

Variante al mauale di officina N°800096826

Variant to the workshop manual N°800096826

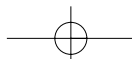
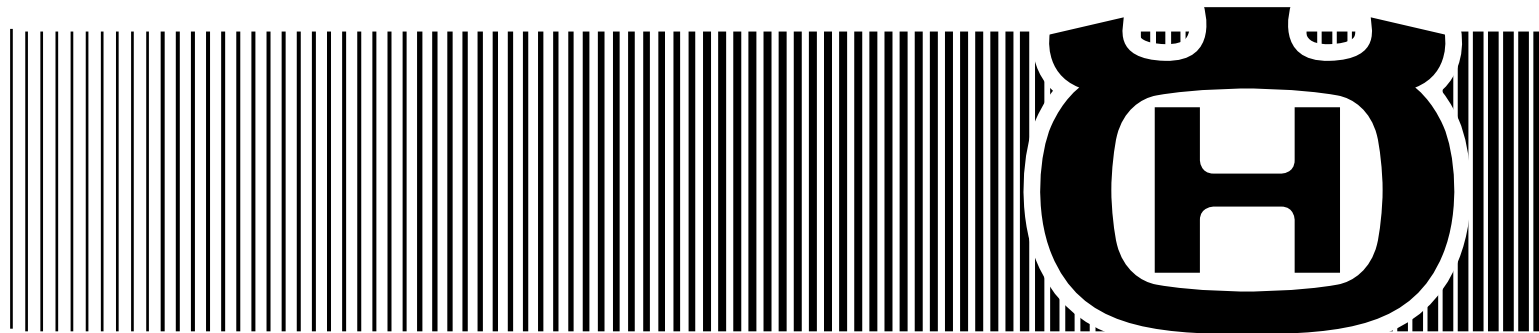
Variante au manuel d'atelier N°800096826

Variante zum werkstatthandbuch N°800096826

Variante al maual de taller N°800096826

te-smr 570/2003

Part. N. 8000A1661



La **MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese** 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 evoluto 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. **I motocicli partecipanti a competizioni di qualunque genere sono esclusi da ogni garanzia, in tutte le loro parti.**

*To the best knowledge of **MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese, Inc.** the material contained herein is accurate as of the date this publication was approved for printing. **Cagiva Motor S.p.a. - Varese, Inc.** 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. **All the motorcycles and their detailed parts taking part in competitions of any type are excluded from the guarantee.***

MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese décline toute responsabilité pour erreurs éventuelles commises pendant la rédaction du manuel 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. **Les motocycles et leur détails participant à des compétitions sont exclu de toute garantie.**

*Die **MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese** lehnt jegliche Verantwortung für eventuelle Fehler ab, welche bei der Zusammenstellung dieses Handbuchs 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. **Die an den Wettrennen jeder Art teilnehmenden Motorräder sind in allen deren Teilen von jeglicher Garantie ausgeschlossen.***

MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese 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 parciel, de la presente publicación sin autorización por escrito. **Las motocicletas que participan en competiciones de cualquier clase están excluidas de cualquier garantía, en todas sus partes.**

Variante al mauale di officina N°800096826

Variant to the workshop manual N°800096826

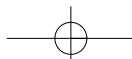
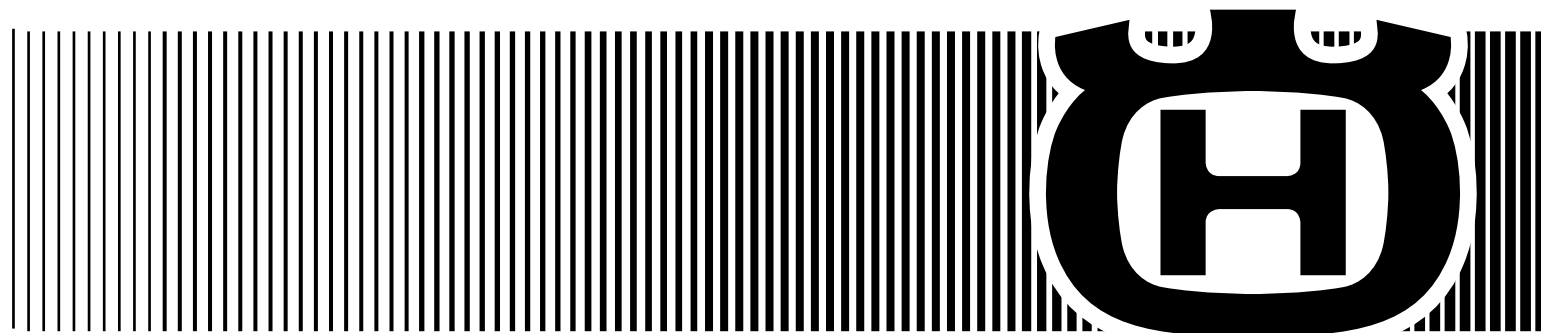
Variante au manuel d'atelier N°800096826

Variante zum werkstatthandbuch N°800096826

Variante al maual de taller N°800096826

te-smr 570/2003

Part. N. 8000A1661



IMPORTANTE: Tutte le moto partecipanti a gare o competizioni di qualunque genere, sono escluse da ogni garanzia in tutte le loro parti.

- 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.

IMPORTANT: All the motorcycles (and their parts) entering competitions of any kind are excluded from the guarantee.

- References to the "left" or "right" of the motorcycle are in the sense of a person facing forwards.
- 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
- Where not specified, all the data and the instructions are referred to any and all countries.

IMPORTANT: La garantie tombe pour les motos participant à compétitions de tout genre. Il en est de même pour leur parties.

- Les indications "droite" et "gauche" se réfèrent aux deux côtés du motocycle par rapport au sens de marche.
- Z: numéro dents
- A: Autriche
- AUS: Australie
- B: Belgique,
- BR: Brasile
- CDN: Canada,
- CH: Suisse
- D: Allemagne
- E: Espagne
- F: France
- FIN: Finlande
- GB: Grand Bretagne
- I: Italie
- J: Japon
- USA: Etas Units d'Amérique
- Si non differemment spécifié, les données et les instructions sont valables pour tous les pays.

WICHTIG: Alle an Sportrennen jeder Art teilnehmenden Motorräder sind von jeder Garantie für alle Teile ausgeschlossen.

- Die Angaben, rechts und links, beziehen sich auf die beiden Motorradseiten in Bezug auf die Fahrtrichtung.
- Z: Zähne nummer
- A: Österreich
- AUS: Australien
- B: Belgien
- BR: Brasilien
- CDN: Kanada
- CH: Schweiz
- D: Deutschland
- E: Spanien
- F: Frankreich
- FIN: Finnland
- GB: Groos Britan
- I: Itelien
- J: Japan
- USA: Vereinigte Staten von Amerika,
- Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich die Daten und Vorschriften auf alle Länder.

IMPORTANTE: Todas las motocicletas que participan a carreras o bien a competiciones de cualquier tipo, son excluidas de todas garantías en todas cuantas sus partes.

- Las indicaciones de la derecha y la izquierda hacen referencia a los dos lados de la moto con respecto al sentido de marcha..
- Z: número 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: Japòn
- USA: Estados Unidos
- A falta de indicaciones específicas, los datos y las instrucciones se refieren a todos los Países.

.....

Variante al manuale di officina N°800096826

Variant to the workshop manual N°800096826

Variante au manuel d'atelier N°800096826

Variante zum werkstatthandbuch N°800096826

Variante al maual de taller N°800096826

te-smr 570/2003

Copyright by

MV Agusta Motorcycles S.p.A.

Servizio Assistenza Tecnica
Via Nino Bixio, 8
21024 Cassinetta di Biandronno (VA) - Italy
Telefono ++39-0332-254111
Telefax ++39-0332-756509
www.husqvarna.it

USA MODEL

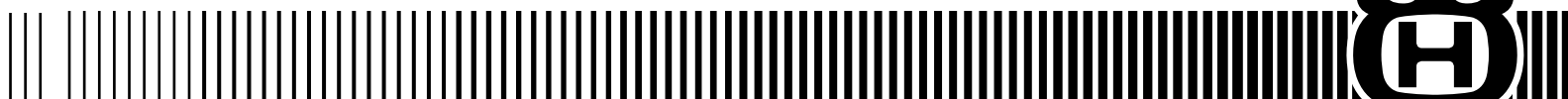
Cagiva U.S.A.

2300 MARYLAND ROAD
WILLOW GROVE, PA 19090-4193
215-830-3300

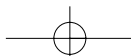
1° Edizione - 1st Edition - 1ère édition - 1. Auflage - 1° Edición
Stampato in Italia - Printed in Italy - Imprimé en Italie - In Italien gedruckt - Impreso en Italia
Stampato N° - Print No. - Imprimé N. - Druckschrift Nr. - Impreso N. 8000A1661

VALIDITÀ (dalla matricola) - VALIDITY (from vehicle identification number) - VALIDITE (du matricule) - GÜLTIGKEIT (von der Kennnummer) - VALIDEZ (desde la matrícula)

te 570: ZCGH601AA3V006900
smr 570: ZCGH601AB3V001400



N° 8000A1661 (03-03)



La presente pubblicazione, ad uso delle Stazioni di Servizio **Husqvarna**, è stata realizzata allo scopo di coadiuvare il personale autorizzato nelle operazioni di manutenzione e riparazione dei motocicli trattati. La perfetta conoscenza dei dati tecnici qui riportati è determinante al fine della più completa formazione professionale dell'operatore. Allo scopo di rendere la lettura di immediata comprensione i paragrafi sono stati contraddistinti da illustrazioni schematiche che evidenziano l'argomento trattato. In questo manuale sono state riportate note informative con significati particolari:



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



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



Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

Consigli utili

La **Husqvarna** consiglia, onde prevenire inconvenienti e per il raggiungimento di un ottimo risultato finale, di attenersi genericamente alle seguenti norme:

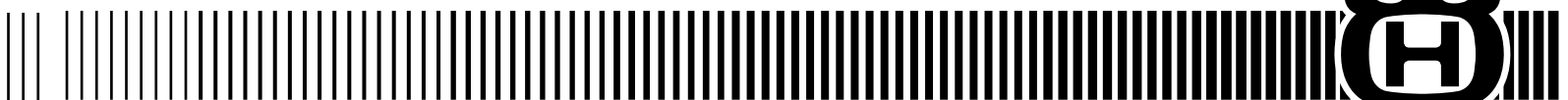
- in caso di una eventuale riparazione valutare le impressioni del Cliente, che denuncia anomalie di funzionamento del motociclo, e formulare le opportune domande di chiarimento sui sintomi dell'inconveniente;
- diagnosticare in modo chiaro le cause dell'anomalia. Dal presente manuale si potranno assimilare le basi teoriche fondamentali che peraltro dovranno essere integrate dall'esperienza personale e dalla partecipazione ai corsi di addestramento organizzati periodicamente dalla **Husqvarna**:
- pianificare razionalmente la riparazione onde evitare tempi morti come ad esempio il prelievo di parti di ricambio, la preparazione degli attrezzi, ecc.;
- raggiungere il particolare da riparare limitandosi alle operazioni essenziali. A tale proposito sarà di valido aiuto la consultazione della sequenza di smontaggio esposta nel presente manuale.

Norme generali sugli interventi riparativi

- 1** Sostituire sempre le guarnizioni, gli anelli di tenuta e le copiglie con particolari nuovi.
- 2** Allentando o serrando dadi o viti, iniziare sempre da quelle con dimensioni maggiori oppure dal centro. Bloccare alla coppia di serraggio prescritta seguendo un percorso incrociato.
- 3** Contrassegnare sempre particolari o posizioni che potrebbero essere scambiati fra di loro all'atto del rimontaggio.
- 4** Usare parti di ricambio originali **Husqvarna** ed i lubrificanti delle marche raccomandate.
- 5** Usare attrezzi speciali dove così è specificato.
- 6** Consultare le **Circolari Tecniche** in quanto potrebbero riportare dati di regolazione e metodologie di intervento maggiormente aggiornate rispetto al presente manuale.



**Ove non diversamente specificato i dati e le prescrizioni si intendono validi per tutti i modelli.
Unless otherwise specified, data and figures refer to all models.
Si rien n'est spécifié, les données et les prescriptions se réfèrent à tous les modèles.
Falls nicht anders angegeben sind die technischen Daten und Anweisungen für sämtliche Modelle gültig.
Si no se especifica de otra manera, los datos y las prescripciones son válidos para todos los modelos.**



N° 8000A1661 (03-03)

Sommario

| | Sezione |
|-----------------------------------|---------|
| Generalità | A |
| Manutenzione | B |
| Inconvenienti e rimedi | C |
| Registrazioni e regolazioni | D |
| Operazioni generali | E |
| Scomposizione motore | F |
| Revisione motore | G |
| Ricomposizione motore | H |
| Telaio, sospensioni e ruote | I |
| Freni | L |
| Impianto elettrico | M |
| Raffreddamento motore | N |
| Attrezzatura specifica | W |
| Coppie di serraggio | X |
| Note per modelli USA | Z |

Index

| | Section |
|-------------------------------------|---------|
| Notes générales | A |
| Entretien | B |
| Inconvénients et remèdes | C |
| Réglages et calages | D |
| Opérations générales | E |
| Décomposition moteur | F |
| Révision moteur | G |
| Récomposition moteur | H |
| Chassis, suspensions et roues | I |
| Freins | L |
| Installation électrique | M |
| Refroidissement moteur | N |
| Outillage spécial | W |
| Couples de serrage | X |
| Note pour les modèles USA | Z |

Indice

| | Sección |
|-------------------------------------|---------|
| Generalidades | A |
| Mantenimiento | B |
| Inconvenientes y remedios | C |
| Ajustes y regulaciones | D |
| Operaciones generales | E |
| Descomposicion del motor | F |
| Revision motor | G |
| Para volver a montar el motor | H |

Summary

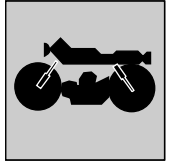
| | Section |
|-------------------------------------|---------|
| General | A |
| Maintenance | B |
| Troubles and remedies | C |
| Adjustments | D |
| General operations | E |
| Engine disassembly | F |
| Engine overhaul | G |
| Engine reassembly | H |
| Frame, suspensions and wheels | I |
| Brakes | L |
| Electric system | M |
| Engine cooling system | N |
| Specific tools | W |
| Torque wrench settings | X |
| Notes for USA models | Z |

Inhaltsverzeichnis

| | Sektion |
|--|---------|
| Allgemeines | A |
| Wartung | B |
| Störungen und Behebung | C |
| Einstellung und Einregulierungen | D |
| Allgemeine arbeiten | E |
| Motorausbau | F |
| Motorueberholung | G |
| Wiederzusammenbau des motors | H |
| Rahmen, Aufhängungen und räder | I |
| Bremsen | L |
| Elektrische anlage | M |
| Motorkühlung | N |
| Spezifische Ausrüstung | W |
| Anziehmoment | X |
| Anmerkung für Modell USA | Z |

| | |
|--|---|
| Bastidor, suspensiones y ruedas | I |
| Frenos | L |
| Sistema eléctrico | M |
| Sistema de refrigeración del motor | N |
| Herramental específico | W |
| Pares de torsion | X |
| Note por los modelos USA | Z |

**GENERALITÀ
GENERAL
NOTES GENERALES
ALLEGEMEINES
GENERALIDADES**

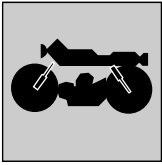


| | | | |
|--------------------------------|------|--------------------------|------|
| Moteur | A.6 | Motor | A.7 |
| Distribution | A.6 | Ventilsteueren | A.7 |
| Alimentation | A.6 | Kraftstoffzufuhr | A.7 |
| Lubrification..... | A.6 | Schmierung | A.7 |
| Refroidissement | A.6 | Kühlung | A.7 |
| Allumage | A.6 | Zündung | A.7 |
| Demarrage | A.11 | Anlasser | A.12 |
| Transmission | A.11 | Antrieb | A.12 |
| Freins | A.11 | Bremsen | A.12 |
| Cadre | A.16 | Fahrgestell..... | A.17 |
| Suspensions..... | A.16 | Radfederung | A.17 |
| Roues | A.16 | Rader | A.17 |
| Pneus | A.16 | Reifen | A.17 |
| Installation électrique | A.19 | Elektrische anlage | A.20 |
| Poids..... | A.21 | Gewichte..... | A.21 |
| Dimensions | A.21 | Dimensiones | A.21 |
| Table de ravitaillements | A.23 | Nachfuellungen | A.23 |

| | |
|-----------------------------|------|
| Motor | A.8 |
| Distribucion | A.8 |
| Alimentacion | A.8 |
| Lubricacion | A.8 |
| Enfriamiento | A.8 |
| Encendido | A.8 |
| Puesta en marcha..... | A.13 |
| Transmision | A.13 |
| Frenos..... | A.13 |
| Bastidor..... | A.18 |
| Suspensiones | A.18 |
| Ruedas | A.18 |
| Neumaticos | A.18 |
| Instalacion electrica | A.20 |
| Pesos | A.21 |
| Dimensiones | A.21 |
| Capacidades | A.24 |



GENERALITA'



| MOTORE | |
|------------------------------------|--------|
| Monocilindrico a 4 tempi. | |
| Alesaggio (mm)..... | 98 |
| Corsa (mm)..... | 76,4 |
| Cilindrata (cm ³)..... | 576,28 |
| Rapporto di compressione..... | 10:1 |

DISTRIBUZIONE

Monoalbero a camme in testa comandato da catena; 4 valvole.

Inclinazione valvole rispetto all'asse del cilindro:

ASPIRAZIONE: 20°

SCARICO: 20°

Diagramma di distribuzione con gioco valvole di 0,1 mm a motore freddo:

ASPIRAZIONE:

apertura prima del P.M.S.: 50°

chiusura dopo il P.M.I.: 77°

SCARICO:

apertura prima del P.M.I.: 89°

chiusura dopo il P.M.S.: 40°

Gioco di funzionamento delle punterie a motore freddo:

ASPIRAZIONE: 0,10 mm

SCARICO: 0,15 mm

ALIMENTAZIONE

Per gravità

Depurazione dell'aria mediante filtro a secco.

Carburatore:

Mikuni TMR 41

LUBRIFICAZIONE

Sistema lamellare "R.A.L." (Reed Activated Lubrication) con pompa olio.

RAFFREDDAMENTO

A liquido con doppio radiatore.

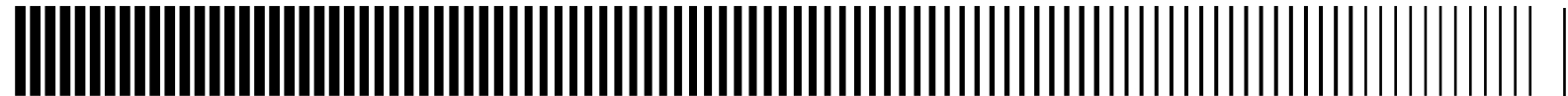
ACCENSIONE

Elettronica a scarica capacitiva, con anticipo variabile a controllo digitale.

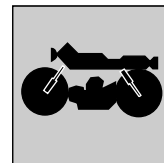
Candela: NGK CR7EB oppure CHAMPION G59C

(per impiego agonistico NGK C8E).

Distanza elettrodi candela 0,6÷0,7 mm



GENERAL



| ENGINE | |
|---------------------------|-------|
| 4-stroke single cylinder. | |
| Bore (in.) | 3.85 |
| Stroke (in.) | 3.01 |
| Capacity (cu.in.) | 35.15 |
| Compression ratio | 10:1 |

VALVE GEAR

Single overhead camshaft, chain driven; 4 valves.

Valve angle in relation to cylinder:

INLET: 20°

EXHAUST: 20°

Valve timing with valve play of 0.004 in.

with cold engine:

INLET:

opens before T.D.C.: 50°

closes after B.D.C.: 77°

EXHAUST:

opens at b.B.D.C. 89°

closes at a.T.D.C.: 40°

Gap with engine cold:

INLET: 0.004 in.

EXHAUST: 0.006 in.

FUEL FEED

Gravity.

Dry type air filter.

Carburetors:

Mikuni TMR 41

LUBRICATION

Reed system "R.A.L." (Reed Activated Lubrication) with oil pump.

COOLING

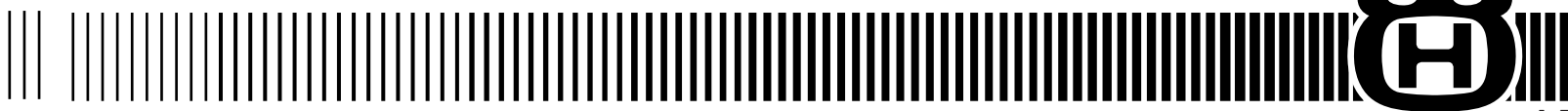
By fluid with double cooler.

IGNITION

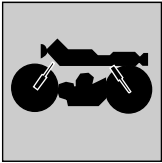
Electronics with capacitive discharge and with variable spark advance by digital control.

Spark plugs: NGK CR7EB or CHAMPION G59C (for sporting activity NGK C8E).

Plug gap: 0.023÷0.027 in.



NOTES GENERALES



| MOTEUR | |
|------------------------------------|--------|
| Un cylindre à 4 temps. | |
| Alésage (mm) | 98 |
| Course (mm) | 76,4 |
| Cylindrée (cm ³) | 576,28 |
| Rapport volumétrique | 10:1 |

DISTRIBUTION

Arbre à cames en tête commandé par chaîne; 4 soupapes.

Inclinaison des soupapes par rapport à l'axe du cylindre:

ADMISSION: 20°

ECHAPPEMENT: 20°

Diagramme de distribution avec jeu des soupapes de 0,1 mm à moteur froid:

ADMISSION:

ouverture avant P.M.H.: 50°

fermeture après P.M.B.: 77°

ECHAPPEMENT:

ouverture avant P.M.B.: 89°

fermeture après P.M.H.: 40°

Jeu de fonctionnement des soupapes à moteur froid:

ADMISSION: 0,10 mm

ECHAPPEMENT: 0,15 mm

ALIMENTATION

Par gravité.

Dépuration de l'air par filtre à sec.

Carburateur:

Mikuni TMR 41

LUBRIFICATION

Système lamellaire "R.A.L." (Reed Activated Lubrication) par pompe à huile.

REFROIDISSEMENT

Refroidissement par liquide avec double radiateur

ALLUMAGE

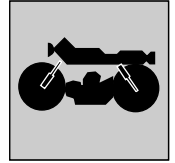
Electronique à décharge capacitive, avec avance à l'allumage variable par contrôle digital.

Bougie: NGK CR7EB ou CHAMPION G59C (pour l'activité sportive NGK C8E).

Distance électrodes bougie : 0,6±0,7 mm.



ALLEGEMEINES



| MOTOR | |
|----------------------------------|--------|
| Einzyylinder-Viertakter | |
| Bohrung (mm) | 98 |
| Hub (mm)..... | 76,4 |
| Hubraum (cm ³) | 576,28 |
| Verdichtungsverhältnis..... | 10:1 |

VENTILSTEUERUNG

Kettengesteuerte Nockenwelle; 4 Ventile.
 Ventilneigung in Bezug auf die Zylinderachse:
 ANSAUGSEITE: 20°
 AUSPUFFSEITE: 20°
 Ventilsteuerungsdiagramm mit Ventilspiel von 0,1 mm
 bei kaltem motor:
 ANSAUGSEITE:
 Öffnen v. OT.: 50°
 Schliessen n. UT.: 77°
 AUSPUFFSEITE:
 Öffnen v. OT.: 89°
 Schliessen n. UT.: 40°
 Betriebsspiel der Ventilstößel bei kaltem Motor:
 ANSAUGSEITE: 0,10 mm
 AUSPUFFSEITE: 0,15 mm

KRAFTSTOFFZUFUHR

Schwerkraftversorgung.
 Luftreinigung über Trockenfilter.
 Vergaser:
 Mikuni TMR 41

SCHMIERUNG

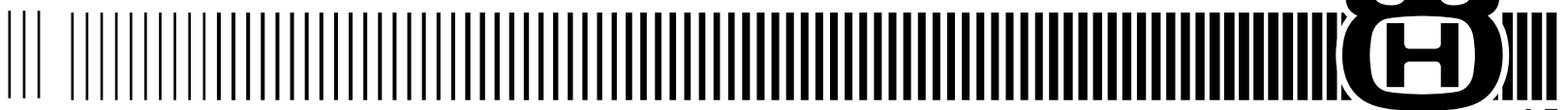
Lamellensystem "R.A.L." (Reed Activated Lubrication) mit Ölpumpe.

KÜHLUNG

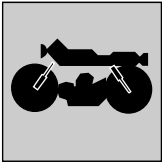
Flüssigkeitskühlung mit Doppelkühler.

ZÜNDUNG

Elektronisch mit kapazitiver Entladung, variabler Vorverstellung mit Digitalkontrolle.
 Zündkerze: NGK CR7EB oder CHAMPION G59C (Für wettkämpferischen Gebrauch NGK C8E).
 Elektrodenabstand: 0,6±0,7 mm.



GENERALIDADES



| MOTOR | |
|-------------------------------------|--------|
| Monocilíndrico de 4 tiempos | |
| Diámetro interior (mm) | 98 |
| Carrera (mm) | 76,4 |
| Cilindrada (cm ³) | 576,28 |
| Relación de compresión | 10:1 |

DISTRIBUCION

Monoeje de levas en culata mandado por cadena; 4 válvulas.
Inclinación de las válvulas respecto al eje del cilindro:

ASPIRACION: 20°

ESCAPE: 20°

Diagrama de distribución con juego de válvulas de 0,1 mm

con motor frío:

ASPIRACION:

apertura antes del P.M.S.: 50°

cierre después del P.M.I.: 77°

ESCAPE:

apertura antes del P.M.I.: 89°

cierre después del P.M.S.: 40°

Juego de funcionamiento de los empujadores con motor frío:

ASPIRACION: 0,10 mm

ESCAPE: 0,15 mm

ALIMENTACION

Por gravedad.

Depuración del aire mediante filtro de capa seca

Carburador

Mikuni TMR 41

LUBRICACION

Sistema laminar "R.A.L." (Reed Activated Lubrication) con bomba de aceite.

ENFRIAMIENTO

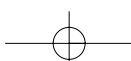
Por líquido con doble radiador.

ENCENDIDO

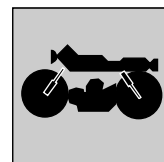
Electrónica de descarga capacitiva con anticipo variable de control digital.

Bujía: NGK CR7EB o bien CHAMPION G59C (de competición NGK C8E)

Distancia electrodos de la bujía: 0,6±0,7 mm.



GENERALITA'



AVVIAMENTO

A pedale.
Dispositivo di decompressione automatico.

TRASMISSIONE

Frizione multidisco in bagno d'olio
Cambio: a 6 rapporti
Trasmissione fra motore e albero primario del cambio ad ingranaggi con dentatura diritta, sempre in presa.

Trasmissione primaria

Rapporto:2,344 (68/29)

| Rapporti cambio | TE, SMR 570 |
|----------------------|---------------|
| 1 ^a | 2,615 (34/13) |
| 2 ^a | 1,812 (29/16) |
| 3 ^a | 1,368 (26/19) |
| 4 ^a | 1,043 (24/23) |
| 5 ^a | 0,880 (22/25) |
| 6 ^a | 0,740 (20/27) |

Trasmissione secondaria

Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante catena da 5/8" x 1/4"
(con OR per modelli TE, SMR)
Pignone uscita cambio

| TE, SMR 570 (*) | SMR |
|------------------|----------------------|
| z 17 (USA: z 14) | (*) In dotazione Z15 |

| | TE, SMR 570 |
|-------------------------------|-----------------------|
| Corona sulla ruota..... | z 48 |
| Rapporto di trasmissione..... | 2,823 (USA: 3,428) |

Rapporti totali di trasmissione

| | TE, SMR 570 | TE 570 USA |
|----------------------|-------------|------------|
| 1 ^a | 17,316 | 21,026 |
| 2 ^a | 12,000 | 14,571 |
| 3 ^a | 9,060 | 11,001 |
| 4 ^a | 6,908 | 8,389 |
| 5 ^a | 5,826 | 7,075 |
| 6 ^a | 4,904 | 5,955 |

FRENI

Anteriore

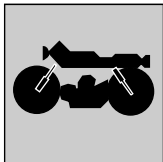
A disco forato Ø 260 mm con pinza flottante (TE); a disco forato Ø 320 mm con pinza fissa (SMR)
Area pastiglie33,4 cm² (TE); 41,8 cm² (SMR)
Circuito idraulico indipendente e pompa con comando sul lato destro del manubrio.

Posteriore

A disco forato Ø 220 mm con pinza flottante
Area pastiglie29,5 cm²
Circuito idraulico indipendente, comando con pedale e pompa sul lato destro del veicolo.



GENERAL



STARTER

Kick starter
Automatic decompression device.

TRANSMISSION

Multi-plate clutch in oil bath.
6-speed gearbox
Drive between engine and gearbox main shaft by straight toothed constant mesh gears.

Primary reduction

Ratio: 2,344 (68/29)

| Gearbox ratios | TE-SMR 570 |
|----------------|---------------|
| 1st | 2,615 (34/13) |
| 2nd | 1,812 (29/16) |
| 3rd | 1,368 (26/19) |
| 4th | 1,043 (24/23) |
| 5th | 0,880 (22/25) |
| 6th | 0,740 (20/27) |

Final drive

Drive between gearbox and rear wheel by 5/8" x 1/4" chain (with OR for TE, SMR models).
Gearbox pinion

| |
|------------------------|
| TE, SMR 570 (*) |
| z 17 (USA: z 14) |

SMR
(*) Outfit Z15

| | TE, SMR 570 |
|--------------------|-----------------------|
| Rear sprocket..... | z 48 |
| Drive ratio..... | 2,823 (USA: 3,428) |

Total drive ratios

| | TE, SMR 570 | TE570 USA |
|-----------|-------------|-----------|
| 1st | 17,316 | 21,026 |
| 2nd | 12,000 | 14,571 |
| 3rd | 9,060 | 11,001 |
| 4th | 6,908 | 8,389 |
| 5th | 5,826 | 7,075 |
| 6th | 4,904 | 5,955 |

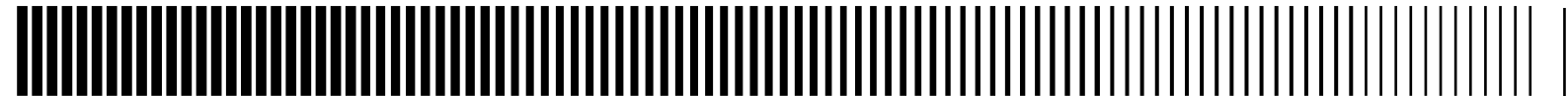
BRAKES

Front

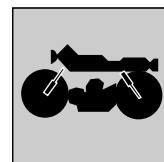
Drilled disc Ø 10.24 in. with floating caliper (TE); drilled disc Ø 12.6 in. with fixed caliper
Pads area5.18 sq. in. (TE); 6.48 sq. in. (SMR)
Independent hydraulic circuit and pump with control on the handlebar right side

Rear

Drilled disc Ø 8.66 in. with floating caliper
Pads area4.57 sq. in.
Independent hydraulic circuit; controlled by pedal and pump on the motorcycle right side.



NOTES GENERALES



DEMARRAGE

A pédale.
Dispositif de décompression automatique.

TRANSMISSION

Embrayage multidisque en bain d'huile.
Boîte de vitesse à 6 rapports
Transmission entre moteur et arbre primaire à engrenages à dents droites, toujours en prise.

Transmission primaire

Rapport: 2,344 (68/29)

| Rapport de la boîte | TE-SMR 570 |
|---------------------|---------------|
| 1ère | 2,615 (34/13) |
| 2ème..... | 1,812 (29/16) |
| 3ème..... | 1,368 (26/19) |
| 4ème..... | 1,043 (24/23) |
| 5ème..... | 0,880 (22/25) |
| 6ème..... | 0,740 (20/27) |

Transmission secondaire

Transmission entre la boîte de vitesse et la roue arrière par l'intermédiaire d'une chaîne de 5/8" x 1/4" (avec bagues d'étanchéité pour modèles TE, SMR).
Pignon sortie changement de vitesse

| TE, SMR 570 (*) | SMR |
|------------------|---------------------|
| z 17 (USA: z 14) | (*) En dotation Z15 |

| | TE, SMR 570 |
|------------------------------|-----------------------|
| Couronne sur la roue | z 48 |
| Rapport de transmission..... | 2,823 (USA: 3,428) |

Rapport total de transmission

| | TE, SMR 570 | TE 570 USA |
|------------|-------------|------------|
| 1ère | 17,316 | 21,026 |
| 2ème..... | 2,000 | 14,571 |
| 3ème..... | 9,060 | 11,001 |
| 4ème..... | 6,908 | 8,389 |
| 5ème | 5,826 | 7,075 |
| 6ème..... | 4,904 | 5,955 |

FREINS

Avant

A disque percé Ø 260 mm. avec étrier flottant (TE); a disque percé Ø 320 mm avec étrier fixe (SMR)

Surface pastilles.....33,4 cm² (TE); 41,8 cm² (SMR)

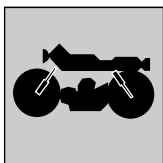
Circuit hydraulique indépendant et pompe avec commande sur le côté droit du guidon.

Arrière

A disque percé Ø 220 mm. avec étrier flottant

Surface pastilles.....29,5 cm²

Circuit hydraulique indépendant commandé par la pédale et la pompe sur le côté droit de la moto.



ALLEGEMEINES

ANLASSER

Kickstarter.
Automatische (Kickstarter) Dekompressionsvorrichtung.

ANTRIEB

Mehrscheiben-Ölbادهkupplung.
6-Gang-Getriebe
Kraftübertragung vom Motor auf die Getriebehauptwelle über geradzahnte
Zahnräder in ständigem Eingriff.

Antrieb

Drehzahlverhältnis: 2,344 (68/29)

| Drehzahlverhältnisse | TE, SMR 570 |
|----------------------|---------------|
| 1 ^a | 2,615 (34/13) |
| 2 ^a | 1,812 (29/16) |
| 3 ^a | 1,368 (26/19) |
| 4 ^a | 1,043 (24/23) |
| 5 ^a | 0,880 (22/25) |
| 6 ^a | 0,740 (20/27) |

Vorgelege

Kraftübertragung vom Getriebe auf das Hinterrad durch Antriebskette von 5/8" x
1/4" (mit O-Ringen für TE, SMR-Modelle)
Antriebsritzel

| TE-SMR 570(*) | SMR |
|------------------|----------------------|
| z 17 (USA: z 14) | (*) Mitgeliefert Z15 |

| | TE, SMR 570 |
|------------------------------|-----------------------|
| Zahnkranz | z 48 |
| Übersetzungsverhältnis | 2,823 (USA: 3,428) |

Gesamtübersetzungsverhältnisse

| | TE, SMR 570 | TE 570 USA |
|----------------------|-------------|------------|
| 1 ^a | 17,316 | 21,026 |
| 2 ^a | 12,000 | 14,571 |
| 3 ^a | 9,060 | 11,001 |
| 4 ^a | 6,908 | 8,389 |
| 5 ^a | 5,826 | 7,075 |
| 6 ^a | 4,904 | 5,955 |

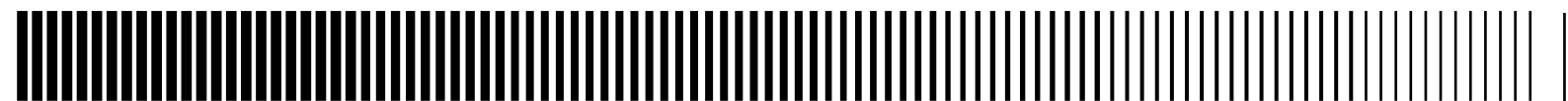
BREMSEN

Vorderradbremse

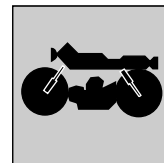
Mit gelochter Bremsscheibe Ø 260 mm, mit schwimmender Zange (TE); mit
gelochter Bremsscheibe Ø 320 mm, mit Festzange (SMR).
Bremsbelag33,4 cm² (TE); 41,8 cm² (SMR)
Mit unabhängigem Hydraulikkreislauf und Pumpe mit Steuerung auf der rechten
Seite der Lenkstange.

Hinterradbremse

Mit gelochter Bremsscheibe Ø 220 mm mit schwimmender Zange.
Bremsbelag29,5 cm²
Mit unabhängigem Hydraulikkreislauf, pedalsteuerung und Pumpe auf der rechten
Seite des Motorrads.



GENERALIDADES



PUESTA EN MARCHA

A pedal.
Dispositivo de descompresión automático.

TRASMISION

Ebrague multidisco en baño de aceite
Cambio: de 6 relaciones
Transmisión entre motor y eje principal del cambio de engranajes con dientes rectos, de toma constante.

Transmisión primaria

Relación:2,344 (68/29)

| Transmisión primaria | TE, SMR 570 |
|----------------------|---------------|
| 1º | 2,615 (34/13) |
| 2º | 1,812 (29/16) |
| 3º | 1,368 (26/19) |
| 4º | 1,043 (24/23) |
| 5º | 0,880 (22/25) |
| 6º | 0,740 (20/27) |

Transmisión secundaria

Transmisión entre el cambio y la rueda trasera mediante cadena de 5/8" x 1/4"
(con OR para modelos TE, SMR)
Piñón salida cambio

| TE-SMR 570 (*) | SMR |
|------------------|---------------------|
| z 17 (USA: z 14) | (*) En dotacion Z15 |

| | TE, SMR 570 |
|-------------------------------|-----------------------|
| Corona en la rueda | z 48 |
| Relación de transmisión | 2,823 (USA: 3,428) |

Relaciones totales de transmisión

| | TE, SMR 570 | TE 570 USA |
|----------|-------------|------------|
| 1ª | 17,316 | 21,026 |
| 2ª | 12,000 | 14,571 |
| 3ª | 9,060 | 11,001 |
| 4ª | 6,908 | 8,389 |
| 5ª | 5,826 | 7,075 |
| 6ª | 4,904 | 5,955 |

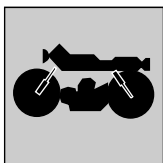
FRENOS

Delantero

De disco hueco Ø 260 mm con pinza flotante (TE); de disco hueco Ø 320 mm con pinza fija (SMR)
Area pastillas33,4 cm² (TE); 41,8 cm² (SMR)
Circuito hidráulico independiente y bomba con mando en la parte derecha del manillar.

Trasero

De disco hueco Ø 220 mm con pinza flotante
Area pastillas29,5 cm²
Circuito hidráulico independiente, mando con pedal y bomba en la parte derecha del vehículo.



GENERALITA'

TELAIO

Monotrave sdoppiantesi circa all'altezza dello scarico, in tubi in acciaio a sezione circolare; telaietto posteriore in lega leggera

Angolo di sterzata26° per lato
 Angolo asse di sterzo25°
 Avancorsa (mm).....107 (TE); 70 (SMR)

SOSPENSIONI

Anteriore

Forcella teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato; steli di diametro 45 mm.; regolazione del freno idraulico in compressione ed estensione.
 Marca "MARZOCCHI" tipo USD.

Corsa sull'asse scorrevoli (mm)300 (TE); 250 (SMR)

Posteriore

Forcellone oscillante in lega leggera con sospensione progressiva e monoammortizzatore idraulico con molla elicoidale.

Regolazione del precarico della molla e del freno idraulico in compressione (DOPPIA) ed in estensione.
 Monoammortizzatore marca "SACHS".

Corsa ruota (mm) 320 (TE); 290 (SMR)

RUOTE

Cerchio **anteriore** TAKASAGO Excel in lega leggera (TE) - BEHR in lega leggera (**smr**)

Dimensioni: 1,6"x21" (TE) - 3,5"x 17" (SMR)

Cerchio **posteriore** TAKASAGO Excel in lega leggera (TE) - BEHR in lega leggera (**smr**)

Dimensioni: 2,15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)

PNEUMATICI

Anteriore

TE

Marca, tipo e dimensioni: MICHELIN Enduro Competition 3 oppure PIRELLI MT 83 SCORPION 90/90x21"

SMR

Marca, tipo e dimensioni: PIRELLI MT R01 Dragon; 120/70x17"

Posteriore

TE

Marca, tipo e dimensioni. MICHELIN Enduro Competition 3 oppure PIRELLI MT 83 SCORPION; 140/80x18"

SMR

Marca, tipo e dimensioni: PIRELLI MT R01 Dragon; 150/60x17"

Pressione pneumatici

Misurazione da effettuare **a freddo**.

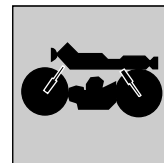
Pressione di gonfiaggio:

Anteriore: 0,9÷1,0 Kg/cm² (TE) - 1,8 Kg/cm² (SMR)

Posteriore: 0,8÷0,9 Kg/cm² (TE) - 2,0 Kg/cm² (SMR)



GENERAL



FRAME

Single-beam splitting in steel tubes of circular section approx, on line with the exhaust; light alloy rear frame.
 Steering angle.....26° each side
 Steering axis angle25°
 Forward travel (in.)4.21 (TE); 2.75 (SMR)

SUSPENSIONS

Front

Overturned forkrod telehydraulic fork with advanced pin; forkrods 1.77 in. diameter; stanchions hydraulic brake adjustment both in compression and extension.
 "MARZOCCHI" make type USD

Axle travel (in.)11.8 (TE,); 9.84 (SMR)

Rear

Swinging arm in light alloy with progressive damping, hydraulic mono-shock absorber with helical spring. Hydraulic brake and spring preloading adjustment both in compression (DOUBLE) and in extension.
 "SACHS" mono-shock absorber.

Wheel travel (in.).....12.6 (TE); 11.4 (SMR)

WHEELS

Front TAKASAGO Excel rim in light alloy (TE) - BEHR in light alloy (**SMR**)

Size: 1.6"x21" (TE) - 3,5"x 17" (SMR)

Rear TAKASAGO Excel rim in light alloy (TE) - BEHR in light alloy (**SMR**)

Size: 2.15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)

TYRES

Front

TE

Make, type and size: MICHELIN Enduro Competition 3 or PIRELLI MT 83 SCORPION; 90/90x21"

SMR

Make, type and size: PIRELLI MT R01 Dragon; 120/70x17"

Rear

TE

Make, type and size: MICHELIN Enduro Competition 3 or MT 83 SCORPION; 140/80x18"

SMR

Make, type and size: PIRELLI MT R01 Dragon; 150/60x17"

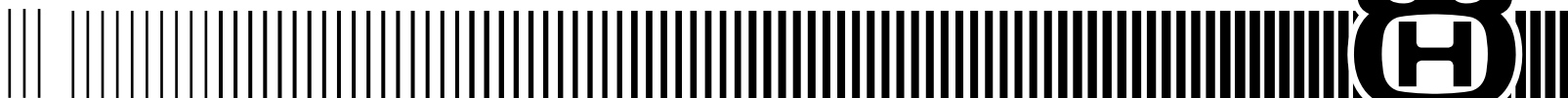
Tyre pressures

To be measured when **tyres are cold.**

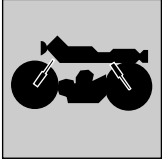
Pressure:

Front: 12.8÷14.2 psi (TE) - 25.6 psi (SMR)

Rear: 11,4÷12,8 psi (TE) - 28.4 psi (SMR)



NOTES GENERALES



CADRE

Poutre simple se dédoublant en tubes d'acier à section circulaire, environ à la hauteur de l'échappement; cadre arrière en alliage léger.

Angle de braquage.....26° de chaque côté
 Angle axe de braquage.....25°
 Avant-course (mm)107 (TE); 70 (SMR)

SUSPENSIONS

Avant

Fourche téléhydraulique à tiges renversées et goujon avancé; tiges de 45 mm diamètre; réglage du frein hydraulique en compression et en extension.
 Marque "MARZOCCHI" type USD.

Course sur l'axe coutissant (mm)300 (TE); 250 (SMR)

Arrière

Fourche oscillante en alliage léger avec suspension actionnée par système de bielles à action progressive et mono-amortisseur hydraulique avec ressort hélicoïdal. Réglage du prébandage du ressort et du frein hydraulique en compression (DOUBLE) et en extension.
 Mono-amortisseur marque "SACHS".

Course roue (mm)320 (TE); 290 (SMR)

ROUES

Jante **avant** TAKASAGO Excel en alliage léger (TE) - BEHR en alliage léger
(SMR)

Dimensions: 1,6"x21" (TE) - 3,5"x 17" (SMR)

Jante **arrière** TAKASAGO Excel en alliage léger (TE) - BEHR en alliage léger
(SMR)

Dimensions: 2,15"x18" (TE) 4,25"x17" (SMR)

PNEUS

Avant

TE

Marque, type et dimensions: MICHELIN Enduro Competition 3 ou PIRELLI MT 83 SCORPION; 90/90x21"

SMR

Marque, type et dimensions: PIRELLI MT R01 Dragon; 120/70x17"

Arrière

TE

Marque, type et dimensions: MICHELIN Enduro Competition 3 ou PIRELLI MT 83 SCORPION; 140/80x18"

SMR

Marque, type et dimensions: PIRELLI MT R01 Dragon; 150/60x17"

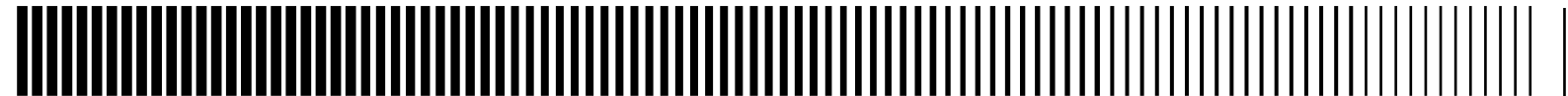
Pression des pneus

Contrôle à effectuer **à froid.**

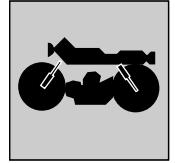
Pression de gonflage:

Avant: 0,9÷1,0 Kg/cm² (TE) - 1,8 Kg/cm² (SMR)

Arrière: 0,8÷0,9 Kg/cm² (TE) - 2,0 Kg/cm² (SMR)



ALLEGEMEINES



FAHRGESTELL

Einträger, der sich in Stahlröhre mit kreisförmigem Querschnitt auf der Höhe des Auspuffes verzweigt; Hinterer Rahmen aus Leichtmetall.

Anschlagwinkel26° je Seite
 Lenkachsenwinkel25°
 Vorderhub (mm)107 (TE); 70 (SMR)

RADFEDERUNG

Vorderrad

Telehydraulische Gabel mit umgekehrten Schäfte und vorgeschobenem Bolzen; Schäfte 45 mm Durchmesser; Einstellung der hydraulischen Bremse sowohl in Kompression als auch in Ausfederung.
 Marke "MARZOCCHI" Typ USD.

Hub on der Läuerrachse (mm)300 (TE); 250 (SMR)

Hinterrad

Schwinge aus Leichtmetall mit stufenloser Hebelsystemaufhängung und hydraulischer Stossdämpfer mit Schraubenfeder. Einstellung der Federvorspannung und der Hydraulikbremse in eingefederten Zustand (DOPPELT) und in ausgefedertem. Einzel-Stossdämpfer Hersteller "SACHS".

Radhub (mm)320 (TE); 290 (SMR)

RÄDER

Vordefelge TAKASAGO Excel aus Leichtmetall (TE) - BEHR aus Leichtmetall (SMR)

Abmessungen: 1,6"x21" (TE) - 3,5"x 17" (SMR)

Hinterfelge TAKASAGO Excel aus Leichtmetall (TE) - BEHR aus Leichtmetall (SMR)

Abmessungen: 2.5"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)

REIFEN

Vorderadreifen

TE

Hersteller, Modell und Abmessungen: MICHELIN Enduro Competition 3 oder PIRELLI MT 83 SCORPION; 90/90x21"

SMR

Marque, type et dimensions: PIRELLI MT R01 Dragon; 120/70x17"

Hinterradreifen

TE

Hersteller, Modell und Abmessungen: MICHELIN Enduro Competition 3 oder PIRELLI MT 83 SCORPION; 140/80x18"

SMR

Marque, type et dimensions: PIRELLI MT R01 Dragon; 150/60x17"

Reifendruck

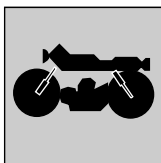
Der Druck muss bei **kalt**em Reifen gemessen werden.

Luftdruck:

Vorderradreifen: 0,9÷1,0 Kg/cm² (TE) - 1,8 Kg/cm² (SMR)

Hinterradreifen: 0,8÷0,9 Kg/cm² (TE) - 2,0 Kg/cm² (SMR)

GENERALIDADES



BASTIDOR

De una sola viga que se divide en tubos de acero de sección circular más o menos a la altura del escape; bastidor trasero de aleación ligera.

Angulo de viraje26° por lado
 Angulo eje de dirección25°
 Carrera delantera (mm).....107 (TE); 70 (SMR)

SUSPENSIONES

Delantera

Horquilla telehidráulica de vástagos vueltos al revés y perno adelantado; vastagos de 45 mm de diámetro; ajuste del freno hidráulico en compresión y extensión.
 Marca "MARZOCCHI" tipo USD.

Carrera en el eje correderas (mm).....300 (TE); 250 (SMR)

Trasera

Horquilla oscilante de aleación ligera con sistema de palancas progresivas y mono-amortiguador hidráulico de resorte helicoidal.
 Regulación de la precarga del resorte y del freno hidráulico en compresión (DOBLE) y en extensión.
 Mono-amortiguador marca "SACHS".

Carrera rueda (mm).....320 (TE); 290 (SMR)

RUEDAS

Llanta **delantera** TAKASAGO Excel de aleación ligera (TE) - BEHR de aleación ligera (SMR)

Dimensiones: 1,6"x21" (TE) - 3,5"x 17" (SMR)

Llanta **trasera** TAKASAGO Excel de aleación ligera (TE) - BEHR de aleación ligera (SMR)

Dimensiones: 2,15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)

NEUMATICOS

Delantero

TE

Marca, tipo y dimensiones: MICHELIN Enduro Competition 3 o bien PIRELLI MT 83 SCORPION; 90/90x21"

SMR

Marca, tipo y dimensiones: PIRELLI MT R01 Dragon; 120/70x17"

Trasero

TE

Marca, tipo y dimensiones: MICHELIN Enduro Competition 3 o bien PIRELLI MT 83 SCORPION; 140/80x18"

SMR

Marca, tipo y dimensiones: PIRELLI MT R01 Dragon; 150/60x17"

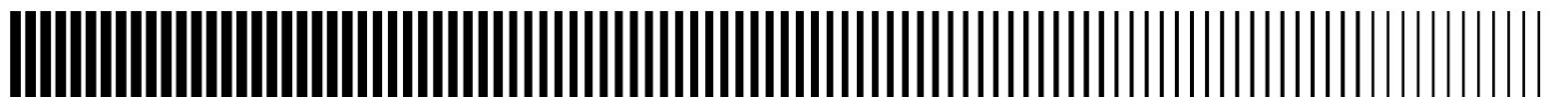
Presión neumáticos

Medidas a efectuar **en frío**.

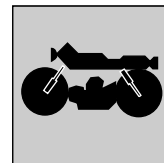
Presión de inflado:

Delantero: 0,9÷1,0 Kg/cm² (TE) - 1,8 Kg/cm² (SMR)

Trasero: 0,8÷0,9 Kg/cm² (TE) - 2,0 Kg/cm² (SMR)



**GENERALITA'
GENERAL
NOTES GENERALES**



IMPIANTO ELETTRICO

Impianto di accensione composto da:

- Generatore da 12V-120W
- Trasduttore digitale
- Regolatore di tensione
- Candela d'accensione

Impianto elettrico composto da:

- Proiettore con lampada alogena biluce 12V-35/35W e lampada luce di posizione 12V-3W
- Contachilometri con lampade strumento 12V-2W e spie 12V-1,2W
- Indicatori di direzione con lampada 12V-10W
- Fanale posteriore con lampada segnalazione arresto 12V-21W e lampada luce di posizione 12V-5W.

ELECTRICAL EQUIPMENT

Ignition system consisting of:

- 12V-120W generator
- Digital E.C.U.
- Voltage regulator
- Spark plug

Electrical system consisting of:

- Headlight with halogen two-filament lamp 12V-35/35W and parking light 12V-3W
- Odometer with bulbs for the instrument 12V-2W and telltales 12V-1.2W
- Direction indicators: 12V-10W
- Tail light: stop light lamp 12V-21W and parking light lamp: 12V-5W.

Electrical system consisting of (TE Enduro USA):

- Headlight with two lamps 35V-35W and parking light 12V-3W.
- Rear parking light lamp 12V-3W.

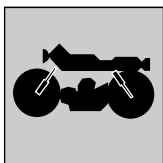
INSTALLATION ELECTRIQUE

Système d'allumage constitué par:

- Générateur de 12V-120W
- Transducteur digital
- Régulateur de tension
- Bougie d'allumage

Circuit électrique constitué:

- Phare avec lampe halogène à deux feux de 12V-35/35W et ampoule feux de position de 12V-3W
- Compteur kilométrique avec ampoules pour l'instrument 12V-2W et voyants 12V-1,2W
- Clignotants avec ampoule 12V-10W
- Feu arrière avec ampoule de stop 12V-21W et ampoule feu de position 12V-5W.



ALLEGEMEINES GENERALIDADES

ELEKTRISCHE ANLAGE

Die Zündung besteht aus folgenden Baugruppen:

- Lichtmaschine 12V-120W
- Digitaler Meßwertgeber
- Spannungsregler
- Zündkerze

Die Elektroanlage besteht aus folgenden Teilen:

- Scheinwerfer mit Bilux-Halogenlampe 12V-35/35 W und Standlichtlampe 12 V-3W
- Kilometerzähler mit Instrumentenlampe 12V-2W und Kontrollleuchten 12V-1,2W
- Fahrtrichtungsanzeiger mit Lampe 12V-10W
- Bremslicht 12V-21W und Schlusslicht 12V-5W

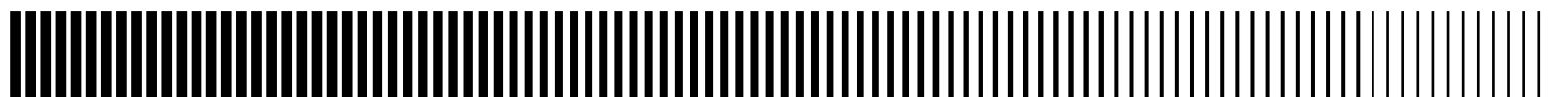
INSTALACION ELECTRICA

Instalación de encendido compuesta por:

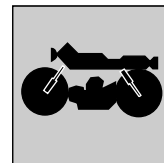
- Generador de 12V-120W
- Transductor digital
- Regulador de tensión
- Buja del encendido

Instalación eléctrica compuesta por:

- Faro con lámpara halógena biluz 12V-35/35W y lámpara de luz de situación 12V-3W
- Velocímetro con lámpara instrumento 12V-2W y testigos 12V-1,2W
- Indicadores de dirección con lámpara 12V-10W
- Faro trasero con lámpara señalización parada 12V-21W y lámpara luces de situación 12V-5W.



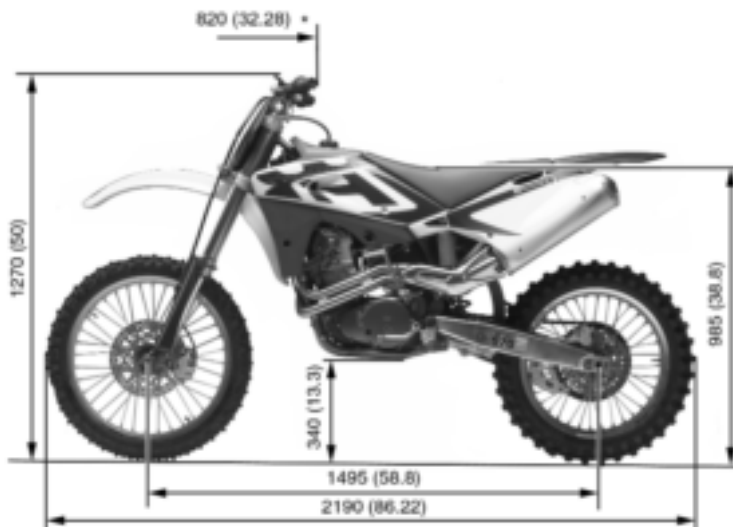
**GENERALITA'
GENERAL
NOTES GENERALES
ALLEGEMEINES
GENERALIDADES**



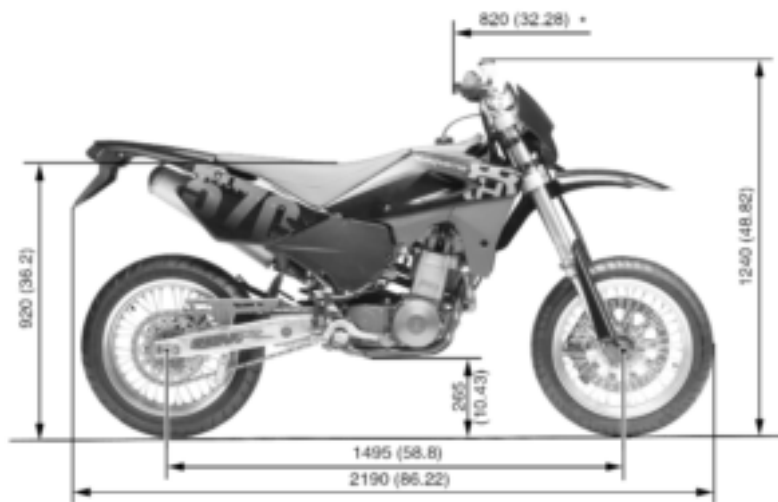
INGOMBRI mm (in.) PESI/ DIMENSIONS mm (in.) WEIGHTS/ DIMENSIONS mm (in.) POIDS
DIMENSIONEN ABMESSUNGEN mm (in.) GEWICHT/ DIMENSIONES mm (in.) PESOS



TE 570
Kg. 118,9
b. 262.12

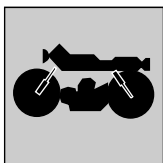


TE 570-USA
Kg. 115,9
lb. 255.51



SMR 570
Kg. 125,3
lb. 276,24





**GENERALITA'
GENERAL**

| RIFORNIMENTI | TIPO | QUANTITA' (litri) |
|---|---|----------------------|
| Serbatoio carburante | Benzina senza piombo a 98 ottani | 9 |
| Riserva carburante | | 2,1 |
| Olio per lubrificazione cambio e motore (*) | AGIP RACING 4T (SAE 5W40) | 1,6 |
| Olio per forcella anteriore | AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 per climi particolarmente rigidi) | 80 mm (livello olio) |
| Olio per ammortizzatore posteriore | AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5) | |
| Fluido per impianto di raffreddamento | AGIP COOL | 1,1÷1,3 |
| Fluido freno anteriore | AGIP BRAKE 4 (DOT 4) | |
| Fluido freno posteriore | AGIP BRAKE 4 (DOT 4) | |
| Lubrificazione catena di trasmissione | AGIP CHAIN LUBE | - |
| Lubrificazione a grasso | AGIP BIKE GREASE | - |
| Protettivo contatti elettrici | AGIP ROCOL MOISTURE GUARD | - |
| Turafalle per radiatori | AREXONS liquido | - |



IMPORTANTE - Non è ammesso l'uso dei additivi nel carburante o nei lubrificanti

SMR: (*) In caso di impiego agonistico, la quantità di olio da utilizzare è di 1,25 l. anziché 1,6l.; inoltre gli sfiati del carburatore, dell'impianto di raffreddamento e di quello di lubrificazione devono essere convogliati in un apposito recipiente, come disposto dalla F.M.I.

| SUPPLY | TYPE | QUANTITY |
|---|---|----------------------|
| Fuel tank | Unleaded gasoline 98 NO (min) | 1.98 Imp. Gall |
| Fuel reserve | | 1.85 Imp. Qt. |
| Change gear and main transmission oil (*) | AGIP RACING 4T (SAE 5W40) | 1,4 Imp. Qt. |
| Front fork oil | AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 for hard climatic conditions) | 3.15 in. (oil level) |
| Oil for rear shock - absorber | AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5) | |
| Fluid for cooling system | AGIP COOL | 2,0÷2,4 Imp. Pints |
| Front brake fluid | AGIP BRAKE 4 (DOT 4) | |
| Rear brake fluid | AGIP BRAKE 4 (DOT 4) | |
| Drive chain lubrication | AGIP CHAIN LUBE | - |
| Grease lubrication | AGIP BIKE GREASE | - |
| Electric contact protection | AGIP ROCOL MOISTURE GUARD | - |
| Fillers for radiator | AREXONS liquido | - |

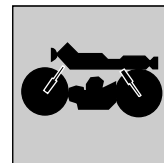


WARNING! - Use of additives in fuel or lubricants is not allowed.

SMR: (*) In the case of sporting activities, the quantity of oil to use is 1.25 litres, instead of 1.6 litres; furthermore, the carburettor, cooling plant and lubricating system breather pipes must be conveyed in a special basin as indicated by F.M.I.



NOTES GENERALES ALLEGEMEINES



| RAVITAILEMENTS | TYPE | QUANTITA' (litres) |
|--|--|-----------------------|
| Réservoir à essence | Essence sans plomb 98 NO (min) | 9 |
| Réserve de carburant | | 2,1 |
| Huile boîte de vitesse et lubrification moteur (*) | AGIP RACING 4T (SAE 5W40) | 1,6 |
| Huile fourche avant | AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 por les climats rigoureux) | 80 mm (nivel huile) |
| Huile pour amortisseur arrière | AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5) | |
| Fluide pour système de refroidissement | AGIP COOL | 1,1÷1,3 |
| Fluide pour frein avant | AGIP BRAKE 4 (DOT 4) | |
| Fluide pour frein arrière | AGIP BRAKE 4 (DOT 4) | |
| Lubrification chaîne de transmission | AGIP CHAIN LUBE | - |
| Lubrification par graisse | AGIP BIKE GREASE | - |
| Protection contacts électriques | AGIP ROCOL MOISTURE GUARD | - |
| Bouche-trous pour radiateurs | AREXONS liquido | - |



IMPORTANT - L'emploi d'additifs pour l'essence et les lubrifiants est à proscrire.

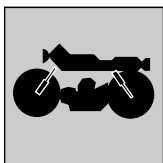
SMR: (*) Au cas d'un emploi pour activités sportives, la quantité d'huile à utiliser est de 1,25 litres au lieu de 1,6 litres. Les événements du carburateur, du système de refroidissement et de lubrification doivent être convoyés dans une cuve spéciale, d'après les règles données par F.M.I.

| KRAFTSOFF | TYP | FÜLLMENGE (Liter) |
|---|--|----------------------------|
| Kraftstofftank | Bleifreies Benzin 98 NO (min) | 9 |
| Kraftstoffreserve | | 2,1 |
| Öl für Getriebe und Motorschmierung (*) | AGIP RACING 4T (SAE 5W40) | 1,6 |
| Öl für Vorderradgabel | AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 bei besonders kaltem Klimai) | Ölstand mit Schäften 80 mm |
| Öl für hinteren Stossdämpfer | AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5) | |
| Flüssigkeit für Kühlungsanlage | AGIP COOL | 1,1÷1,3 |
| Flüssigkeit für Vorderradbremse | AGIP BRAKE 4 (DOT 4) | |
| Flüssigkeit für Hinterradbremse | AGIP BRAKE 4 (DOT 4) | |
| Schmierer der Treibkette | AGIP CHAIN LUBE | - |
| Fettschmierung | AGIP BIKE GREASE | - |
| Elektrokontak-Schutz | AGIP ROCOL MOISTURE GUARD | - |
| Küher-Leckabdichtung | AREXONS liquido | - |



WICHTIG - Der Einsatz von Kraftstoff - und Schmiermittel-Zusätzen ist nicht zulässig.

SMR: (*) Bei Wettrennen ist die anzuwendende Ölmenge 1,25 Liter anstatt 1,6 Liter; außerdem müssen die Vergaserentlüftungen der Kühlungs- und der Schmieranlage in einen dazu vorgesehenen Behälter, wie von der F.M.I. vorgesehen, geleitet werden.



GENERALIDADES

| ABSTECIMIENTOS | TIPO | CANTIDAD (Litri) |
|---|---|----------------------|
| Depósito carburante | Gasolina sin plomo 98 NO (min) | 9,1 |
| Reserva carburante | | 2,1 |
| Aceite cambio y lubricación motor (*) | AGIP RACING 4T (SAE 5W40) | 1,6 |
| Aceite para horquilla delantera | AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 para climas muy rigidoos) | 80 mm (nivel aceite) |
| Aceite para amortiguador trasero | AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5) | |
| Fluido para instalación de enfriamiento | AGIP COOL | 1,1÷1,3 |
| Fluido freno delantero | AGIP BRAKE 4 (DOT 4) | |
| Fluido freno trasero | AGIP BRAKE 4 (DOT 4) | |
| Lubricación cadena de transmisión | AGIP CHAIN LUBE | - |
| Lubricación por grasa | AGIP BIKE GREASE | - |
| Proteccion contactos eléctricos | AGIP ROCOL MOISTURE GUARD | - |
| Tapavias para radiadores | AREXONS liquido | - |

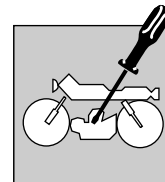


ATENCIÓN - No se admite el uso de aditivos en el carburante ni en los lubricantes.

SMR: (*) En caso de uso en carreras, la cantidad de aceite a utilizar es de 1,25 litros en lugar de 1,6 litros; además, los alivios del carburador, de la instalación de refrigeración y de la de lubricación deben estar encauzados en un recipiente al efecto tal y como impuesto por la F.M.I.



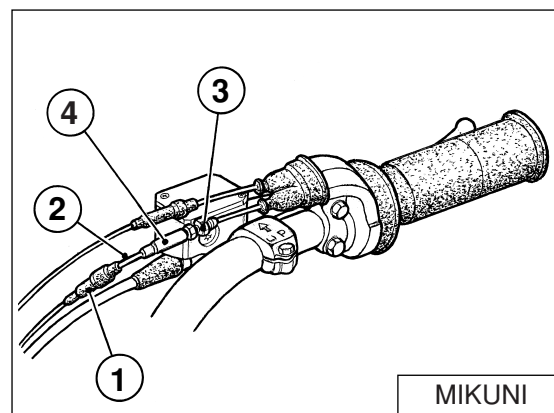
REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES



Regolazione cavo comando gas (MIKUNI)

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

- rimuovere 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 la controgghiera (3) e ruotare opportunamente la vite di registro (4) (svitandola si diminuisce il gioco, avvitandola lo si aumenta);
- bloccare nuovamente la controgghiera (3).



Throttle cable adjustment (MIKUNI)

THROTTLE CABLE ADJUSTMENT

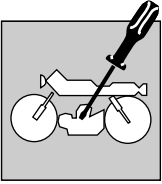
To check the correct adjustment of the throttle operate as follows:

- remove the upper rubber cap (1);
- by moving cable (2) back and forth check for 2 mm. clearance;
- should the clearance be incorrect, unblock the counter ring-nut (3) and turn the adjusting screw (4) (by unscrewing it, the clearance is reduced, while by screwing screw (4) it is increased);
- tighten the counter ring-nut again (3);

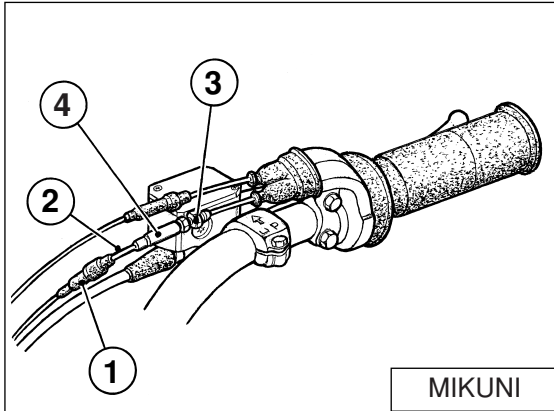
Reglage du cable de commande des gaz (MIKUNI)

Pour vérifier le réglage du câble de la poignée des gaz, opérer comme suit:

- enlever le capuchon supérieur en gomme (1);
- déplacer en avant et en arrière la poignée (2) et contrôler qu'il y a un jeu de 2 mm. environ;
- si le jeu n'est pas exact, débloquer le contre-collier (3) et tourner la vis de réglage (4); en la desserrant, le jeu décroisse, en la serrant, le jeu augmente;
- serrer à nouveau le contre-collier (3).
- en présence d'un jeu supérieur, débloquer la contre-bague (1) et desserrer la vis de réglage (2). Agir inversement si le jeu est inférieur.



EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Einstellung des Gasseilzugs (MIKUNI)

Um den Drehgasgriff auf korrekte Einstellung zu prüfen, ist folgenderweise vorzugehen:

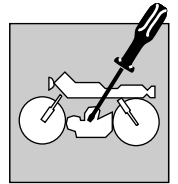
- Obere Gummikappe (1) entfernen;
- Beim Vorwärts- und Rückwärtsziehen der Welle (2) ist darauf zu achten, dass es ein Spiel von etwa 2 mm gibt;
- Ist das nicht der Fall, Nutmutter (3) lösen und Einstellschraube (4) drehen (zieht man die Schraube an, dann nimmt das Spiel zu; im umgekehrten Fall wird es geringer);
- Nutmutter (3) neu festklemmen.

Regulacion cable mando mariposa (MIKUNI)

Para comprobar que el ajuste de la transmisión del mando de la mariposa sea correcto, haga lo siguiente:

- remueva el casquete superior de goma (1);
- compruebe, desplazando adelante y atrás la transmisión (2) que haya un juego de 2 mm aproximadamente;
- si esto no se produce, desbloquee la contravirola (3) y gire el tornillo de ajuste (4) (destornillándolo disminuye el juego, atornillándolo aumenta);
- vuelva a bloquear la contravirola (3).

**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



Registrazione minimo (MIKUNI)

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

- girare la vite di registro minimo (1) posta sulla destra del veicolo, in prossimità del rubinetto carburante, sino ad ottenere il minimo più appropriato, (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo).

Adjusting the idle

Adjust the carburettor with warm engine and with the throttle in closed position.

Work as follows:

- Turn slow running adjusting screw (1) on the right side of the bike, near the fuel cock (turn the screw clockwise to increase the rpm, and anticlockwise to decrease the rpm).

Carry out this operation with warm engine and with closed throttle.

Reglage du ralenti

Effectuer le réglage du carburateur avec moteur chaud et avec la poignée des gaz dans la position fermée.

Opérer comme suit:

- tourner la vis de réglage du ralenti (1) placé a droite du véhicule, à proximité du robinet carburant, jusqu'à obtenir le ralenti désiré, (tourner la vis en sens horaire pour augmenter le régime, et en sens antihoraire pour le réduire).

Leerlauf-Einstellung

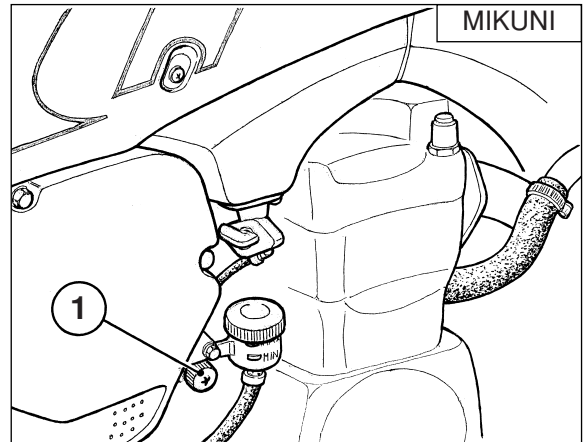
Die Einstéllung darf nur bei warmem Motor und mit der Gasschaltung in geschlossener Position in der folgenden Weise durchgeführt werden :

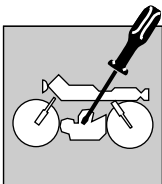
- Die Leerlauf-Einstellschraube (1) auf der rechten Seite des Treibstoffhalins, in der Nähe des Freibstoffhalins, bis der geeigneteste Leerlauf erreicht wird. Drehzahl des Motors drehen (zur Erhöhung der Drehzahl im Uhrzeigersinn drehen, zur Verminderung derselben entgegen den Uhrzeigersinn).

Ajuste del ralenti

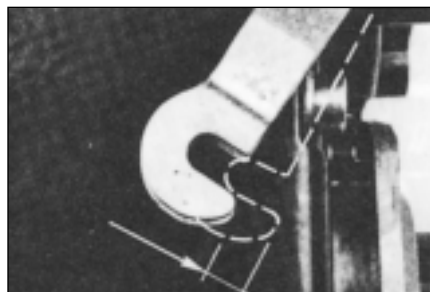
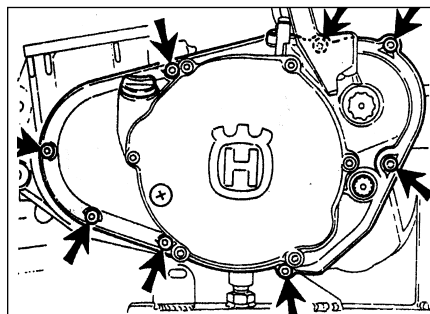
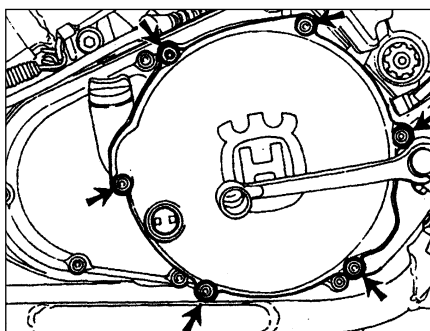
El ajuste debe ser efectuado sólo con el motor caliente y con el mando del gas en la posición cerrada, efectuando las operaciones siguientes:

- girar el tornillo de ajuste del ralenti (1) situado a la derecha del vehículo, cerca del grifo del carburante hasta obtener el ralenti más apropiado (girar en sentido horario para aumentar el régimen, en sentido antihorario para reducirlo).





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES



SMONTAGGIO DISCHI FRIZIONE

L'operazione può essere effettuata scaricando l'olio, come indicato a pag. D.18, oppure coricando il motociclo sul lato destro senza eliminare l'olio. Togliere le sei viti di fissaggio e rimuovere il coperchio frizione.

Utilizzando una chiave esagonale da 5 mm, svitare le sei viti (1) di tenuta delle molle frizione. Rimuovere le rosette, le molle, gli scodellini, il piatto spingidischi con cuscinetto ed il pacco dei dischi. Nel caso fossero stati sostituiti i dischi, dovrà essere ristabilita la corsa a vuoto di 3-5 mm della leva posta sul motore.

Per effettuare l'operazione, procedere nel modo seguente:

- togliere il cavo frizione dalla leva;
- allentare il controdado (2) ed agire sulla vite di registro (3) sino a ripristinare il gioco sopracitato;
- serrare nuovamente il controdado. Rimontare il coperchio frizione con una nuova guarnizione.

Regolare il gioco sulla leva posta sul manubrio mediante il registro (1). Il gioco deve essere 1-3 mm.

DISASSEMBLING THE CLUTCH DISKS

This operation can be carried out either by draining the oil, as shown on page D.18, or by laying the motorcycle on the left side without draining the oil. Remove the six screws and the clutch cover.

....

When the disks have been replaced, the 3-5 mm idle stroke of the lever set on the engine must be restored.

Carry out this operation as follows:

- match the niches set on the pressure plate and on the washer;
- insert the blade of a screwdriver, loosen the lock nut, and turn the adjusting screw to restore the play, then tighten the lock nut again.

Reassemble the clutch cover with a new gasket.

Turn adjusting screw (1) to adjust the play of the lever set on the handlebar; the play must be 1-3 mm.

DEMONTAGE DES DISQUES D'EMBRAYAGE

Effectuer cette opération en laissant écouler l'huile, comme indiqué à la page D.18, ou en couchant la moto du côté droit sans éliminer l'huile.

....

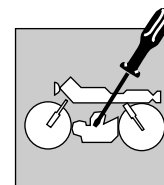
Oter les rondelles, les ressorts, le plateau de pression et les disques. Au cas d'un remplacement des disques, rétablir la course à vide de 3-5 mm du levier placé sur le moteur.

Effectuer cette opération comme suit:

- faire coïncider les niches se trouvant sur le plateau de pression et sur le godet;
- insérer la lame d'un tournevis et desserrer le contre-écrou; tourner ensuite la vis de réglage jusqu'à ce que le jeu susdit est rétabli. Serrer le contre-écrou. Remonter le couvercle d'embrayage en utilisant un nouveau joint.

Régler le jeu sur le levier du guidon par la vis de réglage (1). Ce jeu doit être de 1-3 mm.

EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Ketteneinstellung Sekundärübersetzung

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. (Bild A).

Schnelleinstellung (Bild B).

Die Kette gegen die Endteile Gleitbacke schieben und prüfen, daß der Abstand "A" von der letzteren zwischen 0 und 2 mm liegt.

Andernfalls, geht man wie folgt vor:

- Die Mutter für die Befestigung des Radbolzens (1) auf der rechten Seite lockern;
- Die Gegenmutter (2) auf beiden Kettenspannern lockern und die Schrauben (3) einstellen, um den korrekten Spannwert zu erhalten;
- Die Gegenmutter festspannen.

In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt.

Regulación cadena transmisión secundaria

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)

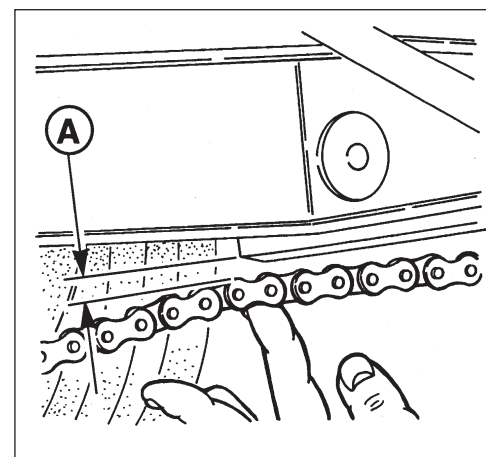
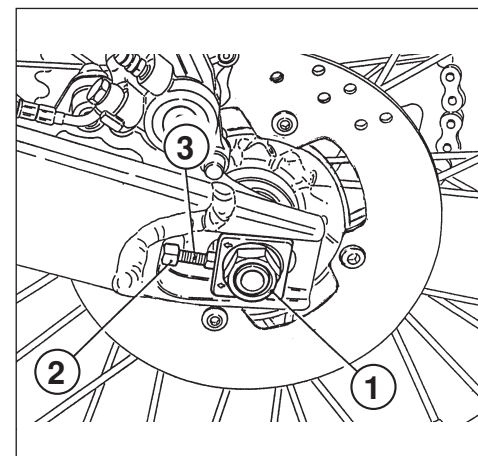
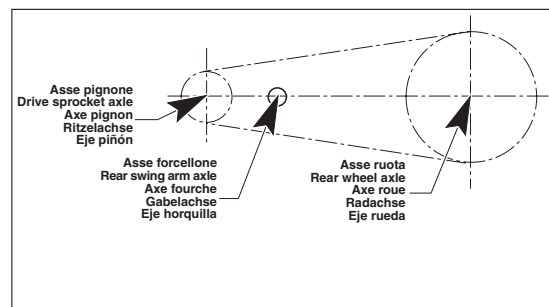
Ajuste rápido (Fig. B).

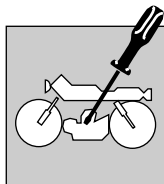
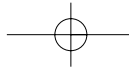
Empuje la cadena hacia la parte terminal del patín y controle que la distancia de este último sea entre 0 y 2 mm.

Si no se obtiene esto, haga lo siguiente:

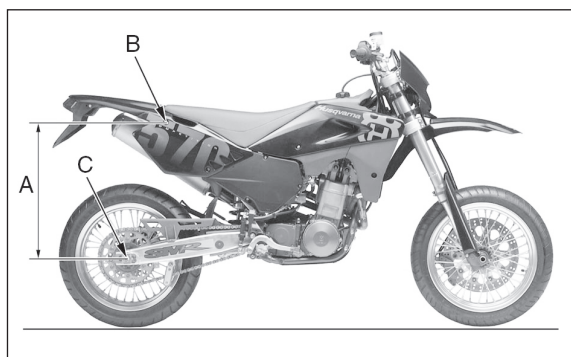
- afloje la tuerca de fijación del perno de la rueda (1) en la parte derecha;
- afloje las contratuercas (2) en ambos tensores de cadena y actúe en los tornillos (3) para obtener el valor de tensión correcto;
- apriete las contratuercas.

Después de la regulación controle siempre la alineación de la rueda y apriete a fondo el perno de la misma.





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



- B: asse vite fissaggio pannello
B: axis of the panel screw
B: axe de la vis de fixation panneau
B: Paneel-Befestigungsschrauben-Achse
B: eje tornillo sujecion panel
- C: asse perno ruota posteriore
C: axis of rear wheel pin
C: axe du pivot roue arrière
C: Hintere Radzapfen-Achse
C: eje perno rueda delantera

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 sul cavalletto 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 100 mm con ammortizzatore freddo e di 95 mm con ammortizzatore caldo.
5. Per ottenere il corretto abbassamento in relazione al vostro peso, regolare il precarico della molla dell'ammortizzatore.

Adjusting the shock absorber

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

Proceed as follows:

1. With motorcycle on the stand, measure 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.
Suggested SAG: 4 in. with cold shock absorber. 3.7 in. with warmed up shock absorber.
5. To get the right SAG according to your weight, adjust the shock absorber spring preload.

Réglage de l'amortisseur

Régler l'amortisseur arrière selon le poids du conducteur et suivant les conditions du sol.

Agir comme suit:

1. Placer la moto sur la béquille et mesurer la distance (A).
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 100 mm. avec amortisseur froid. De 95 mm. avec amortisseur chaud.
5. Pour obtenir l'abaissement correct en fonction de votre poids, régler la précharge du ressort de l'amortisseur.

Einstellung Stossdämpfer

Der hintere Stossdämpfer muss in Abhängigkeit vom Fahrergewicht und von den Bodeneigenschaften eingestellt werden.

Zur Durchführung der Operation, wie folgt vorgehen:

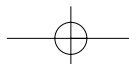
1. Mit dem Motorrad auf dem Bock die Entfernung (A) messen.
2. Setzen Sie sich mit der gesamten Ausrüstung und in der normalen Fahrstellung auf das Motorrad.
3. Mit Hilfe einer zweiten Person die neue Entfernung (A) ermitteln.
4. Der Unterschied zwischen beiden Messungen entspricht der "SENKUNG" des hinteren Teils des Motorrads.
Bei kaltem Stossdämpfer empfiehlt sich eine Senkung von 100 mm und mit warmen Stossdämpfer von 95 mm.
5. Um die korrekte Senkung in Abhängigkeit von ihrem Gewicht zu erreichen, die Vorspannung der Stossdämpferfeder einstellen.

Regulacion amortiguador

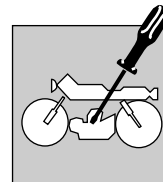
El amortiguador trasero tiene que ser regulado en función del peso del piloto y de las condiciones del terreno.

Para efectuar la operación proceda de la siguiente manera:

1. Con la moto sobre el caballete, mida las distancias (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 DISMINUCION DE ALTURA de la parte trasera de la moto.
La disminución de altura aconsejada es de 100 mm. con amortiguador frío y de 95 mm con amortiguador caliente.
5. Para obtener una correcta disminución de la altura en relación a su peso, regule la precarga del resorte del amortiguador.



**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



Registrazione precarico molla ammortizzatore

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

1. Pulire la controgghiera (1) e la ghiera di registro (2) della molla (3).
2. Allentare la controgghiera per mezzo di una chiave a gancio o con un punzone in alluminio.
3. Ruotare la ghiera di registro sino alla posizione desiderata.
4. Effettuata la registrazione in funzione del vostro peso o dello stile di guida, bloccare fermamente la controgghiera (coppia di serraggio 49 Nm; 5 Kgm).

La lunghezza standard della molla precaricata è la seguente:

- TE: 248,5÷251,5 mm (9.78÷9.90 in.)
- TC: 246,5÷249,5 mm (9.70÷9.82 in.)
- SMR: 238,5÷241,5 mm (9.39÷9.51 in.)

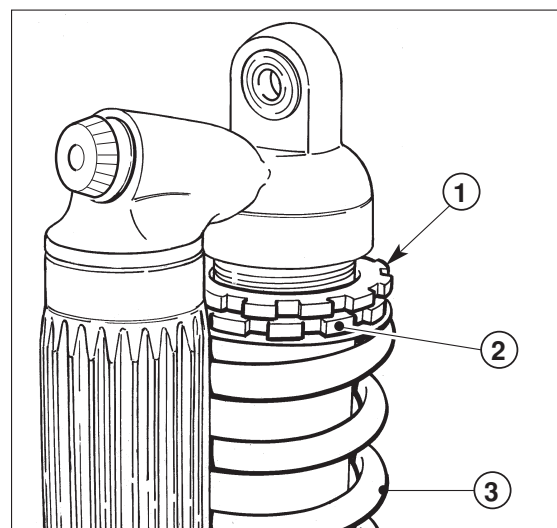
Adjusting the shock absorber spring preload

Proceed as follows:

1. Clean ringnut (1) and adjusting nut (2) of the spring (3).
2. Either with a hook wrench or an aluminium punch, loosen the ringnut .
3. Turn the adjusting nut as required.
4. When the adjusting operation is over (according to your weight and riding style), tighten the ringnut. (Torque for both ringnuts: 36,2 lb/ft).

Standard pre-loaded length of spring:

- TE: 248,5÷251,5 mm (9.78÷9.90 in.)
- TC: 246,5÷249,5 mm (9.70÷9.82 in.)
- SMR: 238,5÷241,5 mm (9.39÷9.51 in.)



Réglage de la precharge du ressort amortisseur

Agir comme suit:

1. Nettoyer le contre-collier (1) et le collier de réglage (2) du ressort (3).
2. Desserrer le contre-collier à l'aide d'une clé à crochet, ou d'un poinçon en aluminium.
3. Tourner le collier de réglage jusqu'à la position désirée.
4. Une fois ce réglage effectué (en fonction de votre poids et style de conduite), bloquer le contre-collier. (Couple de serrage: 49 Nm; 5 Kgm).

Longueur standard du ressort préchargé:

- TE: 248,5÷251,5 mm (9.78÷9.90 in.)
- TC: 246,5÷249,5 mm (9.70÷9.82 in.)
- SMR: 238,5÷241,5 mm (9.39÷9.51 in.)

Einstellung vorspannung stossdaempferfeder

Zur Durchfuehrung des Operation, wie folgt vorgehen:

1. Die Gegenmutter (1) und die Einstellmutter (2) reinigen die Spingfeder (3).
2. Die Gegenmutter mittels eines Hakenschluessels oder eines Aluminiumstempels lockern.
3. Die Einstellmutter bis in die gewuenschte Stellung drehen.
4. Nachdem die Einstellung in Abhaengigkeit von Ihrem Gewicht oder von dem Fahrstil durchgefuehrt worden ist, die Gegenmutter fest blockieren (Drehmoment fuer beide Nutmuttern: 49 N/m; 5 kgm).

Die Standard vorgespannte Länge ist die folgende:

- TE: 248,5÷251,5 mm (9.78÷9.90 in.)
- TC: 246,5÷249,5 mm (9.70÷9.82 in.)
- SMR: 238,5÷241,5 mm (9.39÷9.51 in.)

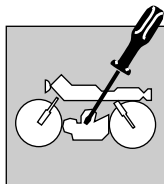
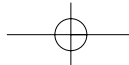
Regulación precarga resorte amortiguador

Para efectuar la operación proceda de las siguiente manera:

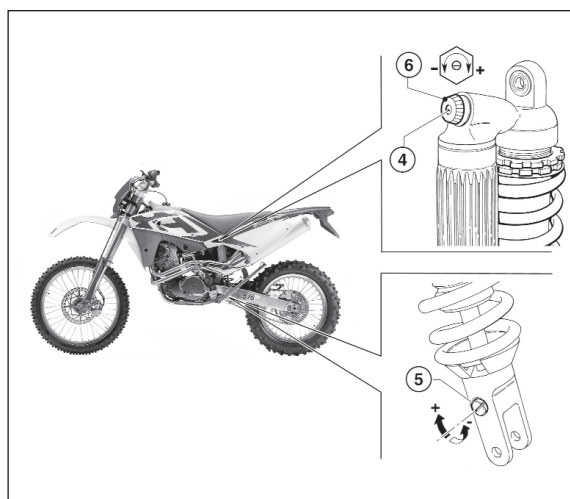
1. Limpie la contravirola (1) y la virola de regulación (2) de resorte (3).
2. Afloje la contravirola por medio de una llave de gancho o bien con un punzón de aluminio.
3. Gire la virola de regulación hasta la posición deseada.
4. Efectuada la regulación en función de su peso y del estilo de conducción, bloquee firmemente la contravirola. (par de torsión para ambas virolas: 49 N/m; 5 Kgm).

La longitud standard del muelle precargada es la siguiente:

- TE: 248,5÷251,5 mm (9.78÷9.90 in.)
- TC: 246,5÷249,5 mm (9.70÷9.82 in.)
- SMR: 238,5÷241,5 mm (9.39÷9.51 in.)



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Registrazione freno idraulico ammortizzatore

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

- A) COMPRESIONE - Taratura standard:
1) bassa velocità di ammortizzazione: -15 scatti (registro 4)
2) alta velocità di ammortizzazione: tutto aperto (registro 6)

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare i registri superiori (4) e (6) in senso orario sino alle posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare i registri in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

- B) ESTENSIONE - Taratura standard: -15 scatti (TE-SMR); -20 scatti (TC)

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro inferiore (5) 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.

Shock absorber damping adjustment

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

- A) COMPRESION - Standard calibration:
1) Low damping speed: - 15 steps (register 4)
2) High damping speed: maximum open (register 6)

To reset the standard calibration, turn upper registers (4) and (6) clockwise until reaching fully closed position, then return back of the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the registers anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.

- B) EXTENSION - Standard calibration: - 15 clicks (TE-SMR); -20 clicks (TC)

To reset the standard calibration, turn lower register (5) clockwise until reaching fully closed position. Return then back of the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.

Réglage amortisseur hydraulique

La course de compression peut être réglée séparément de celle d'extension.

- A) REGLAGE FOURCHE - Tarage standard:
1) Petite vitesse d'amortissement: -15 déclics (registre 4)
2) Grande vitesse d'amortissement: tout ouvert (registre 6)

Pour ré-établir le tarage standard, tourner en sens horaire les vis de réglage supérieures (4) et (6) jusqu'à la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à la position précédente. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner les registres en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus raide.

- B) EXTENSION - Tarage standard: -15 clics (TE-SMR); -20 clics (TC)

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre inférieur (5) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à la position précédente. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus rapide.

Einstellung hydraulikkbremse Stosdaempfer

Der Stosdaempfer ist separat fuer die Kompressionsbewegung und die Dehnungsbewegung einstellbar.

- A) EINFEDERUNG - Standardjustierung:
1) Niedrige Dampfungsgeschwindigkeit: - 15 Klicks (Einstellschraube 4)
2) Hohe Dampfungsgeschwindigkeit: völlig Geöfthen

Falls die Standard-Eichung wiederhergestellt werden muß, sind die oberen Register (4) und (6) im Uhrzeigersinn bis zur Position "alles geschlossen" zu drehen, dann wieder zu den obengenannten Auslösungen zurückkehren.

Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in ungekehrter Richtung drehen.

- B) AUSFEDERUNG - Standardjustierung: - 15 Klicks (TE-SMR); -20 Klicks (TC)

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die untere Einstellschraube (5) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; dann wieder zu den obengenannten Auslösungen zurückkehren. Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in ungekehrter Richtung drehen.

Regulacion freno hidraulico amortiguador

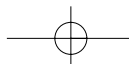
El amortiguador se puede regular por separado para la carrera de compresión y la de extensión.

- A) COMPRESION - Calibrado estándar:
1) baja velocidad de amortiguación: -15 saltos (ajuste 4)
2) alta velocidad de amortiguación: totalmente abierto (ajuste 6)

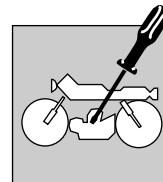
Cuando fuese necesario restablecer el ajuste standard, es preciso girar los registros superiores (4) y (6) en sentido horario hasta la posición de todo cerrado; seguidamente volver para atrás los pasos antedichos. Para obtener una frenado más suave, gire los ajustes en el sentido contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

- B) EXTENSION - Calibrado estándar: -15 clics (TE-SMR); -20 clics (TC)

En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste inferior (5) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, seguidamente volver para atrás los pasos antedichos. Para obtener un frenado más suave, gire el ajuste en el sentido contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.



EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



EINSTELLUNG GABEL

a) EINFEDERUNG (UNTERES STELLGLIED)

Standardjustierung: -23 Klicks. Will man die Standardjustierung wiederherstellen, den Stopfen (B) entfernen und das Stellglied (A) in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um 10 Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.

b) AUSFEDERUNG (OBERES STELLGLIED) Standardjustierung: - 10 Klicks

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wieder herzustellen, das Stellglied (C) in den Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um 10 Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.

c) LUFTABLASS

Das Ventil (D) öffnen, das Motorrad auf einen mittigen Bock stellen und die Gabel vollständig ausstrecken (nach jedem Rennen oder monatlich). Das Ventil nach ausgeführtem Vorgang schließen.

GABELFEDER

Außer der Serienfeder mit einem Federweichheitswert von $K = 4,5 \text{ N/mm}$ (Modelle TE), $K = 4,8 \text{ N/mm}$ (Modell TC), $K=5,0 \text{ N/mm}$ (Modell SMR) steht auf Anfrage der folgende "Feder-Satz + Vorlade-Abstandsstück" zur Verfügung:

| | |
|--------------------------|----------------|
| Kit $K=3,8 \text{ N/mm}$ | Cod. 800091607 |
| Kit $K=4,0 \text{ N/mm}$ | Cod. 800091608 |
| Kit $K=4,2 \text{ N/mm}$ | Cod. 800091609 |
| Kit $K=4,5 \text{ N/mm}$ | Cod. 800091610 |
| Kit $K=4,8 \text{ N/mm}$ | Cod. 800091611 |
| Kit $K=5,0 \text{ N/mm}$ | Cod. 800095263 |

REGULACION HORQUILLA

(a) COMPRESION (AJUSTE INFERIOR).

Calibrado estándar: -23 clicks. En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, remueva el tapón (B) y gire el ajuste (A) en el sentido horario hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovrcitatos 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.

(b) EXTENSION (AJUSTE SUPERIOR).

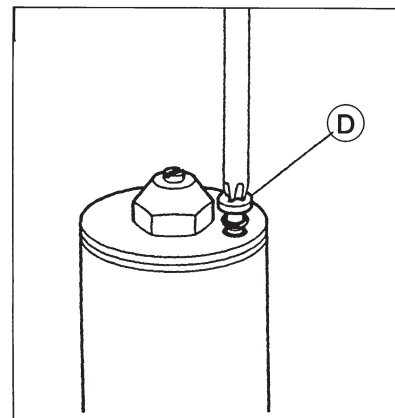
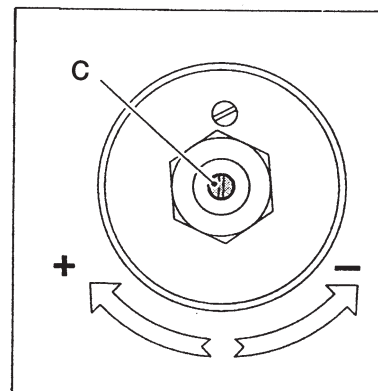
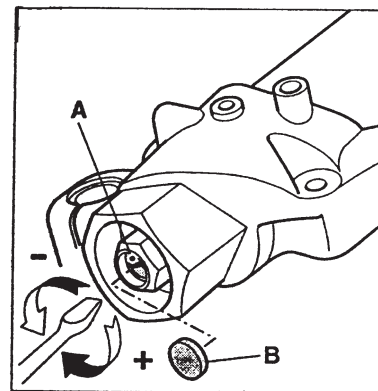
Calibrado estándar: 10 clicks. En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (C) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovrcitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

(c) PURGA DEL AIRE (a efectuar después de cada carrera en caso de uso competitivo o mensualmente). Ponga el vehículo en un caballete central y extienda completamente la horquilla y afloje la válvula (D), Cerrar la válvula una vea terminada la operación.

MUELLES HORQUILLA

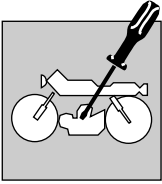
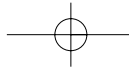
Además del muelle de serie, con índice de flexibilidad $K = 4,5 \text{ N/mm}$ (modelos TE) o $K = 4,8 \text{ N/mm}$ (modelo TC), $K=5,0 \text{ N/mm}$ (modelos SMR) hay disponibles, bajo demanda, los siguientes "Juego muelle + distanciador de precarga":

| | |
|--------------------------|----------------|
| Kit $K=3,8 \text{ N/mm}$ | Cod. 800091607 |
| Kit $K=4,0 \text{ N/mm}$ | Cod. 800091608 |
| Kit $K=4,2 \text{ N/mm}$ | Cod. 800091609 |
| Kit $K=4,5 \text{ N/mm}$ | Cod. 800091610 |
| Kit $K=4,8 \text{ N/mm}$ | Cod. 800091611 |
| Kit $K=5,0 \text{ N/mm}$ | Cod. 800095263 |



HINWEIS Stellschraube nicht jenseits der maximalen Öffnung bzw. Schliessung drehen.

NOTA: No forzar los tornillos de ajuste más allá de las posiciones máxima de apertura y cierre.



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES

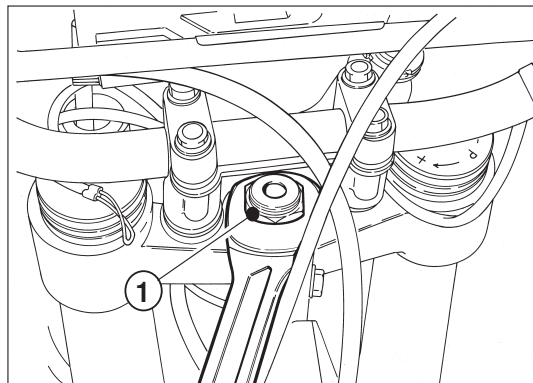


Regolazione gioco dei cuscinetti dello sterzo

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 blocco 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 di fronte al motociclo, afferrate le estremità inferiori dei portasteli della forcella e tirate e spingete avanti e indietro; se si avverte gioco occorre eseguire la regolazione operando come segue:

- allentare il dado (1) del canotto di sterzo.
- allentare le quattro viti (3) di fissaggio della testa di sterzo alle canne portanti;
- ruotare in senso orario la ghiera (2) di registro del canotto di sterzo con l'apposita chiave speciale fino ad ottenere una corretta registrazione (il manubrio deve ruotare liberamente ma senza gioco);
- serrare il dado (1);
- serrare le viti di bloccaggio degli steli alla testa di sterzo alla coppia prescritta.

Controllare di nuovo lo sterzo e regolare ulteriormente se necessario.



Adjusting the steering bearings

For safety purposes, always keep the steering adjusted; the handlebar must turn freely, but without play.

Set a stand or a block under the engine and see that the front wheel is lifted from the ground to check the correct adjustment of the steering.

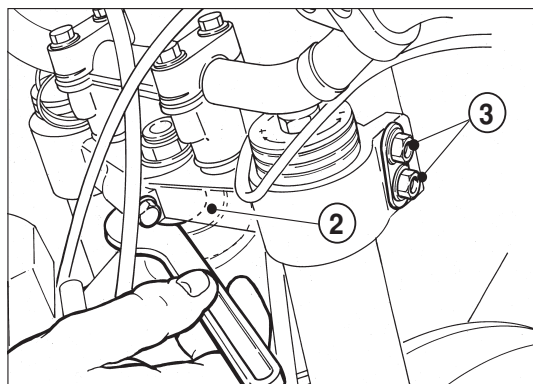
Lightly press on the tips of the handlebar to turn the steering joint; the handlebar must turn freely. Grasp the lower tips of the forkrods facing the motorcycle and pull or push to and fro.

If some play is found, adjust by working as follows:

- Loosen nut (1) of the steering sleeve;
- Loosen the four screws (3) which fasten the steering head to the structure;
- Turn ring nut (2) clockwise (using the special wrench supplied) to correctly adjust the steering sleeve (see that the handlebar turns freely, but without play).

- Tighten nut (1).
- Tighten the rod screws to the steering head using the required torque.

Check the steering once again and make a further adjustment if necessary.



Réglage du jeu des paliers de la direction

Pour des raisons de sécurité, garder la direction toujours réglée, de façon à avoir un mouvement sans contrainte du guidon, mais sans jeu aussi.

Pour contrôler le réglage de la direction, placer une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue avant soulevée du sol.

Presser doucement sur les extrémités du guidon pour tourner sa charnière. Le guidon doit tourner sans effort.

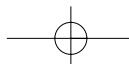
Se placer devant la moto en saisissant les extrémités inférieures des tiges fourche, et en poussant et en tirant d'avant en arrière.

S'il y a du jeu, effectuer un réglage en opérant comme suit:

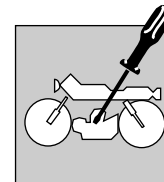
- Desserrer l'écrou (1) de la tige de direction;
- Desserrer les quatre vis (3) fixant la tête de direction à la structure;
- Tourner en sens horaire le collier (2) de réglage tige de direction en utilisant la clé spéciale, jusqu'à obtenir un réglage correct (le guidon doit tourner sans effort, mais sans jeu aussi).

- Serrer l'écrou (1).
- Serrer les vis de blocage des tiges de la tête de direction à la couple établie.

Contrôler de nouveau le guidon et le régler si nécessaire.



EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Einstellung des Spiels der Lenkungslager

Aus Sicherheitsgründen muß die Lenkung immer derart eingestellt gehalten werden, daß der Lenker frei ohne Spiel dreht.

Zur Überprüfung der Lenkungseinstellung einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist.

Zur Drehung des Lenkungsgelenkes leicht auf die Lenkerenden drücken. Der Lenker soll leicht drehbar sein. Stellen Sie sich vor das Motorrad, ergreifen Sie die unteren Schafthalterenden der Gabel und schieben Sie vor und zurück. Falls Spiel festgestellt wird, muß die Einstellung in der folgenden Weise durchgeführt werden :

- die Mutter (1) der Lenkbüchse lockern ;
- die vier Schrauben (3), die den Lenkungskopf an den Tragrohren befestigen, lösen ;
- die Einstellungs-Nutmutter (2) des Lenkrohrs mit dem dazu vorgesehenen Spezialschlüssel im Uhrzeigersinn drehen, bis eine richtige Einstellung erhalten wird (der Lenker muß frei ohne Spiel drehen) ;
- die Muttern anziehen (1)
- die Schrauben, die die Schäfte am Lenkungskopf befestigen, mit dem vorgeschriebenem Drehmoment anziehen.

Erneut die Lenkung überprüfen und falls erforderlich, nochmals einstellen.

Ajuste del juego de los cojinetes de la dirección

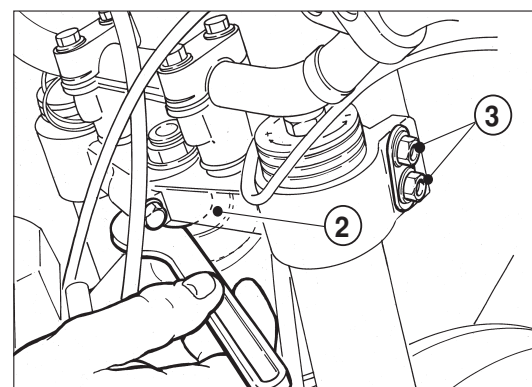
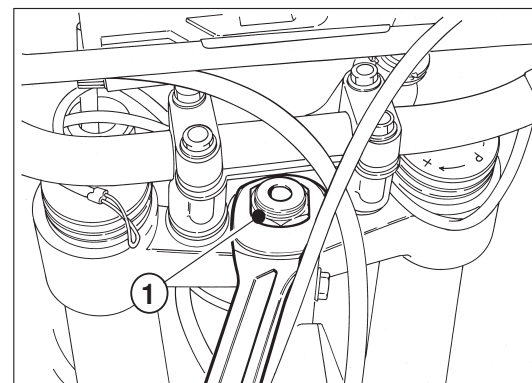
Por motivos de seguridad es preciso mantener siempre registrada la dirección de manera tal que el manillar gire libremente pero sin juego.

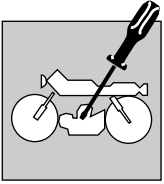
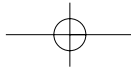
Para comprobar el registro de la dirección colocar debajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo.

Empujar ligeramente los extremos del manillar para hacer girar la articulación de dirección, el manillar deberá girar sin esfuerzo. Poneros enfrente de la moto, agarrar los extremos inferiores de los portavástagos de la horquilla y tirar y empujar hacia adelante y atrás, si se nota juego es preciso efectuar el ajuste con las operaciones siguientes:

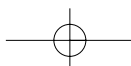
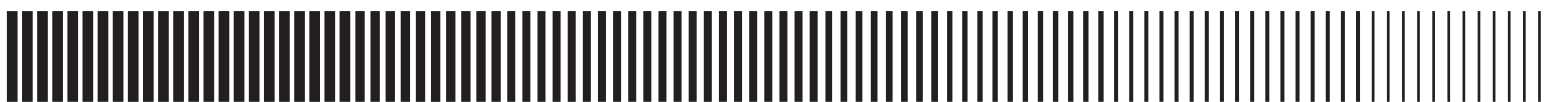
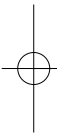
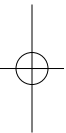
- aflojar la tuerca (1) del manguito de dirección;
- aflojar los cuatro tornillos (3) de fijación de la cabeza de dirección en las cañas portantes;
- girar en sentido horario la virola (2) de registro del manguito de dirección usando la llave especial correspondiente hasta conseguir un registro correcto (el manillar debe girar libremente pero sin juego);
- apretar la tuerca (1);
- apretar los tornillos bloqueadores de los vástagos en la cabeza de dirección con el par de apriete prescrito.

Comprobar de nuevo la dirección y a ser necesario efectuar un ulterior ajuste.

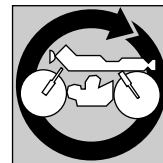




**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPERATIONS GENERALES
ALLGEMEINE OPERATIONEN
OPERACIONES GENERALES**



Stacco serbatoio e convogliatori

Rimuovere il tubetto di sfianto (1) dal traversino sul manubrio. Posizionare il rubinetto carburante (2) sulla posizione OFF ed allentare la fascetta (3) sulla tubazione di collegamento al carburatore; sfilare detta tubazione dal rubinetto. Togliere le viti (4) che fissano i convogliatori al serbatoio e recuperare le rispettive bussole; rimuovere i convogliatori, le viti (5) che fissano gli spoiler ai radiatori recuperando anche in questo caso le rispettive bussole. Togliere gli spoiler, le viti (6), (7) ed il serbatoio.

Removal of tank and conveyors

Remove vent pipe (1) from handlebar. Set the fuel cock on OFF position and loosen clamp (3) on the carburettor connecting pipe. Remove the pipe from the cock. Loosen the screws (4) which fix conveyors to radiators (recover the bushes under the screws), remove conveyors, screws (5) which fix spoilers to radiators (recover the bushes under the screws). Remove spoilers, screws (6), (7) and fuel tank.

Démontage réservoir et convoyeurs

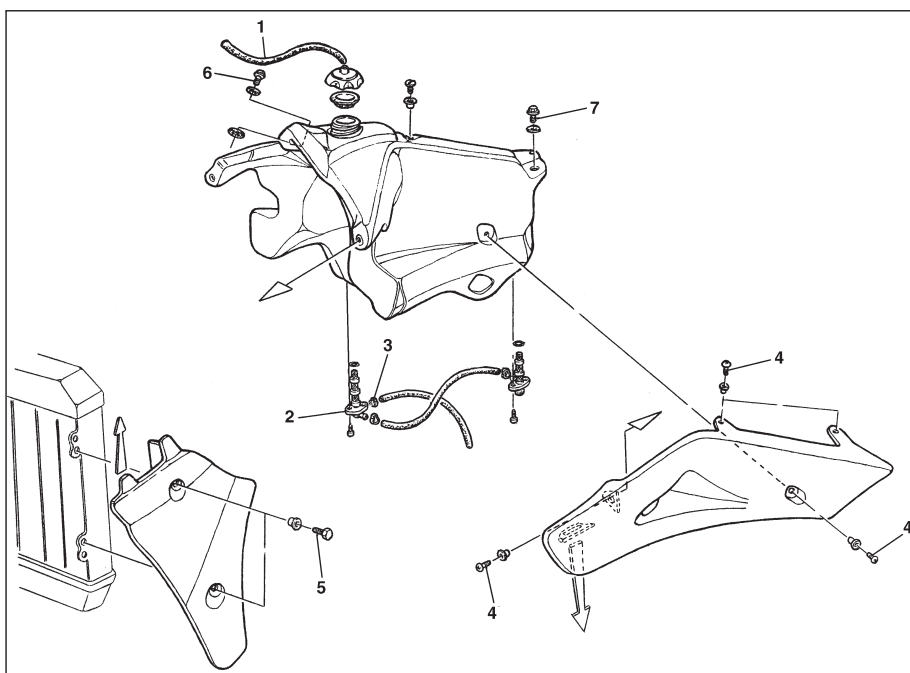
Oter le tuyau (1) d'évent du guidon. Placer le robinet carburant sur la position OFF et desserrer le collier (3) sur la tuyauterie du carburateur. Oter la tuyauterie du robinet. Oter les vis (4) fixant les convoyeurs aux radiateurs (recouvrer les douilles situées au-dessous des vis), oter les convoyeurs, les vis (5) fixant les spoilers aux radiateurs (recouvrer les douilles situées au-dessous des vis). Oter les spoilers, les vis (6), (7) et le réservoir.

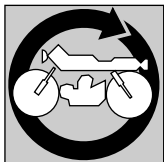
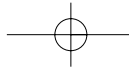
Ausbau der Kraftstoffbehälter und Leitblechen

Das Entlüftungsrohr (1) vom Steg auf dem Lenker abnehmen. Den Treibstoffhahn (2) auf die Position OFF stellen und die Schelle (3) auf der Verbindungsleitung zum Vergaser lockern; den Hahn von der Verbindungsleitung abziehen. Die Schrauben (4), welche die Förderer am Tank befestigen, ausschrauben und die entsprechenden Buchsen sicherstellen; die Förderer und die Schrauben (5), welche die Spoiler an den Kühlern befestigen, abnehmen, auch in diesem Falle die entsprechenden Buchsen sicherstellen. Die Spoiler, die Schrauben (6), (7) und den Tank entnehmen.

Remoción del depósito y los conductores

Remueva el tubito de purga (1) del travesaño en el manillar. Colocar el grifo del carburante en la posición OFF y aflojar la abrazadera (3) en la tubería de enlace al carburador; desensartar dicha tubería del grifo. Saque los tornillos (4) que fijan los conductores al depósito (recuperar los casquillos ubicados bajo los tornillos), retirar los conductores, los tornillos (5) que fijan los spoilers a los radiadores (recuperar los casquillos ubicados bajo los tornillos). Retirar los spoilers, los tornillos (6), (7) y el depósito.





**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPERATIONS GENERALES
ALLGEMEINE OPERATIONEN
OPERACIONES GENERALES**



Stacco trasduttore digitale, regolatore di tensione, cavo frizione

Rimuovere le quattro connessioni del trasduttore ed il cappuccio (4) dalla candela. Svitare le due viti e togliere il trasduttore (2) dal telaio. Rimuovere la connessione del regolatore dall'impianto cavi, la vite ed il regolatore (3) dal telaio. Allentare il registro (5) sul manubrio. Rimuovere la parte terminale del cavo frizione dalla leva sul lato destro del basamento.

Removal of digital E.C.U., voltage regulator and clutch cable

Remove four connections of digital E.C.U. and spark plug cap (4). Loosen the two screws and the digital power unit (2) from the frame. Remove the regulator connection from the wiring harness, the screw (4) and the regulator (3) from the frame. Loosen register (5) on handlebar. Remove clutch cable terminal from lever set on the right side of base.

Démontage du distributeur digital, régulateur de tension et câble d'embrayage

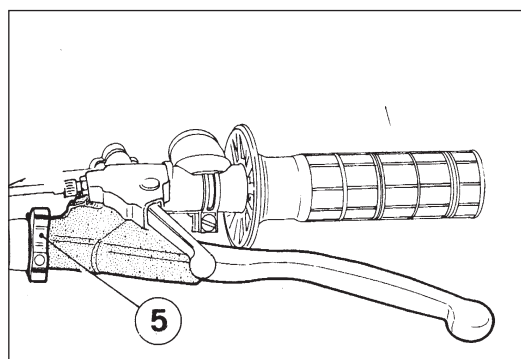
Oter les quatre connexions du distributeur digital et le capuchon (4) de la bougie. Desserrer les deux vis et ôter le distributeur digital (2) du cadre. Démontez la connexion du régulateur du câblage, la vis et le régulateur (3) du câblage aussi. Desserrer la vanne (5) sur le guidon. Oter le terminal du câble d'embrayage du levier sur le côté droit du carter.

Digitale Einheit abnehmen, des Reglers Spannung des Seilzugs für Kupplung

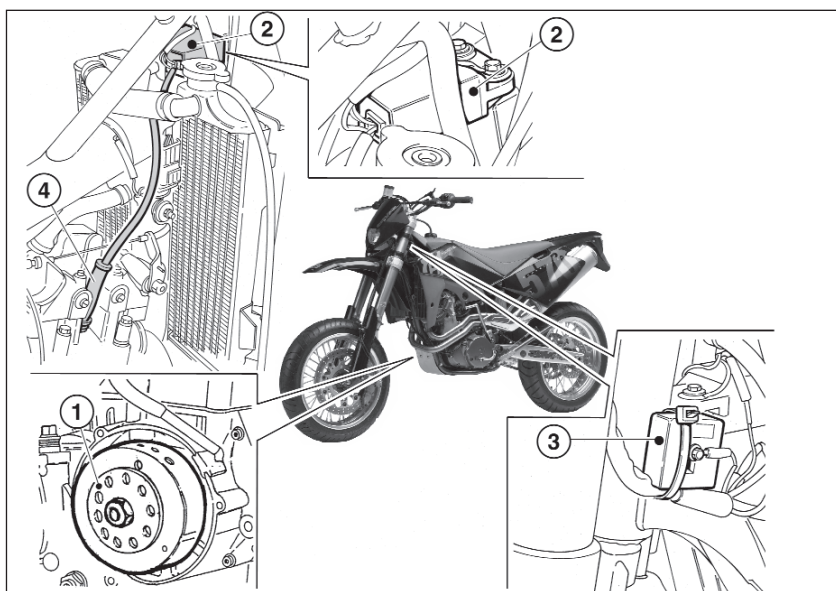
Die vier Verbindungen des Digitale Einheit und den Stecker (4) von der Kerze wegnehmen. Die beiden Schrauben ausschrauben und die digitale Einheit (2) vom Rahmen abnehmen. Die Verbindung des Reglers von den Seilzügen, die Schraube und den Regler (3) von dem Fahrgestell abnehmen. Die Einstellung (5) auf dem Lenker lockern. Den Endteil des Seilzugs für Kupplung vom Hebel auf der rechten Seite des Kurbelgehäuses entfernen.

Remoción de la centralita digital, regulador tensión cable embrague

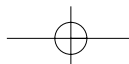
Remueva las cuatro conexiones de la centralita digital y el capuchón (4) de la bujía. Desenrosca los dos tornillos (3) y retirar la centralita digital (2) del bastidor. Remueva la conexión del regulador de la instalación de los cables, el tornillo y el regulador (3) del bastidor. Afloje el ajuste (5) en el manillar. Quite la parte terminal del cable del embrague de la palanca en la parte derecha de la bancada.



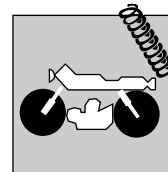
- 5. Registro frizione
- 5. Clutch adjuster
- 5. Vis de réglage embrayage
- 5. Stellschraube für Kupplung
- 5. Gruppo regolacion embrague



- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| 1. Alternatore | 1. Generator |
| 2. Trasduttore digitale | 2. Digitale Einheit |
| 3. Regolatore di tensione | 3. Spannungs-Regler |
| 4. Cappuccio candela | 4. Stecker van der Kerze |
| 1. Generator | 1. Generator |
| 2. Digital E.C.U. | 2. Centralita digital |
| 3. Voltage regulator | 3. Regulador de tensión |
| 4. Spark plug cap | 4. Capuchón de la bujía |
| 1. Générateur | 1. Generator |
| 2. Distributeur digital | 2. Centralita digital |
| 3. Régulateur de tension | 3. Regulador de tensión |
| 4. Capuchon de la bougie | 4. Capuchón de la bujía |



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Telaio

Il telaio è del tipo monotrave in tubi in acciaio a sezione circolare, sdoppiantesi all'altezza dello scarico. Telaietto posteriore in lega leggera. Per un controllo sommario, consultare la figura.
 Le dimensioni riportate consentono di stabilire se il telaio richiede un riallineamento o la sostituzione.



IMPORTANTE - I telai molto danneggiati devono essere sostituiti.

Frame

The frame is of the round section single beam type, and splits on a level with the exhaust. Light alloy rear frame. For a rough check, please see the picture. The size indicated enable to see if the frame should be realigned or replaced.



IMPORTANT - The frames seriously damaged should be replaced.

Chassis

Le cadre est du type monopoutre en tubes d'acier de section circulaire, se doublant à la hauteur de l'échappement. Cadre arrière en alliage léger. Pour un contrôle sommaire consulter la figure. Les dimensions indiquées permettent d'établir si le cadre exige un réalignement ou le remplacement.



IMPORTANT - Les cadres très endommagés doivent être remplacés.

Rahmen

Das Gestell ist des Einträgartyps aus Rundschnitt-Stahlrohren, und entdoppelt sich in Höhe des Auspuffs. Hinterer Rahmen aus Leichtmetall. Zur Einheitskontrolle siehe Abbildung. Die angegebenen Maße erlauben ein Festlegen, ob der Rahmen eine erneute Fluchtung benötigt oder ob er ganz ausgewechselt werden muß.



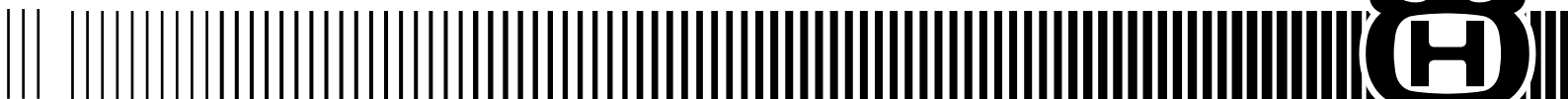
WICHTIG - Sehr beschädigte Rahmen müssen ausgetauscht werden.

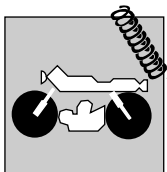
Bastidor

El bastidor es del tipo univiga en tubos de acero de sección circular, que se dividen a la altura del escape. Bastidor trasero de aleación ligera. Para un control general, consultar la figura. Las dimensiones especificadas permiten establecer si el bastidor requiere una nueva alineación o el remplazo.

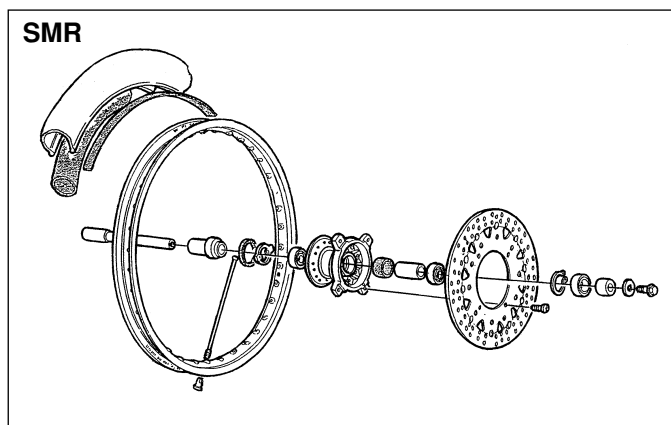
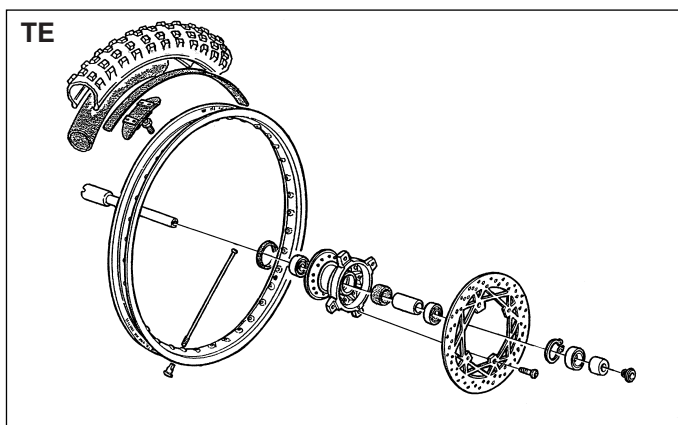


IMPORTANTE - Los bastidores muy perjudicados deben ser reemplazados.





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Ruota anteriore

Mozzo e cerchio in lega leggera con raggi in acciaio ad alta resistenza.
 Cerchio marca TAKASAGO (TE); BEHR (SMR)
 Dimensioni 1,6"x21" (TE); 3,5"x17" (SMR)
 Pneumatico marca MICHELIN o PIRELLI (TE); PIRELLI (SMR)
 Tipo ENDURO Comp. 3 o MT 83 SCORPION (TE);
 MTR 01 Dragon (SMR)
 Dimensioni 90/90x21" (TE)
 120/70x17" (SMR)
 Pressione pneumatico 0,9÷1,0 kg/cm² (TE);
 1,8 Kg/cm² (SMR)

Front wheel

Hub and rim in light alloy with tensile steel spokes.
 Rim make TAKASAGO (TE); BEHR (SMR)
 Size 1,6"x21" (TE); 3,5"x17" (SMR)
 Tyre make MICHELIN or PIRELLI (TE); PIRELLI (SMR)
 Type ENDURO Comp. 3 or MT 83 SCORPION (TE);
 MTR 01 Dragon (SMR)
 Size 90/90x21" (TE)
 120/70x17" (SMR)
 Pressures 12,8÷14,2 psi (TE);
 25.6 psi (SMR)

Roue avant

Moyeu et jante en alliage léger avec rayons en acier à résistance élevée.
 Jante marque TAKASAGO (TE); BEHR (SMR)
 Dimensions 1,6"x21" (TE); 3,5"x17" (SMR)
 Pneu marque MICHELIN ou PIRELLI (TE); PIRELLI (SMR)
 Type ENDURO Comp. 3 ou MT 83 SCORPION (TE);
 MTR 01 Dragon (SMR)
 Dimensions 90/90x21" (TE)
 120/70x17" (SMR)
 Pression pneu 0,9÷1,0 kg/cm² (TE);
 1,8 Kg/cm² (SMR)

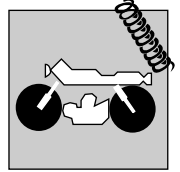
Vorderrad

Nabe und Felge aus Leichtmetall mit Speichen aus hochwertigem Stahl.
 Felge Marke TAKASAGO (TE); BEHR (SMR)
 Abmessungen 1,6"x21" (TE); 3,5"x17" (SMR)
 Reifenmarke MICHELIN oder PIRELLI (TE); PIRELLI (SMR)
 Typ ENDURO Comp. 3 oder MT 83 SCORPION (TE);
 MTR 01 Dragon (SMR)
 Abmessungen 90/90x21" (TE)
 120/70x17" (SMR)
 Reifendruck 0,9÷1,0 kg/cm² (TE);
 1,8 Kg/cm² (SMR)

Rueda delantera

Cubo y llanta de aleación ligera con radios de acero de alta resistencia.
 Llanta marca TAKASAGO (TE); BEHR (SMR)
 Dimensiones 1,6"x21" (TE); 3,5"x17" (SMR)
 Neumático marca MICHELIN o bien PIRELLI (TE); PIRELLI (SMR)
 Tipo ENDURO Comp. 3 o bien MT 83 SCORPION (TE);
 MTR 01 Dragon (SMR)
 Dimensiones 90/90x21" (TE);
 120/70x17" (SMR)
 Presión neumático 0,9÷1,0 kg/cm² (TE);
 1,8 Kg/cm² (SMR)

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

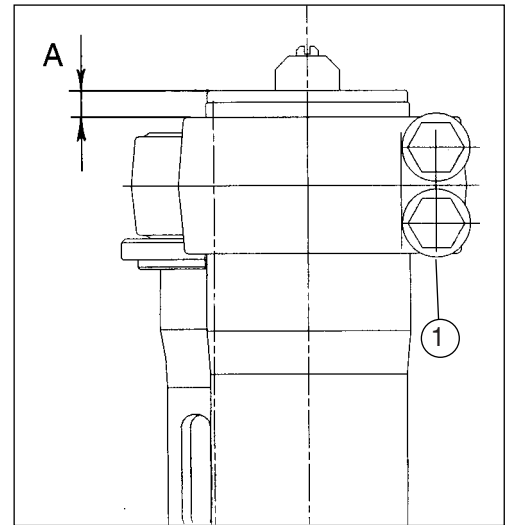


Démontage de la fourche avant.

Relever la mesure "A", à utiliser au remontage. Insérer un support dessous le moteur de façon à avoir la roue avant soulevée du sol. Opérer comme suit:

- desserrer les vis de fixation et détacher les colliers de fixation aux tiges le câble du compteur kilométrique (TE-SMR) et le tuyau du frein avant;
- enlever l'étrier de frein du fourreau gauche en dévissant les deux vis de fixation (3);
- retirer la roue avant en suivant les instructions contenues dans le paragraphe «Démontage de la roue avant»;
- desserrer les quatre vis (1) qui fixent chaque tube portant à la tête de direction et les quatre vis (2) de fixation à la base de direction;
- extraire les tiges.

Au remontage, rétablir la mesure "A" détectée au début.

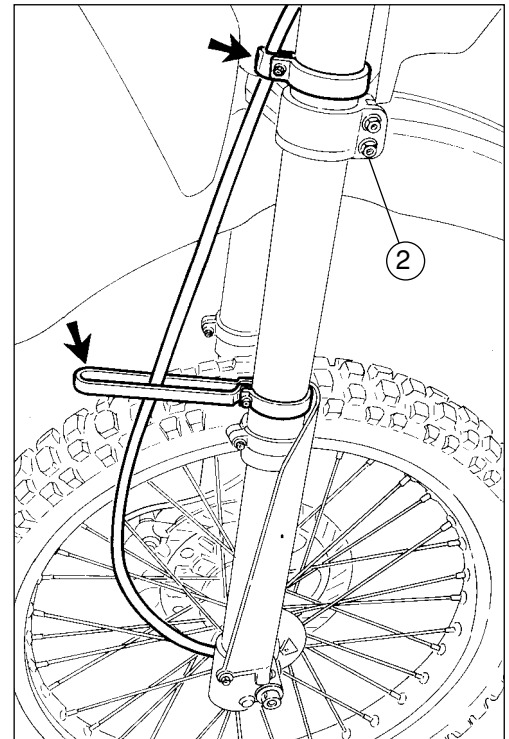


Abmontieren der Vordergabel.

Die während der Montage wiederherzustellende Quote "A" erheben, einen Halter unter den Motor derart einsetzen, daß das vordere Rad vom Boden angehoben wird und folgendermaßen verfahren:

- Die beiden Befestigungsschrauben lösen und die Kabel des Kilometerzählers (TE-SMR) sowie der Vorderbremsleitung von den Befestigungsschellen an den Stangen losmachen.
- Den Bremssattel von der linken Hülse abmachen, wozu man die beiden Befestigungsschrauben (3);
- das Vorderrad wie im Abschnitt «Abmontieren des Vorderrads» beschrieben abnehmen;
- Die vier Schrauben (1) zur Befestigung eines jeden Tragrohrs am Lenkkopf sowie die vier Befestigungsschrauben (2) an der Gabelbrücke lösen.
- die Stangen herausziehen.

Wiedereinbaus ist die anfangs erhobene Quote "A" wieder herzustellen.

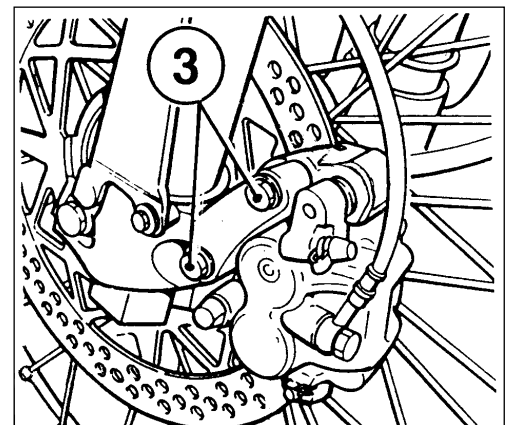


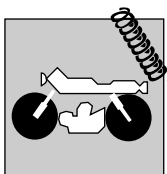
Remocion horquilla delantera.

Medir la cota "A" a restablecer durante el montaje, introducir un soporte debajo del motor a fin de mantener la rueda delantera levantada del suelo y efectuar las siguientes operaciones:

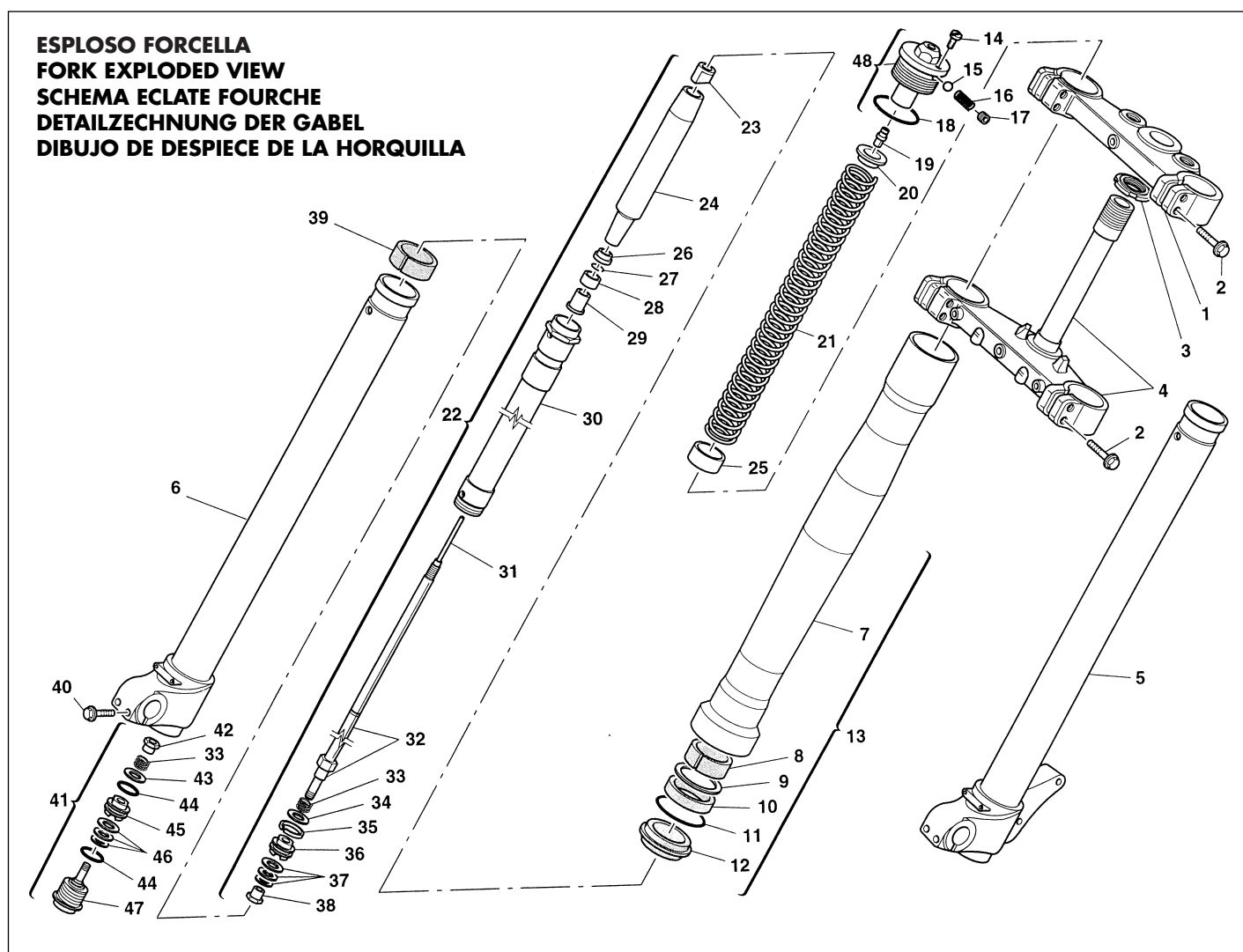
- aflojar los tornillos de fijaje y desvincular el cable del cuenta-kilómetros (TE-SMR) y la tubación freno anterior de la abrazadera de anclaje a las canillas;
- remover la pinza freno de la funda izquierda desenroscando los dos tornillos de fijaje (3);
- quitar la rueda delantera como se describe en el capítulo "Remoción de la rueda delantera";
- aflojar los cuatro tornillos (1), que fijan cada tubo portante a la cabeza de la dirección y los cuatro (2) a la base de dirección;
- sacar los vástagos.

Al remontaje, restablecer la cota "A" anotada inicialmente.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Sospensione anteriore

La sospensione anteriore è una MARZOCCHI "U.S.D." teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato; steli di 45 mm di diametro. L'escursione della ruota sull'asse delle gambe è di 260 mm (SMR) o 300 mm (TE).

Front suspension

The front suspension unit is a MARZOCCHI "MAGNUM" telescopic hydraulic fork with advanced axle with 1.77 in. diameter stanchions.

Wheel travel along the legs is 10.24 in. (SMR) or 11.81 (TE).

Suspension avant

La suspension avant est une MARZOCCHI "MAGNUM" téléhydraulique avec axe avancé à montants de 45 mm de diamètre. L'excursion de la roue sur l'axe des branches est de 260 mm (SMR) ou 300 mm (TE).

Vorderradfederung

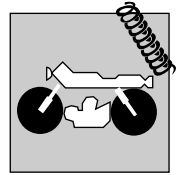
Bei der Vorderradaufhängung handelt es sich um eine MARZOCCHI "MAGNUM" telehydraulischer Gabel mit verlängertem Zapfen und Schäfte von 45 mm Durchmesser.

Die Radfederung entlang der Beinachse beträgt 260 mm (SMR) oder 300 mm (TE).

Suspensión delantera

La suspensión delantera es una MARZOCCHI "MAGNUM" telehidráulica de perno avanzado con vástagos de 45 mm de diámetro. La carrera de la rueda sobre el eje de las patas es de 260 mm (SMR) o bien 300 mm (TE).

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



AJUSTE

Ajuste STANDARD en compresión: desde la posición de todo cerrado, desenroscar 23 "click".

Ajuste STANDARD en extensión: desde la posición de todo cerrado, desenroscar 10 "click".

FIG. 37

El ajuste del freno en COMPRESIÓN es posible maniobrando, con un destornillador plano, el registro de tornillo (A), situado en el fondo de cada vástago. Para acceder al registro es preciso quitar el tapón protector (B). Para modificar la posición del registro es preciso partir SIEMPRE de la posición de todo cerrado. Esta posición se consigue girando el registro hasta el tope en sentido horario. Seguidamente desenroscar el registro en sentido antihorario hasta alcanzar la posición deseada.

Cada posición de registro queda indicada por un "click".

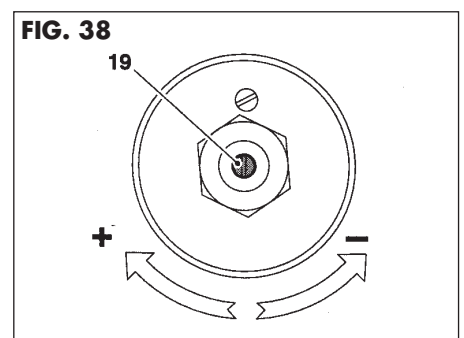
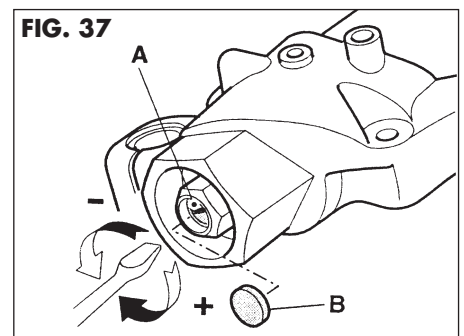
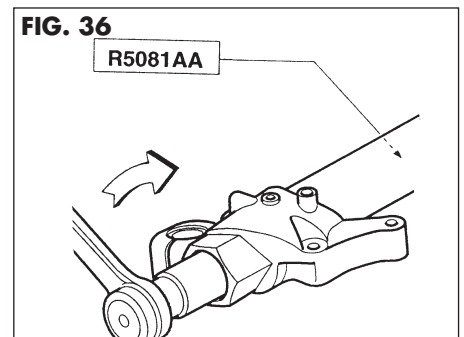
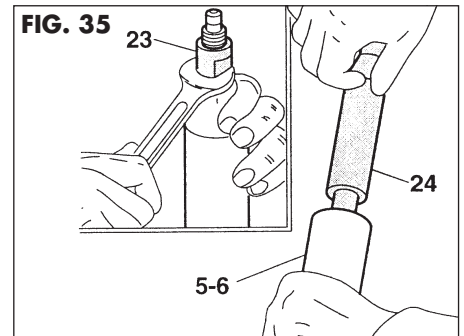
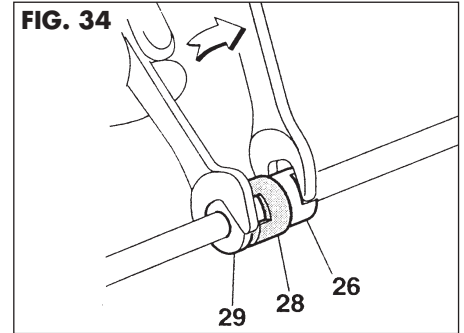
IMPORTANTE: no forzar el registro más allá de las posiciones máximas de apertura y cierre.

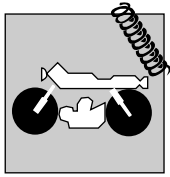
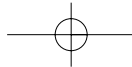
FIG. 38

El ajuste del freno en EXTENSIÓN es posible maniobrando, con un pequeño destornillador plano, el tornillo de registro (19) situado encima de cada vástago. Para modificar la posición del registro es preciso partir SIEMPRE de la posición de todo cerrado. Esta posición se consigue girando el tornillo de registro hasta el tope en sentido horario. Seguidamente desenroscar el registro en sentido antihorario hasta alcanzar la posición deseada.

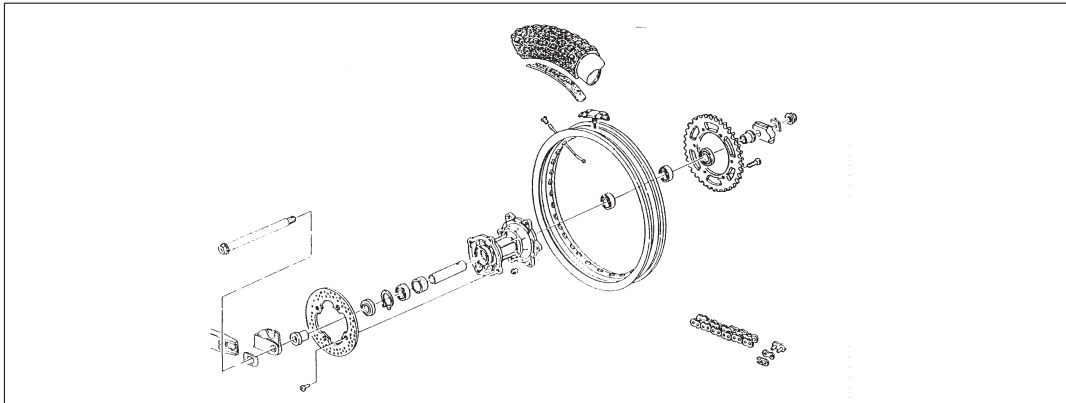
Cada posición de registro queda indicada por un "click".

IMPORTANTE: no forzar el registro más allá de las posiciones máximas de apertura y cierre.





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Ruota posteriore

Mozzo e cerchio in lega leggera con raggi in acciaio ad alta resistenza.
 Cerchio marcaTAKASAGO (TE) BEHR (SMR)
 Dimensioni.....EXCEL 2,15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)
 Pneumatico marcaPIRELLI (SMR); MICHELIN e PIRELLI (TE);
 TipoENDURO Comp. 3 oppure MT 83 SCORPION (TE);
 MT R01 Dragon (SMR)
 Dimensioni.....140/80x18" (TE); 150/60-17" (SMR)
 Pressione pneumatico0,8 ÷ 0,9 Kg/cm² (TE); 2,0 Kg/cm² (SMR)

Rear wheel

Hub and rim in light alloy with high tensile steel spokes.
 Rim makeTAKASAGO (TE) BEHR (SMR)
 SizeEXCEL 2,15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)
 Type make.....PIRELLI (SMR); MICHELIN and PIRELLI (TE);
 TypeENDURO Comp. 3 or MT 83 SCORPION (TE); NHS (62);
 MT R01 Dragon (SMR)
 Size140/80x18" (TE); 150/60-17" (SMR)
 Pressure0,8 ÷ 0,9 Kg/cm² (TE); 2,0 Kg/cm² (SMR)

Roue arrière

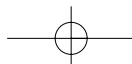
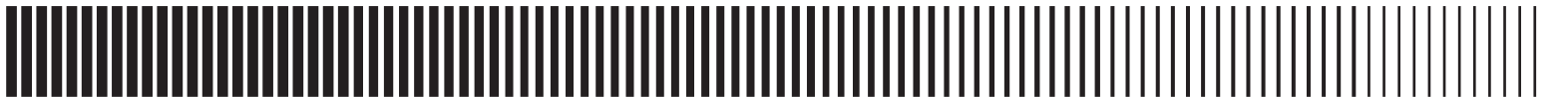
Moyeu et jante en alliage léger, avec rayons en acier à résistance élevée.
 Jante marqueTAKASAGO (TE) BEHR (SMR)
 Dimensions.....EXCEL 2,15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)
 Pneu marquePIRELLI (SMR); MICHELIN et PIRELLI (TE);
 TypeENDURO Comp. 3 ou MT 83 SCORPION (TE);
 MT R01 Dragon (SMR)
 Dimensions140/80x18" (TE); 150/60-17" (SMR)
 Pression pneu0,8 ÷ 0,9 Kg/cm² (TE); 2,0 Kg/cm² (SMR)

Hinterrad

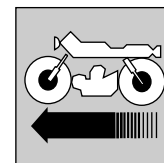
Nabe und Felge aus Leichtmetall mit Speichen aus hochwertigem Stahl.
 Felge MarkeTAKASAGO (TE) BEHR (SMR)
 Abmessungen.....EXCEL 2,15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)
 Reifenmarke.....PIRELLI (SMR); MICHELIN und PIRELLI (TE);
 TypENDURO Comp. 3 oder MT 83 SCORPION (TE);
 MT R01 Dragon (SMR)
 Abmessungen.....140/80x18" (TE); 150/60-17" (SMR)
 Reifendruck0,8 ÷ 0,9 Kg/cm² (TE); 2,0 Kg/cm² (SMR)

Rueda trasera

Cubo y llanta de aleación ligera con radios de acero de alta resistencia.
 Llanta marcaTAKASAGO (TE) BEHR (SMR)
 Dimensiones.....EXCEL 2,15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)
 Neumático marcaPIRELLI (SMR); MICHELIN y PIRELLI (TE);
 Tipo.....ENDURO Comp. 3 o bien MT 83 SCORPION (TE);
 MT R01 Dragon (SMR)
 Dimensiones.....140/80x18" (TE); 150/60-17" (SMR)
 Presión neumático0,8 ÷ 0,9 Kg/cm² (TE); 2,0 Kg/cm² (SMR)



FRENI BRAKES FREINS BREMSEN FRENOS



Impianto frenante

L'impianto frenante è suddiviso in due circuiti totalmente indipendenti. Ciascun impianto, è dotato di una pinza collegata a una pompa a comando idraulico con serbatoio per il contenimento del liquido (incorporato sulla pompa stessa per il freno anteriore e separato per il freno posteriore). Entrambe le pinze, con pastiglie flottanti, lavorano su dischi di acciaio fissati al mozzo ruota.

Braking system

The braking systems is divided into two completely independent circuits. Each system is provided with a caliper connected to a hydraulic control pump with tank for the fluid (incorporated on the pump for the rear brake and separated for the rear one). Both calipers, with floating pads, work on steel discs fastened to the wheel hub.

Installation freinante

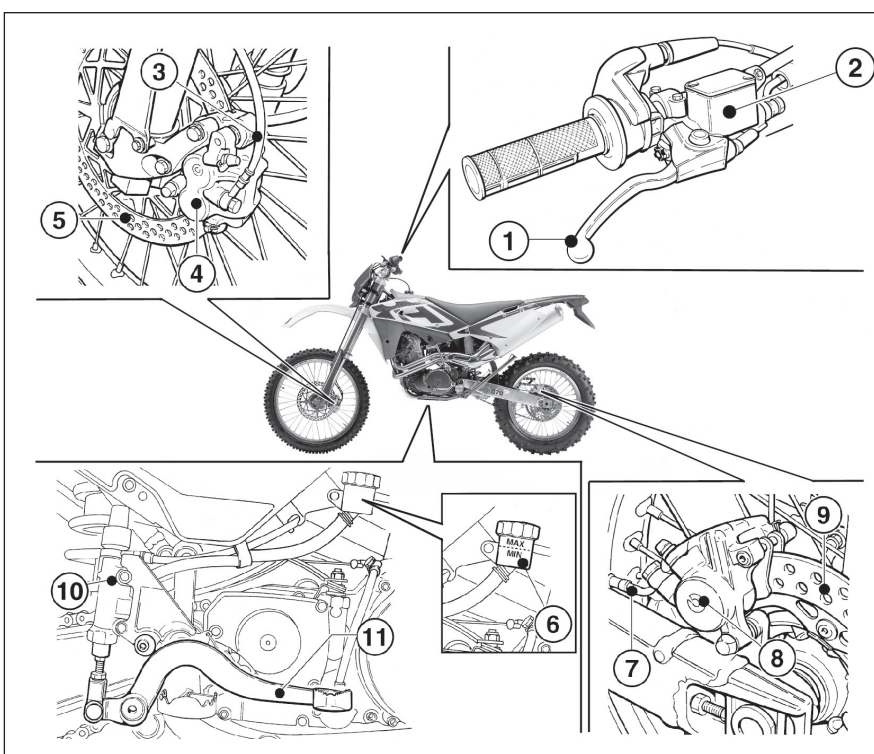
L'installation freinante est divisée en deux circuits entièrement indépendants l'un de l'autre. Chaque installation est douée d'un étrier connecté à une pompe à commande hydraulique, avec un réservoir pour le liquide (encastré sur la même pompe pour le frein avant et séparé pour le frein arrière). Le deux étriers, avec pastilles flottantes, agissent sur des disques en acier fixés au moyeu roue.

Bremsanlage

Die Bremsanlage ist in zwei ganz unabhängigen Kreisen eingeteilt. Jede Anlage ist mit einem Sattel ausgestattet, welcher mit einer hydraulisch gesteuerten Pumpe angeschlossen ist, die mit einem Tank (eingebaut auf derselben Pumpe für die vordere Bremse, und getrennt für die hintere Bremse) für die Sammlung der Flüssigkeit ausgestattet ist. Beide Sättel, mit schwimmenden Beläge, arbeiten auf zu der Radnabe befestigten Stahlscheiben.

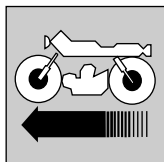
Instalación frenante

La instalación frenante está dividida en dos circuitos totalmente independientes. Cada instalación está dotada de una pinza conectada a una bomba de mando hidráulico con depósito para contener el líquido (incorporado en dicha bomba para el freno delantero y separado para el freno trasero). Ambas pinzas, con pastillas flotantes, trabajan sobre discos de acero fijados en el cubo de la rueda.

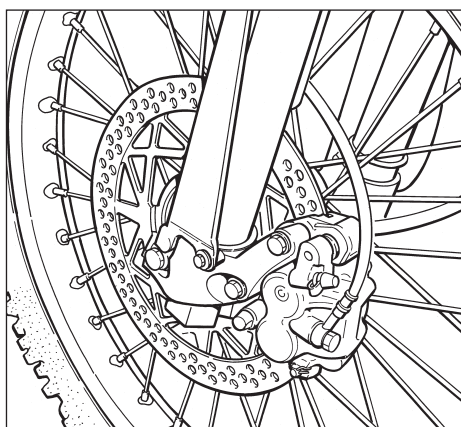


TE

- | | |
|---|---|
| 1- Leva comando freno anteriore | 1. Schaithebel der vorderen Bremse |
| 2- Pompa freno anteriore con serbatoio olio | 2. Pumpe der vorderen Bremse mit Öltank |
| 3- Tubazione anteriore | 3. Vordere Leitung |
| 4- Pinza anteriore | 4. Vordere Zange |
| 5- Disco freno anteriore | 5. Vordere Bremsscheibe |
| 6- Serbatoio olio freno posteriore | 6. Öltank der hinteren Bremse |
| 7- Tubazione posteriore | 7. Hintere Leitung |
| 8- Pinza posteriore | 8. Hintere Zange |
| 9- Disco freno posteriore | 9. Hintere Bremsscheibe |
| 10- Pompa freno posteriore | 10. Hintere Bremsenpumpe |
| 11- Pedale comando freno posteriore | 11. Schaltpedal der hinteren Bremse |
-
- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Front brake control lever | 1 - Palanca mando freno delantero |
| 2. Front brake pump with oil tank | 2 - Bomba freno delantero con depósito aceite |
| 3. Front pipes | 3 - Tubería delantera |
| 4. Front caliper | 4 - Pinza delantera |
| 5. Front brake disk | 4 - Disco freno delantero |
| 6. Rear brake oil tank | 6 - Depósito aceite freno delantero |
| 7. Rear pipe | 7 - Tubería trasera |
| 8. Rear caliper | 8 - Pinza trasera |
| 9. Rear brake disk | 9 - Disco freno trasero |
| 10. Rear brake pump | 10 - Bomba freno trasero |
| 11. Rear brake control pedal | 11 - Pedal mando freno trasero |
-
- | | |
|---|--------------------------------------|
| 1. Levier de commande frein avant | 3. Tuyauterie avant |
| 2. Pompe frein avant avec réservoir d'huile | 4. Étrier avant |
| 3. Tuyauterie avant | 5. Disque frein avant |
| 4. Étrier avant | 6. Réservoir huile du frein arrière |
| 5. Disque frein avant | 7. Tuyauterie arrière |
| 6. Réservoir huile du frein arrière | 8. Étrier arrière |
| 7. Tuyauterie arrière | 9. Disque frein arrière |
| 8. Étrier arrière | 10. Pompe frein arrière |
| 9. Disque frein arrière | 11. Pédale de commande frein arrière |
| 10. Pompe frein arrière | |
| 11. Pédale de commande frein arrière | |



FRENI BRAKES FREINS BREMSSEN FRENOS



Disco freno

Il controllo del disco è importante; esso deve essere perfettamente pulito, cioè senza ruggine, olio, grasso od altra sporcizia e non deve presentare profonde rigature.

Diametro disco freno anteriore: mm 260 (TE, TC); mm 320 (SMR)
Spessore del disco anteriore (a nuovo): mm 3,0 (TE, TC); mm 4,0 (SMR)
Spessore del disco al limite di usura: mm 2,5 (TE, TC); mm 3,5 (SMR)

Diametro disco freno posteriore: mm 220
Spessore del disco posteriore (a nuovo): mm 4,0
Spessore del disco al limite di usura: mm 3,5

La distorsione dei dischi non deve superare i 0,15 mm (misura da rilevare con un comparatore e con disco montato sul cerchio).

Per rimuovere il disco dal cerchio ruota è necessario svitare le sei viti di fissaggio. Quando si procede al rimontaggio pulire perfettamente le superfici di appoggio e avvitare le viti alla coppia di serraggio prescritta.

Disc brake

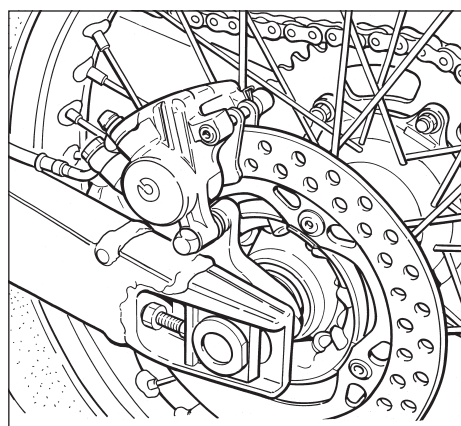
A regular check of brake disc condition is most important; the disc should be absolutely clean without any traces of rust, oil, grease or dirt and should not be excessively scored.

Front brake disc diameter: 10.24 in. (TE, TC); 12.6 in. (SMR)
Front brake disc thickness (when new): 0.118 in. (TE, TC); 0.157 in. (SMR)
Brake disc thickness at wear limit: 0.098 in. (TE, TC); 0.138 in. (SMR)

Rear brake disc diameter: 8.66 in.
Rear brake disc thickness (when new): 0.157 in.
Brake disc thickness at wear limit: 0.138 in.

The disc distortion must not exceed 0.15 mm/0.006 in. (this measure is to be taken with a comparator and with the disc mounted on the rim).

Loosen the six fixing screws to remove the disc from the rim. When reassembling, accurately clean the supporting surfaces and tighten the screws to the torque required.



Disque frein

Il est important de contrôler le disque qui doit être parfaitement propre, c'est-à-dire sans rouille, graisse ou autre saleté; sa surface ne doit présenter aucune striure.

Diamètre disque frein avant: mm 260 (TE, TC); mm 320 (SMR)
Epaisseur du disque frein avant (disque neuf): mm 3,0 (TE, TC); mm 4,0 (SMR)
Epaisseur du disque (limite d'usure): mm 2,5 (TE, TC); mm 3,5 (SMR)

Diamètre disque frein arrière: mm 220
Epaisseur du disque frein arrière (disque neuf): mm 4,0
Epaisseur du disque (limite d'usure): mm 3,5

Le voilure des disques ne doit pas dépasser 0,15 mm (vérifier cette mesure avec un comparateur quand le disque est monté sur la jante).

Desserrer les six vis de fixation pour ôter le disque de la jante. Avant le remontage, nettoyer soigneusement les surfaces d'appui et serrer les vis à la couple de serrage requise.

Bremsscheibe

Besonders wichtig ist die Kontrolle der Bremsscheiben die völlig sauber bleiben muss, d.h. ohne Rost, Öl, Fettrückstände oder Schmutz und keine tiefen Rillen aufweisen darf.

Durchmesser der vord. Bremsscheibe: mm 260 (TE, TC); mm 320 (SMR)
Dicke der vord. Bremsscheibe (neue Scheibe): mm 3,0 (TE, TC); mm 4,0 (SMR)
Dicke der Bremsscheibe (zulässige Verschleissgrenze): mm 2,5 (TE, TC); mm 3,5 (SMR)

Durchmesser der hint. Bremsscheibe: mm 220

Dicke der hint. Bremsscheibe (neue Scheibe): mm 4,0
Dicke der Bremsscheibe (zulässige Verschleissgrenze): mm 3,5

Der Verzug der Scheiben darf 0,15 mm nicht überschreiten (das Maß muß mit Hilfe eines Komparators kontrolliert werden, wobei die Bremsscheibe an der Felge angebracht sein muß).

Zur Abnahme der Scheibe vom Radfelgen ist es erforderlich, die sechs Befestigungsschrauben auszusrauben. Beim Wiedereinbau die Auflageflächen sorgfältig reinigen und die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Disco freno

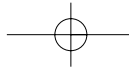
El control del disco es importante; el disco tiene que estar perfectamente limpio, o sea sin óxido, ni aceite ni grasa ni demás suciedad y no debe presentar rayaduras profundas.

Diámetro disco freno delantero: 260 mm (TE, TC); mm 320 (SMR)
Espesor del disco delantero (nuevo): 3,0 mm (TE, TC); mm 4,0 (SMR)
Espesor del disco al límite del desgaste: 2,5 mm (TE, TC); mm 3,5 (SMR)

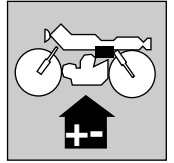
Diámetro disco freno trasero: 220 mm
Espesor del disco trasero (nuevo): 4,0 mm
Espesor del disco al límite del desgaste: 3,5 mm

La distorsión de los discos no debe superar los 0,15 mm (medida de relevarse con un comparador y con disco montado sobre el aro).

Para remover el disco de la llanta rueda, proveer a destornillar los seis tornillos de fijación. Antes de volver a remontar, limpiar perfectamente las superficies de apoyo y después cerrar los tornillos con el par de torsión establecido.

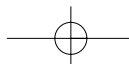
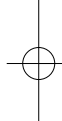
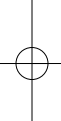


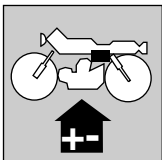
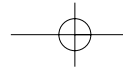
**INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



| | | | |
|---|------|--|------|
| Légende schéma électrique (TE - SMR)..... | M. 5 | Schaltplan (TE - SMR)..... | M. 5 |
| Légende couleur câbles (TE - SMR)..... | M. 6 | Kabelfarben (TE - SMR)..... | M. 6 |
| Légende schéma électrique (TC, TE USA)..... | M. 7 | Schaltplan (TC, TE USA)..... | M. 7 |
| Légende couleur câbles (TC, TE USA)..... | M. 8 | Kabelfarben (TC, TE USA)..... | M. 8 |
| Générateur | M.12 | Generator | M.13 |
| Transducteur électronique | M.12 | Elektronischer Meßwertgeber | M.13 |
| Régulateur de tension | M.12 | Spannungsregler | M.13 |
| Bougie d'allumage | M.12 | Zündkerze | M.13 |
| Reglage avance allumage | M.15 | Einstellung Zündungsvoreilung | M.16 |
| Diagramme d'avance | M.17 | Diagramm der Vorverstellung..... | M.17 |
| Contrôle du stator/alternateur..... | M.18 | Überprüfung des Alternator-Stators | M.18 |
| Phare avant | M.19 | Vorderscheinwerfer | M.20 |

| | |
|--|------|
| Referencias esquema eléctrico (TE - SMR) | M. 5 |
| Referencias colores de los cables (TE - SMR) | M. 6 |
| Referencias esquema eléctrico (TC, TE USA) | M. 7 |
| Referencias colores de los cables (TC, TE USA) | M. 8 |
| Generador | M.14 |
| Transductor electrónico | M.14 |
| Regulador de tensión | M.14 |
| Bujía de encendido | M.14 |
| Regulacion anticipo accionamiento | M.16 |
| Diagrama de anticipo..... | M.17 |
| Verificación del estator del alternador..... | M.18 |
| Faro delantero | M.20 |

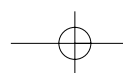
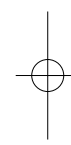
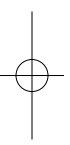
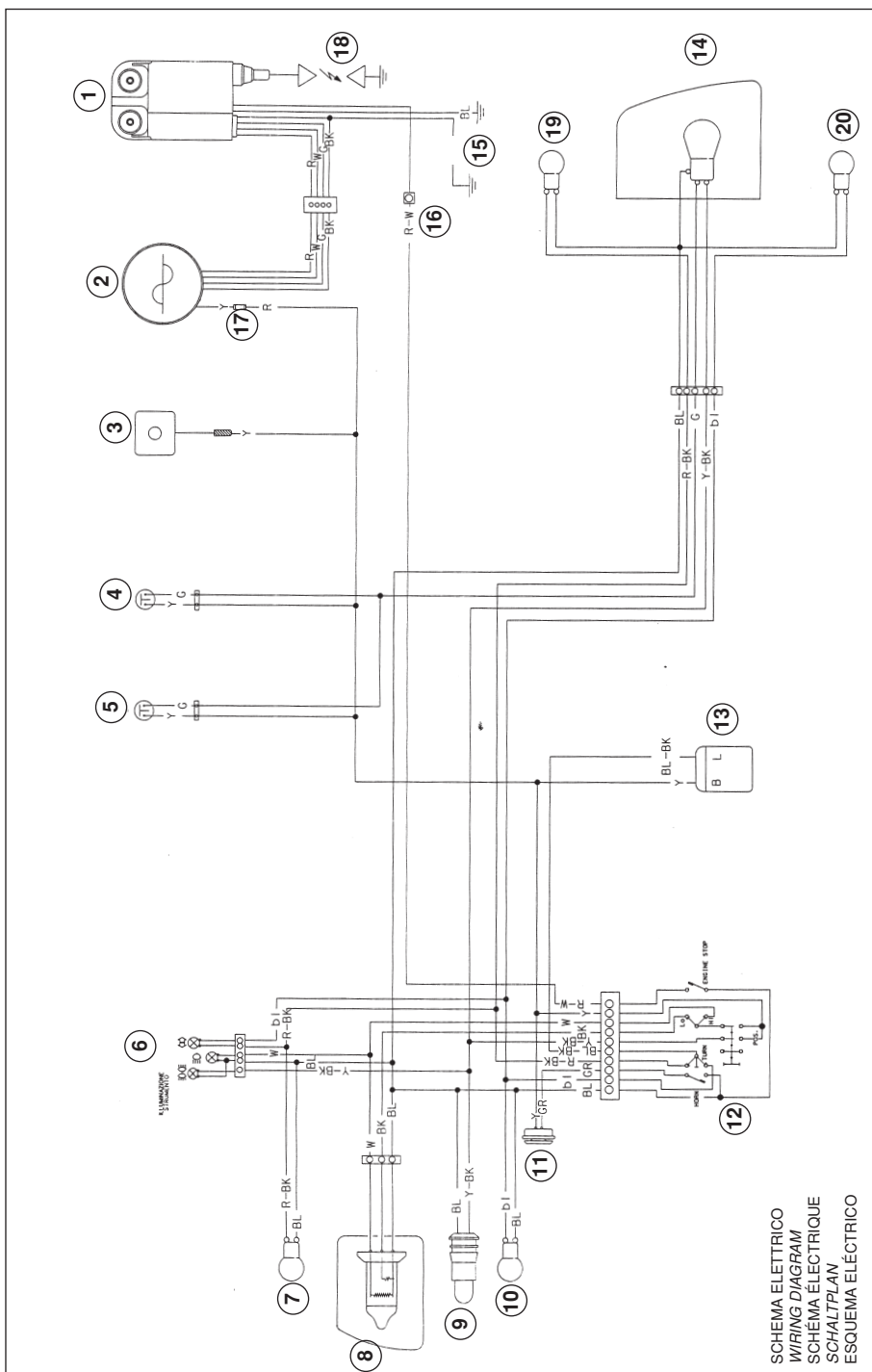




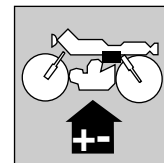
IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



TE, SMR - Escluso USA / USA excluded / Exclu USA / Nuhr USA / USA excludido



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



TE, SMR - Escluso USA / USA excluded / Exclu USA / Nuhr USA / USA excluido

Legenda schema elettrico (TE-SMR escluso USA)

1. Trasduttore elettronico
2. Alternatore
3. Regolatore di tensione
4. Interruttore stop posteriore
5. Interruttore stop anteriore
6. Illuminazione strumento
7. Indicatore di direzione anteriore Dx.
8. Proiettore anteriore
9. Luci di posizione
10. Indicatore di direzione anteriore Sx.
11. Avvisatore acustico
12. Commutatore sinistro
13. Intermittenza indicatori di direzione
14. Fanalino posteriore
15. Massa telaio
16. Segnale stop motore
17. Uscita generatore
18. Candela
19. Indicatore di direzione posteriore Dx.
20. Indicatore di direzione anteriore Sx.

Caption of the electric diagram (TE-SMR USA excluded)

1. Electronic transducer
2. Alternator
3. Voltage regulator
4. Rear stop switch
5. Front stop switch
6. Instrument lighting
7. Right front turn indicator
8. Headlamp
9. Parking lights
10. Left front turn indicator
11. Horn
12. Left commutator
13. Turn indicator intermittence
14. Rear light
15. Frame earth
16. Engine stop signal
17. Generator output
18. Spark plug
19. Right rear turn indicator
20. Left rear turn indicator

Légende du schéma électrique (TE-SMR exclu USA)

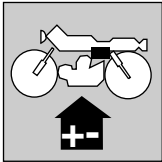
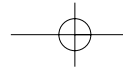
1. Transducteur électronique
2. Alternateur
3. Régulateur de tension
4. Interrupteur de stop arrière
5. Interrupteur de stop avant
6. Illumination instrument
7. Indicateur de direction avant droit
8. Phare
9. Feux de stationnement
10. Indicateur de direction avant gauche
11. Avertisseur acoustique
12. Commutateur gauche
13. Intermittance indicateurs de direction
14. Feu arrière
15. Terre cadre
16. Signal d'arrêt moteur
17. Sortie générateur
18. Bougie
19. Indicateur de direction arrière droit
20. Indicateur de direction arrière gauche

Beschriftung des elektrischen Planes (TE-SMR Nuhr USA)

1. Elektronischer Meßwertgeber
2. Alternator
3. Spannungsregler
4. Hinterer Stop-Schalter
5. Vorderer Stop-Schalter
6. Schlüsselschalter
7. Vorderer Rechts-Richtungsanzeiger
8. Vorderer Scheinwerfer
9. Parklicht
10. Vorderer Links-Richtungsanzeiger
11. Hupe
12. Linker Umschalter
13. Intermittenz-Richtungsanzeiger
14. Hinteres Licht
15. Gestell-Masse
16. Motor-Stop-Signal
17. Generator-Ausgang
18. Zündkerze
19. Hinteres rechter Blinker
20. Hinteres linker Blinker

Legenda del esquema eléctrico (TE-SMRUSA excluido)

1. Transductor electrónico
2. Alternador
3. Regulador de tensión
4. Interruptor stop trasero
5. Interruptor stop delantero
6. iluminación instrumento
7. Indicador de dirección delantero derecho
8. Faro delantero
9. Luces de posición
10. Indicador de dirección delantero izquierdo
11. Claxon
12. Conmutador izquierdo
13. Intermittencia indicadores de dirección
14. Faro trasero
15. Masa bastidor
16. Señal stop motor
17. Salida generador
18. Bujía
19. Indicador de dirección trasero derecho
20. Indicador de dirección trasero izquierdo



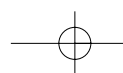
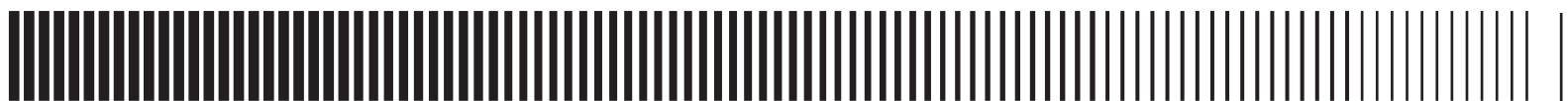
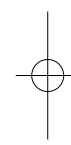
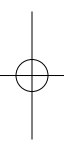
**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



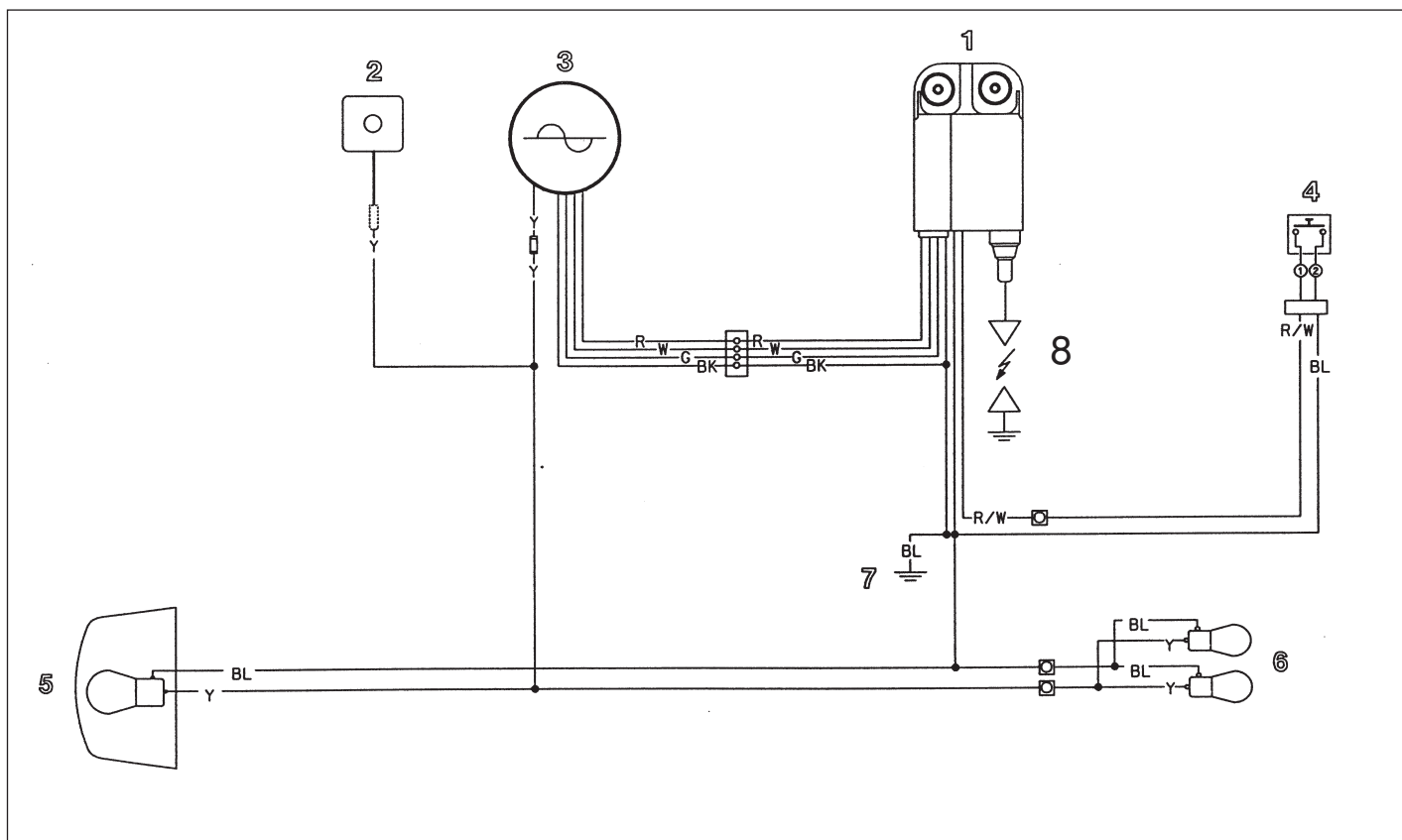
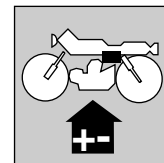
**Legenda colore cavi (TE-SMR escluso USA) / Cable colour coding (TE-SMR USA excluded)
Legende couleur câbles (TE-SMR exclu USA) / Kabelfarben (TE-SMR Nuhr USA)
Referencias colores de los cables (TE-SMR USA excluido)**

| Pos. Pos. | Colore Colour | Pos. Pos. | Colore Colour |
|--------------|---------------------------|--------------|-----------------------------|
| R | Rosso Red | Bl | Azzurro Light Blue |
| W | Bianco White | Y-BK | Giallo-Nero Yellow-Black |
| G | Verde Green | BL-BK | Blu-Nero Blue-Black |
| BK | Nero Black | | |
| Y | Giallo Yellow | | |
| BL | Blu Blue | | |
| GR | Grigio Grey | | |
| R-W | Rosso-Bianco Red-White | | |
| R-BK | Rosso-Nero Red-Black | | |

| Pos. Pos. | Couleur Farbe Color | Pos. Pos. | Couleur Farbe Color |
|--------------|---|--------------|--|
| R | Rouge Rot Rojo | Bl | Azur Hellblau Celeste |
| W | Blanc Weiss Blanco | Y-BK | Jaune-Noir Gelb-Schwarz Amarillo-Negro |
| G | Vert Grün Verde | BL-BK | Bleu-Noir Blau-Schwarz Azul-Negro |
| BK | Noir Schwarz Negro | | |
| Y | Jaune Gelb Amarillo | | |
| BL | Bleu Blau Azul | | |
| GR | Gris Grau Gris | | |
| R-W | Rouge-Blanc Rot-Weiss Rojo-Blanco | | |
| R-BK | Rouge-Noir Rot-Schwarz Rojo-Negro | | |



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

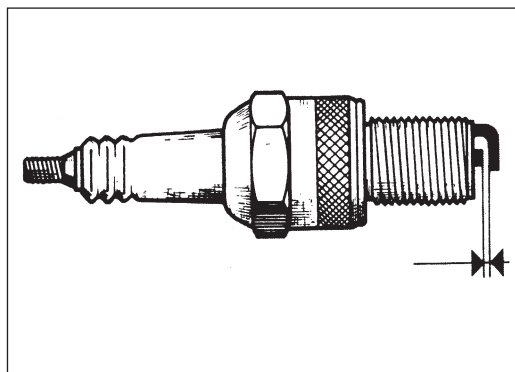
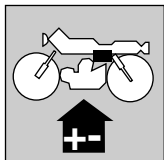


TE - "KIT ENDURO" USA

- | | |
|----------------------------------|----------------|
| 1 - Spark coil/Electronic module | BK - Black |
| 2 - Voltage regulator | BL - Blue |
| 3 - Alternator | G - Green |
| 4 - Engine stop button | Y - Yellow |
| 5 - Head lamp (12V-20/20W) | R - Red |
| 6 - Tail light (12V-3W) | R/W- Red/White |
| 7 - Ground | W - White |
| 8 - Spark plug | |



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



Generatore (1)

E' costituito da un alternatore a 12V - 120W, situato nel coperchio laterale destro del motore.

Trasduttore elettronico (2)

Il dispositivo è fissato nella zona anteriore del motociclo, in prossimità del proiettore (TE) o del portanumero (TC).

Regolatore di tensione (3) (TE)

Il regolatore di tensione è fissato su una piastrina posta nella parte inferiore del canotto di sterzo.

Candela di accensione (4)

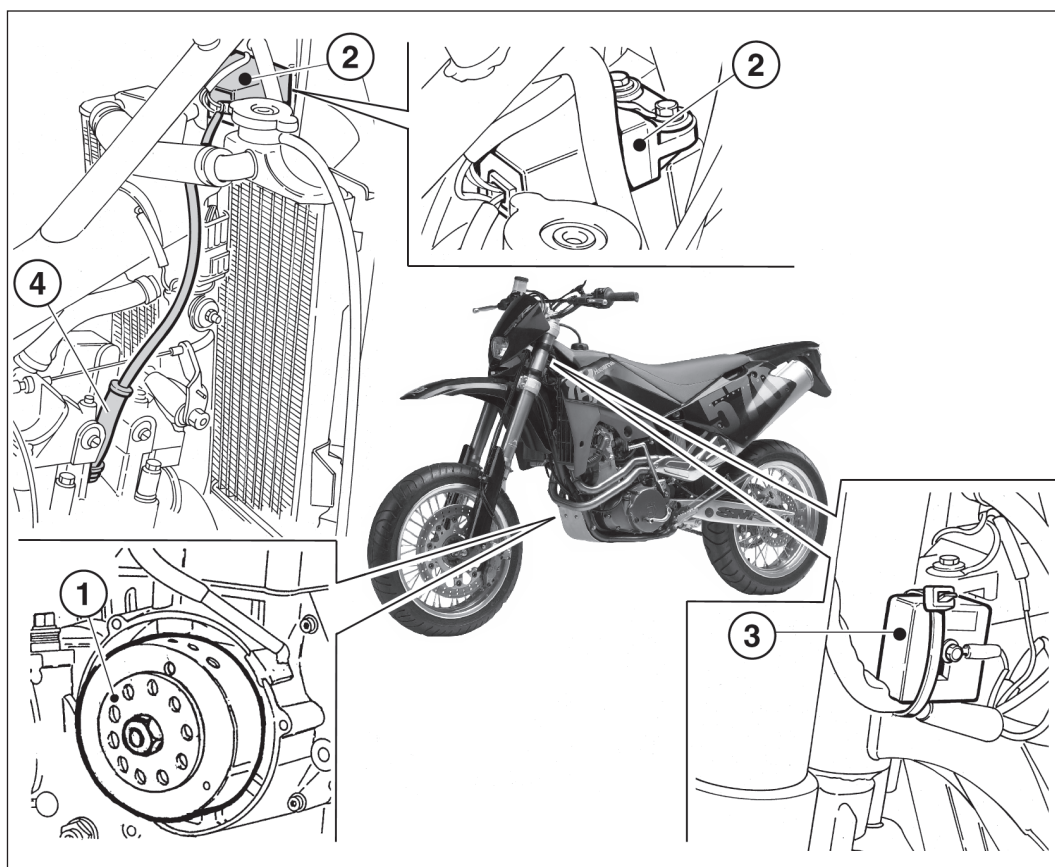
La candela è NGK C7E o CHAMPION G59C (per impiego agonistico NGK C8E); la distanza fra gli elettrodi deve essere: $0,6 \pm 0,7$ mm.

Pulire lo sporco intorno alla base della candela prima di rimuoverla. E' utile esaminare lo stato della candela, subito dopo averla tolta dalla sua sede, poiché i depositi e la colorazione dell'isolante forniscono utili indicazioni sul grado termico della candela, sulla carburazione, sull'accensione e sullo stato generale del motore.

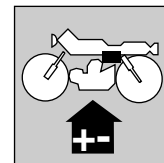
Prima di procedere al rimontaggio della candela, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico.

Applicare grasso grafitato sul filetto della candela e avvitare a mano fino in fondo, quindi con una chiave appropriata serrarla alla coppia di serraggio prescritta.

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



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



Generator (1)

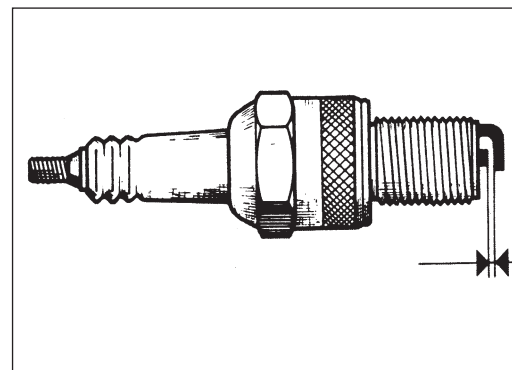
It is consisting in a 12V - 120W alternator placed into the R.H. side cover of the engine.

Digital E.C.U. (2)

This device is set on the front of the motorcycle near the headlamp(TE), or near the number holder (TC).

Voltage regulator (3) (TE)

The voltage regulator is placed on a small plate located on the lower side of the steering sleeve.



Spark plug (4)

Use NGK C7E or CHAMPION G59C (for competitions use NGK C8E) spark plugs; the spark plug gap is 0.023÷0.027 in.

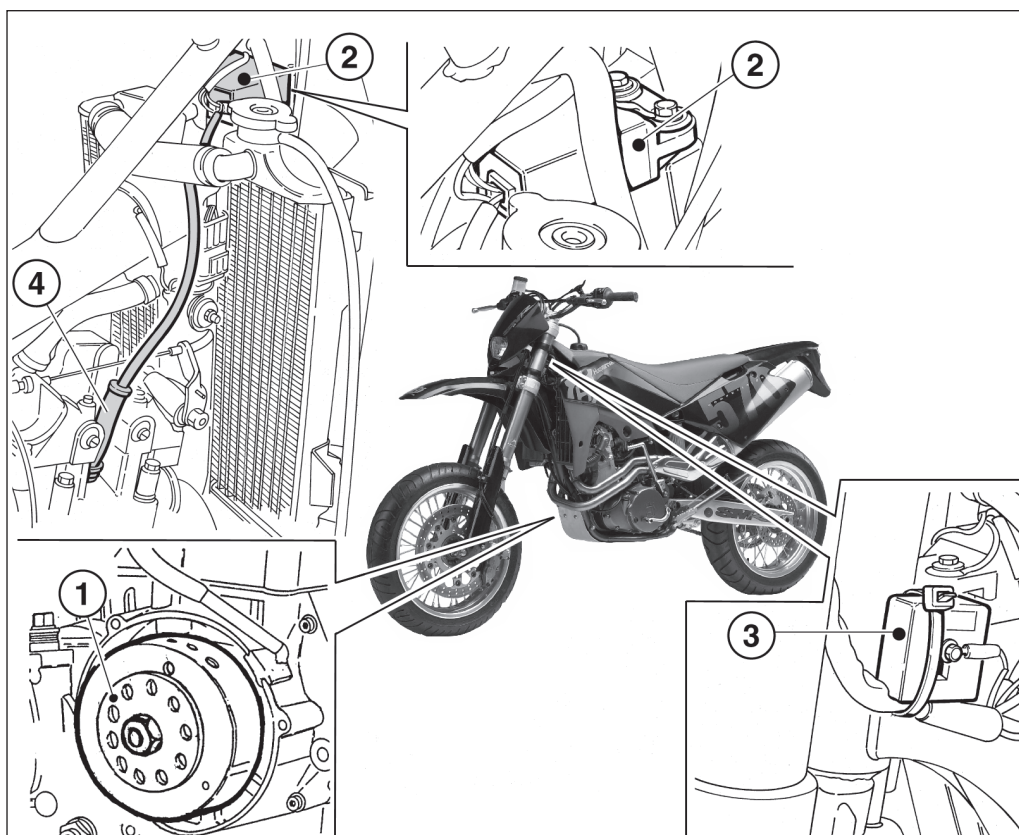
Clean the dirt away from the base of the spark plug before removing it from the cylinder.

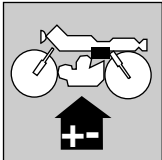
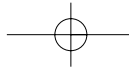
It is very useful to examine the state of the spark plug just after it has been removed from the engine since the deposits on the plug and the colour of the insulator provide useful indications concerning the heat rating of the plug, carburation, ignition and general engine condition.

Before refitting the plug, thoroughly clean the electrodes and the insulator using a brass-metal brush.

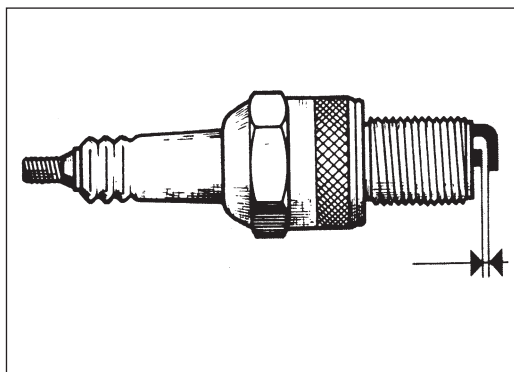
Apply a little graphite grease to the plug thread; fit and screw the plug home by hand and then tighten to the correct torque using a plug spanner.

Plugs which have cracked insulators or corroded electrodes should be replaced.





**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



Générateur (1)

Il est formé par un alternateur a 12V - 120W, situé dans le couvercle latéral droit du moteur.

Transducteur électronique (2)

Ce dispositif est fixé devant la moto, près du phare (TE), ou du porte-numéro (TC).

Régulateur de tension (3) (TE)

Le régulateur de tension est fixé sur une plaque placée en la partie inférieure du manchon de direction.

Bougie d'allumage (4)

Bougie de type NGK C7E ou CHAMPION G59C (pour les compétitions NGK C8E); la distance entre les électrodes doit être de 0,6÷0,7 mm.

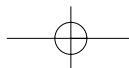
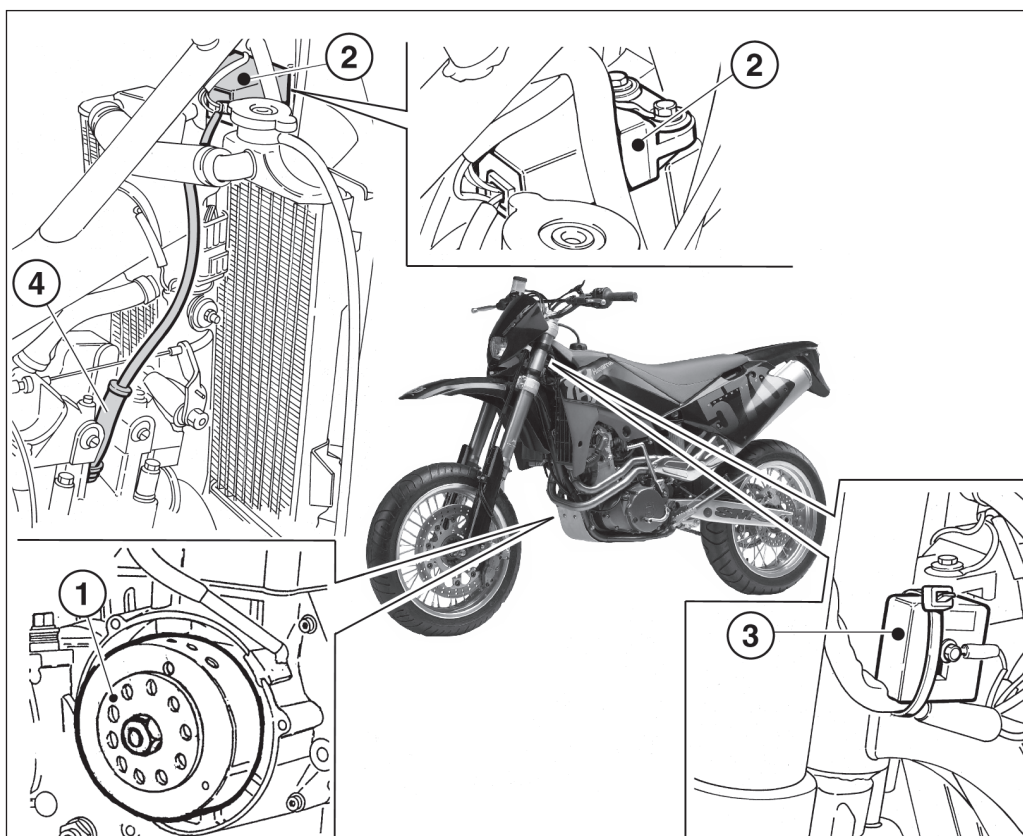
Nettoyer la saleté autour du siège de la bougie avant de la retirer.

Il est conseillé d'examiner la bougie juste après son démontage puisque les dépôts et la coloration de l'isolant fournissent des renseignements utiles sur le degré thermique de la bougie, sur la carburation, sur l'allumage et sur l'état général du moteur.

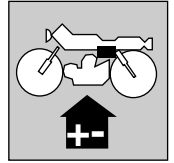
Avant de remonter la bougie, nettoyer soigneusement les électrodes et l'isolant en utilisant une brosse métallique.

Appliquer de la graisse graphitée sur le filet de la bougie et la visser à fond à la main; ensuite, la serrer avec le couple de serrage prescrit en utilisant une clé spéciale.

Les bougies avec l'isolant fendillé ou les électrodes corrodées doivent être remplacées.



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



Generator (1)

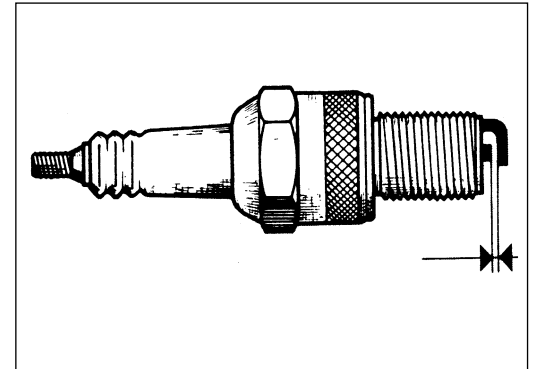
Bestehend aus einer Drehstromlichtmaschine 12V - 120W. Unter dem rechten Seitendeckel des Motors angeordnet.

Elektronischer Meßwertgeber (2)

Die Vorrichtung ist im vorderen Bereich in der Nähe des Scheinwerfers (TE) oder des Nummernschildhalters befestigt (TC).

Spannungsregler (3) (TE)

Der Spannungsregler befindet sich auf einem Plättchen unten an der Steuerbüchse.0



Zündkerze (4)

Folgende Kerze kommt zum Einsatz NGK C7E oder CHAMPION G59C (für weitkämpferische Aktivität NGK C8E); der Elektrodenabstand beträgt 0,6÷0,7 mm.

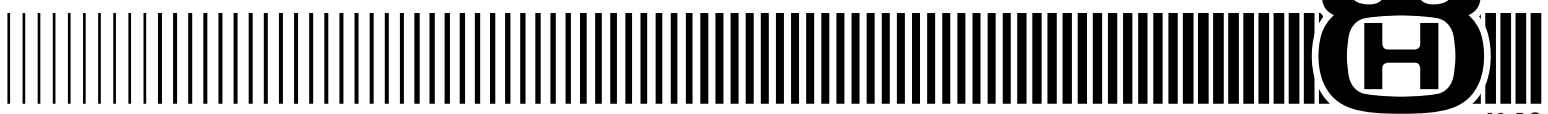
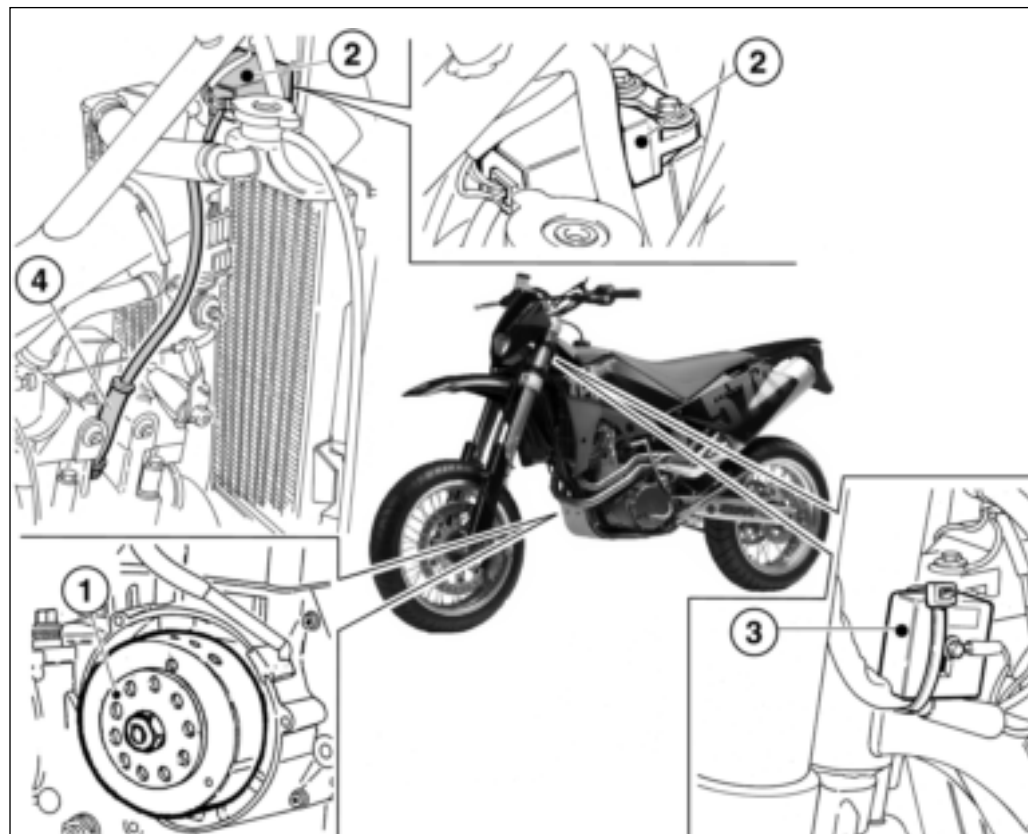
Den Kerzenboden reinigen bevor diese abgenommen wird.

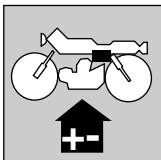
Es empfiehlt sich die Kerze sofort nach der Entnahme zu überprüfen, da die Ablagerungen und die Färbung der Isolierung Rückschlüsse auf den Wärmewert der Kerze, auf die Vergasung, die Zündung und auf den allgemeinen Zustand des Motors ermöglichen.

Vor dem Wiedereinsetzen der Kerze die Elektroden und die Isolierung sorgfältig mit Hilfe einer Metalbürste reinigen.

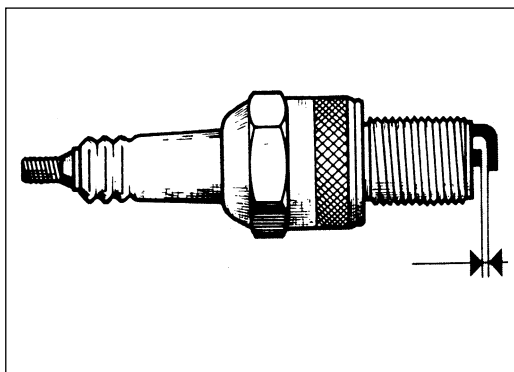
Das Kerzengewinde mit Graphitfett schmieren und die Kerze ganz einschrauben und schliesslich mit Hilfe eines Schlüssels mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anschrauben.

Bei Rissen an der Isolierung bzw. bei Korrosion der Elektroden ist die Kerze zu wechseln.





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



Generador (1)

Está constituido por un alternador de 12V - 120W situado en la tapa lateral derecha del motor.

Transductor electrónico (2)

El dispositivo está fijado en la zona delantera de la moto, cerca del faro (TE) o del portanúmero (TC).

Regulador de tensión (3) (TE)

El regulador de tensión está fijado en una placa colocada en la parte inferior del tubo de dirección.

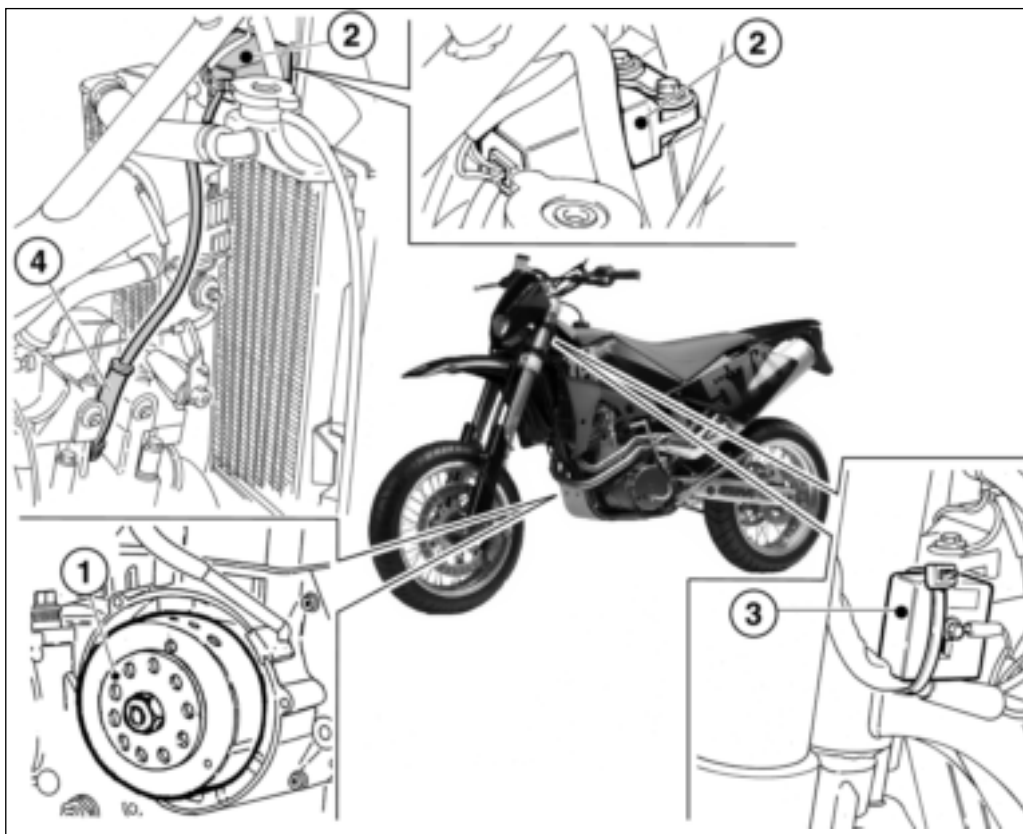
Bujía de encendido (4)

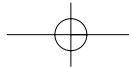
La bujía es NGK C7E o bien CHAMPION G59C (para empleo en competición NGK C8E); la distancia entre los electrodos tiene que ser $0,6 \pm 0,7$ mm.

Limpie la suciedad alrededor de la base de la bujía antes de removerla.

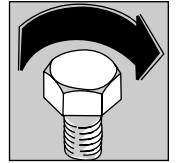
Es útil examinar el estado de la bujía inmediatamente después de quitarla de su asiento dado que los depósitos y la coloración del aislante suministran indicaciones útiles sobre el grado térmico de la bujía, sobre la carburación y el encendido y sobre el estado general del motor. Antes de volver a montar la bujía ejecute una minuciosa limpieza de los electrodos y del aislante usando un cepillo metálico. Aplique grasa grafitada en la rosca de la bujía y atorníllela a mano a fondo, luego con una llave adecuada apriétela al par de torsión precripto.

La bujía que presente rajaduras en el aislante o que tenga los electrodos corroídos debe ser substituida.





**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
PARES DE TORSION**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección



Serrare tutti i dadi e le viti alla corretta coppia di serraggio facendo uso di una chiave dinamometrica.

Una vite o un dado, se insufficientemente serrati, possono danneggiarsi o allentarsi completamente con conseguente danno per il motociclo e ferite per il motociclista. Una vite o un dado serrato oltre il valore di coppia max. consentito, può danneggiarsi, spanarsi o rompersi e quindi allentarsi completamente. La tabella elenca le coppie di serraggio delle principali viti e dadi, in relazione al diametro delle filettature, al passo ed allo specifico impiego. Tutti questi valori sono per impiego con filettature pulite con solvente.



Tighten all nuts and bolts with a torque wrench at the correct setting.

Insufficient tightening of nuts or bolts can cause them to become damaged or loose leading to vehicle damage or injury to the rider. Overtightening a nut or bolt can strip its thread or cause breakage. The table shows the torque settings for the main nuts and bolts in relation to thread diameter, pitch and use. The above torque settings refer to threads which have been cleaned with solvent.



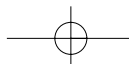
Serrer tous les écrous et les vis avec un clé dynamométrique en veillant à respecter les couples de serrage relatifs. Une vis ou un écrou insuffisamment serré peut s'endommager ou se desserrer complètement en risquant de causer des dommages à la moto ou de provoquer des accidents. Une vis ou un écrou serré plus fort que le couple maximum, peut s'endommager, se fausser ou se casser et donc s'abîmer complètement. Le tableau reporte les couples de serrages des principales vis et des principaux écrous en fonction du diamètre des filets, du pas et de l'emploi spécifique. Toutes ces valeurs se réfèrent à un filet préalablement nettoyé avec un solvant.

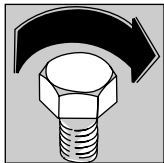
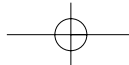


Sämtliche Muttern und Schrauben Hilfe eines Drehmomentschlüssels auf das korrekte Anzugsmoment festziehen. Eine ungenügend angezogene Schraube oder Mutter könnte sich völlig lösen und somit zur Beschädigung des Motorrads bzw. zur Gefährdung des Fahrers führen. Eine über das zulässige Anzugsmoment festgezogene Schraube oder Mutter kann brechen, das Gewinde abwürgen um sich dann völlig zu lösen. In der Tabelle sind die Anzugsmomente der wichtigsten Schrauben und Muttern mit dem entsprechenden Gewindedurchmesser, der Steigung und der speziellen Anwendung angeführt. Sämtliche angegebenen Werte beziehen sich auf mit Lösemittel gereinigte Gewinde.



Apriete todas la s tuercas según el correcto par de torsión utilizando la llave dinamométrica. Un tornillo o una tuerca apretados insuficientemente, pueden dañarse o aflojarse completamente con el consiguiente daño para la moto y heridas para el motociclista, un tornillo o una tuerca apretados mucho más del valor de par máx. permitido, puede dañarse, ensancharse o romperse y por tanto aflojarse completamente. La tabla lista los pares de torsión de los principales tornillos y tuercas, en relación al diámetro de las roscas, al paso y al empleo específico. Todos estos valores son para empleos con roscas limpiadas con solvente.





COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE

COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

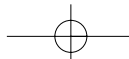
| Applicazione Application Application | Filettatura Threading Filetate | Nm | Kgm | Lbft |
|--|--------------------------------------|---------------------|-------------------|---------------------|
| Dado fiss. testa cilindro <i>Cylinder head fastening nut</i> Ecrou de fixation culasse | M8x1,25 | 23,73÷26,28 | 2,42÷2,68 | 19,38÷19,38 |
| Dado fiss. testa e cilindro <i>Cylinder head and cylinder fastening nut</i> Ecrou de fixation culasse et cylindre | M10x1,5 (□) | 35,40÷38,34 +90° | 3,61÷3,91 +90° | 26,11÷28,28 +90° |
| Vite fiss. cilindro e testa <i>Cylinder and cylinder fastening nut</i> Vis de fixation cylindre et culasse | M6x1 | 10,39÷11,57 | 1,06÷1,18 | 7,66÷8,53 |
| Vite fiss. tappo perno bilanciante <i>Rocker arm plug fastening screw</i> Vis de fixation bouchon pivot culbuteur | M6x1 | 3,24÷3,63 | 0,33÷0,37 | 2,39÷2,68 |
| Vite fiss. coperchio regolazione valvole <i>Valve adjuster cover fastening screw</i> Vis de fixation couvercle de réglage valves | M6x1 | 6,67÷7,45 | 0,68÷0,76 | 4,92÷5,50 |
| Dado fiss. registro valvole <i>Valve adjuster fastening nut</i> Ecrou de fixation réglage valve | M6x0,75 | 7,45÷8,24 | 0,76÷0,84 | 5,50÷6,07 |
| Grano filettato per albero motore <i>Main shaft pinion threaded dowel</i> Goujon taraudé du pignon arbre moteur | M8x1,25 (*) | 10,39÷11,57 | 1,06÷1,18 | 7,66÷8,53 |
| Dado fiss. pignone albero motore <i>Crankshaft pinion fastening nut</i> Ecrou de fixation pignon arbre moteur | M14x1,25 | 85,32÷95,13 | 8,7÷9,7 | 62,93÷70,16 |

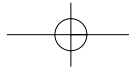
(□): "MOLIKOTE RAME"

(*) : "LOCTITE 242"

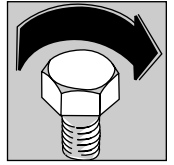
| Applicazione Application Application | Filettatura Threading Filetate | Nm | Kgm | Lbft |
|---|--------------------------------------|-------------|-----------|------------|
| Vite fiss. ingranaggio condotto distribuzione <i>Valvetiming driven gear fastening screw</i> Vis de fixation engranage conduit distribution | M8x1,25 (*) | 23,73÷26,28 | 2,42÷2,68 | 17,5÷19,38 |
| Dado fiss. girante pompa acqua <i>Water pump impeller fastening nut</i> Ecrou de fixation couronne mobile pompe à eau | M5x0,8 (*) | 4,8÷5,2 | 0,49÷0,53 | 3,54÷3,83 |
| Vite fiss. tendicatena distribuzione <i>Valve timing chain tensioner fastening screw</i> Vis de fixation tendeur de chaîne distribution | M6x1 | 4,31÷4,71 | 0,44÷0,48 | 3,18÷3,47 |
| Vite fiss. piattino tendicatena distribuzione <i>Valve timing chain slider fastening screw</i> Vis de fixation patin tendeur de chaîne distribution | M8x1,25 | 11,47÷12,65 | 1,17÷1,29 | 8,46÷9,33 |
| Tappo fiss. molla tenditore <i>Chain tensioner spring fastening plug</i> Bouchon de fixation ressort tendeur | M8x1 | 4,71÷5,1 | 0,48÷0,52 | 3,47÷3,76 |
| Vite fermo folle <i>Neutral stop screw</i> Vis d'arrêt poin-mort | M14x1,5 | 23,73÷26,28 | 2,42÷2,68 | 17,5÷19,38 |
| Tappo conico rampa olio <i>Oil incline conical plug</i> Bouchon conique pour huile | M14x1,5 | 23,73÷26,28 | 2,42÷2,68 | 17,5÷19,38 |
| Vite fiss. llingia ingr. intermedio avviamento <i>Starting gear lalnge fastening screw</i> Vis de fixation bride engrenage démarreur | M6x1 | 8,53÷9,51 | 0,87÷0,97 | 6,29÷7,02 |
| Vite fiss. lamella valvola olio <i>Oil reed valve fastening screw</i> Vis de fixation lamelle valve à huile | M4x0,7 | 2,84÷3,04 | 0,29÷0,31 | 2,1÷2,24 |
| Vite fiss. piastrina paraolio albero motore <i>Crankshaft seal ring plate fastening screw</i> Vis de fixation plaquette pare-huile arbre moteur | M6x1 (*) | 7,65÷8,43 | 0,78÷0,86 | 5,64÷6,22 |
| Vite fiss. fermo molla avviamento <i>Starting spring stop pin fastening screw</i> Vis de fixation arrêt ressort starter | M6x1 (*) | 11,47÷12,65 | 1,17÷1,29 | 8,46÷9,33 |
| Vite fiss. fermo leva avviamento <i>Starting pedal plate stop screw</i> Vis de fixation arrêt levier starter | M5x0,8 | 2,84÷3,04 | 0,29÷0,31 | 2,1÷2,24 |
| Vite fiss. supporto leva avviamento <i>Starting pedal hub fastening screw</i> Vis de fixation support levier starter | M5x0,8 (*) | 4,80÷5,20 | 0,49÷0,53 | 3,54÷3,83 |
| Vite fiss. coperchio frizione <i>Clutch cover fastening screw</i> Vis de fixation couvercle embrayage | M6x1 | 6,67÷7,45 | 0,68÷0,76 | 4,92÷5,50 |
| Vite fiss. coperchio destro <i>Ring crankcase cover fastening screw</i> Vis de fixation couvercle droit | M6x1 | 4,31÷4,71 | 0,44÷0,48 | 3,18÷3,47 |

(*) : "LOCTITE 242"





ANZIEHMOMENT PARES DE TORSION

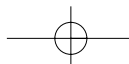


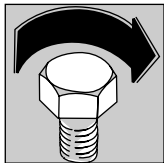
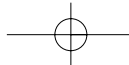
| Anwendung Aplicacion | Gewinde Fileteado | Nm | Kgm | Lb/ft |
|---|----------------------|---------------------|-------------------|---------------------|
| <i>Befestigungsmutter Zylinderkopf</i> Tuerca fijación culata del cilindro | M8x1,25 | 23,73÷26,28 | 2,42÷2,68 | 19,38÷19,38 |
| <i>Befestigungsmutter Kopf und Zylinder</i> Tuerca fijación culata y cilindro | M10x1,5 (□) | 35,40÷38,34 +90° | 3,61÷3,91 +90° | 26,11÷28,28 +90° |
| <i>Befestigungsschraube Zylinder und Kopf</i> Tuerca fijación cilindro y culata | M6x1 | 10,39÷11,57 | 1,06÷1,18 | 7,66÷8,53 |
| <i>Befestigungsschraube Federkernstößel</i> Tornillo fijación eje brazo oscilante | M6x1 | 3,24÷3,63 | 0,33÷0,37 | 2,39÷2,68 |
| <i>Befestigungsschraube Ventileinstelldeckel</i> Tornillo fijación tapa ajusta valvula | M6x1 | 6,67÷7,45 | 0,68÷0,76 | 4,92÷5,50 |
| <i>Befestigungsmutter Ventileinstellglied</i> Tornillo fijación registro valvula | M6x0,75 | 7,45÷8,24 | 0,76÷0,84 | 5,50÷6,07 |
| <i>Geschnittener Zapfen Motorwellenritzel</i> Prisionero roscado piñón eje motor | M8x1,25 (*) | 10,39÷11,57 | 1,06÷1,18 | 7,66÷8,53 |
| <i>Befestigungsmutter Antriebswellenritzel</i> Tornillo fijación piñón eje de mando | M14x1,25 | 85,32÷95,13 | 8,7÷9,7 | 62,93÷70,16 |

(□): "MOLIKOTE FRAME"
(*): "LOCTITE 242"

| Anwendung Aplicacion | Gewinde Fileteado | Nm | Kgm | Lb/ft |
|---|----------------------|-------------|-----------|------------|
| <i>Befestigungsschraube angetriebenes Ventilsteuerung</i> Tornillo fijación engranaje conducido distribucion | M8x1,25 (*) | 23,73÷26,28 | 2,42÷2,68 | 17,5÷19,38 |
| <i>Befestigungsmutter Wasserpumpenrad</i> Tuerca fijación rotor bomba de agua | M5x0,8 (*) | 4,8÷5,2 | 0,49÷0,53 | 3,54÷3,83 |
| <i>Befestigungsschraube Kettenspanner Ventilsteuerung</i> Tornillo fijación tensor para cadena distribucion | M6x1 | 4,31÷4,71 | 0,44÷0,48 | 3,18÷3,47 |
| <i>Befestigungsschraube Kettenspannerleitbock Ventilsteuerung</i> Tornillo fijación cursor del tensor para cadena distribucion | M8x1,25 | 11,47÷12,65 | 1,17÷1,29 | 8,46÷9,33 |
| <i>Befestigungsstößel Kettenspannerfeder</i> Tornillo fijación resor del tensor | M8x1 | 4,71÷5,1 | 0,48÷0,52 | 3,47÷3,76 |
| <i>Halteschraube Leerlauf</i> Tornillo de parada marcha en vacio | M14x1,5 | 23,73÷26,28 | 2,42÷2,68 | 17,5÷19,38 |
| <i>Kegelestößel Ölrampe</i> Tornillo de parada marcha en vacio | M14x1,5 | 23,73÷26,28 | 2,42÷2,68 | 17,5÷19,38 |
| <i>Tapon conico diffusor aceite</i> <i>Befestigungsschraube Flansch Anlaufzwischenzahnrad</i> Tornillo fijación arandela engr. intermedio de arranque | M6x1 | 8,53÷9,51 | 0,87÷0,97 | 6,29÷7,02 |
| <i>Befestigungsschraube Ölventillamelle</i> Tornillo fijación lamina valvula aceite | M4x0,7 | 2,84÷3,04 | 0,29÷0,31 | 2,1÷2,24 |
| <i>Befestigungsschraube Ölabdichtungsplättchen Antriebswelle</i> Tornillo fijación placa obturador del lubricante eje de mando | M6x1 (*) | 7,65÷8,43 | 0,78÷0,86 | 5,64÷6,22 |
| <i>Befestigungsschraube Anlaufedersicherung</i> Tornillo fijación parada resorte de arranque | M6x1 (*) | 11,47÷12,65 | 1,17÷1,29 | 8,46÷9,33 |
| <i>Befestigungsschraube Anlaufhebelsicherung</i> Tornillo fijación parada palanca de arranque | M5x0,8 | 2,84÷3,04 | 0,29÷0,31 | 2,1÷2,24 |
| <i>Befestigungsschraube Anlaufhebelstutze</i> Tornillo fijación soporte palanca de arranque | M5x0,8 (*) | 4,80÷5,20 | 0,49÷0,53 | 3,54÷3,83 |
| <i>Befestigungsschraube Kupplungsdeckel</i> Tornillo fijación tapa embrague | M6x1 | 6,67÷7,45 | 0,68÷0,76 | 4,92÷5,50 |
| <i>Befestigungsschraube rechter Deckel</i> Tornillo fijación tapa derecha | M6x1 | 4,31÷4,71 | 0,44÷0,48 | 3,18÷3,47 |

(*): "LOCTITE 242"





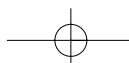
COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE

COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

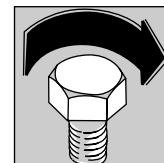
| Applicazione Application Application | Filettatura Threading Filetate | Nm | Kgm | Lbft |
|---|--------------------------------------|-------------|-----------|-------------|
| Vite fiss. coperchio pignone uscita cambio <i>Drive sprocket cover fastening screw</i> Vis de fixation couvercle pignon sortie boîte des vitesses | M6x1 | 7,45÷8,24 | 0,76÷0,84 | 5,50÷6,07 |
| Tappo scarico olio <i>Oil drain plug</i> Bouchon de vidange huile | M22x1,5 | 56,9÷62,8 | 5,8÷6,4 | 41,9÷46,3 |
| Vite forata lubrificazione biella <i>Connecting rod driller screw</i> Vis percée de graissage bielle | M10x1,25 (*) | 18,63÷20,59 | 1,9÷2,1 | 13,74÷15,19 |
| Vite forata per raccordo lubrificazione <i>Holed screw for lubrication union</i> Vis percée pour raccor lubricacion | M10x1 | 18,63÷20,59 | 1,9÷2,1 | 13,74÷15,19 |
| Vite fiss. raccordo carburatore <i>Carburetor manifold fastening screw</i> Vis de fixation raccord carburateur | M8x1,25 | 11,47÷12,65 | 1,17÷1,29 | 8,46÷9,33 |
| Vite fiss. levetta starter <i>Starting lever fastening screw</i> Vis de fixation levier starter | M5x0,8 | 5,59÷6,18 | 0,57÷0,63 | 4,12÷4,56 |
| Vite fiss. scatola filtro <i>Air filter box fastening screw</i> Vis de fixation boîte filtre | M6x1 | 3,73÷4,12 | 0,38÷0,42 | 2,75÷3,04 |
| Vite fiss. coperchio scatola filtro <i>Air filter box cover fastening screw</i> Vis de fixation couvercle boîte filtre | M6x1 | 3,24÷3,63 | 0,33÷0,37 | 2,39÷2,68 |
| Dado fiss. rotore volano <i>Flywheel rotor fastening nut</i> Ecroû de fixation rotor volant | M14x1,25 | 85,32÷95,13 | 8,7÷9,7 | 62,93÷70,16 |
| Vite fiss. statore <i>Stator plate fastening screw</i> Vis de fixation stator | M5x0,8 (*) | 5,7÷6,3 | 0,58÷0,64 | 4,2÷4,6 |
| Candela accensione <i>Spark plug</i> Bougie d'allumage | M10x1 (□) | 11,47÷12,65 | 1,17÷1,29 | 8,46÷9,33 |
| Vite fiss. bobina <i>H.T. coil fastening screw</i> Vis de fixation bobine | M6x1 | 4,8÷5,2 | 0,49÷0,53 | 3,54÷3,83 |
| Dado fiss. mozzo e campana frizione <i>Clutch housing and hub fastening screw</i> Ecroû de fixation moyeu et cloche d'embrayage | M18x1 | 58,84÷64,73 | 6,0÷6,6 | 43,4÷47,74 |
| Vite fiss. mozzo e disco premifrizione <i>Clutch pressure plate and hub fastening screw</i> Vis de fixation moyeu et disque d'embrayage | M6x1 | 9,51÷10,49 | 0,97÷1,07 | 7,02÷7,74 |

(□): "MOLIKOTE RAME"

(*) : "LOCTITE 242"



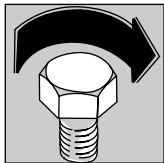
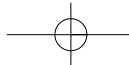
ANZIEHMOMENT PARES DE TORSION



VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

| Anwendung Aplicacion | Gewinde Fileteado | Nm | Kgm | Lbft |
|---|----------------------|-------------|-----------|-------------|
| <i>Befestigungsschraube Ritzeldeckel am Getriebeausgang</i> Tornillo fijación piñon salida caja del cambio | M6x1 | 7,45÷8,24 | 0,76÷0,84 | 5,50÷6,07 |
| <i>Ölablaßstopfen</i> Tapón vaciado aceite | M22x1,5 | 56,9÷62,8 | 5,8÷6,4 | 41,9÷46,3 |
| <i>Gelochte Schraube für Pleuelschmierung</i> Tornillo agujereado para lubricacion biela | M10x1,25 (*) | 18,63÷20,59 | 1,9÷2,1 | 13,74÷15,19 |
| <i>Gelochte Schraube für Schmierungsanschluß</i> Tornillo perforado para empalme lubricación | M10x1 | 18,63÷20,59 | 1,9÷2,1 | 13,74÷15,19 |
| <i>Befestigungsschraube Vergaserverbindung</i> Tornillo fijación empalme carburador | M8x1,25 | 11,47÷12,65 | 1,17÷1,29 | 8,46÷9,33 |
| <i>Befestigungsschraube Starterhebel</i> Tornillo fijación palanca motor de arranque | M5x0,8 | 5,59÷6,18 | 0,57÷0,63 | 4,12÷4,56 |
| <i>Befestigungsschraube Filtergehäuse</i> Tornillo fijación caja filtro | M6x1 | 3,73÷4,12 | 0,38÷0,42 | 2,75÷3,04 |
| <i>Befestigungsschraube Filtergehäusedeckel</i> Tornillo fijación tapa caja filtro | M6x1 | 3,24÷3,63 | 0,33÷0,37 | 2,39÷2,68 |
| <i>Befestigungsmutter Schwungradrotor</i> Tornillo fijación rotor volante | M14x1,25 | 85,32÷95,13 | 8,7÷9,7 | 62,93÷70,16 |
| <i>Befestigungsschraube Stator</i> Tornillo fijación estator | M5x0,8 (*) | 5,7÷6,3 | 0,58÷0,64 | 4,2÷4,6 |
| <i>Zünderke</i> Bujia de encendido | M10x1 (□) | 11,47÷12,65 | 1,17÷1,29 | 8,46÷9,33 |
| <i>Befestigungsschraube Spule</i> Tornillo fijación bobina | M6x1 | 4,8÷5,2 | 0,49÷0,53 | 3,54÷3,83 |
| <i>Befestigungsmutter Nabe und Kupplungsglocke</i> Tuerca fijación cubo y cono embrague | M18x1 | 58,84÷64,73 | 6,0÷6,6 | 43,4÷47,74 |
| <i>Befestigungsschraube Nabe und Kupplungsdruckscheibe</i> Tornillo fijación cubo y disco de embrague | M6x1 | 9,51÷10,49 | 0,97÷1,07 | 7,02÷7,74 |

(□): "MOLIKOTE RAME"
(*): "LOCTITE 242"

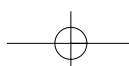


COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE

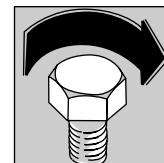
COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

| Applicazione Application Application | Filettatura Threading Filetate | Nm | Kgm | Lbft |
|---|--------------------------------------|-------------|-----------|-----------|
| Vite registro frizione <i>Clutch adjusting screw</i> Vis de réglage embrayage | M6x1 | 2,84÷3,04 | 0,29÷0,31 | 2,1÷2,24 |
| Dado fiss. leva comando frizione <i>Clutch control lever fastening nut</i> Ecroû de fixation levier embrayage | M8x1,25 | 7,6÷8,4 | 0,78÷0,86 | 5,6÷6,2 |
| Vite fiss. saltarello comando cambio <i>Gear shifter pawl fastening screw</i> Vis de fixation cliquet embrayage | M6x1 (*) | 8,5÷8,5 | 0,87÷0,97 | 6,3÷7 |
| Vite fiss. leva avviamento <i>Starting lever fastening screw</i> Vis de fixation levier starter | M6x1 | 11,47÷12,65 | 1,17÷1,29 | 8,46÷9,33 |
| Vite ferma rullini albero comando cambio <i>Gear shifter rollers stop screw</i> Vis d'arrêt rouleaux arbre boîte des vitesses | M6x1 | 10,39÷11,57 | 1,06÷1,18 | 7,66÷8,53 |
| Raccordo su corpo pompa acqua <i>Water pump union</i> Raccord corps pompe à eau | M6x1 | 3,73÷4,12 | 0,38÷0,42 | 2,75÷3,04 |
| Vite fiss. radiatori <i>Radiators fastening screw</i> Vis de fixation radiateurs | M6x1 | 6,67÷7,45 | 0,68÷0,76 | 4,92÷5,50 |
| Vite fiss. piastra motore al telaio <i>Engine plate fastening screw</i> Vis de fixation plaque moteur | M8x1,25 | 33,3÷37,3 | 3,4÷3,8 | 24,5÷27,5 |
| Vite fiss. superiore telaio posteriore <i>Rear frame upper fastening screw</i> Vis de fixation en haut cadre arrière | M8x1,25 | 24,5÷26,5 | 2,5÷2,7 | 18,1÷19,5 |
| Vite fiss. inferiore telaio posteriore <i>Rear frame lower fastening screw</i> Vis de fixation en bas cadre arrière | M8x1,25 | 24,5÷26,5 | 2,5÷2,7 | 18,1÷19,5 |
| Vite fiss. rullo catena <i>Chain roller fastening screw</i> Vis de fixation rouleau chaîne | M8x1,25 | 25,5÷28,5 | 2,6÷2,9 | 18,8÷21 |
| Vite fiss. cavallotto freno anteriore <i>Front brake caliper fastening screw</i> Vis de fixation crampillon frein avant | M6x1 | 4,7÷5,1 | 0,48÷0,52 | 3,5÷3,8 |

(*) : "LOCTITE 242"



ANZIEHMOMENT PARES DE TORSION

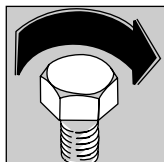


VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

| Anwendung Aplicacion | Gewinde Fileteado | Nm | Kgm | Lbft |
|--|----------------------|-------------|-----------|-----------|
| <i>Einstellschraube Kupplung</i> Tornillo ajuste embrague | M6x1 | 2,84÷3,04 | 0,29÷0,31 | 2,1÷2,24 |
| <i>Befestigungsmutter Kupplungshebel</i> Tuerca fijación palanca de mando embrague | M8x1,25 | 7,6÷8,4 | 0,78÷0,86 | 5,6÷6,2 |
| <i>Befestigungsschraube Schaltgetriebespermocken</i> Tornillo fijación retén de mando caja del cambio | M6x1 (*) | 8,5÷8,5 | 0,87÷0,97 | 6,3÷7 |
| <i>Befestigungsschraube Anlaufhebel</i> Tornillo fijación palanca de arranque | M6x1 | 11,47÷12,65 | 1,17÷1,29 | 8,46÷9,33 |
| <i>Halteschraube Röllchen Schalgetriebeantriebswelle</i> Tornillo fparada rodillos eje de mando caja del cambio | M6x1 | 10,39÷11,57 | 1,06÷1,18 | 7,66÷8,53 |
| <i>Verbindung auf Wasserpumpenkorper</i> Empalme sobre el cuerpo bomba de agua | M6x1 | 3,73÷4,12 | 0,38÷0,42 | 2,75÷3,04 |
| <i>Befestigungsschraube Kühler</i> Tornillo fijación radiadores | M6x1 | 6,67÷7,45 | 0,68÷0,76 | 4,92÷5,50 |
| <i>Befestigungsschraube Motorenplatte</i> Tornillo fijación placa motor | M8x1,25 | 33,3÷37,3 | 3,4÷3,8 | 24,5÷27,5 |
| <i>Obere Befestigungsschraube Hinterrahmen</i> Tuerca fijación superior el bastidor trasero | M8x1,25 | 24,5÷26,5 | 2,5÷2,7 | 18,1÷19,5 |
| <i>Untere Befestigungsschraube Hinterrahmen</i> Tornillo fijación inferior del bastidor trasero | M8x1,25 | 24,5÷26,5 | 2,5÷2,7 | 18,1÷19,5 |
| <i>Befestigungsschraube Kettenrolle</i> Tornillo fijación rodeta cadena | M8x1,25 | 25,5÷28,5 | 2,6÷2,9 | 18,8÷21 |
| <i>Befestigungsschraube Bügelbolzen Vorderradbremse</i> Tornillo fijación conexion freno delantero | M6x1 | 4,7÷5,1 | 0,48÷0,52 | 3,5÷3,8 |

(*) : "LOCTITE 242"

COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE



COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

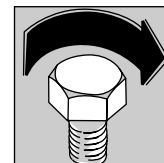
| Applicazione Application Application | Filettatura Threading Filetate | Nm | Kgm | Lbft |
|---|--------------------------------------|-------------|-----------|-----------|
| Vite fiss. tubazioni freni <i>Brake hoses fastening screw</i> <i>Vis de fixation tujanteries freins</i> | M10x1 | 18,1±20,1 | 1,85±2,05 | 13,4±14,8 |
| Vite fiss. cavallotto frizione <i>Clutch clamp fastening screw</i> <i>Vis de fixation crampillon embrayage</i> | M6x1 | 4,7±5,1 | 0,48±0,52 | 3,5±3,8 |
| Vite fiss. pedale freno posteriore <i>Rear brake pedal fastening screw</i> <i>Vis de fixation pédale frein arrière</i> | M10x1,25 (**) | 39±44 | 4,0±4,5 | 29±32,5 |
| Vite fiss. pompa freno posteriore <i>Rear brake pump fastening screw</i> <i>Vis de fixation pompe frein arrière</i> | M6x1 | 9,8±10,8 | 1,0±1,1 | 7,2±7,9 |
| Vite fiss. serbatoio fluido freno <i>Brake fluid reservoir fastening screw</i> <i>Vis de fixation réservoir fluide freins</i> | M6x1 | 2,3±2,5 | 0,24±0,26 | 1,7±1,9 |
| Interruttore stop posteriore (TE, SMR) <i>Rear stop switch (TE, SMR)</i> <i>Interrupteur feux de stop (TE, SMR)</i> | M10x1,5 | 21,6±24,5 | 2,2±2,5 | 15,9±18,1 |
| Vite fiss. steli forcella <i>Ernt fork legs fastening screw</i> <i>Vis de fixation tiges fourche</i> | M8x1,25 | 23,5±25,5 | 2,4±2,6 | 17,3±18,8 |
| Ghiera reg. cuscinetti sterzo (1° avvitamento) <i>Steering bearings adjusting (1st screwing)</i> <i>Collier de réglage paliers guidon (1er vissage)</i> | M25x1 | 3,2±3,6 | 0,33±0,37 | 2,4±2,7 |
| Dado perno di sterzo <i>Steering pivot fastening nut</i> <i>Ecrou pivot guidon</i> | M24x1 | 78,4±88,3 | 8±9 | 57,9±65,1 |
| Vite fiss. supporto manubrio (inferiore) <i>Handlebar holder fastening screw (inferieur)</i> <i>Vis de fixation supports guidon supérieur</i> | M10x1,5 | 19,6±21,6 | 2,0±2,2 | 14,5±15,9 |
| Vite fiss. morsetto manubrio (superiore) <i>Handlebar clamp fastening screw (upper)</i> <i>Vis de fixation étiau guidon (supérieur)</i> | M8x1,25 | 27±30 | 2,75±3,05 | 20±22 |
| Vite protezione steli forcella <i>Front fork legs guard fastening screw</i> <i>Vis de fixation tiges fourche</i> | M5x0,8 | 7,4±8,2 | 0,76±0,84 | 5,5±6,1 |
| Vite fiss. cavalletto laterale <i>Side stand fastening screw</i> <i>Vis de fixation caballet latéral</i> | M8x1,25 (*) | 11,18±12,36 | 1,14±1,26 | 8,2±9,1 |

(**): "LOCTITE 270"
(*): "LOCTITE 243"

| Applicazione Application Application | Filettatura Threading Filetate | Nm | Kgm | Lbft |
|---|--------------------------------------|-------------|-----------|-----------|
| Vite fiss. anello protezione steli <i>Front fork legs guard ring fastening screw</i> <i>Vis de fixation bague de protection tiges</i> | M5x0,8 | 2,3±2,6 | 0,24±0,26 | 1,7±1,9 |
| Perno forcellone <i>Rear swing arm pivot</i> <i>Pivot fourche</i> | M16x1,5 | 117,7±127,5 | 12±13 | 86,8±94 |
| Ingrassatore <i>Greaser</i> <i>Graisneur</i> | M6x1 | 3,0±3,04 | 0,29±0,31 | 2,1±2,2 |
| Vite fiss. tirante sosp. post. al telaio <i>Frame rear suspension link fastening screw</i> <i>Vis de fixation tirant suspension arrière cadre</i> | M12x1,25 | 76,5±84,3 | 7,8±8,6 | 56,4±62,2 |
| Vite fiss. tirante sosp. post. al bilanciario <i>Horizontal link-vertical link fastening screw</i> <i>Vis de fixation tirant arrière balancier</i> | M12x1,25 | 76,5±84,3 | 7,8±8,6 | 56,4±62,2 |
| Vite fiss. bilanciario sosp. post. al forcellone <i>Swing arm vertical link fastening screw</i> <i>Vis de fixation balancier suspension arrière</i> | M12x1,25 | 76,5±84,3 | 7,8±8,6 | 56,4±62,2 |
| Vite fiss. ammortizzatore al bilanciario <i>Shock absorber- vertical link fastening screw</i> <i>Vis de fixation amortisseur au balancier</i> | M10x1,25 | 49±54 | 5±5,5 | 36,2±39,8 |
| Vite fiss. ammortizzatore al telaio <i>Frame shock absorber fastening screw</i> <i>Vis de fixation amortisseur au cadre</i> | M10x1,25 | 49±54 | 5±5,5 | 36,2±39,8 |
| Vite fiss. inferiore guidacatena (TE, SMR) <i>Chain guide rear fastening screw (TE, SMR)</i> <i>Vis de fixation arrière guide-chaîne (TE, SMR)</i> | M6x1 | (*) 2 | 0,2 | 1,4 |
| Vite fiss. superiore guidacatena (TE, SMR) <i>Chain guide upper fastening screw (TE, SMR)</i> <i>Vis de fixation en haut guide-chaîne (TE, SMR)</i> | M8x1,25 | 9,8±10,8 | 1,0±1,1 | 7,2±7,9 |

(*): "LOCTITE 243"

ANZIEHMOMENT PARES DE TORSION



VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

| Anwendung Aplicacion | Gewinde Fileteado | Nm | Kgm | Lbft |
|--|----------------------|-------------|-----------|-----------|
| <i>Befestigungsschraube Leitung Bremse</i> Tornillos fijación tuberías frenos | M10x1 | 18,1÷20,1 | 1,85÷2,05 | 13,4÷14,8 |
| <i>Befestigungsschraube Kupplungsbügelbolzen</i> Tornillo fijación conexión embrague | M6x1 | 4,7÷5,1 | 0,48÷0,52 | 3,5÷3,8 |
| <i>Befestigungsschraube Hinterradbremsenpedal</i> Tornillo fijación pedal freno trasero | M10x1,25 (**) | 39÷44 | 4,0÷4,5 | 29÷32,5 |
| <i>Befestigungsschraube Hinterradbremsenpumpe</i> Tornillo fijación bomba freno trasero | M6x1 | 9,8÷10,8 | 1,0÷1,1 | 7,2÷7,9 |
| <i>Befestigungsschraube Bremsflüssigkeitsbehälter</i> Tornillo fijación depósito fluido freno | M6x1 | 2,3÷2,5 | 0,24÷0,26 | 1,7÷1,95 |
| <i>Schalter Hinterradbremslicht (TE, SMR)</i> Interruptor stop trasero (TE, SMR) | M10x1,5 | 21,6÷24,5 | 2,2÷2,5 | 15,9÷18,1 |
| <i>Befestigungsschraube Gabelshäfte</i> Tornillo fijación varillas horquilla | M8x1,25 | 23,5÷25,5 | 2,4÷2,6 | 17,3÷18,8 |
| <i>Einstellzwinge Lenkungslager (1. Verschraubung)</i> Virola ajuste cojinetes guía (1° roscados) | M25x1 | 3,2÷3,6 | 0,33÷0,37 | 2,4÷2,7 |
| <i>Mutter Lenkugszapfen</i> Tuerca eje de la guía | M24x1 | 78,4÷88,3 | 8÷9 | 57,9÷65,1 |
| <i>Befestigungsschraube Lenkerstützen</i> Tornillo fijación soporte manillar (inferior) | M10x1,5 | 19,6÷21,6 | 2,0÷2,2 | 14,5÷15,9 |
| <i>Befestigungsschraube Lenkerklemme</i> Tornillo fijación abrazadera del manillar (superior) | M8x1,25 | 27÷30 | 2,75÷3,05 | 20÷22 |
| <i>Schraube Gabelschäfteschutz</i> Tornillo protección varillas horquilla | M5x0,8 | 7,4÷8,2 | 0,76÷0,84 | 5,5÷6,1 |
| <i>Befestigungsschraube Sidestand</i> Tornillo fijación caballete lateral | M8x1,25 (*) | 11,18÷12,36 | 1,14÷1,26 | 8,2÷9,1 |

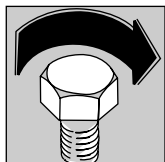
(**): "LOCTITE 270"

(*) : "LOCTITE 243"

| Anwendung Aplicacion | Gewinde Fileteado | Nm | Kgm | Lbft |
|---|----------------------|-------------|-----------|-----------|
| <i>Befestigungsschraube Schäfteschutzring</i> Tornillo fijación anillo protección varillas | M5x0,8 | 2,3÷2,6 | 0,24÷0,26 | 1,7÷1,9 |
| <i>Zapfen der grossen Gabel</i> Eje horquilla | M16x1,5 | 117,7÷127,5 | 12÷13 | 86,8÷94 |
| <i>Fettbüchse</i> Lubricador | M6x1 | 3,0÷3,04 | 0,29÷0,31 | 2,1÷2,2 |
| <i>Befestigungsschraube Hinterrauhängungszungstange am Rahmen</i> Tornillo fijación tirante susp. trasera al bastidor | M12x1,25 | 76,5÷84,3 | 7,8÷8,6 | 56,4÷62,2 |
| <i>Befestigungsschraube Hinterrauhängungszungstange am Kipphebel</i> Tornillo fijación tirante sup. trasera al brazo oscilante | M12x1,25 | 76,5÷84,3 | 7,8÷8,6 | 56,4÷62,2 |
| <i>Befestigungsschraube Hinterrauhängungskipphebel an grosser Gabel</i> Tornillo fijación brazo oscilante susp. trasera a la horquilla | M12x1,25 | 76,5÷84,3 | 7,8÷8,6 | 56,4÷62,2 |
| <i>Befestigungsschraube Stossdämpfer am Kipphebel</i> Tornillo fijación amortiguador al brazo oscilante | M10x1,25 | 49÷54 | 5÷5,5 | 36,2÷39,8 |
| <i>Befestigungsschraube Stossdämpfer am Rahmen</i> Tornillo fijación amortiguador al bastidor | M10x1,25 | 49÷54 | 5÷5,5 | 36,2÷39,8 |
| <i>Hintere Befestigungsschraube Kettenführung (TE, SMR)</i> Tornillo fijación trasera guía-cadena (TE, SMR) | M6x1 | (*) 2 | 0,2 | 1,4 |
| <i>Obere Befestigungsschraube Kettenführung (TE, SMR)</i> Tornillo fijación superior guía-cadena (TE, SMR) | M8x1,25 | 9,8÷10,8 | 1,0÷1,1 | 7,2÷7,9 |

(*) : "LOCTITE 243"

COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE



COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

| Applicazione Application Application | Filettatura Threading Filetate | Nm | Kgm | Lb/ft |
|--|--------------------------------------|------------|-----------|---------|
| Vite fiss. commutatore (TE, SMR) <i>Handlebar switch fastening screw (TE, SMR)</i> Vis de fixation commutateur (TE, SMR) | M5x0,8 | 4,7÷5,1 | 0,48÷0,52 | 3,5÷3,8 |
| Vite fiss. parafango anteriore <i>Front fender fastening screw</i> Vis de fixation pare-boue avant | M6x1 | 10,3÷11,13 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3 |
| Vite fiss. parafango post. <i>Rear fender fastening screw</i> Vis de fixation pare-boue arrière | M6x1 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3 |
| Vite fiss. protezione ammortizzatore <i>Rear shock absorber guard fastening screw</i> Vis de fixation protection amortisseur | M6x1 | 5,9 | 0,6 | 4,3 |
| Vite fiss. pannello laterale destro <i>R.H. side panel fastening screw</i> Vis de fixation porte-numéro droit | M6x1 | 3,2÷3,6 | 0,33÷0,37 | 2,4÷2,7 |
| Vite fiss. pannello laterale sinistro <i>L.H. side panel fastening screw</i> Vis de fixation porte-numéro gauche | M6x1 | 3,2÷3,6 | 0,33÷0,37 | 2,4÷2,7 |
| Vite fiss. distanziale sella <i>Seat spacer fastening screw</i> | M6x1 | 5,9 | 0,6 | 4,3 |

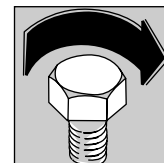
(*) : "LOCTITE 243"

| Applicazione Application Application | Filettatura Threading Filetate | Nm | Kgm | Lb/ft |
|---|--------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Vite fiss. rubinetto carburante <i>Fuel cock fixing screw</i> Vis de fixation robinet carburant | φ 5,5 | 2,3÷2,5 | 0,24÷0,26 | 1,7÷1,9 |
| Vite fiss. anteriore serbatoio <i>Fuel tank fastening screw</i> Vis de fixation avant réservoir | M6x1 | 9,3÷10,3 | 0,95÷1,05 | 0,95÷1,05 |
| Vite fiss. disco freno anteriore <i>Front disc brake fastening screw</i> Vis de fixation disque frein avant | M6x1 (*) | 13,7÷15,7 | 1,4÷1,6 | 10,1÷11,6 |
| Vite fiss. perno ruota anteriore <i>Front wheel axle fastening screw</i> Vis de fixation pivot roue avant | M10x1,5 | 49÷54 | 5,0÷5,5 | 36,2÷39,8 |
| Vite fiss. pinza freno anteriore <i>Front brake caliper fastening screw</i> Vis de fixation étrier frein avant | M8x1,25 | 23,3÷26,5 | 2,45÷2,75 | 17,3÷19,5 |
| Nipplo fiss. raggio ruota <i>Wheel spoke fastening nipple</i> Nipple de fixation rayons roue | M4x0,75 | 4,2÷4,6 | 0,43÷0,47 | 3,1÷3,4 |
| Vite fiss. disco freno posteriore <i>Rear brake disc fastening screw</i> Vis de fixation disque frein arrière | M6x1 (*) | 13,7÷15,7 | 1,4÷1,6 | 10,1÷11,6 |
| Dado fiss. corona posteriore <i>Rear sprocket fastening nut</i> Ecrou de fixation couronne arrière | M8x1,25 (*) | 32,4÷36,3 | 3,3÷3,7 | 23,9÷26,8 |
| Perno ruota posteriore <i>Rear wheel axle</i> Pivot roue arrière | M20x1,5 | 135,3÷149 | 13,8÷15,2 | 100÷110 |
| Vite fiss. silenziatore di scarico <i>Exhaust silencer fastening screw</i> Vis de fixation silencieux d'échappement | M6x1 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3 |
| NOTA: Dove non diversamente indicato, coppie di serraggio standard per le seguenti filettature If not otherwise specified, standard tightening torques for the following thread Sinon autrement indiqué, les couples de serrage standard pour les taraudages sont les suivantes | M5x0,8 M6x1 M8x1,25 | 5,6÷6,2 8,8÷9,8 21,6÷23,3 | 0,57÷0,63 0,9÷1 2,2÷2,4 | 4,1÷4,5 6,5÷7,2 16÷17,3 |

(*) : "LOCTITE 243"

(*) : "LOCTITE 242"

ANZIEHMOMENT PARES DE TORSION



VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

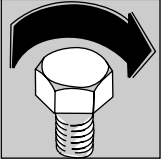
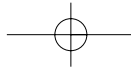
| Anwendung Aplicacion | Gewinde Fileteado | Nm | Kgm | Lb/ft |
|---|----------------------|------------|-----------|---------|
| <i>Befestigungsschraube Umschalter</i> (TE, SMR) Tornillo fijación conmutador (TE, SMR) | M5x0,8 | 4,7÷5,1 | 0,48÷0,52 | 3,5÷3,8 |
| <i>Befestigungsschraube Vorderkotflügel</i> Tornillo fijación guardabarror delantero | M6x1 | 10,3÷11,13 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3 |
| <i>Befestigungsschraube Hinterkotflügel</i> Tornillo fijación guardabarros trasero | M6x1 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3 |
| <i>Befestigungsschraube Stossdämpferschutz</i> Tornillo fijación protección amortiguador | M6x1 | 5,9 | 0,6 | 4,3 |
| <i>Befestigungsschraube rechter Nummerträge</i> Tornillo fijación portanúmero derecho | M6x1 | 3,2÷3,6 | 0,33÷0,37 | 2,4÷2,7 |
| <i>Befestigungsschraube linker Nummerträge</i> Tornillo fijación portanúmero izquierdo | M6x1 | 3,2÷3,6 | 0,33÷0,37 | 2,4÷2,7 |
| <i>Befestigungsschraube Satteldistanzstück</i> Tornillo fijación espaciador sillín | M6x1 | 5,9 | 0,6 | 4,3 |

(*): "LOCTITE 243"

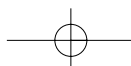
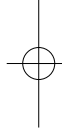
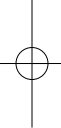
| Anwendung Aplicacion | Gewinde Fileteado | Nm | Kgm | Lb/ft |
|--|----------------------|-----------|-----------|-----------|
| <i>Befestigungsschraube Treibstoffhahn</i> Tornillo sujeción grifo carburante | φ 5,5 | 2,3÷2,5 | 0,24÷0,26 | 1,7÷1,9 |
| <i>Vordere Befestigungsschraube Behälter</i> Tornillo fijación delantera del depósito | M6x1 | 9,3÷10,3 | 0,95÷1,05 | 0,95÷1,05 |
| <i>Befestigungsschraube Vorderradbremsscheibe</i> Tornillo fijación disco freno delantero | M6x1 (*) | 13,7÷15,7 | 1,4÷1,6 | 10,1÷11,6 |
| <i>Befestigungsschraube Vorderradzapfen</i> Tornillo fijación eje rueda delantera | M10x1,5 | 49÷54 | 5,0÷5,5 | 36,2÷39,8 |
| <i>Befestigungsschraube Vorderradbremssattel</i> Tornillo fijación zapata freno delantero | M8x1,25 | 23,3÷26,5 | 2,45÷2,75 | 17,3÷19,5 |
| <i>Befestigungsnippel Radspeiche</i> Baquilla roscada fij. rayo de la rueda | M4x0,75 | 4,2÷4,6 | 0,43÷0,47 | 3,1÷3,4 |
| <i>Befestigungsschraube Hinterradbremsscheibe</i> Tornillo fijación disco freno trasero | M6x1 (*) | 13,7÷15,7 | 1,4÷1,6 | 10,1÷11,6 |
| <i>Befestigungsmutter Hinterkranz</i> Tuerca fijación rueda catalina trasera | M8x1,25 (*) | 32,4÷36,3 | 3,3÷3,7 | 23,9÷26,8 |
| <i>Hinterradzapfen</i> Eje rueda trasera | M20x1,5 | 135,3÷149 | 13,8÷15,2 | 100÷110 |
| <i>Befestigungsschraube Abgasschalldämpfer</i> Tornillo fijación silenciador de escape | M6x1 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3 |
| <i>NOTA: Wenn nichts anders angegeben, Standardanzugsmomente für folgende Gewinde</i> | M5x0,8 | 5,6÷6,2 | 0,57÷0,63 | 4,1÷4,5 |
| | M6x1 | 8,8÷9,8 | 0,9÷1 | 6,5÷7,2 |
| | M8x1,25 | 21,6÷23,3 | 2,2÷2,4 | 16÷17,3 |

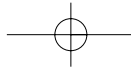
(*): "LOCTITE 243"

(*): "LOCTITE 242"

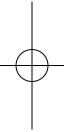


**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
FUERZAS DE TORSION**



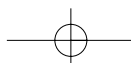
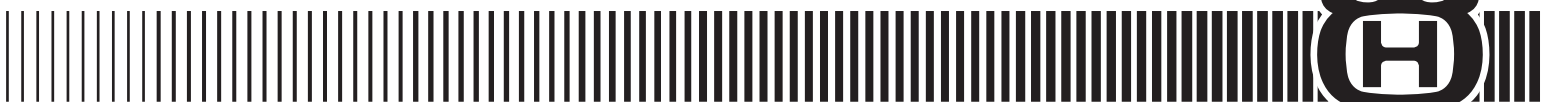
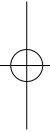


**NOTE PER MODELLI U.S.A.
NOTES FOR U.S.A. MODELS
NOTES POUR MODELES U.S.A.
ANMERKUNG FÜR U.S.A. MODELL
NOTE POR MODELOS U.S.A.**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

Z



**NOTE PER MODELLI U.S.A.
NOTES FOR U.S.A. MODELS
NOTES POUR MODELES U.S.A.
ANMERKUNG FÜR U.S.A. MODELL
NOTE POR MODELOS U.S.A.**

NOTES FOR USA MODEL



DISCLAIMER OF WARRANTY

IN ACCEPTING DELIVERY OF THIS MOTORCYCLE THE BUYER OR TRANSFEREE ACKNOWLEDGES THAT HE HAS THOROUGHLY INSPECTED THE MOTORCYCLE, AND FURTHER AGREES TO ACCEPT THE MOTORCYCLE AS IS WITH ALL DEFECTS OR FAULTS, CONCEALED OR OBVIOUS. HE FURTHER AGREES THAT NO WARRANTIES ATTACH, EXPRESS OR IMPLIED, INCLUDING ANY WARRANTY OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR ANY PARTICULAR PURPOSE. THE BUYER OR TRANSFEREE INDEMNIFIES AND HOLDS HARMLESS **CAGIVA U.S.A.**, **MV Agusta Motorcycles S.p.A.**, THEIR AGENTS AND EMPLOYEES. FOR ANY FAILURE OF PERFORMANCE, COST OF SERVICE, OR REPAIR. THE BUYER FURTHER ACKNOWLEDGES THAT THIS MOTORCYCLE IS NOT INTENDED FOR USE ON PUBLIC STREETS, ROADS, HIGHWAYS, OR TRAILS UNDER PUBLIC JURISDICTION AND THAT USE ON SUCH MAY VIOLATE STATE AND FEDERAL LAW.

**NOTE PER MODELLI U.S.A.
 NOTES FOR U.S.A. MODELS
 NOTES POUR MODELES U.S.A.
 ANMERKUNG FÜR U.S.A. MODELL
 NOTE POR MODELOS U.S.A.**

Noise emission warranty

Cagiva Motor S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be addressed to Cagiva U.S.A. 2003 MARYLAND ROAD.

WILLOW GROVE, PA 19090-4193
 215-830-3300

Tampering warning

Tampering with Noise Control System Prohibited.

Federal law prohibits the following acts or causing thereof:

- (1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, or
- (2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below.

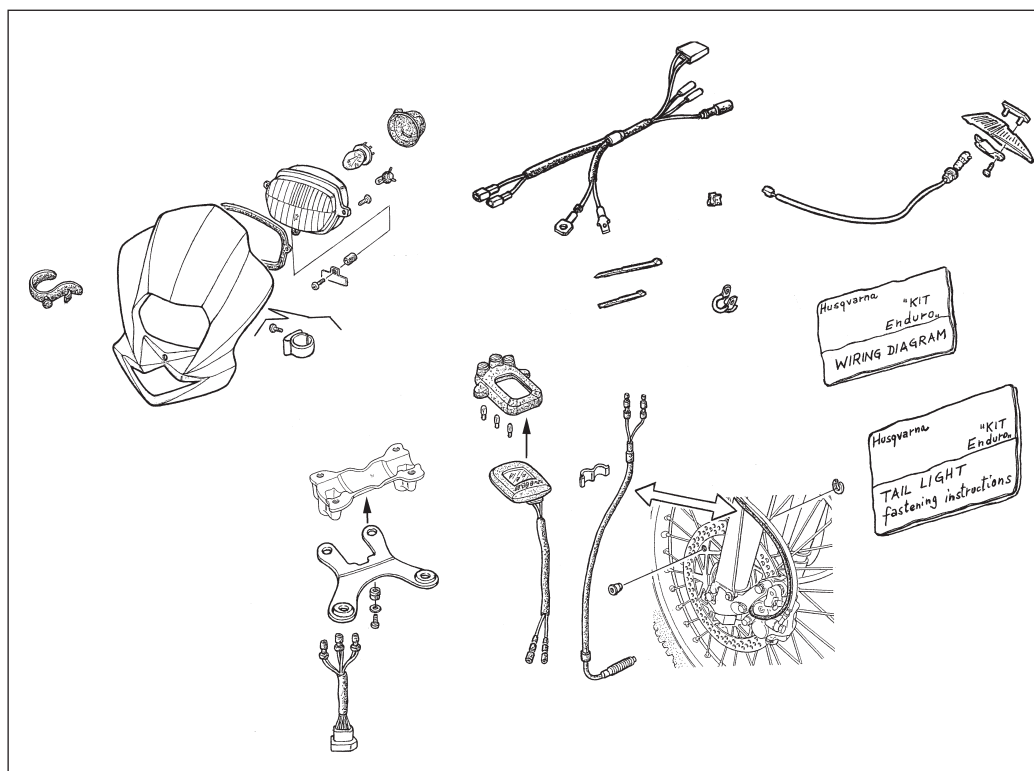
- 1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
- 2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
- 3) Lack of proper maintenance.
- 4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.

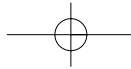
Warning statement

This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use.

Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

“ENDURO” KIT (Part. Nr. 8000A0436)





**NOTE PER MODELLI U.S.A.
NOTES FOR U.S.A. MODELS
NOTES POUR MODELES U.S.A.
ANMERKUNG FÜR U.S.A. MODELL
NOTE POR MODELOS U.S.A.**

