

SWM

ITALY - 1971



SUMMARY		PRELIMINARY CHECKS	27
PRESENTATION	4	INSTRUCTIONS FOR RUNNING-IN	27
IMPORTANT NOTICES	4	TROUBLESHOOTING	27
IMPORTANT	5	MOUNTING/DISMOUNTING OF RIDER AND PASSENGER	29
PRECAUTIONS FOR CHILDREN	5	ADJUSTING THE REAR-VIEW MIRRORS	31
SAFE RIDING AND MOTORCYCLE SAFETY	6	STARTING THE ENGINE	32
IDENTIFICATION DATA	8	IMPORTANT NOTE IN CASE OF COLD STARTS AT LOW TEMPERATURES	33
CONTROLS AND INSTRUMENTS	9	STOPPING THE MOTORCYCLE AND THE ENGINE	33
RIGHT-HAND SIDE VIEW	9	ENGINE EMERGENCY STOP	34
LEFT-HAND SIDE VIEW	10	PERIODIC MAINTENANCE AND ADJUSTMENTS	35
CONTROLS AND INSTRUMENTS	11	REMOVING THE SIDE PANELS	35
COMBINED INSTRUMENT	15	ENGINE-TRANSMISSION OIL LEVEL	35
WARNING AND SIGNALLING LIGHTS	15	ENGINE OIL AND FILTER CHANGE	35
SPEEDOMETER	16	AIR FILTER CHECK AND/OR REPLACEMENT	37
APPENDIX: DTC LIST	17	SPARK PLUG CHECK	37
CONTROLS	21	TYRES	38
IGNITION SWITCH	21	THROTTLE CONTROL CABLE ADJUSTMENT	39
STEERING LOCK	21	FRONT BRAKE FLUID LEVEL CHECK	40
R.H. HANDLEBAR SWITCH	22	REAR BRAKE FLUID LEVEL CHECK	40
L.H. HANDLEBAR SWITCH	22	BRAKE PAD WEAR CHECK	41
THROTTLE CONTROL	22	PAD CLEANING	41
FRONT BRAKE CONTROL	22	PAD INSTALLATION	41
CLUTCH CONTROL	23	DISC CLEANING	41
COMBINED BRAKING CONTROL	23	BRAKE DISC WEAR	42
GEAR SHIFT CONTROL	24	COMBINED BRAKING PEDAL POSITION ADJUSTMENT	42
FUEL	24	REAR BRAKE PEDAL FREE PLAY ADJUSTMENT	42
SIDE STAND	26	FRONT SUSPENSION COMPRESSION ADJUSTMENT	43
INSTRUCTIONS FOR USING THE MOTORCYCLE	27	REAR SHOCK ABSORBER SPRING PRELOAD ADJUSTMENT	43

FORK FUNCTIONALITY CHECK	44
STEERING BEARING CHECK	44
CHAIN CLEANING AND LUBRICATION	45
CHAIN/FRONT SPROCKET/REAR SPROCKET WEAR CHECK	45
CHAIN ADJUSTMENT	46
BLOW-BY TUBE CLEANING	46
CLUTCH ADJUSTMENT	47
REMOVING THE FRONT WHEEL	48
REFITTING THE FRONT WHEEL	48
REMOVING THE REAR WHEEL	49
ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION	50
IGNITION SYSTEM	50
BATTERY	54
BATTERY CHARGER	54
FUSES	56
HEADLIGHT BULB REPLACEMENT	57
TAILLIGHT BULB REPLACEMENT / PLATE LIGHT	57
TURNING INDICATOR BULB REPLACEMENT	57
HEADLIGHT ADJUSTMENT	58
APPENDIX	59
LONG PERIOD OF INACTIVITY	59
CLEANING	59
PRE-DELIVERY INSPECTION	60
APPENDIX A	61

PRESENTATION

Welcome to the SWM motorcycling Family!

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

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

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

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

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

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

This motorcycle is fitted with components designed and constructed using cutting-edge systems and technologies.

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

IMPORTANT NOTICES

SIX DAYS models are ROAD use motorcycles; they are guaranteed exempt from functional defects and covered with legal guarantee, as far as the STANDARD CONFIGURATION IS MAINTAINED and the suggested maintenance table, shown in Appendix A, is observed.



IMPORTANT

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

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

NOTE

the warranty is NULL AND VOID if the motorcycle is rented.

Important Notice

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

**WARNING**

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

**CAUTION**

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

Note

Gives helpful information.

Parts Replacement

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

**WARNING**

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

**WARNING**

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

PRECAUTIONS FOR CHILDREN**WARNING:**

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

SAFE RIDING AND MOTORCYCLE SAFETY

Here are some basic principles for riding your motorcycle safely.

- Remember that your safety and the safety of your passenger come first. Reaching your destination safely must be your main aim.
- The rider and the passenger must wear appropriate protective clothing, such as suit, gloves, shoes and helmet homologated for motorcycle use.
- The rider must be seated on the motorcycle in a position that gives the best possible visibility of the road ahead.
- Ride the motorcycle carefully and set the speed according to traffic and the type of road. Smooth riding helps you to assess danger and enter bends more precisely.
- Always observe road signs and adjust your speed accordingly.
- Always observe speed limits.
- Always assess the road conditions and adjust your speed accordingly.
- Reduce speed if it is raining and especially if there are puddles of water on the road.
- When riding on wet or low grip surfaces (snow, ice, mud, etc.) keep a moderate speed and avoid sudden braking and manoeuvres.
- Keep a safe distance from the vehicles in front of you.

- Before overtaking, check there are no obstacles in front of the vehicle you want to overtake and always check in the rear-view mirrors that there are no vehicles coming up from behind.
- Brake using both the front and the rear brake at the same time: this helps to maintain the stability of the vehicle.
- Release the clutch gradually when downshifting.
- If you feel tired or sleepy, take a break.
- Downshift in the following instances:

When going downhill and when braking to increase the braking action through engine compression; using only brakes when going downhill could cause the brake pads to overheat and reduce the braking action;

When going uphill or on the flat when the gear does not match the speed of the motorcycle (high gear and low speed);



WARNING

Downshift one gear at a time; downshifting more than one gear at a time may cause the engine to overrev and/or block the rear wheel.

- Do not switch off the engine when going downhill.
- When you ride with a passenger, increase the distance from the vehicles in front of you and bear in mind his/her weight when you brake and when you have to take a bend or overtake.
- The riding position of both the rider and the passenger is important for motorcycle control.
- While riding, the rider must keep both hands on the handlebar and both feet on the footrests in order to keep the motorcycle under control.
- The passenger must always hold on to the rider or the passenger handle with both hands and keep both feet on the passenger footrests. Never carry a passenger that is unable to firmly place both feet on the passenger footrests.
- Never ride under the influence of alcohol or drugs.
- This motorcycle is designed exclusively for road use. It is not suitable for off-road use.
- Do not use straps, cords, etc. to fasten luggage.

Only use approved panniers suitable for the type of motorcycle you are using.

- The maximum load carried (rider, passenger and luggage) may not exceed 319 kg.
- The luggage weight may never exceed 10 kg.

Anti-lock braking system -ABS

The ABS is an electromechanical braking-aid system: It prevents the wheels from locking during braking and helps keep the vehicle stable whenever the road surface is slippery, wet or dirty.

When road-holding conditions are bad, the system can operate to extend the braking distance (e.g., whenever there is gravel on the road or the road surface is slippery). In any case, it provides the minimum distance required for that particular road surface.

Nor should the fact that an ABS system is fitted provoke careless riding. The rider should always take every care on the road.

- Always use the recommended pads and tyres to ensure the ABS system's proper functionality.

Risks related to carbon monoxide

Exhaust gas contains carbon monoxide, a colorless and odorless gas. Breathing in carbon monoxide may cause loss of consciousness and death. If you start the engine in a fully or partially closed environment, the air you breathe in may contain a hazardous amount of carbon monoxide. Never start the motorcycle in a garage or other closed places.



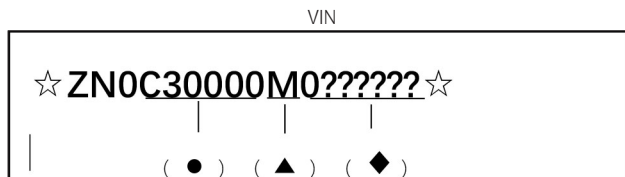
WARNING

Carbon monoxide is a toxic gas. Breathing in carbon monoxide may cause loss of consciousness and death. Avoid any areas or activities where you may be exposed to carbon monoxide.

IDENTIFICATION DATA

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

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

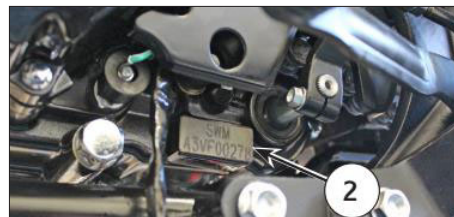
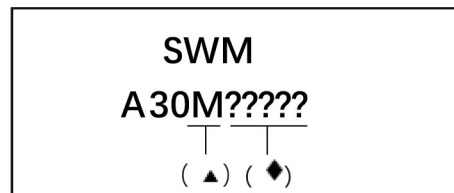


VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER

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

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

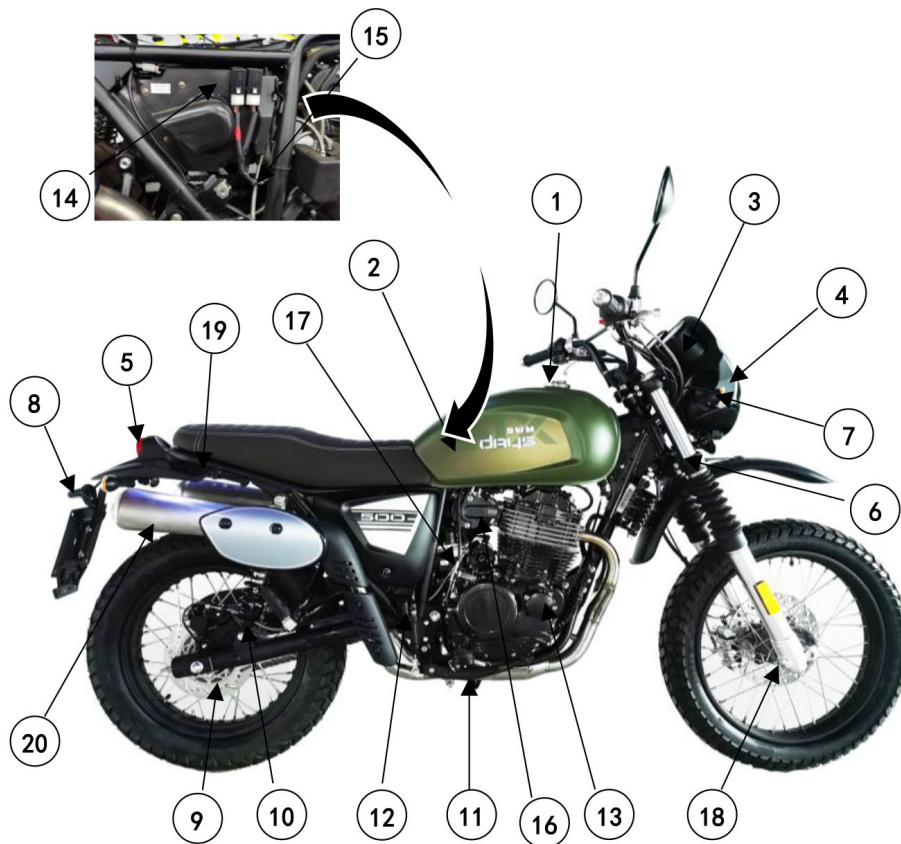
ENGINE NUMBER



1. Chassis serial number

2. Engine serial number

CONTROLS AND INSTRUMENTS



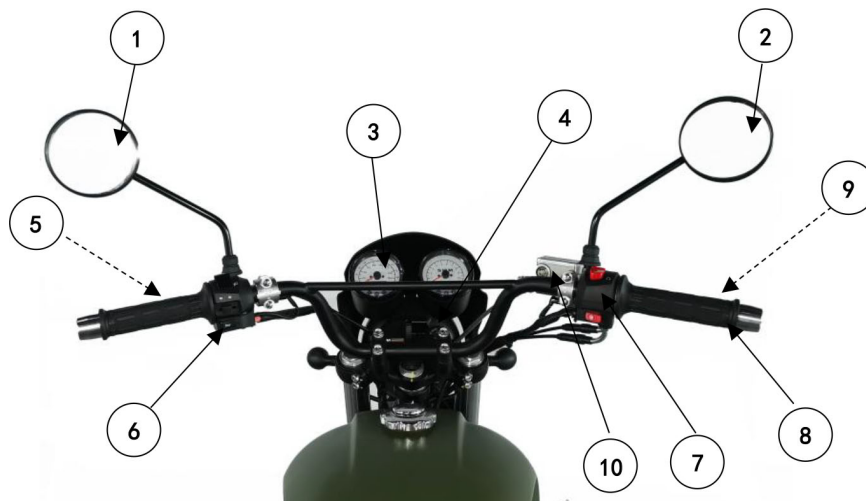
RIGHT-HAND SIDE VIEW

- 1) Fuel tank cap
- 2) Fuel tank
- 3) Instrument panel
- 4) Headlight
- 5) Taillight
- 6) Horn
- 7) Front turning indicators.
- 8) Rear turning indicators.
- 9) Rear brake disc
- 10) Rear brake calliper
- 11) Rear brake pedal
- 12) Rear brake pump
- 13) Engine oil filter
- 14) Air flir
- 15) Engine oil dipstick
- 16) Throttle body
- 17) ABS control unit.
- 18) Hydraulic fork adjuster
- 19) Passenger handle
- 20) Exhaust silencers



LEFT-HAND SIDE VIEW

- 1) Side stand
- 2) Front brake disc
- 3) Front brake calliper
- 4) Gear shift pedal
- 5) Battery
- 6) Fuses
- 7) Saddle
- 8) Canister
- 9) Transmission chain
- 10) Oil radiator
- 11) Contactor with main fuse
- 12) Rear shock absorber spring preload adjustment ring nut



CONTROLS AND INSTRUMENTS

- 1) Left-hand rear-view mirror
- 2) Right-hand rear-view mirror
- 3) Speedometer
- 4) Revolution counter
- 5) Ignition/steering lock block
- 6) Left-hand switch
- 7) Clutch control lever
- 8) Right-hand switch
- 9) Throttle twist grip
- 10) Front brake control lever
- 11) Front brake fluid reservoir

TECHNICAL DATA

ENGINE

Type	single cylinder, 4 stroke Air-cooled
Bore	90mm.
Stroke	70mm.
Displacement	445 . cm ³
Compression ratio	9.5:1
Starting	electric

TIMING SYSTEM

Type	single overhead camshaft
Valve clearance (with engine cold)	
Intake	0.07-0.10mm.
Exhaust	0.08-0.12mm.

LUBRICATION

Type	dry sump with lobe pump and cartridge filter and oil radiator
------------	---

IGNITION

Type	Electronic
Spark plug type	NGK DPR 8Z
Spark plug gap	0.6-0.8mm.

FUEL SYSTEM

Type	Electronic injection feed
------------	---------------------------

PRIMARY DRIVE

Drive pinion gear	24
Clutch ring gear	64
Transmission ratio	2.667

CLUTCH

Type	multidisc in oil bath with filter control
------------	---

TRANSMISSION

Type	with always grabbing gears
Transmission ratio	
1st gear	2,917 (35/12)
2nd gear	2.067 (31/15)
3rd gear	1.556 (28/18)
4th gear	1,300 (26/20)
5th gear	1,043 (24/23)
6th gear	0,917 (22/24)

SECONDARY DRIVE

Transmission sprocket	Z 15
Rear wheel sprocket	Z 40
Transmission ratio	2.666
Transmission chain dimensions	5/8" x 1/4"

FINAL RATIOS

1st gear	20,749
2nd gear	14,703
3rd gear	11,068
4th gear	9,246
5th gear	7,420
6th gear	6.523

CHASSIS

Type single-beam, double cradle

FRONT SUSPENSION

Type hydraulic with inverted fork legs \varnothing 43.

REAR SUSPENSION

Type double hydraulic shock absorber
(adjustable in pre-load and extension mode)

FRONT BRAKE

Type fixed \varnothing 260mm disc with hydraulic control and floating calliper

REAR BRAKE

Type fixed \varnothing 220 disc with hydraulic control and floating calliper

RIMS

Type steel -1,85" x19"

Rear steel -3,00" x17"

TYRES

Front 100/90 -19"

Rear 130/80 -17"

Cold tyre pressure Front

Rider only 1.8 psi

Rider and passenger 2.0 psi

Rear

Rider only 2.0 psi

Rider and passenger 2.2 psi

DIMENSION, WEIGHT, CAPACITY

Wheelbase 1460mm

Overall length 2170mm

Overall width 810mm

Overall height 1190mm

Saddle height 875mm

Kerb weight, without fuel 158kg

Fuel tank capacity reserve included 15L

Reserve fuel (warning light goes on) 2,5L

Transmission oil

Oil and oil filter replacement2.7kg

Oil replacement2.5kg

TABLE FOR LUBRICATION, SUPPLIES

Engine, gearbox and primary drive lubricating oil

SHELL SL 10W40

Brake system fluid

MOTUL DOT 4

Grease lubrication

MOTUL GREASE 100

Final drive chain lubrication

MOTUL CHAIN LUBE

Front fork oil

MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Oil for rear shock absorber







MOTUL SHOCK OIL FL

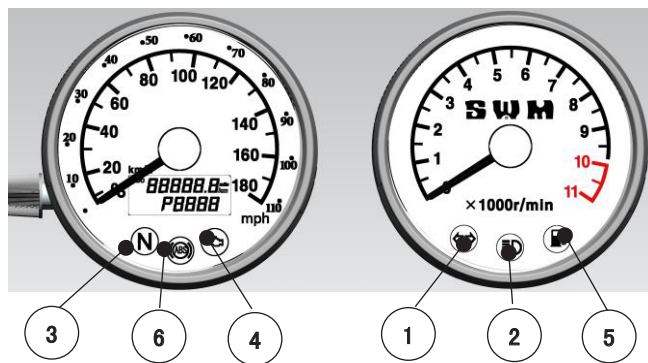
Electric contact protection

MOTUL EZ LUBE



COMBINED INSTRUMENT WARNING AND SIGNALLING LIGHTS

- 1) Turning indicator light. 
- 2) High-beam light 
- 3) Neutral warning light 
- 4) Engine failure warning light 
- 5) Fuel reserve warning light 
- 6) ABS warning light 



TURNING INDICATOR LIGHT “”

The light flashes when activating the left or right hand turning indicator using the control lever on the left-hand switch.

HIGH-BEAM LIGHT “”

The light comes on when activating the high-beam light using the control on the left-hand switch.

NEUTRAL WARNING LIGHT “”

The light comes on when the gear shift lever is in neutral position (no gear engaged).

ENGINE FAILURE WARNING LIGHT “”

When the ignition key is turned, the engine control unit runs a self-test, the light comes on for a few seconds and then goes off if no fault is found. If the light comes on while the engine is running, it means that there is an engine or injection system failure.

- Stop and turn off the engine.
- Wait a few minutes and restart the engine; if the light comes on again, contact your nearest SWM dealer to have the self-test system checked.

FUEL RESERVE WARNING LIGHT 

When the ignition key is turned, the light comes on for a few seconds and then goes off. If the light comes on while riding the motorcycle, it means that the fuel has gone into reserve (3 litres) and you need to refuel as soon as possible.

ABS SYSTEM FAULT WARNING LIGHT 

When the key is turned, the ABS control unit runs a self-test, the light comes on for a few seconds and then goes off indicating there is no fault.

If instead the light comes on while the motorbike is running, it means that there is a fault of the ABS braking system:

- Stop and turn off the engine.
- wait for a few minutes and restart the engine.

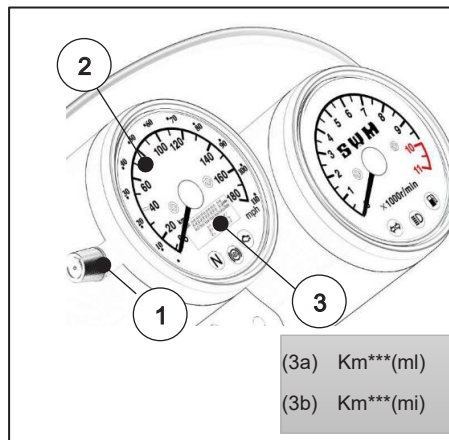
If the light turns on again, see the closest SWM dealer to check the ABS system.

SPEEDOMETER

- 1) Trip reset/scale change button (km or mi)
- 2) Speedometer
- 3) Display

The instrument consists of a speedometer (2) with two scales (km/h or mph) and a display (3) showing the total km or mi done (not resettable) at the top (3a) and the trip km or mi from the last reset at the bottom (3b).

To reset the trip counter, press the button (1); to change the scale from km to mi or vice versa, press and hold down the button (1).

**REVOLUTION COUNTER**

The rev. counter allows the driver to monitor the number of engine revs. Maintain the engine speed within 8000 rpm.

**WARNING**

The motor can be ruined by exceeding 8000 rpm.

ERROR MESSAGES

In the event of a fault, the relevant error code is indicated on the display (3); Find the nearest closest SWM dealer to check the fault.

Operate as shown for the following error codes.

APPENDIX: DTC LIST

No.	System or component	Error code	Error description	Driver behavior
1	Coolant/Oil Sensor	P0118	Coolant/Oil Temperature Sensor Circuit High Voltage or Open	Stop the engine and check whether the cylinder temperature sensor is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.
2		P0117	Coolant/Oil Temperature Sensor Circuit Low Voltage	
3	Cylinder	P0116	Cylinder temperature constant	
4		P1116	Cylinder temperature too high	Stop the engine and check whether the cylinder temperature sensor is connected effectively. Check if there's enough coolant in engine. If the error still persists ask for assistance.
5	Crankshaft Position Sensor (CKP)	P0336	CKP Sensor Noisy Signal	Check if the crankshaft position sensor cable (Blue white/green white cable normally) is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.
6		P0335	CKP Sensor No Signal	
7	Ignition Coil	P2301	Ignition coil "A" short circuit to high voltage (1st cylinder)	Check if the ignition coil circuit is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.
8		P2300	Ignition coil "A" short circuit to low voltage (1st cylinder)/ open circuit	
9	Throttle Position Sensor (TPS)	P0123	TPS Circuit High Voltage	Check if the TPS sensor is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.
10		P0122	TPS Circuit Low Voltage or Open	
11	Canister Solenoid Valve	P0459	Canister solenoid valve short circuit to high voltage	Check if the canister solenoid valve circuit is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.
12		P0458	Canister solenoid valve short circuit to low voltage/ open circuit	
13	Front Oxygen Sensor	P2A00	Front oxygen sensor signal activate failure	

No.	System or component	Error code	Error description	Driver behavior
14		P00D1	Front oxygen sensor heating circuit low current	Check if the front oxygen sensor is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.
15	Fuel Pump Relay (FPR)	P0232	FPR Coil Circuit High Voltage	Check if the fuel pump relay is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.
16		P0231	FPR Coil Circuit Low Voltage or Open	
17	Front Oxygen Sensor	P014D	Slow response of front oxygen sensor from thin to thick	Check if the front oxygen sensor is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.
18		P014C	Slow response of front oxygen sensor from thick to thin	
19	ECU Read-Only Memory	P0601	ECM ROM validation error	Remove ECM and plug again. If the error still persists ask for assistance.
20	1st Cylinder Injector	P0262	1st cylinder injector short circuit to high voltage	Check if the front oxygen sensor is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.
21		P0261	1st cylinder injector short circuit to low voltage/open circuit	
22	Intake Pressure	P3106	Low intake pressure in steady state	Check if the intake manifold pressure sensor is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.
23	Manifold Absolute Pressure Sensor (MAP)	P0108	MAP Circuit High Voltage	
24		P0107	MAP Circuit Low Voltage or Open	
25	Intake Pressure Sensor	P0105	Intake pressure sensor signal	
26		P0109	Intake pressure sensor signal error fluctuation	
27	Intake Temperature Sensor	P0114	Intake temperature sensor signal error fluctuation	Check if the intake air temperature sensor is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.
28	Intake Air Temperature	P0113	IAT Circuit High Voltage or Open	
29	Sensor (IAT)	P0112	IAT Circuit Low Voltage	
30	Intake Temperature Sensor	P0111	Intake temperature sensor signal stuck	Check if there's history error. Reset. If the error still persists ask for assistance.
31	MIL	P0650	MIL Circuit Malfunction	

No.	System or component	Error code	Error description	Driver behavior	
32	Front Oxygen Sensor	P2195	Front oxygen sensor PE too thin	Check if the front oxygen sensor is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.	
33		P2196	Front oxygen sensor too thick when fuel cutoff for deceleration		
34	Oxygen Sensor	P0132	O2S 1 Circuit High Voltage		
35		P0131	O2S 1 Circuit Low Voltage		
36	1st cylinder	P0301	1st cylinder not working		
37	Oxygen Sensor Heater	P0031	O2S Heater Circuit Low Voltage/Open Circuit		
38		P0032	O2S Heater Circuit High Voltage		
39	System Voltage	P0563	System Voltage High		Check if the voltage regulator is connected effectively. Reset. If the error still persists ask for assistance.
40		P0562	System Voltage Low		
41	Vehicle Speed Sensor	P0500	VSS No Signal		Check if the vehicle speed sensor is connected effectively. Use multimeter to check the voltage (12V- 14.7V normally). If the error still persists ask for assistance.
42	Secondary air compensating valve	P2257	Secondary air compensating valve open circuit/short circuit low voltage	Check if the secondary air compensating valve is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.	
43		P2258	Secondary air compensating valve short circuit high voltage		

No.	System or component	Error code	Error description	Driver behavior
44	Park Neutral Switch Diag	P0850	Park Neutral Switch Error	Check if the park neutral switch is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.
45	Tachometer	P1693	Tachometer Circuit Low Voltage	Check if the crankshaft position sensor is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.
46		P1694	Tachometer Circuit High Voltage	
47	Idle Control System	P0505	Idle Speed Control Error	Check if the circuit is connected effectively. Reset. If the error still persists ask for assistance.
48	Injector	P0201	Injector 1 Circuit Malfunction	Check if the injector 1 is connected effectively. If the error still persists ask for assistance.



CONTROLS

IGNITION SWITCH

The ignition switch has three positions:

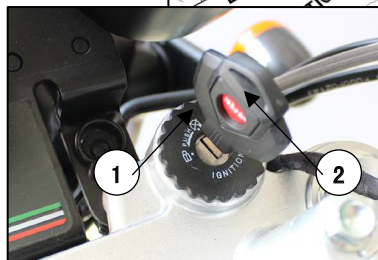
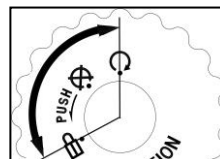
- ⌚ Motorcycle start position (key not removable).
- ⊗ Key removal position.
- 🔒 Steering lock position (key removable)

Key removal position “⊗”

Turning the key to position ⊗, the engine and the lights go off and you can remove the key from the ignition block.

Start position “⌚”

From the key removal position ⊗, turn the key (2) clockwise to the start position ⌚; the lights and the display will come and you can start the motorcycle.



STEERING LOCK

The motorcycle comes with a steering lock located on the ignition switch (1). Lock the steering as follows:



- Turn handlebar to the left
- Insert key (2) in the ignition switch (1) set to ⊗.
- Press the key (2) and turn it anticlockwise to position 🔒.
- Remove the key (2).

To unlock the steering lock, reverse the above procedure.


R.H. HANDLEBAR SWITCH


The right-hand switch features the following controls:

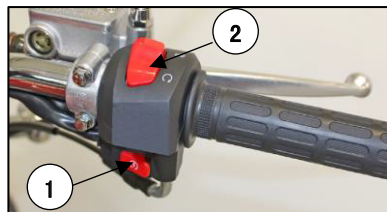
- 1) Engine start button

Pressing the button (1) with the key in  position and the switch (2) in  position, the engine starts.






- 2) Engine KILL SWITCH.

Flicked to  position, disables engine starting and running.

Flicked to  position, enables engine starting and running.

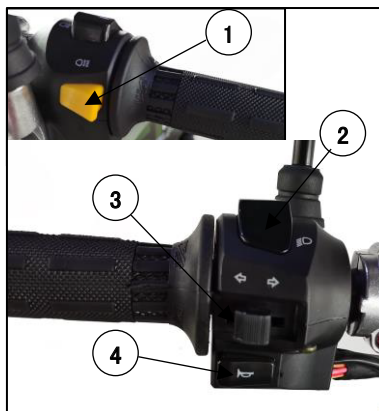
**L.H. HANDLEBAR SWITCH**

The left-hand switch features the following controls:

- 1)  High beam flasher (self-cancelling)
- 2)  High beam
-  Low beam
- 3)  Left-hand turning indicators (self-cancelling)
-  Right-hand turning indicators (self-cancelling)

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

- 4)  Warning horn

**THROTTLE CONTROL**

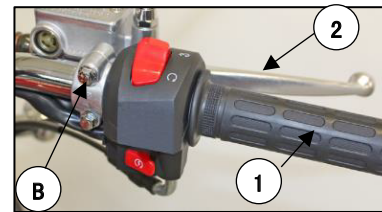
The throttle twistgrip (1) is located on the right-hand side of the handlebar.

FRONT BRAKE CONTROL

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

**CAUTION**

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



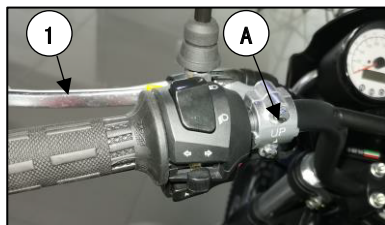
CLUTCH CONTROL

The clutch control lever (1) is located on the left-hand side of the handlebar and is equipped with a protection.

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

**CAUTION**

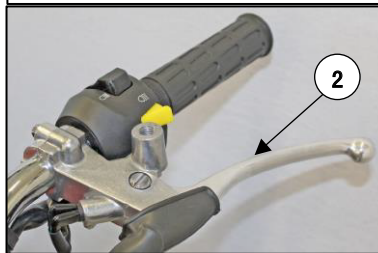
Do not forget to tighten the screws after adjustment.

**COMBINED BRAKING CONTROL**

The combined braking control pedal (1) is located in the motorcycle right side. A stop switch, when braking, causes the taillight lamp ignition.

Note

If you pull the lever (2) you'll brake using the front brake; if you press the pedal (1) a combined braking, for which the system will divide the braking, both on the front brake and on the rear one, will occur.



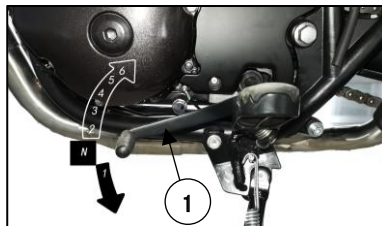
GEAR SHIFT CONTROL

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

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

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

Tighten the screw once operation is completed.

**CAUTION**

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

**WARNING**

Do not downshift when travelling at a speed that would force the engine to overrev in the next lower gear, or cause the rear wheel to lose grip.

FUEL

Recommended fuel: premium grade UNLEADED fuel (R.O.N. 95).

**WARNING**

Fuel is extremely flammable and can be explosive under certain conditions.

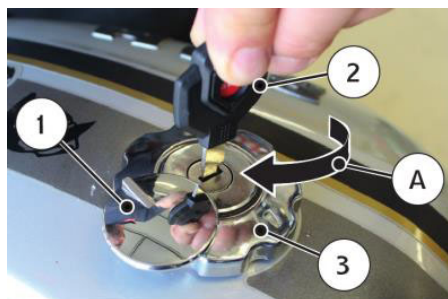
Always stop the engine and do not smoke or allow flames or sparks in the area where the motorcycle is refuelled or fuel is stored.

Proceed as follows:

- Turn off the engine.
- Move the lock cover (1) to the side.
- Insert the key (2) and turn it by 1/4 of a turn in the direction of "A" arrow to release the cap (3).
- Turn the cap (3) anticlockwise and remove it from the tank.
- Refuel through the filler neck (4).

**CAUTION**

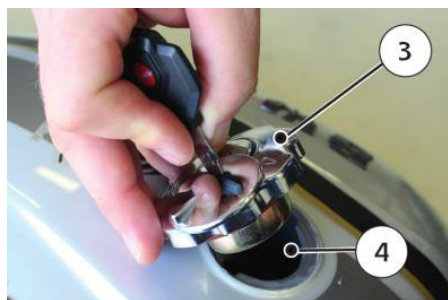
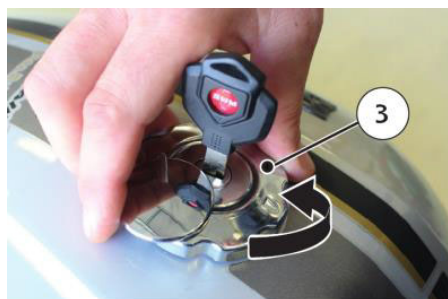
Do not fill the tank beyond the lower limit of the filler neck.



Refit the cap (3) by following the removal instructions in reverse order, then remove the key (2) and move the lock protective cover (1).

Note:

To refit the fuel cap (3), the key must be into the lock; the key (2) can be removed from the cap (3) only if the cap is properly closed.

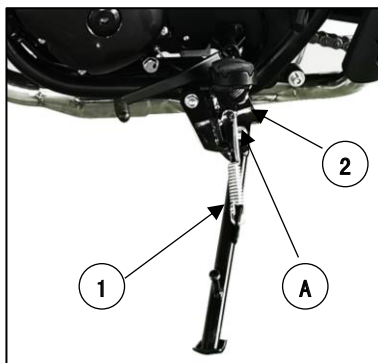


SIDE STAND

A side stand (1) is supplied with every motorcycle. Periodically check the side stand (see "Scheduled Maintenance Chart"); make sure that the springs are not damaged and the side stand moves freely. If the side stand is noisy, lubricate the fastening pivot (A).

**WARNING**

A safety sensor (2) is fitted on the motorbike, which allows starting it with the stand lowered and the gear in neutral. If a gear is engaged with the stand lowered, the engine turns off.

**WARNING**

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

**WARNING**

The motorcycle must be placed on its side stand **ONLY AFTER** the rider has dismounted. Once the motorbike has been brought from its rest position on the ground to vertical position, the rider has to raise the stand from the lowered to the raised position with his/her left foot.




INSTRUCTIONS FOR USING THE MOTORCYCLE

Note

If you are not familiar with the motorcycle operation, read paragraphs on “CONTROLS” before riding this motorcycle.

PRELIMINARY CHECKS

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

- Check fuel level and engine oil level;
- Check the brake fluid level;
- Check the steering by turning the handlebar both ways, fully home;
- Check the tyre pressure;
- Check the chain tension;
- Check and if necessary adjust the throttle control; turn the ignition switch to  position: check the lighting of instrument display and, with gear- box in neutral, make sure that the neutral warning light comes on;
- Turn on the high-beam light and check that the relative warning light comes on;
- Operate the turning indicators and check that the warning light comes on;
- Check if the rear stop light is functioning;
- Check that, after starting, the “ “Engine fault” and the “ “ABS fault” lights are not on.

INSTRUCTIONS FOR RUNNING-IN

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

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

TROUBLESHOOTING

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

The engine does not start

- The starting procedures are not correctly followed: follow the instructions given on paragraph “Starting the engine”
- Dirty spark plug: clean
- The spark plug does not spark: adjust the electrodes gap
- Faulty starter motor: repair or replace;
- Faulty start button: replace the switch
- Side stand lowered.

The engine has starting troubles

- Dirty or worn out spark plug: clean or replace

The engine starts, but it is erratic

- Dirty or worn out spark plug: clean or replace
- Faulty spark plug electrode gap: adjust;

The spark plug gets easily dirt:

- Unfit spark plug: replace

The engine lacks power

- Dirty air filter: clean
- The spark plug electrode gap is too large: adjust;
- Incorrect valve clearance: adjust;
- Insufficient compression: check for the cause
- Fuel pump protection filter or injector protection filter dirty: clean or replace the filters.

The engine knocks

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

The alternator fails to charge, or its charge is insufficient.

- The cables on the voltage regulator are badly connected, or in short-circuit: correctly connect, or replace.
- Faulty alternator coil: replace.
- De-magnetised alternator rotor: replace.
- Faulty voltage regulator: replace.

The battery overheats

- Faulty voltage regulator: replace.

Difficulty in shifting gears

- Engine oil with too high viscosity rating: replace with the recommended oil.

The clutch slips

- Insufficient spring load: replace.
- Worn-out clutch plates: replace.

Faulty brakes

- Worn-out pads: replace.



MOUNTING/DISMOUNTING OF RIDER AND PASSENGER

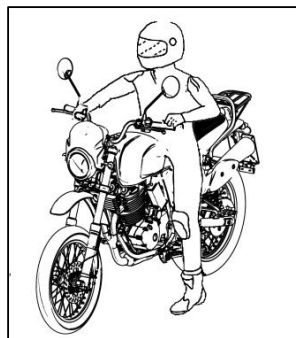
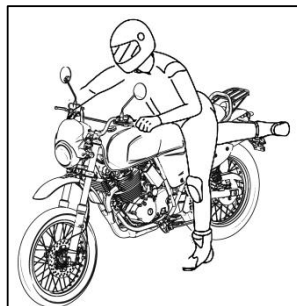
General

Carefully read the instructions below as they provide important information for rider and passenger safety and to prevent harm to persons or damage to the motorcycle.

The motorcycle must always be mounted or dismounted from the left-hand side with your hands free, no obstacles in the way and with the stand down.

The rider must be the first to get on and the last to get off the motorcycle and must control the stability of the motorcycle while the passengers mounts and dismounts.

Do not get off the vehicle by jumping or extending your legs and always dismount by following the instructions given in the relevant section.



Mounting of rider

With the motorcycle on the side stand, do the following:

- From the left side, hold the handlebar correctly with both hands and extend your right leg over the saddle.
- Sit on the motorcycle and place both feet on the ground. Balance the vehicle without putting all your weight on the side stand.



CAUTION

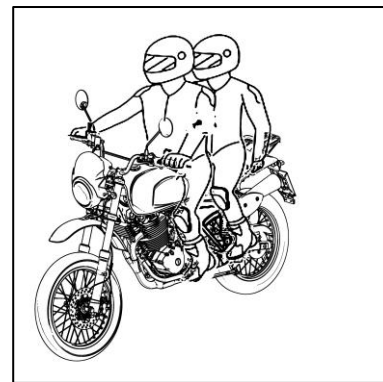
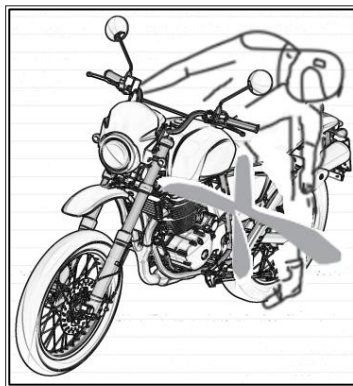
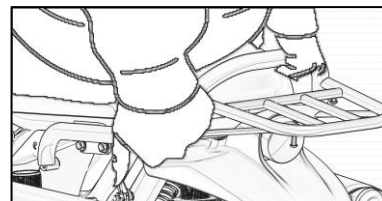
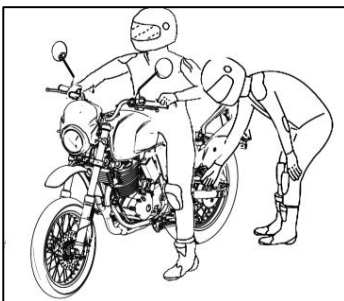
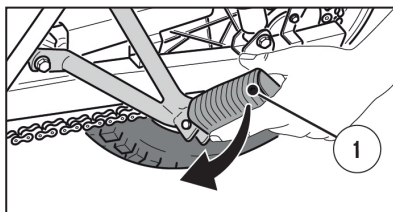
If you are unable to place both feet on the ground, put your right leg down with your left leg poised.

- Start the motorcycle as described in the relevant section.
- Using your left leg, fully retract the stand.

Mounting of passenger

Get the rider to mount first as described in the relevant section without starting the engine.

- Get the passenger to put the passenger footrests (1) down.



CAUTION

When in a riding position, the rider must not pull out or attempt to pull out the rear passenger footrests since this may unbalance the vehicle.

- Place your left hand on the rider's shoulder, your left foot on the footrest and then mount the motorcycle by lifting your right leg and moving carefully to avoid unbalancing the vehicle and the rider.
- Hold onto the special handles (2).
- Using your left leg, fully retract the stand.
- Start the motorcycle as described in the relevant section.

Dismounting the motorcycle

- Stop the vehicle and switch off the engine.



CAUTION

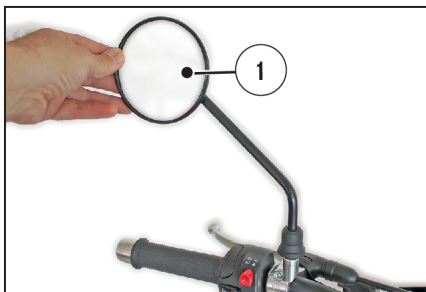
Make sure that the area where you want to park the vehicle is stable and level.

- Place both feet on the ground.
- Switch off the motorcycle as described in the relevant section.
- Using your left leg, fully extend the stand.
- Get the passenger to dismount first from the left-hand side of the vehicle by placing their foot on the left-hand footrest and raising their right leg.
- Tilt the motorcycle to the left until it rests on the stand.
- Firmly grasp the handlebar and dismount on the left-hand side by lifting your right leg.

ADJUSTING THE REAR-VIEW MIRRORS




Sit on the motorcycle as described in the relative paragraph.

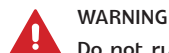
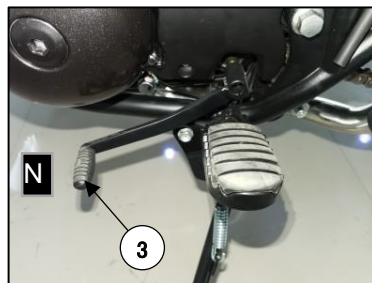
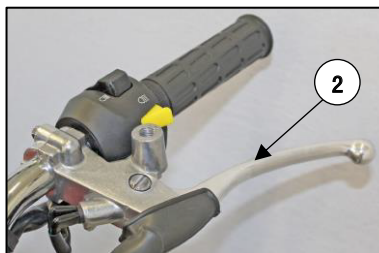
Adjust both mirrors (1) so that you can clearly see the road behind you when seated.



STARTING THE ENGINE

After getting on the motorcycle as described in the relative paragraph, operate as follows to start the engine:

- Place ignition key (1) to  position (the buzz that you hear when you turn the key to  is caused by the fuel pump which puts the feeding system under pressure);
- Pull the clutch lever (2), lift the side stand, or shift gear pedal (3) to neutral, Check that the button (4) is in  position and then press the start button (5).
- When a cold engine has just been started, do not increase revs, to ensure an adequate oil warmup and circulation.

**WARNING**

Do not run the cold motor with a high number of revs.

Note

A safety switch is set on the clutch lever support. This switch allows you to ONLY start the engine with the gearbox idle, or with the gear engaged and the clutch lever pulled.

With the stand lowered, the bike can only be started with the gear in neutral.

IMPORTANT NOTE IN CASE OF COLD STARTS AT LOW TEMPERATURES

It is recommended to briefly warm up at idle speed until you get a normal engine response to the accelerator openings.

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

IMPORTANT


Never accelerate the engine after a cold start.

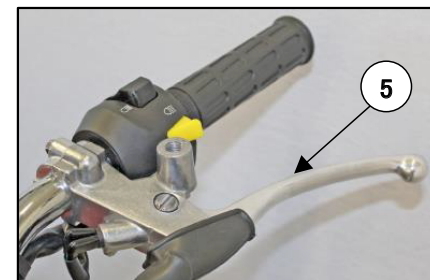
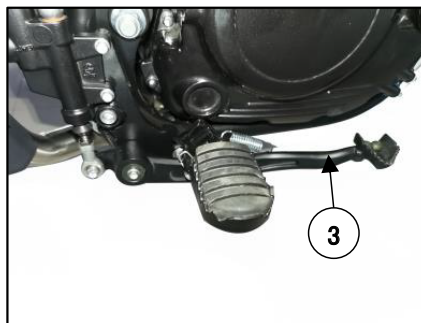
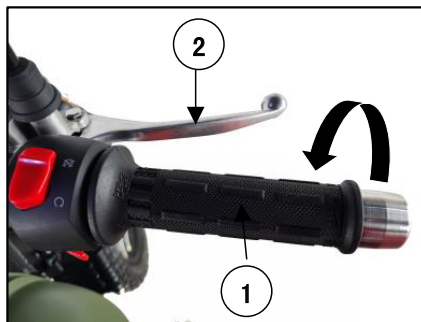


WARNING



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

STOPPING THE MOTORCYCLE AND THE ENGINE

- Fully close the throttle twist grip (1) to decelerate the motorcycle.
- Apply both front (2) and rear (3) brakes while downshifting (for sharp deceleration, operate in a decided manner on the brake lever and pedal).
- When stopped, pull the clutch lever (4) and shift gear lever (5) into the neutral position.
- Turn the ignition key (6) to the  position (position for removing key).



ENGINE EMERGENCY STOP

- Flick the red switch (7) to  stop the engine and then flick it back to  position

When the bike is off, place it on its side stand.



WARNING

It can be useful to use the front brake independently or to use the combined braking depending on the situation. Be careful when using the front brake, especially on slippery surfaces. Improper use of the brakes can lead to a serious crash.



WARNING

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



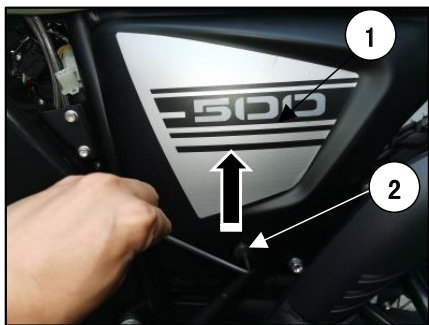
PERIODIC MAINTENANCE AND ADJUSTMENTS

REMOVING THE SIDE PANELS

For some maintenance operations, one or both the side panels need to be removed.

To remove the left-and right-hand side panels, operate as follows:

- Unscrew the screw (2).
- Lift the panel (1) releasing it from the upper hooks



ENGINE-TRANSMISSION OIL LEVEL

Keeping the motorbike level and upright, check the oil level through the inspection window (1) on the right crankcase. Check that the level is in the middle of the sight glass "A" between the MIN and MAX notch.

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

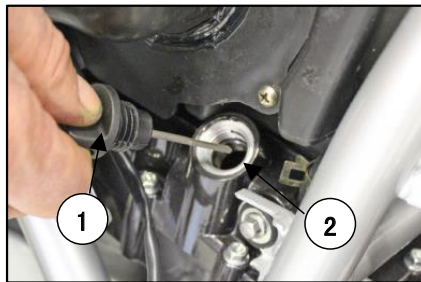
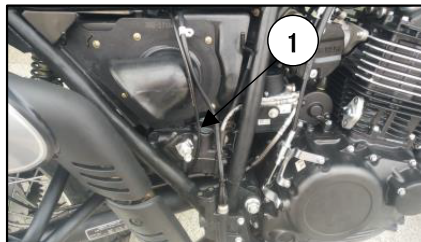
Note

Check the oil level when the engine has just been turned off and is still hot.



WARNING

Be careful not to touch hot engine oil.



ENGINE OIL AND FILTER CHANGE

Note

Carry out this operation with the engine hot

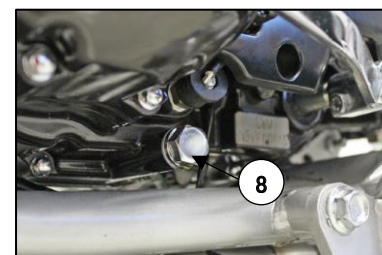
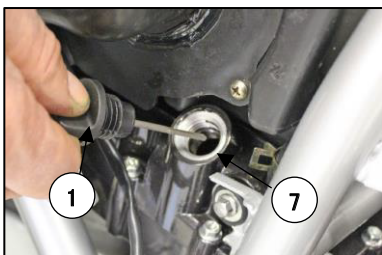
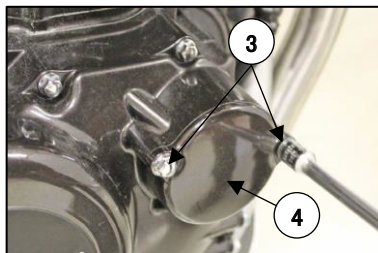
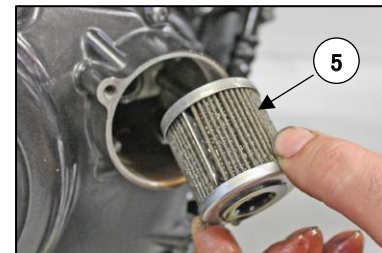
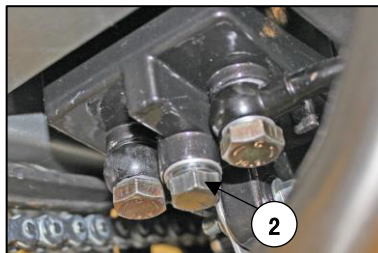


CAUTION

Be careful not to touch the hot oil.

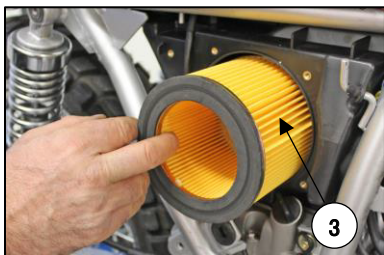
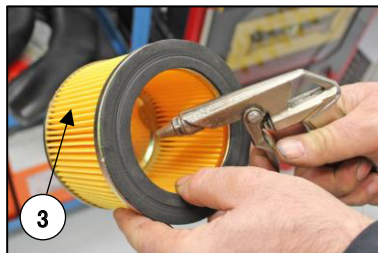
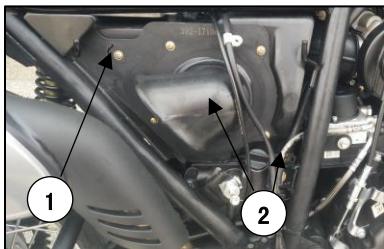
- Position the motorcycle on a flat surface in vertical position.
- Remove the RH side panel as described in the relative paragraph.
- Remove the oil dipstick (1).
- Place a basin underneath the oil tank in correspondence to the drain plug (2).
- Unscrew the drain plug (2) located at the bottom of the oil tank and let all the oil drain out.
- Place a basin underneath the engine in correspondence to the drain plug (8).
- Unscrew the drain plug (8) located on the left-hand side of the engine and let all the oil drain out.
- Undo the two screws (3) and remove the cap (4).
- Remove the filter (5), check its condition and replace it if necessary.
- Refit the drain plug (2) and the drain plug (8) replacing the sealing washer (tightening torque: 20Nm).

- Refit the filter (5) and the cap (4) replacing the seal (6).
- Pour about 1.7 kg of oil into the oil tank through the filler neck (7).
- Start the engine and let it run for a few minutes.
- Pour in the remaining oil (1 kg) to top up to the correct level.
- Reinsert the dipstick and screw it back into place and refit the side panel.



AIR FILTER CHECK AND/OR REPLACEMENT

- Remove the right panel as described in the relevant paragraph.
- Unscrew the five screws (1) and remove the filter cover (2).
- Remove the filter (3) and check its condition; to clean it, blow it with compressed air from outside to inside; if it is very dirty, replace it.
- Reassemble all parts, proceeding in reverse order.

**SPARK PLUG CHECK**

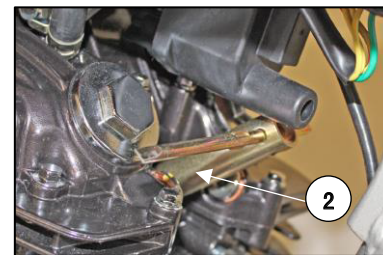
Spark plug (3) gap shall be 0.6 -0.8 mm.

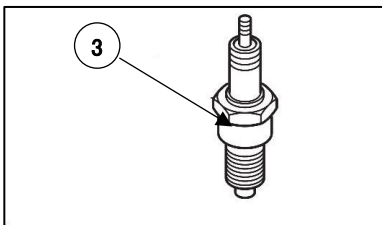
A wider gap may cause difficulties in starting the engine and overload the coil.

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

To reach the spark plug, carry out the following removal operations:

- Remove the cap (1).
- Insert the wrench provided (2) and remove the spark plug (3).





It is very useful to examine the status of the spark plug just after it has been removed from its seat, since the deposits and the colour of the insulator provide useful information.

Correct heat rating:

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

High heat rating:

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

Low heat rating:

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



WARNING

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



WARNING

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

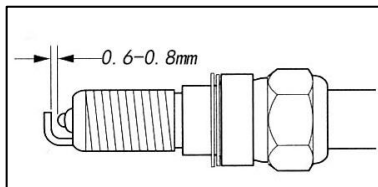


CAUTION

Before refitting the plug, thoroughly clean the electrodes and the insulator using a metal brush. Smear some graphite grease on spark plug thread, do it fully home finger tight then tighten it to 10-12 Nm. torque.

Loosen the spark plug then tighten it again to 10- 12 Nm.

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



TYRES

This motorcycle is equipped with tyres with inner tube.

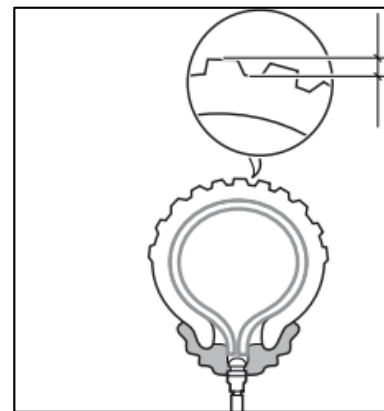


WARNING

The wheels have been designed to mount tyres with inner tube. It is prohibited to mount tubeless tyres.

- Check the condition of the tyres, they should not have any cracks, abrasions, etc. also check the state of wear of the tread by means of the indicators on the tyre.

MINIMUM HEIGHT OF THE TREAD	
FRONT	3 mm
REAR	3 mm



- Check the tyre pressure which should be as indicated under TECHNICAL DATA.



WARNING

The front and rear tyre must be of the same brand and model. Using different types of tyre for the front and rear will compromise motorcycle stability and handling.

Note

Tyres age even if they do not visibly appear worn; cracks in the sides or deformation of the tyre body are a sign of ageing. Have the tyres checked by a tyre dealer before using the motorcycle.



WARNING

Using the motorcycle with the tyres inflated to an incorrect pressure or with worn or deteriorated tyres may cause serious injury or death if losing control of the motorcycle.

THROTTLE CONTROL CABLE ADJUSTMENT

To check proper adjustment of the throttle control transmission, operate as follows:

- Turn throttle twistgrip (1) and make sure it has about 2 mm free play;
- Should this not be the case, move the two protective rubber washers (2);
- loosen the lock nuts (3) and act on the adjuster (4) to adjust the play;
- Tighten back the lock nuts (3);
- Reassemble all parts, in the reverse order compared to disassembly.



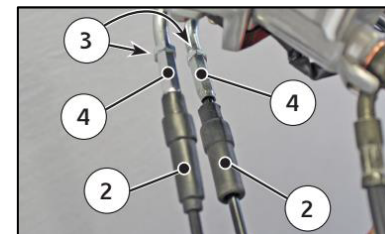
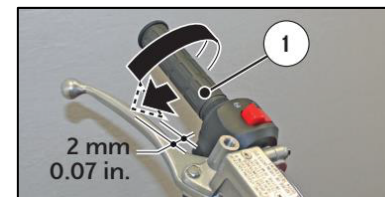
WARNING

Using the motorcycle with a damaged throttle control cable considerably endangers safe riding.



WARNING

Exhaust gas contains poisonous carbon monoxide. Never run the engine indoors.



FRONT BRAKE FLUID LEVEL CHECK

The fluid level in the pump reservoir may never drop below the minimum notch (LOWER) (1) visible on the pump body. A decrease of the fluid level will let air into the system, hence an extension of the lever stroke.

WARNING
If the brake lever feels too “soft” when pulled, there may be air in the brake lines or the brake may be defective. Since it is dangerous to ride the motorcycle under such conditions, have the brake system immediately checked by the SWM Dealer.

**CAUTION**

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

**CAUTION**

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

**CAUTION**

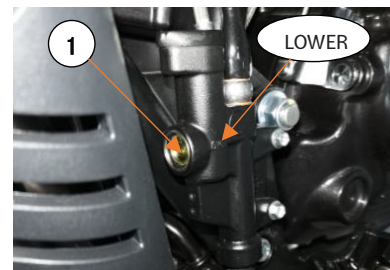
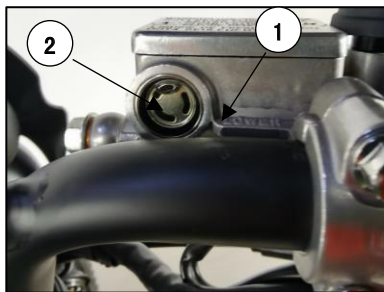
Brake fluid may cause pungency. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly with water and call a doctor if your eyes were exposed.

REAR BRAKE FLUID LEVEL CHECK

The level of fluid in the pump reservoir must never be below the minimum level “LOWER” indicated by the sight glass (1) on the pump body. A decrease of the fluid level will let air into the system, hence an extension of the lever stroke.

**WARNING**

If the brake lever feels too “soft” when pulled, there may be air in the brake lines or the brake may be defective. Since it is dangerous to ride the motorcycle under such conditions, have the brake system immediately checked by the SWM Dealer.



BRAKE PAD WEAR CHECK

Check the state of wear of the front brake pads (1) and the rear brake pads (2)

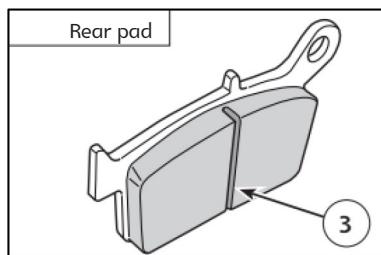
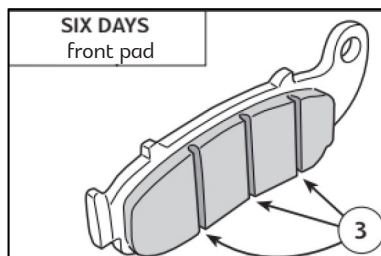
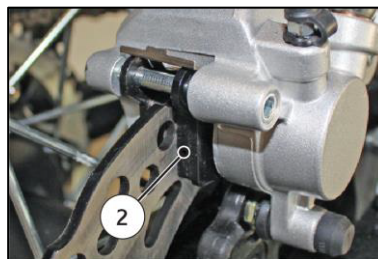
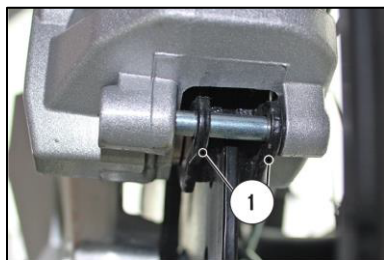
- The pads have a groove (3) that indicates wear; when the groove has almost disappeared, the pair of brake pads have to be replaced.

**CAUTION**

Contact an SWM dealer to have the brake pads replaced.

**WARNING**

After the brake pads have been replaced, ride carefully and brake gradually in order to allow the brake pads to properly run in/couple to the relative discs.

**PAD CLEANING**

Make sure that there are no traces of brake fluid or oil on the pads or discs. Use alcohol to clean the pads or discs from any traces of fluid or oil.

If the pads cannot be cleaned properly, replace them.

PAD INSTALLATION

Refit the pads following the removal procedure in reverse order.

**WARNING**

Do not ride the motorcycle until the brake lever or pedal is fully effective. "Pump" the brake lever or pedal until the pads are against the discs. The brake will not operate when the lever or pedal is activated for the first time.

DISC CLEANING

A poor braking efficiency can also be caused by the presence of oil on the disc. Oil or grease on the disc can be removed using a high flammability index solvent such as acetone or similar products.

BRAKE DISC WEAR

Measure the thickness of each disc in the point of maximum wear. Replace the disc if it wear exceeds the limit provided.

DISC	STANDARD	SERVICE LIMIT
FRONT	3.5 mm	3.0mm
REAR	4 mm	3.5 mm

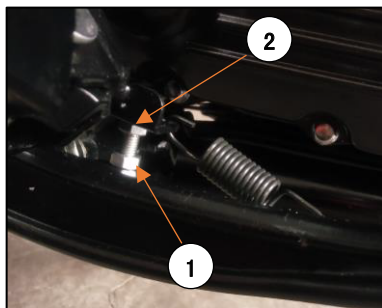


COMBINED BRAKING PEDAL POSITION ADJUSTMENT

The position of the rear brake pedal with respect to the footrest may be adjusted according to the individual needs.

To adjust, proceed as follows.

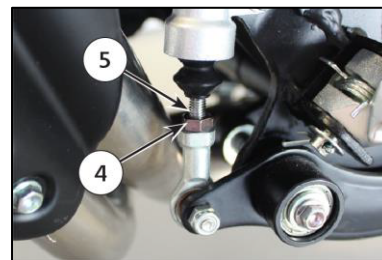
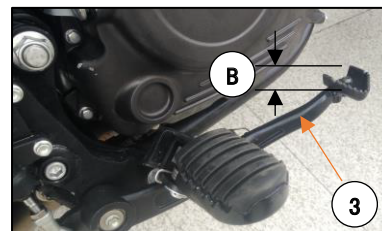
- Loosen the nut (1);
 - Act on the screw (2) to adjust the pedal position (3).
- Once this adjustment is completed, adjust the free play of the pedal as follows.



REAR BRAKE PEDAL FREE PLAY ADJUSTMENT

The combined braking pedal (3) must have a free play (B) of 3 mm before the braking action starts. Should this not happen, adjust as follows:

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



WARNING

In the absence of the required free play, the brake pads will rapidly wear, resulting in the risk of **TOTAL BRAKE INEFFICIENCY** or rear brake lock.

FRONT SUSPENSION COMPRESSION ADJUSTMENT

You can adjust the hydraulics in the front suspension.
Standard calibration: 16 clicks

- To make the adjustment, act on the adjusters (1) located on the lower part of the fork sleeves, turning the adjusting screw (1) to "F" for softer travel and to "S" for harder travel.
- To reset standard calibration, turn adjuster (1) clockwise to reach the fully closed position; then, turn it back by the mentioned clicks.

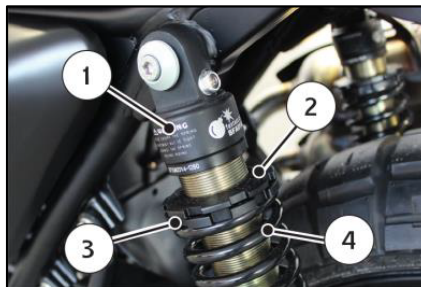
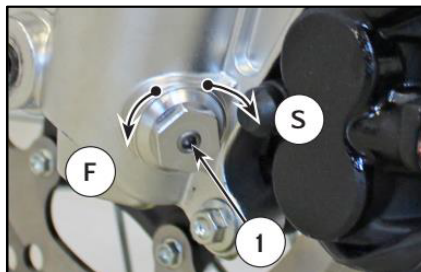
Note

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



CAUTION

Both fork legs have to be adjusted in the same way.



REAR SHOCK ABSORBER SPRING PRELOAD ADJUSTMENT

The spring preload of rear shock absorbers (1) can be adjusted; to make the adjustment, operate as follows:

- Clean lock ring nut (2) and adjuster ring nut (3) of the spring (4).
- Either with a hook wrench or an aluminium punch, loosen the lock ring.
- Turn the adjuster ring nut as required.
- When the adjusting operation is over - according to your weight and riding style - tighten the lock ring nut.



WARNING

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



CAUTION

Both rear shock absorbers must be adjusted in the same way.

FORK FUNCTIONALITY CHECK

To check proper operation of front fork, operate as follows:

- Get on the motorcycle;
- Pull the front brake lever and forcefully push the handlebar downwards a few times to check that the fork extends and compresses.
- If you notice oil leaks and jamming, have it checked by an SWM dealer.

STEERING BEARING CHECK

Place the motorcycle on a stand in vertical position and secure it so that it cannot overturn.

- Stand in front of the motorcycle.
- Firmly hold the lower part of both fork legs and move the fork forward and backward checking that there is no play.



WARNING

If you feel any play during the movement, have proper tightening of the steering bearings checked by an SWM dealer.



CHAIN CLEANING AND LUBRICATION

The motorcycle is equipped with a chain (1) with O-rings; to clean it, operate as follows;

- Position the motorcycle in such a way that the rear wheel is lifted from the ground and can turn.
- Clean the chain using detergents specifically for chains with O-rings, then dry it with a clean cloth.
- Lubricate the chain (1) with a suitable spray lubricant for chains with O-ring.



CAUTION

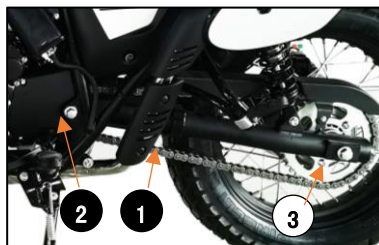
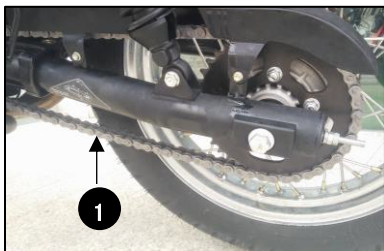
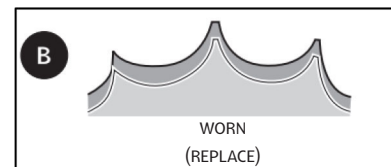
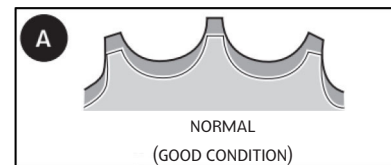
Never use grease to lubricate the chain. Grease helps to accumulate dust and mud, which act as abrasive and help to rapidly wear out the chain, the front and rear sprockets.

CHAIN/FRONT SPROCKET/REAR SPROCKET WEAR CHECK

- Check the condition of the chain (1); there may not be any damaged rollers, loosened pins or missing O-rings.
- Check the condition of the front (2) and rear (3) sprocket teeth; if the teeth are as shown in Figure A, they are in good condition, while if they are as shown in Figure B, they are to be replaced.

Note

If worn out, the front and rear sprockets and the chain have to be replaced; using a new chain with worn out front and rear sprockets will rapidly wear out the chain.



CHAIN ADJUSTMENT

Chain should be checked, adjusted and lubricated as per the Maintenance Chart to ensure safety and prevent excessive wear. If the chain becomes badly worn or is poorly adjusted (i.e., if it is too loose or too taut), it could escape from sprocket or break.

Make sure that the chain features a slack (A) measuring approximately 20 mm, as shown in the nameplate (1) on swingarm.

If this is not the case, proceed as follows:

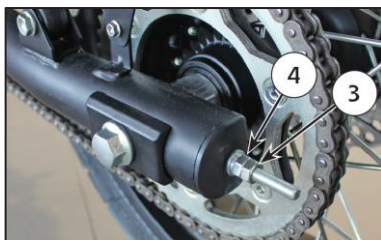
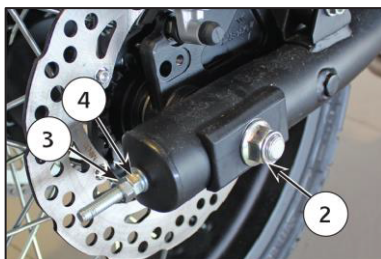
- On the right side, loosen the nut (2) securing the wheel shaft using a socket wrench;
- Loosen the lock nuts (3) on both the chain tensioners and operate on the nut (4) to obtain the correct tension value.

Note

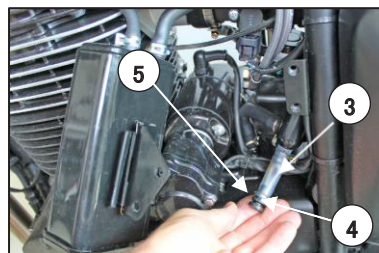
Adjust both chain tensioners in the same way.

- Adjust the lock nuts (3) to a tightening torque of 22Nm and the wheel shaft nut (2), to a tightening torque of 80 Nm.

After adjustment, always check wheel alignment and that the arrow is 20 mm.

**BLOW-BY TUBE CLEANING**

- Unscrew the two screws (1) and move the canister (2) to the side.
- Periodically check the blow-by tube (3) according to the maintenance table. To clean the tube, open out the clip (4) and remove the cap (5) discharging any accumulated deposits into a container.
- Refit the cap (5) operating in reverse order from removal.

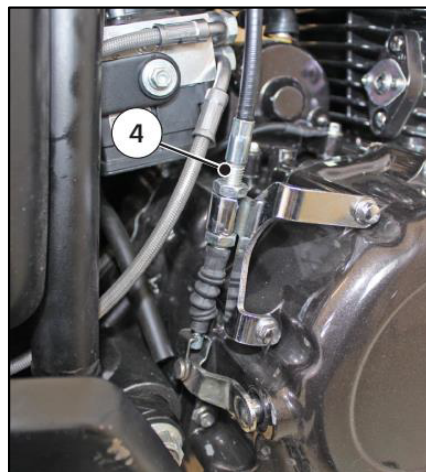
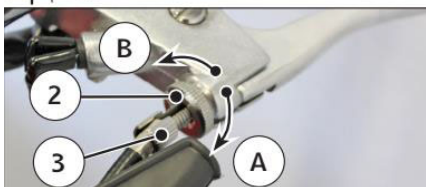
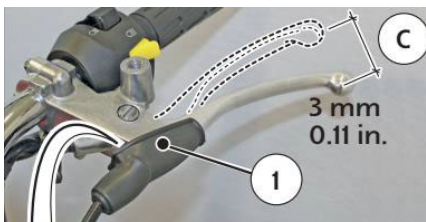


CLUTCH ADJUSTMENT

Normally, the clutch is adjusted by only stretching the cable using the adjusting unit positioned on the handlebar. As a rule, it is sufficient to operate on the handlebar adjuster to restore the clearance due to the flexible transmission stretch.

The control lever must always have a free play (C) (about 3 mm) before starting to disengage the clutch. To adjust this play, loosen the lock nut (2) and operate on the adjuster (3) after removing the rubber cap (1); turn the adjuster in the direction indicated by arrow A to reduce play (C), turn it in the direction indicated by arrow B to increase play. The adjustment can also be carried out through the tensioner (4) on the right side of the frame. If the clutch slips under load or drags in disengaged position after play has been adjusted, it must be taken apart for inspection.

For this operation, please contact a Dealer.



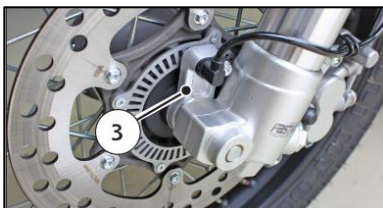
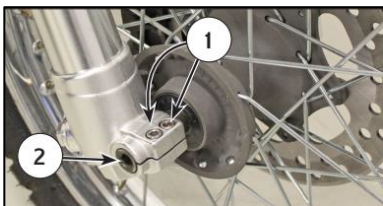
REMOVING THE FRONT WHEEL

Position the motorcycle in such a way that the front wheel is lifted from the ground.

- Loosen the bolts (1) holding the wheel axle (2) to the front fork mounts.
- Unscrew the pin (2) and remove it.
- Remove the wheel being careful with the ABS sensor support (3).

Note

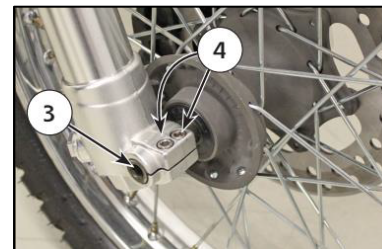
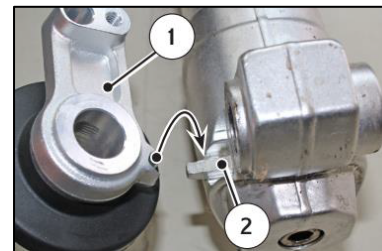
Do not operate the front brake lever when the wheel has been removed; this causes the caliper pistons to move outwards. After removal, lay down the wheel with brake disc on top.

**REFITTING THE FRONT WHEEL**

- Position the wheel between the legs, fit the ABS sensor support (1) so that it correctly fits into place with the fork pin (2), then fit the brake disc in the calliper checking that it correctly fits into place.
- Fit the previously greased wheel pin (3) from the right-hand side and screw it into place (50 N.m).
- Now, pump for a while, pushing the handlebar downwards until you are sure that the fork legs are perfectly aligned.
- Lock: the screws (4) on the R.H. leg (10.4N.m).

Note

After refitting the wheel, operate the brake control lever until the pads touch the disc.



REMOVING THE REAR WHEEL

Unscrew the nut (1) of the wheel shaft (2) and extract it. It is not necessary to loosen the chain tensioners (3); in this way, the chain tension will remain unchanged after reassembly.

Extract the complete wheel, paying attention to the spacers located at the hub sides.

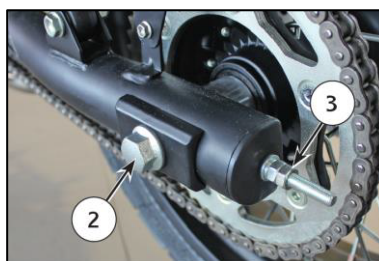
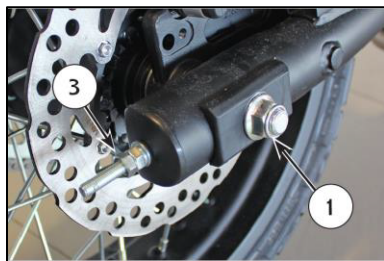
To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the brake disc into the calliper.

Note

Do not operate the rear brake pedal when the wheel has been removed; this causes the calliper pistons to move forwards.

After removal, lay down the wheel with brake disc facing up.

After reassembling the wheel, depress the brake pedal until the pads are against the disc. (Tightening torque of nut (1) 120 Nm).

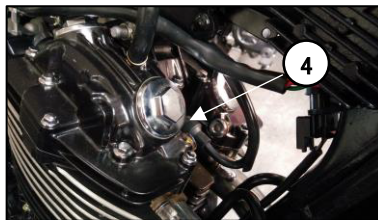
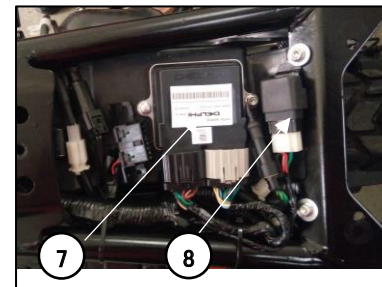
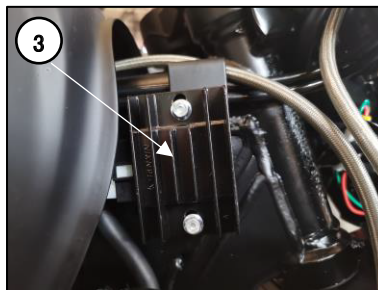
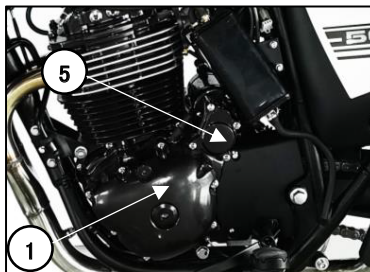


ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION

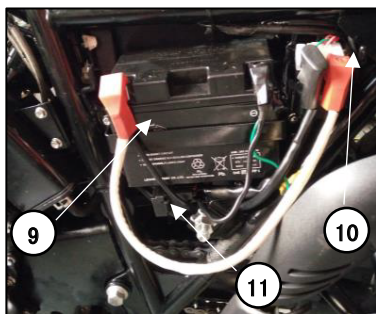
IGNITION SYSTEM

The ignition system includes the following elements:

- 1) Generator (1), on the inner side of left crankcase cover;
- 2) Electronic coil (2) incorporated into the spark plug pipette;
- 3) Voltage regulator (3) located on the front right side under the fuel tank;
- 4) Ignition spark plug (4) in the centre of the cylinder head;
- 5) Starter motor (5) behind the engine cylinder;
- 6) Solenoid starter (6) located on the left side of the motorcycle, near the battery.
- 7) ECU (7), positioned under the seat.
- 8) Fuel pump relay (8) positioned under the right panel.



- 9) Battery (9) under the left panel;
- 10) Flasher intermittence device (10) under the left panel;
- 11) Fuses (11) located on the fuse holder plate under the left panel.
- 12) Lambda sensor (12);
- 13) LED headlight (13);
- 14) LED tail light (14);
- 15) LED turning indicators (15);
- 16) Fuel pump (16) inside the tank.
- 17) Plate lighting device (17) with LED



Cable Colour Coding

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

Bk /Y	Black /Yellow
Br/Y	Brown/Yellow
G /Y	Green /Yellow
Y/R.....	Yellow/Red

KEY TO WIRING DIAGRAM

- 1) Brake fluid filler
- 2) Start motor
- 3) Start relay
- 4) Battery
- 5) Magneto
- 6) Voltage regulator
- 7) Fuses
- 8) Clutch switch
- 9) Neutral
- 10) R.H. Switch
- 11) Power relay
- 12) Fuel sensor
- 13) Fuel pump
- 14) Injector
- 15) H.T. coil
- 16) Lambda sensor
- 17) Solenoid valve
- 18) L.H. front turn indicator

- 19) Front headlamp
- 20) R.H. front turn indicator
- 21) Instrument
- 22) L.H. Switch
- 23) Flash relay
- 24) Horn
- 25) Ignition switch lock
- 26) Stepping motor
- 27) Poweroff switch
- 28) Poweroff relay
- 29) Coolant temperature sensor
- 30) Front stop switch
- 31) Rear stop switch
- 32) R.H. rear indicator
- 33) Tail lamp
- 34) L.H. rear indicator
- 35) Plate light
- 36) Front Speed
- 37) Rear Speed
- 38) ABS ECU
- 39) Engine ECU
- 40) Electronic power unit

BATTERY

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

If the vehicle remains unused for long periods (≥ 3 weeks/1 month), it is recommended to disconnect the battery from the electrical system and store it in a dry place.

- After an intensive use of the battery, it is advisable to carry out a standard slow charging cycle (12V-14Ah battery: 1.4A for 10 hours).
- Quick charging is advised only in situations of extreme necessity since the life of lead elements is drastically reduced by such cycle (12V-14Ah battery: 2.5A for 2 hours).

BATTERY CHARGER

To gain access to the battery (1):

- Remove the left-hand side panel.
- First remove the BLACK negative cable (2) and then the RED positive cable (3) (when refitting, first connect the RED positive cable and then the BLACK negative cable).
- Undo the two screws (4) that fasten the battery support bracket (5).
- Remove the battery (1) from its housing.

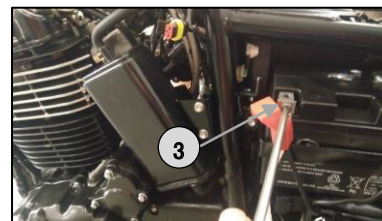
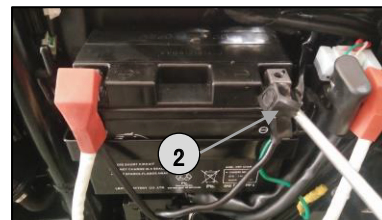
Check, using a voltmeter, that battery voltage is not less than 12.5 V.

If it is not so, the battery needs to be charged. Using a battery charger with a constant voltage, first connect the RED positive cable to the battery positive terminal then the BLACK negative cable to the battery negative terminal.

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

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

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





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

REMEDIES:
 CONTACT WITH THE SKIN: Flush with plenty of water.
 INGESTION: Drink large quantities of water. Seek medical advice immediately.
 Do not induce vomiting.
 CONTACT WITH THE EYES: Flush with water for no less than 15 minutes and seek medical attention

WARNING
 If the battery is left unused, it has to be in any case recharged with slow cycle (12V- 14Ah battery: 1.4A for 10 hours) at least every 3 weeks.

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

FUSES

Fuse malfunction could cause problems for the motorcycle.

To access the fuse box, remove the left-hand side panel.

To prevent short circuits, turn the On/Off switch to OFF, BEFORE working on the fuses.

- Do not use fuses with a different capacity from the original one.

- 1) 10A fuse ABS fuse.
- 2) 5A fuse ABS fuse.
- 3) 15A fuse ABS fuse.
- 4) 15A fuse

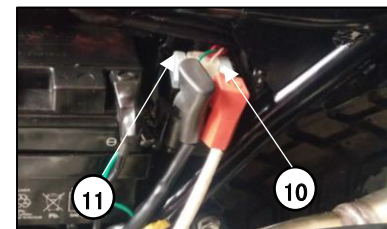
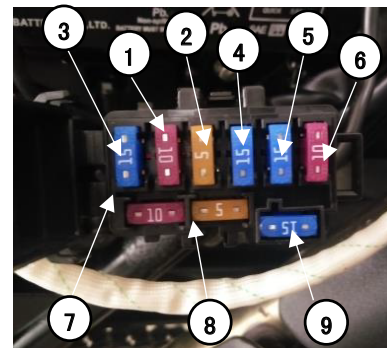
Turning indicators, horn, dashboard, position lights, brake light, ECU, Power Relay (petrol pump, idle, coil injector, Lambda probe, Purge Valve).

- 5) Main fuse 15A
Spare fuse.
- 6) Engine KILL SWITCH fuse 10A
- 7) 10A fuse
Spare fuse
- 8) 5A fuse
Spare fuse.
- 9) 15A fuse
Spare fuse.
- 10) 30A fuse

General fuse.

11) 30A fuse

Spare fuse.



HEADLIGHT BULB REPLACEMENT

- The headlight (1) is LED type, replace it if it does not work.



TURNING INDICATOR BULB REPLACEMENT

- The direction indicators (1) are LED type, replace them if they do not work.



TAILLIGHT BULB REPLACEMENT / PLATE LIGHT

- The taillight (1)/ plate light (2) is type LED; if it does not work, replace it.



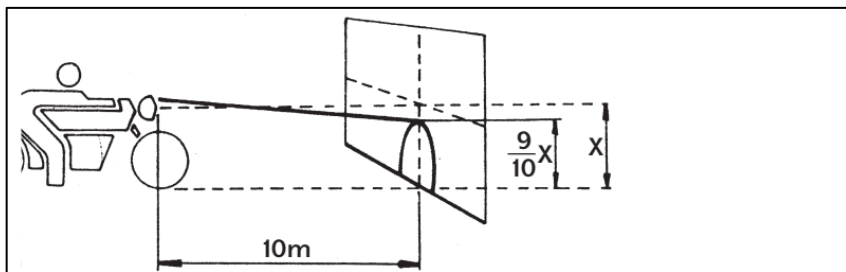
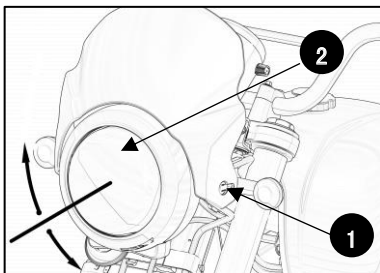
HEADLIGHT ADJUSTMENT

When checking the proper aiming of the headlight beam: inflate tyres at the right pressure, have a person sit astride the motorcycle and set the motorcycle perpendicular to its longitudinal axis at 10 metres from a wall or screen. Then trace a horizontal line at the height of headlight centre and a vertical one, in line with vehicle longitudinal axis.

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

Beam height can be adjusted as follows:

- Loosen the two screws (1).
- Adjust the position of the headlight (2) and then tighten the screws (1).



APPENDIX LONG PERIOD OF INACTIVITY

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

- Clean the entire motorcycle thoroughly.
- Drain all fuel from the tank.
- Fill the tank with fuel added with a stabilizer



WARNING

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

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

To set the motorcycle back ready for use after storage:

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

CLEANING

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

- a) Rear opening of the muffler;
- b) Air filter intake;

DO NOT CLEAN THE MOTORCYCLE WITH HIGHPRESSURE JETS!

After washing:

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



WARNING

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

PRE-DELIVERY INSPECTION

Description	Operation	Pre-delivery
Engine oil	Check level	<input type="checkbox"/>
Spark plugs	Check / Replace	<input type="checkbox"/>
Throttle body	Check and adjust	<input type="checkbox"/>
Brakes / Clutch	Check operation	<input type="checkbox"/>
Brakes	Check lines for leakage	<input type="checkbox"/>
Throttle control	Check operation	<input type="checkbox"/>
Throttle control	Check / Adjust play	<input type="checkbox"/>
Flexible controls and transm.	Check / Adjust	<input type="checkbox"/>
Drive chain	Check / Adjust	<input type="checkbox"/>
Tyres	Check pressure	<input type="checkbox"/>
Side stand	Check operation	<input type="checkbox"/>
Side stand switch	Check operation	<input type="checkbox"/>
Electrical equipment	Check operation	<input type="checkbox"/>
Instrument panel	Check operation	<input type="checkbox"/>
Lights / Visual signals	Check operation	<input type="checkbox"/>
Horn	Check operation	<input type="checkbox"/>
Headlight	Check operation	<input type="checkbox"/>
Ignition switch	Check operation	<input type="checkbox"/>

Locks	Check operation	<input type="checkbox"/>
Screws and nuts	Check / Tighten	<input type="checkbox"/>
Hose clamps Check	Check / Tighten	<input type="checkbox"/>
General lubrication		<input type="checkbox"/>
General test		<input type="checkbox"/>

SWM

ITALY - 1971

APPENDIX A



SIX DAYS	SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER)				
ENGINE					
	1000Km	7500 Km	12500 Km	17500 Km	22500 Km
VALVES	C (*)	C (*)	C (*)	C (*)	C (*)
DECOMPRESSOR			C		C
TIMING CHAIN			C		S
SPARK PLUG			S		S
SPARK PLUG CAP		C	C	C	C
ENGINE OIL	S	S	S	S	S
ENGINE OIL FILTER CARTRIDGE	S		S		S
FUEL FEED		C	C	C	C
INJECTION SYSTEM		C	C	C	C
FUEL FILTER			S		
CLUTCH	C	C	C	C	C
AIR FILTER		S	S	S	S

C: CHECK

C (*): CHECK CLEARANCE

S: CHANGE



SIX DAYS	SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER)				
CHASSIS					
	1000Km	7500 Km	15000 Km	22500 Km	30000 Km
BRAKE FLUID	C	C	S	C	S
BRAKE PADS WEAR	C		C		C
BOWDEN CABLES	C	C	C	C	C
THROTTLE	C	C	C	C	C
TYRE PRESSURE AND WEAR	C	C	C	C	C
HEADLAMP BEAM HEIGHT	C	C	C	C	C
LIGHTS/INDICATIONS/ HORN INSTALLATION	C	C	C	C	C
BATTERY	C	C	C	C	C
WHEEL SPOKES TENSION	C	C	C	C	C
STEERING BEARINGS PLAY	C	C	C	C	C
SECOND.DRIVE CHAIN/CHAIN TENS.ROLLERS	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L
GEAR OUTPUT SPROCKET/REAR SPROCKET	C	C	C	C	C
SIDE STAND SCREWS	C	C	C	C	C
WHEEL HUB BEARINGS		C	C	C	C
FRONT FORK		C	C	S/R	C
OVERALL TIGHTENING OF NUTS AND BOLTS	C	C	C	C	C

SIX DAYS

SIX DAYS	SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER)				
LUBRICATION/GREASING	L	L	L	L	L
EXHAUST SYSTEM	C	C	C	C	C
LUBRICATION SYSTEM	C	C	C	C	C

C: CHECK

L: LUBRICATE

R: FRONT FORK OVERHAUL

S: CHANGE

NOTE:

Upon every removal replace the gaskets.

Replace screws and nuts if worn.

General check after riding on mud or sand.



SWM

ITALY - 1971



SOMMARIO		
PRESENTAZIONE.....	4	CONTROLLI PRELIMINARI.....27
AVVERTENZE IMPORTANTI.....	4	ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO.....27
IMPORTANTE.....	5	RISOLUZIONE DEI PROBLEMI.....27
PRECAUZIONI PER I BAMBINI.....	5	SALITA/DISCESA PILOTA E PASSEGGERO.....29
GUIDA SICURA E SICUREZZA DEL MOTOCICLO.....	6	REGOLAZIONE SPECCHIETTI RETROVISORI.....31
DATI IDENTIFICATIVI.....	8	AVVIAMENTO DEL MOTORE.....32
COMANDI E STRUMENTAZIONE.....	9	NOTA IMPORTANTE IN CASO DI AVVIAMENTO A FREDDO A BASSE TEMPERATURE...33
VISTA MOTOCICLO LATO DESTRO.....	9	ARRESTO DEL MOTOCICLO E DEL MOTORE.....33
VISTA MOTOCICLO LATO SINISTRO.....	10	ARRESTO DEL MOTORE IN EMERGENZA.....34
COMANDI E STRUMENTAZIONE.....	11	MANUTENZIONE E REGOLAZIONI PERIODICHE.....35
STRUMENTO COMBINATO.....	15	RIMOZIONE PANNELLI LATERALI.....35
SPIE DI AVVERTIMENTO E SEGNALAZIONE.....	15	LIVELLO OLIO MOTORE-TRASMISSIONE.....35
TACHIMETRO.....	16	SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E FILTRO.....35
APPENDICE: ELENCO DTC.....	17	CONTROLLO E/O SOSTITUZIONE FILTRO ARIA.....37
COMANDI.....	21	CONTROLLO CANDELA.....37
INTERRUTTORE DI ACCENSIONE.....	21	PNEUMATICI.....38
BLOCCASTERZO.....	21	REGOLAZIONE CAVO COMANDO ACCELERATORE.....39
COMMUTATORE DESTRO.....	22	CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE.....40
COMMUTATORE SINISTRO.....	22	CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO POSTERIORE.....40
COMANDO ACCELERATORE.....	22	CONTROLLO USURA PASTIGLIE FRENO.....41
COMANDO FRENO ANTERIORE.....	22	PULIZIA PASTIGLIE.....41
COMANDO FRIZIONE.....	23	MONTAGGIO PASTIGLIE.....41
COMANDO FRENATA COMBINATA.....	23	PULIZIA DISCO.....41
COMANDO CAMBIO.....	24	USURA DISCO FRENO.....42
CARBURANTE.....	24	REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENATA COMBINATA.....42
CAVALLETTO LATERALE.....	26	REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENO POSTERIORE.....42
ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO.....	27	REGOLAZIONE COMPRESSIONE SOSPENSIONE ANTERIORE.....43
		REGOLAZIONE PRECARICO MOLLA AMMORTIZZATORE POSTERIORE.....43

CONTROLLO FUNZIONALITÀ FORCELLA	44
CONTROLLO CUSCINETTI STERZO.....	44
PULIZIA E LUBRIFICAZIONE CATENA	45
CONTROLLO STATO DI USURA CATENA/PIGNONE/CORONA.....	45
REGISTRAZIONE CATENA.....	46
PULIZIA DEL TUBO BLOW-BY.....	46
REGISTRAZIONE FRIZIONE	47
SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE.....	48
RIMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE	48
SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE.....	49
UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI	50
IMPIANTO DI ACCENSIONE.....	50
BATTERIA.....	54
CARICABATTERIA.....	54
FUSIBILI.....	56
SOSTITUZIONE LAMPADA FANALE ANTERIORE.....	57
SOSTITUZIONE LAMPADA FANALE POSTERIORE / LUCE TARGA.....	57
SOSTITUZIONE LAMPADINE INDICATORI DI DIREZIONE	57
REGISTRAZIONE FANALE ANTERIORE.....	58
APPENDICE	59
INATTIVITÀ' PROLUNGATA.....	59
PULIZIA.....	59
CONTROLLO DI PRECONSEGNA.....	60
APPENDICE A.....	61

PRESENTAZIONE

Benvenuti nella famiglia motociclistica SWM!

La Vostra nuova motocicletta SWM é stata progettata e costruita per essere la migliore nel suo settore.

Le istruzioni di questo libretto sono state preparate per fornire una guida semplice e chiara alla manutenzione del motociclo.

Seguite attentamente le istruzioni per ottenere le massime prestazioni e il massimo piacere di guida. Il vostro manuale di uso e manutenzione contiene le istruzioni per la cura della moto e la manutenzione a cura del proprietario.

Le operazioni di riparazioni o manutenzione principali richiedono l'intervento di meccanici esperti e l'uso di apposite attrezzature.

Il vostro Concessionario SWM ha le strutture, l'esperienza e i ricambi originali necessari per prestare questo prezioso servizio nel modo corretto.

Il "Manuale di uso e manutenzione" deve considerarsi parte integrante del motociclo e come tale rimanere allegato allo stesso anche in caso di rivendita.

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

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

AVVERTENZE IMPORTANTI

I modelli SIX DAYS sono motocicli per impiego STRADALE, garantiti esenti da difetti funzionali e coperti da garanzia legale, a condizione che VENGA MANTENUTA LA CONFIGURAZIONE DI SERIE e rispettata la tabella di manutenzione raccomandata riportata nell'appendice A.



IMPORTANTE

Per mantenere la “Garanzia di Funzionamento” del veicolo, il Cliente deve seguire il programma di manutenzione indicato sul manuale di uso e manutenzione eseguendo i tagliandi presso i concessionari autorizzati SWM.

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

NOTA:

la garanzia DECADE in caso di noleggio del motociclo.

Premessa Importante

Leggere attentamente il presente manuale prestando particolare attenzione alle indicazioni precedute dalle seguenti parole:



ATTENZIONE

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



AVVERTENZA

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

Nota

Fornisce informazioni utili.

Sostituzione dei Particolari

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



ATTENZIONE

Dopo un incidente ispezionare attentamente il motociclo. Assicurarsi che il comando acceleratore, i freni, la frizione e tutti gli altri impianti non siano stati danneggiati. Guidare un motociclo danneggiato può provocare gravi incidenti.



ATTENZIONE

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

PRECAUZIONI PER I BAMBINI



ATTENZIONE:

- Parcheggiare il veicolo dove non sia probabile che venga urtato o danneggiato. Urti anche involontari possono provocare la caduta del veicolo con conseguente pericolo per le persone, in modo particolare per i bambini.
- Per evitare cadute accidentali del veicolo, non parcheggiarlo mai su terreno molle o irregolare né sull'asfalto reso rovente dal sole.
- Il motore e i tubi di scarico raggiungono temperature estremamente elevate durante la marcia. Parcheggiate sempre la vostra moto dove questi componenti non siano facilmente accessibili ad altre persone o a bambini per evitare gravi scottature.

GUIDA SICURA E SICUREZZA DEL

MOTOCICLO

Di seguito elenchiamo alcuni principi di base per una guida sicura della vostra moto.

- Ricordatevi che la Vostra sicurezza e la sicurezza del passeggero viene prima di tutto. Arrivare sani e salvi alla fine del viaggio deve essere l'obbiettivo principale.
- Il pilota e il passeggero devono indossare adeguati indumenti di protezione quali tute, guanti, scarpe, casco omologati per un uso motociclistico.
- La posizione del pilota sulla moto deve essere tale da avere la più ampia visuale possibile della strada che si sta percorrendo.
- Guidare la moto con prudenza, impostare la velocità in funzione al traffico e al tipo di conformazione della strada. Una guida fluida permette di valutare i pericoli e di impostare le traiettorie in curva in modo più preciso.
- Prestare sempre attenzione ai cartelli segnaletici e modulate la velocità in funzione alle indicazioni riportate.
- Rispettate sempre i limiti di velocità.
- Valutate sempre le condizioni del fondo stradale e modulate la velocità in funzione dello stesso.
- Limitare la velocità in caso di pioggia e soprattutto in caso di presenza di pozzanghere sull'asfalto.
- Quando si procede su superfici bagnate o su superfici con scarsa aderenza (neve, ghiaccio, fango, ecc.) mantenere una velocità moderata evitando frenate brusche e manovre improvvise.

- Mantenere le distanze di sicurezza dai veicoli che Vi precedono.
- Prima di effettuare un sorpasso verificare che non vi siano ostacoli davanti al veicolo che dovete sorpassare e controllate sempre tramite gli specchietti retrovisori che non vi siano altri veicoli che sorraggiungono da dietro.
- Frenare utilizzando contemporaneamente sia il freno anteriore che quello posteriore: ciò contribuisce a mantenere la stabilità del veicolo.
- Rilasciare in modo graduale la frizione quando si scalano le marce.
- Se avvertite stanchezza o sonnolenza fermatevi a riposare.

- Scalare le marce nei seguenti casi:

Nei tratti di discesa e nelle frenate per aumentare l'azione frenante tramite la compressione del motore; l'utilizzo dei soli freni in discesa potrebbe provocare il surriscaldamento delle pastiglie dei freni limitando l'azione frenante;

Nei tratti in salita o in pianura quando la marcia non è adeguata alla velocità della moto (marcia lunga e bassa velocità);



ATTENZIONE

Scalare una marcia per volta; il passaggio alla marcia inferiore scalando più di una marcia per volta potrebbe causare un fuorigiri del motore e/o il blocco della ruota posteriore.

- Non spegnere il motore quando si procede in discesa.
- Quando viaggiate con il passeggero aumentate le distanze di sicurezza dai veicoli che Vi precedono e tenete conto del suo peso quando frenate e quando dovete effettuare una curva od un sorpasso.
- La posizione del conducente e del passeggero sono importanti per il controllo del mezzo.
- Durante la marcia, per mantenere il controllo del motociclo il conducente deve tenere entrambe le mani sul manubrio ed entrambi i piedi sui poggiatesta.
- Il passeggero deve tenersi sempre con entrambe le mani al conducente o alla maniglia, e tenere entrambi i piedi sui relativi poggiatesta. Non trasportare mai un passeggero se non è in grado di posizionare fermamente entrambi i piedi sui relativi poggiatesta.
- Non guidare mai sotto l'influsso di alcool o droghe.
- Questo motociclo è progettato esclusivamente per l'utilizzo su strada. Non è adatto per l'utilizzo fuoristrada.
- Non utilizzate cinghie, corde, ecc. per fissare i bagagli.

Utilizzate solo borse omologate adatte per il tipo di moto che utilizzate.

- Il carico massimo trasportabile (pilota, passeggero e bagaglio) non deve superare i 319 kg.
- In nessun caso il peso del bagaglio deve superare i 10 kg.

Sistema frenante antibloccaggio- ABS

L'ABS è un sistema elettromeccanico di ausilio alla frenata:

evita il blocco delle ruote durante la frenata e contribuisce a mantenere la stabilità della moto su fondi stradali sdruciolevoli o sporchi e sul bagnato.

In condizioni di scarsa aderenza il sistema può intervenire allungando lo spazio di frenata (ad es. in presenza di pietrisco o su fondi stradali sdruciolevoli).

In ogni caso garantisce lo spazio minimo richiesto per quel determinato fondo stradale.

La presenza di un sistema ABS non giustifica il ricorso a una guida spericolata. Il pilota deve sempre adottare tutte le cautele necessarie in strada.

- Usare sempre le pastiglie e gli pneumatici raccomandati per garantire la funzionalità corretta del sistema ABS.

Rischi legati al monossido di carbonio

I gas di scarico contengono monossido di carbonio, un gas incolore ed inodore. Respirarlo può causare la perdita dei sensi ed il decesso. Se il motore viene avviato in ambienti completamente o solo in parte chiusi, l'aria che si respira può contenere una pericolosa quantità di monossido di carbonio. Non avviare mai la moto in un garage od in altri luoghi chiusi.



ATTENZIONE

Il monossido di carbonio è un gas tossico. Respirarlo può causare la perdita dei sensi ed il decesso.

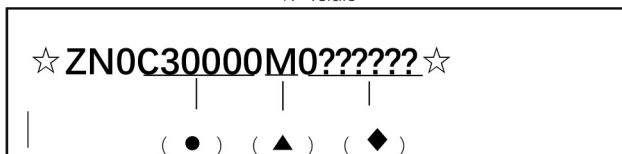
Evitare tutte le zone o le attività che possano esporre al monossido di carbonio.

DATI IDENTIFICATIVI

Il numero di identificazione del motore è stampigliato sulla parte superiore del carter motore, mentre il numero di matricola del motociclo o Numero di Identificazione del Veicolo è stampigliato sul canotto di sterzo del telaio.

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

N° Telaio

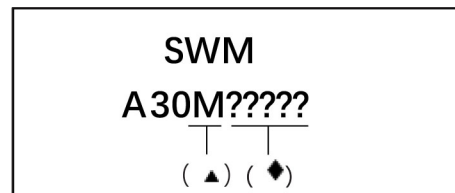


Numero di Identificazione del Veicolo

Il numero di serie (1) composto da 17 caratteri si trova sul lato destro del canotto di sterzo.

- (●) = Denominazione modello
- (▲) = Model Year
- (◆) = N° progressivo

NUMERO MOTORE

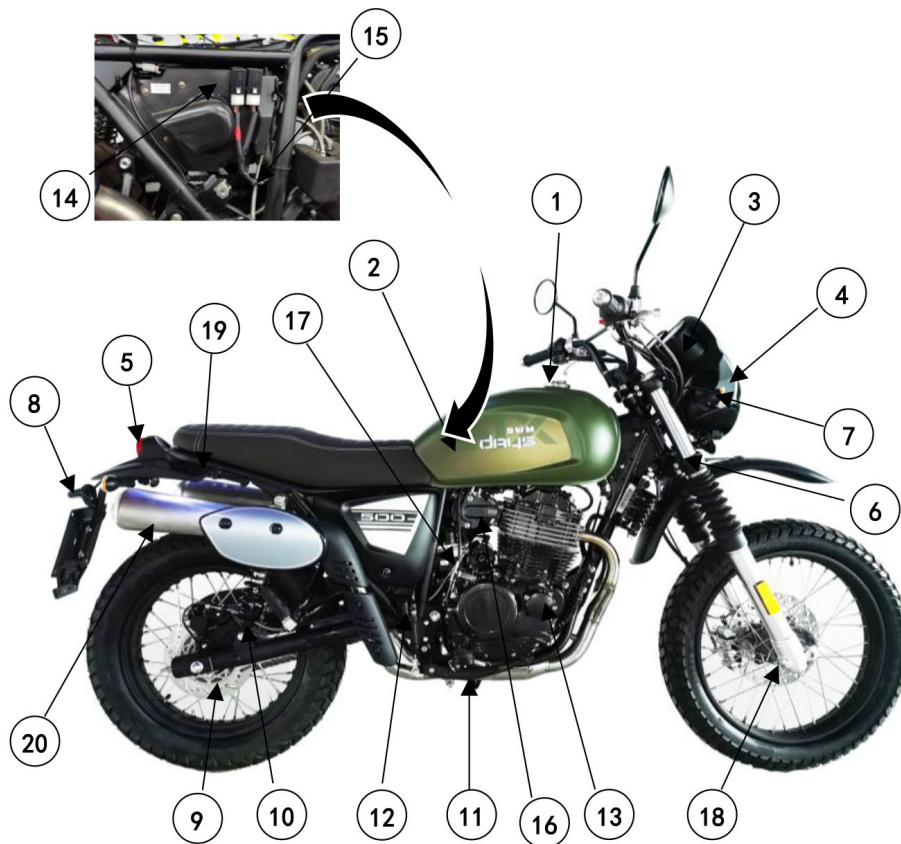


1. Matricola telaio

2. Matricola motore



COMANDI E STRUMENTAZIONE



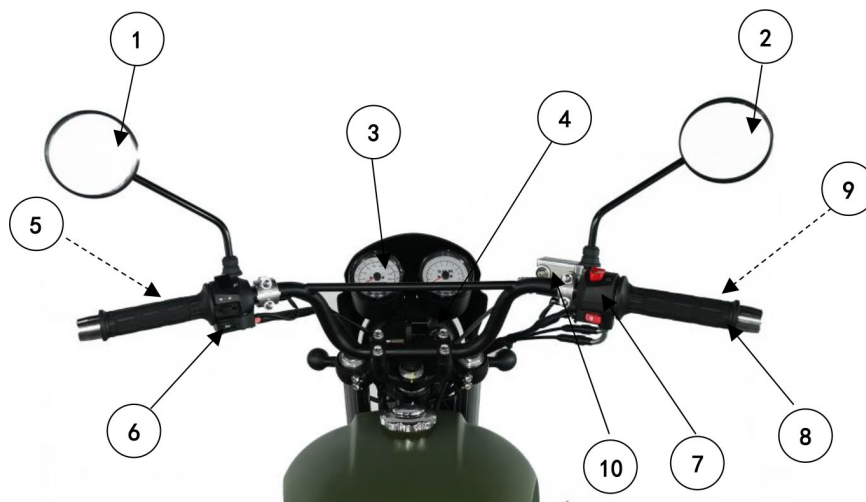
VISTA MOTOCICLO LATO DESTRO

- 1) Tappo serbatoio carburante
- 2) Serbatoio carburante
- 3) Cruscotto
- 4) Fanale anteriore
- 5) Fanale posteriore
- 6) Avvisatore acustico
- 7) Indicatori di direzione anteriori.
- 8) Indicatori di direzione posteriori.
- 9) Disco freno posteriore
- 10) Pinza freno posteriore
- 11) Pedale freno posteriore
- 12) Pompa freno posteriore
- 13) Filtro olio motore
- 14) Filtro aria
- 15) Astina di livello olio motore
- 16) Corpo farfallato
- 17) Centralina ABS.
- 18) Registro forcella idraulica
- 19) Maniglione passeggero
- 20) Silenziatori di scarico



VISTA MOTOCICLO LATO SINISTRO

- 1) Cavalletto laterale
- 2) Disco freno anteriore
- 3) Pinza freno anteriore
- 4) Pedale cambio
- 5) Batteria
- 6) Fusibili
- 7) Sella
- 8) Canister
- 9) Catena di trasmissione
- 10) Radiatore olio
- 11) Contattore con fusibile principale
- 12) Ghiera regolazione precarico molla ammortizzatore posteriore

**COMANDI E STRUMENTAZIONE**

- 1) Specchietto sinistro
- 2) Specchietto destro
- 3) Tachimetro
- 4) Contagiri
- 5) Blocchetto accensione/bloccasterzo
- 6) Commutatore sinistro
- 7) Leva comando frizione
- 8) Commutatore destro
- 9) Manopola acceleratore
- 10) Leva comando freno anteriore
- 11) Serbatoio liquido freno anteriore

DATI TECNICIMOTORE

Tipo.....	monocilindrico a 4 tempi, raffreddato ad aria
Alesaggio	90 mm.
Corsa.....	70 mm.
Cilindrata	445 cm ³
Rapporto di compressione	9.5:1
Avviamento.....	elettrico

DISTRIBUZIONE

Tipo	monoalbero a camme in testa
Gioco valvole (a motore freddo)	
Aspirazione	0,07 - 0,10 mm.
Scarico	0,08 - 0,12 mm.

LUBRIFICAZIONE

Tipo.....	a carter asciutto con pompa a lobi e filtro a cartuccia e radiatore olio
-----------	--

ACCENSIONE

Tipo	Elettronica
Tipo candela	NGK DPR 8Z
Distanza fra gli elettrodi	0,6-0,8 mm.

ALIMENTAZIONE

Tipo	Ad iniezione elettronica
------------	--------------------------

TRASMISSIONE PRIMARIA

Pignone motore	24
Corona frizione	64
Rapporto di trasmissione	2.667

FRIZIONE

Tipo.....	multidisco in bagno d'olio con comando a filtro
-----------	---

CAMBIO VELOCITÀ

Tipo	con ingranaggi sempre in presa
Rapporto di trasmissione	
1a velocità.....	2,917 (35/12)
2a velocità.....	2,067 (31/15)
3a velocità.....	1,556 (28/18)
4a velocità.....	1,300 (26/20)
5a velocità.....	1,043 (24/23)
6a velocità.....	0,917 (22/24)

TRASMISSIONE SECONDARIA

Pignone uscita cambio.....	Z 15
Corona sulla ruota.....	Z 40
Rapporto di trasmissione	2.666
Dimensioni catena di trasmissione	5/8" x 1/4"

RAPPORTI FINALI

1a velocità.....	20,749
2a velocità.....	14,703
3a velocità.....	11,068
4a velocità.....	9,246
5a velocità.....	7,420
6a velocità.....	6,523

TELAIO

Tipo.....monotrave, a doppia culla

SOSPENSIONE ANTERIORE

Tipo.....idraulica a steli rovesciati Ø 43.

SOSPENSIONE POSTERIORE

Tipo.....doppio ammortizzatore idraulico
(regolabile nel precarico e in estensione)

FRENO ANTERIORE

Tipo.....disco fisso Ø 260 mm. con comando idraulico e pinza flottante

FRENO POSTERIORE

Tipo.....disco fisso Ø 220 mm. con comando idraulico e pinza flottante

CERCHI

Tipo.....acciaio -1,85"x19"

Posteriore.....acciaio -3,00"x17"

PNEUMATICI

Anteriore.....100/90 -19"

Posteriore.....130/80 -17"

Pressione di gonfiaggio a freddo Anteriore

Solo pilota.....1,8 psi

Pilota e passeggero.....2,0 psi

Posteriore

Solo pilota.....2,0 psi

Pilota e passeggero.....2,2 psi

DIMENSIONI, PESO, CAPACITÀ

Interasse.....1460 mm

Lunghezza totale.....2170 mm

Larghezza massima.....810 mm

Altezza massima.....1190 mm

Altezza sella.....875 mm

Peso in ordine di marcia, senza carburante.....158 kg

Capacità serbatoio carburante riserva inclusa.....15 L

Riserva carburante (accensione spia).....2,5 L

Olio trasmissione

Sostituzione olio e filtro dell'olio..... 2,7 kg

Sostituzione olio 2,5 kg

TABELLA LUBRIFICANTI, RIFORNIMENTI

Olio lubrificazione motore, cambio, trasmissione primaria

SHELL SL 10W40

Liquido impianti frenanti

MOTUL DOT 4

Lubrificazione a grasso

MOTUL GREASE 100

Lubrificazione catena trasmissione secondaria

MOTUL CHAIN LUBE

Olio forcella anteriore

MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Olio per ammortizzatore posteriore

MOTUL SHOCK OIL FL







Protettivo contatti elettrici

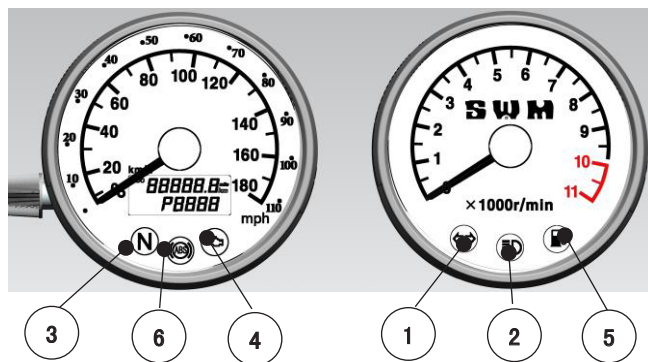
MOTUL EZ LUBE



STRUMENTO COMBINATO

SPIE DI AVVERTIMENTO E SEGNALAZIONE

- 1) Spia indicatore di direzione. 
- 2) Spia luce abbagliante 
- 3) Spia cambio in folle 
- 4) Spia anomalia motore 
- 5) Spia riserva carburante 
- 6) Spia ABS 



SPIA INDICATORI DI DIREZIONE “”

La spia lampeggia quando si inserisce l'indicatore di direzione destro o sinistro tramite l'apposita levetta di comando posta sul commutatore sinistro.

SPIA LUCE ABBAGLIANTE “”

La spia si illumina quando si inserisce la luce abbagliante tramite l'apposito comando posizionato sul commutatore sinistro.

SPIA CAMBIO IN FOLLE “”

La spia si illumina quando la leva del cambio è in posizione di folle (nessuna marcia inserita).

SPIA ANOMALIA MOTORE “”

Ruotando la chiave di avviamento la centralina motore esegue un'auto-diagnosi, la spia si illumina per qualche secondo e poi si spegne indicando assenza di anomalie.

Se la spia si illumina durante il funzionamento del motore, indica che vi è una anomalia al motore o al sistema di iniezione.

- Fermarsi e spegnere il motore.
- Attendere qualche minuto e riavviare il motore; se la spia si illumina di nuovo rivolgersi al più vicino Concessionario SWM per effettuare un controllo sul sistema di autodiagnosi.

SPIA RISERVA CARBURANTE “”

Ruotando la chiave di avviamento la spia si illumina per qualche secondo e poi si spegne. Se la spia si illumina durante l'uso della moto indica che il livello di carburante ha raggiunto il livello di riserva (3 litri) ed è necessario fare rifornimento appena possibile.

SPIA AVARIA ABS “”

Quando si ruota la chiave la centralina ABS esegue un'auto-diagnosi, la spia si illumina per qualche secondo e poi si spegne indicando assenza di anomalie.

Se invece la spia si illumina durante la marcia, indica che vi è una anomalia al sistema frenante antibloccaggio:

- Fermarsi e spegnere il motore.
- Attendere qualche minuto e poi riavviare il motore.

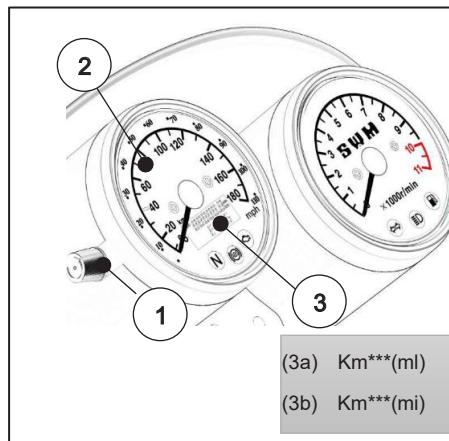
Se la spia si accende di nuovo, rivolgersi al Concessionario SWM più vicino per un controllo al sistema ABS.

TACHIMETRO

- 1) Pulsante di azzeramento km o mi parziali / cambio scala (km o mi)
- 2) Tachimetro
- 3) Display

Lo strumento è composto da un tachimetro (2) con due scale (km/h o mph) e da un display (3) che indica la percorrenza totale (3a) in km o mi (dato non resettabile) in alto e il chilometraggio parziale (3b), cioè km o mi percorsi dall'ultimo azzeramento, in basso.

Per resettare il contagiri premere il pulsante (1); per cambiare scala da km a mi o viceversa tenere premuto il pulsante (1).

**CONTAGIRI**

Il contagiri consente al pilota di tenere sotto controllo il numero di giri del motore. Mantenere il regime di giri del motore entro i 8000 giri/min.

**ATTENZIONE**

Superando i 8000 giri si possono causare danni irreparabili al motore.

MESSAGGI DI ERRORE

In caso di anomalia sul display (3) viene segnalato il relativo codice di errore; rivolgersi al più vicino Concessionario SWM per il controllo dell'anomalia.

Per i codici di errore elencati di seguito, agire come indicato.

APPENDICE: ELENCO DTC

N°	Sistema o componente	Codice errore	Descrizione errore	Azione
1	Sensore liquido di raffreddamento/olio	P0118	Circuito del sensore temperatura liquido di raffreddamento/olio Segnale alto o circuito aperto	Arrestare il motore e verificare la funzionalità del collegamento del sensore di temperatura cilindro. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
2		P0117	Circuito del sensore temperatura liquido di raffreddamento/olio Segnale basso	
3	Cilindro	P0116	Temperatura cilindro costante	
4		P1116	Temperatura cilindro troppo alta	Arrestare il motore e verificare la funzionalità del collegamento del sensore di temperatura cilindro. Verificare che vi sia abbastanza liquido di raffreddamento nel motore. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
5	Sensore posizione albero motore (CKP)	P0336	Sensore CKP Segnale disturbato	Verificare la funzionalità del collegamento del cavo del sensore di posizione dell'albero motore (di solito è il cavo blu bianco/verde bianco). Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
6		P0335	Sensore CKP Segnale assente	
7	Bobina di accensione	P2301	Bobina di accensione "A" Corto circuito verso alta tensione (1° cilindro)	Verificare la funzionalità del collegamento del circuito della bobina di accensione. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
8		P2300	Bobina di accensione "A" Corto circuito verso bassa tensione (1° cilindro)/ circuito aperto	
9	Sensore posizione comando gas (TPS)	P0123	Circuito TPS Segnale alto	Verificare la funzionalità del collegamento del sensore TPS. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
10		P0122	Circuito TPS Segnale alto o circuito aperto	

N°	Sistema o componente	Codice errore	Descrizione errore	Azione
11	Elettrovalvola canister	P0459	Elettrovalvola canister Corto circuito verso alta tensione	Verificare la funzionalità del collegamento del circuito dell'elettrovalvola canister. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
12		P0458	Elettrovalvola canister Corto circuito verso bassa tensione/circuito aperto	
13	Sonda Lambda anteriore	P2A00	Anomalia segnale sonda Lambda anteriore	
14		P00D1	Circuito riscaldamento sonda Lambda anteriore Corrente bassa	Verificare la funzionalità del collegamento della sonda Lambda anteriore. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
15	Relè pompa carburante (FPR)	P0232	Circuito bobina FPR Segnale alto	Verificare la funzionalità del collegamento del relè pompa carburante. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
16		P0231	Circuito bobina FPR Segnale alto o circuito aperto	
17	Sonda Lambda anteriore	P014D	Risposta lenta della sonda Lambda in transizione da magra a grassa	Verificare la funzionalità del collegamento della sonda Lambda anteriore. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
18		P014C	Risposta lenta della sonda Lambda in transizione da grassa a magra	
19	Memoria ROM ECU	P0601	Errore di convalida della ROM centralina motore (ECM)	Rimuovere l'ECM e ripristinare il collegamento. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
20	Iniettore 1° cilindro	P0262	Iniettore 1° cilindro Corto circuito verso alta tensione	Verificare la funzionalità del collegamento della sonda Lambda anteriore. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
21		P0261	Iniettore 1° cilindro Corto circuito verso bassa tensione/circuito aperto	



N°	Sistema o componente	Codice errore	Descrizione errore	Azione
22	Pressione di aspirazione	P3106	Bassa pressione di aspirazione in condizione stazionaria	Verificare la funzionalità del collegamento del sensore di pressione del collettore di aspirazione. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
23	Sensore di pressione assoluta del collettore (MAP)	P0108	Circuito MAP Segnale alto	
24		P0107	Circuito MAP Segnale alto o circuito aperto	
25	Sensore pressione di aspirazione	P0105	Segnale del sensore pressione di aspirazione	
26		P0109	Errore fluttuazione segnale sensore pressione di aspirazione	
27	Sensore temperatura di aspirazione	P0114	Errore fluttuazione segnale sensore temperatura di aspirazione	Verificare la funzionalità del collegamento del sensore temperatura aria aspirata. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
28	Temperatura aria aspirata	P0113	Circuito IAT Segnale alto o circuito aperto	
29	Sensore (IAT)	P0112	Circuito IAT Segnale basso	
30	Sensore temperatura di aspirazione	P0111	Sensore temperatura di aspirazione Segnale bloccato	
31	MIL	P0650	Anomalia circuito MIL	Verificare se è presente un errore storico. Resettare. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
32	Sonda Lambda anteriore	P2195	Sonda Lambda anteriore PE troppo magro	Verificare la funzionalità del collegamento della sonda Lambda anteriore. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
33		P2196	Sonda Lambda anteriore troppo grassa al taglio alimentazione per la decelerazione	
34	Sonda Lambda	P0132	Circuito O2S 1 Segnale alto	
35		P0131	Circuito O2S 1 Segnale basso	
36	1° cilindro	P0301	1° cilindro non lavora	
37	Riscaldatore sonda lambda	P0031	Circuito riscaldatore O2S Segnale basso/circuito aperto	
38		P0032	Circuito riscaldatore O2S Segnale alto	

N°	Sistema o componente	Codice errore	Descrizione errore	Azione
39	Tensione sistema	P0563	Tensione sistema alta	Verificare la funzionalità del collegamento del regolatore di tensione. Resetare. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
40		P0562	Tensione sistema bassa	
41	Sensore velocità di marcia	P0500	VSS Segnale assente	Verificare la funzionalità del collegamento del sensore velocità di marcia. Controllare la tensione con un multimetro (normalmente 12V- 14,7V). Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
42	Valvola di compensazione dell'aria secondaria	P2257	Valvola di compensazione aria secondaria Circuito aperto/cortocircuito bassa tensione	Verificare la funzionalità del collegamento della valvola di compensazione dell'aria secondaria. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
43		P2258	Valvola di compensazione aria secondaria Cortocircuito bassa tensione	
44	Diag interruttore parcheggio folle	P0850	Errore interruttore parcheggio folle	Verificare la funzionalità del collegamento dell'interruttore parcheggio folle. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
45	Contagiri	P1693	Circuito contagiri Segnale basso	Verificare la funzionalità del collegamento del sensore di posizione dell'albero motore. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
46		P1694	Circuito contagiri Segnale alto	
47	Sistema di controllo del minimo	P0505	Errore controllo regime minimo	Verificare la funzionalità del collegamento del circuito. Resetare. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
48	Iniettore	P0201	Anomalia circuito iniettore 1	Verificare la funzionalità del collegamento dell'iniettore 1. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.



COMANDI

INTERRUTTORE DI ACCENSIONE

L'interruttore di accensione ha tre posizioni:

☉ Posizione di avviamento motociclo (impossibile estrarre la chiave).

⊗ Posizione estrazione chiave.

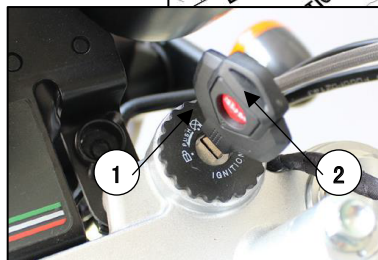
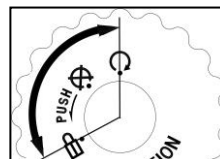
🔒 Posizione bloccasterzo (è possibile estrarre la chiave)

Posizione estrazione chiave ⊗

Ruotando la chiave in posizione ⊗, il motore e le luci si spengono ed è possibile estrarre la chiave dal blocchetto.

Posizione avviamento ☉

Dalla posizione di estrazione chiave ⊗, ruotare la chiave (2) in senso orario portandola nella posizione di avviamento ☉, si accenderanno le luci e il display e si potrà avviare il motociclo.



BLOCCASTERZO

Il motociclo è fornito di un bloccasterzo posizionato sul blocchetto (1) chiave di avviamento. Per bloccare lo sterzo, operare nel modo seguente:



- Girare il manubrio a sinistra
- Inserire la chiave (2) sul blocchetto (1) in posizione ⊗.
- Premere la chiave (2) e ruotarla in senso antiorario in posizione 🔒.
- Estrarre la chiave (2).

Per sbloccare il bloccasterzo, invertire la procedura di cui sopra.

COMMUTATORE DESTRO

Il commutatore destro ha i seguenti comandi:

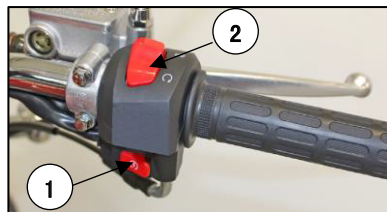
- 1) Pulsante avviamento motore

Premendo il pulsante (1) con chiave in posizione  e interruttore (2) in posizione  si avvia il motore.

- 2) Interruttore di EMERGENZA arresto motore.



Premuto in posizione  disabilita l'avviamento e il funzionamento del motore.


Premuto in posizione  abilita l'avviamento e il funzionamento del motore.


**COMMUTATORE SINISTRO**

Il commutatore sinistro ha i seguenti comandi:

- 1)  Lampeggio abbagliante (ritorno automatico)

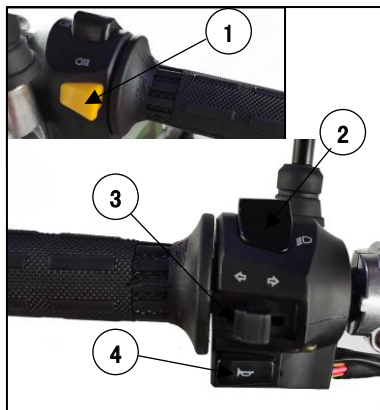
- 2)  Luce abbagliante
 Luce anabbagliante

- 3)  Indicatori di direzione sinistri (ritorno automatico)

-  Indicatori di direzione destri (ritorno automatico)

Per disattivare gli indicatori di direzione, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

- 4)  Avvisatore acustico

**COMANDO ACCELERATORE**

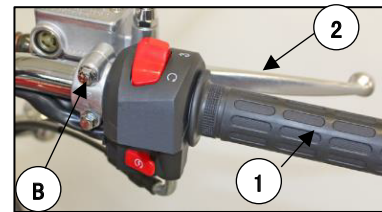
La manopola (1) dell'acceleratore è situata sul lato destro del manubrio.

COMANDO FRENO ANTERIORE

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

**AVVERTENZA**

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



COMANDO FRIZIONE

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

La posizione del comando frizione sul manubrio può essere regolata allentando le viti (A) di fissaggio.

**AVVERTENZA**

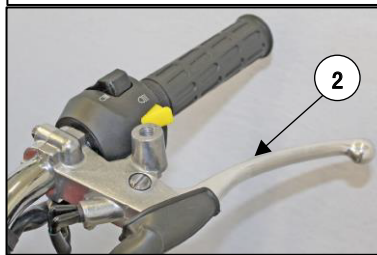
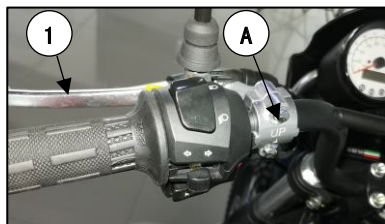
Non dimenticare di stringere le viti dopo la regolazione.

COMANDO FRENATA COMBINATA

Il pedale (1) di comando della frenata combinata si trova sul fianco destro della moto. In frenata un interruttore stop comanda l'accensione del fanale posteriore.

Nota

Tirando la leva (2) si frenerà con il freno anteriore; premendo il pedale (1) si avrà una frenata combinata per cui il sistema ripartirà la frenata sia sul freno anteriore, sia sul freno posteriore.



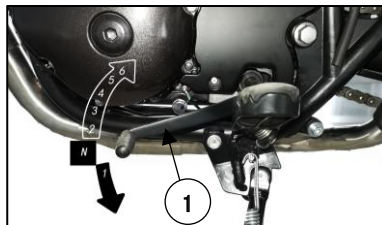
COMANDO CAMBIO

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

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

La posizione della leva del cambio può essere modificata nel modo seguente: allentare la vite, estrarre la leva e riposizionarla in una nuova posizione sull'albero.

Bloccare la vite ad operazione effettuata.

**AVVERTENZA**

Non cambiare le marce senza disinnestare la frizione e chiudere il gas. Il motore può subire danni se spinto fuorigiri.

**ATTENZIONE**

Non scalare le marce mentre si procede a una velocità tale da mandare il motore andrebbe fuorigiri o far perdere aderenza alla ruota posteriore una volta scesi alla marcia inferiore.

CARBURANTE

Carburante consigliato: carburante **SENZA PIOMBO** a 95 ottani.

**ATTENZIONE**

La benzina è estremamente infiammabile e può diventare esplosiva in particolari condizioni.

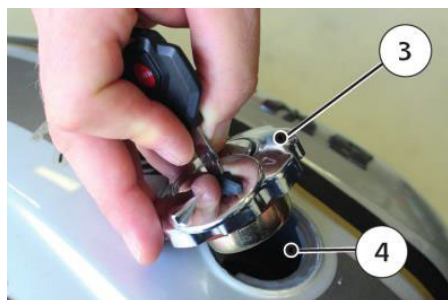
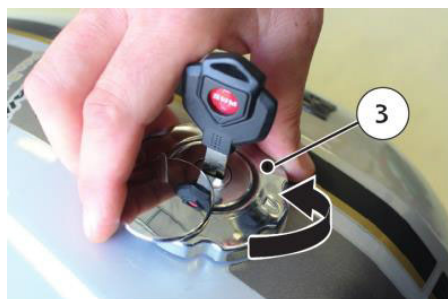
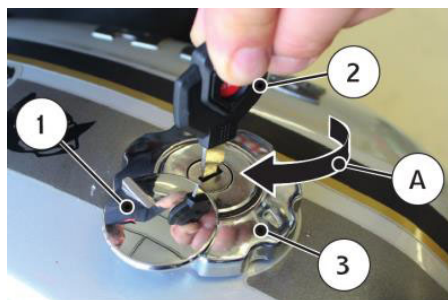
Spegner sempre il motore, non fumare o avvicinare fiamme o scintille nell'area dove si effettua il rifornimento o si conserva il carburante.

Procedere nel modo seguente:

- Spegner il motore.
- Spostare lateralmente il coperchio (1) della serratura.
- Inserire la chiave (2) e ruotarla di 1/4 di giro nel senso della freccia "A" per sbloccare il tappo (3).
- Ruotare il tappo (3) in senso antiorario e rimuoverlo dal serbatoio.
- Introdurre il carburante tramite il bocchettone (4).

**AVVERTENZA**

Non riempire il serbatoio oltre il limite inferiore del bocchettone di carico.



Rimontare il tappo (3) procedendo inversamente alla operazioni di rimozione, quindi togliere la chiave (2) e spostare il coperchio (1) di protezione serratura.

Nota:

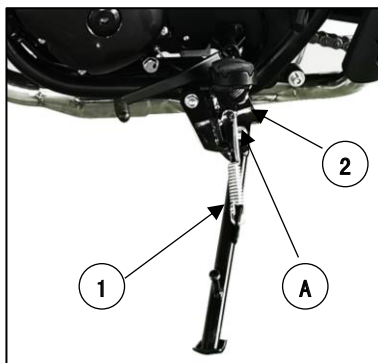
Non è possibile rimontare il tappo carburante (3) senza che la chiave sia inserita nella serratura; è possibile rimuovere la chiave (2) dal tappo (3) solo se quest'ultimo è chiuso correttamente.

CAVALLETTO LATERALE

Ogni motocicletta è fornita di un cavalletto laterale (1). Controllare periodicamente il cavalletto laterale (vedi “Scheda di manutenzione periodica”); verificare che le molle non siano danneggiate e che il cavalletto si muova liberamente. Nel caso il cavalletto fosse rumoroso, lubrificare il perno di fissaggio (A).

**ATTENZIONE**

Sul motociclo è posizionato un sensore (2) di sicurezza che permette l'avviamento della moto, con cavalletto abbassato e marcia in folle. Inserendo la marcia con cavalletto abbassato, il motore si spegne.

**ATTENZIONE**

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

**ATTENZIONE**

Il motociclo DEVE essere posto sul cavalletto laterale SOLO DOPO che il pilota è sceso dal veicolo. Una volta riportato il motociclo dalla posizione di appoggio sul terreno a quella verticale, il pilota, con il piede sinistro, deve sollevare il cavalletto dalla posizione abbassata alla posizione sollevata.




ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO

Nota

Se non avete confidenza col funzionamento del motociclo, prima di guidarlo, leggete attentamente le istruzioni contenute nei paragrafi sui "COMANDI".

CONTROLLI PRELIMINARI

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

- Controllare il livello del carburante e dell'olio motore;
- Controllare il livello del fluido freni;
- Controllare lo sterzo girando il manubrio a fondo corsa in entrambi i sensi;
- Controllare la pressione dei pneumatici;
- Controllare la tensione della catena;
- Controllare ed eventualmente registrare il comando acceleratore; ruotare la chiave dell'interruttore di accensione in posizione : verificare l'illuminazione del display dello strumento e, con il cambio in folle, l'accensione della spia di quest'ultimo;
- Accendere la luce abbagliante e verificare l'accensione della relativa spia;
- Azionare gli indicatori di direzione e verificare l'accensione della spia;
- Verificare la funzionalità della luce dello stop posteriore;
- Controllare che dopo l'avviamento non siano illuminate le spie  "Avaria motore" e  "Avaria ABS".

ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO

L'esclusività del progetto, abbinata all'elevata qualità dei materiali impiegati e l'accuratezza del montaggio, Vi garantiscono un comfort superiore sin dal primo momento. Nonostante ciò, durante i primi 1500 Km di percorrenza seguire SCRUPolosAMENTE le norme esposte qui di seguito. Si prega di notare che IL MANCATO RISPETTO DI QUESTE NORME PUÒ PREGIUDICARE LA DURATA E LE PRESTAZIONI DEL MOTOCICLO:

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

RISOLUZIONE DEI PROBLEMI

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

Il motore non si avvia

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

Il motore stenta ad avviarsi

- Candela sporca o in cattive condizioni: pulire o sostituire

Il motore parte ma il funzionamento è irregolare

- Candela sporca o in cattive condizioni: pulire o sostituire
- Distanza elettrodi candela errata: regolare;

La candela si sporca facilmente:

- Candela non adeguata: sostituire

Il motore è carente di potenza

- Filtro aria sporco: pulire
- La distanza tra gli elettrodi candela è eccessiva: regolare;
- Gioco valvole non corretto: regolare;
- Compressione insufficiente: verificarne la causa
- Filtro protezione pompa benzina o filtro protezione iniettore sporchi; pulire o sostituire i filtri.

Il motore batte in testa

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

L'alternatore non carica o carica in misura insufficiente.

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

La batteria si surriscalda

- Regolatore di tensione difettoso: sostituire.

Difficoltà ad innestare le marce

- Olio motore con grado di viscosità troppo elevato: sostituire con l'olio prescritto.

La frizione slitta

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

I freni non funzionano adeguatamente

- Pastiglie consumate: sostituire.



SALITA/DISCESA PILOTA E PASSEGGERO

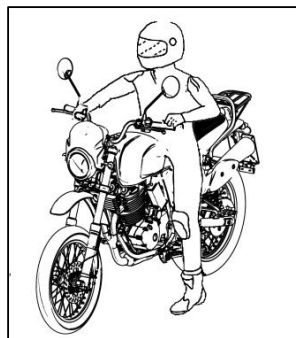
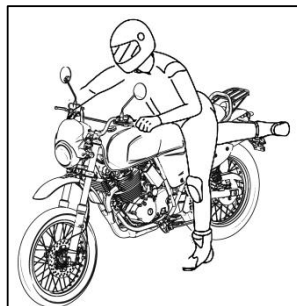
Informazioni generali

Leggere attentamente le indicazioni riportate di seguito in quanto forniscono informazioni importanti al fine della sicurezza del pilota e del passeggero e per evitare danni a persone o al motociclo.

La salita e la discesa dal motociclo deve essere effettuata sempre dalla parte sinistra della moto, con le mani libere, senza impedimenti e con cavalletto abbassato.

Il pilota deve essere il primo a salire e l'ultimo a scendere dal motoveicolo e deve governare la stabilità della moto durante la salita e la discesa del passeggero.

Non scendere dal veicolo saltando o allungando le gambe, scendere sempre eseguendo le operazioni descritte nel relativo paragrafo.



Salita del pilota

Con moto posizionata sul cavalletto laterale effettuare le seguenti operazioni:

- Dalla parte sinistra impugnare correttamente con entrambe le mani il manubrio quindi sollevare la gamba destra e portarla oltre la sella.
- Sedersi sulla moto e appoggiare entrambi i piedi a terra. Tenere il motociclo in equilibrio evitando di appoggiare tutto il proprio peso sul cavalletto laterale.



AVVERTENZA

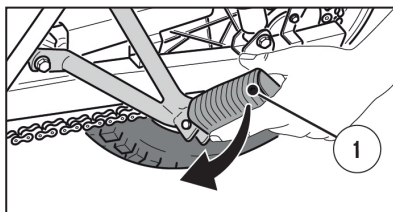
Nel caso non si riesca ad appoggiare entrambi i piedi a terra appoggiare il piede destro tenendo il sinistro pronto all'appoggio.

- Avviare la moto come descritto nel relativo paragrafo.
- Usando la gamba sinistra, fare rientrare completamente il cavalletto.

Salita del passeggero

È necessario che salga prima il pilota come descritto nel relativo paragrafo senza avviare la motore.

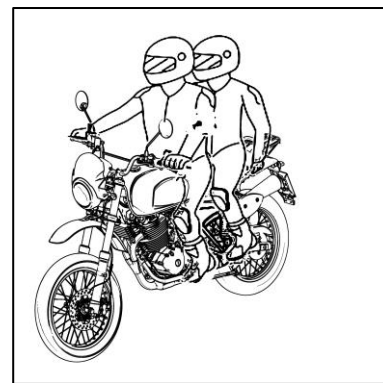
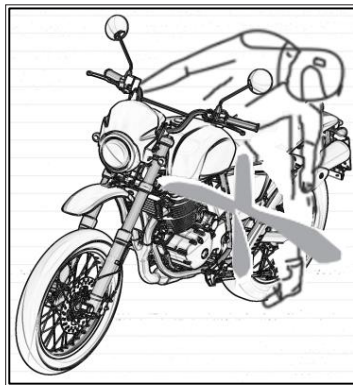
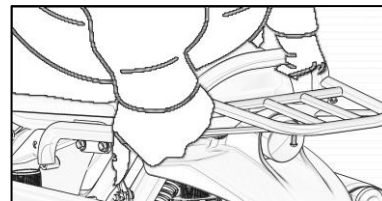
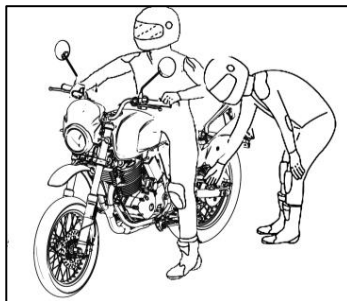
- Dare istruzioni al passeggero affinché estraiga le pedane (1).



AVVERTENZA

Il pilota nella posizione di guida non deve assolutamente estrarre o tentare di estrarre i poggiatesta posteriori del passeggero, perché potrebbe compromettere l'equilibrio del veicolo.

- Appoggiare la mano sinistra sulla spalla del pilota, il piede sinistro sulla pedana poggiatesta, quindi salire sulla moto sollevando la gamba destra e muovendosi con cautela per non sbilanciare il veicolo e il pilota.
- Con le mani tenersi alle apposite maniglie (2).
- Usando la gamba sinistra, fare rientrare completamente il cavalletto.
- Avviare la moto come descritto nel relativo paragrafo.



Discesa dalla moto

- Arrestare il veicolo e spegnere il motore.



AVVERTENZA

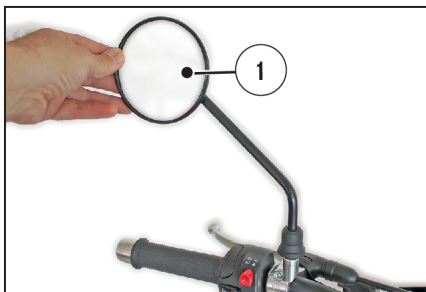
Accertarsi che la zona dove si deve parcheggiare il veicolo sia stabile e in piano.

- Appoggiare entrambi i piedi a terra.
- Spegnerla la moto come descritto nel relativo paragrafo.
- Usando la gamba sinistra, estrarre completamente il cavalletto.
- Dare istruzioni al passeggero affinché scenda per primo dalla parte sinistra del veicolo appoggiando il piede sulla pedana sinistra e sollevando la gamba destra.
- Inclinare la moto verso sinistra fino ad appoggiarla sul cavalletto.
- Con le mani ben salde sul manubrio scendere dalla moto dalla parte sinistra sollevando la gamba destra.

REGOLAZIONE SPECCHIETTI RETROVISORI




Sedersi sulla moto come descritto nel relativo paragrafo.

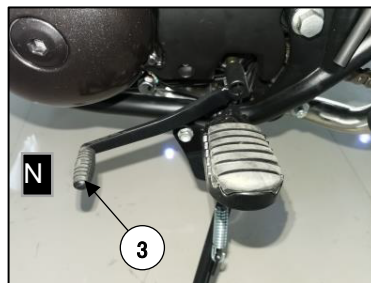
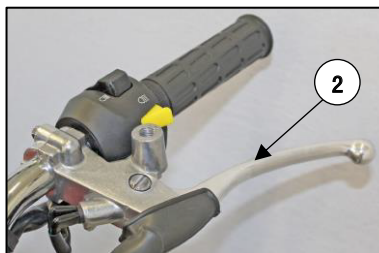
Regolare entrambi gli specchietti (1) muovendo direttamente gli stessi in modo che dalla posizione seduta il pilota veda correttamente la parte posteriore della strada.



AVVIAMENTO DEL MOTORE

Dopo essere saliti sulla moto, come indicato nel relativo paragrafo, per avviare il motore agire come segue:

- Porre la chiave (1) dell'interruttore accensione in posizione  (il ronzio che si avverte ruotando la chiave nella posizione  è dovuto alla pompa del carburante che porta in pressione l'impianto di alimentazione);
- Tirare la leva della frizione (2), sollevare il cavalletto laterale o portare il pedale del cambio (3) in folle. Controllare che il pulsante (4) sia in posizione  e quindi premere il pulsante di avviamento (5).
- Non far funzionare il motore freddo ad un elevato numero di giri onde permettere un riscaldamento adeguato dell'olio e la sua circolazione.



ATTENZIONE

Non far funzionare il motore freddo ad un elevato numero di giri.

Nota

Sul supporto della leva della frizione è presente un interruttore di sicurezza. Questo interruttore consente di avviare il motore SOLO con il cambio in folle oppure con marcia inserita e leva della frizione tirata.

Con cavalletto abbassato è possibile avviare la moto solo con marcia in folle.

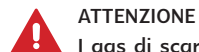
NOTA IMPORTANTE IN CASO DI AVVIAMENTO A FREDDO A BASSE TEMPERATURE

Si raccomanda di effettuare un breve riscaldamento al minimo fino ad ottenere una risposta normale del motore quando si apre il comando acceleratore.

In tale modo l'olio, circolando, raggiungerà tutte le superfici che richiedono lubrificazione ed il liquido refrigerante arriverà alla temperatura necessaria al corretto funzionamento del motore. Evitare di surriscaldare il motore.

IMPORTANTE

Non accelerare mai il motore dopo un avviamento a freddo.

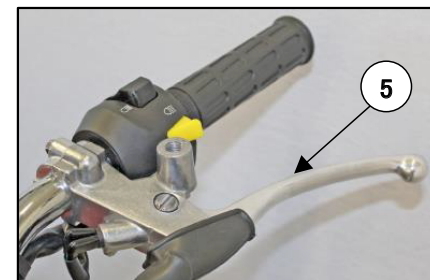
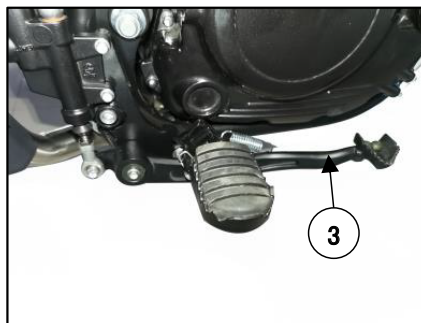
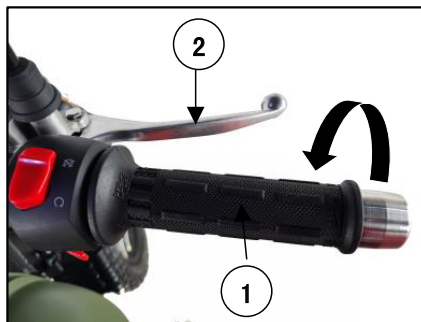


ATTENZIONE



I gas di scarico contengono monossido di carbonio, che è un gas tossico. Non avviare mai la motore in un garage chiuso od in altri ambienti ristretti.

ARRESTO DEL MOTOCICLO E DEL MOTORE

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



ARRESTO DEL MOTORE IN EMERGENZA

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

Una volta arrestato il motociclo, porlo sul cavalletto laterale.

**ATTENZIONE**

A seconda della situazione, può risultare utile usare il freno anteriore da solo oppure utilizzare la frenata combinata. Usare il freno anteriore con prudenza, specialmente su terreni sdruciolevoli. L'uso scorretto dei freni può causare gravi incidenti.

**ATTENZIONE**

In caso di bloccaggio dell'acceleratore in posizione aperta o di altro malfunzionamento che facesse girare il motore in modo incontrollabile, premere **IMMEDIATAMENTE** l'interruttore di emergenza arresto motore (7). Controllare la moto usando normalmente freni e sterzo mentre si preme l'interruttore di emergenza arresto motore.



MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

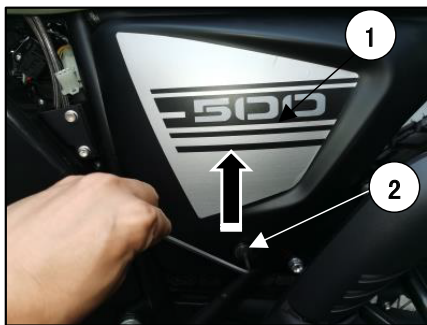
PERIODICHE

RIMOZIONE PANNELLI LATERALI

Per alcune operazioni di manutenzione è necessario rimuovere uno o entrambi i pannelli laterali.

Per rimuovere i pannelli laterali sinistro e destro agire come segue:

- Svitare la vite (2).
- Sollevare il pannello (1) sganciandolo dagli agganci superiori



LIVELLO OLIO MOTORE-TRASMISSIONE

Tenendo il motociclo in piano ed in posizione verticale, controllare il livello dell'olio per mezzo dell'oblò di ispezione (1) inserito sul carter destro del motore. Verificare che il livello si trovi al centro dell'oblò "A", tra la tacca del livello minimo "MIN" e quella del livello massimo "MAX". Per effettuare il rabbocco, rimuovere il tappo di carico (2).

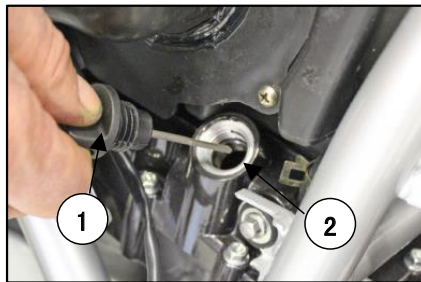
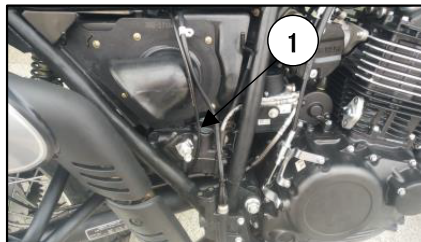
Nota

Il controllo deve essere effettuato con motore appena spento e ancora caldo.



ATTENZIONE

Fare attenzione a non toccare l'olio motore caldo.



SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E FILTRO

Nota

Questa operazione va eseguita a motore caldo

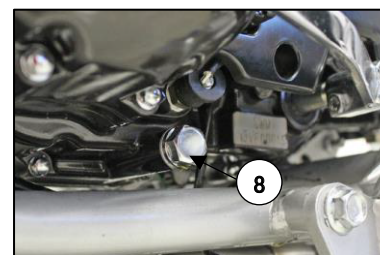
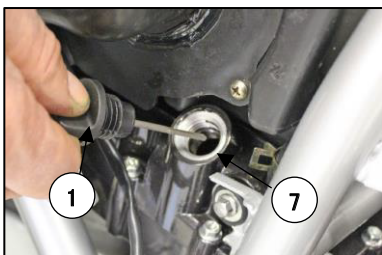
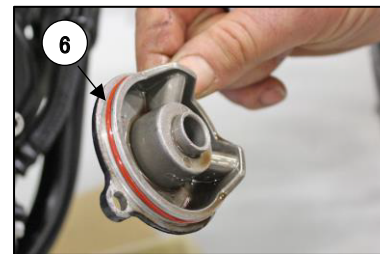
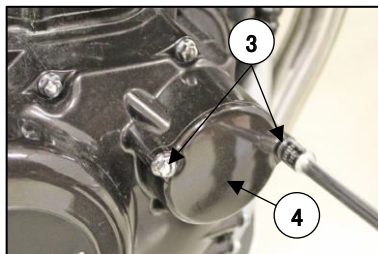
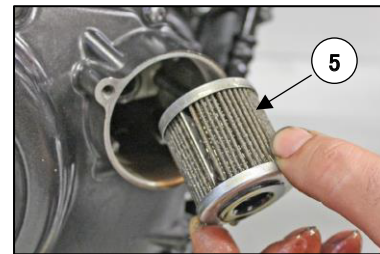
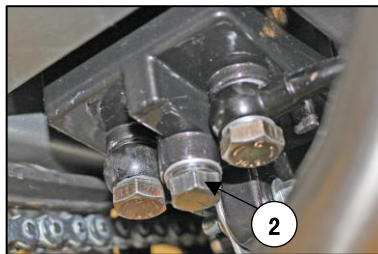


AVVERTENZA

Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.

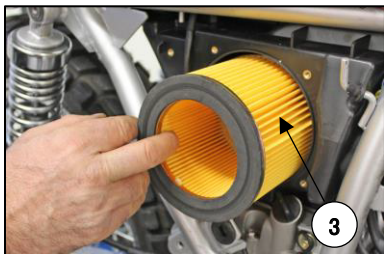
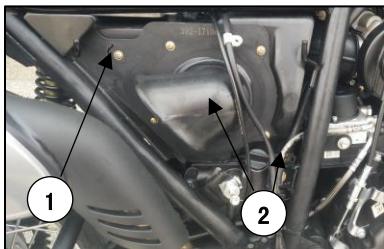
- Posizionare la moto su una superficie piana in posizione verticale.
- Rimuovere il pannellino destro come indicato nel relativo paragrafo.
- Rimuovere l'astina di livello olio (1).
- Posizionare un contenitore sotto al serbatoio dell'olio in corrispondenza del tappo di scarico (2).
- Svitare il tappo di scarico (2) posto sotto al serbatoio dell'olio e lasciare fuoriuscire tutto l'olio.
- Posizionare un contenitore sotto al motore in corrispondenza del tappo di scarico (8).
- Svitare il tappo di scarico (8) posto sul lato sinistro del motore e lasciare fuoriuscire tutto l'olio.
- Svitare le due viti (3) e rimuovere il coperchietto (4).
- Rimuovere il filtro (5), controllarne lo stato e, se necessario, sostituirlo.
- Rimontare il tappo di scarico (2) e il tappo di scarico (8), sostituendo la rondella di tenuta (coppia di serraggio: 20 Nm).

- Rimontare il filtro (5) e il coperchietto (4) e sostituire la guarnizione (6).
- Versare 1,7 kg circa di olio nel serbatoio dell'olio attraverso il bocchettone di carico (7).
- Avviare il motore e tenerlo in moto per alcuni minuti.
- Versare l'olio restante (1 kg) per rabboccare fino al livello corretto.
- Reinserire l'astina di livello e avvitare in sede; rimontare il pannello laterale.



CONTROLLO E/O SOSTITUZIONE FILTRO ARIA

- Rimuovere il pannellino destro come indicato nel relativo paragrafo.
- Svitare le cinque viti (1) e rimuovere il coperchio filtro (2).
- Rimuovere il filtro (3) e controllare il suo stato, per pulirlo soffiare con aria compressa dall'esterno verso l'interno, se eccessivamente sporco sostituire.
- Rimontare il tutto procedendo in senso inverso.

**CONTROLLO CANDELA**

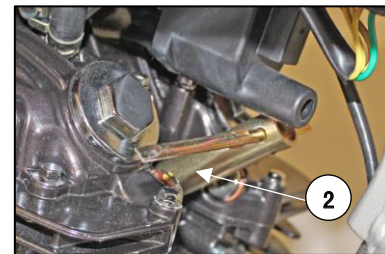
La distanza fra gli elettrodi (3) deve essere 0,6-0,8 mm.

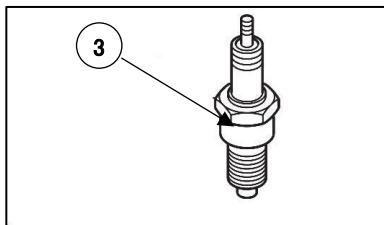
Una distanza maggiore può causare problemi di avviamento e il sovraccarico della bobina.

Un distanza troppo ridotta può causare problemi in accelerata, al minimo e scarse prestazioni alle basse velocità.

Per accedere alla candela occorre eseguire le seguenti operazioni di smontaggio:

- Rimuovere il cappuccio (1).
- Inserire la chiave (2) fornita in dotazione e rimuovere la candela (3).



**ATTENZIONE**

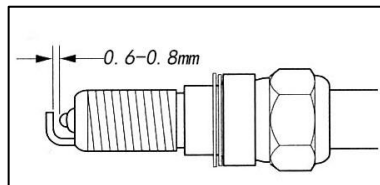
Una candela di grado termico troppo elevato può causare preaccensioni con possibili danni per il motore. Una candela con un grado termico troppo basso può sporcarsi a causa di un eccessivo accumulo di carbonio.

**AVVERTENZA**

Prima di procedere al rimontaggio, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico. Applicare un po' di grasso a base di grafite sul filetto della candela, avvitare a mano fino a finecorsa, poi serrarla a una coppia di 10-12 Nm.

Allentare la candela e serrarla nuovamente a 10-12 Nm.

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

**PNEUMATICI**

Questo motociclo è dotato di pneumatici con camera d'aria.

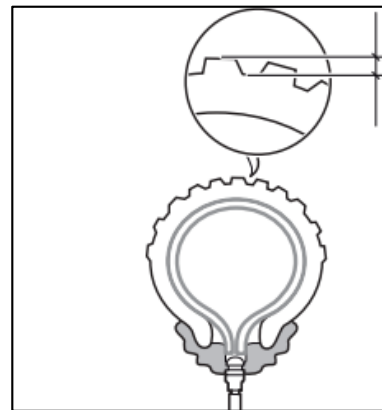
**ATTENZIONE**

Le ruote sono state progettate per montare pneumatici con camera d'aria. È vietato montare pneumatici senza camera d'aria.

- Controllare lo stato degli pneumatici, non devono avere fessurazioni, abrasioni ecc., inoltre controllare lo stato di usura del battistrada tramite gli appositi indicatori presenti sullo pneumatico stesso.

ALTEZZA MINIMA DEL BATTISTRADA

ANTERIORE	3 mm
POSTERIORE	3 mm

**ATTENZIONE**

Se si sostituisce la candela, utilizzarne una di uguale gradazione.

- Controllare la pressione secondo le indicazioni riportate nel paragrafo DATI TECNICI.



ATTENZIONE

Il pneumatico anteriore e posteriore devono essere della stessa marca e modello. Utilizzare tipi di pneumatici diversi su ruota anteriore e ruota posteriore compromette la stabilità motociclo e la sua manovrabilità.

Nota

I pneumatici invecchiano anche se visivamente non sono usurati; screpolature laterali o deformazioni della carcassa sono un segno di invecchiamento. Fare controllare i pneumatici da un gommista prima di usare il motociclo.



ATTENZIONE

Utilizzare la moto con pneumatici gonfiati a una pressione non corretta o con pneumatici usurati o deteriorati può provocare infortuni gravi o il decesso a seguito della perdita di controllo del veicolo.

REGOLAZIONE CAVO COMANDO ACCELERATORE

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

- Ruotare la manopola (1) acceleratore e controllare che vi sia un gioco di 2 mm circa;
- Qualora ciò non avvenisse, spostare i due gommini (2) di protezione;
- Allentare i controdadi (3) e agire sul registro (4) per regolare il gioco;
- Bloccare nuovamente i controdadi (3);
- Rimontare il tutto procedendo nel senso inverso a quello di smontaggio.



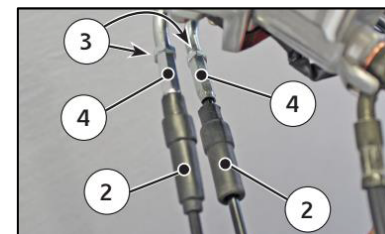
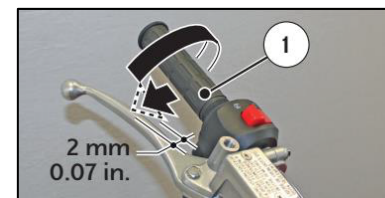
ATTENZIONE

Utilizzare il veicolo con il cavo comando acceleratore danneggiato pregiudica notevolmente la sicurezza di guida.



ATTENZIONE

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



CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE

Il livello fluido nel serbatoio della pompa non deve mai trovarsi al di sotto della tacca del livello minimo (LOWER) (1) visibile dall'oblò (2) ricavato posteriormente sul corpo pompa. Un eventuale abbassamento del livello del fluido può permettere l'ingresso di aria nell'impianto con conseguente allungamento della corsa della leva.

**AVVERTENZA**

Non versare fluido freni su superfici verniciate o sulle lenti delle luci.

**AVVERTENZA**

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

**AVVERTENZA**

Il fluido freni può causare una sensazione pungente. Evitare il contatto con la pelle o gli occhi. In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e in caso di esposizione degli occhi chiamare un medico.

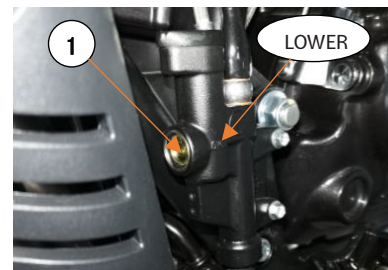
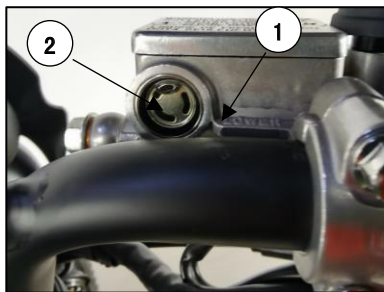
CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO POSTERIORE

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

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

**ATTENZIONE**

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



CONTROLLO USURA PASTIGLIE FRENO

Controllare lo stato di usura delle pastiglie freno anteriore (1) e delle pastiglie freno posteriore (2)

- Le pastiglie presentano una gola (3) che funge da indicatore di usura; quando la gola è divenuta quasi invisibile la coppia di pastiglie va sostituita.



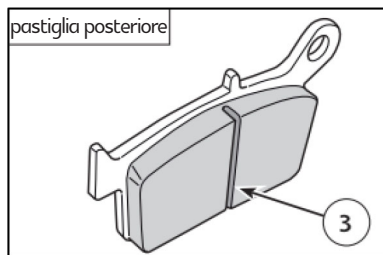
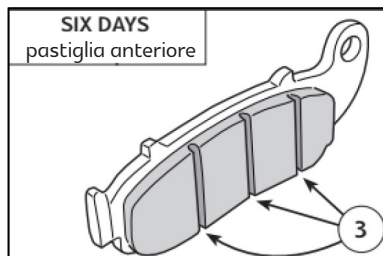
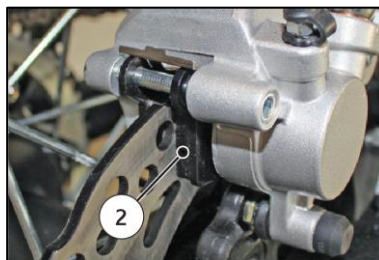
AVVERTENZA

Per la sostituzione delle pastiglie freno è necessario rivolgersi a un concessionario SWM.



ATTENZIONE

Dopo la sostituzione delle pastiglie freno è necessario guidare con prudenza frenando in modo graduale per permettere alle pastiglie il corretto assestamento/accoppiamento con i relativi dischi.



PULIZIA PASTIGLIE

Accertarsi che non ci siano tracce di fluido freni o di olio sulle pastiglie o sui dischi. Pulire le pastiglie o i dischi da eventuali tracce di fluido o olio con alcool.

Sostituire le pastiglie se non è stato possibile pulirle in modo soddisfacente.

MONTAGGIO PASTIGLIE

Rimontare le pastiglie procedendo in senso inverso allo smontaggio.



ATTENZIONE

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

PULIZIA DISCO

Un'efficienza frenante ridotta può essere dovuta anche alla presenza di olio sul disco. Olio o grasso sul disco possono essere eliminati mediante un solvente ad alto indice di infiammabilità come acetone o prodotti similari.

USURA DISCO FRENO

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

DISCO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
ANTERIORE	3,5 mm	3,0mm
POSTERIORE	4 mm	3,5 mm

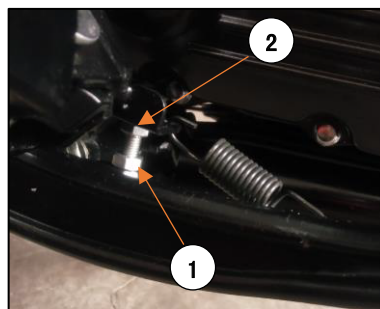
**REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENATA COMBINATA**

La posizione del pedale del freno posteriore rispetto al poggiatesta può essere regolata in base alle esigenze individuali.

Doendo procedere a tale registrazione operare nel modo seguente.

- Allentare il dado (1);
- Agire sulla vite (2) per regolare la posizione del pedale (3).

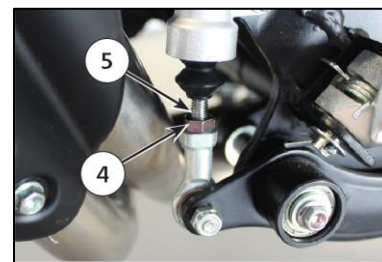
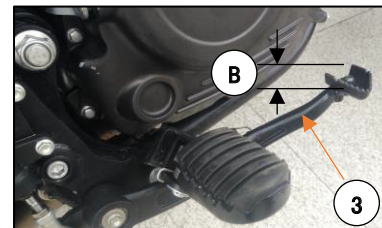
Dopo aver effettuato questa registrazione, è necessario regolare la corsa a vuoto del pedale, secondo le istruzioni riportate di seguito.

**REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENO POSTERIORE**

Il pedale (3) di comando della frenata combinata deve avere una corsa a vuoto (B) di 3 mm prima di iniziare l'azione frenante.

Qualora ciò non si verificasse, procedere alla registrazione nel modo seguente:

- allentare il dado (4);
- agire sull'astina comando pompa (5) per aumentare o diminuire la corsa a vuoto;
- una volta finito, serrare il dado (4).

**ATTENZIONE**

La mancanza della corsa a vuoto prescritta provocherà la rapida usura delle pastiglie freno con il conseguente rischio di arrivare alla TOTALE INEFFICIENZA DEL FRENO o al blocco del freno posteriore.

REGOLAZIONE COMPRESIONE SOSPENSIONE ANTERIORE

Il sistema oleodinamico della sospensione anteriore è regolabile.

Taratura standard: 16 scatti

- Per effettuare la regolazione, agire sui registri (1) posti all'estremità inferiore dei foderi forcella, ruotando la vite di registro (1) verso "F" per ammorbidire la corsa e verso "S" per irrigidirla.
- Per ripristinare la taratura standard, ruotare il registro (1) in senso orario fino a finecorsa (tutto chiuso), quindi ruotarlo in senso opposto del numero di scatti specificato.

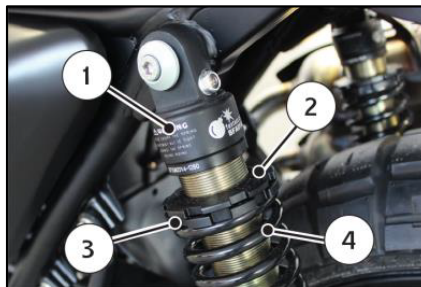
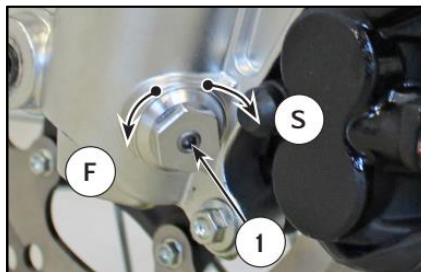
Nota

Non forzare mai le viti di registro oltre le posizioni di massima apertura e di tutto chiuso.



AVVERTENZA

Entrambi gli steli devono essere regolati alla stessa taratura.



REGOLAZIONE PRECARICO MOLLA AMMORTIZZATORE POSTERIORE

È possibile regolare il precarico molla degli ammortizzatori posteriori (1); per effettuare la regolazione, agire come segue:

- Pulire i dadi di controghiera (2) e ghiera di regolazione (3) della molla (4).
- Allentare la controghiera utilizzando una chiave a dente o un punzone in alluminio.
- Ruotare il dado della ghiera di regolazione quanto necessario.
- Una volta terminata la regolazione secondo il proprio peso e stile di guida, serrare nuovamente il dado della controghiera.



ATTENZIONE

Fare attenzione a non toccare il tubo di scarico durante la regolazione dell'ammortizzatore posteriore.



AVVERTENZA

Entrambi gli ammortizzatori posteriori devono essere regolati alla stessa taratura.

CONTROLLO FUNZIONALITÀ FORCELLA

Per controllare il corretto funzionamento della forcella anteriore agire come segue:

- Salire sulla moto;
- Tirare la leva del freno anteriore e spingere con forza il manubrio verso il basso alcune volte in modo da controllare che la forcella si estenda e si comprima.
- Se si notano della perdite di olio e degli impuntamenti è necessario farla controllare al concessionario SWM.

CONTROLLO CUSCINETTI STERZO

Posizionare la moto su un cavalletto in modo che sia in posizione verticale con opportuni accorgimenti in modo che non si ribalti.

- Posizionarsi frontalmente al veicolo.
- Tenere saldamente la parte inferiore di entrambi gli steli forcella e muovere in avanti e indietro la forcella controllando che non vi sia gioco.



ATTENZIONE

Se durante il movimento dovesse evincersi del gioco, fare controllare il corretto serraggio dei cuscinetti sterzo da un Concessionario SWM.



PULIZIA E LUBRIFICAZIONE CATENA

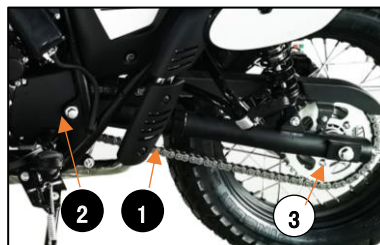
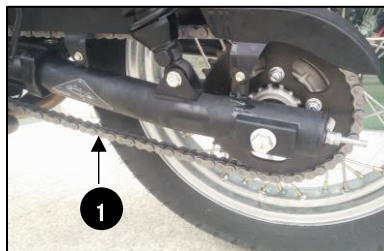
La moto è dotata di catena (1) con anelli OR, per la pulizia agire come segue;

- Posizionare la moto in modo che la ruota posteriore sia sollevata da terra e possa ruotare.
- Pulire la catena utilizzando appositi detergenti per catene con anelli OR, quindi asciugarla con un panno pulito.
- Lubrificare la catena (1) con idoneo lubrificante spray per catene con OR.



AVVERTENZA

Non usare mai grasso per lubrificare la catena. Il grasso favorisce l'accumulo di polvere e fango che agiscono come abrasivi, contribuendo all'usura rapida della catena, del pignone e della corona.

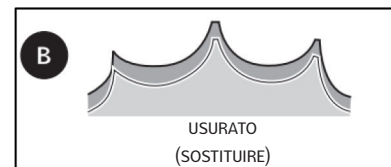
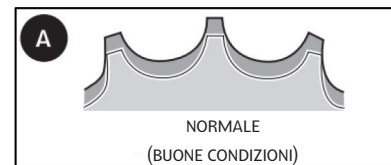


CONTROLLO STATO DI USURA CATENA/PIGNONE/CORONA

- Controllare lo stato della catena (1) non deve presentare rulli danneggiati, perni allentati, OR mancanti.
- Controllare lo stato dei denti del pignone (2) e della corona (3); se i denti sono come raffigurato in figura "A" sono in buono stato, mentre se sono come raffigurato in figura "B" sono da sostituire.

Nota

In caso di usura è necessario sostituire pignone corona e catena, utilizzando una catena nuova con pignone o corona usurati si una rapida usura della catena stessa.



REGISTRAZIONE CATENA

La catena deve essere controllata, registrata e lubrificata in accordo con la Tabella di manutenzione; questo per motivi di sicurezza e per prevenire una usura eccessiva. Se la catena si consuma eccessivamente o risulta mal registrata, cioè se è allentata o eccessivamente tesa, può fuoriuscire dalla corona o rompersi.

Controllare che la catena abbia una freccia (A) di 20 mm circa come indicato nella targhetta (1) apposta sul forcellone.

Se così non risulta agire in questo modo:

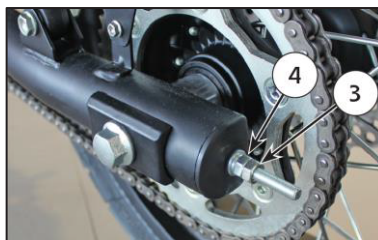
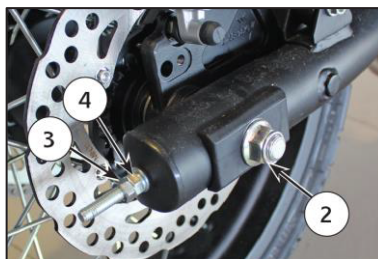
- Allentare sul lato destro, con chiave a bussola, il dado (2) di fissaggio del perno ruota;
- Allentare i controdadi (3) su entrambi i tendicatena ed agire sul dado (4) per ottenere il valore di tensione corretto.

Nota

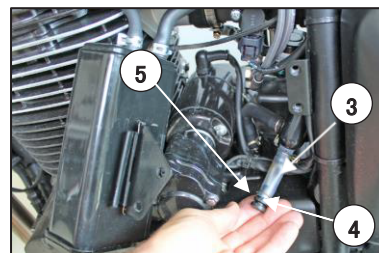
Regolare allo stesso modo entrambe i tendicatena.

- Effettuata la regolazione serrare i controdadi (3) ad una coppia di serraggio di 22 Nm ed il dado perno ruota (2) alla coppia di serraggio di 80 Nm.

Dopo la regolazione, controllare sempre l'allineamento della ruota e che la freccia sia di 20 mm.

**PULIZIA DEL TUBO BLOW-BY**

- Svitare le due viti (1) e spostare il canister (2) di lato.
- Controllare periodicamente il tubo blow-by (3) secondo quanto indicato nella tabella di manutenzione. Per pulire il tubo, allargare la fascetta (4) e rimuovere il tappo (5) scaricando i depositi accumulati in un contenitore.
- Rimontare il tappo (5) agendo nel senso inverso a quello di smontaggio.

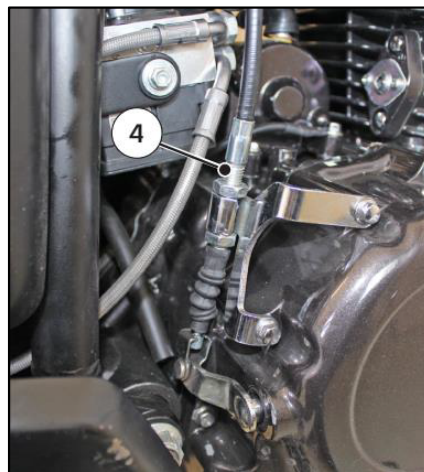
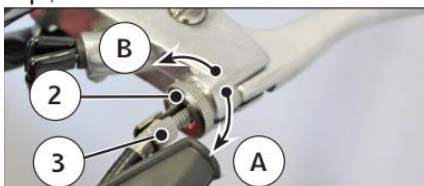
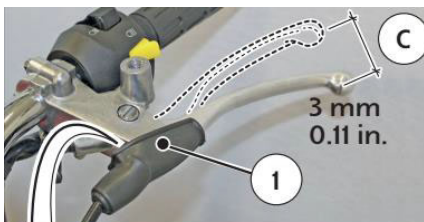


REGISTRAZIONE FRIZIONE

La frizione non richiede, normalmente, altra regolazione che quella della tensione del cavo utilizzando il gruppo di registro posto sul manubrio. Generalmente, è sufficiente agire sul registro posto sul manubrio per recuperare il gioco dovuto all'allungamento della trasmissione flessibile.

La leva di comando deve sempre avere una corsa a vuoto (C) (circa 3 mm) prima di iniziare il disinnesto della frizione. Per regolare questo gioco, allentare il controdado (2), agire sul registro (3) dopo aver sfilato il cappuccio in gomma (1); ruotando il registro nel senso indicato dalla freccia A si riduce il gioco (C) mentre ruotandolo nel senso indicato dalla freccia B si aumenta il gioco. Una ulteriore possibilità di registrazione è offerta dal tenditore (4) posto sulla destra del telaio. Se, dopo la registrazione, la frizione slitta sotto carico o trascina anche quando è disinnestata, deve essere smontata per le opportune verifiche.

Per questa operazione rivolgetevi al Concessionario.



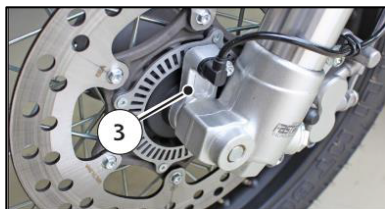
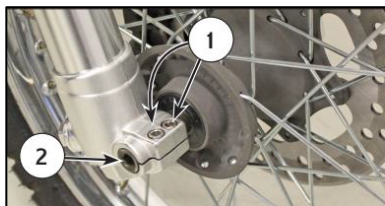
SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Posizionare la moto in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno.

- Allentare le viti (1) che bloccano il perno ruota (2) sui supporti della forcella anteriore.
- Svitare il perno (2) e rimuoverlo.
- Rimuovere la ruota facendo attenzione al supporto (3) del sensore ABS.

Nota

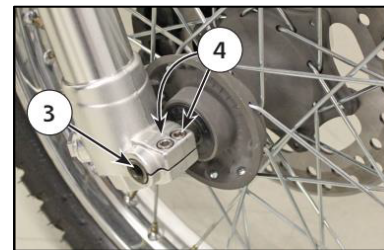
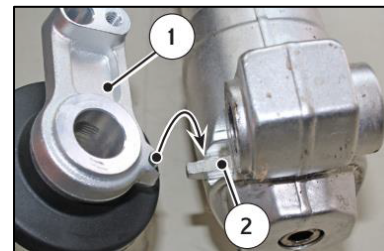
Con la ruota smontata, non tirare la leva del freno anteriore per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza. Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il lato del disco freno verso l'alto.

**RIMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE**

- Posizionare la ruota tra gli steli forcella, montare il supporto (1) del sensore ABS in modo che vada perfettamente in sede rispetto al perno forcella (2), quindi inserire il disco freno nella pinza verificando che vada correttamente in sede.
- Ingrassare il perno ruota (3), montarlo dal lato destro e avvitarlo in sede (50 Nm).
- A questo punto eseguire qualche pompaggio, spingendo verso il basso il manubrio fino al punto in cui si può essere certi del perfetto allineamento degli steli forcella.
- Serrare le viti (4) sullo stelo destro (10,4 Nm).

Nota

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



SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

Svitare il dado (1) del perno ruota (2) e sfilare quest'ultimo. Non è necessario allentare i tendicatena (3); in questo modo il valore di tensione della catena risulterà inalterato dopo il rimontaggio.

Sfilare la ruota completa facendo attenzione ai distanziali posti ai lati del mozzo.

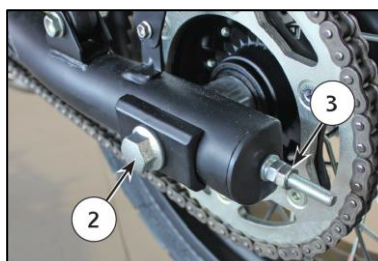
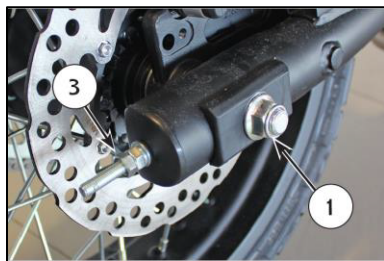
Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

Nota

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

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

Dopo aver rimontato la ruota, premere il pedale di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco. (Coppia di serraggio del dado (1) 120 Nm).

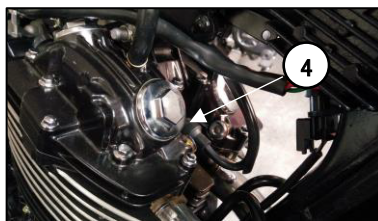
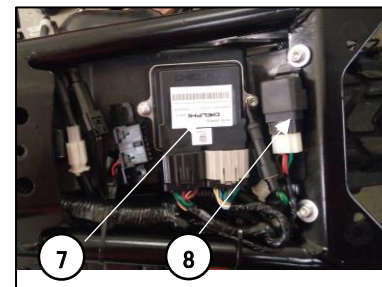
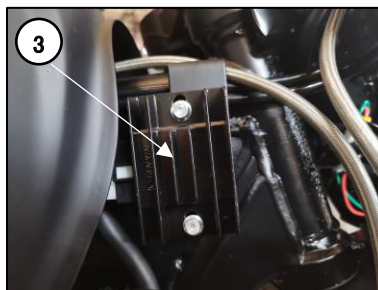
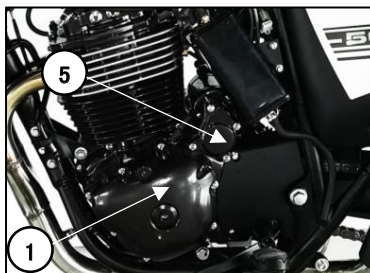


UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI

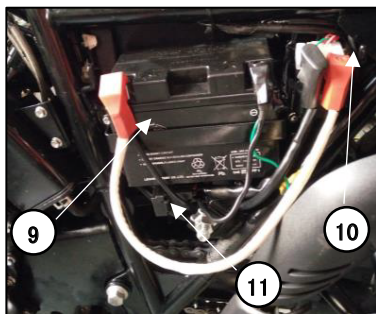
IMPIANTO DI ACCENSIONE

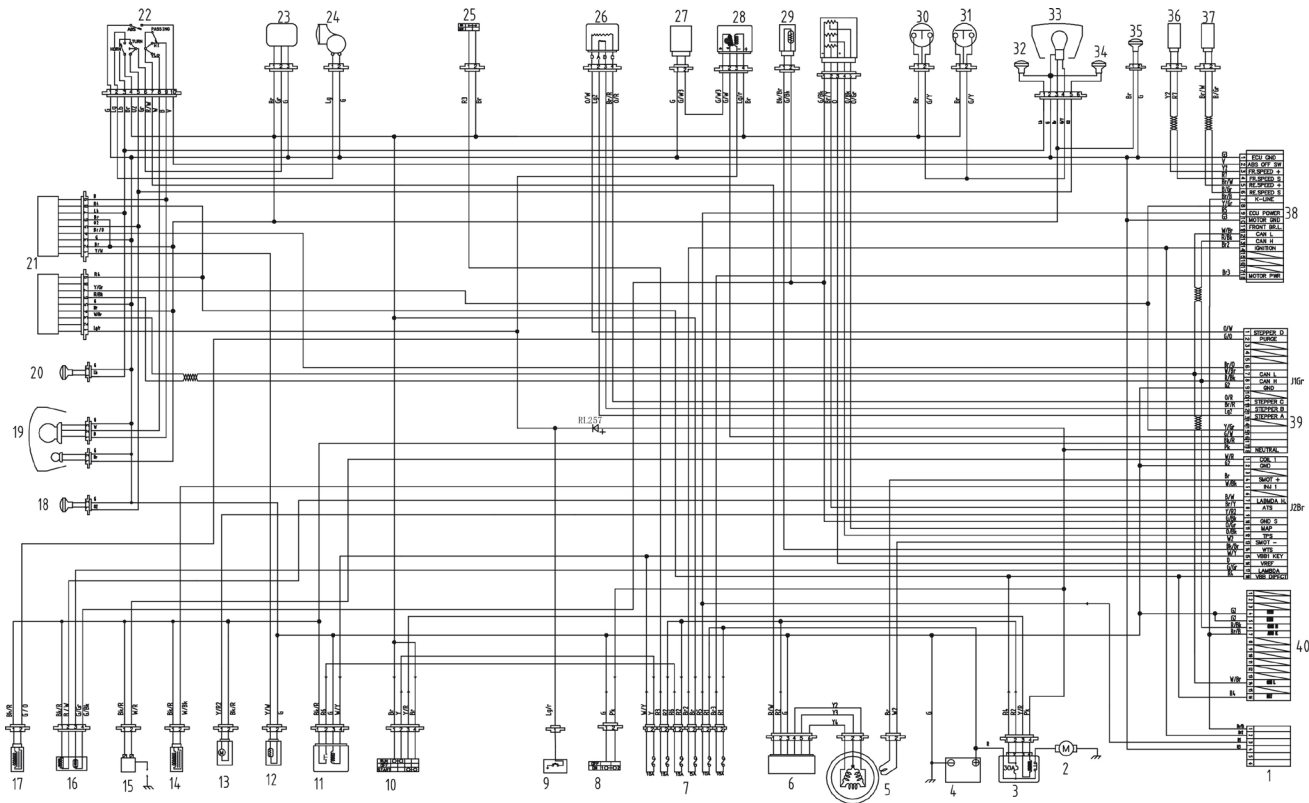
L'impianto di accensione è composto dai seguenti elementi:

- 1) Generatore (1) all'interno del coperchio del semicartermo sinistro;
- 2) Bobina elettronica (2) incorporata nella pipetta candela;
- 3) Regolatore di tensione (3) posto sul lato destro anteriore sotto il serbatoio carburante;
- 4) Candela accensione (4) al centro della testa cilindro;
- 5) Motorino di avviamento (5) dietro al cilindro motore;
- 6) Teleruttore avviamento elettrico (6) posto sulla parte sinistra della moto, vicino alla batteria.
- 7) Centralina ECU (7), posizionata sotto la sella.
- 8) Relè pompa benzina (8) posizionato sotto il fianchetto destro.



- 9) Batteria (9) sotto il pannello sinistro;
- 10) Intermittenza lampeggio (10) sotto il fianchetto sinistro;
- 11) Fusibili (11) posti sulla piastra portafusibili sotto il pannello sinistro.
- 12) Sonda Lambda (12);
- 13) Proiettore (13) a LED;
- 14) Fanale posteriore (14) a LED;
- 15) Indicatori di direzione (15) a LED;
- 16) Pompa carburante (16) all'interno del serbatoio.
- 17) Luce targa (17) a LED





Codice Colore Cavi

B.....	Blu
B/Bk.....	Blu/Nero
Bk.....	Nero
Br.....	Marrone
Br/R.....	Marrone/Rosso
Br/W.....	Marrone/Bianco
G.....	Verde
G/Bk.....	Verde/Nero
G/Gr.....	Verde/Grigio
Lg /R.....	Verde chiaro/Rosso
Gr.....	Grigio
B/Gr.....	Blu/Grigio
Lb.....	Azzurro
Lg.....	Verde chiaro
O.....	Arancione
O/Bk.....	Arancione/Nero
R.....	Rosso
R/W.....	Rosso/Bianco
Sb.....	Celeste
V.....	Viola
W.....	Bianco
B/W.....	Blu/Bianco
W/Bk.....	Bianco/Nero
G/W.....	Verde/Bianco
W/R.....	Bianco/Rosso
W/Y.....	Bianco/Giallo
Y.....	Giallo

Bk/Y.....	Nero/Giallo
Br/Y.....	Marrone/Giallo
G/Y.....	Verde/Giallo
Y/R.....	Giallo/Rosso

LEGENDA SCHEMA ELETTRICO

- 1) Bocchettone carico fluido freni
- 2) Motorino d'avviamento
- 3) Relè avviamento
- 4) Batteria
- 5) Magnete
- 6) Regolatore di tensione
- 7) Fusibili
- 8) Interruttore frizione
- 9) Folle
- 10) Commutatore destro
- 11) Relè di potenza
- 12) Sensore carburante
- 13) Pompa carburante
- 14) Inietttore
- 15) Bobina A.T.
- 16) Sonda Lambda
- 17) Elettrovalvola
- 18) Indicatore di direzione anteriore sinistro

- 19) Proiettore anteriore
- 20) Indicatore di direzione anteriore destro
- 21) Strumento
- 22) Commutatore sinistro
- 23) Relè lampeggio
- 24) Avvisatore acustico
- 25) Blocchetto chiave di accensione
- 26) Motorino passo-passo
- 27) Interruttore spegnimento
- 28) Relè spegnimento
- 29) Sensore temperatura refrigerante
- 30) Interruttore stop anteriore
- 31) Interruttore stop posteriore
- 32) Indicatore posteriore destro
- 33) Fanale posteriore
- 34) Indicatore posteriore sinistro
- 35) Luce targa
- 36) Velocità anteriore
- 37) Velocità posteriore
- 38) Centralina ABS
- 39) Centralina motore
- 40) Centralina elettronica

BATTERIA

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

Nel caso il veicolo debba rimanere inutilizzato per lunghi periodi (≥ 3 settimane/1 mese), si consiglia di scollegare la batteria dall'impianto elettrico e conservarla al riparo dall'umidità.

- Dopo un uso intensivo della batteria, è consigliabile un ciclo di carica lenta (per batteria 12V-14Ah: 1,4A per 10 ore).
- La ricarica rapida è consigliata solo in situazioni di estrema necessità in quanto si riduce drasticamente la vita degli elementi in piombo (per batteria 12V-14Ah: 2,5A per 2 ore).

CARICABATTERIA

Per accedere alla batteria (1), è necessario:

- Rimuovere il pannello laterale sinistro.
- Rimuovere per primo il cavo negativo (2) NERO e poi quello positivo (3) ROSSO (in fase di rimontaggio, collegare per primo il cavo positivo ROSSO poi quello negativo NERO).
- Svitare le due viti (4) di fissaggio staffa (5) supporto batteria.

- Estrarre la batteria (1) dal proprio alloggiamento.

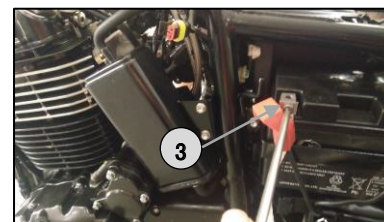
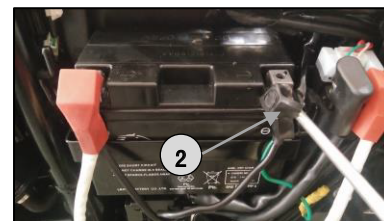
Verificare, con l'ausilio di un voltmetro, che la tensione della stessa non sia inferiore a 12,5V.

In caso contrario, la batteria necessita di un ciclo di ricarica. Utilizzando un caricabatteria a tensione costante, collegare per primo il cavo positivo ROSSO al morsetto positivo della batteria poi quello negativo NERO al morsetto negativo della stessa.

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

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

La batteria deve essere tenuta pulita ed i terminali ingrassati.





ATTENZIONE

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

RIMEDI:

CONTATTO CON LA PELLE: Sciacquare abbondantemente con acqua.

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

Non provocare vomito.

CONTATTO CON GLI OCCHI: Sciacquare con acqua per 15 minuti almeno e chiamare un medico

ATTENZIONE

La batteria in caso di inutilizzo deve comunque essere ricaricata con ciclo di carica lento (batteria 12V-14Ah: 1,4A per 10 ore) almeno ogni 3 settimane.

ATTENZIONE

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

FUSIBILI

In caso di cattivo funzionamento dei fusibili, si potrebbero verificare inconvenienti sul motociclo.

Per accedere alla scatola fusibili rimuovere il pannello laterale sinistro.

Per evitare cortocircuiti, ruotare l'interruttore On/Off su OFF, PRIMA di intervenire sui fusibili.

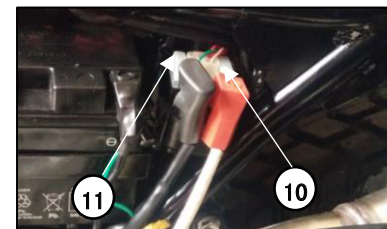
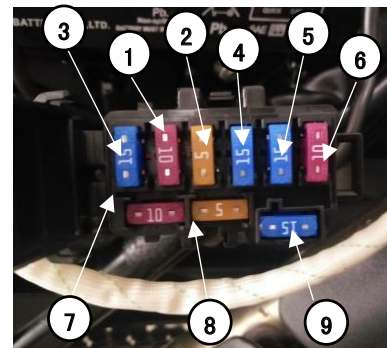
- Non utilizzare un fusibile di capacità diversa da quella dell'originale.

- 1) Fusibile 10A Fusibile ABS.
- 2) Fusibile 5A Fusibile ABS.
- 3) Fusibile 15A Fusibile ABS.
- 4) Fusibile 15A

Indicatori di direzione, avvisatore acustico, cruscotto, luci di posizione, luce freni, centralina ECU, relè di potenza (pompa carburante, minimo, iniettore bobina, sonda Lambda, valvola canister).

- 5) Fusibile principale 15A
Fusibile di scorta.
- 6) Interruttore di EMERGENZA arresto motore 10A
- 7) Fusibile 10A
Fusibile di scorta
- 8) Fusibile 5A
Fusibile di scorta.
- 9) Fusibile 15A
Fusibile di scorta.

- 10) Fusibile 30A
Fusibile generale.
- 11) Fusibile 30A
Fusibile di scorta.



SOSTITUZIONE LAMPADA FANALE ANTERIORE

- Il fanale anteriore (1) è del tipo a LED, in caso di non funzionamento deve essere sostituito.

**SOSTITUZIONE LAMPADE INDICATORI DI DIREZIONE**

- Gli indicatori di direzione (1) sono del tipo a LED, in caso di non funzionamento sostituirli.

**SOSTITUZIONE LAMPADA FANALE POSTERIORE / LUCE TARGA**

- Il fanale posteriore (1)/ luce targa (2) è del tipo a LED; in caso di non funzionamento deve essere sostituito.



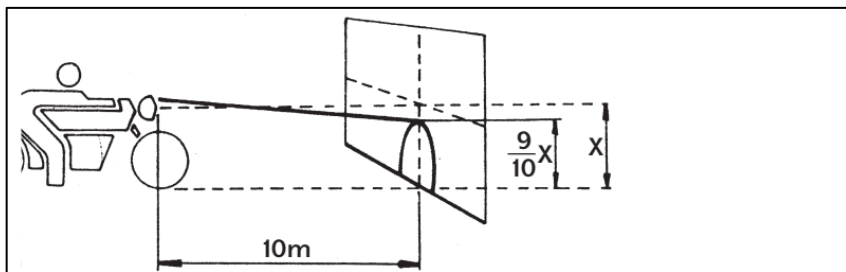
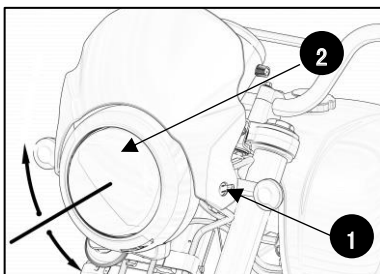
REGISTRAZIONE FANALE ANTERIORE

Per controllare se il fanale è orientato nel modo corretto mettere il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale a 10 metri di distanza da una parete o uno schermo. Quindi tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del fanale ed una verticale in linea con l'asse longitudinale del veicolo.

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

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

- Allentare le due viti (1).
- Regolare la posizione del fanale anteriore (2), quindi serrare le viti (1).



APPENDICE**INATTIVITÀ PROLUNGATA**

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

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

**ATTENZIONE**

Non disperdere il carburante eliminato nell'ambiente e non far girare il motore in ambienti chiusi.

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

Per rimettere in servizio la moto dopo il rimessaggio:

- Accertarsi che la candela sia serrata.
- Riempire il serbatoio carburante.
- Far girare il motore per scaldare l'olio dopodiché scaricare l'olio.
- Effettuare il riempimento con olio nuovo.
- Controllare tutti i punti richiamati nella sezione Controlli e registrazioni (Appendice A).
- Lubrificare tutti i punti richiamati nella sezione "Lubrificazione" (Appendice A).

PULIZIA

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

- a) Apertura posteriore del silenziatore;
- b) Presa filtro aria;

EVITARE DI PULIRE LA MOTO CON GETTI D'ACQUA AD ALTA PRESSIONE!

Dopo il lavaggio:

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

**ATTENZIONE**

Non incenerare o lubrificare mai i dischi dei freni. Ciò potrebbe causare una perdita di efficienza frenante e un incidente. Pulire il disco con solventi tipo acetone.

CONTROLLO DI PRECONSEGNA

Descrizione	Operazione	Preconsegna
Olio motore	Controllare il livello	<input type="checkbox"/>
Candele	Controllare / Sostituire	<input type="checkbox"/>
Corpo farfallato	Controllare e regolare	<input type="checkbox"/>
Freni / Frizione	Controllare funzionamento	<input type="checkbox"/>
Freni	Controllare eventuali perdite su tubazioni	<input type="checkbox"/>
Comando acceleratore	Controllare funzionamento	<input type="checkbox"/>
Comando acceleratore	Controllare / Regolare gioco	<input type="checkbox"/>
Trasmissioni e com. fless.	Controllare / Regolare	<input type="checkbox"/>
Catena di trasmissione	Controllare / Regolare	<input type="checkbox"/>
Pneumatici	Controllare pressione	<input type="checkbox"/>
Cavalletto laterale	Controllare funzionamento	<input type="checkbox"/>
Interrutt. cavall. laterale	Controllare funzionamento	<input type="checkbox"/>
Componenti elettrici	Controllare funzionamento	<input type="checkbox"/>
Cruscotto	Controllare funzionamento	<input type="checkbox"/>
Luci / Segnali visivi	Controllare funzionamento	<input type="checkbox"/>
Avvisatore acustico	Controllare funzionamento	<input type="checkbox"/>

Fanale anteriore	Controllare funzionamento	<input type="checkbox"/>
Interruttore accensione	Controllare funzionamento	<input type="checkbox"/>
Serrature	Controllare funzionamento	<input type="checkbox"/>
Viti e dadi	Controllare / Serrare	<input type="checkbox"/>
Fascette stringitubo Controllare	Controllare / Serrare	<input type="checkbox"/>
Lubrificazione generale		<input type="checkbox"/>
Collaudo generale		<input type="checkbox"/>

SWM

ITALY - 1971

APPENDICE A



SIX DAYS	TABELLA MANUTENZIONE PROGRAMMATA (DA EFFETTUARSI A CURA DEL CONCESSIONARIO)				
MOTORE					
	1000Km	7500 Km	12500 Km	17500 Km	22500 Km
VALVOLE	C (*)	C (*)	C (*)	C (*)	C (*)
DECOMPRESSORE			C		C
CATENA DI DISTRIBUZIONE			C		S
CANDELA			S		S
CAPPUCCIO CANDELA		C	C	C	C
OLIO MOTORE	S	S	S	S	S
CARTUCCIA FILTRO OLIO MOTORE	S		S		S
ALIMENTAZIONE		C	C	C	C
SISTEMA DI INIEZIONE		C	C	C	C
FILTRO CARBURANTE			S		
FRIZIONE	C	C	C	C	C
FILTRO ARIA		S	S	S	S

C: CONTROLLARE

C (*): CONTROLLARE GIOCO

S: SOSTITUIRE



SIX DAYS	TABELLA MANUTENZIONE PROGRAMMATA (DA EFFETTUARSI A CURA DEL CONCESSIONARIO)				
TELAIO					
	1000Km	7500 Km	15000 Km	22500 Km	30000 Km
FLUIDO FRENI	C	C	S	C	S
USURA PASTIGLIE FRENI	C		C		C
COMANDI FLESSIBILI	C	C	C	C	C
ACCELERATORE	C	C	C	C	C
PRESSIONE E USURA PNEUMATICI	C	C	C	C	C
ORIENTAMENTO FANALE ANTERIORE	C	C	C	C	C
IMPIANTI LUCI / INDICATORI / AVVISATORE ACUSTICO	C	C	C	C	C
BATTERIA	C	C	C	C	C
TENSIONE RAGGI RUOTA	C	C	C	C	C
GIOCO CUSCINETTI STERZO	C	C	C	C	C
CATENA TRASM. SECOND./RULLI TENDICATENA	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L
PIGNONE USCITA CAMBIO/CORONA	C	C	C	C	C
VITI CAVALLETTO LATERALE	C	C	C	C	C
CUSCINETTI MOZZO RUOTA		C	C	C	C
FORCELLA ANTERIORE		C	C	S/R	C
SERRAGGIO GENERALE DADI E VITI	C	C	C	C	C

SIX DAYS	TABELLA MANUTENZIONE PROGRAMMATA (DA EFFETTUARSI A CURA DEL CONCESSIONARIO)				
LUBRIFICAZIONE/INGRASSAGGIO	L	L	L	L	L
IMPIANTO DI SCARICO	C	C	C	C	C
IMPIANTO DI LUBRIFICAZIONE	C	C	C	C	C

C: CONTROLLARE

L: LUBRIFICARE

R: REVISIONE FORCELLA ANTERIORE

S: SOSTITUIRE

NOTA:

Le guarnizioni devono essere sostituite ogni volta che vengono rimosse.

Sostituire le viti e i dadi se usurati.

Controllo generale dopo la guida su fondo fangoso o sabbioso.



SWM

ITALY - 1971



INDEX		CONTRÔLES PRÉLIMINAIRES.....	27
PRÉSENTATION.....	4	INSTRUCTIONS DE RODAGE.....	27
AVIS IMPORTANT.....	4	RÉSOLUTION DE PROBLÈMES.....	27
IMPORTANT.....	5	MONTÉE/DESCENTE PILOTE ET PASSAGER.....	29
PRÉCAUTIONS POUR ENFANTS.....	5	RÉGLAGE DES RÉTROVISEURS.....	31
CONDUITE DE LA MOTO EN SÉCURITÉ.....	6	DÉMARRAGE DU MOTEUR.....	32
DONNÉES D'IDENTIFICATION.....	8	NOTE IMPORTANTE EN CAS DE DÉMARRAGE À FROID À BASSE TEMPÉRATURE ..	33
COMMANDES ET INSTRUMENTS.....	9	ARRÊT DE LA MOTO ET DU MOTEUR.....	33
VUE MOTO CÔTÉ DROIT.....	9	ARRÊT DU MOTEUR EN CAS D'URGENCE.....	34
VUE MOTO CÔTÉ GAUCHE.....	10	ENTRETIEN ET RÉGLAGES PROGRAMMÉS.....	35
COMMANDES ET INSTRUMENTS.....	11	RETRAIT DES PANNEAUX LATÉRAUX.....	35
INSTRUMENT COMBINÉ.....	15	NIVEAU D'HUILE DE LA TRANSMISSION DU MOTEUR.....	35
DES INSTRUMENTS.....	15	CHANGEMENT DE L'HUILE MOTEUR ET DU FILTRE.....	35
INDICATEUR DE VITESSE.....	16	CONTRÔLE ET/OU REMPLACEMENT DU FILTRE À AIR.....	37
ANNEXE : LISTE DTC.....	17	CONTRÔLE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE.....	37
COMMANDES.....	21	PNEUS.....	38
INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE.....	21	RÉGLAGE DU CÂBLE DE COMMANDE DE L'ACCÉLÉRATEUR.....	39
BLOCAGE DE DIRECTION.....	21	CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN AVANT.....	40
COMMUTATEUR DROIT DU GUIDON.....	22	CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE FREIN ARRIÈRE.....	40
COMMUTATEUR GAUCHE DU GUIDON.....	22	CONTRÔLE DE L'USURE DES PLAQUETTES DE FREIN.....	41
COMMANDE D'ACCÉLÉRATEUR.....	22	NETTOYAGE DES PLAQUETTES.....	41
COMMANDE FREIN AVANT.....	22	MONTAGE DES PLAQUETTES.....	41
COMMANDE DE L'EMBRAYAGE.....	23	NETTOYAGE DU DISQUE.....	41
COMMANDE FREINAGE COMBINÉ.....	23	USURE DES DISQUES FREINS.....	42
COMMANDE DE LA BOÎTE DE VITESSES.....	24	RÉGLAGE DE LA POSITION PÉDALE FREINAGE COMBINÉ.....	42
CARBURANT.....	24	RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE DU FREIN ARRIÈRE.....	42
BÉQUILLE LATÉRALE.....	26	RÉGLAGE DE LA COMPRESSION DE LA SUSPENSION AVANT.....	43
INSTRUCTIONS D'UTILISATION DE LA MOTO.....	27	RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAÎNTE DES RESSORTS DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE ..	43



CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DE LA FOURCHE	44
CONTRÔLE DES PALIERS DE DIRECTION	44
NETTOYAGE ET LUBRIFICATION DE LA CHÂÎNE.....	45
CONTRÔLE USURE CHÂÎNE/PIGNON/COURONNE	45
RÉGLAGE DE LA CHÂÎNE	46
NETTOYAGE DU TUBE D'ÉCHAPPEMENT DE GAZ	46
RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE.....	47
DÉPOSE DE LA ROUE AVANT	48
REPOSE DE LA ROUE AVANT	48
DÉPOSE DE LA ROUE ARRIÈRE.....	49
POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES	50
SYSTÈME D'ALLUMAGE	50
BATTERIE	54
CHARGEUR DE BATTERIE.....	54
FUSIBLES.....	56
REMPLACEMENT DE L'AMPOULE DU PHARE.....	57
REMPLACEMENT DE L'AMPOULE DU FEU ARRIÈRE / DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION	57
REMPLACEMENT DE L'AMPOULE DES CLIGNOTANTS.....	57
RÉGLAGE DU PHARE AVANT	58
ANNEXE.....	59
LONGUES PÉRIODES D'INACTIVITÉ	59
NETTOYAGE	59
OPÉRATIONS DE PRÉ-LIVRAISON.....	60
ANNEXE A	61

PRÉSENTATION

Bienvenus dans la famille motocycliste SWM !

Votre nouvelle moto SWM a été conçue et construite pour être la meilleure dans son genre.

Les instructions de service ci-incluses ont été préparées pour vous fournir un guide d'entretien et de fonctionnement simple et clair.

Veuillez soigneusement suivre les instructions afin d'obtenir un rendement optimal et expérimenter une expérience de conduite agréable. Votre guide du propriétaire contient les instructions nécessaires à l'entretien et le soin du propriétaire.

Les réparations ou les entretiens principaux requièrent l'intervention de mécaniciens experts et l'utilisation d'équipements spécifiques.

Votre concessionnaire SWM possède les installations, l'expérience et les pièces d'origine nécessaires pour fournir cet important service.

Ce « Guide du propriétaire » fait partie intégrante du motorcycle et doit donc rester joint même en cas de revente.

Les composants de cette moto sont basés sur des systèmes et des technologies avancées.

Pour un fonctionnement correct du véhicule, il est nécessaire de suivre le tableau de contrôle et d'entretien dans l'Annexe A.

AVIS IMPORTANT

Les modèles SIX DAYS sont des motos conçues pour la ROUTE, elles sont garanties exemptes de défauts fonctionnels et couvertes par la garantie légale, à condition que la CONFIGURATION STANDARD SOIT MAINTENUE et que le tableau d'entretien suggéré, figurant à l'annexe A, soit respecté.



IMPORTANT

Pour maintenir la « Garantie de fonctionnement » du véhicule, le client doit suivre le programme d'entretien indiqué sur le manuel de l'utilisateur en exécutant les révisions dans les concessionnaires SWM autorisés.

Le coût de remplacement des pièces et de main-d'œuvre nécessaire afin de respecter le programme d'entretien est à la charge du client.

REMARQUE :

la garantie est NULLE en cas de location du motorcycle.

Préambule important

Lire attentivement le présent manuel en prêtant une attention particulière aux remarques précédées des avertissements suivants :

**ATTENTION**

Indique le risque de blessures graves ou mortelles si ces instructions ne sont pas observées.

**AVERTISSEMENT**

Indique le risque de blessures, ou de dommages au véhicule, si ces instructions ne sont pas observées.

Remarque

Fournit des informations supplémentaires.

Remplacement de pièces

En cas de remplacement de pièces, utiliser uniquement des pièces ORIGINALES SWM.

**ATTENTION**

Après un accident, réviser soigneusement le motorcycle. Assurez-vous que la poignée de gaz, les freins, l'embrayage et tous les autres systèmes ne soient pas endommagés. La conduite d'un motorcycle endommagé peut provoquer un accident grave.

**ATTENTION**

Ne jamais démarrer le motorcycle, ou effectuer des opérations d'entretien, sans les vêtements de sécurité adéquats. Porter en permanence casque, bottes, gants, lunettes de protection et tout autre vêtement approprié.

PRÉCAUTIONS POUR ENFANTS**ATTENTION :**

• Garer le véhicule à un endroit où il ne risque pas d'être heurté ou endommagé.

Les chocs, même involontaires, peuvent provoquer la chute du véhicule entraînant un risque pour les personnes, en particulier les enfants.

• Afin d'éviter toute chute accidentelle du véhicule, ne jamais le garer sur un terrain mou ou irrégulier ni sur le goudron brûlant sous l'effet du soleil.

• Le moteur et les tuyaux d'échappement atteignent une température élevée pendant la conduite. Afin d'éviter de possibles brûlures, toujours garer la moto là où les personnes et enfants ne peuvent pas atteindre ces pièces.

CONDUITE DE LA MOTO EN SÉCURITÉ

Nous reportons ci-après quelques principes de base pour une conduite en toute sécurité de votre moto.

- N'oubliez pas : votre sécurité et la sécurité du passager avant tout. L'objectif principal doit être d'arriver à destination sains et saufs.
- Le pilote et le passager doivent porter des vêtements de sécurité homologués pour la pratique de la moto (combinaison, gants, chaussures, casque, etc.).
- La position du pilote sur la moto doit permettre d'avoir la plus vaste visibilité possible de la route à parcourir.
- Conduisez votre moto avec prudence, réglez la vitesse en fonction de la circulation et du type de conformation de la route. Une conduite fluide permet d'évaluer les dangers et de définir des trajectoires plus précises dans les virages.
- Faites toujours attention aux panneaux de signalisation et modulez la vitesse en fonction des indications reportées.
- Respectez toujours les limites de vitesse.
- Évaluez toujours la condition de la chaussée et modulez la vitesse en fonction de celle-ci.
- Limitez la vitesse en cas de pluie et surtout en présence de flaques d'eau sur l'asphalte.
- En cas de chaussée mouillée ou à basse adhérence (neige, verglas, boue, etc.), gardez toujours une vitesse modérée, évitez les freinages brusques et les manœuvres subites.

- Respectez les distances de sécurité par rapport aux véhicules qui vous précèdent.
- Avant d'effectuer un dépassement, vérifiez l'absence d'obstacles devant le véhicule que vous devez dépasser et contrôlez toujours à travers les rétroviseurs qu'aucun véhicule n'arrive par derrière.
- Freinez en utilisant simultanément le frein avant et le frein arrière : ceci contribue à garder la stabilité du véhicule.
- Relâchez progressivement l'embrayage quand vous rétrogradez.
- Si vous vous sentez fatigué ou si vous avez sommeil, arrêtez-vous et reposez-vous.
- Rétrogradez dans les cas suivants :

Dans les descentes et pendant les freinages pour augmenter l'action de freinage à travers la compression du moteur ; tout emploi limité aux freins en descente pourrait causer la surchauffe des plaquettes de frein et réduire leur action de freinage ;

Dans les cotes ou roulant à plat, quand la vitesse passée n'est pas appropriée à la vitesse effective de la moto (vitesse élevée enclenchée et basse vitesse effective) ;



ATTENTION

Rétrogradez une vitesse à la fois ; le passage à la vitesse inférieure en rétrogradant plusieurs vitesses à la fois pourrait causer un emballement du moteur et/ou le blocage de roue arrière.

- N'éteignez pas le moteur quand vous roulez dans une descente.
- En présence d'un passager, augmentez la distance par rapport aux véhicules qui vous précèdent et tenez compte de son poids quand vous freinez et quand vous devez aborder un virage ou effectuer un dépassement.
- Les positions du conducteur et du passager sont très importantes pour la maîtrise du véhicule.
- Pour conserver le contrôle de la moto pendant la marche, le conducteur doit tenir ses deux mains sur le guidon et ses deux pieds sur les repose-pieds.
- Le passager doit se tenir en permanence au conducteur ou à la poignée des deux mains et garder ses deux pieds sur les repose-pieds. Ne jamais transporter un passager qui ne peut pas tenir fermement ses deux pieds sur les repose-pieds.
- Ne jamais conduire sous l'emprise de la drogue ou de l'alcool.
- Cette moto n'a été conçue que pour l'utilisation sur route. Elle n'est pas adaptée au hors-piste.
- Ne pas utiliser ni sangles ni cordes, etc. pour attacher les bagages.

Utilisez uniquement les sacs homologués indiqués pour le type de votre moto.

- La charge maximale (pilote, passager, bagages) ne doit jamais dépasser 319 kg.
- Le poids des bagages ne doit jamais dépasser 10 kg.

Système anti-blocage de frein - ABS

L'ABS est un système électromécanique d'aide au freinage :

Il évite le blocage des roues pendant le freinage et tient le véhicule stable lorsque la surface de la route est glissante, mouillée ou sale.

Lorsque les conditions de la route ne sont pas optimales, le système peut agir pour étendre la distance de freinage (par exemple en présence de gravier sur la route ou avec une route glissante). Ce système offre dans tous les cas la distance minimale nécessaire pour cette surface de route particulière.

Cependant, la présence d'un ABS ne doit pas susciter une conduite imprudente. Le pilote doit toujours prendre de soin pendant la conduite.

- Toujours utiliser les plaquettes de frein et les pneus recommandés pour garantir le bon fonctionnement du système ABS.

Risques liés au monoxyde de carbone

Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, un gaz incolore et inodore. Respirer ce gaz peut entraîner une perte de conscience ou la mort. Si on démarre le moteur dans un local entièrement ou partiellement fermé, l'air peut se charger de monoxyde de carbone et devenir dangereux à respirer. Ne jamais démarrer la moto dans un garage ou un local fermé.



ATTENTION

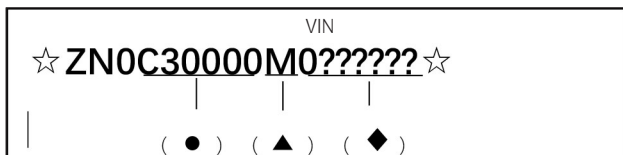
Le monoxyde de carbone est un gaz toxique. Respirer ce gaz peut entraîner une perte de conscience ou la mort.

Éviter toute zone ou activité pouvant entraîner une exposition au monoxyde de carbone.

DONNÉES D'IDENTIFICATION

Le numéro d'identification du moteur est gravé sur la partie supérieure du carter moteur, tandis que le numéro de série du véhicule ou numéro d'identification du véhicule (VIN) est gravé sur la colonne de direction du châssis.

Veillez toujours noter sur ce livret aussi le numéro gravé sur le châssis auquel vous devez vous référer lors d'une commande de pièces de rechange, ou lors d'une demande d'informations sur votre motorcycle.

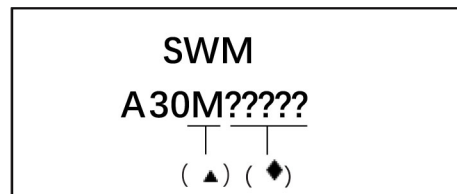


NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE

Le numéro de série (1) se compose de 17 caractères et est placé du côté droit de la colonne de direction.

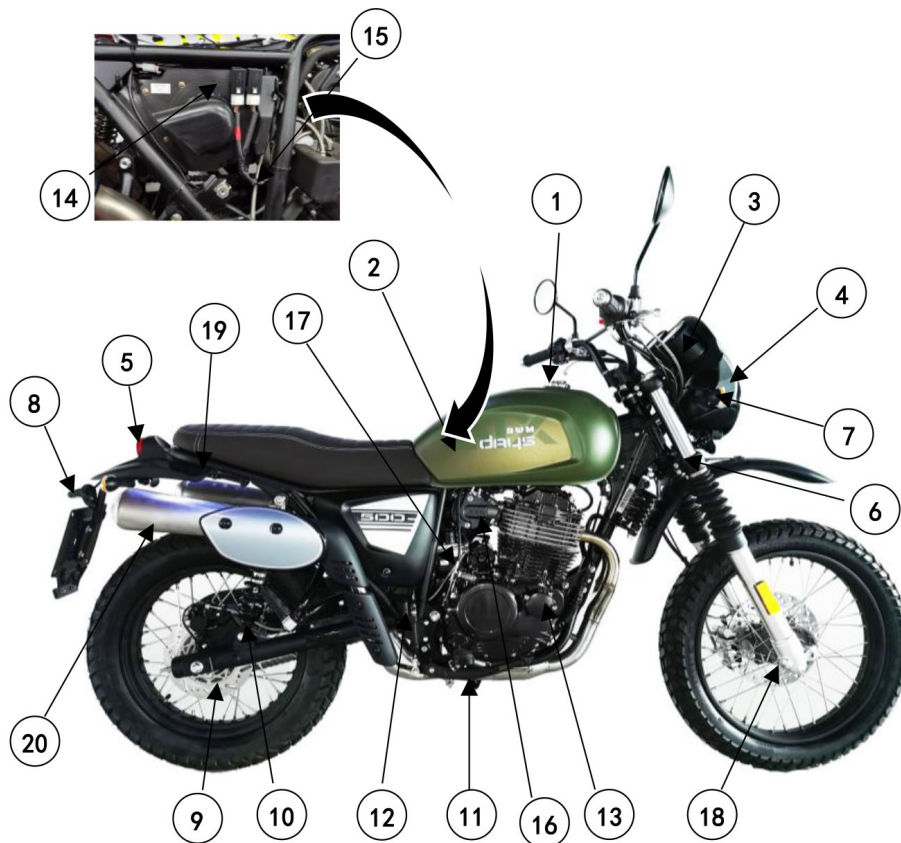
- (●) = Référence du modèle
- (▲) = Année du modèle
- (◆) = N° progressif

NUMÉRO DU MOTEUR



1. Numéro de série du châssis 2. Numéro de série du moteur

COMMANDES ET INSTRUMENTS



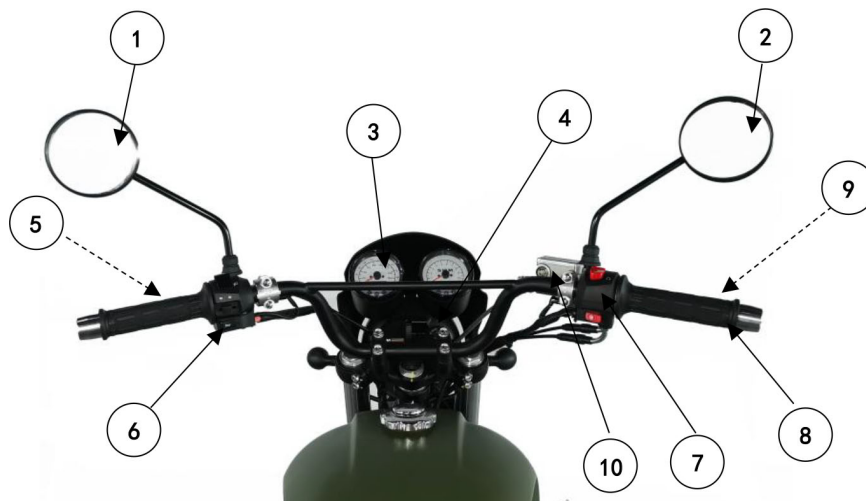
VUE MOTO CÔTÉ DROIT

- 1) Bouchon réservoir carburant
- 2) Réservoir carburant
- 3) Tableau de bord
- 4) Phare avant
- 5) Phare arrière
- 6) Avertisseur sonore
- 7) Clignotants avant.
- 8) Clignotants arrière.
- 9) Disque de frein arrière
- 10) Étrier de frein arrière
- 11) Pédale de frein arrière
- 12) Pompe de frein arrière
- 13) Filtre à huile moteur
- 14) Filtre à air
- 15) Jauge d'huile moteur
- 16) Corps de papillon
- 17) Boîtier de commande de l'ABS
- 18) Régleur de la fourche hydraulique
- 19) Poignée du passager
- 20) Silencieux d'échappement



VUE MOTO CÔTÉ GAUCHE

- 1) Béquille latérale
- 2) Disque de frein avant
- 3) Étrier de frein avant
- 4) Pédale changement de vitesse
- 5) Batterie
- 6) Fusibles
- 7) Selle
- 8) Cartouche
- 9) Chaîne de distribution
- 10) Radiateur d'huile
- 11) Contacteur avec fusible principal
- 12) Collier de réglage précharge du ressort amortisseur arrière

**COMMANDES ET INSTRUMENTS**

- 1) Rétroviseur gauche
- 2) Rétroviseur droit
- 3) Indicateur de vitesse
- 4) Compte-tours
- 5) Barillet allumage/blocage de la direction
- 6) Commutateur gauche
- 7) Levier de commande embrayage
- 8) Commutateur droit
- 9) Poignée de l'accélérateur
- 10) Levier de commande frein avant
- 11) Réservoir liquide du frein avant

DONNÉES TECHNIQUESMOTEUR

Type	monocylindre, 4 courses refroidissement à l'air
Alésage	90 mm.
Course	70 mm.
Déplacement	445 cm ³
Rapport de compression	9.5:1
Démarrage	électrique

GESTION DE L'ALLUMAGE

Type	arbre à cames en tête simple
Jeu de vanne (avec moteur à froid)	
Admission	0,07-0,10 mm.
Échappement	0,08 -0,12 mm

LUBRIFICATION

Type	carter sec, pompe à lobes, filtre à cartouche et radiateur d'huile
------------	--

ALLUMAGE

Type	Électronique
Type de bougie	NGK DPR 8Z
Écart entre bougies	0,6-0,8 mm.

ALIMENTATION

Type	À injection électronique
------------	--------------------------

TRANSMISSION PRINCIPALE

Pignon d'attaque	24
Couronne de l'embrayage	64
Rapport de transmission	2.667

EMBRAYAGE

Type	multi-disques en bain d'huile avec commande de filtre
------------	---

BOÎTE DE VITESSES

Type	avec pignons engrenés en permanence
Rapport de transmission	
1 ^{re} vitesse	2,917 (35/12)
2 ^e vitesse	2,067 (31/15)
3 ^e vitesse	1,556 (28/18)
4 ^e vitesse	1,300 (26/20)
5 ^e vitesse	1,043 (24/23)
6 ^e vitesse	0,917 (22/24)

TRANSMISSION SECONDAIRE

Pignon sortie boîte de vitesses	Z 15
Couronne sur la roue arrière	Z 40
Rapport de transmission	2.666
Dimensions chaîne de transmission	5/8" x 1/4"

RAPPORTS FINAUX

1 ^{re} vitesse	20,749
2 ^e vitesse.....	14,703
3 ^e vitesse.....	11,068
4 ^e vitesse	9,246
5 ^e vitesse.....	7,420
6 ^e vitesse	6,523

CHÂSSIS

Type monopoutre, à double berceau

SUSPENSION AVANT

Typehydraulique avec fourche inversée ; ø 43

SUSPENSION ARRIÈRE

Typedouble amortisseur hydraulique
(réglable en mode de précharge et de détente)

FREIN AVANT

Typedisque fixe Ø 260 mm avec commande hydraulique et étrier flottant

FREIN ARRIÈRE

Type disque fixe Ø 220 mm avec commande hydraulique et étrier flottant

JANTES

Typeacier-1,85" x19"

Arrièreacier-3,00" x17"

PNEUS

Avant 100/90 -19"

Arrière..... 130/80 -17"

Pression de gonflage à froid Avant

Pilote uniquement.....1,8 psi

Pilote et passager.....2,0 psi

Arrière

Pilote uniquement.....2,0 psi

Pilote et passager.....2,2 psi

DIMENSIONS, POIDS, PORTÉE

Empattement.....1460 mm

Longueur totale.....2170 mm

Largeur totale.....810 mm

Hauteur totale.....1190 mm

Hauteur de selle.....875 mm

Poids en ordre de marche, sans carburant.....158 kg

Capacité du réservoir d'essence réserve comprise.....15 L

Essence de réserve (témoin d'avertissement allumé).....2,5 L

Huile de transmission

Remplacement de l'huile et du filtre à huile..... 2,7 kg

Remplacement d'huile..... 2,5 kg

TABLEAU POUR LUBRIFICATION, FOURNISSEURS

Huile de lubrification du moteur, boîte de vitesses, transmission primaire

SHELL SL 10W40

Liquide du système de freinage

MOTUL DOT 4

Lubrification à la graisse

MOTUL GREASE 100

Lubrification de la chaîne de transmission secondaire

MOTUL CHAIN LUBE

Huile fourche avant

MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Huile pour amortisseur arrière







MOTUL SHOCK OIL FL

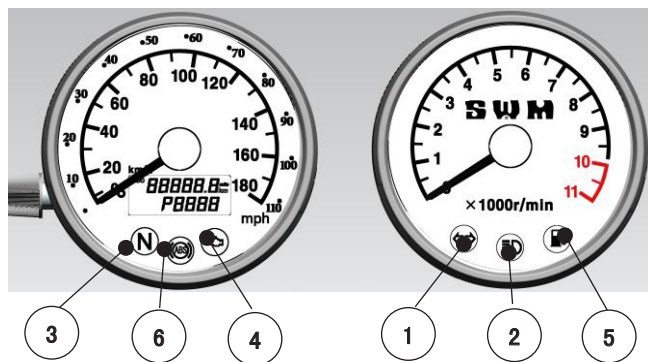
Protection contacts électriques

MOTUL EZ LUBE



INSTRUMENT COMBINÉ DES INSTRUMENTS

- 1) Voyant des clignotants. 
- 2) Feu de route 
- 3) Voyant d'avertissement de point mort 
- 4) Voyant anomalie moteur 
- 5) Voyant réserve de carburant 
- 6) Voyant d'avertissement de l'ABS 



VOYANT DES CLIGNOTANTS « »

Le voyant clignote quand on actionne l'indicateur de direction droit ou gauche avec le levier de commande spécial situé sur le commutateur gauche.

FEU DE ROUTE « »

Le voyant s'allume quand on actionne le feu de route avec la commande spéciale située sur le commutateur gauche.

VOYANT D'AVERTISSEMENT DE POINT MORT « »

Le voyant s'allume quand le levier de vitesses est au point mort (pas de vitesse enclenchée).

VOYANT ANOMALIE MOTEUR « »

Quand on tourne la clé de contact, la centrale moteur exécute un autodiagnostic, le voyant s'allume quelques secondes puis s'éteint s'il n'y a pas d'anomalie.

Le voyant s'allume pendant le fonctionnement du moteur pour indiquer une anomalie sur le moteur ou le système d'injection.

- S'arrêter et éteindre le moteur.
- Attendre quelques minutes et redémarrer le moteur ; si le voyant s'allume, s'adresser au concessionnaire SWM le plus proche pour effectuer un contrôle du système d'autodiagnostic.

VOYANT RÉSERVE DE CARBURANT « »

Quand on tourne la clé de contact, le voyant s'allume quelques secondes puis il s'éteint. Si le voyant s'allume pendant la marche, le niveau de carburant a atteint la réserve (3 litres), et vous devez donc faire le plein le plus tôt que possible.

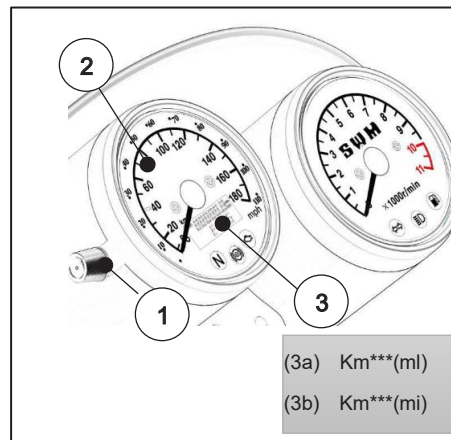
VOYANT D'AVERTISSEMENT D'ANOMALIE DANS LE SYSTÈME ABS « »

Quand on tourne la clé de contact, la centrale ABS exécute un autodiagnostic, le voyant s'allume quelques secondes puis s'éteint s'il n'y a pas d'anomalie.

Si le voyant s'allume avec la moto en marche, ceci indique une anomalie du système de freinage ABS :

- S'arrêter et éteindre le moteur.
- Attendre quelques minutes puis redémarrer le moteur.

Si la lumière s'allume à nouveau, veuillez vous rendre au concessionnaire SWM le plus proche pour vérifier le système ABS.



INDICATEUR DE VITESSE

- 1) Bouton de réinitialisation de voyage/changement d'échelle (km ou mi)
- 2) Indicateur de vitesse
- 3) Afficheur

Cet instrument est composé d'un indicateur de vitesse (2) à deux échelles (km/h ou mph) et d'un afficheur (3) indiquant le total de km ou de mi roulés (ne peut pas être mis à zéro) sur la partie supérieure (3a) et les km ou mi du voyage depuis la dernière mise à zéro sur la partie inférieure (3b).

Pour réinitialiser le compteur de tours appuyer sur le bouton (1) ; pour modifier l'échelle de km en mille et vice versa, appuyer sur le bouton (1) et le maintenir enfoncé.

COMPTE-TOURS

Le compte-tours permet au pilote de contrôler les tours du moteur. Maintenir le régime de tours dans les limites de 8000 tours/min.



ATTENTION

Le moteur peut être endommagé si celui-ci dépasse 8000 tr/min.

MESSAGES D'ERREUR

En cas d'anomalie, l'afficheur (3) indique le code d'erreur correspondant ; contacter le concessionnaire SWM le plus proche pour faire contrôler l'anomalie. Pour les codes d'erreur répertoriés ci-après, procéder comme indiqué.

ANNEXE : LISTE DTC

N° du	Système ou composant	Code d'erreur	Description de l'erreur	Comportement du pilote
1	Capteur de liquide de refroidissement/d'huile	P0118	Circuit ouvert ou haute tension dans le circuit du capteur de liquide de refroidissement/d'huile	Arrêter le moteur et vérifier si le capteur de température du cylindre est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
2		P0117	Tension basse dans le circuit du capteur de liquide de refroidissement/d'huile	
3	Cylindre	P0116	Température du cylindre constante	Arrêter le moteur et vérifier si le capteur de température du cylindre est bien connecté. Vérifier s'il y a assez de liquide de refroidissement dans le moteur. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
4		P1116	Température du cylindre trop élevée	
5	Capteur de position du vilebrequin (CKP)	P0336	Signal du capteur CKP avec bruit	Vérifier si le câble du capteur de position du vilebrequin (normalement câble bleu blanc/vert blanc) est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
6		P0335	Absence de signal su capteur CKP	
7	Bobine d'allumage	P2301	Court-circuit de la bobine d'allumage « A » par tension élevée (1 ^{er} cylindre)	Vérifier si le circuit de la bobine d'allumage est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
8		P2300	Court circuit de la bobine d'allumage « A » par tension basse (1 ^{er} cylindre)/circuit ouvert	
9	Capteur de position de la commande de gaz (TPS)	P0123	Tension élevée dans le circuit TPS	Vérifier si le capteur TPS est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
10		P0122	Circuit TPS ouvert ou à tension basse	
11	Électrovanne à cartouche	P0459	Court-circuit par tension élevée de l'électrovanne à cartouche	Vérifier si le circuit de l'électrovanne à cartouche est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
12		P0458	Court-circuit par tension élevée de l'électrovanne à cartouche/circuit ouvert	

N° du	Système ou composant	Code d'erreur	Description de l'erreur	Comportement du pilote
13	Capteur d'oxygène avant	P2A00	Échec dans l'activation du signal du capteur d'oxygène avant	
14		P00D1	Tension basse dans le circuit de chauffage du capteur d'oxygène avant	Vérifier si le capteur d'oxygène avant est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
15	Relais de la pompe à carburant (FPR)	P0232	Tension élevée dans le circuit de la bobine FPR	Vérifier si le relais de la pompe à carburant est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
16		P0231	Tension basse dans le circuit de la bobine FPR ou circuit ouvert	
17	Capteur d'oxygène avant	P014D	Réponse lente du capteur d'oxygène avant de liquide à épais	Vérifier si le capteur d'oxygène avant est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
18		P014C	Réponse lente du capteur d'oxygène avant d'épais à liquide	
19	Mémoire morte de l'ECU	P0601	Erreur de validation de la ROM de l'ECM	Retirer l'ECM et le rebrancher. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
20	Injecteur du 1 ^{er} cylindre	P0262	Court-circuit par tension élevée de l'injecteur du 1 ^{er} cylindre	Vérifier si le capteur d'oxygène avant est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
21		P0261	Court-circuit par tension basse/circuit ouvert de l'injecteur du 1 ^{er} cylindre	
22	Pression d'admission	P3106	Pression d'admission basse en régime rétabli	Vérifier si le capteur du collecteur d'admission est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
23	Capteur de pression absolue du collecteur (MAP)	P0108	Tension élevée dans le circuit MAP	
24		P0107	Circuit MAP ouvert ou à tension basse	
25	Capteur de la pression d'admission	P0105	Signal du capteur de la pression d'admission	
26		P0109	Fluctuation d'erreur du signal du capteur de la pression d'admission	

N° du	Système ou composant	Code d'erreur	Description de l'erreur	Comportement du pilote
27	Capteur de la température d'admission	P0114	Fluctuation d'erreur du signal du capteur de la température d'admission	Vérifier si le capteur de température d'air d'admission est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
28	Température d'air d'admission	P0113	Circuit IAT ouvert ou à tension élevée	
29	Capteur (IAT)	P0112	Tension basse dans le circuit IAT	
30	Capteur de la température d'admission	P0111	Signal du capteur de la température d'admission bloqué	
31	MIL	P0650	Défaillance du circuit MIL	Vérifier s'il existe un historique d'erreurs. Réinitialiser. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
32	Capteur d'oxygène avant	P2195	PE du capteur d'oxygène avant trop liquide	Vérifier si le capteur d'oxygène avant est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
33		P2196	Capteur d'oxygène avant trop épais lors de la coupure pour la décélération	
34	Capteur d'oxygène	P0132	Tension élevée dans le circuit O2S 1	
35		P0131	Tension basse dans le circuit O2S 1	
36	1 ^{er} cylindre	P0301	Défaillance du 1 ^{er} cylindre	
37	Réchauffeur du capteur d'oxygène	P0031	Tension basse dans le circuit de réchauffage O2S/circuit ouvert	
38		P0032	Tension élevée dans le circuit de réchauffage O2S	
39	Tension du système	P0563	Tension du système élevée	
40		P0562	Tension du système basse	Réinitialiser. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.

N° du	Système ou composant	Code d'erreur	Description de l'erreur	Comportement du pilote
41	Capteur de vitesse du véhicule	P0500	Absence de signal VSS	Vérifier si le capteur de vitesse du véhicule est bien connecté. Utiliser un multimètre pour vérifier la tension (12 V- 14,7 V normalement). Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
42	Vanne de compensation d'air secondaire	P2257	Circuit ouvert/court-circuit par basse tension de la vanne de compensation d'air secondaire	Vérifier si la vanne de compensation d'air secondaire est bien connectée. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
43		P2258	Court-circuit par haute tension de la vanne de compensation d'air secondaire	
44	Diag. du contacteur de stationnement/point mort	P0850	Erreur du contacteur de stationnement/point mort	Vérifier si le contacteur de stationnement/point mort est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
45	Compte-tours	P1693	Tension basse dans le circuit du compte-tours	Vérifier si le capteur de position du vilebrequin est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
46		P1694	Tension élevée dans le circuit du compte-tours	
47	Système de contrôle de ralenti	P0505	Erreur du contrôle de la vitesse au ralenti	Vérifier si le circuit est bien connecté. Réinitialiser. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
48	Injecteur	P0201	Défaillance du circuit de l'injecteur 1	Vérifier si l'injecteur 1 est bien connecté. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.



COMMANDES

INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE

L'interrupteur d'allumage a trois positions :

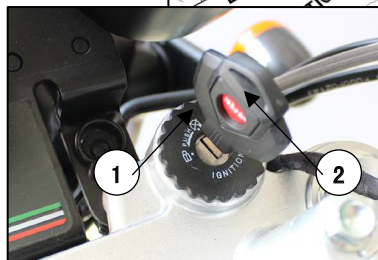
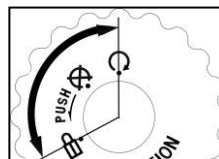
- ⤵ En position de démarrage de la moto (clé non amovible).
- ⊗ En position de retrait de la clé.
- 🔒 En position de blocage de la direction (clé amovible)

Position extraction de la clé « ⊗ »

Tournez la clé sur ⊗, le moteur et les feux s'éteignent, il est possible de sortir la clé du barillet.

Position de démarrage « ⤵ »

En position de retrait de la clé ⊗, tourner la clé (2) dans le sens horaire à la position de démarrage ⤵ ; les feux et l'écran s'allumeront et vous pouvez démarrer la moto.



BLOCAGE DE DIRECTION

La moto est équipée d'un blocage de la direction positionné sur le barillet (1) de la clé de contact. Pour bloquer la direction, procéder comme suit :



- Tourner le guidon à gauche
- Introduire la clé (2) dans le barillet (1) en position ⊗.
- Appuyer sur la clé (2) et la tourner dans le sens antihoraire en position 🔒.
- Extraire la clé (2).

Pour déverrouiller le blocage de la direction, effectuer l'opération précédente en sens inverse.


COMMUTATEUR DROIT DU GUIDON


Le commutateur droit dispose des commandes suivantes :

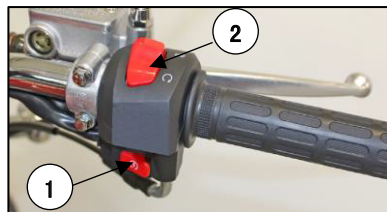
- 1) Bouton de démarrage moteur

Appuyer sur le bouton (1) avec la clé en position  et l'interrupteur (2) en position  pour démarrer le moteur.

- 2) Interrupteur d'URGENCE d'arrêt du moteur.

Quand on appuie sur le bouton en position , le démarrage et le fonctionnement du moteur sont désactivés.

Quand on appuie sur le bouton en position , le démarrage et le fonctionnement du moteur sont possibles.



COMMUTATEUR GAUCHE DU GUIDON


Le commutateur gauche dispose des commandes suivantes :

- 1)  Appel de phares (retour automatique)

- 2)  Feu de route

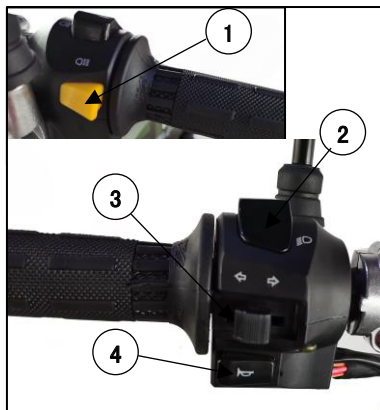
-  Feu de croisement

- 3)  Clignotant gauche (retour automatique)

-  Clignotant droit (retour automatique)

Pour désactiver les clignotants, appuyer sur le levier de commande une fois retourné au centre.

- 4)  Avertisseur sonore



COMMANDE D'ACCÉLÉRATEUR

La poignée de gaz (1) est située sur le guidon à droite.

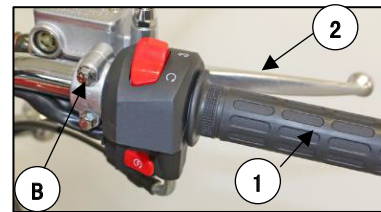
COMMANDE FREIN AVANT

La manette (2) de commande du frein est placée à droite du guidon. La position de la commande de l'accélérateur sur le guidon peut être réglée en desserrant les deux vis de fixation (B).



AVERTISSEMENT

Ne pas oublier de serrer les vis (B) après le réglage.



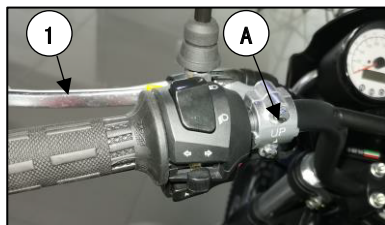
COMMANDE DE L'EMBRAYAGE

Le levier de commande de l'embrayage (1) est situé à gauche du guidon et recouvert d'une protection.

La position de la commande d'embrayage sur le guidon se règle en desserrant les vis de fixation (A).

**AVERTISSEMENT**

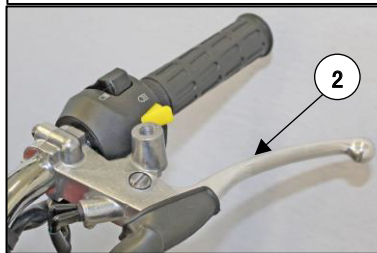
Ne pas oublier de serrer les vis après le réglage.

**COMMANDE FREINAGE COMBINÉ**

La pédale (1) de commande du freinage combiné se trouve du côté droit de la moto. Un interrupteur d'arrêt pendant le freinage allume le feu arrière.

Remarque

En tirant le levier (2), vous freinez avec le frein avant ; en appuyant sur la pédale (1), vous obtiendrez un freinage combiné où le système de freinage agit aussi bien sur le frein avant que sur le frein arrière.



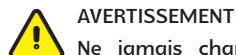
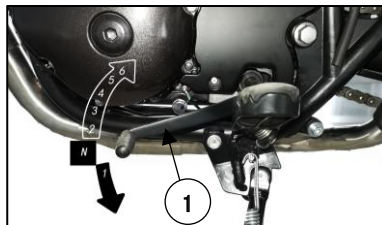
COMMANDE DE LA BOÎTE DE VITESSES

Le levier (1) est placé sur le côté gauche du moteur. À chaque changement de vitesse, le conducteur doit libérer la pédale pour permettre à celle-ci de retourner en position centrale. Le « point mort » (N) se trouve entre la première et la deuxième vitesse.

La première vitesse est engagée en poussant le levier vers le bas ; pour toutes les autres vitesses, le pousser vers le haut.

La position du levier pour changer de vitesses peut être réglée comme suit : desserrer la vis, retirer le levier et le placer dans une nouvelle position sur l'arbre.

Une fois l'opération terminée, serrer la vis.



AVERTISSEMENT

Ne jamais changer de vitesse sans débrayer et sans fermer la poignée de gaz. Autrement, le moteur peut subir des dommages par la « survitesse ».



ATTENTION

Ne jamais changer à une vitesse inférieure si vous roulez à une vitesse qui forcerait au moteur d'entrer en surrégime, ou de provoquer une perte d'adhérence de la roue arrière.

CARBURANT

Carburant recommandé : essence SANS PLOMB 95.



ATTENTION

L'essence est une matière très inflammable qui, en conditions particulières, peut devenir explosive.

Toujours éteindre le moteur, ne pas fumer, ne pas approcher de flammes ou d'étincelles de la zone de ravitaillement, ou dans les lieux où l'on conserve le carburant.

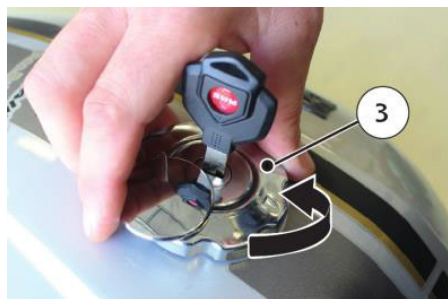
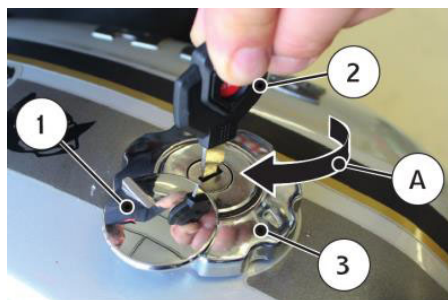
Opérer comme suit :

- Éteindre le moteur.
- Déplacer le couvercle (1) de la serrure sur le côté.
- Insérer la clé (2) et la tourner d'un quart de tour dans le sens de la flèche « A » pour débloquer le bouchon (3).
- Tourner le bouchon (3) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et le retirer du réservoir.
- Introduire le carburant par la goulotte (4).



AVERTISSEMENT

Ne jamais remplir le réservoir au-delà de la limite inférieure de la goulotte de remplissage.



Reposer le bouchon (3), en procédant inversement aux opérations de dépose, puis retirer la clé (2) et déplacer le couvercle (1) de protection serrure.

Remarque :

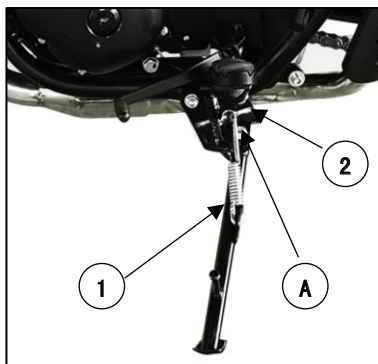
Il n'est pas possible de remonter le bouchon de carburant (3) sans que la clé soit insérée dans la serrure ; la clé (2) ne peut être retirée du bouchon (3) que si celui-ci est correctement fermé.

BÉQUILLE LATÉRALE

Chaque motocycle est doté d'une béquille latérale (1). Contrôler la béquille latérale périodiquement (voir « Fiche d'entretien périodique ») ; vérifier que les ressorts ne soient pas endommagés et que la béquille latérale s'articule librement. Si la béquille latérale fait du bruit, lubrifier le pivot de fixation (A).

**ATTENTION**

La moto est équipée d'un capteur (2) de sécurité, lequel autorise la mise en marche du moteur, avec la béquille abaissée, uniquement au point mort. L'enclenchement d'une vitesse avec la béquille abaissée provoque l'extinction du moteur.

**ATTENTION**

La béquille n'a été conçue QUE pour supporter LE POIDS DU MOTOCYCLE. Ne jamais s'asseoir sur le motocycle en utilisant la béquille comme support, sous peine de rupture entraînant de graves lésions corporelles.

**ATTENTION**

La moto ne DOIT être placée sur béquille QU'APRÈS que le pilote soit descendu de son véhicule. Dès que le pilote déplace la moto de sa position d'appui sur le sol à sa position verticale, il doit soulever du pied gauche la béquille abaissée pour la mettre en position relevée.

INSTRUCTIONS D'UTILISATION DE




LA MOTO

Remarque

Si vous êtes peu familier avec le fonctionnement de votre moto, avant de la conduire, lisez attentivement les instructions du paragraphe « COMMANDES ».

CONTRÔLES PRÉLIMINAIRES

Chaque fois que vous utilisez votre moto, effectuer un contrôle général comme suit :

- Vérifier le niveau du carburant et celui de l'huile du moteur ;
- Vérifier le niveau du liquide des freins ;
- Vérifier la direction en tournant le guidon en fin de course dans les deux sens ;
- Vérifier la pression des pneus ;
- Vérifier la tension de la chaîne ;
- Vérifier et, si nécessaire, régler la commande de l'accélérateur ; tourner la clé de l'interrupteur d'allumage sur  : vérifier l'allumage de l'écran de l'afficheur et, au point mort, vérifier l'allumage du voyant de ce dernier ;
- Allumer le feu de route et vérifier que le voyant s'allume ;
- Actionner les clignotants et contrôler que le voyant s'allume ;
- Contrôler l'allumage du feu de stop arrière ;
- Après le démarrage, vérifier que les voyants « Panne moteur »  et « Panne ABS »  ne sont pas allumés.

INSTRUCTIONS DE RODAGE

L'exclusivité du projet, la qualité élevée des matériaux employés, ainsi que le montage soigné, vous garantissent le plus grand confort dès le premier instant. Toutefois, au cours des 1500 premiers kilomètres, il est indispensable de suivre SCRUPULEUSEMENT les normes suivantes. Veuillez noter que LA NON-OBSERVATION DE CES NORMES POURRAIT PORTER PRÉJUDICE À LA DURÉE ET AUX PERFORMANCES DU MOTOCYCLE :

- Chauffer le moteur en le laissant tourner à bas régime, avant d'utiliser le motocycle ;
- Éviter les départs soudains et ne jamais faire tourner le moteur à haut régime aux vitesses les plus basses ;
- Conduire à vitesse modérée jusqu'à ce que le moteur soit chaud ;
- Utiliser les deux freins de manière répétitive pour roder les plaquettes et les disques ;
- Éviter de conserver la même vitesse à long terme ;
- Éviter les longs parcours sans arrêt ;
- Ne JAMAIS conduire en descente AU POINT MORT, mais passer une vitesse de façon à utiliser le frein moteur pour éviter l'usure prématurée des plaquettes de frein.

RÉSOLUTION DE PROBLÈMES

La liste suivante des éventuels problèmes de fonctionnement sert, en général, à en trouver l'origine et la solution.

Le moteur ne démarre pas

- Technique de démarrage inappropriée : suivre les instructions du paragraphe « Démarrage du moteur ».
- Bougie sale : nettoyer.
- La bougie ne fait pas d'étincelle : régler la distance des électrodes.
- Démarreur défectueux : réparer ou remplacer.
- Bouton de démarrage défectueux : remplacer le commutateur.
- Béquille latérale abaissée.

Le moteur a du mal à démarrer

- Bougie sale ou en mauvais état : nettoyer ou remplacer.

Le moteur démarre mais le fonctionnement est irrégulier

- Bougie sale ou en mauvais état : nettoyer ou remplacer.
- Mauvaise distance des électrodes de la bougie : régler.

La bougie se salit facilement :

- La bougie n'est pas appropriée : remplacer.

Le moteur manque de puissance

- Filtre à air sale : nettoyer
- La distance entre les électrodes de la bougie est trop grande : régler.
- Jeu de soupapes incorrect : régler.
- Compression insuffisante : en vérifier la cause
- Filtre de protection de la pompe à essence ou filtre de protection de l'injecteur sale : nettoyer ou remplacer les filtres.

Le moteur cogne

- Important dépôt de carbone sur la tête du piston ou dans la chambre de combustion : nettoyer.
- Bougie défectueuse ou à degré thermique erroné : remplacer.

L'alternateur ne charge pas ou charge de manière insuffisante.

- Les câbles sur le régulateur de tension sont mal connectés ou en court-circuit : connecter correctement ou remplacer.
- La bobine de l'alternateur est défectueuse : remplacer.
- Rotor de l'alternateur démagnétisé : remplacer.
- Régulateur de tension défectueux : remplacer.

La batterie surchauffe

- Régulateur de tension défectueux : remplacer.

Difficulté à passer les vitesses

- Huile moteur à viscosité trop élevée : remplacer par l'huile prescrite.

L'embrayage glisse

- Charge des ressorts insuffisante : remplacer.
- Disques embrayage usés : remplacer.

Les freins ne fonctionnent pas correctement

- Plaquettes usées : remplacer.



MONTÉE/DESCENTE PILOTE ET

PASSAGER

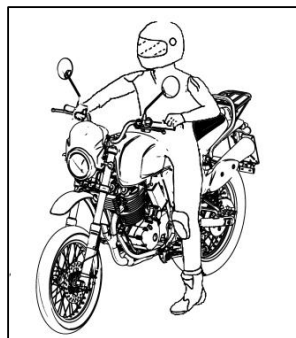
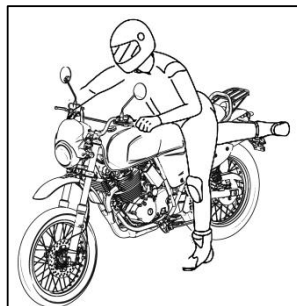
Général

Lire attentivement les indications qui suivent car elles donnent des informations importantes pour la sécurité du pilote, du passager, des tiers et de la moto.

La montée et la descente de la moto doivent toujours être effectuées par le côté gauche du véhicule, avec les mains libres, sans empêchements et avec la béquille baissée.

Le pilote doit toujours être le premier à monter et le dernier à descendre de la moto, il doit gouverner la stabilité du véhicule pendant la montée et la descente des passagers.

Ne pas descendre du véhicule en sautant ou en allongeant la jambe, descendre toujours en exécutant les opérations décrites au paragraphe correspondant.



Montée du pilote

Avec la moto appuyée sur la béquille latérale, effectuer les opérations suivantes :

- Par le côté gauche, empoigner correctement le guidon des deux mains puis lever la jambe droite et la passer par-dessus la selle.
- S'asseoir sur la moto et poser les deux pieds sur le sol. Balancer le véhicule sans mettre tout votre poids sur la béquille latérale.



AVERTISSEMENT

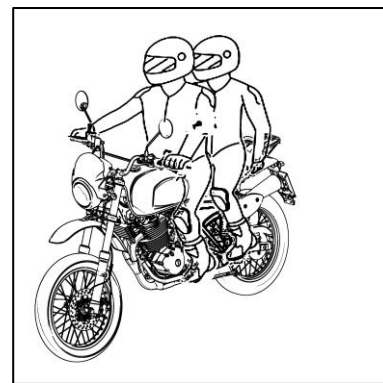
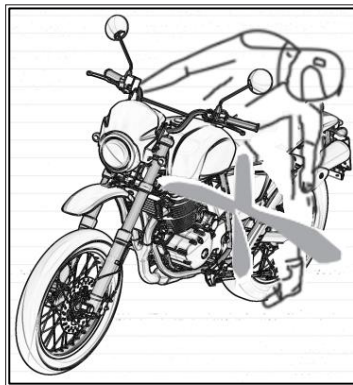
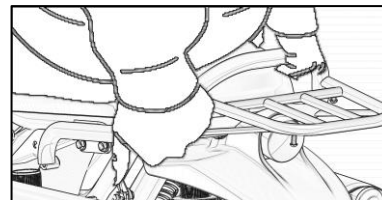
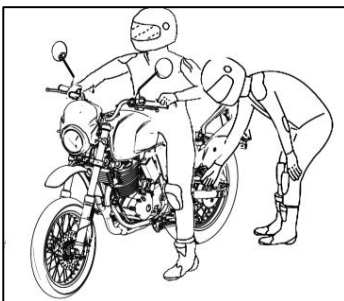
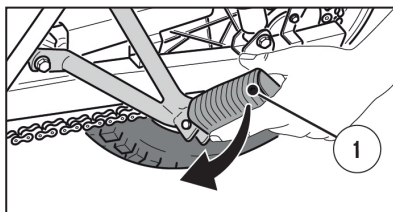
Dans le cas où l'on ne réussirait pas à poser les deux pieds par terre, poser le pied droit en gardant le gauche à l'équilibre.

- Démarrer la moto comme indiqué au paragraphe correspondant.
- À l'aide de votre jambe gauche, rabattre complètement la béquille.

Montée du passager

Le pilote doit monter en premier, comme indiqué au paragraphe correspondant, sans démarrer la moto.

- Le passager doit déployer les repose-pieds (1).



AVERTISSEMENT



Lorsqu'il est en position de conduite, le pilote ne doit absolument pas sortir ou essayer de faire sortir les repose-pieds du passager car cela pourrait compromettre l'équilibre du véhicule.

- Poser la main gauche sur l'épaule du pilote, le pied gauche sur le repose-pieds puis monter sur la moto en levant la jambe droite et en faisant des mouvements prudents pour ne pas déséquilibrer le véhicule et le pilote.
- Se tenir avec les mains aux poignées prévues à cet effet (2).
- À l'aide de votre jambe gauche, rabattre complètement la béquille.
- Démarrer la moto comme indiqué au paragraphe correspondant.

Descente de la moto

- Arrêter le véhicule et éteindre le moteur.



AVERTISSEMENT

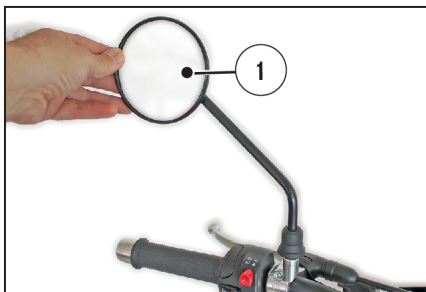
Vérifier si l'endroit où l'on envisage de garer le véhicule est stable et plat.

- Poser les deux pieds par terre.
- Éteindre la moto comme indiqué au paragraphe correspondant.
- À l'aide de votre jambe gauche, déployer complètement la béquille.
- Faire descendre d'abord le passager par le côté gauche du véhicule en posant le pied sur le repose-pieds gauche et en levant la jambe droite.
- Inclinez la moto vers la gauche jusqu'à l'appuyer sur la béquille.
- Tenir fermement le guidon avec les mains et descendre de la moto par le côté gauche en levant votre jambe droite.

RÉGLAGE DES RÉTROVISEURS

S'asseoir sur la moto en respectant les consignes données dans le paragraphe dédié.

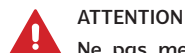
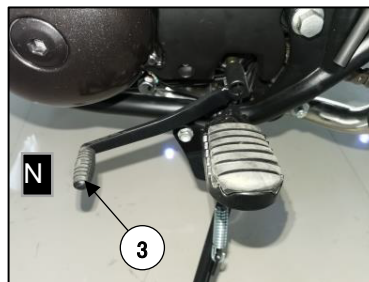
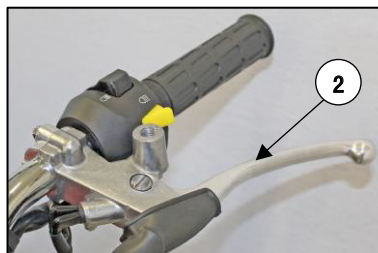
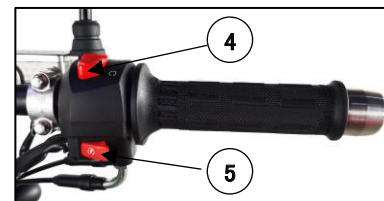
Régler les deux rétroviseurs (1) en les déplaçant de façon à ce que le pilote en position assise voie correctement la route derrière lui.



DÉMARRAGE DU MOTEUR

Après être monté sur la moto en suivant les indications du paragraphe dédié, démarrer le moteur de la façon suivante :

- Mettre la clé (1) de l'interrupteur d'allumage en position (le ronflement que l'on entend en tournant la clé sur est dû à la pompe à carburant qui met le circuit d'alimentation sous pression) ;
- Tirer la manette de l'embrayage (2), lever la béquille latérale ou mettre la pédale de vitesse (3) au point mort. Vérifier si le bouton (4) se trouve en position puis appuyer le bouton de démarrage (5).
- Ne pas faire fonctionner le moteur froid à plein régime pour que l'huile puisse chauffer et circuler.

**ATTENTION**

Ne pas mettre en marche un moteur froid à plein régime.

Remarque

Vous trouverez un interrupteur de sécurité sur le support du levier de l'embrayage. Cet interrupteur vous permet de démarrer le moteur **UNIQUEMENT** avec la boîte de vitesses au ralenti, ou avec la vitesse et le levier d'embrayage engagés.

Avec la béquille abaissée, il est possible de démarrer la moto uniquement au point mort.

NOTE IMPORTANTE EN CAS DE DÉMARRAGE À FROID À BASSE TEMPÉRATURE

Il est recommandé de chauffer le moteur brièvement au ralenti jusqu'à ce qu'il réponde normalement aux ouvertures de l'accélérateur.

De telle façon, l'huile passera par tous les points à graisser et le liquide réfrigérant atteindra la température nécessaire au bon fonctionnement du moteur. Évitez la surchauffe du moteur.

IMPORTANT


Ne jamais accélérer le moteur après un démarrage à froid.

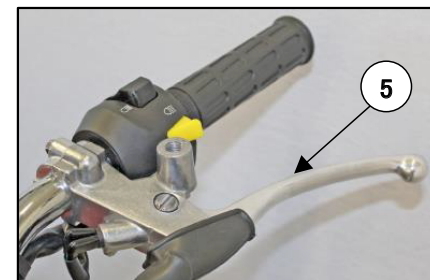
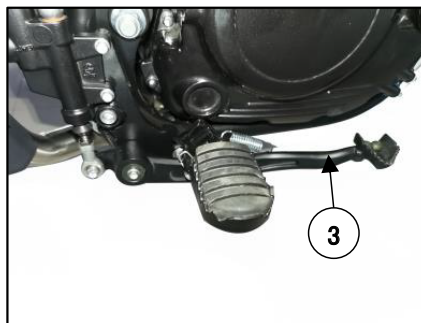
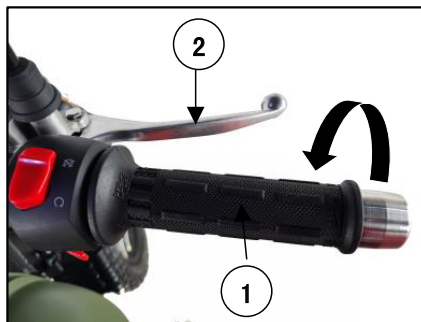


ATTENTION

Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone. Ne faites jamais tourner le moteur dans un garage fermé ou dans un endroit confiné.

ARRÊT DE LA MOTO ET DU MOTEUR

- Fermer complètement la poignée de gaz (1) pour faire décélérer la moto.
- Freiner aussi bien à l'avant (2) qu'à l'arrière (3) tout en rétrogradant (pour une forte décélération, agir fermement sur le levier et sur la pédale du frein).
- Une fois la moto arrêtée, tirer le levier d'embrayage (4) et amener le levier d'embrayage (5) au point mort.
- Tourner la clé de contact (6) en position  (position d'extraction de la clé).



ARRÊT DU MOTEUR EN CAS D'URGENCE

- Appuyer sur l'interrupteur rouge (7) pour arrêter le moteur puis le remettre en position. Une fois le véhicule à l'arrêt, appuyer celui-ci sur la béquille latérale.



ATTENTION

Il peut être utile d'utiliser le frein avant indépendamment ou d'utiliser le frein combiné selon le cas. Sur les terrains glissants, utiliser le frein avant avec prudence. L'usage incorrect des freins peut provoquer des accidents graves.



ATTENTION

Si l'accélérateur se bloque ou en cas de dysfonctionnement provoquant une accélération incontrôlable du moteur, appuyer IMMÉDIATEMENT sur le bouton (7) pour arrêter le moteur. Contrôler la moto normalement en utilisant les freins et la direction tout en appuyant sur le bouton d'arrêt du moteur.



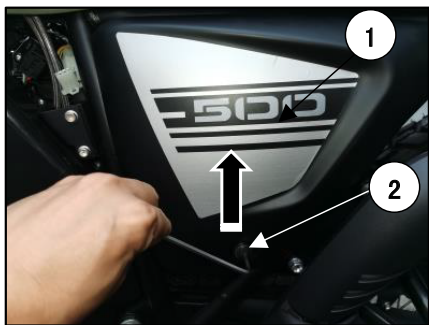
ENTRETIEN ET RÉGLAGES PROGRAMMÉS

RETRAIT DES PANNEAUX LATÉRAUX

Certaines opérations requièrent du retrait d'un ou des deux panneaux latéraux.

Pour déposer les panneaux latéraux gauche et droit, opérer de la façon suivante :

- Desserrer la vis (2).
- Soulever le panneau (1) en le dégageant des accrochages supérieurs.



NIVEAU D'HUILE DE LA TRANSMISSION DU MOTEUR

En mettant la moto sur une surface plane et en position verticale, contrôler le niveau d'huile à travers le hublot d'inspection (1) situé sur le carter droit du moteur. Vérifier que le niveau se trouve au milieu du hublot « A », entre le niveau minimum « MIN » et le niveau maximum « MAX ». Pour effectuer la mise à niveau, ôter le bouchon de remplissage (2).

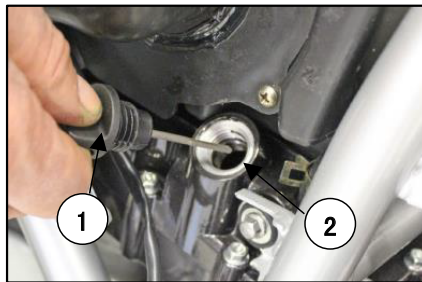
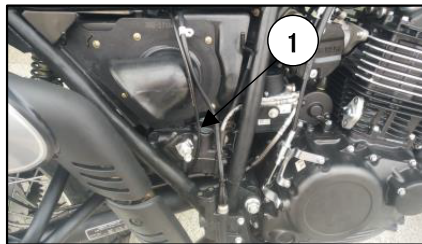
Remarque

Effectuer le contrôle quand le moteur vient d'être éteint et qu'il est encore chaud.



ATTENTION

Veiller à ne pas toucher l'huile chaude du moteur.



CHANGEMENT DE L'HUILE MOTEUR ET DU FILTRE

Remarque

Effectuer cette opération avec le moteur à chaud

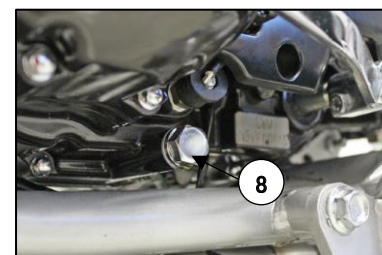
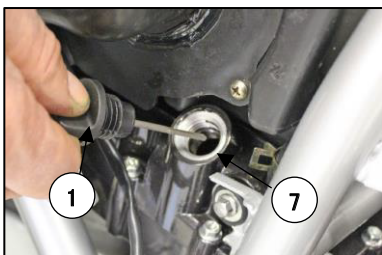
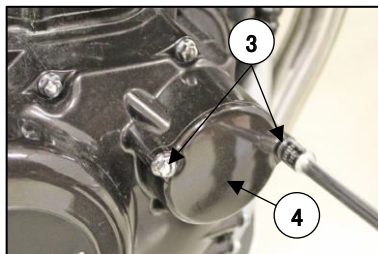
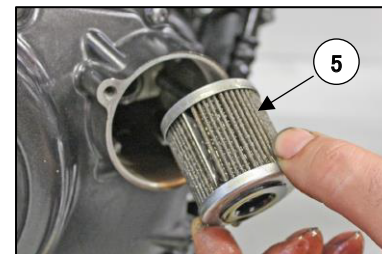
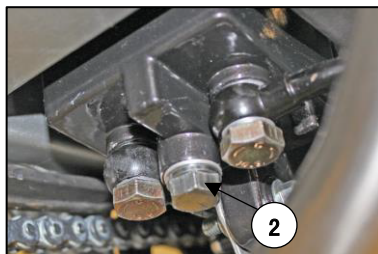


AVERTISSEMENT

Veiller à ne pas toucher l'huile chaude.

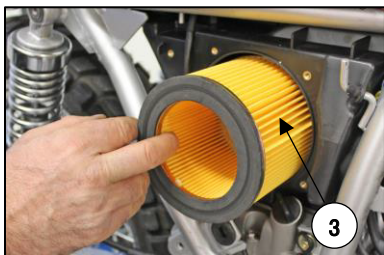
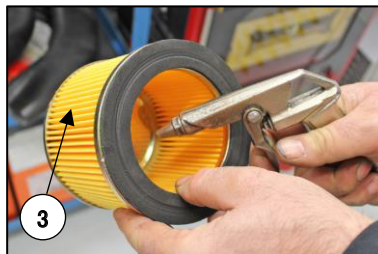
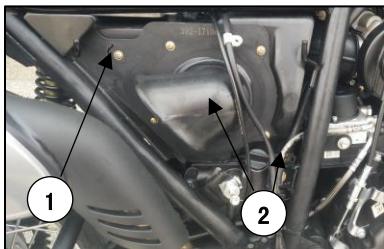
- Placer la moto sur une surface plate et à la verticale.
- Retirer le panneau droit comme indiqué au paragraphe correspondant.
- Retirer la jauge d'huile (1).
- Placer un réceptacle sous le bouchon de vidange du réservoir d'huile (2).
- Dévisser le bouchon de vidange (2) situé au fond du réservoir d'huile puis vidanger toute l'huile.
- Placer un réceptacle sous le bouchon de vidange du moteur (8).
- Dévisser le bouchon de vidange (8) situé sur la partie gauche du moteur puis vidanger toute l'huile.
- Dévisser les deux vis (3) et retirer le bouchon (4).
- Retirer le filtre (5), vérifier son état et le remplacer si nécessaire.
- Remettre le bouchon de vidange (2) et le bouchon de vidange (8) remplaçant la rondelle d'étanchéité à leur place (couple de serrage : 20 Nm).

- Remettre le filtre (5) et le bouchon (4) remplaçant le joint (6).
- Verser environ 1,7 kg d'huile dans le réservoir d'huile à travers la goulotte de remplissage (7).
- Démarrer le moteur et le laisser tourner pendant quelques minutes.
- Verser l'huile restante (1 kg) pour atteindre le niveau d'huile correct.
- Réinsérer la jauge d'huile, la visser puis remettre le panneau latéral.



CONTRÔLE ET/OU REMPLACEMENT DU FILTRE À AIR

- Retirer le panneau droit comme indiqué au paragraphe correspondant.
- Dévisser les cinq vis (1) et enlever le couvercle du filtre (2).
- Enlever le filtre (3) et vérifier son état. Pour le nettoyer, souffler de l'air comprimé de l'extérieur vers l'intérieur, s'il est trop sale, le remplacer.
- Remonter le tout en procédant en sens inverse.



CONTRÔLE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE

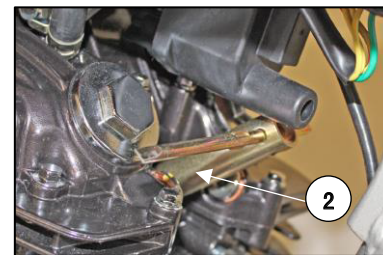
L'écart entre bougies (3) doit être de 0,6-0,8 mm.

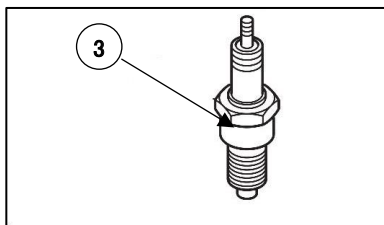
Un écart plus large peut compliquer le démarrage du moteur et surcharger la bobine.

Un écart trop étroit peut provoquer des problèmes pendant l'accélération, avec le moteur au ralenti ou peut entraîner une mauvaise performance à des vitesses basses.

Pour accéder à la bougie, il faut effectuer les opérations de dépose suivantes :

- Retirer le bouchon (1).
- Insérer la clé fournie (2) puis retirer la bougie (3).





Il est conseillé d'examiner l'état de la bougie juste après son démontage puisque les dépôts et la coloration de l'isolant fournissent des renseignements utiles.

Degré thermique exact :

La pointe de l'isolant est sèche et sa couleur est marron clair ou gris.

Degré thermique élevé :

La pointe de l'isolant est sèche et couverte d'incrustations foncées.

Degré thermique bas :

La bougie est surchauffée, la pointe de l'isolant est vitreuse et de couleur blanche ou grise.

! ATTENTION

Si la bougie est remplacée, utilisez une bougie de même calibre.



ATTENTION

Une bougie ayant un degré thermique trop élevé peut provoquer des pré-allumages et endommager le moteur. Une bougie avec un degré thermique trop froid peut s'encrasser par l'accumulation d'un excès de carbone.

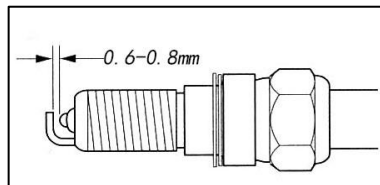


AVERTISSEMENT

Avant de remonter la bougie, nettoyer soigneusement les électrodes et l'isolant en utilisant une brosse métallique. Enduire le filetage de la bougie avec de la graisse au graphite puis la serrer complètement à la main à un couple de 10-12 Nm.

Desserrer la bougie, puis la serrer de nouveau à un couple de 10-12 Nm.

Les bougies dont l'isolant est craquelé ou dont les électrodes sont corrodées doivent être remplacées.



PNEUS

Cette moto est équipée de pneus avec chambre à air.



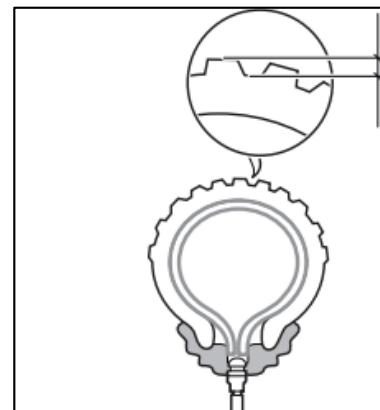
ATTENTION

Les roues ont été conçues pour être équipées de pneus avec chambre à air. Il est interdit de monter des pneus sans chambre à air.

- Vérifiez l'état des pneus, ils ne doivent être ni fissurés ni usés, etc. Vérifier également l'état de la bande de roulement à l'aide des indicateurs imprimés sur le pneu.

HAUTEUR MINIMALE DE LA BANDE DE ROULEMENT

AVANT	3 mm
ARRIÈRE	3 mm



- Vérifier la pression des pneus en suivant les indications du paragraphe CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES.



ATTENTION

Les pneus avant et arrière doivent être de la même marque et du même modèle. Rouler avec des pneus différents à l'avant et à l'arrière déstabilise la moto et la rend plus difficile à manœuvrer.

Remarque

Les pneus vieillissent même si ce n'est pas visible de l'extérieur. Des fissures sur les flancs ou une déformation du pneu sont un signe de vieillissement. Les fissures latérales ou les déformations de la carcasse sont un signe de vieillissement.



ATTENTION

Utiliser la moto quand les pneus ne sont pas gonflés à la bonne pression et quand ils sont usés ou détériorés peut entraîner une perte de contrôle du véhicule et un accident grave ou mortel.

RÉGLAGE DU CÂBLE DE COMMANDE DE L'ACCÉLÉRATEUR

Pour vérifier le réglage de la transmission de la commande d'accélérateur, procéder de la façon suivante :

- Tourner la poignée (1) de l'accélérateur et contrôler la présence d'un jeu de 2 mm environ ;
- Si ce n'est pas le cas, déplacer les deux caoutchoucs (2) de sécurité ;
- Desserrer les contre-écrous (3), intervenir sur le registre (4) et régler le jeu ;
- Bloquer de nouveau les contre-écrous (3) ;
- Remonter toutes les pièces dans l'ordre inverse du démontage.



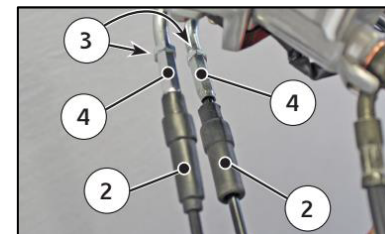
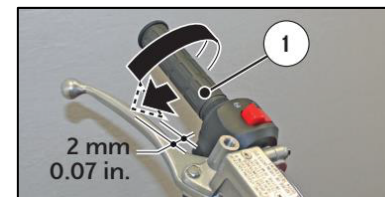
ATTENTION

Si le câble de commande de l'accélérateur est endommagé, la sécurité de la conduite n'est pas assurée.



ATTENTION

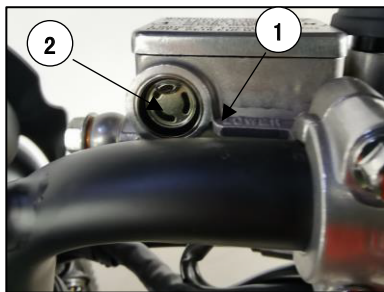
Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone. Ne jamais faire tourner le moteur en milieux fermés.



CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN AVANT

Le niveau du fluide dans le réservoir de la pompe ne doit jamais se trouver en dessous de la marque de minimum (LOWER) (1) visible par le hublot (2), aménagé dans la partie postérieure du corps de pompe. L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système ; par conséquent, la course du levier sera plus longue.

ATTENTION Si le levier du frein est trop « souple », cela signifie qu'il y a de l'air dans les tuyaux de freinage, ou un défaut dans le système. Étant donné qu'il est dangereux de conduire le motorcycle dans ces conditions, faire contrôler le système de freinage chez le concessionnaire SWM.



AVERTISSEMENT
Ne jamais verser le liquide de freins sur des surfaces vernies ou des vitrées.



AVERTISSEMENT
Ne jamais mélanger deux types de liquide différents. Si on utilise une marque différente de liquide, éliminer d'abord le liquide existant.



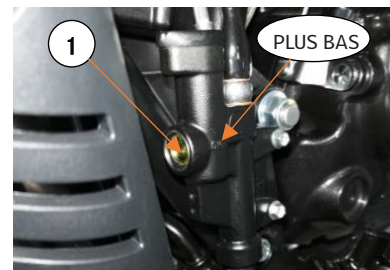
AVERTISSEMENT
Le liquide de frein peut dégager une odeur âcre. Éviter tout contact avec la peau ou les yeux. En cas de contact, nettoyer la partie affectée et, s'il s'agit des yeux, appeler un médecin.

CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE FREIN ARRIÈRE

Le niveau du fluide dans le réservoir de la pompe ne doit jamais se trouver en dessous du niveau minimum « LOWER » visible par le hublot (1), aménagé sur le corps de pompe.

L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système ; par conséquent, la course du levier sera plus longue.

ATTENTION Si le levier du frein est trop « souple », cela signifie qu'il y a de l'air dans les tuyaux de freinage, ou un défaut dans le système. Étant donné qu'il est dangereux de conduire le motorcycle dans ces conditions, faire contrôler le système de freinage chez le concessionnaire SWM.



CONTRÔLE DE L'USURE DES PLAQUETTES DE FREIN

Contrôler l'usure des plaquettes de frein avant (1) et arrière (2).

- Les plaquettes ont une rainure (3) indiquant l'usure. La paire de plaquettes devra être remplacée lorsque cette rainure est à peine visible.



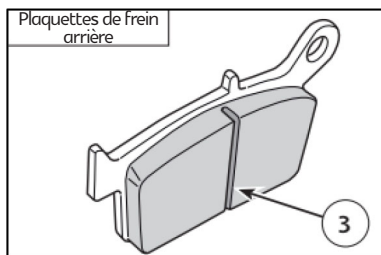
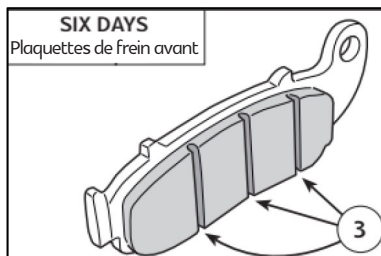
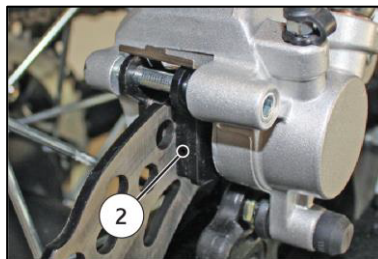
AVERTISSEMENT

Pour remplacer les plaquettes de frein, s'adresser à un concessionnaire SWM.



ATTENTION

Après le remplacement des plaquettes de frein, conduire prudemment et freiner progressivement pour permettre l'ajustement et le couplage des plaquettes avec leurs disques.



NETTOYAGE DES PLAQUETTES

S'assurer qu'il n'y a pas de trace de liquide de freins ou d'huile sur les plaquettes ou les disques. Si nécessaire, les nettoyer avec de l'alcool.

Remplacer les plaquettes lorsqu'un nettoyage soigneux n'est pas possible.

MONTAGE DES PLAQUETTES

Remonter les plaquettes de frein en procédant de manière inverse par rapport au démontage.



ATTENTION

Avant de conduire la moto, s'assurer du bon fonctionnement du levier ou de la pédale. Actionner le levier ou la pédale du frein jusqu'à ce que les plaquettes ne soient plus en contact avec le disque. Le frein ne fonctionnera pas à la première tentative d'actionnement du levier ou de la pédale.

NETTOYAGE DU DISQUE

Une faible performance du freinage peut être provoquée par la présence d'huile sur le disque. L'huile ou la graisse sur le disque peuvent être éliminées en utilisant un solvant avec un haut indice d'inflammabilité comme l'acétone ou des produits similaires.

USURE DES DISQUES FREINS

Relever l'épaisseur de chaque disque au point de plus grande usure. Lorsque la limite d'usure prévue du disque est atteinte, le remplacer.

DISQUE	STANDARD	LIMITE SERVICE	DE
AVANT	3,5 mm	3,0 mm	
ARRIÈRE	4 mm	3,5 mm	

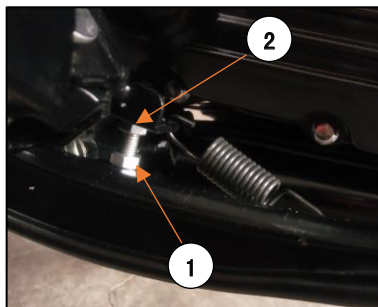
**RÉGLAGE DE LA POSITION PÉDALE FREINAGE COMBINÉ**

La position de la pédale de frein arrière par rapport au repose-pied peut être ajustée en fonction des besoins individuels.

Si l'on doit effectuer ce réglage, procéder de la façon suivante :

- Desserrer l'écrou (1) ;
- Intervenir sur la vis (2) et régler la position de la pédale (3) ;

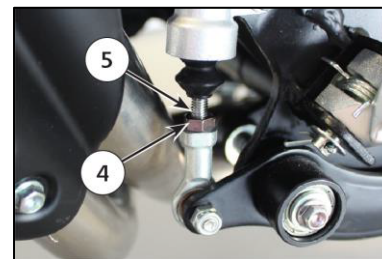
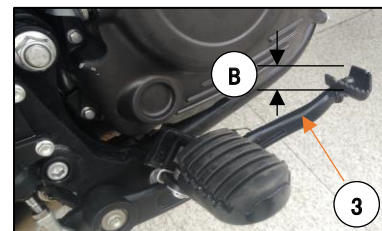
Après ce réglage, il s'avère nécessaire de régler la course à vide de la pédale conformément aux instructions reportées ci-dessous.

**RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE DU FREIN ARRIÈRE**

La pédale (3) de commande du freinage combiné doit avoir une course à vide (B) de 3 mm avant de commencer son action de freinage.

Si cette condition n'est pas observée, effectuer le réglage de la façon suivante :

- desserrer l'écrou (4) ;
- agir sur la tige de commande pompe (5) pour augmenter ou réduire la course à vide ;
- serrer l'écrou (4) une fois l'opération finie.

**ATTENTION**

Sans cette course à vide, les plaquettes de frein s'usent rapidement, le frein arrière devient **TOTALEMENT INEFFICACE** et se bloque.

RÉGLAGE DE LA COMPRESSION DE LA SUSPENSION AVANT

Vous pouvez régler les éléments hydrauliques de la suspension avant.

Étalonnage standard : 16 clics

- Pour effectuer le réglage, agir sur les ajusteurs (1) situés sur la partie inférieure des manchons des fourches, en tournant la vis de réglage (1) sur « F » pour une conduite plus souple et sur « S » pour une conduite plus rigide.
- Pour retourner à l'étalonnage standard, tourner les ajusteurs (1) dans le sens horaire pour atteindre la position totalement fermée puis les retourner de 16 clics.

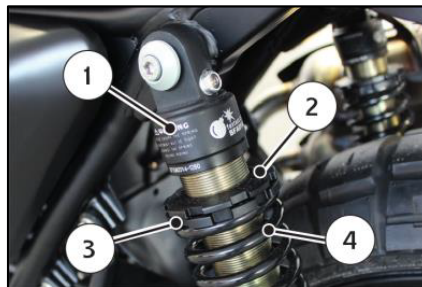
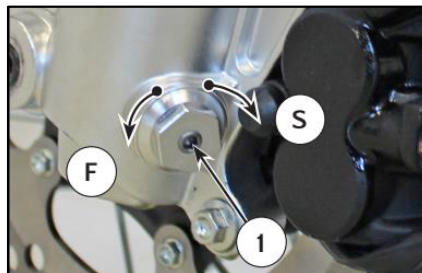
Remarque

Ne jamais forcer les vis de réglage au-delà des positions maximales d'ouverture et de fermeture.



AVERTISSEMENT

Les deux tiges de la fourche doivent être réglées de la même façon.



RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAÎTE DES RESSORTS DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

La précharge du ressort des amortisseurs arrière (1) peut être réglée comme suit :

- Nettoyer l'écrou à œil (2) et l'écrou à œil de réglage (3) du ressort (4).
- Dévisser l'écrou à œil avec une clé à ergot ou avec un poinçon en aluminium.
- Tourner l'écrou à œil de réglage selon besoin.
- Serrer l'écrou à œil une fois le réglage fini selon votre poids et style de conduite.



ATTENTION

Veillez à ne pas toucher le pot d'échappement lors du réglage de l'amortisseur.



AVERTISSEMENT

Les deux amortisseurs arrière doivent être réglés de la même façon.

CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DE LA FOURCHE

Pour vérifier le fonctionnement de la fourche avant, procéder de la façon suivante :

- Monter sur la moto ;
- Tirer le levier du frein avant et pousser fortement le guidon vers le bas plusieurs fois pour vérifier que la fourche se détend et se comprime correctement.
- S'il y a des fuites d'huile ou des blocages, les faire contrôler par le concessionnaire SWM.

CONTRÔLE DES PALIERS DE DIRECTION

Positionner la moto sur une béquille à la verticale et la stabiliser pour l'empêcher de basculer ;

- Se placer face au véhicule ;
- Tenir solidement le bas des deux tiges de fourche et pousser la fourche en avant et en arrière pour vérifier qu'il n'y a pas de jeu.



ATTENTION

Au cas où du jeu devrait se produire pendant le mouvement, faire contrôler le serrage des paliers de direction par un concessionnaire SWM.



NETTOYAGE ET LUBRIFICATION DE LA CHAÎNE

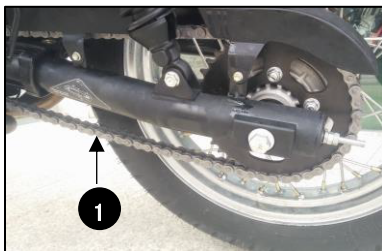
La moto possède une chaîne (1) avec des joints toriques. Pour le nettoyage, procéder de la façon suivante :

- Positionner la moto de façon à soulever la roue arrière du sol pour qu'elle puisse tourner.
- Nettoyer la chaîne avec des détergents spéciaux pour chaîne avec joints toriques puis la sécher avec un chiffon propre.
- Lubrifier la chaîne (1) avec un spray lubrifiant spécial pour chaîne avec joints toriques.



AVERTISSEMENT

Ne jamais utiliser de la graisse pour lubrifier la chaîne. La graisse provoque l'accumulation de poussière et de boue qui, en agissant comme agents abrasifs, entraînent l'usure rapide de la couronne, du pignon et de la chaîne.

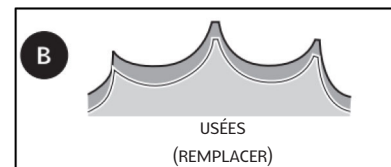
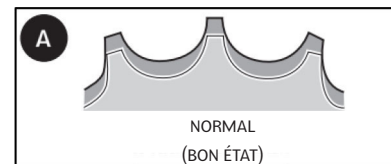
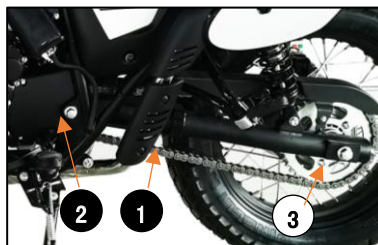


CONTRÔLE USURE CHAÎNE/PIGNON/COURONNE

- Vérifier l'état de la chaîne (1). Il ne doit pas y avoir de palier endommagé, de boulon desserré ou de bague OR manquante.
- Vérifier l'état des dents du pignon (2) et de la couronne (3). Si les dents se présentent comme sur la figure A, elles sont en bon état. Si elles se présentent comme sur la figure B, elles doivent être remplacées.

Remarque

En cas d'usure, remplacer le pignon, la couronne et la chaîne. Si on utilise une chaîne neuve avec un pignon et une couronne usés, elle s'use rapidement.



RÉGLAGE DE LA CHAÎNE

La chaîne doit être contrôlée, réglée et lubrifiée conformément au « Tableau d'entretien », pour des raisons de sécurité et pour prévenir toute usure excessive. Une usure excessive de la chaîne, ou bien un réglage incorrect, (chaîne trop tendue ou jeu excessif), peuvent provoquer la sortie ou la rupture de la couronne.

Contrôler que la chaîne présente une flèche (A) de 20 mm environ, comme indiqué sur la plaque (1) du bras oscillant.

Si ce n'est pas le cas, procéder de la manière suivante :

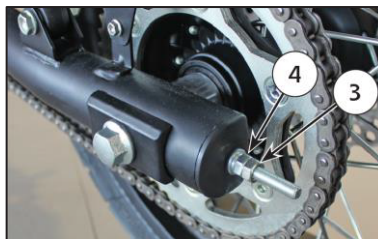
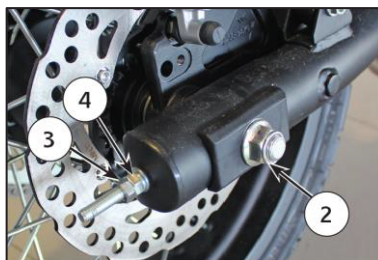
- Du côté droit, desserrer l'écrou (2) qui fixe l'axe de la roue à l'aide d'une clé à douille ;
- Desserrer les contre-écrous (3) sur les deux tendeurs de chaîne et intervenir sur l'écrou (4) afin d'obtenir une tension correcte ;

Remarque

Régler les deux tendeurs de chaîne de la même manière.

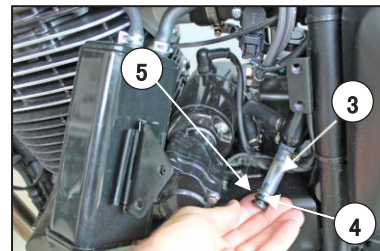
- Serrer les contre-écrous (3) selon un couple de serrage de 22 Nm et l'écrou de l'axe de roue (2) selon un couple de serrage de 80 Nm.

Après le réglage, toujours vérifier l'alignement de la roue, la flèche doit être de 20 mm.



NETTOYAGE DU TUBE D'ÉCHAPPEMENT DE GAZ

- Desserrer les deux vis (1) et déplacer la cartouche (2) sur le côté.
- Vérifier périodiquement le tube d'échappement de gaz (3) selon le tableau d'entretien. Pour nettoyer le tube, ouvrir le clip (4) et retirer le bouchon (5) en déchargeant les dépôts accumulés dans un récipient.
- Remettre le bouchon (5) en place en procédant dans l'ordre inverse du démontage.

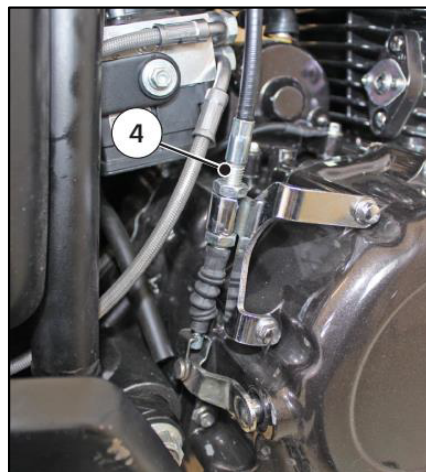
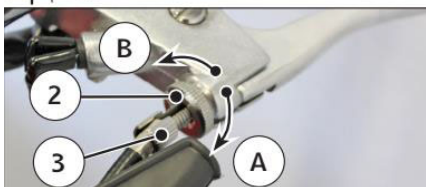
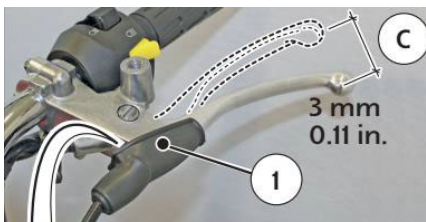


RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE

L'embrayage ne demande qu'un réglage de la tension de son câble. Pour cette opération, utilisez le groupe de réglage sur le guidon. Généralement, il suffit d'opérer sur le réglage placé sur le guidon pour rattraper le jeu dû à l'extension de la transmission flexible.

Le levier de commande doit toujours avoir une course à vide (C) (environ 3 mm) avant le débrayage. Pour régler ce jeu, desserrer le contre-écrou (2), agir sur l'élément de réglage (3) après avoir sorti le capuchon en caoutchouc (1) ; en tournant l'élément de réglage dans le sens indiqué par la flèche A, le jeu (C) est réduit, tandis qu'en le tournant dans le sens indiqué par la flèche B, le jeu est augmenté. Le réglage peut être effectué même par le tendeur (4), situé à droite du cadre. Si, après le réglage, l'embrayage glisse sous charge ou reste en prise même lorsqu'il est débrayé, il faut le démonter pour le contrôler.

Cette opération doit être effectuée par le Concessionnaire.



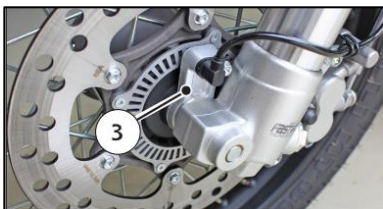
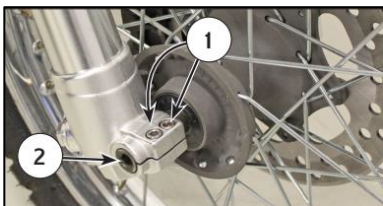
DÉPOSE DE LA ROUE AVANT

Positionner la moto de façon à ce que la roue avant soit soulevée du sol.

- Desserrer les boulons (1) fixant l'axe de la roue (2) sur les supports des montants de la fourche avant.
- Dévisser la broche (2) et la retirer.
- Retirer la roue en faisant attention au support du capteur ABS (3).

Remarque

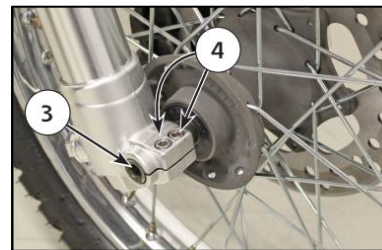
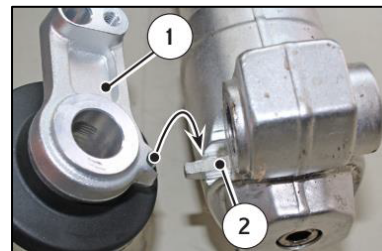
Lorsque la roue est démontée, ne pas tirer la poignée de frein avant, pour ne pas faire avancer les pistons de l'étrier. Après le démontage de la roue, la poser avec le disque vers le haut.

**REPOSE DE LA ROUE AVANT**

- Placer la roue entre les jambes, monter le support du capteur de l'ABS (1) de manière à ce qu'il s'emboîte correctement avec la broche de la fourche (2), puis installer le disque de frein sur l'étrier en vérifiant que celui-ci est bien installé.
- Monter la broche de la roue (3) déjà graissée du côté droit puis la visser (50 Nm).
- À ce stade, pomper plusieurs fois en poussant vers le bas le guidon jusqu'à être certain de l'alignement parfait des tiges de fourche.
- Verrouiller les vis (4) de la fourche droite (10,4 Nm).

Remarque

Après l'installation de la roue, agir sur le levier de commande du frein jusqu'à ce que les plaquettes touchent le disque.



DÉPOSE DE LA ROUE ARRIÈRE

Dévisser l'écrou (1) de l'arbre de la roue (2) puis l'extraire. Il n'est pas nécessaire de desserrer les tendeurs de chaînes (3) ; de cette façon, la valeur de tension de la chaîne restera inaltérée après la repose.

Extraire la roue complète, en prêtant attention aux entretoises positionnées aux côtés du moyeu.

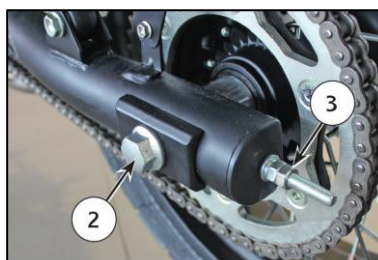
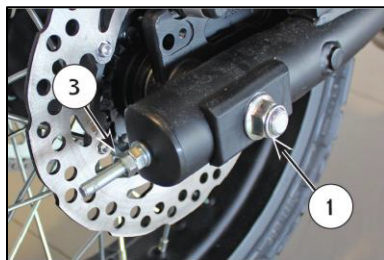
Pour la repose, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse, en introduisant le disque de frein dans l'étrier.

Remarque

Lorsque la roue est déposée, ne pas baisser la pédale du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'étrier.

Après la dépose de la roue, poser la roue avec le disque vers le haut.

Après la repose de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les plaquettes ne soient plus en contact avec le disque (couple de serrage de l'écrou (1) 120 Nm).

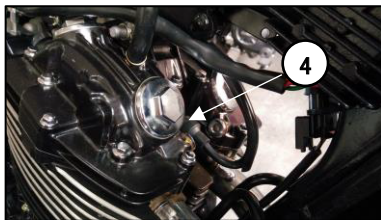
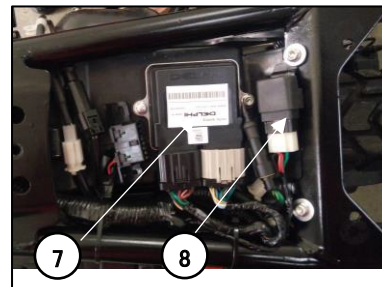
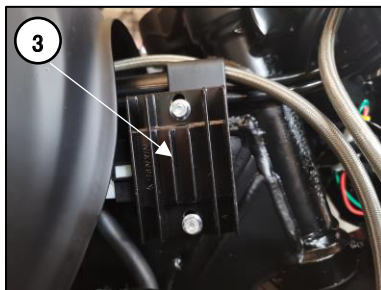
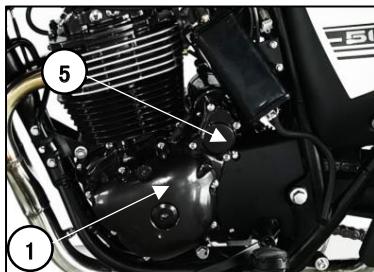


POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES

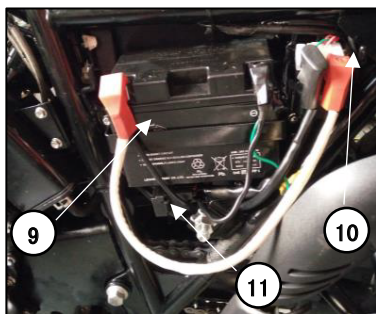
SYSTÈME D'ALLUMAGE

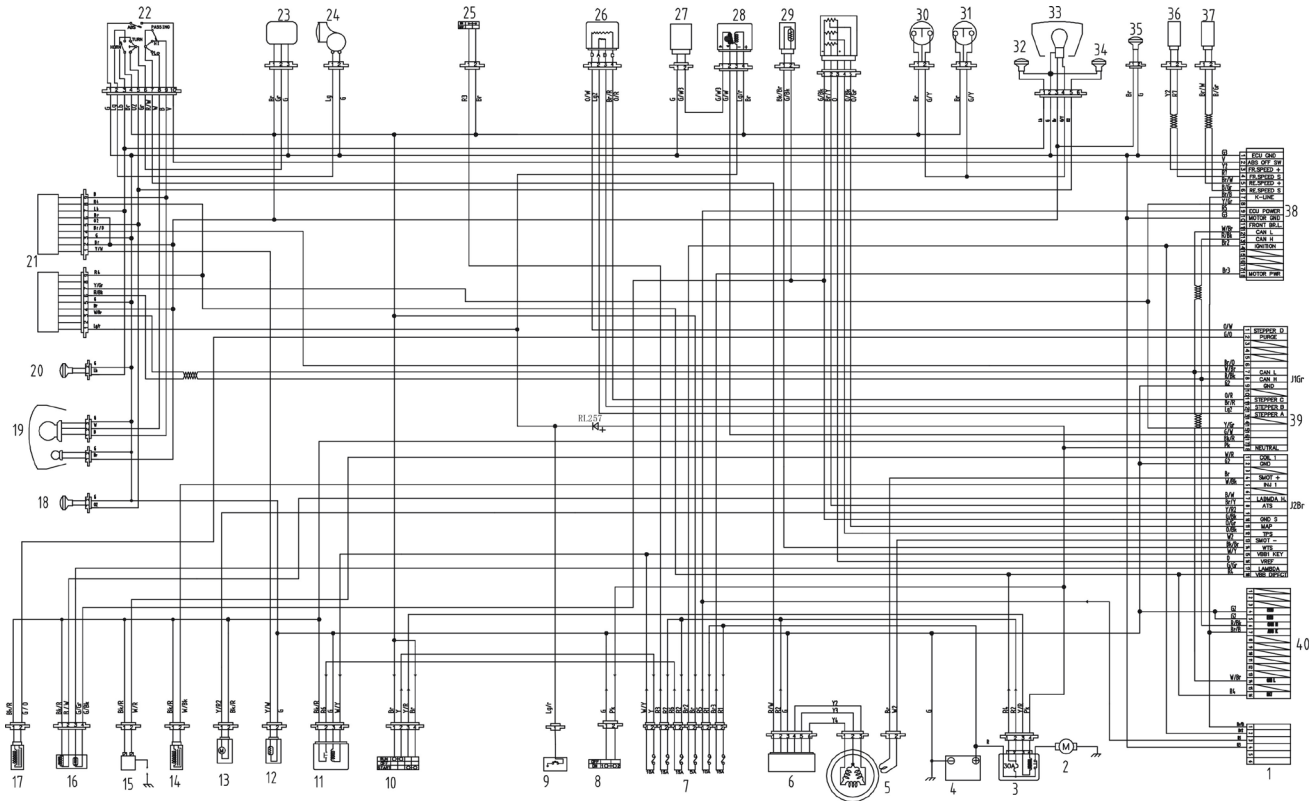
Le système d'allumage se compose des éléments suivants :

- 1) Générateur (1) à l'intérieur du couvercle du demi-carter gauche ;
- 2) Bobine électronique (2) incorporée dans la pipette de la bougie ;
- 3) Régulateur de tension (3) situé sur le côté avant droit sous le réservoir carburant ;
- 4) Bougie d'allumage (4) au centre de la culasse ;
- 5) Moteur démarrage (5) derrière le cylindre moteur ;
- 6) Solénoïde de démarrage électrique (6) situé sur le côté gauche de la moto, près de la batterie.
- 7) Boîtier de commande ECU (7), situé sous la selle.
- 8) Relais pompe à carburant (8) situé sous le flanc de carénage droit.



- 9) Batterie (9) sous le panneau gauche ;
- 10) Dispositif d'intermittence avec voyant (10), sous le panneau gauche ;
- 11) Fusibles (11) situés sur la plaque porte-fusibles sous le panneau gauche ;
- 12) Sonde Lambda (12) ;
- 13) Phare (13) à DEL ;
- 14) Feu arrière (14) à DEL ;
- 15) Indicateurs de direction (15) à DEL ;
- 16) Pompe du carburant (16) à l'intérieur du réservoir ;
- 17) Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation (17) avec DEL





Légende des couleurs des câbles

B.....	Bleu
B/N.....	Bleu/Noir
N.....	Noir
M.....	Marron
M/R.....	Marron/Rouge
M/Bl.....	Marron/Blanc
V.....	Vert
V/N.....	Vert/Noir
V/G.....	Vert/Gris
VC/R.....	Vert clair/Rouge
G.....	Gris
B/G.....	Bleu/Gris
BC.....	Bleu clair
VC.....	Vert clair
O.....	Orange
O/N.....	Orange/Noir
R.....	Rouge
R/Bl.....	Rouge/Blanc
Bc.....	Bleu ciel
VI.....	Violet
Bl.....	Blanc
B/Bl.....	Bleu/Blanc
Bl/N.....	Blanc/Noir
V/Bl.....	Vert/Blanc
Bl/R.....	Blanc/Rouge
Bl/J.....	Blanc/Jaune
J.....	Jaune

N/J.....	Noir/Jaune
M/J.....	Marron/Jaune
V/J.....	Vert/Jaune
J/R.....	Jaune/Rouge

LÉGENDE POUR LE DIAGRAMME DE CÂBLAGE

- | | | | |
|-----|------------------------------|-----|--|
| 1) | Filtre du liquide des freins | 19) | Phare avant |
| 2) | Moteur de démarrage | 20) | Clignotant avant droit |
| 3) | Relais de démarrage | 21) | Instrument |
| 4) | Batterie | 22) | Commutateur gauche |
| 5) | Magnéto | 23) | Relais de flash |
| 6) | Régulateur de tension | 24) | Avertisseur sonore |
| 7) | Fusibles | 25) | Verrouillage de l'interrupteur d'allumage |
| 8) | Interrupteur de l'embrayage | 26) | Moteur pas-à-pas |
| 9) | Neutre | 27) | Interrupteur d'arrêt |
| 10) | Commutateur droit | 28) | Relais d'arrêt |
| 11) | Relais de puissance | 29) | Capteur température liquide de refroidissement |
| 12) | Sonde de carburant | 30) | Interrupteur stop avant |
| 13) | Pompe à essence | 31) | Interrupteur stop arrière |
| 14) | Injecteur | 32) | Indicateur arrière droit |
| 15) | Bobine H.T. | 33) | Feu arrière |
| 16) | Sonde Lambda | 34) | Indicateur arrière gauche |
| 17) | Électrovanne | 35) | Feu de plaque d'immatriculation |
| 18) | Clignotant avant gauche | 36) | Vitesse avant |
| | | 37) | Vitesse arrière |
| | | 38) | ECU de l'ABS |
| | | 39) | ECU du moteur |
| | | 40) | Boîtier électronique |

BATTERIE

La batterie étanche ne demande pas d'entretien. En cas de perte d'électrolyte ou de problèmes du système électrique, s'adresser au Concessionnaire SWM.

Si la moto reste inutilisée pendant de longues périodes (≥ 3 semaines/1 mois), il est préférable de déconnecter la batterie du système électrique et de la conserver à l'abri de l'humidité.

- Après un usage intensif de la batterie, un cycle de recharge lente est conseillé (1,4 A pour 10 heures pour la batterie de 12 V-14 Ah).
- La recharge rapide n'est conseillée qu'en situation d'extrême nécessité, étant donné que cela réduit fortement la durée de vie des éléments en plomb (2,5 A pour 2 heures pour la batterie de 12 V-14 Ah).

CHARGEUR DE BATTERIE

Pour accéder à la batterie (1), il faut :

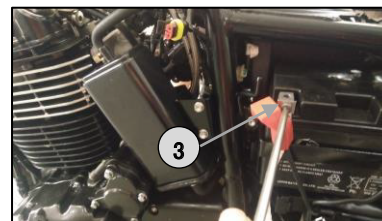
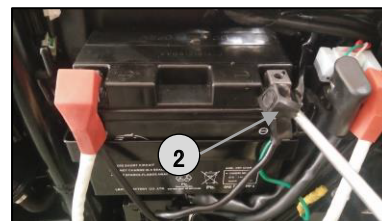
- Retirer le panneau latéral gauche ;
- Enlever d'abord le câble négatif (2) NOIR puis le positif (3) ROUGE (pour la réinstallation, brancher d'abord le câble positif ROUGE puis le négatif NOIR) ;
- Desserrer les deux vis (4) fixant la bride de support (5) de la batterie ;
- Extraire la batterie (1) de son compartiment ;

Vérifier, à l'aide d'un voltmètre, que la tension de la batterie ne soit pas inférieure à 12,5 V.

Dans le cas contraire, la batterie a besoin d'un cycle de recharge. Utiliser un chargeur de batterie à tension constante et connecter d'abord le câble positif ROUGE à la borne positive de la batterie puis le câble négatif NOIR à la borne négative de la batterie. La tension n'atteint une valeur constante qu'après quelques heures, il est donc conseillé de ne PAS la mesurer immédiatement après avoir chargé ou déchargé la batterie.

Contrôler toujours l'état de charge de la batterie avant de la replacer sur le véhicule.

La batterie doit être maintenue propre et les bornes graissées.



**ATTENTION**

La batterie contient de l'acide sulfurique. Éviter tout contact avec les yeux, la peau et les vêtements.

SOLUTIONS :

CONTACT AVEC LA PEAU : Rincer abondamment à l'eau.

INGESTION : Boire de grandes quantités d'eau. Appelez immédiatement un médecin.

Ne pas provoquer de vomissements.

CONTACT AVEC LES YEUX : Rincer à l'eau pendant 15 minutes au moins et appeler un médecin

**ATTENTION**

En cas de non-utilisation de votre moto, il est important de mettre en charge la batterie toutes les 3 semaines avec un cycle de charge lent (1,4 A pendant 10 heures pour une batterie de 12 V - 14 Ah).

**ATTENTION**

Les batteries produisent des gaz explosifs. Lorsque vous chargez ou lorsque vous utilisez la batterie dans un local fermé, aérez ce local.

Lorsque vous utilisez un chargeur de batterie, reliez la batterie au chargeur avant de l'activer. Cela évite la formation d'étincelles près des bornes de la batterie, qui peuvent incendier les gaz contenus dans cette batterie.

FUSIBLES

En cas de mauvais fonctionnement des fusibles, des inconvénients pourraient apparaître.

Retirer le panneau latéral gauche pour accéder à la boîte de fusibles.

Pour éviter les courts-circuits, mettre l'interrupteur On/Off sur OFF AVANT d'effectuer toute opération sur les fusibles.

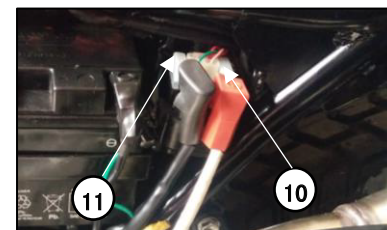
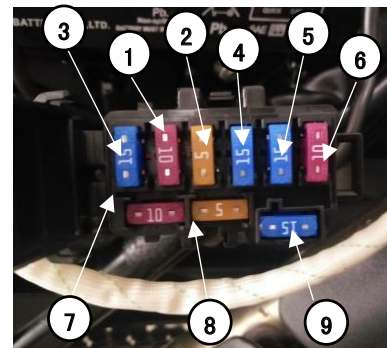
- Ne pas utiliser de fusibles d'une capacité différente du fusible d'origine.

- 1) Fusible de 10 A Fusible de l'ABS.
- 2) Fusible de 5A Fusible de l'ABS.
- 3) Fusible de 15A Fusible de l'ABS.
- 4) Fusible de 15 A

Clignotants, klaxon, tableau de bord, feu de position, feu du frein, ECU, relais de puissance (pompe d'essence, ralenti, injecteur de bobine, sonde Lambda, vanne de purge).

- 5) Fusible principal de 15 A
Fusible de rechange.
- 6) Fusible de 10 A interrupteur d'arrêt d'urgence du moteur
- 7) Fusible de 10 A
Fusible de rechange
- 8) Fusible de 5A
Fusible de rechange.

- 9) Fusible de 15A
Fusible de rechange.
- 10) Fusible de 30A
Fusible général.
- 11) Fusible de 30A
Fusible de rechange.



REPLACEMENT DE L'AMPOULE DU PHARE

- Le feu avant (1) est de type à DEL ; en cas de non-fonctionnement, il doit être remplacé.

**REPLACEMENT DE L'AMPOULE DES CLIGNOTANTS**

- Les clignotants (1) sont de type à DEL ; les remplacer en cas de non-fonctionnement.

**REPLACEMENT DE L'AMPOULE DU FEU ARRIÈRE / DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION**

- Le feu arrière (1) / la plaque d'immatriculation (2) sont de type à DEL ; les remplacer en cas de non-fonctionnement.



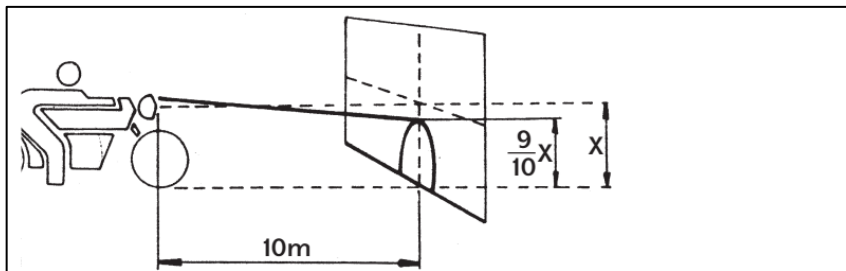
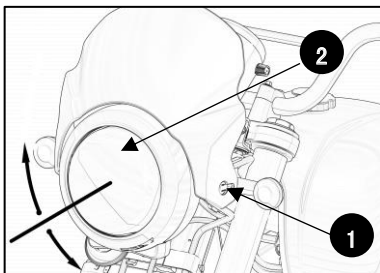
RÉGLAGE DU PHARE AVANT

Pour contrôler l'orientation correcte du phare, placer la moto perpendiculaire à son axe longitudinal à 10 mètres d'un mur ou d'un écran, avec la juste pression de gonflage des pneus et un passager assis sur la selle. Puis tracer une ligne horizontale, correspondante à la hauteur du centre du phare, et une ligne verticale au niveau de l'axe longitudinal du véhicule.

Ce réglage doit être effectué dans la pénombre si possible. En allumant le feu de croisement, la limite supérieure de démarcation entre la zone d'ombre et celle éclairée doit être de $\frac{9}{10}$ èmes de la hauteur du sol du centre du projecteur.

Le réglage éventuel de l'orientation du phare est réalisé de la manière suivante :

- Desserrer les deux vis (1) ;
- Ajuster la position du phare (2) puis serrer les vis (1).



ANNEXE**LONGUES PÉRIODES D'INACTIVITÉ**

Avant une longue période d'inactivité, préparer le motocycle comme suit :

- Nettoyage général du motocycle.
- Vidanger le carburant du réservoir ;
- Remplir le réservoir avec du carburant mélangé à un stabilisant.

**ATTENTION**

Ne pas jeter le carburant éliminé dans l'environnement et ne pas faire tourner le moteur dans des lieux clos.

- Lubrifier la chaîne de transmission secondaire et tous les câbles.
- Asperger de l'huile sur toutes les surfaces métalliques non peintes afin d'éviter la formation de rouille. Éviter d'asperger l'huile sur des pièces en caoutchouc ou sur les freins.
- Placer le motocycle sur un support ou une béquille de façon à soulever les roues du sol (en cas d'impossibilité, placer des planches sous les roues pour soulever les pneus et ainsi éviter tout contact avec l'humidité).
- Placer une enveloppe en plastique sur le tuyau d'échappement pour le protéger de l'humidité.
- Recouvrir la moto pour la protéger de la poussière et de la salissure.

Pour remettre la moto en état de marche après son stockage :

- Assurez-vous que la bougie soit bien serrée ;
- Remplir le réservoir carburant ;
- Faire tourner le moteur pour chauffer l'huile puis la vidanger ;
- Verser la nouvelle huile dans le carter ;
- Contrôler tous les points indiqués dans l'inspection ainsi que dans la section « Réglages » (annexe A) ;
- Lubrifier tous les points indiqués dans la section « Lubrification » (annexe A).

NETTOYAGE

Il est entendu que, avant le lavage de la moto, il est nécessaire de protéger convenablement de l'eau les parties suivantes :

- a) Ouverture arrière de l'échappement ;
- b) Admission du filtre à air ;

NE PAS NETTOYER LA MOTO AVEC DE JETS D'EAU À PRESSION ÉLEVÉE !

Après le lavage :

- Lubrifier les points indiqués dans le « Tableau d'Entretien » (annexe A) ;
- Effectuer un court chauffage du moteur ;
- Avant de conduire, essayer les freins.

**ATTENTION**

Ne jamais cirer ou lubrifier les disques de freinage. Une dégradation dans la performance du freinage peut provoquer des accidents. Nettoyer le disque avec des solvants, type acétone.

OPÉRATIONS DE PRÉ-LIVRAISON

Description	Opération	Pré-livraison
Huile moteur	Vérifier le niveau	<input type="checkbox"/>
Bougies	Vérifier / Remplacer	<input type="checkbox"/>
Corps de papillon	Vérifier et régler	<input type="checkbox"/>
Freins / Embrayage	Vérifier le fonctionnement	<input type="checkbox"/>
Freins	Vérifier l'absence de fuites au niveau des tuyaux	<input type="checkbox"/>
Commande d'accélérateur	Vérifier le fonctionnement	<input type="checkbox"/>
Commande d'accélérateur	Vérifier / régler le jeu	<input type="checkbox"/>
Transmissions et comm. flex.	Vérifier / régler	<input type="checkbox"/>
Chaîne de transmission	Vérifier / régler	<input type="checkbox"/>
Pneus	Vérifier la pression	<input type="checkbox"/>
Béquille latérale	Vérifier le fonctionnement	<input type="checkbox"/>
Contacteur béquille	Vérifier le fonctionnement	<input type="checkbox"/>
Équipement électrique	Vérifier le fonctionnement	<input type="checkbox"/>
Tableau de bord	Vérifier le fonctionnement	<input type="checkbox"/>
Éclairage / signaux visuels	Vérifier le fonctionnement	<input type="checkbox"/>
Avertisseur sonore	Vérifier le fonctionnement	<input type="checkbox"/>
Phare avant	Vérifier le fonctionnement	<input type="checkbox"/>

Interrupteur d'allumage	Vérifier le fonctionnement	<input type="checkbox"/>
Serrures	Vérifier le fonctionnement	<input type="checkbox"/>
Vis et écrous	Vérifier / Serrer	<input type="checkbox"/>
Colliers de serrage	Vérifier / Serrer	<input type="checkbox"/>
Lubrification générale		<input type="checkbox"/>
Essai sur route		<input type="checkbox"/>

SWM

ITALY - 1971

ANNEXE A



SIX DAYS	TABLEAU D'ENTRETIEN PROGRAMMÉ (À EFFECTUER AU CONCESSIONNAIRE SWM)				
MOTEUR					
	1000 Km	7500 Km	12500 Km	17500 Km	22500 Km
VANNES	C (*)	C (*)	C (*)	C (*)	C (*)
DÉCOMPRESSEUR			C		C
CHAÎNE DE DISTRIBUTION			C		S
BOUGIE			S		S
BOUCHON DE BOUGIE		C	C	C	C
HUILE MOTEUR	S	S	S	S	S
CARTOUCHE DU FILTRE À HUILE DU MOTEUR	S		S		S
ALIMENTATION DE CARBURANT		C	C	C	C
SYSTÈME D'INJECTION		C	C	C	C
FILTRE À HUILE			S		
EMBRAYAGE	C	C	C	C	C
FILTRE À AIR		S	S	S	S

C : VÉRIFICATION

C (*) : VÉRIFIER LE JEU

S : CHANGER



SIX DAYS	TABLEAU D'ENTRETIEN PROGRAMMÉ (À EFFECTUER AU CONCESSIONNAIRE SWM)				
CHÂSSIS					
	1000 Km	7500 Km	15000 Km	22500 Km	30000 Km
LIQUIDE DES FREINS	C	C	S	C	S
USURE DES PLAQUETTES DES FREINS	C		C		C
CÂBLES BOWDEN	C	C	C	C	C
ACCÉLÉRATEUR	C	C	C	C	C
PRESSION ET USURE DES PNEUS	C	C	C	C	C
HAUTEUR DU FAISCEAU DES PHARES	C	C	C	C	C
INSTALLATION DES FEUX/CLIGNOTANTS/KLAXON	C	C	C	C	C
BATTERIE	C	C	C	C	C
TENSION DES RAYONS DES ROUES	C	C	C	C	C
JEU DES PALIERS DE DIRECTION	C	C	C	C	C
CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT SECONDAIRE/ ROULEAUX TENDEURS DE CHAÎNE	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L
PIGNON DE SORTIE/PIGNON ARRIÈRE	C	C	C	C	C
VIS DE LA BÉQUILLE LATÉRALE	C	C	C	C	C
ROUEMENTS DE MOYEU DE ROUE		C	C	C	C
FOURCHE AVANT		C	C	S/R	C
SERRAGE GÉNÉRAL DES ÉCROUS ET DES BOULONS	C	C	C	C	C

SIX DAYS	TABLEAU D'ENTRETIEN PROGRAMMÉ (À EFFECTUER AU CONCESSIONNAIRE SWM)				
LUBRIFICATION/GRAISSAGE	L	L	L	L	L
SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT	C	C	C	C	C
SYSTÈME DE LUBRIFICATION	C	C	C	C	C

C : VÉRIFICATION

L : LUBRIFIER

R : RÉVISION DE LA FOURCHE AVANT

S : CHANGER

REMARQUE :

Remplacer les joints d'étanchéité après chaque retrait.

Remplacer les vis et les écrous si ceux-ci sont usés.

Vérification générale après une conduite sur boue ou sable.



SWM

ITALY - 1971



INHALTSVERZEICHNIS

VORSTELLUNG.....	4	KONTROLLEN VOR FAHRTANTRITT	27
WICHTIGE HINWEISE.....	4	ANLEITUNG FÜR DAS EINFAHREN.....	27
WICHTIG.....	5	FEHLERBEHEBUNG.....	27
VORSICHTSMASSNAHMEN FÜR KINDER.....	5	AUF- UND ABSTEIGEN DES FAHRERS UND BEIFÄHRERS.....	29
SICHERE FAHRT UND SICHERHEIT DES MOTORRADS.....	6	EINSTELLEN DER RÜCKSPIEGEL.....	31
KENNDATEN.....	8	DEN MOTOR STARTEN.....	32
BEDIENELEMENTE UND INSTRUMENTE.....	9	WICHTIGER HINWIS FÜR DEN KALTSTART BEI NIEDRIGEN TEMPERATUREN.....	33
ANSICHT - RECHTE MOTORRADSEITE.....	9	ANHALTEN DES MOTORRADS UND ABSTELLEN DES MOTORS.....	33
ANSICHT - LINKE MOTORRADSEITE.....	10	ABSTELLEN DES MOTORS IM NOTFALL.....	34
BEDIENELEMENTE UND INSTRUMENTE.....	11	WARTUNG UND REGELMÄSSIGE EINSTELLUNGEN.....	35
KOMBI-INSTRUMENT.....	15	ENTFERNEN DER SEITENABDECKUNGEN.....	35
WARN- UND MELDELEUCHTEN.....	15	FÜLLSTAND VON MOTOR-/GETRIEBEÖL.....	35
TACHOMETER.....	16	WECHSEL VON MOTORÖL UND MOTORÖLFILTER.....	35
ANHANG: LISTE DER DIAGNOSE-FEHLERCODES.....	17	KONTROLLE UND/ODER AUSTAUSCH DES LUFTFILTERS.....	37
STEUERUNGEN.....	21	KONTROLLE DER ZÜNDKERZE.....	37
ZÜNDSCHALTER.....	21	BEREIFUNG.....	38
LENKERSCHLOSS.....	21	EINSTELLEN DES GASZUGS.....	39
RECHTE UMSCHALTEINHEIT AM LENKER.....	22	FÜLLSTANDKONTROLLE DER BREMSFLÜSSIGKEIT DER VORDERRADBREMSE.....	40
LINKE UMSCHALTEINHEIT AM LENKER.....	22	FÜLLSTANDKONTROLLE DER BREMSFLÜSSIGKEIT DER HINTERRADBREMSE.....	40
GASGRIFF.....	22	VERSCHLEISSKONTROLLE AN DEN BREMSBELÄGEN.....	41
BREMSHEBEL VORDERRADBREMSE.....	22	REINIGEN DER BREMSBELÄGE.....	41
KUPPLUNGSHABEL.....	23	MONTAGE DER BREMSBELÄGE.....	41
BREMSHEBEL KOMBINIERTES BREMSSYSTEM.....	23	REINIGEN DER BREMSSCHEIBE.....	41
SCHALTPEDAL.....	24	VERSCHLEISS DER BREMSSCHEIBE.....	42
KRAFTSTOFF.....	24	EINSTELLUNG DER PEDALPOSITION FÜR DIE KOMBINIERTE BREMSUNG.....	42
SEITENSTÄNDER.....	26	EINSTELLEN DES LEERHUBS DES PEDALS DER HINTERRADBREMSE.....	42
BEDIENUNGSANLEITUNG DES MOTORRADS.....	27	EINSTELLUNG DER VORDEREN RADFEDERUNG.....	43
		FEDERVORSPANNUNG DES HINTEREN STOSSDÄMPFERS.....	43

KONTROLLE DER FUNKTIONSTÜCHTIGKEIT DER GABEL.....	44
KONTROLLE DER LENKKOPFLAGER.....	44
REINIGEN UND SCHMIEREN DER KETTE.....	45
VERSCHLEISSKONTROLLE AN KETTE/RITZEL/KETTENBLATT.....	45
EINSTELLEN DER KETTE.....	46
REINIGUNG DES BLOW-BY-ROHRS.....	46
EINSTELLEN DER KUPPLUNG.....	47
ABNAHME DES VORDERRADS.....	48
MONTAGE DES VORDERRADS.....	48
ABNAHME DES HINTERRADS.....	49
ANORDNUNG DER ELEKTRISCHEN KOMponentEN.....	50
ZÜNDANLAGE.....	50
BATTERIE.....	54
BATTERIELADEGERÄT.....	54
SICHERUNGEN.....	56
WECHSEL DER SCHEINWERFERLAMPEN.....	57
LAMPENWECHSEL RÜCKLICHT / KENNZEICHENBELEUCHTUNG.....	57
LAMPENWECHSEL BLINKER.....	57
EINSTELLEN DES SCHEINWERFERS.....	58
ANHANG.....	59
LÄNGERE STILLSTANDZEITEN.....	59
REINIGUNG.....	59
INSPEKTIONEN VOR DER AUSLIEFERUNG.....	60
ANHANG A.....	61

VORSTELLUNG

Willkommen in der Familie der SWM Motorradfahrer!

Ihr neues SWM Motorrad wurde unter dem Aspekt entwickelt und hergestellt, das beste Motorrad in seinem Bereich zu sein.

Die in dieser Bedienungs- und Wartungsanleitung enthaltenen Anweisungen wurden verfasst, um Ihnen einen einfachen und klaren Leitfadens für die Wartung Ihres Motorrads bereitzustellen.

Befolgen Sie die Anweisungen aufmerksam, um die maximale Leistung und Ihr persönliches Motorradfahrvergnügen zu erhalten. Ihre Bedienungsanleitung enthält Anweisungen zur Pflege und Wartung des Motorrads.

Die wichtigsten Reparaturen oder Wartungseingriffe müssen von Fachmechanikern und unter Anwendung des geeigneten Werkzeugs und entsprechender Ausrüstungen vorgenommen werden.

Ihr SWM-Händler verfügt über die notwendigen Einrichtungen, Erfahrungen und Originalteile, um diese wichtige Dienstleistung ordnungsgemäß zu erbringen.

Diese „Bedienungs- und Wartungsanleitung“ ist Bestandteil des Motorrads und muss daher auch bei dessen Weiterverkauf dem Käufer gemeinsam mit dem Motorrad übergeben werden.

An diesem Motorrad wurden Teile und Komponenten verbaut, die mit den modernsten Systemen und Technologien entwickelt und gefertigt wurden.

Für den störungsfreien Betrieb des Fahrzeugs muss die Kontroll- und Wartungstabelle aus dem Anhang A eingehalten werden.

WICHTIGE HINWEISE

Die Modelle SIX DAYS sind Motorräder für den Straßengebrauch. Sie sind garantiert frei von Funktionsmängeln und mit der gesetzlichen Gewährleistung abgedeckt, sofern die STANDARDKONFIGURATION BEIBEHALTEN und die vorgeschlagene Wartungstabelle, die im Anhang A dargestellt ist, eingehalten wird.



WICHTIG

Um die „Funktionsgarantie“ des Fahrzeugs aufrechtzuerhalten, muss der Kunde das in der Bedienungsanleitung angegebene Wartungsprogramm befolgen, indem er Wartungsinspektionen bei autorisierten SWM-Händlern durchführt.

Die Kosten für den Ersatz der Teile sowie die Arbeitszeitkosten im Rahmen des Wartungsprogramms sind vom Kunden zu tragen.

HINWEIS

Die Garantieansprüche VERFALLEN, wenn das Motorrad vermietet wird.

Wichtiger Hinweis

Die vorliegende Bedienungs- und Wartungsanleitung aufmerksam lesen und insbesondere auf die Angaben achten, denen folgende Wörter vorstehen:

**ACHTUNG**

Weist darauf hin, dass bei Nichtbeachtung der Anleitung hohe Verletzungs- oder Lebensgefahr besteht.

**WARNUNG**

Weist darauf hin, dass bei Nichtbeachtung der Anleitung Verletzungsgefahr oder Gefahr von Sachschäden am Fahrzeug besteht.

Hinweis

Liefert nützliche Informationen.

Ersatz der Bestandteile

Für den Ersatz der Bauteile ausschließlich ORIGINAL-Bauteile von SWM verwenden.

**ACHTUNG**

Nach einem Unfall muss das Motorrad sorgfältig überprüft werden. Sicherstellen, dass der Gasgriff, die Bremsen, die Kupplung und alle anderen System nicht beschädigt worden sind. Das Fahren eines beschädigten Motorrads kann schwere Unfälle verursachen.

**ACHTUNG**

Das Motorrad nicht starten oder Arbeiten am Motorrad vornehmen, wenn man nicht die angemessene Schutzkleidung trägt. Stets einen Motorradhelm, Stiefel, Handschuhe, eine Schutzbrille sowie andere geeignete Kleidung tragen.

VORSICHTSMASSNAHMEN FÜR KINDER**ACHTUNG:**

- Das Fahrzeug an einem Ort parken, an dem es nicht angestoßen oder beschädigt werden kann.
- Das Anstoßen, auch unbeabsichtigt, kann zum Sturz des Fahrzeugs führen und stellt demzufolge eine Gefahr für Personen, speziell für Kinder, dar.
- Um ein unbeabsichtigtes Umkippen des Fahrzeugs zu vermeiden, es niemals auf weichem oder unebenem Untergrund bzw. auf durch Sonneneinstrahlung aufgeheiztem Asphalt abstellen.
- Motor und Auspuffrohre werden während der Fahrt sehr heiß. Ihr Motorrad immer so abstellen, dass Personen oder Kinder diese Teile nicht leicht erreichen können, um schwere Verbrennungen zu vermeiden.

SICHERE FAHRT UND SICHERHEIT DES

MOTORRADS

Nachstehend eine Auflistung einiger Grundsätze für einen sicheren Fahreinsatz Ihres Motorrads.

- Denken Sie daran, dass Ihre Sicherheit und die des Beifahrers oberste Priorität hat. Das sichere Erreichen des Fahrtziels muss stets oberstes Gebot sein.
- Der Fahrer sowie der Beifahrer müssen geeignete Schutzkleidung, wie für Motorräder zugelassene Kombis, Handschuhe, Schuhe und Helm tragen.
- Der Fahrer muss auf dem Motorrad eine Position einnehmen, die ihm die beste Sicht auf die zu befahrene Straße gewährleistet.
- Das Motorrad mit Besonnenheit fahren und dabei die Geschwindigkeit dem Verkehr und der Beschaffenheit der Straße anpassen. Ein flüssiger Fahrstil ermöglicht ein genaueres Einschätzen der Gefahren und Bestimmen des Fahrwegs in Kurven.
- Stets auf die Verkehrsschilder achten und die Geschwindigkeit den darauf angegebenen Hinweisen anpassen.
- Stets die Geschwindigkeitsbegrenzungen beachten.
- Stets die Bedingungen der Straßenoberfläche prüfen und die Geschwindigkeit entsprechend anpassen.
- Bei Regen und besonders bei Wasserpfützen auf dem Asphalt die Geschwindigkeit herabsetzen.
- Bei Befahren nasser Fahrbahnen oder Flächen mit geringer Haftung (Schnee, Eis, Schlamm etc.) muss eine mäßige Geschwindigkeit beibehalten werden und plötzliche Brems- und Lenkmanöver sind zu vermeiden.

- Stets einen sicheren Abstand zu den vorausfahrenden Fahrzeugen einhalten.
- Vor dem Überholen prüfen, dass sich keine Hindernisse vor dem zu überholenden Fahrzeug befinden und stets über die Rückspiegel kontrollieren, dass keine anderen Fahrzeuge von hinten kommen.
- Beim Bremsen die Vorderrad- und Hinterradbremse gleichzeitig betätigen: Das trägt dazu bei, das Fahrzeug stabil zu halten.
- Die Kupplung graduell loslassen, wenn die Gänge heruntergeschaltet werden.
- Bei Müdigkeit oder Schläfrigkeit sofort anhalten und eine Ruhepause einlegen.
- Die Gänge in folgenden Fällen herunterschalten:
Auf abschüssigen Strecken und beim Abbremsen, um die Bremswirkung mit Hilfe der Motorverdichtung zu erhöhen, denn das alleinige Betätigen der Bremsen auf Gefällen könnte zur Überhitzung der Bremsbeläge führen und die Bremswirkung mindern.

Auf ansteigenden oder ebenen Strecken, wenn der eingelegte Gang nicht mehr für die Geschwindigkeit des Motorrads angemessen ist (hoher Gang und niedrige Geschwindigkeit).



ACHTUNG

Immer nur einen Gang nach den anderen einlegen, da der Wechsel in einen niedrigen Gang durch Überspringen einzelner Gänge zum Überdrehen des Motors oder zum Blockieren des Hinterrades führen könnte.

- Bei Fahren mit Gefälle den Motor nicht ausschalten.
- Wenn ein Beifahrer mitfährt, müssen Sie den Abstand zu den vorausfahrenden Fahrzeugen erhöhen und beim Bremsen, beim Kurvenfahren und beim Überholen das zusätzliche Gewicht des Beifahrers berücksichtigen.
- Die Position von Fahrer und Beifahrer sind im Hinblick auf die Fahrzeugkontrolle wichtig.
- Um die Kontrolle über das Fahrzeug während der Fahrt aufrecht zu behalten, muss der Fahrer beide Hände am Lenker und beide Füße auf den Fußstützen halten.
- Der Beifahrer muss sich stets mit beiden Händen am Fahrer oder am Haltegriff festhalten und beide Füße auf den entsprechenden Fußrasten halten.
Niemals einen Beifahrer transportieren, der nicht in der Lage ist, beide Füße fest auf den Fußrasten zu halten.
- Niemals unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen fahren.
- Dieses Motorrad wurde nur für die Fahrt auf der Straße entwickelt. Es ist nicht für den Geländeeinsatz geeignet.
- Keine Seile, Schnüre oder Ähnliches zum Befestigen von Gepäck verwenden.

Nur die für diesen Motorradtyp zugelassenen und passenden Taschen/Koffer verwenden.

- Die maximal transportierbare Last (Fahrer, Beifahrer und Gepäck) darf nicht mehr als 319 kg betragen.
- Keinesfalls darf das Gewicht des Gepäcks 10 kg überschreiten.

Antiblockiersystem - ABS

Das ABS ist ein elektromechanisches Bremshilfe-System:

Es verhindert das Blockieren der Räder beim Bremsen und hilft, das Fahrzeug stabil zu halten, wenn die Fahrbahn rutschig, nass oder verschmutzt ist.

Bei schlechten Straßenverhältnissen kann das System so arbeiten, dass der Bremsweg verlängert wird (z. B. wenn Kies auf der Straße liegt oder die Fahrbahn rutschig ist). In jedem Fall wird der für den jeweiligen Straßenbelag erforderliche Mindestabstand eingehalten.

Die Tatsache, dass ein ABS-System eingebaut ist, darf jedoch nicht zu unvorsichtigem Fahren verleiten. Der Fahrer muss im Straßenverkehr immer die größte Vorsicht an den Tag legen.

- Immer die empfohlenen Beläge und Reifen verwenden, um die einwandfreie Funktion des ABS-Systems zu gewährleisten.

Risiken in Bezug auf Kohlenmonoxid

Die Abgase beinhalten Kohlenmonoxid, ein farbloses und geruchloses Gas. Das Einatmen von Kohlenmonoxid kann zur Ohnmacht und dem Tod führen. Wenn der Motor in vollkommen oder teilweise verschlossenen Räumen gestartet wird, kann die eingeatmete Luft eine gefährliche Menge an Kohlenmonoxid beinhalten. Das Motorrad nie in einer Garage oder an einem anderen geschlossenen Ort starten.



ACHTUNG

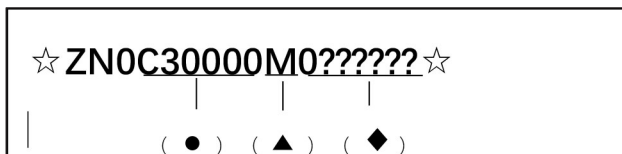
Das Kohlenmonoxid ist ein giftiges Gas. Das Einatmen von Kohlenmonoxid kann zur Ohnmacht und dem Tod führen. Alle Bereiche oder Tätigkeiten meiden, bei denen man dem Kohlenmonoxid ausgesetzt wird.

KENNDATEN

Die Motor-Identifikationsnummer ist oben auf dem Kurbelgehäuse eingeprägt, während die Fahrzeug-Seriennummer oder Fahrzeug-Identifikationsnummer auf dem Lenkkopf des Rahmens eingeprägt ist.

Die Fahrgestellnummer muss in die vorliegende Bedienungs- und Wartungsanleitung eingetragen werden. Sie muss bei Ersatzteilbestellungen oder bei Anfragen nach Informationen immer mit angegeben werden.

Fahrgestellnummer

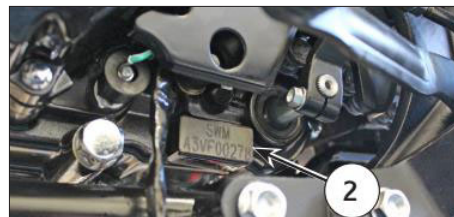
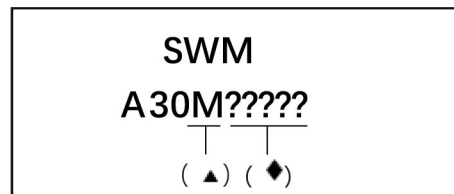


IDENTIFIKATIONSNUMMER DES FAHRZEUGS

Die Seriennummer (1) besteht aus 17 Zeichen und befindet sich rechts am Lenkkopf.

- (●) = Modellbezeichnung
- (▲) = Modelljahr
- (◆) = Fortlaufende Nummer

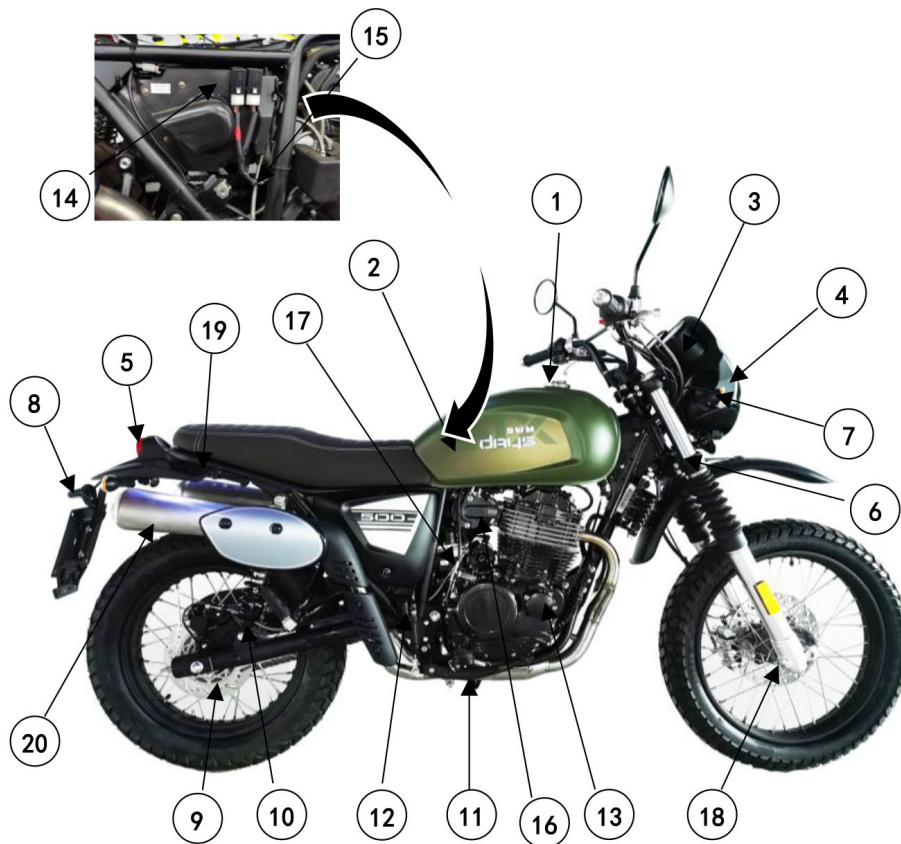
MOTORNUMMER



1. Fahrgestellnummer

2. Motornummer

BEDIENELEMENTE UND INSTRUMENTE



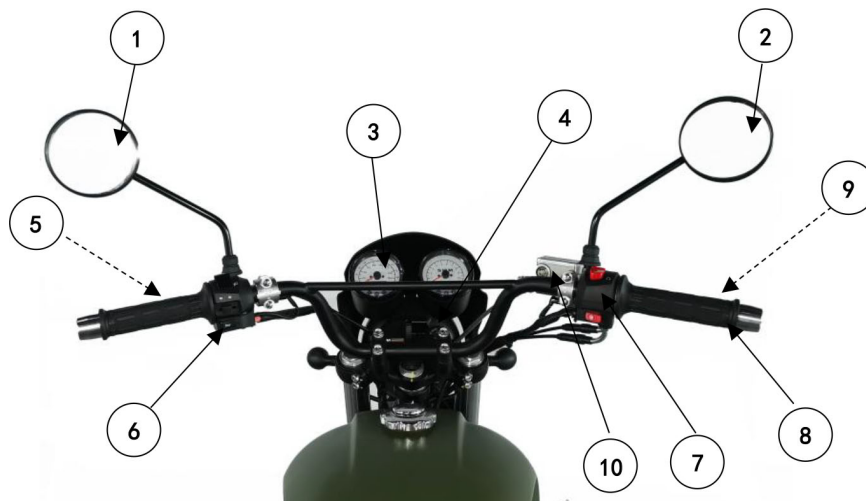
ANSICHT - RECHTE MOTORRADSEITE

- 1) Tankdeckel
- 2) Kraftstofftank
- 3) Armaturenbrett
- 4) Scheinwerfer
- 5) Rücklicht
- 6) Hupe
- 7) Vordere Blinker
- 8) Hintere Blinker
- 9) Hintere Bremsscheibe
- 10) Hinterer Bremsattel
- 11) Hinteres Bremspedal
- 12) Hintere Bremspumpe
- 13) Motorölfilter
- 14) Luftfilter
- 15) Messstab Motorölstand
- 16) Drosselklappengehäuse
- 17) ABS-Steuergerät
- 18) Hydraulische Vorrichtung zur Gabelverstellung
- 19) Haltegriff für Passagier
- 20) Auspuff-Schalldämpfer



ANSICHT - LINKE MOTORRADSEITE

- 1) Seitenständer
- 2) Vordere Bremsscheibe
- 3) Vorderer Bremssattel
- 4) Schaltpedal
- 5) Batterie
- 6) Sicherungen
- 7) Sitz
- 8) Tank
- 9) Antriebskette
- 10) Ölkühler
- 11) Schütz mit Hauptsicherung
- 12) Einstellung für Federvorspannung des hinteren Stoßdämpfers



BEDIENELEMENTE UND INSTRUMENTE

- 1) Linker Rückspiegel
- 2) Rechter Rückspiegel
- 3) Tachometer
- 4) Drehzahlmesser
- 5) Zündschlüsselblock/Lenkersperre
- 6) Linke Umschaltereinheit
- 7) Kupplungshebel
- 8) Rechter Umschaltereinheit
- 9) Gasdrehgriff
- 10) Vorderradbremshebel
- 11) Bremsflüssigkeitsbehälter der Vorderradbremse

TECHNISCHE DATENMOTOR

Typ.....	Einzylinder, 4-Takt, luftgekühlt
Bohrung.....	90 mm
Hub.....	70 mm
Hubraum.....	445 cm ³
Verdichtungsverhältnis.....	9,5:1
Anlassen	elektrisch

VENTILSTEUERUNG

Typ.....	eine obenliegende Nockenwelle
Ventilspiel (bei kaltem Motor)	
Einlass	0,07 - 0,10 mm
Auslass	0,08 - 0,12 mm

SCHMIERUNG

Typ.....	im Trockensumpf mit Kreiskolbenpumpe, Filtereinsatz und Ölkühler
----------	--

ZÜNDUNG

Typ	Elektronisch
Typ Zündkerze	NGK DPR 8Z
Elektrodenabstand	0,6-0,8 mm

KRAFTSTOFFVERSORGUNG

Typ.....	Elektronischer Einspritzung
----------	-----------------------------

PRIMÄRÜBERSETZUNG

Antriebsritzel	24
Kupplungszahnkranz	64
Übersetzungsverhältnis	2.667

KUPPLUNG

Typ.....	Mehrscheiben-Ölbadkupplung mit Filtersteuerung
----------	--

SCHALTGETRIEBE

Typ	mit ständig greifenden Zahnrädern
Übersetzungsverhältnis	
1. Gang	2,917 (35/12)
2. Gang	2,067 (31/15)
3. Gang	1,556 (28/18)
4. Gang	1,300 (26/20)
5. Gang	1,043 (24/23)
6. Gang	0,917 (22/24)

SEKUNDÄRANTRIEB

Getriebe-Ausgangsritzel.....	Z 15
Kettenblatt	Z 40
Übersetzungsverhältnis	2.666
Abmessungen Antriebskette	5/8" x 1/4"

ENDVERHÄLTNISSE

1. Gang.....	20,749
2. Gang.....	14,703
3. Gang.....	11,068
4. Gang.....	9,246
5. Gang.....	7,420
6. Gang.....	6,523

FAHRGESTELL

Typ..... Einzelträgerahmen, mit doppeltem Unterzug

VORDERE RADFEDERUNG

Typ..... hydraulisch mit umgekehrter Gable, Holme ø 43

HINTERE RADFEDERUNG

Typ..... hydraulischer Doppel-Stoßdämpfer
(in Federvorspannungs- und Zugstufenmodus einstellbar)

VORDERRADBREMSE

Typ..... Festscheibe Ø 260 mm, mit hydraulischer Steuerung und Schwimmsattel

HINTERRADBREMSE

Typ..... Festscheibe Ø 220, mit hydraulischer Steuerung und Schwimmsattel

FELGEN

Typ Stahl -1,85" x19"

Hinten Stahl -3,00" x17"

BEREIFUNG

Vorne	100/90 -19"
Hinten.....	130/80 -17"
Reifendruck bei kalten Reifen vorne	
Nur Fahrer	1,8 psi
Fahrer und Beifahrer	2,0 psi
Hinten	
Nur Fahrer	2,0 psi
Fahrer und Beifahrer	2,2 psi

ABMESSUNGEN, GEWICHT, FÜLLMENGEN

Radstand	1460 mm
Gesamtlänge.....	2170 mm
Gesamtbreite.....	.810 mm
Gesamthöhe.....	1190 mm
Sitzhöhe	875 mm
Leergewicht fahrbereit, ohne Kraftstoff	158 kg
Fassungsvermögen Kraftstofftank inklusive Reserve	15 l
Kraftstoffreserve (Warnleuchte leuchtet auf).....	2,5 l

Getriebeöl

Öl- und Ölfilterwechsel..... 2,7 kg

Ölwechsel..... 2,5 kg

TABELLE FÜR SCHMIERUNG, ZUBEHÖR

Schmieröl für Motor, Getriebe, Primärtrieb

SHELL SL 10W40

Bremsflüssigkeit

MOTUL DOT 4

Fettschmierung

MOTUL GREASE 100

Schmierung der Sekundärtriebskette

MOTUL CHAIN LUBE

Gabelöl

MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Öl für hinteren Stoßdämpfer

MOTUL SHOCK OIL FL

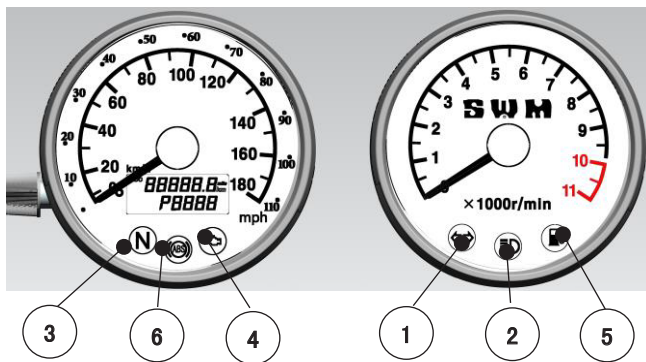
Schutzmittel für elektrische Kontakte

MOTUL EZ LUBE



KOMBI-INSTRUMENT WARN- UND MELDELEUCHTEN

- 1) Anzeige Blinker. 
- 2) Anzeige Fernlicht 
- 3) Kontrolllampe Leerlauf 
- 4) Kontrolllampe Motorstörung 
- 5) Kontrolllampe Kraftstoffreserve 
- 6) Kontrolllampe ABS 



ANZEIGE BLINKER “”

Die entsprechende Anzeige blinkt, wenn der rechte oder der linke Blinker über den entsprechenden Hebel an der linken Schaltereinheit eingeschaltet wird.

ANZEIGE FERNLICHT “”

Diese Anzeige leuchtet auf, wenn das Fernlicht über das entsprechende Bedienelement an der linken Umschaltereinheit eingeschaltet wird.

KONTROLLLAMPE LEERLAUF “”

Diese Anzeige leuchtet auf, wenn sich der Schalthebel in der Leerlaufposition befindet (kein Gang eingelegt).

KONTROLLLAMPE MOTORSTÖRUNG “”

Wird der Zündschlüssel gedreht, führt das Motorsteuergerät eine Eigendiagnose durch. Die Kontrollleuchte wird einige Sekunden aufleuchten und wieder erlöschen, wenn keine Störungen vorliegen.

Leuchtet diese Kontrollleuchte während des Motorbetriebs auf, weist dies darauf hin, dass eine Motorstörung oder eine Störung des Einspritzsystems vorliegt. In diesem Fall:

- Anhalten und den Motor abstellen.
- Einige Minuten abwarten und den Motor erneut anlassen. Sollte die Kontrollleuchte erneut aufleuchten, den nächstgelegenen SWM-Vertragshändler aufsuchen, um dort eine Kontrolle am Eigendiagnosesystem ausführen zu lassen.

KONTROLLLAMPE KRAFTSTOFFRESERVE 

Wird der Zündschlüssel gedreht, leuchtet die Anzeige einige Sekunden auf und erlischt dann wieder. Leuchtet diese Anzeige während dem Motorrad Einsatz auf, ist dies ein Hinweis darauf, dass der Kraftstoffstand den Reservestand (3 Liter) erreicht hat. Dabei wird die noch verfügbare Reichweite angegeben.

KONTROLLLAMPE FEHLER ABS-SYSTEM 

Wird der Zündschlüssel gedreht, führt das ABS-Steuergerät eine Eigendiagnose durch. Die Kontrollleuchte wird einige Sekunden aufleuchten und dann erlöschen, um anzuzeigen, dass keine Störung vorliegt.

Leuchtet diese Kontrollleuchte hingegen während des Betriebs des Motorrads auf, weist dies darauf hin, dass eine Störung des ABS-Bremssystems vorliegt.

- Anhalten und den Motor abstellen.

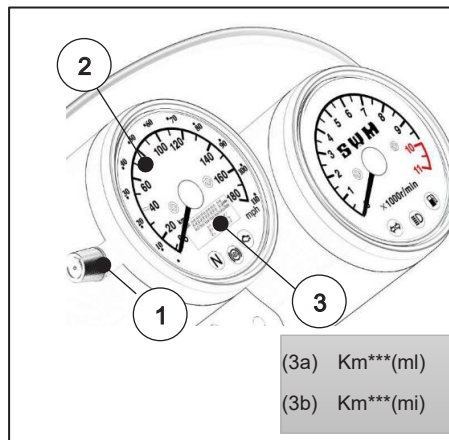
- Einige Minuten abwarten und den Motor erneut anlassen.

Wenn die Leuchte erneut aufleuchtet, den nächsten SWM-Händler aufsuchen, um das ABS-System zu überprüfen.

TACHOMETER

- 1) Taste Reset Tageskilometerzähler/Wechsel Maßeinheit (km oder Meilen)
- 2) Tachometer
- 3) Display

Das Cockpit besteht aus einem Tachometer (2) mit zwei Skalen (km/h oder mph) und einem Display (3), das oben die zurückgelegten Gesamtkilometer (nicht rücksetzbar) (3a) und unten die Tageskilometer ab dem letzten Reset anzeigt (3b). Um den Tageskilometerzähler zurückzustellen, die Taste (1) drücken. Um die Maßeinheit von km auf Meilen zu ändern, oder umgekehrt, die Taste (1) drücken und gedrückt halten.

**DREHZAHLMESSER**

Der Drehzahlmesser ermöglicht es dem Fahrer, die Anzahl der Motordrehzahlen zu überwachen. Die Motordrehzahl unter 8000 Umdrehungen/Min halten.

**ACHTUNG**

Der Motor kann durch Überschreiten von 8000 U/min beschädigt werden.

FEHLERMELDUNGEN

Am Display (3) wird bei einer Störung der entsprechende Fehlercode angezeigt. In diesem Fall den nächstgelegenen SWM-Vertragshändler aufsuchen, um die Störung kontrollieren zu lassen.

Bei den nachstehend aufgelisteten Fehlercodes wie angegeben vorgehen.

ANHANG: LISTE DER DIAGNOSE-FEHLERCODES

Nr.	System Komponente	oder	Fehlercode	Fehlerbeschreibung	Verhalten des Fahrers
1	Kühlmittel/Öl-Sensor		P0118	Schaltkreis des Kühlmittel-/Öltemperatursensors Hochspannung oder Stromkreisunterbrechung	Den Motor abstellen und prüfen, ob der Zylindertemperatursensor richtig angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
2			P0117	Schaltkreis des Kühlmittel-/Öltemperatursensors Niederspannung	
3	Zylinder		P0116	Zylindertemperatur konstant	
4			P1116	Zylindertemperatur zu hoch	Den Motor abstellen und prüfen, ob der Zylindertemperatursensor richtig angeschlossen ist. Prüfen, ob ausreichend Kühlmittel im Motor vorhanden ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
5	Kurbelwellen-Positionssensor (CKP)		P0336	CKP-Sensor Störsignal	Prüfen, ob das Kabel des Kurbelwellen-Positionssensors (normalerweise blau-weiß/grün-weißes Kabel) korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
6			P0335	CKP-Sensor kein Signal	
7	Zündspule		P2301	Zündspule „A“ Kurzschluss gegen hohe Spannung (1. Zylinder)	Prüfen, ob der Zündspulenstromkreis korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
8			P2300	Zündspule „A“ Kurzschluss gegen niedrige Spannung (1. Zylinder)/Stromkreisunterbrechung	
9	Drosselklappen-Positionssensor (TPS)		P0123	TPS-Stromkreis hohe Spannung	Prüfen, ob der TPS-Sensor korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
10			P0122	TPS-Stromkreis niedrige Spannung oder Stromkreisunterbrechung	
11	Tankmagnetventil		P0459	Tankmagnetventil Kurzschluss gegen hohe Spannung	Prüfen, ob das Tankmagnetventil korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
12			P0458	Tankmagnetventil Kurzschluss gegen niedrige Spannung/Stromkreisunterbrechung	

Nr.	System Komponente	oder	Fehlercode	Fehlerbeschreibung	Verhalten des Fahrers
13	Vorderer Sauerstoffsensoren		P2A00	Vorderer Sauerstoffsensoren Störung Signalaktivierung	
14			P00D1	Vorderer Sauerstoffsensoren Heizkreis niedriger Stromwert	Prüfen, ob der vordere Sauerstoffsensoren korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
15	Kraftstoffpumpenrelais (FPR)		P0232	FPR-Spulenstromkreis hohe Spannung	Prüfen, ob das Kraftstoffpumpenrelais korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
16			P0231	FPR-Spulenstromkreis niedrige Spannung oder Stromkreisunterbrechung	
17	Vorderer Sauerstoffsensoren		P014D	Langsames Ansprechen des vorderen Sauerstoffsensors von dünn auf dick	Prüfen, ob der vordere Sauerstoffsensoren korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
18			P014C	Langsames Ansprechen des vorderen Sauerstoffsensors von dick auf dünn	
19	ECU-Festwertspeicher		P0601	ECM-ROM-Validierungsfehler	ECM trennen und wieder einstecken Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
20	1. Zylinder Einspritzdüse		P0262	1. Zylinder Einspritzdüse Kurzschluss gegen hohe Spannung	Prüfen, ob der vordere Sauerstoffsensoren korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
21			P0261	1. Zylinder Einspritzdüse Kurzschluss gegen niedrige Spannung/Stromkreisunterbrechung	
22	Ansaugdruck		P3106	Niedriger Ansaugdruck im gleichmäßigen Zustand	Prüfen, ob der Ansaugkrümmer-Drucksensoren korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
23	Ansaugkrümmer		P0108	MAP-Stromkreis hohe Spannung	
24	Absolutdrucksensoren (MAP)		P0107	MAP-Stromkreis niedrige Spannung oder Stromkreisunterbrechung	
25	Ansaugdrucksensoren		P0105	Ansaugdrucksensoren Signal	
26			P0109	Ansaugdrucksensoren Fehler Signalschwankung	

Nr.	System Komponente	oder	Fehlercode	Fehlerbeschreibung	Verhalten des Fahrers
27	Ansaugtemperatursensor		P0114	Ansaugtemperatursensor Fehler Signalschwankung	Prüfen, ob der Ansauglufttemperatursensor korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
28	Ansauglufttemperatur (IAT)		P0113	IAT-StromkreishoheSpannungoderStromkreisunterbrechung	
29	Sensor (IAT)		P0112	IAT-Stromkreis niedrige Spannung	
30	Ansaugtemperatursensor		P0111	Ansaugtemperatursensor Signal klemmt	
31	Motorkontrolleuchte (MIL)		P0650	MIL-Stromkreis Funktionsstörung	
32	Vorderer Sauerstoffsensor		P2195	Vorderer Sauerstoffsensor PE zu dünn	Prüfen, ob der vordere Sauerstoffsensor korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
33			P2196	Vorderer Sauerstoffsensor zu dick bei Unterbrechung der Kraftstoffzufuhr bei Verlangsamung	
34	Sauerstoffsensor		P0132	O2S 1 Stromkreis hohe Spannung	
35			P0131	O2S 1 Stromkreis niedrige Spannung	
36	1. Zylinder		P0301	1. Zylinder funktioniert nicht	
37	Sauerstoffsensor Heizung		P0031	O2S Heizkreis niedrige Spannung/Stromkreisunterbrechung	
38			P0032	O2S Heizkreis hohe Spannung	
39	Systemspannung		P0563	Systemspannung hoch	
40			P0562	Systemspannung niedrig	
41	Fahrzeug-Drehzahlsensor (VSS)		P0500	VSS kein Signal	Prüfen, ob der Fahrzeug-Drehzahlsensor korrekt angeschlossen ist. Mit einem Multimeter die Spannung prüfen (normaler Bereich: 12 V - 14,7 V) Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.

Nr.	System Komponente	oder	Fehlercode	Fehlerbeschreibung	Verhalten des Fahrers
42	Sekundärluftsystem- Ausgleichsventil		P2257	Sekundärluftsystem-Ausgleichsventil Stromkreisunterbrechung/Kurzschluss gegen niedrige Spannung	Prüfen, ob das Sekundärluftsystem-Ausgleichsventil korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
43			P2258	Sekundärluftsystem Ausgleichsventil Kurzschluss gegen hohe Spannung	
44	Park-/Neutralschalter Diag		P0850	Park-/Neutralschalter Fehler	Prüfen, ob der Park-/Neutralschalter korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
45	Drehzahlmesser		P1693	Drehzahlmesser-Stromkreis niedrige Spannung	Prüfen, ob der Kurbelwellen-Positionssensor korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
46			P1694	Drehzahlmesser-Stromkreis hohe Spannung	
47	Leerlaufregelungssystem		P0505	Leerlaufregelungssystem Fehler	Prüfen, ob der Stromkreis korrekt angeschlossen ist. Rückstellen. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.
48	Einspritzdüse		P0201	Einspritzdüse 1 Stromkreis Funktionsstörung	Prüfen, ob die Einspritzdüse 1 korrekt angeschlossen ist. Wenn der Fehler weiterhin besteht, den Kundendienst kontaktieren.



STEUERUNGEN

ZÜNDSCHALTER

Der Zündschalter hat drei Positionen:

⤵ Position zum Anlassen des Motorrads (Schlüssel kann nicht abgezogen werden).

⊗ Position zum Abziehen des Schlüssels.

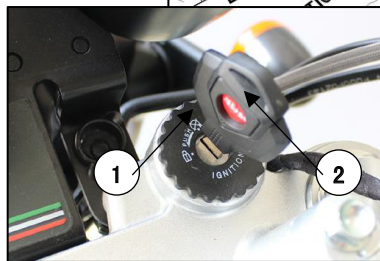
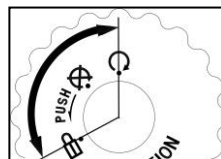
🔒 Position der Lenksperrperre (Schlüssel kann abgezogen werden)

Position zum Abziehen des Schlüssels „⊗“

Dreht man den Schlüssel auf die Position ⊗, werden der Motor und die Lichter ausgeschaltet und der Schlüssel kann aus dem Zündblock abgezogen werden.

Position zum Anlassen „⤵“

Aus der Position zum Abziehen des Schlüssels ⊗ den Schlüssel (2) im Uhrzeigersinn in die Position zum Anlassen ⤵ drehen. Die Lichter und das Display werden aktiviert und das Motorrad kann gestartet werden.



LENKERSCHLOSS

Das Motorrad ist mit einem Lenkerschloss ausgestattet, das sich am Zündschlossblock (1) befindet. Zum Einlegen der Lenksperrperre wie folgt vorgehen:



- Den Lenker nach links drehen.
- Den Schlüssel (2) in der Position ⊗ in das Zündschloss (1) einstecken.
- Den Schlüssel (2) eindrücken und gegen den Uhrzeigersinn in die Position 🔒 drehen.
- Den Schlüssel (2) abziehen.

Um das Lenkschloss zu entriegeln, in umgekehrter Reihenfolge vorgehen.

RECHTE UMSCHALTEINHEIT AM LENKER

An der rechten Umschalteinheit sind folgende Bedienelemente vorhanden:

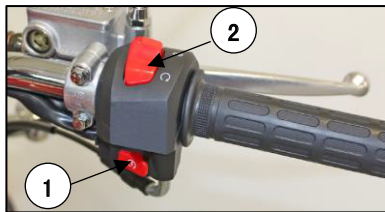
- 1) Anlassertaste

Durch Drücken der Taste (1) mit dem Schlüssel in Position  und dem Schalter (2) in Position , wird der Motor angelassen.

- 2) NOT-AUS-Schalter für Motorstopp.






Wird er in die Position  gedrückt, werden der Motorstart und -betrieb verhindert.

Wird er in die Position  gedrückt, werden der Motorbetrieb und -start freigegeben.



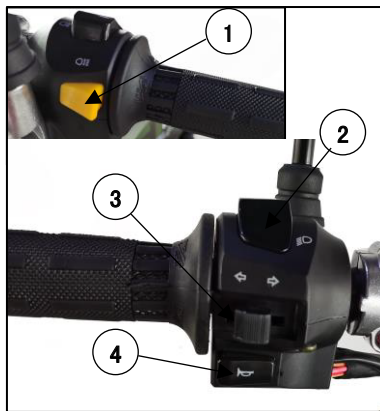
LINKE UMSCHALTEINHEIT AM LENKER

An der linken Umschalteinheit sind folgende Bedienelemente vorhanden:

- 1)  Lichtthupe (stellt sich automatisch zurück)
- 2)  Fernlicht
 Abblendlicht
- 3)  Linker Blinker (stellt sich automatisch zurück)
 Rechter Blinker (stellt sich automatisch zurück)

Zum Ausschalten der Blinker auf das Bedienelement drücken, nachdem es in die Mitte zurückgesprungen ist.

- 4)  Hupe



GASGRIFF

Der Gasgriff (1) befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers.

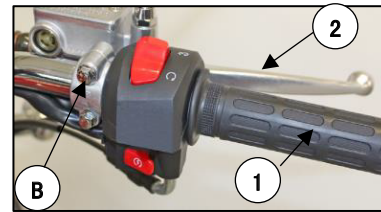
BREMSHEBEL VORDERRADBREMSE

Der Bremshebel (2) befindet sich rechts am Lenker. Durch Lockern der beiden Befestigungsschrauben (B) kann die Position der Gassteuerung eingestellt werden.



WARNUNG

Nicht vergessen die Schrauben (B) nach erfolgtem Einstellen wieder festzuziehen.



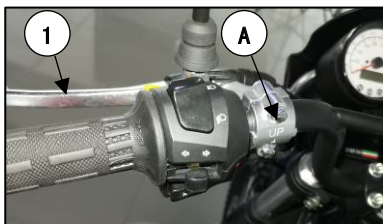
KUPPLUNGSHEBEL

Der Kupplungshebel (1) befindet sich auf der linken Seite des Lenkers und ist mit einem Schutz versehen. Die Position der Kupplungssteuerung am Lenker kann durch Lockern der Befestigungsschrauben (A) eingestellt werden.



WARNUNG

Nicht vergessen die Schrauben nach erfolgtem Einstellen wieder festzuziehen.

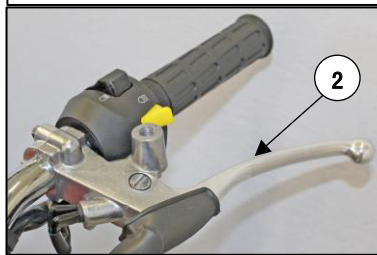


BREMSEHEBEL KOMBINIERTES BREMSYSTEM

Das Bremspedal (1) der kombinierten Bremsung befindet sich auf der rechten Seite des Motorrads. Ein Stoppschalter bewirkt beim Bremsen das Aufleuchten des Rücklichts.

Hinweis

Wird der Hebel (2) gezogen, wird mit der Vorderradbremse gebremst. Bei Drücken des Pedals (1) erhält man eine kombinierte Bremsung, bei der das System die Bremskraft auf die Vorder- und die Hinterradbremse aufteilt.



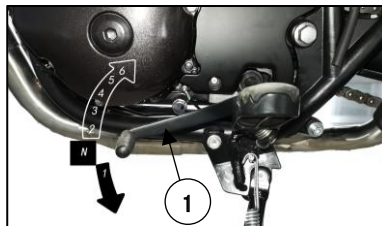
SCHALTPEDAL

Das Pedal (1) befindet sich auf der linken Seite des Motors. Der Fahrer muss nach jedem Schaltvorgang Das Pedal wieder loslassen. Das Pedal nimmt dann wieder die mittlere Position ein. Die „Leerlauf“-Position (N) befindet sich zwischen dem 1. und dem 2. Gang.

Der erste Gang wird eingelegt, indem das Schaltpedal nach unten gedrückt wird. Für alle anderen Gänge muss das Schaltpedal nach oben gedrückt werden.

Die Position des Schaltpedals an der Schaltwelle kann folgendermaßen verstellt werden: Die Schraube lösen, das Pedal herausziehen und das Pedal in eine neue Position auf der Welle setzen.

Danach die Schraube wieder festziehen.

**WARNUNG**

Keinen Gangwechsel vornehmen ohne die Kupplung zu ziehen und das Gas wegzunehmen. Der Motor könnte „übertourig“ laufen und beschädigt werden.

**ACHTUNG**

Nicht herunterschalten, wenn mit einer Geschwindigkeit gefahren wird, bei der der Motor im nächstniedrigeren Gang mit erhöhter Drehzahl läuft bzw. bei der das Hinterrad die Haftung verliert.

KRAFTSTOFF

Der empfohlene Kraftstoff ist BLEIFREIES Benzin mit 95 Oktan.

**ACHTUNG**

Benzin ist extrem leicht entzündbar und kann unter bestimmten Bedingungen explosiv werden.

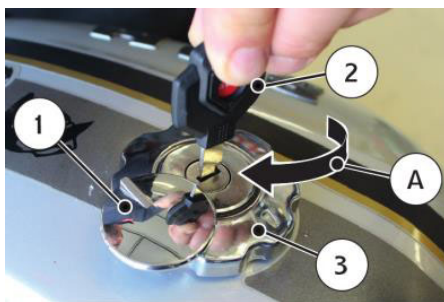
Den Motor beim Tanken stets abstellen, nicht rauchen, offene Flammen und Funken vermeiden und auch vom Lagerungsort des Kraftstoffs fernhalten.

Wie folgt vorgehen:

- Den Motor abstellen.
- Den Deckel (1) am Schloss seitlich verstellen.
- Den Schlüssel (2) einstecken und um 1/4 Umdrehung in die Richtung des Pfeils „A“ drehen, um den Verschluss (3) zu entriegeln.
- Den Verschluss (3) gegen den Uhrzeigersinn drehen und vom Tank abnehmen.
- Den Kraftstoff über den Stutzen (4) einfüllen.

**WARNUNG**

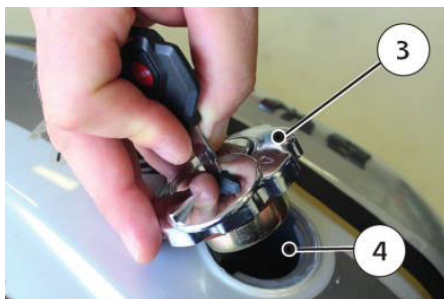
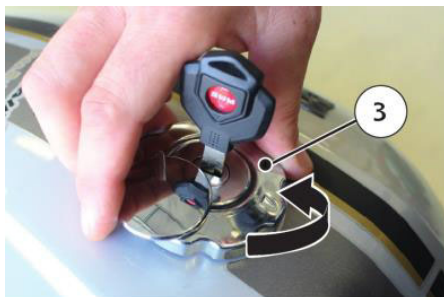
Den Tank nicht über die untere Begrenzung des Einfüllstutzens füllen.



Den Verschluss (3) wieder montieren, dabei dem Entnahmevorgang im umkehrten Sinn vorgehen, dann den Schlüssel (2) abziehen und den Schutzdeckel (1) des Schlosses wieder ausrichten.

Hinweis:

Der Tankverschluss (3) kann ohne in das Schloss eingesteckten Schlüssel nicht wieder montiert werden. Der Schlüssel (2) kann nur aus dem Verschluss (3) gezogen werden, wenn letzterer korrekt geschlossen wurde.

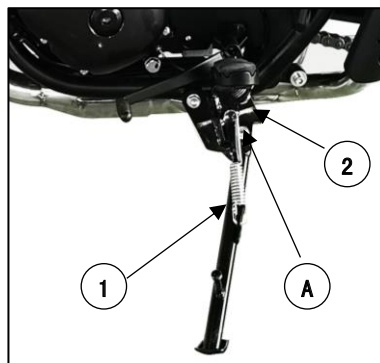


SEITENSTÄNDER

Jedes Motorrad ist mit einem Seitenständer (1) ausgestattet. Den Seitenständer regelmäßig kontrollieren (siehe „Wartungsplan“). Überprüfen, dass die Federn nicht beschädigt sind und dass sich der Seitenständer frei bewegen lässt. Sollten beim Betätigen des Seitenständers Geräusche zu hören sein, den Befestigungsbolzen (A) schmieren.

**ACHTUNG**

Am Motorrad befindet sich ein Sicherheitssensor (2), der das Starten im Leerlauf bei ausgeklappten Ständer ermöglicht. Legt man den Gang bei ausgeklapptem Ständer ein, geht der Motor aus.

**ACHTUNG**

Der Seitenständer wurde so entwickelt worden, dass er NUR DAS FAHRZEUGGEWICHT abstützen kann. Sich nicht auf das Fahrzeug setzen, wenn der Seitenständer als Abstützung verwendet wird, da er brechen und dadurch schwere Verletzungen verursachen könnte.

**ACHTUNG**

Das Fahrzeug darf erst auf den Seitenständer abgestellt werden, NACHDEM der Fahrer vom Fahrzeug abgestiegen ist. Wird das Motorrad vom abgestellten Zustand wieder in die vertikale Position gebracht, muss der Fahrer den Ständer mit dem linken Fuß von der ausgeklappten in die hochgeklappte Position bringen.

BEDIENUNGSANLEITUNG DES




MOTORRADS

Hinweis

Wenn Sie noch nicht mit dem Betrieb des Motorrads vertraut sind, müssen vor Fahrtbeginn die Anleitungen im Absatz „BEDIENELEMENTE“ aufmerksam gelesen werden.

KONTROLLEN VOR FAHRTANTRITT

Vor jeder Nutzung des Motorrads muss eine allgemeine Kontrolle vorgenommen werden, bei der wie folgt vorgegangen werden muss:

- Den Kraftstoffstand und den Motorölstand kontrollieren.
- Den Bremsflüssigkeitsstand kontrollieren.
- Die Lenkung kontrollieren, indem der Lenker in beide Richtungen bis auf Anschlag eingeschlagen wird.
- Den Reifendruck kontrollieren.
- Die Kettenspannung kontrollieren.
- Die Drosselklappensteuerung prüfen und bei Bedarf einstellen. Den Schlüssel im Zündschloss in die Position  drehen. Prüfen, dass das Display des Cockpits aufleuchtet und dass bei Getriebe im Leerlauf die Leerlaufanzeige aufleuchtet.
- Das Fernlicht einschalten und prüfen, dass entsprechende Anzeige aufleuchtet.
- Die Blinker betätigen und prüfen, ob die entsprechende Anzeige aufleuchtet.
- Prüfen, ob das Bremslicht funktioniert.
- Kontrollieren, dass die Kontrollleuchten „“ „Motorstörung“ und „“ „ABS-Störung“ nach dem Start erlöschen.

ANLEITUNG FÜR DAS EINFAHREN

Der exklusive Entwurf in Kombination mit der hohen Qualität der verwendeten Materialien sowie die sorgfältige Montage garantieren Ihnen bereits ab dem ersten Moment einen verbesserten Komfort. Trotzdem müssen während der ersten 1500 km die folgenden Vorschriften STRIKT eingehalten werden. BEI NICHTBEACHTUNG KÖNNEN DIE LEBENSDAUER SOWIE DIE LEISTUNG DES MOTORRADS BEEINTRÄCHTIGT WERDEN:

- Vor dem Einsatz des Fahrzeugs den Motor im niedrigen Drehzahlbereich warmlaufen lassen.
- Das Anfahren mit Vollgas vermeiden und den Motor in den unteren Gängen nicht hochtourig laufen lassen.
- Langsam fahren, bis der Motor warmgelaufen ist.
- Mehrfach beide Bremsen betätigen, um die Bremsbeläge und Bremscheiben einzufahren.
- Vermeiden längere Strecken mit gleichbleibender Geschwindigkeit zu fahren.
- Vermeiden längere Strecken ohne Pausen zu fahren.
- NIEMALS an Gefällen im LEERLAUF fahren, sondern stets einen Gang einlegen, so dass die Motorbremse genutzt und ein vorzeitiger Verschleiß der Bremsbeläge vermieden werden können.

FEHLERBEHEBUNG

Folgende Liste eventueller Betriebsstörungen dient allgemein zur Feststellung der Ursachen und zur Abhilfe.

Der Motor springt nicht an

- Unangemessene Start-Technik: Die Angaben im Absatz „Motor anlassen“ beachten.
- Zündkerze verschmutzt: Reinigen.
- Kein Zündfunken an der Zündkerze: Den Abstand der Elektroden einstellen.
- Anlassmotor defekt: Reparieren oder ersetzen.
- Anlassertaste defekt: Die Taste ersetzen.
- Seitenständer ausgeklappt.

Der Motor springt nur schwer an

- Zündkerze verschmutzt oder in schlechtem Zustand: Reinigen oder auswechseln.

Der Motor springt an, läuft aber unregelmäßig

- Zündkerze verschmutzt oder in schlechtem Zustand: Reinigen oder auswechseln.
- Falscher Abstand der Zündkerzenelektroden: Einstellen.

Die Zündkerze verschmutzt schnell:

- Falsche Zündkerze: Ersetzen.

Der Motor hat eine geringe Leistung

- Luftfilter verschmutzt: Reinigen
- Zu großer Abstand der Zündkerzenelektroden: Einstellen.
- Falsches Ventilspiel: Einstellen.
- Unzureichende Verdichtung: die Ursache überprüfen
- Schutzfilter der Benzinpumpe oder Schutzfilter der Einspritzdüsen verschmutzt: Filter reinigen oder ersetzen.

Der Motor klopft

- Starke Kohleablagerung am Kolbenboden oder im Brennraum: Reinigen.
- Zündkerze defekt oder mit falschem Wärmegrad: Ersetzen.

Die Lichtmaschine lädt nicht oder nur unzureichend

- Kabel schlecht am Spannungsregler angeschlossen oder im Kurzschluss: Richtig anschließen oder ersetzen.
- Lichtmaschinenspule defekt: Ersetzen.
- Entmagnetisierter Lichtmaschinenrotor: Ersetzen.
- Defekter Spannungsregler: Ersetzen.

Die Batterie überhitzt sich

- Defekter Spannungsregler: Ersetzen.

Schwierigkeiten beim Einlegen der Gänge

- Motoröl mit zu hoher Viskosität: Durch das vorgeschriebene Öl ersetzen.

Die Kupplung rutscht

- Unzureichende Federspannung: ersetzen.
- Verschlossene Kupplungsscheiben: ersetzen.

Die Bremsen funktionieren nicht angemessen

- Verschlossene Bremsbeläge: ersetzen.



AUF- UND ABSTEIGEN DES FAHRERS UND BEIFAHRERS

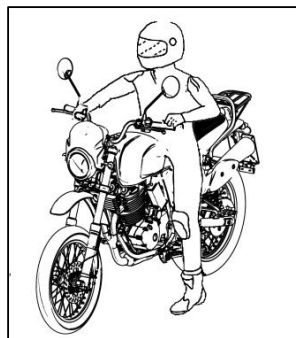
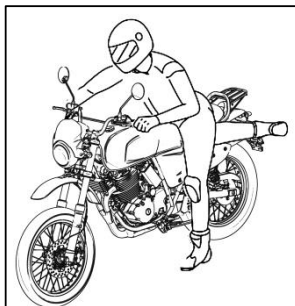
Allgemein

Die nachstehenden Angaben aufmerksam lesen, da sie wichtige Informationen bezüglich der Sicherheit von Fahrer und Beifahrer und zur Vermeidung von Personen- oder Motorschäden beinhalten.

Das Auf- und Absteigen vom Motorrad muss stets von links erfolgen, dabei müssen beide Hände frei sein, es dürfen keine Hindernisse vorhanden und der Ständer muss ausgeklappt sein.

Der Fahrer muss als Erster aufsteigen und als Letzter vom Motorrad absteigen und muss für die Stabilität des Motorrads sorgen, während der Beifahrer auf- bzw. absteigt.

Nicht vom Fahrzeug abspringen oder durch Ausstrecken des Beins absteigen, sondern stets die im entsprechenden Abschnitt beschriebenen Schritte befolgen.



Aufsteigen des Fahrers

Bei auf dem Seitenständer abgestelltem Motorrad folgendermaßen vorgehen:

- Von der linken Seite den Lenker korrekt mit beiden Händen ergreifen, dann das rechte Bein anheben und über die Sitzbank schwingen.
- Sich auf das Motorrad setzen und beide Füße auf den Boden stellen. Das Fahrzeug ausbalancieren, ohne das gesamte Gewicht auf den Seitenständer zu verlagern.



WARNUNG

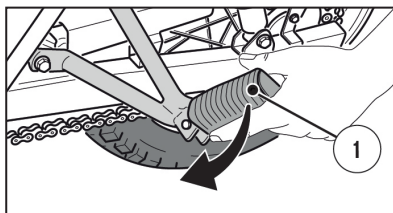
Sollte man den Boden nicht mit beiden Füßen erreichen, den rechten Fuß abstellen und den linken zum Abstützen bereithalten.

- Das Motorrad, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, starten.
- Den Seitenständer mit dem linken Fuß vollständig einklappen.

Aufsteigen des Beifahrers

Der Fahrer steigt zuerst auf, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, ohne den Motor anzulassen.

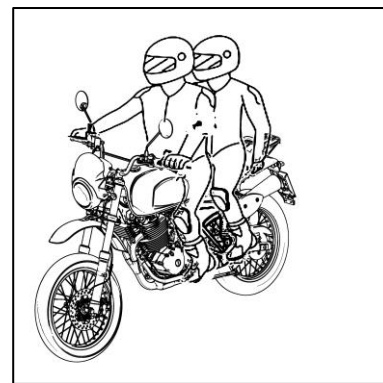
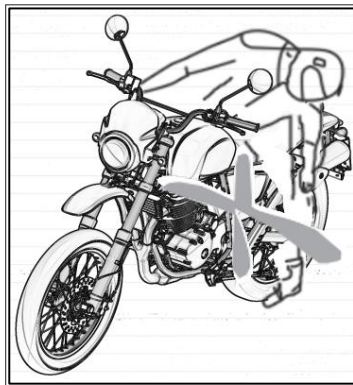
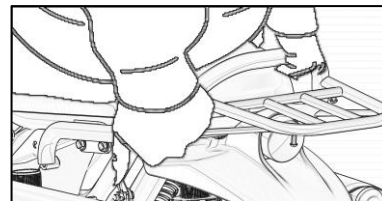
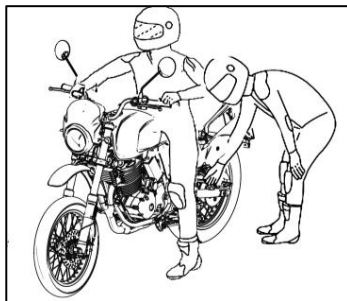
- Die Fußrasten (1) vom Beifahrer nach unten klappen lassen.



WARNUNG

Der Fahrer darf auf keinen Fall aus der Fahrposition heraus die hinteren Fußrasten für den Beifahrer ausklappen oder dies versuchen, da er dadurch das Gleichgewicht verlieren könnte.

- Der Beifahrer muss nun die linke Hand auf die Schulter des Fahrers legen und den linken Fuß auf die Fußraste setzen, dann durch Heben des rechten Beins auf das Motorrad steigen. Sich dabei vorsichtig bewegen, um weder das Fahrzeug noch den Fahrer aus dem Gleichgewicht zu bringen.
- Sich mit den Händen an den entsprechenden Griffen (2) festhalten.
- Den Seitenständer mit dem linken Fuß vollständig einklappen.
- Das Motorrad, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, starten.



Absteigen vom Motorrad

- Das Fahrzeug zum Stehen bringen und den Motor ausschalten.



WARNUNG

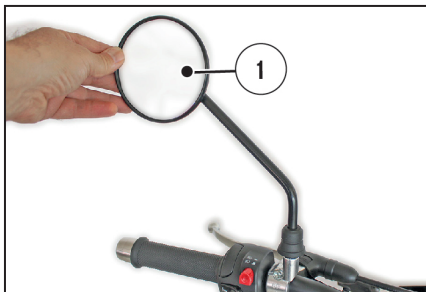
Sicherstellen, dass der Bereich, in dem das Fahrzeug geparkt werden soll, einen festen und ebenen Boden aufweist.

- Beide Füße auf den Boden stellen.
- Den Motor, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, ausschalten.
- Den Ständer mit dem linken Fuß vollständig ausklappen.
- Zuerst den Beifahrer über die linke Seite des Fahrzeugs absteigen lassen, wobei dieser den Fuß auf der linken Fußraste abstützt und das rechte Bein anhebt.
- Das Motorrad nach links neigen und auf dem Ständer abstützen.
- Mit beiden Händen fest am Lenker nach links vom Motorrad durch Anheben des rechten Beins absteigen.

EINSTELLEN DER RÜCKSPIEGEL




Sich, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, auf das Motorrad setzen.

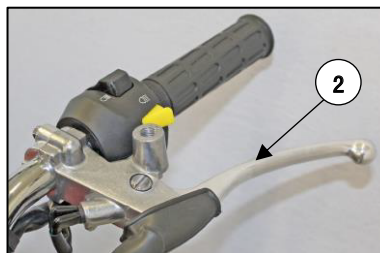
Beide Rückspiegel (1) einstellen, indem man diese so bewegt, dass man aus der sitzenden Position den hinter sich liegenden Straßenbereich richtig einsehen kann.



DEN MOTOR STARTEN

Nachdem man, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, auf das Motorrad aufgestiegen ist, wie folgt vorgehen, um den Motor zu starten:

- Den Zündschlüssel (1) in die Position  bringen (das beim Drehen des Schlüssels auf  zu hörende Summen wird von der Kraftstoffpumpe erzeugt, die das Kraftstoffsystem mit Druck beaufschlagt).
- Den Kupplungshebel (2) ziehen, den Seitenständer anheben oder das Schaltpedal (3) in den Leerlauf stellen. Prüfen, ob die Taste (4) in der Position  ist und dann die Anlassertaste (5) drücken.
- Den kalten Motor nicht hochtourig laufen lassen, damit sich das Öl erwärmen und zirkulieren kann.

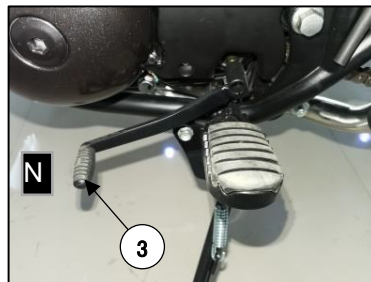
**ACHTUNG**

Den kalten Motor nicht mit hohen Drehzahlen laufen lassen.

Hinweis

An der Halterung des Kupplungshebels ist ein Sicherheitsschalter angebracht. Mit diesem Schalter kann der Motor NUR im Leerlauf oder bei eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel gestartet werden.

Bei ausgeklapptem Seitenständer kann das Motorrad nur im Leerlauf gestartet werden.



WICHTIGER HINWIS FÜR DEN KALTSTART BEI NIEDRIGEN TEMPERATUREN

Es wird empfohlen, den Motor kurz im Leerlauf warmlaufen zu lassen, bis er normal auf die Betätigung des Gasgriffs anspricht.

Auf diese Weise wird das Öl in den Umlauf gebracht und erreicht alle Flächen, die eine Schmierung erfordern, und die Kühlflüssigkeit erlangt die für den korrekten Motorbetrieb erforderliche Temperatur. Eine Überhitzung des Motors muss vermieden werden.

WICHTIG


Den Motor nie gleich nach einem Kaltstart beschleunigen.

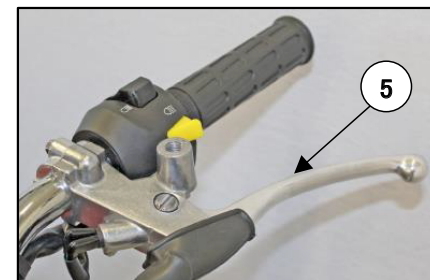
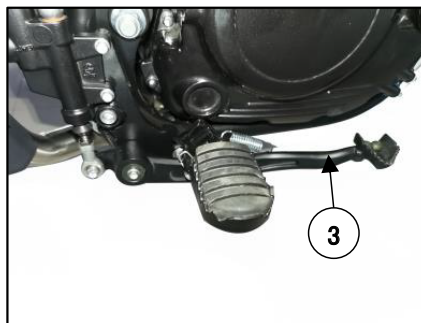
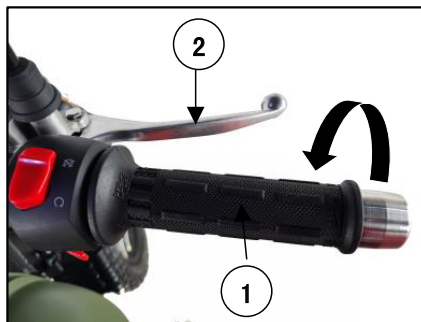


ACHTUNG



Die Abgase enthalten giftiges Kohlenmonoxid. Den Motor niemals in einer Garage oder einem geschlossenen Raum laufen lassen.

ANHALTEN DES MOTORRADS UND ABSTELLEN DES MOTORS

- Den Gasdrehgriff (1) komplett zurückdrehen, um das Motorrad zu verlangsamen.
- Sowohl mit der Vorderradbremse (2) als auch mit der Hinterradbremse (3) bremsen und gleichzeitig die Gänge herunterschalten (für eine starke Abdrosselung energisch Bremshebel und -pedal betätigen).
- Sobald das Fahrzeug steht, den Kupplungshebel (4) ziehen und das Schaltpedal (5) in die Leerlaufposition bringen.
- Den Zündschlüssel (6) auf die Position  drehen (in dieser Position kann der Schlüssel abgezogen werden).



ABSTELLEN DES MOTORS IM NOTFALL

- Die rote Taste (7) auf  stellen, um den Motor abzustellen. Nach dem Betätigen wieder in die Position  bringen.

Nach dem Abstellen des Motors das Motorrad auf dem Seitenständer abstellen.



ACHTUNG

Je nach Situation kann es sinnvoll sein, nur die Vorderradbremse zu betätigen oder das kombinierte Bremssystem zu verwenden. Die Vorderradbremse, insbesondere auf rutschigem Boden, vorsichtig betätigen. Eine falsche Betätigung der Bremsen kann zu einem schweren Unfall führen.



ACHTUNG

Im Falle einer klemmenden Drosselklappe oder einer anderen Störung, die dazu führt, dass der Motor unkontrolliert läuft, UNVERZÜGLICH den Not-Aus-Schalter für Motorstopp (7) drücken. Das Motorrad durch normale Benutzung der Bremsen und der Lenkung steuern, während der Not-Aus-Schalter für Motorstopp gedrückt wird.

WARTUNG UND REGELMÄSSIGE

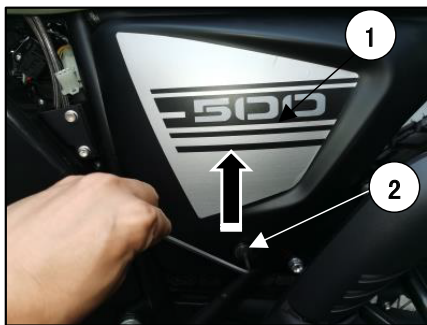
EINSTELLUNGEN

ENTFERNEN DER SEITENABDECKUNGEN

Für einige Wartungsarbeiten müssen eine oder beide Seitenabdeckungen entfernt werden.

Zum Entfernen der linken und rechten Seitenabdeckungen wird folgendes vorgehen:

- Die Schraube (2) lösen.
- Die Abdeckung (1) aus den oberen Verankerungen auskoppeln.



FÜLLSTAND VON MOTOR-/GETRIEBEÖL

Das Motorrad auf waagerechter Ebene und in senkrechter Position halten und so den Ölstand über das Schauglas (1) kontrollieren, das sich auf der rechten Seite des Motorgehäuses befindet. Überprüfen, dass der Füllstand in der Mitte des Schauglases „A“, zwischen dem Mindestfüllstand „MIN“ und dem maximalen Füllstand „MAX“ liegt. Zum Nachfüllen den Einfülldeckel (2) entfernen.

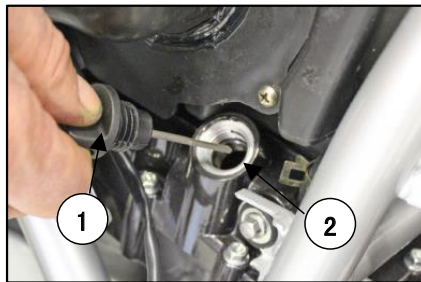
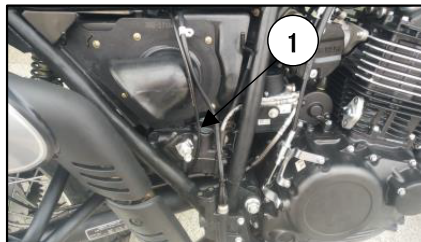
Hinweis

Die Kontrolle muss stets bei soeben abgestelltem und noch warmem Motor ausgeführt werden.



ACHTUNG

Darauf achten, dass es zu keinem Kontakt mit dem heißen Motoröl kommt.



WECHSEL VON MOTORÖL UND MOTORÖLFILTER

Hinweis

Diesen Vorgang bei warmem Motor ausführen.

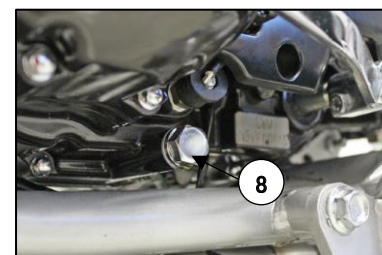
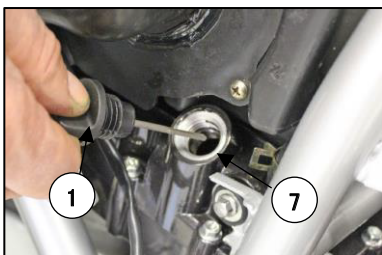
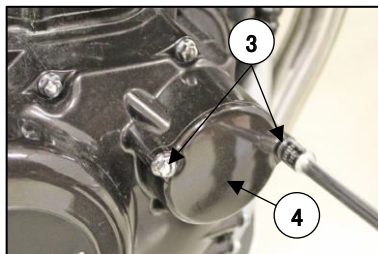
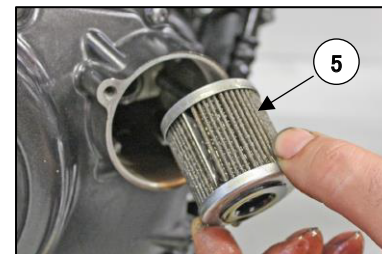
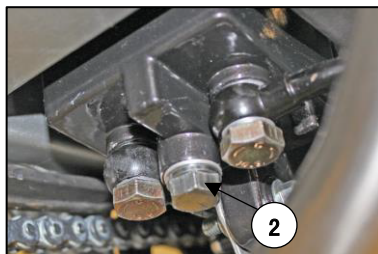


WARNUNG

Darauf achten, dass es zu keinem Kontakt mit dem heißen Öl kommt.

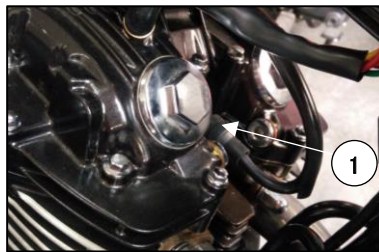
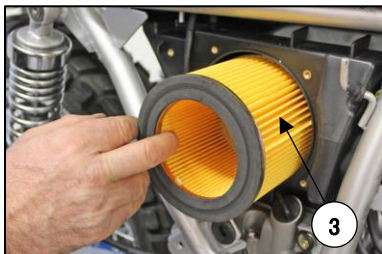
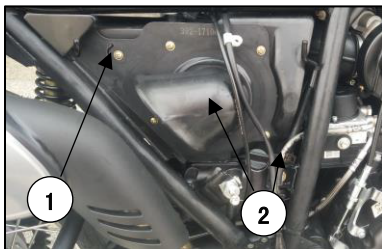
- Das Motorrad auf einer ebenen Fläche in senkrechter Position aufstellen.
- Die rechte Abdeckung wie im entsprechenden Abschnitt angegeben entfernen.
- Den Messstab für den Ölstand (1) entfernen.
- Einen Behälter in Höhe der Ablassschraube (2) unter den Öltank stellen.
- Die Ablassschraube (2) am Boden des Öltanks abschrauben und das gesamte Öl ablaufen lassen.
- Einen Behälter in Höhe der Ablassschraube (8) unter den Motor stellen.
- Die Ablassschraube (8), die sich auf der linken Seite des Motors befindet, abschrauben und das gesamte Öl ablaufen lassen.
- Die beiden Schrauben (3) lösen und den Deckel (4) entfernen.
- Den Filter (5) entfernen, seinen Zustand prüfen und ihn bei Bedarf austauschen.
- Die Ablassschraube (2) und die Ablassschraube (8) wieder einsetzen und dabei die Dichtungsscheibe ersetzen (Anzugsmoment: 20 Nm).

- Den Filter (5) und den Deckel (4) wieder einsetzen dabei die Dichtung (6) austauschen.
- Ca. 1,7 kg Öl durch den Einfüllstutzen (7) in den Öltank füllen.
- Den Motor starten und ihn einige Minuten lang laufen lassen.
- Das restliche Öl (1 kg) einfüllen, bis der korrekte Füllstand erreicht ist.
- Setzen Sie den Messstab für den Ölstand wieder einsetzen und festschrauben, dann die Seitenverkleidung wieder anschrauben.



KONTROLLE UND/ODER AUSTAUSCH DES LUFTFILTERS

- Die rechte Abdeckung wie im entsprechenden Abschnitt angegeben entfernen.
- Die fünf Schrauben (1) lösen, dann den Filterdeckel (2) entfernen.
- Den Filter (3) entfernen und seinen Zustand kontrollieren. Zum Reinigen, mit Druckluft von außen nach innen abblasen. Ist er zu stark verschmutzt ist, durch einen neuen ersetzen.
- Alles wieder, in umgekehrter Reihenfolge vorgehend, montieren.



KONTROLLE DER ZÜNDKERZE

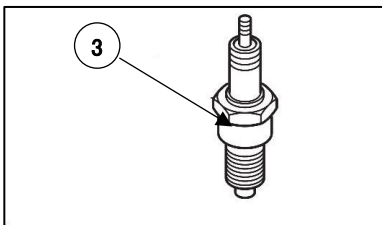
Der Elektrodenabstand (3) muss 0,6-0,8 mm betragen.

Ein größerer Abstand kann zu Startschwierigkeiten und zur Überlastung der Spule führen.

Ein geringerer Abstand kann zu Problemen bei der Beschleunigung, im Leerlauf oder zu schlechter Leistung bei niedriger Drehzahl führen.

Um an die Zündkerze zu gelangen, müssen folgende Abnahmarbeiten ausgeführt werden:

- Die Kappe (1) entfernen.
- Den mitgelieferten Schraubenschlüssel (2) einsetzen und die Zündkerze (3) entfernen.



Der Zustand der Zündkerze sollte direkt nach ihrer Entnahme aus ihrem Sitz kontrolliert werden, da die Ablagerungen und Verfärbungen wichtige Hinweise geben.

Richtiger Wärmegrad:

Die Spitze des Isolationsteils muss trocken und hellbraun oder grau sein.

Zu hoher Wärmegrad:

Die Spitze des Isolationsteils ist trocken und mit dunklen Verkrustungen bedeckt.

Zu niedriger Wärmegrad:

Die Zündkerze hat sich überhitzt und die Spitze des Isolationsteils ist glasig und weiß oder grau.

ACHTUNG

Wenn die Zündkerze ausgetauscht wird, muss sie durch eine mit gleichem Wärmegrad ersetzt werden.



ACHTUNG

Eine Zündkerze mit zu hohem Wärmegrad kann zu Frühzündungen mit möglichen Motorschäden führen. Eine Zündkerze mit zu geringem Wärmewert kann durch zu viel Kohlenstoffablagerung verschmoren.

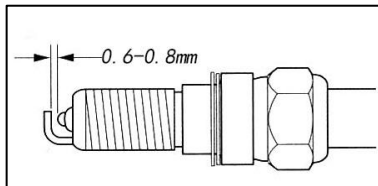


WARNUNG

Vor der erneuten Montage die Elektroden und das Isolationsteil gründlich mit einer Metallbürste reinigen. Etwas Graphitfett auf das Zündkerzengewinde schmieren, es vollständig mit den Fingern anziehen und anschließend mit einem Anzugsmoment von 10-12 Nm festziehen.

Die Zündkerze lockern, dann erneut mit einem Anzugsmoment von 10-12 Nm anziehen.

Eine Zündkerze mit sprödem Isolationsteil oder korrodierten Elektroden muss ersetzt werden.



BEREIFUNG

Dieses Motorrad ist mit Luftkammerreifen ausgestattet.



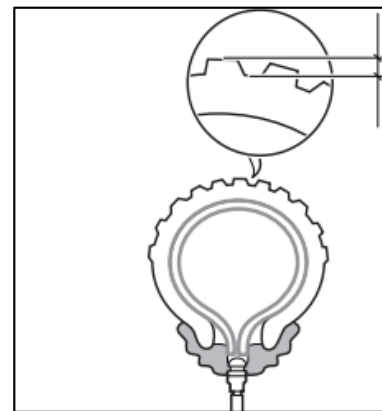
ACHTUNG

Die Räder wurden für Luftkammerreifen entwickelt. Es ist verboten, Reifen ohne Luftkammer zu montieren.

- Den Zustand der Reifen kontrollieren: sie dürfen keine Risse oder Abschürfungen usw. aufweisen. Außerdem den Verschleißzustand der Reifenlauffläche anhand der entsprechenden Anzeigen am Reifen prüfen.

MINDEST-PROFILSTÄRKE

VORNE	3 mm
HINTEN	3mm



- Den Reifendruck entsprechend der Anweisungen im Abschnitt der technischen Daten kontrollieren.

**ACHTUNG**

Der vordere und hintere Reifen müssen von derselben Marke und vom selben Modell sein. Die Verwendung unterschiedlicher Reifentypen vorne und hinten beeinflusst die Stabilität des Motorrads und dessen Wendigkeit.

Hinweis

Die Reifen altern, auch wenn sie nicht sichtbar abgenutzt sind; Risse in den Flanken oder Verformungen des Reifenkörpers sind ein Zeichen der Alterung. Die Reifen von einem Reifenservice überprüfen lassen, bevor man das Motorrad benutzt.

**ACHTUNG**

Wird das Motorrad mit Reifen gefahren, die nicht den richtigen Reifendruck aufweisen oder verschlissen oder gealtert sind, kann zur schweren Unfälle oder den Tod aufgrund des Kontrollverlusts über das Fahrzeug führen.

EINSTELLEN DES GASZUGS

Um die korrekte Einstellung des Gaszugs zu überprüfen, wie folgt vorgehen:

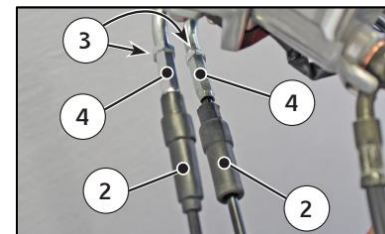
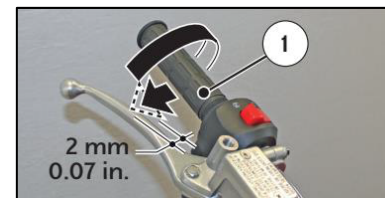
- Den Gasdrehgriff (1) drehen und kontrollieren, ob ein Spiel von ungefähr 2 mm gegeben ist.
- Ist dies nicht der Fall, die beiden Schutzgummischeiben (2) verschieben.
- Die Kontermuttern (3) lockern und die Einstellvorrichtung (4) betätigen, um das Spiel einzustellen.
- Die Kontermuttern (3) wieder festziehen.
- Alle Teile erneut montieren, dabei im Vergleich zur Demontage in umgekehrter Reihenfolge vorgehen.

**ACHTUNG**

Der Einsatz des Motorrads mit beschädigtem Gaszug gefährdet die Fahrsicherheit erheblich.

**ACHTUNG**

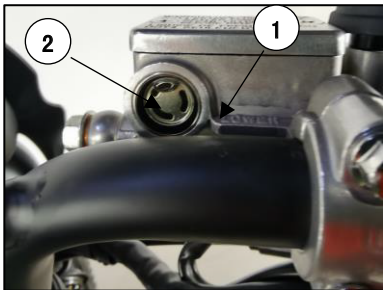
Die Abgase enthalten Kohlenmonoxid. Den Motor nie in geschlossenen Räumen laufen lassen.



FÜLLSTANDKONTROLLE DER BREMSFLÜSSIGKEIT DER VORDERRADBREMSE

Der Füllstand im Bremsflüssigkeitsbehälter darf nie unter den Mindestwert (LOWER) (1) sinken, der über das Schauglas (2) hinten am Bremspumpenkörper ersichtlich ist. Ein eventuelles Sinken des Flüssigkeitsstands kann zum Eindringen von Luft in die Anlage und damit zu einer Verlängerung des Hebelweges führen.

! ACHTUNG Reagiert das Bremspedal zu „weich“, ist Luft in den Leitungen vorhanden oder die Bremse ist defekt. Da es gefährlich ist, das Motorrad unter diesen Bedingungen zu fahren, muss die Bremsanlage sofort bei einem SWM-Vertragshändler kontrolliert werden.



WARNUNG Keine Bremsflüssigkeit auf lackierte Flächen oder Linsen von Scheinwerfern kommen lassen.



WARNUNG Niemals zwei unterschiedliche Bremsflüssigkeitssorten mischen. Entscheidet man sich für eine andere Bremsflüssigkeitsmarke, muss die vorhandene Bremsflüssigkeit vollständig beseitigt werden.

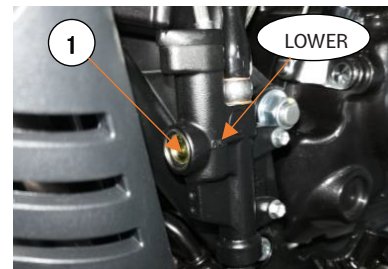


WARNUNG Bremsflüssigkeit kann eine beißende Schärfe aufweisen. Den Kontakt mit Haut oder Augen vermeiden. Bei Kontakt gründlich mit Wasser spülen und einen Arzt rufen, wenn die Augen in Kontakt gekommen sind.

FÜLLSTANDKONTROLLE DER BREMSFLÜSSIGKEIT DER HINTERRADBREMSE

Der Füllstand im Bremsflüssigkeitsbehälter der hinteren Bremspumpe darf nie unter den Mindestfüllstand (LOWER) sinken, der über das Schauglas (1) am Bremspumpenkörper ersichtlich ist. Ein eventuelles Sinken des Flüssigkeitsstands kann zum Eindringen von Luft in die Anlage und damit zu einer Verlängerung des Hebelweges führen.

! ACHTUNG Reagiert das Bremspedal zu „weich“, ist Luft in den Leitungen vorhanden oder die Bremse ist defekt. Da es gefährlich ist, das Motorrad unter diesen Bedingungen zu fahren, muss die Bremsanlage sofort bei einem SWM-Vertragshändler kontrolliert werden.



VERSCHLEISSKONTROLLE AN DEN BREMSBELÄGEN

Den Verschleiß der Bremsbeläge der Vorder- (1) und Hinterradbremse (2) kontrollieren

- Die Beläge haben eine Rille (3), die den Verschleiß anzeigt. Wenn die Rille beinahe nicht mehr sichtbar ist, muss das Bremsbelagpaar ausgetauscht werden.



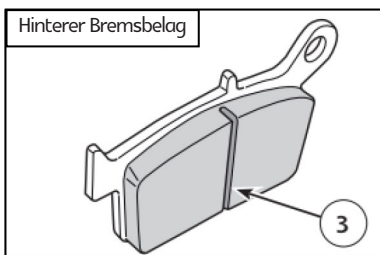
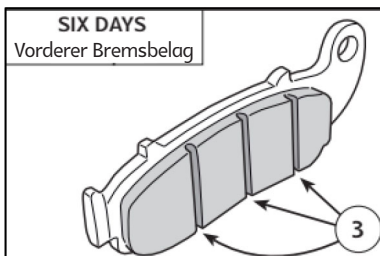
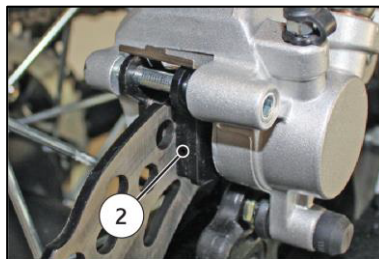
WARNUNG

Für den Austausch der Bremsbeläge muss man sich an einen SWM-Vertragshändler wenden.



ACHTUNG

Nach dem Austausch der Bremsbeläge muss vorsichtig gefahren und schrittweise abgebremst werden, damit sich die Bremsbeläge mit den Brems scheiben richtig setzen/aneinander anpassen können.



REINIGEN DER BREMSBELÄGE

Sicherstellen, dass weder an den Bremsbelägen noch an den Brems scheiben Spuren von Öl oder Bremsflüssigkeit vorhanden sind. Die eventuellen Spuren von Öl oder Bremsflüssigkeit an den Bremsbelägen oder Brems scheiben mit Alkohol entfernen.

Die Bremsbeläge müssen gewechselt werden, wenn sie nicht zufriedenstellend gereinigt werden können.

MONTAGE DER BREMSBELÄGE

Die Brems scheiben wieder in der dem Ausbau umgekehrten Abfolge entsprechend montieren.



ACHTUNG

Erst dann mit dem Motorrad fahren, wenn der Bremshebel und das Bremspedal ordnungsgemäß funktionieren. Mit dem Bremshebel oder dem Bremspedal so lange pumpen, bis die Bremsbeläge an den Brems scheiben zum Anliegen kommen. Bei der ersten Betätigungsversuch des Bremshebels oder des Bremspedals funktioniert die Bremse noch nicht.

REINIGEN DER BREMSSCHEIBE

Eine schlechte Bremswirkung kann auch durch das Vorhandensein von Öl auf der Scheibe verursacht werden. Auf der Brems scheibe vorhandenes Öl oder Fett kann mit einem leichtentzündlichen Lösungsmittel wie Azeton oder ähnlichen Produkten entfernt werden.

VERSCHLEISS DER BREMSSCHEIBE

Die Stärke jeder Bremsscheibe an der am stärksten verschlissenen Stelle messen. Bei Überschreiten des vorgesehenen Grenzwerts ist die Bremsscheibe zu ersetzen.

BREMSSCHEIBE	STANDARD	BETRIEBSGRENZWERT
VORNE	3.5 mm	3.0mm
HINTEN	4 mm	3.5 mm



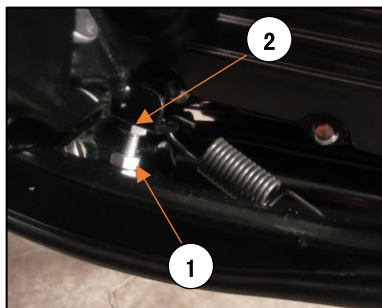
EINSTELLUNG DER PEDALPOSITION FÜR DIE KOMBINIERTE BREMSUNG

Die Position des hinteren Bremspedals in Bezug auf die Fußstütze kann entsprechend den individuellen Bedürfnissen eingestellt werden.

Ist diese Einstellung erforderlich, wie folgt vorgehen:

- Die Mutter (1) lockern.
- Die Schraube (2) betätigen, um die Pedalposition (3) einzustellen.

Nach erfolgter Einstellung muss der Leerhub des Pedals gemäß folgender Anleitung eingestellt werden.

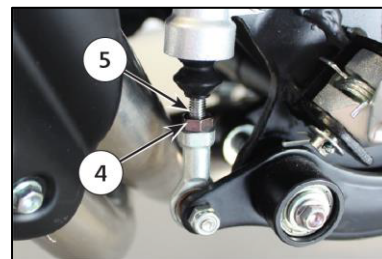
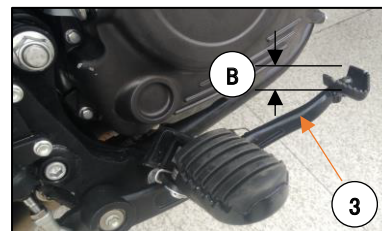


EINSTELLEN DES LEERHUBS DES PEDALS DER HINTERRADBREMSE

Das Pedal (3) für die kombinierte Bremsung muss einen Leerhub (B) von 3 mm aufweisen, bevor die Bremswirkung beginnt.

Sollte dies nicht der Fall sein, die Einstellung wie folgt vornehmen:

- Die Mutter (4) lockern.
- Den Pumpensteuerstab (5) betätigen, um den Leerhub zu vergrößern oder verkleinern.
- Am Ende des Vorgangs die Mutter (4) anziehen.



ACHTUNG

Das Fehlen des vorgeschriebenen Leerhubs verursacht einen schnellen Verschleiß der Bremsbeläge, wodurch das Risiko entsteht, dass DIE BREMSEN VOLLKOMMEN VERSAGEN oder die Hinterradbremse blockiert.

EINSTELLUNG DER VORDEREN RADFEDERUNG

Die Hydraulik in der vorderen Radfederung kann eingestellt werden.

Standardeinstellung: 16 Klicks.

- Um die Einstellung vorzunehmen, die Einstellvorrichtung (1), die sich am unteren Teil des Gabelschutzes befindet, betätigen und die Einstellschraube (1) auf „F“ für weicheren Federweg und auf „S“ für härteren Federweg stellen.
- Um die Standardkalibrierung zurückzusetzen, die Einstellvorrichtung (1) im Uhrzeigersinn drehen, bis sie die vollständig geschlossene Position erreicht und sie anschließend um die angeführten Klicks zurückdrehen.

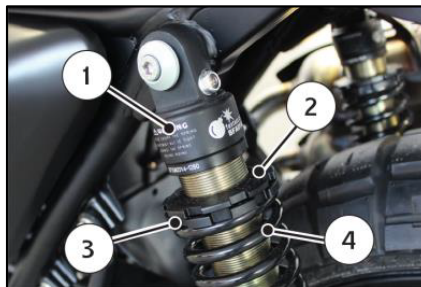
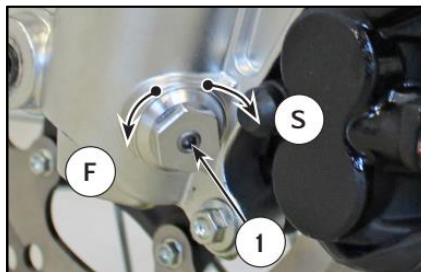
Hinweis

Die Einstellschrauben niemals mit Gewalt über die maximale Offen- und Geschlossenstellung hinaus drücken.



WARNUNG

Beide Gabelbeine müssen auf die gleiche Weise eingestellt werden.



FEDERVORSPANNUNG DES HINTEREN STOSSDÄMPFERS

Die Federvorspannung der hinteren Stoßdämpfer (1) kann eingestellt werden, dafür wie folgt vorgehen:

- Die Sicherungsringsmutter (2) und die Einstellringmutter (3) der Feder (4) reinigen.
- Den Sicherungsring entweder mit einem Hakenschlüssel oder einem Alustempel lösen.
- Die Einstellringmutter nach Bedarf drehen.
- Wenn der Einstellvorgang beendet ist - je nach Gewicht und Fahrstil - die Sicherungsringsmutter wieder festziehen.



ACHTUNG

Darauf achten, dass während der Einstellung des Stoßdämpfers das heiße Auspuffrohr nicht berührt wird.



WARNUNG

Beide hinteren Stoßdämpfer müssen auf die gleiche Weise eingestellt werden.

KONTROLLE DER FUNKTIONSTÜCHTIGKEIT DER GABEL

Um die korrekte Funktionsweise der Vorderradgabel zu kontrollieren, wie folgt vorgehen:

- Auf das Motorrad steigen.
- Den Hebel der Vorderradbremse ziehen und den Lenker mehrmals kraftvoll nach unten drücken, um zu kontrollieren, dass die Gabel richtig ausführt und einfedert.
- Sollten Ölleckagen und Verklemmungen festgestellt werden, müssen sie vom SWM-Vertragshändler kontrolliert werden.

KONTROLLE DER LENKKOPFLAGER

Das Motorrad senkrecht aufbocken und angemessene Vorkehrungen treffen, da mit es nicht kippen kann;

- Sich vor das Motorrad stellen.
- Den unteren Teil beider Gabelholme festhalten und die Gabel nach vorne und hinten bewegen und dabei kontrollieren, dass kein Spiel vorhanden ist.



ACHTUNG

Wird während der Bewegung ein Spiel festgestellt, muss die korrekte Befestigung der Lenkkopflager von einem SWM-Vertragshändler überprüft werden.



REINIGEN UND SCHMIEREN DER KETTE

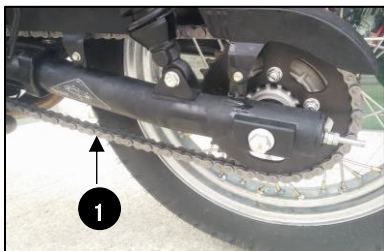
Das Motorrad ist mit einer O-Ring-Kette (1) ausgestattet. Bei der Reinigung wie folgt vorgehen:

- Das Motorrad so positionieren, dass das Hinterrad vom Boden angehoben ist und gedreht werden kann.
- Die Kette mit entsprechenden Reinigungsmitteln für O-Ring-Ketten, dann mit einem sauberen Tuch trocknen.
- Die Kette (1) mit dem geeigneten Schmierspray für O-Ring-Ketten schmieren.



WARNUNG

Niemals Fett zum Schmieren der Kette verwenden. Fett trägt dazu bei, dass sich Staub und Schlamm ansammeln, die wie ein Schleifmittel wirken und zum schnellen Verschleiß der Kette sowie der vorderen und hinteren Ritzel beitragen.

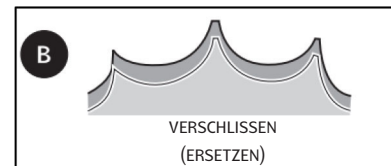
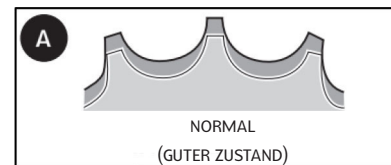
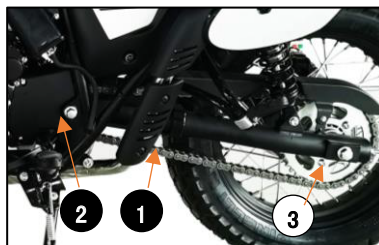


VERSCHLEISSKONTROLLE AN KETTE/RITZEL/ KETTENBLATT

- Den Zustand der Kette (1) kontrollieren: die Rollen dürfen nicht beschädigt, die Zapfen nicht locker sein und es dürfen keine O-Ringe fehlen.
- Den Zustand der Zähne des Ritzels (2) und des Kettenblatts (3) kontrollieren: Entsprechen die Zähne jenen auf Abbildung „A“ sind sie in gutem Zustand. Sehen sie wie auf Abbildung „B“ aus, müssen die ersetzt werden.

Hinweis

Bei Verschleiß müssen Ritzel, Kranz und Kettenblatt ersetzt werden. Wird eine neue Kette mit verschlissenen Ritzel oder Kettenblatt verwendet, unterliegt die Kette einem schnelleren Verschleiß.



EINSTELLEN DER KETTE

Die Kette muss gemäß den Angaben im „Wartungsplan“ kontrolliert, eingestellt und geschmiert werden. Dies ist aus Sicherheitsgründen erforderlich und um einen vorzeitigen Verschleiß zu vermeiden. Verschleißt die Kette zu stark oder ist sie falsch eingestellt, d. h. locker oder zu stark gespannt, kann sie vom Kettenblatt abspringen oder reißen. Kontrollieren, dass die Kette einen Durchhang (A) von ungefähr 20 mm hat (siehe auch die Angaben auf dem Schild (1) an der Hinterradschwinge).

Sollte dies nicht der Fall sein, wie folgt vorgehen:

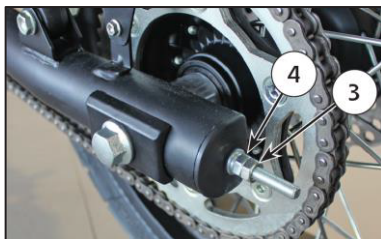
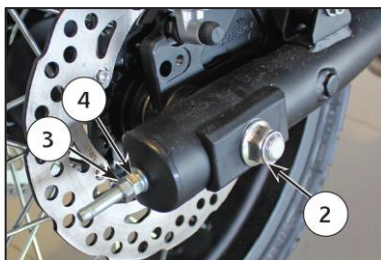
- Die Befestigungsmutter (2) des Radbolzens auf der rechten Seite mit dem Schraubenschlüssel lockern.
- Die Kontermuttern (3) an beiden Kettenspannern lockern und die Schrauben (4) so betätigen, dass der korrekte Spannungswert erreicht wird.

Hinweis

Beide Kettenspanner auf die gleiche Weise einstellen.

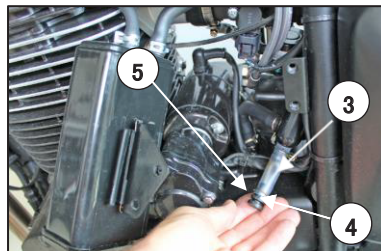
- Die Kontermuttern (3) auf ein Anzugsmoment von 22 Nm und die Radwellenmutter (2), auf ein Anzugsdrehmoment von 80 Nm einstellen.

Nach dem Einstellen stets die Ausrichtung des Rads kontrollieren und prüfen, dass die Pfeilweite 20 mm beträgt.



REINIGUNG DES BLOW-BY-ROHRS

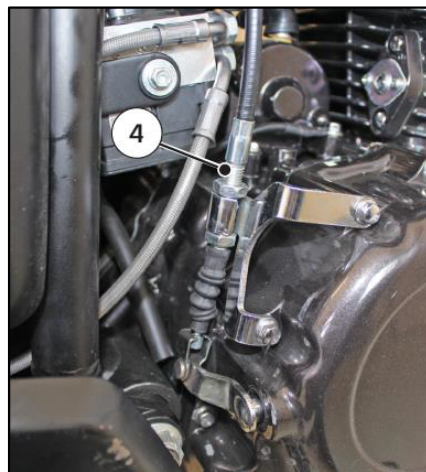
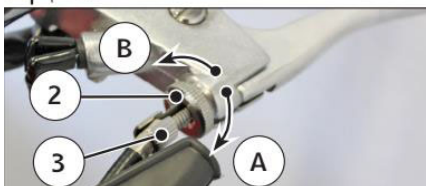
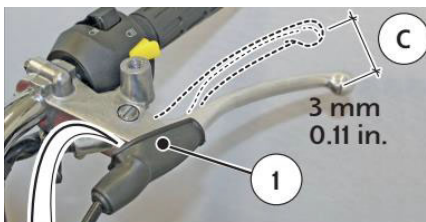
- Die beiden Schrauben (1) lösen und den Tank (2) zur Seite bewegen.
- Das Blow-by-Rohr (3) regelmäßig gemäß der Wartungstabelle kontrollieren. Um das Rohr zu reinigen, die Schelle (4) öffnen und die Kappe (5) entfernen, um die angesammelten Ablagerungen in einen Behälter zu leiten.
- Die Kappe (5) wieder aufsetzen, dabei in umgekehrter Reihenfolge vorgehen.



EINSTELLEN DER KUPPLUNG

Die Kupplung erfordert normalerweise nur die Einstellung der Spannung des Kupplungszugs über die Einstellereinheit am Lenker. Im Allgemeinen reicht das Betätigen der Einstellvorrichtung am Lenker aus, um das durch die Verlängerung des Bowdenzugs entstandene Spiel wieder rückzugewinnen.

Der Steuerhebel muss immer einen Leerhub (C) (ca. 3 mm) haben, bevor das Ausrücken der Kupplung beginnt. Um dieses Spiel einzustellen, die Kontermutter (2) lockern und, nachdem die Gummikappe (1) abgezogen wurde, das Einstellelement (3) betätigen. Das Drehen des Einstellelements in die vom Pfeil A angezeigte Richtung verringert das Spiel (C), während eine Drehung in die vom Pfeil B angezeigte Richtung das Spiel erhöht. Der Spanner (4) auf der rechten Seite des Rahmens bietet eine weitere Einstellmöglichkeit. Falls die Kupplung auch nach dem Einstellen rutscht oder schleift, selbst wenn sie ausgerückt ist, muss sie ausgebaut werden, um die erforderlichen Überprüfungen vornehmen zu können. Für diesen Arbeitseingriff müssen Sie sich an den Vertragshändler wenden.



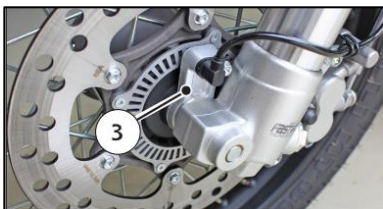
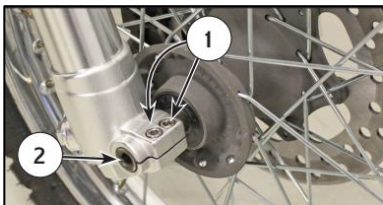
ABNAHME DES VORDERRADS

Das Motorrad so positionieren, dass das Vorderrad vom Boden angehoben ist.

- Die Schrauben (1), mit denen die Radachse (2) an den Halterungen der Gabelholme festgestellt ist, lockern.
- Den Stift (2) lösen und entfernen.
- Das Rad abnehmen, dabei vorsichtig mit der ABS-Sensorhalterung (3) umgehen.

Hinweis

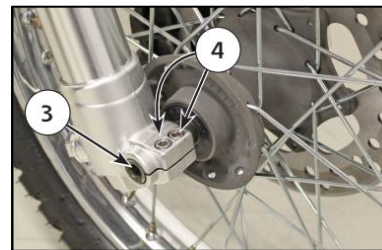
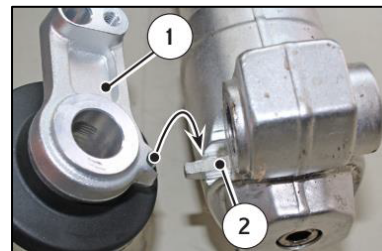
Bei abgenommenem Rad niemals den vorderen Bremshebel betätigen, damit die Bremskolben am Bremsattel nicht austreten. Nach der Abnahme des Rads dieses so ablegen, dass die Bremscheibe nach oben weist.

**MONTAGE DES VORDERRADS**

- Das Rad zwischen den Gabelbeinen positionieren und die ABS-Sensorhalterung (1) so einsetzen, dass sie mit dem Gabelbolzen (2) richtig einrastet. Anschließend die Bremscheibe in den Bremsattel einsetzen und sicherstellen, dass sie richtig einrastet
- Den zuvor gefetteten Radbolzen (3) von der rechten Seite einsetzen und festschrauben (50 Nm).
- Nun den Lenker mehrmals nach unten drücken und wieder hochziehen (pumpen) bis sichergestellt ist, dass die beiden Gabelholme perfekt untereinander ausgerichtet sind.
- Anziehen: die Schrauben (4) am rechten Gabelbein (10,4 Nm).

Hinweis

Nach dem Wiedereinbau des Rades den Bremshebel betätigen, bis die Beläge die Scheibe berühren.



ABNAHME DES HINTERRADS

Die Mutter (1) von der Radachse (2) abschrauben, dann die Radachse herausziehen. Der Kettenspanner (3) braucht nicht gelockert zu werden. Auf diese Weise bleibt die Kettenspannung nach der erneuten Montage unverändert.

Das komplette Rad abziehen. Dabei muss auf die Abstandhalter auf den Nabenseiten geachtet werden.

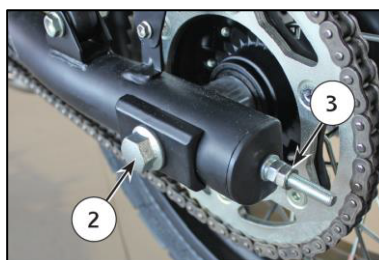
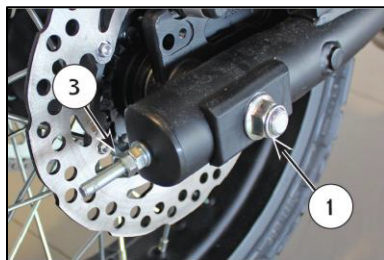
Bei erneuter Montage in umgekehrter Reihenfolge vorgehen und die Bremsscheibe zwischen den Bremssattel einsetzen.

Hinweis

Bei angenommenem Rad niemals das Bremspedal betätigen, damit die Bremskolben des Bremssattels nicht heraustreten.

Nach der Abnahme des Rads dieses so ablegen, dass die Bremsscheibe nach oben gerichtet ist.

Nach erfolgter Montage des Rads das Bremspedal soweit betätigen, dass die Bremsbeläge an der Bremsscheibe zum Anliegen kommen (Anzugsmoment der Mutter (1) 120 Nm).

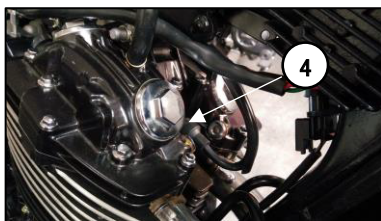
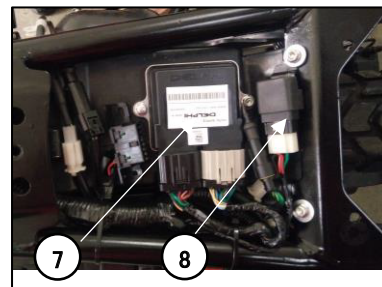
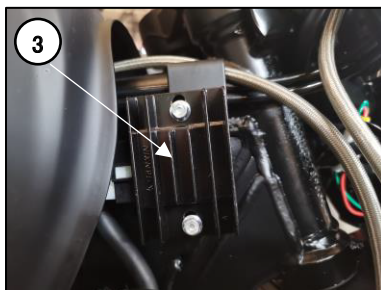
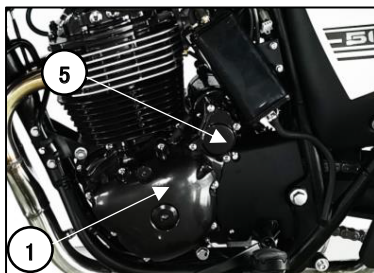


ANORDNUNG DER ELEKTRISCHEN KOMPONENTEN

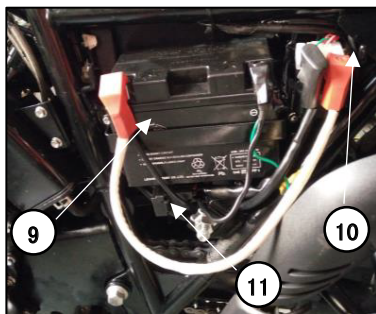
ZÜNDANLAGE

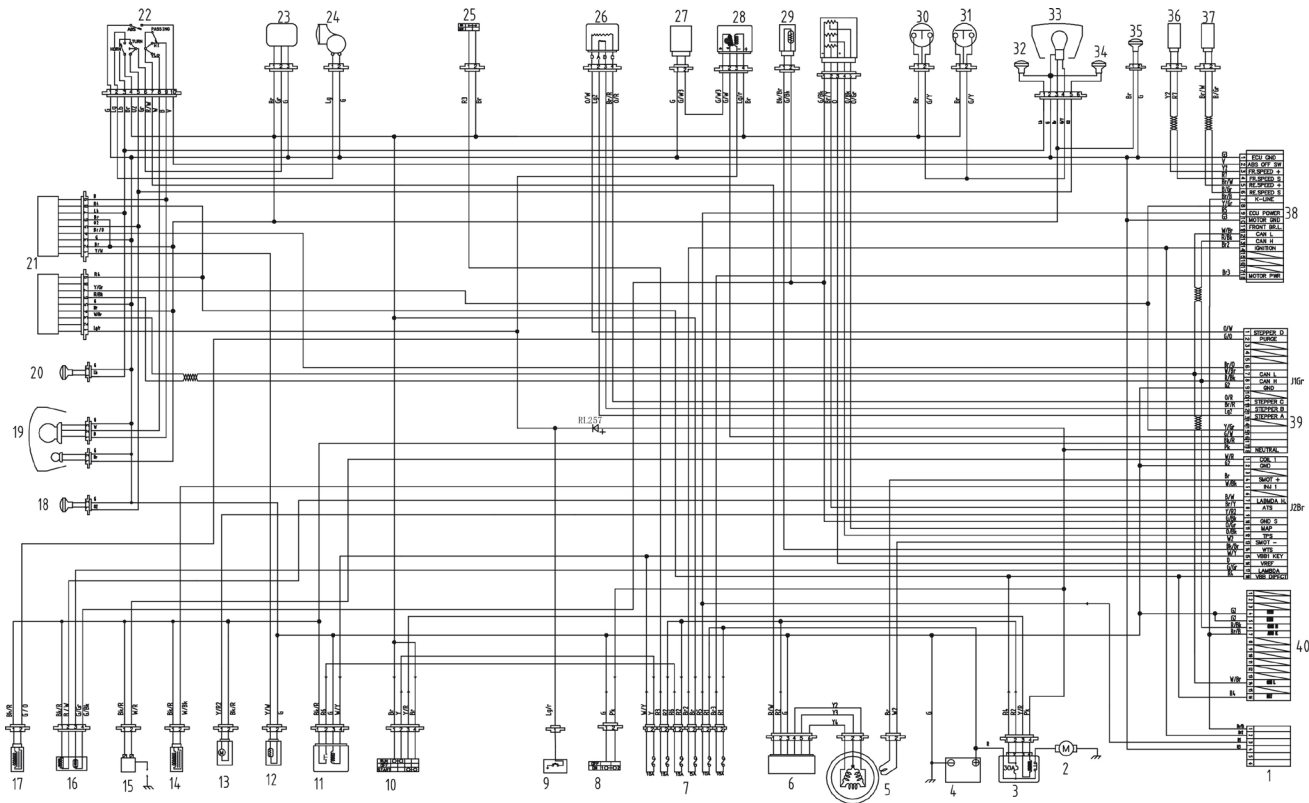
Die Zündanlage besteht aus folgenden Elementen:

- 1) der Lichtmaschine (1) unter dem Deckel der linken Gehäusehälfte,
- 2) der im Zündkerzenstecker integrierten elektronischen Zündspule (2),
- 3) dem Spannungsregler (3), rechts vorne unter dem Kraftstofftank,
- 4) der Zündkerze (4) in der Mitte des Zylinderkopfs,
- 5) dem Anlassmotor (5) hinter dem Motorzylinder,
- 6) dem elektrischen Anlassferschalter (6) links am Motorrad, neben der Batterie,
- 7) dem ECU-Steuergerät (7), unter der Sitzbank,
- 8) dem Benzinpumpenrelais (8), unter der rechten seitlichen Abdeckung,



- 9) der Batterie (9), unter der linken seitlichen Abdeckung,
- 10) der Unterbrechungseinrichtung des Blinkers (10), unter der linken seitlichen Abdeckung,
- 11) den Sicherungen (11), auf der Sicherungsfassungsplatte unter der linken Abdeckung,
- 12) der Lambdasonde (12),
- 13) dem LED-Scheinwerfer (13),
- 14) dem LED-Rücklicht (14),
- 15) den LED-Blinkern (15),
- 16) der Kraftstoffpumpe (16) im Tank,
- 17) der Kennzeichenbeleuchtung (17) mit LED





Farbkodierung der Kabel

Bk/Y.....	Schwarz/Gelb
B.....	Blau
B/Bk.....	Blau/Schwarz
Bk.....	Schwarz
Br.....	Braun
Br/R.....	Braun/Rot
Br/W.....	Braun/Weiß
G.....	Grün
G/Bk.....	Grün/Schwarz
G/Gr.....	Grün/Grau
Lg/R.....	Hellgrün/Rot
Gr.....	Grau
B/Gr.....	Blau/Grau
Lb.....	Hellblau
Lg.....	Hellgrün
O.....	Orange
O/Bk.....	Orange/Schwarz
R.....	Rot
R/W.....	Rot/Weiß
Sb.....	Himmelblau
V.....	Violett
W.....	Weiß
B/W.....	Blau/Weiß
W/Bk.....	Weiß/Schwarz
G/W.....	Grün/Weiß
W/R.....	Weiß/Rot
W/Y.....	Weiß/Gelb
Y.....	Gelb

ERKLÄRUNG ZUM SCHALTPLAN

- 1) Einfüllstutzen für Bremsflüssigkeit
- 2) Anlassmotor
- 3) Startrelais
- 4) Batterie
- 5) Zündmagnet
- 6) Spannungsregler
- 7) Sicherungen
- 8) Kupplungsschalter
- 9) Leerlauf
- 10) RECHTER Schalter
- 11) Leistungsrelais
- 12) Kraftstoffsensord
- 13) Kraftstoffpumpe
- 14) Einspritzdüse
- 15) HT-Spule
- 16) Lambdasonde
- 17) Magnetventil
- 18) Linker, vorderer Blinker

- 19) Vorderer Scheinwerfer
- 20) Rechter, vorderer Blinker
- 21) Cockpit
- 22) LINKER Schalter
- 23) Blinkrelais
- 24) Hupe
- 25) Schloss des Zündschalters
- 26) Schrittmotor
- 27) Ausschalter
- 28) Abschaltrelais
- 29) Kühlflüssigkeitstemperatursensor
- 30) Vorderer Bremslichtschalter
- 31) Hinterer Bremslichtschalter
- 32) Rechter, hinterer Blinker
- 33) Rücklicht
- 34) Linker, hinterer Blinker
- 35) Kennzeichenbeleuchtung
- 36) Vordere Drehzahl
- 37) Hintere Drehzahl
- 38) Steuergerät ABS
- 39) Motorsteuergerät
- 40) Elektronisches Steuergerät

BATTERIE

Die verschlossene Batterie ist wartungsfrei. Sollte Elektrolyt aus der Batterie austreten oder sollten Störungen an der elektrischen Anlage auftreten, einen SWM-Vertragshändler aufsuchen.

Sollte das Fahrzeug für längere Zeit (≥ 3 Wochen/1 Monat) nicht genutzt werden, wird empfohlen, die Batterie von der elektrischen Anlage zu trennen und sie an einem, vor Feuchtigkeit geschützten Ort zu lagern.

- Nach einem intensiven Gebrauch der Batterie sollte sie mit einem langsamen Ladezyklus geladen werden (Batterien mit 12 V-14 Ah: 1,4 A über 10 Stunden).
- Schnellladung wird nur empfohlen, wenn dies unbedingt nötig ist, weil sich die Haltbarkeit der Bleielemente drastisch verkürzt (Batterien mit 12 V-14 Ah: 2,5A über 2 Stunden).

BATTERIELADEGERÄT

Um an die Batterie (1) zu gelangen, wie folgt vorgehen:

- Die linke Seitenabdeckung entfernen.
- Zuerst das SCHWARZE Minuskabel (2) und dann das ROTE Pluskabel (3) entfernen (beim Einbau zuerst das ROTE Pluskabel und dann das SCHWARZE Minuskabel anschließen);
- Die beiden Befestigungsschrauben (4) lösen, mit denen die Batteriehalterung (5) befestigt ist.
- Die Batterie (1) aus ihrem Sitz nehmen.

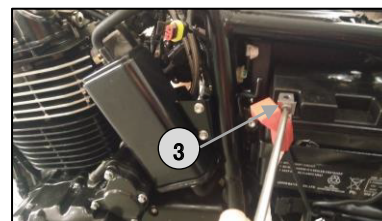
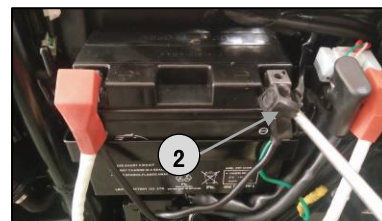
Mit einem Spannungsmesser prüfen, dass die Batteriespannung nicht unter 12,5 V liegt.

Andernfalls benötigt die Batterie einen Nachladezyklus. Ein Batterieladegerät mit konstanter Spannung verwenden. Zuerst das ROTE Pluskabel an den Pluspol der Batterie, dann das SCHWARZE Minuskabel an den Minuspol anklemmen.

Die Ruhespannung regelt sich erst nach ein paar Stunden auf einen konstanten Wert. Es wird daher empfohlen, diesen Wert NICHT sofort nach dem Laden oder Entladen der Batterie zu messen.

Vor dem erneuten Einbau in das Fahrzeug immer den Ladezustand der Batterie kontrollieren.

Die Batterie muss sauber gehalten und die Batteriepole müssen mit Fett geschützt werden.





⚠ ACHTUNG

Die Batterie enthält Schwefelsäure. Einen Kontakt mit Haut, Augen und Kleidung unbedingt vermeiden.

ABHILFEN:

KONTAKT MIT DER HAUT: Mit viel Wasser abspülen.

VERSCHLUCKEN: Viel Wasser trinken. Sofort einem Arzt rufen.

Kein Erbrechen erzeugen.

KONTAKT MIT DEN AUGEN: Mindestens 15 Minuten lang ausspülen und einen Arzt rufen

⚠ ACHTUNG

Wird das Fahrzeug nicht genutzt, muss die Batterie trotzdem, mindestens alle 3 Wochen, mit einem langsamen Ladezyklus geladen werden (Batterien mit 12 V-14 Ah: 1,4 A über 10 Stunden).

⚠ ACHTUNG

Die Batterien erzeugen explosive Gase. Beim Laden oder bei Nutzung in geschlossenen Räumen muss daher für ausreichende Lüftung gesorgt werden.

Wenn ein Batterieladegerät verwendet wird, muss es vor dem Einschalten an die Batterie angeklemt werden. Damit wird eine Funkenbildung an den Batteriepolen vermieden, die das in der Batterie enthaltene Gas entzünden könnte.

SICHERUNGEN

Bei schlecht funktionierenden Sicherungen kann es zu Störungen am Motorrad kommen.

Um an den Sicherungskasten zu gelangen, die linke Seitenabdeckung abnehmen.

Um Kurzschlüsse zu vermeiden, den Ein/Aus-Schalter auf OFF stellen, BEVOR Tätigkeiten an den Sicherungen vorgenommen werden.

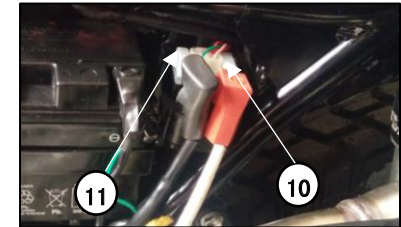
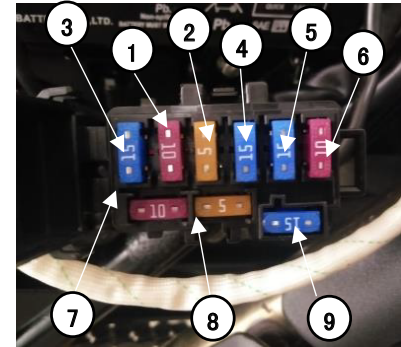
• Keine Sicherungen mit einer anderen Leistung als die ursprünglich vorgesehene (Original-Sicherung) verwenden.

- 1) 10 A-Sicherung ABS-Sicherung.
- 2) 5A-Sicherung ABS-Sicherung.
- 3) 15A-Sicherung ABS-Sicherung.
- 4) 15 A-Sicherung

Blinker, Hupe, Armaturenbrett, Positionsleuchten, Bremslicht, ECU, Leistungsrelais (Benzinpumpe, Leerlauf, Einspritzpule, Lambdasonde, Entlüftungsventil).

- 5) Hauptsicherung 15 A
Ersatzsicherung.
- 6) NOT-AUS-Schalter für Motorstopp
Sicherung 10 A
- 7) 10 A-Sicherung
Ersatzsicherung.
- 8) 5 A-Sicherung
Ersatzsicherung.

- 9) 15A-Sicherung
Ersatzsicherung.
- 10) 30 A-Sicherung
Ersatzsicherung.
- 11) 30A-Sicherung
Ersatzsicherung.



WECHSEL DER SCHEINWERFERLAMPEN

- Der Scheinwerfer (1) ist vom Typ mit LED-Technologie; bei Funktionsausfall muss die gesamte Einheit ersetzt werden.



LAMPENWECHSEL BLINKER

- Die Blinker (1) sind vom Typ mit LED-Technologie. Wenn Sie nicht funktionieren, müssen sie ersetzt werden.



LAMPENWECHSEL RÜCKLICHT / KENNZEICHENBELEUCHTUNG

- Das Rücklicht (1) / die Kennzeichenbeleuchtung (2) ist vom Typ mit LED-Technologie. Wenn Sie nicht funktionieren, müssen sie ersetzt werden.



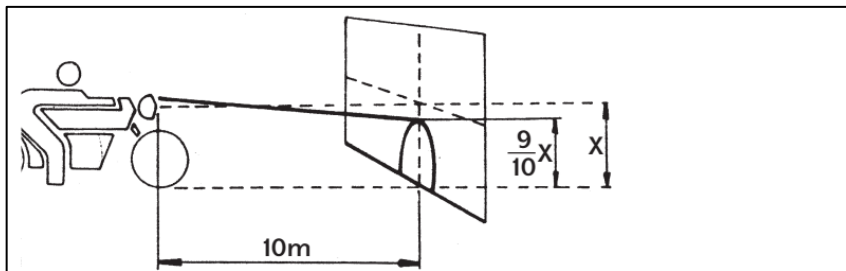
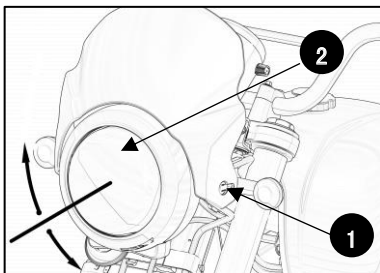
EINSTELLEN DES SCHEINWERFERS

Zur Kontrolle der richtigen Scheinwerferausrichtung das Motorrad mit richtigem Reifendruck und mit einer Person auf der Sitzbank perfekt senkrecht zu seiner Längsachse in einer Entfernung von 10 Metern von einer Wand oder einem Schirm aufstellen. Dann eine waagerechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte Linie, die auf der Längsachse des Fahrzeugs liegt, anzeichnen.

Diesen Vorgang nach Möglichkeit an einem schattigen Ort durchführen. Bei eingeschaltetem Abblendlicht sollte die Oberkante zwischen dunkler und beleuchteter Zone bei $\frac{9}{10}$ der Scheinwerfermitte vom Boden liegen.

Die Höhe der Scheinwerfer kann folgendermaßen eingestellt werden:

- Die beiden Schrauben (1) lösen.
- Die Position des Scheinwerfers (2) einstellen und anschließend die Schrauben (1) festziehen.



ANHANG**LÄNGERE STILLSTANDZEITEN**

Soll das Motorrad für längere Zeit nicht verwendet werden, muss es wie folgt vorbereitet werden:

- Das Motorrad vollständig reinigen.
- Den Kraftstoff aus dem Tank ablassen.
- Den Tank mit einem Kraftstoff-/Stabilisator-Gemisch füllen.

**ACHTUNG**

Den abgelassenen Kraftstoff nie in der Umwelt entsorgen und den Motor nicht in geschlossenen Räumen laufen lassen.

- Die Sekundärtriebwerke und alle Kabel schmieren.
- Alle unlackierten Metalloberflächen mit Öl besprühen, um Rostbildung zu verhindern. Darauf achten, dass kein Öl auf Gummiteile oder Bremsen gelangt.
- Das Motorrad auf eine Halter oder einen Ständer stellen, so dass beide Räder vom Boden angehoben sind (ist das nicht möglich, müssen Bretter unter die Räder gelegt werden, damit vermieden wird, dass die Reifen mit Feuchtigkeit in Kontakt bleiben).
- Um zu vermeiden, dass Feuchtigkeit eindringt, einen Plastikbeutel über das Auspuffrohr ziehen.
- Das Fahrzeug abdecken, um es vor Staub und Schmutz zu schützen.

Um das Motorrad nach der Lagerung wieder betriebsbereit zu machen:

- Sicherstellen, dass die Zündkerze festgezogen ist.
- Den Kraftstofftank füllen.
- Den Motor laufen lassen, um das Öl zu erwärmen, anschließend das Öl ablassen.
- Mit frischem Öl füllen.
- Alle im Abschnitt „Kontrollen und Einstellungen“ erwähnten Punkte durchgehen (Anhang A).
- Alle im Abschnitt „Schmierung“ angegebenen Punkte schmieren (Anhang A).

REINIGUNG

Vor der Motorradwäsche müssen folgende Teile auf geeignete Weise geschützt werden:

- a) Die hintere Öffnung des Auspuffrohrs.
- b) Die Ansaugöffnung des Luftfilters.

DAS MOTORRAD NIEMALS MIT HOCHDRUCKSTRAHLEN REINIGEN!

Nach der Motorradwäsche:

- Die im „Wartungsplan“ angegebenen Punkte schmieren (Anhang A).
- Den Motor kurz warmlaufen lassen.
- Vor dem Losfahren mit dem Motorrad die Bremsen testen.

**ACHTUNG**

Die Bremscheiben dürfen niemals gewachst oder geschmiert werden. Ein Verlust der Bremswirkung und ein Unfall können die Folge sein. Die Scheibe mit Lösungsmitteln wie z. B. Aceton reinigen.

INSPEKTIONEN VOR DER AUSLIEFERUNG

Beschreibung	Arbeitsmaßnahme	Übergabeinspektion
Motoröl	Füllstand prüfen	<input type="checkbox"/>
Zündkerzen	Kontrolle / Austausch	<input type="checkbox"/>
Drosselklappengehäuse	Kontrolle und Einstellung	<input type="checkbox"/>
Bremsen / Kupplung	Funktion prüfen	<input type="checkbox"/>
Bremsen	Leitungen auf Lecks prüfen	<input type="checkbox"/>
Gassteuerung	Funktion prüfen	<input type="checkbox"/>
Gassteuerung	Kontrolle / Spieleinstellung	<input type="checkbox"/>
Übertragungssysteme und Bowdenzüge	Kontrolle / Einstellung	<input type="checkbox"/>
Antriebskette	Kontrolle / Einstellung	<input type="checkbox"/>
Reifen	Reifendruck prüfen	<input type="checkbox"/>
Seitenständer	Funktion prüfen	<input type="checkbox"/>
Seitenständerschalter	Funktion prüfen	<input type="checkbox"/>
Elektrische Ausrüstung	Funktion prüfen	<input type="checkbox"/>
Armaturenbrett	Funktion prüfen	<input type="checkbox"/>
Lichter/Leuchtanzeigen	Funktion prüfen	<input type="checkbox"/>
Hupe	Funktion prüfen	<input type="checkbox"/>
Scheinwerfer	Funktion prüfen	<input type="checkbox"/>

Zündschalter	Funktion prüfen	<input type="checkbox"/>
Schlösser	Funktion prüfen	<input type="checkbox"/>
Schrauben und Muttern	Kontrolle / Anzug	<input type="checkbox"/>
Kontrolle Leitungsschellen	Kontrolle / Anzug	<input type="checkbox"/>
Allgemeine Schmierung		<input type="checkbox"/>
Hauptabnahmeprüfung		<input type="checkbox"/>



SWM

ITALY - 1971

ANHANG A

SIX DAYS	TABELLE FÜR DIE PROGRAMMIERTE WARTUNG (WIRD BEIM SWM-HÄNDLER DURCHFÜHRT)				
MOTOR					
	1000 km	7.500 km	12.500 km	17.500 km	22.500 km
VENTILE	C (*)	C (*)	C (*)	C (*)	C (*)
DEKOMPRESSOR			C		C
STEUERKETTE			C		S
ZÜNDKERZE			S		S
KAPPE DER ZÜNDKERZE		C	C	C	C
MOTORÖL	S	S	S	S	S
MOTORÖLFILTERPATRONE	S		S		S
KRAFTSTOFFZUFUHR		C	C	C	C
EINSPRITZSYSTEM		C	C	C	C
KRAFTSTOFFFILTER			S		
KUPPLUNG	C	C	C	C	C
LUFTFILTER		S	S	S	S

C: KONTROLLE

C (*): SPIELKONTROLLE

S: AUSTAUSCH



SIX DAYS	TABELLE FÜR DIE PROGRAMMIERTE WARTUNG (WIRD BEIM SWM-HÄNDLER DURCHFÜHRT)				
FAHRGESTELL					
	1000 km	7.500 km	15.000 km	22.500 km	30.000 km
BREMSFLÜSSIGKEIT	C	C	S	C	S
VERSCHLEISS DER BREMSBELÄGE	C		C		C
BOWDENZÜGE	C	C	C	C	C
GASGRIFF	C	C	C	C	C
REIFENDRUCK UND -VERSCHLEISS	C	C	C	C	C
HÖHE SCHEINWERFERSTRAHL	C	C	C	C	C
LICHTER/ANZEIGEN/HUPE	C	C	C	C	C
BATTERIE	C	C	C	C	C
SPANNUNG DER RADSPEICHEN	C	C	C	C	C
SPIEL DER LENKKOPFLAGER	C	C	C	C	C
SEKUNDÄRE ANTRIEBSKETTE/KETTENSPIELROLLEN	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L
GETRIEBEABTRIEBSRAD/KETTENBLATT	C	C	C	C	C
SEITENSTÄNDERSCHRAUBEN	C	C	C	C	C
RADNABENLAGER		C	C	C	C
VORDERGABEL		C	C	S/R	C
ALLGEMEINER ANZUG VON MUTTERN UND SCHRAUBEN	C	C	C	C	C

SIX DAYS	TABELLE FÜR DIE PROGRAMMIERTE WARTUNG (WIRD BEIM SWM-HÄNDLER DURCHGEFÜHRT)				
SCHMIERUNG/FETTUNG	L	L	L	L	L
AUSPUFFANLAGE	C	C	C	C	C
SCHMIERSYSTEM	C	C	C	C	C

C: KONTROLLE

L: SCHMIEREN

R: ÜBERHOLUNG VORDERGABEL

S: AUSTAUSCH

HINWEIS:

Bei jedem Ausbau die Dichtungen ersetzen.

Die Schrauben und Muttern austauschen, wenn sie verschlissen sind.

Allgemeine Kontrolle nach Fahrten auf Schlamm oder Sand.



SWM

ITALY - 1971



SUMARIO		CONTROLES PRELIMINARES.....	27
PRESENTACIÓN.....	4	INSTRUCCIONES PARA EL RODAJE.....	27
ADVERTENCIAS IMPORTANTES.....	4	LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS.....	27
IMPORTANTE.....	5	SUBIDA/BAJADA PILOTO Y PASAJERO.....	29
PRECAUCIONES PARA NIÑOS.....	5	AJUSTE DE LOS ESPEJOS RETROVISORES.....	31
GUÍA SEGURA Y SEGURIDAD DE LA MOTOCICLETA.....	6	ARRANQUE DEL MOTOR.....	32
DATOS DE IDENTIFICACIÓN.....	8	NOTA IMPORTANTE EN CASO DE ARRANQUES EN FRÍO A TEMPERATURAS BAJAS.....	33
MANDOS E INSTRUMENTOS.....	9	PARADA DE LA MOTOCICLETA Y DEL MOTOR.....	33
VISTA MOTOCICLETA LADO DERECHO.....	9	PARADA DEL MOTOR EN EMERGENCIA.....	34
VISTA MOTOCICLETA LADO IZQUIERDO.....	10	MANTENIMIENTO Y REGULACIONES PERIÓDICAS.....	35
MANDOS E INSTRUMENTOS.....	11	DESMONTAJE DE LOS PANELES LATERALES.....	35
INSTRUMENTO COMBINADO.....	15	NIVEL DE ACEITE DEL MOTOR-TRANSMISIÓN.....	35
INDICADORES DE ADVERTENCIA Y SEÑALIZACIÓN.....	15	CAMBIO DEL FILTRO DE ACEITE DEL MOTOR.....	35
VELOCÍMETRO.....	16	CONTROL Y/O SUSTITUCIÓN DEL FILTRO DE AIRE.....	37
APÉNDICE: LISTA DE DTC.....	17	CONTROL DE LA BUJÍA.....	37
MANDOS.....	21	NEUMÁTICOS.....	38
LLAVE DE ENCENDIDO.....	21	AJUSTE DEL CABLE DE MANDO DEL ACELERADOR.....	39
BLOQUEO DE LA DIRECCIÓN.....	21	CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO DELANTERO.....	40
CONMUTADOR DERECHO EN EL MANILLAR.....	22	CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO TRASERO.....	40
CONMUTADOR IZQUIERDO EN EL MANILLAR.....	22	CONTROL DEL DESGASTE DE LAS PASTILLAS DE FRENO.....	41
MANDO DEL ACELERADOR.....	22	LIMPIEZA PASTILLAS.....	41
MANDO FRENO DELANTERO.....	22	MONTAJE PASTILLAS.....	41
MANDO DEL EMBRAGUE.....	23	LIMPIEZA DISCO.....	41
MANDO FRENADA COMBINADA.....	23	DESGASTE DISCO FRENO.....	42
MANDO DE CAMBIO DE MARCHAS.....	24	AJUSTE DE LA POSICIÓN DEL PEDAL DE LA FRENADA COMBINADA.....	42
COMBUSTIBLE.....	24	AJUSTE DE LA CARRERA EN VACÍO DEL FRENO TRASERO.....	42
CABALLETE LATERAL.....	26	AJUSTE DE LA COMPRESIÓN DE LA SUSPENSIÓN DELANTERA.....	43
INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA.....	27	AJUSTE DE LA PRECARGA DE LOS MUELLES AMORTIGUADORES TRASEROS.....	43



CONTROL DE LA FUNCIONALIDAD DE LA HORQUILLA	44
CONTROL DE LOS COJINETES DE LA DIRECCIÓN	44
LIMPIEZA Y LUBRICACIÓN DE LA CADENA	45
CONTROL DEL ESTADO DE DESGASTE DE LA CADENA/PIÑÓN/CORONA	45
AJUSTE DE LA CADENA	46
LIMPIEZA DEL TUBO "BLOW-BY"	46
AJUSTE DEL EMBRAGUE	47
DESMONTAJE DE LA RUEDA DELANTERA	48
REENSAMBLAJE DE LA RUEDA DELANTERA	48
DESMONTAJE DE LA RUEDA TRASERA	49
UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS	50
SISTEMA DE ENCENDIDO	50
BATERÍA	54
CARGADOR DE BATERÍA	54
SUSTITUCIÓN DE LAS BOMBILLAS DEL FARO DELANTERO	57
SUSTITUCIÓN DE LA BOMBILLA DEL FARO TRASERO / LUZ DE MATRÍCULA	57
SUSTITUCIÓN DE LA LÁMPARA DEL INTERMITENTE	57
REGULACIÓN FARO DELANTERO	58
APÉNDICE	59
INACTIVIDAD PROLONGADA	59
LIMPIEZA	59
INSPECCIÓN PREVIA A LA ENTREGA	60
APÉNDICE A	61

PRESENTACIÓN

¡Bienvenidos a la familia motociclista SWM!

Su nueva motocicleta SWM ha sido diseñada y fabricada para ser la mejor en su categoría.

Las instrucciones de este documento pretenden ser una guía sencilla y clara para el mantenimiento de la motocicleta.

Siga las instrucciones atentamente para obtener las máximas prestaciones y una experiencia placentera con su motocicleta. El manual del propietario contiene instrucciones para el cuidado y el mantenimiento de la motocicleta por parte del propietario.

Las actividades principales de reparación y mantenimiento requieren la intervención de mecánicos expertos y el uso de herramientas y equipos adecuados.

Su concesionario SWM cuenta con las instalaciones, la experiencia y las piezas originales necesarias para prestar adecuadamente este valioso servicio.

Este “Manual del propietario” forma parte integral de la motocicleta y como tal debe conservarse junto a la misma incluso en caso de reventa.

Esta motocicleta usa componentes diseñados y realizados gracias a sistemas y tecnologías de vanguardia.

Para asegurar un funcionamiento sin problemas del vehículo, resulta necesario cumplir la tabla de inspección y mantenimiento que figura en el Apéndice A.

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

Los modelos SIX DAYS son motocicletas para uso en CARRETERA. Se garantiza que se entregan libres de defectos de funcionamiento y están cubiertas por la garantía legal, siempre que SE MANTENGA LA CONFIGURACIÓN ESTÁNDAR y se respete la tabla de mantenimiento sugerida, que se muestra en el Apéndice A.



IMPORTANTE

Para mantener la "Garantía de funcionalidad" del vehículo, el Cliente debe respetar el programa de mantenimiento indicado en el manual de usuario efectuando las inspecciones indicadas en los concesionarios autorizados SWM.

Los costes de sustitución de las piezas y de la mano de obra necesaria para respetar el plan de mantenimiento corre a cargo del Cliente.

NOTA

la garantía QUEDA ANULADA en caso de alquiler de la motocicleta.

Prerrequisito importante

Leer atentamente el presente manual prestando especial atención a las declaraciones precedidas por las siguientes palabras:



ATENCIÓN

Indica la posibilidad de sufrir graves lesiones personales, incluso hasta el peligro de muerte en el caso de inobservancia de las instrucciones.



ADVERTENCIA

Indica la posibilidad de sufrir lesiones personales o provocar daños al vehículo en caso de inobservancia de las instrucciones.

Nota

Proporciona información útil adicional.

Sustitución de las piezas

En caso de sustitución de las piezas, utilizar exclusivamente recambios originales SWM.



ATENCIÓN

Tras una colisión, inspeccionar atentamente la motocicleta. Asegurarse de que el mando del acelerador, los frenos, el embrague y todos los demás sistemas no hayan sufrido daños. Conducir una motocicleta dañada puede provocar un accidente grave.



ATENCIÓN

No poner en marcha la motocicleta ni trabajar en la misma sin llevar puesta indumentaria de protección adecuada. Llevar siempre casco, botas, guantes, gafas protectoras y otra indumentaria adecuada.

PRECAUCIONES PARA NIÑOS



ATENCIÓN:

- Estacionar el vehículo donde no pueda resultar golpeado o dañado con facilidad.
- Los golpes, aunque sean involuntarios, pueden provocar la caída del vehículo con el consiguiente peligro para las personas, especialmente para los niños.
- Para evitar caídas accidentales del vehículo, no aparcar nunca la motocicleta sobre un terreno blando o irregular ni tampoco sobre asfalto recalentado por el sol.
- El motor y los tubos de escape se calientan considerablemente durante la conducción. Para evitar quemaduras graves, estacionar siempre la motocicleta en un lugar donde las personas o los niños no puedan alcanzar fácilmente estas partes.

GUÍA SEGURA Y SEGURIDAD DE LA

MOTOCICLETA

Enumeramos a continuación algunos principios básicos para una conducción segura de su moto.

- Recuerden que su seguridad y la seguridad del pasajero está por encima de todo. Llegar sanos y salvos al final del viaje debe ser el objetivo principal.
- El piloto y el pasajero deben usar indumentaria adecuada de protección como monos, guantes, calzado y cascos homologados para su uso en motociclismo.
- La posición del piloto en la moto debe permitirle la mayor visibilidad posible de la carretera que se está recorriendo.
- Conducir la moto con prudencia, determinar la velocidad en función del tráfico y del tipo de conformación de la carretera. Una conducción fluida permite valorar los peligros y establecer las trayectorias en curva de manera más precisa.
- Prestar siempre atención a los carteles de señalización y modular la velocidad en función de las indicaciones.
- Respetar siempre los límites de velocidad.
- Valorar siempre las condiciones de la calzada y modular la velocidad en función de las mismas.
- Limitar la velocidad en caso de lluvia y, sobre todo, en caso de presencia de charcos de agua en el asfalto.
- Cuando se conduzca sobre superficies mojadas o sobre superficies con escasa adherencia (nieve, hielo, barro, etc.), mantener una velocidad moderada evitando frenadas bruscas o maniobras improvisadas.

- Mantener una distancia segura con respecto a los vehículos precedentes.
- Antes de efectuar un adelantamiento, verificar que no haya obstáculos delante del vehículo que deban adelantar y controlar siempre mediante los espejos retrovisores que no haya otros vehículos que lleguen por detrás.
- Frenar utilizando simultáneamente tanto el freno delantero como el trasero: esto contribuye a mantener la estabilidad del vehículo.
- Soltar gradualmente el embrague cuando se bajan las marchas.
- Si notan cansancio o somnolencia, deténganse a descansar.
- Bajar las marchas en los siguientes casos:

En los tramos de descenso y en las frenadas para aumentar la acción de frenado mediante la compresión del motor; usar solamente los frenos cuesta abajo podría provocar el sobrecalentamiento de las pastillas de los frenos limitando la acción de frenado;

En los tramos en subida o llanos, cuando la marcha no sea adecuada para la velocidad de la motocicleta (marcha larga y baja velocidad).



ATENCIÓN

Bajar una marcha cada vez; el paso a la marcha inferior, bajando más de una marcha por vez, podría causar un embalamiento del motor y/o el bloqueo de la rueda trasera.

- No apagar el motor cuando se procede cuesta abajo.
- Cuando se conduzca con el pasajero, aumentar las distancias con respecto a los vehículos precedentes y considerar el peso cuando se frene y cuando resulte necesario efectuar una curva o un adelantamiento.
- La posición de conducción del conductor y del pasajero son importantes para el control del vehículo.
- Durante la marcha, para mantener el control de la motocicleta deben mantenerse ambas manos en el manillar y ambos pies en los estribos reposapiés.
- El pasajero debe sujetarse siempre con ambas manos al conductor o a la manija, o mantener ambos pies en los estribos reposapiés correspondientes. No transportar jamás un pasajero si no puede colocar firmemente ambos pies en los estribos reposapiés correspondientes.
- No conducir jamás bajo la influencia del alcohol o de drogas.
- Esta motocicleta ha sido diseñada exclusivamente para el uso en carretera. No es adecuada para uso todoterreno.
- No utilizar correas, cuerdas, etc. para fijar el equipaje.

Utilizar solo bolsas homologadas adecuadas para el tipo de motocicleta.

- La carga máxima transportable (piloto, pasajero y equipaje) no puede superar los 319 kg.
- En ningún caso el peso del equipaje debe superar los 10 kg.

Sistema antibloqueo de frenos - ABS

El ABS es un sistema electromecánico de asistencia a la frenada:

Evita que las ruedas se bloqueen al frenar y ayuda a mantener el vehículo estable cuando la superficie de la carretera está resbaladiza, mojada o sucia.

Cuando las condiciones de adherencia a la carretera son adversas, el sistema puede actuar para ampliar la distancia de frenado (por ejemplo, cuando hay grava en la carretera o el firme está resbaladizo). En cualquier caso, proporciona la distancia mínima requerida para esa superficie de carretera en particular.

La instalación de un sistema ABS no debe dar lugar a una conducción descuidada. El piloto debe tomar siempre todas las precauciones en la carretera.

- Utilizar siempre las pastillas y neumáticos recomendados para garantizar el correcto funcionamiento del sistema ABS.

Riesgos asociados a la emisión de monóxido de carbono

Los gases de escape contienen monóxido de carbono, un gas incoloro e inodoro. La inhalación de monóxido de carbono puede provocar pérdida de conciencia e incluso la muerte. Si el motor se pone en marcha en ambientes total o parcialmente cerrados, el aire que se respira puede contener una cantidad peligrosa de monóxido de carbono. No arrancar nunca la motocicleta en el interior de un garaje o en otros lugares cerrados.



ATENCIÓN

El monóxido de carbono es un gas tóxico. La inhalación de monóxido de carbono puede provocar pérdida de conciencia e incluso la muerte.

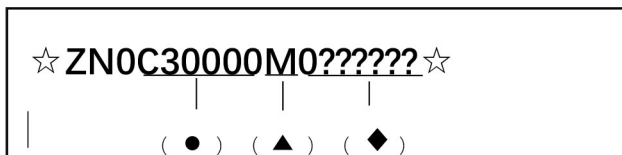
Evitar todas las zonas o actividades que puedan exponer al monóxido de carbono.

DATOS DE IDENTIFICACIÓN

El número de identificación del motor está estampado en la parte superior del cárter, mientras que el número de serie del vehículo o el número de identificación del vehículo están estampados en el tubo de dirección del bastidor.

A la hora de efectuar pedidos de piezas de recambio o de solicitar información sobre su motocicleta, indicar siempre, apuntándolo incluso en este manual de instrucciones, el número estampado en el bastidor.

VIN

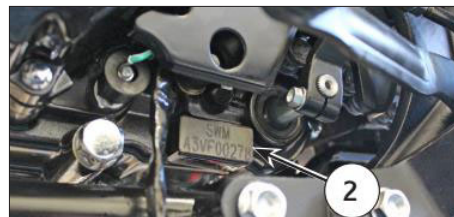
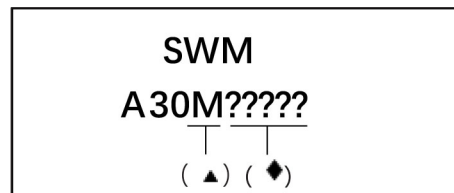


NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO

El número de serie completo de 17 dígitos (1), o número de identificación del vehículo, se encuentra en el lado derecho del tubo de dirección.

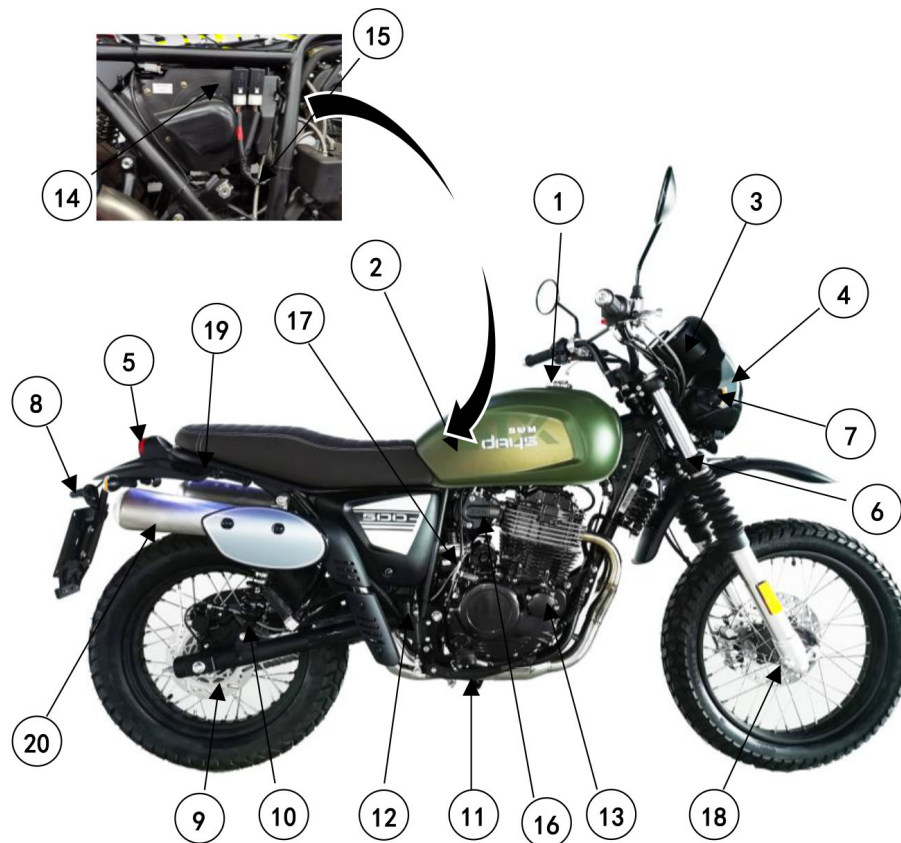
- (●) = Designación del modelo
- (▲) = Año del modelo
- (◆) = N.º progresivo

NÚMERO DEL MOTOR



1. Número de serie del chasis 2. Número de motor

MANDOS E INSTRUMENTOS



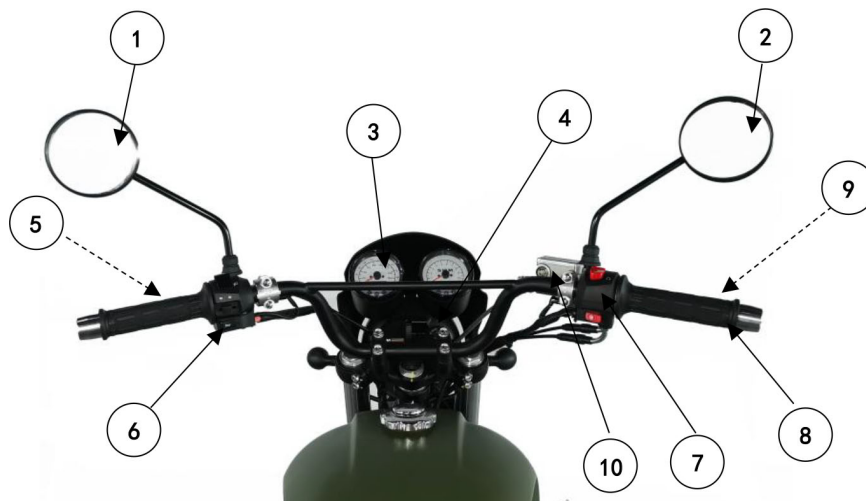
VISTA MOTOCICLETA LADO DERECHO

- 1) Tapón del depósito de combustible
- 2) Depósito de combustible
- 3) Panel de instrumentos
- 4) Faro delantero
- 5) Faro trasero
- 6) Claxon
- 7) Intermitentes delanteros.
- 8) Intermitentes traseros.
- 9) Disco freno trasero
- 10) Pinza freno trasero
- 11) Pedal del freno trasero
- 12) Bomba del freno trasero
- 13) Filtro de aceite del motor
- 14) Filtro de aire
- 15) Varilla de medición de aceite del motor
- 16) Cuerpo de mariposa
- 17) Unidad de control del ABS
- 18) Dispositivo de ajuste hidráulico de la horquilla
- 19) Manija del pasajero
- 20) Silenciadores de escape



VISTA MOTOCICLETA LADO IZQUIERDO

- 1) Caballete lateral
- 2) Disco freno delantero
- 3) Pinza freno delantero
- 4) Pedal de cambio de marchas
- 5) Batería
- 6) Fusibles
- 7) Sillín
- 8) Depósito
- 9) Cadena de transmisión
- 10) Radiador de aceite
- 11) Contactor con fusible principal
- 12) Tuerca anular de ajuste de la precarga del muelle del amortiguador trasero

**MANDOS E INSTRUMENTOS**

- 1) Espejo retrovisor izquierdo
- 2) Espejo retrovisor derecho
- 3) Velocímetro
- 4) Cuentarrevoluciones
- 5) Bloque de encendido/bloqueo de la dirección
- 6) Conmutador izquierdo
- 7) Maneta del embrague
- 8) Conmutador derecho
- 9) Empuñadura giratoria del acelerador
- 10) Maneta del freno delantero
- 11) Depósito de líquido del freno delantero

DATOS TÉCNICOS

MOTOR

Tipo	monocilíndrico de 4 tiempos, refrigerado por aire
Diámetro interior del cilindro	90 mm.
Carrera.....	70 mm.
Cilindrada	445 cm ³
Relación de compresión	9,5:1
Arranque	eléctrico

SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN

Tipo	árbol de levas único en culata
Juego de válvulas (con el motor frío)	
Admisión	0,07-0,10 mm.
Escape.....	0,08-0,12 mm.

LUBRICACIÓN

Tipode cárter seco con bomba de lóbulos y filtro de cartucho y radiador de aceite

ENCENDIDO

Tipo	Electrónico
Tipo de bujía	NGK DPR 8Z
Distancia entre electrodos de la bujía.....	0,6-0,8 mm.

ALIMENTACIÓN

TipoAlimentación de inyección electrónica

TRANSMISIÓN PRIMARIA

Engranaje de piñón de accionamiento	24
Corona del embrague	64
Relación de transmisión	2,667

EMBRAGUE

Tipo multidisco en baño de aceite con control del filtro

CAMBIO VELOCIDAD

Tipo	con engranajes siempre fijos
Relaciones de transmisión	
1a velocidad	2,917 (35/12)
2a velocidad	2,067 (31/15)
3a velocidad.....	1,556 (28/18)
4a velocidad	1,300 (26/20)
5a velocidad	1,043 (24/23)
6a velocidad	0,917(22/24)

TRANSMISIÓN SECUNDARIA

Piñón de transmisión	Z 15
Corona en la rueda	Z 40
Relación de transmisión	2,666
Dimensiones de la cadena de transmisión	5/8" x 1/4"



RELACIONES FINALES

1a velocidad	20,749
2a velocidad	14,703
3a velocidad	11,068
4a velocidad	9,246
5a velocidad	7,420
6a velocidad	6,523

CHASIS

Tipo monoviga, doble cuna

SUSPENSIÓN DELANTERA

Tipo hidráulica con horquilla invertida, barras \varnothing 43.

SUSPENSIÓN TRASERA

Tipo amortiguador hidráulico doble
(regulable en modo precarga y extensión)

FRENO DELANTERO

Tipo disco fijo 260 mm, con control hidráulico y pinza flotante

FRENO TRASERO

Tipo disco fijo \varnothing 220, con control hidráulico y pinza flotante

LLANTAS

Tipo acero -1,85"x19"
Trasera acero -3,00"x17"

NEUMÁTICOS

Delantero	100/90 -19"
Trasero	130/80 -17"

Presión del neumático en frío

Delantero	
Solo piloto	1,8 psi
Piloto y pasajero	2,0 psi
Trasero	
Solo piloto	2,0 psi
Piloto y pasajero	2,2 psi

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDAD

Distancia entre ejes	1.460 mm
Longitud total	2.170 mm
Ancho total810 mm
Altura total	1.190 mm
Altura del sillín	875 mm
Peso listo para marchar, sin combustible	158 kg
Capacidad del depósito de combustible incluida la reserva	15 l
Reserva carburante (indicador encendido)	2,5 l

Aceite de la transmisión

Sustitución de aceite y filtro de aceite 2,7 kg

Sustitución de aceite 2,5 kg

TABLA DE LUBRICACIÓN, SUMINISTROS

Aceite lubricación motor, cambio de marchas, transmisión primaria

SHELL SL 10W40

Líquido del sistema de frenos

MOTUL DOT 4

Lubricación con grasa

MOTUL GREASE 100

Lubricación de la cadena de transmisión final

MOTUL CHAIN LUBE

Aceite horquilla delantera

MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Aceite para amortiguador trasero

MOTUL SHOCK OIL FL







Protector contactos eléctricos

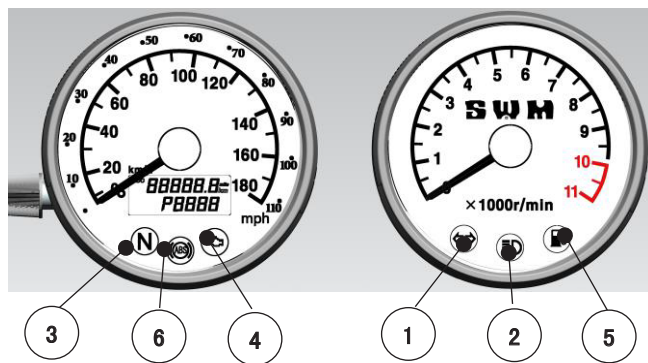
MOTUL EZ LUBE



INSTRUMENTO COMBINADO

INDICADORES DE ADVERTENCIA Y SEÑALIZACIÓN

- 1) Indicador de los intermitentes. 
- 2) Indicador de luz de carretera 
- 3) Indicador de cambio de marcha en punto muerto 
- 4) Indicador de anomalía del motor 
- 5) Indicador de reserva de combustible 
- 6) Indicador del ABS 



INDICADOR DE LOS INTERMITENTES “”

El indicador parpadea cuando se activa el intermitente derecho o izquierdo mediante la respectiva maneta situada en el conmutador izquierdo.

INDICADOR DE LUZ DE CARRETERA “”

El indicador se ilumina cuando se activa la luz de carretera mediante el mando colocado en el conmutador izquierdo.

INDICADOR DE CAMBIO DE MARCHA EN PUNTO MUERTO “”

El indicador se ilumina cuando la palanca del cambio está en posición de punto muerto (ninguna marcha activada).

INDICADOR DE ANOMALÍA DEL MOTOR “”

Cuando se gira la llave de encendido, la unidad de control del motor realiza un autodiagnóstico, el indicador se ilumina durante unos segundos y después se apaga si no se encuentra ninguna anomalía.

Si el indicador se ilumina durante el funcionamiento del motor, indica que existe una anomalía en el motor o en el sistema de inyección.

- Detenerse y apagar el motor.
- Esperar unos minutos y volver a arrancar el motor. Si el indicador se ilumina nuevamente, dirigirse al concesionario SWM más cercano para comprobar el sistema de autodiagnóstico.

INDICADOR DE RESERVA DE COMBUSTIBLE “”

Quando se gira la llave de encendido, el indicador se ilumina durante unos segundos y después se apaga. Si el indicador se ilumina durante el uso de la motocicleta, indica que el combustible ha alcanzado el nivel de reserva (3 litros) y se debe repostar combustible con la mayor prontitud posible.

INDICADOR DE ANOMALÍA DEL SISTEMA ABS “”

Quando se gira la llave, la unidad de control del ABS realiza un autodiagnóstico, el indicador se ilumina durante unos segundos y después se apaga, lo que indica que no existe ninguna anomalía.

Si el indicador, en cambio, se ilumina durante el funcionamiento de la motocicleta, indica que existe una anomalía en el sistema de frenado ABS:

- Detenerse y apagar el motor.
- Esperar unos minutos y volver a arrancar el motor.

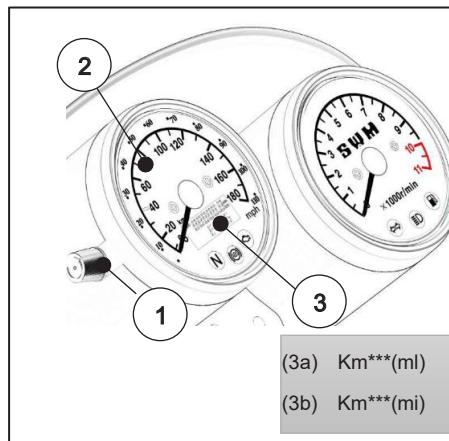
Si el indicador se ilumina nuevamente, dirigirse al concesionario SWM más cercano para comprobar el sistema ABS.

VELOCÍMETRO

- 1) Botón de puesta a cero del recuento parcial de km o millas/cambio de escala (km o mi)
- 2) Velocímetro
- 3) Pantalla

El instrumento está compuesto por un velocímetro (2) con dos escalas (km/h o mph) y por una pantalla (3) que muestra, en la parte superior (3a), los km o millas totales recorridos (dato que no se puede poner a cero), y en la parte inferior (3b), el recuento parcial de km o millas recorridos desde la última puesta a cero.

: Para poner a cero el recuento parcial, pulsar el botón (1); para cambiar la escala de km a mi o viceversa, pulsar y mantener pulsado el botón (1).

**CUENTARREVOLUCIONES**

El instrumento cuentarrevoluciones permite que el piloto controle el número de revoluciones del motor. Mantener el régimen de revoluciones del motor por debajo de 8000 rpm.

**ATENCIÓN**

El motor puede romperse si se superan 8000 rpm.

MENSAJES DE ERROR

En caso de anomalía, en la pantalla (3) se indica el código de error correspondiente. Dirigirse al concesionario SWM más cercano para comprobar la anomalía. Para los códigos de error enumerados a continuación, realizar lo siguiente.

APÉNDICE: LISTA DE DTC

N.º	Sistema o componente	Código error	Descripción del error	Comportamiento del conductor
1	Sensor de refrigerante/ aceite	P0118	Alta tensión en el circuito del sensor de temperatura del refrigerante/aceite o circuito abierto	Detener el motor y comprobar si el sensor de temperatura del cilindro está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
2		P0117	Baja tensión en el circuito del sensor de temperatura del refrigerante/aceite	
3	Cilindro	P0116	Temperatura del cilindro constante	
4		P1116	Temperatura del cilindro demasiado alta	Detener el motor y comprobar si el sensor de temperatura del cilindro está conectado correctamente. Comprobar si hay suficiente refrigerante en el motor. Si el error persiste, solicitar asistencia.
5	Sensor de posición del cigüeñal (CKP)	P0336	Señal ruidosa del sensor CKP	Comprobar si el cable del sensor de posición del cigüeñal (normalmente, cable azul y blanco o verde y blanco) está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
6		P0335	Sin señal del sensor CKP	
7	Bobina de encendido	P2301	Bobina de encendido "A" en cortocircuito a alta tensión (primer cilindro)	Comprobar si el circuito de la bobina de encendido está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
8		P2300	Bobina de encendido "A" en cortocircuito a baja tensión (primer cilindro)/circuito abierto	
9	Sensor de posición del acelerador (TPS)	P0123	Alta tensión en el circuito del TPS	Comprobar si el sensor TPS está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
10		P0122	Baja tensión en el circuito del TPS o circuito abierto	
11	Válvula solenoide del depósito	P0459	Válvula solenoide del depósito en cortocircuito a alta tensión	Comprobar si el circuito de la válvula solenoide del depósito está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
12		P0458	Válvula solenoide del depósito en cortocircuito a baja tensión/circuito abierto	

N.º	Sistema o componente	Código error	Descripción del error	Comportamiento del conductor
13	Sensor de oxígeno delantero	P2A00	Fallo de activación de la señal del sensor de oxígeno delantero	
14		P00D1	Baja corriente en el circuito de calefacción del sensor de oxígeno delantero	Comprobar si el sensor de oxígeno delantero está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
15	Relé de la bomba de gasolina (FPR)	P0232	Alta tensión en el circuito de la bobina del FPR	Comprobar si el relé de la bomba de gasolina está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
16		P0231	Baja tensión en el circuito de la bobina del FPR o circuito abierto	
17	Sensor de oxígeno delantero	P014D	Respuesta lenta del sensor de oxígeno delantero de fino a grueso	Comprobar si el sensor de oxígeno delantero está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
18		P014C	Respuesta lenta del sensor de oxígeno delantero de grueso a fino	
19	Memoria de solo lectura de la ECU	P0601	Error de validación de la ROM del ECM	Retirar el ECM y volver a conectar. Si el error persiste, solicitar asistencia.
20	Inyector del primer cilindro	P0262	Inyector del primer cilindro en cortocircuito a alta tensión	Comprobar si el sensor de oxígeno delantero está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
21		P0261	Inyector del primer cilindro en cortocircuito a baja tensión/circuito abierto	
22	Presión de admisión	P3106	Baja presión de admisión en estado estacionario	Comprobar si el sensor de presión del colector de admisión está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
23	Sensor de presión absoluta del colector (MAP)	P0108	Alta tensión en el circuito del MAP	
24		P0107	Baja tensión en el circuito del MAP o circuito abierto	
25	Sensor de presión de admisión	P0105	Señal del sensor de presión de admisión	
26		P0109	Error de fluctuación de la señal del sensor de presión de admisión	



N.º	Sistema o componente	Código error	Descripción del error	Comportamiento del conductor
27	Sensor de temperatura de admisión	P0114	Error de fluctuación de la señal del sensor de temperatura de admisión	Comprobar si el sensor de temperatura del aire de admisión está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
28	Temperatura del aire de admisión	P0113	Alta tensión en el circuito del sensor IAT o circuito abierto	
29	Sensor (IAT)	P0112	Baja tensión en el circuito del sensor IAT	
30	Sensor de temperatura de admisión	P0111	Señal de sensor de temperatura de admisión atascado	
31	MIL	P0650	Funcionamiento defectuoso del circuito MIL	Comprobar si hay un error en el historial. Restablecer. Si el error persiste, solicitar asistencia.
32	Sensor de oxígeno delantero	P2195	PE del sensor de oxígeno delantero demasiado fino	Comprobar si el sensor de oxígeno delantero está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
33		P2196	Sensor de oxígeno delantero demasiado grueso cuando se corta el combustible para desaceleración	
34	Sensor de oxígeno	P0132	Alta tensión en el circuito O2S 1	
35		P0131	Baja tensión en el circuito O2S 1	
36	Primer cilindro	P0301	El primer cilindro no funciona	
37	Calentador del sensor de oxígeno	P0031	Baja tensión en el circuito del calentador de O2S o circuito abierto	
38		P0032	Alta tensión en el circuito del calentador de O2S	
39	Tensión del sistema	P0563	Alta tensión en el sistema	
40		P0562	Baja tensión en el sistema	

N.º	Sistema o componente	Código error	Descripción del error	Comportamiento del conductor
41	Sensor de velocidad del vehículo (VSS)	P0500	Sin señal del VSS	Comprobar si el sensor de velocidad del vehículo está conectado correctamente. Utilizar el multímetro para comprobar la tensión (normalmente, 12 V - 14,7 V). Si el error persiste, solicitar asistencia.
42	Válvula de compensación de aire secundario	P2257	Válvula de compensación de aire secundario en circuito abierto/cortocircuito a baja tensión	Comprobar si la válvula de compensación de aire secundario está conectada correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
43		P2258	Válvula de compensación de aire secundario en cortocircuito a alta tensión	
44	Diagnóstico del interruptor de punto muerto para estacionamiento	P0850	Error del interruptor de punto muerto para estacionamiento	Comprobar si el interruptor de punto muerto para estacionamiento está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
45	Tacómetro	P1693	Baja tensión en el circuito del tacómetro	Comprobar si el sensor de posición del cigüeñal está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.
46		P1694	Alta tensión en el circuito del tacómetro	
47	Sistema de control de ralentí	P0505	Error de control de la velocidad de ralentí	Comprobar si el circuito está conectado correctamente. Restablecer. Si el error persiste, solicitar asistencia.
48	Inyector	P0201	Funcionamiento defectuoso del circuito del inyector 1	Comprobar si el inyector 1 está conectado correctamente. Si el error persiste, solicitar asistencia.



MANDOS

LLAVE DE ENCENDIDO

La llave de encendido puede girarse en tres posiciones:

☺ Posición de arranque de la motocicleta (llave no extraíble).

⊗ Posición de extracción de la llave.

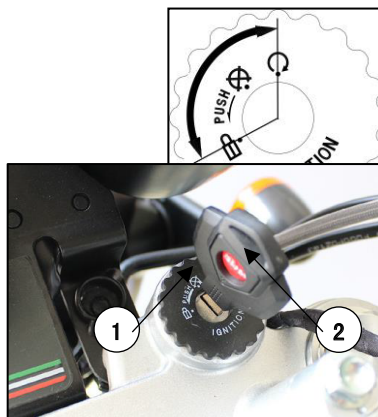
🔒 Posición de bloqueo de la dirección (llave extraíble)

Posición de extracción de la llave “⊗”

Cuando se gira la llave a la posición ⊗, el motor y las luces se apagan y se puede quitar la llave del bloque de encendido.

Posición de arranque “☺”

Desde la posición de extracción de la llave ⊗, girar la llave (2) en sentido horario hasta la posición de arranque ☺, las luces y la pantalla se encenderán y se podrá arrancar la motocicleta.



BLOQUEO DE LA DIRECCIÓN

La motocicleta está equipada con un bloqueo de la dirección ubicado en la cerradura (1) de la llave de encendido. Para bloquear la dirección, proceder del siguiente modo:



- Girar el manillar a la izquierda
- Introducir la llave (2) en la cerradura (1) en la posición ⊗.
- Presionar la llave (2) y girarla en sentido antihorario hasta la posición 🔒.
- Extraer la llave (2).

Para liberar el bloqueo de la dirección, realizar el procedimiento inverso.

CONMUTADOR DERECHO EN EL MANILLAR


El conmutador derecho tiene los siguientes mandos:

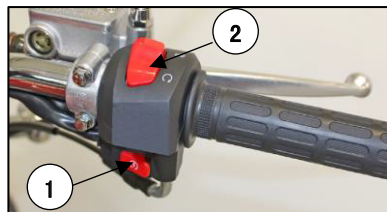
- 1) Botón de arranque del motor

Cuando se presiona el botón (1) con la llave en la posición  y el interruptor (2) en la posición , el motor arranca.


- 2) Interruptor de parada de emergencia del motor.

Presionado en la posición , deshabilita el arranque y el funcionamiento del motor.

Presionado en la posición , habilita el funcionamiento del motor y su arranque.


**CONMUTADOR IZQUIERDO EN EL MANILLAR**


El conmutador izquierdo tiene los siguientes mandos:

- 1)  Intermitente de destellos de la luz de carretera (con retorno automático)

- 2)  Luz de carretera

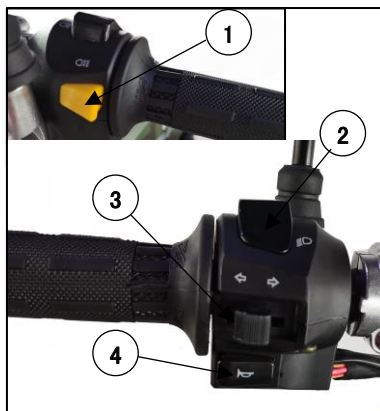
-  Luz de cruce

- 3)  Intermitentes izquierdos (con retorno automático)

-  Intermitentes derechos (con retorno automático)

Para desactivar los intermitentes, presionar sobre la maneta una vez que esta haya vuelto al centro.

- 4)  Claxon de advertencia

**MANDO DEL ACELERADOR**

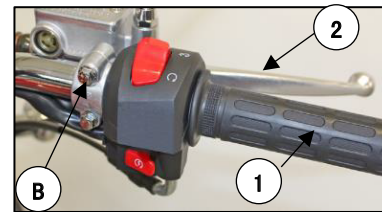
La empuñadura (1) del acelerador se encuentra en el lado derecho del manillar.

MANDO FRENO DELANTERO

La maneta (2) del freno se encuentra en la parte derecha del manillar. La posición del mando del acelerador en el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación (B).

**ADVERTENCIA**

Deben apretarse los tornillos (B) después del ajuste.



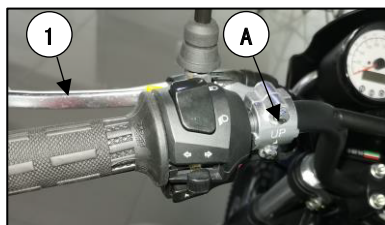
MANDO DEL EMBRAGUE

La maneta (1) de mando del embrague se encuentra en el lado izquierdo del manillar y dispone de protección.

La posición del mando del embrague en el manillar puede regularse aflojando los tornillos (A) de fijación.

**ADVERTENCIA**

Deben apretarse los tornillos después del ajuste.

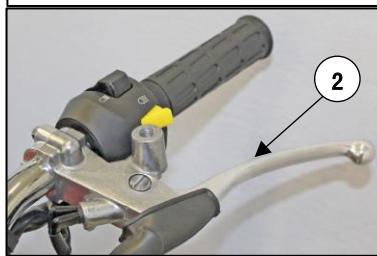
**MANDO FRENADA COMBINADA**

El pedal (1) de mando de frenada combinada se encuentra en el lado derecho de la motocicleta.

Un interruptor de parada, al frenar, provoca el encendido de la luz del faro trasero.

Nota

Si se tira de la maneta (2), se frenará con el freno delantero; si se pisa el pedal (1), la frenada será combinada, es decir, el sistema distribuirá la frenada tanto en el freno delantero como en el trasero.



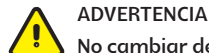
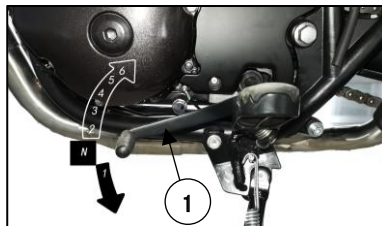
MANDO DE CAMBIO DE MARCHAS

La palanca (1) está situada en el lado izquierdo del motor. El conductor, cada vez que cambie de marcha, debe soltar la palanca, que volverá a su posición central. La posición de punto muerto (N) se encuentra entre la primera y la segunda marcha.

La primera marcha se embraga moviendo la palanca hacia abajo; para las restantes marchas, debe moverse la palanca hacia arriba.

La posición de la palanca del cambio en el árbol puede regularse como se indica a continuación: aflojar el tornillo, retirar la palanca y colocarla en una nueva posición en el árbol.

Bloquear el tornillo una vez efectuada la operación.

**ADVERTENCIA**

No cambiar de marcha sin desembragar y dejar de accionar el mando del acelerador. El motor podría resultar dañado por exceso de velocidad.

**ATENCIÓN**

No reducir marchas cuando se circule a una velocidad que pueda obligar al motor a sobrerrevolucionar en la siguiente marcha inferior, o provocar que la rueda trasera pierda agarre.

COMBUSTIBLE

El combustible recomendado es gasolina SIN PLOMO de 95 octanos de calidad premium.

**ATENCIÓN**

La gasolina es extremadamente inflamable y, en determinadas condiciones, puede ser explosiva.

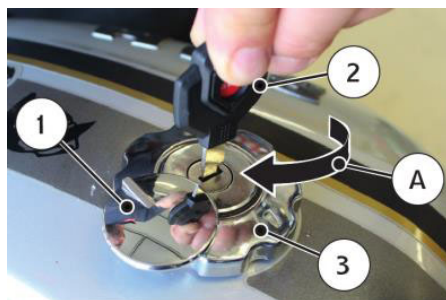
Apagar siempre el motor, no fumar y no acercar flamas o chispas en el área en la que se efectúa el repostaje o la conservación del combustible.

Seguir las indicaciones a continuación:

- Apagar el motor.
- Desplazar lateralmente la tapa (1) de la cerradura.
- Introducir la llave (2) y girarla 1/4 de giro en sentido de la flecha "A" para desbloquear el tapón (3).
- Girar el tapón (3) en sentido antihorario y quitarlo del depósito.
- Introducir el combustible a través del tapón roscado (4).

**ADVERTENCIA**

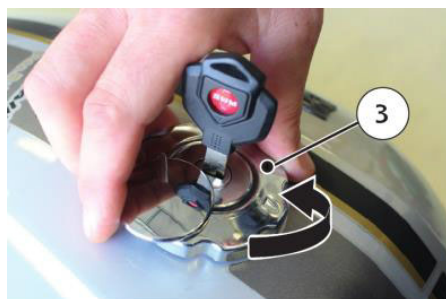
No llenar el depósito más allá del límite inferior de la boca de llenado.



Volver a montar el tapón (3) siguiendo el procedimiento inverso al de la extracción; luego, quitar la llave (2) y desplazar la tapa (1) de protección cerradura.

Nota:

No se puede volver a montar el tapón de combustible (3) sin introducir la llave en la cerradura. Solo se puede quitar la llave (2) del tapón (3) si se ha cerrado correctamente.

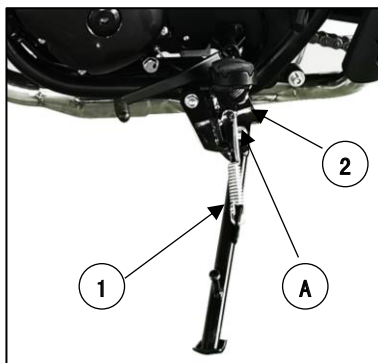


CABALLETE LATERAL

Cada motocicleta está provista de un caballete lateral (1). Comprobar periódicamente el caballete lateral (ver "Esquema de mantenimiento periódico"); asegurarse de que los muelles no estén dañados y que el caballete se mueva libremente. Si el caballete genera ruido, lubricar el perno de fijación (A).

**ATENCIÓN**

En la motocicleta hay un sensor (2) de seguridad que permite arrancar la moto, con el caballete abierto y la marcha en punto muerto. Al embragar la marcha con el caballete abierto, se apaga el motor.

**ATENCIÓN**

El caballete ha sido diseñado para soportar SOLO EL PESO DE LA MOTOCICLETA. No sentarse en el vehículo utilizando el caballete como apoyo; podrían producirse roturas que conllevarían graves lesiones físicas.

**ATENCIÓN**

La motocicleta DEBE apoyarse sobre el caballete lateral SOLO DESPUÉS de que el piloto haya bajado de la misma. Una vez que la motocicleta vuelve de la posición de apoyo en el terreno a aquella vertical, el piloto, con el pie izquierdo, debe cerrar el caballete de la posición extendida a la posición cerrada.

INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA




MOTOCICLETA

Nota

Si el conductor no está acostumbrado al funcionamiento de la motocicleta, debe leer atentamente las instrucciones que figuran en el párrafo “MANDOS” antes de conducirla.

CONTROLES PRELIMINARES

Siempre que se desee utilizar la motocicleta, debe realizarse una inspección general procediendo a las siguientes comprobaciones:

- Comprobar el nivel del combustible y de aceite del motor.
- Comprobar el nivel del líquido de frenos.
- Comprobar la dirección girando el manillar hasta el tope en ambos sentidos.
- Comprobar la presión de los neumáticos.
- Comprobar la tensión de la cadena.
- Comprobar y regular el mando del acelerador, si es necesario. Girar la llave de encendido a la posición  : comprobar que se enciende la pantalla del tablero de instrumentos y, con el cambio en punto muerto, que se enciende el indicador de punto muerto.
- Encender la luz de carretera y comprobar que se ilumina el indicador correspondiente.
- Accionar los intermitentes y asegurarse de que se encienda el indicador.
- Comprobar el encendido de la luz de parada trasera.
- Comprobar que, tras el arranque, no se hayan encendido los indicadores de avería del motor “” o de avería del ABS “”.

INSTRUCCIONES PARA EL RODAJE

La exclusividad del diseño, junto con la alta calidad de los materiales usados y el montaje esmerado, garantizan el máximo confort desde el primer momento. Sin embargo, cuando se conduzcan los primeros 1.500 km, deben cumplirse ESTRICTAMENTE las normas que se mencionan a continuación. EL INCUMPLIMIENTO DE ESTAS NORMAS PUEDE AFECTAR A LA VIDA ÚTIL Y A LAS PRESTACIONES DE LA MOTOCICLETA:

- Antes de usar el vehículo, es preciso calentar el motor a bajas revoluciones.
- Evitar los arranques rápidos y no hacer girar el motor a altas revoluciones con las marchas bajas.
- Conducir a velocidad moderada hasta que el motor se haya calentado.
- Usar repetidamente ambos frenos para realizar el rodaje de las pastillas y los discos.
- Evitar mantener durante mucho tiempo la misma velocidad.
- Evitar recorrer largos trayectos sin efectuar paradas.
- No conducir NUNCA en bajada con el CAMBIO EN PUNTO MUERTO; en lugar de esto, engranar la marcha para utilizar el freno motor si es necesario, lo que evita un desgaste rápido de las pastillas de freno.

LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS

La siguiente lista de eventuales inconvenientes de funcionamiento sirve, en general, para identificar su origen y aplicar el remedio correspondiente.

El motor no arranca

- Técnica de arranque no adecuada: deben cumplirse las indicaciones del apartado “Arranque del motor”
- Bujía sucia: limpiar
- La bujía no genera chispa: ajustar la distancia entre los electrodos.
- Motor de arranque averiado: reparar o sustituir
- Pulsador de arranque averiado: sustituir el conmutador
- Caballete lateral hacia abajo.

El motor se resiste a arrancar

- Bujía sucia o en malas condiciones: limpiar o sustituir

El motor arranca, pero funciona de modo irregular

- Bujía sucia o en malas condiciones: limpiar o sustituir
- Distancia incorrecta entre los electrodos de la bujía: ajustar.

La bujía se ensucia fácilmente:

- Bujía no adecuada: sustituir

Al motor le falta potencia

- Filtro del aire sucio: limpiar
- La separación entre los electrodos de la bujía es demasiado amplia: ajustar
- Juego de válvulas incorrecto: ajustar
- Compresión insuficiente: averiguar la causa
- Filtro de protección de la bomba de gasolina o filtro de protección del inyector sucios; limpiar o sustituir los filtros.

El motor golpetea

- Fuerte acumulación de carbón en la cúspide del pistón o en la cámara de explosión: limpiarla.
- Bujía averiada o con grado térmico incorrecto: sustituir

El alternador no carga o produce una carga insuficiente.

- Cables del regulador de tensión mal conectados o en cortocircuito: conectarlos correctamente o sustituirlos.
- Bobina del alternador averiada: sustituir.
- Rotor del alternador desmagnetizado: sustituir.
- Regulador de tensión averiado: sustituir.

La batería se sobrecalienta

- Regulador de tensión averiado: sustituir.

Dificultad para embragar las marchas

- Aceite del motor con grado de viscosidad excesivamente alto: sustituir por el aceite prescrito.

El embrague patina

- Carga de los muelles insuficiente: sustituirlos.
- Discos embrague gastados: sustituirlos.

Los frenos no funcionan adecuadamente

- Pastillas gastadas: sustituir las.



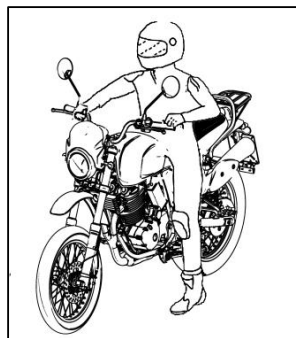
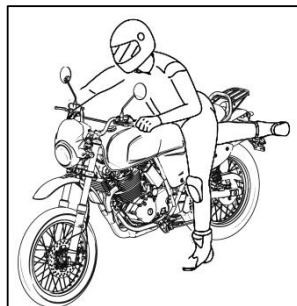
SUBIDA/BAJADA PILOTO Y PASAJERO

Aspectos generales

Leer atentamente las indicaciones incluidas a continuación, pues proporcionan información importante para la seguridad del piloto y del pasajero y para evitar daños a personas o a la moto. La subida y la bajada de la motocicleta debe efectuarse siempre desde la parte izquierda de la moto, con las manos libres, sin impedimentos y con el caballete abierto.

El piloto debe ser el primero en subir y el último en bajar de la motocicleta y debe controlar la estabilidad de la motocicleta durante la subida y la bajada del pasajero.

No bajar del vehículo saltando o alargando las piernas; se debe bajar siempre realizando las operaciones descritas en el apartado correspondiente.



Subida del piloto

Con la moto colocada en el caballete lateral, efectuar las siguientes operaciones:

- Desde la parte izquierda, sujetar correctamente con las dos manos el manillar, elevar la pierna derecha y pasarla por encima del sillín.
- Sentarse sobre la motocicleta y apoyar ambos pies en el suelo. Equilibrar el vehículo sin poner todo el peso en el caballete lateral.



ADVERTENCIA

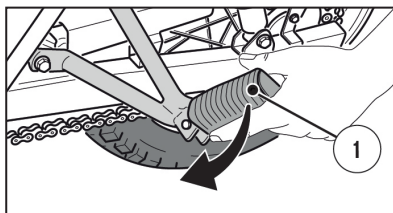
En caso de que no consiga apoyar ambos pies en el suelo, poner la pierna derecha en el suelo y mantener la pierna izquierda preparada.

- Poner en marcha la moto como se describe en el apartado correspondiente.
- Con la pierna izquierda, cerrar completamente el caballete.

Subida del pasajero

El piloto debe subir primero, como se indica en el apartado correspondiente, sin poner en marcha el motor.

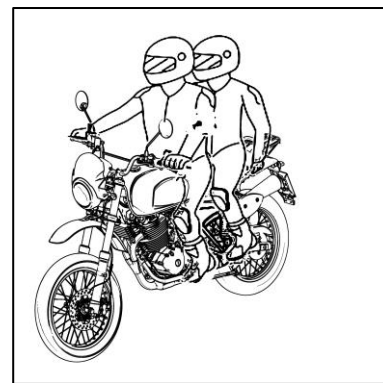
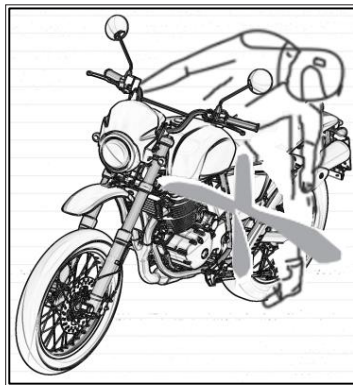
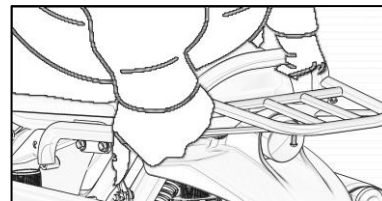
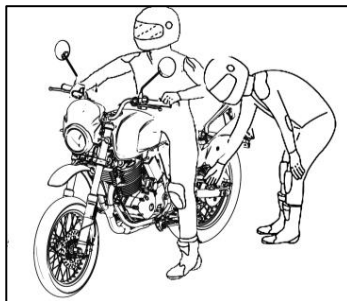
- Pedir al pasajero que baje los estribos reposapiés (1).



ADVERTENCIA

El piloto, en una posición de conducción, no debe extraer o intentar extraer en ningún caso los estribos reposapiés traseros del pasajero, ya que podría poner en peligro el equilibrio del vehículo.

- Apoyar la mano izquierda en el hombro del piloto, el pie izquierdo en el estribo reposapiés y, a continuación, subir a la motocicleta elevando la pierna derecha y moviéndose con cuidado para no desequilibrar el vehículo y el piloto.
- Con las manos, agarrarse a las manillas correspondientes (2).
- Con la pierna izquierda, cerrar completamente el caballete.
- Poner en marcha la moto como se describe en el apartado correspondiente.



Bajada de la moto

- Detener el vehículo y apagar el motor.



ADVERTENCIA

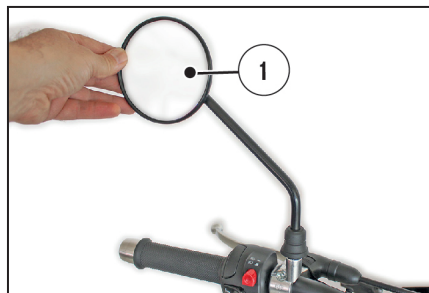
Asegurarse de que la zona en la que se quiere aparcar el vehículo sea estable y llana.

- Apoyar ambos pies en el suelo.
- Apagar la moto como se describe en el apartado correspondiente.
- Con la pierna izquierda, extender completamente el caballete.
- Debe bajar antes el pasajero por la parte izquierda del vehículo apoyando el pie sobre el estribo izquierdo y elevando la pierna derecha.
- Inclinarse hacia la izquierda hasta apoyarla sobre el caballete.
- Con las manos bien agarradas al manillar, bajar de la motocicleta por la parte izquierda elevando la pierna derecha.

AJUSTE DE LOS ESPEJOS RETROVISORES




Sentarse en la moto como se describe en el relativo párrafo.

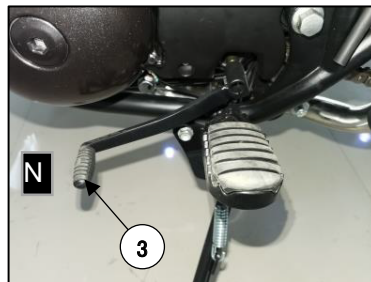
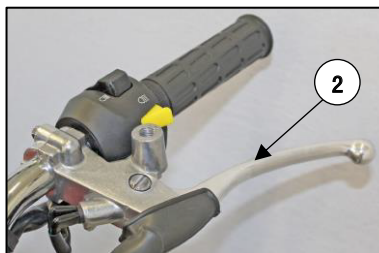
Regular ambos espejos (1) moviendo directamente los mismos de modo que, desde la posición sentada, el piloto pueda ver correctamente la parte posterior de la carretera.



ARRANQUE DEL MOTOR

Después de haberse subido a la moto, como se indica en el párrafo relativo, para arrancar el motor realizar lo siguiente:

- Colocar la llave (1) de encendido en la posición  (el zumbido que se produce al girar la llave a  se debe a la bomba de gasolina que proporciona presión al sistema de alimentación).
- Tirar de la maneta del embrague (2), levantar el caballete lateral o mover el pedal de cambio (3) a la posición de punto muerto. Comprobar que el botón (4) está en la posición , a continuación, presionar el botón de arranque (5).
- No hacer funcionar el motor en frío a un número elevado de revoluciones a fin de permitir que el aceite se caliente y circule de forma adecuada.

**ATENCIÓN**

No hacer funcionar el motor en frío con un número elevado de revoluciones.

Nota

El soporte de la maneta de embrague incorpora un interruptor de seguridad. Este interruptor permite arrancar el motor SOLO con el cambio al ralentí, o con la marcha activada y la maneta del embrague accionada.

Con el caballete abierto se puede arrancar la motocicleta solo con la marcha desembragada.

NOTA IMPORTANTE EN CASO DE ARRANQUES EN FRÍO A TEMPERATURAS BAJAS

Se recomienda calentar brevemente al ralentí hasta alcanzar una respuesta normal del motor a las aperturas del acelerador.

De esta manera, el aceite puede llegar a todas las superficies que necesitan lubricación y el refrigerante alcanzará la temperatura necesaria para que el motor funcione correctamente. Evitar el sobrecalentamiento del motor.

IMPORTANTE


No acelerar nunca el motor después de un arranque en frío.

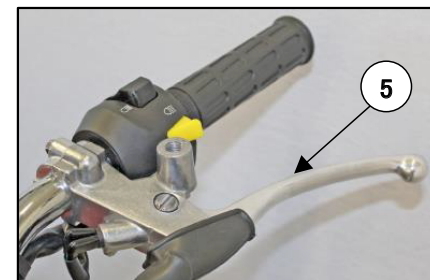
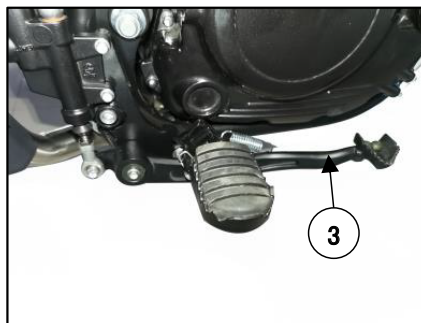
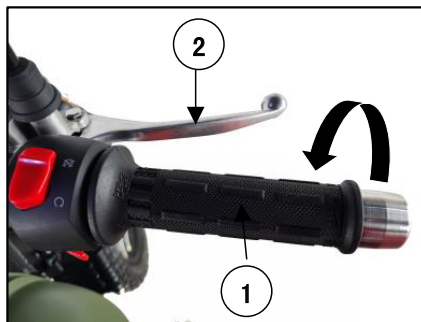


ATENCIÓN



El escape contiene monóxido de carbono tóxico. No poner nunca en marcha el motor en un garaje cerrado o en un lugar confinado.

PARADA DE LA MOTOCICLETA Y DEL MOTOR

- Cerrar completamente la empuñadura (1) del acelerador para desacelerar la motocicleta.
- Frenar con los frenos delanteros (2) y traseros (3) mientras se reducen las marchas (para una deceleración fuerte, actúe con decisión sobre la maneta y el pedal del freno).
- Una vez detenida la motocicleta, tirar de la maneta del embrague (4) y colocar la palanca del cambio (5) en la posición de punto muerto.
- Girar la llave de encendido (6) a la posición  (posición de extracción de la llave).



PARADA DEL MOTOR EN EMERGENCIA

- Presionar el interruptor rojo (7) en  para detener el motor y, a continuación, volver a situarlo en la posición . Tras detener la motocicleta, colocarla en el caballete lateral.



ATENCIÓN

Puede resultar útil utilizar el freno delantero de forma independiente o utilizar la frenada combinada en función de la situación. Utilizar el freno delantero con prudencia, sobre todo en terrenos resbaladizos. El uso incorrecto de los frenos puede causar una colisión grave.



ATENCIÓN

En caso de bloqueo del acelerador o de otro funcionamiento defectuoso que hiciese girar el motor de modo incontrolable, presionar INMEDIATAMENTE el interruptor (7) de parada de emergencia del motor. Controlar la motocicleta mediante el uso normal de los frenos y la dirección mientras se presiona el interruptor de parada de emergencia del motor.



MANTENIMIENTO Y REGULACIONES

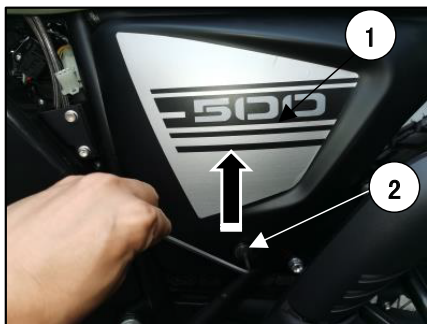
PERIÓDICAS

DESMTAJE DE LOS PANELES LATERALES

Para algunas operaciones de mantenimiento, resulta necesario retirar uno o ambos paneles laterales.

Para retirar los paneles laterales izquierdo y derecho, realizar los pasos siguientes:

- Aflojar el tornillo (2)
- Levantar el panel (1) liberándolo de los enganches superiores



NIVEL DE ACEITE DEL MOTOR-TRANSMISIÓN

Mantener la motocicleta sobre una superficie plana y en posición vertical para controlar el nivel del aceite a través del visor de inspección (1) ubicado en el cárter derecho del motor. Comprobar que el nivel esté en el centro de la mirilla "A", entre la marca de nivel mínimo "MIN" y máximo "MAX".

Para rellenar, quitar el tapón de llenado (2).

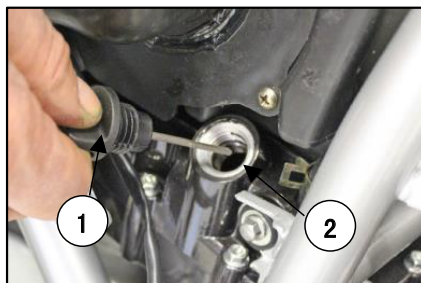
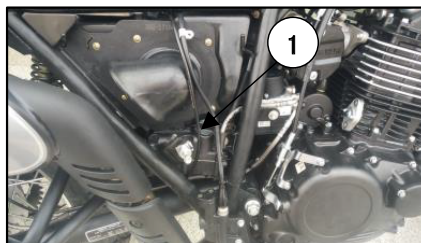
Nota

El control debe ser realizado con el motor apenas apagado y aún caliente.



ATENCIÓN

Prestar atención para no tocar el aceite del motor caliente.



CAMBIO DEL FILTRO DE ACEITE DEL MOTOR

Nota

Realizar esta operación con el motor caliente

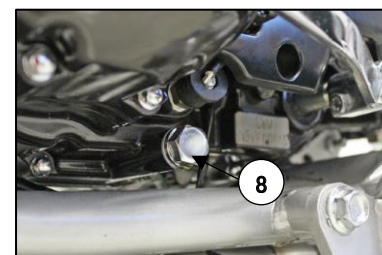
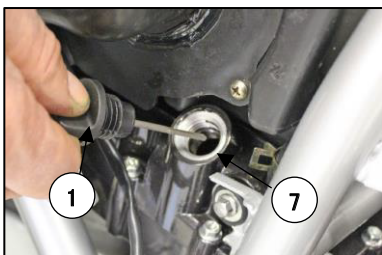
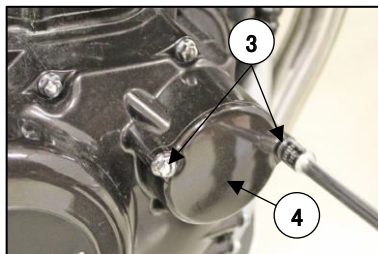
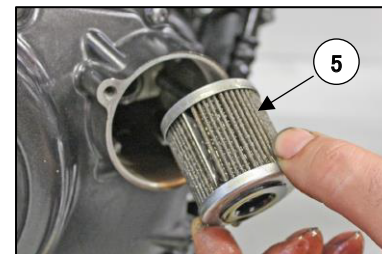
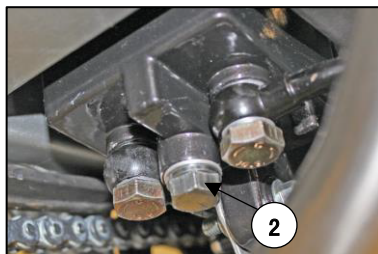


ADVERTENCIA

Prestar atención para no tocar el aceite caliente.

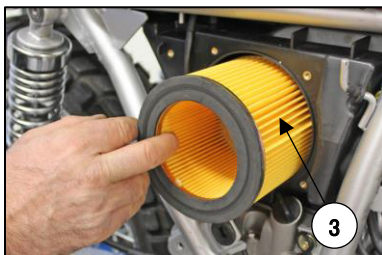
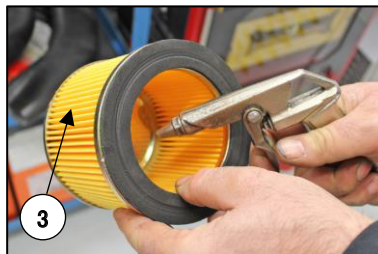
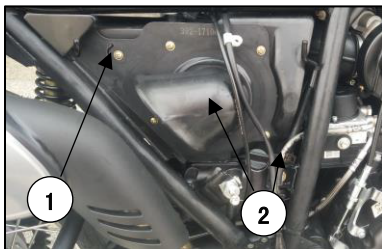
- Colocar la motocicleta sobre una superficie plana y en posición vertical.
- Quitar el panel derecho como se indica en el párrafo correspondiente.
- Quitar la varilla de medición de aceite (1).
- Colocar una cubeta debajo del depósito del aceite de acuerdo con la posición del tapón de descarga (2).
- Desenroscar el tapón de drenaje (2) situado debajo del depósito de aceite y permitir que se drene todo el aceite.
- Colocar una cubeta debajo del motor en correspondencia con el tapón de drenaje (8).
- Desenroscar el tapón de drenaje (8) situado en el lado izquierdo del motor y permitir que se drene todo el aceite.
- Desenroscar los dos tornillos (3) y quitar la tapa (4).
- Quitar el filtro (5), comprobar su estado y, si fuese necesario, sustituirlo.
- Volver a montar el tapón de drenaje (2) y el tapón (8) sustituyendo la arandela de sellado (par de apriete: 20 Nm).

- Volver a montar el filtro (5) y la tapa (4) sustituyendo la junta (6).
- Verter alrededor de 1,7 kg de aceite en el depósito de aceite a través de la boca de llenado (7).
- Arrancar el motor y dejarlo en funcionamiento durante algunos minutos.
- Verter el resto del aceite (1 kg) para restablecer el nivel correcto.
- Volver a introducir y enroscar la varilla de medición y montar el panel lateral.



CONTROL Y/O SUSTITUCIÓN DEL FILTRO DE AIRE

- Quitar el panel derecho como se indica en el párrafo correspondiente.
- Desenroscar los cinco tornillos (1) y quitar la tapa del filtro (2).
- Quitar el filtro (3) y controlar su estado, para limpiarlo soplar con aire comprimido desde afuera hacia adentro, si está muy sucio, sustituirlo.
- Montar nuevamente todo siguiendo el sentido inverso.

**CONTROL DE LA BUJÍA**

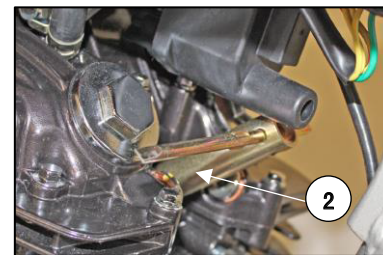
La distancia entre electrodos de la bujía (3) será de 0,6-0,8 mm.

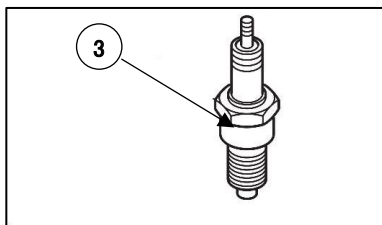
Una distancia mayor puede causar dificultades de arranque del motor y sobrecarga de la bobina.

Una distancia menor puede causar problemas de aceleración, de funcionamiento al ralentí y de prestaciones a bajas velocidades.

Para acceder a la bujía se deben efectuar las siguientes operaciones de desmontaje:

- Quitar el capuchón de la bujía (1).
- Introducir la llave provista (2) y quitar la bujía (3).





Se recomienda examinar el estado de la bujía inmediatamente después de retirarla de su alojamiento, dado que los depósitos y la coloración del aislante proporcionan indicaciones útiles.

Grado térmico exacto:

El extremo del aislante debe estar seco y el color debe ser marrón claro o gris.

Grado térmico elevado:

El extremo del aislante está seco y cubierto de incrustaciones oscuras.

Grado térmico bajo:

La bujía se ha recalentado y el extremo del aislante es cristalino y de color blanco o gris.

ATENCIÓN

Si se sustituye la bujía, utilizar una de similares características.



ATENCIÓN

Una bujía con un rango térmico demasiado elevado puede provocar un preencendido y posibles daños en el motor. Una bujía con un rango térmico demasiado bajo puede ensuciarse como resultado de una acumulación excesiva de carbón.

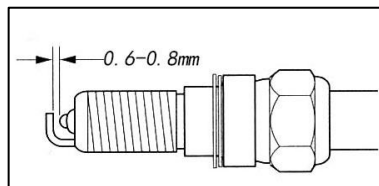


ADVERTENCIA

Antes de volver a montar la bujía, efectuar una minuciosa limpieza de los electrodos y del aislante utilizando un cepillo metálico. Aplicar un poco de grasa de grafito en la rosca de la bujía, apretarla completamente con los dedos y, a continuación, apretarla con un par de 10-12 Nm.

Aflojar la bujía y apretarla nuevamente con 10-12 Nm.

Deben sustituirse las bujías que presenten aislantes agrietados o electrodos corroídos.



NEUMÁTICOS

Esta motocicleta está dotada de neumáticos con cámara de aire.



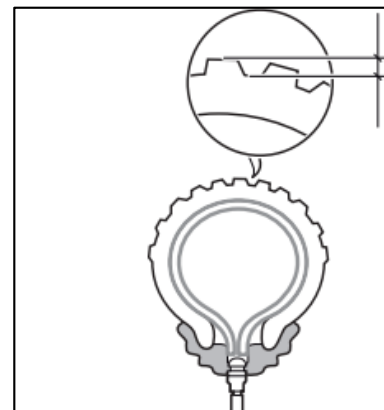
ATENCIÓN

Las ruedas han sido diseñadas para montar neumáticos con cámara de aire. Se prohíbe montar neumáticos sin cámara de aire.

- Comprobar el estado de los neumáticos: no deben presentar fisuras, abrasiones, etc. Asimismo, comprobar el estado de desgaste de la banda de rodadura mediante los indicadores presentes en el neumático.

ALTURA MÍNIMA DE LA BANDA DE RODADURA

DELANTERO	3 mm
TRASERO	3mm



- Comprobar la presión de los neumáticos, que debe coincidir con la indicada en los DATOS TÉCNICOS.



ATENCIÓN

El neumático delantero y trasero deben ser de la misma marca y modelo. El uso de diferentes tipos de neumáticos en la rueda delantera y trasera compromete la estabilidad de la motocicleta y su maniobrabilidad.

Nota

Los neumáticos envejecen, aunque visualmente no parezcan desgastados. Las grietas laterales o deformaciones en el cuerpo del neumático representan un signo de envejecimiento. Hacer controlar los neumáticos a un técnico especializado antes de usar la motocicleta.



ATENCIÓN

Utilizar la moto con los neumáticos inflados a una presión incorrecto o con los neumáticos gastados o deteriorados puede provocar accidentes graves o la muerte tras la pérdida de control del vehículo.

AJUSTE DEL CABLE DE MANDO DEL ACELERADOR

Para comprobar el ajuste correcto de la transmisión de mando del acelerador, realizar lo siguiente:

- Girar la empuñadura (1) del acelerador y comprobar que tenga una holgura de aproximadamente 2 mm.
- En caso contrario, desplazar las dos arandelas de goma (2) de protección,
- aflojar las contratuercas (3) y usar el dispositivo de ajuste (4) para regular la holgura.
- Volver a bloquear las contratuercas (3).
- Montar nuevamente todas las piezas, siguiendo el orden inverso al desmontaje.



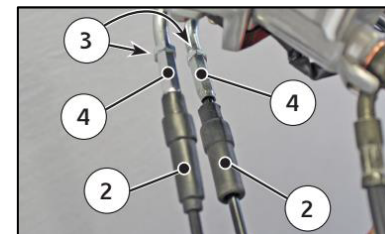
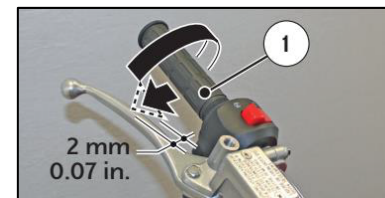
ATENCIÓN

El uso del vehículo con el cable de mando del acelerador dañado pone en un riesgo considerable la seguridad de la conducción.



ATENCIÓN

Los gases de escape contienen monóxido de carbono. No dejar en marcha el motor en lugares cerrados.

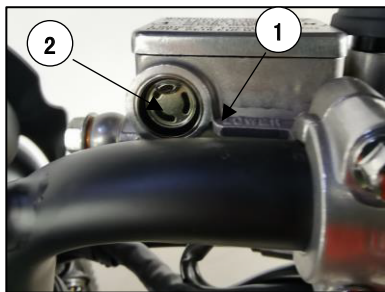


CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO DELANTERO

El nivel del líquido en el depósito de la bomba no puede descender nunca por debajo del nivel mínimo (LOWER) (1) visible en el puerto (2) en la parte trasera del cuerpo de la bomba. Una posible disminución del nivel del líquido podría permitir que entre aire en el sistema con el consiguiente alargamiento de la carrera de la maneta.

⚠️ ATENCIÓN

Si la maneta del freno resulta demasiado “blanda”, significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en el sistema. Debido a que resulta peligroso conducir en estas condiciones, se deberá acudir a un Concesionario SWM para realizar una inspección del sistema de frenos.



ADVERTENCIA

No verter el líquido de los frenos sobre superficies pintadas o piezas transparentes.



ADVERTENCIA

No mezclar dos tipos de líquidos diferentes. Si se utiliza otra marca de líquido, eliminar completamente el existente.



ADVERTENCIA

El líquido de frenos puede provocar picor. Evitar el contacto con la piel y ojos. En caso de contacto, limpiar completamente la parte afectada y, si se trata de los ojos, solicitar asistencia médica.

CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO TRASERO

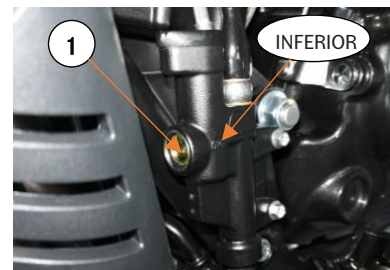
El nivel del líquido en el depósito de la bomba no debe estar nunca por debajo del nivel mínimo “LOWER” que muestra la mirilla (1) ubicada en el cuerpo de la bomba.

Una posible disminución del nivel del líquido podría permitir que entre aire en el sistema con el consiguiente alargamiento de la carrera de la maneta.



ATENCIÓN

Si la maneta del freno resulta demasiado “blanda”, significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en el sistema. Debido a que resulta peligroso conducir en estas condiciones, se deberá acudir a un Concesionario SWM para realizar una inspección del sistema de frenos.



CONTROL DEL DESGASTE DE LAS PASTILLAS DE FRENO

Comprobar el estado de desgaste de las pastillas del freno delantero (1) y de las pastillas del freno trasero (2)

- Las pastillas incluyen acanalados (3) que indican el desgaste. Cuando el acanalado haya desaparecido prácticamente, resulta necesario sustituir el par de pastillas.



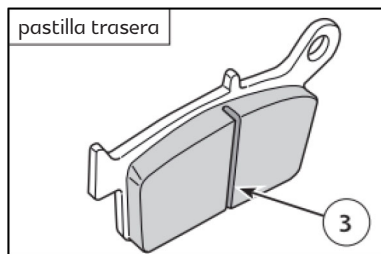
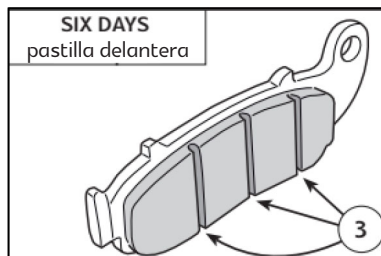
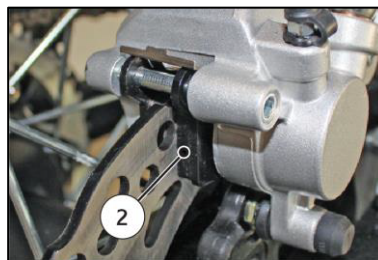
ADVERTENCIA

Para la sustitución de las pastillas de freno, es necesario dirigirse a un concesionario SWM.



ATENCIÓN

Después de la sustitución de las pastillas del freno, conducir con prudencia, frenando de modo gradual para que las pastillas tengan un periodo de rodaje o se acoplen correctamente con los discos correspondientes.



LIMPIEZA PASTILLAS

Comprobar que no haya restos del líquido de frenos, ni de aceite en las pastillas ni en los discos. Limpiar las pastillas o los discos de cualquier resto de líquido o aceite con alcohol.

Sustituir las pastillas si no ha sido posible limpiarlas de manera eficaz.

MONTAJE PASTILLAS

Montar nuevamente las pastillas en el sentido inverso al de desmontaje.



ATENCIÓN

No conducir la motocicleta hasta que la maneta o el pedal de freno sean totalmente eficientes. Bombear la maneta o el pedal del freno hasta que las pastillas entren en contacto con el disco. El freno no funcionará la primera vez que se accione con la maneta o el pedal.

LIMPIEZA DISCO

Es posible que la presencia de aceite en el disco sea la causa de una escasa eficacia de frenada.

DESGASTE DISCO FRENO

Medir el espesor de cada disco en el punto de mayor desgaste. Sustituir el disco si el desgaste ha superado el límite previsto.

DISCO	ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
DELANTERO	3,5 mm	3,0mm
TRASERO	4 mm	3,5 mm



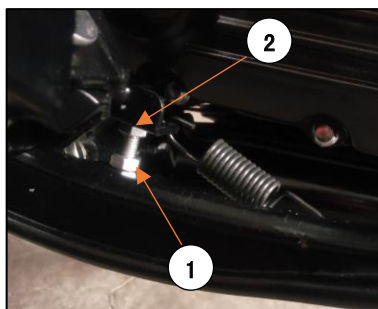
AJUSTE DE LA POSICIÓN DEL PEDAL DE LA FRENADA COMBINADA

La posición del pedal del freno trasero con respecto al reposapiés puede ajustarse en función de las necesidades individuales.

Cuando sea preciso realizar dicho ajuste, hacerlo del siguiente modo:

- aflojar la tuerca (1),
- con el tornillo (2), regular la posición del pedal (3).

Después de efectuar este ajuste es necesario regular la carrera en vacío del pedal, según las instrucciones presentadas a continuación.

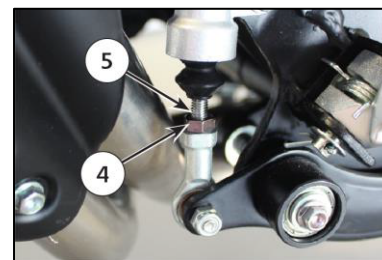
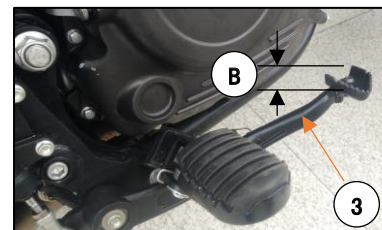


AJUSTE DE LA CARRERA EN VACÍO DEL FRENO TRASERO

El pedal (3) de mando de la frenada combinada debe tener una carrera en vacío (B) de 3 mm antes de comenzar la acción de frenado.

En el caso de que esto no se produjera, ajustarlo del siguiente modo:

- aflojar la tuerca (4);
- mediante la varilla de mando de la bomba (5) aumentar o bien disminuir la carrera en vacío;
- apretar la tuerca (4) al final de la operación.



ATENCIÓN

La falta de carrera en vacío prescrita provocará el desgaste precoz de las pastillas del freno con el consecuente riesgo de llegar a una INEFICACIA TOTAL DEL FRENO o al bloqueo del freno posterior.

AJUSTE DE LA COMPRESIÓN DE LA SUSPENSIÓN DELANTERA

Puede ajustar el sistema hidráulico de la suspensión delantera.

Calibración estándar: 16 pasos

- Para el ajuste, usar los dispositivos de ajuste (1) situados en la parte inferior de los forros de la horquilla. Si se gira el tornillo de ajuste (1) hacia "F" se obtendrá una carrera más suave; si se gira hacia "S" la carrera será más dura.
- Si fuese necesario restablecer la calibración estándar, girar el dispositivo de ajuste (1) en el sentido de las agujas del reloj hasta alcanzar la posición completamente cerrada; a continuación, girar hacia atrás los pasos mencionados.

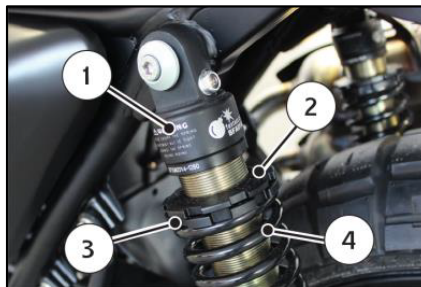
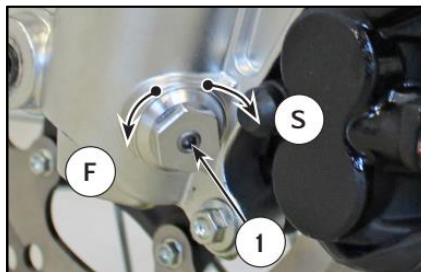
Nota

No forzar los tornillos de ajuste más allá de las posiciones máximas de apertura y cierre.



ADVERTENCIA

Ambas barras de la horquilla deben ajustarse de la misma manera.



AJUSTE DE LA PRECARGA DE LOS MUELLES AMORTIGUADORES TRASEROS

La precarga de los muelles de los amortiguadores traseros (1) puede ajustarse como se describe a continuación:

- Limpiar la contratuerca anular (2) y la tuerca anular de ajuste (3) del muelle (4).
- Aflojar la contratuerca anular con una llave de gancho o con un punzón de aluminio.
- Girar la tuerca anular de ajuste según resulte necesario.
- Una vez finalizada la operación de ajuste, de acuerdo con su peso y estilo de conducción, apretar la contratuerca anular.



ATENCIÓN

Prestar atención para evitar tocar el tubo de escape caliente mientras se ajusta el amortiguador.



ADVERTENCIA

Ambos amortiguadores traseros deben ajustarse de la misma manera.

CONTROL DE LA FUNCIONALIDAD DE LA HORQUILLA

Para controlar el funcionamiento correcto de la horquilla delantera, realizar lo siguiente:

- Subir a la motocicleta.
- Tirar de la maneta del freno delantero y empujar con fuerza el manillar hacia abajo algunas veces para comprobar que la horquilla se extienda y se comprima correctamente.
- Si se notan pérdidas de aceite y frotamientos, hacerla controlar en un concesionario SWM.

CONTROL DE LOS COJINETES DE LA DIRECCIÓN

Posicionar la moto sobre un caballete para que esté en posición vertical con las debidas medidas para que no se vuelque.

- Colocarse delante de la motocicleta.
- Sostener firmemente la parte inferior de ambas barras de la horquilla y mover la horquilla hacia delante y hacia atrás, comprobando que no haya holgura.



ATENCIÓN

Si durante el movimiento se percibe holgura, solicitar que se compruebe el grado de apriete correcto de los cojinetes de la dirección en un concesionario SWM.



LIMPIEZA Y LUBRICACIÓN DE LA CADENA

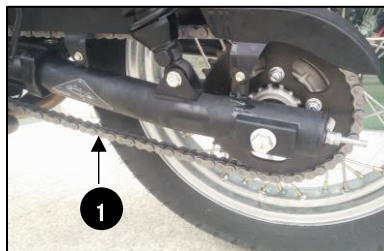
La moto dispone de una cadena (1) con juntas tóricas. Para realizar la limpieza, llevar a cabo los pasos siguientes:

- Posicionar la moto de modo que la rueda trasera esté alzada del suelo y pueda girar.
- Limpiar la cadena usando los detergentes apropiados para cadenas con juntas tóricas, después secarla con un paño limpio.
- Lubricar la cadena (1) con un lubricante en spray apropiado para cadenas con junta tórica.



ADVERTENCIA

Nunca utilizar grasa para lubricar la cadena. La grasa contribuye a la acumulación de polvo y fango, que actúan como abrasivos y causan el desgaste rápido de la cadena, el piñón y la corona.

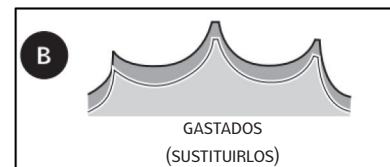
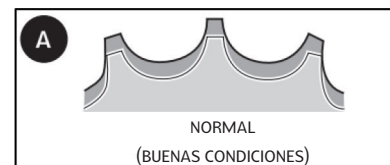
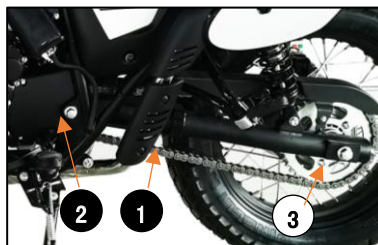


CONTROL DEL ESTADO DE DESGASTE DE LA CADENA/PIÑÓN/CORONA

- Controlar el estado de la cadena (1) no debe presentar rodillos dañados, pernos flojos, juntas tóricas ausentes.
- Comprobar el estado de los dientes del piñón (2) y de la corona (3): si los dientes presentan el aspecto que se muestra en la figura A, están en buen estado, mientras que si presentan el aspecto que se muestra en la figura B, deberán sustituirse.

Nota

En caso de desgaste, sustituir el piñón, la corona y la cadena. El uso de una cadena nueva con el piñón o la corona desgastados provocará un desgaste prematuro de la cadena.



AJUSTE DE LA CADENA

La cadena debe inspeccionarse, ajustarse y lubricarse según se indica en la "Tabla de mantenimiento", por razones de seguridad y para prevenir un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta excesivamente o se desajusta, es decir, se ha aflojado o tensado excesivamente, puede llegar a salirse de la corona o romperse.

Verificar que la cadena presente una flecha de indicación de holgura (A) de aproximadamente 20 mm, como se indica en la placa de identificación (1) en el basculante.

De lo contrario, proceder de la siguiente manera:

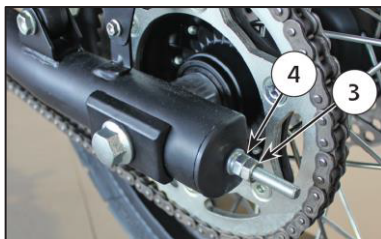
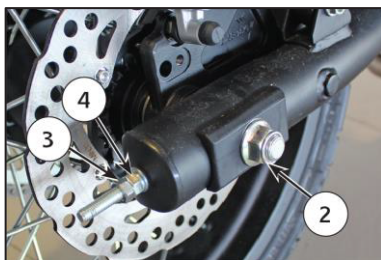
- Aflojar la tuerca (2) de fijación del pivote de la rueda en el lado derecho con la llave allen.
- Aflojar las contratuercas (3) en ambos tensores de cadena y, mediante la tuerca (4), obtener el valor de tensión correcto.

Nota

Ajustar ambos tensores cadena de la misma manera.

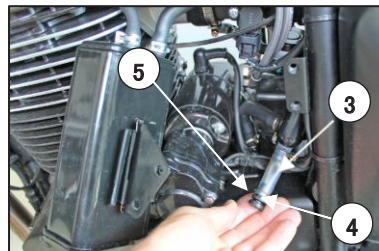
- Apretar las contratuercas (3) con un par de apriete de 22 Nm y la tuerca del pivote de la rueda (2) con un par de apriete de 80 Nm.

Después del ajuste, comprobar siempre la alineación de la rueda y que la flecha esté a unos 20 mm.



LIMPIEZA DEL TUBO "BLOW-BY"

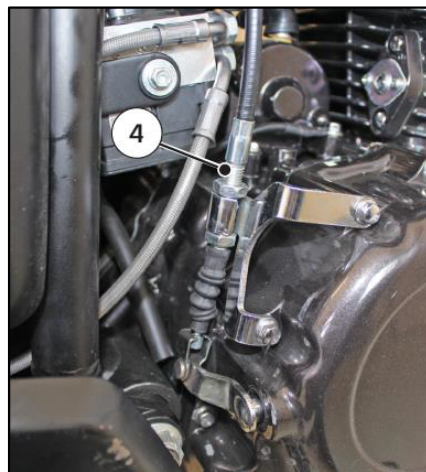
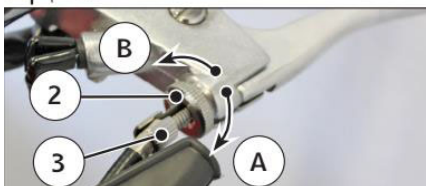
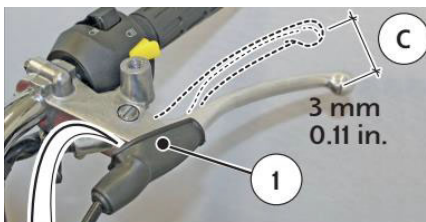
- Desenroscar los dos tornillos (1) y apartar el depósito (2) hacia el lateral.
- Comprobar periódicamente el tubo "blow-by" (3) según la tabla de mantenimiento. Para limpiar el tubo, soltar la abrazadera (4) y retirar el tapón (5) para descargar los depósitos acumulados en un recipiente.
- Volver a colocar el tapón (5) realizando la operación inversa a la de retirada.



AJUSTE DEL EMBRAGUE

El embrague no necesita, por lo general, más ajustes que el de la tensión del cable utilizando el grupo de ajuste colocado en el manillar. Por lo general, basta con recuperar el juego debido al alargamiento de la transmisión flexible mediante el tornillo de ajuste colocado en el manillar.

La maneta debe presentar siempre una carrera en vacío (C) (aprox. 3 mm) antes de iniciar el desacoplamiento del embrague. Para ajustar esta holgura, aflojar la contratuerca (2) y accionar el dispositivo de ajuste (3) después de extraer el capuchón de goma (1); al girar el dispositivo de ajuste en el sentido indicado por la flecha A, se reduce la holgura (C), mientras que si se gira en el sentido indicado por la flecha B, se aumenta la holgura. Hay otra posibilidad de ajuste y es la que da el tensor (4) colocado a la derecha del bastidor. Si, después del ajuste, el embrague patina bajo carga o arrastra incluso cuando está desembragado, se debe desmontar para las comprobaciones del caso. Para realizar esta operación, dirigirse al Concesionario.



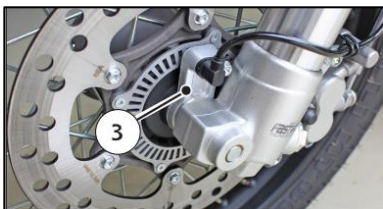
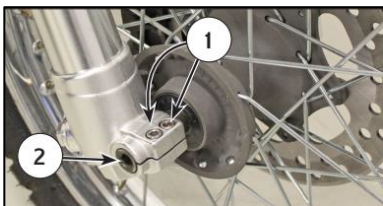
DESMONTAJE DE LA RUEDA DELANTERA

Posicionar la moto de modo que la rueda delantera esté alzada del suelo.

- Aflojar los pernos (1) que bloquean el pivote de la rueda (2) en los soportes de las barras de la horquilla.
- Desenroscar el pasador (2) sin quitarlo.
- Retirar la rueda prestando atención al soporte del sensor del ABS (3).

Nota

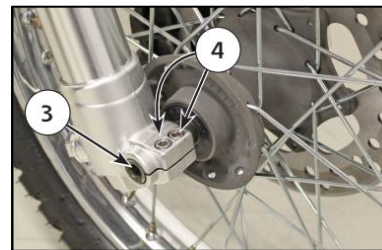
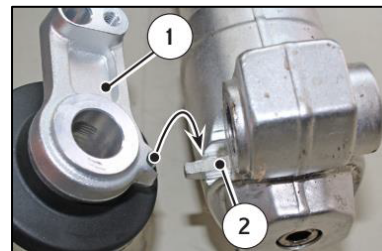
Con la rueda desmontada, no se debe apretar la maneta del freno delantero para evitar el avance de los pistones del freno delantero para evitar el avance de los pistones de la pinza. Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco del freno orientado hacia arriba.

**REENSAMBLAJE DE LA RUEDA DELANTERA**

- Colocar la rueda entre las barras, montar el soporte del sensor del ABS (1) de manera que se encastre correctamente en el pasador (2) de la horquilla y, a continuación, montar el disco del freno en la pinza comprobando que se introduzca correctamente.
- Introducir desde el lado derecho el pasador de la rueda (3) engrasado anteriormente y enroscarlo (50 N.m).
- Para tal fin, ejecutar algunos bombeos, presionando hacia abajo el manillar hasta el punto en que estamos seguros de la perfecta alineación de las barras de la horquilla.
- Bloquear: los tornillos (4) en la barra derecha (10,4 N.m)

Nota

Después de volver a colocar la rueda, accionar la maneta del freno hasta que las pastillas entren en contacto con el disco.



DESMONTAJE DE LA RUEDA TRASERA

Desatornillar la tuerca (1) del pivote de la rueda (2) y extraer el pivote. No es necesario aflojar el tensor de cadena (3); de esta manera, el valor de tensión de la cadena permanecerá invariable después de montarlo de nuevo.

Extraer la rueda completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo.

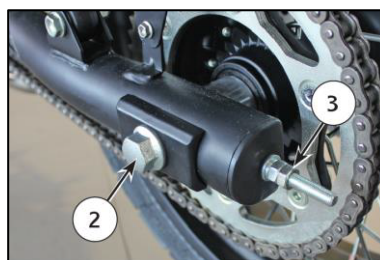
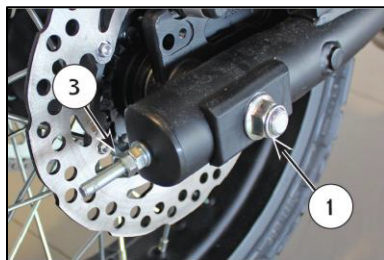
Para volver a montar, ejecutar estas mismas operaciones de manera inversa insertando el disco de freno en la pinza.

Nota

Cuando la rueda está desmontada, no accionar el pedal del freno para evitar el avance de los pistones de la pinza.

Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco dirigido hacia arriba.

Después de haber montado de nuevo la rueda, accionar el pedal hasta que las pastillas entren en contacto con el disco. (Par de apriete de la tuerca (1) 120 Nm).

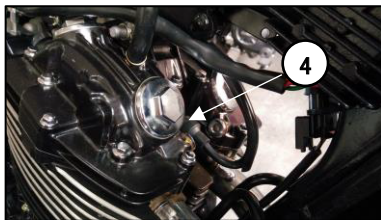
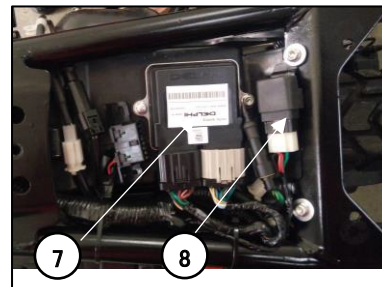
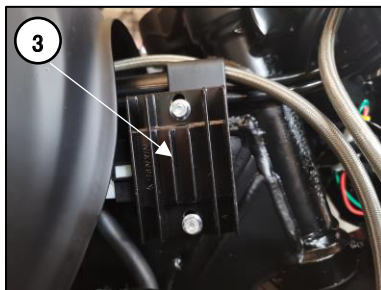
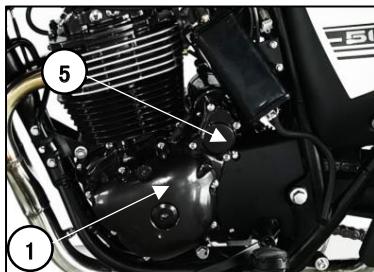


UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS

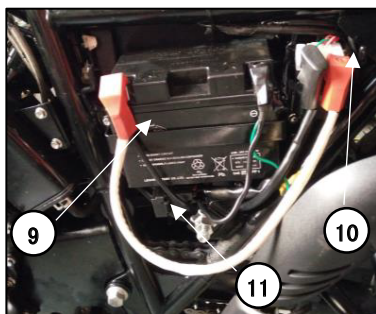
SISTEMA DE ENCENDIDO

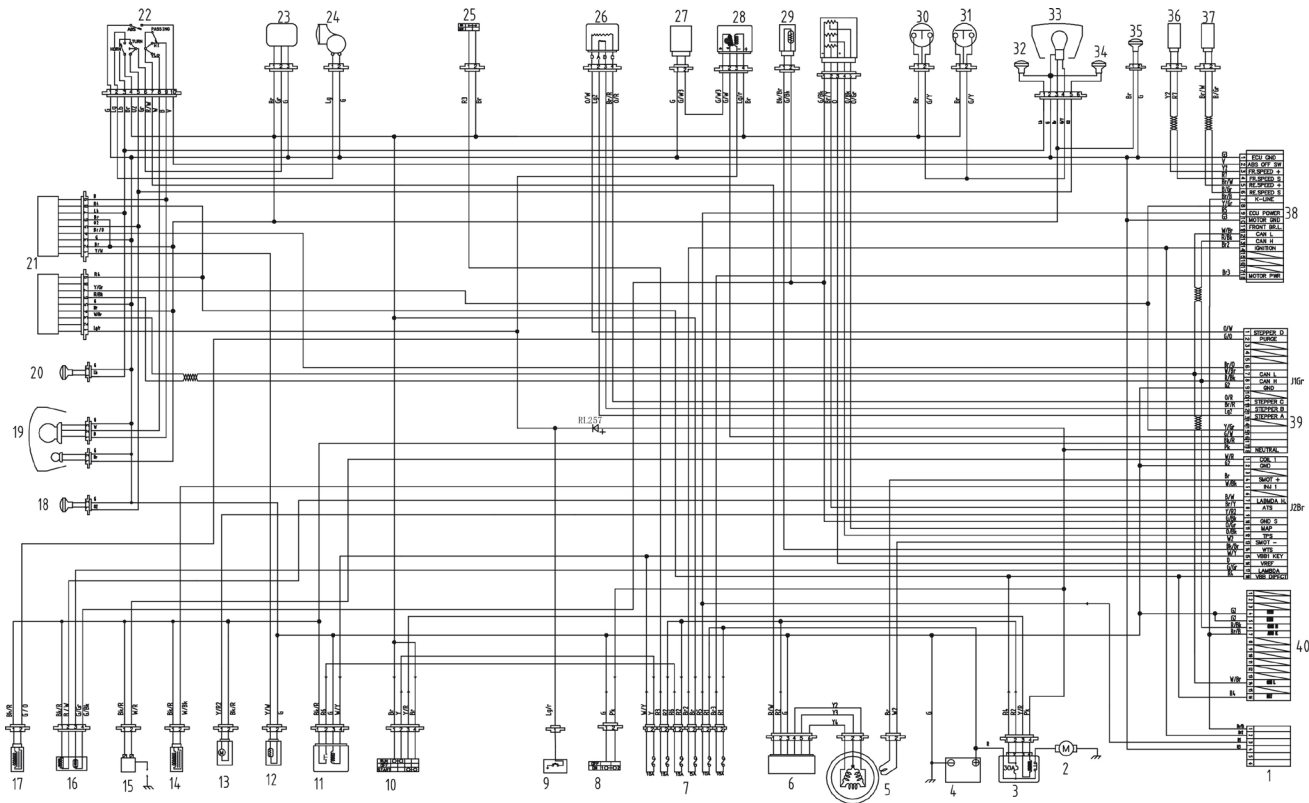
El sistema de encendido está compuesto por los siguientes elementos:

- 1) generador (1) dentro de la tapa del semicárter izquierdo
- 2) bobina electrónica (2) incorporada en la pipeta de la bujía;
- 3) regulador de tensión (3) situado en el lado derecho delantero debajo del depósito de combustible;
- 4) bujía de encendido (4) en el centro de la culata del cilindro;
- 5) motor de arranque (5) detrás del cilindro del motor;
- 6) telerruptor arranque eléctrico (6) situado en la parte izquierda de la moto, cerca de la batería;
- 7) central ECU (7), posicionada debajo del asiento;
- 8) relé bomba gasolina (8) posicionado debajo del carenado lateral derecho;



- 9) batería (9) debajo del panel izquierdo
- 10) dispositivo de intermitencia de los intermitentes (10) debajo del panel izquierdo
- 11) fusibles (11) situados en la placa portafusibles debajo del panel izquierdo;
- 12) sonda Lambda (12);
- 13) faro delantero LED (13)
- 14) faro trasero (14) de LED;
- 15) intermitentes (15) de LED;
- 16) bomba combustible (16) dentro del depósito;
- 17) Dispositivo de iluminación de la matrícula (17) con LED





Codificación de colores de los cables

B.....	Azul
B/Bk	Azul/Negro
Bk	Negro
Br	Marrón
Br/R	Marrón/Rojo
Br/W	Marrón/Blanco
G	Verde
G/Bk	Verde/Negro
G/Gr	Verde/Gris
Lg /R	Verde claro/Rojo
Gr	Gris
B/G r	Azul/Gris
Lb	Azul claro
Lg	Verde claro
O	Naranja
O/Bk.....	Naranja/Negro
R.....	Rojo
R/W	Rojo/Blanco
Sb	Azul celeste
V	Violeta
W.....	Blanco
B/W.....	Azul/Blanco
W/Bk.....	Blanco/Negro
G/W	Verde/Blanco
W/R	Blanco/Rojo
W/Y	Blanco/Amarillo
Y	Amarillo

Bk /Y	Negro/Amarillo
Br/Y	Marrón/Amarillo
G /Y	Verde/Amarillo
Y/R.....	Amarillo/Rojo

LEYENDA DEL DIAGRAMA DE CABLEADO

- | | | | |
|-----|---|-----|------------------------------------|
| 1) | Dispositivo de llenado de líquido de frenos | 19) | Faro delantero |
| 2) | Motor de arranque | 20) | Intermitente delantero derecho |
| 3) | Relé de arranque | 21) | Instrumento |
| 4) | Batería | 22) | Conmutador izquierdo |
| 5) | Magneto | 23) | Relé de luz de destello |
| 6) | Regulador de tensión | 24) | Claxon |
| 7) | Fusibles | 25) | Cerradura de llave de encendido |
| 8) | Interruptor embrague | 26) | Motor paso a paso |
| 9) | Punto muerto | 27) | Interruptor de apagado |
| 10) | Conmutador derecho | 28) | Relé de apagado |
| 11) | Relé de potencia | 29) | Sensor temperatura refrigerante |
| 12) | Sensor de combustible | 30) | Interruptor stop delantero |
| 13) | Bomba de gasolina | 31) | Interruptor stop trasero |
| 14) | Inyector | 32) | Indicador trasero derecho |
| 15) | Bobina de alta tensión | 33) | Faro trasero |
| 16) | Sonda Lambda | 34) | Indicador trasero izquierdo |
| 17) | Válvula solenoide | 35) | Luz de matrícula |
| 18) | Intermitente delantero izquierdo | 36) | Velocidad delantera |
| | | 37) | Velocidad trasera |
| | | 38) | ECU del ABS |
| | | 39) | ECU del motor |
| | | 40) | Unidad de alimentación electrónica |

BATERÍA

La batería sellada no requiere mantenimiento. Si se observan pérdidas de electrolito o anomalías en el sistema eléctrico, acudir al concesionario SWM.

Si se tiene previsto no utilizar la motocicleta durante mucho tiempo (≥ 3 semanas/1 mes), se aconseja desconectar la batería del sistema eléctrico y guardarla bien protegida de la humedad.

- Después de un uso intenso de la batería, se recomienda un ciclo de carga lenta (para batería de 12 V-14 Ah: 1,4 A durante 10 horas).
- Se recomienda utilizar la recarga rápida solo en situaciones de extrema necesidad, ya que se reduce enormemente la vida útil de los elementos de plomo (para batería de 12 V-14 Ah: 2,5A durante 2 horas).

CARGADOR DE BATERÍA

Para acceder a la batería (1), proceder de la siguiente manera:

- Quitar el panel lateral izquierdo.
- Quitar primero el cable negativo (2) NEGRO y después el positivo (3) ROJO (en la fase de reensamblaje, conectar primero el cable positivo ROJO y después el negativo NEGRO).
- Aflojar los dos tornillos (4) que fijan el soporte de la batería (5).
- Extraer la batería (1) de su alojamiento.

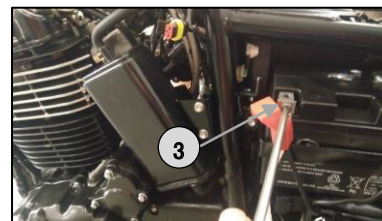
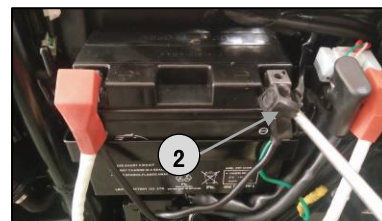
Comprobar, con la ayuda de un voltímetro, que la tensión de la batería no sea inferior a 12,5 V.

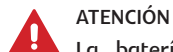
En caso contrario, la batería necesita un ciclo de recarga. Utilizar un cargador de baterías de tensión constante y conectar en primer lugar el cable positivo ROJO al borne positivo de la batería y después el cable negativo NEGRO al borne negativo de la batería.

La tensión solo alcanza un valor constante después de algunas horas, por lo que se sugiere NO medirla inmediatamente después de haber cargado o descargado la batería.

Verificar siempre el estado de carga de la batería antes de instalarla de nuevo en el vehículo.

La batería debe mantenerse limpia y los terminales engrasados.



**ATENCIÓN**

La batería contiene ácido sulfúrico. Evitar todo contacto con los ojos, la piel y la vestimenta.

SOLUCIONES:

CONTACTO CON LA PIEL: enjuagar con abundante agua.

INGESTA: beber grandes cantidades de agua. Pedir inmediatamente asistencia médica.

No inducir el vómito.

CONTACTO CON LOS OJOS: enjuagar con agua durante al menos 15 minutos y buscar atención médica

**ATENCIÓN**

Si se deja sin usar la batería durante un largo periodo de tiempo, debe recargarse con ciclo de carga lenta (batería de 12 V-14 Ah: 1,4 A durante 10 horas) por lo menos cada tres semanas.

**ATENCIÓN**

Las baterías generan gases explosivos, debe garantizarse la ventilación cuando se cargan o se utilizan en ambientes cerrados.

Cuando se utilice un cargador de baterías, conectar siempre la batería al cargador antes de encenderlo. Esto evitará la formación de chispas cerca los bornes de la batería que podrían incendiar los gases contenidos en la batería.

FUSIBLES

El funcionamiento defectuoso de los fusibles podría causar problemas en la motocicleta.

Para acceder a la caja de fusibles, quitar el panel lateral izquierdo.

Para evitar cortocircuitos, situar el interruptor de encendido/apagado en la posición de apagado, ANTES de trabajar en los fusibles.

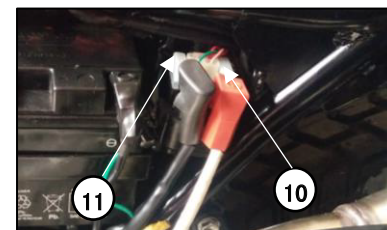
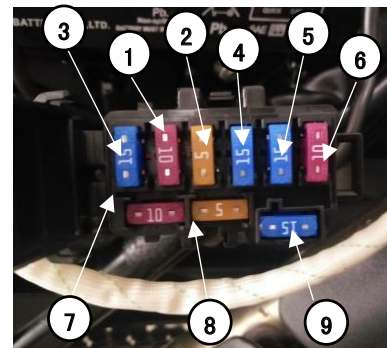
- No utilizar un fusible de capacidad diferente de la del original.

- 1) Fusible 10A Fusible ABS.
- 2) Fusible 5A Fusible ABS.
- 3) Fusible 15A Fusible ABS.
- 4) Fusible 15A

Intermitentes, claxon, salpicadero, luces de posición, luces de freno, ECU, relé de potencia (bomba de gasolina, ralentí, inyector de bobina, sonda Lambda, válvula de purga).

- 5) Fusible principal 15A
Fusible de repuesto.
- 6) Fusible 10A del interruptor de parada de emergencia del motor
- 7) Fusible 10A
Fusible de repuesto
- 8) Fusible 5A
Fusible de repuesto.
- 9) Fusible 15A
Fusible de repuesto.

- 10) Fusible 30A
Fusible general.
- 11) Fusible 30A
Fusible de repuesto.



SUSTITUCIÓN DE LAS BOMBILLAS DEL FARO DELANTERO

- El faro delantero (1) es de tipo LED. Sustituir si no funciona.



SUSTITUCIÓN DE LA LÁMPARA DEL INTERMITENTE

- Los intermitentes (1) son de tipo LED. Sustituir si no funcionan.



SUSTITUCIÓN DE LA BOMBILLA DEL FARO TRASERO / LUZ DE MATRÍCULA

- El faro trasero (1)/luz de matrícula (2) es de tipo LED. Sustituir si no funciona.



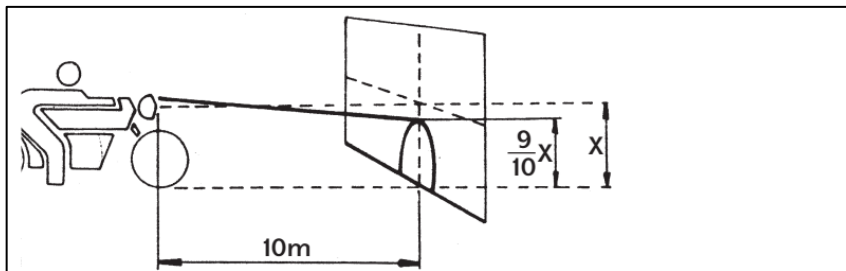
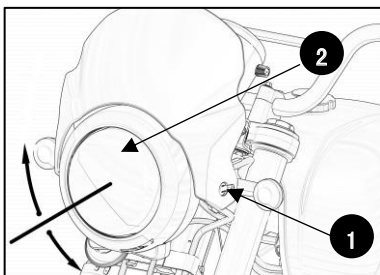
REGULACIÓN FARO DELANTERO

Para verificar si el faro está orientado en la dirección correcta, colocar la motocicleta, con los neumáticos inflados a la presión correcta y con una persona en el asiento, en posición completamente perpendicular con su eje longitudinal a 10 metros de una pared o una pantalla. A continuación, trazar una línea horizontal correspondiente a la altura del centro del faro y una vertical, alineada con el eje longitudinal del vehículo.

Si es posible, efectuar la comprobación en la penumbra. Al encender las luces de cruce, el límite superior de delimitación entre la zona oscura y la zona iluminada debe quedar situado al 90 % de la altura desde el centro del faro hasta el suelo.

La altura del haz de luz puede ajustarse de la siguiente manera:

- Aflojar los dos tornillos (1).
- Ajustar la posición del faro (2) y, a continuación, apretar los tornillos (1).



APÉNDICE INACTIVIDAD PROLONGADA

Si se debe dejar de utilizar la motocicleta durante un periodo de tiempo concreto, efectuar la siguiente preparación:

- Limpiar completamente la motocicleta.
- Descargar el combustible del depósito.
- Llenar el depósito con combustible mezclado con un estabilizador.



ATENCIÓN

No verter nunca combustible al medio ambiente ni dejar que el motor funcione en lugares cerrados.

- Lubricar la cadena de transmisión final y todos los cables.
- Rociar con aceite todas las superficies metálicas sin pintar para evitar la oxidación. Evitar que el aceite entre en contacto con las piezas de goma o los frenos.
- Poner la motocicleta sobre un apoyo o un caballete de manera que ambas ruedas no toquen el suelo (en el caso de que no se pueda proceder de esta manera, colocar unas tablas debajo de las ruedas para evitar que los neumáticos permanezcan en contacto con la humedad).
- Colocar una bolsa de plástico sobre el tubo de escape para evitar que entre humedad.
- Cubrir la motocicleta para protegerla del polvo y la suciedad.

Para volver a poner la moto a punto después del almacenamiento:

- Verificar que la bujía esté apretada.
- Llenar el depósito de combustible.
- Hacer funcionar el motor para calentar el aceite y, a continuación, drenarlo.
- Rellenar con aceite nuevo.
- Comprobar todos los puntos citados en la sección "Inspección y reglajes" (Apéndice A).
- Lubricar todos los puntos citados en la sección "Lubricación" (Apéndice A).

LIMPIEZA

Antes del lavado de la motocicleta, es necesario proteger oportunamente del agua las siguientes piezas:

- a) Abertura posterior del silenciador.
- b) Aspiración del filtro de aire.

NO LIMPIAR LA MOTOCICLETA EMPLEANDO LIMPIADORES CON CHORROS A ALTA PRESIÓN.

Después del lavado:

- Lubricar los puntos citados en el "Cuadro de mantenimiento" (Apéndice A).
- Calentar brevemente el motor.
- Antes de conducir la motocicleta, probar los frenos.



ATENCIÓN

No encerar ni lubricar nunca los discos de freno. El resultado podría ser una pérdida de eficacia en el frenado y un posible accidente. Limpiar el disco con disolventes tipo acetona.

INSPECCIÓN PREVIA A LA ENTREGA

Descripción	Operación	Pre-entrega
Aceite motor	Comprobación de nivel	<input type="checkbox"/>
Bujías	Comprobación/Sustitución	<input type="checkbox"/>
Cuerpo de mariposa	Comprobación y ajuste	<input type="checkbox"/>
Frenos/Embrague	Comprobación de funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Frenos	Comprobación de fugas de las líneas	<input type="checkbox"/>
Mando del acelerador	Comprobación de funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Mando del acelerador	Comprobación/Ajuste de holgura	<input type="checkbox"/>
Transmisiones y mand. flex.	Comprobación/Ajuste	<input type="checkbox"/>
Cadena de transmisión	Comprobación/Ajuste	<input type="checkbox"/>
Neumáticos	Comprobación de presión	<input type="checkbox"/>
Caballote lateral	Comprobación de funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Interruptor cabal. lateral	Comprobación de funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Equipos eléctricos	Comprobación de funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Panel de instrumentos	Comprobación de funcionamiento	<input type="checkbox"/>

Luces/Señales visuales	Comprobación de funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Claxon	Comprobación de funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Faro delantero	Comprobación de funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Llave de encendido	Comprobación de funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Cerraduras	Comprobación de funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Tornillos y tuercas	Comprobación/Apretar	<input type="checkbox"/>
Comprobación de abrazaderas de tubo	Comprobación/Apretar	<input type="checkbox"/>
Lubricación general		<input type="checkbox"/>
Ensayo general		<input type="checkbox"/>

SWM

ITALY - 1971

APÉNDICE A



SIX DAYS	TABLA DE MANTENIMIENTO PROGRAMADO (A REALIZAR EN EL CONCESIONARIO SWM)				
MOTOR					
	1000Km	7.500 km	12.500 km	17.500 km	22.500 km
VÁLVULAS	C (*)	C (*)	C (*)	C (*)	C (*)
DESCOMPRESOR			C		C
CADENA DE DISTRIBUCIÓN			C		S
BUJÍA			S		S
CAPUCHÓN DE BUJÍA		C	C	C	C
ACEITE DEL MOTOR	S	S	S	S	S
CARTUCHO DEL FILTRO DE ACEITE DEL MOTOR	S		S		S
ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE		C	C	C	C
SISTEMA DE INYECCIÓN		C	C	C	C
FILTRO DE COMBUSTIBLE			S		
EMBRAGUE	C	C	C	C	C
FILTRO DE AIRE		S	S	S	S

C: COMPROBACIÓN

C (*): COMPROBACIÓN DE HOLGURA

S: CAMBIO

SIX DAYS	TABLA DE MANTENIMIENTO PROGRAMADO (A REALIZAR EN EL CONCESIONARIO SWM)				
CHASIS					
	1000Km	7.500 km	15.000 km	22.500 km	30.000 km
LÍQUIDO DE FRENOS	C	C	S	C	S
DESGASTE DE LAS PASTILLAS DE FRENO	C		C		C
CABLES BOWDEN	C	C	C	C	C
ACELERADOR	C	C	C	C	C
PRESIÓN Y DESGASTE DE LOS NEUMÁTICOS	C	C	C	C	C
ALTURA DEL HAZ DE LA LUZ DEL FARO	C	C	C	C	C
INSTALACIÓN DE LUCES/INDICADORES/CLAXON	C	C	C	C	C
BATERÍA	C	C	C	C	C
TENSIÓN DE LOS RADIOS DE LA RUEDA	C	C	C	C	C
HOLGURA DE LOS COJINETES DE LA DIRECCIÓN	C	C	C	C	C
CADENA DE TRANSMISIÓN SECUNDARIA/ RODILLOS TENSOIRES DE CADENA	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L
RUEDA DENTADA DE SALIDA/CORONA	C	C	C	C	C
TORNILLOS DEL CABALLETE LATERAL	C	C	C	C	C
COJINETES DEL CUBO DE LA RUEDA		C	C	C	C
HORQUILLA DELANTERA		C	C	S/R	C
APRIETE GENERAL DE TUERCAS Y PERNOS	C	C	C	C	C

SIX DAYS	TABLA DE MANTENIMIENTO PROGRAMADO (A REALIZAR EN EL CONCESIONARIO SWM)				
LUBRICACIÓN/ENGRASE	L	L	L	L	L
SISTEMA DE ESCAPE	C	C	C	C	C
SISTEMA DE LUBRICACIÓN	C	C	C	C	C

C: COMPROBACIÓN

L: LUBRICACIÓN

R: REVISIÓN DE LA HORQUILLA DELANTERA

S: CAMBIO

NOTA:

Tras cada desmontaje, sustituir las juntas.

Sustituir los tornillos y tuercas si están desgastados.

Comprobación general después de conducir sobre barro o arena.

