



RS 125 R 2020



SM 125 R 2020

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

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

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

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

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

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

RS



SM



RS 125 R 2020 SM 125 R 2020

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

SOMMARIO	Pag.
PRESENTAZIONE	3
AVVERTENZE IMPORTANTI	3
GUIDA SICURA E SICUREZZA DEL MOTOCICLO	4
DATI PER L'IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO	5
UBICAZIONE COMANDI	6
DATI TECNICI	8
STRUMENTO DIGITALE, SPIE	10
COMANDI	14
ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO ...	17
MANUTENZIONE E REGOLAZIONI PERIODICHE	24
FRENI	43
UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI	46
SCHEMA ELETTRICO	49
BATTERIA	51
DOTAZIONE	54
APPENDICE	56
OPERAZIONI DI PRECONSEGNA	57
INDICE ALFABETICO	58

PREMESSA IMPORTANTE

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



ATTENZIONE

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



AVVERTENZA

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

Nota

Fornisce ulteriori utili informazioni.

NOTE

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



PRESENTAZIONE

Benvenuti nella famiglia motociclistica SWM!

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

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

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

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

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

AVVERTENZE IMPORTANTI

Il modello **RS** e **SM** è un motociclo per impiego STRADALE, garantito ed esente da difetti e coperto da garanzia legale, a condizione che VENGA MANTENUTA LA CONFIGURAZIONE DI SERIE e rispettata la tabella di manutenzione riportata nell'appendice A.

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

IMPORTANTE

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

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

NOTA: la garanzia DECADE in caso di noleggio del motociclo.

Sostituzione dei Particolari

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



ATTENZIONE

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



ATTENZIONE

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



ATTENZIONE

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

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 sopraggiungono 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 lacci corde ecc... per fissare il bagaglio, utilizzate solo borse omologate adatte per il tipo di moto che utilizzate.
- Il carico massimo trasportabile (pilota, passeggero e bagaglio) non deve superare i 227 kg (500,44 lb.).
In nessun caso il peso del bagaglio deve superare i 10 kg (22,04 lb.).

Rischi legati al monossido di carbonio

I gas di scarico contengono monossido di carbonio, un gas incolore ed inodore. Respirare il monossido di carbonio 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 motocicletta 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 PER L'IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO

Il numero di identificazione del motore è stampigliato sulla parte inferiore del carter motore sinistro, mentre il numero di matricola del motociclo 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.

■ Codice Internazionale Costruttore

● Tipo modello

- "B201AA" - Variante RS
- "B201AB" - Variante SM

▲ Anno modello

- Per telaio: MODEL YEAR
- Per motore: PRODUCTION YEAR

◆ Fabbrica di assemblaggio

◆ N° progressivo

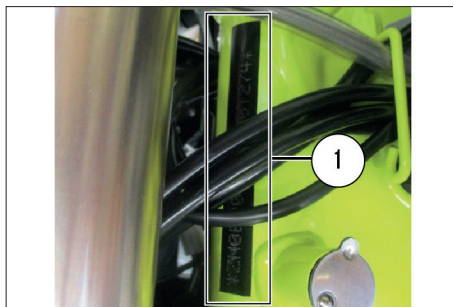
NUMERO DI IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO

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

NUMERO DI IDENTIFICAZIONE MOTORE

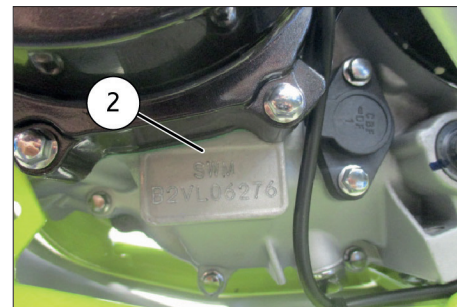
Il numero di serie (2) si trova nella parte inferiore sinistra del motore.

NUMERO TELAIO



1. Matricola telaio

NUMERO MOTORE



2. Matricola motore

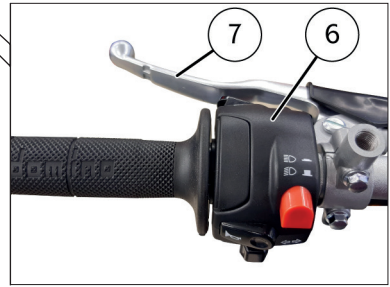
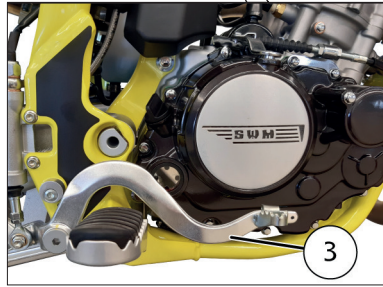
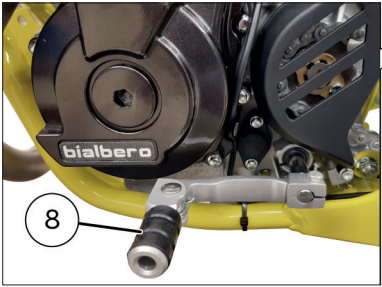
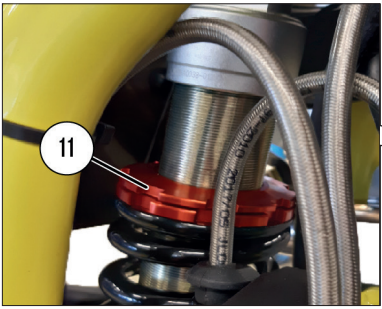
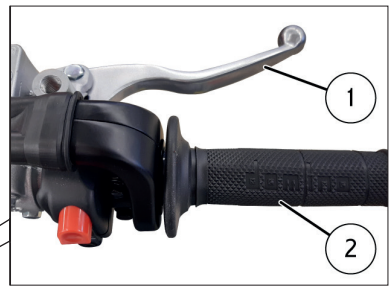
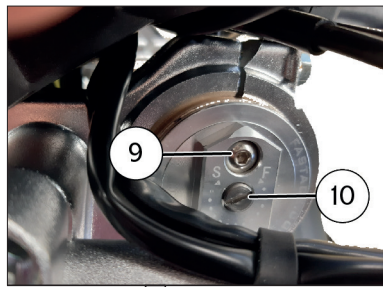
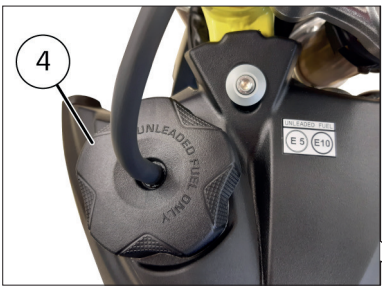
UBICAZIONE COMANDI

1. Leva comando freno anteriore.
2. Manopola comando gas.
3. Pedale comando frenata combinata.
4. Tappo serbatoio carburante.
5. Commutatore destro (avviamento elettrico motore).
6. Commutatore sinistro.
7. Leva comando frizione.
8. Pedale comando cambio.
9. Vite scarico aria per stelo forcella.
10. Regolazione forcella in estensione.
11. Registrazione precarico molla ammortizzatore

CHIAVI

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

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



DATI TECNICI

MOTORE		ALIMENTAZIONE		TRASMISSIONE SECONDARIA	
Tipo	monocilindrico a 4 tempi	Tipo	ad iniezione elettronica	Pignone uscita cambio	RS / SM : Z 14
Raffreddamento	a liquido, con elettroventola	Corpo farfallato	∅ 32 mm	Corona posteriore	RS: Z 58 SM: Z 54
Radiatori acqua	n° 2	TRASMISSIONE PRIMARIA		Rapporto di trasmissione	RS: 4,142 SM: 3,857
Alesaggio	58 mm	Pignone motore	Z 20	CATENA DI TRASMISSIONE	
Corsa	47,2 mm	Corona frizione	Z 67	Marca e Tipo	"REGINA" 126RSHB-12.7
Cilindrata	124,7 cm ³	Rapporto di trasmissione	3,35	TELAIO	
Rapporto di compressione	12,8:1	FRIZIONE		Tipo	monotrave, doppia culla, in tubi in acciaio altoresistenziale; telaietto posteriore in alluminio
Avviamento	elettrico	Tipo	multidisco in bagno d'olio con comando meccanico	SOSPENSIONE ANTERIORE	
DISTRIBUZIONE		N° dischi conduttori	5	Tipo	forcella teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato; steli ∅ 41 mm regolazione in estensione
Tipo	doppio albero a camme in testa, 4 valvole	N° dischi condotti	4	Corsa sull'asse gambe	250 mm
Aspirazione	0,05 ÷ 0,10 mm	CAMBIO VELOCITÀ		SOSPENSIONE POSTERIORE	
Scarico	0,15 ÷ 0,20 mm	Tipo	con ingranaggi sempre in presa	Tipo	progressiva "SOFT DAMP" con monoammortizzatore idraulico
LUBRIFICAZIONE		N° marce	6	Corsa ruota	250 mm
Tipo	a carter secco con pompa a lobi e filtro a cartuccia	Rapporti di trasmissione	SOSPENSIONE POSTERIORE		
ACCENSIONE		1a velocità	2,833 (34/12)	Tipo	progressiva "SOFT DAMP" con monoammortizzatore idraulico
Tipo	Elettronica a scarica induttiva con anticipo variabile a controllo digitale	2a velocità	2,066 (31/15)	Corsa ruota	250 mm
Tipo candela	NGK CR 8E	3a velocità	1,555 (28/18)	SOSPENSIONE POSTERIORE	
Distanza elettrodi candela	0,8 mm	4a velocità	1,238 (26/21)	Tipo	progressiva "SOFT DAMP" con monoammortizzatore idraulico
		5a velocità	1,045 (23/22)	Corsa ruota	250 mm
		6a velocità	0,916 (22/24)		

FRENO ANTERIORE

Tipo	a disco fisso
	RS: Ø 260 mm SM: Ø 300 mm
	con comando idraulico e pinza flottante

FRENO POSTERIORE

Tipo	a disco fisso Ø220 mm
	con comando idraulico e pinza flottante

PNEUMATICI

Anteriore (Tipo: MICHELIN)	RS: 80/90-21" K774F SM: 110/70-17"
Posteriore (Tipo: MICHELIN)	RS: 110/80-18" K774 SM: 140/70-17"
Pressione di gonfiaggio a freddo RS:	
Anteriore	
Solo pilota	1,2 kg/cm ²
Pilota e passeggero	1,5 kg/cm ²
Posteriore	
Solo pilota	1,5 kg/cm ²
Pilota e passeggero	1,8 kg/cm ²
Pressione di gonfiaggio a freddo SM:	
Anteriore	
Solo pilota	1,8 kg/cm ²
Pilota e passeggero	2,0 kg/cm ²
Posteriore	
Solo pilota	2,0 kg/cm ²
Pilota e passeggero	2,2 kg/cm ²

CERCHI

Anteriore	RS: in lega leggera: 1,6x21" SM: in lega leggera: 2,75x17"
Posteriore	RS: in lega leggera: 2,15x18" SM: in lega leggera: 4,00x17"

DIMENSIONI, PESO, CAPACITÀ

Interasse	RS: 1465 mm SM: 1500 mm
Lunghezza totale	RS: 2236 mm SM: 2106 mm
Larghezza massima	RS / SM: 820 mm
Altezza massima	RS: 1230 mm SM: 1165 mm
Altezza sella	RS: 950 mm SM: 914 mm
Altezza minima da terra	RS: 320 mm SM: 275 mm
Peso a secco	RS: 117 kg SM: 120 kg
Capacità carburante serbatoio	7,2 l
Capacità circuito raffreddamento	di 1,1 ÷ 1,3 l.
Olio nel basamento	
Sostituzione olio e filtro (Q.tà)	1,35 l.
Sostituzione olio (Q.tà)	1,25 l.
Omologazione	EURO 4

LUBRIFICANTI E RIFORNIMENTI

Olio lubrificazione motore, cambio, trasmissione primaria	MOTUL 7100 TECHNOSYNTHESE 5W40
Liquido refrigerante motore	MOTUL INUGEL EXPERT
Liquido impianti frenanti	MOTUL DOT 4
Lubrificazione a grasso	MOTUL GREASE 100 / CASTROL SPHEEROL
Lubrificazione catena trasmissione secondaria	MOTUL CHAIN LUBE
Olio forcella anteriore	LATO SX = 32W (300 ml) LATO DX = 5W (450 ml)
Olio ammortizzatore posteriore	MOTUL SHOCK OIL FL
Protettivo contatti elettrici	MOTUL EZ LUBE

STRUMENTO DIGITALE, SPIE

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

1. Spia BLU "Abbagliante"
2. Spia ARANCIO "Anomalia motore"
3. Spia VERDE "Indicatori di direzione"
4. Spia VERDE "Folle"
5. Spia ARANCIO "Riserva carburante"

Le funzioni, che si possono selezionare nell'ordine, sono le seguenti:

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

Nota

- Dopo la rotazione della chiave in posizione "ON", sullo strumento inizierà una fase di controllo delle funzioni. Terminata la fase di controllo, lo strumento visualizzerà l'ultima funzione impostata.
- Ad ogni spegnimento del motore, cessa la visualizzazione delle funzioni dello strumento.
- Il passaggio da una funzione all'altra ed il relativo azzeramento, deve essere effettuato mediante il tasto SCROLL (A).

Nota

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



ATTENZIONE

Se durante l'utilizzo si accende la spia (2) "Anomalia motore", indica che vi è un malfunzionamento del motore e quindi è necessario rivolgersi al più presto ad un Concessionario SWM.



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

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

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

- visualizzare la figura 1, porre la chiave di accensione in posizione OFF e premere il pulsante SCROLL (A)
- Porre la chiave di accensione in posizione ON, attendere la fine dei controlli elettronici/elettrici, quindi tenere premuto per 3sec il pulsante SCROLL (A)

Per conferma dell'avvenuta conversione si attiverà il segmento Miles e mph oppure Km e Kmh.

Nota

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

2. SPEED / H / RPM (figura 2)

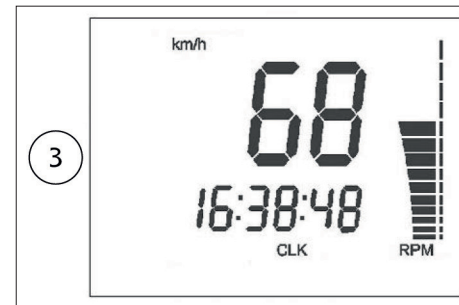
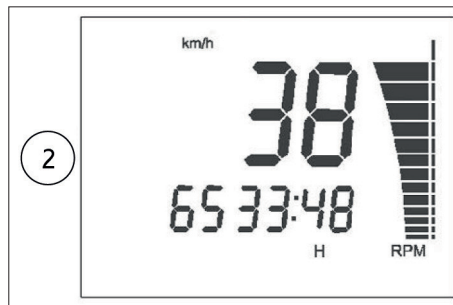
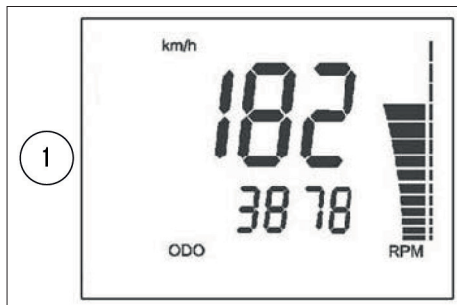
- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
- H: Indica le ore di funzionamento del motore (il dato è salvato in memoria permanente ogni 10 minuti)
- Indicazione max: 9999:59;
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore a barre verticale.

3. SPEED / CLOCK / RPM (figura 3)

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

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

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



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

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

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

Il TRIP 1 è attivo contestualmente a STP 1 (vedi figura 5).

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

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

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

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

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

.....

e così di seguito

Nota

Dati STP 1 + dati TRIP 1 = AVS 1 (vedi figura 6)..

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

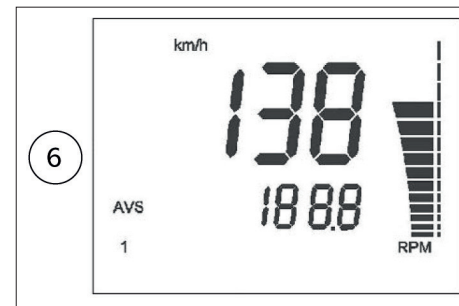
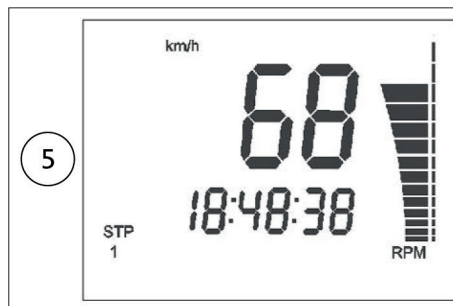
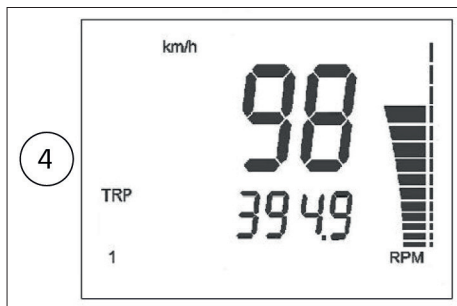
6. SPEED / AVS 1 / RPM (figura 6)

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

Nota

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

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

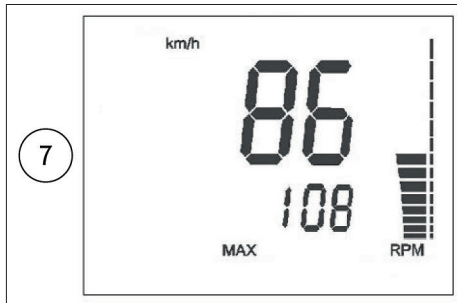


7. SPEED / V MAX / RPM (figura 7)

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

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

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

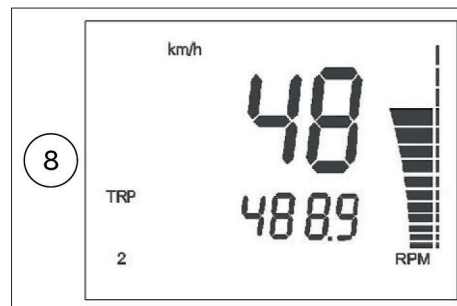


8. SPEED / TRIP 2 / RPM (figura 8)

- SPEED: velocità - indicazione max: 299 kmh o 299 mph
- TRIP 2: distanza - indicazione max: 999, 9 km / miles (il dato verrà perso al distacco della batteria).

Per azzerare il TRIP 2, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi;

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



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

- TRIP 2: distanza - indicazione max: 999, 9 km / miles (il dato verrà perso al distacco della batteria).

Per azzerare il TRIP 2, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi;

- CLOCK: orologio - indicazione da 0:00 a 23:59:59 (il dato verrà perso al distacco della batteria).

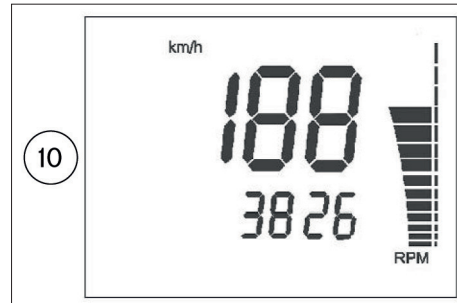
Per regolare l'orologio, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi per incrementare le ore; rilasciato il pulsante, dopo 3 secondi è possibile incrementare i minuti;

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



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



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




COMANDI

INTERRUTTORE DI ACCENSIONE


L'interruttore di accensione consta di due posizioni:

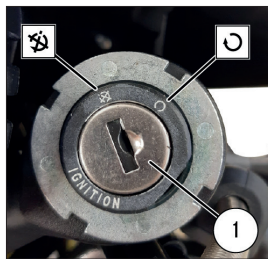
-  posizione avviamento motociclo (chiave non estraibile).
-  posizione estrazione chiave.

• 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 (1) in senso orario in posizione . Si illumineranno le luci, il display e si potrà avviare il motociclo.



BLOCCASTERZO

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

Per bloccare lo sterzo, operare nel modo seguente:

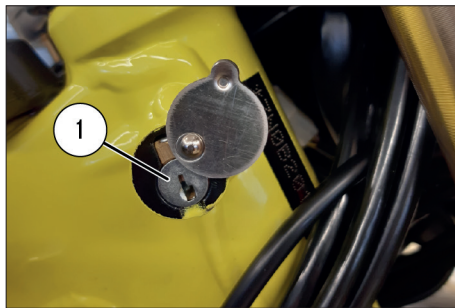
- girare il manubrio a sinistra;
- inserire la chiave nella serratura e girarla in senso antiorario;
- spingerla verso l'interno e, se necessario, girare il manubrio nei due sensi;
- girare la chiave in senso orario ed estrarla dalla serratura.

Per sbloccare lo sterzo, operare inversamente.



ATTENZIONE

Non ruotare il manubrio con la chiave inserita nel bloccasterzo onde evitare la rottura della stessa..



COMMUTATORI SUL MANUBRIO

Lato Destro






Il commutatore destro ha i seguenti comandi:

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



Lato Sinistro

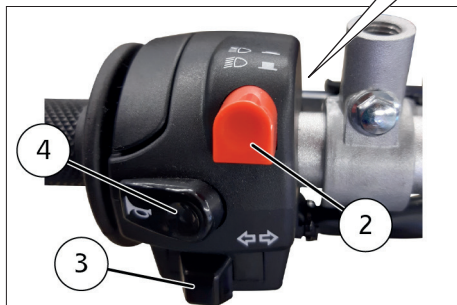
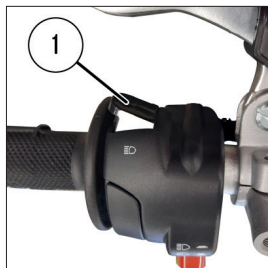
Il commutatore sinistro ha i seguenti comandi:

1.  Lampeggio abbagliante (ritorno automatico).
2.  Comando selezione luce abbagliante.
-  Comando selezione luce anabbagliante.
3.  Attivazione indicatori di direzione sinistri.
 Attivazione indicatori di direzione destri.

Nota

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

4.  Avvisatore acustico.



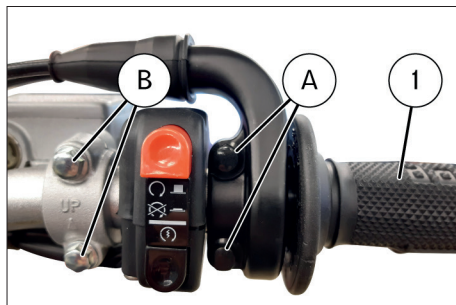
COMANDO ACCELERATORE

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



AVVERTENZA

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



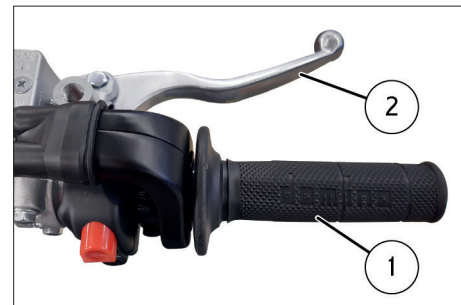
COMANDO FRENO ANTERIORE

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



AVVERTENZA

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



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 (A) dopo la regolazione.

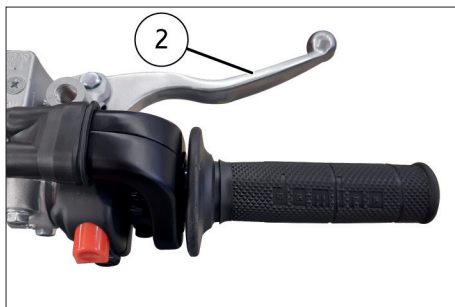


COMANDO FRENATA COMBINATA

Il pedale (1) di comando della frenata combinata si trova sul lato destro del motociclo. Un interruttore di tipo stop, all'atto della frenata, provoca l'accensione della lampada 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. Il pilota, ad ogni cambio di velocità, deve lasciare libero il pedale che tornerà nella sua posizione centrale; la posizione di "folle" (N) si trova tra la prima e la seconda marcia. Si innesta la prima marcia spingendo in basso la leva; per tutte le altre marce spingerla in alto.

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

Bloccare la vite ad operazione effettuata.



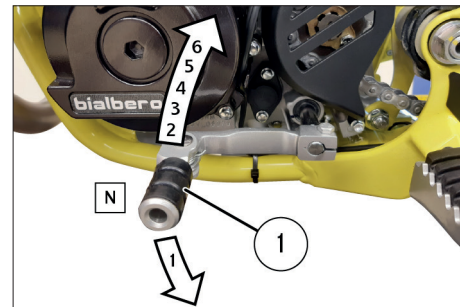
ATTENZIONE

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



AVVERTENZA

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





Nota

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

CONTROLLI PRELIMINARI

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

- controllare il livello del carburante e dell'olio motore;
- controllare il livello del fluido freni;
- 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 l'accensione della luce dello stop posteriore;
- controllare che dopo l'avviamento non sia illuminata la spia  "Avaria motore".

ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO

L'esclusività del progetto, l'elevata qualità dei materiali impiegati e l'accuratezza del montaggio, Vi garantiscono comfort sin dal primo momento. Tuttavia, durante i primi 1000 Km (621,37 mi), Dovranno essere SCRUPolosAMENTE osservate le seguenti norme in cui la INOSSERVANZA POTRÀ PREGIUDICARE LA DURATA E LE PRESTAZIONI DEL MOTOCICLO:

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

INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO

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

Il motore non si avvia

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

La candela si sporca facilmente:

- Candela non adeguata: sostituire.

Il motore si surriscalda

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

Il motore è carente di potenza

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

Il motore batte in testa

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

L'alternatore non carica o carica insufficientemente

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

La batteria si surriscalda

- Regolatore di tensione difettoso: sostituire

Difficoltà ad innestare le marce

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

La frizione slitta

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

I freni non funzionano adeguatamente

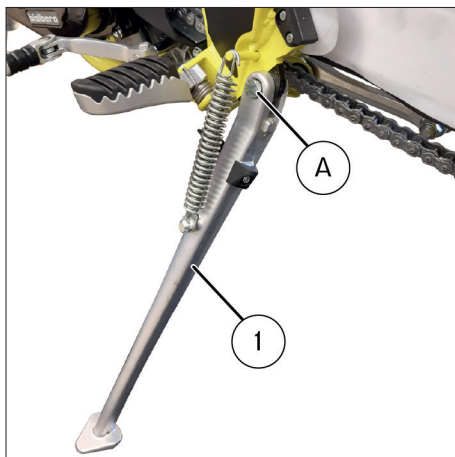
- Pastiglie consumate: sostituire

CAVALLETTO LATERALE

Ogni motociclo è fornito 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 (A) di fissaggio.

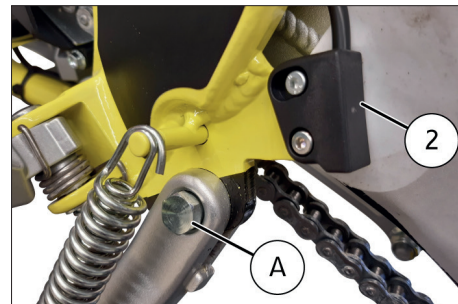
ATTENZIONE
Il cavalletto è progettato per supportare il SOLO PESO DEL MOTOCICLO. Non sedersi sul veicolo utilizzando il cavalletto come supporto; potrebbero verificarsi delle rotture con conseguenti gravi lesioni personali.



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.

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.



RIFORMIMENTO CARBURANTE

Il carburante consigliato è benzina SENZA PIOMBO a 95 ottani.



ATTENZIONE

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



ATTENZIONE

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



SALITA/DISCESA PILOTA E PASSEGGERO

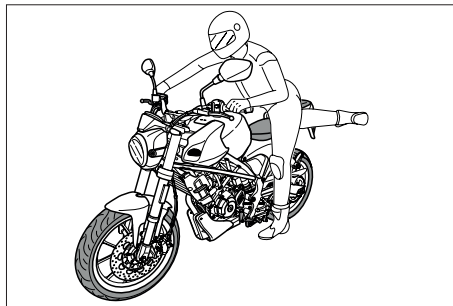
Norme generali

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 la gamba, scendere sempre eseguendo le operazioni descritte nel relativo paragrafo.



Salita del pilota

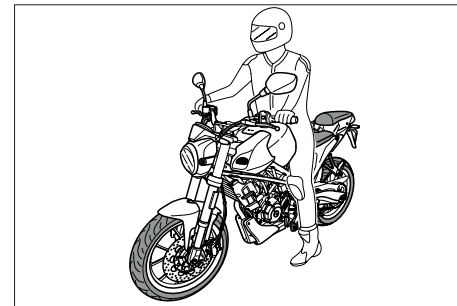
Con moto posizionata sul cavalletto laterale effettuare le seguenti operazioni:

- Dalla parte sinistra impugnare correttamente con entrambe le mani il manubrio quindi sollevare la gamba destra e oltrepassare la sella.
- Sedersi sulla moto e appoggiare entrambi i piedi a terra raddrizzando il veicolo senza caricare il proprio peso sul cavalletto laterale.
- Avviare la moto come descritto nel relativo paragrafo.
- Con il piede sinistro fare rientrare completamente il cavalletto.



AVVERTENZA

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



Salita del passeggero

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

- Fare estrarre dal passeggero le pedane (1) poggia piedi.



AVVERTENZA

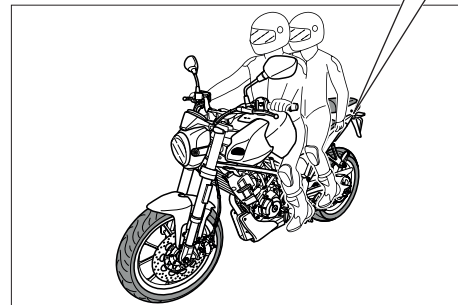
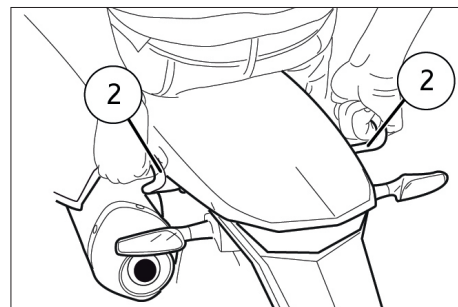
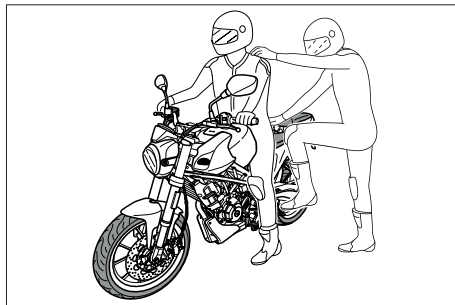
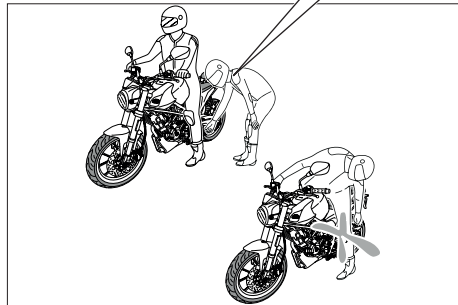
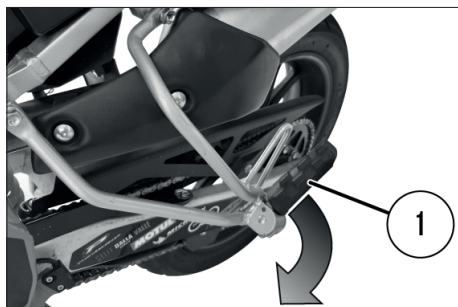
Il pilota nella posizione di guida non deve assolutamente estrarre o tentare di estrarre i poggia piedi posteriori del passeggero, potrebbe compromettere l'equilibrio del veicolo.

- Appoggiare la mano sinistra sulla spalla del pilota, il piede sinistro sulla pedana poggia piedi quindi salire sulla moto sollevando la gamba destra muovendosi con cautela per non sbilanciare il veicolo e il pilota.

- Con le mani tenersi alle apposite maniglie (2).

- Con il piede sinistro fare rientrare completamente il cavalletto.

- Avviare la moto come descritto nel relativo paragrafo.



Discesa dalla moto

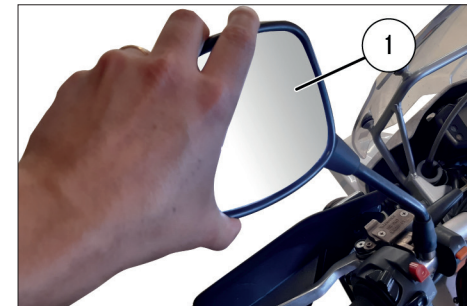
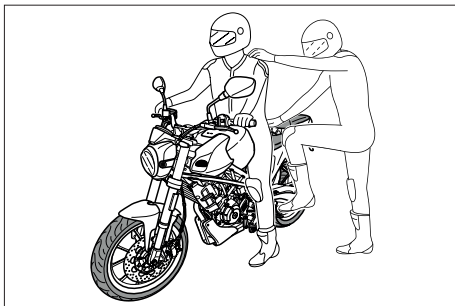
- Arrestare il veicolo e spegnere il motore.



AVVERTENZA

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

- Appoggiare entrambi i piedi a terra.
- Spegner la moto come descritto nel relativo paragrafo.
- Con il piede sinistro estrarre completamente il cavalletto.
- Scendere prima il passeggero 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.

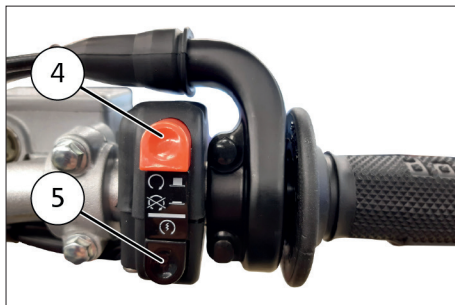
AVVIAMENTO DEL MOTORE

- Porre la chiave (1) dell'interruttore accensione in posizione  (il ronzio che si avverte ruotando la chiave in questa posizione è dovuto alla pompa del carburante che porta in pressione l'impianto di alimentazione);
- tirare la leva (2) della frizione;
- mettere il pedale (3) del cambio in folle e rilasciare la leva della frizione;
- controllare che il pulsante (4) sia in posizione esatta e quindi premere il pulsante di avviamento (5).

Nota

Sul supporto della leva frizione è montato un interruttore di sicurezza che consente di effettuare l'avviamento SOLO con il cambio in folle o la marcia inserita e la leva 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 a quando ci sarà una normale risposta del motore alle aperture del comando gas. In tale modo l'olio, circolando, raggiungerà tutti i punti che richiedono lubrificazione ed il liquido refrigerante arriverà alla temperatura necessaria al corretto funzionamento del motore.

Evitare di effettuare un riscaldamento troppo prolungato del motore.



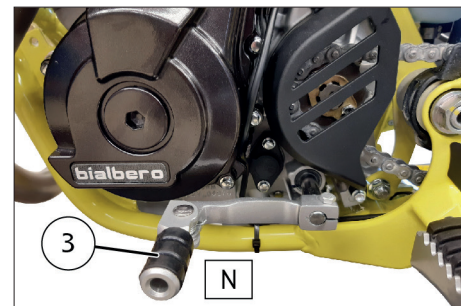
ATTENZIONE

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



AVVERTENZA

Non accelerare mai il motore dopo un avviamento a freddo.




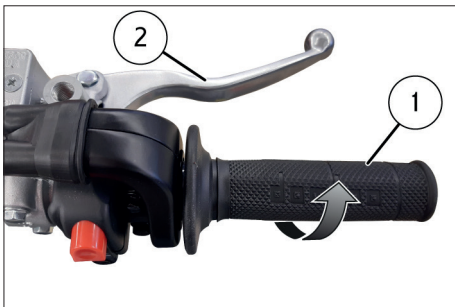
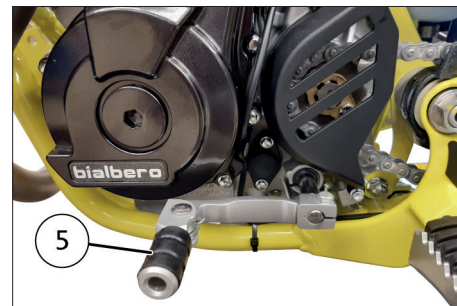
ARRESTO DEL MOTOCICLO E DEL MOTORE

- 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 sulla leva e sul pedale del freno).

Nota

Tirando la leva (2) si frenerà con il freno anteriore; premendo il pedale (3) si avrà una frenata combinata per cui il sistema ripartirà la frenata, sia sul freno anteriore, sia sul freno posteriore.

- Una volta arrestato il motociclo, tirare la leva frizione (4) e porre la leva (5) del cambio in posizione di folle.
- Ruotare la chiave di avviamento (6) in posizione  (posizione di estrazione chiave).



ARRESTO DEL MOTORE IN EMERGENZA

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



ATTENZIONE

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



ATTENZIONE

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

MANUTENZIONE E REGOLAZIONI PERIODICHE

Eseguire una corretta manutenzione seguendo la tabella riportata nell'appendice "A" del presente manuale che indica gli intervalli periodici di manutenzione. Gli intervalli indicati nella tabella di manutenzione si riferiscono per un uso normale, tuttavia potrebbe essere necessario ridurre tali interventi in funzione alle condizioni climatiche ambientali e all'impiego individuale.



AVVERTENZA

Prima di effettuare qualsiasi operazione di manutenzione verificare di essere in possesso dei necessari strumenti componenti e capacità tecniche.

- Spegner il motore e parcheggiare la moto su una superficie piana e solida.
- Attendere che il motore, i silenziatori e i dischi freno si raffreddino.

CONTROLLO LIVELLO OLIO

Nota

Eseguire questa operazione a motore caldo.

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.

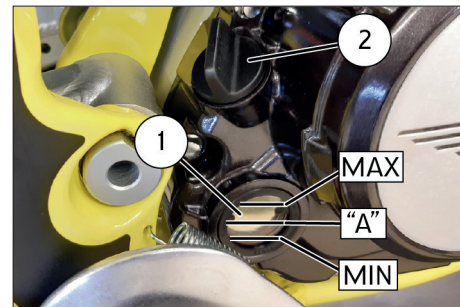
Verificare che il livello si trovi al centro dell'oblò "A", tra il livello minimo "MIN" ed il livello massimo "MAX".

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



ATTENZIONE

Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.



SOSTITUZIONE OLIO MOTORE

Nota

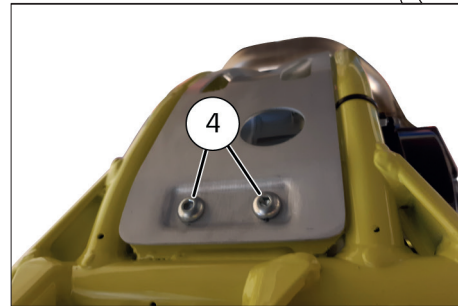
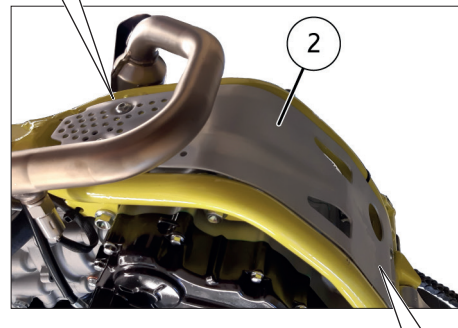
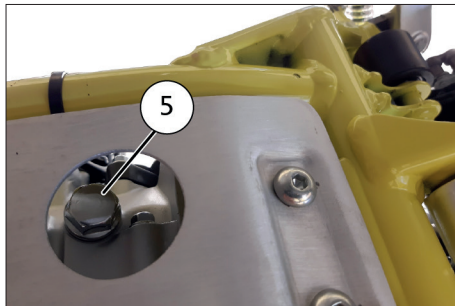
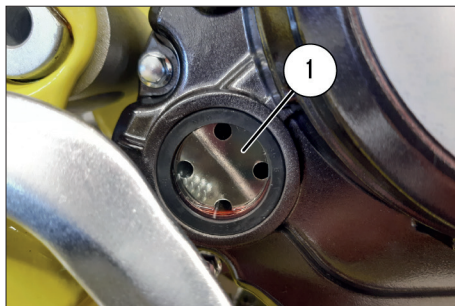
Eseguire questa operazione a motore caldo.



ATTENZIONE

Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.

- Togliere il tappo di carico olio (1);
- rimuovere la protezione inferiore (2) svitando le viti (3) e (4);
- porre una bacinella sotto il motore;
- togliere il tappo di scarico olio (5);
- evacuare l'olio esausto e pulire la calamita sul tappo;
- rimontare il tappo di scarico (5) a 25 Nm (2,5 kgm, 18,43 ft/lb) e la protezione motore (2) avvitando le viti a 12 Nm (1,2 kgm, 8,85 ft/lb);
- versare la prevista quantità di olio.



SOSTITUZIONE FILTRO OLIO

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

- Svitare le due viti (1) e rimuovere il coperchietto (2) ruotandolo leggermente.
- Rimuovere il filtro olio (3).
- Verificare che la molla (4) sia nella propria sede posta sul fondo dell'alloggiamento filtro.

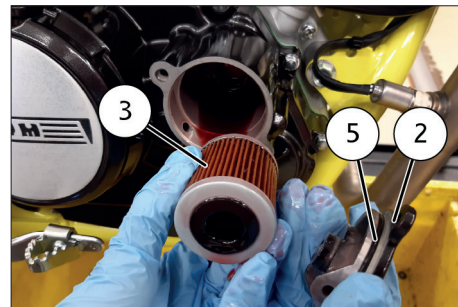
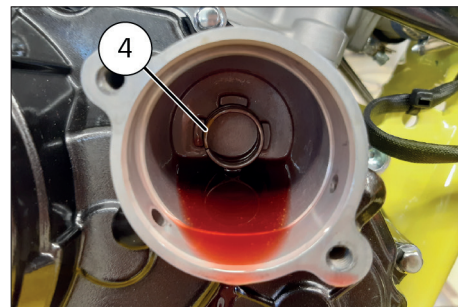
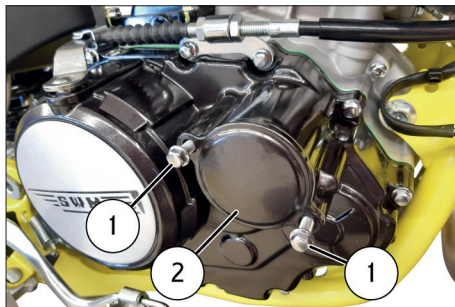
Nota

Nel caso la molla (4) sia uscita dalla propria sede, essendo a forma conica, posizionarla, nella sede, con il diametro maggiore in modo che rimanga in posizione.

- Controllare lo stato della guarnizione OR (5) e se usurata sostituire.
- Sostituire il filtro (3) e montarlo sul coperchietto (2).
- Rimontare il coperchietto (2) con il filtro nell'apposito alloggiamento e avvitare le viti (1) (10 Nm, 1,0 kgm, 7,37 ft/lb).

Nota

Accertarsi di accoppiare i fori del coperchietto con quelli dei condotti lato carter.



CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO RAFFREDDAMENTO MOTORE

Controllare il livello (1) nel radiatore destro a motore freddo e con il motociclo in posizione verticale. Il refrigerante deve trovarsi 10 mm (0,39 in) sopra gli elementi, inoltre non deve essere presente in una quantità maggiore di 2-3 cm (0,78-1,18 in) dal fondo del serbatoio di recupero (2), posto davanti all'ammortizzatore posteriore.



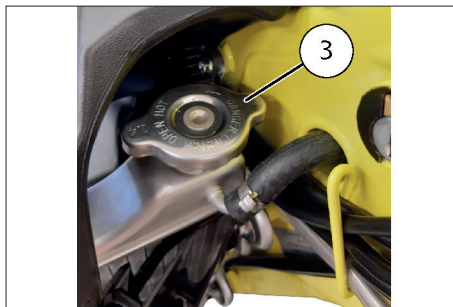
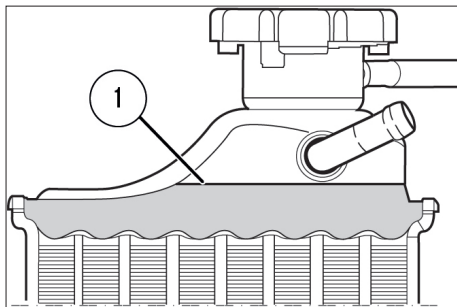
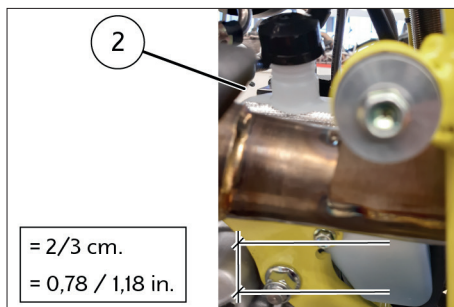
AVVERTENZA

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

Nota

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

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



REGOLAZIONE CAVO COMANDO ACCELERATORE

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

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



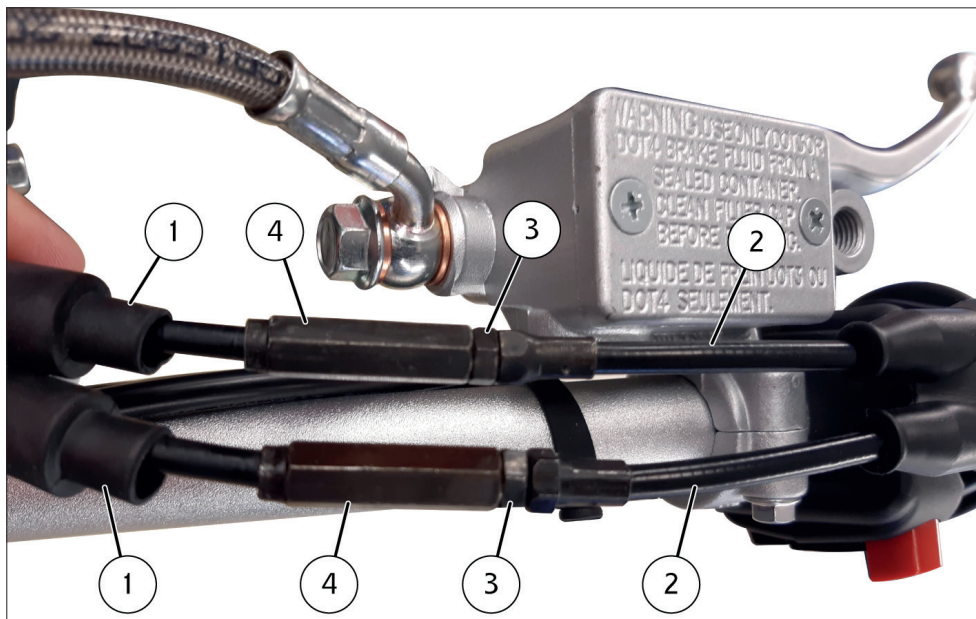
ATTENZIONE

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 girare il motore in luoghi chiusi.



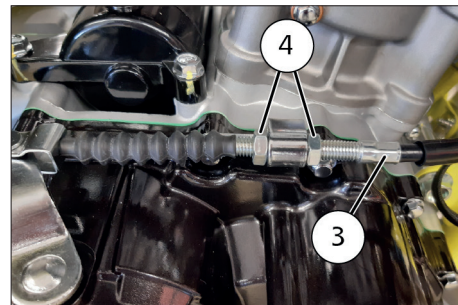
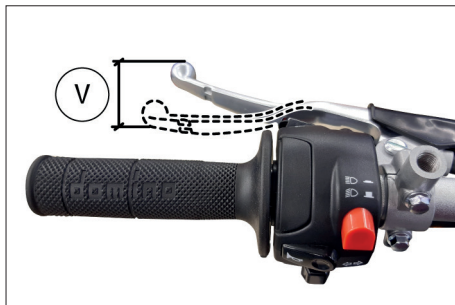
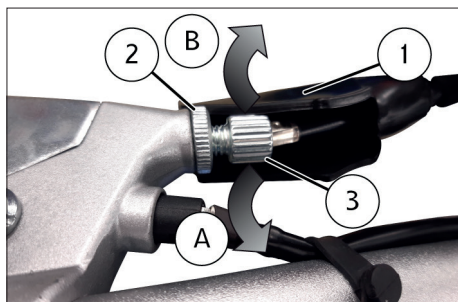
REGISTRAZIONE LEVA COMANDO FRIZIONE

Per la regolazione della frizione è necessario agire sulla tensione del cavo utilizzando il gruppo di registro posizionato sulla leva.

- Spostare la protezione in gomma (1).
- Allentare la ghiera di blocco (2).
- Agire sul registro (3), ruotandolo nel senso indicato dalla freccia (A) si diminuisce il gioco, ruotandolo invece nel senso indicato dalla freccia (B) si aumenta.
- La corsa a vuoto (V) deve essere almeno di 10 mm (0.39 in.) prima di iniziare il disinnesto della frizione.

Un'ulteriore possibilità di registrazione è offerta dal tenditore (3) posto sulla parte destra del motore.

- Allentare i dadi (4) ed agire sul tenditore (3).
- Se, dopo la registrazione, la frizione slitta sotto carico o trascina anche quando è disinnestata, deve essere smontata per le opportune verifiche.



CONTROLLO CANDELA

La distanza fra gli elettrodi della candela (2) deve essere 0,7 - 0,8 mm (0,28 - 0,31 in.).

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

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

- Scollegare il connettore (1).
- Svitare le due viti (2), rimuovere la piastrina di blocco (3), quindi rimuovere il cappuccio (4) completo di bobina dalla candela.
- Pulire lo sporco intorno alla base della candela prima di rimuoverla.

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

Esatto grado termico:

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

Grado termico elevato:

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

Grado termico basso:

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



ATTENZIONE

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



ATTENZIONE

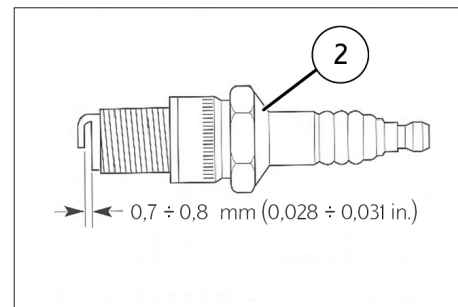
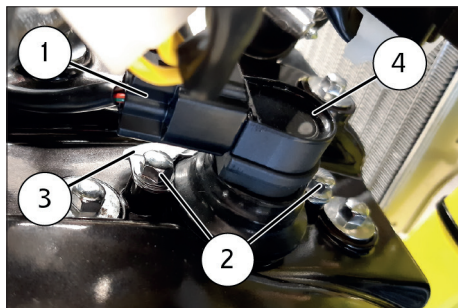
Una candela di grado termico troppo elevato può causare preaccensioni con possibili danni per il motore. Una candela di grado termico troppo basso può causare un notevole aumento dei depositi carboniosi.



AVVERTENZA

Prima di procedere al rimontaggio, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico. Applicare grasso grafitato sul filetto della candela, avvitare a mano fino in fondo quindi serrarla alla coppia di $10 \div 12$ Nm ($7,37 \div 8,85$ ft/lb). Allentare la candela e serrarla nuovamente a $10 \div 12$ Nm ($7,37 \div 8,85$ ft/lb). La candela che presenti screpolature sull'isolante o che abbia gli elettrodi corrosi, deve essere sostituita..

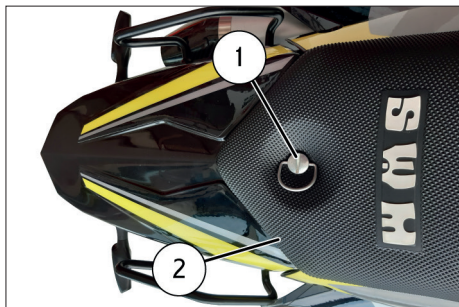
- Rimontare il cappuccio con bobina (4) sulla candela.
- Rimontare la piastrina (3) di blocco ed avvitare le due viti (2) a 7 Nm (0,7 kgm - 5,1 ft/lb).
- Ricollegare il connettore (1).



RIMOZIONE SELLA

Per accedere ad alcuni componenti è necessario rimuovere la sella agendo come segue:

- Ruotare in senso antiorario il perno (1) di fissaggio in modo da sganciare la sella (2) dall'incastro.
- Sollevare la sella dalla parte posteriore (3) e sganciarla dagli incastri tirandola verso la parte posteriore della moto (4).

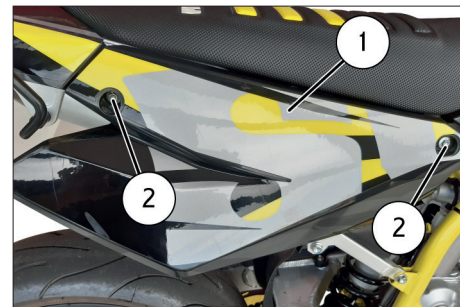


RIMOZIONE PANNELLO LATERALE DESTRO

Sotto il pannello laterale destro (1) sono posizionati i fusibili e il filtro aria.

Per la sua rimozione agire come segue:

- Rimuovere la sella come indicato nel relativo paragrafo.
- Svitare le viti (2) e rimuovere il pannello (1).



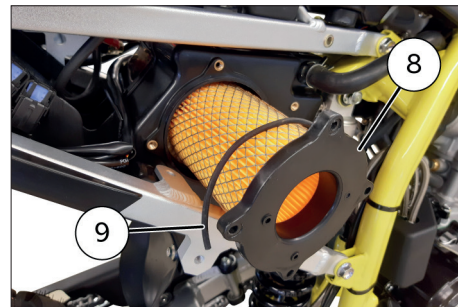
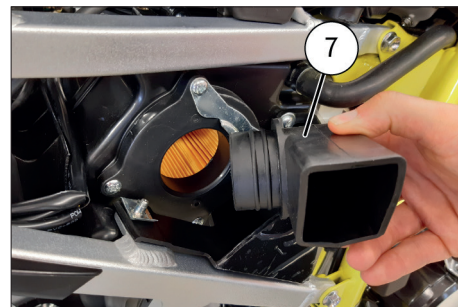
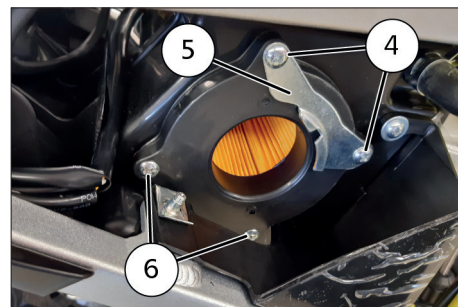
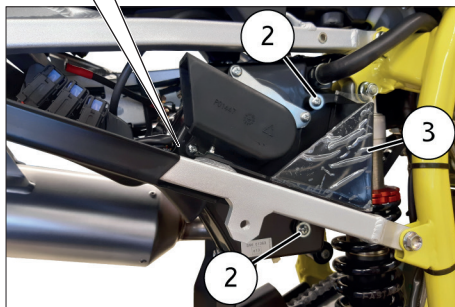
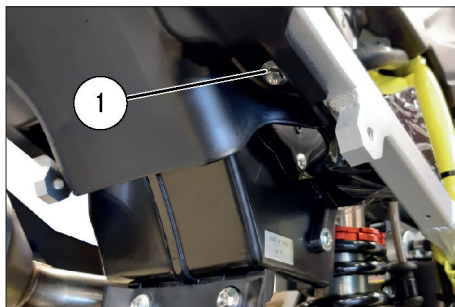
CONTROLLO, PULIZIA E/O SOSTITUZIONE FILTRO ARIA

Per accedere al filtro aria agire come segue:

- Togliere la sella e il pannello laterale destro come descritto nei relativi paragrafi;
- svitare la vite (1) posizionata sotto il parafango posteriore;
- svitare le due viti (2) e rimuovere la protezione (3);
- svitare le due viti (4) e rimuovere la piastrina (5);
- svitare le due viti (6);
- rimuovere il manicotto di spirazione (7);
- sfilare il filtro (8) dalla cassa filtro;
- controllare che non sia intasato eventualmente pulirlo soffiando con aria compressa dall'interno verso l'esterno;
- se troppo sporco, sostituirlo.

Nota

Rimontare il tutto in senso inverso allo smontaggio facendo attenzione allo stato della guarnizione (9), se usurata sostituire, e che sia correttamente posizionata nella relativa sede.



REGOLATORE DI TENSIONE

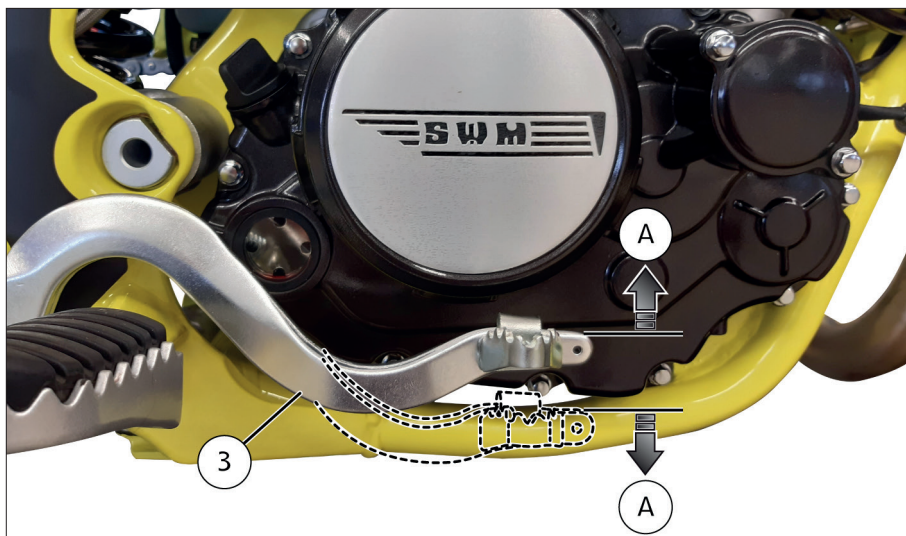
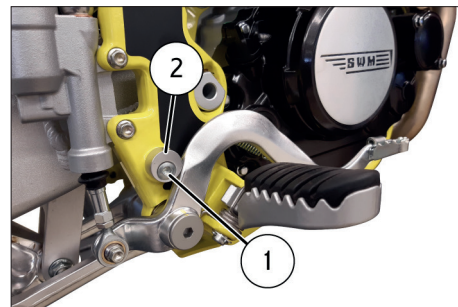
Il regolatore di tensione (1) è fissato sul lato destro del telaio, nella parte anteriore.

REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENATA COMBINATA

La posizione del pedale frenata combinata rispetto all'appoggiapiède, può essere regolata a seconda delle esigenze personali.

Dovendo procedere a tale registrazione operare nel modo seguente:

- allentare la vite (1);
- ruotare la camma (2) per abbassare o alzare della dimensione (A) desiderata il pedale del freno (3);
- a regolazione effettuata serrare nuovamente la vite (1). Dopo aver effettuato questa registrazione, è necessario regolare la corsa a vuoto del pedale, secondo le istruzioni riportate di seguito.



REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENATA COMBINATA

Il pedale (3) di comando della frenata combinata, deve avere una corsa a vuoto (B) di 5 mm (0,2 in) 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;
- a operazione effettuata serrare nuovamente il dado (4).



ATTENZIONE

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

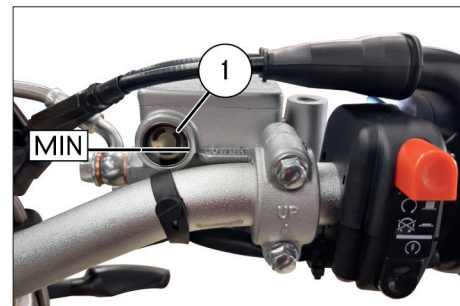
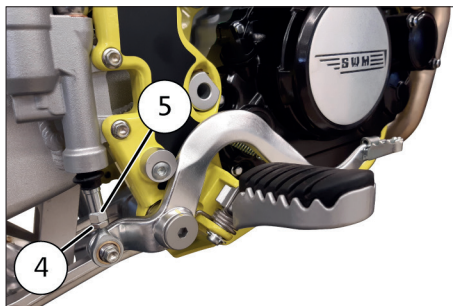
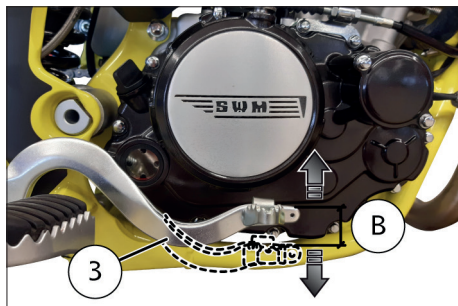
CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE

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



ATTENZIONE

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



CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO POSTERIORE

Il livello del fluido nel serbatoio della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del livello minimo "MIN" 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 il pedale del freno risulta troppo "morbido", si è in presenza di aria nella tubazione o di un difetto dell'impianto. Essendo pericoloso guidare il motociclo in queste condizioni, fare immediatamente controllare l'impianto frenante presso il Concessionario SWM.

SFIATO ARIA DALLE FORCELLE

Si consiglia di effettuare mensilmente lo sfiato dell'aria dagli steli delle forcelle.

Porre il veicolo su un cavalletto centrale, estendere completamente la forcella ed allentare la valvolina (1). Serrare la valvolina ad operazione ultimata, facendo attenzione alla guarnizione di tenuta.

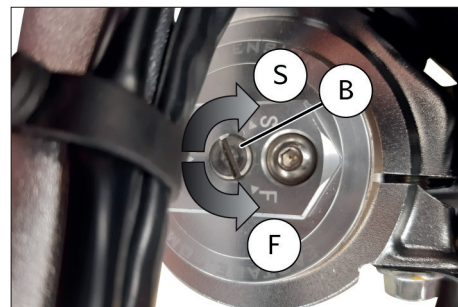
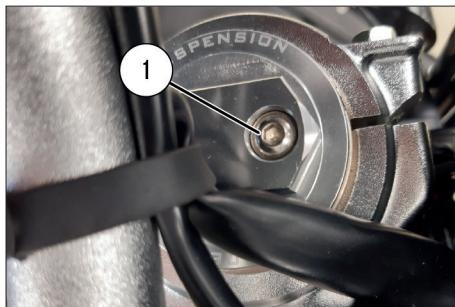
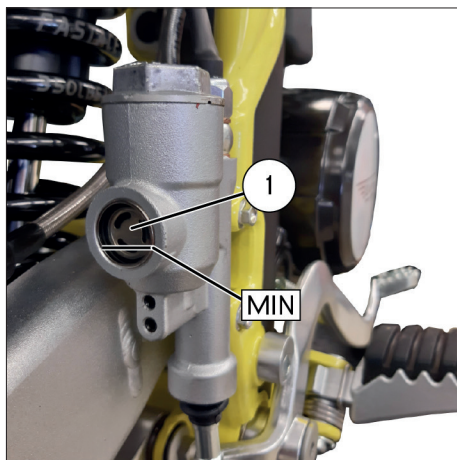
REGOLAZIONE SOSPENSIONE ANTERIORE

Nella sospensione anteriore si ha la possibilità di regolare l'estensione.

Regolazione Estensione

- Taratura standard:
- 17 scatti.

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



REGISTRAZIONE AMMORTIZZATORE

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

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

- con il motociclo a terra in posizione verticale misurare la distanza (A);
 - sedetevi sulla moto con tutto l'equipaggiamento e nella normale posizione di guida;
 - con l'aiuto di una seconda persona rilevare la nuova distanza (A);
 - la differenza tra queste due misurazioni costituisce l'ABBASSAMENTO della parte posteriore del motociclo.
- L'abbassamento consigliato è di 25/30 mm (0,98/1,18 in);
- per ottenere il corretto abbassamento in relazione al vostro peso, regolare il precarico della molla dell'ammortizzatore come descritto a fianco.



ATTENZIONE

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



ATTENZIONE

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

B: Altezza superiore parafrangente posteriore
C: asse perno ruota posteriore



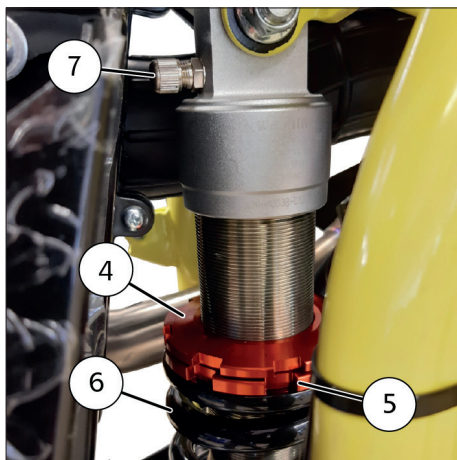
REGISTRAZIONE PRECARICO MOLLA AMMORTIZZATORE POSTERIORE

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

- rimuovere la sella ed il pannello laterale destro, come descritto nei relativi paragrafi;
- pulire la controgghiera (4) e la ghiera di registro (5) della molla (6);
- allentare la controgghiera per mezzo di una chiave a gancio o con un punzone in alluminio;
- ruotare la ghiera di registro sino alla posizione desiderata.

Nota

Per garantire il funzionamento corretto dell'ammortizzatore è possibile avvitare la ghiera (5) di n° 2 giri al massimo.



- Effettuata la registrazione in funzione del vostro peso o dello stile di guida, bloccare fermamente la controgghiera (coppia di serraggio 50 Nm - 5Kgm - 36,87 ft./lb).

- Rimontare il pannello laterale destro e la sella.

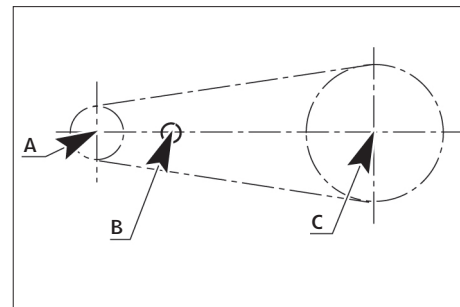


ATTENZIONE

L'ammortizzatore contiene azoto sotto pressione, NON svitare la valvola (7) perchè causerebbe fuoriuscita di gas, compromettendo il funzionamento corretto dell'ammortizzatore. Per effettuare la ricarica del gas nell'ammortizzatore è necessario rivolgersi al Concessionario SWM.

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 malregistrata, cioè se è allentata o eccessivamente tesa, può fuoriuscire dalla corona o rompersi. Per regolare la tensione della catena è necessario abbassare la parte posteriore del motociclo, in modo da ottenere l'allineamento dell'asse pignone (A), asse rotazione forcellone (B) e asse ruota posteriore (C) come indicato nella figura, indi far ruotare di tre giri la ruota posteriore. In tale condizione la catena non deve risultare tesa pur essendo priva di freccia.



Regolazione rapida (Fig. B.)

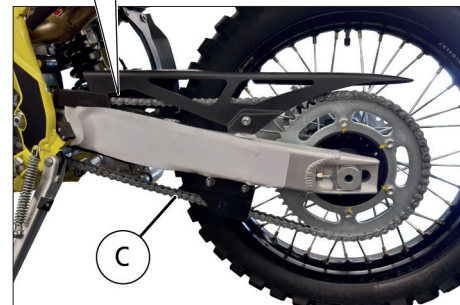
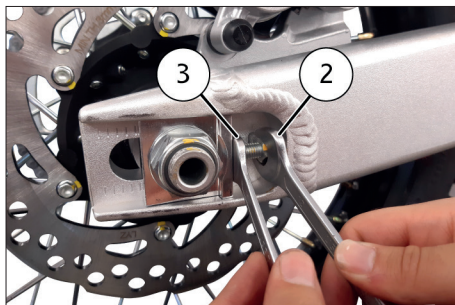
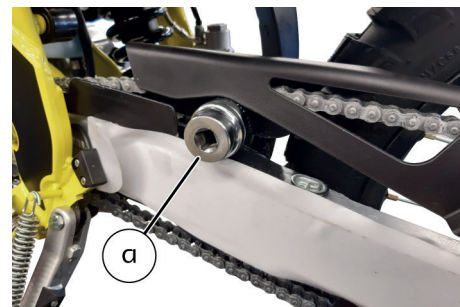
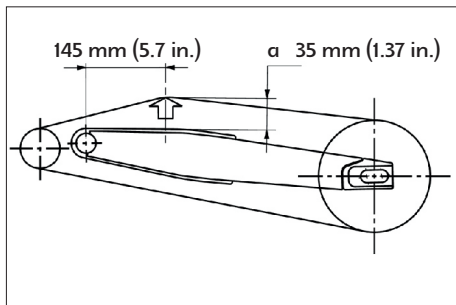
Inserire, nel punto indicato sulla figura, una bussola (a) del diametro di 35 mm (1,37 in.) (o, in alternativa, uno spessore della stessa dimensione) e verificare che il ramo inferiore (c) della catena risulti leggermente teso.

Se così non risulta agire in questo modo:

- allentare sul lato destro, il dado (1) di fissaggio del perno ruota;
- allentare i controdadi (2) su entrambi i tendicatena, ed operare sulle viti (3) per ottenere il valore di tensione corretto;
- effettuata la regolazione serrare i controdadi (2) ad una coppia di serraggio 22 Nm (2,2 kgm - 16,22 ft/lb) ed il dado perno ruota (1), alla coppia di serraggio di 120 Nm (12,0 kgm - 88,50 ft/lb).

Dopo la regolazione, controllare sempre l'allineamento della ruota e che la freccia sia di 35 mm (1,37 in.).

REGOLAZIONE CATENA (FIG. B.)



CONTROLLO STATO DI USURA CATENA/PIGNONE/ CORONA

Controllare l'usura della catena nel modo seguente:

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

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

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

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



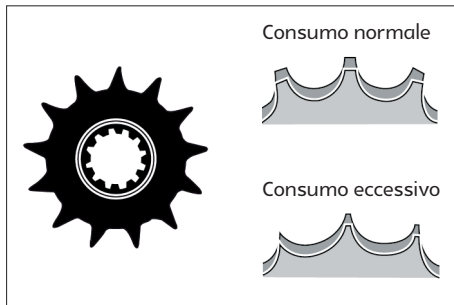
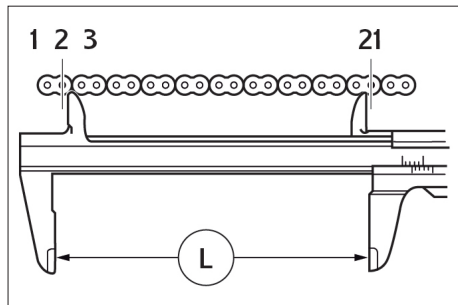
ATTENZIONE

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

Nota

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

STANDARD	LIMITE DI USURA
241,5 mm (9,50 in)	246 mm (9,68 in)



PULIZIA E LUBRIFICAZIONE CATENA

Lubrificare la catena (1) attenendosi alle istruzioni che seguono.



AVVERTENZA

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

Lavaggio catena senza anelli OR

Lavare usando spray specifici per catene senza anelli OR; in alternativa lavare con petrolio o nafta; se si usa benzina o specialmente trielina, bisogna asciugarla e lubrificarla per evitare ossidazioni.

Lubrificazione catena senza anelli OR

Lubrificare con spray specifici aiutandosi con un pennello, agendo esternamente ed internamente; in alternativa utilizzare olio motore di viscosità SAE 80-90.

Nota

In alternativa è possibile utilizzare idonei lubrificanti spray.



AVVERTENZA

Il lubrificante per la catena NON deve venire a contatto con il pneumatico o il disco freno posteriore.

Rullo guidacatena, cruna guidacatena, pattino catena

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



AVVERTENZA

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

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



SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

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

- Svitare la vite (1) senza toglierla.
- Allentare le viti (2) che bloccano il perno ruota (3) sui supporti degli steli forcella.
- Spingere la vite (1) in modo che il perno (3) fuoriesca, quindi svitare completamente la vite (1) e sfilare il perno (3).

Nota

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

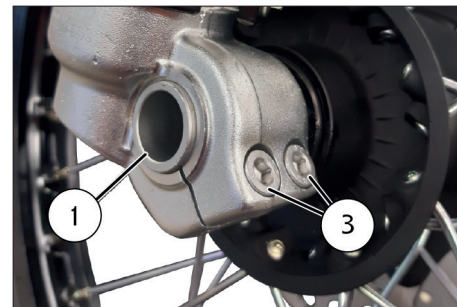
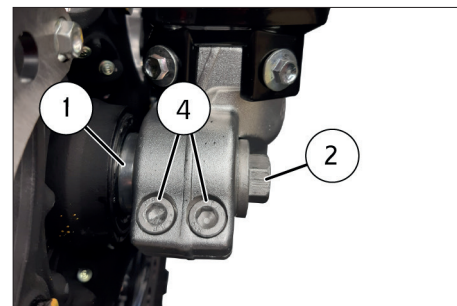
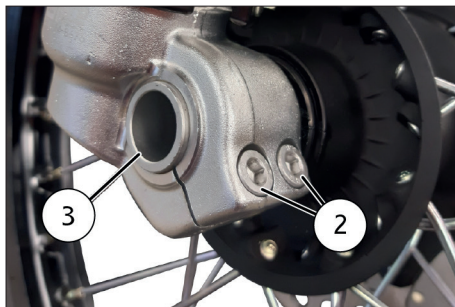
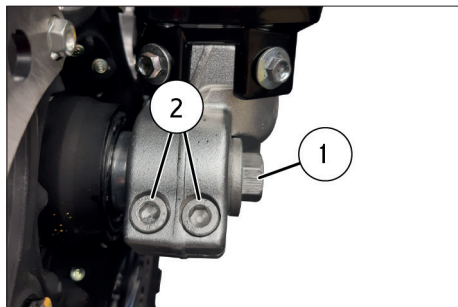
RIMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

- Montare il distanziale (D) sinistro sul mozzo ruota.
- Inserire la ruota tra gli steli della forcella facendo in modo che il disco freno si inserisca nella pinza.
- Inserire dal lato destro il perno ruota (1) precedentemente ingrassato e batterlo fino a battuta sullo stelo sinistro; mentre si esegue questa operazione, è bene far girare la ruota. Avvitare la vite (2) sul lato sinistro della forcella SENZA bloccarla.

A questo punto eseguire qualche pompaggio, spingendo verso il basso il manubrio fino al punto in cui si può essere certi del perfetto allineamento degli steli forcella. Bloccare: le viti (3) sullo stelo destro (20 Nm/ 2,04 Kgm/ 14,75 ft-lb), la vite (2) sul lato sinistro (50 Nm/ 5,0 Kgm/ 36,87 ft-lb) e le viti (4) sullo stelo sinistro (20 Nm/ 2,04 Kgm/ 14,75 ft-lb).

Nota

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



SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

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

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

(Coppia di serraggio del dado (1) 120 Nm / 12,0 Kgm / 88,50 Ft/lb.).

Nota:

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

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

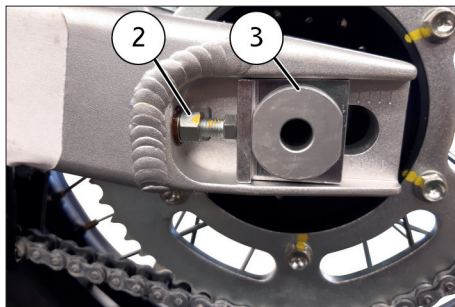
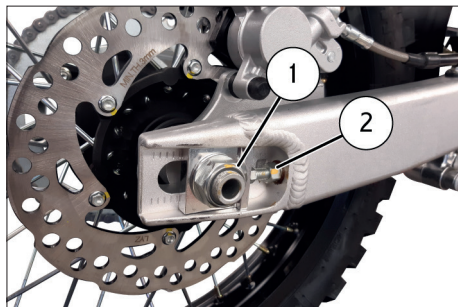
Dopo aver rimontato la ruota, agire sul pedale di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.

PNEUMATICI

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

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

ANTERIORE	POSTERIORE
3 mm (0,12 in) (RS); 2 mm (0,08 in) (SM)	3 mm (0,12 in) (RS); 2 mm (0,08 in) (SM)

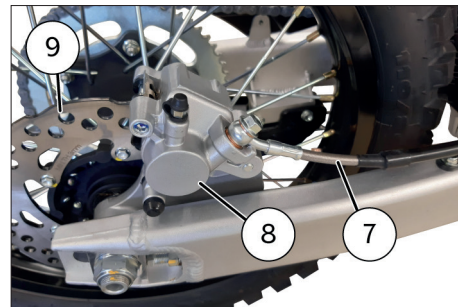
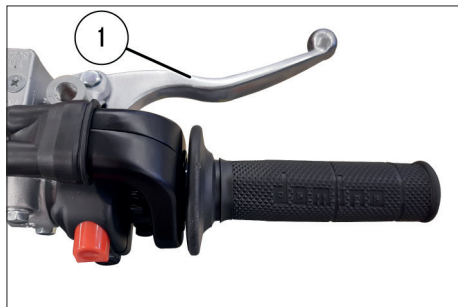
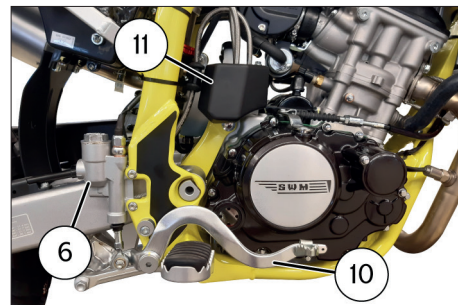
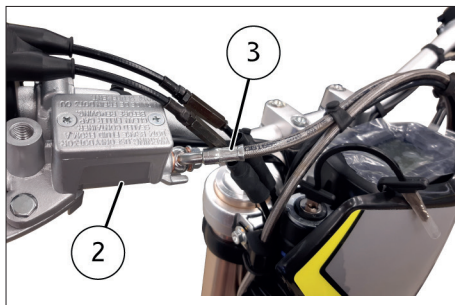


FRENI

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

LEGENDA:

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



SMONTAGGIO PASTIGLIE FRENO

Pastiglie anteriori

- Svitare il perno (1) e rimuovere le pastiglie (2).

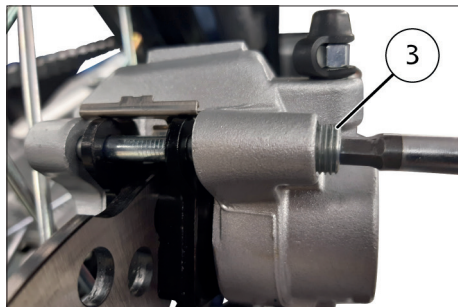
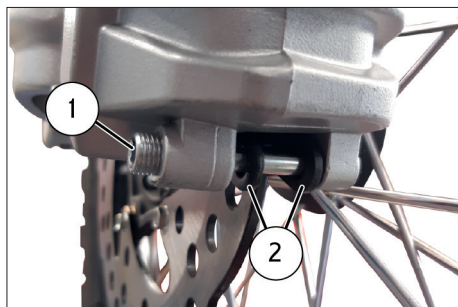
Pastiglie posteriori

- Svitare il tappo (3).
- Svitare il perno (4) e rimuovere le pastiglie (5).



AVVERTENZA

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



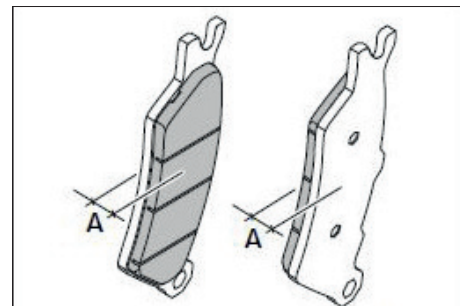
USURA PASTIGLIE

Controllare l'usura delle pastiglie.

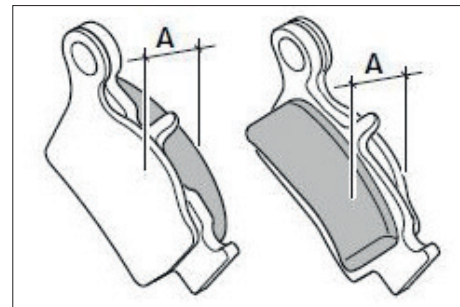
Rispettare il limite di servizio "A" indicato nelle relative figure.

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

ANTERIORE: A= 5 mm (0.19 in.)



POSTERIORE: A= 5,5 mm (0.21 in.)



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. Pompare la leva o il pedale freno fino a portare le pastiglie a contatto dei dischi. Il freno non funzionerà al primo tentativo di azionamento sulla leva o sul pedale.

PULIZIA DISCO

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

USURA DISCO FRENO

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

Spessore disco:

DISCO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Anteriore RS	3,5 mm (0,13 in)	3 mm (0,12 in)
Anteriore SM	4 mm (0,15 in)	3,5 mm (0,13 in)
Posteriore	4 mm (0,15 in)	3,5 mm (0,13 in)



SILENZIATORE DI SCARICO

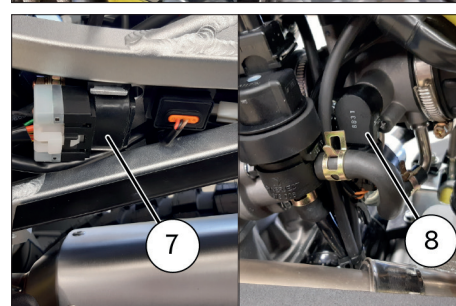
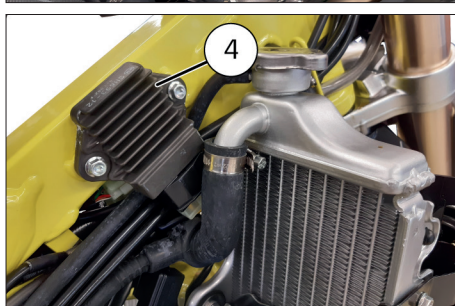
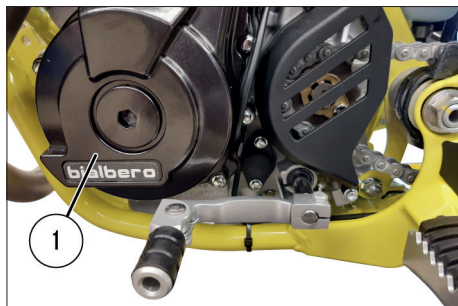
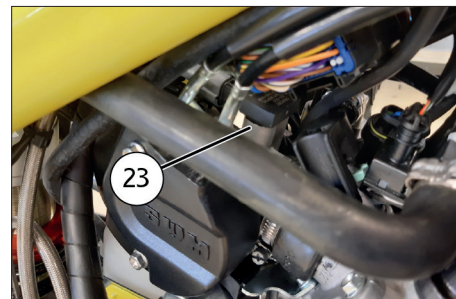
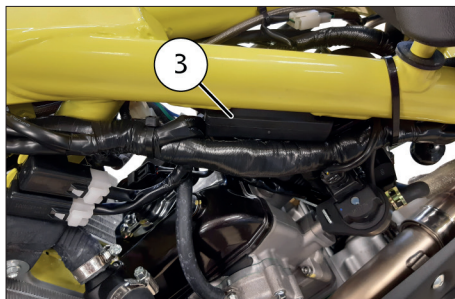
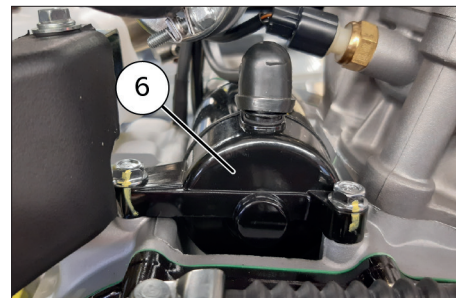
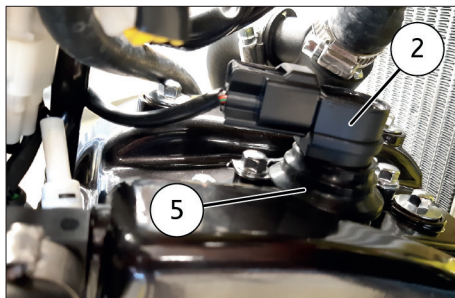
Il silenziatore riduce la rumorosità di scarico ma è anche parte integrante dell'impianto di scarico e come tale le sue condizioni influiscono sulle prestazioni del motociclo. Il marcato aumento della rumorosità di scarico è indice di deterioramento del materiale fonoassorbente posto sul tubo forato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



UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI

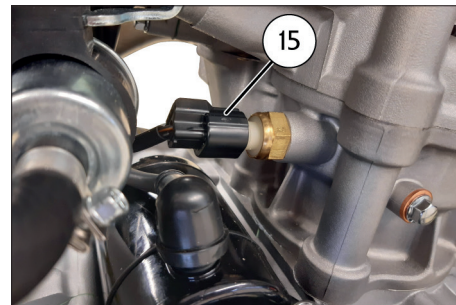
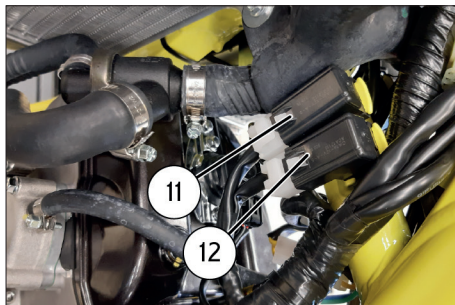
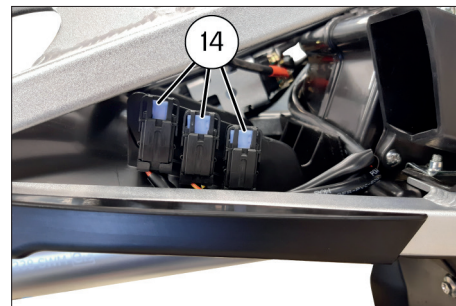
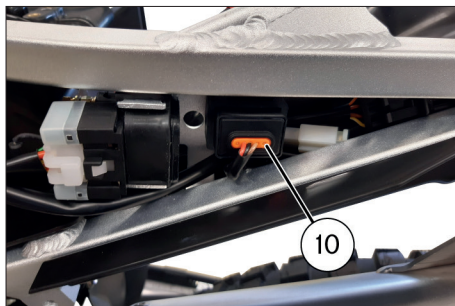
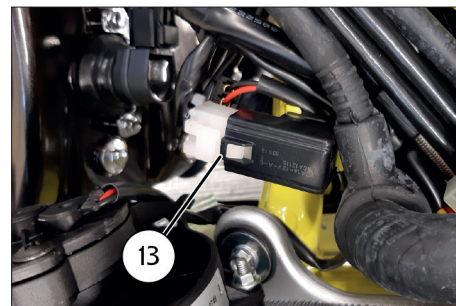
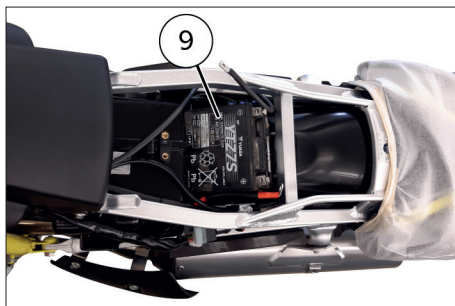
L'impianto di accensione è composto dai seguenti elementi:

- Generatore (1) all'interno del coperchio del semicarter sinistro;
- Bobina elettronica (2) incorporata nella pipetta candela;
- Centralina elettronica (3) sotto il serbatoio carburante;
- Regolatore di tensione (4) sotto il serbatoio carburante;
- Candela accensione (5) al centro della testa cilindro;
- Motorino di avviamento (6) dietro al cilindro motore;
- Teleruttore avviamento (7) sulla sinistra del telaio posteriore;
- Sensore T.P.S. (posizione comando gas) (8) sul corpo farfallato.
- Sensore T MAP. (23) sul corpo farfallato.

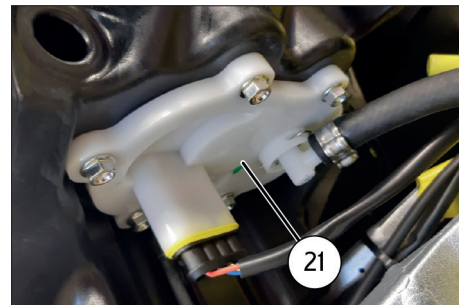
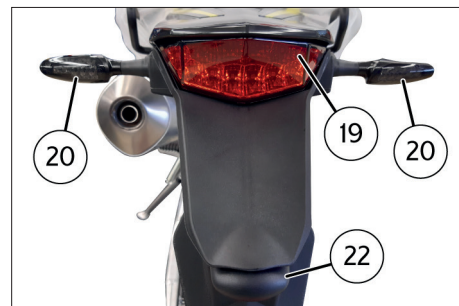
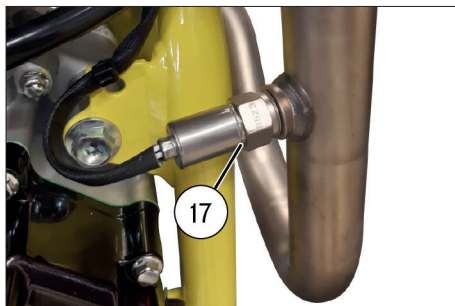


L'impianto elettrico è composto dai seguenti elementi:

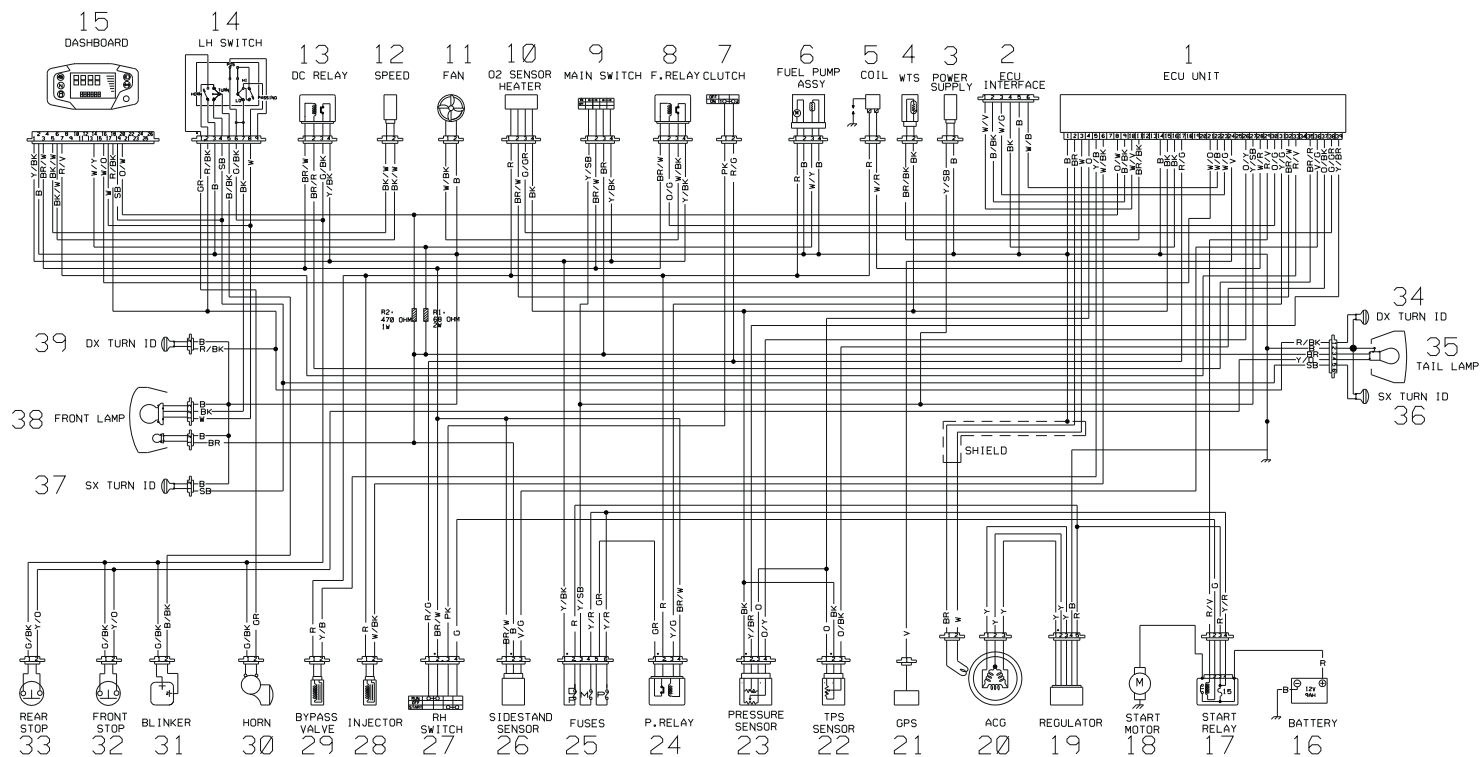
- Batteria 12 V - 6 Ah (9) sotto la sella;
- Dispositivo intermittenza indicatori di direzione (10) posto sulla sinistra del telaietto posteriore;
- Relè posti sul telaio parte anteriore sinistra sotto il serbatoio;
- Relè (11) indicatori di direzione, luci stop, luci anabbaglianti, luci abbaglianti;
- Relè (12) iniettore, sonda lambda, pompa benzina, bobina;
- Relè (13) elettroventola;
- Tre fusibili (14) da 15A, sulla destra del telaietto posteriore;
- Sensore (15) temperatura refrigerante;



- Sonda Lambda (17);
- Proiettore (18) tipo a LED
- Fanale posteriore (19) a LED.
- Indicatori di direzione (20) a LED;
- Pompa carburante (21) all'interno del serbatoio.
- Luce targa (22) lampadina 12V 5W.



SCHEMA ELETTRICO



Legenda Colore Cavi

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

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

Legenda Schema Elettrico

1. Centralina elettronica
2. Interfaccia centralina
3. Alimentazione
4. Sensore temperatura refrigerante
5. Bobina A.T.
6. Pompa carburante
7. Interruttore frizione
8. Relè per elettroventola
9. Interruttore accensione

10. Sonda Lambda
11. Ventola di raffreddamento
12. Sensore velocità
13. Relè corrente continua
14. Commutatore sinistro
15. Strumento
16. Batteria
17. Teleruttore avviamento elettrico
18. Motorino di avviamento
19. Regolatore di tensione
20. Alternatore
21. Sensore marce
22. Sensore posizione comando gas
23. Sensore di pressione
24. Relè di potenza
25. Fusibili
26. Sensore cavalletto
27. Commutatore destro
28. Iniettore
29. Valvola By-Pass
30. Avvisatore acustico
31. Intermittenza indicatori di direzione
32. Interruttore stop anteriore
33. Interruttore stop posteriore
34. Indicatore di direzione posteriore destro
35. Fanalino posteriore
36. Indicatore di direzione posteriore sinistro
37. Indicatore di direzione anteriore sinistro
38. Proiettore anteriore
39. Indicatore di direzione anteriore destro

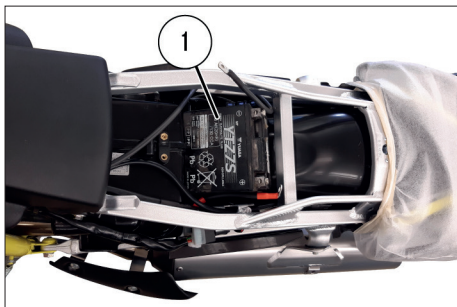
BATTERIA

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



RICARICA BATTERIA

Per accedere alla batteria (1), è necessario:

- rimuovere la sella come descritto nel relativo paragrafo;
- rimuovere per primo il cavo negativo NERO o BLU poi quello positivo ROSSO (in fase di rimontaggio, collegare per primo il cavo positivo ROSSO poi quello negativo NERO o BLU);
- estrarre la batteria (1) dal proprio alloggiamento.

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

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

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

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

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

La batteria deve essere tenuta pulita ed i terminali ingrassati.



ATTENZIONE

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

RICIMI:

CONTATTO CON LA PELLE: Sciacquare abbondantemente con acqua.

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

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



ATTENZIONE

In caso di scarso utilizzo, la batteria deve comunque essere ricaricata con ciclo di carica lento (0,6 A per 8 ore per batteria 12V-6Ah) almeno ogni 3 settimane.



ATTENZIONE

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

SOSTITUZIONE LAMPADINE PROIETTORE

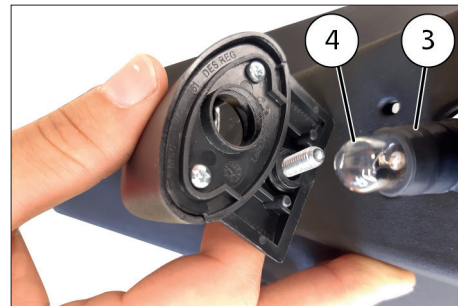
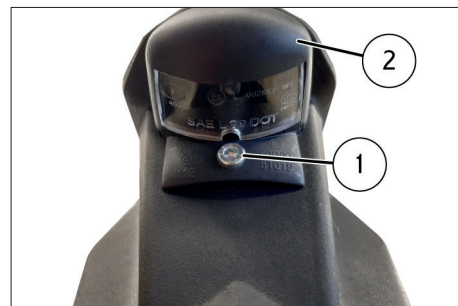
Il proiettore anteriore (1) è del tipo a LED. In caso di non funzionamento deve essere sostituito.

FANALE POSTERIORE

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

SOSTITUZIONE LAMPADA LUCE TARGA

- Svitare la vite (1) e staccare la luce targa (2) dal parafrangente;
 - estrarre il portalampada (3) con la lampadina (4) dal supporto;
 - tirare la lampadina (4) per sfilarla dal portalampada;
- Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.



REGISTRAZIONE FANALE ANTERIORE

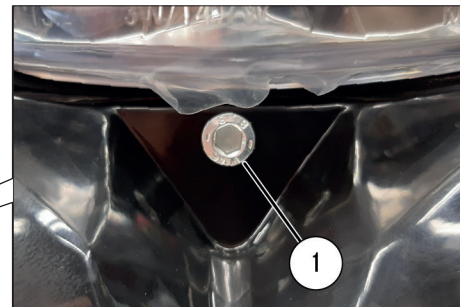
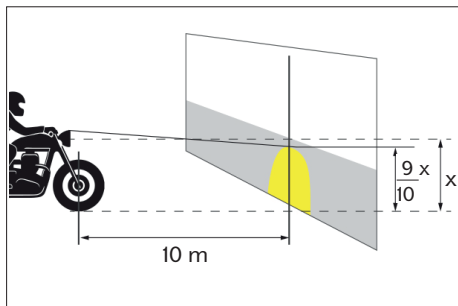
Per controllare se il fanale è orientato nel modo corretto mettere il motociclo, con in pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale.

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

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

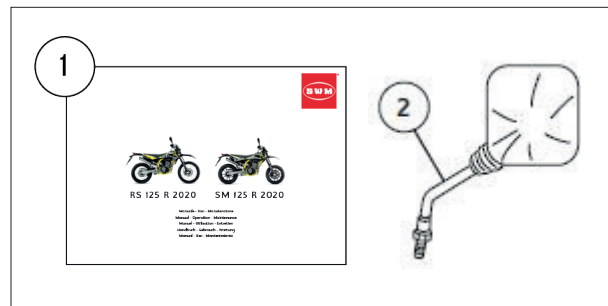
L'eventuale rettifica dell'orientamento si può effettuare agendo come segue:

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



DOTAZIONE

POS	N. CODICE	DENOMINAZIONE
1	A000P04826	MANUALE RAPIDO MULTILINGUA (1)
2	FA00P01471	SPECCHIETTO RETROVISORE DX (2)
	FO00P01471	SPECCHIETTO RETROVISORE SX (2)



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.
- Lubrificare la catena della trasmissione secondaria e tutte le trasmissioni flessibili.
- 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.
- Smontare la batteria e, se possibile, sottoporla ad un mantentore. Si ricorda inoltre che ogni tipologia di batteria, se non collegata al veicolo, ha una scarica fisiologica che diventa irreversibile se non ricaricata ciclicamente.
- Coprire il motociclo per proteggerlo da polvere e sporcizia.

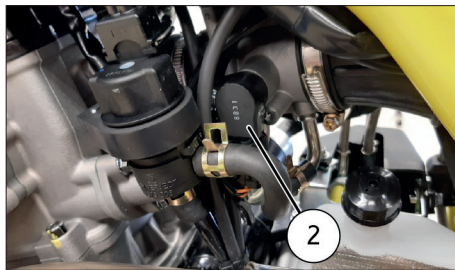
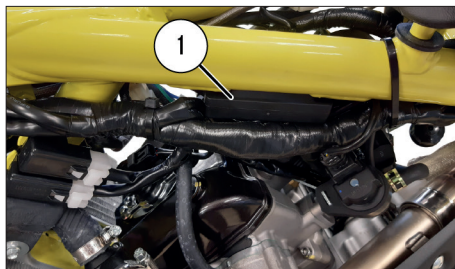


ATTENZIONE

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

Per rimettere in attività il motociclo, procedere come segue:

- accertarsi che la candela sia serrata;
- riempire il serbatoio carburante;
- far girare il motore per scaldare l'olio dopodiché scaricare quest'ultimo;
- versare olio fresco nel carter;
- controllare tutti i punti richiamati nella sezione "Controlli e RegISTRAZIONI" (Appendice A);
- lubrificare tutti i punti richiamati nella sezione "Lubrificazione" (Appendice A).



PULIZIA

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

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



AVVERTENZA

Evitare di pulire la moto con getti d'acqua ad alta pressione sulle parti elettriche e sull'impianto di alimentazione ad iniezione, specialmente la centralina elettronica (1) ed il gruppo sensori T.P.S. (2).

Dopo il lavaggio:

- lubrificare i punti riportati nella "tabella di manutenzione" (Appendice A);
- effettuare un breve riscaldamento del motore;
- prima di guidare il motociclo, provare i freni.



ATTENZIONE

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

OPERAZIONI DI PRECONSEGNA

DESCRIZIONE	OPERAZIONE	PRECONSEGNA
Olio motore	Controllo livello	<input type="checkbox"/>
Liquido di rareddamento	Controllo / Ripristino livello	<input type="checkbox"/>
Impianto rareddamento	Controllo perdite	<input type="checkbox"/>
Elettroventole (*)	Controllo funzionamento	<input type="checkbox"/>
Candele	Controllo / sostituzione	<input type="checkbox"/>
Carica Batteria	Controllo/Ricarica ($\geq 12,5V$)	<input type="checkbox"/>
Corpo farfallato / Carburatore	Controllo e Regolazione	<input type="checkbox"/>
Fluido freni e frizione	Controllo livello	<input type="checkbox"/>
Freni / Frizione	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Freni / Frizione	Controllo circuito	<input type="checkbox"/>
Comando acceleratore	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Comando acceleratore	Verifica/regolazione gioco	<input type="checkbox"/>
Comando starter	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Trasmissioni e com. fess	Controllo / Regolazione	<input type="checkbox"/>
Catena di trasmissione	Controllo / Regolazione	<input type="checkbox"/>
Pneumatici	Controllo pressione	<input type="checkbox"/>
Cavalletto laterale	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Interrutt. cavall. laterale	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>

DESCRIZIONE	OPERAZIONE	PRECONSEGNA
Impianto elettrico	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Strumentazione	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Luci / Segnali visivi	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Avvisatore acustico	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Fanale anteriore	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Interruttore accensione	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Serrature	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Serraggio viti e dadi	Controllo / serraggio	<input type="checkbox"/>
Fascette stringitubo	Controllo / serraggio	<input type="checkbox"/>
Lubrificazione generale	//	<input type="checkbox"/>
Collaudo generale	//	<input type="checkbox"/>

(*) : Presente solo su alcuni modelli

INDICE ALFABETICO

A	Pag.	CONTROLLO, PULIZIA E/O SOSTITUZIONE	M	Pag.	
APPENDICE	56	FILTRO ARIA.....	32	MANUTENZIONE E REGOLAZIONI PERIODICHE.....	24
ARRESTO DEL MOTOCICLO E DEL MOTORE.....	23	CONTROLLO STATO DI USURA CATENA/ PIGNONE/CORONA.....	39	MONTAGGIO PASTIGLIE.....	45
ARRESTO DEL MOTORE IN EMERGENZA	24			OPERAZIONI DI PRECONSEGNA	57
AVVERTENZE IMPORTANTI	3				
AVVIAMENTO DEL MOTORE.....	22				
B	Pag.	D	Pag.	O	Pag.
BATTERIA	51	DATI PER L'IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO	5	PNEUMATICI	42
BLOCCASTERZO	14	DATI TECNICI	8		
		DOTAZIONE.....	54		
C	Pag.	F	Pag.	P	Pag.
CAVALLETTO LATERALE.....	18	FANALE POSTERIORE	52	PRESENTAZIONE.....	3
CHIAVI	6	FRENI.....	43	PULIZIA DISCO	45
COMANDI	14			PULIZIA E LUBRIFICAZIONE CATENA.....	40
COMANDO ACCELERATORE.....	15			PULIZIA PASTIGLIE.....	45
COMANDO CAMBIO	16	G	Pag.	REGISTRAZIONE AMMORTIZZATORE.....	36
COMANDO FRENATA COMBINATA	16	GUIDA SICURA E SICUREZZA DEL MOTOCICLO	4		
COMANDO FRENO ANTERIORE.....	15			R	Pag.
COMANDO FRIZIONE.....	16	I	Pag.	REGISTRAZIONE CATENA.....	37
COMMUTATORI SUL MANUBRIO	14	IMPORTANTE.....	3	REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENATA COMBINATA	34
CONTROLLI PRELIMINARI	17	INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO	17	REGISTRAZIONE FANALE ANTERIORE.....	53
CONTROLLO CANDELA.....	30	INDICE ALFABETICO	58	REGISTRAZIONE LEVA COMANDO FRIZIONE	29
CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE	34	INTERRUTTORE DI ACCENSIONE	14	REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENATA COMBINATA.....	33
CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO POSTERIORE.....	35	ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO	17	REGISTRAZIONE PRECARICO MOLLA AMMORTIZZATORE POSTERIORE.....	37
CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO		ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO	17	REGOLATORE DI TENSIONE.....	33
RAFFREDDAMENTO MOTORE.....	27	L	Pag.	REGOLAZIONE CAVO COMANDO ACCELERATORE.....	28
CONTROLLO LIVELLO OLIO	24	LEGENDA COLORE CAVI	50	REGOLAZIONE SOSPENSIONE ANTERIORE.....	35
		LEGENDA SCHEMA ELETTRICO	50		

		U	Pag.
REGOLAZIONE SPECCHIETTI RETROVISORI.....	21		
RICARICA BATTERIA.....	51	UBICAZIONE COMANDI.....	6
RIFORNIMENTO CARBURANTE.....	19	UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI.....	46
RIMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE.....	41	USURA DISCO FRENO.....	45
RIMOZIONE PANNELLO LATERALE DESTRO.....	31	USURA PASTIGLIE.....	44
RIMOZIONE SELLA.....	31		

S	Pag.
SALITA/DISCESA PILOTA E PASSEGGERO.....	19
SCHEMA ELETTRICO.....	49
SFIATO ARIA DALLE FORCELLE.....	35
SILENZIATORE DI SCARICO.....	45
SMONTAGGIO PASTIGLIE FRENO.....	44
SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE.....	41
SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE.....	42
SOSTITUZIONE FILTRO OLIO.....	26
SOSTITUZIONE LAMPADA LUCE TARGA.....	52
SOSTITUZIONE LAMPADINE PROIETTORE.....	52
SOSTITUZIONE OLIO MOTORE.....	25
STRUMENTO DIGITALE, SPIE.....	10



TABLE OF CONTENTS	Page
PRESENTATION.....	3
IMPORTANT NOTICES.....	3
SAFE RIDING AND MOTORCYCLE SAFETY ..	4
MOTORCYCLE IDENTIFICATION DATA.....	5
CONTROL LOCATION.....	6
TECHNICAL DATA	8
DIGITAL INSTRUMENT, WARNING LIGHTS.	10
CONTROLS	14
INSTRUCTIONS FOR USING THE MOTORCYCLE	17
PERIODIC MAINTENANCE AND ADJUSTMENTS.....	24
BRAKES	43
ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION	46
WIRING DIAGRAM	49
BATTERY	51
EQUIPMENT	54
APPENDIX	55
PRE-DELIVERY OPERATIONS	56
ALPHABETICAL INDEX.....	57

IMPORTANT NOTICE

Read this manual carefully and pay special attention to the notes preceded by the following warnings:



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

It gives useful information.

NOTES

- References to “left” and “right” refer to the two sides of the motorcycle with respect to the direction of travel
- Z number of teeth

- A Austria
- AUS Australia
- B Belgium
- BR Brazil
- CDN Canada
- CH Switzerland
- D Germany
- E Spain
- F France
- FIN Finland
- GB Great Britain
- I Italy
- J Japan
- USA United States of America

- Unless otherwise specified, all data and instructions refer to all Countries



PRESENTATION

Welcome to the SWM motorcycling Family!

Your new SWM motorcycle is designed and manufactured to be the best in its category. The instructions in this manual have been prepared to provide a simple and understandable guide for your motorcycle's operation and care. Follow the instructions carefully to enjoy maximum performance. It contains instructions to carry out the required maintenance operations. More specific or major repair or maintenance operations require the attention of a skilled mechanic and the use of special tools and equipment. Your SWM Dealer has the original spare parts, the experience and all equipment necessary to provide a valuable service.

Finally, please remember that the "Use and Maintenance Manual" is an integral part 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 tested during competitions.

In racing motorcycles every detail is checked after each race in order to always ensure the best performance.

To ensure proper operation of the motorcycle, it is necessary to follow the maintenance and inspection table available in Appendix A.

IMPORTANT NOTICES

The **RS** and **SM** model is a motorcycle for ROAD use, guaranteed and free of defects and covered by legal warranty provided that the STANDARD CONFIGURATION IS MAINTAINED and the maintenance table in Appendix A is complied with.

Motorbikes participating in competitions of any kind are excluded from any warranty, in all their parts.

IMPORTANT

In order to maintain the vehicle's "Operation Guarantee", the Customer must follow the maintenance programme indicated in the use and maintenance manual by having scheduled maintenance carried out at authorised SWM workshops.

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

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

Parts Replacement

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



WARNING

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



WARNING

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



WARNING

- Park the vehicle where it cannot be easily bumped 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 system may become very hot. Park your motorcycle where pedestrians or children cannot easily reach these parts.

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 apparel, 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 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 safety 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 riding on a level ground 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 safety distance from the vehicles in front of you and consider his/her weight when you brake and when you have to take a bend or overtake.
- The 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 onto 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 that can be carried (rider, passenger and luggage) must not exceed 227 kg (500.44 lb).
The luggage weight may never exceed 10 kg (22.04 lb.).

Risks related to carbon monoxide

Exhaust gas contains carbon monoxide, a colourless and odourless 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 indoor places.



WARNING

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

MOTORCYCLE IDENTIFICATION DATA

The engine identification number is printed on the lower part of the left engine crankcase, while the serial number of the motorcycle is printed on the steering tube of the frame.

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

■ World Manufacturer Identifier

● Model type

- "B201AA" - RS variant
- "B201AB" - SM variant

▲ Model year

- For the frame: MODEL YEAR
- For the engine: PRODUCTION YEAR

◆ Assembly factory

◆ Progressive no.

VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER

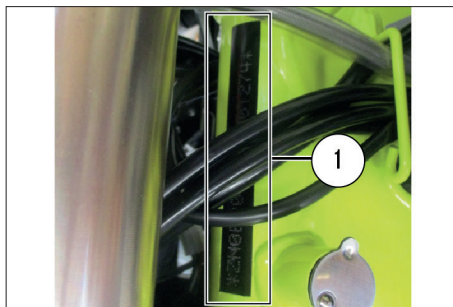
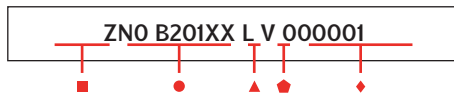
The full 17-digit serial number (1), or Vehicle Identification Number, is stamped on the steering tube (R.H. side).

ENGINE IDENTIFICATION NUMBER

The serial number (2) is located in the lower left part of the engine.

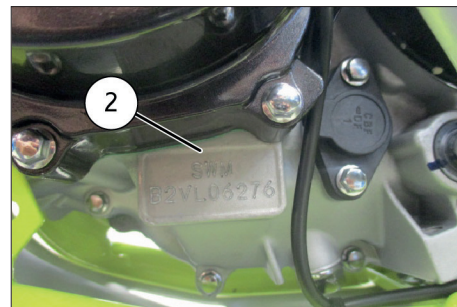
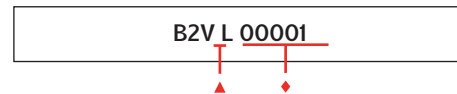
NE

VIN



1. Frame serial number

ENGINE NUMBER



2. Engine serial number

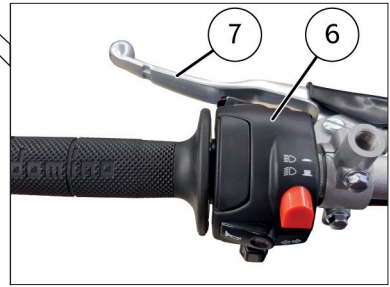
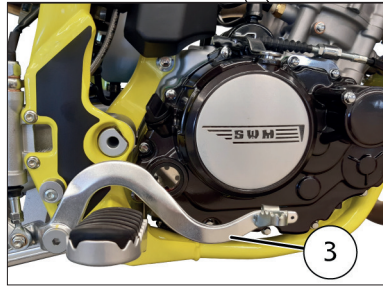
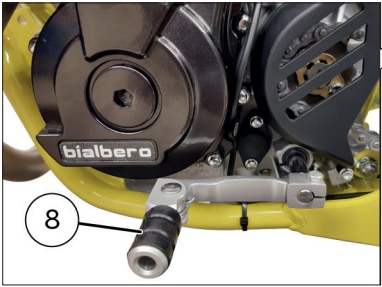
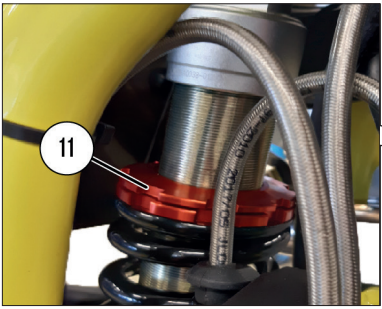
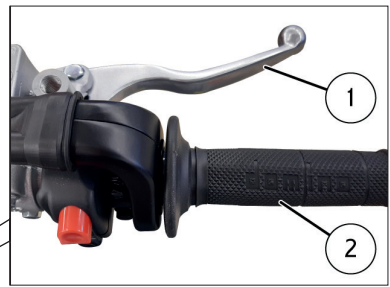
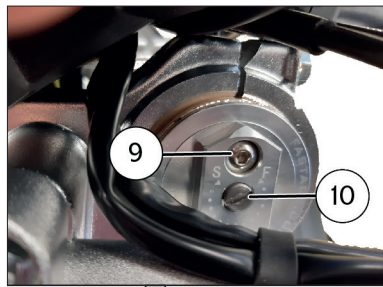
CONTROL LOCATION

1. Front brake control lever.
2. Throttle twistgrip.
3. Combined braking control pedal.
4. Fuel tank cap.
5. RH Switch
(engine electric starting).
6. Left-hand switch.
7. Clutch control lever.
8. Gear shift control pedal.
9. Air bleeding screw for fork leg.
10. Extension fork adjustment.
11. Shock absorber spring preload adjustment

KEYS

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

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



TECHNICAL DATA

ENGINE

Type	single cylinder, 4-stroke
Cooling	Cooling liquid, with electric fan
Water radiators	no. 2
Bore	58 mm
Stroke	47.2 mm
Displacement	124.7 cm ³
Compression ratio	12.8:1
Starter	electric

TIMING SYSTEM

Type	double overhead camshaft, 4 valves
Intake	0.05 ÷ 0.10 mm
Exhaust	0.15 ÷ 0.20 mm

LUBRICATION

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

IGNITION

Type	Electronic, inductive discharge, with variable digitally controlled advance
Spark plug type	NGK CR 8E
Spark plug electrode distance	0.8 mm

FUEL SYSTEM

Type	electronic injection feed
Throttle body	ø 32 mm

PRIMARY DRIVE

Engine front sprocket	Z 20
Clutch ring gear	Z 67
Transmission ratio	3.35

CLUTCH

Type	multidisc in oil bath with mechanical control
No. of driving discs	5
No. of driven discs	4

TRANSMISSION

Type	with always grabbing gears
No. of gears	6
Transmission ratio	
1st gear	2.833 (34/12)
2nd gear	2.066 (31/15)
3rd gear	1.555 (28/18)
4th gear	1.238 (26/21)
5th gear	1.045 (23/22)
6th gear	0.916 (22/24)

SECONDARY DRIVE

Transmission sprocket	RS / SM: Z 14
Rear sprocket	RS: Z 58 SM: Z 54
Transmission ratio	RS: 4.142 SM: 3.857

DRIVE CHAIN

Brand and Type	"REGINA" 126RSHB-12.7
----------------	-----------------------

FRAME

Type	single beam, double cradle, in high-strength steel tubes; rear aluminium sub-frame
------	--

FRONT SUSPENSION

Type	upside-down telescopic fork and advanced pin, legs ø 41 mm, extension adjustment
Leg axis stroke	250 mm

REAR SUSPENSION

Type	progressive "SOFT DAMP" with hydraulic single shock absorber
Wheel stroke	250 mm

FRONT BRAKE

Type	Fixed disc
	RS: Ø 260 mm SM: Ø 300 mm
	hydraulic control and floating calliper

REAR BRAKE

Type	fixed Ø220mm disc
	hydraulic control and floating calliper

TYRES

Front (Type: MICHELIN)	RS: 80/90-21" K774F SM: 110/70-17"
Rear (Type: MICHELIN)	RS: 110/80-18" K774 SM: 140/70-17"
Cold tyre pressure RS:	
Front	
Rider only	1.2 kg/cm ²
Rider and passenger	1.5 kg/cm ²
Rear	
Rider only	1.5 kg/cm ²
Rider and passenger	1.8 kg/cm ²
Cold tyre pressure SM:	
Front	
Rider only	1.8 kg/cm ²
Rider and passenger	2.0 kg/cm ²
Rear	
Rider only	2.0 kg/cm ²
Rider and passenger	2.2 kg/cm ²

RIMS

Front	RS: in light alloy: 1.6x21" SM: in light alloy: 2.75x17"
Rear	RS: in light alloy: 2.15x18" SM: in light alloy: 4.00x17"

DIMENSIONS, WEIGHT, CAPACITY

Wheelbase	RS: 1465 mm SM: 1500 mm
Total length	RS: 2236 mm SM: 2106 mm
Maximum width	RS / SM: 820 mm
Maximum height	RS: 1230 mm SM: 1165 mm
Seat height	RS: 950 mm SM: 914 mm
Minimum height from the ground	RS: 320 mm SM: 275 mm
Dry weight	RS: 117 kg SM: 120 kg
Fuel tank capacity	7.2 l
Cooling circuit capacity	1.1 ÷ 1.3 l.
Oil in the base	
Oil and filter change (Q.ty)	1.35 l.
Oil change (Q.ty)	1.25 l.
Type-approval	EURO 4

LUBRICANTS AND TOPPING UPS

Engine, gearbox and primary drive lubricating oil	MOTUL 7100 TECHNOSYNTHÈSE 5W40
Engine coolant	MOTUL INUGEL EXPERT
Braking system fluid	MOTUL DOT 4
Greasing	MOTUL GREASE 100 / CASTROL SPHEEROL
Secondary drive chain lubrication	MOTUL CHAIN LUBE
Front fork oil	LH SIDE = 32W (300 ml) RH SIDE = 5W (450 ml)
Rear shock absorber oil	MOTUL SHOCK OIL FL
Electric contact protection	MOTUL EZ LUBE

DIGITAL INSTRUMENT, WARNING LIGHTS

The motorcycle is equipped with a digital instrument featuring 5 warning lights: high-beam light, low-beam light (with display lighting), turning indicators, neutral and fuel reserve:

1. "High-beam light" BLUE warning light
2. "Engine failure" ORANGE warning light
3. "Turning Indicators" GREEN warning light
4. "Neutral" GREEN warning light
5. "Fuel reserve" ORANGE warning light

The following functions can be selected in this order:

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

Note

- After turning the key to "ON", the instrument starts a function test. When the test is complete, the instrument shows the last function set.
- Every time the engine is turned off, the instrument does not show any functions.
- Switching from a function to another and the relevant reset must be carried out using the SCROLL button (A).

Note

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



WARNING

If the "Engine failure" warning light (2) lights up during use, it means that there is an engine malfunction and therefore it is necessary to contact an SWM Dealer as soon as possible.



1. SPEED (km/h or mph) / ODO / RPM (figure 1)

- SPEED: vehicle speed- Max value: 299 km/h or 299 mph;
- ODO: odometer- Max value: 99,999 km;
- RPM: engine speed shown on the vertical bar.

To switch from km to miles or from miles to km, proceed as follows:

- display figure 1, place the ignition key to OFF position and push the SCROLL button (A)
- Turn the ignition key to ON position, wait for the end of electronic/electric checks, then press and hold the SCROLL button (A) for 3sec

The Miles and mph or Km and Km/h segment activate to confirm the change.

Note

At the end of each operation described, the ODO data is converted and all the other data are reset (H COUNTER remains unchanged).

2. SPEED / H / RPM (figure 2)

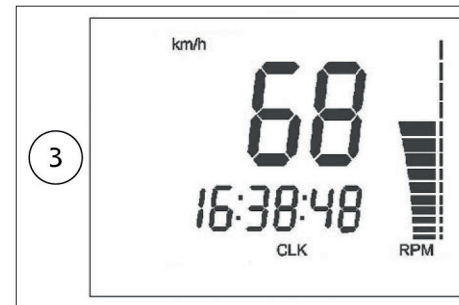
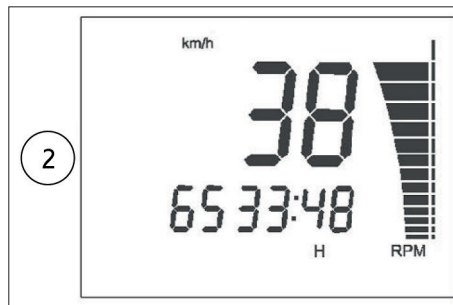
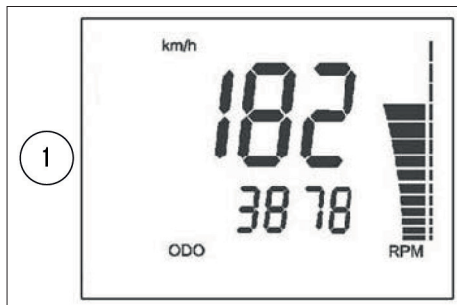
- SPEED: Max value: 299 km/h or 299 mph;
- H: Shows the operating hours of the engine (the data is saved in the permanent memory every 10 minutes)
- Max value: 9999:59;
- RPM: engine speed shown on the vertical bar.

3. SPEED / CLOCK / RPM (figure 3)

- SPEED: Max value: 299 km/h or 299 mph;
- CLOCK: value from 0:00 to 23:59:59 (the data will be lost when the battery is disconnected).

To adjust the clock, press the SCROLL button (A) for more than 3 seconds to increase the hours; release the button, after 3 seconds the minutes can be increased;

- RPM: engine speed shown on the vertical bar.



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

- SPEED: max value: 299 km/h or 299 mph;
- TRIP 1: distance - max value: 999.9 km (the data will be lost when the battery is disconnected).

If STP 1 is reset, TRIP 1 and AVS 1 data are also reset.
TRIP 1 is enabled together with STP 1 (see figure 5).

- RPM: engine speed shown on the vertical bar.

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

- SPEED: max value: 299 km/h or 299 mph;
- STP 1: km - mi trip time.
- Value from 0:00 to 23:59:59 (the data will be lost when the battery is disconnected).

With function displayed, press SCROLL (A) button for more than 3 seconds to activate STP 1 counter.

- press SCROLL (A) for more than three seconds to start the counter;
- press SCROLL (A) once to stop the counter;
- press SCROLL (A) once to reset the counter;

.....

and so on

Note

STP 1 data + TRIP 1 data = AVS 1 (see figure 6).

- RPM: engine speed shown on the vertical bar.

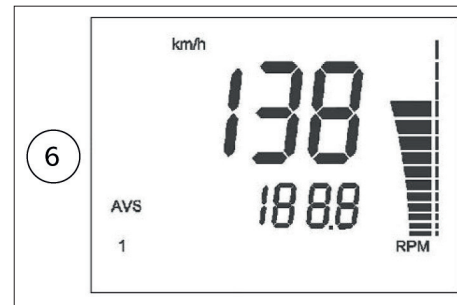
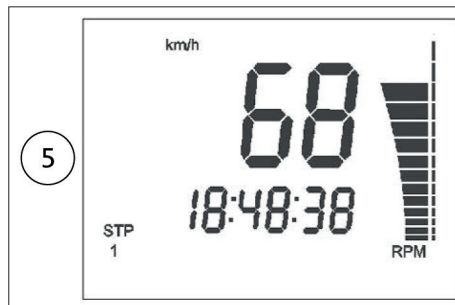
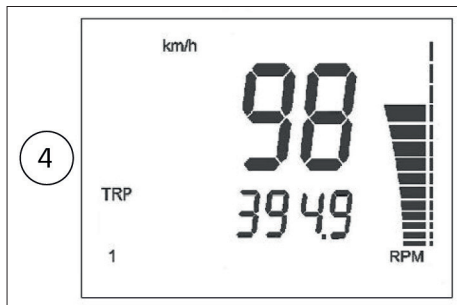
6. SPEED / AVS 1 / RPM (figure 6)

- SPEED: max value: 299 km/h or 299 mph;
- AVS 1: shows the average trip speed of the vehicle, resulting from a distance (TRIP 1) and a trip time (STP 1) (the data will be lost when the battery is disconnected).

Note

If STP 1 is reset, TRIP 1 and AVS 1 data are also reset.

- RPM: engine speed shown on the vertical bar.

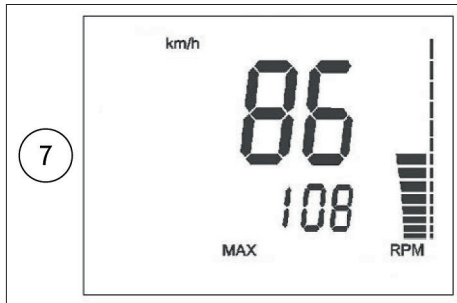


7. SPEED / V MAX / RPM (figure 7)

- SPEED: max value: 299 km/h or 299 mph;
- V MAX: shows the MAX speed, in km/h or mph, reached by the vehicle.

Max value: 299 km/h or 299 mph. To reset V MAX, press SCROLL button (A) for more than 3 seconds;

- RPM: engine speed shown on the vertical bar.

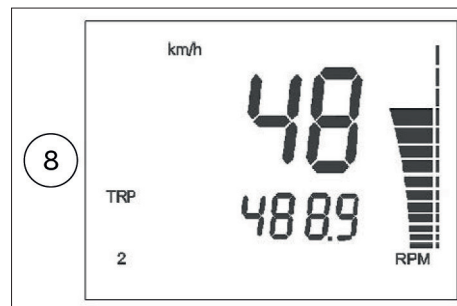


8. SPEED / TRIP 2 / RPM (figure 8)

- SPEED: max value: 299 km/h or 299 mph
- TRIP 2: distance - max value: 999.9 km/miles (the data will be lost when the battery is disconnected).

To reset TRIP 2, press SCROLL button (A) for more than 3 seconds;

- RPM: engine speed shown on the vertical bar.



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

- TRIP 2: distance - max value: 999.9 km/miles (the data will be lost when the battery is disconnected).

To reset TRIP 2, press SCROLL button (A) for more than 3 seconds;

- CLOCK: value from 0:00 to 23:59:59 (the data will be lost when the battery is disconnected).

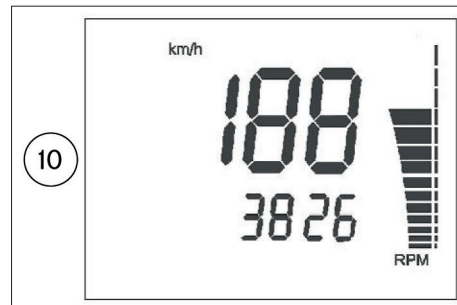
To adjust the clock, press the SCROLL button (A) for more than 3 seconds to increase the hours; release the button, after 3 seconds the minutes can be increased;

- RPM: engine speed shown on the vertical bar.



10. SPEED /RPM (numerical value of engine revs) (figure 10)



- SPEED: max value: 299 km/h or 299 mph;
- RPM: engine speed shown on the vertical bar and as numerical value.





CONTROLS

IGNITION SWITCH


The ignition switch has two positions:

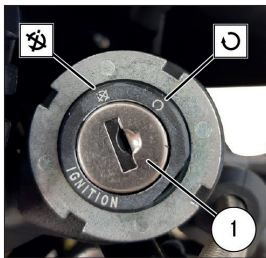
-  motorcycle start position (non-removable key).
-  key removal position.

- **Key removal position** 

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

- **Start position** 

From key removal position, turn the key (1) clockwise to  position. Lights and display come on, and the motorcycle can be started.



STEERING LOCK

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

Lock the steering as follows:

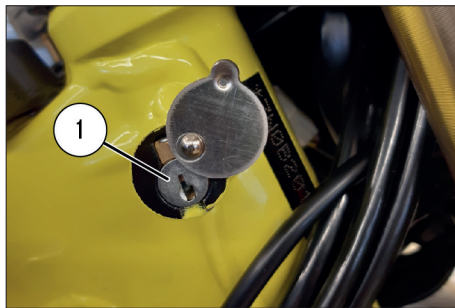
- turn the handlebar to the left;
- insert the key into the lock and turn it counter-clockwise;
- push it inside and, if necessary, turn the handlebar in both directions;
- turn the key clockwise and remove it from the lock.

To unlock the steering, follow the above procedure in reverse order.



WARNING

Do not turn the handlebar with the key into the steering lock, to avoid breaking it.



HANDLEBAR SWITCHES

Right-Hand Side






The right-hand switch features the following controls:

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



Left-Hand Side

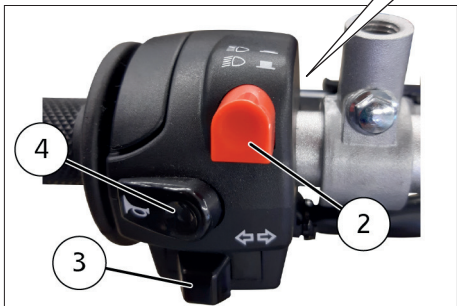
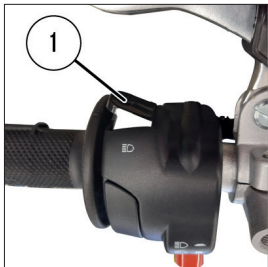
The left-hand switch features the following controls:

1.  High beam flasher (self-cancelling).
2.  High beam selection control.
-  Low beam selection control.
3.  Activation of left turning indicators.
 Activation of right turning indicators.

Note

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

4.  Horn.



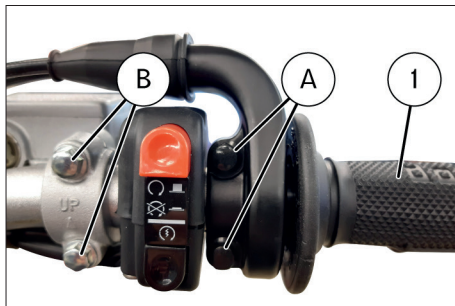
THROTTLE CONTROL

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



CAUTION

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



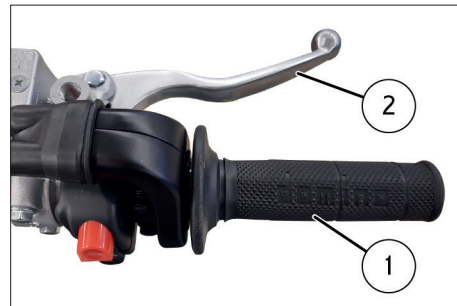
FRONT BRAKE CONTROL

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



CAUTION

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

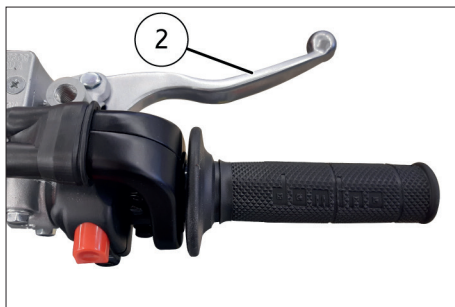
CAUTION
Do not forget to tighten the screws (A) after adjustment.



COMBINED BRAKING CONTROL

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

Note
Pull the lever (2) to brake with the front brake; press the pedal (1) for a combined braking in which the system distributes braking on both front brake and rear brake.



GEAR SHIFT CONTROL

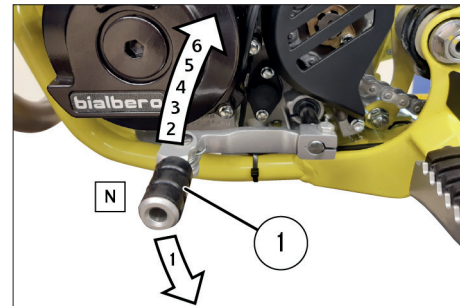
The lever (1) is placed on the left-hand side of the engine. The rider must release the lever after each gear change to allow it to return to its central position. Neutral position (N) is between the first and second gears.

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

The lever position on the shaft can be changed. To carry out this operation, loosen the screw, pull the lever out, and place it in a new position on the shaft. Tighten the screw once operation is completed.

WARNING
Do not downshift when travelling at a speed that would force the engine to "over-rev" or cause the rear wheel to lose grip, if the immediately lower gear is selected.

CAUTION
Do not shift gears without disengaging the clutch and closing the throttle. The engine could be damaged by "over-revving".





INSTRUCTIONS FOR USING THE MOTORCYCLE

Note

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

PRELIMINARY CONTROLS

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 gearbox 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 turning on;
- check that, after starting, the “Engine fault”  warning light is not on.

INSTRUCTIONS FOR RUNNING-IN

The exclusivity of the design, with the high quality of the materials used and the accuracy of the assembly, guarantee the highest comfort right from the start. However, when running for the first 1000 Km (621.37 mi.), SCRUPULOUSLY follow the rules mentioned below. 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 rpm 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 run-in 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 ride downhill with GEARBOX IN NEUTRAL, but shift into gear in order to use the engine braking, thus preventing the fast wear of the brake pads.

OPERATION PROBLEMS

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 it.
- The spark plug does not spark: adjust the electrode gap.
- Faulty starter motor: repair or replace it.
- Faulty start button: replace the switch.
- Side stand lowered.

The engine has starting troubles

- Dirty or worn out spark plug: clean or replace it.

The engine starts, but it is erratic

- Dirty or worn out spark plug: clean or replace it.
- Unsuitable gap between spark plug electrodes: adjust it.

The spark plug gets easily dirty:

- Unfit spark plug: replace it.

The engine overheats

- The air flow to the radiators is obstructed: clean
- Faulty cooling fan: replace the thermal switch
- Insufficient amount of coolant: top up

The engine lacks power

- Dirty air filter: clean it
- Excessive spark plug electrode gap: adjust it
- Incorrect valve clearance: adjust it
- Insufficient compression: check for the cause

The engine knocks

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

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 it
- Demagnetised rotor: replace it
- Faulty voltage regulator: replace it

The battery overheats

- Faulty voltage regulator: replace it

Difficulty in shifting gears

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

The clutch slips

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

Faulty brakes

- Worn-out pads: replace

SIDE STAND

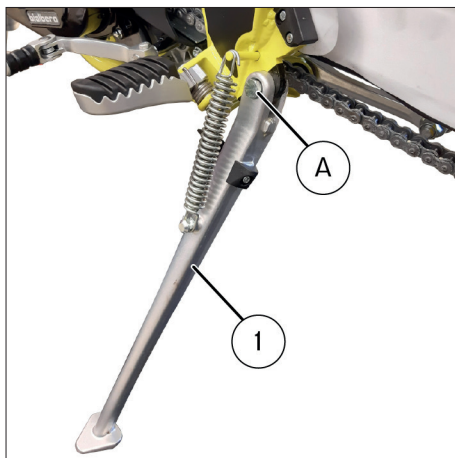
A side stand (1) is supplied with every motorcycle.

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

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

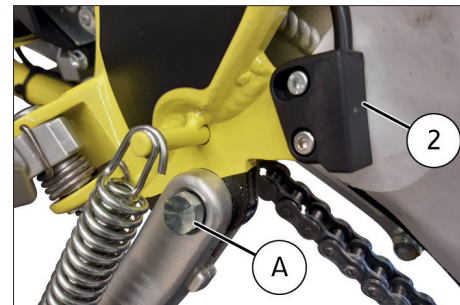
The motorcycle must be placed on its side stand **ONLY AFTER** the rider has dismounted.

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.



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.



FUELLING

The recommended fuel is premium grade UNLEADED petrol (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.



WARNING

Do not fill the tank beyond the lower limit of the filler neck. After refuelling, make sure that the tank cap (1) is properly closed.



MOUNTING/DISMOUNTING OF RIDER AND PASSENGER

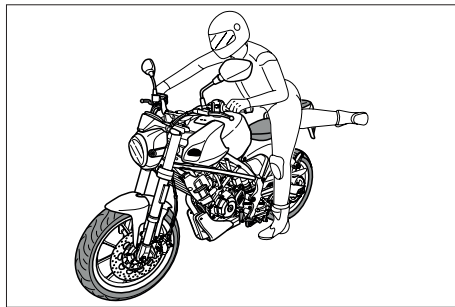
General rules

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 passenger mounts and dismounts.

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



Mounting of rider

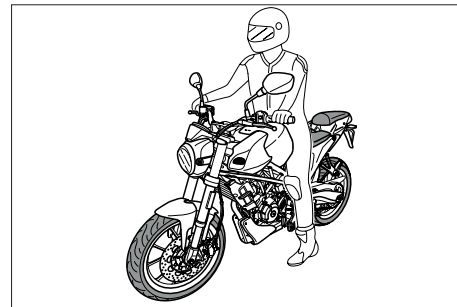
With the motorcycle on the side stand, do the following:

- From the left side, hold the handlebar correctly with both hands and extend your right leg over the seat.
- Sit on the motorcycle and place both feet on the ground. Balance the vehicle without loading your weight on the side stand.
- Start the motorcycle as described in the relevant section.
- Using your left foot, fully retract the stand.



CAUTION

If you are unable to place both feet on the ground at the same time, put your right foot down with your left foot ready to touch the ground.



Mounting of passenger

The rider must mount first as described in the relevant section, without starting the bike.

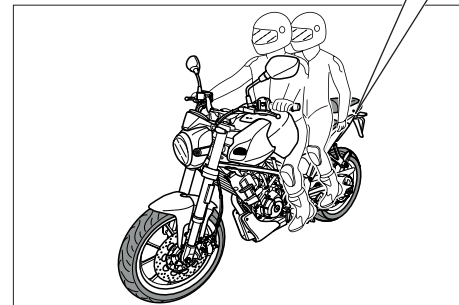
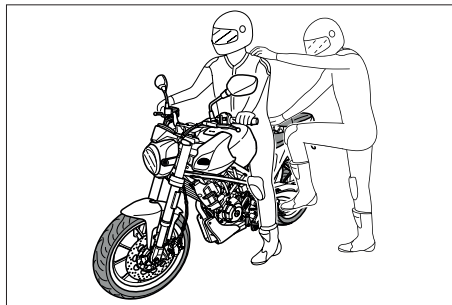
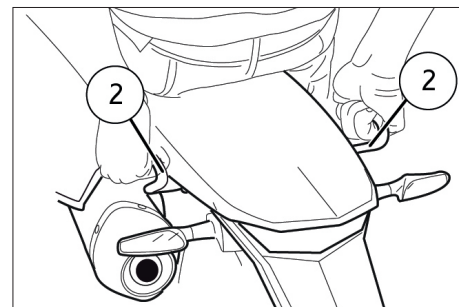
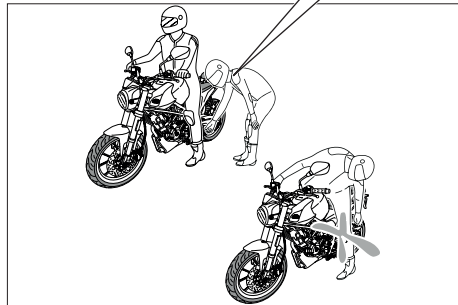
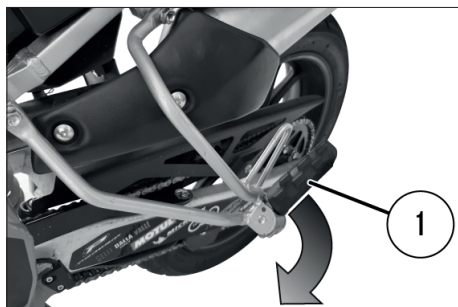
- Get the passenger to extract the footrests (1).



CAUTION

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

- Place the left hand on the rider's shoulder, the 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 foot, fully retract the stand.
- Start the motorcycle as described in the relevant section.



Dismounting the motorcycle

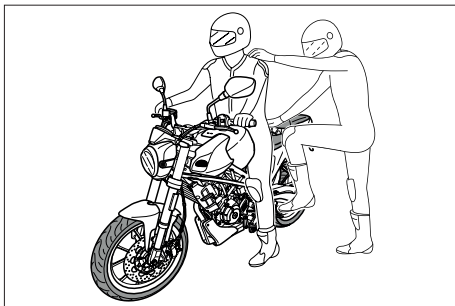
- Stop the vehicle and switch off the engine.



CAUTION

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

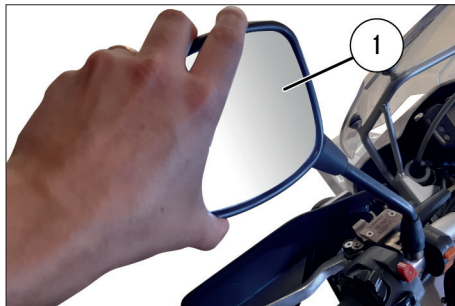
- Place both feet on the ground.
- Switch off the motorcycle as described in the relevant section.
- Using your left foot, fully extend the stand.
- Get the passenger to dismount first from the left-hand side of the vehicle by placing the foot on the left-hand footrest and raising the right leg.
- Tilt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

- Place ignition key (1) to  position (the buzz that you hear when you turn the key to this position is caused by the fuel pump which puts the feeding system under pressure);
- pull the clutch lever (2);
- shift gear pedal (3) to neutral position then release the clutch control level;
- check that the button (4) is in the correct position and then press the start button (5).

Note

A safety switch is fitted on the clutch lever support. This switch allows you to start the engine only with gearbox in neutral position, 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.

Note

IMPORTANT IN CASE OF COLD START AT LOW TEMPERATURES

It is recommended to perform a brief warm-up at idling speed until there is a normal engine response to the throttle opening.

In this way the oil can reach all the points that need lubrication and the coolant reaches the necessary temperature for correct engine operation.

Avoid heating the engine for too long.



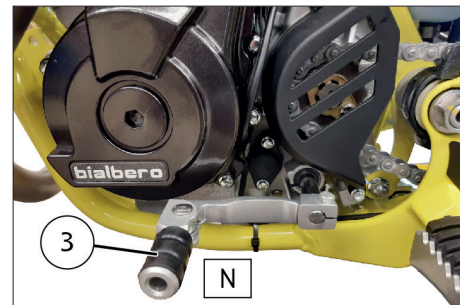
WARNING

The exhaust system contains carbon monoxide. Never run the engine indoor.



CAUTION

Never accelerate the engine after a start cold.




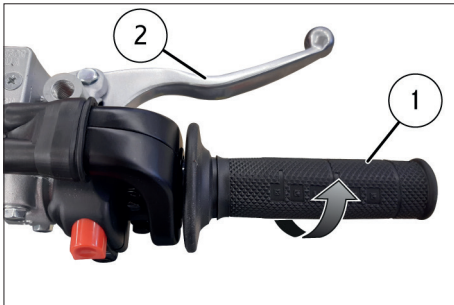
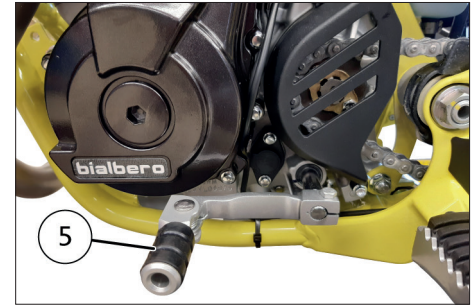
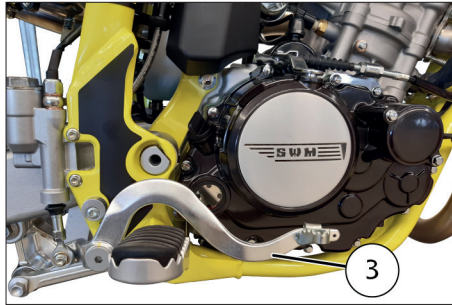
STOPPING THE MOTORCYCLE AND THE ENGINE

- Fully close the throttle twistgrip (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).

Note

Pull the lever (2) to brake with the front brake; press the pedal (3) for a combined braking in which the system distributes braking on both front brake and rear brake.

- When stopped, pull the clutch lever (4) and shift gear lever (5) to the neutral position.
- Turn the ignition key (6) to the  position (position for removing key).



ENGINE EMERGENCY STOP

- Press the red button (7) to stop the engine; bring it back to the “pulled out” position after use.

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

WARNING
If the throttle locks in open position or another malfunction occurs that causes the engine to run uncontrolled, IMMEDIATELY press the engine stop button (7). While pressing the stop button, keep the motorcycle under control using the brakes and steering.



PERIODIC MAINTENANCE AND ADJUSTMENTS

Carry out proper maintenance according to the table given in Appendix A in this manual, which indicates the periodic maintenance intervals. The intervals indicated in the maintenance table refer to normal use. Nevertheless, it may be necessary to reduce these intervals in relation to the climatic conditions and individual use.

CAUTION
Before carrying out any maintenance operation, check that you have the necessary tools, components and technical skills.

- Turn off the engine and park the motorcycle on a flat and solid surface.
- Wait for the engine, the silencers and the brake discs to cool down.

OIL LEVEL CHECK

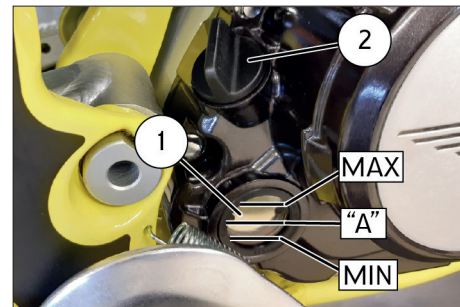
Note
Carry out this operation with the engine hot.

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 “A” sight glass between the MIN and MAX level notch.

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

WARNING
Be careful not to touch the hot oil.



ENGINE OIL CHANGE

Note

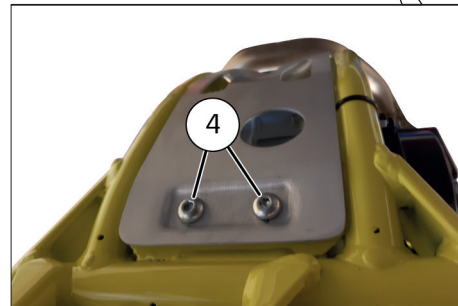
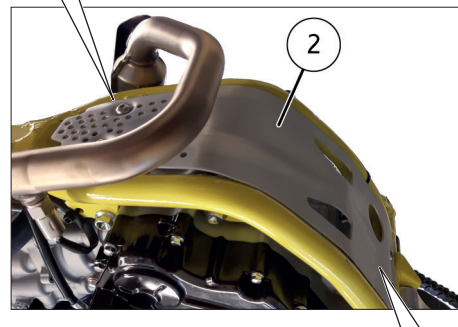
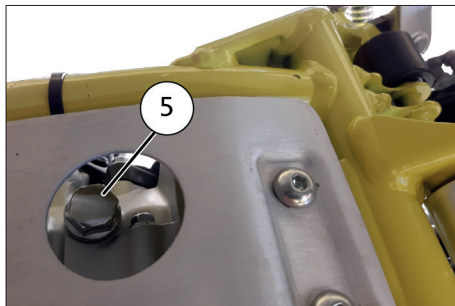
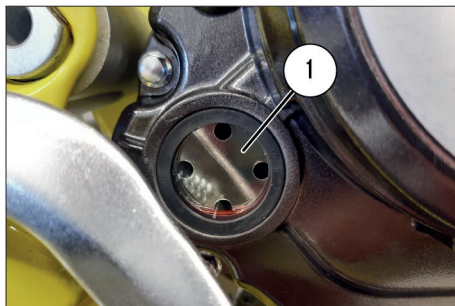
Carry out this operation with the engine hot.



WARNING

Be careful not to touch the hot oil.

- Remove the oil filler cap (1);
- remove the lower protection (2) by unscrewing screws (3) and (4);
- place a pan under the engine;
- remove the oil drain cap (5);
- drain the waste oil and clean the magnet on the cap;
- refit the drain cap (5) to 25 Nm (2,5 kgm, 18.43 ft/lb) and the engine protection (2) by tightening the screws to 12 Nm (1.2 kgm, 8.85 ft/lb);
- pour the provided quantity of oil.



ENGINE OIL REPLACEMENT

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

- Unscrew the two screws (1) and remove the cover (2) by slightly rotating it.
- Remove the oil filter (3).
- Check that the spring (4) is in its seat on the bottom of the filter housing.

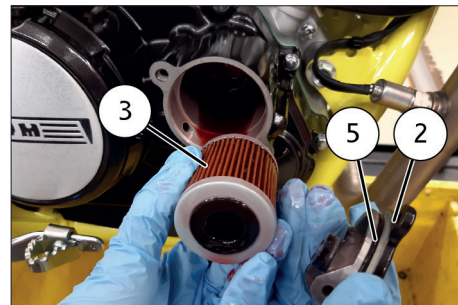
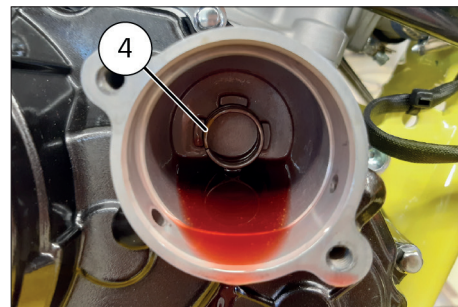
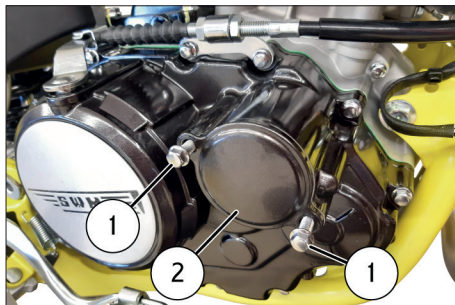
Note

If the tapered spring (4) is out of its seat, position its largest diameter in the seat so that it remains in position.

- Check the O-ring (5) status and replace it if worn.
- Replace the filter (3) and fit it on the cover (2).
- Refit the cover (2) with the filter in the proper housing and start the screws (1) (10 Nm, 1.0 kgm, 7.37 ft/lb).

Note

Make sure that the cover holes match those of the ducts on the crankcase side.



ENGINE COOLANT LEVEL CHECK

Check the level (1) in the right radiator with engine cold and motorcycle in vertical position. The coolant must be 10 mm (0.39 in) above the parts, and a level greater than 2-3 cm (0.78-1.18 in) from the bottom of the recovery reservoir (2), located in front of the rear shock absorber, must never be present.



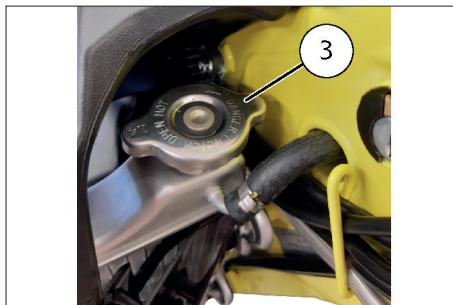
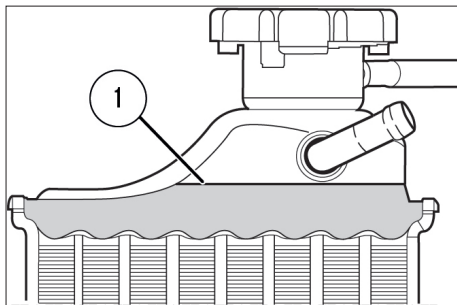
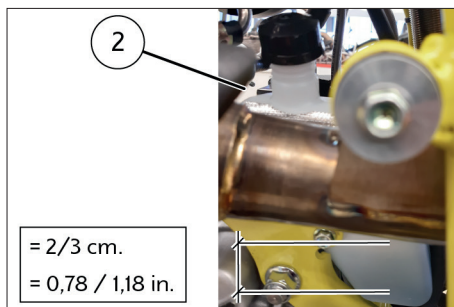
CAUTION

Never remove the radiator cap (3) with engine hot. There is the risk of liquid escaping and causing burns.

Note

It may be difficult to eliminate the liquid from painted surfaces. If this is the case, wash with water.

The radiator cap (3) features two locking positions: the first is used for preventive pressure relief in the cooling system.



THROTTLE CONTROL CABLE ADJUSTMENT

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

- move the upper rubber cap (1);
- move the transmission (2) back and forth to check that there is a clearance of approx. 2 mm;
- if this is not the case, release the lock nut (3) and properly turn the adjusting screw (4) (unscrew to reduce clearance, screw to increase it);
- tighten back the lock nut (3).



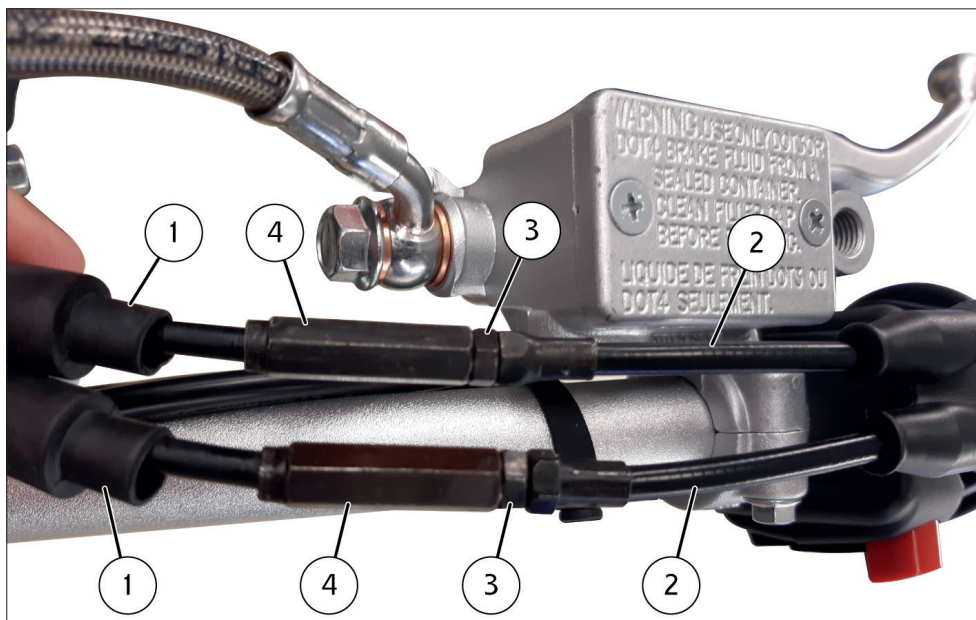
WARNING

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



WARNING

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



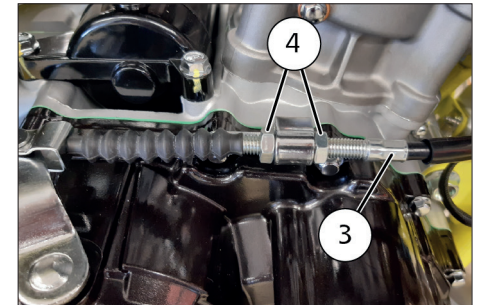
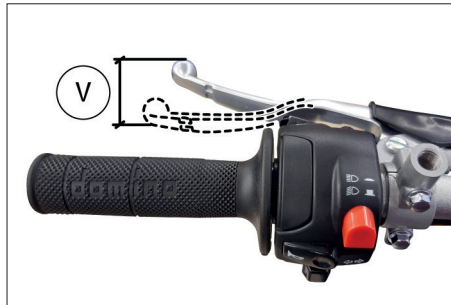
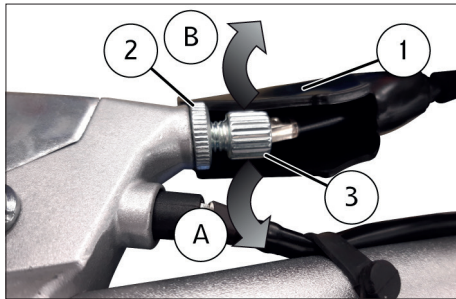
CLUTCH CONTROL LEVER ADJUSTMENT

To adjust the clutch, it is necessary to change the cable tension using the adjuster unit placed on the lever.

- Move the rubber protection (1).
- Loosen the locking ring nut (2).
- Turn the adjuster (3) in the direction shown by the arrow (A) to reduce the clearance, or in the direction shown by the arrow (B) to increase it.
- The free play (V) must be at least 10 mm (0.39 in.) before starting disengaging the clutch.

The adjustment can also be carried out through the tensioner (3) on the right side of the engine.

- Loosen the nuts (4) and operate the tensioner (3).
- If the clutch slips under load or drags in disengaged position after play has been adjusted, it must be taken apart for inspection.



SPARK PLUG CHECK

Spark plug gap (2) must be 0.7- 0.8 mm (0.28- 0.31 in.). A wider gap may cause difficulties in starting the engine and overload the coil.

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

- Disconnect the connector (1).
- Loosen the two screws (2), remove the locking plate (3), then remove the cap (4) complete with coil from the spark plug.
- Clean the base around the spark plug before removing it.

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 is dry and the colour is 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

Change the spark plug, if necessary, using one having the same rating.



WARNING

A spark plug with heat rating too high can cause pre-ignition and possible engine damage. A spark plug with heat rating too low can cause a significant increase in carbon deposits.

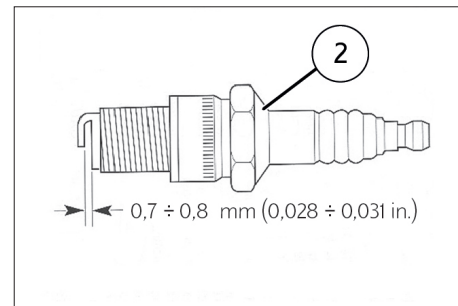
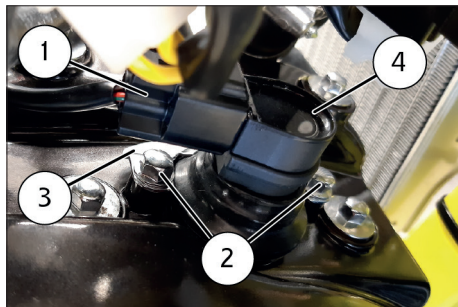


CAUTION

Before refitting the plug, thoroughly clean the electrodes and the insulator using a metal brush. Smear graphite grease on spark plug thread, manually screw it fully home, then tighten it to a torque of 10÷12 Nm (7.37÷8.85 ft/lb). Loosen the spark plug then tighten it again to 10÷12 Nm (7.37÷8.85 ft/lb).

Spark plugs with cracked insulators or corroded electrodes should be replaced.

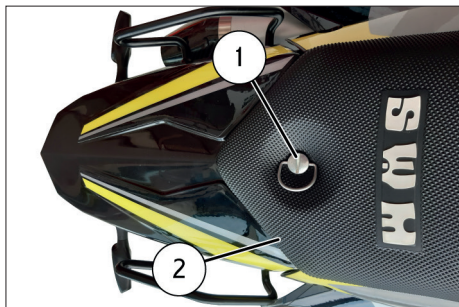
- Refit the cap with coil (4) on the spark plug.
- Refit the locking plate (3) and tighten the two screws (2) to 7 Nm (0.7 Kgm - 5.1 ft/lb).
- Reconnect the connector (1).



SEAT REMOVAL

To access some components, it is necessary to remove the seat as follows:

- Turn the fixing pin (1) counter-clockwise in order to release the seat (2) from the slot.
- Lift the seat from the rear part (3) and release it from the slots by pulling it towards the rear part of the motorcycle (4).

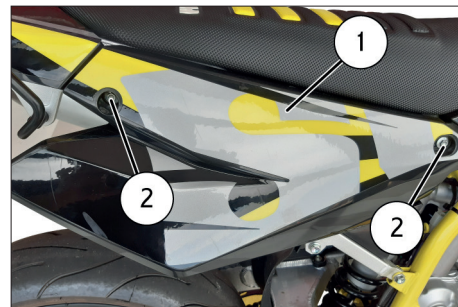


REMOVING THE RIGHT SIDE PANEL

The fuses and the air filter are placed under the right side panel (1).

To remove it, proceed as follows:

- Remove the seat as described in the relevant paragraph.
- Unscrew the screws (2) and remove the panel (1).



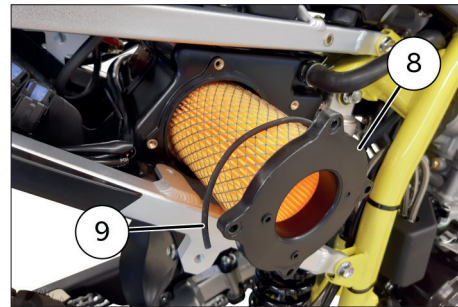
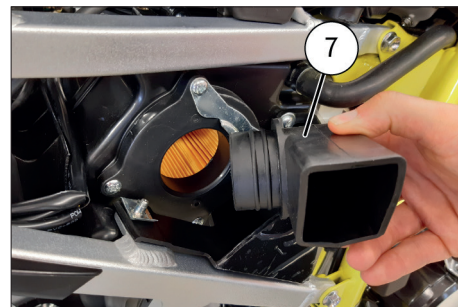
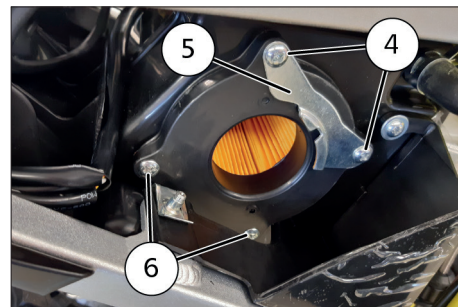
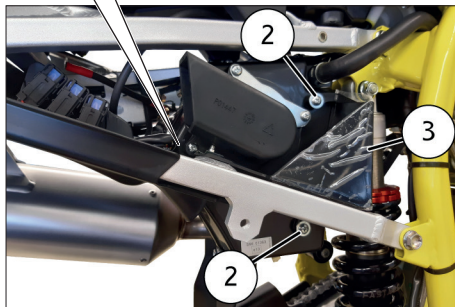
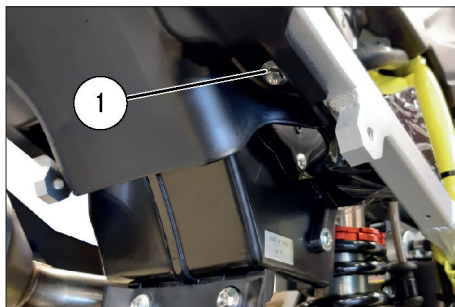
AIR FILTER CHECK, CLEANING AND/OR REPLACEMENT

To gain access to the air filter, proceed as follows:

- Remove the seat and the right side panel as described in the relevant paragraphs;
- unscrew the screw (1) positioned under the rear mudguard;
- unscrew the two screws (2) and remove the protection (3);
- unscrew the two screws (4) and remove the plate (5);
- unscrew the two screws (6);
- remove the suction sleeve (7);
- slide the filter (8) out of the filter box;
- check that it is not clogged and, if necessary, clean it by blowing compressed air from the inside to the outside;
- if too dirty, replace it.

Note

Refit all components following the disassembly procedure in reverse order and paying attention to the condition of the gasket (9), to be replaced if worn, and that it is properly positioned in its seat.



TENSION REGULATOR

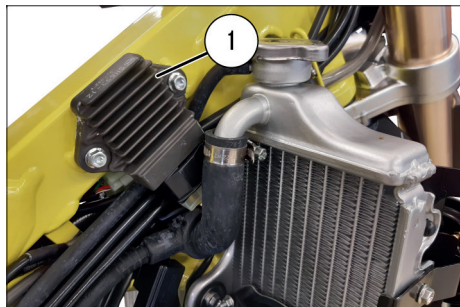
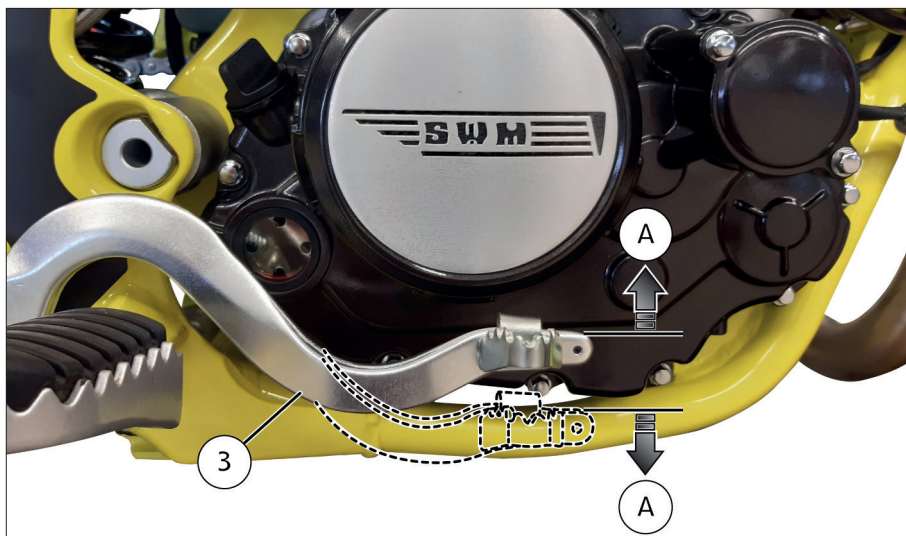
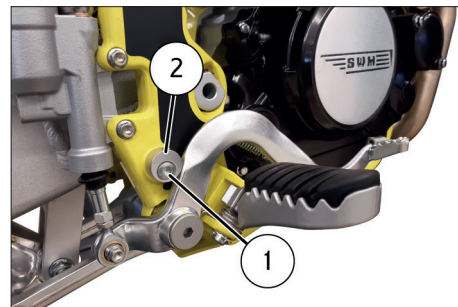
The tension regulator (1) is fixed to the right side of the frame, in the front part.

COMBINED BRAKING PEDAL POSITION ADJUSTMENT

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

To adjust, proceed as follows:

- loosen the screw (1);
- turn the cam (2) to lower or raise the brake pedal (3) by the length (A);
- tighten the screw (1) at the end of the adjustment. Once this adjustment is completed, adjust the free play of the pedal as follows.



COMBINED BRAKING PEDAL FREE PLAY ADJUSTMENT

The combined braking pedal (3) must have a free play (B) of 5 mm (0.2 in.) 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 BRAKE FLUID LEVEL CHECK

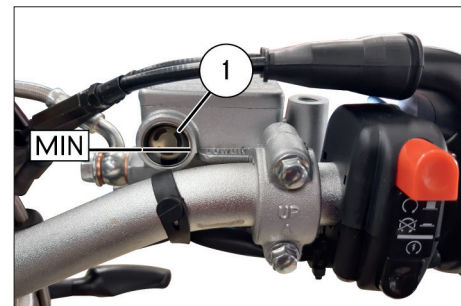
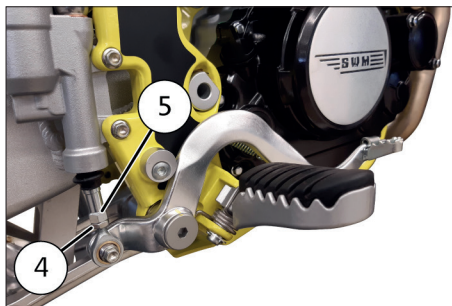
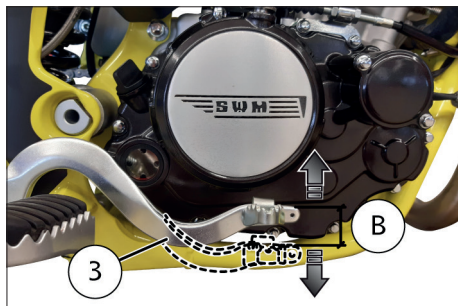
The level of fluid in the pump reservoir must never be below the minimum value "MIN" indicated by the sight glass (1) in the rear part of the pump body.

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



REAR BRAKE FLUID LEVEL CHECK

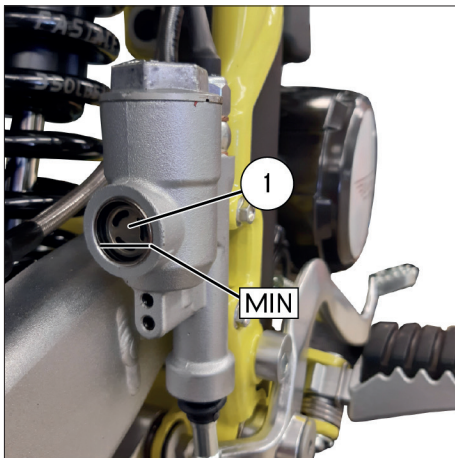
The level of fluid in the pump reservoir must never be below the minimum level "MIN" indicated by the sight glass (1) on the pump body.

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



WARNING

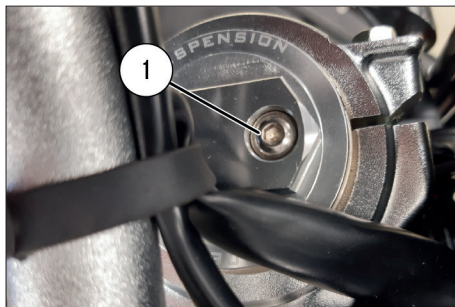
If the brake pedal is too "soft", there is air in the line or a fault in the system. Since it is dangerous to operate the motorcycle under such conditions, have the brake system immediately checked by the SWM Dealer.



AIR VENT FROM FORKS

It is recommended to vent air from fork legs on a monthly basis.

Place the vehicle on a central stand, fully extend the fork and loosen the valve (1). At the end of the operation tighten the valve, paying attention to the sealing gasket.



FRONT SUSPENSION ADJUSTMENT

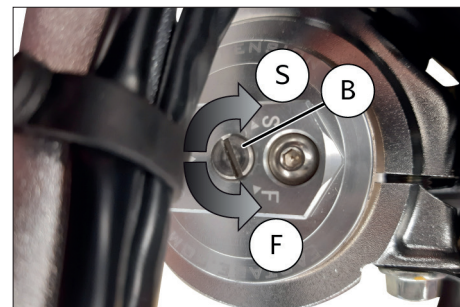
The extension can be adjusted in the front suspension.

Extension Adjustment

- Standard calibration:

- 17 clicks.

To reset standard calibration, turn the adjuster (B) clockwise to reach the fully closed position; then, turn it back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the adjuster counter-clockwise "F". Reverse the operation in order to obtain a harder braking action "S".



SHOCK ABSORBER ADJUSTMENT

The rear shock absorber must be adjusted according to rider or rider + passenger weight, and ground conditions.

Perform the operation as follows:

- with the motorcycle on the ground in vertical position, measure the distance (A);
- take the normal riding position on the motorcycle with all your riding equipment;
- with the help of another person, measure the new distance (A);
- the difference between these two measures is the LOWERING of the rear motorcycle part.

Recommended lowering is 25/30 mm (0.98/1.18 in);

- to achieve the right lowering based on your weight, adjust the shock absorber spring preload as described to the side.



WARNING

The shock absorber adjustment affects the stability and handling of the vehicle; therefore, it is advisable to proceed with care after a change to the standard calibration. In any case, it is advisable to measure a reference value "A" before any changes.



WARNING

Never disassemble the shock absorber, as it contains pressurised gas. For major service operations, contact the SWM Dealer.

B: Rear mudguard top height
C: rear wheel pin axis



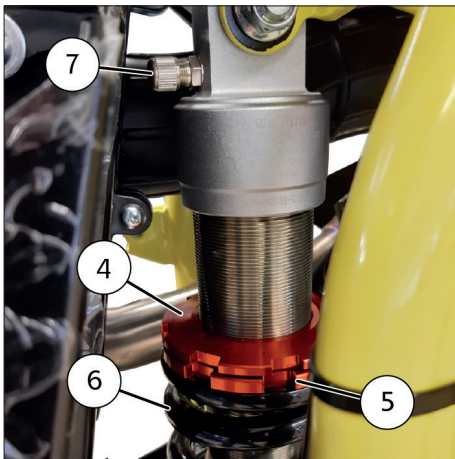
REAR SHOCK ABSORBER SPRING PRELOAD ADJUSTMENT

Perform the operation as follows:

- remove the seat and the right side panel as described in the relevant paragraphs;
- clean lock ring nut (4) and adjuster ring nut (5) of the spring (6);
- either with a hook wrench or an aluminium punch, loosen the lock ring nut;
- turn the adjuster ring nut as required.

Note

To ensure proper operation of the shock absorber, it is possible to screw the ring nut (5) by 2 revolutions max.



- When the adjusting operation is over - according to your weight and riding style - tighten the lock ring nut (tightening torque 50 Nm - 5Kgm - 36.87 ft/lb).
- Refit the right side panel and the seat.



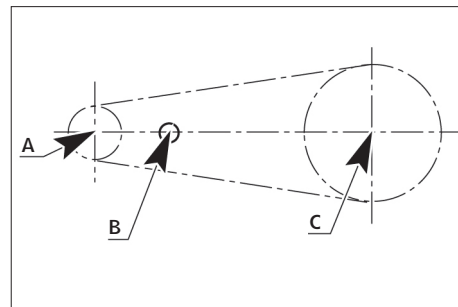
WARNING

The shock absorber contains nitrogen under pressure, DO NOT unscrew the valve (7) because it would cause gas leakage, impairing the correct operation of the shock absorber.

To recharge the gas in the shock absorber, it is necessary to contact the SWM Dealer.

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 rear sprocket or break. To adjust the chain tension it is necessary to lower the rear part of the motorcycle so as to achieve the alignment of sprocket axle (A), swing arm rotation axle (B) and rear wheel axle (C) as shown in the figure, then let the rear wheel turn three times. In this condition the chain must not be tight, even without arrow.



Quick adjustment (Fig. B)

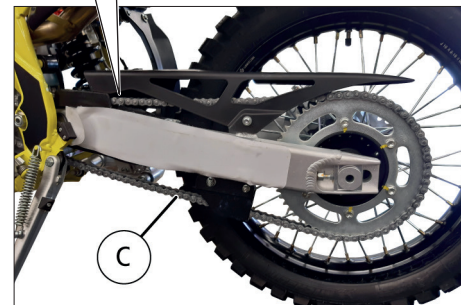
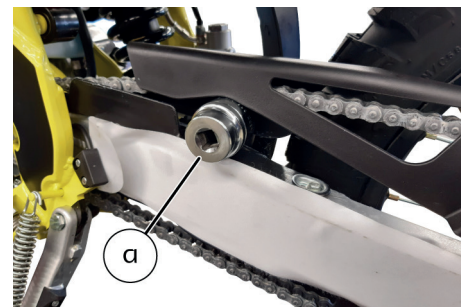
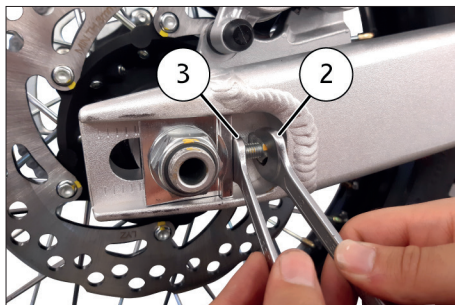
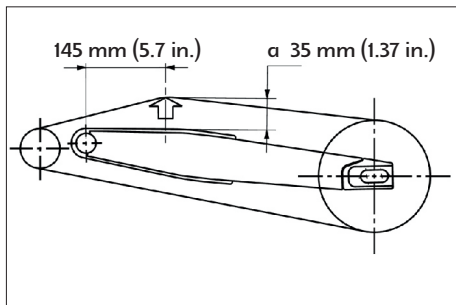
In the point shown in the figure, fit a bush (a) with diameter of 35 mm (1.37 in.) (or alternatively a shim with the same size) and make sure the lower branch (c) of the chain is slightly taut.

If this is not the case, proceed as follows:

- on the right side, loosen the nut (1) securing the wheel pin;
- loosen the lock nuts (2) on both the chain tensioners and operate on the screws (3) to obtain the correct tension value;
- adjust the lock nuts (2) to a tightening torque of 22 Nm (2.2 kgm - 16.22 ft/lb) and the wheel pin nut (1), to a tightening torque of 120 Nm (12.0 kgm - 88.50 ft/lb).

After adjustment, always check wheel alignment and that the arrow is 35 mm (1.37 in.).

CHAIN ADJUSTMENT (FIG. B)



CHAIN/FRONT SPROCKET/REAR SPROCKET WEAR CHECK

Check the chain wear as follows:

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

STANDARD	WEAR LIMIT
241.5 mm (9.50 in)	246 mm (9.68 in)

Check any front sprocket damage or wear. If wear is equal to that shown in the figure, replace it. Remove the wheel and check the wear of the rear sprocket teeth.

The figure below shows the outline of teeth in normal and excessive wear conditions. If the rear sprocket is too worn, replace it by unscrewing the six screws securing it to the hub.



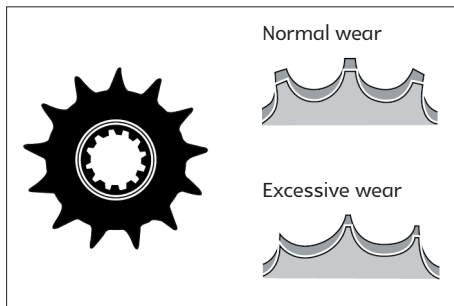
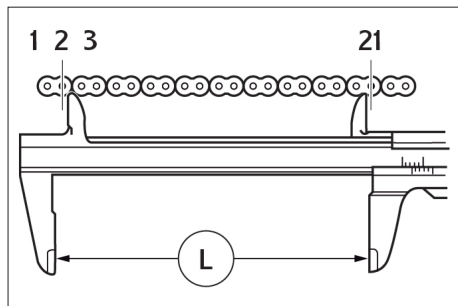
WARNING
Misalignment of the wheel causes abnormal wear and may result in unsafe riding conditions.

Note

In the presence of muddy and damp ground, the residues deposited on rear sprocket, front sprocket and chain cause further tensioning of the chain.

If the motorcycle will be used in these conditions, initially tension the chain less.

The use of the motorcycle on muddy ground significantly increases wear of front sprocket, chain and rear sprocket.



CHAIN CLEANING AND LUBRICATION

Lubricate the chain (1) following the instructions below.



CAUTION

Never use grease to lubricate the chain. Grease causes dust and mud build-up, which act as abrasives and cause the rapid wear of the chain and the front and rear sprockets.



CAUTION

Check the chain guide alignment. If it is bent, it may interfere with the chain causing rapid wear. The chain may also unwrap from the sprocket.

2 - Chain guide roller

3 - Chain guide eye

4 - Chain slider

Washing the chain without O-rings

Wash using specific sprays for chains without O-rings; alternatively wash with petroleum or naphtha; if petrol or especially trichlorethylene is used, dry and lubricate it to prevent oxidation.

Lubricating the chain without O-rings

Lubricate using specific sprays with the aid of a brush, both internally and externally; alternatively use engine oil with SAE 80-90 viscosity.

Note

As an alternative, suitable spray lubricants can be used.



CAUTION

The chain lubricant must NEVER come into contact with the tyres or the rear brake disc.



REMOVING THE FRONT WHEEL

Position a block or a stand under the engine in such a way that the front wheel is lifted from the ground.

- Unscrew the screw (1) without removing it.
- Loosen the bolts (2) holding the wheel shaft (3) to the fork leg supports.
- Push the screw (1) so that the pin (3) comes out, then unscrew the screw (1) completely and remove the pin (3).

Note

Do not operate the brake lever when the wheel has been removed; this causes the calliper pistons to move outwards. After removal, lay down the wheel with brake disc facing up.

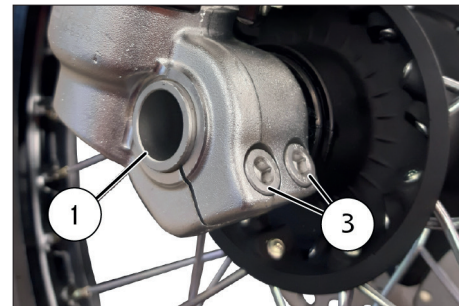
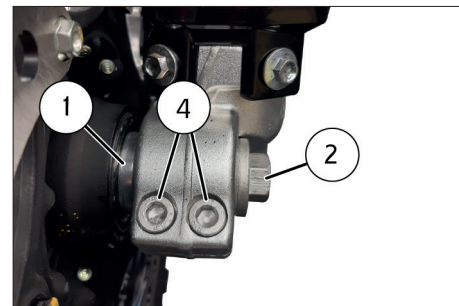
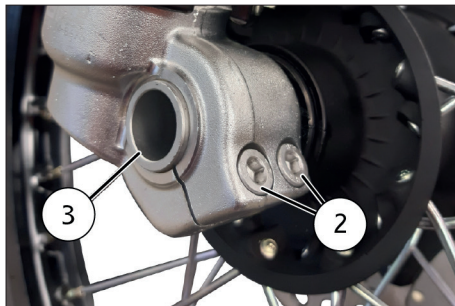
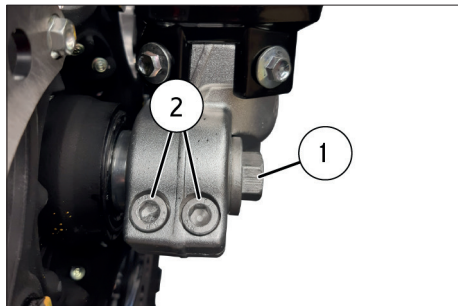
REFITTING THE FRONT WHEEL

- Fit the left spacer (D) on the wheel hub.
- Insert the wheel between the fork legs so as to insert the brake disc into the calliper.
- Fit the previously greased wheel pin (1) from the right side until it is fully home on the left leg; it is advisable to turn the wheel while carrying out this operation. Tighten the screw (2) on the fork LH side but DO NOT lock it.

Now, pump for a while, pushing the handlebar downwards until you are sure that the fork legs are perfectly aligned. Lock: screws (3) on the right leg (20 Nm/ 2.04 Kgm/ 14.75 ft-lb), screw (2) on the left side (50 Nm/ 5.0 Kgm/ 36.87 ft-lb) and screws (4) on the left leg (20 Nm/ 2.04 Kgm/ 14.75 ft-lb).

Note

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



REMOVING THE REAR WHEEL

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

(Tightening torque of the nut (1) 120 Nm / 12.0 Kgm / 88.50 ft./lb.).

Note:

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

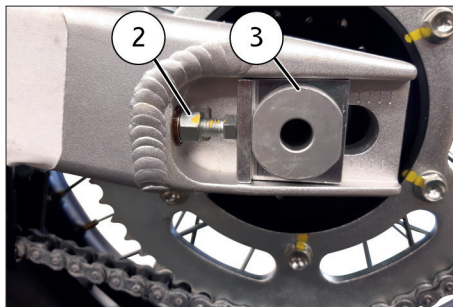
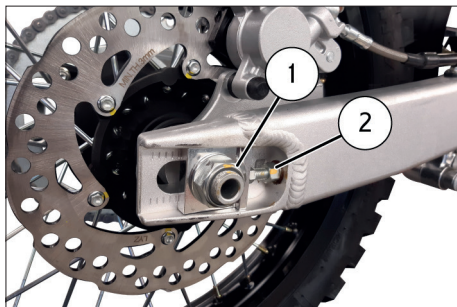
After removal, lay down the wheel with brake disc facing up.

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

TYRES

Always keep the tyres properly inflated. Their pressure must always correspond to that specified in the "Technical data" table at the beginning of the manual. Replace the tyre if its wear exceeds the reference values on the table below.

FRONT	REAR
3 mm (0.12 in) (RS); 2 mm (0.08 in) (SM)	3 mm (0.12 in) (RS); 2 mm (0.08 in) (SM)

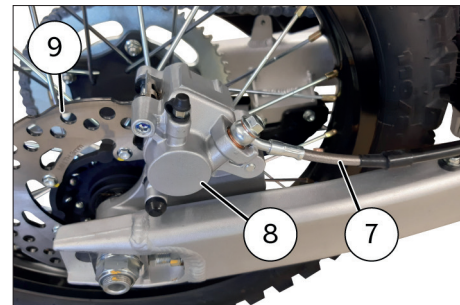
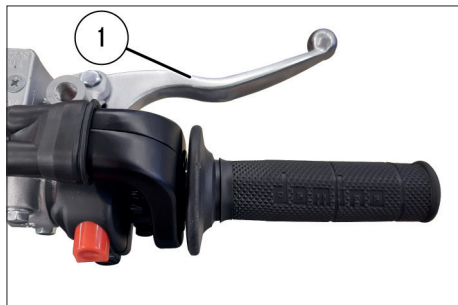
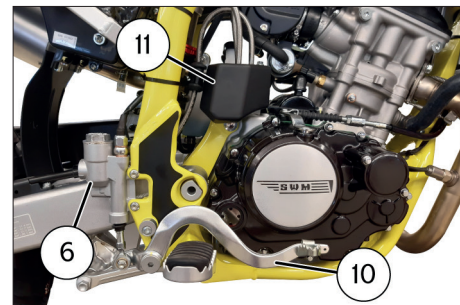
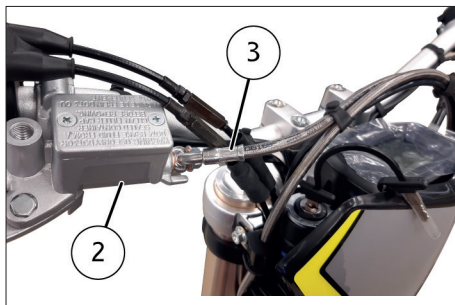


BRAKES

The main components of the two systems are: the brake master cylinder with its lever (front), the combined braking pedal, the piping, the calliper and the disc.

KEY:

1. Front brake control lever
2. Front brake master cylinder with fluid reservoir
3. Front piping
4. Front brake calliper
5. Front brake disc
6. Combined braking master cylinder with fluid reservoir
7. Rear piping
8. Rear brake calliper
9. Rear brake disc
10. Combined braking control pedal
11. Distribution frame for combined braking



BRAKE PAD REMOVAL

Front pads

- Unscrew the pin (1) and remove the pads (2).

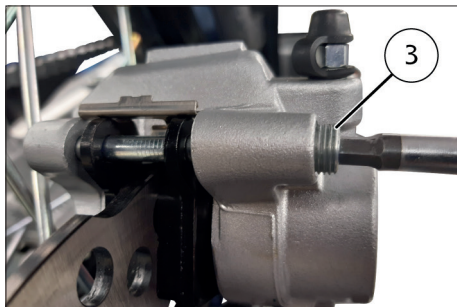
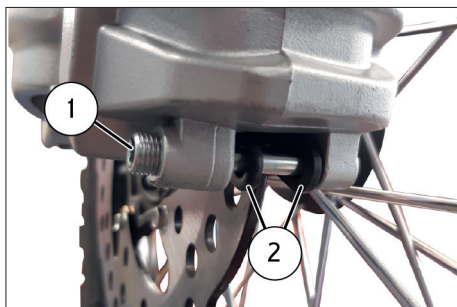
Rear pads

- Unscrew the plug (3).
- Unscrew the pin (4) and remove the pads (5).



CAUTION

Do not operate the brake lever or pedal while removing the pads.



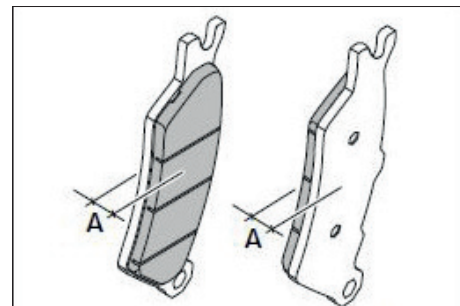
PAD WEAR

Check pad wear.

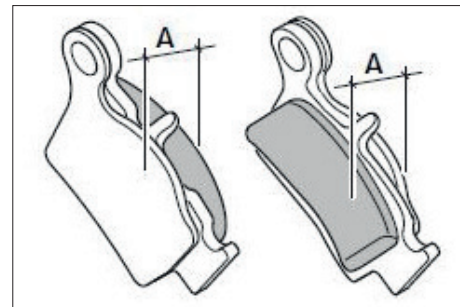
Respect the service limit "A" indicated in the relevant figures.

If this limit has been exceeded, replace the pads in pairs.

FRONT: A = 5 mm (0.19 in.)



REAR: A = 5.5 mm (0.21 in.)



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 its wear exceeds the limit provided.

Disc thickness:

DISC	STANDARD	SERVICE LIMIT
RS front	3.5 mm (0.13 in)	3 mm (0.12 in)
SM front	4 mm (0.15 in)	3.5 mm (0.13 in)
Rear	4 mm (0.15 in)	3.5 mm (0.13 in)



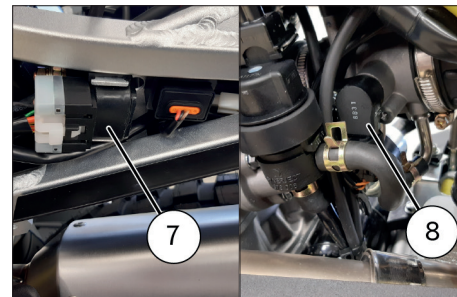
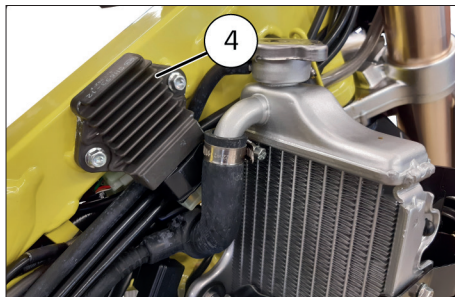
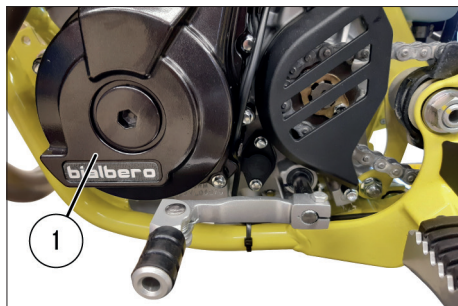
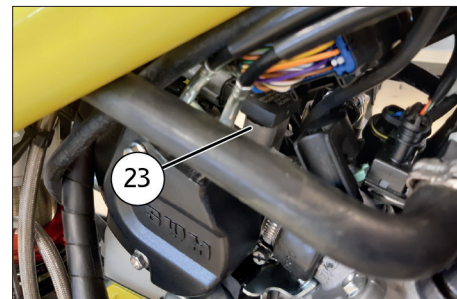
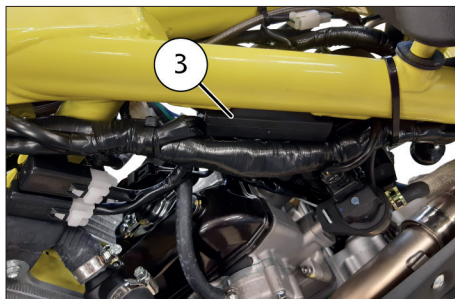
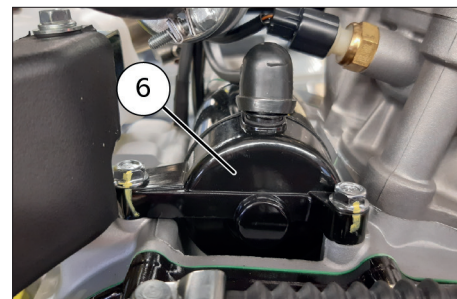
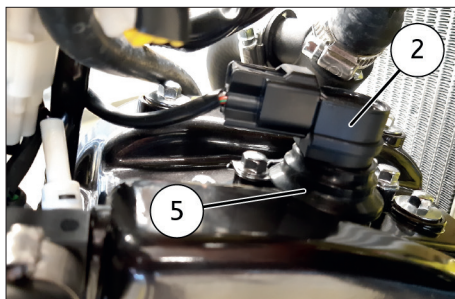
EXHAUST MUFFLER

The muffler reduces the exhaust noise, but it is also an integral part of the exhaust system. As such, its conditions affect the motorcycle performance. When the noise on the exhaust is too high, it means that the deadening material set on the holed tube inside the muffler is deteriorated.

ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION

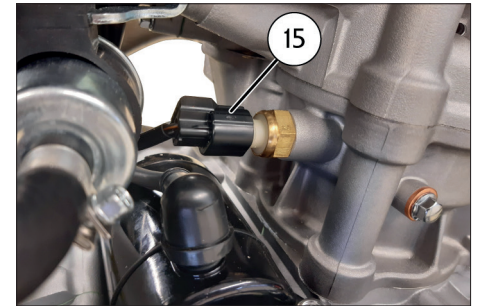
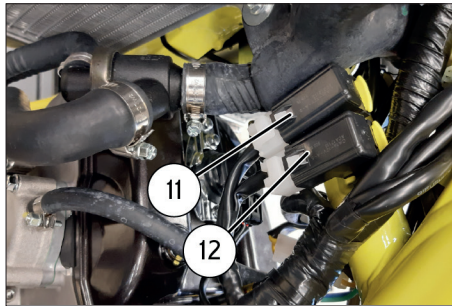
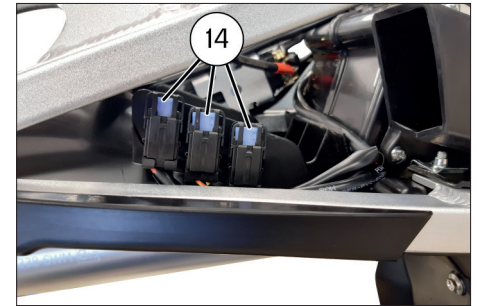
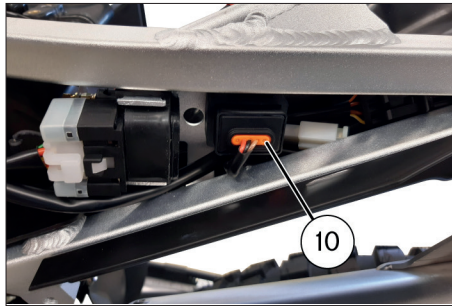
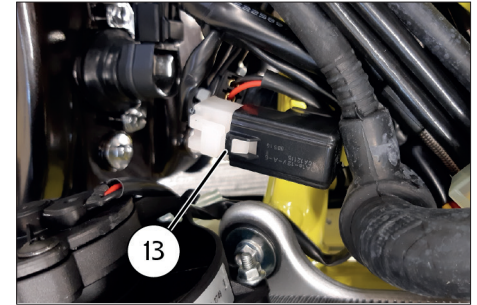
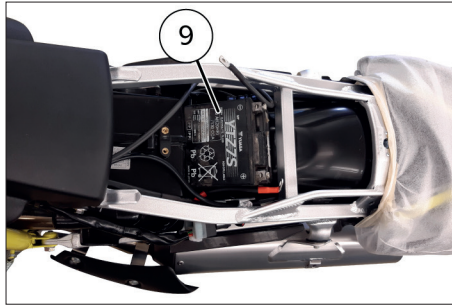
The ignition system includes the following elements:

- Generator (1), on the inner side of left crankcase cover;
- Electronic coil (2) incorporated into the spark plug pipette;
- Electronic control unit (3) under the fuel tank;
- Voltage regulator (4) under the fuel tank;
- Ignition spark plug (5) in the centre of the cylinder head;
- Starter motor (6) behind the engine cylinder;
- Starting contactor (7) to the left of the rear sub-frame;
- TPS sensor (throttle position sensor) (8) on the throttle body.
- T MAP sensor (23) on the throttle body.

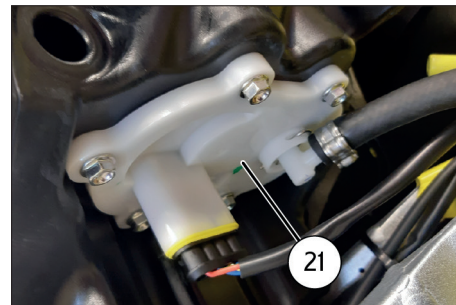
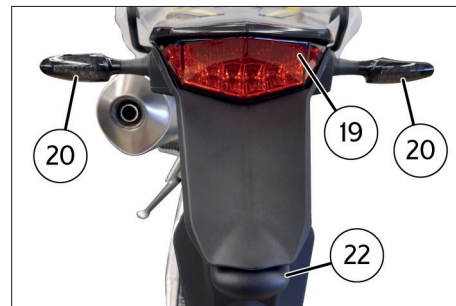
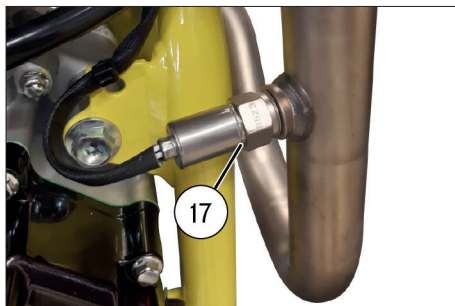


The electrical system includes the following elements:

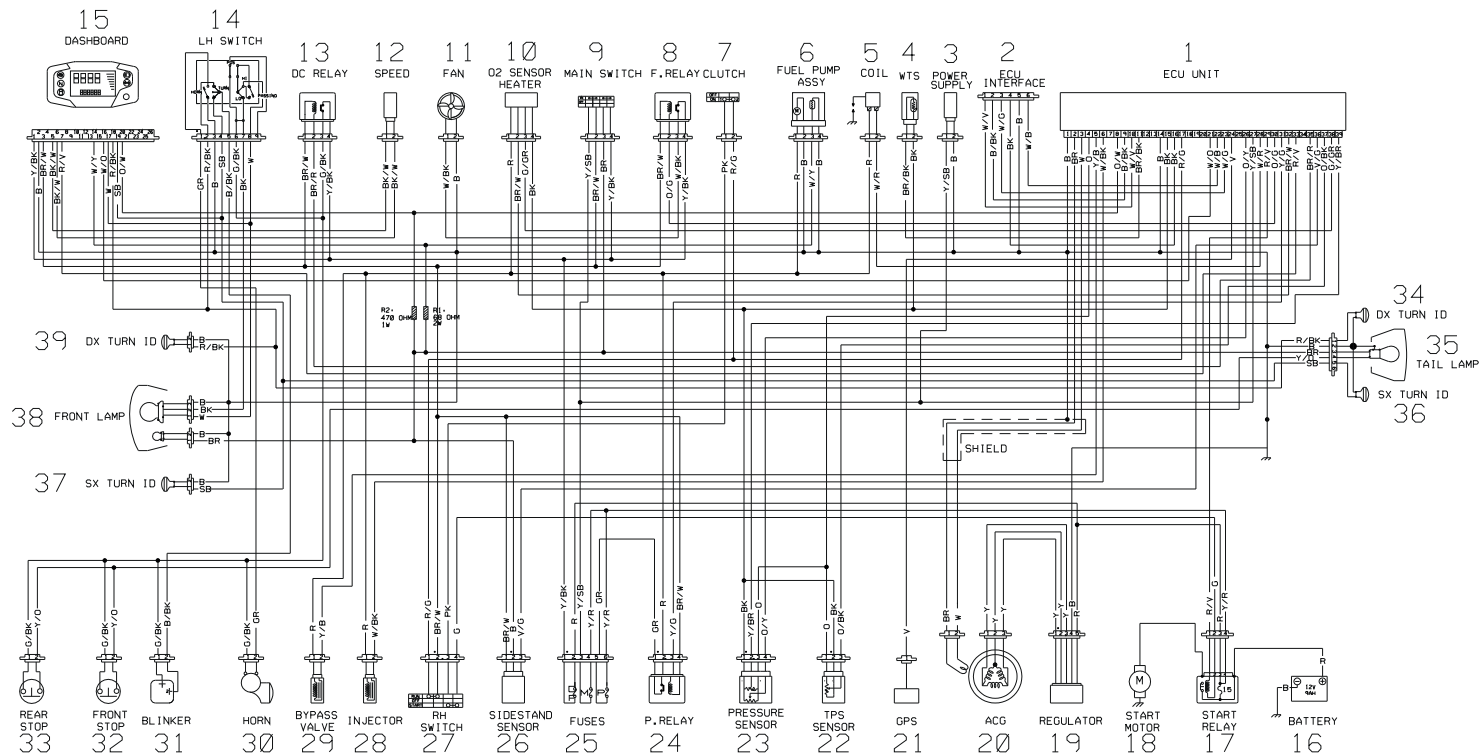
- 12 V - 6 Ah battery (9) under the seat;
- Turning indicator intermittence device (10) to the left of the rear sub-frame;
- Relays placed in the front left part of the chassis under the tank;
- Turn indicators, stop lights, low beam, high beam relay (11);
- Injector, Lambda sensor, fuel pump, coil relay (12);
- Electric fan relay (13);
- Three 15A fuses (14) to the right of the rear sub-frame;
- Coolant temperature sensor (15);



- Lambda sensor (17);
- LED type headlight (18)
- LED tail light (19).
- LED turning indicators (20);
- Fuel pump (21) inside the tank.
- Plate light (22), 12V 5W bulb.



WIRING DIAGRAM



Cable Colour Key

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

V	Violet
V/G	Violet/Green
W	White
W/B	White/Blue
W/Bk	White/Black
W/G	White/Green
W/O	White/Orange
W/R	White/Red
W/V	White/Violet
W/Y	White/Yellow
Y	Yellow
Y/Bk	Yellow/Black
Y/Br	Yellow/Brown
Y/G	Yellow/Green
Y/O	Yellow/Orange
Y/Sb	Yellow/Soft blue
Y/B	Yellow/Blue
Y/R	Yellow/Red

Wiring Diagram Key

1. Electronic control unit
2. Control unit interface
3. Power supply
4. Coolant temperature sensor
5. H.V. coil
6. Fuel pump
7. Clutch switch
8. Relay for electric fan
9. Ignition switch

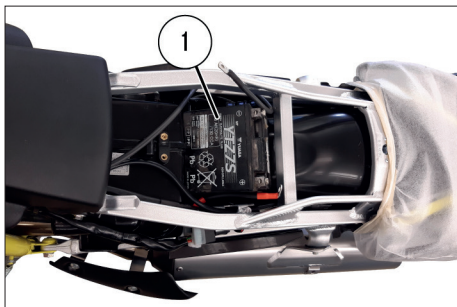
10. Lambda sensor
11. Cooling fan
12. Speed sensor
13. Direct current relay
14. LH Switch
15. Instrument
16. Battery
17. Electric starting contactor
18. Starter motor
19. Voltage regulator
20. Alternator
21. Gear sensor
22. Throttle position sensor
23. Pressure sensor
24. Power relay
25. Fuses
26. Side stand sensor
27. RH Switch
28. Injector
29. By-pass Valve
30. Horn
31. Turning indicator intermittence
32. Front stop switch
33. Rear stop switch
34. Rear RH turning indicator
35. Tail light
36. Rear LH turning indicator
37. Front LH turning indicator
38. Headlight
39. Front RH turning indicator

BATTERY

The battery does not require any maintenance. If electrolyte leaks, or other failure of the electrical system, are 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-6Ah battery: 0.6A for 8 hours).
- Quick charging is advised only in situations of extreme need since the life of lead elements is drastically reduced by such cycle (12V-6Ah battery: 6A for 0.5 hours).



BATTERY CHARGE

To gain access to the battery (1):

- remove the seat as described in the relevant paragraph;
- first remove the BLACK or BLUE negative cable and then the RED positive cable (when refitting, first connect the RED positive cable and then the BLACK or BLUE negative cable);
- remove the battery (1) from its housing.

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

If this is not the case, the battery needs to be charged.

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

The voltage reaches a constant value only after a few hours, therefore it is recommended 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

In case of limited use, the battery has to be in any case recharged with slow cycle (12V-6Ah battery: 0.6 A for 8 hours) at least every 3 weeks.



WARNING

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

HEADLIGHT BULB REPLACEMENT

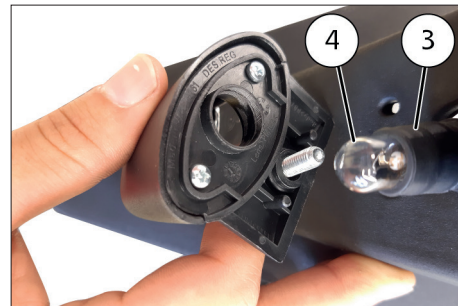
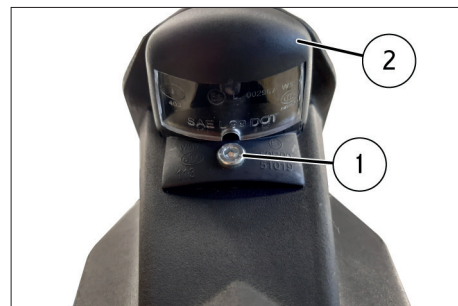
The headlight (1) is of LED type. If it does not work, it must be replaced.

TAIL LIGHT

The tail light (1) is of LED type. If it does not work, it must be replaced.

PLATE LIGHT BULB REPLACEMENT

- Unscrew the screw (1) and remove the plate light (2) from the mudguard;
 - remove the bulb holder (3) and the bulb (4) from the support;
 - pull the bulb (4) to slide it out of bulb holder;
- After replacement, refit following the procedure in reverse order.



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.

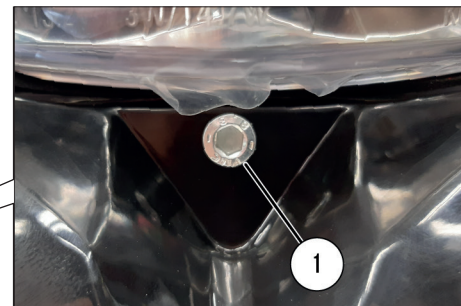
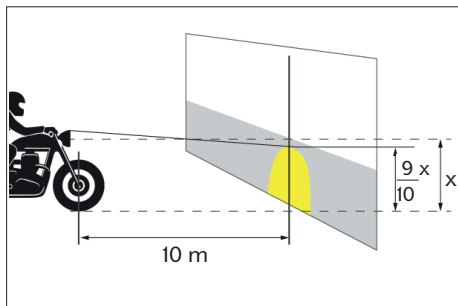
At 10 metres from a wall or screen, trace a horizontal line at the height of headlight centre and a vertical one, in line with vehicle longitudinal axis.

If possible, carry out this check in a shaded place.

When the high beam is on, the upper edge between dark and lit zone should be at a height not exceeding $\frac{9}{10}$ th of headlight centre height from ground.

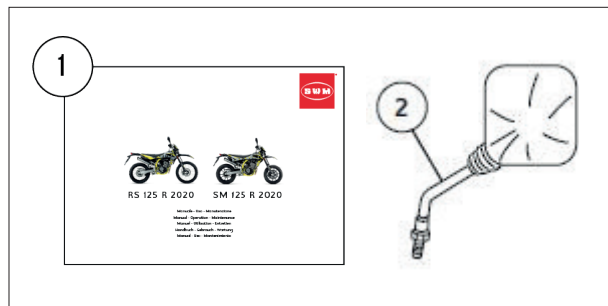
The direction can be adjusted as follows:

- Operate on the adjustment screw (1);
- screw to raise the beam;
- unscrew to lower the beam.



EQUIPMENT

POS	PART NO.	NAME
1	A000P04826	MULTILANGUAGE QUICK MANUAL (1)
2	FA00P01471	RH REAR-VIEW MIRROR (2)
	FO00P01471	LH REAR-VIEW MIRROR (2)



APPENDIX

LONG PERIOD OF INACTIVITY

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

- Clean the entire motorcycle thoroughly.
- Drain all fuel from the tank.
- Fill the tank with fuel added with a stabiliser.
- Lubricate the final drive chain and all the wirings and hoses.
- 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.
- Disassemble the battery and, if possible, connect it to a maintainer. Furthermore, please note that each type of battery, if not connected to the vehicle, is subject to a physiological discharge that becomes irreversible if not cyclically recharged.
- Put a cover over the motorcycle to keep dust and dirt from collecting on it.

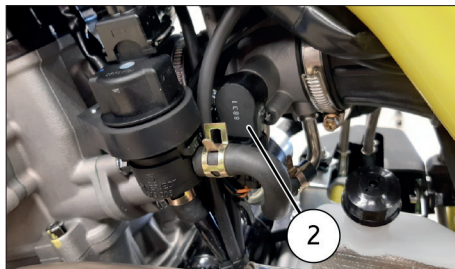
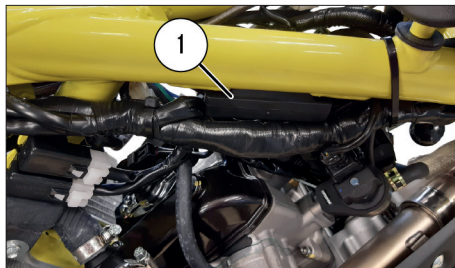


WARNING

Never release fuel into the environment, and never let the engine run indoors - only outdoors.

To reactivate the motorcycle after storage, proceed as follows:

- make sure the spark plug is tightened;
- 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 section "Checks and Adjustments" (Appendix A);
- lubricate all the points listed under the section "Lubrication" (Appendix A).



CLEANING

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

- Rear opening of the exhaust;
- Air filter intake;
- Clutch and front brake levers, twistgrips, handlebar switches;
- Fork head, wheel bearings;
- Rear suspension links.



CAUTION

Do not clean the motorcycle with high pressure water jets on the electrical parts and the injection feeding system, in particular the electronic control unit (1) and the TPS sensor unit (2).

After washing:

- lubricate the points listed in the "Maintenance Table" (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 OPERATIONS

DESCRIPTION	OPERATION	PRE-DELIVERY
Engine oil	Level check	<input type="checkbox"/>
Coolant	Level check / restore	<input type="checkbox"/>
Cooling system	Check leakage	<input type="checkbox"/>
Electric fans (*)	Operation check	<input type="checkbox"/>
Spark plugs	Check / Replacement	<input type="checkbox"/>
Battery charge	Check/Recharge ($\geq 12.5V$)	<input type="checkbox"/>
Throttle body / Carburettor	Check and Adjustment	<input type="checkbox"/>
Brake and clutch fluid	Level check	<input type="checkbox"/>
Brakes / Clutch	Operation check	<input type="checkbox"/>
Brakes / Clutch	Circuit check	<input type="checkbox"/>
Throttle control	Operation check	<input type="checkbox"/>
Throttle control	Clearance check/adjustment	<input type="checkbox"/>
Starter control	Operation check	<input type="checkbox"/>
Flexible controls and transm.	Check / Adjustment	<input type="checkbox"/>
Drive chain	Check / Adjustment	<input type="checkbox"/>
Tyres	Pressure check	<input type="checkbox"/>
Side stand	Operation check	<input type="checkbox"/>
Side stand switch	Operation check	<input type="checkbox"/>

DESCRIPTION	OPERATION	PRE-DELIVERY
Electric system	Operation check	<input type="checkbox"/>
Instruments	Operation check	<input type="checkbox"/>
Lights / Visual signals	Operation check	<input type="checkbox"/>
Horn	Operation check	<input type="checkbox"/>
Headlight	Operation check	<input type="checkbox"/>
Ignition switch	Operation check	<input type="checkbox"/>
Locks	Operation check	<input type="checkbox"/>
Screw and nut tightening	Check / Tightening	<input type="checkbox"/>
Hose clamps	Check / Tightening	<input type="checkbox"/>
General lubrication	//	<input type="checkbox"/>
General test	//	<input type="checkbox"/>

(*) Present only on some models

ALPHABETICAL INDEX

A	Page	CONTROL LOCATION 6	I	Page
ADJUSTING THE REAR-VIEW MIRRORS.....	21	CONTROLS 14	IGNITION SWITCH.....	14
AIR FILTER CHECK, CLEANING AND/OR			IMPORTANT	3
REPLACEMENT	32	D	IMPORTANT NOTICES.....	3
AIR VENT FROM FORKS	35		INSTRUCTIONS FOR RUNNING-IN	17
ALPHABETICAL INDEX.....	57	DIGITAL INSTRUMENT, WARNING LIGHTS.....	INSTRUCTIONS FOR USING THE	
APPENDIX	55	DISC CLEANING.....	MOTORCYCLE	17
		E	K	Page
B	Page	ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION	KEYS	6
BATTERY.....	51	ENGINE COOLANT LEVEL CHECK		
BATTERY CHARGE	51	ENGINE EMERGENCY STOP	M	Page
BRAKE DISC WEAR.....	45	ENGINE OIL CHANGE	MOTORCYCLE IDENTIFICATION DATA.....	5
BRAKE PAD REMOVAL.....	44	ENGINE OIL REPLACEMENT	MOUNTING/DISMOUNTING OF RIDER	
BRAKES	43	EQUIPMENT	AND PASSENGER	19
		EXHAUST MUFFLER		
			O	Page
C	Page	F	Oil Level Check.....	24
CABLE COLOUR KEY.....	50	FRONT BRAKE CONTROL.....	OPERATION PROBLEMS	17
CHAIN ADJUSTMENT	37	FRONT BRAKE FLUID LEVEL CHECK		
CHAIN CLEANING AND LUBRICATION.....	40	FRONT SUSPENSION ADJUSTMENT	P	Page
CHAIN/FRONT SPROCKET/REAR		FUELLING.....	PAD CLEANING.....	45
SPROCKET WEAR CHECK	39		PAD INSTALLATION.....	45
CLUTCH CONTROL	16	G	PAD WEAR	44
CLUTCH CONTROL LEVER ADJUSTMENT.....	29		PERIODIC MAINTENANCE AND	
COMBINED BRAKING CONTROL	16	GEAR SHIFT CONTROL.....	ADJUSTMENTS.....	24
COMBINED BRAKING PEDAL FREE PLAY			PLATE LIGHT BULB REPLACEMENT.....	52
ADJUSTMENT	34	H	PRE-DELIVERY OPERATIONS	56
COMBINED BRAKING PEDAL POSITION		HANDLEBAR SWITCHES	PRELIMINARY CONTROLS.....	17
ADJUSTMENT	33	HEADLIGHT ADJUSTMENT.....	PRESENTATION.....	3
		HEADLIGHT BULB REPLACEMENT.....		



R	Page	W	Page
REAR BRAKE FLUID LEVEL CHECK	35	WIRING DIAGRAM	49
REAR SHOCK ABSORBER SPRING		WIRING DIAGRAM KEY	50
PRELOAD ADJUSTMENT.....	37		
REFITTING THE FRONT WHEEL	41		
REMOVING THE FRONT WHEEL	41		
REMOVING THE REAR WHEEL	42		
REMOVING THE RIGHT SIDE PANEL	31		

S	Page
SAFE RIDING AND MOTORCYCLE SAFETY	4
SEAT REMOVAL	31
SHOCK ABSORBER ADJUSTMENT	36
SIDE STAND	18
SPARK PLUG CHECK.....	30
STARTING THE ENGINE.....	22
STEERING LOCK.....	14
STOPPING THE MOTORCYCLE AND THE ENGINE.....	23

T	Page
TAIL LIGHT	52
TECHNICAL DATA	8
TENSION REGULATOR.....	33
THROTTLE CONTROL	15
THROTTLE CONTROL CABLE ADJUSTMENT ...	28
TYRES	42



SOMMAIRE	Page
PRÉSENTATION.....	3
AVIS IMPORTANT.....	3
CONDUITE DE LA MOTO EN SÉCURITÉ.....	4
ÉLÉMENTS D'IDENTIFICATION DE LA MOTO.....	5
POSITION COMMANDES.....	6
DONNÉES TECHNIQUES.....	8
AFFICHEUR NUMÉRIQUE, VOYANTS.....	10
COMMANDES.....	14
INSTRUCTIONS D'UTILISATION DE LA MOTO.....	17
ENTRETIEN ET RÉGLAGES PROGRAMMÉS	24
FREINS.....	43
POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES..	46
SCHÉMA ÉLECTRIQUE.....	49
BATTERIE.....	51
ÉQUIPEMENT.....	54
ANNEXE.....	55
OPÉRATIONS DE PRÉ-LIVRAISON.....	56
INDEX ALPHABÉTIQUE.....	57

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.

REMARQUES

• Les indications « droite » et « gauche » se réfèrent aux deux côtés du motocycle par rapport au sens de marche.

- Z n° dents
- A Autriche
- AUS Australie
- B Belgique
- BR Brésil
- CDN Canada
- CH Suisse
- D Allemagne
- E Espagne
- F France
- FIN Finlande
- GB Grande Bretagne
- I Italie
- J Japon
- USA États-Unis d'Amérique

• Sauf indication contraire, les données et les instructions sont valables pour tous les Pays.



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. Afin d'obtenir les meilleures performances de votre moto, veuillez suivre attentivement les instructions contenues dans ce manuel. Il contient les instructions nécessaires aux opérations d'entretien. Les réparations ou les entretiens plus spécifiques ou plus importants requièrent l'intervention de mécaniciens experts et l'utilisation d'équipements spécifiques. Votre Concessionnaire SWM dispose des pièces de rechange originales, de l'expérience et de tous les outils nécessaires afin de vous rendre un excellent service.

Rappelez-vous en outre que le « Livret d'utilisation et d'entretien » fait partie intégrante du motorcycle et doit donc rester joint même en cas de revente. Cette moto utilise des éléments projetés et réalisés grâce à des systèmes et des technologies à l'avant-garde et expérimentés en compétition.

Dans les motos de compétition, chaque détail est vérifié après chaque course pour garantir les meilleures performances.

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

AVIS IMPORTANT

Le modèle **RS** et **SM** est une moto ROUTIÈRE, garantie exempte de défauts et couverte par une garantie légale, à condition qu'elle soit MAINTENUE DANS SA CONFIGURATION STANDARD et que le tableau d'entretien de l'annexe A soit respecté.

Les motorcycles participant à tout type de compétition sont exclus de toute garantie, pour toutes les pièces.

IMPORTANT

Pour maintenir la « Garantie de Fonctionnement » du véhicule, le Client doit suivre le programme d'entretien indiqué sur le livret d'utilisation et d'entretien en exécutant les révisions dans les ateliers autorisés SWM.

Le coût de remplacement des pièces et de main-d'œuvre nécessaire afin de respecter le programme d'entretien est à la charge du Client.
REMARQUE : la garantie est NULLE en cas de location du motorcycle.

Remplacement de pièces

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



ATTENTION

Après une chute, inspecter soigneusement le motorcycle. Assurez-vous que la poignée de gaz, les freins, l'embrayage et toutes les autres commandes et composants principaux, ne soient pas endommagés. La conduite d'un motorcycle endommagé peut provoquer des accidents graves.



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.



ATTENTION

- **Garer le véhicule dans un endroit où il ne peut facilement être heurté ou endommagé. Les chocs, même involontaires, peuvent provoquer la chute du véhicule entraînant un risque pour les personnes, en particulier les enfants.**
- **Afin d'éviter toute chute accidentelle du véhicule, ne jamais le garer sur un terrain mou ou irrégulier, ni sur le goudron brûlant sous l'effet du soleil.**
- **Étant donné que le moteur ou le système d'échappement peuvent atteindre des températures très élevées, garer la moto dans un endroit où les piétons ou les enfants ne peuvent la toucher facilement.**

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 visuelle 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 freins et réduire leur action de freinage ;
Dans les cotes ou en plaine, 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 les distances de sécurité 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 le 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.
- N'employez pas de lacets, cordes, etc... pour fixer le bagage, utilisez uniquement les sacs homologués indiqués pour le type de votre moto.
- La charge maximale transportable ne doit jamais dépasser 227 kg (500.44 lb.) (pilote, passager, bagages). Le poids des bagages ne doit jamais dépasser 10 kg (22.04 lb.).

Risques liés au monoxyde de carbone

Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, un gaz incolore et inodore. Respirer du monoxyde de carbone 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. Le respirer peut entraîner une perte de conscience ou la mort. Éviter les zones et les activités qui peuvent entraîner une exposition au monoxyde de carbone.

ÉLÉMENTS D'IDENTIFICATION DE LA MOTO

Le numéro d'identification du moteur est gravé sur la partie inférieure du carter moteur gauche, tandis que le numéro de matricule de la moto est gravé sur la colonne de direction du châssis.

Veuillez 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 motocycle.

- Code International Fabricant
- Type modèle
 - « B201AA » - Variante RS
 - « B201AB » - Variante SM
- ▲ Année modèle
 - Pour châssis : MODEL YEAR
 - Pour moteur : PRODUCTION YEAR
- ◆ Usine de montage
- ◆ N° progressif

NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE

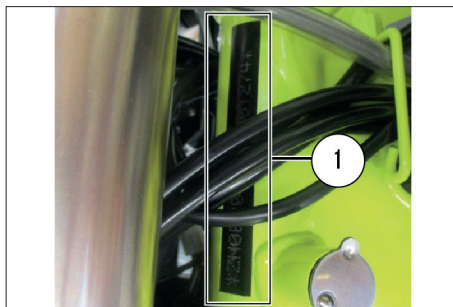
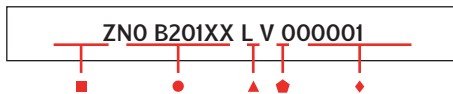
Le numéro de série (1) se compose de 17 caractères et est placé du côté droit de la colonne de direction.

NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU MOTEUR

Le numéro de série (2) se trouve dans la partie inférieure gauche du moteur.

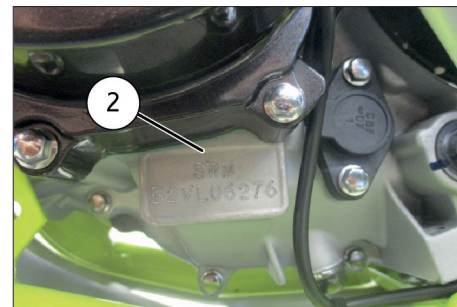
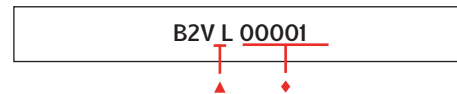
FR

NUMÉRO DU CHÂSSIS



1. Numéro de série du châssis

NUMÉRO DU MOTEUR



2. Matricule moteur

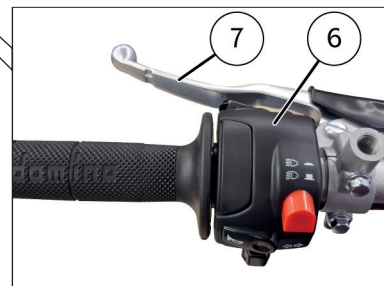
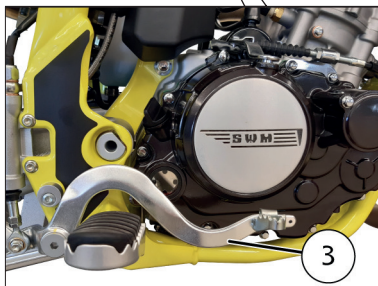
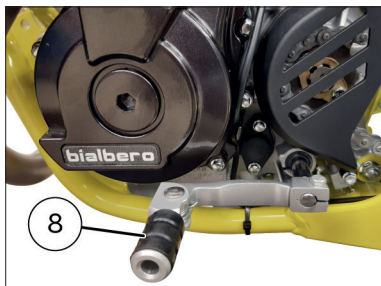
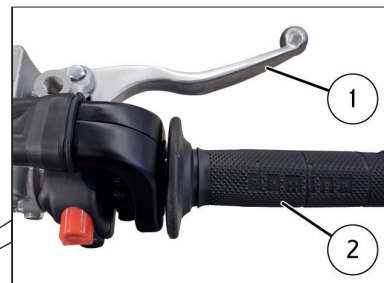
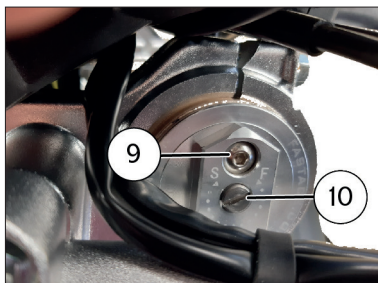
POSITION COMMANDES

1. Levier de commande frein avant.
2. Poignée de gaz.
3. Pédale de freinage combiné.
4. Bouchon réservoir carburant.
5. Interrupteur droit (démarrage électrique moteur).
6. Commutateur gauche.
7. Levier de commande embrayage.
8. Pédale commande boîte de vitesses.
9. Vis de sortie d'air de la tige de fourche.
10. Réglage fourche en extension.
11. Réglage précontrainte ressort amortisseur

CLÉS

Deux clés sont livrées avec le motorcycle (une de réserve) pour intervenir sur :

- a. l'interrupteur d'allumage ;
- b. le blocage de direction.



DONNÉES TECHNIQUES

MOTEUR

Type	monocylindre à 4 temps
Refroidissement	par liquide, avec électro-ventilateur
Radiateurs à eau	n° 2
Alésage	58 mm
Course	47,2 mm
Cylindrée	124,7 cm ³
Rapport volumétrique	12,8:1
Démarrage	électrique

DISTRIBUTION

Type	double arbre à cames en tête, 4 soupapes
Admission	0,05 ÷ 0,10 mm
Échappement	0,15 ÷ 0,20 mm

LUBRIFICATION

Type	carter sec, pompe à lobes et filtre à cartouche
------	---

ALLUMAGE

Type	Électronique à décharge inductive avec avance variable à contrôle numérique
Type bougie	NGK CR 8E
Distance bougie électrodes	0,8 mm

ALIMENTATION

Type	à injection électronique
Papillon	ø 32 mm

TRANSMISSION PRINCIPALE

Pignon moteur	Z 20
Couronne embrayage	Z 67
Rapport de transmission	3,35

EMBRAYAGE

Type	multi-disques en bain d'huile avec commande mécanique
N° disques menants	5
N° disques menés	4

BOÎTE DE VITESSES

Type	pignons toujours en prise
N° vitesses	6
Rapports de transmission	
1ère vitesse	2,833 (34/12)
2ème vitesse	2,066 (31/15)
3ème vitesse	1,555 (28/18)
4ème vitesse	1,238 (26/21)
5ème vitesse	1,045 (23/22)
6ème vitesse	0,916 (22/24)

TRANSMISSION SECONDAIRE

Pignon sortie boîte de vitesses	RS / SM : Z 14
Couronne arrière	RS : Z 58 SM : Z 54
Rapport de transmission	RS : 4,142 SM : 3,857

CHAÎNE DE TRANSMISSION

Marque et Type	« REGINA » 126RSHB-12.7
----------------	-------------------------

CHÂSSIS

Type	mono-poutre, double berceau, composé de tubes en acier haute résistance ; sous-cadre arrière en aluminium
------	---

SUSPENSION AVANT

Type	fourche télé-hydraulique à tiges renversées et tourillon avancé ; tiges ø 41 mm, réglage en extension
Levée sur l'axe jambes	250 mm

SUSPENSION ARRIÈRE

Type	progressive « SOFT DAMP » avec mono-amortisseur hydraulique
Levée roue	250 mm

FREIN AVANT

Type	à disque fixe
	RS : Ø 260 mm SM : Ø 300 mm
	avec commande hydraulique et étrier flottant

FREIN ARRIÈRE

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

PNEUS

Avant (Type : MICHELIN)	RS : 80/90-21" K774F SM : 110/70-17"
Arrière (Type : MICHELIN)	RS : 110/80-18" K774 SM : 140/70-17"

Pression de gonflage à froid RS :

Avant	
Pilote uniquement	1,2 kg/cm ²
Pilote et passager	1,5 kg/cm ²

Arrière	
Pilote uniquement	1,5 kg/cm ²
Pilote et passager	1,8 kg/cm ²

Pression de gonflage à froid SM :

Avant	
Pilote uniquement	1,8 kg/cm ²
Pilote et passager	2,0 kg/cm ²
Arrière	
Pilote uniquement	2,0 kg/cm ²
Pilote et passager	2,2 kg/cm ²

JANTES

Avant	RS : en alliage léger : 1,6x21" SM : en alliage léger : 2,75x17"
Arrière	RS : en alliage léger : 2,15x18" SM : en alliage léger : 4,00x17"

DIMENSIONS, POIDS, PORTÉE

Empattement	RS : 1465 mm SM : 1500 mm
Longueur totale	RS : 2236 mm SM : 2106 mm
Largeur maxi	RS / SM : 820 mm
Hauteur maxi	RS : 1230 mm SM : 1165 mm
Hauteur selle	RS : 950 mm SM : 914 mm
Hauteur minimale du sol	RS : 320 mm SM : 275 mm
Poids à sec	RS : 117 kg SM : 120 kg
Contenance d'essence	réservoir 7,2 l
Liquide circuit refroidissement	de 1,1 ÷ 1,3 l
Huile du carter	
Vidange de l'huile et remplacement du filtre (Q.té)	1,35 l
Vidange de l'huile (Q.té)	1,25 l
Homologation	EURO 4

LUBRIFIANTS ET RAVITAILLEMENTS

Huile de lubrification du moteur, boîte de vitesses, transmission primaire	MOTUL 7100 TECHNOSYNTHESE 5W40
Liquide de refroidissement moteur	MOTUL INUGEL EXPERT
Liquide du système de freinage	MOTUL DOT 4
Lubrification par graisse	MOTUL GREASE 100 / CASTROL SPHEEROL
Lubrification de la chaîne de transmission secondaire	MOTUL CHAIN LUBE
Huile fourche avant	CÔTÉ GCHE = 32W (300 ml) CÔTÉ DRT = 5W (450 ml)
Huile amortisseur arrière	MOTUL SHOCK OIL FL
Protection contacts électriques	MOTUL EZ LUBE

AFFICHEUR NUMÉRIQUE, VOYANTS

La moto est équipée d'un afficheur numérique sur lequel sont également montés 5 voyants : feu de route, feux (avec éclairage de l'afficheur), indicateurs de direction, point mort et réserve de carburant :

1. Voyant BLEU « Feu de route »
2. Voyant ORANGE « Défaillance moteur »
3. Voyant VERT « Indicateurs de direction »
4. Voyant VERT « Point mort »
5. Voyant ORANGE « Réserve de carburant »

Les fonctions pouvant être sélectionnées dans l'ordre sont les suivantes :

1. SPEED / ODO
2. SPEED / H
3. SPEED / HORLOGE
4. SPEED / TRIP 1
5. SPEED / STP 1
6. SPEED / AVS 1
7. SPEED / SPEED MAX
8. SPEED / TRIP 2
9. TRP 2 / HORLOGE
10. SPEED / RPM (Indication numérique)

Remarque

- Dès que la clé est tournée sur « ON », l'instrument démarre une phase de contrôle des fonctions. Après la phase de contrôle, l'instrument affiche la dernière fonction paramétrée.
- À chaque arrêt du moteur, l'afficheur cesse de visualiser les fonctions.
- Le passage d'une fonction à l'autre et la réinitialisation correspondante s'effectuent à l'aide de la touche SCROLL (défilement) (A).

Remarque

La fonction RPM affichée sur l'indicateur à barres vertical est **TOUJOURS** active.



ATTENTION

L'allumage du voyant (2) « Défaillance moteur » en cours d'utilisation indique un mauvais fonctionnement du moteur et il est donc nécessaire de contacter un concessionnaire SWM dès que possible.



1. SPEED (kmh ou mph) / ODO / RPM (figure 1)

- SPEED : vitesse du véhicule - Indication max : 299 kmh ou 299 mph ;
- ODO : odomètre - Indication max : 99 999 km ;
- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres vertical.

Pour passer de km à mile ou de mile à km, procéder comme suit :

- visualiser la figure 1, mettre la clé de contact en position OFF et appuyer sur le bouton SCROLL (A).
- Mettre la clé de contact en position ON, attendre que les contrôles électroniques/électriques sont complétés, ensuite garder le bouton SCROLL (A) appuyé pendant 3 secondes.

Pour valider la conversion, le segment mile/mph ou km/kmh va s'activer.

Remarque

Une fois complétée l'opération décrite, la donnée ODO sera convertie et toutes les autres données seront mises à zéro (le COMPTEUR H reste inchangé).

2. SPEED / H / RPM (figure 2)

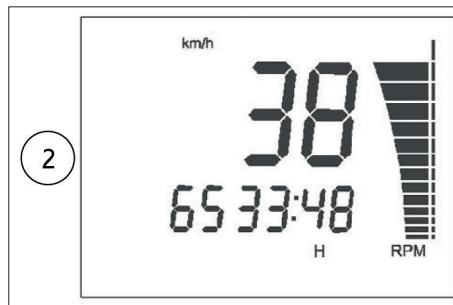
- SPEED : vitesse - Indication max : 299 kmh ou 299 mph ;
- H : Indique les heures de fonctionnement du moteur (cette donnée est sauvegardée dans la mémoire permanente toutes les 10 minutes)
- Indication max : 9999:59 ;
- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres vertical.

3. SPEED / CLOCK / RPM (figure 3)

- SPEED : vitesse - Indication max : 299 kmh ou 299 mph ;
- CLOCK : horloge - Indication de 0:00 à 23:59:59 (la donnée sera perdue dès que la batterie sera débranchée).

Pour régler l'horloge, appuyer sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes pour augmenter les heures ; après avoir relâché le bouton, laisser s'écouler 3 secondes avant de pouvoir augmenter les minutes ;

- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres vertical.



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

- SPEED : vitesse - indication max : 299 kmh ou 299 mph ;
- TRIP 1 : distance - indication max : 999,9 km (la donnée sera perdue dès que la batterie sera débranchée).

La réinitialisation de STP 1 comporte également celle des données TRIP 1 et AVS 1.

TRIP 1 et STP 1 sont activés simultanément (voir figure 5).

- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres vertical.

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

- SPEED : vitesse indication max : 299 kmh ou 299 mph ;
- STP 1 : temps de parcours en km-mi.
- Indication de 0:00 à 23:59:59 (la donnée sera perdue dès que la batterie sera débranchée).

Une fois la fonction affichée, le compteur STP 1 s'active en appuyant sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes.

- appuyer sur SCROLL (A) pendant plus trois secondes pour mettre le compteur en marche ;

- appuyer sur SCROLL (A) une seule fois pour bloquer le compteur ;

- appuyer sur SCROLL (A) une seule fois pour mettre le compteur à zéro ;

.....

et ainsi de suite.

Remarque

Données STP 1 + données TRIP 1 = AVS 1 (voir figure 6).

- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres vertical.

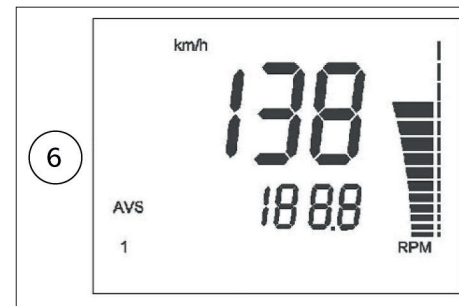
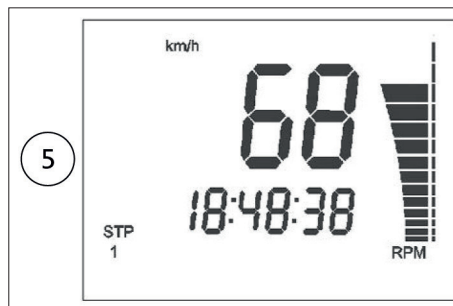
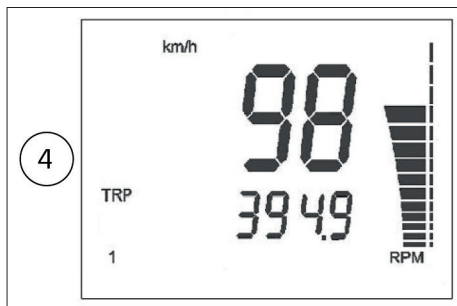
6. SPEED / AVS 1 / RPM (figure 6)

- SPEED : vitesse indication max : 299 kmh ou 299 mph ;
- AVS 1 : représente la vitesse moyenne de parcours du véhicule, compte tenu d'une distance (TRIP 1) et d'un temps de parcours (STP 1) (la donnée sera perdue dès que la batterie sera débranchée).

Remarque

La réinitialisation de STP 1 comporte également celle des données TRIP 1 et AVS 1.

- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres vertical.

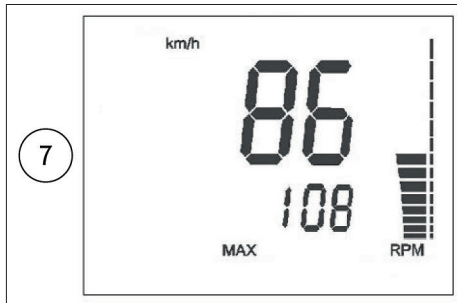


7. SPEED / V MAX / RPM (figure 7)

- SPEED : vitesse indication max : 299 kmh ou 299 mph ;
- V MAX : indique la vitesse MAX, en kmh ou mph, atteinte par le véhicule.

Indication max : 299 kmh ou 299 mph. Pour réinitialiser V MAX, appuyer sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes ;

- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres vertical.

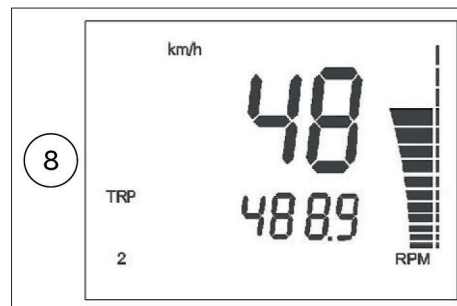


8. SPEED / TRIP 2 / RPM (figure 8)

- SPEED : vitesse - indication max : 299 kmh ou 299 mph
- TRIP 2 : distance - indication max : 999,9 km / mile (la donnée sera perdue dès que la batterie sera débranchée).

Pour réinitialiser TRIP 2, appuyer sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes ;

- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres vertical.



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

- TRIP 2 : distance - indication max : 999,9 km / mile (la donnée sera perdue dès que la batterie sera débranchée).

Pour réinitialiser TRIP 2, appuyer sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes ;

- CLOCK : horloge - indication de 0:00 à 23:59:59 (la donnée sera perdue dès que la batterie sera débranchée).

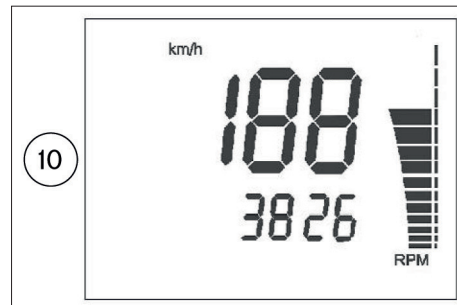
Pour régler l'horloge, appuyer sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes pour augmenter les heures ; après avoir relâché le bouton, laisser s'écouler 3 secondes avant de pouvoir augmenter les minutes ;

- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres vertical.



10. SPEED / RPM (Indication numérique régime moteur) (figure 10)



- SPEED : vitesse - indication max : 299 kmh ou 299 mph ;
- RPM : régime moteur visualisé sur l'indicateur à barres vertical et par l'indication numérique.




COMMANDES

INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE


L'interrupteur d'allumage a deux positions :

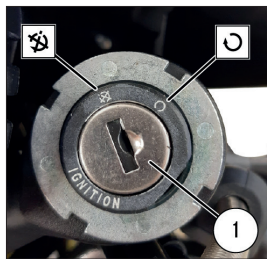
-  démarrage motocycle (clé non extractible).
-  extraction de la clé.

• Position extraction de la clé

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

• Position démarrage

Depuis la position d'extraction de la clé, tourner la clé (1) dans le sens des aiguilles d'une montre sur . Les feux et l'afficheur s'allument, il est possible de démarrer la moto.



BLOCAGE DE DIRECTION

Le motorcycle est équipé d'un blocage de direction (1) placé du côté droit de la colonne de direction.

Pour bloquer la direction, procéder comme suit :

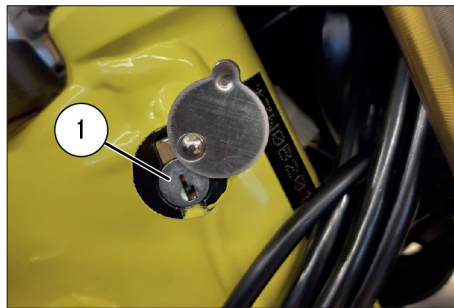
- tourner le guidon à gauche ;
- introduire la clé dans la serrure et la tourner dans le sens antihoraire ;
- pousser la clé vers l'intérieur et, si nécessaire, tourner le guidon dans les deux sens ;
- tourner la clé dans le sens horaire et l'extraire de la serrure.

Pour débloquer la direction, effectuer les mêmes opérations en sens inverse.



ATTENTION

Ne pas tourner le guidon avec la clé insérée dans la serrure du guidon afin d'éviter qu'elle ne se casse.

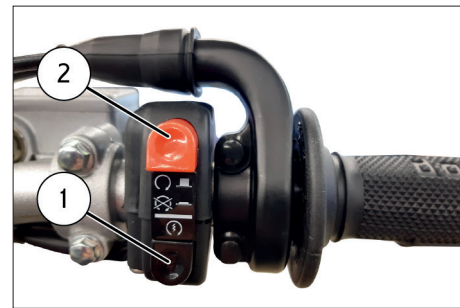


COMMUTATEURS SUR LE GUIDON

Côté Droit

Le commutateur droit dispose des commandes suivantes :

1. Bouton de démarrage moteur.
2. Interrupteur d'URGENCE d'arrêt du moteur.



Côté Gauche

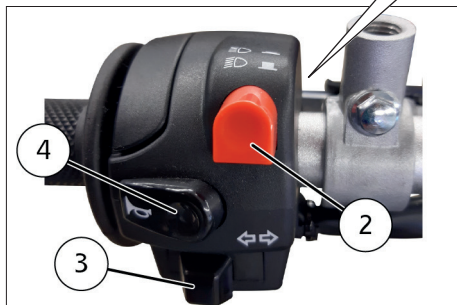
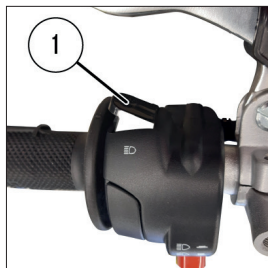
Le commutateur gauche dispose des commandes suivantes :

1. Appel de phares (retour automatique).
2. Commande sélection feu de route.
- Commande sélection feu de croisement.
3. Activation indicateurs de direction de gauche.
 Activation indicateurs de direction de droite.

Remarque

Pour désactiver l'indicateur, presser le levier de commande une fois retourné au centre.

4. Klaxon.



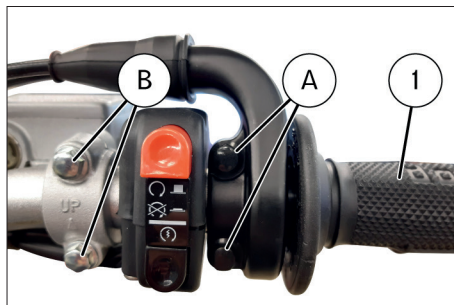
COMMANDE D'ACCÉLÉRATEUR

La poignée de gaz (1) est située sur le guidon à droite. La position de la commande sur le guidon peut être réglée en desserrant les deux vis de fixation.



AVERTISSEMENT

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



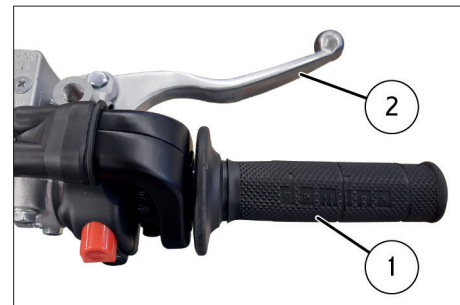
COMMANDE FREIN AVANT

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



AVERTISSEMENT

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 (A) après le réglage.

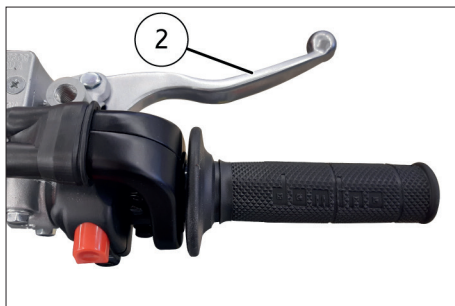


COMMANDE FREINAGE COMBINÉ

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

Remarque

En tirant le levier (2), on freine avec le frein avant ; en appuyant sur la pédale (1), on obtient 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 qui retournera en position centrale. Le « point mort » (N) se trouve entre la première et la deuxième vitesse.

On passe la première vitesse en poussant le levier vers le bas ; pour toutes les autres vitesses le pousser vers le haut.

La position du levier sur l'arbre peut être modifiée. Pour effectuer cette opération il faut desserrer la vis, enlever le levier et le placer dans une nouvelle position sur l'arbre. Une fois l'opération terminée, serrer la vis.



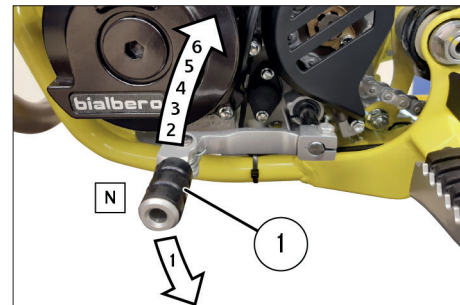
ATTENTION

Ne pas ralentir en rétrogradant à une vitesse pouvant porter le moteur à s'emballer ou bien faire perdre l'adhérence à la roue arrière, si la vitesse immédiatement inférieure devait être sélectionnée.



AVERTISSEMENT

Ne jamais changer de vitesse sans débrayer et sans fermer la poignée de gaz. Autrement, le moteur pourrait « s'emballer » et donc subir des dommages.





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 :

- contrôler le niveau du carburant et celui de l'huile du moteur ;
- vérifier le niveau du liquide des freins ;
- contrôler la direction en tournant le guidon en fin de course dans les deux sens ;
- contrôler la pression des pneus ;
- contrôler la tension de la chaîne ;
- 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 indicateurs de direction et contrôler que le voyant s'allume ;
- contrôler l'allumage du feu de stop arrière ;
- après le démarrage, vérifier que le voyant  « Panne moteur » n'est pas allumé.

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 1 000 premiers kilomètres (621,37 mi), il est indispensable de suivre SCRUPULEUSEMENT les normes suivantes. 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 rapide des plaquettes.

PROBLÈMES DE FONCTIONNEMENT

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

Le moteur ne démarre pas

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

La bougie se salit facilement :

- La bougie n'est pas appropriée : remplacer.

Le moteur surchauffe

- Obstructions du flux d'air sur les radiateurs : nettoyer
- Électroventilateur défectueux : remplacer le thermointerrupteur
- Quantité de liquide de refroidissement insuffisante : mettre à niveau

Le moteur manque de puissance

- Filtre à air sale : nettoyer
- Distance excessive des électrodes de la bougie : régler
- Jeu de soupapes incorrect : régler
- Compression insuffisante : en vérifier la cause

Le moteur cogne

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

L'alternateur ne charge pas ou charge de manière insuffisante

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

La batterie surchauffe

- Régulateur de tension défectueux : remplacer

Difficulté à passer les vitesses

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

L'embrayage glisse

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

Les freins ne fonctionnent pas correctement

- Plaquettes usées : remplacer

BÉQUILLE LATÉRALE

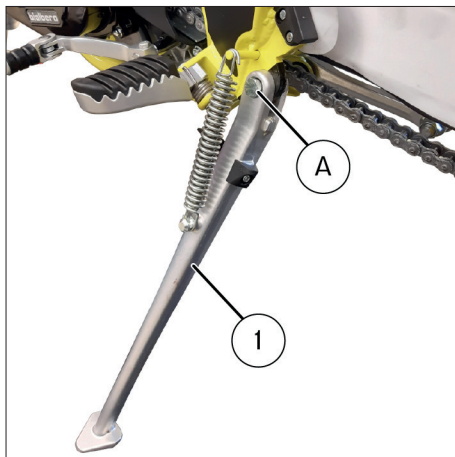
Chaque motocycle est doté d'une béquille latérale (1).

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 est bruyante, lubrifier le pivot (A) de fixation.



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.

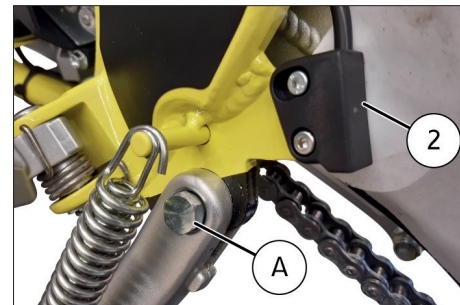
Dès que le pilote déplace la moto de sa position d'appui sur le sol à sa position verticale, il doit soulever du pied gauche la béquille abaissée pour la mettre en position relevée.



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.



RAVITAILLEMENT EN 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.



ATTENTION

Ne jamais remplir le réservoir au delà de la limite inférieure de la goulotte de remplissage. Après le ravitaillement, s'assurer que le bouchon (1) du réservoir est bien fermé.

MONTÉE/DESCENTE PILOTE ET PASSAGER

Règles générales

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 du passager.

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

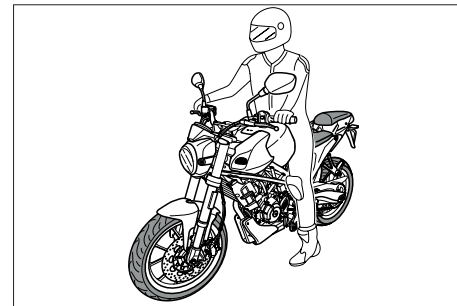
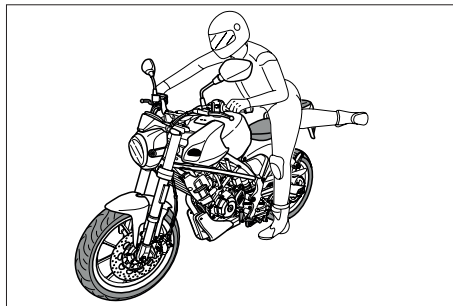
Lorsque la moto est placée sur la béquille latérale, effectuer les opérations suivantes :

- 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 par terre, redresser le véhicule sans charger son propre poids sur la béquille latérale.
- Démarrer la moto comme indiqué au paragraphe correspondant.
- À l'aide du pied gauche, rabattre complètement la béquille.



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 prêt à l'appui.



Montée du passager

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

- Faire sortir les repose-pieds (1) par le passager.



AVERTISSEMENT

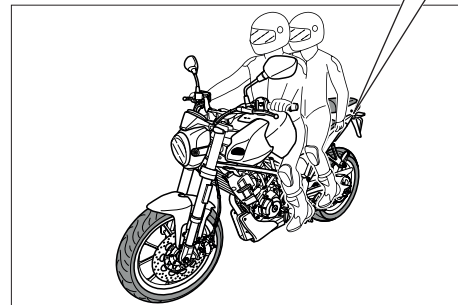
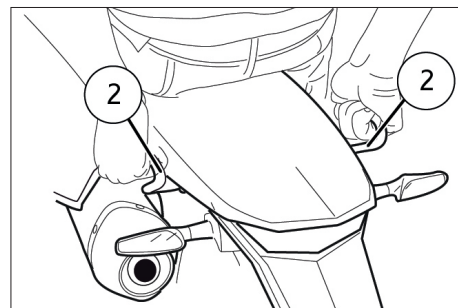
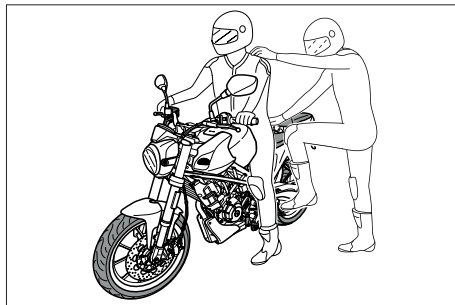
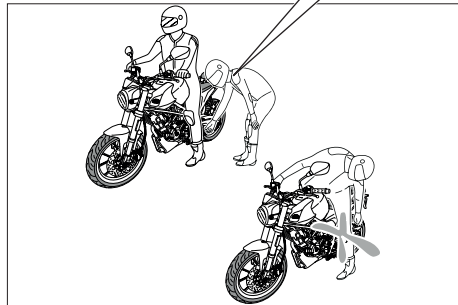
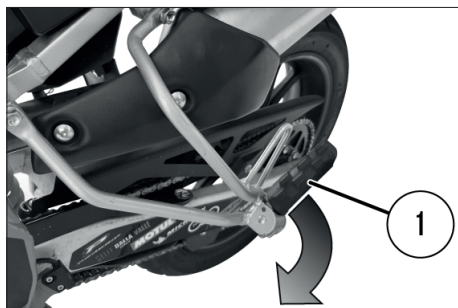
Lorsqu'il est en position de conduite, le pilote ne doit absolument pas sortir ou essayer de faire sortir les repose-pieds du passager car cela pourrait compromettre l'équilibre du véhicule.

- 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 du pied gauche, rabattre complètement la béquille.

- Démarrer la moto comme indiqué au paragraphe correspondant.



Descente de la moto

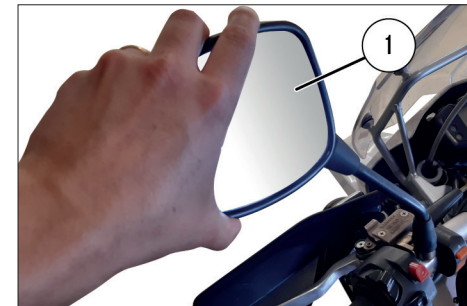
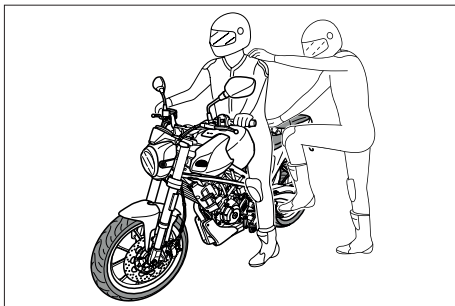
- Arrêter le véhicule et éteindre le moteur.



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 du pied gauche, extraire 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.
- Incliner 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 la 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

- Mettre la clé (1) de l'interrupteur d'allumage en position  (le ronflement que l'on entend en tournant la clé sur cette position est dû à la pompe à carburant qui met le circuit d'alimentation sous pression);
- tirer le levier (2) de l'embrayage;
- amener la pédale (3) de la boîte de vitesses au point mort et relâcher le levier d'embrayage;
- vérifier que le bouton (4) se trouve dans la position correcte, ensuite appuyer sur le bouton de démarrage (5).

Remarque

Sur le support du levier d'embrayage se trouve un interrupteur de sécurité qui permet d'effectuer le démarrage **UNIQUEMENT** avec la boîte de vitesses au point mort ou avec une vitesse passée et le levier d'embrayage tiré.

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

Remarque

NOTE IMPORTANTE DANS LE CAS DU DÉMARRAGE À FROID À BASSES TEMPÉRATURES

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

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

Éviter d'effectuer un chauffage trop prolongé du moteur.



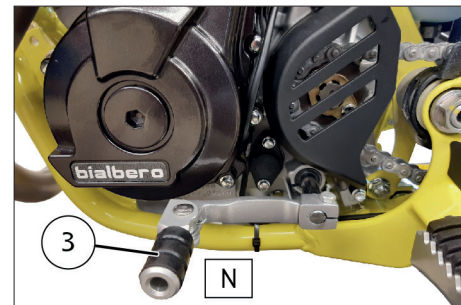
ATTENTION

Le système d'échappement contient du monoxyde de carbone. Ne jamais faire tourner le moteur dans des milieux fermés.



AVERTISSEMENT

Ne jamais accélérer le moteur après un démarrage à froid.




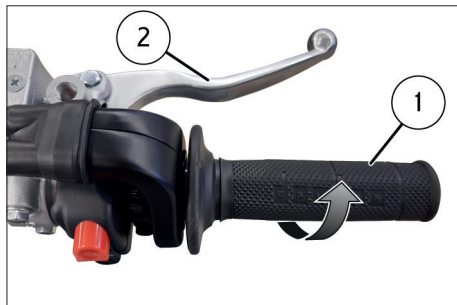
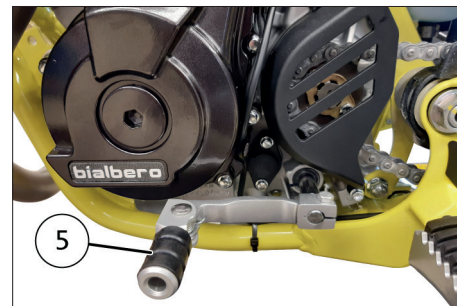
ARRÊT DE LA MOTO ET DU MOTEUR

- 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).

Remarque

En tirant le levier (2), on freine avec le frein avant ; en appuyant sur la pédale (3), on obtient un freinage combiné où le système de freinage agit aussi bien sur le frein avant que sur le frein arrière.

- 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 le bouton rouge (7) pour arrêter le moteur ; le ramener à nouveau en position « d'extraction » après l'utilisation.



ATTENTION

Dans certaines conditions, il convient d'utiliser indépendamment le frein avant ou arrière. Sur les terrains glissants, utiliser le frein avant avec prudence. L'usage incorrect des freins peut causer des accidents graves.



ATTENTION

Si l'accélérateur se bloque en position ouverte ou en cas de dysfonctionnement provoquant une accélération incontrôlable du moteur, appuyer IMMÉDIATEMENT sur le bouton (7) arrêt moteur. Contrôler normalement la moto avec les freins et la direction pendant l'actionnement du bouton d'arrêt.



ENTRETIEN ET RÉGLAGES PROGRAMMÉS

Exécuter l'entretien correctement, en suivant les indications données dans le tableau de l'annexe A du présent manuel qui indique les intervalles d'entretien programmé. Les intervalles indiqués sur le tableau d'entretien se réfèrent à une utilisation normale de la moto, mais il peut être nécessaire de les réduire en fonction des conditions climatiques et de l'utilisation individuelle.



AVERTISSEMENT

Avant toute opération d'entretien, vérifier qu'on possède les outils, les composants et les compétences techniques nécessaires.

- Éteindre le moteur et garer la moto sur une surface plane et solide.
- Attendre que le moteur, les silencieux et les disques de frein aient refroidi.

CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE

Remarque

Exécuter cette opération quand le moteur est chaud.

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.

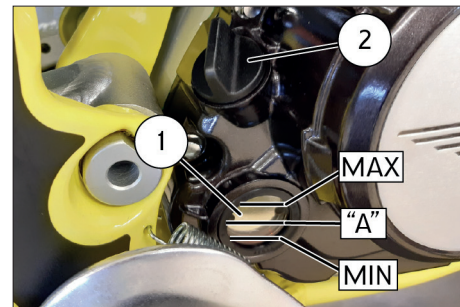
Vérifier que le niveau est au milieu du hublot « A », entre le niveau minimum « MIN » et le niveau maximum « MAX ».

Pour effectuer la mise à niveau, ôter le bouchon de remplissage (2).



ATTENTION

Veiller à ne pas toucher l'huile chaude.



VIDANGE DE L'HUILE MOTEUR

Remarque

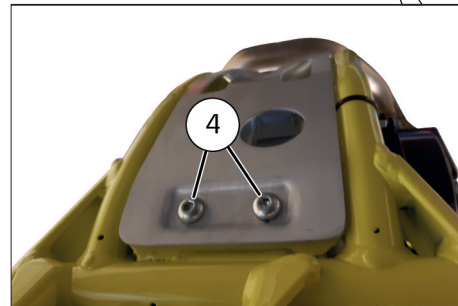
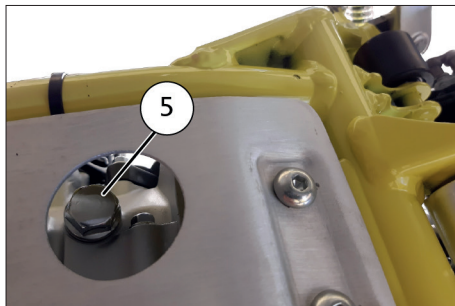
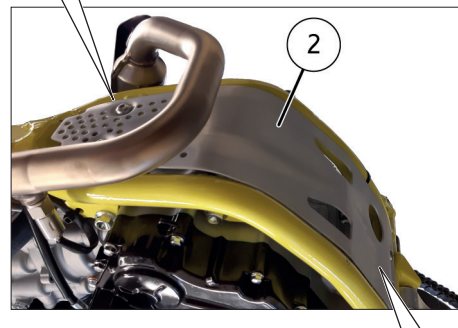
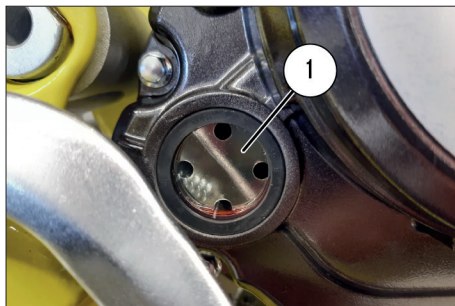
Exécuter cette opération quand le moteur est chaud.



ATTENTION

Veiller à ne pas toucher l'huile chaude.

- Ôter le bouchon de ravitaillement (1) ;
- retirer la protection inférieure (2) en dévissant les vis (3) et (4) ;
- placer une cuve dessous le moteur ;
- ôter le bouchon de vidange huile (5) ;
- vidanger complètement l'huile usagée et nettoyer l'aimant du bouchon ;
- remonter le bouchon de vidange (5) à 25 Nm (2,5 kgm, 18,43 ft/lb) et la protection moteur (2) en serrant les vis à 12 Nm (1,2 kgm, 8,85 ft/lb) ;
- verser la quantité d'huile prévue.



REPLACEMENT DU FILTRE À HUILE

Après avoir vidangé l'huile en suivant les indications ci-dessus, opérer de la façon suivante :

- Desserrer les deux vis (1) et enlever le couvercle (2) en le tournant légèrement.
- Retirer le filtre à huile (3).
- Vérifier que le ressort (4) se trouve bien dans son logement, au fond du logement du filtre.

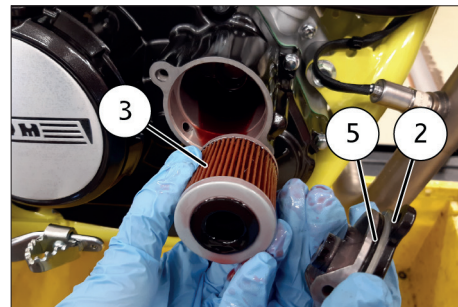
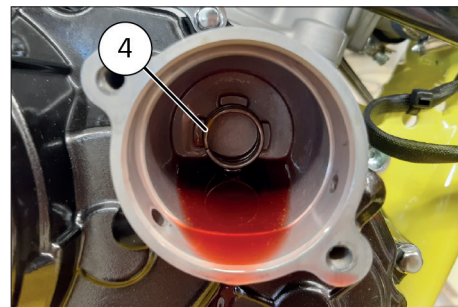
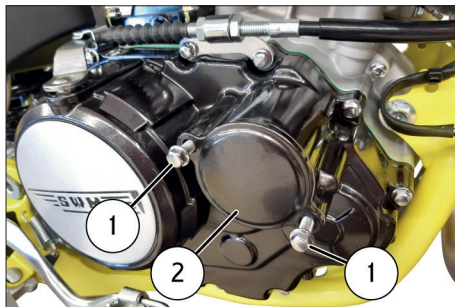
Remarque

Au cas où le ressort (4) serait sorti de son logement, étant donné sa forme conique, le positionner avec son diamètre le plus grand dans le logement de façon à ce qu'il reste en place.

- Contrôler l'état du joint torique (5) et le remplacer s'il est usé.
- Remplacer le filtre (3) et le monter sur le couvercle (2).
- Remonter le couvercle (2) avec le filtre dans le logement prévu à cet effet, puis serrer les vis (1) (10 Nm, 1,0 kgm, 7,37 ft/lb).

Remarque

Veiller à faire correspondre les trous du couvercle avec ceux des conduits côté carter.



CONTRÔLE NIVEAU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT MOTEUR

Contrôler le niveau (1) dans le radiateur droit avec le moteur froid et la moto en position verticale. Le liquide de refroidissement doit se trouver 10 mm (0,39 in) au-dessus des éléments ; de plus, sa quantité ne doit pas dépasser 2-3 cm (0,78-1,18 in) du fond du réservoir collecteur (2), situé devant l'amortisseur arrière.



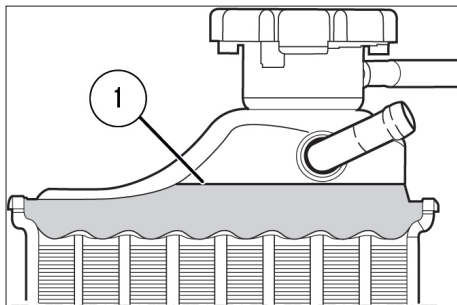
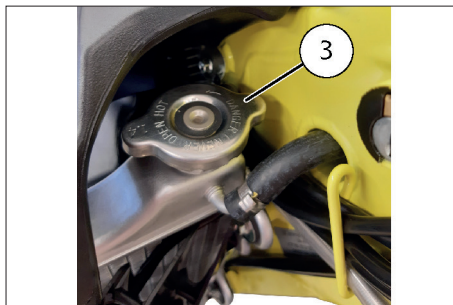
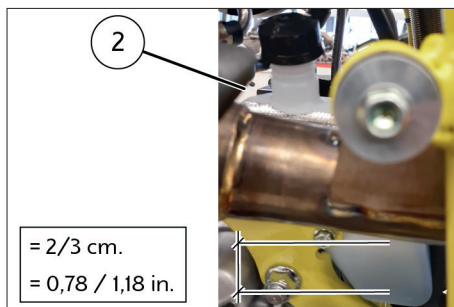
AVERTISSEMENT

Ne jamais enlever le bouchon (3) du radiateur à moteur chaud. On risque que le liquide puisse se déverser et provoquer des brûlures.

Remarque

On pourrait rencontrer des difficultés pour éliminer le liquide sur des surfaces vernies. Si c'est le cas, laver à l'eau.

Le bouchon (3) du radiateur est pourvu de deux positions de déblocage, la première peut servir à la décharge préventive de la pression du circuit de refroidissement.



RÉGLAGE DU CÂBLE DE COMMANDE DE L'ACCÉLÉRATEUR

Pour vérifier le bon réglage de la transmission de la commande de la poignée de gaz, opérer comme suit :

- déplacer le capuchon supérieur en caoutchouc (1) ;
- déplacer en avant et en arrière la transmission (2) et contrôler la présence d'un jeu de 2 mm environ ;
- si cela est impossible, débloquer le contre-écrou (3) et tourner la vis de réglage (4) (la dévisser pour réduire le jeu, la visser pour l'augmenter) ;
- bloquer de nouveau le contre-écrou (3).



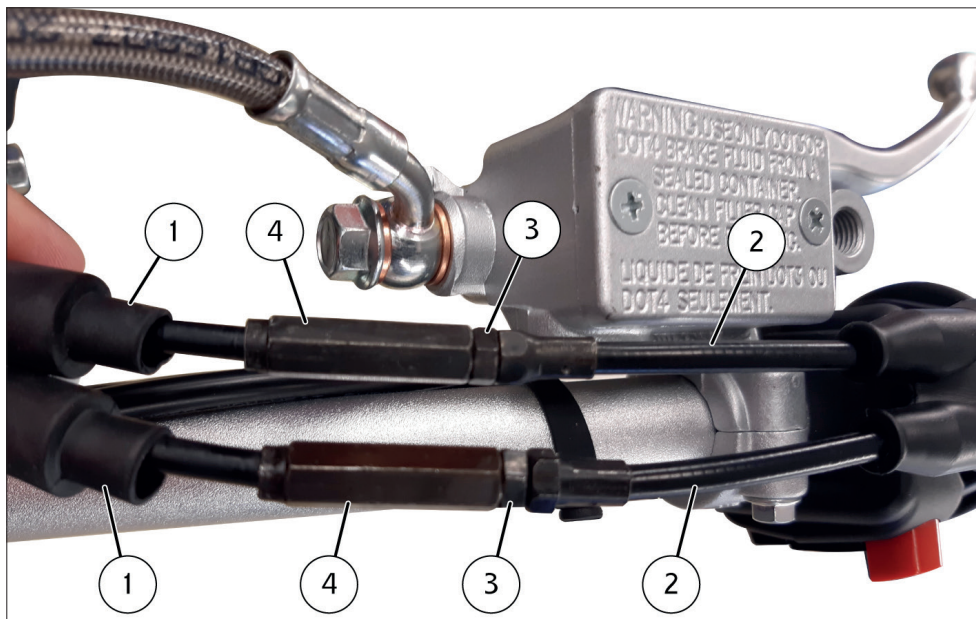
ATTENTION

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.



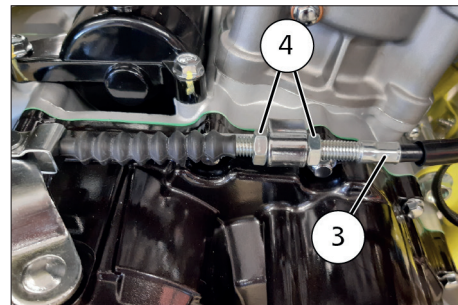
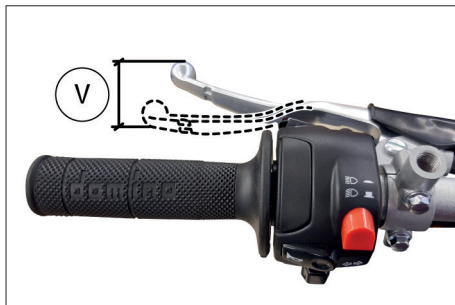
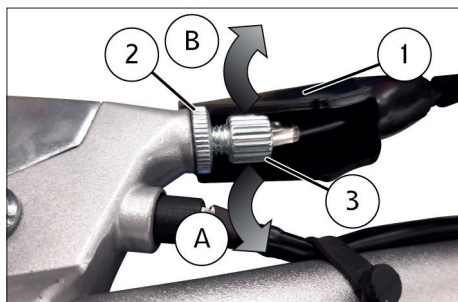
RÉGLAGE DU LEVIER DE COMMANDE EMBRAYAGE

Pour régler l'embrayage, il est nécessaire d'agir sur le degré de tension du câble au moyen du dispositif de réglage prévu sur le levier.

- Déplacer la protection en caoutchouc (1).
- Desserrer la bague de verrouillage (2).
- Agir sur le dispositif de réglage (3) : le tourner dans le sens indiqué par la flèche (A) pour diminuer le jeu ou bien dans le sens indiqué par la flèche (B) pour l'augmenter.
- La course à vide (V) doit être d'au moins 10 mm (0,39 po.) avant de commencer le débrayage.

Le réglage peut aussi s'effectuer à l'aide du tendeur (3), situé sur la partie droite du moteur.

- Desserrer les écrous (4) et agir sur le tendeur (3).
- 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.



CONTRÔLE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE

La distance entre les électrodes de la bougie (2) doit être de 0,7 à 0,8 mm (0,28- 0,31 in).

Une distance supérieure peut entraîner des difficultés de démarrage et de surcharge de la bobine.

Une distance inférieure peut causer des problèmes d'accélération, de fonctionnement au ralenti et de performance à basses vitesses.

- Débrancher le connecteur (1).
- Dévisser les deux vis (2), retirer la plaque de verrouillage (3), puis enlever le capuchon (4) avec bobine de la bougie.
- Nettoyer la saleté autour de la base de la bougie avant de retirer celle-ci.

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

Degré thermique exact :

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

Degré thermique élevé :

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

Degré thermique bas :

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



ATTENTION

Remplacer éventuellement la bougie par une bougie de degré identique.



ATTENTION

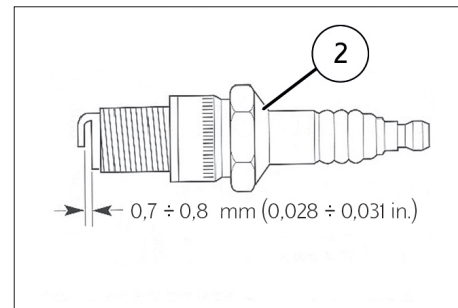
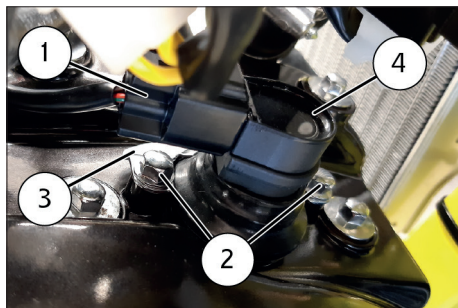
Il convient de considérer qu'une bougie ayant un degré thermique trop élevé peut provoquer des pré-allumages et endommager le moteur. Il convient de considérer qu'une bougie ayant un degré thermique trop bas peut provoquer un accroissement remarquable des dépôts de carbone.



AVERTISSEMENT

Avant de remonter la bougie, nettoyer soigneusement les électrodes et l'isolant en utilisant une brosse métallique. Appliquer de la graisse graphitée sur le filet de la bougie, la visser à la main jusqu'en bout de course, puis la serrer au couple de 10÷12 Nm (7,37÷8,85 ft/lb). Desserrer la bougie, puis la serrer de nouveau à 10÷12 Nm (7,37÷8,85 ft/lb). Les bougies dont l'isolant est craquelé ou dont les électrodes sont corrodées doivent être remplacées.

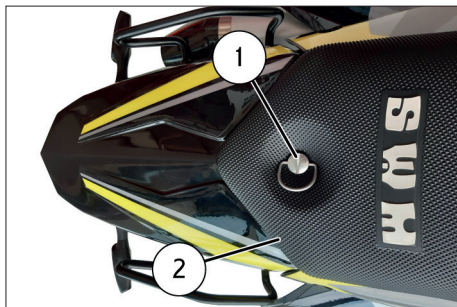
- Remonter le capuchon avec bobine (4) sur la bougie.
- Remonter la plaque de verrouillage (3) et serrer les deux vis (2) à 7 Nm (0,7 kgm - 5,1 ft/lb).
- Rebrancher le connecteur (1).



RETRAIT DE LA SELLE

Pour accéder à certains composants, il faut retirer la selle de la manière suivante :

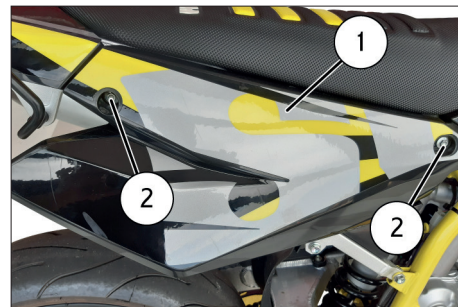
- Tourner dans le sens antihoraire le goujon (1) de fixation pour détacher la selle (2) de l'encastrement.
- Soulever la selle par l'arrière (3) et la libérer des encastresments en la tirant vers l'arrière de la moto (4).



RETRAIT DU PANNEAU LATÉRAL DROIT

Sous le panneau latéral droit (1) se trouvent les fusibles et le filtre à air.

- Pour le retirer, procéder de la manière suivante :
- Retirer la selle comme indiqué au paragraphe correspondant.
 - Dévisser les vis (2) et retirer le panneau (1).

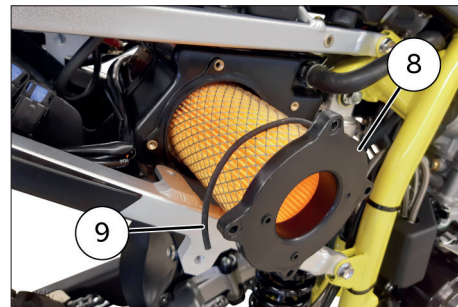
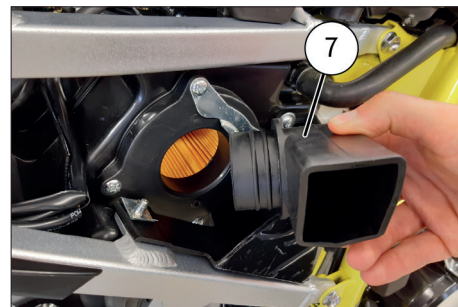
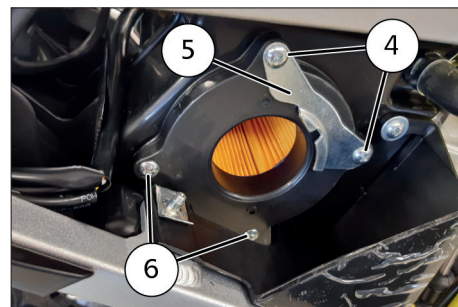
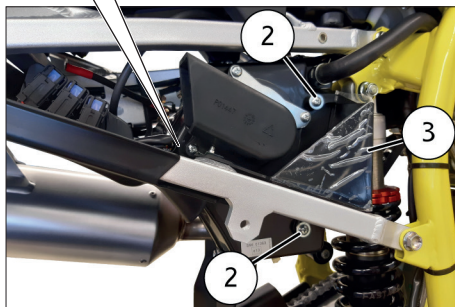
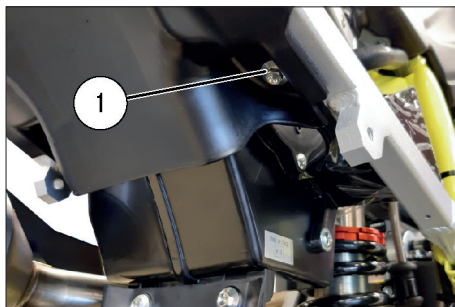


CONTRÔLE, NETTOYAGE ET/OU REMPACEMENT DU FILTRE À AIR

Pour accéder au filtre à air opérer comme suit :

- Retirer la selle et le panneau latéral droit comme indiqué aux paragraphes correspondants ;
- dévisser la vis (1) située sous le garde-boue arrière ;
- desserrer les deux vis (2) et retirer la protection (3) ;
- desserrer les deux vis (4) et retirer la plaque (5) ;
- desserrer les deux vis (6) ;
- retirer le manchon d'aspiration (7) ;
- extraire le filtre (8) de son boîtier ;
- vérifier qu'il n'est pas bouché et, le cas échéant, le nettoyer à l'aide d'un jet d'air comprimé, de l'intérieur vers l'extérieur ;
- s'il est trop encrassé, le remplacer.

Remarque
Remonter le tout en procédant de manière inverse au montage ; contrôler l'état du joint (9), le remplacer s'il est usé et veiller à le positionner correctement dans le logement correspondant.



RÉGULATEUR DE TENSION

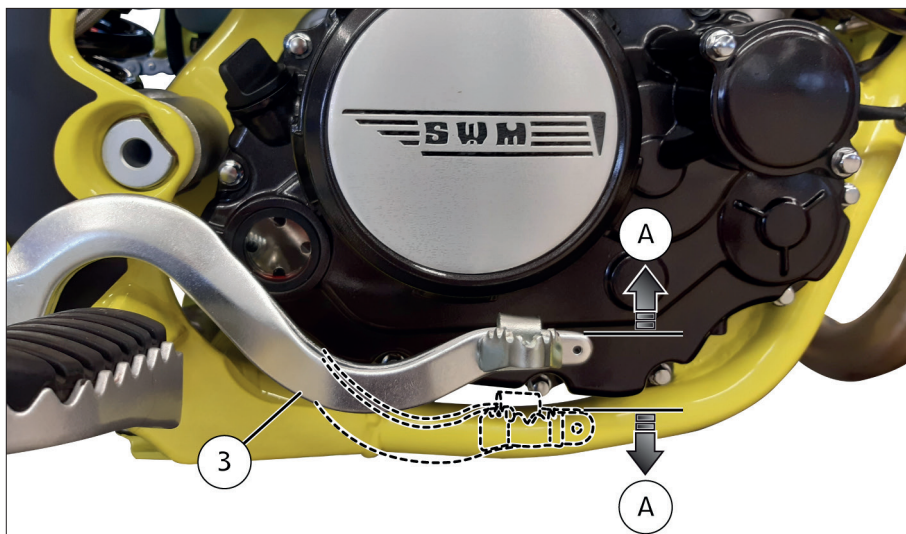
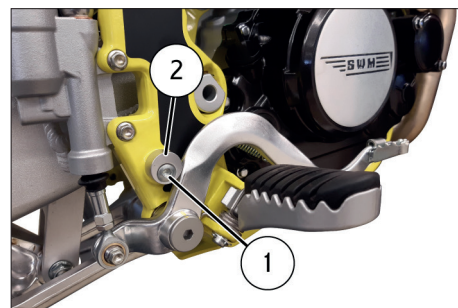
Le régulateur de tension (1) est fixé sur le côté droit du châssis, à l'avant.

RÉGLAGE DE LA POSITION PÉDALE FREINAGE COMBINÉ

Il est possible de régler, en fonction des exigences, la position de la pédale de freinage combiné par rapport au repose-pied.

Si l'on doit effectuer ce réglage, procéder de la façon suivante :

- desserrer la vis (1) ;
- tourner la came (2) pour déplacer vers le bas ou vers le haut la pédale du frein (3) à la position (A) souhaitée ;
- après le réglage, serrer de nouveau la vis (1). Après ce réglage, il s'avère nécessaire de régler la course à vide de la pédale conformément aux instructions reportées ci-dessous.



RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE FREINAGE COMBINÉ

La pédale (3) de commande du freinage combiné doit avoir une course à vide (B) de 5 mm (0,2 in) 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 ;
- après le réglage, serrer à nouveau l'écrou (4).



ATTENTION

Sans cette course à vide, les plaquettes de frein s'usent rapidement, le frein arrière devient **TOTALEMENT INEFFICACE** et se bloque.

CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN AVANT

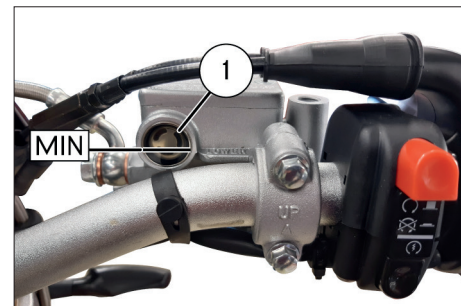
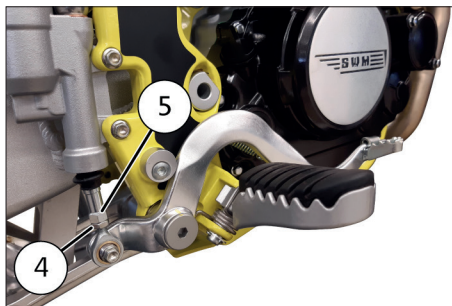
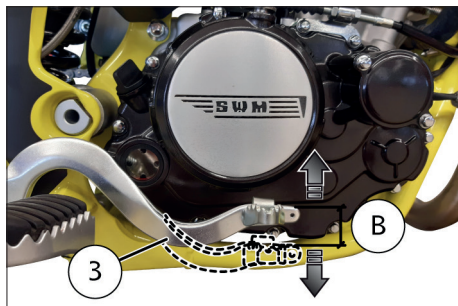
Le niveau du fluide dans le réservoir de la pompe ne doit jamais se trouver en dessous de la valeur minimum « MIN » visible par le hublot (1), aménagé dans la partie postérieure du corps de pompe.

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



ATTENTION

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



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 « MIN » 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 la tuyauterie, ou un défaut dans le système. Étant donné qu'il est dangereux de conduire le motorcycle dans ces conditions, faire contrôler le système de freinage chez le Concessionnaire SWM.

PURGE D'AIR DES FOURCHES

Il est recommandé d'effectuer mensuellement la purge d'air des tiges des fourches.

Placer la moto sur la béquille centrale, étendre complètement la fourche et desserrer la vanne (1). Une fois l'opération terminée, serrer la vanne tout en faisant attention au joint d'étanchéité.

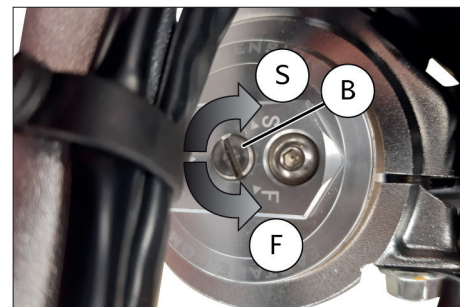
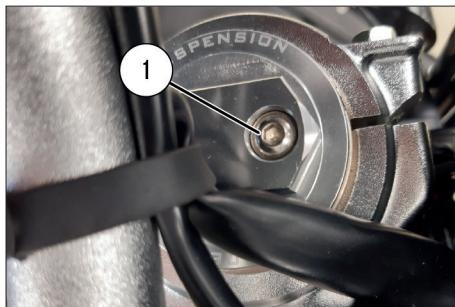
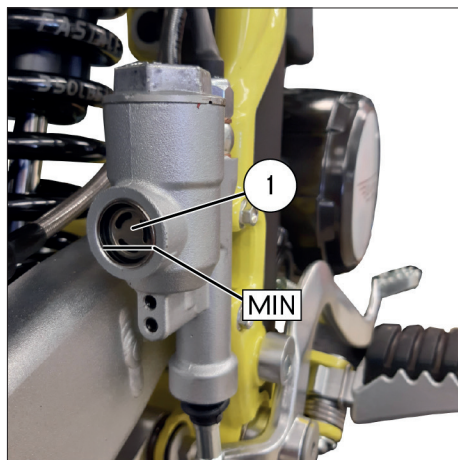
RÉGLAGE DE LA SUSPENSION AVANT

Dans la suspension avant, il est possible de régler l'extension.

Réglage de l'Extension

- Tarage standard :
- 17 crans.

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (B) dans le sens horaire jusqu'à ce que la position fermée ne soit atteinte. Ensuite, retourner en arrière du nombre de crans cités ci-dessus. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens antihoraire « F ». Inverser les opérations pour obtenir une action de freinage plus raide « S ».



RÉGLAGE AMORTISSEUR

L'amortisseur arrière doit être réglé en fonction du poids du pilote, ou du pilote + passager et des conditions du sol.

Pour effectuer l'opération, procéder comme suit :

- mesurer la distance (A) la moto au sol, en position verticale ;
- s'asseoir sur la moto dans la position normale de conduite et avec tout l'équipement ;
- à l'aide d'une autre personne, relever la nouvelle distance (A) ;
- la différence entre ces deux mesurages représente l'« ABAISSEMENT » de la partie arrière de la moto.

L'abaissement conseillé est de 25/30 mm (0,98/1,18 in) ;

- pour obtenir l'abaissement correct en fonction de votre poids, régler la précontrainte du ressort de l'amortisseur (comme décrit à côté).



ATTENTION

Le réglage de l'amortisseur influence la stabilité et également la maniabilité du motorcycle. Il est donc conseillé de conduire avec précaution après une modification du tarage standard. Avant d'effectuer toute modification, nous conseillons d'enregistrer la mesure « A » de référence.



ATTENTION

Ne jamais démonter l'amortisseur car il contient du gaz sous pression. Pour des interventions plus importantes, contacter le Concessionnaire SWM.

B : Hauteur supérieure du garde-boue arrière

C : axe du pivot roue arrière



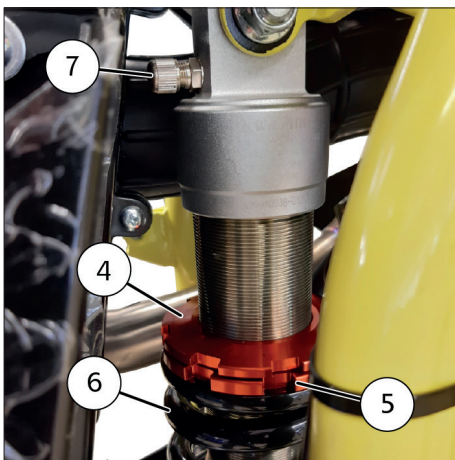
RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAINTE DU RESSORT AMORTISSEUR ARRIÈRE

Pour effectuer l'opération, procéder comme suit :

- retirer la selle et le panneau latéral droit comme indiqué aux paragraphes correspondants ;
- nettoyer le contre-collier (4) et le collier de réglage (5) du ressort (6) ;
- desserrer le contre-collier à l'aide d'une clé à crochet, ou d'un poinçon en aluminium ;
- tourner le collier de réglage jusqu'à la position souhaitée.

Remarque

Pour garantir un fonctionnement correct de l'amortisseur, il est possible de visser la bague (5) de n. 2 tours maximum.



- Une fois ce réglage effectué, en fonction de votre poids et du style de conduite, bloquer le contre-collier (couple de serrage : 50 Nm - 5kgm - 36,87 ft/lb).
- Remonter le panneau latéral droit et la selle.

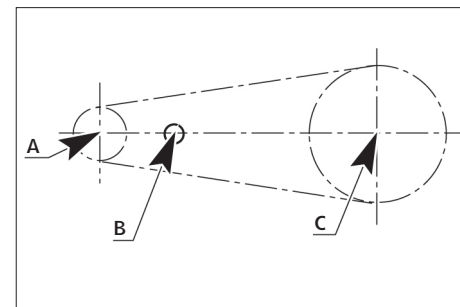


ATTENTION

L'amortisseur contient de l'azote sous pression, NE PAS dévisser la vanne (7) sous peine de provoquer une fuite de gaz qui pourrait compromettre le bon fonctionnement de l'amortisseur. Pour effectuer la recharge de gaz dans l'amortisseur, il faut s'adresser au Concessionnaire SWM.

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), peut provoquer la sortie ou la rupture de la couronne. Pour régler la tension de la chaîne il est nécessaire d'abaisser la partie arrière du motorcycle en manière d'obtenir l'alignement de l'axe pignon (A), de l'axe rotation fourche (B) et de l'axe roue arrière (C) comme indiqué dans la figure, ensuite faire tourner de trois trous la roue arrière. Dans cette condition la chaîne ne doit pas être tendue même s'il n'y a aucune flèche.



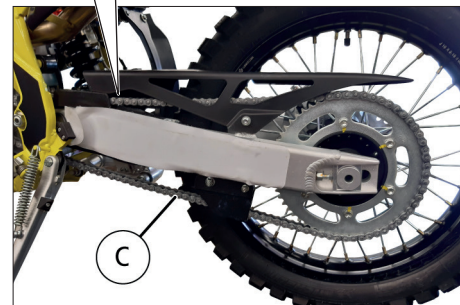
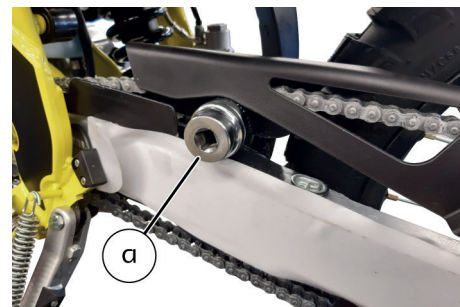
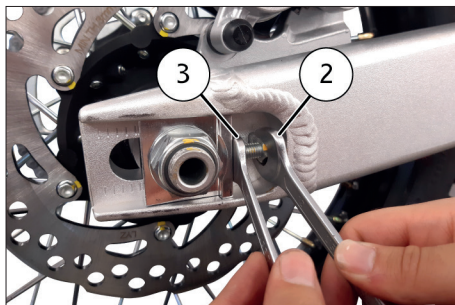
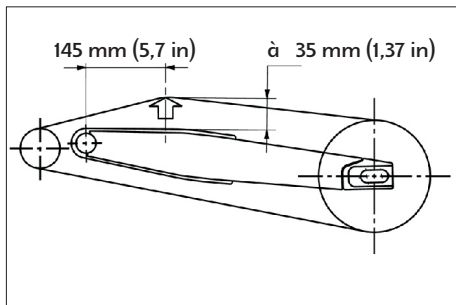
Réglage rapide (Fig. B.)

Insérer, à l'endroit indiqué sur la figure, une boussole (a) ayant un diamètre de 35 mm (1,37 in) (ou bien une entretoise de la même épaisseur) et vérifier que la branche inférieure (c) de la chaîne est légèrement tendue.

- Si ce n'est pas le cas, procéder de la manière suivante :
- du côté droit, desserrer l'écrou (1) qui fixe l'axe de la roue ;
 - desserrer les contre-écrous (2) sur les deux tendeurs de chaîne et intervenir sur les vis (3) afin d'obtenir une tension correcte ;
 - une fois le réglage effectué, serrer les contre-écrous (2) selon un couple de serrage de 22 Nm (2,2 kgm - 16,22 ft/lb) et l'écrou de l'axe de roue (1) selon un couple de serrage de 120 Nm (12,0 kgm - 88,50 ft/lb).

Après le réglage, toujours vérifier l'alignement de la roue, la flèche doit être de 35 mm (1,37 in).

RÉGLAGE DE LA CHAÎNE (FIG. B)



CONTRÔLE USURE CHÂÎNE/PIGNON/COURONNE

Contrôler l'usure de la chaîne comme suit :

- tendre la chaîne à l'aide des vis de réglage ;
- marquer 20 maillons de la chaîne ;
- mesurer la distance « L » entre le centre du 1er pivot et celui du 21e.

STANDARD	LIMITE D'USURE
241,5 mm (9,50 in)	246 mm (9,68 in)

Contrôler l'usure ou les dommages éventuels du pignon. Le remplacer s'il présente une usure égale à celle montrée par la figure. Après avoir démonté la roue, contrôler l'usure des dents de la couronne arrière.

La figure ci-dessous montre le profil des dents ayant une usure normale et excessive.

Si la couronne présente une usure excessive, la remplacer en desserrant les six vis de fixation au moyeu.



ATTENTION

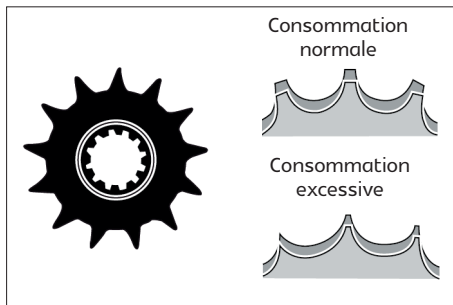
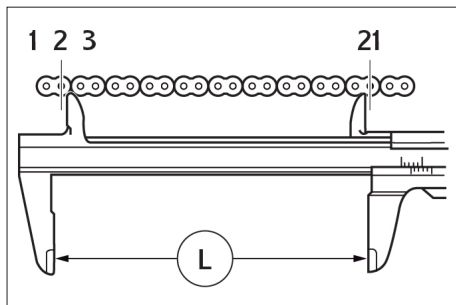
Le désalignement de la roue cause une usure anormale et des conditions de conduite point sûres.

Remarque

Sur des sols boueux et humides, les résidus se déposant sur la couronne, le pignon et la chaîne peuvent provoquer une tension ultérieure de cette dernière.

Si l'on prévoit d'utiliser la moto dans ces conditions, il faut initialement régler une tension plus faible de la chaîne.

L'usure du pignon, de la chaîne et de la couronne arrière augmente remarquablement en roulant sur des sols boueux.



NETTOYAGE ET LUBRIFICATION DE LA CHAÎNE

Lubrifier la chaîne (1) en suivant les instructions reportées ci-dessous.



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.

Lavage de la chaîne sans joints toriques

Laver en utilisant des sprays spécifiques pour des chaînes sans joint torique ; comme alternative, laver avec de l'huile de pétrole ou du gazole ; si l'on utilise de l'essence ou spécifiquement du trichloréthylène, il faut le sécher et le lubrifier pour éviter des oxydations.

Graissage de la chaîne sans joints toriques

Lubrifier avec des sprays spécifiques en utilisant un pinceau, en appliquant aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur ; il est également possible d'utiliser de l'huile de moteur de viscosité SAE 80-90.

Remarque

Il est également possible d'utiliser des lubrifiants spray spécifiques.



AVERTISSEMENT

Le lubrifiant de la chaîne NE DOIT PAS entrer en contact avec le pneu ou le disque frein arrière.

Rouleau du guide-chaîne, patin du guide-chaîne, patin de chaîne

Contrôler l'usure des éléments susdits et les remplacer si nécessaire.



AVERTISSEMENT

Contrôler l'alignement du rouleau de guide-chaîne. Veiller à ce que ce rouleau ne soit pas plié, car il pourrait provoquer une usure rapide de la chaîne ou un déraillement de la chaîne du pignon.

2 - Galet tendeur de chaîne

3 - Patin du guide-chaîne

4 - Patin de chaîne



DÉPOSE DE LA ROUE AVANT

Placer une béquille ou un bloc sous le moteur, de façon à ce que la roue avant soit soulevée du sol.

- Dévisser la vis (1) sans la retirer.
- Desserrer les vis (2) qui bloquent l'axe (3) de la roue sur les supports des montants de la fourche.
- Pousser la vis (1) pour faire sortir le goujon (3), puis dévisser entièrement la vis (1) et extraire le goujon (3).

Remarque

Lorsque la roue est déposée, ne pas tirer la poignée 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.

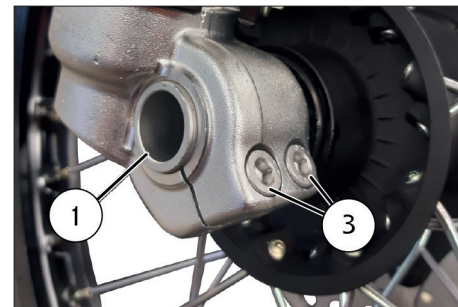
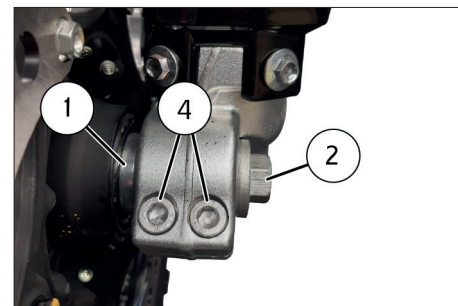
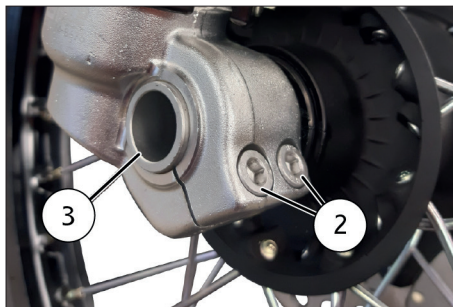
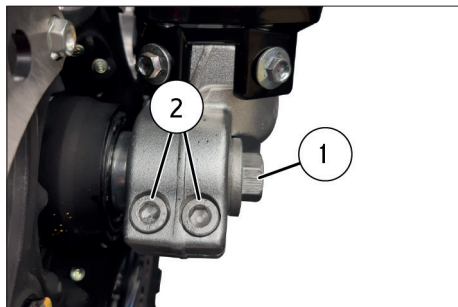
RÉPOSE DE LA ROUE AVANT

- Insérer l'entretoise (D) gauche sur le moyeu de la roue.
- Insérer la roue entre les deux tiges de la fourche de manière à introduire le disque de frein dans l'étrier.
- Introduire du côté droit l'axe de la roue (1) préalablement graissé jusqu'à la butée située sur la tige gauche. Pendant cette opération, il est conseillé de faire tourner la roue. Visser la vis (2) sur le côté gauche de la fourche SANS la bloquer.

À ce stade, pomper plusieurs fois en poussant vers le bas le guidon jusqu'à être certain de l'alignement parfait des tiges de fourche. Bloquer : les vis (3) sur la tige droite (20 Nm/ 2,04 kgm/ 14,75 ft/lb), la vis (2) sur le côté gauche (50 Nm/ 5,0 kgm/ 36,87 ft/lb) et les vis (4) sur la tige gauche (20 Nm/ 2,04 kgm/ 14,75 ft/lb).

Remarque

Après la repose de la roue, actionner le levier du frein jusqu'à ce que les plaquettes ne soient en contact avec le disque.



DÉPOSE DE LA ROUE ARRIÈRE

Dévisser l'écrou (1) de l'axe roue (3) et extraire ce dernier ; il n'est pas nécessaire de desserrer les tendeurs de chaîne (2) ; 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 cotés du moyeu.

Pour la repose, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse, en introduisant le disque de frein dans l'étrier.

(Couple de serrage de l'écrou (1) 120 Nm / 12,0 kgm / 88,50 ft/lb).

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.

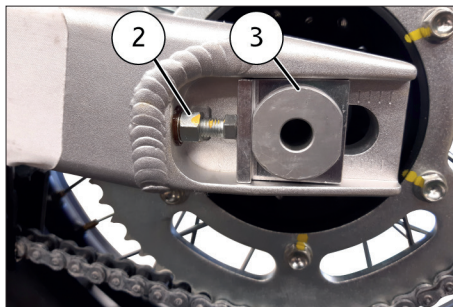
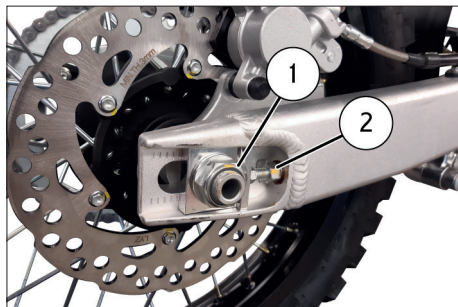
Après la repose de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les plaquettes ne soient en contact avec le disque.

PNEUS

Vérifier avec soin que les pneumatiques soient toujours gonflés à la bonne pression devant correspondre à la pression reportée dans le tableau des « Données techniques » au début du manuel.

Remplacer le pneu si l'usure est supérieure aux indications du tableau qui suit.

AVANT	ARRIÈRE
3 mm (0,12 in) (RS) ; 2 mm (0,08 in) (SM)	3 mm (0,12 in) (RS) ; 2 mm (0,08 in) (SM)

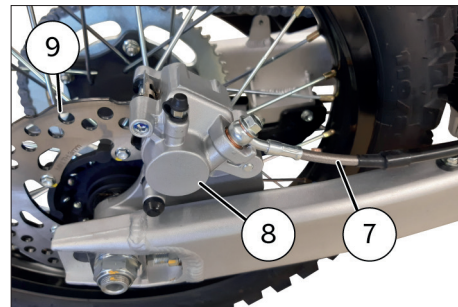
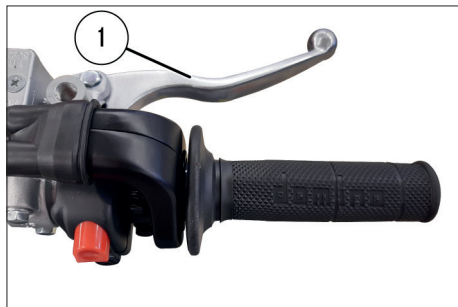
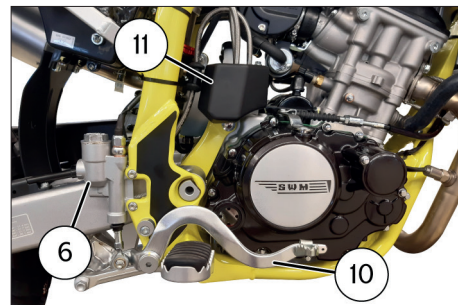
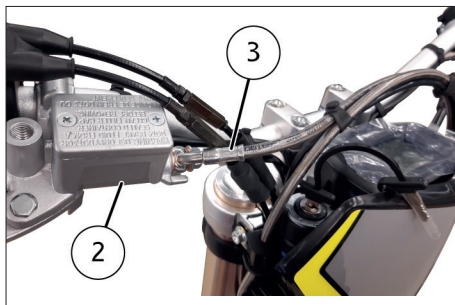


FREINS

Les principaux composants des deux circuits sont les suivants : la pompe de freinage avec son levier (à l'avant), la pédale pour le freinage combiné, la conduite, l'étrier et le disque.

LÉGENDE :

1. Levier de commande frein avant
2. Pompe du frein avant avec réservoir à huile
3. Tuyau avant
4. Étrier de frein avant
5. Disque de frein avant
6. Pompe de freinage combiné avec réservoir d'huile
7. Tuyau arrière
8. Étrier de frein arrière
9. Disque de frein arrière
10. Pédale commande freinage combiné
11. Répartiteur pour le freinage combiné



DÉMONTAGE DES PLAQUETTES DE FREIN

Plaquettes de frein avant

- Dévisser le goujon (1) et enlever les plaquettes (2).

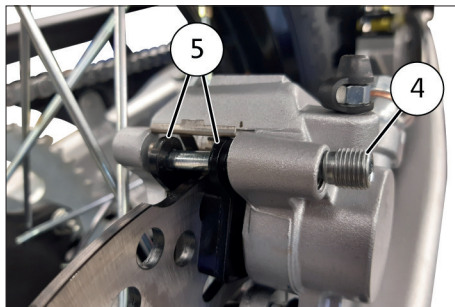
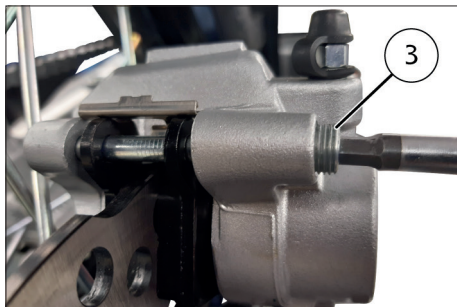
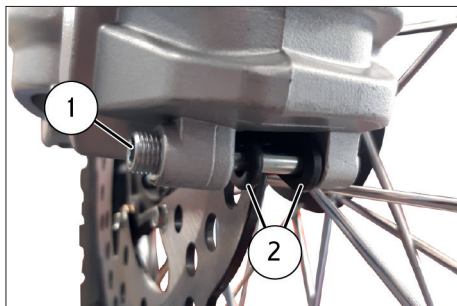
Plaquettes de frein arrière

- Dévisser le bouchon (3).
- Dévisser le goujon (4) et enlever les plaquettes (5).



AVERTISSEMENT

Ne pas actionner le levier ou la pédale de frein dans la phase de démontage des plaquettes.



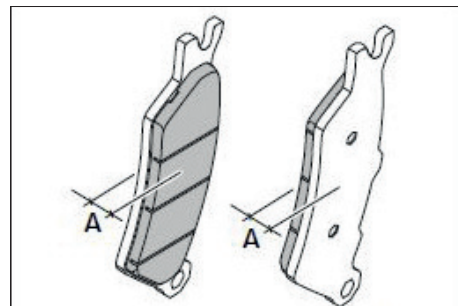
USURE DES PLAQUETTES

Contrôler l'usure des plaquettes.

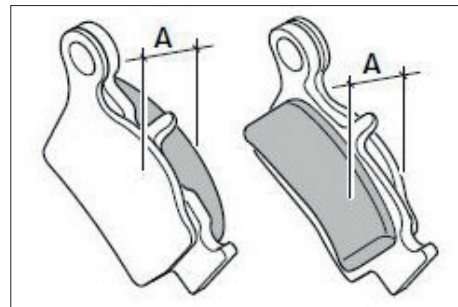
Respecter la limite de service « A » indiquée sur la figure correspondante.

Si cette limite est dépassée, remplacer les deux plaquettes.

AVANT : A= 5 mm (0,19 in)



ARRIÈRE : A= 5,5 mm (0.21 in)



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 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

En la présence d'huile sur le disque, l'action de freinage résultera insuffisante. 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.

Épaisseur disque :

DISQUE	STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Avant RS	3,5 mm (0,13 in)	3 mm (0,12 in)
Avant SM	4 mm (0,15 in)	3,5 mm (0,13 in)
Arrière	4 mm (0,15 in)	3,5 mm (0,13 in)



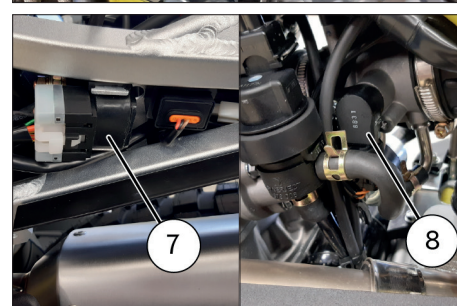
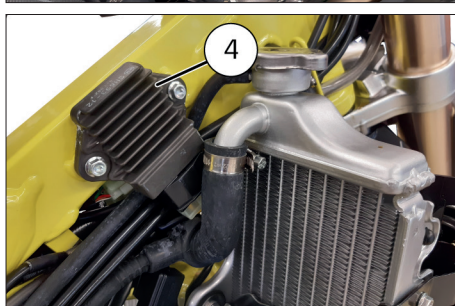
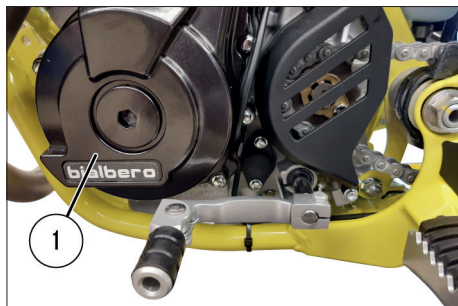
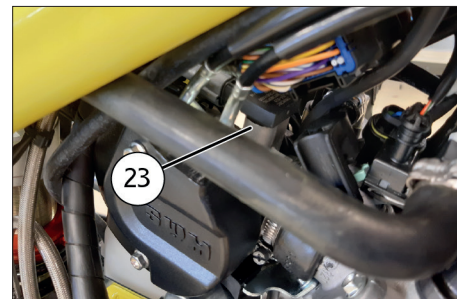
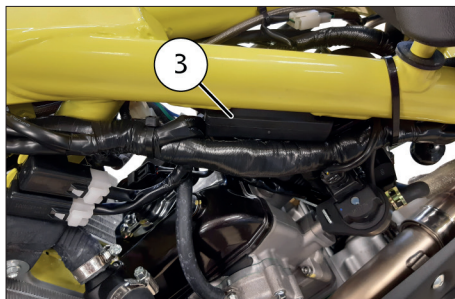
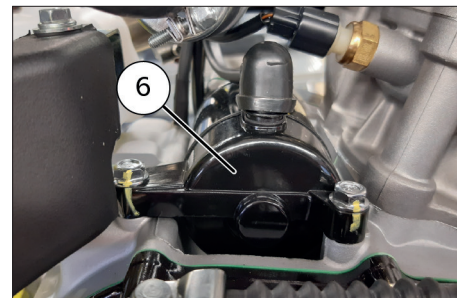
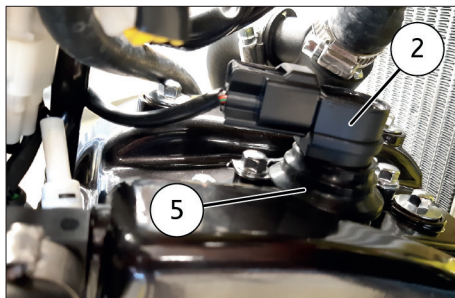
SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT

Le silencieux fait partie intégrante du système d'échappement et réduit le bruit de l'échappement. Ses conditions affectent donc la performance de la moto. L'accroissement du bruit à l'échappement est un indice de détérioration du matériel insonorisant appliqué sur le tuyau percé à l'intérieur du silencieux.

POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES

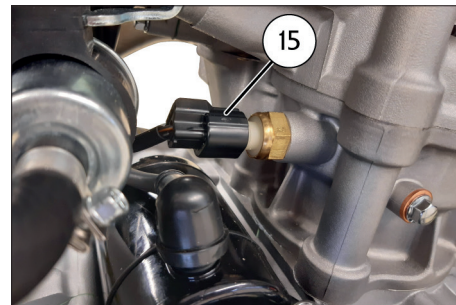
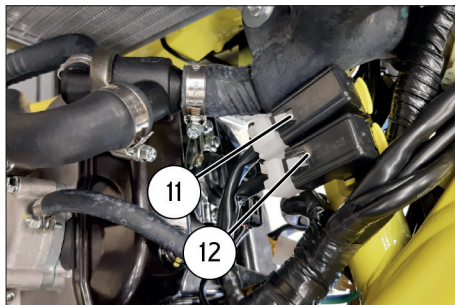
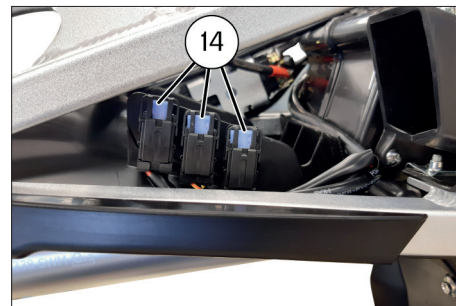
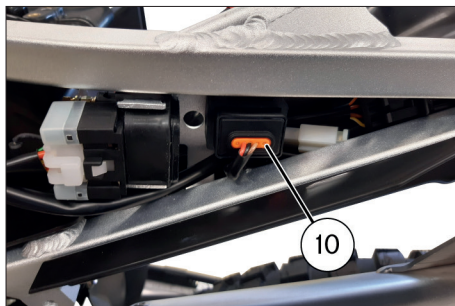
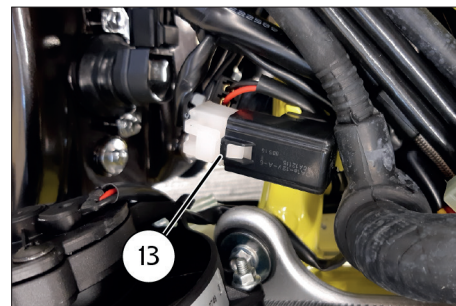
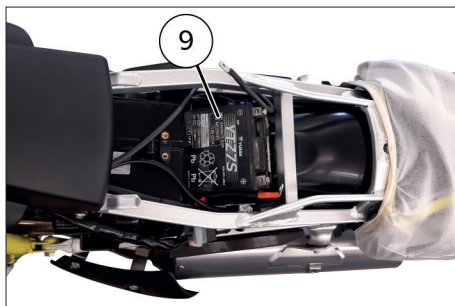
Le système d'allumage se compose des éléments suivants :

- Générateur (1) à l'intérieur du couvercle du demi-carter gauche ;
- Bobine électronique (2) incorporée dans la pipette de la bougie ;
- Centrale électronique (3) sous le réservoir carburant ;
- Régulateur de tension (4) sous le réservoir carburant ;
- Bougie d'allumage (5) au centre de la culasse ;
- Moteur démarrage (6) derrière le cylindre moteur ;
- Contacteur de démarrage (7) sur le côté gauche du sous-cadre arrière ;
- Capteur T.P.S. (position de commande gaz) (8) sur le boîtier papillon.
- Capteur T MAP. (23) sur le corps de la vanne papillon.



Le système électrique se compose des éléments suivants :

- Batterie 12 V - 6 Ah (9) placée en dessous de la selle ;
- Dispositif d'intermittence des indicateurs de direction (10) sur le côté gauche du sous-cadre arrière ;
- Relais situés sur le châssis, partie avant gauche sous le réservoir ;
- Relais (11) indicateurs de direction, feux stop, feux de croisement, feux de route ;
- Relais (12) injecteur, sonde lambda, pompe essence, bobine ;
- Relais (13) pour électroventilateur ;
- Trois fusibles (14) de 15A, sur la droite du sous-cadre arrière ;
- Capteur (15) température liquide de refroidissement ;



- Sonde Lambda (17) ;
- Phare (18) à DEL
- Feu arrière (19) à DEL
- Indicateurs de direction (20) à DEL
- Pompe du carburant (21) à l'intérieur du réservoir.
- Éclairage plaque d'immatriculation (22) ampoule 12V 5W.

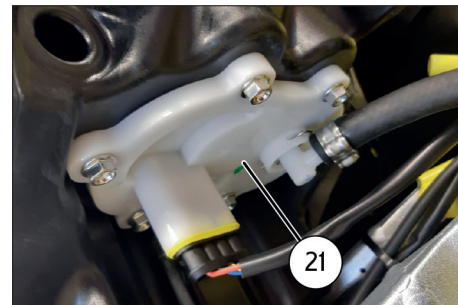
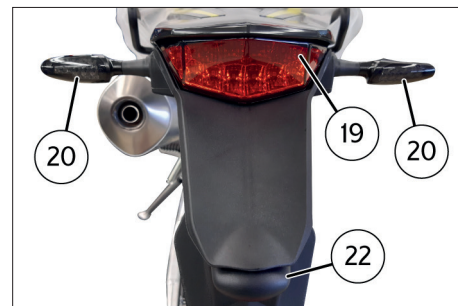
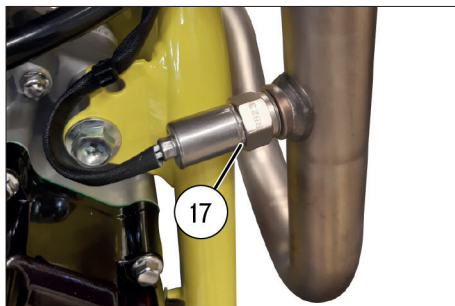
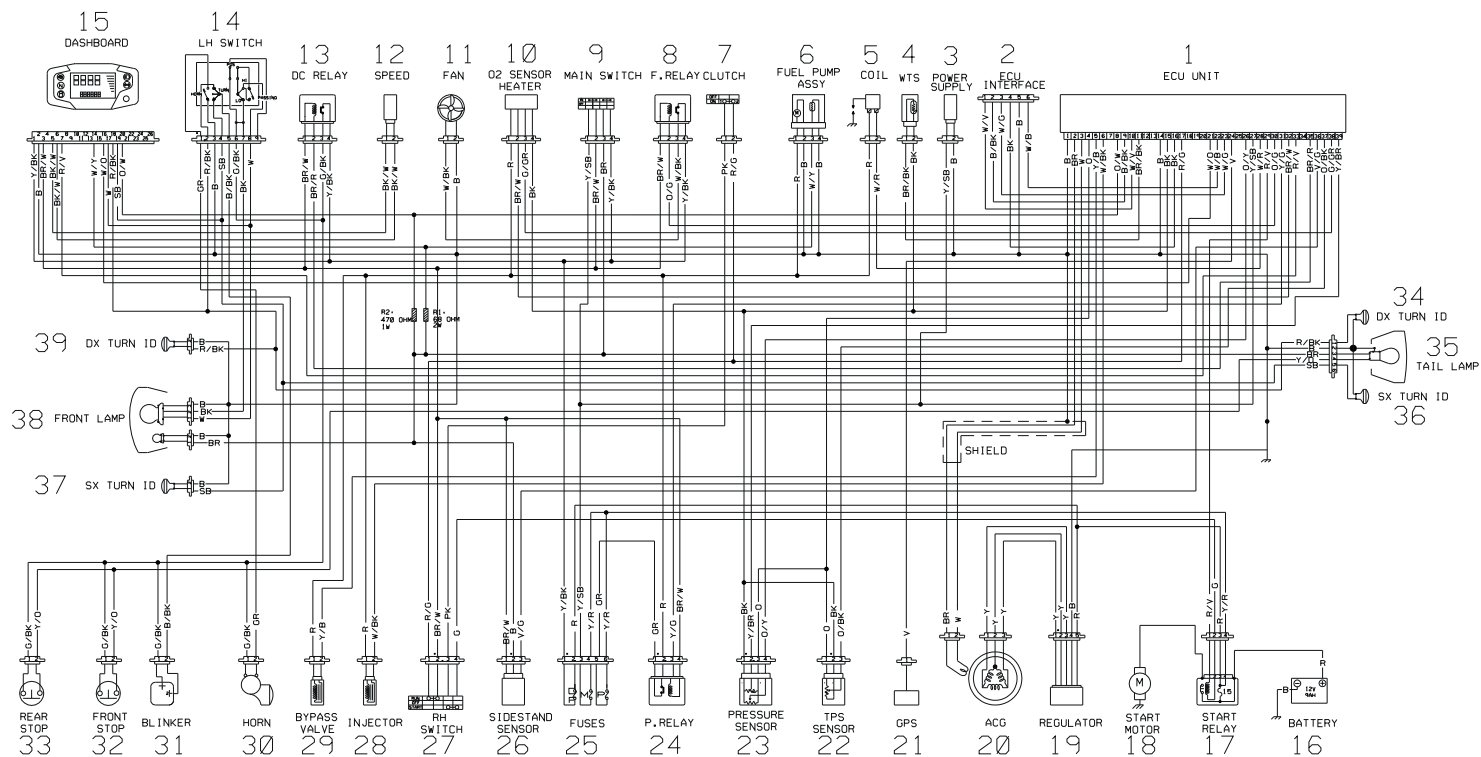


SCHÉMA ÉLECTRIQUE



Légende Couleur Câbles

SIGLE	COULEUR
B	Bleu
B/Bk	Bleu/Noir
Bk	Noir
Br	Marron
Br/Bk	Marron/Noir
Br/R	Marron/Rouge
Br/W	Marron/Blanc
Bk/W	Noir/Blanc
G	Vert
G/Bk	Vert/Noir
G/Br	Vert/ Marron
G/Gr	Vert/Gris
G/R	Vert/Rouge
Gr	Gris
Gr/B	Gris/Bleu
Gr/Bk	Gris/Noir
O	Orange
O/Bk	Orange/Noir
O/G	Orange/Vert
O/W	Orange/Blanc
O/Y	Orange/Jaune
Pk	Rose
R	Rouge
R/G	Rouge/Vert
R/V	Rouge/Violet
R/Bk	Rouge/Noir
Sb	Bleu ciel

V	Violet
V/G	Violet/Vert
W	Blanc
W/B	Blanc/Bleu
W/Bk	Blanc/Noir
W/G	Blanc/Vert
W/O	Blanc/Orange
W/R	Blanc/Rouge
W/V	Blanc/Violet
W/Y	Blanc/Jaune
Y	Jaune
Y/Bk	Jaune/Noir
Y/Br	Jaune/Marron
Y/G	Jaune/Vert
Y/O	Jaune/Orange
Y/Sb	Jaune/Bleu ciel
Y/B	Jaune/Bleu
Y/R	Jaune/Rouge

Légende du Schéma Électrique

1. Boîtier de commande électronique
2. Interface boîtier de commande
3. Alimentation
4. Capteur température liquide de refroidissement
5. Bobine H.T.
6. Pompe à carburant
7. Interrupteur de l'embrayage
8. Relais pour électroventilateur
9. Interrupteur d'allumage

10. Sonde Lambda
11. Ventilateur de refroidissement
12. Capteur arrière
13. Relais courant continu
14. Interrupteur gauche
15. Instrument
16. Batterie
17. Relais de démarrage électrique
18. Démarreur
19. Régulateur de tension
20. Alternateur
21. Capteur de vitesse
22. Capteur position commande gaz
23. Capteur de pression
24. Relais de puissance
25. Fusibles
26. Capteur béquille latérale
27. Interrupteur droit
28. Injecteur
29. Vanne By-Pass
30. Klaxon
31. Feu clignotant indicateurs de direction
32. Interrupteur stop avant
33. Interrupteur stop arrière
34. Indicateur de direction arrière droit
35. Feu rouge arrière
36. Indicateur de direction arrière gauche
37. Indicateur de direction avant gauche
38. Projecteur avant
39. Indicateur de direction avant droit

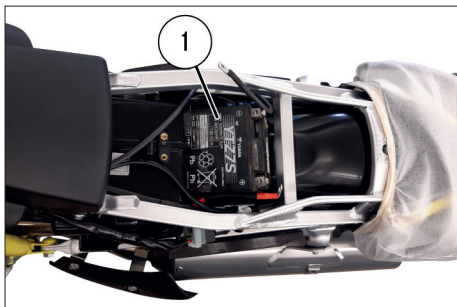
BATTERIE

La batterie 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 (0,6A pour 8 heures pour la batterie de 12V-6Ah).
- La recharge rapide n'est conseillée qu'en situations d'extrême nécessité, étant donné que cela réduit fortement la durée de vie des éléments en plomb (6A pour 0,5 heure pour la batterie de 12V-6Ah).



RECHARGE BATTERIE

Pour accéder à la batterie (1), il faut :

- déposer la selle comme indiqué au paragraphe correspondant ;
- enlever d'abord le câble négatif NOIR ou BLEU puis le positif ROUGE (pour le remontage, brancher d'abord le câble positif ROUGE puis le négatif NOIR ou BLEU) ;
- extraire la batterie (1) de son compartiment.

Vérifier, à l'aide d'un voltmètre, que la tension de la batterie ne soit pas inférieure à 12,5V.

Dans le cas contraire, la batterie a besoin d'un cycle de recharge.

Utiliser un chargeur de batterie à tension constante et connecter d'abord le câble positif ROUGE à la borne positive de la batterie puis le câble négatif NOIR ou BLEU à la borne négative de la batterie.

La tension de repos de la batterie se règle sur une valeur constante seulement après quelques heures, il est donc conseillé de ne PAS la mesurer immédiatement après avoir chargé ou déchargé la batterie.

Contrôler toujours l'état de charge de la batterie avant de la replacer sur le véhicule.

La batterie doit être maintenue propre et les 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 faible utilisation de votre moto, il est important de mettre en charge la batterie toutes les trois semaines (cycle de charge lent : 0,6 A pendant 8 heures – batterie 12V-6Ah).



ATTENTION

Les batteries produisent des gaz explosifs. Lorsque vous chargez ou lorsque vous utilisez la batterie dans un local fermé, aérez ce local. Lorsque vous utilisez un charge-batterie, 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. Les batteries produisent des gaz explosifs. Lorsque vous chargez ou lorsque vous utilisez la batterie dans un local fermé, aérez ce local. Lorsque vous utilisez un charge-batterie, 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.

REPLACEMENT DES AMPOULES DU PHARE

Le phare avant (1) est de type à DEL. En cas de dysfonctionnement, il doit être remplacé.

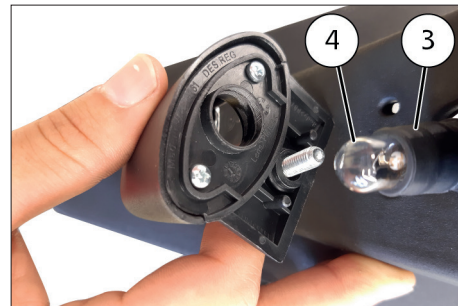
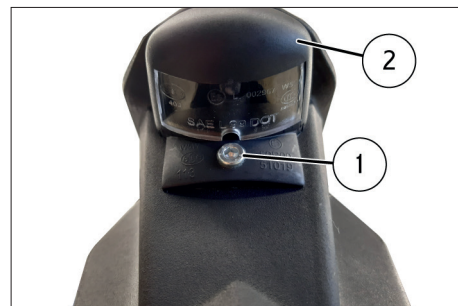
FEU ARRIÈRE

Le feu arrière (1) est de type à DEL. En cas de dysfonctionnement, il doit être remplacé.

REPLACEMENT DE L'AMPOULE D'ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION

- Dévisser la vis (1) et retirer l'ampoule d'éclairage de la plaque (2) du garde-boue ;
- extraire du support la douille (3) avec l'ampoule (4) ;
- tirer l'ampoule (4) pour la séparer de la douille ;

Un fois le remplacement effectué, inverser l'opération pour rassembler.



RÉGLAGE DU PHARE AVANT

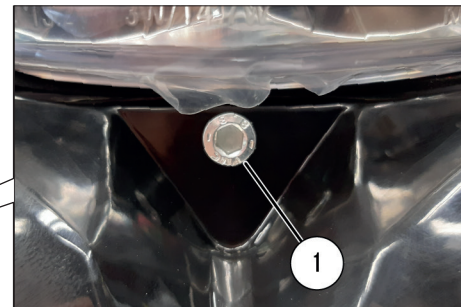
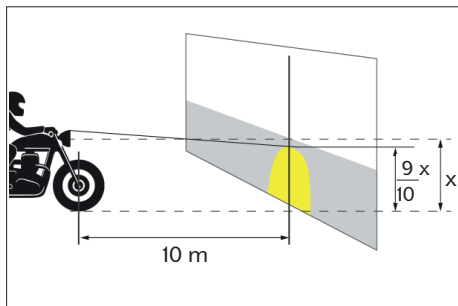
Pour contrôler l'orientation correcte du phare, placer la moto perpendiculaire à son axe longitudinal avec la juste pression de gonflage des pneus et un passager assis sur la selle.

Placer la moto à 10 mètres d'une paroi, ou écran, et tracer une ligne horizontale, correspondante à la hauteur du centre du phare, et une ligne verticale au niveau de l'axe longitudinal.

Ce réglage doit être effectué dans la pénombre. En allumant le feu de route la limite supérieure de démarcation entre le zone d'ombre et celle illuminée ne doit pas dépasser une hauteur de 9/10èmes de la hauteur du sol du centre du phare.

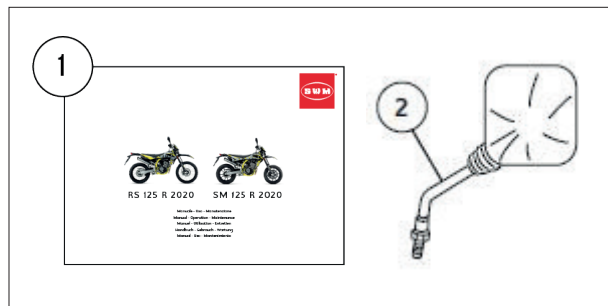
Le réglage éventuel de l'orientation est réalisé de la manière suivante :

- Agir sur la vis (1) de réglage ;
- en vissant, le rayon lumineux va vers le haut ;
- en dévissant, le rayon lumineux va vers le bas.



ÉQUIPEMENT

REPÈRE	N° CODE	DÉNOMINATION
1	A000P04826	MANUEL RAPIDE MULTILINGUE (1)
2	FA00P01471	RÉTROVISEUR DRT (2)
	F000P01471	RÉTROVISEUR GCHE (2)



LONGUES PÉRIODES D'INACTIVITÉ

Avant une longue période d'inactivité, préparer le motorcycle comme suit :

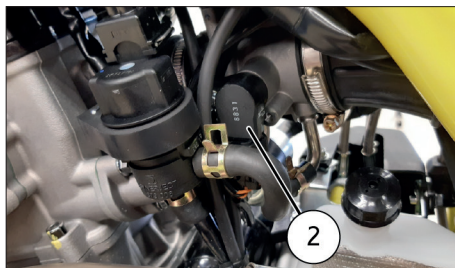
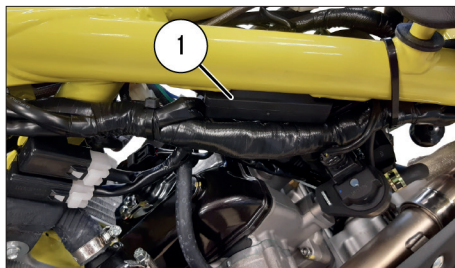
- Nettoyage général du motorcycle.
- Vidanger le carburant du réservoir.
- Remplir le réservoir avec du carburant mélangé à un stabilisant.
- Lubrifier la chaîne de transmission secondaire et toutes les transmissions flexibles.
- Placer le motorcycle sur un support ou une béquille de façon à soulever 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.
- Retirer la batterie et, si possible, la connecter à un mainteneur. Il faut également souligner que tout type de batterie, si elle n'est pas connectée au véhicule, présente une décharge physiologique qui devient irréversible si elle n'est pas cycliquement rechargée.
- Recouvrir la moto pour la protéger de la poussière et de la saleté.

**ATTENTION**

Ne pas jeter le carburant éliminé dans l'environnement et ne pas faire tourner le moteur dans des lieux clos mais seulement en plein air.

Pour remettre le motorcycle en état de marche, opérer comme suit :

- assurez-vous que la bougie soit bien serrée ;
- remplir le réservoir carburant ;
- faire tourner le moteur pour chauffer l'huile et effectuer ensuite une vidange d'huile ;
- verser la nouvelle huile dans le carter ;
- contrôler tous les points indiqués dans la section « Contrôles et Réglages » (Annexe A) ;
- lubrifier tous les points indiqués dans la section « Lubrification » (Annexe A).



NETTOYAGE

Il est entendu que, avant le lavage de la moto, il est nécessaire de protéger convenablement de l'eau les parties suivantes :

- a. Ouverture arrière de l'échappement ;
- b. Admission filtre à air ;
- c. Levier de commande embrayage et frein avant, poignées, commutateurs sur le guidon ;
- d. Tête de direction de la fourche, paliers des roues ;
- e. Leviers suspension arrière.

**AVERTISSEMENT**

Éviter de nettoyer la moto en utilisant de jets d'eau ou d'air à haute pression sur les composants électriques et sur le système d'alimentation à injection, notamment sur la centrale électronique (1) et le groupe des capteurs T.P.C. (2).

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 lubrifier ou cirer les disques des freins pour ne pas provoquer une perte d'efficacité du système de freinage entraînant des risques d'accident. Nettoyer le disque avec des solvants, type acétone.

OPÉRATIONS DE PRÉ-LIVRAISON

DESCRIPTION	OPÉRATION	PRÉ-LIVRAISON
Huile moteur	Contrôle niveau	<input type="checkbox"/>
Liquide de refroidissement	Contrôle / Rétablissement niveau	<input type="checkbox"/>
Système de refroidissement	Contrôle pertes	<input type="checkbox"/>
Électroventilateurs (*)	Contrôle fonctionnement	<input type="checkbox"/>
Bougies	Contrôle / remplacement	<input type="checkbox"/>
Chargement Batterie	Contrôle / Recharge ($\geq 12,5V$)	<input type="checkbox"/>
Papillon / Carburateur	Contrôle et Réglage	<input type="checkbox"/>
Liquide des freins et d'embrayage	Contrôle niveau	<input type="checkbox"/>
Freins / Embrayage	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Freins / Embrayage	Contrôle circuit	<input type="checkbox"/>
Commande d'accélérateur	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Commande d'accélérateur	Vérification/réglage du jeu	<input type="checkbox"/>
Commande starter	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Transmissions et comm. flex.	Contrôle / Réglage	<input type="checkbox"/>
Chaîne de transmission	Contrôle / Réglage	<input type="checkbox"/>
Pneus	Contrôle pression	<input type="checkbox"/>
Béquille latérale	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Contacteur béquille	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>

DESCRIPTION	OPÉRATION	PRÉ-LIVRAISON
Système électrique	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Instruments	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Éclairage / signaux visuels	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Klaxon	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Feu avant	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Interrupteur d'allumage	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Serrures	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Serrage des vis et écrous	Contrôle / serrage	<input type="checkbox"/>
Colliers de serrage	Contrôle / serrage	<input type="checkbox"/>
Lubrification générale	//	<input type="checkbox"/>
Essai sur route	//	<input type="checkbox"/>

(*) : Présent sur certains modèles seulement

INDEX ALPHABÉTIQUE

A	Page	CONTRÔLE NIVEAU LIQUIDE DE	M	Page
AFFICHEUR NUMÉRIQUE, VOYANTS.....	10	REFROIDISSEMENT MOTEUR.....	MONTAGE DES PLAQUETTES.....	45
ANNEXE.....	55	CONTRÔLES PRÉLIMINAIRES.....	MONTÉE/DESCENTE PILOTE ET PASSAGER.....	19
ARRÊT DE LA MOTO ET DU MOTEUR.....	23	CONTRÔLE USURE CHAÎNE/PIGNON/COURONNE.....		39
ARRÊT DU MOTEUR EN CAS D'URGENCE.....	24			
AVIS IMPORTANT.....	3			
		D	Page	N
B	Page	DÉMARRAGE DU MOTEUR.....	22	NETTOYAGE DES PLAQUETTES.....
BATTERIE.....	51	DÉMONTAGE DES PLAQUETTES DE FREIN.....	44	NETTOYAGE DU DISQUE.....
BÉQUILLE LATÉRALE.....	18	DÉPOSE DE LA ROUE ARRIÈRE.....	42	NETTOYAGE ET LUBRIFICATION DE LA CHAÎNE.....
BLOCAGE DE DIRECTION.....	14	DÉPOSE DE LA ROUE AVANT.....	41	40
		DONNÉES TECHNIQUES.....	8	
				O
C	Page	E	Page	Page
CLÉS.....	6	ÉLÉMENTS D'IDENTIFICATION DE LA MOTO.....	5	OPÉRATIONS DE PRÉ-LIVRAISON.....
COMMANDE D'ACCÉLÉRATEUR.....	15	ENTRETIEN ET RÉGLAGES PROGRAMMÉS.....	24	56
COMMANDE DE LA BOÎTE DE VITESSES.....	16	ÉQUIPEMENT.....	54	
COMMANDE DE L'EMBRAYAGE.....	16			P
COMMANDE FREINAGE COMBINÉ.....	16	F	Page	Page
COMMANDE FREIN AVANT.....	15	FEU ARRIÈRE.....	52	PNEUS.....
COMMANDES.....	14	FREINS.....	43	POSITION COMMANDES.....
COMMUTATEURS SUR LE GUIDON.....	14			6
CONDUITE DE LA MOTO EN SÉCURITÉ.....	4	I	Page	POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES.....
CONTRÔLE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE.....	30	IMPORTANT.....	3	PRÉSENTATION.....
CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN AVANT.....	34	INDEX ALPHABÉTIQUE.....	57	PROBLÈMES DE FONCTIONNEMENT.....
CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE.....	24	INSTRUCTIONS DE RODAGE.....	17	17
CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE FREIN		INSTRUCTIONS D'UTILISATION DE LA MOTO.....	17	PURGE D'AIR DES FOURCHES.....
ARRIÈRE.....	35	INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE.....	14	35
CONTRÔLE, NETTOYAGE ET/OU				
REMPACEMENT DU FILTRE À AIR.....	32	L	Page	R
		LÉGENDE COULEUR CÂBLES.....	50	Page
		LÉGENDE DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE.....	50	RAVITAILLEMENT EN CARBURANT.....
				19
				RECHARGE BATTERIE.....
				51
				RÉGLAGE AMORTISSEUR.....
				36
				RÉGLAGE DE LA CHAÎNE.....
				37
				RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE FREINAGE
				COMBINÉ.....
				34
				RÉGLAGE DE LA POSITION PÉDALE FREINAGE
				COMBINÉ.....
				33

RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAINTE DU	
RESSORT AMORTISSEUR ARRIÈRE	37
RÉGLAGE DE LA SUSPENSION AVANT	35
RÉGLAGE DES RÉTROVISEURS	21
RÉGLAGE DU CÂBLE DE COMMANDE DE	
L'ACCÉLÉRATEUR.....	28
RÉGLAGE DU LEVIER DE COMMANDE EMBRAYAGE.....	29
RÉGLAGE DU PHARE AVANT	53
RÉGULATEUR DE TENSION	33
REPLACEMENT DE L'AMPOULE	
D'ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION ...	52
REPLACEMENT DES AMPOULES DU PHARE	52
REPLACEMENT DU FILTRE À HUILE	26
REPOSE DE LA ROUE AVANT	41
RETRAIT DE LA SELLE	31
RETRAIT DU PANNEAU LATÉRAL DROIT	31

U	Page
USURE DES DISQUES FREINS	45
USURE DES PLAQUETTES	44

V	Page
VIDANGE DE L'HUILE MOTEUR	25

S	Page
SCHÉMA ÉLECTRIQUE	49
SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT.....	45

DEUTSCH



INHALTSVERZEICHNIS	Seite
VORSTELLUNG	3
WICHTIGE WARNHINWEISE	3
SICHERE FAHRT UND SICHERHEIT DES MOTORRADS	4
IDENTIFIKATIONSDATEN DES MOTORRADS	5
ANORDNUNG DER BEDIENELEMENTE.....	6
TECHNISCHE DATEN.....	8
DIGITALINSTRUMENT, KONTROLLAMPEN	10
STEUERUNGEN.....	14
BEDIENUNGSANLEITUNG DES MOTORRADS	17
WARTUNG UND REGELMÄSSIGE EINSTELLUNGEN	24
BREMSEN	43
ANORDNUNG DER ELEKTRISCHEN KOMPONENTEN.....	46
SCHALTPLAN	49
BATTERIE.....	51
AUSSTATTUNG.....	54
ANHANG	55
ARBEITEN DER ÜBERGABEINSPEKTION	56
ALPHABETISCHES VERZEICHNIS.....	57

WICHTIGE VORBEMERKUNG

Die vorliegende Bedienungs- und Wartungsanleitung aufmerksam lesen und insbesondere auf die Texte achten, denen folgende Warnhinweise 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

Gibt zusätzliche, nützliche Informationen.

HINWEISE

- Die Angaben „rechts“ und „links“ beziehen sich auf beiden Motorradseiten in Bezug auf die Fahrtrichtung.
- Z Anzahl Zähne
- A Österreich
- AUS Australien
- B Belgien
- BR Brasilien
- CDN Kanada
- CH Schweiz
- D Deutschland
- E Spanien
- F Frankreich
- FIN Finnland
- GB Großbritannien
- I Italien
- J Japan
- USA Vereinigte Staaten von Amerika
- Sofern nicht anders angegeben, gelten die Angaben und Vorschriften für alle Nationen.



VORSTELLUNG

Willkommen in der Familie der SWM Motorradfahrer! Ihr neues SWM Motorrad wurde unter dem Aspekt entwickelt und hergestellt, das beste Motorrad seiner Klasse zu sein. Die in dieser Bedienungs- und Wartungsanleitung enthaltenen Anweisungen wurden verfasst, um Ihnen einen einfachen und klaren Leitfaden für die Wartung Ihres Motorrads bereitzustellen. Damit Ihr Motorrad die beste Leistung bietet, empfehlen wir Ihnen, die in dieser Bedienungs- und Wartungsanleitung enthaltenen Angaben genau zu befolgen. Sie enthält die Anweisungen, die das Ausführen der erforderlichen Wartungsmaßnahmen ermöglichen. Spezifischere oder umfangreichere Reparaturen oder Wartungseingriffe müssen von Fachmechanikern und unter Anwendung des geeigneten Werkzeugs und entsprechender Ausrüstungen vorgenommen werden. Ihr SWM-Vertragshändler verfügt über die Original-Ersatzteile, die entsprechende Erfahrung sowie das erforderliche Werkzeug und die Ausrüstung, um Ihnen einen optimalen Service bieten zu können.

Bitte beachten Sie, dass die „Bedienungs- und Wartungsanleitung“ Bestandteil des Motorrads ist und daher auch bei dessen Weiterverkauf dem Käufer gemeinsam mit dem Motorrad übergeben werden muss. An diesem Motorrad wurden Teile und Komponenten verbaut, die mit den modernsten Systemen und Technologien entwickelt und gefertigt wurden, die im Einsatz bei Rennen erprobt worden sind. Bei Rennmotorrädern wird nach jedem Rennen jedes Detail überprüft, um stets die beste Leistung zu garantieren.

Für den korrekten Betrieb des Motorrads muss die Kontroll- und Wartungstabelle aus dem Anhang A eingehalten werden.

WICHTIGE WARNHINWEISE

Das Modell **RS** und **SM** ist ein sicher verwendbares und mängelfreies sowie von der gesetzlichen Garantie abgedecktes STRASSENMOTORRAD, solange an diesem DIE SERIENMÄSSIGE KONFIGURATION BEIBEHALTEN und die Wartungstabelle, die im Anhang A beigelegt ist, eingehalten werden.

Motorräder, die an Rennen egal welcher Art teilnehmen, sind in allen ihren Teilen von jeglicher Garantie ausgeschlossen.

WICHTIG

Um die „Betriebsgarantie“ des Fahrzeugs aufrecht zu erhalten, muss der Kunde das in der Bedienungs- und Wartungsanleitung angegebene Wartungsprogramm befolgen und die entsprechenden Inspektionen in den SWM-Vertragswerkstätten vornehmen lassen.

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.

Ersatz der Bestandteile

Für den Ersatz der Bauteile ausschließlich ORIGINAL-Bauteile von SWM verwenden.



ACHTUNG

Nach einem Sturz muss das Motorrad sorgfältig überprüft werden. Sicherstellen, dass der Gasgriff, die Bremsen, die Kupplung und alle anderen wichtigen Bedienelemente und Bauteile nicht beschädigt 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.



ACHTUNG

- Das Fahrzeug so parken, dass es nicht leicht von anderen 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.
- Da der Motor und die Auspuffanlage sehr heiß werden können, das Motorrad an Orten parken, wo es Fußgänger oder Kinder nicht leicht berühren können.

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 die Straßenoberfläche prüfen und die Geschwindigkeit entsprechend anpassen.
- Bei Regen und besonders bei Pfützen 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 die Sicherheitsabstände zu 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 geraden 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 die Sicherheitsabstände 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 o. ä. zum Befestigen von Gepäck verwenden, sondern nur die für diesen Motorradtyp zugelassenen und passenden Taschen/Koffer.
- Die maximal transportierbare Last (Fahrer, Beifahrer und Gepäck) darf nicht mehr als 227 kg (500.44 lb.) betragen. Keinesfalls darf das Gewicht des Gepäcks 10 kg (22.04 lb.) überschreiten.

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 in einem anderen geschlossenen Ort starten.



ACHTUNG

Das Kohlenmonoxid ist ein giftiges Gas. Das Einatmen kann zur Ohnmacht und zum Tod führen. Alle Bereiche oder Tätigkeiten meiden, in bzw. bei denen man dem Kohlenmonoxid ausgesetzt wird.

IDENTIFIKATIONS DATEN DES MOTORRADS

Die Identifizierungsnummer des Motors ist am unteren linken Motorgehäuse eingepreßt, die Seriennummer des Motorrads hingegen am Lenkkopf des Fahrgestells. Die **Fahrgestellnummer** sollte in die vorliegende Bedienungs- und Wartungsanleitung eingetragen werden. Sie muss bei Ersatzteilbestellungen oder bei Anfragen nach Informationen immer mit angegeben werden.

- Internationale Herstellernummer
- Modelltyp
 - „B201AA“ - Variante RS
 - „B201AB“ - Variante SM
- ▲ Modelljahr
 - Für Fahrgestell: MODEL YEAR
 - Für Motor: PRODUCTION YEAR
- ◆ Montagewerk
- ◆ Fortlaufende Nummer

IDENTIFIKATIONSNUMMER DES FAHRZEUGS

Die Seriennummer (1) besteht aus 17 Zeichen und befindet sich rechts am Lenkkopf.

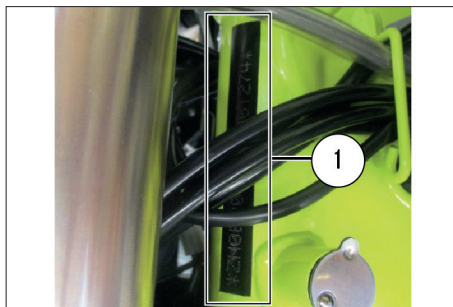
IDENTIFIKATIONSNUMMER DES MOTORS

Die Seriennummer (2) befindet sich im unteren linken Teil des Motors.

FAHRGESTELLNUMMER

Z N O B 2 0 1 X X L V 0 0 0 0 0 1

■ ● ▲ ◆ ▼

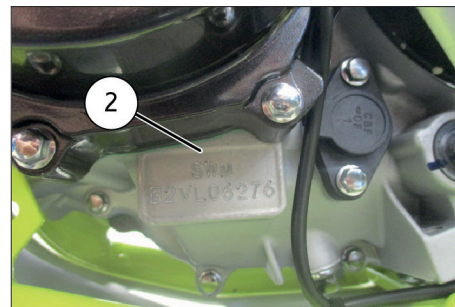


1. Fahrgestellnummer (Rahmennummer)

MOTORNUMMER

B 2 V L 0 0 0 0 1

▲ ◆



2. Motornummer

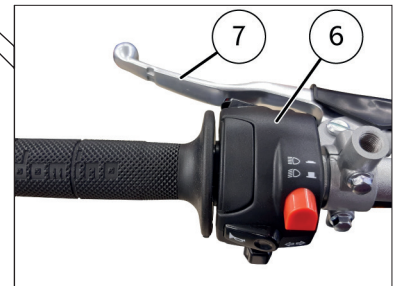
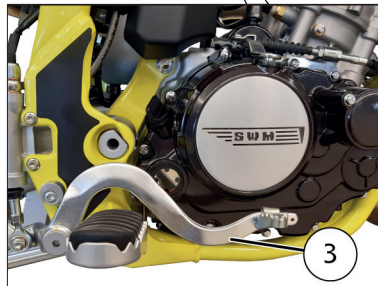
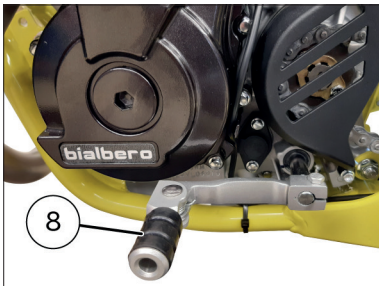
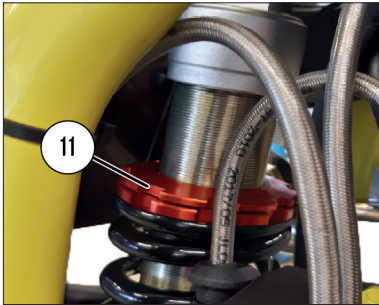
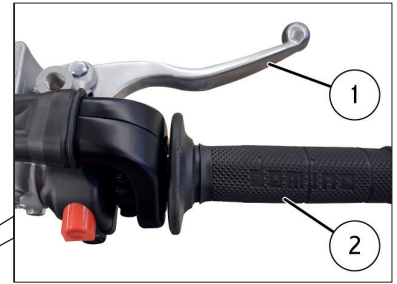
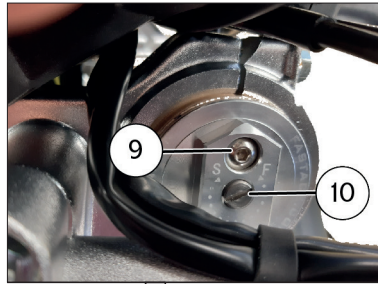
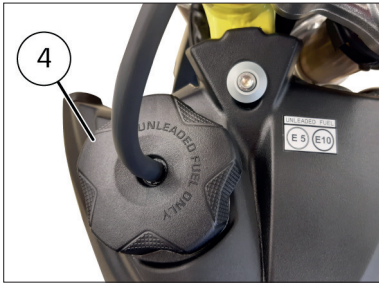
ANORDNUNG DER BEDIENELEMENTE

1. Vorderradbremshebel.
2. Gasgriff.
3. Bremshebel kombiniertes Bremssystem.
4. Tankdeckel.
5. Rechte Umschaltereinheit
(elektrischer Motoranlass).
6. Linke Umschaltereinheit.
7. Kupplungshebel.
8. Schaltpedal.
9. Entlüftungsschraube für Gabelholm.
10. Gabeleinstellung in der Zugstufe.
11. Vorspannungseinstellung der Stoßdämpferfeder

SCHLÜSSEL

Mit dem Motorrad werden zwei Schlüssel (davon ein Reserveschlüssel) geliefert, die wie folgt verwendet werden:

- a. im Zündschalter;
- b. im Lenkerschloss.



TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Typ	Einzylinder 4-Takt
Kühlung	flüssigkeitsgekühlt, mit Elektrolüfterrad
Wasserkühler	2
Bohrung	58 mm
Hub	47,2 mm
Hubraum	124,7 cm ³
Verdichtungsverhältnis	12,8:1
Anlass	elektrisch

VENTILSTEUERUNG

Typ	zwei oberliegende Nockenwellen, 4 Ventile
Einlass	0,05 ÷ 0,10 mm
Auslass	0,15 ÷ 0,20 mm

SCHMIERUNG

Typ	mit Trockengehäuse mit Kreiskolbenpumpe und Filtereinsatz
-----	---

ZÜNDUNG

Typ	Elektronisch mit induktiver Entladung und digital gesteuerter variabler Zündvorstellung
Typ Zündkerze	NGK CR 8E
Abstand Zündkerzen- Elektroden	0,8 mm

KRAFTSTOFFVERSORGUNG

Typ	mit elektronischer Einspritzung
Drosselklappengehäuse	ø 32 mm

PRIMÄRÜBERSETZUNG

Motorritzel	Z 20
Zahnkranz Kupplung	Z 67
Übersetzungsverhältnis	3,35

KUPLUNG

Typ	Mehrscheiben- Ölbadkupplung mit mechanischer Betätigung
Anzahl der Belagscheiben	5
Anzahl der Stahlscheiben	4

SCHALTGETRIEBE

Typ	mit stets greifenden Zahnradern
Gänge	6
Übersetzungsverhältnisse	
1. Gang	2,833 (34/12)
2. Gang	2,066 (31/15)
3. Gang	1,555 (28/18)
4. Gang	1,238 (26/21)
5. Gang	1,045 (23/22)
6. Gang	0,916 (22/24)

SEKUNDÄRANTRIEB

Getriebe-Ausgangsritzel	RS / SM: Z 14
Kettenblatt	RS: Z 58 SM: Z 54
Übersetzungsverhältnis	RS: 4,142 SM: 3,857

ANTRIEBSKETTE

Marke und Typ	„REGINA“ 126RSHB-12.7
---------------	-----------------------

RAHMEN

Typ	Einzelträgerahmen, doppelter Unterzug, aus hochfesten Stahlrohren; Heckrahmen aus Aluminium
-----	--

VORDERE RADFEDERUNG

Typ	Hydraulischen Teleskopgabel mit Upside-Down-Holmen und vorversetzter Anschwenkachse; Holme mit ø 41 mm und Zugstufeneinstellung
Federweg auf Beinachse	250 mm

HINTERE RADFEDERUNG

Typ	progressiv „SOFT DAMP“ mit hydraulischen Monostoßdämpfer
Radfederweg	250 mm

VORDERRADBREMSE

Typ	mit fester Bremsscheibe RS: Ø 260 mm SM: Ø 300 mm
mit hydraulischer Betätigung und Schwimmsattel	

HINTERRADBREMSE

Typ	mit fester Bremsscheibe Ø 220 mm
mit hydraulischer Betätigung und Schwimmsattel	

BEREIFUNG

Vorne (Typ: MICHELIN)	RS: 80/90-21" K774F SM: 110/70-17"
--------------------------	---------------------------------------

Hinten (Typ: MICHELIN)	RS: 110/80-18" K774 SM: 140/70-17"
---------------------------	---------------------------------------

Reifendruck bei kalten Reifen RS:

Vorne	
Nur Fahrer	1,2 kg/cm ²
Fahrer und Beifahrer	1,5 kg/cm ²

Hinten	
Nur Fahrer	1,5 kg/cm ²
Fahrer und Beifahrer	1,8 kg/cm ²

Reifendruck bei kalten Reifen SM:

Vorne	
Nur Fahrer	1,8 kg/cm ²
Fahrer und Beifahrer	2,0 kg/cm ²
Hinten	
Nur Fahrer	2,0 kg/cm ²
Fahrer und Beifahrer	2,2 kg/cm ²

FELGEN

Vorne	RS: aus Leichtmetalllegierung: 1,6 x 21" SM: aus Leichtmetalllegierung: 2,75 x 17"
Hinten	RS: aus Leichtmetalllegierung: 2,15 x 18" SM: aus Leichtmetalllegierung: 4,00 x 17"

ABMESSUNGEN, GEWICHT, FÜLLMENGEN

Achsabstand	RS: 1465 mm SM: 1500 mm
Gesamtlänge	RS: 2236 mm SM: 2106 mm
Gesamtbreite	RS / SM: 820 mm
Gesamthöhe	RS: 1230 mm SM: 1165 mm
Sitzbankhöhe	RS: 950 mm SM: 914 mm
Bodenhöhe	RS: 320 mm SM: 275 mm
Trockengewicht	RS: 117 kg SM: 120 kg
Fassungsvermögen Kraftstofftank	7,2 l
Fassungsvermögen Kühlkreislauf	1,1 ÷ 1,3 l
Öl im Kurbelgehäuse	
Motoröl- und Filterwechsel (Menge)	1,35 l
Ölwechsel (Menge)	1,25 l
Zulassung	EURO 4

SCHMIERMITTEL UND BETRIEBSSTOFFE

Schmieröl für Motor, Getriebe, Primärtrieb	MOTUL 7100 TECHNOSYNTHESE 5W40
Motor Kühlflüssigkeit	MOTUL INUGEL EXPERT
Bremsflüssigkeit	MOTUL DOT 4
Fettschmierung	MOTUL GREASE 100 / CASTROL SPHEEROL
Schmierung der Sekundärtriebwerke	MOTUL CHAIN LUBE
Gabelöl	LINKE SEITE = 32 W (300 ml) RECHTE SEITE = 5 W (450 ml)
Öl hinterer Stoßdämpfer	MOTUL SHOCK OIL FL
Schutzmittel für elektrische Kontakte	MOTUL EZ LUBE

DIGITALINSTRUMENT, KONTROLLAMPEN

Das Motorrad ist mit einem Digitalinstrument ausgestattet, in dem 5 Anzeigelampen verbaut sind, für: Fernlicht, Lichter (einschließlich Displaybeleuchtung), Blinker, Leerlauf und Kraftstoffreserve:

1. BLAUE Kontrolllampe „Fernlicht“
2. ORANGEFARBENE Kontrolllampe „Motor defekt“
3. GRÜNE Kontrolllampe „Blinker“
4. GRÜNE Kontrolllampe „Leerlauf“
5. ORANGEFARBENE Kontrolllampe „Kraftstoffreserve“

Folgende Funktionen können in der angegebenen Reihenfolge gewählt werden:

1. SPEED / ODO
2. SPEED / H
3. SPEED / UHR
4. SPEED / TRIP 1
5. SPEED / STP 1
6. SPEED / AVS 1
7. SPEED / SPEED MAX
8. SPEED / TRIP 2
9. TRP 2 / UHR
10. SPEED / RPM (numerische Angabe)

Hinweis

- Nach dem Drehen des Zündschlüssels in die Position „ON“ wird am Instrument eine Kontrollphase der Funktionen beginnen. Ist diese Kontrollphase beendet, wird am Instrument die zuletzt eingestellte Funktion angezeigt werden.
- Nach jedem Abschalten des Motors wird auch die Anzeige der Funktionen im Instrument erlöschen.
- Der Übergang von einer Funktion auf die andere und die entsprechende Nullsetzung müssen über die Taste SCROLL (A) erfolgen.

Hinweis

Die auf der senkrechten Anzeigeleiste angezeigte Funktion RPM ist **IMMER** aktiv.



ACHTUNG

Leuchtet während der Fahrt die Kontrolllampe (2) „Störung Motor“ auf, ist dies ein Hinweis auf eine Betriebsstörung des Motors. In diesem Fall muss man sich schnellstmöglich an einen SWM-Vertragshändler wenden.



1. SPEED (kmh oder mph) / ODO / RPM (Abbildung 1)

- SPEED: Fahrzeuggeschwindigkeit- Max. Angabe: 299 kmh oder 299 mph;
- ODO: Gesamt-Kilometeranzeige - Max. Angabe: 99999 km;
- RPM: an der senkrechten Anzeigeleiste angezeigte Motordrehzahl

Zum Umschalten von km auf Meilen oder von Meilen auf km wie folgt vorgehen:

- Die Abbildung 1 aufrufen, den Zündschlüssel in die Position OFF stellen, dann die Taste SCROLL (A) drücken.
- Den Zündschlüssel in die Position ON stellen, das Ende der elektronischen/elektrischen Kontrollen abwarten, dann die Taste SCROLL (A) 3 Sekunden lang gedrückt halten.

Als Bestätigung des erfolgten Umschaltens werden sich die Segmente Miles und mph oder km und kmh aktivieren.

Hinweis

Nach Beendigung des beschriebenen Vorgangs wird der Wert des ODO umgeschaltet und alle anderen Werte werden auf Null gesetzt (der ZÄHLER H bleibt beibehalten).

2. SPEED / H / RPM (Abbildung 2)

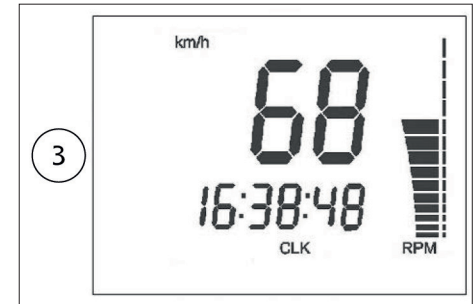
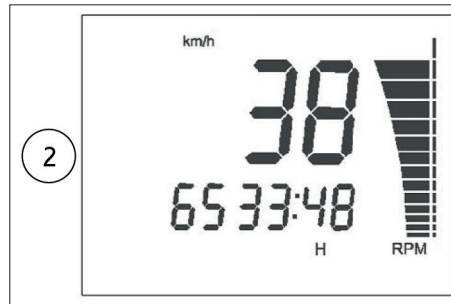
- SPEED: Geschwindigkeit- Max. Angabe: 299 kmh oder 299 mph;
- H: Gibt die Betriebsstunden des Motors an (der Wert wird alle 10 Minuten im Permanentspeicher gespeichert)
- Max. Angabe: 9999:59;
- RPM: an der senkrechten Anzeigeleiste angezeigte Motordrehzahl

3. SPEED / CLOCK / RPM (Abbildung 3)

- SPEED: Geschwindigkeit- Max. Angabe: 299 kmh oder 299 mph;
- CLOCK: Uhr- Angabe von 0:00 bis 23:59:59 (der Wert geht beim Abklemmen der Batterie verloren).

Zum Einstellen der Uhr zunächst länger als 3 Sekunden die Taste SCROLL (A) drücken und so die Stundenanzeige erhöhen. Nach erneuten Loslassen der Taste können nach Ablauf von 3 Sekunden die Minuten erhöht werden;

- RPM: an der senkrechten Anzeigeleiste angezeigte Motordrehzahl



4. SPEED / TRIP 1 / RPM (Abbildung 4)

- SPEED: Geschwindigkeit- max. Angabe: 299 kmh oder 299 mph;
- TRIP 1: Fahrstrecke - max. Angabe: 999, 9 km (der Wert geht beim Abklemmen der Batterie verloren).

Die Nullsetzung von STP 1 umfasst auch die der Daten TRIP 1 und AVS 1.

TRIP 1 ist gleichzeitig mit STP 1 aktiv (siehe Abbildung 5).

- RPM: an der senkrechten Anzeigeleiste angezeigte Motordrehzahl

5. SPEED / STP 1 / RPM (Abbildung 5)

- SPEED: Geschwindigkeit max. Angabe: 299 kmh oder 299 mph;
 - STP 1: Fahrzeit km - mi.
 - Angabe von 0:00 bis 23:59:59 (der Wert geht beim Abklemmen der Batterie verloren).
- Der Zähler STP 1 wird, bei angezeigter Funktion, durch ein länger als 3 Sekunden anhaltendes Drücken auf die Taste SCROLL (A) aktiviert.
- wird länger als 3 Sekunden auf SCROLL (A) gedrückt, wird der Zähler gestartet;
 - wird nur 1 Mal auf SCROLL (A) gedrückt, wird der Zähler gestoppt;
 - wird nur 1 Mal auf SCROLL (A) gedrückt, wird der Zähler auf Null gesetzt;

.....

und so weiter.

Hinweis

Daten STP 1 + Daten TRIP 1 = AVS 1 (siehe Abbildung 6).

- RPM: an der senkrechten Anzeigeleiste angezeigte Motordrehzahl

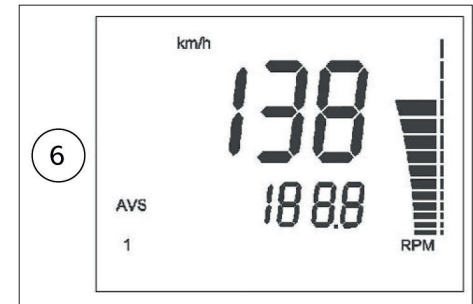
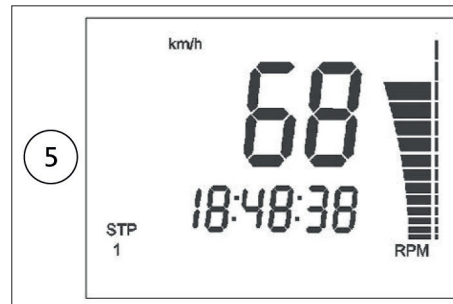
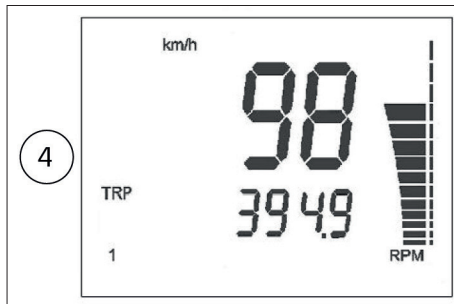
6. SPEED / AVS 1 / RPM (Abbildung 6)

- SPEED: Geschwindigkeit max. Angabe: 299 kmh oder 299 mph;
- AVS 1: ist die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs, die sich aus der Fahrstrecke (TRIP 1) und der Fahrzeit (STP 1) (der Wert geht beim Abklemmen der Batterie verloren) ergibt.

Hinweis

Die Nullsetzung von STP 1 umfasst auch die der Daten TRIP 1 und AVS 1.

- RPM: an der senkrechten Anzeigeleiste angezeigte Motordrehzahl

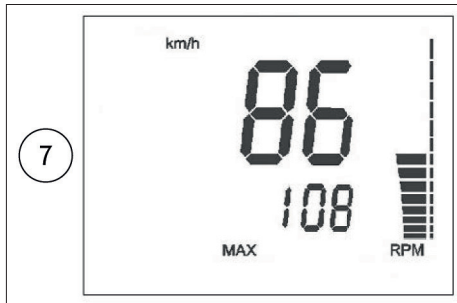


7. SPEED / V MAX / RPM (Abbildung 7)

- SPEED: Geschwindigkeit max. Angabe: 299 kmh oder 299 mph;
- V MAX: gibt die MAX. Geschwindigkeit in kmh oder mph an, die vom Fahrzeug erreicht wird.

Max. Angabe: 299 kmh oder 299 mph. Zum Nullsetzen von V MAX die Taste SCROLL (A) länger als 3 Sekunden drücken;

- RPM: an der senkrechten Anzeigeleiste angezeigte Motordrehzahl

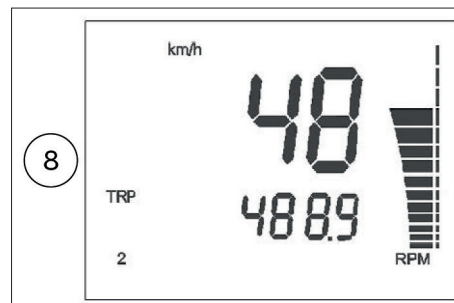


8. SPEED / TRIP 2 / RPM (Abbildung 8)

- SPEED: Geschwindigkeit- max. Angabe: 299 kmh oder 299 mph
- TRIP 2: Fahrstrecke - max. Angabe: 999, 9 km / miles (der Wert geht beim Abklemmen der Batterie verloren).

Zum Nullsetzen von RIP 2, die Taste SCROLL (A) drücken länger als 3 Sekunden drücken;

- RPM: an der senkrechten Anzeigeleiste angezeigte Motordrehzahl



9. TRP 2 / CLOCK / RPM (Abbildung 9)

- TRIP 2: Fahrstrecke - max. Angabe: 999, 9 km / miles (der Wert geht beim Abklemmen der Batterie verloren).

Zum Nullsetzen von TRIP 2 die Taste SCROLL (A) länger als 3 Sekunden drücken;

- CLOCK: Uhr- Angabe von 0:00 bis 23:59:59 (der Wert geht beim Abklemmen der Batterie verloren).

Zum Einstellen der Uhr zunächst länger als 3 Sekunden die Taste SCROLL (A) drücken und so die Stundenanzeige erhöhen. Nach erneuten Loslassen der Taste können nach Ablauf von 3 Sekunden die Minuten erhöht werden;

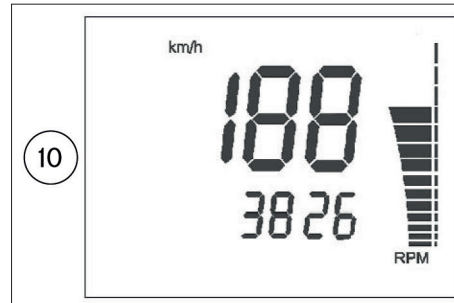
- RPM: an der senkrechten Anzeigeleiste angezeigte Motordrehzahl



10. SPEED /RPM (Numerische Angabe der Motordrehzahl) (Abbildung 10)

- SPEED: Geschwindigkeit- max. Angabe: 299 kmh oder 299 mph;

- RPM: an der senkrechten Anzeigeleiste und der numerischen Anzeige angegebene Motordrehzahl.



STEUERUNGEN

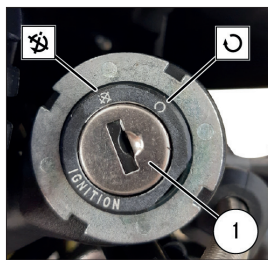
ZÜNDSCHALTER

Der Zündschalter hat zwei Positionen:

- ☺ Position zum Anlassen des Motorrads (Schlüssel nicht abziehbar).
- ☒ Position, in der der Schlüssel abgezogen werden kann.

• **Position für Abziehen des Schlüssels** ☒
Dreht man den Schlüssel auf die Position ☒, werden der Motor und die Lichter ausgeschaltet und der Schlüssel kann aus dem Zündschlüsselblock abgezogen werden.

• **Position zum Anlassen** ☺
Den Schlüssel (1) aus der Position zum Abziehen des Schlüssels im Uhrzeigersinn in die Position ☺ drehen. Die Lichter und das Display leuchten auf und das Motorrad kann angelassen werden.



LENKERSCHLOSS

Das Motorrad ist mit einem Lenkerschloss (1) ausgestattet, das sich rechts am Lenkkopf befindet. Zum Einlegen der Lenkersperre wie folgt vorgehen:

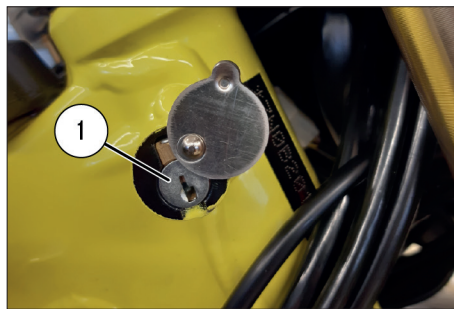
- den Lenker nach links drehen;
- den Schlüssel in das Schloss einstecken und gegen den Uhrzeigersinn drehen;
- ihn nun nach unten drücken und ggf. den Lenker in beide Richtungen drehen;
- den Schlüssel im Uhrzeigersinn drehen und aus dem Schloss abziehen.

Zum Entriegeln der Lenkersperre in umgekehrter Reihenfolge vorgehen.



ACHTUNG

Den Lenker nicht drehen, wenn der Schlüssel im Lenkerschloss steckt, um zu vermeiden, dass er bricht.

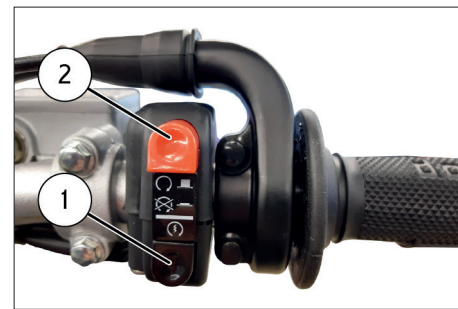


UMSCHALTEINHEITEN AM LENKER

Rechte Seite






An der rechten Umschalteinheit sind folgende Bedienelemente vorhanden:

1. Anlassertaste.
2. NOT-AUS-Schalter für Motorstopp.



Linke Seite

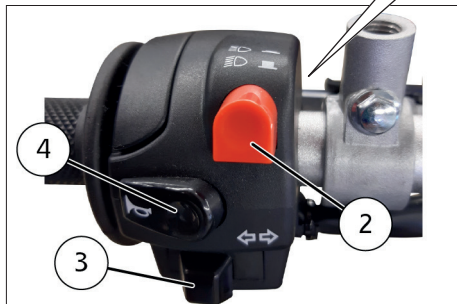
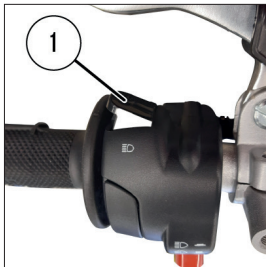
An der linken Umschaltereinheit sind folgende Bedienelemente vorhanden:

1.  Lichthupe (stellt sich automatisch zurück).
2.  Fernlichtschalter.
-  Abblendschalter.
3.  Aktivieren der linken Blinker.
 Aktivieren der rechten Blinker.

Hinweis

Zum Ausschalten der Blinker auf das Bedienelement drücken, nachdem es in die Mitte zurückgesprungen ist.

4.  Hupe.



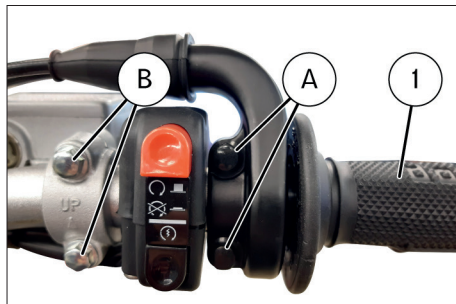
GASGRIFF

Der Gasgriff (1) befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers. Durch Lockern der beiden Befestigungsschrauben kann die Position des Bremshebels am Lenker eingestellt werden.



WARNUNG

Nicht vergessen, die Schrauben (A) nach erfolgtem Einstellen wieder festzuziehen.



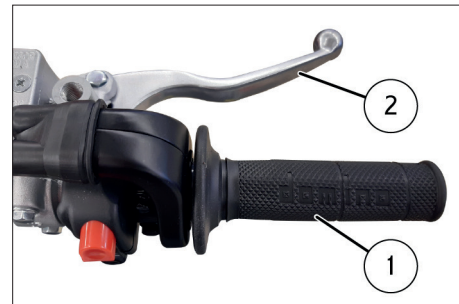
BREMSHEBEL VORDERRADBREMSE

Der Bremshebel (2) befindet sich rechts am Lenker. Durch Lockern der beiden Befestigungsschrauben kann die Position des Bremshebels am Lenker eingestellt werden.



WARNUNG

Nicht vergessen die Schrauben (B) nach erfolgtem Einstellen wieder festzuziehen.

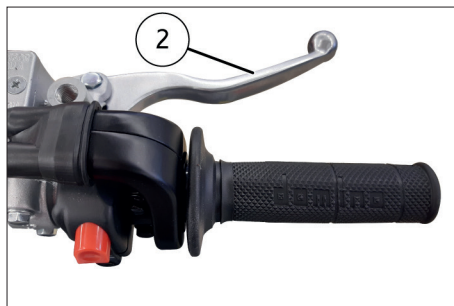


KUPPLUNGSHABEL

Der Kupplungshebel (1) befindet sich auf der linken Seite des Lenkers und ist mit einer Schutz versehen. Die Position der Kupplungssteuerung am Lenker kann durch Lockern der Befestigungsschrauben (A) eingestellt werden.



WARNUNG
Nicht vergessen, die Schrauben (A) nach erfolgtem Einstellen wieder festzuziehen.



BREMSHEBEL KOMBINIERTES BREMSSYSTEM

Das Bremspedal (1) der kombinierten Bremsung befindet sich auf der rechten Seite des Motorrads. Ein Bremslichtschalter aktiviert beim Bremsen das Bremslicht.

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

Der Hebel (1) befindet sich auf der linken Seite des Motors. Der Fahrer muss nach jedem Schaltvorgang das Pedal zurücklassen. 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 geändert werden. Dazu muss die Schraube gelockert, das Schaltpedal abgenommen und in einer neuen Position an der Schaltwelle angebracht werden. Danach die Schraube wieder festziehen.



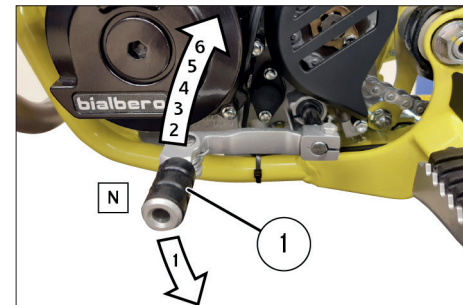
ACHTUNG

Nicht durch Herunterschalten der Gänge abbremsen, wenn mit einer Geschwindigkeit gefahren wird, bei der der Motor beim Schalten in den nächstkleineren Gang „übertourig“ laufen und das Hinterrad seine Haftung verlieren würde.



WARNUNG

Keinen Gangwechsel vornehmen ohne die Kupplung zu ziehen und das Gas wegzunehmen. Der Motor könnte „übertourig“ laufen und beschädigt werden.





BEDIENUNGSANLEITUNG DES MOTORRADS

Hinweis

Wenn Sie noch nicht mit dem Betrieb des Motorrads vertraut sind, müssen vor Fahrbeginn 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 Gassteuerung kontrollieren und ggf. einstellen;
- den Schlüssel im Zündschloss in die Position  drehen. Prüfen, ob sich das Display des Cockpits aufleuchtet und, ob bei eingelegtem Leerlauf die Leerlaufanzeige aktiviert wird;
- das Fernlicht einschalten und prüfen, dass die entsprechende Anzeige aufleuchtet;
- die Blinker betätigen und prüfen, ob die entsprechende Anzeige aufblinkt;
- prüfen, ob das Bremslicht aufleuchtet;
- kontrollieren, dass nach dem Start die Kontrollleuchte  „Motorstörung“ erlischt.

ANLEITUNG FÜR DAS EINFAHREN

Der exklusive Entwurf, die hohe Qualität der verwendeten Materialien sowie die sorgfältige Montage garantieren Ihnen Komfort bereits ab dem ersten Moment. Trotzdem müssen während der ersten 1000 km (621,37 mi) 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 Brems Scheiben 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.

BETRIEBSSTÖRUNGEN

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 „Den Motor starten“ 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 austauschen.

Der Motor springt an, läuft aber unregelmäßig

- Zündkerze verschmutzt oder in schlechtem Zustand: reinigen oder austauschen.
- Falscher Abstand der Zündkerzenelektroden: einstellen.

Die Zündkerze verschmutzt schnell:

- Falsche Zündkerze: austauschen.

Der Motor überhitzt sich

- Verstopfungen im Luftfluss an den Kühlern: reinigen
- Kühlgebläse defekt: den Thermoschalter ersetzen
- Ungenügende Kühlflüssigkeitsmenge: nachfüllen

DE

Der Motor hat eine geringe Leistung

- Luftfilter verschmutzt: Reinigen
- Zu großer Abstand der Zündkerzenelektroden: einstellen
- Falsches Ventilspiel: einstellen
- Unzureichende Verdichtung: die Ursache überprüfen

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 nicht korrekt am Spannungsregler angeschlossen oder im Kurzschluss: ordnungsgemäß anschließen oder ersetzen
- Lichtmaschinenspule defekt: ersetzen
- Rotor entmagnetisiert: ersetzen
- Spannungsregler defekt: ersetzen

Die Batterie überhitzt sich

- Spannungsregler defekt: 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

SEITENSTÄNDER

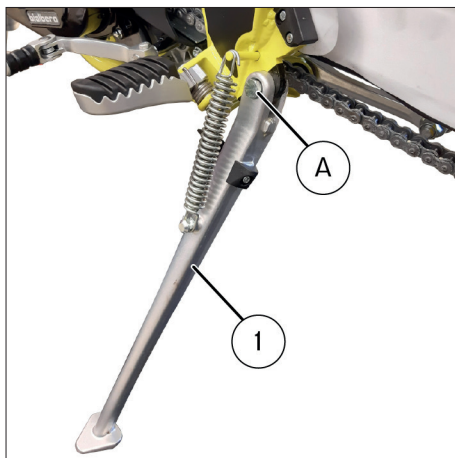
Jedes Motorrad ist mit einem Seitenständer (1) ausgestattet.

Den Seitenständer regelmäßig kontrollieren (siehe „Wartungsplan“). Überprüfen, dass die Federn nicht beschädigt sind und, dass sich der Seitenständer frei bewegen lässt. Sollte der Seitenständer dabei Geräusche abgeben, den Befestigungsbolzen (A) schmieren.



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.



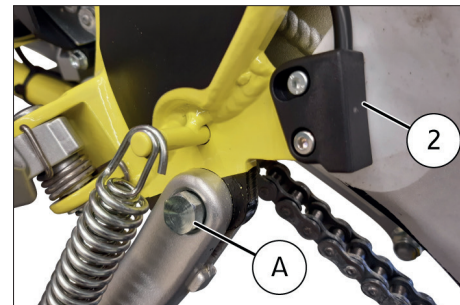
ACHTUNG

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.



ACHTUNG

Am Motorrad befindet sich ein Sicherheitssensor (2), der das Starten im Leerlauf bei ausgeklapptem Ständer ermöglicht. Legt man den Gang bei ausgeklapptem Ständer ein, geht der Motor aus.



TANKEN

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.



ACHTUNG

Den Tank nicht über die untere Begrenzung des Einfüllstutzens füllen. Nach dem Tanken sicherstellen, dass der Tankverschluss (1) wieder richtig geschlossen wurde.



AUF- UND ABSTEIGEN DES FAHRERS UND BEIFAHRERS

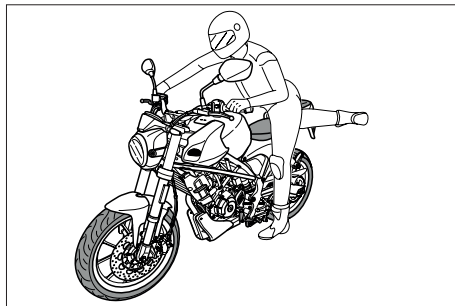
Allgemeine Normen

Die nachstehenden Angaben aufmerksam lesen, da sie wichtige Informationen bezüglich der Sicherheit von Fahrer und Beifahrer und zur Vermeidung von Personen- oder Motorradschäden 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 Beifahrers 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

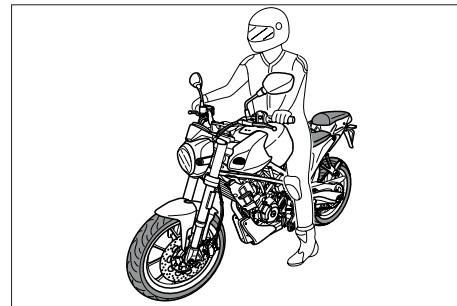
Bei auf dem Seitenständer abgestelltem Motorrad folgendermaßen vorgehen:

- 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 am Boden abstützen, dabei das Fahrzeug gerade halten, ohne mit dem eigenen Gewicht Druck auf den Seitenständer auszuüben.
- den Motor, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, anlassen.
- den Seitenständer mit dem linken Fuß vollständig einklappen.



WARNUNG

Sollte man den Boden nicht mit beiden Füßen erreichen, den rechten Fuß abstellen und den linken zum Abstützen bereithalten.



Aufsteigen des Beifahrers

Der Fahrer steigt zuerst auf, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, ohne den Motor anzulassen.

- Die Fußrasten (1) vom Beifahrer ausklappen lassen.



WARNUNG

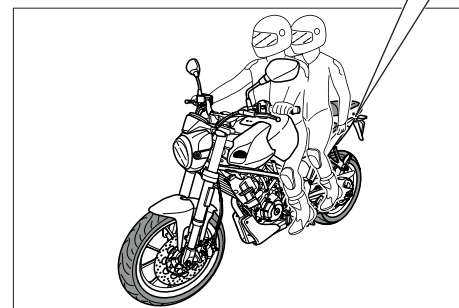
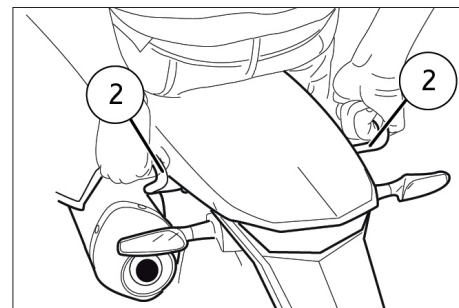
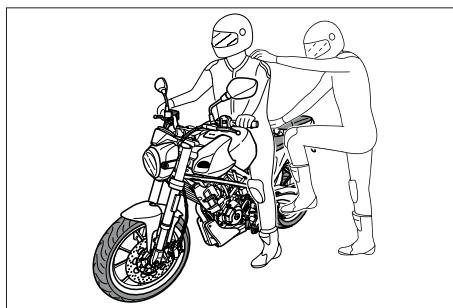
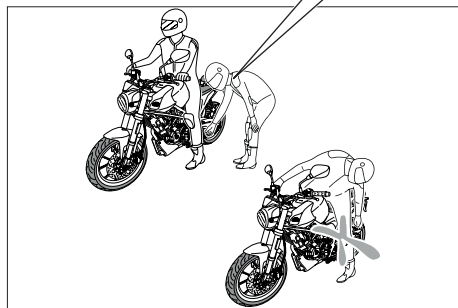
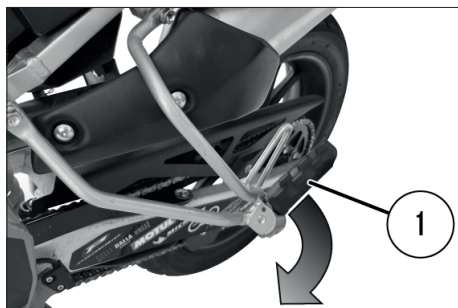
Der Fahrer darf auf keinen Fall aus der Fahrposition heraus die hinteren Fußrasten für den Beifahrer ausklappen oder dies versuchen, da er dadurch das Gleichgewicht verlieren könnte.

- 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.

- Den Motor, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, anlassen.



Absteigen vom Motorrad

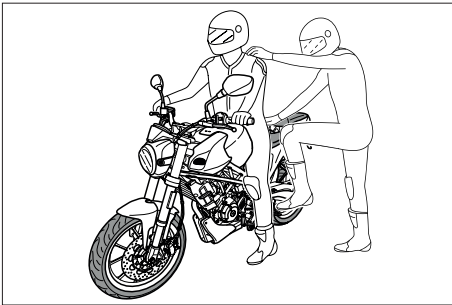
- Das Fahrzeug zum Stehen bringen und den Motor ausschalten.



WARNUNG

Sicherstellen, dass der Bereich, in dem das Fahrzeug geparkt werden soll, einen festen und ebenen Boden aufweist.

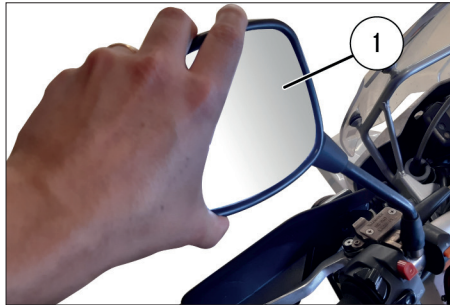
- Beide FüÙe auf den Boden stellen.
- Den Motor, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, ausschalten.
- Den Ständer mit dem linken Fuß vollständig ausklappen.
- Zuerst den Beifahrer über die linke Seite des Fahrzeugs absteigen lassen, wobei dieser den Fuß auf der linken Fußraste abstützt und das 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

- Den Zündschlüssel (1) im Zündschalter auf  drehen (das dabei beim Drehen des Schlüssels zu hörende Summen wird von der Benzinpumpe abgegeben, die das Kraftstoffsystem mit Druck beaufschlagt).
- Den Kupplungshebel (2) ziehen.
- Das Schaltpedal (3) in den Leerlauf stellen und den Kupplungshebel loslassen.
- Kontrollieren, dass sich die Taste (4) in der richtigen Position befindet, dann die Starttaste (5) drücken.

Hinweis

Am Halter des Kupplungshebels ist ein Sicherheitsschalter installiert, der das Starten NUR bei sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder bei eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel ermöglicht.

Bei ausgeklapptem Seitenständer kann das Motorrad nur im Leerlauf gestartet werden.

Hinweis

WICHTIGER HINWIES FÜR DEN KALTSTART BEI NIEDRIGEN TEMPERATUREN

Es wird empfohlen, den Motor kurz im Standgas warmlaufen zu lassen, bis der Motor normal auf die Betätigung des Gasgriffs anspricht.

In dieser Weise wird das Öl in den Umlauf gebracht und wird alle Stellen erreichen, die eine Schmierung erfordern, und die Kühlflüssigkeit wird dann die für den korrekten Motorbetrieb erforderliche Temperatur erreichen.

Ein zu langes Aufwärmen des Motors sollte vermieden werden.



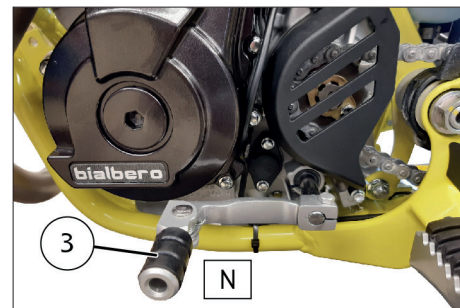
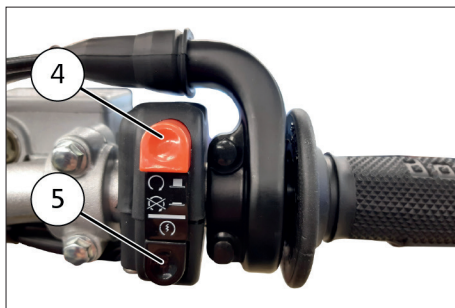
ACHTUNG

Das Auspuffsystem enthält Kohlenmonoxidgas. Den Motor nie in geschlossenen Räumen laufen lassen.



WARNUNG

Den Motor nie gleich nach einem Kaltstart beschleunigen.




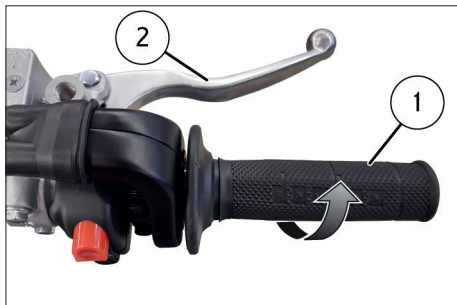
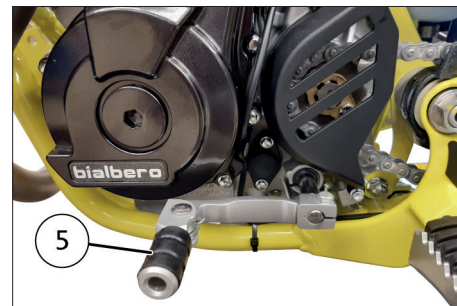
ANHALTEN DES MOTORRADS UND ABSTELLEN DES MOTORS

- 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).

Hinweis

Wird der Hebel (2) gezogen, wird mit der Vorderradbremse gebremst. Bei Drücken des Pedals (3) erhält man eine kombinierte Bremsung, bei der das System die Bremskraft auf die Vorder- und die Hinterradbremse aufteilt.

- Nachdem 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) drücken, um den Motor abzustellen; nach dem Betätigen wieder in die „ausgefahrene“ Position bringen.



ACHTUNG

Unter einigen Bedingungen kann eine unabhängige Betätigung der Vorderrad- und Hinterradbremse nützlich sein. Die Vorderradbremse, insbesondere auf rutschigem Boden, vorsichtig betätigen. Eine falsche Betätigung der Bremsen kann schwere Unfälle verursachen.



ACHTUNG

Ist die Gassteuerung in offener Position blockiert oder liegt eine andere Betriebsstörung vor, aufgrund derer der Motor unkontrolliert dreht, SOFORT die Taste (7) drücken, um den Motor auszuschalten. Anhand der normalen Betätigung der Bremsen und der Lenkung die Kontrolle über das Motorrad beibehalten, während man die Stopp-Taste drückt.



WARTUNG UND REGELMÄSSIGE EINSTELLUNGEN

Unter Befolgung der Angaben in Tabelle im Anhang „A“ dieses Handbuchs, in der die regelmäßigen Wartungsintervalle aufgeführt sind, eine korrekte Wartung vornehmen. Die in der Wartungstabelle angegebenen Intervalle beziehen sich auf eine normale Nutzung, es könnte jedoch notwendig werden, dass diese Eingriffe, je nach klimatischen Bedingungen und individueller Nutzung, häufiger ausgeführt werden müssen.



WARNUNG

Vor allen Wartungsarbeiten kontrollieren, dass man die über die notwendigen Werkzeuge, Komponenten sowie über die erforderlichen technischen Kompetenzen verfügt.

- Den Motor abstellen und das Motorrad auf einem ebenen und festen Untergrund abstellen.
- Warten, bis der Motor, die Schalldämpfer und die Bremscheiben abgekühlt sind.

KONTROLLE DES ÖLSTANDS

Hinweis

Diese Arbeitsschritte bei warmem Motor ausführen.

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.

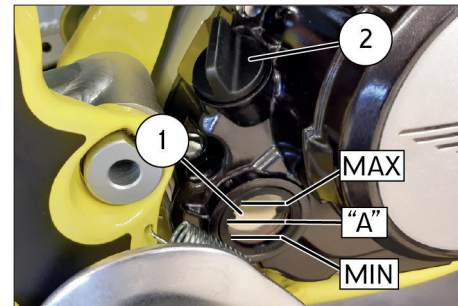
Überprüfen, dass der Füllstand in der Mitte des Schauglases „A“, zwischen dem Mindestfüllstand „MIN“ und dem maximalen Füllstand „MAX“ liegt.

Zum Nachfüllen die Einfülldeckel (2) entfernen.



ACHTUNG

Darauf achten, dass es zu keinem Kontakt mit dem heißen Öl kommt.



MOTORÖLWECHSEL

Hinweis

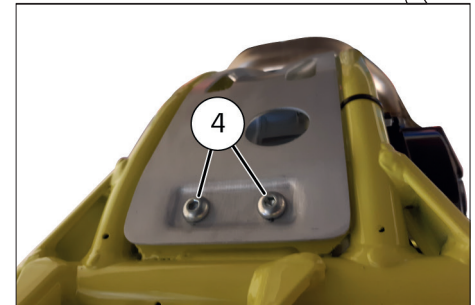
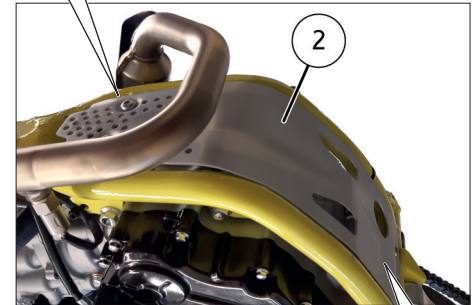
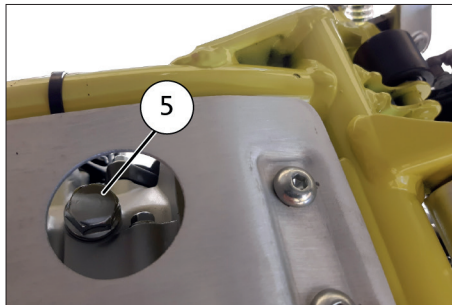
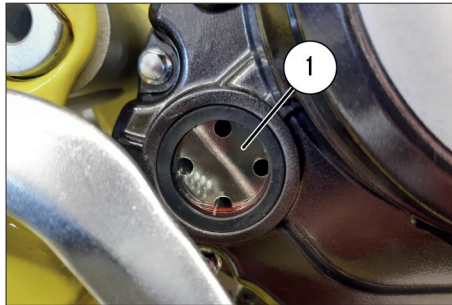
Diese Arbeitsschritte bei warmem Motor ausführen.



ACHTUNG

Darauf achten, dass es zu keinem Kontakt mit dem heißen Öl kommt.

- Den Öleinfülldeckel (1) entfernen.
- Nach dem Lösen der Schrauben (3) und (4) den unteren Schutz (2) entfernen.
- Eine Auffangwanne unter den Motor stellen.
- Die Ölablassschraube (5) entfernen.
- Das Altöl ablassen und den Magnet am Verschluss reinigen.
- Die Ölablassschraube (5) erneut montieren und auf 25 Nm (2,5 kgm, 18,43 ft/lb) spannen, dann den Motorschutz (2) mit den auf 12 Nm (1,2 kgm, 8,85 ft/lb) anzuziehenden Schrauben befestigen.
- Die vorgesehene Ölmenge einfüllen.



ÖLFILTERWECHSEL

Nach dem Ablassen des Öls laut vorstehender Beschreibung, wie folgt vorgehen:

- die beiden Schrauben (1) lösen und den Deckel (2) etwas drehen und dabei entfernen.
- den Ölfilter (3) entfernen.
- überprüfen, dass die Feder (4) sich in ihrem Sitz am Boden der Filteraufnahme befindet.

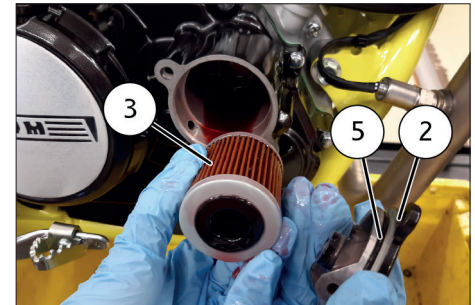
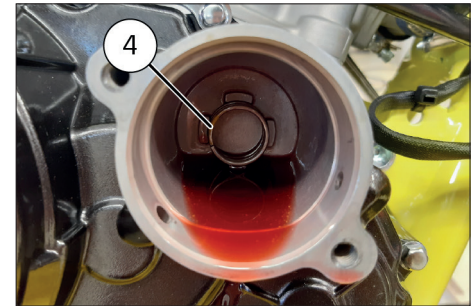
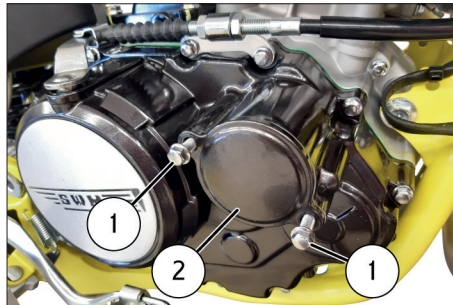
Hinweis

Sollte die Feder (4) aus ihrem Sitz ausgetreten sein, muss die wieder in ihrem Sitz angeordnet werden. Da sie konisch ist, muss dabei der größere Durchmesser so eingefügt werden, dass sie in ihrem Sitz bleibt.

- den Zustand des O-Rings (5) kontrollieren und, sollte er verschlissen sein, ersetzen.
- den Filter (3) wechseln und im Deckel (2) montieren.
- den Deckel (2) mit Filter wieder in der entsprechenden Aufnahme montieren und die Schrauben (1) anziehen (10 Nm, 1,0 kgm, 7,37 ft/lb).

Hinweis

Sicherstellen, dass die Bohrungen im Deckel mit den Kanälen auf der Gehäuseseite übereinstimmen.



KONTROLLE DES FÜLLSTANDS DER MOTORKÜHLFLÜSSIGKEIT

Den Füllstand (1) im rechten Kühler bei kaltem Motor und sich in senkrechter Position befindlichem Motorrad kontrollieren. Die Kühlflüssigkeit muss 10 mm (0,39 in) über den Elementen resultieren. Darüber hinaus darf sie in der Menge 2-3 cm (0,78-1,18 in) vom Boden des Auffangbehälters (2), der vor dem hinteren Stoßdämpfer angeordnet ist, nicht überschreiten.



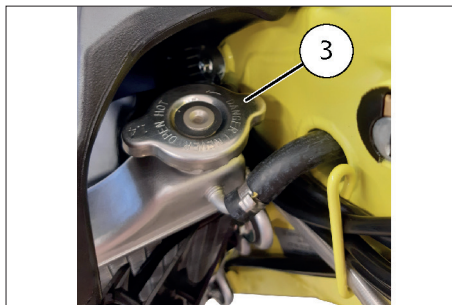
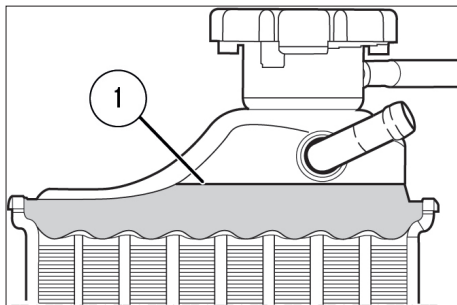
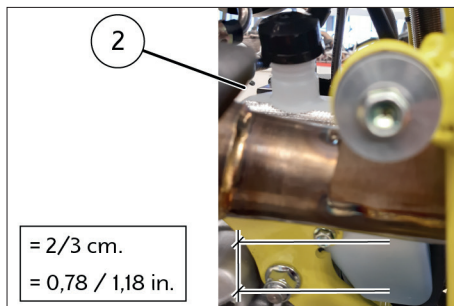
WARNUNG

Bei warmem Motor niemals den Kühlerdeckel (3) abnehmen. Es besteht die Gefahr, dass die Flüssigkeit austritt und Verbrühungen verursacht.

Hinweis

Es könnte sich als schwierig erweisen, die Flüssigkeit von lackierten Oberflächen zu beseitigen. In diesem Fall muss sie mit Wasser abgespült werden.

Der Kühlerdeckel (3) hat zwei Feststellpositionen: in der ersten kann zunächst der im Kühlkreislauf vorhandene Druck abgelassen werden.



EINSTELLEN DES GASZUGS

Um die korrekte Einstellung des Gaszugs zu überprüfen, wie folgt vorgehen:

- die obere Gummihaube (1) verschieben;
- beim Vor- und Zurückschieben des Zugs (2) überprüfen, dass es ein Spiel von ungefähr 2 mm vorhanden ist;
- sollte dies nicht der Fall sein, die Kontermutter (3) lösen und die Einstellschraube (4) entsprechend drehen (durch Lockern verringert sich das Spiel, durch Anzug, erhöht sich das Spiel);
- die Kontermutter (3) wieder festziehen.



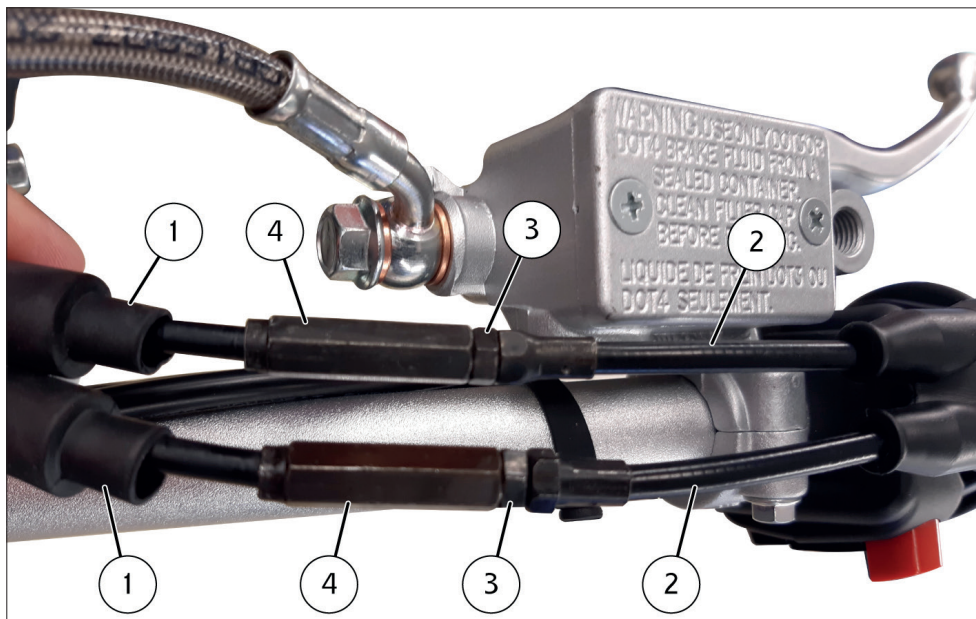
ACHTUNG

Der Einsatz des Motorrads mit beschädigtem Gaszug beeinträchtigt die Fahrsicherheit erheblich.



ACHTUNG

Die Abgase enthalten Kohlenmonoxid. Den Motor nie in geschlossenen Räumen laufen lassen.



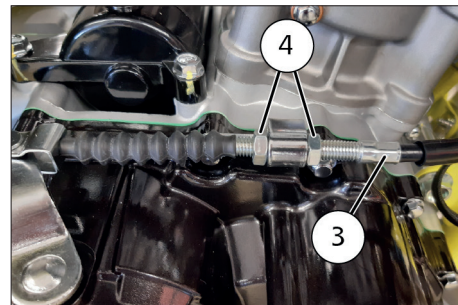
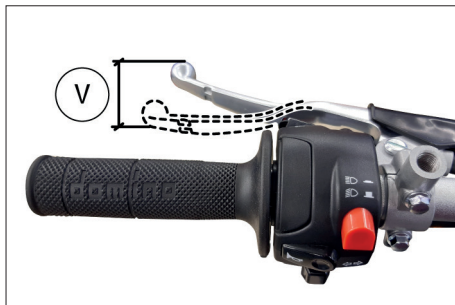
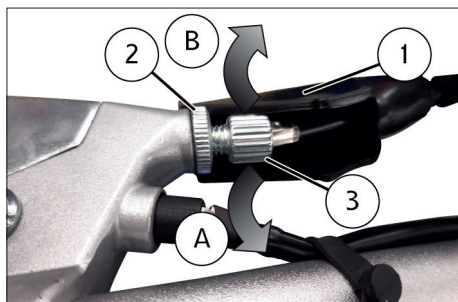
EINSTELLEN DES KUPPLUNGSEBELS

Bei der Einstellung der Kupplung muss die Spannung des Kupplungszugs über die am Hebel angeordnete Reglereinheit reguliert werden.

- Den Gummischutz (1) verschieben.
- Den Feststeller (2) lockern.
- Den Regler (3) betätigen und dabei in Pfeilrichtung (A) drehen, um das Spiel zu verringern oder in die Pfeilrichtung (B), um es zu erhöhen.
- Der Leerhub (V) muss mindestens 10 mm (0.39 in.) betragen, bevor die Kupplung auszukuppeln beginnt.

Der Spanner (3) am rechten Motorbereich bietet eine weitere Einstellmöglichkeit.

- Die Muttern (4) lockern und den Spanner (3) betätigen.
- 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.



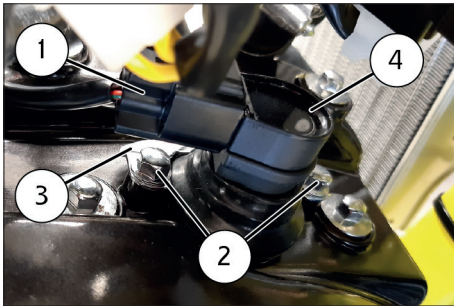
KONTROLLE DER ZÜNDKERZE

Der Abstand zwischen den Elektroden der Zündkerze (2) muss $0,7 \div 0,8$ mm ($0,28 - 0,31$ in.) betragen.

Ein größerer Abstand kann zu Startschwierigkeiten führen und eine Überlastung der Zündspule verursachen.

Ein geringerer Abstand kann Probleme beim Beschleunigen, im Standgas und bei der Leistungsabgabe bei niedrigen Geschwindigkeiten verursachen.

- Den Steckverbinder (1) trennen.
- Die beiden Schrauben (2) lösen, das Klemmplättchen (3) entfernen, dann die Kappe (4) gemeinsam mit der Zündspule entfernen.
- Vor dem Entfernen den sich um den Zündkerzenfuß befindlichen Schmutz beseitigen.



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 ist trocken und hellbraun oder grau.

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

Beim eventuellen Wechsel der Zündkerze diese durch eine mit gleichem thermischem Wirkungsgrad ersetzen.



ACHTUNG

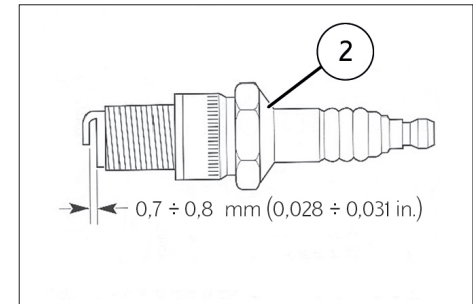
Eine Zündkerze mit zu hohem Wärmegrad kann zu Frühzündungen mit möglichem Motorschäden führen. Eine Zündkerze mit zu niedrigem Wärmegrad kann zu deutlich stärkeren Kohlenablagerungen führen



WARNUNG

Vor der erneuten Montage die Elektroden und das Isolationsteil gründlich mit einer Metallbürste reinigen. Graphithaltiges Fett auf das Gewinde der Zündkerze auftragen, die Zündkerze von Hand bis auf Anschlag einschrauben, dann mit einem Anzugsmoment von $10 \div 12$ Nm ($7,37 \div 8,85$ ft/lb) anziehen. Die Zündkerze lockern, dann erneut mit einem Anzugsmoment von $10 \div 12$ Nm ($7,37 \div 8,85$ ft/lb) anziehen. Eine Zündkerze mit sprödem Isolationsteil oder korrodierten Elektroden muss ersetzt werden.

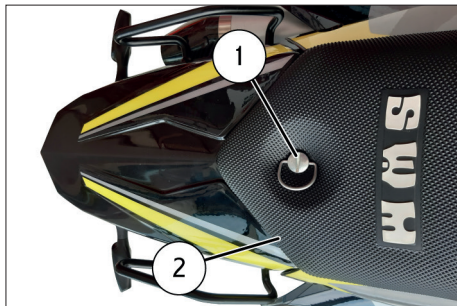
- Die Kappe mit Zündspule (4) wieder auf der Zündkerze montieren.
- Das Klemmplättchen (3) erneut montieren, dann die beiden Schrauben (2) mit 7 Nm ($0,7$ kgm - $5,1$ ft/lb) anziehen.
- Den Steckverbinder (1) wieder anschließen.



ENTFERNEN DER SITZBANK

Um an einige Komponenten zu gelangen, muss die Sitzbank wie folgt abgenommen werden:

- Den Befestigungsstift (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen, um die Sitzbank (2) aus der Einrastung zu lösen.
- Die Sitzbank am hinteren Bereich (3) anheben und aus der Einrastung lösen, indem man sie zum Motorradheck (4) hin zieht.

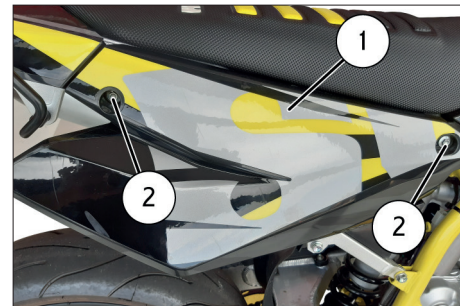


ENTFERNEN DER RECHTEN SEITENABDECKUNG

Unter der rechten Seitenabdeckung (1) sind die Sicherungen und der Luftfilter angeordnet.

Beim Entfernen wie folgt vorgehen:

- Die Sitzbank wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben entfernen.
- Die Schrauben (2) lösen und die Abdeckung (1) entfernen.



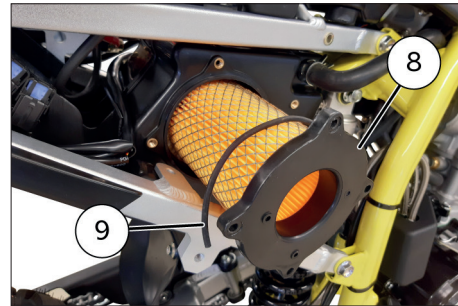
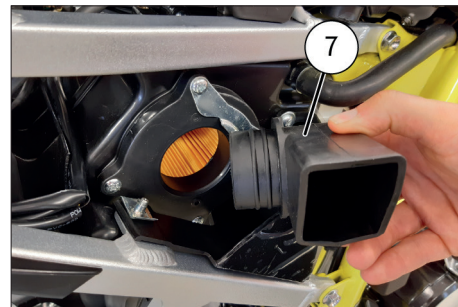
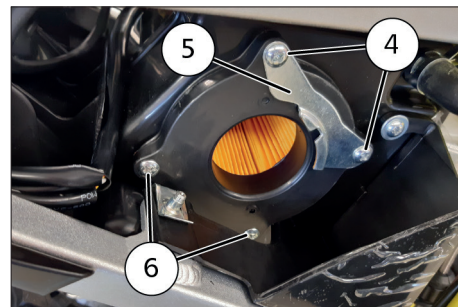
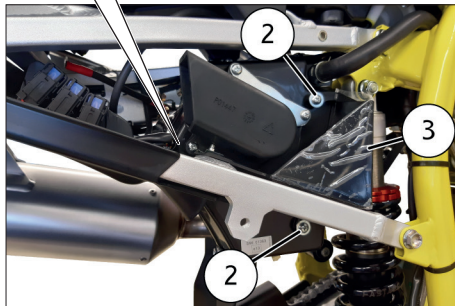
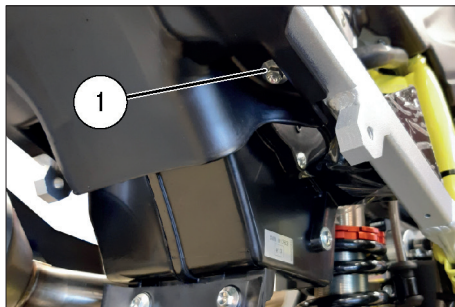
KONTROLLE, REINIGUNG UND/ODER AUSTAUSCH DES LUFTFILTERS

Für den Zugriff auf den Luftfilter wie folgt vorgehen:

- Die Sitzbank und die rechte Seitenabdeckung wie in den entsprechenden Abschnitten beschrieben abnehmen.
- Die Schraube (1) unter dem hinteren Kotflügel lösen.
- Die beiden Schrauben (2) lösen, dann den Schutz (3) abnehmen.
- Die beiden Schrauben (4) lösen, dann das Plättchen (5) entfernen.
- Die beiden Schrauben (6) lösen.
- Die Ansaugmuffe (7) entfernen.
- Den Luftfilter (8) aus dem Filterkasten herausziehen.
- Kontrollieren, dass er nicht verstopft ist, eventuell mit Druckluft von innen nach außen abblasen.
- Ist er zu stark verschmutzt, ersetzen.

Hinweis

Alles in zum Ausbau umgekehrter Abfolge wieder montieren und auf den Zustand der Dichtung (9) achten und bei Verschleiß ersetzen. Auch ihren korrekten Sitz beachten.



SPANNUNGSREGLER

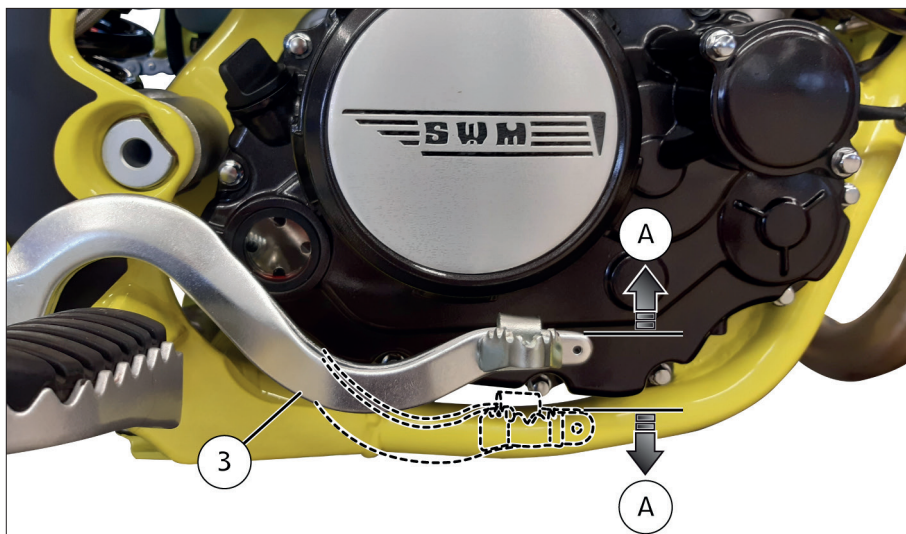
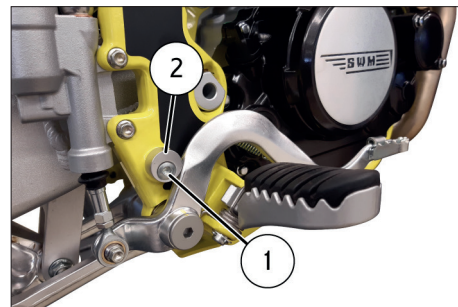
Der Spannungsregler (1) ist vorne an der rechten Seite des Rahmens befestigt.

EINSTELLUNG DER PEDALPOSITION FÜR DIE KOMBINIERTE BREMSUNG

Die Position des Bremspedals für die kombinierte Bremsung zur Fußraste kann den persönlichen Ansprüchen gemäß eingestellt werden.

Ist eine solche Einstellung erforderlich, wie folgt vorgehen:

- die Schraube (1) lockern.
- den Nocken (2) drehen, um die Position des Bremspedals (3) um das gewünschte Maß (A) zu heben oder senken.
- Nach beendeter Einstellung die Schraube (1) wieder anziehen. Nach erfolgter Einstellung muss der Leerhub des Pedals gemäß folgender Anleitung eingestellt werden.



EINSTELLEN DES LEERHUBS DES PEDALS FÜR DIE KOMBINIERTE BREMSUNG

Das Pedal (3) für die kombinierte Bremsung muss einen Leerhub (B) von 5 mm (0.2 in) 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 zu verkleinern;
- nach erfolgter Einstellung die Mutter (4) wieder festziehen.



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.**

FÜLLSTANDKONTROLLE DER BREMSFLÜSSIGKEIT DER VORDERRADBREMSE

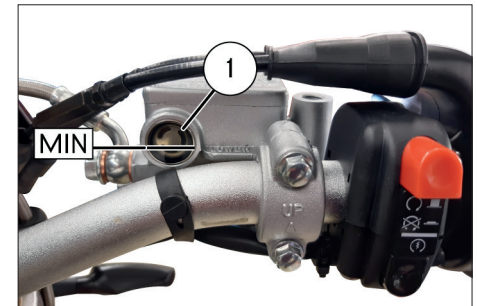
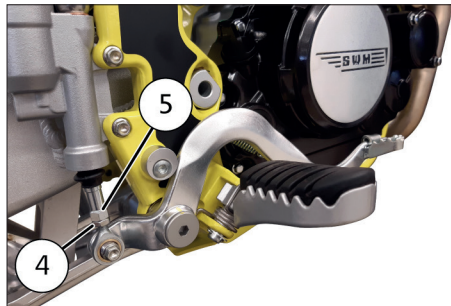
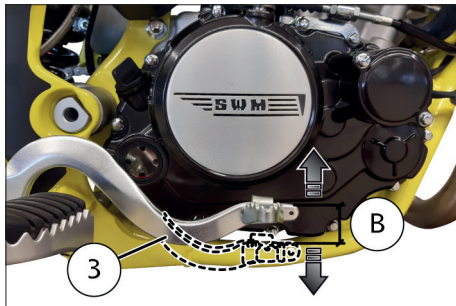
Der Füllstand im Bremsflüssigkeitsbehälter des Bremszylinders darf nie unter den Mindestwert (MIN) sinken, der über das Schauglas (1) hinten am Bremszylinderkörper ersichtlich ist.

Ein eventuelles Sinken des Flüssigkeitsstands kann zum Eindringen von Luft in die Anlage und damit zu einer Verlängerung des Hebelweges führen.



ACHTUNG

Reagiert der Bremshebel zu „weich“, ist Luft in den Leitungen vorhanden oder die Anlage ist defekt. Da es gefährlich ist, das Motorrad unter diesen Bedingungen zu fahren, muss die Bremsanlage sofort von einem SWM-Vertragshändler kontrolliert werden.



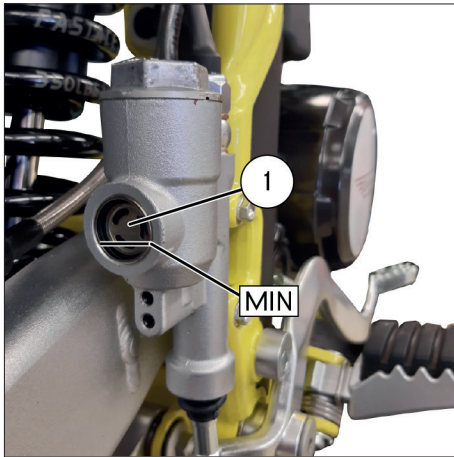
FÜLLSTANDKONTROLLE DER BREMSFLÜSSIGKEIT DER HINTERRADBREMSE

Der Füllstand im Bremsflüssigkeitsbehälter der hinteren Bremspumpe darf nie unter den Mindestfüllstand (MIN) sinken, der über das Schauglas (1) 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.



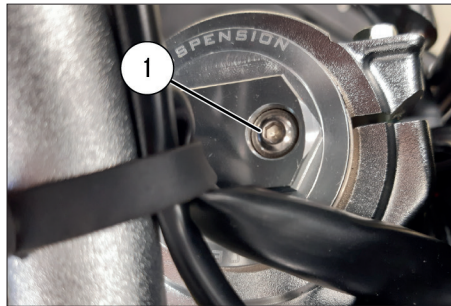
ACHTUNG

Reagiert das Bremspedal zu „weich“, ist Luft in den Leitungen vorhanden oder die Anlage ist defekt. Da es gefährlich ist, das Motorrad unter diesen Bedingungen zu fahren, muss die Bremsanlage sofort bei einem SWM-Vertragshändler kontrolliert werden.



ENTLÜFTEN DER GABELHOLME

Es wird empfohlen, die Gabelholme monatlich zu entlüften. Das Fahrzeug auf den Hauptständer aufbocken, die Gabel vollständig ausfedern lassen, dann das kleine Ventil (1) lockern. Dieses Ventil nach Beendigung des Vorgangs wieder anziehen und dabei auf die Dichtung achten.



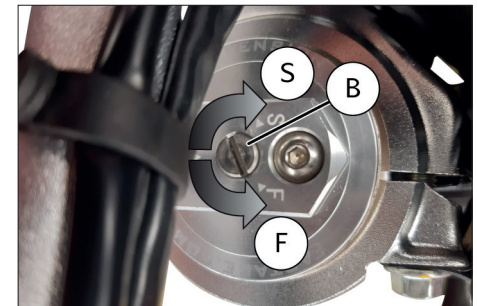
EINSTELLUNG DER VORDERRADFEDERUNG

Bei der vorderen Radfederung kann die Zugstufe eingestellt werden.

Zugstufeneinstellung

- Standard-Einstellung;
- 17 Einrastungen.

Soll die Standard-Einstellung wieder hergestellt werden, die Stellvorrichtung (B) im Uhrzeigersinn bis in die vollständig geschlossene Position drehen. Anschließend um die oben angegebenen Einrastungen zurückdrehen. Für eine weichere Dämpfung das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen „F“; für eine härtere Dämpfung umgekehrt drehen „S“.



EINSTELLEN DES STOßDÄMPFERS

Der hintere Stoßdämpfer muss abhängig vom Gewicht des Fahrers oder Fahrers + Sozius sowie von der Beschaffenheit des Bodens eingestellt werden.

Bei diesem Vorgang wie folgt vorgehen:

- Bei am Boden und senkrecht stehendem Motorrad, den Abstand (A) messen.
- Setzen Sie sich mit der gesamten Ausrüstung und in der normalen Fahrposition auf das Motorrad.
- Ermitteln Sie mit Hilfe einer zweiten Person den so erreichten neuen Abstand (A).
- Der Differenzwert zwischen beiden Messungen entspricht dem „SENKEN“ des Motorradhecks.

Die empfohlene Senkung beträgt 25/30 mm (0,98/1,18 in).

- Um in Abhängigkeit von Ihrem Gewicht den korrekten Wert der Senkung zu erreichen, die Vorspannung der Stoßdämpferfeder laut nebenstehender Beschreibung einstellen.



ACHTUNG

Einstellungen am Stoßdämpfer haben Auswirkungen auf die Stabilität und Wendigkeit des Fahrzeugs. Nach an der Standard-Einstellung vorgenommenen Änderungen muss daher vorsichtig vorgegangen werden. Vor Änderungen sollte daher eine Bezugsmarkierung „A“ angebracht werden.



ACHTUNG

Den Stoßdämpfer niemals zerlegen, da er unter Druck stehendes Gas enthält. Für umfangreichere Eingriffe wenden Sie sich bitte an einen SWM-Vertragshändler.

B: Obere Höhe des hinteren Kotflügels

C: Hinterradachse



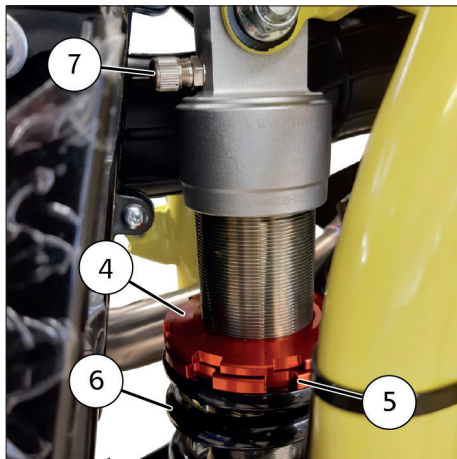
EINSTELLUNG DER VORSPANNUNG STOSSDÄMPFERFEDER

Bei diesem Vorgang wie folgt vorgehen:

- die Sitzbank und die rechte Seitenabdeckung wie in den entsprechenden Abschnitten beschrieben entfernen.
- den Konterring (4) und den Einstelling (5) der Feder (6) reinigen.
- den Konterring mit einem Hakenschlüssel oder einem Aluminium-Schlagdorn lockern.
- den Einstelling in die gewünschte Position drehen.

Hinweis

Um den korrekten Betrieb des Stoßdämpfers zu gewährleisten, kann der Ring (5) maximal um 2 Umdrehungen angezogen werden.



- dDie Einstellung abhängig von Ihrem Gewicht und Fahrstil vornehmen und anschließend den Konterring wieder fest anziehen (Anzugsmoment 50 Nm - 5 kgm - 36,87 Ft/lb).
- die rechte Seitenabdeckung wieder montieren.



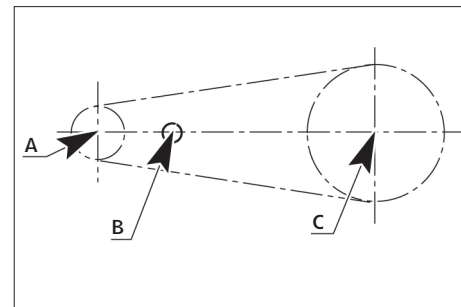
ACHTUNG

Der Stoßdämpfer enthält unter Druck stehenden Stickstoff. Das Ventil (7) NICHT abschrauben, sonst tritt das Gas aus und beeinträchtigt die korrekte Funktionsweise des Stoßdämpfers.

Zum Nachfüllen des Gases im Stoßdämpfer muss man sich an den SWM-Vertragshändler wenden.

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. Zum Einstellen der Kettenspannung muss das Heck des Motorrads nach unten gedrückt werden, sodass wie abgebildet eine Fluchtung der Ritzelachse (A), der Schwingachse (B) und der Hinterradachse erreicht wird, dann das Hinterrad um 3 Umdrehungen weiterdrehen. In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein, auch wenn sie keinen Pfeil bildet.



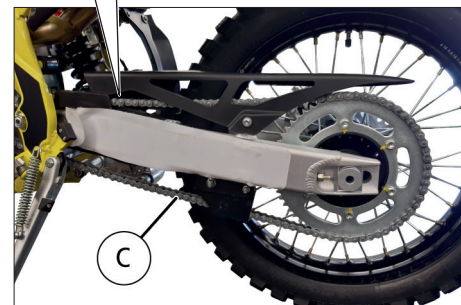
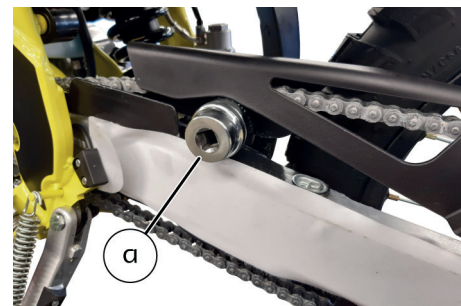
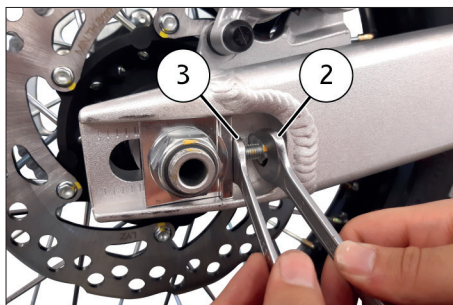
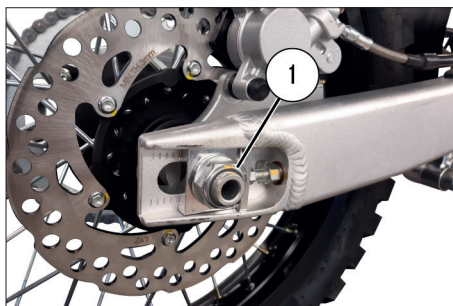
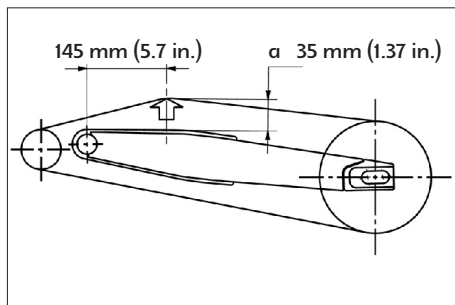
Schnelle Einstellung (Abb. B.)

Am in der Abbildung angegebenen Punkt eine Buchse (a) mit einem Durchmesser von 35 mm (1,37 in.) einsetzen (oder, als Alternative, eine Passscheibe mit gleicher Abmessung) einfügen und überprüfen, ob der untere Kettenzweig (C) dabei als leicht gespannt resultiert.

- Sollte dies nicht der Fall sein, wie folgt vorgehen:
- auf der rechten Seite die Radachsmutter (1) lockern;
 - die Kontermuttern (2) an beiden Kettenspannern lockern und die Schrauben (3) so betätigen, dass der korrekte Spannungswert erreicht wird.
 - Nach erfolgter Einstellung die Kontermuttern (2) mit einem Anzugsmoment von 22 Nm (2,2 kgm 16,22 ft/lb) und die Radachsmutter (1) mit einem Anzugsmoment von 120 Nm (12,0 kgm - 88,50 ft/ lb) anziehen.

Nach dem Einstellen stets die Ausrichtung des Rads kontrollieren und prüfen, dass die Pfeilweite 35 mm (1,37 in) beträgt.

EINSTELLEN DER KETTE (Abb. B)



VERSCHLEISSKONTROLLE AN KETTE/RITZEL/ KETTENBLATT

Den Verschleiß wie folgt kontrollieren:

- die Kette über die Einstellschrauben vollständig spannen;
- 20 Kettenglieder markieren;
- den Abstand „L“ zwischen der Mitte des 1sten und dem 21sten Bolzen messen.

STANDARD	VERSCHLEISSGRENZWERT
241,5 mm (9,50 in)	246 mm (9,68 in)

Das Ritzel auf eventuelle Schäden oder einen Verschleiß hin kontrollieren. Ist das Ritzel wie abgebildet verschlissen, muss es ersetzt werden. Nachdem das Rad abgenommen wurde, muss der Verschleißzustand der Zähne des Kettenblatts überprüft werden.

Die nachstehende Abbildung zeigt das Zahnprofil im normalen sowie im übermäßigen Verschleißzustand. Ist das Kettenblatt zu stark verschlissen, muss es ersetzt werden. Dazu die sechs Schrauben seiner Befestigung an der Nabe lösen.



ACHTUNG

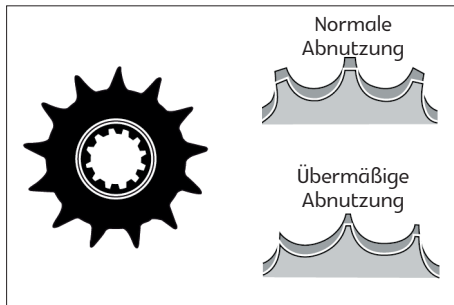
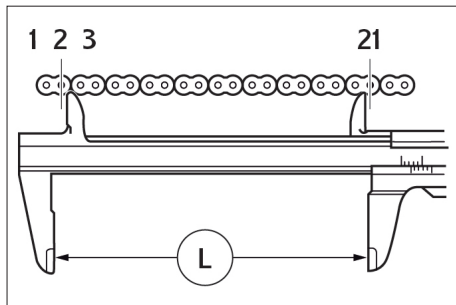
Die Fluchtungsabweichung des Rads verursacht einen anormalen Verschleiß, was zu unsicheren Fahrbedingungen führt.

Hinweis

Beim Fahren in schlammigem und feuchtem Gelände verursachen die Rückstände, die sich auf Kettenblatt, Ritzel und Kette ablagern, eine Erhöhung der Kettenspannung.

Ist die Nutzung des Motorrads unter diesen Bedingungen vorgesehen, die Kette anfänglich weniger stark spannen.

Die Nutzung des Motorrads im schlammigen Gelände erhöht den Verschleiß von Ritzel, Kette und Kettenblatt erheblich.



REINIGEN UND SCHMIEREN DER KETTE

Beim Schmieren der Kette (1) sich an die folgenden Anweisungen halten.



WARNUNG

Niemals Fett zum Schmieren der Kette verwenden. Durch Fett würden sich Staub und Schlamm ansammeln, die wie Schleifmittel wirken und zu einem vorzeitigen Verschleiß der Kette, des Ritzels und des Kettenblatts führen.

Wäsche einer Kette ohne O-Ringe

Unter Verwendung von spezifischen Sprühmitteln für Ketten ohne O-Ringe reinigen. Als Alternative dazu mit Petroleum oder Naphtha reinigen: Verwendet man Benzin oder insbesondere bei Verwendung von Trichloräthylen, muss sie getrocknet und geschmiert werden, um Oxydierungen zu vermeiden.

Schmieren einer Kette ohne O-Ringe

Mit spezifischen Sprühmitteln und unter Anwendung eines Pinsels außen und innen schmieren. Als Alternative kann Motoröl mit Viskosität SAE 80-90 verwendet werden.

Hinweis

Als Alternative können geeignete Schmiermittelsprays verwendet werden.



WARNUNG

Das Kettenschmiermittel darf NICHT mit den Reifen oder der hinteren Bremsscheibe in Berührung kommen.

Kettenführungsrolle, Kettenführung, Kettengleitschiene

Den Verschleiß der o. g. Bestandteile kontrollieren und im erforderlichen Fall ersetzen.



WARNUNG

Die Fluchtung der Kettenführung überprüfen. Ist sie verbogen, kann sie an der Kette schleifen und einen vorzeitigen Verschleiß derselben verursachen. Darüberhinaus könnte die Kette vom Ritzel abgleiten.

- 2 - Kettenspannrolle
- 3 - Kettenführung
- 4 - Kettengleitschiene



ABNAHME DES VORDERRADS

Einen Block oder einen Ständer unter den Motor stellen, sodass das Vorderrad vom Boden angehoben resultiert.

- Die Schraube (1) lösen, ohne sie zu entfernen.
- Die Schrauben (2), mit denen die Radachse (3) an den Halterungen der Gabelholme festgestellt ist, lockern.
- Die Schraube (1) eindrücken, bis die Achse (3) herausragt, dann die Schraube (1) vollständig lösen und die Achse (3) herausziehen.

Hinweis

Bei abgenommenem Rad niemals den Bremshebel betätigen, damit die Bremskolben am Bremssattel nicht austreten. Nach der Abnahme des Rads dieses so ablegen, dass die Bremsscheibe nach oben gerichtet ist.

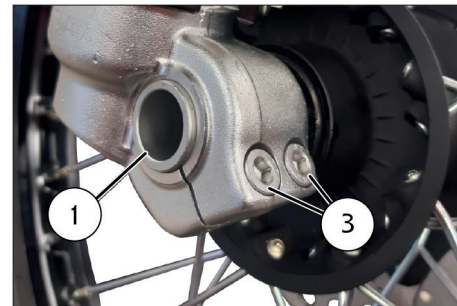
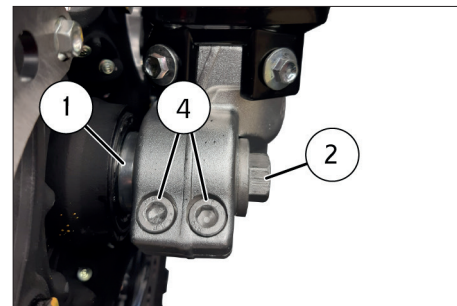
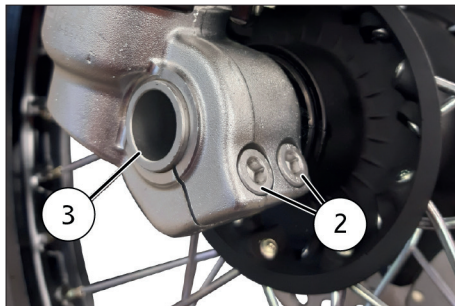
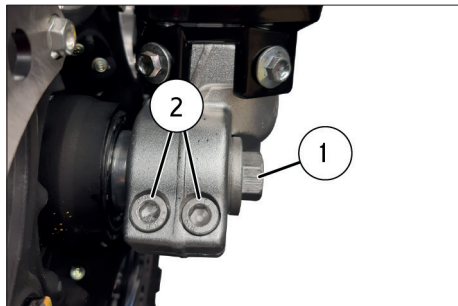
MONTAGE DES VORDERRADS

- Den linken Abstandhalter (D) an der Radnabe montieren.
- Das Rad so zwischen die Gabelholme einfügen, dass sich die Bremsscheibe zwischen den Bremssattel einfügt.
- Die zuvor mit Fett geschmierte Radachse (1) bis auf Anschlag am linken Holm einführen. Beim Ausführen dieses Vorgangs sollte das Rad gedreht werden. Die Schraube (2) auf der linken Seite der Gabel - OHNE sie festzuziehen - einschrauben.

Nun den Lenker mehrmals nach unten drücken und wieder hochziehen (pumpen) bis sichergestellt ist, dass die beiden Gabelholme perfekt untereinander ausgerichtet sind. Wie folgt befestigen: die Schrauben (3) am rechten Holm (20 Nm / 2,04 kgm - 14,75 ft/lb), die Schraube (2) auf der linken Seite (50 Nm / 5,0 kgm - 36,87 ft/lb) und die Schrauben (3) am linken Holm (20 Nm / 2,04 kgm - 14,75 ft/lb).

Hinweis

Nach der erneuten Montage des Rads den Bremshebel soweit betätigen, bis die Bremsbeläge an der Bremsscheibe anliegen.



ABNAHME DES HINTERRADS

Die Mutter (1) von der Radachse (3) abschrauben, dann die Radachse herausziehen. Der Kettenspanner (2) 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.

(Anzugsmoment der Mutter (1) 120 Nm / 12,0 kgm / 88,50 ft./lb.)

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.

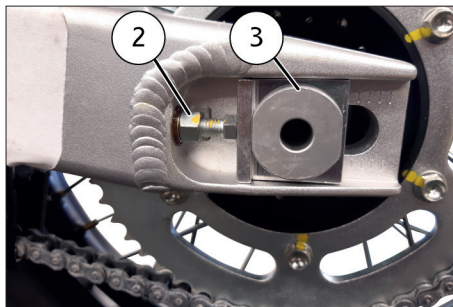
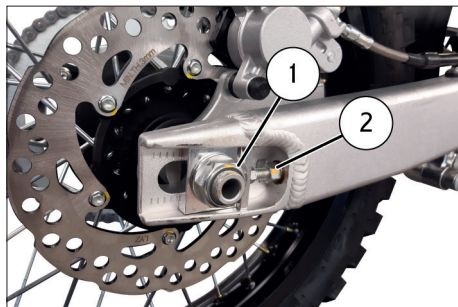
Nach erfolgter Montage des Rads das Bremspedal soweit betätigen, dass die Bremsbeläge an der Bremsscheibe zum Anliegen kommen.

BEREIFUNG

Dafür sorgen, dass die Reifen immer den richtigen Reifendruck aufweisen. Dieser muss den Angaben in der Tabelle „Technische Daten“ entsprechen, die sich am Anfang der Bedienungs- und Wartungsanleitung befindet.

Wechseln Sie den Reifen, wenn er stärker als in der nachstehenden Tabelle angegeben abgenutzt ist.

VORNE	HINTEN
3 mm (0,12 in) (RS); 2 mm (0,08 in) (SM)	3 mm (0,12 in) (RS); 2 mm (0,08 in) (SM)

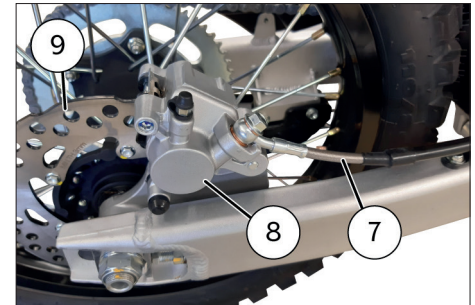
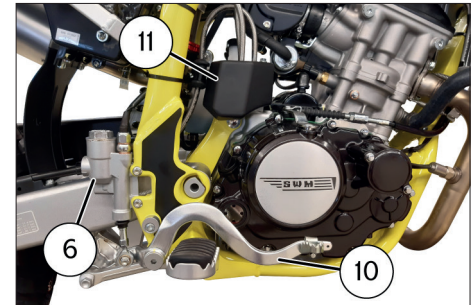
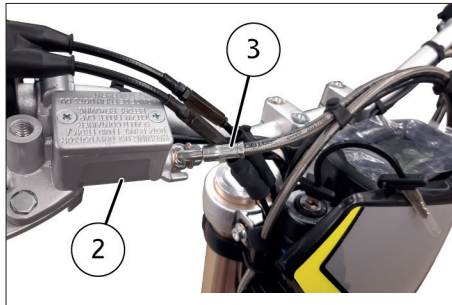


BREMSEN

Die Hauptkomponenten der beiden Anlagen sind: der Bremszylinder mit entsprechendem Hebel (vorne), das Pedal für die kombinierte Bremsung, die Bremsleitung, der Bremsattel und die Bremsscheibe.

VERZEICHNIS:

1. Vorderradbremshel
2. Vorderer Bremszylinder mit Bremsflüssigkeitsbehälter
3. Bremsleitung der Vorderradbremse
4. Vorderer Bremsattel
5. Vordere Bremsscheibe
6. Bremspumpe für kombinierte Bremsung mit Bremsflüssigkeitsbehälter
7. Bremsleitung der Hinterradbremse
8. Hinterer Bremsattel
9. Hintere Bremsscheibe
10. Bremspedal für kombinierte Bremsung
11. Bremskraftverteiler für kombinierte Bremsung



AUSBAU DER BREMSBELÄGE

Vordere Bremsbeläge

- Den Bolzen (1) lösen, dann die Bremsbeläge (2) entfernen.

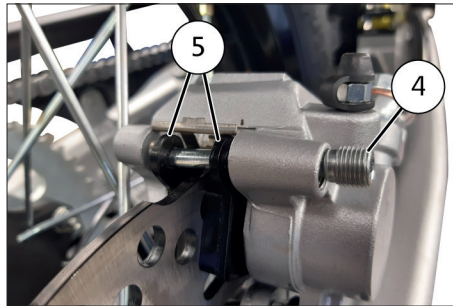
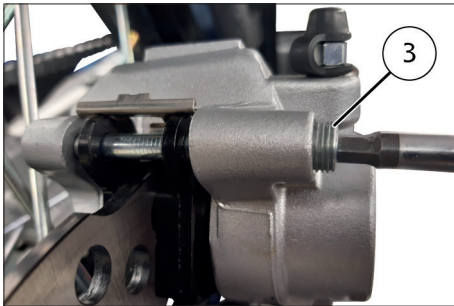
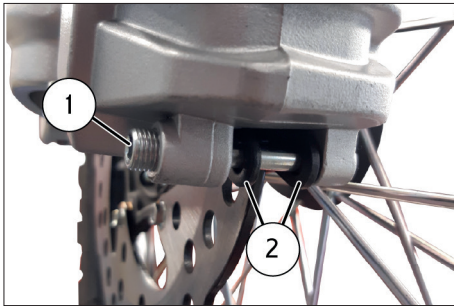
Hintere Bremsbeläge

- Den Verschluss (3) lösen.
- Den Bolzen (4) lösen, dann die Bremsbeläge (5) entfernen.



WARNUNG

Den Bremshebel oder das -pedal nicht betätigen, wenn man die Bremsbeläge entfernt.



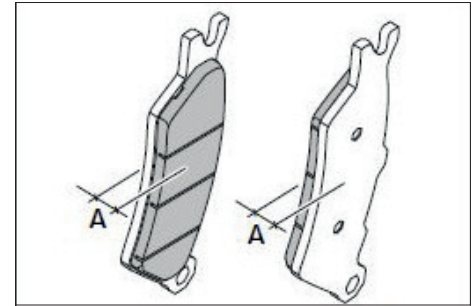
VERSCHLEISS DER BREMSBELÄGE

Den Verschleiß der Bremsbeläge kontrollieren.

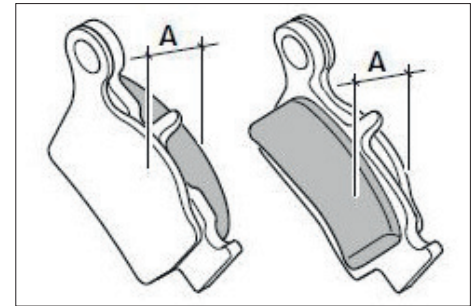
Den Betriebsgrenzwert „A“ einhalten, die in den entsprechenden Abbildungen angegeben ist.

Wird dieser Grenzwert überschritten, müssen die Bremsbeläge paarweise ausgewechselt werden

VORNE: A = 5 mm (0.19 in.)



HINTEN: A = 5,5 mm (0.21 in.)



REINIGEN DER BREMSBELÄGE

Sicherstellen, dass weder an den Bremsbelägen noch an den Bremsscheiben Spuren von Öl oder Bremsflüssigkeit vorhanden sind. Die eventuellen Spuren von Öl oder Bremsflüssigkeit an den Bremsbelägen oder Bremsscheiben mit Alkohol entfernen.

Die Bremsbeläge müssen gewechselt werden, wenn sie nicht zufriedenstellend gereinigt werden können.

MONTAGE DER BREMSBELÄGE

Die Bremsscheiben 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 Bremsscheiben zum Anliegen kommen. Bei der ersten Betätigungsversuch des Bremshebels oder des Bremspedals funktioniert die Bremse noch nicht.

REINIGEN DER BREMSSCHEIBE

Eine schwache Bremswirkung kann durch auf der Bremsscheibe vorhandenes Öl bedingt sein. Auf der Bremsscheibe 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.

Stärke der Bremsscheibe:

BREMSSCHEIBE	STANDARD	BETRIEBSGRENZWERT
Vorne RS	3,5 mm (0,13 in)	3 mm (0,12 in)
Vorne SM	4 mm (0,15 in)	3,5 mm (0,13 in)
Hinten	4 mm (0,15 in)	3,5 mm (0,13 in)



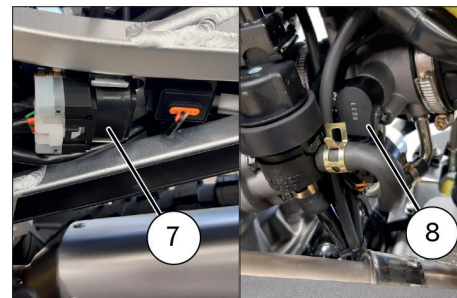
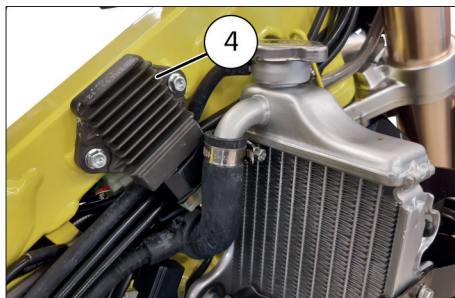
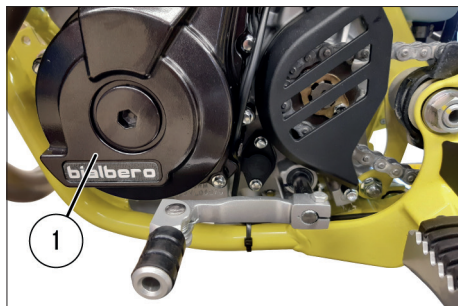
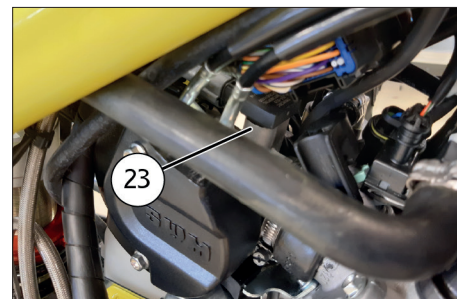
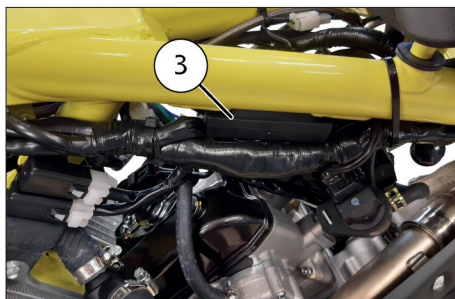
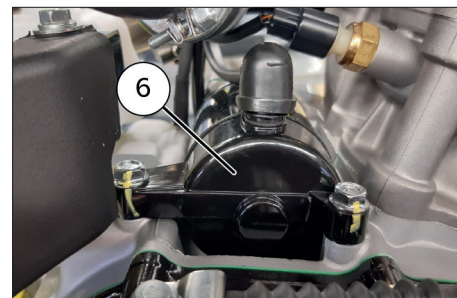
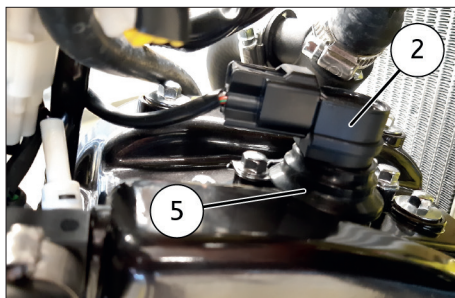
AUSPUFFSCHALLDÄMPFER

Der Schalldämpfer reduziert den Geräuschpegel des Auspuffs, gehört aber auch zur Auspuffanlage, daher wirken sich seine Bedingungen auf die Leistung des Motorrads aus. Eine ausgeprägte Erhöhung des Auspuffschallpegels ist ein Hinweis auf den Verfall des schalldämpfenden Materials auf dem perforierten Rohr im Schalldämpfer.

ANORDNUNG DER ELEKTRISCHEN KOMPONENTEN

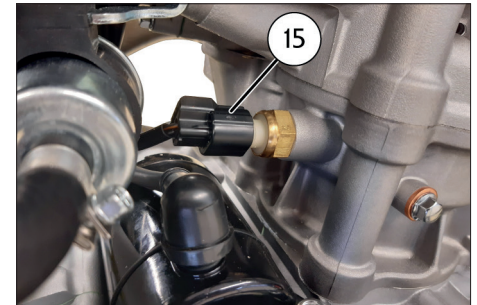
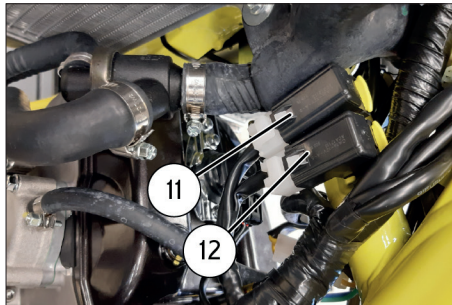
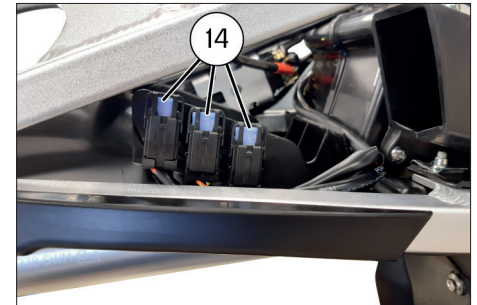
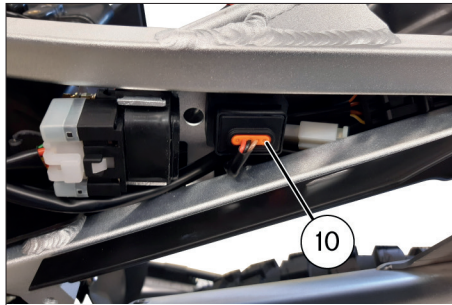
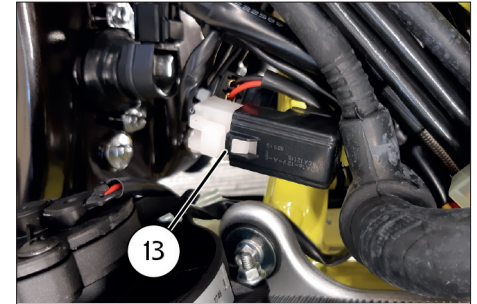
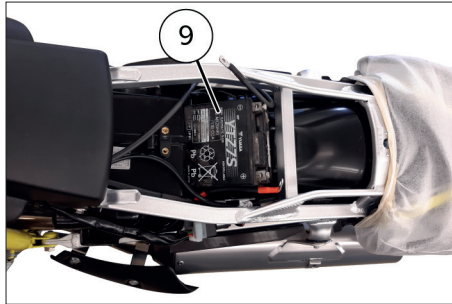
Die Zündanlage besteht aus folgenden Elementen:

- Lichtmaschine (1) unter dem Deckel der linken Gehäusehälfte;
- im Zündkerzenstecker integrierte elektronische Zündspule (2);
- elektronisches Steuergerät (3) unter dem Kraftstofftank;
- Spannungsregler (4) unter dem Kraftstofftank;
- Zündkerze (5) in der Mitte des Zylinderkopfs;
- Anlassmotor (6) hinter dem Motorzylinder;
- Fernanlassschalter (7) auf der linken Seite des Heckrahmens;
- T.P.S.-Sensor (Position der Gassteuerung) (8) am Drosselklappenkörper;
- T MAP-Sensor (23) am Drosselklappenkörper.

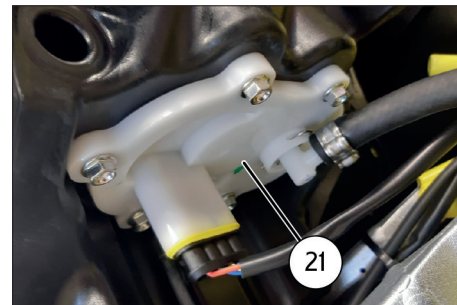
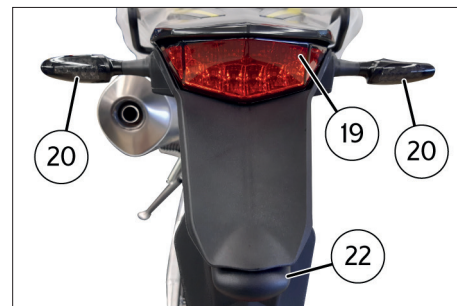
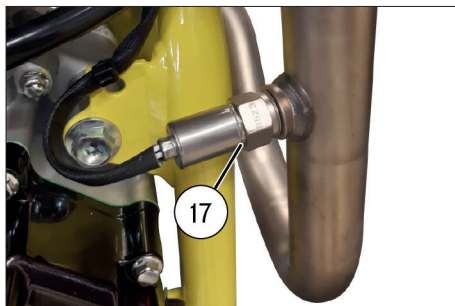


Die elektrische Anlage besteht aus folgenden Elementen:

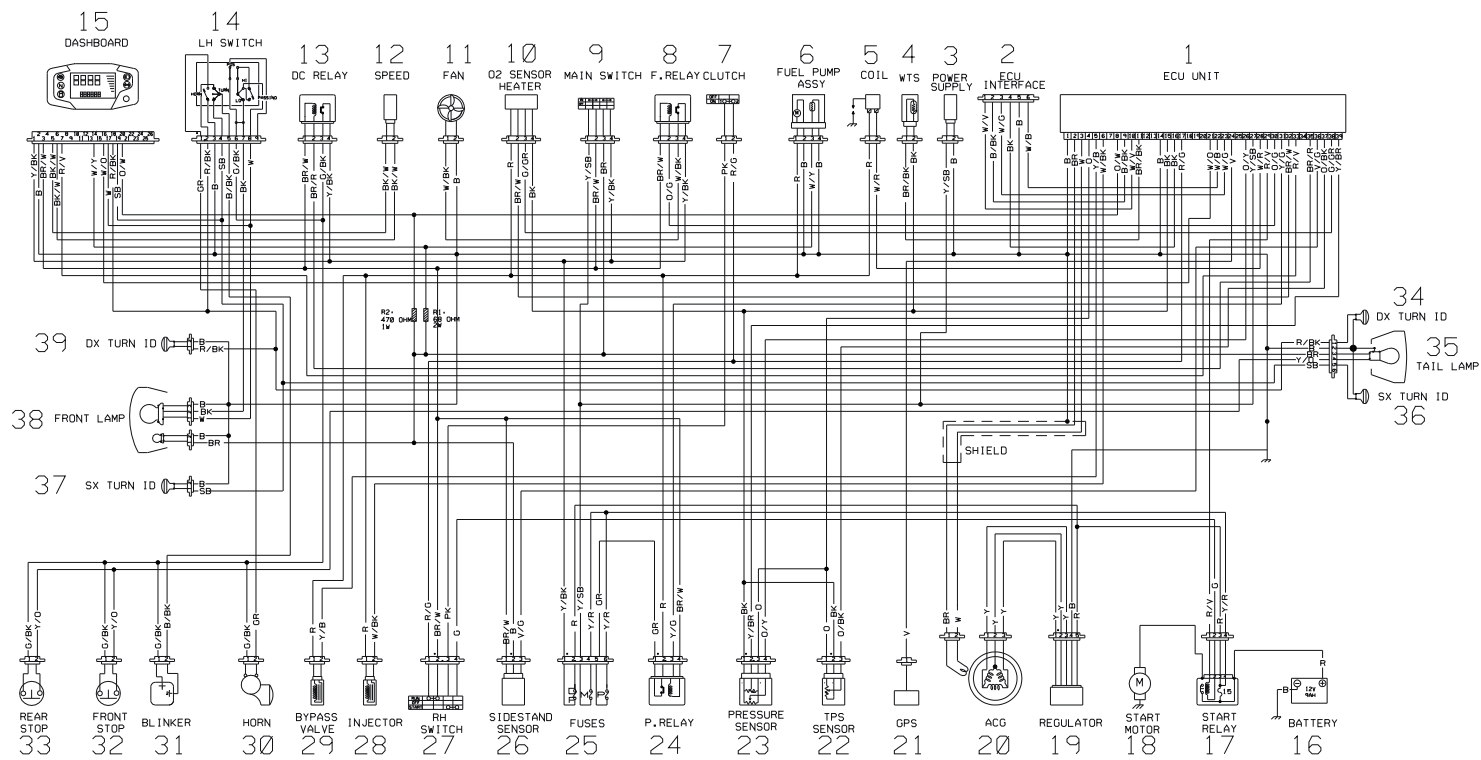
- Batterie 12 V - 6 Ah (9) unter der Sitzbank;
- Blinkerschaltung (10) auf der linken Seite des Heckrahmens;
- Relais im vorderen Teil des Rahmens links unter dem Tank;
- Relais (11) von Blinker, Bremslichter, Abblendlichter, Fernlichter;
- Relais (12) von Einspritzdüse, Lambdasonde, Benzinpumpe, Zündspule;
- Relais (13) des Elektrolüfterrads;
- drei Sicherungen (14) mit 15 A auf der rechten Seite des Heckrahmens;
- Temperatursensor (15) der Kühlflüssigkeit;



- Lambdasonde (17);
- LED-Scheinwerfer (18);
- LED-Rücklicht (19);
- LED-Blinker (20);
- Kraftstoffpumpe (21) im Tank.
- Kennzeichenbeleuchtung (22) mit Glühlampe 12 V 5 W.



SCHALTPLAN



DE

Legende der Kabelfarben

ABKÜRZUNG	FARBE
B	Blau
B/Bk	Blau/Schwarz
Bk	Schwarz
Br	Braun
Br/Bk	Braun/Schwarz
Br/R	Braun/Rot
Br/W	Braun/Weiß
Bk /W	Schwarz/Weiß
G	Grün
G/Bk	Grün/Schwarz
G/Br	Grün/Braun
G/Gr	Grün/Grau
G/R	Grün/Rot
Gr	Grau
Gr/B	Grau/Blau
Gr/Bk	Grau/Schwarz
O	Orange
O/Bk	Orange/Schwarz
O/G	Orange/Grün
O/W	Orange/Weiß
O/Y	Orange/Gelb
Pk	Rosa
R	Rot
R/G	Rot/Grün
R/V	Rot/Violett
R/Bk	Rot/Schwarz
Sb	Hellblau

V	Violett
V/G	Violett/Grün
W	Weiß
W/B	Weiß/Blau
W/Bk	Weiß/Schwarz
W/G	Weiß/Grün
W/O	Weiß/Orange
W/R	Weiß/Rot
W/V	Weiß/Violett
W/Y	Weiß/Gelb
Y	Gelb
Y/Bk	Gelb/Schwarz
Y/Br	Gelb/Braun
Y/G	Gelb/Grün
Y/O	Gelb/Orange
Y/Sb	Gelb/Hellblau
Y/B	Gelb/Blau
Y/R	Gelb/Rot

Zeichenerklärung - Schaltplan

1. Elektronisches Steuergerät
2. Schnittstelle des Steuergeräts
3. Versorgung
4. Kühlfüssigkeitstemperatursensor
5. HS-Spule
6. Kraftstoffpumpe
7. Kupplungsschalter
8. Relais für Elektrolüfterrad
9. Zündschalter

10. Lambdasonde
11. Kühllüfterrad
12. Geschwindigkeitssensor
13. Gleichstrom-Relais
14. Linke Umschaltereinheit
15. Cockpit
16. Batterie
17. Schütz Elektrostarter
18. Anlassmotor
19. Spannungsregler
20. Lichtmaschine
21. Gangsensor
22. Positionssensor Gassteuerung
23. Drucksensor
24. Leistungsrelais
25. Sicherungen
26. Seitenständersensor
27. Rechte Umschaltereinheit
28. Einspritzdüse
29. Bypass-Ventil
30. Hupe
31. Blinkerschaltung
32. Vorderer Bremslichtschalter
33. Hinterer Bremslichtschalter
34. Rechter Blinker hinten
35. Rücklicht
36. Linker Blinker hinten
37. Linker Blinker vorne
38. Scheinwerfer
39. Rechter Blinker vorne

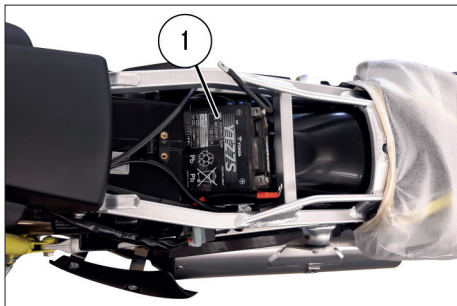
BATTERIE

Die 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 (0,6 A über 8 Stunden bei Batterien mit 12 V-6 Ah).
- Eine Schnellladung wird nur dann empfohlen, wenn dies unbedingt erforderlich ist, da sich die Haltbarkeit der Bleielemente dabei drastisch verkürzt (6 A für 0,5 Stunden bei Batterien mit 12 V-6 Ah).



NACHLADEN DER BATTERIE

Um an die Batterie (1) zu gelangen, wie folgt vorgehen:

- die Sitzbank wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben entfernen;
- zuerst das Minuskabel SCHWARZ oder BLAU, dann das Pluskabel ROT entfernen (beim Einbau zuerst das Pluskabel ROT und dann das Minuskabel SCHWARZ oder BLAU anklemmen);
- 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 oder BLAUE 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 wenig genutzt, muss die Batterie auf jeden Fall, mindestens alle 3 Wochen, mit einem langsamen Ladezyklus geladen werden (0,6 A über 8 Stunden bei Batterien mit 12 V - 6 Ah).



ACHTUNG

Die Batterien erzeugen explosive Gase. Beim Laden oder bei Nutzung der Batterien 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. Die Batterien erzeugen explosive Gase. Beim Laden oder Nutzung der Batterien in geschlossenen Räumen muss daher für ausreichende Belüftung 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.

WECHSEL DER SCHEINWERFERLAMPEN

Beim Scheinwerfer (1) handelt es sich um einen LED-Typ. Bei Funktionsausfall muss die Einheit ersetzt werden.

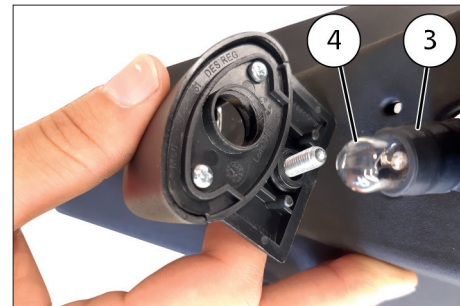
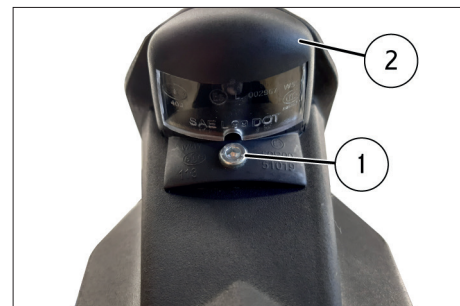
RÜCKLICHT

Beim Rücklicht (1) handelt es sich um einen LED-Typ. Bei Funktionsausfall muss die Einheit ersetzt werden.

AUSTAUSCH DER GLÜHLAMPE DER KENNZEICHENBELEUCHTUNG

- Die Schraube (1) lösen, dann die Kennzeichenbeleuchtung (2) vom Kotflügel nehmen.
- Die Glühlampenfassung (3) mit Glühlampe (4) aus dem Halter ziehen.
- An der Glühlampe (4) ziehen, um sie aus ihrer Fassung zu lösen.

Nach erfolgtem Austausch, wieder in umgekehrter Abfolge montieren.



EINSTELLEN DES SCHEINWERFERS

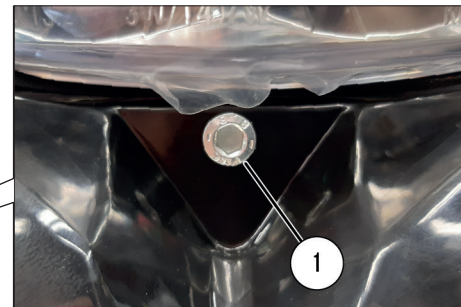
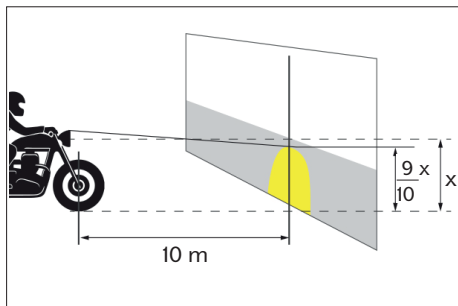
Zur Kontrolle der richtigen Scheinwerferausrichtung das Motorrad mit richtigem Reifendruck und mit einer Person auf der Sitzbank perfekt senkrecht zu seiner Längsachse aufstellen.

In einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einen Schirm aufstellen, eine waagerechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte auf der Längsachse des Fahrzeugs liegende Linie anzeichnen.

Die Kontrolle möglichst im Halbschatten durchführen. Das Fernlicht einschalten, dabei darf die obere Grenzlinie zwischen dem Hell-/Dunkel-Bereich nicht höher als $\frac{9}{10}$ der Bodenhöhe der Scheinwerfermitte liegen.

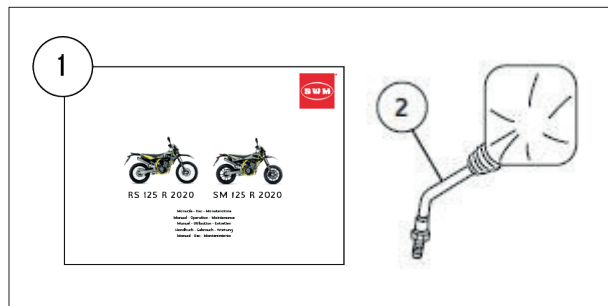
Eine eventuelle Berichtigung der Scheinwerferausrichtung kann wie folgt vorgenommen werden:

- die Einstellschraube (1) betätigen:
- durch Anziehen hebt sich das Lichtbündel;
- durch Lockern senkt sich das Lichtbündel;



AUSSTATTUNG

POS.	ARTIKELNUMMER	BEZEICHNUNG
1	A000P04826	MEHRSPRACHIGE KURZANLEITUNG (1)
2	FA00P01471	RÜCKSPIEGEL RECHTS (2)
	FO00P01471	RÜCKSPIEGEL LINKS (2)



LÄNGERE STILLSTANDZEITEN

Soll das Motorrad für längere Zeit stillgelegt werden, muss es wie folgt vorbereitet werden:

- Das Motorrad vollständig reinigen.
- Den Kraftstoff aus dem Tank ablassen.
- Den Tank mit einem Kraftstoff-/Stabilisator-Gemisch füllen.
- Die Sekundärtriebskette und alle Bowdenzüge schmieren.
- 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.
- Die Batterie ausbauen und sie, wenn möglich, an ein Frischhaltegerät anschließen. Beachten, dass jeder Batterietyp, wenn er nicht an das Fahrzeug angeschlossen ist, einer physiologischen Entladung unterliegt, die irreversibel wird, wenn keine zyklische Nachladung stattfindet.
- Das Fahrzeug abdecken, um es vor Staub und Schmutz zu schützen.

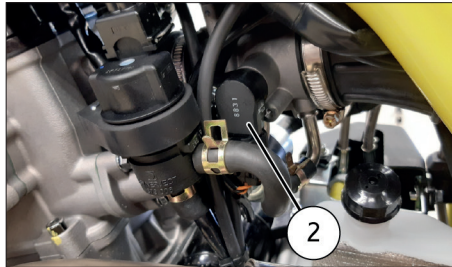
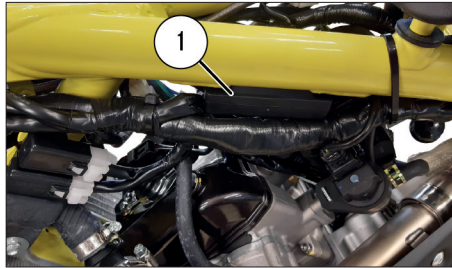


ACHTUNG

Den abgelassenen Kraftstoff nie in der Umwelt entsorgen und den Motor im Freien, also nicht in geschlossenen Räumen, laufen lassen.

Bei der erneuten Inbetriebsetzung des Motorrads wie folgt vorgehen:

- sicherstellen, dass die Zündkerze festgezogen ist;
- den Kraftstofftank füllen;
- den Motor laufen lassen, um das Öl zu erwärmen, anschließend das Öl ablassen;
- Frischöl in das Motorgehäuse 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. hintere Öffnung des Auspuffrohrs;
- b. Ansaugöffnung des Luftfilters;
- c. Kupplungshebel und vorderer Bremshebel, Griffe, Umschaltereinheiten am Lenker;
- d. obere Gabelbrücke, Radlager;
- e. Gestänge der Hinterradfederung.



WARNUNG

Vermeiden, das Motorrad mit Hochdruckwasserstrahlern zu waschen, durch die Wasser die auf elektrische Teile und die Einspritzanlage, insbesondere auf das elektronische Steuergerät (1) und die T.P.S.-Sensoreinheit gelangen könnte. (2).

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 Bremsscheiben nicht schmieren oder waschen, damit die Bremsanlage nicht an Bremsleistung verliert, was eine Unfallgefahr zur Folge hätte. Die Scheibe mit Lösungsmitteln wie z. B. Aceton reinigen.

ARBEITEN DER ÜBERGABEINSPEKTION

BESCHREIBUNG	ARBEITSMASSNAHME	ÜBERGABEINSPEKTION
Motoröl	Füllstandkontrolle	<input type="checkbox"/>
Kühlflüssigkeit	Kontrolle / Herstellen des Füllstands	<input type="checkbox"/>
Kühlanlage	Leckagekontrolle	<input type="checkbox"/>
Elektrölüferräder (*)	Betriebskontrolle	<input type="checkbox"/>
Zündkerzen	Kontrolle / Austausch	<input type="checkbox"/>
Batterieladung	Kontrolle/Nachladen ($\geq 12,5$ V)	<input type="checkbox"/>
Drosselklappenkörper / Vergaser	Kontrolle und Einstellung	<input type="checkbox"/>
Brems- und Kupplungsflüssigkeit	Füllstandkontrolle	<input type="checkbox"/>
Bremsen / Kupplung	Funktionstüchtigkeitskontrolle	<input type="checkbox"/>
Bremsen / Kupplung	Kontrolle des Systems	<input type="checkbox"/>
Gassteuerung	Funktionstüchtigkeitskontrolle	<input type="checkbox"/>
Gassteuerung	Überprüfung/ Einstellung des Spiels	<input type="checkbox"/>
Startersteuerung	Funktionstüchtigkeitskontrolle	<input type="checkbox"/>
Übertragungssysteme und Bowdenzüge	Kontrolle / Einstellung	<input type="checkbox"/>
Antriebskette	Kontrolle / Einstellung	<input type="checkbox"/>
Reifen	Reifendruckkontrolle	<input type="checkbox"/>
Seitenständer	Funktionstüchtigkeitskontrolle	<input type="checkbox"/>
Seitenständerschalter	Funktionstüchtigkeitskontrolle	<input type="checkbox"/>

BESCHREIBUNG	ARBEITSMASSNAHME	ÜBERGABEINSPEKTION
Elektrische Anlage	Funktionstüchtigkeitskontrolle	<input type="checkbox"/>
Instrumente	Funktionstüchtigkeitskontrolle	<input type="checkbox"/>
Lichter / Leuchtanzeigen	Funktionstüchtigkeitskontrolle	<input type="checkbox"/>
Hupe	Funktionstüchtigkeitskontrolle	<input type="checkbox"/>
Scheinwerfer	Funktionstüchtigkeitskontrolle	<input type="checkbox"/>
Zündschalter	Funktionstüchtigkeitskontrolle	<input type="checkbox"/>
Schlösser	Funktionstüchtigkeitskontrolle	<input type="checkbox"/>
Anzug von Schrauben und Muttern	Kontrolle / Anzug	<input type="checkbox"/>
Leitungsschellen	Kontrolle / Anzug	<input type="checkbox"/>
Allgemeine Schmierung	//	<input type="checkbox"/>
Hauptabnahmeprüfung	//	<input type="checkbox"/>

(*) : Nur an einigen Modellen vorhanden

ALPHABETISCHES VERZEICHNIS

A	Seite	D	Seite	I	Seite
ABNAHME DES HINTERRADS	42	DEN MOTOR STARTEN	22	IDENTIFIKATIONSDATEN DES MOTORRADS	5
ABNAHME DES VORDERRADS	41	DIGITALINSTRUMENT, KONTROLLAMPEN	10		
ABSTELLEN DES MOTORS IM NOTFALL	24			K	Seite
ALPHABETISCHES VERZEICHNIS	57	E	Seite	KONTROLLE DER ZÜNDKERZE	30
ANHALTEN DES MOTORRADS UND		EINSTELLEN DER KETTE	37	KONTROLLE DES FÜLLSTANDS DER	
ABSTELLEN DES MOTORS	23	EINSTELLEN DER RÜCKSPIEGEL	21	MOTORKÜHLFLÜSSIGKEIT	27
ANHANG	55	EINSTELLEN DES GASZUGS	28	KONTROLLE DES ÖLSTANDS	24
ANLEITUNG FÜR DAS EINFAHREN	17	EINSTELLEN DES KUPPLUNGSEBELS	29	KONTROLLEN VOR FAHRTANTRITT	17
ANORDNUNG DER BEDIENELEMENTE	6	EINSTELLEN DES LEERHUBS DES PEDALS FÜR		KONTROLLE, REINIGUNG UND/ODER	
ANORDNUNG DER ELEKTRISCHEN KOMPONENTEN	46	DIE KOMBINIERTE BREMSUNG	34	AUSTAUSCH DES LUFTFILTERS	32
ARBEITEN DER ÜBERGABEINSPEKTION	56	EINSTELLEN DES SCHEINWERFERS	53	KUPPLUNGSEBEL	16
AUF- UND ABSTEIGEN DES FAHRERS UND		EINSTELLEN DES STOSSDÄMPFERS	36		
BEIFÄHRERS	19	EINSTELLUNG DER PEDALPOSITION FÜR DIE		L	Seite
AUSBAU DER BREMSBELÄGE	44	KOMBINIERTE BREMSUNG	33	LEGENDE DER KABELFARBEN	50
AUSPUFFSCHALLDÄMPFER	45	EINSTELLUNG DER VORDERRADFEDERUNG	35	LENKERSCHLOSS	14
AUSSTATTUNG	54	EINSTELLUNG DER VORSPANNUNG			
AUSTAUSCH DER GLÜHLAMPE DER		STOSSDÄMPFERFEDER	37	M	Seite
KENNZEICHENBELEUCHTUNG	52	ENTFERNEN DER RECHTEN SEITENABDECKUNG	31	MONTAGE DER BREMSBELÄGE	45
		ENTFERNEN DER SITZBANK	31	MONTAGE DES VORDERRADS	41
		ENTLÜFTEN DER GABELHOLME	35	MOTORÖLWECHSEL	25
B	Seite	F	Seite	N	Seite
BATTERIE	51	FÜLLSTANDKONTROLLE DER		NACHLADEN DER BATTERIE	51
BEDIENUNGSANLEITUNG DES MOTORRADS	17	BREMSFLÜSSIGKEIT DER HINTERRADBREMSE	35		
BEREIFUNG	42	FÜLLSTANDKONTROLLE DER			
BETRIEBSSTÖRUNGEN	17	BREMSFLÜSSIGKEIT DER VORDERRADBREMSE	34		
BREMSEN	43			O	Seite
BREMSHEBEL KOMBINIERTES BREMSYSTEM	16	G	Seite	ÖLFILTERWECHSEL	26
BREMSHEBEL VORDERRADBREMSE	15	GASGRIFF	15		



R	Seite	W	Seite
REINIGEN DER BREMSBELÄGE	45	WARTUNG UND REGELMÄSSIGE EINSTELLUNGEN	24
REINIGEN DER BREMSSCHEIBE	45	WECHSEL DER SCHEINWERFERLAMPEN	52
REINIGEN UND SCHMIEREN DER KETTE	40	WICHTIG	3
RÜCKLICHT	52	WICHTIGE WARNHINWEISE	3
S	Seite	Z	Seite
SCHALTPEDAL	16	ZEICHENERKLÄRUNG - SCHALTPLAN	50
SCHALTPLAN	49	ZÜNDSCHALTER	14
SCHLÜSSEL	6		
SEITENSTÄNDER	18		
SICHERE FAHRT UND SICHERHEIT DES MOTORRADS ..	4		
SPANNUNGSREGLER	33		
STEUERUNGEN	14		
T	Seite		
TANKEN	19		
TECHNISCHE DATEN	8		
U	Seite		
UMSCHALTEINHEITEN AM LENKER	14		
V	Seite		
VERSCHLEISS DER BREMSBELÄGE	44		
VERSCHLEISS DER BREMSSCHEIBE	45		
VERSCHLEISSKONTROLLE AN KETTE/RITZEL/ KETTENBLATT	39		
VORSTELLUNG	3		

ESPAÑOL



SUMARIO	Pág.
PRESENTACIÓN	3
ADVERTENCIAS IMPORTANTES	3
GUÍA SEGURA Y SEGURIDAD DE LA MOTOCICLETA	4
DATOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA	5
UBICACIÓN DE LOS MANDOS	6
DATOS TÉCNICOS	8
INSTRUMENTO DIGITAL, TESTIGOS	10
MANDOS	14
INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA	17
MANTENIMIENTO Y REGULACIONES PERIÓDICAS	24
FRENOS	43
UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS	46
ESQUEMA ELÉCTRICO	49
BATERÍA	51
EQUIPAMIENTO	54
APÉNDICE	55
OPERACIONES DE PRE-ENTREGA	56
ÍNDICE ALFABÉTICO	57

PRERREQUISITO IMPORTANTE

Leer atentamente el presente manual prestando una especial atención a las notas precedidas por las siguientes advertencias:



ATENCIÓN

Indica la posibilidad de sufrir graves lesiones personales, incluso hasta el peligro de muerte en el caso de inobservancia de las instrucciones.



ADVERTENCIA

Indica la posibilidad de sufrir lesiones personales o provocar daños al vehículo en caso de inobservancia de las instrucciones.

Nota

Proporciona información útil adicional.

NOTAS

- Las indicaciones de derecha e izquierda hacen referencia a los dos lados de la moto con respecto al sentido de marcha.
- Z número de dientes
- A Austria
- AUS Australia
- B Bélgica
- BR Brasil
- CDN Canadá
- CH Suiza
- D Alemania
- E España
- F Francia
- FIN Finlandia
- GB Gran Bretaña
- I Italia
- J Japón
- EE. UU. Estados Unidos
- Salvo especificación contraria, los datos y las prescripciones se refieren a todos los países.



PRESENTACIÓN

¡Bienvenidos a la familia motociclista SWM!

Su nueva motocicleta SWM ha sido diseñada y fabricada para ser la mejor de su categoría. Las instrucciones de este manual pretenden ser una guía sencilla y clara para el mantenimiento de la motocicleta. Para obtener de la misma las mejores prestaciones, se recomienda seguir atentamente todo lo que se explica en este manual. Aquí se encuentran las instrucciones para efectuar las operaciones necesarias de mantenimiento. Las reparaciones o los mantenimientos más específicos o de mayor entidad requieren el trabajo de mecánicos expertos y el uso de herramientas y equipos adecuados. Su Concesionario SWM tiene los recambios originales, la experiencia y todas las herramientas necesarias para brindarle el mejor servicio.

Por último, cabe recordar que el “Manual de uso y mantenimiento” debe considerarse 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 y experimentados en competiciones.

En las motocicletas de competición, se verifica cada detalle después de cada competición a fin de garantizar siempre las mejores prestaciones.

Para el correcto funcionamiento de la motocicleta, es necesario atenerse a la tabla de inspección y mantenimiento que figura en el Apéndice A.

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

El modelo **RS** y **SM** es una motocicleta para usar en CARRETERA, libre de defectos y cubierta con garantía legal, siempre que SE MANTENGA LA CONFIGURACIÓN DE FÁBRICA y se respete la tabla de mantenimiento que figura en el Apéndice A.

Las motocicletas que participan en competiciones de cualquier tipo están excluidas de cualquier garantía, en todas sus piezas.

IMPORTANTE

Para mantener la “Garantía de Funcionamiento” del vehículo, el Cliente debe respetar el programa de mantenimiento indicado en el manual de uso y mantenimiento efectuando las revisiones indicadas en los talleres autorizados SWM.

Los costes de sustitución de las piezas y de la mano de obra necesaria para respetar el plan de mantenimiento corre a cargo del Cliente.

NOTA: la garantía QUEDA ANULADA en caso de alquiler de la motocicleta.

Sustitución de las piezas

En caso de sustitución de las piezas, utilizar exclusivamente recambios originales SWM.



ATENCIÓN

Tras una caída, inspeccionar atentamente la motocicleta. Asegurarse de que el mando del gas, los frenos, el embrague y todos los demás mandos y componentes principales no hayan sufrido daños. Conducir una motocicleta dañada puede provocar accidentes graves.



ATENCIÓN

No poner en marcha ni trabajar sobre la motocicleta sin llevar puesta indumentaria de protección adecuada. Llevar siempre casco, botas, gafas protectoras y otra indumentaria adecuada.



ATENCIÓN

- Aparcar el vehículo donde no pueda ser 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 aparcarse nunca la motocicleta sobre un terreno blando o irregular ni tampoco sobre asfalto recalentado por el sol.
- Puesto que el motor y el sistema de escape se pueden calentar excesivamente, aparcarse la motocicleta en lugares donde ni los peatones ni los niños puedan tocarlos con facilidad.

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 prendas adecuadas de protección como monos, guantes, zapatos 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 en el asfalto.
- Cuando se procede sobre superficies mojadas o sobre superficies con escasa adherencia (nieve, hielo, barro, etc.), mantener una velocidad moderada evitando frenadas bruscas o maniobras improvisadas.
- Mantener las distancias de seguridad respecto a los vehículos que les preceden.
- Antes de efectuar un adelantamiento, verificar que no haya obstáculos delante del vehículo que deban adelantarse 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 es adecuada a la velocidad de la moto (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 viajen con el pasajero, aumenten las distancias de seguridad respecto a los vehículos que les preceden y tengan en cuenta su peso cuando frenen y cuando deban efectuar una curva o un adelantamiento.
- La posición del conductor y del pasajero son importantes para el control del vehículo.
- Durante la marcha, para mantener el control de la motocicleta debe mantener ambas manos en el manillar y ambos pies en el reposapiés.

- El pasajero debe sujetarse siempre con ambas manos al conductor o a la manija, o mantener ambos pies en los relativos reposapiés. No transportar jamás un pasajero si no puede colocar firmemente ambos pies en los relativos reposapiés.
- 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 lazos, cuerdas, etc. para fijar el equipaje, utilizar solo bolsas homologadas adecuadas para el tipo de moto que usen.
- La carga máxima transportable (piloto, pasajero y equipaje) no debe superar los 227 kg (500,44 lb.). En ningún caso el peso del equipaje debe superar los 10 kg (22,04 lb.).

Riesgos asociados a la emisión de monóxido de carbono

Los gases de escape contienen monóxido de carbono, un gas incoloro e inodoro. Respirar monóxido de carbono puede causar la pérdida de los sentidos y 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 jamás la motocicleta en el garaje o en otros lugares cerrados.



ATENCIÓN

El monóxido de carbono es un gas tóxico. Respirarlo puede causar la pérdida de los sentidos y la muerte. Evitar todas las zonas o las actividades que puedan exponer al monóxido de carbono.

DATOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA

El número de identificación del motor está estampado en la parte inferior del cárter motor izquierdo, mientras el número de matrícula de la moto está estampado 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 el presente manual de instrucciones, **el número estampado en el bastidor**.

■ Código Internacional Fabricante

● Tipo modelo

- "B201AA" - Variante RS
- "B201AB" - Variante SM

▲ Año modelo

- Para el bastidor: AÑO DEL MODELO
- Para el motor: AÑO DE PRODUCCIÓN

◆ Fábrica de montaje

◆ N.º progresivo

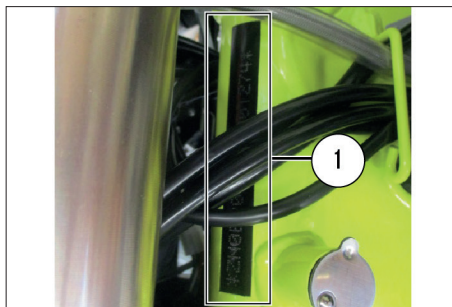
NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA

El número de serie (1), formado por 17 caracteres, se halla en el lado derecho del tubo de dirección.

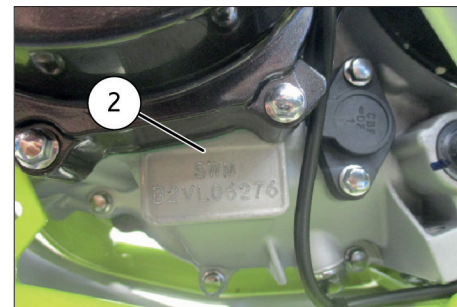
NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN MOTOR

El número de serie (2) se encuentra en la parte inferior izquierda del motor.

NÚMERO DE BASTIDOR



NÚMERO DEL MOTOR



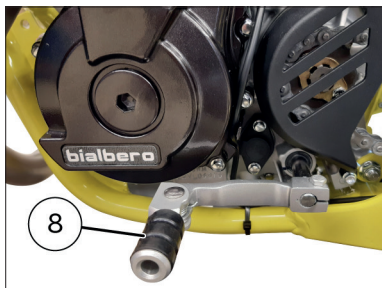
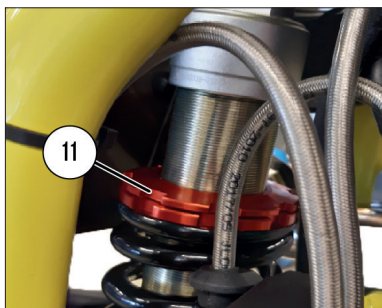
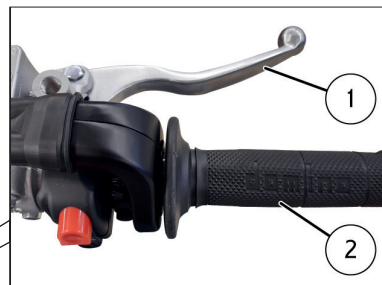
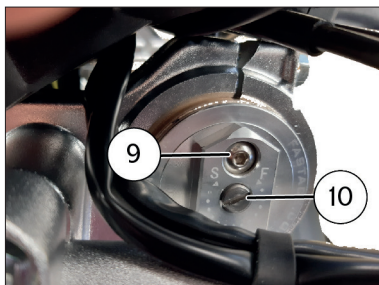
UBICACIÓN DE LOS MANDOS

1. Maneta del freno delantero.
2. Empuñadura mando acelerador.
3. Pedal mando frenada combinada.
4. Tapón del depósito de combustible.
5. Conmutador derecho (arranque eléctrico motor).
6. Conmutador izquierdo.
7. Maneta del embrague.
8. Pedal mando cambio.
9. Tornillo purga aire para barra horquilla.
10. Ajuste horquilla en extensión.
11. Ajuste de la precarga del muelle amortiguador

LLAVES

Con la motocicleta se entregan dos llaves (una de recambio) que permiten intervenir:

- a. en el interruptor de encendido;
- b. en la cerradura del bloqueo de la dirección.



ES



DATOS TÉCNICOS

MOTOR

Tipo	monocilíndrico de 4 tiempos
Enfriamiento	por líquido, con electroventilador
Radiadores de agua	n.º 2
Diámetro interior cilindro	58 mm
Carrera	47,2 mm
Cilindrada	124,7 cm ³
Relación de compresión	12,8:1
Arranque	eléctrico

DISTRIBUCIÓN

Tipo	árbol de levas doble en culata, 4 válvulas
Admisión	0,05 ÷ 0,10 mm
Escape	0,15 ÷ 0,20 mm

LUBRICACIÓN

Tipo	de cárter seco con bomba de lóbulos y filtro de cartucho
------	--

ENCENDIDO

Tipo	Electrónico de descarga inductiva con avance variable de control digital
Bujía tipo	NGK CR 8E
Distancia bujía	electrodos 0,8 mm

ALIMENTACIÓN

Tipo	de inyección electrónica
Cuerpo de mariposa	∅ 32 mm

TRANSMISIÓN PRIMARIA

Piñón motor	Z 20
Corona embrague	Z 67
Relación de transmisión	3,35

EMBRAGUE

Tipo	multidisco en baño de aceite con mando mecánico
N.º discos conductores	5
N.º discos conducidos	4

CAMBIO VELOCIDAD

Tipo	con engranajes siempre fijos
N.º marchas	6
Relaciones de transmisión	
1a velocidad	2,833 (34/12)
2a velocidad	2,066 (31/15)
3a velocidad	1,555 (28/18)
4a velocidad	1,238 (26/21)
5a velocidad	1,045 (23/22)
6a velocidad	0,916 (22/24)

TRANSMISIÓN SECUNDARIA

Piñón salida cambio	RS / SM : Z 14
Corona trasera	RS: Z 58 SM: Z 54
Relación de transmisión	RS: 4,142 SM: 3,857

CADENA DE TRANSMISIÓN

Marca y tipo	"REGINA" 126RSHB-12.7
--------------	-----------------------

BASTIDOR

Tipo	monoviga, doble cuna, en tubos de acero de alta resistencia; subchasis trasero de aluminio
------	--

SUSPENSIÓN DELANTERA

Tipo	horquilla telehidráulica de barras invertidas y eje avanzado; barras de ∅ 41 mm ajuste en extensión
Carrera en el eje de las patas	250 mm

SUSPENSIÓN TRASERA

Tipo	progresiva "SOFT DAMP" con monoamortiguador hidráulico
Carrera rueda	250 mm

FRENO DELANTERO

Tipo	de disco fijo
	RS: Ø 260 mm SM: Ø 300 mm
	con mando hidráulico y pinza flotante

FRENO TRASERO

Tipo	de disco fijo Ø 220 mm
	con mando hidráulico y pinza flotante

NEUMÁTICOS

Delantera (Tipo: MICHELIN)	RS: 80/90-21" K774F SM: 110/70-17"
Trasera (Tipo: MICHELIN)	RS: 110/80-18" K774 SM: 140/70-17"
Presión de inflado en frío RS:	
Delantera	
Solo con el piloto	1,2 kg/cm ²
Con el piloto y el pasajero	1,5 kg/cm ²
Trasera	
Solo con el piloto	1,5 kg/cm ²
Con el piloto y el pasajero	1,8 kg/cm ²
Presión de inflado en frío SM:	
Delantera	
Solo con el piloto	1,8 kg/cm ²
Con el piloto y el pasajero	2,0 kg/cm ²
Trasera	
Solo con el piloto	2,0 kg/cm ²
Con el piloto y el pasajero	2,2 kg/cm ²

LLANTAS

Delantera	RS: de aleación ligera: 1,6x21" SM: de aleación ligera: 2,75x17"
Trasera	RS: de aleación ligera: 2,15x18" SM: de aleación ligera: 4,00x17"

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDAD

Distancia entre ejes	RS: 1465 mm SM: 1500 mm
Longitud total	RS: 2236 mm SM: 2106 mm
Ancho máximo	RS / SM: 820 mm
Altura máxima	RS: 1230 mm SM: 1165 mm
Altura asiento	RS: 950 mm SM: 914 mm
Altura mínima del suelo	RS: 320 mm SM: 275 mm
Peso en seco	RS: 117 kg SM: 120 kg
Capacidad del depósito de combustible	7,2 l
Capacidad del circuito de refrigeración	1,1 ÷ 1,3 l.
Aceite en el cárter	
Sustitución aceite y filtro (Cant.)	1,35 l.
Sustitución aceite (Cant.)	1,25 l.
Homologación	EURO 4

LUBRICANTES Y REPOSTAJES

Aceite lubricación motor, cambio de marchas, transmisión primaria	MOTUL 7100 TECHNOSYNTHESE 5W40
Líquido refrigerante motor	MOTUL INUGEL EXPERT
Líquido sistema de frenos	MOTUL DOT 4
Lubricación con grasa	MOTUL GREASE 100 / CASTROL SPHEEROL
Lubricación cadena transmisión secundaria	MOTUL CHAIN LUBE
Aceite horquilla delantera	LADO IZQ. = 32W (300 ml) LADO DCHO. = 5W (450 ml)
Aceite amortiguador trasero	MOTUL SHOCK OIL FL
Protector contactos eléctricos	MOTUL EZ LUBE

ES



INSTRUMENTO DIGITAL, TESTIGOS

La motocicleta está equipada con un instrumento digital en el cual también están montados 5 testigos: luces de carretera, luces (con iluminación de pantalla), intermitentes, punto muerto y reserva de combustible.

1. Testigo AZUL “Luz de carretera”
2. Testigo NARANJA “Anomalía motor”
3. Testigo VERDE “Intermitentes”
4. Testigo VERDE “Punto muerto”
5. Testigo NARANJA “Reserva de combustible”

Las funciones que se pueden seleccionar en secuencia son las siguientes:

1. SPEED / ODO
2. SPEED / H
3. SPEED / RELOJ
4. SPEED / TRIP 1
5. SPEED / STP 1
6. SPEED / AVS 1
7. SPEED / SPEED MAX
8. SPEED / TRIP 2
9. TRP 2 / RELOJ
10. SPEED / RPM (Indicación numérica)

Nota

- Después de la rotación de la llave en posición “ON”, en el instrumento comenzará una fase de control de las funciones. Una vez terminada la fase de control, el instrumento visualizará la última función configurada.
- Cada vez que se apaga el motor, se interrumpe la visualización de las funciones del instrumento.
- El cambio de una función a otra y su puesta a cero, debe efectuarse por medio de la tecla SCROLL (A).

Nota

La función RPM que se visualiza en el indicador de barras vertical está SIEMPRE activada.



ATENCIÓN

Si durante el uso se enciende el testigo (2) “Anomalía motor”, significa que existe un desperfecto en el motor y, por lo tanto, hay que dirigirse cuanto antes a un Concesionario SWM.



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

- SPEED: velocidad de la motocicleta - Indicación máx.: 299 kmh o 299 mph;
- ODO: odómetro - Indicación máx.: 99999 km;
- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.

Para cambiar de km a millas o de millas a km proceder de la siguiente manera:

- visualizar la figura 1, colocar la llave de encendido en posición OFF y pulsar el pulsador SCROLL (A)
- Colocar la llave de encendido en posición ON, esperar a que terminen los controles electrónicos/eléctricos y mantener presionado el pulsador SCROLL (A) durante 3 seg

Para confirmar que se ha realizado la conversión, se activará el segmento Miles y mph o bien Km y Kmh.

Nota

Al final de la operación descrita, el dato ODO se modificará y todos los demás datos puestos a cero (el CONTADOR H no cambia).

2. SPEED / H / RPM (figura 2)

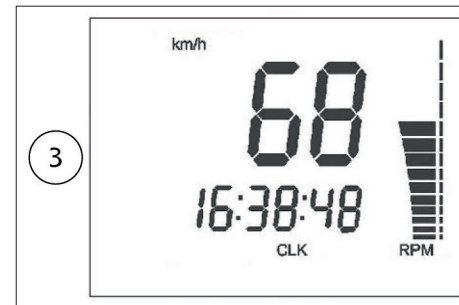
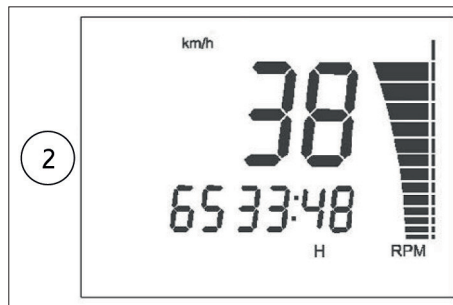
- SPEED: velocidad- Indicación máx.: 299 kmh o 299 mph;
- H: Indica las horas de funcionamiento del motor (el dato se graba en memoria permanente cada 10 minutos)
- Indicación máx.: 9999:59;
- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.

3. SPEED / CLOCK / RPM (figura 3)

- SPEED: velocidad- Indicación máx.: 299 kmh o 299 mph;
- CLOCK: reloj - Indicación de 0:00 a 23:59:59 (el dato se perderá cuando se desconecte la batería).

Para ajustar el reloj, presionar el pulsador SCROLL (A) durante más de 3 segundos para aumentar la horas; al soltar el pulsador después de 3 segundos es posible aumentar los minutos;

- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.



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

- SPEED: velocidad - indicación máx.: 299 kmh o 299 mph;
- TRIP 1: distancia - indicación máx.: 999,9 km (el dato se perderá cuando se desconecte la batería).

La puesta a cero de STP 1 conlleva también la de los datos TRIP 1 y AVS 1.

El TRIP 1 se activa al mismo tiempo que STP 1 (véase figura 5).

- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.

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

- SPEED: velocidad indicación máx.: 299 kmh o 299 mph;
- STP 1: tiempo de recorrido km - mi.
- Indicación de 0:00 a 23:59:59 (el dato se perderá cuando se desconecte la batería).

El contador STP 1 se activa presionando la tecla pulsador SCROLL (A) durante más de 3 segundos, con la función visualizada.

- presionando SCROLL (A) durante más de tres segundos se activa el contador;
- presionando SCROLL (A) una sola vez se bloquea el contador;
- presionando SCROLL (A) una sola vez se pone a cero el contador;

.....
y así sucesivamente

Nota

Datos STP 1 + datos TRIP 1 = AVS 1 (véase figura 6).

- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.

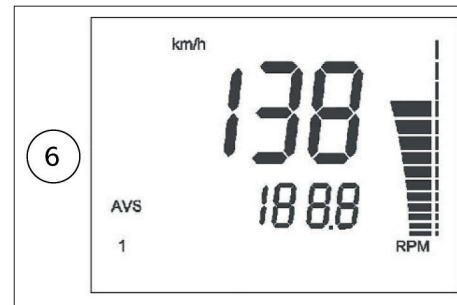
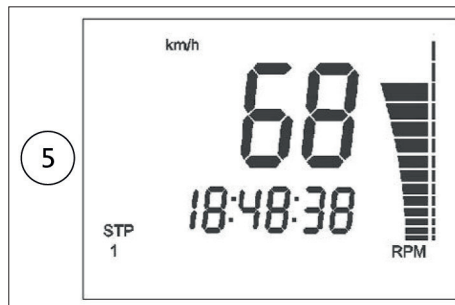
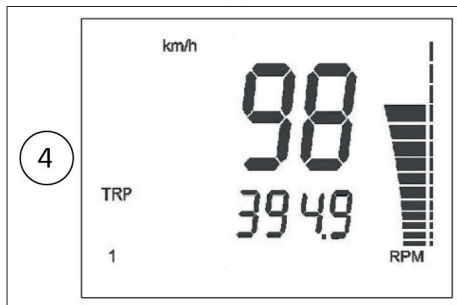
6. SPEED / STP 1 / RPM (figura 6)

- SPEED: velocidad indicación máx.: 299 kmh o 299 mph;
- AVS 1: representa la velocidad promedio de recorrido de la motocicleta, calculada sobre la base de una distancia (TRIP 1) y un tiempo de recorrido (STP 1) (el dato se perderá cuando se desconecte la batería).

Nota

La puesta a cero de STP 1 conlleva también la de los datos TRIP 1 y AVS 1.

- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.

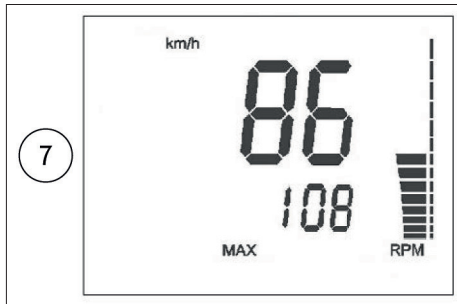


7. SPEED / V MAX / RPM (Figura 7)

- SPEED: velocidad indicación máx.: 299 kmh o 299 mph;
- V MAX: indica la velocidad MAX, en kmh o mph, alcanzada por la motocicleta.

Indicación máx.: 299 kmh o 299 mph. Para poner a cero V MAX, presionar el pulsador SCROLL (A) durante más de 3 segundos;

- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.

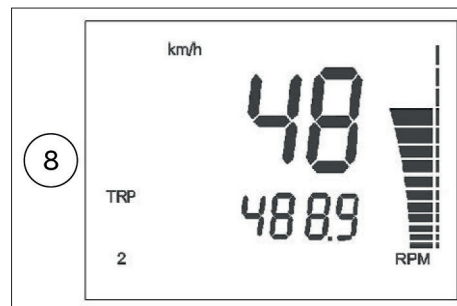


8. SPEED / TRIP 2 / RPM (Figura 8)

- SPEED: velocidad - indicación máx.: 299 kmh o 299 mph
- TRIP 2: distancia - indicación máx.: 999, 9 km / miles (el dato se perderá cuando se desconecte la batería).

Para poner a cero el TRIP 2, presionar el pulsador SCROLL (A) durante más de 3 segundos;

- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.



9. TRP 2 / CLOCK / RPM (Figura 9)

- TRIP 2: distancia - indicación máx.: 999, 9 km / miles (el dato se perderá cuando se desconecte la batería).
- Para poner a cero TRIP 2, presionar el pulsador SCROLL (A) durante más de 3 segundos;

- CLOCK: reloj - indicación de 0:00 a 23:59:59 (el dato se perderá cuando se desconecte la batería).

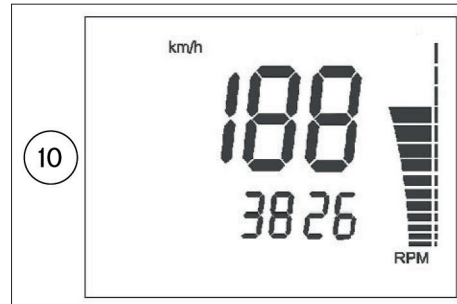
Para ajustar el reloj, presionar el pulsador SCROLL (A) durante más de 3 segundos para aumentar la horas; al soltar el pulsador después de 3 segundos es posible aumentar los minutos;

- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical.



10. SPEED / RPM (Indicación numérica régimen motor) (Figura 10)



- SPEED: velocidad - indicación máx.: 299 kmh o 299 mph;
- RPM: régimen motor visualizado en el indicador de barras vertical y por la indicación numérica.




MANDOS

LLAVE DE ENCENDIDO


La llave de encendido puede girarse en dos posiciones:

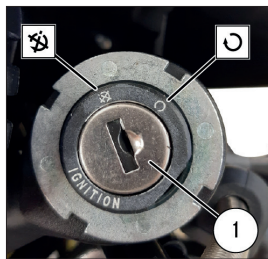
-  posición de arranque motocicleta (no se puede sacar la llave).
-  posición extracción de la llave.

• Posición extracción de la llave

Girando la llave hacia la posición  el motor y las luces se apagan y se puede quitar la llave del bloque..

• Posición de arranque

Desde la posición de extracción de la llave, girar la llave (1) en sentido horario a la posición . Se encenderán las luces, la pantalla y se podrá arrancar la motocicleta.



BLOQUEO DE LA DIRECCIÓN

La motocicleta cuenta con un bloqueo de dirección (1) ubicado en el lado derecho del tubo de dirección.

Para bloquear la dirección, proceder del siguiente modo:

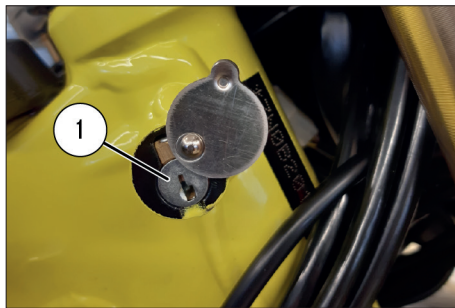
- girar el manillar a la izquierda;
- introducir la llave en la cerradura y girarla en el sentido contrario a las agujas del reloj;
- empujarla adentro y, si es necesario, girar el manillar en dos sentidos;
- girar la llave en el sentido de las agujas del reloj y extraer la llave.

Para desbloquear la dirección, ejecutar las mismas operaciones por el orden inverso.



ATENCIÓN

No debe girarse el manillar con la llave puesta en el bloqueo de la dirección para evitar que esta se rompa.



CONMUTADORES EN EL MANILLAR

Lado derecho






El conmutador derecho tiene los siguientes mandos:

1. Botón de arranque del motor.
2. Interruptor de EMERGENCIA de parada del motor.



Lado izquierdo

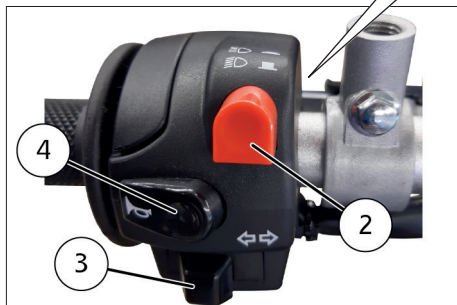
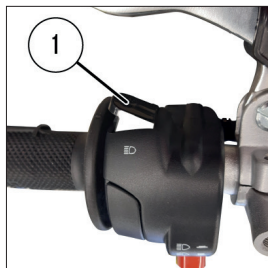
El conmutador izquierdo tiene los siguientes mandos:

1.  Intermitente luz de carretera (con retorno automático).
2.  Mando selección luz de carretera.
 Mando selección luz de cruce.
3.  Activación intermitentes izquierdos.
 Activación intermitentes derechos.

Nota

Para desactivar el intermitente, presionar sobre la palanca de mando una vez que esta haya vuelto al centro.

4.  Bocina.



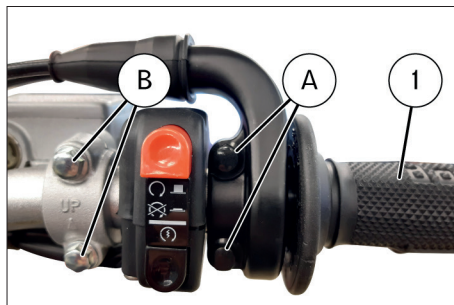
MANDO DEL ACELERADOR

La empuñadura (1) del acelerador se encuentra en el lado derecho del manillar. La posición del mando en el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.



ADVERTENCIA

No olvidarse de apretar los tornillos (A) después del ajuste.



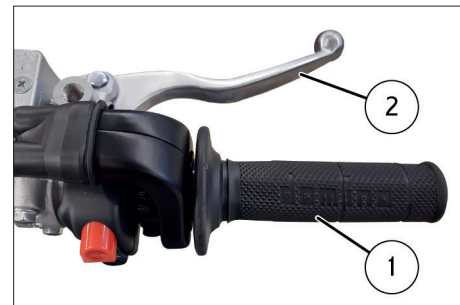
MANDO FRENO DELANTERO

La maneta (2) del freno se encuentra en la parte derecha del manillar. La posición del mando en el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.



ADVERTENCIA

No olvidarse de apretar los tornillos (B) después del ajuste.



MANDO 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**
No olvidarse de apretar los tornillos (A) después del ajuste.

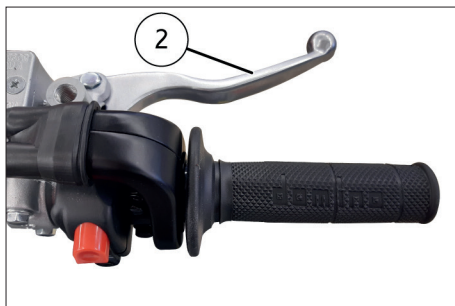


MANDO FRENADA COMBINADA

El pedal (1) de mando del frenada combinada se encuentra en el lado derecho de la motocicleta. En el momento del frenado, un interruptor de stop provoca el encendido de la lámpara del faro trasero.

Nota

Al tirar de la maneta (2), se frenará con el freno delantero; pisando 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

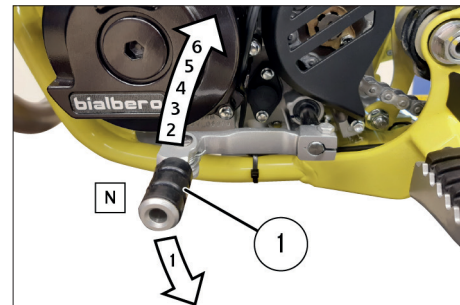
La palanca (1) está situada en el lado izquierdo del motor. El piloto, cada vez que cambie de marcha, debe soltar el pedal, que volverá a su posición central; la posición “desembragado” (N) se encuentra entre la primera y la segunda marcha.

La primera marcha se embraga pisando el pedal hacia abajo; para las restantes marchas, empujando hacia arriba.

La posición de la palanca en el árbol puede variar. Para efectuar esta operación es preciso aflojar el tornillo, retirar la palanca y colocarla en una nueva posición en el árbol. Bloquear el tornillo una vez efectuada la operación.

! **ATENCIÓN**
No desacelerar reduciendo las marchas al circular a una velocidad que podría provocar el “embalamiento” del motor o causar pérdida de adherencia de la rueda trasera, si se seleccionara la marcha justo inferior.

! **ADVERTENCIA**
No cambiar de marcha sin desembragar y dejar de accionar el mando del acelerador. El motor podría “embalarse” y sufrir daños.





INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA

Nota

Si uno no está acostumbrado al funcionamiento de la moto, antes de conducirla, leer atentamente las instrucciones que figuran en el párrafo “MANDOS”.

CONTROLES PRELIMINARES

Siempre que se desee utilizar la motocicleta, debe realizarse una inspección general procediendo a las siguientes comprobaciones:

- controlar el nivel del combustible y del aceite motor;
- controlar el nivel del líquido de frenos;
- compruebe la dirección girando el manillar hasta el tope en ambos sentidos;
- compruebe la presión de los neumáticos;
- compruebe la tensión de la cadena;
- controlar y regular el mando del acelerador;
- girar la llave de encendido a la posición  : asegurarse de que se encienda la pantalla del instrumento y, con el cambio desembragado, que se encienda el indicador de este último;
- encender la luz de carretera y controlar el encendido del relativo indicador;
- accionar los intermitentes y asegurarse de que se encienda el testigo;
- comprobar el encendido de la luz de stop trasera;
- controlar que tras el arranque no se haya iluminado el indicador  “Avería motor”.

INSTRUCCIONES PARA EL RODAJE

La exclusividad del proyecto, la alta calidad de los materiales usados y el montaje esmerado le garantizan confort ya desde el primer momento. Sin embargo, durante los primeros 1000 Km (621,37 mi), es preciso observar AL PIE DE LA LETRA las siguientes normas cuyo INCUMPLIMIENTO PODRÁ AFECTAR A LA VIDA ÚTIL Y A LAS PRESTACIONES DE LA MOTO:

- antes de usar el vehículo es preciso calentar el motor a bajas revoluciones;
- evitar los arranques rápidos y no hacer girar el motor a altas revoluciones con las marchas bajas;
- conducir a velocidad moderada hasta que el motor se haya calentado;
- usar repetidamente ambos frenos para rodar las pastillas y los discos;
- evitar mantener durante mucho tiempo la misma velocidad;
- evitar recorrer largos trayectos sin efectuar paradas;
- no conducir NUNCA en bajada con el CAMBIO DESEMBRAGADO, sino embragar la marcha a fin de utilizar el freno motor evitando, de este modo, un desgaste rápido de las pastillas.

INCONVENIENTES DE FUNCIONAMIENTO

La siguiente lista de eventuales inconvenientes de funcionamiento sirve, en general, para identificar su origen y aplicar el remedio correspondiente.

El motor no arranca

- Técnica de arranque no adecuada: atenerse a las indicaciones del párrafo “Arranque del motor”.
- Bujía sucia: limpiarla.
- La bujía no genera chispa: ajustar la distancia entre electrodos.
- Motor de arranque averiado: repararlo o sustituirlo.
- Pulsador de arranque averiado: sustituir el conmutador.
- Caballete lateral hacia abajo.

El motor se resiste a arrancar

- Bujía sucia o en malas condiciones: limpiarla o sustituirla.

El motor arranca, pero funciona de modo irregular

- Bujía sucia o en malas condiciones: limpiarla o sustituirla.
- Distancia no adecuada entre los electrodos de la bujía: ajustarla.

La bujía se ensucia fácilmente:

- Bujía no adecuada: sustituirla.

El motor se sobrecalienta

- Obstrucción del flujo de aire en los radiadores: limpiar
- Ventilador de enfriamiento defectuoso: sustituir el interruptor térmico
- Cantidad insuficiente de líquido refrigerante: reponer

ES



Al motor le falta potencia

- Filtro del aire sucio: limpiarlo
- Distancia excesiva entre electrodos de la bujía: ajustar
- Juego de válvulas incorrecto: ajustar
- Compresión insuficiente: averiguar la causa

El motor golpetea

- Fuerte depósito carbonoso en el cielo del pistón o en la cámara de explosión: limpiarlo
- Bujía averiada o con grado térmico erróneo: sustituirla

El alternador no carga o no carga lo suficiente

- Cables del regulador de tensión mal conectados o en cortocircuito: conectarlos correctamente o sustituirlos
- Bobina alternador averiada: sustituirla
- Rotor desmagnetizado: sustituirlo
- Regulador de tensión averiado: sustituirlo

La batería se sobrecalienta

- Regulador de tensión averiado: sustituirlo

Dificultad para embragar las marchas

- Aceite del motor con viscosidad excesivamente alta: sustituir por el aceite prescrito

El embrague patina

- Carga de los muelles insuficiente: sustituirlos
- Discos embrague gastados: sustituirlos

Los frenos no funcionan adecuadamente

- Pastillas gastadas: sustituirlas

CABALLETE LATERAL

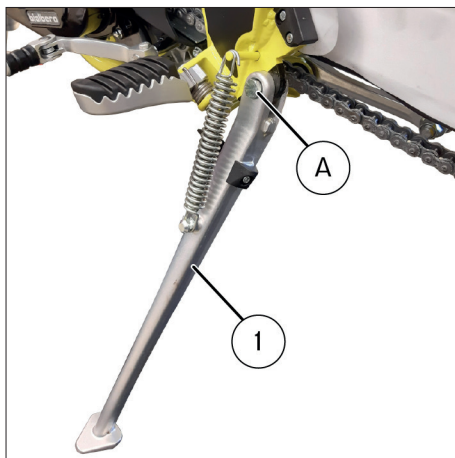
Cada motocicleta está provista de un caballete lateral (1).

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. En el caso de que el caballete hiciera mucho ruido, lubricar el perno (A) de fijación.



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.



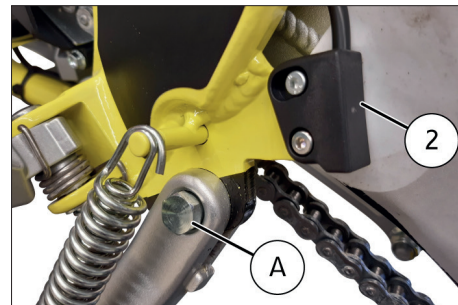
ATENCIÓN

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.



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.



REPOSTAJE COMBUSTIBLE

El combustible recomendado es gasolina SIN PLOMO de 95 octanos.



ATENCIÓN

La gasolina es extremadamente inflamable y, en determinadas condiciones, puede ser explosiva. Apagar siempre el motor, no fumar y no acercarse a flamas o chispas en el área en la que se efectúa el repostaje o la conservación del combustible.



ATENCIÓN

No llenar el depósito más allá del límite inferior de la boca de llenado. Después del repostaje, cerciorarse de que el tapón (1) del depósito esté cerrado correctamente.



SUBIDA/BAJADA PILOTO Y PASAJERO

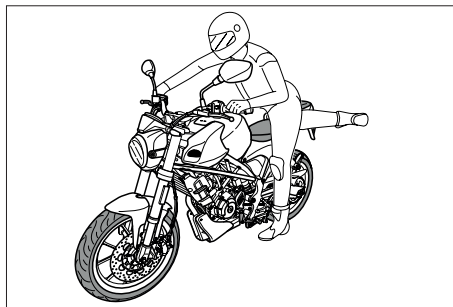
Normas generales

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 gobernar la estabilidad de la moto durante la subida y la bajada del pasajero.

No saltar del vehículo saltando o alargando la pierna, bajar siempre realizando las operaciones descritas en el apartado correspondiente.



Subida del piloto

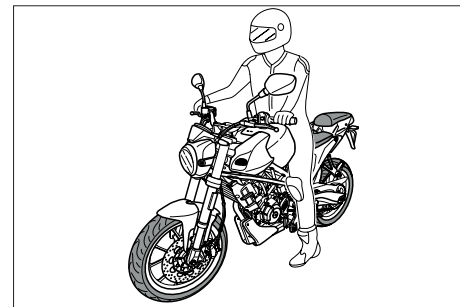
Con la moto colocada en el caballete lateral, efectuar las siguientes operaciones:

- Desde la parte izquierda, tomar correctamente con las dos manos el manillar, después, elevar la pierna derecha y pasarla por encima del asiento.
- Sentarse en la moto y apoyar ambos pies en el suelo enderezando el vehículo sin cargar el propio peso sobre el caballete lateral.
- Poner en marcha la moto como se describe en el apartado correspondiente.
- Con el pie izquierdo, cerrar completamente el caballete.



ADVERTENCIA

En caso de que no consiga apoyar ambos pies en el suelo, apoyar el pie derecho manteniendo el izquierdo listo para el apoyo.



Subida del pasajero

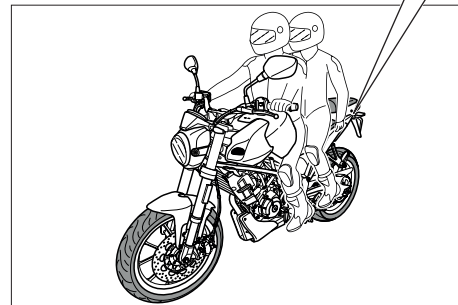
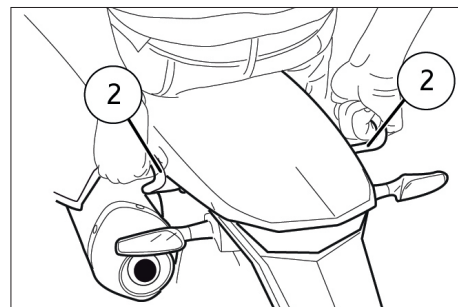
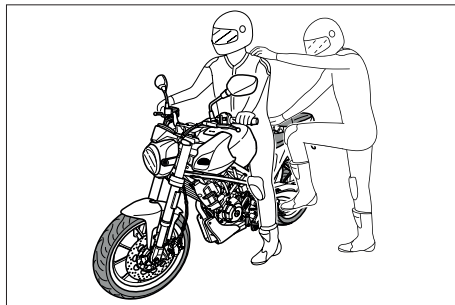
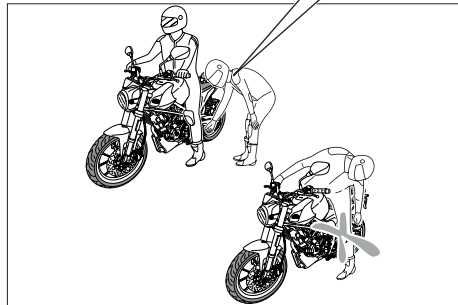
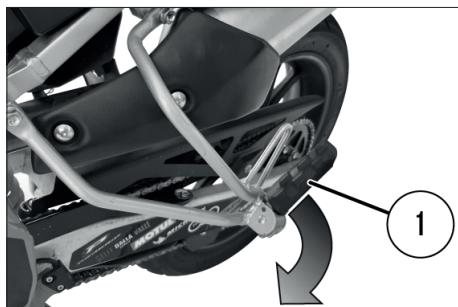
Debe subir primero el piloto, como se indica en el apartado correspondiente, sin poner en marcha la moto.



ADVERTENCIA

El piloto, en la posición de conducción, no debe extraer en ningún caso o intentar extraer los reposapiés traseros del pasajero, podría poner en peligro el equilibrio del vehículo.

- Pedir al pasajero que extraiga los estribos (1) reposapiés.
- Apoyar la mano izquierda en el hombro del piloto, el pie izquierdo en el estribo reposapiés, después subir a la moto elevando la pierna derecha moviéndose con cuidado para no desequilibrar el vehículo y el piloto.
- Con las manos, agarrarse a las manillas correspondientes (2).
- Con el pie izquierdo, cerrar completamente el caballete.
- Poner en marcha la moto como se describe en el apartado correspondiente.



Bajada de la moto

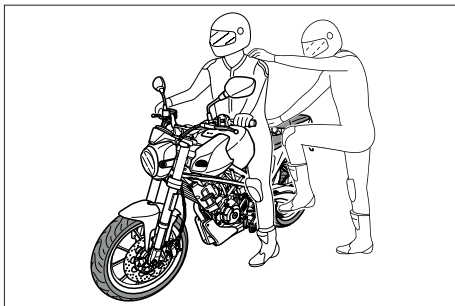
- Detener el vehículo y apagar el motor.



ADVERTENCIA

Asegurarse de que la zona en la que se quiere aparcar el vehículo sea estable y llana.

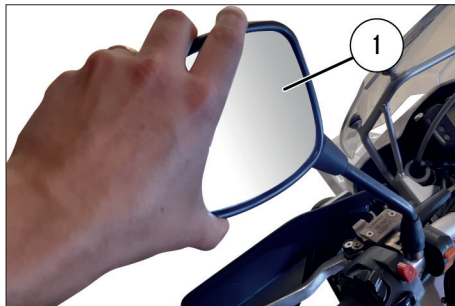
- Apoyar ambos pies en el suelo.
- Apagar la moto como se describe en el apartado correspondiente.
- Con el pie izquierdo, extender completamente el caballete.
- Debe bajar antes el pasajero por la parte izquierda del vehículo apoyando el pie sobre el estribo izquierdo y elevando la pierna derecha.
- Inclinar la moto hacia la izquierda hasta apoyarla sobre el caballete.
- Con las manos bien agarradas al manillar, bajar de la moto 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

- Colocar la llave (1) del interruptor encendido en posición  (el zumbido que se produce girando la llave a esta posición se debe a la bomba del combustible que da presión al sistema de alimentación);
- tirar de la maneta (2) del embrague;
- poner el pedal (3) del cambio en el punto muerto y soltar la maneta del embrague;
- controlar que el botón (4) esté en la posición exacta y presionar el botón de arranque (5).

Nota

En el soporte de la maneta del embrague está montado un interruptor de seguridad que permite efectuar el arranque SOLO con el cambio en punto muerto o con la marcha embragada y la maneta del embrague apretado.

Con el caballete abierto se puede arrancar la motocicleta solo con la marcha desembragada.

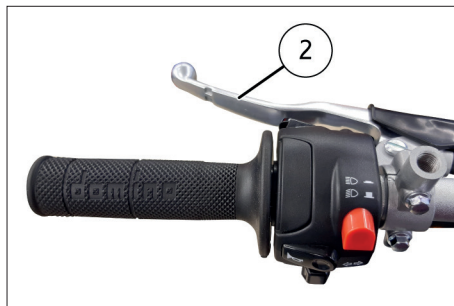
Nota

IMPORTANTE EN CASO DE ENCENDIDO EN FRÍO A TEMPERATURAS BAJAS

Se recomienda efectuar un calentamiento breve en ralenti hasta alcanzar una respuesta normal del motor en las aperturas del mando acelerador.

De esta manera, el aceite circula y alcanza todos los puntos que requieren lubricación y el líquido refrigerante llegará a la temperatura necesaria para que el motor funcione correctamente.

Evitar el calentamiento excesivamente prolongado del motor.



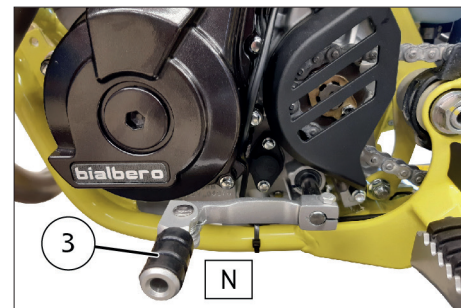
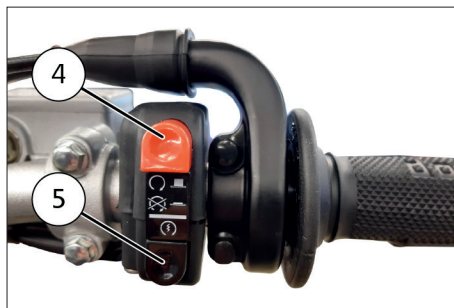
ATENCIÓN

El sistema de escape contiene gas de monóxido de carbono. No dejar en marcha el motor en lugares cerrados.



ADVERTENCIA

No acelerar nunca el motor después de un arranque en frío.




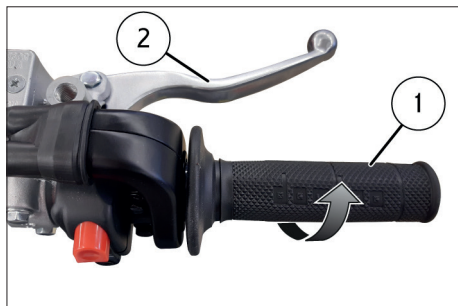
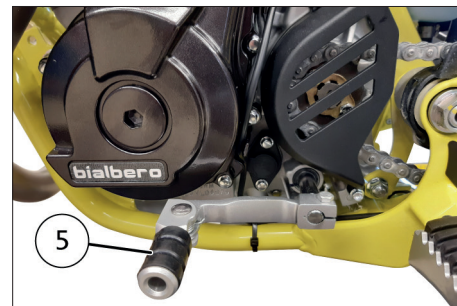
PARADA DE LA MOTOCICLETA Y DEL MOTOR

- 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).

Nota

Al tirar de la maneta (2), se frenará con el freno delantero; pisando el pedal (3), la frenada será combinada, es decir, el sistema distribuirá la frenada tanto en el freno delantero como en el trasero.

- Una vez detenida la motocicleta, tirar de la maneta del embrague (4) y colocar la palanca del cambio (5) en posición de punto muerto.
- Girar la llave de arranque (6) a la posición  (posición de extracción de la llave).



PARADA DEL MOTOR EN EMERGENCIA

- Presionar el pulsador rojo (7) para parar el motor y volverlo a llevar a la posición "exacta" tras su uso.



ATENCIÓN

En algunos casos, puede resultar útil el uso independiente del freno delantero o del trasero. Utilizar el freno delantero con prudencia, sobre todo en terrenos resbaladizos. El uso incorrecto de los frenos puede causar accidentes graves.



ATENCIÓN

En caso de bloqueo del acelerador en posición abierta o de otro mal funcionamiento que hiciese girar el motor de modo incontrolable, presionar INMEDIATAMENTE el botón (7) de parada del motor. Mantener el control de la motocicleta con el uso normal de los frenos y de la dirección mientras se pulsa el botón de parada.



MANTENIMIENTO Y REGULACIONES PERIÓDICAS

Realizar el mantenimiento correcto siguiendo la tabla adjunta en el apéndice "A" del presente manual que indica los intervalos periódicos de mantenimiento. Los intervalos indicados en la tabla de mantenimiento se refieren a un uso normal, sin embargo, podría ser necesario reducir dichas operaciones en función de las condiciones climáticas ambientales y de empleo individual.



ADVERTENCIA

Antes de realizar cualquier operación de mantenimiento, comprobar que se poseen los instrumentos necesarios y las capacidades técnicas.

- Apagar el motor y estacionar la moto en una superficie plana y sólida.
- Esperar a que el motor, los silenciadores y los discos de freno se enfríen.

CONTROL DEL NIVEL DE ACEITE

Nota

Realizar esta operación con el motor caliente.

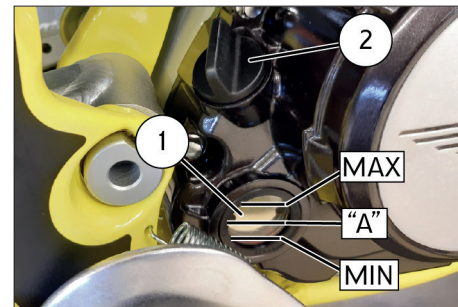
Mantener la motocicleta sobre una superficie plana y en posición vertical para controlar el nivel del aceite a través del visor de inspección (1) ubicado en el cárter derecho del motor.

Comprobar que el nivel esté en el centro del visor "A", entre el nivel mínimo "MIN" y el máximo "MAX". Para reponerlo, quitar el tapón de llenado (2).



ATENCIÓN

Prestar atención para no tocar el aceite caliente.



SUSTITUCIÓN DEL ACEITE DEL MOTOR

Nota

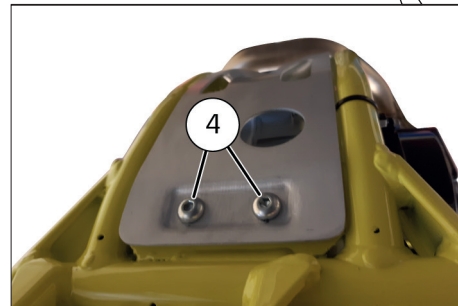
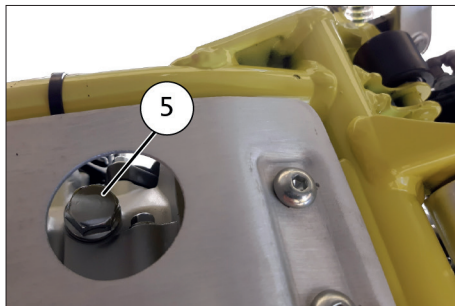
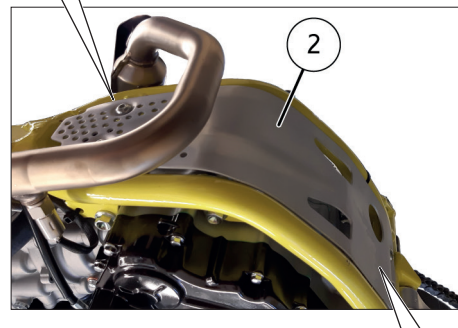
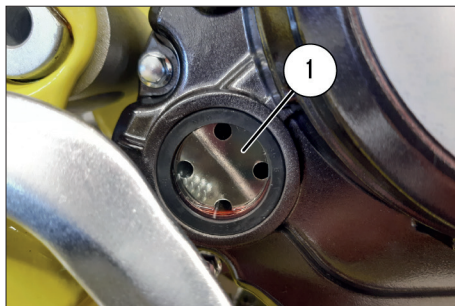
Realizar esta operación con el motor caliente.



ATENCIÓN

Prestar atención para no tocar el aceite caliente.

- Quitar el tapón de llenado de aceite (1);
- quitar la protección inferior (2) desenroscando los tornillos (3) y (4);
- colocar un recipiente debajo del motor;
- quitar el tapón de vaciado de aceite (5);
- dejar salir el aceite desgastado y limpiar el imán del tapón;
- volver a montar el tapón de vaciado (5) a 25 Nm (2,5 kgm, 18,43 ft/lb) y la protección motor (2) atornillando los tornillos a 12 Nm (1,2 kgm, 8,85 ft/lb);
- verter la cantidad de aceite prevista.



SUSTITUCIÓN FILTRO ACEITE

Una vez vaciado el aceite como se describe anteriormente, realizar lo siguiente:

- Desenroscar los dos tornillos (1) y quitar la tapa (2) girándola un poco.
- Quitar el filtro del aceite (3).
- Comprobar que el muelle (4) esté en su asiento al fondo del alojamiento del filtro.

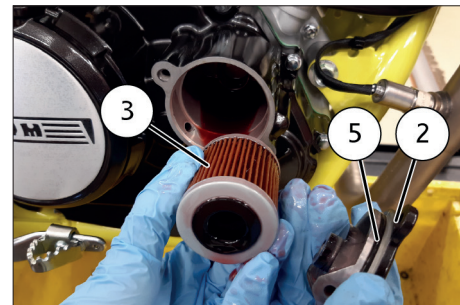
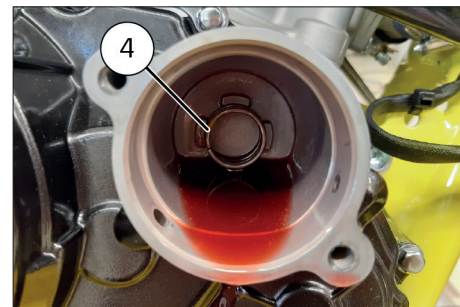
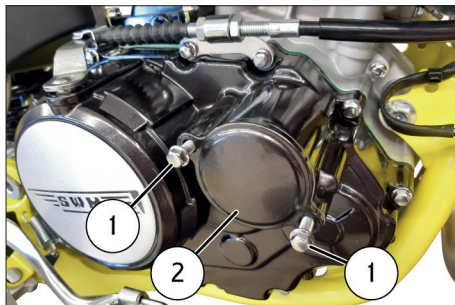
Nota

Si el muelle (4) hubiera salido de su asiento, teniendo una forma cónica, posicionarlo en el asiento con el diámetro más grande para que permanezca en posición.

- Controlar el estado de la junta tórica (5) y sustituirla si está desgastada.
- Sustituir el filtro (3) y montarlo en la tapa (2).
- Montar nuevamente la tapa (2) con el filtro en el alojamiento específico y atornillar los tornillos (1) (10 Nm, 1,0 kgm, 7,37 ft/lb).

Nota

Comprobar que los orificios de la tapa coincidan con los de los conductos del lado del cárter.



CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO REFRIGERANTE MOTOR

Controlar el nivel (1) en el radiador derecho con el motor frío y con la moto en posición vertical. El refrigerante debe estar 10 mm (0,39 in) por encima de los elementos; además, no debe estar presente en una cantidad mayor a 2-3 cm (0,78-1,18 in) del fondo del depósito de recuperación (2), ubicado frente al amortiguador trasero.



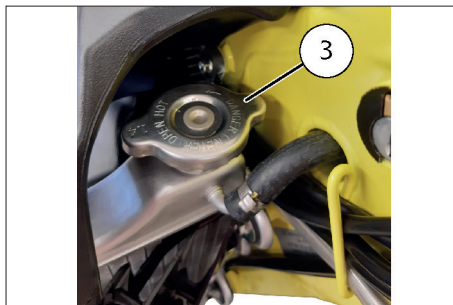
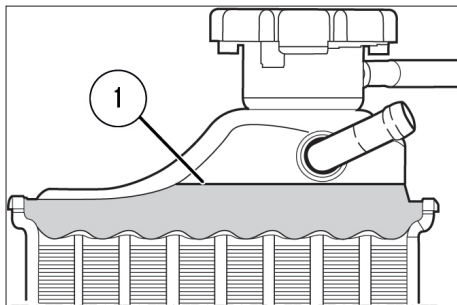
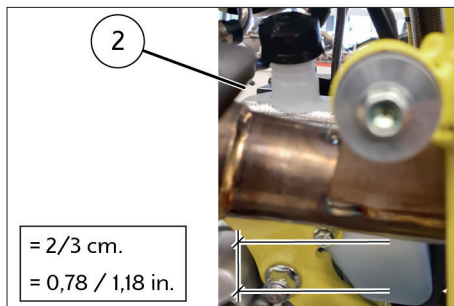
ADVERTENCIA

No debe quitarse el tapón (3) del radiador con el motor caliente. Existe el riesgo de que el líquido salga y cause quemaduras.

Nota

Podría ser difícil eliminar el líquido de superficies pintadas. En su caso, lavar con agua.

El tapón (3) del radiador se puede bloquear de dos modos: el primero sirve para descargar de manera preventiva la presión existente en el circuito de refrigeración.



AJUSTE DEL CABLE DE MANDO DEL ACELERADOR

Para comprobar el ajuste correcto de la transmisión de mando del acelerador, realizar lo siguiente:

- mover el capuchón superior de caucho (1);
- moviendo la transmisión adelante y atrás (2), comprobar que tenga un juego de aprox. 2 mm;
- si esto no ocurriera, desbloquear la contratuerca (3) y girar oportunamente el tornillo de registro (4) (desenroscándolo, se reduce el juego; atornillándolo, se aumenta);
- volver a bloquear la contratuerca (3).



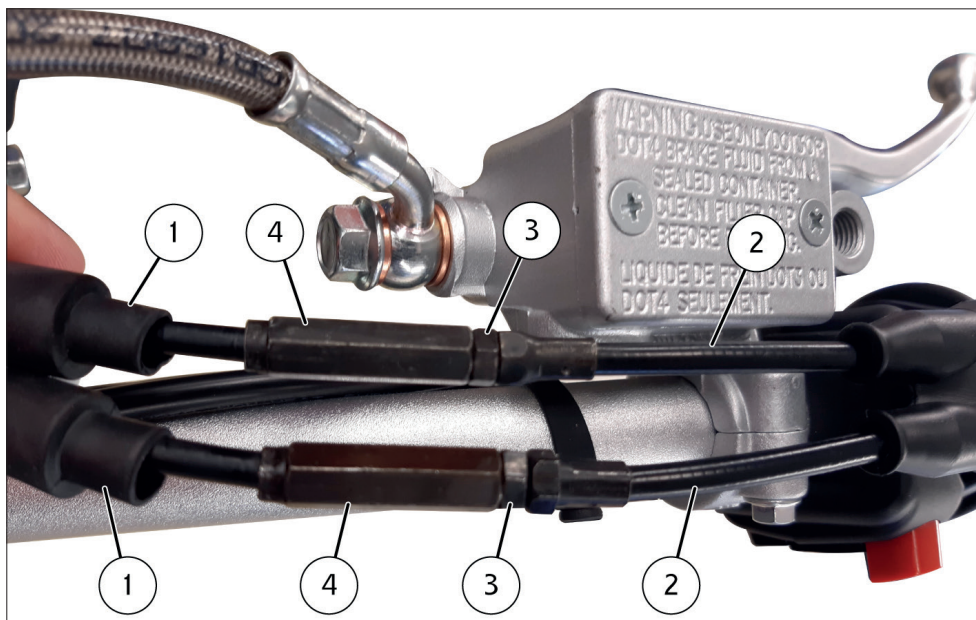
ATENCIÓN

Usar el vehículo con el cable de mando del acelerador dañado perjudica notablemente la seguridad de conducción.



ATENCIÓN

Los gases de escape contienen monóxido de carbono. No dejar en marcha el motor en lugares cerrados.



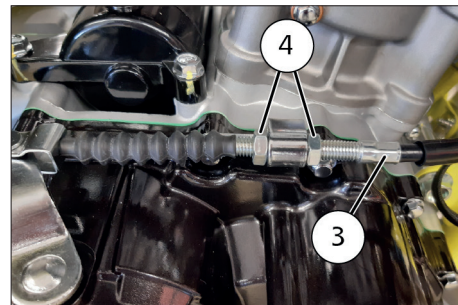
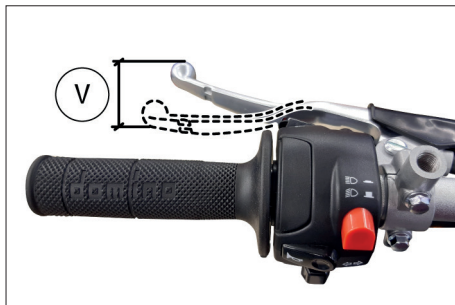
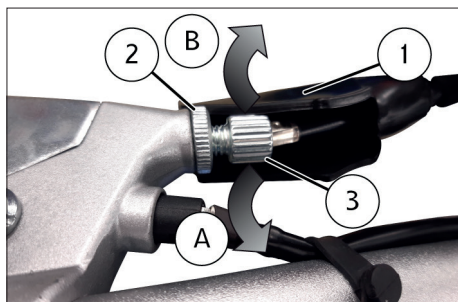
AJUSTE MANETA DEL EMBRAGUE

Para ajustar el embrague es necesario actuar en la tensión del cable utilizando el grupo de ajuste situado en la palanca.

- Mover la protección de caucho (1).
- Aflojar la tuerca anular de bloqueo (2).
- Actuar en el ajuste (3), si se gira en el sentido indicado por la flecha (A) se reduce el juego, mientras que si se gira en el sentido indicado por la flecha (B) se aumenta.
- La carrera en vacío (V) debe ser al menos de 10 mm (0,39 in) antes de iniciar el desacoplamiento del embrague.

Otra posibilidad de ajuste es la que ofrece el tensor (3) colocado en la parte derecha del motor.

- Aflojar las tuercas (4) y actuar en el tensor (3).
- Si, después del ajuste, el embrague patina bajo carga o arrastra incluso cuando está desembragado, se debe desmontar para las comprobaciones del caso.



CONTROL DE LA BUJÍA

La distancia entre los electrodos de la bujía (2) debe ser de $0,7 \div 0,8$ mm ($0,28 \div 0,31$ in).

Una distancia mayor puede causar dificultades de puesta en marcha y sobrecarga de la bobina.

Una distancia menor puede causar problemas de aceleración, de funcionamiento en ralentí y de prestaciones a bajas velocidades.

- Desconectar el conector (1).
- Desenroscar los dos tornillos (2), quitar la plaqueta de bloqueo (3) y quitar el capuchón (4) completo con bobina de la bujía.
- Limpiar la suciedad alrededor de la base de la bujía antes de quitarla.

ES útil 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 está seco y el color es marrón claro o gris.

Grado térmico elevado:

El extremo del aislante está seco y cubierto de incrustaciones oscuras.

Grado térmico bajo:

La bujía se ha recalentado y el extremo del aislante es cristalino y de color blanco o gris.



ATENCIÓN

Si es necesario, sustituir la bujía por una de igual graduación.



ATENCIÓN

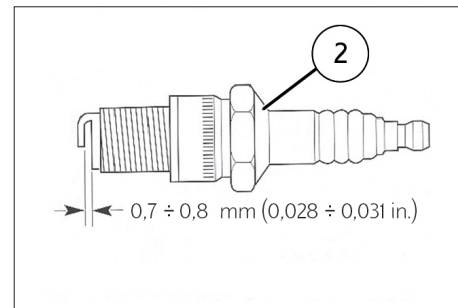
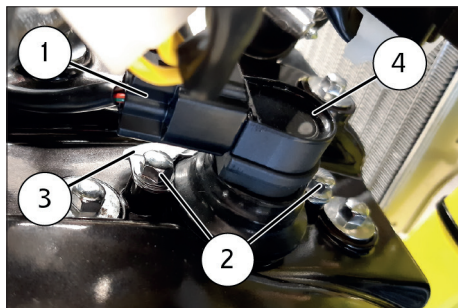
Una bujía de graduación térmica demasiado elevada puede causar preencendidos con posibles daños al motor. Una bujía de graduación térmica demasiado baja puede causar un aumento considerable de los depósitos carbonosos.



ADVERTENCIA

Antes de volver a montar la bujía, efectuar una minuciosa limpieza de los electrodos y del aislante utilizando un cepillo metálico. Aplicar grasa grafitada a la rosca de la bujía, atornillarla a mano hasta el tope y apretarla a un par de $10 \div 12$ Nm ($7,37 \div 8,85$ ft/ lb). Aflojar la bujía y apretarla nuevamente a $10 \div 12$ Nm ($7,37 \div 8,85$ ft/ lb). Toda bujía que presente rayado en el aislante o que tenga los electrodos corroidos debe ser sustituida.

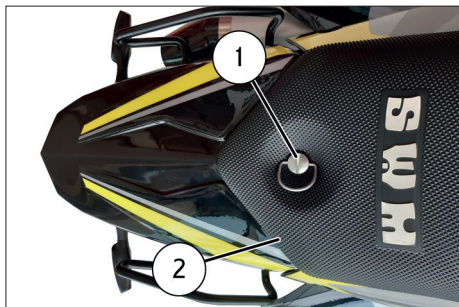
- Montar el capuchón con bobina (4) de nuevo en la bujía.
- Montar la plaqueta (3) de bloqueo de nuevo y atornillar los tornillos (2) a 7 Nm ($0,7$ Kgm - 5.1 ft/ lb).
- Conectar el conector (1) de nuevo.



DESMONTAJE ASIENTO

Para acceder a algunos componentes es necesario quitar el asiento de la siguiente manera:

- Girar el perno (1) de fijación en el sentido contrario a las agujas del reloj para desenganchar el asiento (2) del encaje.
- Levantar el asiento de la parte trasera (3) y desengancharlo de los encajes, tirándolo hacia la parte trasera de la motocicleta (4).

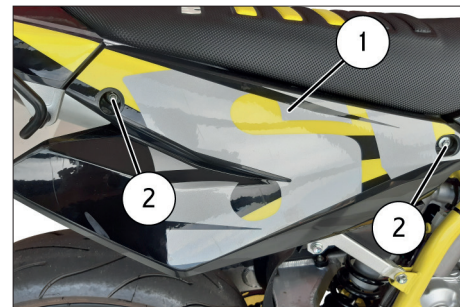


DESMONTAJE PANEL LATERAL DERECHO

Debajo del panel lateral derecho (1) se encuentran los fusibles y el filtro de aire.

Para desmontarlo, realizar lo siguiente:

- Quitar el asiento como se indica en el párrafo correspondiente.
- Desenroscar los tornillos (2) y quitar el panel (1).



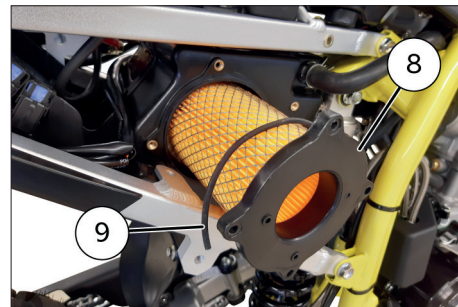
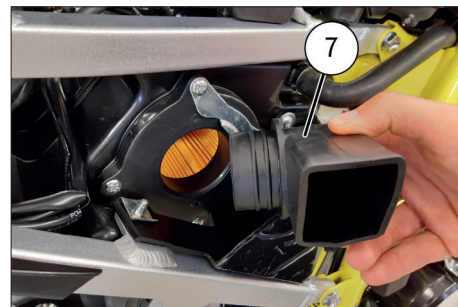
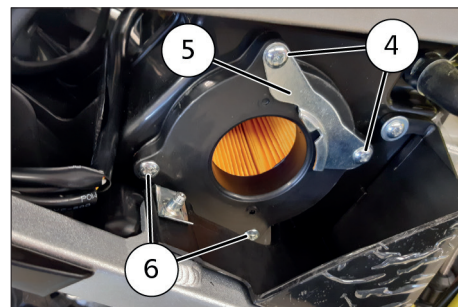
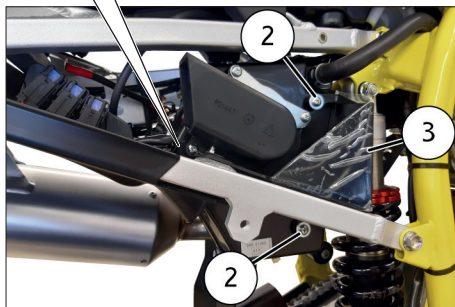
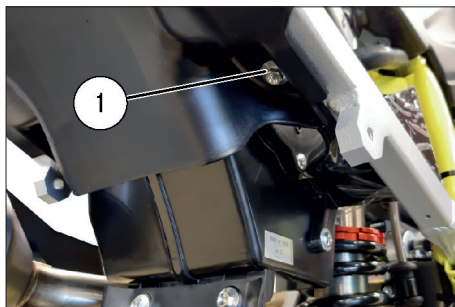
CONTROL, LIMPIEZA O SUSTITUCIÓN DEL FILTRO DE AIRE

Para acceder al filtro de aire, proceder de la siguiente manera:

- Quitar el asiento y el panel lateral derecho como se describe en los párrafos correspondientes;
- desesroskar el tornillo (1) ubicado debajo del guardabarros trasero;
- desesroskar los dos tornillos (2) y quitar la protección (3);
- desesroskar los dos tornillos (4) y quitar la plaqueta (5);
- desesroskar los dos tornillos (6);
- quitar el manguito de aspiración (7);
- extraer el filtro (8) de la caja filtro;
- controlar que no se haya atascado y limpiarlo si fuera necesario, soplando con aire comprimido desde dentro hacia fuera;
- si está demasiado sucio, sustituirlo.

Nota

Montar nuevamente todas las piezas en el orden inverso al de desmontaje, prestando atención al estado de la junta (9), puesto que si está desgastada debe sustituirse, y que esté posicionada correctamente en su asiento.



REGULADOR DE TENSION

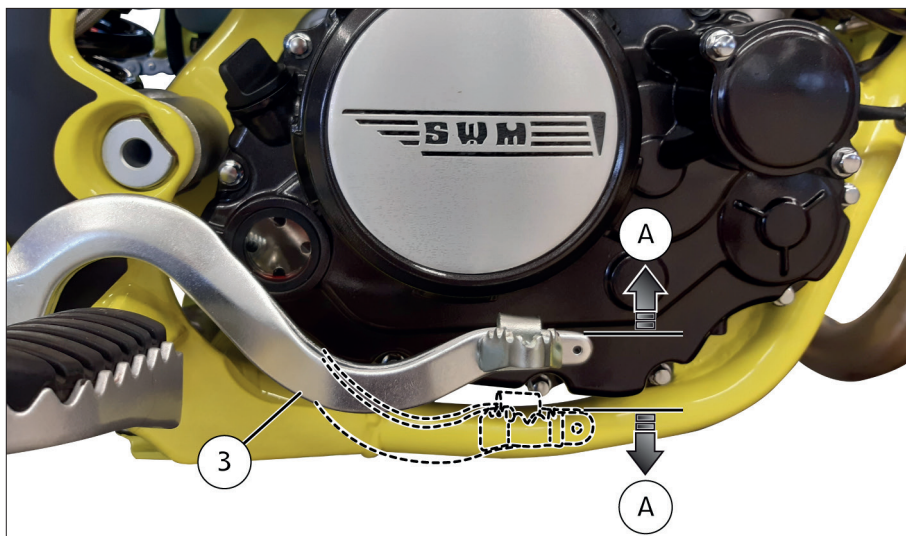
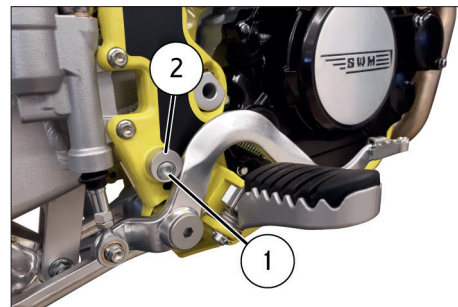
El regulador de tensión (1) está fijado en el lado derecho del bastidor en la parte delantera.

AJUSTE DE LA POSICIÓN DEL PEDAL DE LA FRENADA COMBINADA

La posición del pedal de la frenada combinada respecto al estribo se puede ajustar según las necesidades de cada uno.

Cuando sea preciso realizar dicho ajuste, hacerlo del siguiente modo:

- aflojar el tornillo (1);
- girar la leva (2) para bajar o elevar el pedal del freno (3) de la dimensión (A) deseada;
- una vez terminado el ajuste, apretar de nuevo el tornillo (1). 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 DE LA FRENADA COMBINADA

El pedal (3) de mando de la frenada combinada debe tener una carrera en vacío (B) de 5 mm (0,2 in) 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;
- una vez acabada la operación, apretar la tuerca de nuevo (4).



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.

CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO DELANTERO

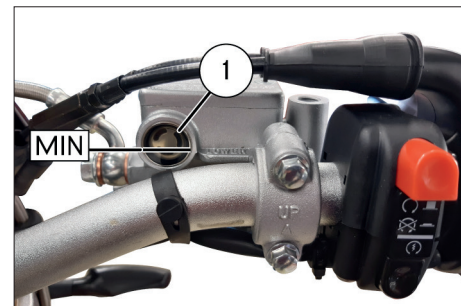
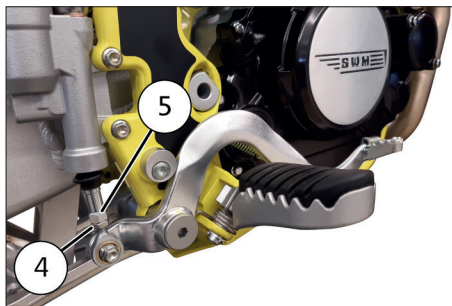
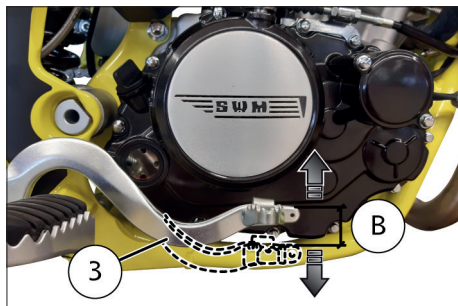
El nivel del fluido en el depósito de la bomba no debe estar nunca por debajo del valor mínimo "MIN" que muestra el visor (1) ubicado en la parte trasera del cuerpo de la bomba.

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 es peligroso conducir en estas condiciones, acudir a un Concesionario SWM para que este inspeccione el sistema de frenos.



CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO TRASERO

El nivel del fluido en el depósito de la bomba no debe estar nunca por debajo del nivel mínimo "MIN" que muestra el visor (1) ubicado 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 el pedal del freno resulta demasiado "blando", significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en el sistema de frenos. Al ser peligroso conducir en estas condiciones, acudir a un Concesionario SWM para que este inspeccione el sistema de frenos.

PURGA AIRE DE LAS HORQUILLAS

Se recomienda realizar mensualmente la purga del aire de las barras de las horquillas.

Colocar la motocicleta en el caballete lateral, extender completamente la horquilla y aflojar la válvula (1). Apretar la válvula al final de la operación, prestando atención a la junta de estanqueidad.

AJUSTE DE LA SUSPENSIÓN DELANTERA

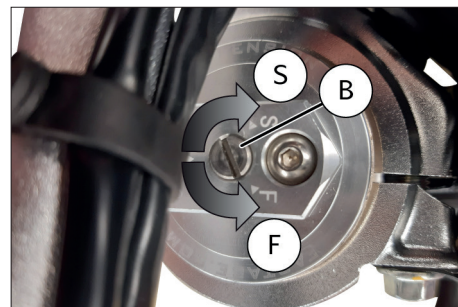
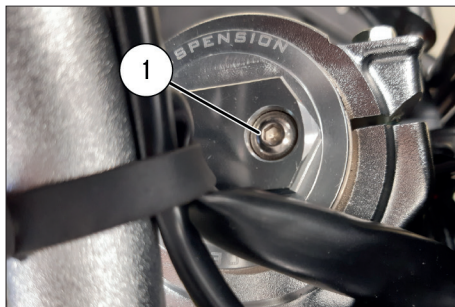
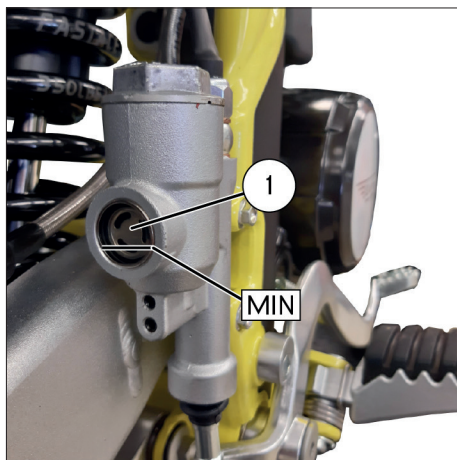
En la suspensión delantera se puede ajustar la extensión.

Ajuste de la extensión

- Calibración estándar:

- 17 pasos.

Si fuese necesario restablecer la calibración estándar, girar el elemento de ajuste (B) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición de cierre completo y luego girarlo en el sentido inverso el número de pasos mencionado anteriormente. Para obtener un frenado más suave, girar el elemento de ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj "F"; proceder de manera inversa para obtener un frenado más duro "S".



AJUSTE DEL AMORTIGUADOR

El amortiguador trasero debe ajustarse en función del peso del piloto o del piloto + pasajero y de las condiciones del terreno.

Para realizar la operación, proceder del siguiente modo:

- con la motocicleta en el suelo, en posición vertical, medir la distancia (A);
- sentarse en la moto con todo el equipo, en la posición de conducción habitual;
- con la ayuda de otra persona, medir la nueva distancia (A);
- la diferencia entre estos dos valores medidos es la DISMINUCIÓN DE ALTURA de la parte trasera de la motocicleta.

La disminución de altura recomendada es de 25/30 mm (0,98/1,18 in):

- para obtener la disminución de altura correcta en relación con el propio peso, regular la precarga del muelle del amortiguador como se describe al lado.



ATENCIÓN

El ajuste del amortiguador afecta la estabilidad y la manejabilidad de la motocicleta; se recomienda por tanto conducir con cuidado después de una variación de la calibración estándar. Se recomienda en todo caso medir la cota "A" de referencia antes de efectuar cualquier modificación.



ATENCIÓN

No debe desmontarse nunca el amortiguador puesto que contiene gas a presión. Para operaciones más importantes, contactar con el Concesionario SWM.

B: Altura superior guardabarros trasero
C: eje pivote rueda trasera



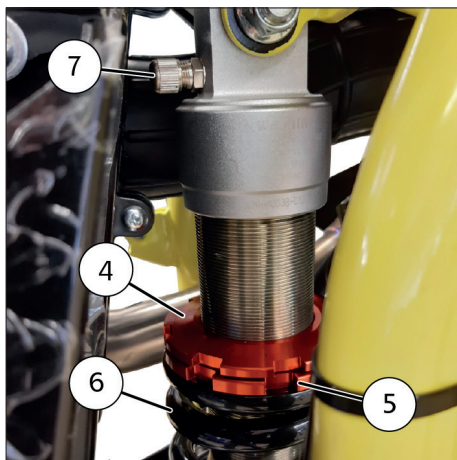
AJUSTE DE LA PRECARGA DEL MUELLE AMORTIGUADOR TRASERO

Para realizar la operación, proceder del siguiente modo:

- quitar el asiento y el panel lateral derecho, como se describe en los párrafos correspondientes;
- limpiar la contratuerca anular (4) y la tuerca anular de regulación (5) del muelle (6);
- aflojar la contratuerca anular con una llave de gancho o con un punzón de aluminio;
- girar la tuerca anular de ajuste hasta la posición deseada.

Nota

La tuerca anular (5) se puede atornillar un máximo de 2 veces para garantizar el correcto funcionamiento del amortiguador.



- Una vez efectuada la regulación en función de su peso o de su estilo de conducción, bloquear firmemente la contratuerca anular (par de apriete: 50 Nm - 5 Kgm - 36,87 Ft/lb).
- Montar de nuevo el panel lateral derecho y el asiento.



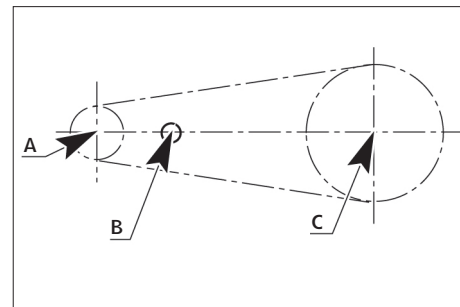
ATENCIÓN

El amortiguador contiene nitrógeno a presión, NO debe desenroscarse la válvula (7) porque causaría una fuga de gas, comprometiendo el funcionamiento correcto del amortiguador.

Para efectuar la recarga de gas en el amortiguador es necesario contactar con el Concesionario SWM.

REGULACIÓN CADENA

La cadena debe ser inspeccionada, regulada y lubricada según 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 salirse de la corona o romperse. Para ajustar el tensado de la cadena es necesario bajar la parte trasera de la motocicleta y obtener así la alineación del eje piñón (A), eje rotación basculante (B) y eje rueda trasera (C) como se indica en la figura; luego, girar la rueda trasera tres veces. En esta condición la cadena no debe resultar tensa aun estando sin flecha.



Ajuste rápido (Fig. B.)

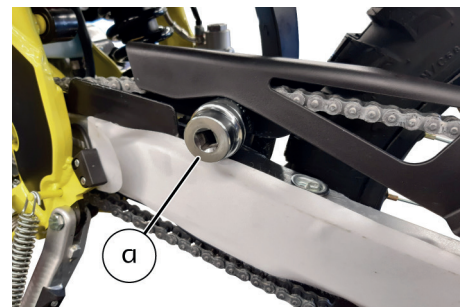
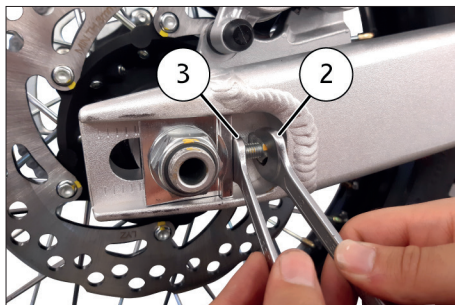
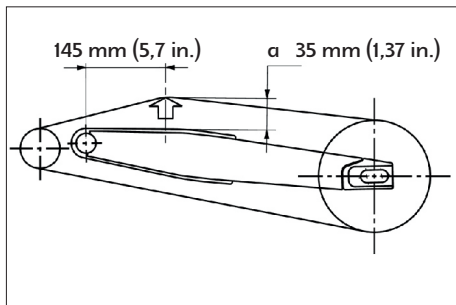
Introducir una llave allen (a) con diámetro de 35 mm (1,37 in.) en el punto indicado (o en alternativa un espesor de la misma dimensión) y comprobar que el tramo inferior (c) esté levemente tensado.

De lo contrario, proceder de la siguiente manera:

- aflojar la tuerca (1) de fijación del pivote de la rueda en el lado derecho;
- aflojar las contratuercas (2) en ambos tensores cadenas y actuar en los tornillos (3) para obtener el valor de tensión correcto;
- una vez realizada la regulación, apretar las contratuercas (2) con un par de apriete de 22 Nm (2,2 kgm 16,22 ft/lb) y la tuerca pivote rueda (1), con un par de apriete de 120 Nm (12,0 kgm - 88,50 ft/lb).

Después del ajuste, controlar siempre la alineación de la rueda y que la flecha esté a unos 35 mm (1,37 in.).

AJUSTE CADENA (FIG. B)



CONTROL DEL ESTADO DE DESGASTE DE LA CADENA/PIÑÓN/CORONA

Controlar el desgaste de la cadena de la siguiente manera:

- tensar completamente la cadena con los tornillos de ajuste;
- marcar 20 mallas de la cadena;
- Medir la distancia "L" entre el centro del perno n.º 1 y el perno n.º 21.

ESTÁNDAR	LÍMITE DE DESGASTE
241,5 mm (9,50 in)	246 mm (9,68 in)

Controlar si el piñón está dañado o desgastado. Si se notan signos de desgaste como los que se muestran en la figura, debe sustituirse. Después desmontar la rueda, es necesario comprobar el estado de desgaste de los dientes de la corona trasera.

La figura de abajo muestra el perfil de los dientes en condiciones de desgaste normal y excesivo.

Si la corona está desgastada de manera excesiva, sustituirla desatornillando los seis tornillos de fijación al cubo.



ATENCIÓN

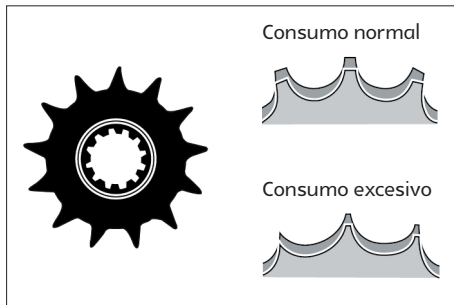
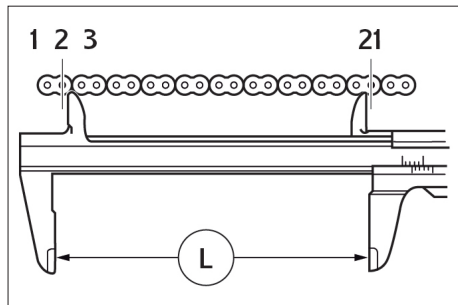
La desalineación de la rueda causa un desgaste anormal que provoca unas condiciones de conducción inseguras.

Nota

Con terrenos fangosos y húmedos, los residuos que se depositan en la corona, el piñón y la cadena causan que esta última se tense aún más.

Si se piensa utilizar la motocicleta en estas condiciones, la cadena debe tensarse menos al comienzo.

El uso de la motocicleta en terrenos fangosos aumenta considerablemente el desgaste del piñón, la cadena y la corona trasera.



LIMPIEZA Y LUBRICACIÓN DE LA CADENA

Lubricar la cadena (1) prestando atención a las siguientes instrucciones.



ADVERTENCIA

Nunca utilizar grasa para lubricar la cadena. La grasa provoca la acumulación de polvo y fango, ya que éstos actúan como abrasivos y causan el desgaste rápido de la cadena, del piñón y de la corona.

Lavado de cadena sin juntas tóricas

Lavar utilizando un spray específico para cadenas sin juntas tóricas; como alternativa, lavar con petróleo o nafta; si se utiliza gasolina o tricloroetileno es necesario secarla y lubricarla para evitar que se oxide.

Lubricación de cadena sin juntas tóricas

Lubricar con un spray específico con la ayuda de una brocha, exteriormente e internamente; como alternativa, utilizar aceite motor con viscosidad SAE 80-90.

Nota

Como alternativa, es posible utilizar un spray lubricante adecuado.



ADVERTENCIA

El lubricante para la cadena NO debe entrar en contacto con el neumático o el disco de freno trasero.

Rodillo guía cadena, paso de la cadena, patín de la cadena

Controlar el desgaste de las piezas mencionadas anteriormente y sustituirlas si es necesario.



ADVERTENCIA

Controlar la alineación de la guía cadena. Si estuviera doblado podría entrar en contacto con la cadena y causar un desgaste rápido. Además, la cadena podría separarse del piñón.

- 2 - Rodillo tensor cadena
- 3 - Paso guía cadena
- 4 - Patín cadena



DESMONTAJE DE LA RUEDA DELANTERA

Posicionar un bloque o un caballete debajo del motor de modo que la rueda delantera esté alzada del suelo.

- Desenroscar el tornillo (1) sin quitarlo.
- Aflojar los tornillos (2) que bloquean el pivote de la rueda (3) en los soportes de las barras de la horquilla.
- Empujar el tornillo (1) hasta que salga el perno (3); luego, desenroscar completamente el tornillo (1) y extraer el perno (3).

Nota

Con la rueda desmontada, no se debe apretar la maneta del freno para evitar el avance de los pistones de la pinza. Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco dirigido hacia arriba.

REENSAMBLAJE DE LA RUEDA DELANTERA

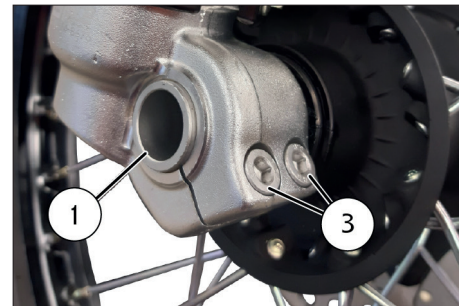
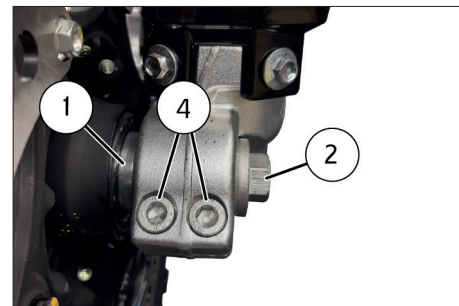
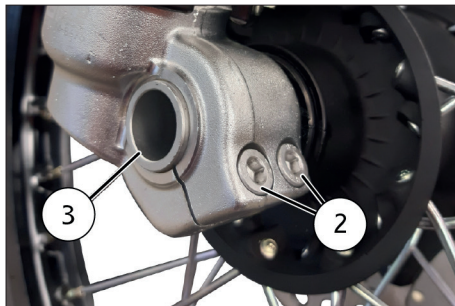
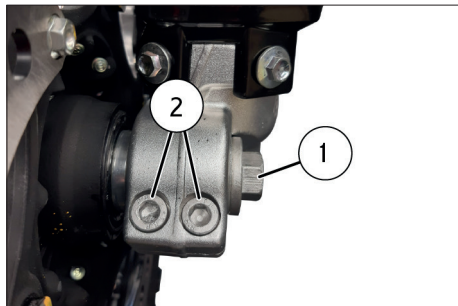
- Montar el separador (D) izquierdo en el cubo de la rueda.
- Introducir la rueda entre las barras de la horquilla de tal manera que el disco de freno se introduzca en la pinza.
- Introducir el pivote de la rueda (1) del lado derecho, tras haberlo engrasado anteriormente hasta el tope de la barra izquierda; mientras se realiza esta operación, girar la rueda. Atornillar el tornillo (2) en el lado izquierdo de la horquilla SIN bloquearlo.

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 (3) en la barra derecha (20 Nm - 2,04 Kgm - 14,75 ft/lb), el tornillo (2) en el lado izquierdo (50 Nm - 5,0 Kgm - 36,87 ft/lb) y los tornillos (4) en la barra izquierda (20 Nm - 2,04 Kgm - 14,75 ft/lb).

Nota

Después del montaje de la rueda, bombear la maneta hasta que las pastillas entren en contacto con el disco.

ES



DESMONTAJE DE LA RUEDA TRASERA

Desatornillar la tuerca (1) del pivote de la rueda (3) y extraer el pivote. No es necesario aflojar el tensor de cadena (2); de esta manera, el valor de tensión de la cadena permanecerá invariable después de montarlo de nuevo. Extraer la rueda 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.

(Par de apriete de la tuerca (1) 120 Nm / 12,0 Kgm / 88,50 ft./lb.).

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.

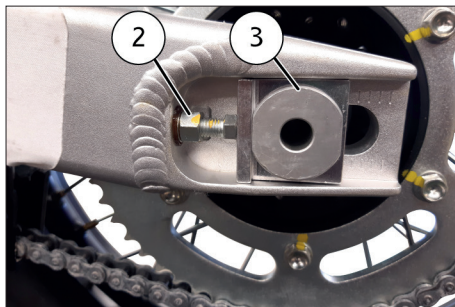
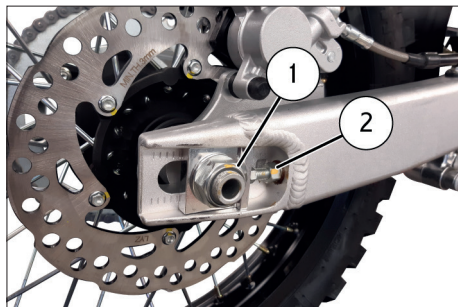
Después de haber montado de nuevo la rueda, accionar el pedal hasta que las pastillas entren en contacto con el disco.

NEUMÁTICOS

Es preciso que los neumáticos estén inflados siempre en la presión correcta que debe corresponder a la indicada en la tabla "Datos técnicos" en la primera parte del manual.

Sustituir el neumático si el desgaste fuese mayor al indicado en la tabla a continuación.

DELANTERO	TRASERO
3 mm (0,12 in) (RS); 2 mm (0,08 in) (SM)	3 mm (0,12 in) (RS); 2 mm (0,08 in) (SM)

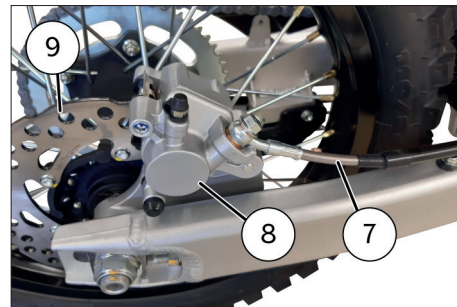
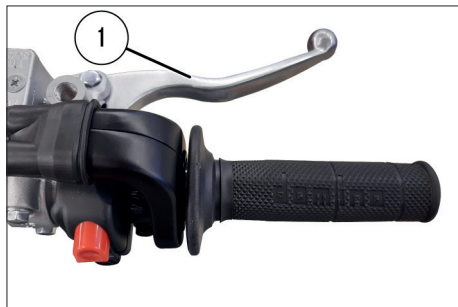
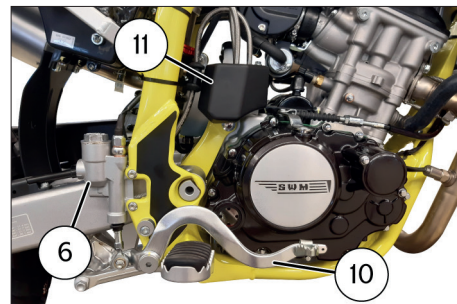
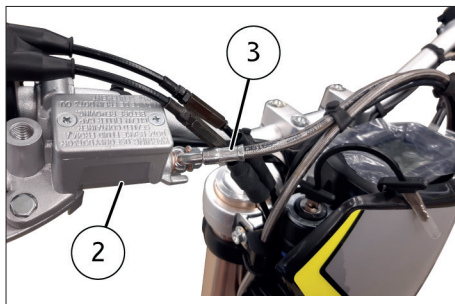


FRENOS

Los componentes principales de los dos sistemas son: la bomba de freno con la palanca correspondiente (parte delantera), el pedal para la frenada combinada, los conductos, la pinza y el disco.

LEYENDA:

1. Maneta del freno delantero
2. Bomba de freno delantero con depósito de aceite
3. Conductos delanteros
4. Pinza freno delantero
5. Disco freno delantero
6. Bomba de frenada combinada con depósito de aceite
7. Conductos traseros
8. Pinza freno trasero
9. Disco freno trasero
10. Pedal mando frenada combinada
11. Distribuidor frenada combinada



DESMONTAJE PASTILLAS FRENO

Pastillas delanteras

- Desenroscar el perno (1) y quitar las pastillas (2).

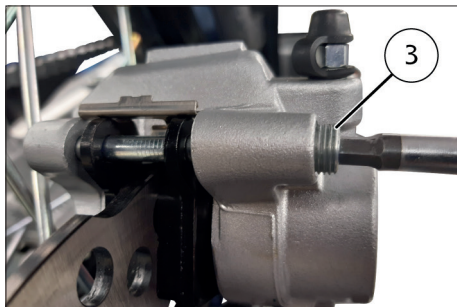
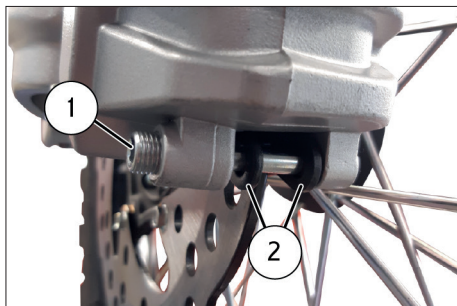
Pastillas traseras

- Desenroscar el tapón (3).
- Desenroscar el perno (4) y quitar las pastillas (5).



ADVERTENCIA

No accionar la maneta o el pedal del freno mientras se desmontan las pastillas.



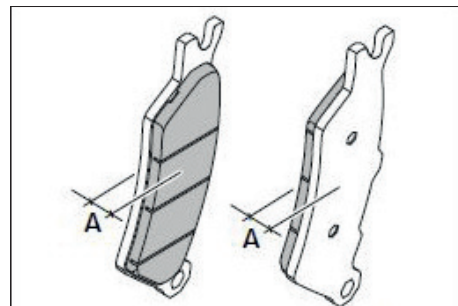
DESGASTE PASTILLAS

Controlar el desgaste de las pastillas.

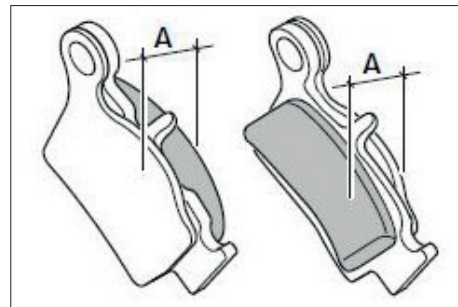
Cumplir el límite de servicio "A" indicado en las respectivas figuras.

Si se supera dicho límite, sustituir el par de pastillas.

DELANTERO: A= 5 mm (0,19 in.)



TRASERO: A= 5,5 mm (0,21 in.)



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. El aceite o la grasa en el disco pueden eliminarse con un disolvente que tenga un alto índice de inflamabilidad como acetona o productos similares.

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.

Espesor disco:

DISCO	ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Delantero RS	3,5 mm (0,13 in)	3 mm (0,12 in)
Delantero SM	4 mm (0,15 in)	3,5 mm (0,13 in)
Trasera	4 mm (0,15 in)	3,5 mm (0,13 in)



SILENCIADOR DE ESCAPE

El silenciador reduce el ruido de escape, pero es también parte integrante de este sistema y, por tanto, sus condiciones afectan a las prestaciones de la motocicleta. El marcado aumento del ruido de escape es índice de degradación de material fonoabsorbente colocado en el tubo perforado en el interior del silenciador.

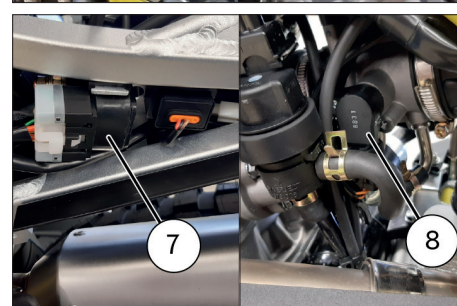
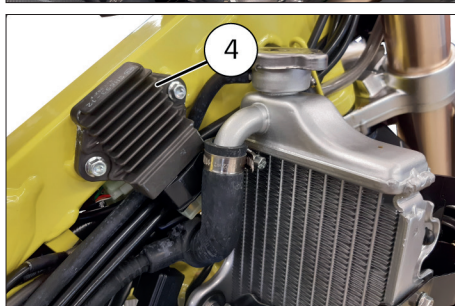
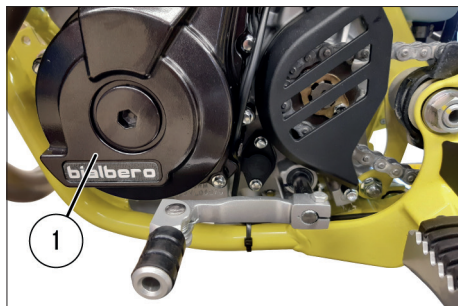
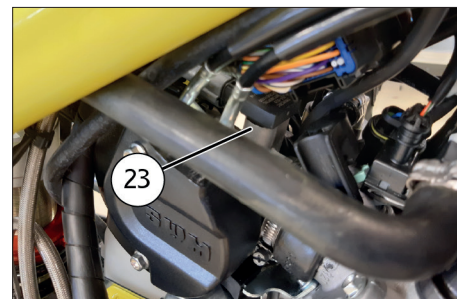
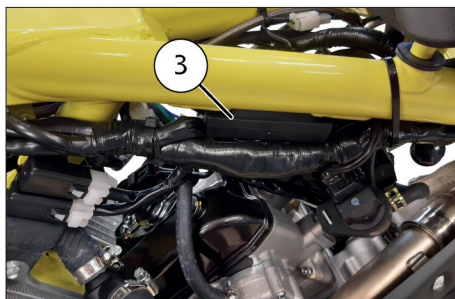
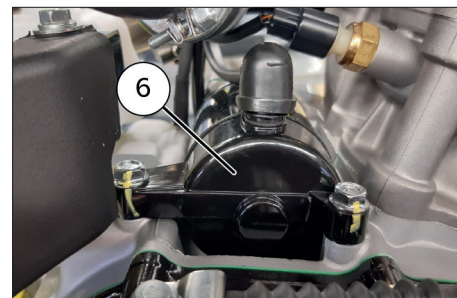
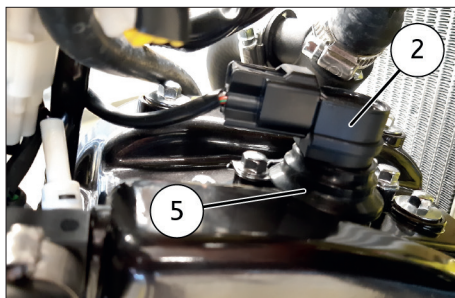
ES



UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS

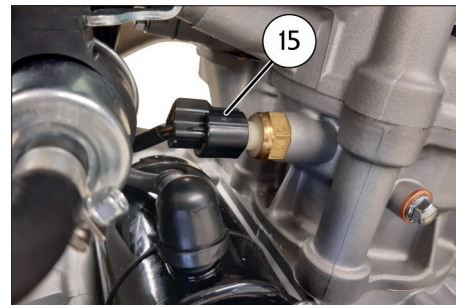
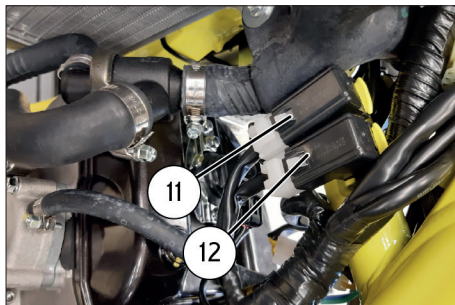
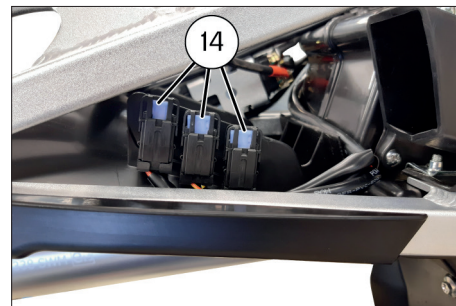
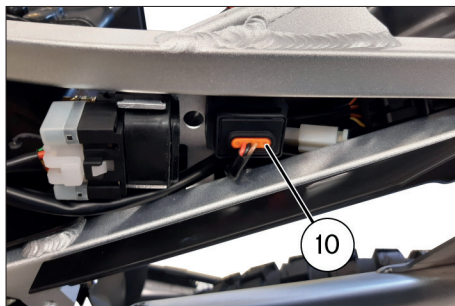
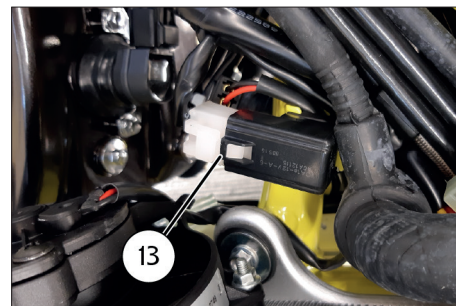
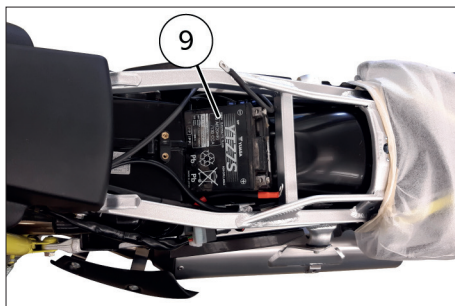
El sistema de encendido está compuesto por los siguientes elementos:

- Generador (1) dentro de la tapa del semicárter izquierdo;
- bobina electrónica (2) incorporada en la pipeta de la bujía;
- central electrónica (3) debajo del depósito de combustible;
- regulador de tensión (4) debajo del depósito de combustible;
- bujía de encendido (5) en el centro de la culata del cilindro;
- motor de arranque (6) detrás del cilindro del motor;
- telerruptor de arranque (7) a la izquierda del subchasis trasero;
- sensor T.P.S. (posición mando acelerador) (8) en el cuerpo de mariposa;
- sensor T MAP. (23) en el cuerpo de mariposa.

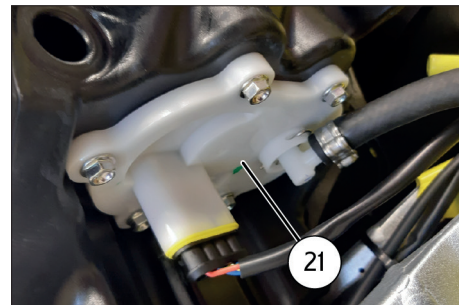
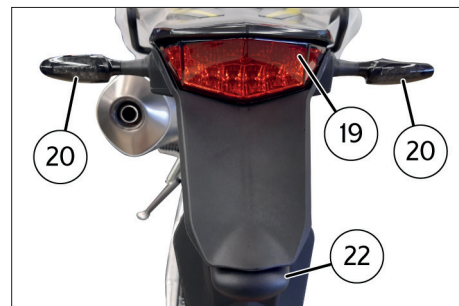
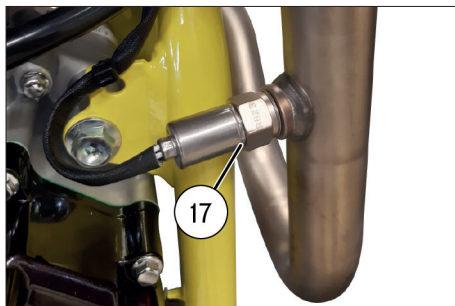


El sistema eléctrico está compuesto por los siguientes elementos:

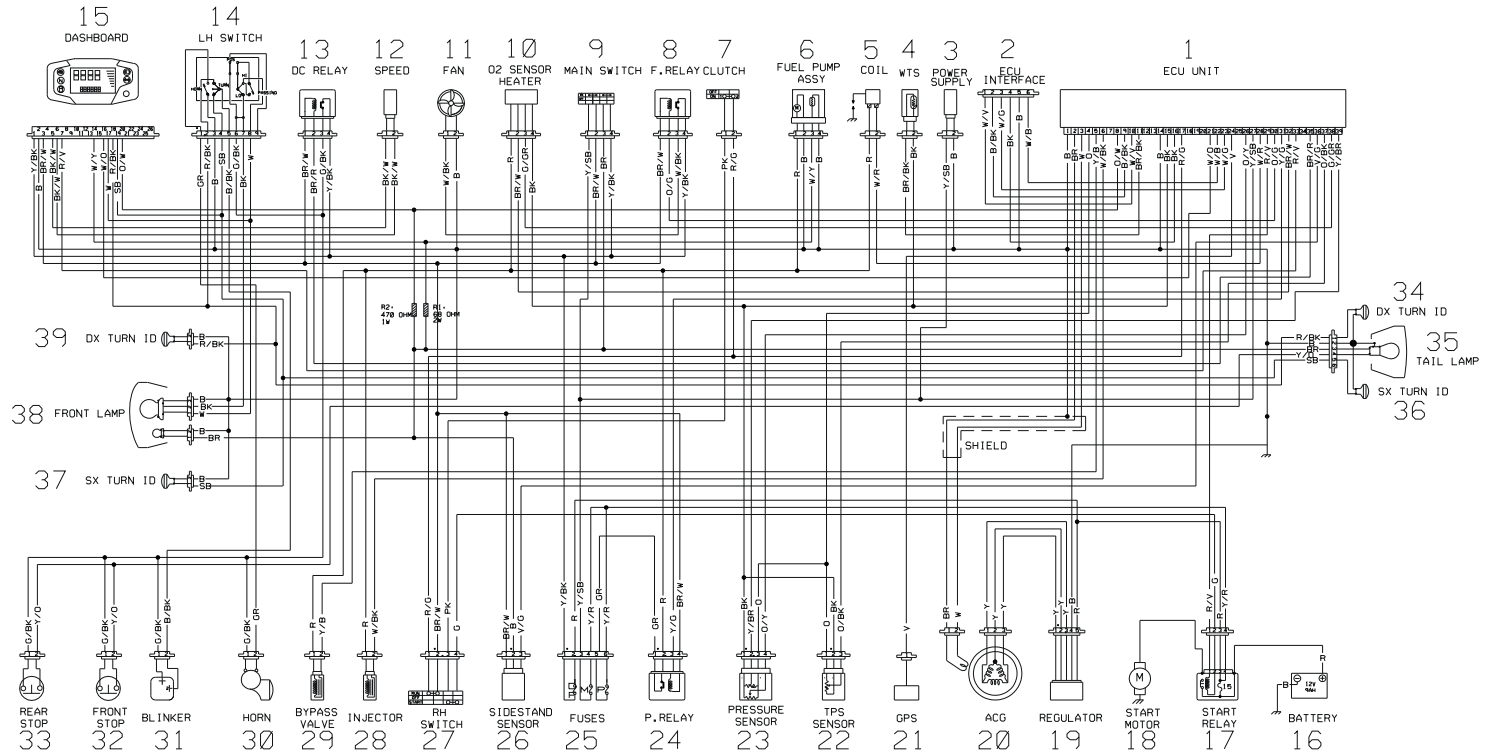
- Batería 12 V - 6 Ah (9) debajo del asiento;
- dispositivo intermitencia intermitentes (10) ubicado a la izquierda del subchasis trasero;
- relés ubicados en la parte delantera izquierda debajo del depósito;
- relés (11) intermitentes, luces de parada, luces de cruce, luces de carretera;
- relé (12) inyector, sonda lambda, bomba gasolina, bobina;
- relé (13) electroventilador;
- tres fusibles (14) de 15A a la derecha del subchasis trasero;
- sensor (15) de temperatura refrigerante;



- sonda Lambda (17);
- proyector (18) de tipo LED;
- faro trasero (19) de LED;
- intermitentes (20) de LED;
- bomba combustible (21) dentro del depósito;
- luz matrícula (22) lámpara 12V 5W.



ESQUEMA ELÉCTRICO



ES



Leyenda color cables

SIGLA	COLOR
B	Azul
B/Bk	Azul/Negro
Bk	Negro
Br	Marrón
Br/Bk	Marrón/Negro
Br/R	Marrón/Rojo
Br/W	Marrón/Blanco
Bk/W	Negro/Blanco
G	Verde
G/Bk	Verde/Negro
G/Br	Verde/Marrón
G/Gr	Verde/Gris
G/R	Verde/Rojo
Gr	Gris
Gr/B	Gris/Azul
Gr/Bk	Gris/Negro
O	Naranja
O/Bk	Naranja/Negro
O/G	Naranja/Verde
O/W	Naranja/Blanco
O/Y	Naranja/Amarillo
Pk	Rosa
R	Rojo
R/G	Rojo/Verde
R/V	Rojo/Violeta
R/Bk	Rojo/Negro
Sb	Celeste

V	Violeta
V/G	Violeta/Verde
W	Blanco
W/B	Blanco/Azul
W/Bk	Blanco/Negro
W/G	Blanco/Verde
W/O	Blanco/Naranja
W/R	Blanco/Rojo
W/V	Blanco/Violeta
W/Y	Blanco/Amarillo
Y	Amarillo
Y/Bk	Amarillo/Negro
Y/Br	Amarillo/Marrón
Y/G	Amarillo/Verde
Y/O	Amarillo/Naranja
Y/Sb	Amarillo/Celeste
Y/B	Amarillo/Azul
Y/R	Amarillo/Rojo

Leyenda del esquema eléctrico

1. Central electrónica
2. Interfaz central
3. Alimentación
4. Sensor temperatura refrigerante
5. Bobina A.T.
6. Bomba combustible
7. Interruptor embrague
8. Relé para electroválvula
9. Llave de encendido

10. Sonda Lambda
11. Ventilador de enfriamiento
12. Sensor de velocidad
13. Relé de corriente continua
14. Conmutador izquierdo
15. Instrumento
16. Batería
17. Telerruptor arranque eléctrico
18. Motor de arranque
19. Regulador de tensión
20. Alternador
21. Sensor de marchas
22. Sensor de posición mando del gas
23. Sensor de presión
24. Relé de potencia
25. Fusibles
26. Sensor caballete
27. Conmutador derecho
28. Inyector
29. Válvula de By-Pass
30. Bocina
31. Intermitencia intermitentes
32. Interruptor stop delantero
33. Interruptor stop trasero
34. Intermitente trasero derecho
35. Faro trasero
36. Intermitente trasero izquierdo
37. Intermitente delantero izquierdo
38. Faro delantero
39. Intermitente delantero derecho

BATERÍA

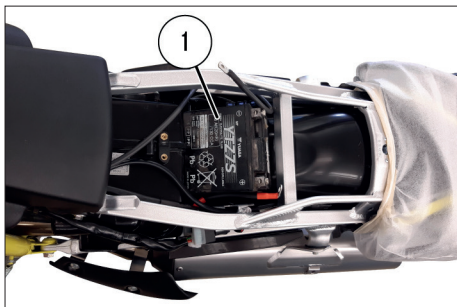
La batería no requiere mantenimiento.

Si se notan 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 (0,6A durante 8 horas para batería 12V-6Ah).

- 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 (6A durante 0,5 horas para batería 12V-6Ah).



RECARGA BATERÍA

Para acceder a la batería (1), proceder de la siguiente manera:

- quitar el asiento como se indica en el párrafo correspondiente;
- desconectar primero el cable negativo NEGRO o AZUL y después el positivo ROJO (en fase de reensamblaje, conectar primero el cable positivo ROJO y luego el negativo NEGRO o AZUL);
- extraer la batería (1) de su alojamiento.

Asegurarse, con la ayuda de un voltímetro, de que la tensión de la batería no sea inferior a 12,5V.

En caso contrario, la batería necesita un ciclo de recarga.

Utilizar un cargador de baterías de tensión constante y conectar en primer lugar el cable positivo ROJO al borne positivo de la batería y después el cable negativo NEGRO o AZUL al borne negativo de la batería.

La tensión de reposo se estabiliza en un valor constante solo después de algunas horas, por lo cual se aconseja NO medirla inmediatamente después de haber cargado o descargado la batería.

Verificar siempre el estado de carga de la batería antes de instalarla de nuevo en el vehículo.

La batería debe mantenerse limpia y los terminales engrasados.



ATENCIÓN

La batería contiene ácido sulfúrico. Evitar todo contacto con los ojos, la piel y la vestimenta.

SOLUCIONES:

CONTACTO CON LA PIEL: enjuagar con abundante agua.

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 llamar a un médico.



ATENCIÓN

En caso de no utilizar la batería durante un largo período de tiempo, debe recargarse con ciclo de carga lenta (0,6 A durante 8 horas para batería de 12V-6Ah) por lo menos cada tres semanas.



ATENCIÓN

Las baterías producen gases explosivos. A la hora de cargar o utilizar la batería en ambientes cerrados, asegurar una buena ventilación. Cuando se utilice un cargador de baterías, conectar la batería al cargador antes de encenderlo. Esto evitará la formación de chispas cerca los bornes de la batería que podrían incendiar los gases contenidos en la batería. Las baterías producen gases explosivos. A la hora de cargar o utilizar la batería en ambientes cerrados, asegurar una buena ventilación. Cuando se utilice un cargador de baterías, conectar la batería al cargador antes de encenderlo. Esto evitará la formación de chispas cerca los bornes de la batería que podría incendiar los gases contenidos en la batería.

SUSTITUCIÓN BOMBILLAS DEL PROYECTOR

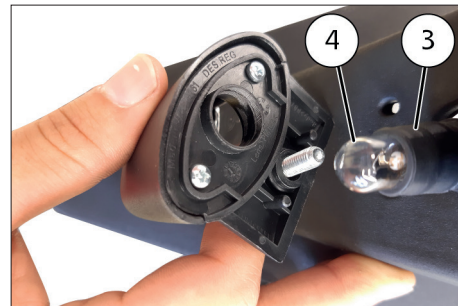
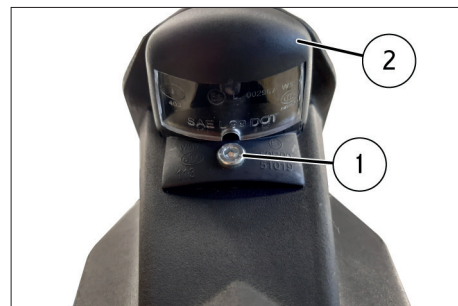
El proyector delantero (1) es de tipo LED. Si no funciona, debe sustituirse.

FARO TRASERO

El faro trasero (1) es de tipo LED. Si no funciona, debe sustituirse.

SUSTITUCIÓN LÁMPARA LUZ MATRÍCULA

- Desenroscar el tornillo (1) y desconectar la luz matrícula (2) del guardabarros;
 - extraer el portalámpara (3) con la lámpara (4) del soporte;
 - tirar de la lámpara (4) para extraerla del portalámpara;
- después de la sustitución, montar en el orden inverso.



REGULACIÓN FARO DELANTERO

Para verificar si el faro está orientado en el sentido correcto, colocar la motocicleta, con los neumáticos inflados a la presión correcta y con una persona en el asiento, perfectamente perpendicular con su eje longitudinal.

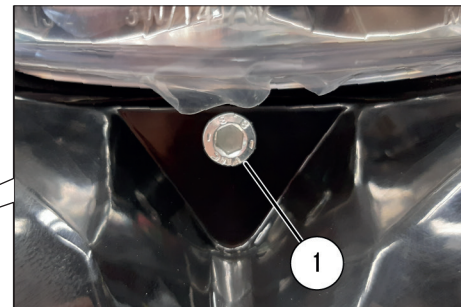
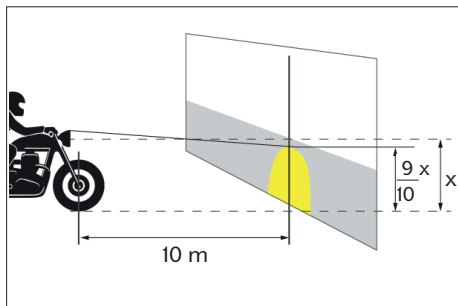
Frente a una pared o a una pantalla, situada a 10 metros del faro, trazar una línea horizontal correspondiente a la altura del centro del faro y una vertical en línea con el eje longitudinal del vehículo.

Efectuar tal comprobación, a ser posible, en la penumbra.

Encendiendo las luces de cruce, el límite superior de delimitación entre la zona oscura y la zona iluminada debe quedar situado a una altura no superior a $\frac{9}{10}$ de la altura desde el suelo al centro del faro.

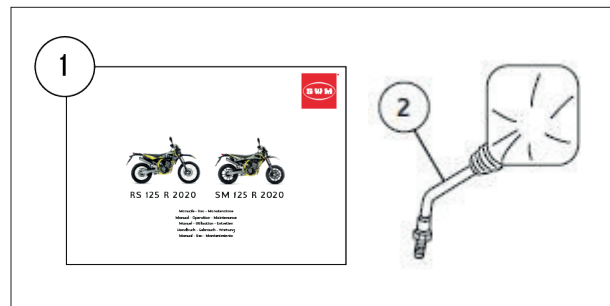
Si es necesario modificar la orientación, proceder de la siguiente manera:

- Accionar el tornillo (1) de ajuste;
- al apretar el haz luminoso, este se sube;
- al desenroscar el haz luminoso, baja.



EQUIPAMIENTO

POS	N.º CÓDIGO	DENOMINACIÓN
1	A000P04826	MANUAL RÁPIDO MULTILINGÜE (1)
2	FA00P01471	ESPEJO RETROVISOR DCHO. (2)
	F000P01471	ESPEJO RETROVISOR IZDO. (2)



APÉNDICE

INACTIVIDAD PROLONGADA

Si se debe dejar de utilizar la motocicleta durante un cierto tiempo, efectuar la siguiente preparación.

- Limpiar completamente la motocicleta.
- Descargar el combustible del depósito.
- Llenar el depósito con combustible mezclado con un estabilizador.
- Lubricar la cadena de la transmisión secundaria y todas las transmisiones flexibles.
- 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.
- Desmontar la batería y, si es posible, colocarla en un mantenedor. Cabe recordar, también, que cada tipo de batería, si no está conectada al vehículo, tiene una descarga fisiológica que es irreversible si no se recarga de forma cíclica.
- Cubrir la motocicleta para protegerla del polvo y la suciedad.

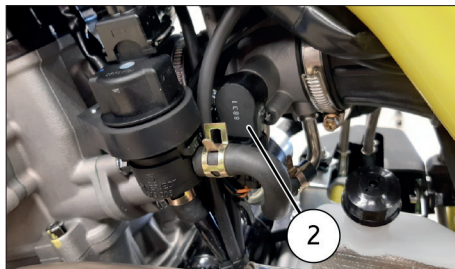
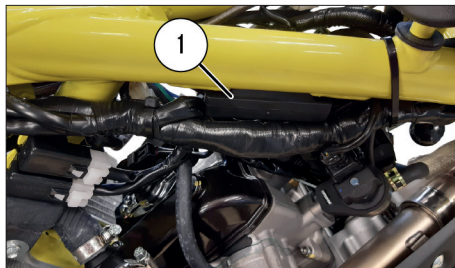


ATENCIÓN

No verter al medio ambiente el combustible eliminado y hacer girar el motor al aire libre, no en sitios cerrados.

A la hora de poner de nuevo en marcha la motocicleta, proceder de la siguiente manera:

- asegurarse de que la bujía esté apretada;
- llenar el depósito de combustible;
- hacer girar el motor para calentar el aceite y luego descargar el mismo;
- verter aceite fresco en el cárter;
- comprobar todos los puntos citados en la sección "Controles y Reglajes" (Apéndice A);
- lubricar todos los puntos citados en la sección "Lubricación" (Apéndice A).



LIMPIEZA

Antes del lavado de la motocicleta, es necesario proteger oportunamente del agua las siguientes piezas:

- a. Abertura posterior del escape;
- b. aspiración filtro aire;
- c. manetas embrague y freno delantero, empuñaduras, conmutadores en el manillar;
- d. tija superior dirección horquilla, cojinetes rueda;
- e. palancas suspensión trasera.



ADVERTENCIA

Evitar limpiar la motocicleta con chorros de agua de alta presión en las partes eléctricas y en el sistema de alimentación de inyección, sobre todo la central electrónica (1) y el grupo de sensores T.P.S. (2).

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 lubricar o pasar cera sobre los discos del freno para no provocar una pérdida de eficiencia del sistema de frenos con el consiguiente riesgo de accidentes. Limpiar el disco con disolventes tipo acetona.

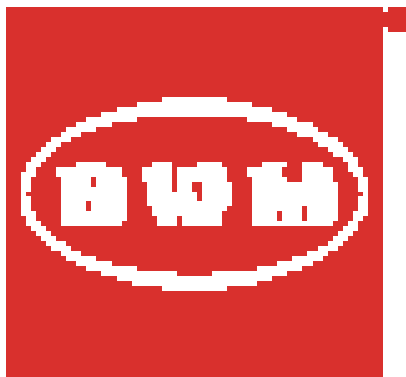
OPERACIONES DE PRE-ENTREGA

DESCRIPCIÓN	OPERACIÓN	PRE-ENTREGA
Aceite motor	Control nivel	<input type="checkbox"/>
Líquido de refrigeración	Control/restablecimiento nivel	<input type="checkbox"/>
Sistema de refrigeración	Control fugas	<input type="checkbox"/>
Electroventiladores (*)	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Bujías	Control/Sustitución	<input type="checkbox"/>
Carga batería	Control/Recarga ($\geq 12,5V$)	<input type="checkbox"/>
Cuerpo de mariposa/ Carburador	Control y ajuste	<input type="checkbox"/>
Líquido de frenos y embrague	Control nivel	<input type="checkbox"/>
Frenos/Embrague	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Frenos/Embrague	Control circuito	<input type="checkbox"/>
Mando del acelerador	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Mando del acelerador	Control/ajuste del juego	<input type="checkbox"/>
Mando starter	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Transmisiones y mand. flex.	Control/Ajuste	<input type="checkbox"/>
Cadena de transmisión	Control/Ajuste	<input type="checkbox"/>
Neumáticos	Control presión	<input type="checkbox"/>
Caballote lateral	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Interruptor cabal. lateral	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>

DESCRIPCIÓN	OPERACIÓN	PRE-ENTREGA
Sistema eléctrico	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Tablero de instrumentos	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Luces/Señales visuales	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Bocina	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Faro delantero	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Llave de encendido	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Cerraduras	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Apriete tornillos y tuercas	Control/apriete	<input type="checkbox"/>
Abrazaderas de tubo	Control/apriete	<input type="checkbox"/>
Lubricación general	//	<input type="checkbox"/>
Ensayo general	//	<input type="checkbox"/>

(*) : Presente solo en algunos modelos

O	Pág.	U	Pág.
OPERACIONES DE PRE-ENTREGA	56	UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS.....	46
P	Pág.	UBICACIÓN DE LOS MANDOS.....	6
PARADA DE LA MOTOCICLETA Y DEL MOTOR.....	23		
PARADA DEL MOTOR EN EMERGENCIA.....	24		
PRESENTACIÓN	3		
PURGA AIRE DE LAS HORQUILLAS.....	35		
R	Pág.		
RECARGA BATERÍA.....	51		
REENSAMBLAJE DE LA RUEDA DELANTERA	41		
REGULACIÓN CADENA.....	37		
REGULACIÓN FARO DELANTERO.....	53		
REGULADOR DE TENSIÓN.....	33		
REPOSTAJE COMBUSTIBLE	19		
S	Pág.		
SILENCIADOR DE ESCAPE.....	45		
SUBIDA/BAJADA PILOTO Y PASAJERO	19		
SUSTITUCIÓN BOMBILLAS DEL PROYECTOR.....	52		
SUSTITUCIÓN DEL ACEITE DEL MOTOR	25		
SUSTITUCIÓN FILTRO ACEITE.....	26		
SUSTITUCIÓN LÁMPARA LUZ MATRÍCULA.....	52		



APPENDICE A

APPENDIX A

ANNEXE A

ANHANG A

APÉNDICE A

RS 125 R - SM 125 R

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM)
SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER)
SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)

	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION		TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REMPLACER SI NÉCESSAIRE
	OGNI EVERY TOUS LES 1.000 Km	OGNI EVERY TOUS LES 8h EN	OGNI EVERY TOUS LES 5.000 Km	OGNI EVERY TOUS LE 10.000 Km	OGNI EVERY TOUS LE 15.000 Km	OGNI EVERY TOUS LE 20.000 Km	
VALVOLE - VALVES - SOUPAPES	C (*)			C (*)		C	X
MOLLE VALVOLE - VALVE SPRING - RESSORT SOUPAPES						C	X
SCODELLINI, SEMICONI VALVOLE - VALVE CUP, VALVE HALF CONE CUVETTES, DEMI-CÔNE SOUPAPES						C	X
BILANCIERI DI ASPIRAZIONE/SCARICO - ROCKER ARM (INTAKE - EXHAUST) - CULBUTEURS D'ASPIRATION ET D'ÉCHAPPEMENT						C	X
ALBERO A CAMME - CAMSHAFT - ARBRE DISTRIBUTION						C	
CATENA DISTRIBUZIONE - VALVE TIMING CHAIN - CHAÎNE DISTRIBUTION				C		S	
PATTINO CATENA DISTRIBUZIONE - VALVE TIMING CHAIN SLIDER - GLISSIÈRE CHAÎNE DISTRIBUTION						S	
TENDITORE CATENA DISTRIBUZIONE - VALVE TIMING CHAIN TENSIONER - TENDEUR CHAÎNE DISTRIBUZIONE						C	
RACCORDO DI ASPIRAZIONE - INTAKE MANIFOLD - RACCORD ADMISSION			C		C		X
CILINDRO COMPLETO - CYLINDER ASSY. - CYLINDRE COMPL.						C	X
PISTONE COMPLETO - PISTON ASSY - PISTON COMPL.					C	S	
OLIO MOTORE - ENGINE OIL - HUILE MOTEUR	S		S	S	S	S	
POMPA OLIO - OIL PUMP - POMPE HUILE						C	
FILTRO OLIO - OIL FILTER CARTRIDGE - FILTRE HUILE	S		S	S	S	S	
MOZZO FRIZIONE - CLUTCH HUB - MOYEAU PORTE-DISQUE EMBRAYAGE				C			X
DISCHI FRIZIONE - CLUTCH DISCS - DISQUES EMBRAYAGE				C		S	X
MOLLE FRIZIONE - CLUTCH SPRING - RESSORT EMBRAYAGE					C		X

RS 125 R - SM 125 R	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)						SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REMPLACER SI NÉCESSAIRE
	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION		TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	
	OGNI EVERY TOUS LES 1.000 KM	OGNI EVERY TOUS LES 8h EN	OGNI EVERY TOUS LES 5.000 Km	OGNI EVERY TOUS LE 10.000 Km	OGNI EVERY TOUS LE 15.000 Km	OGNI EVERY TOUS LE 20.000 Km	
CAMPANA FRIZIONE - CLUTCH DISCS HOUSING - CAGE EMBRAYAGE					C		X
PIGNONE USCITA CAMBIO - DRIVE SPROCKET - PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION			C		C		X
CANDELA ACCENSIONE - SPARK PLUG - BOUGIE D'ALLUMAGE			P	S		S	
FILTRO ARIA - AIR FILTER - FILTRE À AIR			S	S	S	S	
FLUIDO REFRIGERANTE - COOLANT - RÉFRIGÉRANT	C		C	C	C	S	X
PEDANE APOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE - FOOTRESTS, FOOTRESTS PINS AND SPRINGS - REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS			C				X
PERNI FISS. TELAIETTO, PERNI FISS. MOTORE SEAT FRAME FASTENING BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE, PIVOTS DE FIXATION MOTEUR	C			C			
CAVALLETTO LATERALE - SIDE STAND - BEQUILLE LATÉRALE	C		C	C	C	C	
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTO - CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS - AIGUILLE GUIDE-CHAÎNE, ROULEMENT			C	C	C	C	X
PATTINI CATENA POSTERIORE - REAR CHAIN SLIDER - GLISSIÈRE CHAÎNE ARRIÈRE			C	S	C	S	X
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO - STEERING HEAD, STEERING CROWN WITH PIN - TÉ SUPÉRIEUR, TÉ INFÉRIEUR AVEC PIVOT				L		L	
FORCELLA ANTERIORE - FRONT FORK - FOURCHE AVANT					R		
ATTACCHI MANUBRIO CON FISSAGGI - HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET - DEMI-PALIER GUIDON AVEC FIXAGE	C		C	C	C	C	
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE - REAR SWING ARM BUSHING DOUILLE FOURCHE ARRIÈRE			L	L	L	L	



RS 125 R - SM 125 R

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM)
SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER)
SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)

	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION		TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REMPLENER SI NÉCESSAIRE
	OGNI EVERY TOUS LES 1.000 KM	OGNI EVERY TOUS LES 8h EN	OGNI EVERY TOUS LES 5.000 Km	OGNI EVERY TOUS LE 10.000 Km	OGNI EVERY TOUS LE 15.000 Km	OGNI EVERY TOUS LE 20.000 Km	
BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POSTERIORE - REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS - DOUILLES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE			L	L	L	L	
GIUDACATENA / COPRICATENA - REAR CHAIN GUIDE / REAR CHIAN GUARD - GUIDE CHAINE / CARTER DE CHAINE			C	S	C	S	X
GABBIE A RULLI PERNO FORCELLONE REAR SWING ARM PIVOT NEEDLE BEARINGS CAGE À AIGUILLES PIVOT FOURCHE ARRIÈRE			L	L	L	L	
AMMORTIZZATORE POSTERIORE - REAR SHOCK ABSORBER - AMMORTISSEUR ARRIÈRE						R	
GABBIE A RULLI, SPINOTTI, LEVERAGGI SOSPENSIONE POST. REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE			L	L	L	L	
COMANDO GAS COMPLETO - THROTTLE CONTROL ASSY - COMMANDE GAZ COMPL.			C	C	C	C	
COMANDO FRIZIONE COMPLETO - CLUTCH CONTROL ASSY - COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.				C		C	
DISCO FRENO ANTERIORE - FRONT BRAKE DISC - DISQUE FRAIN AVANT			C	C	C	C	X
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE - FRONT BRAKE SYSTEM FLUID -FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT			C			S	
DISCO FRENO POSTERIORE - REAR BRAKE DISC - DISQUE FREIN ARRÈRE			C	C	C	C	X
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE - REAR BRAKE SYSTEM FLUID - FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÈRE			C			S	
PASTIGLIE FRENI - BRAKE PADS - PLAQUETTES DE FREINS		C	C	C	C	C	X
TUBAZIONI CARBURANTE - FUEL HOSES - TUYAU CARBURANT			C	C	C	S	X

RS 125 R - SM 125 R	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)						SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REMPLACER SI NÉCESSAIRE
	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION		TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	TAGLIANDO SERVICE RÉVISION	
	OGNI EVERY TOUS LES 1.000 Km	OGNI EVERY TOUS LES 8h EN	OGNI EVERY TOUS LES 5.000 Km	OGNI EVERY TOUS LE 10.000 Km	OGNI EVERY TOUS LE 15.000 Km	OGNI EVERY TOUS LE 20.000 Km	
TENSIONE RAGGI RUOTE - WHEEL SPOKES TENSION - TENSION BRAS RUOES	C		C	C	C	C	
CUSCINETTI MOZZI RUOTE - WHEEL HUB BEARINGS - ROULEMENTS MOYEAUS RUOES					S		X
CORONA POSTERIORE - REAR DRIVEN SPROCKET - COURONNE ARRIÈRE				S		S	X
SERRAGGIO VITI CORONA - REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING - SERRAGE VIS COURONNE ARRIÈRE	C		C	C	C	C	
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA - REAR TRANSMISSION CHAIN - CHAÎNE ARRIÈRE	L/C		L/C	S	L/C	S	X
SERRAGGIO BULLONERIA - BOLTS AND NUTS TIGHTNESS GENERAL CHECK - CONTRÔLE SERRAGE DES BOULONS	C		C	C	C	C	

Legenda - Key for Maintenance Schedule - Légende:

h: Ore - Hours - Heures

S: Sostituzione - Replacement - Remplacement

C: Controllo - Check - Contrôle// **C (*)**: Controllare gioco - Check clearance - Contrôler le jeu

P: Pulizia - Cleaning - Nettoyage

R: Revisione - Overhaul - Revision

L: Ingrassaggio / Lubrificazione - Greasing / Lubrication - Graissage / Lubrification

En: Enduro

NOTE - NOTE - NOTES:

Sostituire le guarnizioni in occasione di ogni smontaggio - Upon every removal replace the gaskets - À toute opération de dépose remplacer les joints

Sostituire la viteria in caso di deterioramento - Replace screws and nuts if worn - En cas de détérioration, remplacer les boulons

Dopo percorrenze su fango o sabbia effettuare una verifica generale - General check after riding on mud or sand - Après usage sur des terrains boueux ou sableux, effectuer un contrôle général



RS 125 R - SM 125 R

WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN MÜSSEN SIE SICH AN IHREN SWM-
VERTRAGSHÄNDLER WENDEN)
ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU
CONCESIONARIO SWM)

	COUPON CUPÓN		COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	WECHSELN WENN NÖTIG
	ALLE CADA 1.000 Km	ALLE CADA 8h EN	ALLE CADA 5.000 Km	ALLE CADA 10.000 Km	ALLE CADA 15.000 Km	ALLE CADA 20.000 Km	SUBSTITUIR SI NECESARIO
VENTIL - VÁLVULAS	C (*)			C (*)		C	X
VENTILFEDER - RESORTES VÁLVULAS						C	X
TELLER, HALB KEGEL - CUBERTAS, SEMI-CONOS VÁLVULAS						C	X
KIPPHBEL (ANSAUGEN-AUSPUFFROHR) BALANCIN DE ASPIRACIÓN - ESCAPE						C	X
NOCKENWELLE - EJE DISTRIBUCIÓN						C	
VENTILSTEUERUNGKETTE - CADENA DISTRIBUCIÓN				C		S	
VENTILSTEUERUNGKETTEGLEITBAHN - PLATO CADENA DISTRIBUCIÓN						S	
VENTILSTEUERUNGKETTESPANNER - TENSOR CADENA DISTRIBUCIÓN						C	
ANSCHLUSS - EMPALME DE ASPIRACIÓN			C		C		X
ZYLINDER KPL. - CILINDRO COMPLETO						C	X
KOLBEN KPL. - PISTÓN COMPLETO					C	S	
MOTORÖL - ACEITE MOTOR	S		S	S	S	S	
ÖLPUMPE - BOMBA ACEITE						C	
WECHSELFILTER - FILTRO ACEITE MOTOR	S		S	S	S	S	
KUPPLUNGSCHIEBENHALTERNABE - CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE				C			X
KUPPLUNGSSCHIEBEN - DISCOS EMBRAGUE				C	S		X
KUPPLUNGFEDER - RESORTE EMBRAGUE					C		X
KUPPLUNGSGLOCKE - CAMPANA EMBRAGUE					C		X
RITZEL - PIÑÓN CADENA			C		C		X

RS 125 R - SM 125 R	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN MÜSSEN SIE SICH AN IHREN SWM- VERTRAGSHÄNDLER WENDEN) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO SWM)						
	COUPON CUPÓN		COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	WECHSELN WENN NÖTIG
	ALLE CADA 1.000 Km	ALLE CADA 8h EN	ALLE CADA 5.000 Km	ALLE CADA 10.000 Km	ALLE CADA 15.000 Km	ALLE CADA 20.000 Km	SUBSTITUIR SI NECESARIO
ZÜNDKERZE - BUJÍA DE ENCENDIDO			P	S		S	
LUFTFILTER - FILTRO DE AIRE			S	S	S	S	
KÜHLFLÜSSIGKEIT - LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO	C		C	C	C	S	X
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER - POSAPIES, PERNOS, RESORTES			C				X
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN - TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR	C			C			
SEITENSTÄNDER - HORQUILLA LATERAL	C		C	C	C	C	
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER - RODILLO GUÍA-CADENA, COJINETE			C	C	C	C	X
LENKKOPF, UNTERE GABELBRÜCKE MIT ZAPFEN - TIJA SUPERIOR, TIJA DE DIRECCIÓN CON PERNO				L		L	
VORDERRADGABEL - HORQUILLA DELANTERA					R		
LENKERBÜGELBOLZEN - CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN	C		C	C	C	C	
HINTERGABELBUCHSE - MANGUITOS HORQUILLA TRASERA			L	L	L	L	
KETTENGLEITBAHN - PLATO CADENA TRASERA			C	S	C	S	X
BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG - MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA			L	L	L	L	
KETTENFÜHRUNG / KETTENKASTEN - GUÍA-CADENA / CUBRE - CADENA			C	S	C	S	X
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN - COJINETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA			L	L	L	L	
HINTERSTOSSDAMPFER - AMORTIGUADOR TRASERO						R	

RS 125 R - SM 125 R

WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN MÜSSEN SIE SICH AN IHREN SWM-
VERTRAGSHÄNDLER WENDEN)
ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU
CONCESIONARIO SWM)

	COUPON CUPÓN		COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	WECHSELN WENN NÖTIG
	ALLE CADA 1.000 Km	ALLE CADA 8h EN	ALLE CADA 5.000 Km	ALLE CADA 10.000 Km	ALLE CADA 15.000 Km	ALLE CADA 20.000 Km	SUBSTITUIR SI NECESARIO
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG COJINETES DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA			L	L	L	L	
GASGRIFF KPL. - MANDO DE GAS COMPLETO			C	C	C	C	
KUPPLUNGSTEUERUNG KPL. - MANDO EMBRAGUE COMPLETO				C		C	
VORDERE BREMSSCHEIBE - DISCO FRENO DELANTERO			C	C	C	C	X
VORDERBREMFLÜSSIGKEIT - FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA			C			S	
HINTERE BREMSSCHEIBE - DISCO FRENO TRASERO			C	C	C	C	X
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT - FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA			C			S	
BREMSBELÄGE - PASTILLAS FRENOS		C	C	C	C	C	X
TRIEBSTOFFFROHR - TUBERIAS CARBURANTE			C	C	C	S	X
RADSPEICHENSPANNUNG - TENSION RADIOS RUEDAS	C		C	C	C	C	
RADNABELAGER - COJINETES CUBOS RUEDAS					S		X
KETTENBLATT - CORONA TRASERA				S		S	X
SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ - TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C		C	C	C	C	
ESEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE - CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA	L/C		L/C	S	L/C	S	X
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN - CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C		C	C	C	C	

Legende - Leyenda:

h: Stunden - Horas

S: Wechseln - Substitución

C: Kontrollieren - Control// **C (*)**: Spielkontrolle - Control de juego

P: Reinigen - Limpieza

R: Revision - Revisión

L: Schmierung - Beschmeiren - Engresaje - Lubricación

En: Enduro

ANMERKUNG / NOTAS:

Dichtungwechse: bei jedem demontage - Substituir las empacuras en el caso de desmontaje

Schrauben verschleiss: wechseln - Substituir tornillos y tuercas en el caso de desgaste

Schlammiges und sandiges geländen: ein allgemeine kontrolle durchführen - Después de la carrera sobre un terreno fangoso o arenoso, efectuar un control general