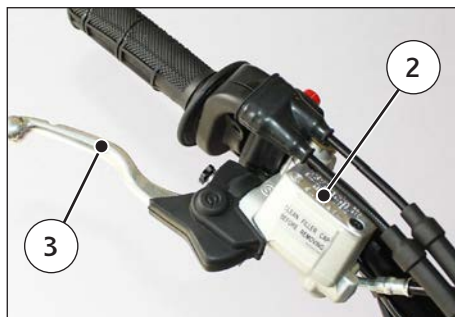
Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo. Par de torsión para la válvula 1,2÷1,6 kgm (12÷16 Nm; 8.8÷11.8 ft-lb).

El líquido de los frenos es corrosivo, en caso de contacto con los ojos aclarar abundantemente con agua.

Durante la purga de la instalación, el manillar del motociclo tiene que estar girado hacia la izquierda. De esta manera el depósito bomba resultará más alto, facilitando la operación de purga del circuito de los frenos.

En caso de que el motociclo, durante una competición sufra alguna caída o como consecuencia de arreglos en el taller, manifieste elasticidad de la carrera de la palanca freno con consiguientes carencias de la acción de frenado, será oportuno repetir la purga del circuito como indicado arriba.

La purga no elimina completamente el aire presente en el circuito; las pequeñas cantidades residuales se eliminan automáticamente durante un breve periodo de uso del motociclo; esto conlleva una menor elasticidad y carrera de la palanca de mando.



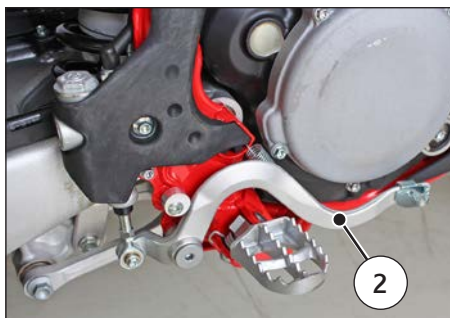
PURGA INSTALACION FRENANTE TRASERA

La purga de la instalación frenante se tiene que hacer después la substitución del fluido o bien cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera del pedal se vuelve más larga y elástica.

Para efectuar la purga haga lo siguiente:

- Remueva la tapa (A) del depósito (llave de 21 mm), la membrana y llene con fluido (DOT 4).
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga (1) de la pinza, e introduzca la otra extremidad del tubito en un recipiente.

- Baje completamente la palanca (2) del pedal.
- Afloje la válvula de purga dejando salir el fluido (al inicio saldrá sólo aire), luego cierre ligeramente la válvula.
- Suelte el pedal y espere algunos segundos antes de repetir la operación hasta que del tubo salga sólo fluido.
- Bloquee la válvula de purga al par de torsión prescrito y controle el nivel (B) del fluido del depósito antes de volver a montar la tapa (1).

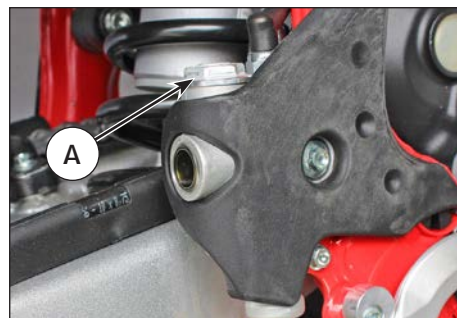


Si la operación de purga ha sido cumplida correctamente, la carrera del pedal no resultará elástica. En caso contrario, repita la operación.

Nota*: Si, a causa de una caída, o después de una reparación, se detectase la existencia de elasticidad de la carrera de la palanca o del pedal del freno con la disminución consecuente de la eficiencia de frenado, deberá repetirse la purga del circuito como ha sido descrito anteriormente.

ATENCION*:

Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo. Par de torsión para la válvula 1,2÷1,6 kgm (12÷16 Nm; 8,8÷11,8 ft-lb).



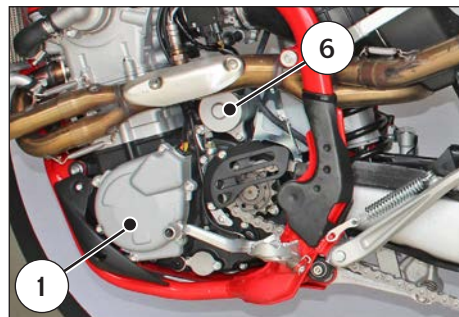
SILENCIADOR DE ESCAPE

El silenciador reduce la ruidosidad de escape pero también forma parte integrante de la instalación de escape por lo que sus condiciones influyen sobre las prestaciones de la moto. Un fuerte aumento de la ruidosidad del escape es signo de deterioro del material fonoabsorbente colocado en el tubo agujereado dentro del silenciador.

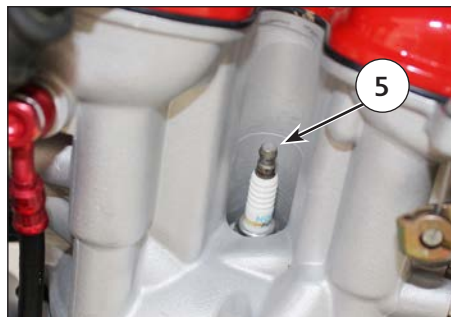
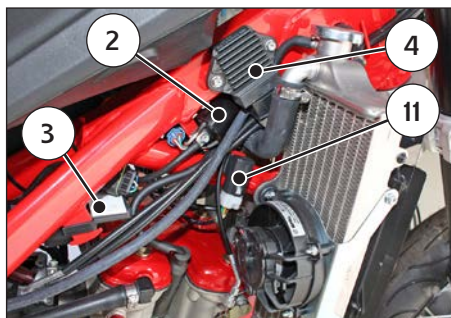
LOCALIZACION COMPONENTES ELECTRICOS

La instalación de encendido está compuesta por los siguientes elementos:

- Generador (1) dentro la tapa de la bancada izquierda;
- Bobina electrónica (2) debajo del depósito gasolina;
- Centrales electrónica (3) debajo del depósito gasolina;

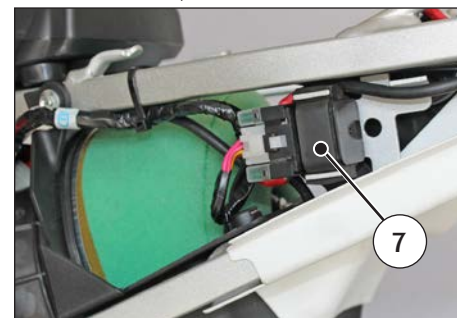


- Regulador de tensión (4) debajo del depósito gasolina;
- Buja encendido (5) a la derecha de la culata cilindro;
- Motor de arranque 12V-450W (6) detrás del cilindro motor;
- Teleruptor arranque eléctrico (7) sobre el lado izquierdo del bastidor trasero;
- Sensor M.A.Q.S. (presión, posición mando gas, temperatura aire) (8) sul cuerpo mariposa.



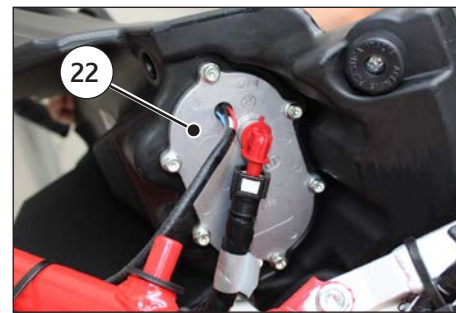
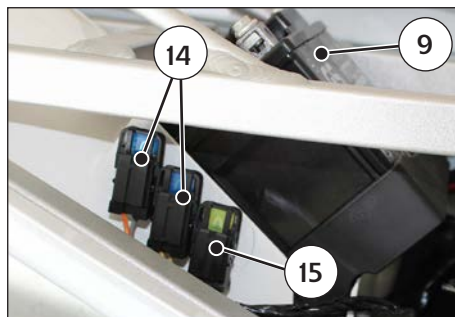
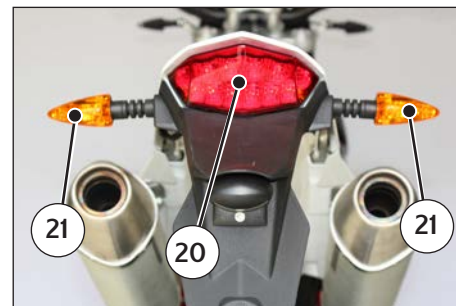
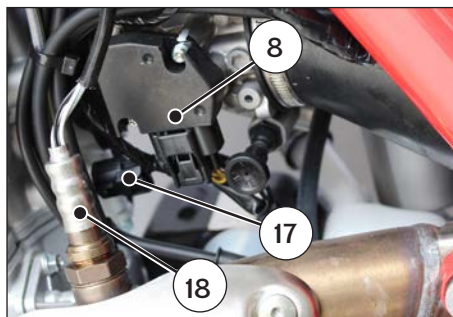
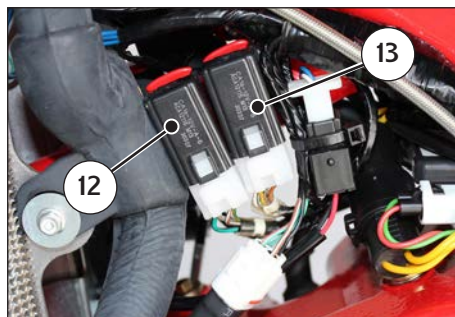
La instalación está compuesta por los siguientes elementos:

- Batería 12V-14Ah (9) debajo del sillín;
- Dispositivo intermitencia luces intermitentes (10) situado en la placa portaobjetos debajo del sillín;
- Relés situados en la placa portaobjetos debajo del sillín;
- Relé (11) del avisador acústico, indicadores de dirección, luz de parada, luces de cruce, luces de



- carretera;
- Relé (12) inyector, sonda lambda, bomba gasolina, bobina;
- Relé (13) electroventilador;
- Dos fusibles (14) de 15A y uno (15) de 20A, sobre el lado derecho del guardabarros trasero;
- Sensor (17) temperatura refrigerante;
- Sonda Lambda (18);

- Faro delantero (19) con lámpara halógena biluz de 12V-35/35W y lámpara luz de posición de 12V-5W;
- Faro trasero (20) del tipo a LED con lámpara de señalización de parada 12V-21W lámpara luces de posición 12V-5W;
- Flechas de dirección (21) da 12V-10W;
- Bomba carburante (22) dentro del depósito carburante.



REFERENCIAS COLORES DE LOS CABLES

B	Azul
B/Bk	Azul/Negro
Bk	Negro
Br	Castano
Br/Bk	Castano/Negro
Br/R	Castano/Rojo
Br/W	Castano/Blanco
G	Verde
G/Bk	Verde/Negro
G/Gr	Verde/Gris
G/R	Verde/Rojo
Gr	Gris
Gr/B	Gris/Azul
Gr/Bk	Gris/Negro
O	Anaranjado
O/Bk	Anaranjado/Negro
O/G	Anaranjado/Verde
Pk	Rosa
R	Rojo
R/Bk	Rojo/Negro
Sb	Azul claro
V	Violeta
W	Blanco
W/B	Blanco/Azul
W/Bk	Blanco/Negro
W/G	Blanco/Verde
W/R	Blanco/Rojo
W/V	Blanco/Violeta
W/Y	Blanco/Amarillo
Y	Amarillo

Y/Bk	Amarillo/Negro
Y/Br	Amarillo/Castano
Y/G	Amarillo/Verde
Y/O	Amarillo/Anaranjado
Y/Sb	Amarillo/Azul claro
Y/R	Amarillo/Rojo

LEYENDA DEL ESQUEMA ELÉCTRICO

1. Centralita electrónica
2. Alternador
3. Regulador de tensión
4. Interruptor stop trasero
5. Interruptor stop delantero
6. Inyector
7. Instrumento
8. Indicador de dirección delantero derecho
9. Faro delantero
10. Ventilador de enfriamiento
11. Indicador de dirección delantero izquierdo
12. Claxon
13. Conmutador izquierdo
14. Intermitencia indicadores de dirección
15. Faro trasero
16. Batería
17. Teleruptor arranque eléctrico
18. Motor de arranque
19. Bujía de encendido
20. Indicador de dirección trasero derecho
21. Indicador de dirección trasero izquierdo

22. Sensor posición cambio velocidad
23. Bobina A.T.
24. Sensor posición comando gas (40)
25. Conmutador derecho
26. Interruptor encendido
27. Microinterruptor embrague
28. Sensor velocidad
29. Relé por electroventilador
30. Relé corriente continua
31. Sonda Lambda
32. Sensor temperatura aire (40)
33. Sensor temperatura refrigerante
34. Sensor de presión (40)
35. Bomba carburante
36. Sensor de caída*
37. Fusibles
38. Relé de potencia
39. Interfaz centralita
40. M.A.Q.S. (34+24+32)

*: Para el motor en caso de caída

BATERÍA

La batería, de tipo hermético, no requiere mantenimiento. Cuando se noten pérdidas de electrolito o anomalías en el sistema eléctrico, acudir al Concesionario SWM.

Si se tiene previsto no utilizar la motocicleta durante mucho tiempo, se aconseja desconectar la batería del sistema eléctrico y guardarla bien protegida de la humedad.

- Después de un uso intenso de la batería, se recomienda un ciclo de carga lenta (0,6A durante 8 horas para batería 12V-6Ah).
- Se recomienda utilizar la recarga rápida sólo en situaciones de extrema necesidad, ya que se reduce enormemente la vida de los elementos de plomo (6A durante 0,5 horas para batería 12V-6Ah).

RECARGA BATERÍA

Para acceder a la batería (1), proceder de la siguiente manera:

- remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (2) de fijación;
- Desenganchar la cinta de goma de fijación de la batería;



- Retirar primero el cable negativo NEGRO o AZUL y, acto seguido, el cable positivo ROJO (a la hora de montar de nuevo la batería, conectar en primer lugar el cable positivo ROJO y, acto seguido, el cable negativo NEGRO o AZUL);
- Extraer la batería (1) de su alojamiento.

Asegurarse, con ayuda de un voltímetro, de que la tensión de la batería no sea inferior a 12,5V.

En caso contrario, la batería necesita un ciclo de recarga.

Utilizar un cargador de baterías de tensión constante y conectar en primer lugar el cable positivo ROJO con el borne positivo de la batería y después el cable negativo NEGRO o AZUL al borne negativo de la batería.

La tensión de reposo no se estabiliza a un valor constante hasta después de transcurridas algunas horas, por lo cual se aconseja NO medirla inmediatamente después de haber cargado o descargado la batería. Verificar siempre el estado de carga de la batería antes de instalarla de nuevo en el vehículo.

La batería debe mantenerse limpia y los terminales engrasados.



ATENCIÓN*: La batería contiene ácido sulfúrico. Evitar todo contacto con los ojos, la piel y la vestimenta.

SOLUCIONES:

CONTACTO CON LA PIEL: Enjuagar con abundante agua.

INGESTIÓN: Beber mucha agua. Llamar inmediatamente a un médico. No provocar el vómito.

CONTACTO CON LOS OJOS: enjuagar con agua durante al menos 15 minutos y llamar a un médico.

ATENCIÓN*: En caso de no utilizar la batería durante un largo período de tiempo, debe recargarse con ciclo de carga lenta (0,6 A durante 8 horas para batería de 12V-6Ah) por lo menos cada tres semanas.

ATENCIÓN*: Las baterías producen gases explosivos. A la hora de cargar o utilizar la batería en ambientes cerrados, asegurar una buena ventilación. Cuando se utilice un cargador de baterías, conectar la batería al cargador antes de encenderlo. Esto evitará la formación de chispas cerca los bornes de la batería que podrían incendiar los gases contenidos en la batería.



SUBSTITUCIÓN DE LAS BOMBILLAS DEL FARO DELANTERO

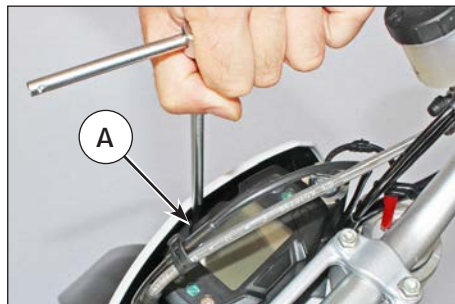
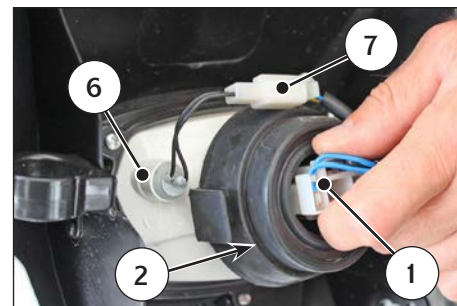
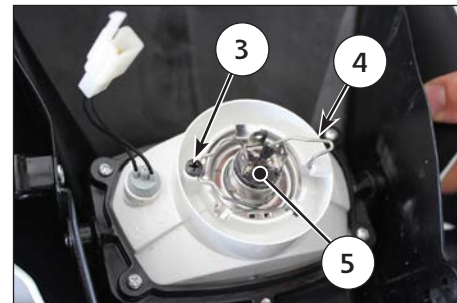
Para acceder a las bombillas del faro delantero, haga lo siguiente:

- quitar el tornillo de fijación superior del portafaro en el soporte del instrumento (A);
- desplazar hacia adelante el portafaro (B) y sacarlo hacia arriba (C) para desengancharlo de los dos soportes inferiores;
- quitar el portafaro;

- desconectar el conector (1) de la bombilla de doble luz y la cofia (2) en goma;
- quitar el tornillo (3);
- desenganche el muelle (4) de sujeción y saque la lámpara (5).

Nota*: La bombilla (5) del faro delantero es halógena; al sustituirla, asegurarse de no tocar con las manos desnudas la parte de vidrio.

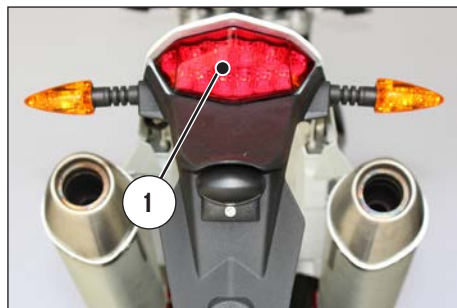
Para sustituir la lámpara de la luz de posición (6), conectar el conector (7) y quitarla del casquillo interno. Una vez efectuada la substitución, proceda inversamente para volver a montar.



PILOTO TRASERO

El piloto trasero (1) es del tipo a LEDs.

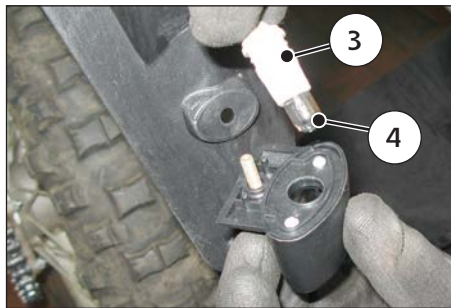
En caso de que no funcione, se debe sustituir.



SUSTITUCIÓN BOMBILLA LUCES MATRÍCULA

- Desatornillar el tornillo (1) y desmontar las luces de la matrícula (2) del guardabarros;
- extraer el portalámparas (3) junto con la bombilla (4) del soporte;
- tirar de la bombilla (4) para extraerla del portalámparas;

Una vez realizada la sustitución, proceder por el orden inverso para montar de nuevo la bombilla.



REGULACIÓN FARO DELANTERO

Para verificar si el faro está orientado en el sentido correcto, colocar la motocicleta, con los neumáticos inflados a la presión correcta y con una persona en el asiento, perfectamente perpendicular son su eje longitudinal.

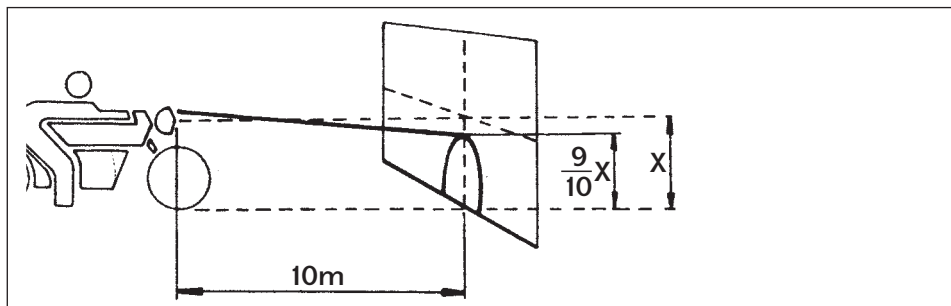
Frente a una pared o a una pantalla, situada a 10 metros del faro, trazar una línea horizontal correspondiente a la altura del centro del faro y una vertical en línea con el eje longitudinal del vehículo.

Efectuar tal comprobación, a ser posible, en la penumbra.

Encendiendo las luces de cruce, el límite superior de delimitación entre la zona oscura y la zona iluminada debe quedar situado a una altura no superior a $\frac{9}{10}$ de la altura desde el suelo al centro del faro.

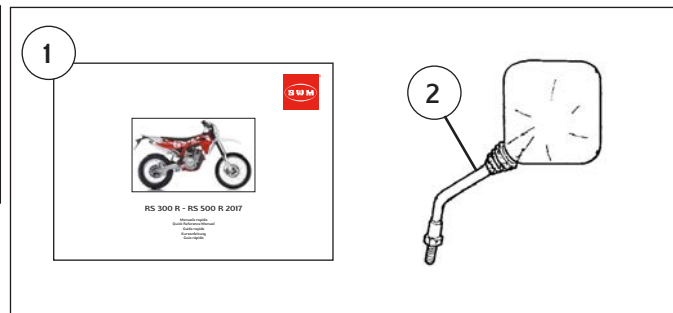
Si es necesario modificar la orientación, proceder de la siguiente manera:

- Intervenir en el tornillo (1) de regulación; apretarlo para subir el haz luminoso; aflojarlo para bajar el haz luminoso.



EQUIPAMIENTO

Pos.	N. Código	DENOMINACIÓN
1	A000P01249	GUÍA RÁPIDA PLURILINGÜE (1)
2	FA00P01471	ESPEJO RETROVISOR DER. (1)
	F000P01471	ESPEJO RETROVISOR IZQ. (1)



ES



APÉNDICE

INACTIVIDAD PROLONGADA

Cuando se desee dejar de utilizar la motocicleta durante un cierto tiempo, efectuar la siguiente preparación:

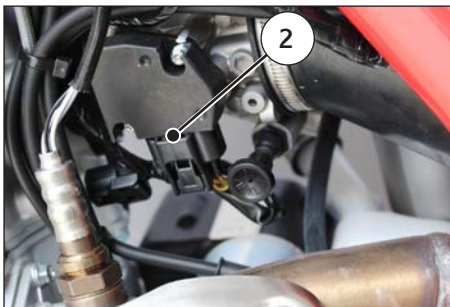
- Limpiar completamente la motocicleta.
- Descargar el combustible del depósito.
- Llenar el depósito con combustible mezclado con un estabilizador

ATENCIÓN*: No verter al medio ambiente el carburante eliminado y hacer girar el motor al aire libre, no en sitios cerrados.

- Lubricar la cadena de la transmisión secundaria y todas las transmisiones flexibles.
- Al fin de evitar la formación de herrumbre, proyectar aceite sobre todas las superficies metálicas no barnizadas. Evitar que las piezas de goma o los frenos entren en contacto con el aceite.
- Poner la motocicleta sobre un apoyo o un caballete de manera que ambas ruedas no toquen el suelo (en el caso de que no se pueda proceder de esta manera, colocar unas tablas debajo de las ruedas para evitar que los neumáticos permanezcan en contacto con la humedad).
- Colocar una bolsa de plástico sobre el tubo de escape para evitar que entre humedad.
- Cubrir la motocicleta para protegerla del polvo y la suciedad.

A la hora de poner de nuevo en marcha la motocicleta, proceder de la siguiente manera:

- Asegurarse de que la bujía esté apretada.
- Llenar el depósito de combustible.
- Hacer girar el motor para calentar el aceite y luego descargar el mismo.
- Verter aceite fresco en el cárter.
- Comprobar todos los puntos citados en la sección “Controles y Reglajes” (Apéndice A).
- Lubricar todos los puntos citados en la sección “Lubricación” (Apéndice A).



LIMPIEZA

Antes del lavado de la motocicleta, es necesario proteger oportunamente del agua las siguientes piezas:

- a) Abertura posterior del escape;
- b) Aspiración filtro aire;
- c) Palanca embrague y freno delantero, manoplas, conmutadores sobre el manillar;
- d) Cabeza de dirección horquilla, cojinetes ruedas;
- e) Palancas de la suspensión trasera,

EVITAR LA PROYECCIÓN DE CHORROS DE AGUA O DE AIRE A ALTA PRESIÓN sobre los **COMPONENTES ELÉCTRICOS** y sobre el **SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE INYECCIÓN**, especialmente sobre la centralita electrónica (1) y sobre el grupo de sensores M.A.Q.S. (2).

Tras el lavado:

- Lubricar los puntos citados en el “Cuadro de Mantenimiento” (Apéndice A).
- Calentar brevemente el motor
- Antes de conducir la motocicleta, probar los frenos.

ATENCIÓN*: No lubricar o pasar cera sobre los discos del freno para no provocar una pérdida de eficiencia del sistema de frenos con el consiguiente riesgo de accidentes. Limpiar el disco con disolventes tipo acetona.

OPERACIONES DE PRE-ENTREGA

Descripción	Operación	Pre- entrega
Aceite motor	Control nivel	☐
Nivel de aceite de la mezcla	Control nivel	☐ *
Líquido de refrigeración	Control/Restablecimiento nivel	☐
Instalación de refrigeración	Control pérdidas	☐
Electroventilador	Control funcionamiento	☐ * *
Bujías	control / Sustitución	☐
Cuerpo mariposa/Carburador	Control y regulación	☐
Fluido frenos y embrague	Control nivel	☐
Frenos/Embrague	Control funcionamiento	☐
Frenos/Embrague	Control circuito	☐
Mando acelerador	Control funcionamiento	☐
Mando acelerador	Comprobación/ajuste juego	☐
Mando estarter	Control funcionamiento	☐
Transmisiones/mandos flexibles	Control / Regulación	☐
Cadena de transmisión	Control / Regulación	☐

* para motocicletas con motores de 2 tiempos

* * presentes solo en alguno modelos

Descripción	Operación	Pre- entrega
Neumáticos	Control presión	☐
Caballote lateral	Controllo funcionamiento	☐
Interruptor caballote lateral	Control funcionamiento	☐
Instalación eléctrica	Control funcionamiento	☐
Instrumentos	Control funcionamiento	☐
Luces / Señales visivas	Control funcionamiento	☐
Claxon	Control funcionamiento	☐
Faro delantero	Control funcionamiento	☐
Interruptor encendido	Control funcionamiento	☐
Cerraduras	Control funcionamiento	☐
Apriete tornillos y tuercas	Verificación / apriete	☐
Abrazaderas	Verificación / apriete	☐
Lubricación general		☐
Ensayo de la motocicleta		☐

INDICE ALFABETICO

	Página
A	
ADVERTENCIAS IMPORTANTES.....	2
AJUSTE CARRERA EN VACÍO FRENO TRASERO.....	30
AJUSTE DEL RALENTÍ.....	26
AJUSTE DE POSICIÓN DEL PEDAL DEL FRENO TRASERO.....	30
AJUSTE PALANCA DE MANDO EMBRAGUE HIDRÁULICO.....	32
AJUSTE PALANCA DE MANDO FRENO DELANTERO Y COMPROBACIÓN DEL NIVEL DE FLUIDO.....	31
AJUSTE RÁPIDO.....	39
ARRANQUE CON MOTOR FRÍO.....	10
ARRANQUE DEL MOTOR.....	18
APÉNDICE.....	64
B	
BATERÍA.....	59
BLOQUEO DEL MANILLAR.....	15
C	
CANTIDAD DE ACEITE POR CADA VÁSTAGO.....	36
CARBURANTE.....	9
COMPROBACIÓN DE LA BUJÍA DE ENCENDIDO.....	27
COMPROBACIÓN DEL NIVEL DEL ACEITE.....	21
COMPROBACIÓN DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO TRASERO.....	32
COMPROBACIÓN DEL NIVEL DEL LÍQUIDO REFRIGERANTE.....	23
COMPROBACIONES PRELIMINARES.....	17
CONMUTADOR DERECHO EN EL MANILLAR.....	15
CONMUTADOR IZQUIERDO EN EL MANILLAR.....	15
CONTROL DESGASTE CADENA, PIÑÓN Y CORONA.....	40

CONTROL FILTRO AIRE.....	28
CONTROL DEL NIVEL DE FLUIDO DEL EMBRAGUE HIDRÁULICO.....	33

D	
DATOS PARA LA IDENTIFICACIÓN.....	5
DECOMPRESSIONE MANUALE.....	26
DESGASTE DEL DISCO DEL FRENO.....	49
DESGASTE PASTILLAS.....	47
DESMONTAJE DE LA RUEDA DELANTERA.....	43
DESMONTAJE DE LA RUEDA TRASERA.....	45
DESMONTAJE PASTILLAS DEL FRENO.....	47

F	
FICHA TÉCNICA.....	7
FRENOS.....	46

G	
GRIFO CARBURANTE.....	9

I	
IDENTIFICACIÓN DE LOS INCONVENIENTES DE FUNCIONAMIENTO.....	17
INACTIVIDAD PROLONGADA.....	64
INSTRUCCIONES PARA EL RODAJE.....	17
INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA.....	17
INSTRUMENTO DIGITAL, CHIVATOS.....	10
INTERRUPTOR DE ENCENDIDO.....	14

L	
LEYENDA DEL ESQUEMA ELÉCTRICO.....	57
LIMPIEZA.....	64
LIMPIEZA DEL DISCO.....	49
LIMPIEZA FILTRO AIRE.....	28

LIMPIEZA PASTILLAS.....	48
LOCALIZACION COMPONENTES ELECTRICOS.....	55
LUBRICACIÓN CADENA.....	41

M	
MANDO DE CAMBIO DE MARCHAS.....	16
MANDO DEL ACCELERADOR.....	14
MANDO DEL FRENO DELANTERO.....	14
MANDO DEL FRENO TRASERO.....	16
MANDO EMBRAGUE.....	16
MANDOS.....	9
MONTAJE.....	29
MONTAJE PASTILLAS.....	48

N	
NEUMÁTICOS.....	45
NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA.....	5

O	
OPERACIONES DE PRE-ENTREGA.....	65

P	
PARADA DE LA MOTOCICLETA Y DEL MOTOR.....	20
PARADA DEL MOTOR EN EMERGENCIA.....	20
PATA DE CABRA LATERAL.....	9
PILOTO TRASERO.....	61
PRECAUCIONES PARA LOS NIÑOS.....	3
PRESENTACIÓN.....	2
LIMPIEZA DE LOS FILTROS METÁLICOS.....	22
PURGA INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA.....	52
PURGA INSTALACION FRENANTE TRASERA.....	54

R

RECARGA BATERÍA	59
REENSAMBLAJE DE LA RUEDA DELANTERA	44
REFERENCIAS COLORES DE LOS CABLES	57
REGOLAZIONE TENSIONE CAVO	26
REGULACIÓN AMORTIGUADOR	37
REGULACION CABLE MANDO MARIPOSA	25
REGULACION CADENA	39
REGULACIÓN DEL ÁNGULO DE VIRAJE	30
REGULACIÓN FARO DELANTERO	62
REGULACIÓN FRENO HIDRÁULICO	
AMORTIGUADOR	38
REGULACIÓN HORQUILLA DELANTERA	36
REGULACION JUEGO DE LOS COJINETES	
DE LA DIRECCION	29
REGULACION PRECARGA RESORTE	
AMORTIGUADOR	37
REGULADOR DE TENSIÓN	28

S

SANGRAR EL EMBRAGUE HIDRÁULICO	34
SILENCIADOR DE ESCAPE	55
SUSTITUIR EL CARTUCHO DEL FILTRO	22
SUBSTITUCION ACEITE MOTOR Y	
LIMPIEZA- SUBSTITUCION FILTROS	
DE RED Y DEL CARTUCHO FILTRO	21
SUBSTITUCION DEL FLUIDO	50
SUBSTITUCIÓN DE LAS BOMBILLAS DEL	
FARO DELANTERO	60
SUSPENSIONES	35
SUSTITUCIÓN BOMBILLA LUCES MATRÍCULA	61
SUSTITUCIÓN DEL LIQUÍDO REFRIGERANTE	24

U

UBICACIÓN DE LOS MANDOS	6
-------------------------------	---



APPENDICE A

APPENDIX A

ANNEXE A

ANHANG A

APÉNDICE A



RS 300R - RS 500R	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)						
	TAGLIANDO COUPON COUPON		TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	
	DOPO LE PRI- ME 3 ORE - AFTER FIRST 3 HOURS - APRÈS LES PREMIER 3 HEURES	OGNI EVERY TOUS LES 4h MX / 8h EN	OGNI EVERY TOUS LES 8h MX / 16h EN	OGNI EVERY TOUS LES 16h MX / 32h EN	OGNI EVERY TOUS LES 32h MX / 64h EN	OGNI EVERY TOUS LES 40h MX / 80h EN	SOSTITUIRE SE NECESSARIO - REPLACE IF NECESSARY - REEMPLACER SI NÉCESSAIRE
	OPPURE OGNI 500 KM - OR EVERY 500 KM - OU TOUS LES 500 KM		OPPURE OGNI 2000 KM - OR EVERY 2000 KM - OU TOUS LES 2000 KM	OPPURE OGNI 4000 KM - OR EVERY 4000 KM - OU TOUS LES 4000 KM	OPPURE OGNI 8000 KM - OR EVERY 8000 KM - OU TOUS LES 8000 KM	OPPURE OGNI 10000 KM - OR EVERY 10000 KM - OU TOUS LES 10000 KM	
VALVOLE - VALVES - SOUPAPES	C (GIOCO - CLEARANCE - JEU) (+)			C (GIOCO - CLEARANCE - JEU) (+)		S (#)	
MOLLE VALVOLE - VALVE SPRING - RESSORT SOUPAPES						C	X
SCODELLINI, SEMICONI VALVOLE - VALVE CUP, VALVE HALF CONE - CUVETTES, DEMI-CÔNE SOUPAPES						C	X
BILANCIERI DI ASPIRAZIONE/SCARICO - ROCKER ARM (INTAKE-EXHAUST) - CULBUTEURS D'ASPIRATION ET D'ÉCHAPPEMENT						C	X
ALBERO A CAMME - CAMSHAFT - ARBRE DISTRIBUTION						C	
CATENA DISTRIBUZIONE - VALVE TIMING CHAIN - CHAÎNE DISTRIBUTION					C	S	
PATTINO CATENA DISTRIBUZIONE - VALVE TIMING CHAIN SLIDER - GLISSIÈRE CHAÎNE DISTRIBUTION						S	

RS 300R - RS 500R	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)						
	TAGLIANDO COUPON COUPON		TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	
	DOPO LE PRI- ME 3 ORE - AFTER FIRST 3 HOURS - APRÈS LES PREMIER 3 HEURES	OGNI EVERY TOUS LES 4h MX / 8h EN	OGNI EVERY TOUS LES 8h MX / 16h EN	OGNI EVERY TOUS LES 16h MX / 32h EN	OGNI EVERY TOUS LES 32h MX / 64h EN	OGNI EVERY TOUS LES 40h MX / 80h EN	SOSTITUIRE SE NECESSARIO - REPLACE IF NECESSARY - REEMPLACER SI NÉCESSAIRE
	OPPURE OGNI 500 KM - OR EVERY 500 KM - OU TOUS LES 500 KM		OPPURE OGNI 2000 KM - OR EVERY 2000 KM - OU TOUS LES 2000 KM	OPPURE OGNI 4000 KM - OR EVERY 4000 KM - OU TOUS LES 4000 KM	OPPURE OGNI 8000 KM - OR EVERY 8000 KM - OU TOUS LES 8000 KM	OPPURE OGNI 10000 KM - OR EVERY 10000 KM - OU TOUS LES 10000 KM	
INGRANAGGIO CONDOTTO DISTRIBUZIONE - VALVE TIMING DRIVEN GEAR - ENGRENAGE CONDIUT DISTRIBUTION						C	X
INGRANAGGIO CONDUTTORE DISTRIBUZIONE - VALVE TIMING GEAR - ENGRENAGE CONDUCTEUR DISTRIBUTION					C		X
TENDITORE CATENA DISTRIBUZIONE - VALVE TIMING CHAIN TENSIONER - TENDEUR CHAÎNE DISTRIBUTION						C	
SISTEMA DI DECOMPRESSORE - STARTER DECOMPRESSOR SYSTEM - SYSTÈME DECOMPRESSEUR DÉMARRAGE					C		X
RACCORDO DI ASPIRAZIONE - INTAKE MANIFOLD - RACCORD ADMISSION			C		S		
CILINDRO COMPLETO - CYLINDER ASSY. - CYLINDRE COMPL.						C	X
PISTONE COMPLETO - PISTON ASSY - PISTON COMPL.					C	S	
BIELLA MOTORE COMPLETA - CONNECTING ROD ASSY. BIELLE COMPL.						S	

A



RS 300R - RS 500R	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)						
	TAGLIANDO COUPON COUPON		TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	
	DOPO LE PRI- ME 3 ORE - AFTER FIRST 3 HOURS - APRÈS LES PREMIER 3 HEURES	OGNI EVERY TOUS LES 4h MX / 8h EN	OGNI EVERY TOUS LES 8h MX / 16h EN	OGNI EVERY TOUS LES 16h MX / 32h EN	OGNI EVERY TOUS LES 32h MX / 64h EN	OGNI EVERY TOUS LES 40h MX / 80h EN	SOSTITUIRE SE NECESSARIO - REPLACE IF NECESSARY - REEMPLACER SI NÉCESSAIRE
	OPPURE OGNI 500 KM - OR EVERY 500 KM - OU TOUS LES 500 KM		OPPURE OGNI 2000 KM - OR EVERY 2000 KM - OU TOUS LES 2000 KM	OPPURE OGNI 4000 KM - OR EVERY 4000 KM - OU TOUS LES 4000 KM	OPPURE OGNI 8000 KM - OR EVERY 8000 KM - OU TOUS LES 8000 KM	OPPURE OGNI 10000 KM - OR EVERY 10000 KM - OU TOUS LES 10000 KM	
CUSCINETTI BASAMENTO - CRANKCASE BEARINGS - ROULEMENTS CARTERS						S	
OLIO MOTORE - ENGINE OIL - HUILE MOTEUR	S		S				
POMPA OLIO - OIL PUMP - POMPE HUILE					C		
FILTRO OLIO / FILTRO A RETE - OIL FILTER CARTRIDGE / NET OIL FILTER - FILTRE HUILE / FILTRE A RESEAU	S, P		S, P				
TUBAZIONE LUBRIFICAZIONE POMPA OLIO / BASAMENTO - OIL PUMP / CRANKCASE HOSE - TUYAU POMPE HUILE CARTERS						C	
COPPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA - SET OF MATCHED PRIMARY - ENGRENAGES TRANSM. PRIMARIE				C			
MOZZO FRIZIONE - CLUTCH HUB - MOYEAU PORTE-DISQUE EMBRAYAGE				C			X
DISCHI FRIZIONE - CLUTCH DISCS - DISQUES EMBRAYAGE			C		S		X

RS 300R - RS 500R	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)						
	TAGLIANDO COUPON COUPON		TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	
	DOPO LE PRI- ME 3 ORE - AFTER FIRST 3 HOURS - APRÈS LES PREMIER 3 HEURES	OGNI EVERY TOUS LES 4h MX / 8h EN	OGNI EVERY TOUS LES 8h MX / 16h EN	OGNI EVERY TOUS LES 16h MX / 32h EN	OGNI EVERY TOUS LES 32h MX / 64h EN	OGNI EVERY TOUS LES 40h MX / 80h EN	SOSTITUIRE SE NECESSARIO - REPLACE IF NECESSARY - REEMPLACER SI NÉCESSAIRE
	OPPURE OGNI 500 KM - OR EVERY 500 KM - OU TOUS LES 500 KM		OPPURE OGNI 2000 KM - OR EVERY 2000 KM - OU TOUS LES 2000 KM	OPPURE OGNI 4000 KM - OR EVERY 4000 KM - OU TOUS LES 4000 KM	OPPURE OGNI 8000 KM - OR EVERY 8000 KM - OU TOUS LES 8000 KM	OPPURE OGNI 10000 KM - OR EVERY 10000 KM - OU TOUS LES 10000 KM	
PIATTO SPINGIDISCHI FRIZIONE - CLUTCH DISCS PRESSURE PLATE - POUSSE DISQUES EMBRAYAGE					C		
MOLLE FRIZIONE - CLUTCH SPRING - RESSORT EMBRAYAGE					C		X
CAMPANA FRIZIONE - CLUTCH DISCS HOUSING - CAGE EMBRAYAGE					C		
ASTINA DISINNESTO FRIZIONE - CLUTCH DISENGAGEMENT ROD - BILLE COILESSAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE					C		
PIGNONE USCITA CAMBIO - DRIVE SPROCKET - PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION		C	S				X
INGRANAGGI AVVIAMENTO - STARTING GEARS - ENGRANAGE DÉMARRAGE					C		X
PEDALE AVVIAMENTO - STARTING PEDAL - LEVIER DÉMERRAGE				L			
PEDALE COMANDO CAMBIO - GEAR CONTROL PEDAL - LEVIER COMM. DE VITESSE			C				

A



RS 300R - RS 500R	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)						
	TAGLIANDO COUPON COUPON		TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	
	DOPO LE PRI- ME 3 ORE - AFTER FIRST 3 HOURS - APRÈS LES PREMIER 3 HEURES	OGNI EVERY TOUS LES 4h MX / 8h EN	OGNI EVERY TOUS LES 8h MX / 16h EN	OGNI EVERY TOUS LES 16h MX / 32h EN	OGNI EVERY TOUS LES 32h MX / 64h EN	OGNI EVERY TOUS LES 40h MX / 80h EN	SOSTITUIRE SE NECESSARIO - REPLACE IF NECESSARY - REEMPLACER SI NÉCESSAIRE
	OPPURE OGNI 500 KM - OR EVERY 500 KM - OU TOUS LES 500 KM		OPPURE OGNI 2000 KM - OR EVERY 2000 KM - OU TOUS LES 2000 KM	OPPURE OGNI 4000 KM - OR EVERY 4000 KM - OU TOUS LES 4000 KM	OPPURE OGNI 8000 KM - OR EVERY 8000 KM - OU TOUS LES 8000 KM	OPPURE OGNI 10000 KM - OR EVERY 10000 KM - OU TOUS LES 10000 KM	
CANDELA ACCENSIONE - SPARK PLUG - BOUGIE D'ALLUMAGE			P	S			
PIPETTA CANDELA - SPARK PLUG CAP - PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE				C			
CARBURATORE - CARBURETOR - CARBURATEUR		P				R	
VALVOLA GAS CARBURATORE - CARBURETOR THROTTLE VALVE - SOUPAPE DE GAZ DU CARBURATEUR						C	
FILTRO ARIA - AIR FILTER - FILTRE À AIR		P, L					
RADIATORI - RADIATORS - RADIATEURS		C					
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE - COOLANT HOSES AND CLAMPS - TUYAU EAU ET COLLIER		C					
TUBAZIONI RADIATORI / POMPA ACQUA - RADIATORS HOSE / WATER PUMP - TUYAU RADIATEURS / POMPE EAU		C					

RS 300R - RS 500R	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)						
	TAGLIANDO COUPON COUPON		TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	
	DOPO LE PRI- ME 3 ORE - AFTER FIRST 3 HOURS - APRÈS LES PREMIER 3 HEURES	OGNI EVERY TOUS LES 4h MX / 8h EN	OGNI EVERY TOUS LES 8h MX / 16h EN	OGNI EVERY TOUS LES 16h MX / 32h EN	OGNI EVERY TOUS LES 32h MX / 64h EN	OGNI EVERY TOUS LES 40h MX / 80h EN	SOSTITUIRE SE NECESSARIO - REPLACE IF NECESSARY - REEMPLACER SI NÉCESSAIRE
	OPPURE OGNI 500 KM - OR EVERY 500 KM - OU TOUS LES 500 KM		OPPURE OGNI 2000 KM - OR EVERY 2000 KM - OU TOUS LES 2000 KM	OPPURE OGNI 4000 KM - OR EVERY 4000 KM - OU TOUS LES 4000 KM	OPPURE OGNI 8000 KM - OR EVERY 8000 KM - OU TOUS LES 8000 KM	OPPURE OGNI 10000 KM - OR EVERY 10000 KM - OU TOUS LES 10000 KM	
FLUIDO REFRIGERANTE - COOLANT - RÉFRIGÉRANT		C					X
PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE / FOOTRESTS, FOOTRESTS PINS AND SPRINGS - REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS			C				X
PERNI FISS. TELAIETTO, PERNI FISS. MOTORE - SADDLE FRAME FASTENING BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS - PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE, PIVOTS DE FIXATION MOTEUR	C			C			
CAVALLETTO LATERALE - SIDE STAND - BEQUILLE LATÉRALE		C					
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTO - CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS - AIGUILLE GUIDE-CHAÎNE, ROULEMENT		C					
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO - STEERING HEAD, STEERING CROWN WITH PIN - TÊTE DIRECTION, SOCLE DE DIRECTION AVEC PIVOT			L				

A



RS 300R - RS 500R	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)						
	TAGLIANDO COUPON COUPON		TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	
	DOPO LE PRI- ME 3 ORE - AFTER FIRST 3 HOURS - APRÈS LES PREMIER 3 HEURES	OGNI EVERY TOUS LES 4h MX / 8h EN	OGNI EVERY TOUS LES 8h MX / 16h EN	OGNI EVERY TOUS LES 16h MX / 32h EN	OGNI EVERY TOUS LES 32h MX / 64h EN	OGNI EVERY TOUS LES 40h MX / 80h EN	SOSTITUIRE SE NECESSARIO - REPLACE IF NECESSARY - REEMPLACER SI NÉCESSAIRE
	OPPURE OGNI 500 KM - OR EVERY 500 KM - OU TOUS LES 500 KM		OPPURE OGNI 2000 KM - OR EVERY 2000 KM - OU TOUS LES 2000 KM	OPPURE OGNI 4000 KM - OR EVERY 4000 KM - OU TOUS LES 4000 KM	OPPURE OGNI 8000 KM - OR EVERY 8000 KM - OU TOUS LES 8000 KM	OPPURE OGNI 10000 KM - OR EVERY 10000 KM - OU TOUS LES 10000 KM	
FORCELLA ANTERIORE - FRONT FORK - FOURCHE AVANT			R				
ATTACCHI MANUBRIO CON FISSAGGI - HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET - DEMI-PALIER GUIDON AVEC FIXAGE	C			C			
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE - REAR SWING ARM BUSHING - DOUILLE FOURCHE ARRIÈRE				C			
PATTINO CATENA POSTERIORE - REAR CHAIN SLIDER - GLISSIÈRE CHAÎNE ARRIÈRE				C			X
BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POSTERIORE - REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS - DOUILLES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE				C			
GIUDACATENA / COPRICATENA - REAR CHAIN GUIDE / REAR CHIAN GUARD - GUIDE CHAÎNE / CARTER DE CHAÎNE		C					X
GABBIE A RULLI PERNO FORCELLONE - REAR SWING ARM PIVOT NEEDLE BEA- RINGS - CAGÉ À AIGUILLES PIVOT FOURCHE ARRIÈRE			L				

RS 300R - RS 500R	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)						
	TAGLIANDO COUPON COUPON		TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	
	DOPO LE PRI- ME 3 ORE - AFTER FIRST 3 HOURS - APRÈS LES PREMIER 3 HEURES	OGNI EVERY TOUS LES 4h MX / 8h EN	OGNI EVERY TOUS LES 8h MX / 16h EN	OGNI EVERY TOUS LES 16h MX / 32h EN	OGNI EVERY TOUS LES 32h MX / 64h EN	OGNI EVERY TOUS LES 40h MX / 80h EN	SOSTITUIRE SE NECESSARIO - REPLACE IF NECESSARY - REEMPLACER SI NÉCESSAIRE
	OPPURE OGNI 500 KM - OR EVERY 500 KM - OU TOUS LES 500 KM		OPPURE OGNI 2000 KM - OR EVERY 2000 KM - OU TOUS LES 2000 KM	OPPURE OGNI 4000 KM - OR EVERY 4000 KM - OU TOUS LES 4000 KM	OPPURE OGNI 8000 KM - OR EVERY 8000 KM - OU TOUS LES 8000 KM	OPPURE OGNI 10000 KM - OR EVERY 10000 KM - OU TOUS LES 10000 KM	
AMMORTIZZATORE POSTERIORE - REAR SHOCK ABSORBER - AMMORTISSEUR ARRIÈRE						R	
GABBIE A RULLI, SPINOTTI, LEVERAGGI SOSPENSIONE POST. - REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN - CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE		L					
COMANDO GAS COMPLETO - THROTTLE CONTROL ASSY - COMMANDE GAZ COMPL.		C, L					
COMANDO FRIZIONE COMPLETO - CLUTCH CONTROL ASSY - COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.		C (•)				R (#)	
CAVI DECOMPRESSORE E GAS - THROTTLE AND STARTING DECOMPRESSOR CA- BLES - CÂBLES DECOMPRESSEUR ET GAZ		C		L			X
DISCO FRENO ANTERIORE - FRONT BRAKE DISC - DISQUE FRAIN AVANT			C				X
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE - FRONT BRAKE SYSTEM FLUID - FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT		C				S	

A



RS 300R - RS 500R	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)						
	TAGLIANDO COUPON COUPON		TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	
	DOPO LE PRI- ME 3 ORE - AFTER FIRST 3 HOURS - APRÈS LES PREMIER 3 HEURES	OGNI EVERY TOUS LES 4h MX / 8h EN	OGNI EVERY TOUS LES 8h MX / 16h EN	OGNI EVERY TOUS LES 16h MX / 32h EN	OGNI EVERY TOUS LES 32h MX / 64h EN	OGNI EVERY TOUS LES 40h MX / 80h EN	SOSTITUIRE SE NECESSARIO - REPLACE IF NECESSARY - REEMPLACER SI NÉCESSAIRE
	OPPURE OGNI 500 KM - OR EVERY 500 KM - OU TOUS LES 500 KM		OPPURE OGNI 2000 KM - OR EVERY 2000 KM - OU TOUS LES 2000 KM	OPPURE OGNI 4000 KM - OR EVERY 4000 KM - OU TOUS LES 4000 KM	OPPURE OGNI 8000 KM - OR EVERY 8000 KM - OU TOUS LES 8000 KM	OPPURE OGNI 10000 KM - OR EVERY 10000 KM - OU TOUS LES 10000 KM	
DISCO FRENO POSTERIORE - REAR BRAKE DISC - DISQUE FREIN ARRÈRE			C				X
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE - REAR BRAKE SYSTEM FLUID - FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÈRE		C				S	
PASTIGLIE FRENI - BRAKE PADS - PASTILLES DU FREINS		C					X
TUBAZIONI POMPA/PINZA IMPIANTI FRENANTI - BRAKE SYSTEM PUMP / CALI- PER HOSES - TUYAU POMPE / ETRIER SYSTÈME DE FREINAGE		C					
TUBAZIONI CARBURANTE - FUEL HOSES - TUYAU CARBURANT		C				S	X
MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE - EXHAUST SILENCER PACKING - MATERIAL INSONORISANT SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT			S				X
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE - EXHAUST PIPE AND SILENCER - TUYAU ET SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT		C					X
TENSIONE RAGGI RUOTE - WHEEL SPOKES TENSION - TENSION BRAS RUOES	C		C				

RS 300R - RS 500R	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)						
	TAGLIANDO COUPON COUPON		TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	
	DOPO LE PRI- ME 3 ORE - AFTER FIRST 3 HOURS - APRÈS LES PREMIER 3 HEURES	OGNI EVERY TOUS LES 4h MX / 8h EN	OGNI EVERY TOUS LES 8h MX / 16h EN	OGNI EVERY TOUS LES 16h MX / 32h EN	OGNI EVERY TOUS LES 32h MX / 64h EN	OGNI EVERY TOUS LES 40h MX / 80h EN	SOSTITUIRE SE NECESSARIO - REPLACE IF NECESSARY - REEMPLACER SI NÉCESSAIRE
	OPPURE OGNI 500 KM - OR EVERY 500 KM - OU TOUS LES 500 KM		OPPURE OGNI 2000 KM - OR EVERY 2000 KM - OU TOUS LES 2000 KM	OPPURE OGNI 4000 KM - OR EVERY 4000 KM - OU TOUS LES 4000 KM	OPPURE OGNI 8000 KM - OR EVERY 8000 KM - OU TOUS LES 8000 KM	OPPURE OGNI 10000 KM - OR EVERY 10000 KM - OU TOUS LES 10000 KM	
CUSCINETTI MOZZI RUOTE - WHEEL HUB BEARINGS - ROULEMENTS MOYEAUX RUOES					S		X
CORONA POSTERIORE - REAR DRIVEN SPROCKET - COURONNE ARRIÈRE			S				X
SERRAGGIO VITI CORONA - REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING - SERRAGE VIS COURONNE ARRIÈRE	C		C				
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA - REAR TRANSMISSION CHAIN - CHAÎNE ARRIÈRE	C,L		S				X
SERRAGGIO BULLONERIA - BOLTS AND NUTS TIGHTNESS GENERAL CHECK - CONTÔLE SERRAGE DES SOULONS	C			C			

A



RS 300R - RS 500R	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER SWM) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO SWM)						
	COUPON CUPÓN		COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	
	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN - DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE CADA 4h MX / 8h EN	ALLE CADA 8h MX / 16h EN	ALLE CADA 16h MX / 32h EN	ALLE CADA 32h MX / 64h EN	ALLE CADA 40h MX / 80h EN	WECHSELN WENN NÖTIG - SUBSTITÚIR SI NECESARIO
	ODER ALLE 500 KM - O CADA 500 KM		ODER ALLE 2000 KM - O CADA 2000 KM	ODER ALLE 4000 KM - O CADA 4000 KM	ODER ALLE 8000 KM - O CADA 8000 KM	ODER ALLE 10000 KM - O CADA 10000 KM	
VENTIL - VÁLVULAS	C (BETRIEBSSPIEL - JUEGO) (•)			C (BETRIEBSSPIEL - JUEGO) (•)		S (#)	
VENTILFEDER - RESORTES VÁLVULAS						C	X
TELLER, HALB KEGEL - CUBERTAS, SEMI-CONOS VÁLVULAS						C	X
KIPPHBEL (ANSAUGEN-AUSPUFFROHR) - BALANCIN DE ASPIRACIÓN - ESCAPE						C	X
NOCKENWELLE - EJE DISTRIBUCIÓN						C	
VENTILSTEUERUNGKETTE - CADENA DISTRIBUCIÓN					C	S	
VENTILSTEUERUNGKETTEGLEITBAHN - PLATO CADENA DISTRIBUCIÓN						S	
VENTILSTEUERUNGSZAHNRAD - ENGRANAJE CONDUCTO DISTRIBUCIÓN						C	X
VENTILSTEUERUNGANTRIEBSRAD - ENGRANAJE CONDUCTOR DISTRIBUCIÓN					C		X
VENTILSTEUERUNGKETTESPANNER - TENSOR CADENA DISTRIBUCIÓN						C	
DEKOMPRESSOR - GRUPO DECOMPRESSOR					C		X
ANSCHLUSS - EMPALME DE ASPIRACIÓN			C		S		

A



RS 300R - RS 500R	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER SWM) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO SWM)						
	COUPON CUPÓN		COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	
	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN - DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE CADA 4h MX / 8h EN	ALLE CADA 8h MX / 16h EN	ALLE CADA 16h MX / 32h EN	ALLE CADA 32h MX / 64h EN	ALLE CADA 40h MX / 80h EN	WECHSELN WENN NÖTIG - SUBSTITUIR SI NECESARIO
	ODER ALLE 500 KM - O CADA 500 KM		ODER ALLE 2000 KM - O CADA 2000 KM	ODER ALLE 4000 KM - O CADA 4000 KM	ODER ALLE 8000 KM - O CADA 8000 KM	ODER ALLE 10000 KM - O CADA 10000 KM	
ZYLINDER KPL. - CILINDRO COMPLETO						C	X
KOLBEN KPL. - PISTÓN COMPLETO					C	S	
PLEUELSTANGE KPL. - BIELA MOTOR COMOPLETA						S	
GEHAUSELAGER - COJÍNETE DE CARTER						S	
MOTORÖL - ACEITE MOTOR	S		S				
ÖLPUMPE - BOMBA ACEITE					C		
WECHSELFILTER / SIEBFILTER - FILTRO ACEITE MOTOR / FILTRO DE RED	S, P		S, P				
SCHMIERUNGROHR FÜR ÖLPUMPE/GEHAUSE - TUBO LUBRICACIÓN BOMBA ACEITE/BANCADA						C	
STIRNRADERPAAR - GRUPO ENGREN. TRANSM. PRIMARIA				C			
KUPPLUNGSCHIEBENHALTERNABE - CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE				C			X
KUPPLUNGSCHIEBE - DISCOS EMBRAGUE			C		S		X
KUPPLUNGDRUCKPLATTE - PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE					C		
KUPPLUNGFEDER - RESORTE EMBRAGUE					C		X

RS 300R - RS 500R	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER SWM) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO SWM)						
	COUPON CUPÓN		COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	
	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN - DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE CADA 4h MX / 8h EN	ALLE CADA 8h MX / 16h EN	ALLE CADA 16h MX / 32h EN	ALLE CADA 32h MX / 64h EN	ALLE CADA 40h MX / 80h EN	WECHSELN WENN NÖTIG - SUBSTITUIR SI NECESARIO
	ODER ALLE 500 KM - O CADA 500 KM		ODER ALLE 2000 KM - O CADA 2000 KM	ODER ALLE 4000 KM - O CADA 4000 KM	ODER ALLE 8000 KM - O CADA 8000 KM	ODER ALLE 10000 KM - O CADA 10000 KM	
KUPPLUNGKORB - CAMPANA EMBRAGUE					C		
KUPPLUNGSTEUERSTANGE - VARILLA DESEMBRAGUE					C		
RITZEL - PIÑÓN CADENA		C	S				X
ANLASSEANTRIEBSRAD - ENGRANAJE DE ARRANQUE					C		X
ANLASSEHEBEL - PALANCA ARRANQUE				L			
GANGSCHALTUNGHEBEL - PEDAL MANDO CAMBIO			C				
ZÜNDKERZE - BUJIA ENCENDIDO			P	S			
ZÜNDKERZESTECKER - PIPA BUJIA ENCENDIDO				C			
VERGASER - CARBURADOR		P				R	
VERGASERDROSSELKLAPPE - VALVULA GAS CARBURADOR						C	
LUFTFILTER - FILTRO AIRE		P, L					
KÜHLER - RADIADORES		C					
WASSERROHR UND SCHELLEN - TUBOS AGUA Y BANDAS		C					

A



RS 300R - RS 500R	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER SWM) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO SWM)						
	COUPON CUPÓN		COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	
	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN - DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE CADA 4h MX / 8h EN	ALLE CADA 8h MX / 16h EN	ALLE CADA 16h MX / 32h EN	ALLE CADA 32h MX / 64h EN	ALLE CADA 40h MX / 80h EN	WECHSELN WENN NÖTIG - SUBSTITUIR SI NECESARIO
	ODER ALLE 500 KM - O CADA 500 KM		ODER ALLE 2000 KM - O CADA 2000 KM	ODER ALLE 4000 KM - O CADA 4000 KM	ODER ALLE 8000 KM - O CADA 8000 KM	ODER ALLE 10000 KM - O CADA 10000 KM	
ROHR FÜR KÜHLER/WASSERPUMPE - TUBO RADIADORES / BOMBA AGUA		C					
KÜHLFLÜSSIGKEIT - LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO		C					X
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER - POSAPIES, PERNOS, RESORTES			C				X
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN - TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR	C			C			
SEITENSTÄNDER - HORQUILLA LATERAL		C					
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER - RODILLO GUÍA-CADENA, COJINETE		C					
VORDERGABELNKKOPF, GABELBRÜCKE MIT BOLZEN - CABEZA DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO			L				
VORDERGABEL - HORQUILLA DELANTERA			R				
LENKERBÜGELBOLZEN - CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN	C			C			
HINTERGABELBUCHSE - MANGUITOS HORQUILLA TRASERA				C			
KETTENGLEITBAHN - PLATO CADENA TRASERA				C			X
BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG - MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA				C			

RS 300R - RS 500R	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER SWM) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO SWM)						
	COUPON CUPÓN		COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	
	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN - DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE CADA 4h MX / 8h EN	ALLE CADA 8h MX / 16h EN	ALLE CADA 16h MX / 32h EN	ALLE CADA 32h MX / 64h EN	ALLE CADA 40h MX / 80h EN	WECHSELN WENN NÖTIG - SUBSTITUIR SI NECESARIO
	ODER ALLE 500 KM - O CADA 500 KM		ODER ALLE 2000 KM - O CADA 2000 KM	ODER ALLE 4000 KM - O CADA 4000 KM	ODER ALLE 8000 KM - O CADA 8000 KM	ODER ALLE 10000 KM - O CADA 10000 KM	
KETTENFÜHRUNG / KETTENKASTEN - GUÍA-CADENA / CUBRE-CADENA		C					X
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN - COJÍNETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA			L				
HINTERSTOSSDAMPFER - AMORTIGUADOR TRASERO						R	
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG - COJÍNETES DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA		L					
GASGRIFF KPL. - MANDO GAS COMPLETO		C,L					
KUPPLUNGSTEUERUNG KPL. - MANDO EMBRAGUE COMPLETO		C (•)				R (#)	
DECOMPRESSORKABEL UND GASGKABEL - CABLES DECOMPRESSOR Y GAS		C		L			X
VORDERE BREMSSCHEIBE - DISCO FRENO DELANTERO			C				X
VORDERBREMFLÜSSIGKEIT - FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA		C				S	
HINTERE BREMSSCHEIBE - DISCO FRENO TRASERO			C				X
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT - FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA		C				S	

A



RS 300R - RS 500R	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER SWM) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO SWM)						
	COUPON CUPÓN		COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	
	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN - DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE CADA 4h MX / 8h EN	ALLE CADA 8h MX / 16h EN	ALLE CADA 16h MX / 32h EN	ALLE CADA 32h MX / 64h EN	ALLE CADA 40h MX / 80h EN	WECHSELN WENN NÖTIG - SUBSTITUIR SI NECESARIO
	ODER ALLE 500 KM - O CADA 500 KM		ODER ALLE 2000 KM - O CADA 2000 KM	ODER ALLE 4000 KM - O CADA 4000 KM	ODER ALLE 8000 KM - O CADA 8000 KM	ODER ALLE 10000 KM - O CADA 10000 KM	
BREMSBELAGE - PASTILLAS FRENOS		C					X
BREMSPUMPE - BREMSSÄTTEL SCHLAUCH - TUBERÍAS BOMBA - PINZA INSTALACIONES FRENANTES		C					
TRIEBSTOFFFROHR - TUBERIAS CARBURANTE		C				S	X
GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF - MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR			S				X
AUSPUFFFROHR UND SCHALLDÄMPFER - TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR		C					X
RADSPEICHENSPANNUNG - TENSION RADIOS RUEDAS	C		C				
RADNABENLAGER - COJÍNATES CUBOS RUEDAS					S		X
KRANZ - CORONA TRASERA			S				X
SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ - TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C		C				
SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE - CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA	C.L		S				X
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN - CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C			C			

LEGENDE - LEYENDA:

h: STUNDEN - HORAS

S: WECHSELN - SUBSTITUCIÓN

C: KONTROLLIEREN - CONTROL

P: REINIGEN - LIMPIEZA

R: REVISION - REVISION

L: SCHMIERUNG - BESCHMEIREN - ENGRESAJE - LUBRICACIÓN

MX: MOTOCROSS

EN: ENDURO

#: SIEHE WERKSTATTHANDBUCH - VER MANUAL DE OFICINA

ANMERKUNG / NOTAS:

DICHTUNGWECHSE: BEI JEDEM DEMONTAGE - SUBSTITUIR LAS EMPACURAS EN EL CASO DE DESMONTAJE

SCHRAUBEN VERSCHLEISS: WECHSELN - SUBSTITUIR TORNILLOS Y TUERCAS EN EL CASO DE DESGASTE

SCHLAMMIGES UND SANDIGES GELÄNDEN: EIN ALLGEMEINE KONTROLLE DURCHFÜHREN - DESPUÉS DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL

A





SWM Motorcycles srl, Via Nino Bixio 8, 20144 Biandronno (VA), Italy

ph. +390332769911, fax +390332769958, info@swm-motorcycles.it, www.swm-motorcycles.it