MANUALE D'OFFICINA
WORKSHOP MANUAL
MANUEL D'ATELIER
WERKSTATTHANDBUCH
MANUAL DE OFICINA

SUPERCITY 50
SUPERCITY 75

Variante al manuale di officina N. 8000 67777
Additions to the workshop manual N. 8000 67777
Variantes au manuel d'atelier Nr. 8000 67777
Varianten von den Handbuch N. 8000 67777
Variaciones del manual para taller N. 8000 67777

Part. N. 8000 72061

CAGIVA

Manuale d' officina
Workshop Manual
Manuel d' Atelier
Werkstatthandbuch
Manual de oficina

SUPERCITY 50
SUPERCITY 75

Dove non diversamente indicato, le caratteristiche e le prescrizioni che sul manuale 8000 67777 si riferiscono ai Modelli "Prima 50" e "Prima 75", sono valide anche per i Modelli "Supercity 50" e "Supercity 75".

If not otherwise specified, features and prescriptions referred to models "Prima 50" and "Prima 75" on manual 8000 67777 are valid for models "Supercity 50" and "Supercity 75" too.

Si non autrement indiqué, les caracteristiques et les prescriptions se référant aux modèles "Prima 50" et "Prima 75" du manual d'instructions 8000 67777 sont valables pour les modèles "Supercity 50" et "Supercity 75" aussi.

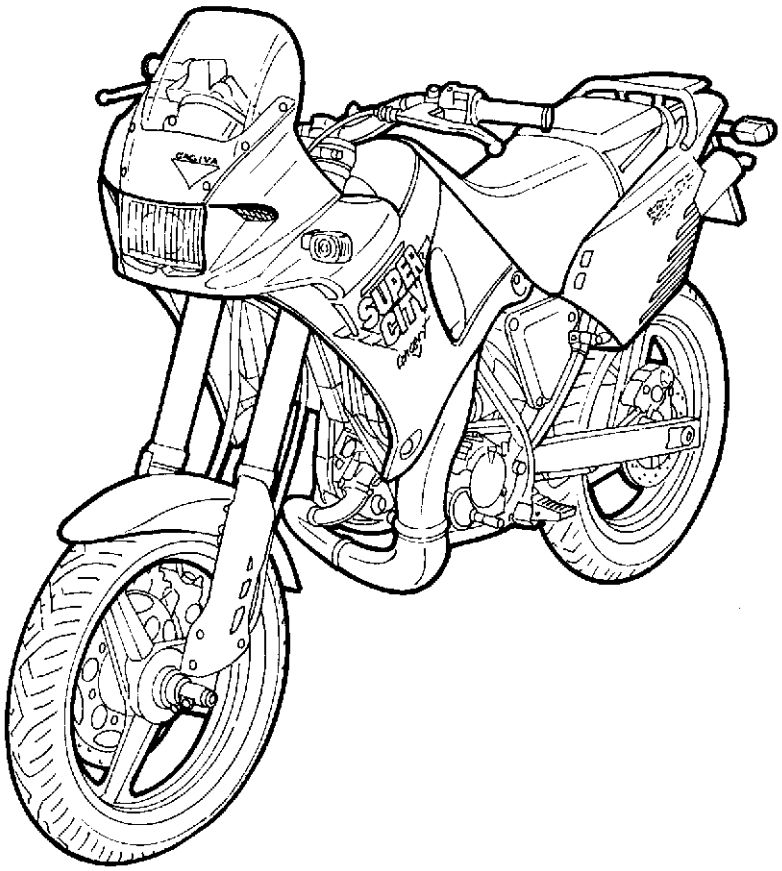
Wo nicht anders angegeben, gelten die Eigenschaften und Empfehlunge, die sich in Handbuch 8000 67777 auf Modelle "Prima 50" und "Prima 75" beziehen, auch für Modelle "Supercity 50" und "Supercity 75".

Si no se indica de otra manera, las características y las prescripciones que en el manual 8000 67777 se refieren a los Modelos "Prima 50" y "Prima 75" son válidas también para los Modelos "Supercity 50" y "Supercity 75".

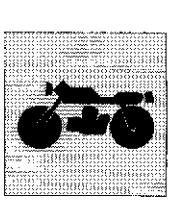
Copyright by
CAGIVA Motor Italia S.p.A.
21100 Schiranna - Varese - Italy

1° Edizione - 1st Edition - 1ère édition - 1. Auflage - 1° Edición
Stampato in Italia - Printed in Italy - Imprimé en Italie - In Italien gedruckt - Impreso en Italia
Stampato N° - Print No. - Imprimé N. - Druckschriff Nr. - Impreso N. 8000 72061

Part. N. 8000 72061 (06-92)



Part. N. 8000 72061 (06-92)



MOTORE	SUPERCITY 50	SUPERCITY 75
Monocilindrico 2 tempi con aspirazione lamellare nel basamento.		
Alesaggio	40 mm	46,5 mm
Corsa	39,6 mm	44 mm
Cilindrata	49,8 cm³	74,7 cm³
Rapp. di compressione (a luci chiuse)	7,2:1	6,7:1

ALIMENTAZIONE

Aspirazione regolata da valvola a lamelle.

DIAGRAMMA DISTRIBUZIONE		
TRAVASO	110°	125°
SCARICO	165°	180°
Carburatore	Dell'Orto	Dell'Orto
Tipo	SHA14-12 M	PHBG 20-BS

LUBRIFICAZIONE

MOTORE
Mediante miscelatore automatico.
CAMBIO e TRASMISSIONE PRIMARIA
Mediante l'olio contenuto nel basamento.

RAFFREDDAMENTO

A liquido con circolazione mediante pompa.
Radiatore sulla sinistra del gruppo termico.

ACCENSIONE

Elettronica.
Marca ..... KOKUSAN
Anticipo accensione: ..... 19°30' prima del P.M.S.
(corrispondenti a mm 1,5 di corsa del pistone prima del P.M.S.)
Candela ..... tipo CHAMPION N3
Distanza elettrodi ..... 0,45÷0,55 mm

AVVIAMENTO

Elettrico.

TRASMISSIONE

Cambio in cascata con ingranaggi sempre in presa.
Rapporto primaria ..... Z 20/77=1:3,850

Rapporti cambio (SUPERCITY 50 - 3 speed)

1° ..... Z 11/38=1:3,454
2° ..... Z 15/28=1:1,866
3° ..... Z 20/24=1:1,200

Rapporti cambio (SUPERCITY 50 - 6 speed; SUPERCITY 75)

1° ..... Z 11/37=1:3,363
2° ..... Z 14/29=1:2,071
3° ..... Z 17/26=1:1,529
4° ..... Z 19/23=1:1,210
5° ..... Z 21/22=1:1,047
6° ..... Z 23/21=1:0,913

Rapporto secondaria
(**SUPERCITY 50-3 speed**) ..... Z 13/49=1:3,769
Rapporto secondaria
(**SUPERCITY 50-6 speed**) ..... Z 12/49=1:4,083
Rapporti secondaria (**SUPERCITY 75**) ..... Z 15/49=1:3,266
Catena di trasmissione ..... 1/2"x7,8

Rapporti totali	SUPERCITY 50		SUPERCITY75
	3 speed	6 speed	
1°	50,131	52,879	42,303
2°	27,088	32,564	26,052
3°	17,414	24,044	19,235
4°		19,030	15,224
5°		16,469	13,175
6°		14,354	11,483

Frizione ..... a dischi multipli in bagno d'olio

FRENI

Anteriore

A disco fisso forato con comando idraulico e pinza fissa.
Diametro disco ..... 300 mm
Pinza freno ..... GRIMECA

Posteriore

A disco fisso forato con comando idraulico e pinza fissa.
Diametro disco ..... 220 mm
Pinza freno ..... GRIMECA

TELAIO

Monotrave sdoppiantesi all'altezza dello scarico, in tubi rettangolari e quadri di acciaio ad alta resistenza.
Angolo di sterzata ..... 45° per parte
Angolo asse di sterzo ..... 27°
Avancorsa ..... 85 mm

SOSPENSIONI

Anteriore

Forcella teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato.
Marca ..... MARZOCCHI
Diametro steli ..... 35 mm
Escursione ruota anteriore (sull asse scorrevoli) ..... 180 mm

Posteriore

Forcellone oscillante in acciaio con sospensione a leveraggi progressivi sistema SOFT DAMP) e mono ammortizzatore idropneumatico con molla elicoidale. Possibilità di regolazione del precarico della molla.
Marca ammortizzatore ..... BOGE
Escursione verticale ruota posteriore ..... 215 mm

RUOTE

Cerchio **anteriore** in lega leggera a tre razze.
Dimensioni ..... 1,85"x16"
Cerchio **posteriore** in lega leggera a tre razze.
Dimensioni ..... 2,50"x16"

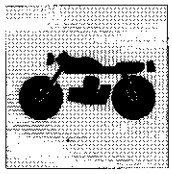
PNEUMATICI

Anteriore

Marca e tipo ..... PIRELLI MT 75 oppure DUNLOP Arrow Max
Dimensioni ..... 100/80 16"
Pressione di gonfiaggio (a freddo) ..... 1,8 Kg/cm² (25,5 psi)

Posteriore

Marca e tipo ..... PIRELLI MT 75 oppure DUNLOP Arrow Max
Dimensioni ..... 120/80-16"
Pressione di gonfiaggio (a freddo) ..... 2,0 Kg/cm² (28,5 psi)
Pressione di gonfiaggio (a freddo) con passeggero
(**SUPERCITY 50 - 6** speed; **SUPERCITY 75**) .. 2,2 Kg/cm² (31,3 psi)



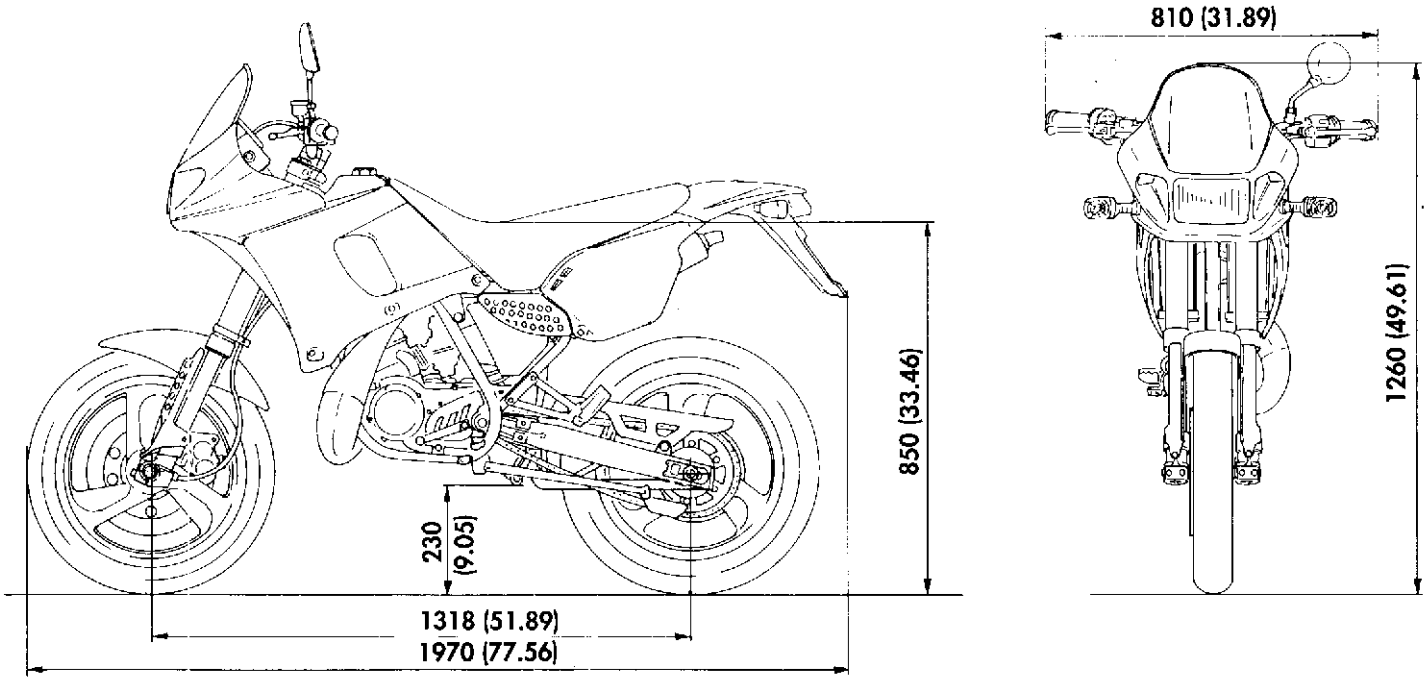
IMPIANTO ELETTRICO

Impianto di accensione composto da:
- Generatore da 12V-110W a ricarica totale batteria;
- Motorino d'avviamento da 12V-250W;
- Convertitore elettronico con bobina incorporata;
- Regolatore di tensione;
- Candela accensione.

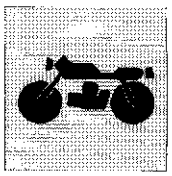
l'impianto elettrico consta dei seguenti elementi principali:
- Faro anteriore con lampade biluce da 12V-15/15W (**SUPERCITY 50-6** speed e **SUPERCITY 75**: 12V-40/45W) e lampada luce di posizione 12V-3W (**SUPERCITY 50-6** speed e **SUPERCITY 75**:12V-5W).
- Cruscotto con lampade contagiri da 12V-2W e contachilometri e spie da 12V-1,2W;
- Indicatori di direzione con lampada 12V-10W;
- Batteria da 12V-4 Ah;
- N° 4 fusibili da 10A, due dei quali di riserva;
- Fanale posteriore con lampade segnalazione arresto 12V-21W e lampade luci di posizione 12V-5W

PRESTAZIONI	SUPERCITY 50		SUPERCITY75
	3 speed	6 speed	
Velocità max. effettiva	38km/h	85 km/h	110 km/h
PESI			
Totale a secco.....	96 Kg	96 Kg	97 Kg

INGOMBRI mm (in)



RIFORNIMENTI	TIPO	QUANTITA' (litri)
Serbatoio carburante	Supercarburante 98-100 NO (min)	14
Riserva		2
Olio per miscela carburante	AGIP 2T RACING PLUS	1,1
Olio cambio e trasmissione primaria	AGIP SUPERMOTOROIL F.1	0,5
Olio per forcella anteriore	SAE 7,5	0,450 per stelo
Fluido per impianto di raffreddamento	AGIP FCOPERMANENT	1
Fluido freni idraulici	AGIP NUOVO BRAKE FLUID DOT 4	—
Lubrificazione catena di trasmissione	AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY	—
Trasmissioni flessibili	AGIP GREASE 30	—



ENGINE

	SUPERCITY 50	SUPERCITY 75
Two-strokes single cylinder by lamellar suction in the crankcase.		
Bore	1.574 in.	1.830 in.
Stroke	1.559 in.	1.732 in.
Capacity	3.037 cu. in.	4.55 cu.in.
Compression ratio (with closed lights)	7,2:1	6,7:1

FUEL FEEDING

Intake setting by lamellar valve.		
DISTRIBUTION DIAGRAM		
TRANSFER	110°	125°
EXHAUST	165°	180°
Carburetor	Dell'Orto	Dell'Orto
Type	SHA14-12 M	PHBG 20-BS

LUBRICATION

ENGINE
By means of automatic mixer.
SHIFTING and MAIN TRANSMISSION
Through the oil contained in the engine block.

COOLING

With liquid circulation through a pump.
Radiator is set on the left side of thermic unit.

IGNITION

Electronic.
Make ..... KOKUSAN
Ignition advance: ..... 19°30' before T.D.C.
(corresponding to 0.059 in. of piston stroke before T.D.C.)
Spark plug ..... type CHAMPION N3
Electrode gap ..... 0.018÷0.022 in.

STARTING

Electric.

TRANSMISSION

Cluster constant-mesh gears.
Primary ratio ..... Z 20/77=1:3,850

Gear ratios (SUPERCITY 50 - 3 speed)

1st ..... Z 11/38=1:3,454
2nd ..... Z 15/28=1:1,866
3rd ..... Z 20/24=1:1,200

Gear ratios (SUPERCITY 50 -6 speed; SUPERCITY 75)

1st ..... Z 11/37=1:3,363
2nd ..... Z 14/29=1:2,071
3rd ..... Z 17/26=1:1,529
4th ..... Z 19/23=1:1,210
5th ..... Z 21/22=1:1,047
6th ..... Z 23/21=1:0,913

Final drive ratio
(**SUPERCITY 50-3 speed**) ..... Z 13/49=1:3,769
Final drive ratio
(**SUPERCITY 50-6 speed**) ..... Z 12/49=1:4,083
Final drive ratio (**SUPERCITY 75**) ..... Z 15/49=1:3,266
Gearing chain ..... 1/2"x7,8

Total ratios

	SUPERCITY 50		SUPERCITY75
	3 speed	6 speed	
1st	50,131	52,879	42,303
2nd	27,088	32,564	26,052
3rd	17,414	24,044	19,235
4th		19,030	15,224
5th		16,469	13,175
6th		14,354	11,483

Oil-bath multi-disc clutch type.

BRAKES

Front brake

Perforated fixed disc, with hydraulic control and fixed caliper.
Disc diameter ..... 11.81 in.
Brake caliper ..... GRIMECA

Rear brake

Perforated fixed disc, with hydraulic control and fixed caliper.
Disc diameter ..... 8.66 in.
Brake caliper ..... GRIMECA

FRAME

Single-tube, splitting in two at the exhaust height, made up of rectangular and square high tensile steel tubes.
Steering angle ..... 45° for side
Steering axis angle ..... 27°
Front fork caster ..... 3.346 in.

SUSPENSION

Front

Tele-hydraulic fork with inverted rods.
Producer ..... MARZOCCHI
Legs diameter ..... 1.378 in.
Front wheel bump position (on the sliding axis) ..... 7.087 in.

Rear

Steel swinging fork with progressive leverage suspensions (SOFT DAMP system) and hydropneumatic single-damper with helical spring. The spring preload can be adjusted.
Damper make ..... BOGE
Rear wheel vertical travel ..... 8.464 in.

WHEELS

Light alloy **front** rim with three spokes.
Dimensions ..... 1,85"x16"
Light alloy **rear** rim with three spokes.
Dimensions ..... 2,50"x16"

TYRES

Front

Manufacturer and type ...PIRELLI MT 75 ou DUNLOP Arrow Max
Dimensions ..... 100/80-16"
Inflation pressure (in cold condition) ..... 7,8 lb/sq.in. (25.5 psi)

Rear

Manufacturer and type ...PIRELLI MT 75 or DUNLOP Arrow Max
Dimensions ..... 120/80 16"
Inflation pressure (in cold condition) ..... 2,0 lb/sq.in. (28.5 psi)
Inflation pressure (in cold condition) with passenger
(**SUPERCITY 50 - 6** speed; **SUPERCITY 75**) 2,2 lb/sq.in. (31.3 psi)

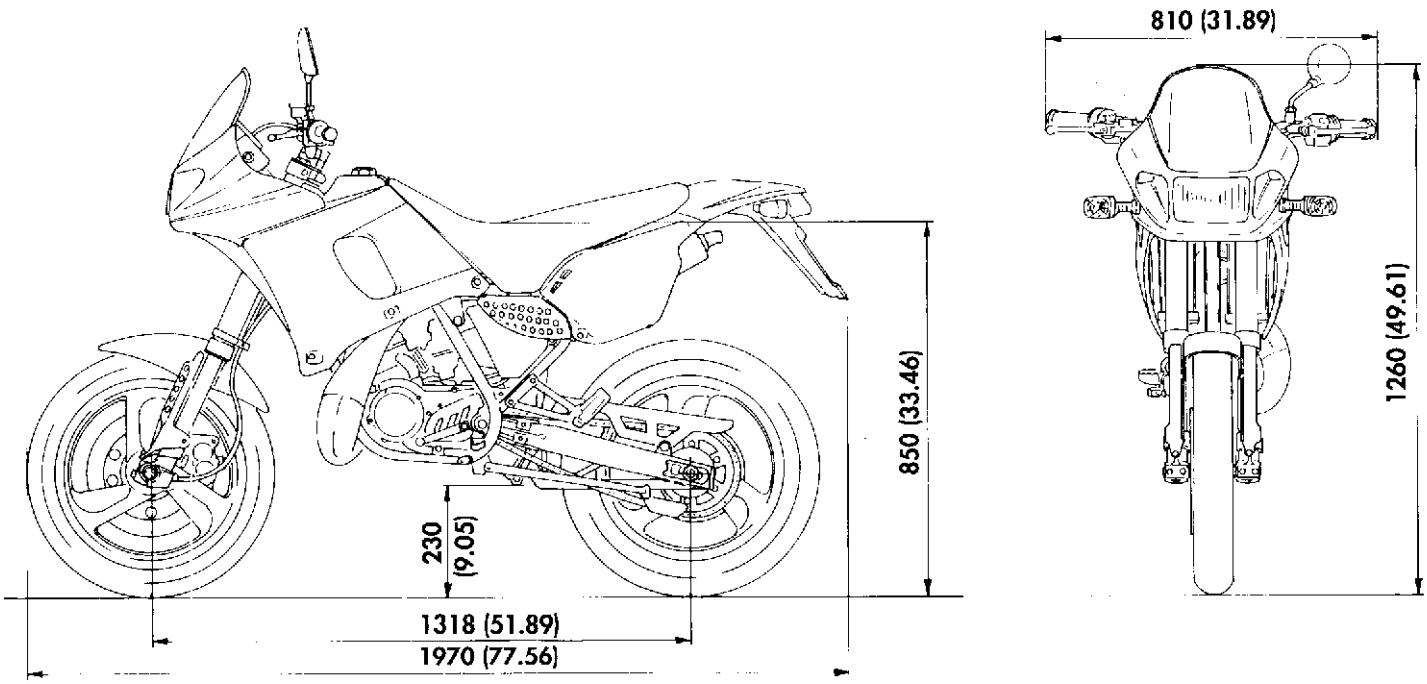
ELECTRIC SYSTEM

The ignition system is composed by:
- Generator: 12V- 10W for a full battery recharge;
- 12V-250W starter motor;
- Electronic converter with built-in coil;
- Voltage rectifier;
  Ignition spark plug.

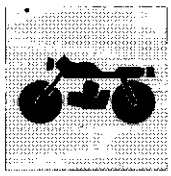
The components of the elctric system are:
- Double headligh with bilux lamps 12V-15/15W (**SUPERCITY 50-6** speed and **SUPERCITY 75**: 12V-40/45W) and parking light bulbs 12V-3W (**SUPERCITY 50-6** speed and **SUPERCITY 75**:12V-5W).
- Instrument panel with 12V-2W rev counter lamp and 12V-1,2W odometer and pilot lamp;
- Blinker with bulb 12V-10W;
  Battery 12V-4 Ah;
- No. 4 fuses 10A, two spare-fuses;
- Tail light with stop lights 12V-21W and parking lights bulb 12V-5W.

PERFORMANCES	SUPERCITY 50 3 speed	SUPERCITY 50 6 speed	SUPERCITY75
Max. actual speed	38mile/h	52.8mile/h	68.4 mile/h
WEIGHTS			
Total dry wheight	211.6 lb.	211.6 lb.	213.8 lb.

OVERALL DIMENSIONS mm (in.)



SUPPLY	TYPE	QUANTITY (liters)
Fuel tank	Super fuel 98-100 ON (min)	14
Reserve		2
Fuel mixture oil	AGIP 2T RACING PLUS	1,1
Change gear and main transmission oil	AGIP SUPERMOTOROIL F. I	0,5
Front fork oil	SAE 7,5	0,450 for Stem
Cooling system fuid	AGIP NUOVO PERMANTE EXTRA	1
Hydraulic brake fuia	AGIP NUOVO BRAKE FLUID DOT 4	—
Drive chain lubrication	AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY	—
Flexible connections	AGIP GREASE 30	—



MOTEUR

	SUPERCITY 50	SUPERCITY 75
Monocilindrique, à deux temps avec aspiration tangentielle dans le soubassement.		
Alésage	40 mm	46,5 mm
Course	39,6 mm	44 mm
Cylindrée totale	49,8 cm³	74,7 cm³
Taux de compression (à lampes fermée)	7,2:1	6,7:1

ALIMENTATION

Aspiration réglée par soupapes à lamelles.		
EPURE DE DISTRIBUTION		
TRANSVASEMENT	110°	125°
ECHAPPEMENT	165°	180°
Carburateur	Dell'Orto	Dell'Orto
Type	SHA14-12 M	PHBO 20-BS

GRAISSAGE

MOTEUR
Par mélangeur automatique.
BOITE DE VITESSE et TRANSMISSION PRIMAIRE
Par huile contenue dans le carter.

REFROIDISSEMENT

Par circulation d'eau avec pompe.
Radiateur placé à gauche du groupe thermique.

ALLUMAGE

Electronique.
Marque: ..... KOKUSAN
Avance à l'allumage: ..... 19°30' prima del P.M.H. (correspondant à 1,5 mm de levée piston P.M.H.)
Bougie ..... type CHAMPION N3
Ecartement des électrodes ..... 0,45÷0,55 mm

DEMARRAGE

Electrique.

TRANSMISSION

Transmission en cascade avec engrenages toujours en prise.
Rapport primaire ..... Z 20/77=1:3,850

Rapports de la boîte des vitesses (SUPERCITY 50 - 3 speed)

1ère ..... Z 11/38=1:3,454
2ème ..... Z 15/28=1:1,866
3ème ..... Z 20/24=1:1,200

Rapports de la boîte des vitesses (SUPERCITY 50 - 6 speed; SUPERCITY 75)

1ère ..... Z 11/37=1:3,363
2ème ..... Z 14/29=1:2,071
3ème ..... Z 17/26=1:1,529
4ème ..... Z 19/23=1:1,210
5ème ..... Z 21/22=1:1,047
6ème ..... Z 23/21=1:0,913

Rapport secondaire
(**SUPERCITY 50-3 speed**) ..... Z 13/49=1:3,769
Rapport secondaire
(**SUPERCITY 50-6 speed**) ..... Z 12/49=1:4,083
Rapport secondaire (**SUPERCITY 75**) ..... Z 15/49=1:3,266
Chaîne de transmission ..... 1/2"x7,8

Rapports totaux	SUPERCITY 50		SUPERCITY75
	3 speed	6 speed	
1ère	50,131	52,879	42,303
2ème	27,088	32,564	26,052
3ème	17,414	24,044	19,235
4ème		19,030	15,224
5ème		16,469	13,175
6ème		14,354	11,483

Type embrayage ..... A disques multiples en bain d'huile.

FREINS

Avant

A disque fixe percé commande hydraulique et étrier fixe.
Diamètre du disque ..... 300 mm
Calipers de freinage ..... GRIMECA

Arrière

A disque fixe percé commande hydraulique et étrier fixe.
Diamètre du disque ..... 220 mm
Calipers de freinage ..... GRIMECA

CHASSIS

Traverse unique se dédoublant à la hauteur de l'échappement, en tubes rectangulaires et carrés d'acier à haute résistance.
Angle de braquage ..... 45° chaque côté
angle de l'axe de braquage ..... 27°
Chasse antérieure ..... 85 mm

SUSPENSIONS

Avant

Fourche télé-hydraulique à tiges retournées.
Producteur ..... MARZOCCHI
Diamètre tiges ..... 35 mm
Excursion roue avant (sur l'axe des coulissants) ..... 180 mm

Arrière

Fourche oscillante en acier avec suspension à leviers progressifs (système SOFT DAMP) et mono-amortisseur hydropneumatique avec ressort hélicoïdal. Possibilité de réglage de la précontrainte du ressort.
Marque amortisseur ..... BOGE
Course verticale roue arrière ..... 215 mm

ROUES

Jante **avant** en alliage léger à trois rayons.
Dimensions ..... 1,85"x16"
Jante **arrière** en alliage léger à trois rayons.
Dimensions ..... 2,50"x16"

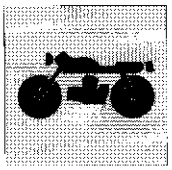
PNEUS

Avant

Producteur et type ..... PIRELLI MT 75 ou DUNLOP Arrow Max
Dimensions ..... 100/80-16"
Pression de gonflage (à froid) ..... 1,8 Kg/cm² (25,5 psi)

Arrière

Producteur et type ..... PIRELLI MT 75 ou DUNLOP Arrow Max
Dimensions ..... 120/80 16"
Pression de gonflage (à froid) ..... 2,0 Kg/cm² (28,5 psi)
Pression de gonflage (à froid) avec passager
(**SUPERCITY 50 - 6** speed; **SUPERCITY 75**) .. 2,2 Kg/cm² (31,3 psi)



INSTALLATION ELECTRIQUE

L'installation d'allumage est composée par:
- Générateur 12V-110W à rechargement total de la batterie;
  Démarreur de 12V-250W;
- Convertisseur électronique avec bobine incorporée;
  Régulateur de tension;
- Bougie d'allumage.

Liste des composants principaux de l'installation électrique:
- Double feux avant avec lampes 12V-15/15W (**SUPERCITY 50-6** speed et **SUPERCITY 75**: 12V-40/45W) et lampe feux de position 12V-3W (**SUPERCITY 50-6** speed et **SUPERCITY 75**: 12V-5W).
- Tableau de bord avec lampes compte tours de 12V-2W; compteur et témoins de 12V-1,2W;
- Clignotants avec lampe 12V-10W;
  Batterie 12V 4Ah;
- Nr. 4 fusibles 10A, dont deux de rechange;
  Feux arrière avec lamps de signalisation d'arret 12V-21W et lamps feux de position 12V-5W.

PRESTATIONS	SUPERCITY 50		SUPERCITY75
	3 speed	6 speed	
Vitesse effective max.	38km/h	85 km/h	110 km/h
POIDS			
Total à vide.....	96 Kg	96 Kg	97 Kg

DIMENSIONS mm (in.)

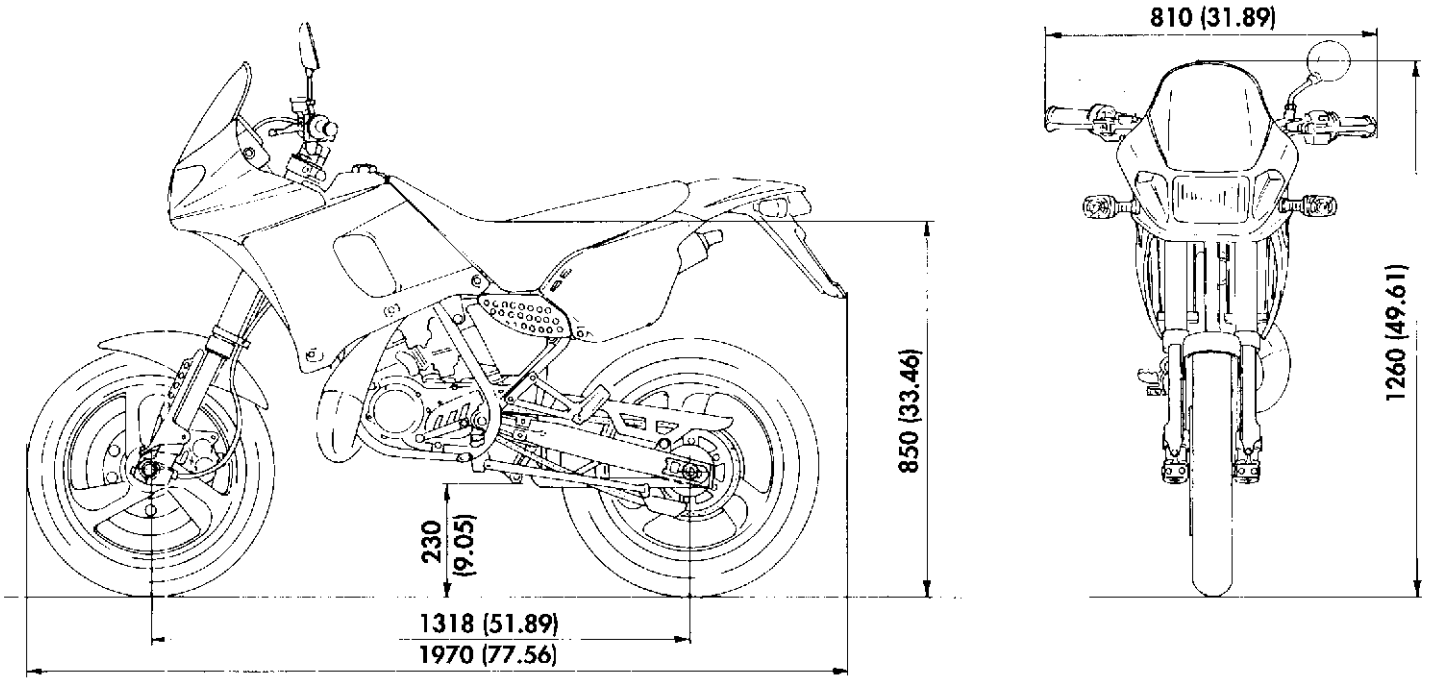
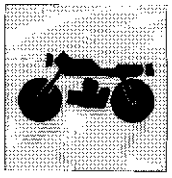


TABLE DE RAVITAILLEMENTS	TYPE	QUANTITE (litres)
Réservoir de carburant	Supercarburant 98-100 NO (mini)	14
Réserve		2
Huile pour mélange carburant	AGIP 2T RACING PLUS	1,1
Huile de boîte de vitesses et transmission primaire	AGIP SUPERMOTOROIL F.	0,5
Huile pour fourche avant	SAE 7,5	0,450 pour Fourreau
Fluide pour circuit de refroidissement	AGIP ECOPERMANENT	1
Fluide freins hydrauliques	AGIP NUOVO BRAKE FLUID DOT 4	—
Graissage chaîne de transmission	AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY	—
Transmissions flexibles	AGIP GREASE 30	—



MOTOR	SUPERCITY 50	SUPERCITY 75
Ein Zweitakt-Zylinder mit Lamellenansaug im Kurbelgehäuse.		
Bohrung	40 mm	46,5 mm
Hub	39,6 mm	44 mm
Gesamthubraum	49,8 cm³	74,7 cm³
Verdichtungsverhaeltnis (bei geschlossenem Leuchte)	7,2:1	6,7:1

SPEISUNG		
Ansaugung durch Lamellenventil geregelt.		
VERTEILERDIAGRAMM		
UEBERSTROEMUNG	110°	125°
AUSPUFF	165°	180°
Vergaser	Dell'Orto	Dell'Orto
Typ	SHA14-12 M	PHBG 20-BS

SCHMIERUNG

MOTOR
Durch automatischen Mischer.
GETRIEBE und HAUPTANTRIEB
Mittels des im Kurbelgehaeuse enthaltenen Oeles.

KUEHLUNG

Mit Fluessigkeit durch pumpenbetriebenen Umlauf.
Kühler auf der linken Seite der thermischen Gruppe.

ZUENDUNG

Elektronisch.
Marke: KOKUSAN
Anfangsverstellung: 19°30' v. OT
(entspricht 1,5 mm v. OT Kolben auf)
Kerze Type CHAMPION N3
Elektrodenabstand 0,45÷0,55 mm

ANLAUF

Elektrisch.

KRAFTUEBERTRAGUNG

Kaskaderwechselgetriebe mit Getrieberaedern fuer staendigen Eingriff.
Primaerverhaeltnis Z 20/77=1:3,850

Wechselverhältnisse (SUPERCITY 50 - 3 speed)

1° Z 11/38=1:3,454
2° Z 15/28=1:1,866
3° Z 20/24=1:1,200

Wechselverhältnisse (SUPERCITY 50 - 6 speed; SUPERCITY 75)

1° Z 11/37=1:3,363
2° Z 14/29=1:2,071
3° Z 17/26=1:1,529
4° Z 19/23=1:1,210
5° Z 21/22=1:1,047
6° Z 23/21=1:0,913

Sekundaerantriebsverhältnis
(**SUPERCITY 50-3 speed**) Z 13/49=1:3,769
Sekundärantriebsvernältnis
(**SUPERCITY 50-6 speed**) Z 12/49=1:4,083
Sekundaerantriebsverhältnis (**SUPERCITY 75**) Z 15/49=1:3,266
Treibkette 1/2"x7,8

Gesamtverhältnisse	SUPERCITY 50		SUPERCITY75
	3 speed	6 speed	
1°	50,131	52,879	42,303
2°	27,088	32,564	26,052
3°	17,414	24,044	19,235
4°		19,030	15,224
5°		16,469	13,175
6°		14,354	11,483

Kupplungstyp Vielscheibig (in Oelbad).

BREMSEN

Vorderbremse

Festsitzende durchgebohrte Scheibe mit hydraulischer Steuerung und Festsattel.
Scheibendurchmesser 300 mm
Bremszangen GRIMECA

Hinterbremse

Festsitzende durchgebohrte Scheibe mit hydraulischer Steuerung und Festsattel.
Scheibendurchmesser 220 mm
Bremszangen GRIMECA

RAHMEN

Einzeltraeger, der sich auf Auspuffhoehe in rechteckige Rohre und hochwertige Stahlvierkantstaebe teilt.
Einschlagwinkel 45° je seite
Abwinklung der Lenkachse 27°
Vorwaertshub der vorderen Gabel 85 mm

AUFHÄNGUNGEN

Vorderaufhängung

Telehydraulische Gabel mit umgekehrten Schaften.
Hersteller MARZOCCHI
Durchmesser der Stangen 35 mm
Durchfedern des Vorderrades (auf der Verschiebeachse) 180 mm

Hintere Aufhaengung

Stahlschwinggabel mit einer aus einem fortlaufenden Hebelsystem (System "SOFT DAMP") bestehenden Aufhaengung und lufthydraulischem Monostossdaempfer mit Schraubenfeder. Die Federvorbelastung kann reguliert werden.
Marke Stossdaempfer BOGE
Senkrechter Federweg des Hinterrades 215 mm

RÄDER

3-Speichen-Leichtmetall**vorderrad**.
Abmessungen 1,85"x16"
3-Speichen Leichtmetall**hinterrad**.
Abmessungen 2,50"x16"

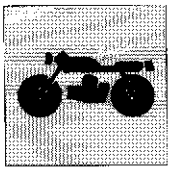
REIFEN

Vorderreifen

Hersteller und Typ PIRELLI MT 75 oder DUNLOP Arrow Max
Abmessungen 100/80-16"
Reifenluftdruck (in kaltem Zustand) 1,8 Kg/cm² (25,5 psi)

Hinterreifen

Hersteller und Typ PIRELLI MT 75 oder DUNLOP Arrow Max
Abmessungen 120/80-16"
Reifenluftdruck (in kaltem Zustand) 2,0 Kg/cm² (28,5 psi)
Reifenluftdruck (in kaltem Zustand) mit Fahrgast
(**SUPERCITY 50 - 6** speed; **SUPERCITY 75**) 2,2 Kg/cm² (31,3 psi)



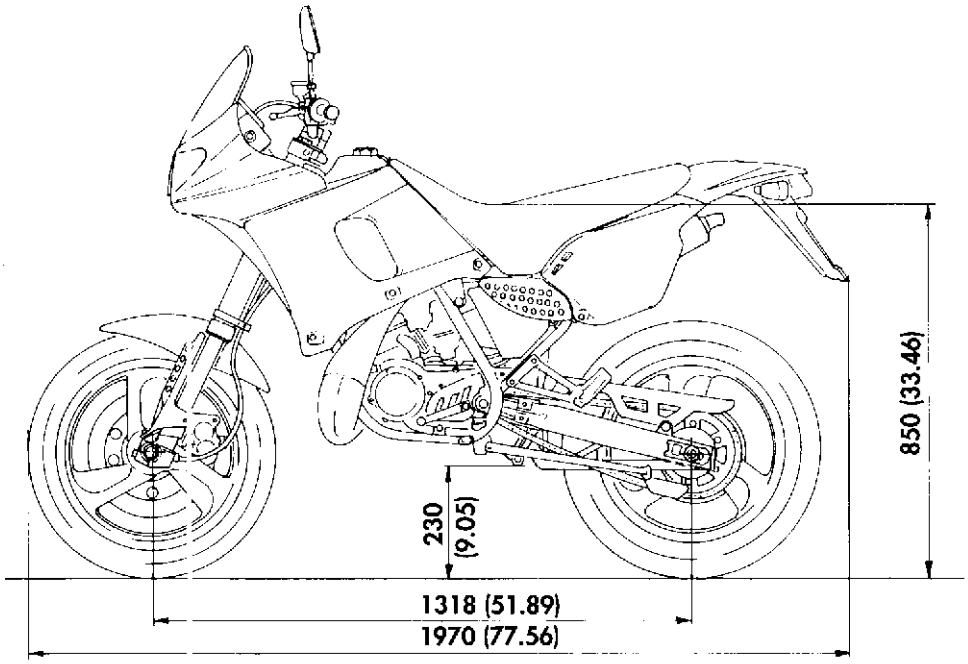
ELEKTRISCHE ANLAGE

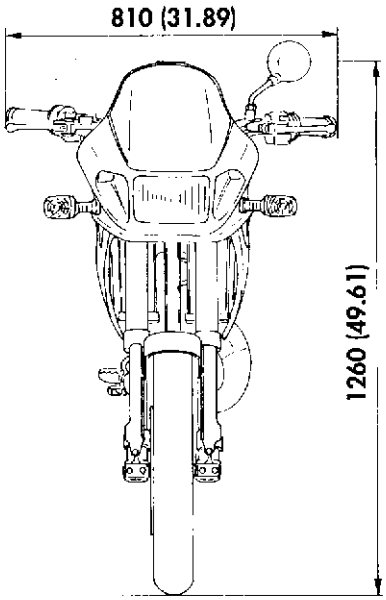
Die Zündungsanlage besteht aus:
- Generator 12V 110W für die komplette Nachladung der Batterie;
- Anlaßmotor zu 12V-250W;
- Elektronischer Umformer mit eingebauter Spule;
- Spannungsregler;
- Zündkerzen.

Die Hauptelemente der elektrischen Anlage sind:
- Doppelvorderlicht mit Lampe12V-15/15W (**SUPERCITY 50-6** speed und **SUPERCITY 75**: 12V-40/45W) und Parklichtlampe 12V-3W (**SUPERCITY 50-6** speed und **SUPERCITY 75**:12V-5W).
- Armaturenbrett mit Drehzahlmesser-Leuchte zu12V-2W Kilometerzähler und Kontrolleuchten zu12V-1,2W;
- Blinker mit Lampe12V-10W;
- Batterie 12V-4Ah;
- N° 4 Sicherungen 10A, davon 2 als Ersatz;
- Hintere Leuchte mit Bremslicht12V-21W und parkleuchte 12V-5W.

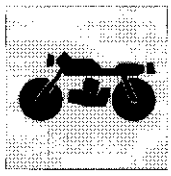
LEISTUNGEN	SUPERCITY 50		SUPERCITY75
	3 speed	6 speed	
Max.absolute Geschwindigkeit	38km/h	85 km/h	110 km/h
GEWICHTE			
Gesamtgewicht leer.....	96 Kg	96 Kg	97 Kg

DIMENSIONEN mm (in.)





NACHFUELLUNGEN	TYP	MENGE (litri)
Kraftstoffbehaelter	Superkraftstoff 98-100 NO (mind.)	14
Reserve		2
Oel fuer Kraftstoffgemisch (Res.)	AGIP 2T RACING PLUS	1,1
Oel fuer Getriebe und Hauptantr.	AGIP SUPERMOTOROIL F.1	0,5
Oel fuer Vordergabe	SAE 7,5	0,450 für Stangen
Fluessigkeit fuer Kehlanlage	AGIP ECOPERMANENT	1
Fluessigkeit fuer Hydraulikbrems.	AGIP NUOVO BRAKE FLUID DOT 4	
Schmieren der Trebkette	AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY	—
Antriebsaiten	AGIP GREASE 30	



MOTOR

	SUPERCITY 50	SUPERCITY 75
De un cilindro a 2 tiempos con aspiración laminar en la bancada.		
Diámetro	40 mm	46,5 mm
Carrera	39,6 mm	44 mm
Cilindrada	49,8 cm³	74,7 cm³
Relación de compresión (con luz cerrada)	7,2:1	6,7:1

ALIMENTACION

Aspiración regulada con válvula de láminas.		
DIAGRAMA DE DISTRIBUCION		
TRANSVASACION	110°	125°
DESCARGA	165°	180°
Carburador	Dell'Orto	Dell'Orto
Tipo	SHA14-12 M	PHBG 20-BS

LUBRICACION

MOTOR
Mediante mezclador automático.
CAMBIO Y TRANSMISION PRIMARIA
Mediante el aceite contenido en la base.

REFRIGERACION

Con líquido con circulación mediante bomba.
Radiador en la parte izquierda del grupo térmico.

ENCENDIDO

Electrónico.
Marca ..... KOKUSAN
Anticipación encendido ..... 19°30' antes del P.M.S.
(correspondientes a mm. 1,5 de carrera del pistón antes del P.M.S.
Bujía ..... tipo CHAMPION N3
Distancia electrodos ..... 0,45÷0,55 mm

PUESTA EN MARCHA

Eléctrico.

TRANSMISION

Cambio con engranajes constantemente en toma.
Relación primaria ..... Z 20/77=1:3,850

Relaciones cambio (SUPERCITY 50 - 3 speed)

1a ..... Z 11/38=1:3,454
2a ..... Z 15/28=1:1,866
3a ..... Z 20/24=1:1,200

Relaciones cambio (SUPERCITY 50 - 6 speed; SUPERCITY 75)

1a ..... Z 11/37=1:3,363
2a ..... Z 14/29=1:2,071
3a ..... Z 17/26=1:1,529
4a ..... Z 19/23=1:1,210
5a ..... Z 21/22=1:1,047
6a ..... Z 23/21=1:0,913

Relación secundaria
(**SUPERCITY 50-3 speed**) ..... Z 13/49=1:3,769
Relación secundaria (**SUPERCITY 75**) ..... Z 15/49=1:3,266
Relación secundaria
(**SUPERCITY 50-6 speed**) ..... Z 12/49=1:4,083
Cadena de transmisión ..... 1/2"x7,8

Relaciones totales

	SUPERCITY 50		SUPERCITY75
	3 speed	6 speed	
1a	50,131	52,879	42,303
2a	27,088	32,564	26,052
3a	17,414	24,044	19,235
4a		19,030	15,224
5a		16,469	13,175
6a		14,354	11,483

Embrague ..... con discos múltiples en baño de aceite

FRENOS

Delantero

Con disco fijo agujereado con accionamiento hidráulico y pinza fija.
Diámetro disco ..... 300 mm
Pinza freno ..... GRIMECA

Trasero

Con disco fijo agujereado con accionamiento hidráulico ppinza fija.
Diámetro disco ..... 220 mm
Pinza freno ..... GRIMECA

BASTIDOR

Monopieza, desdoblada a la altura del escape con tubos rectangulares y cuadros de acero de alta resistencia.
Ángulo de dirección ..... 45° por parte
Ángulo de eje de dirección ..... 27°
Recorrido ..... 85 mm

SUSPENSIONES

Delantera

Horquilla telehidráulica de vástagos volcados.
Marca ..... MARZOCCHI
Diámetro vástagos ..... 35 mm
Excursión rueda delantera (sobre el eje deslizable) ..... 180 mm

Trasero

Horquilla oscilante de acero con suspensiones y palancas progresivas (sistema "SOFT DAMP") y mono-amortiguador hidro pneumático con resorte epicicloidal. Posibilidad de regular la precarga del resorte.
Marca amortiguador ..... BOGE
Excursión vertical de la rueda trasera ..... 215 mm

RUEDAS

Llanta **delantera** en aleación ligera de tres rayos.
Dimensiones ..... 1,85"x16"
Llanta **trasera** en aleación ligera de tres rayos.
Dimensiones ..... 2,50"x16"

NEUMATICOS

Delantero

Marca y tipo ..... PIRELLI MT 75 o DUNLOP Arrow Max
Dimensiones ..... 100/80-16"
Presión de hinflado (en frío) ..... 1,8 Kg/cm² (25,5 psi)

Trasero

Marca y tipo ..... PIRELLI MT 75 o DUNLOP Arrow Max
Dimensiones ..... 120/80 16"
Presión de hinflado (en frío) ..... 2,0 Kg/cm² (28,5 psi)
Presión de hinflado (en frío) con pasajero
(**SUPERCITY 50 - 6** speed; **SUPERCITY 75**) .. 2,2 Kg/cm² (31,3 psi)

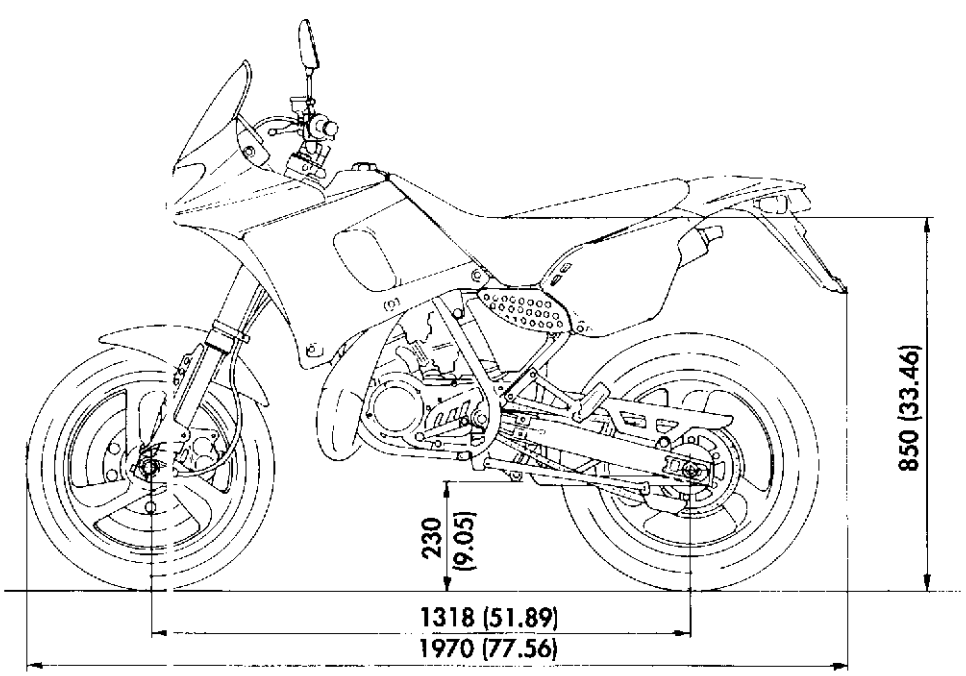
SISTEMA ELECTRICO

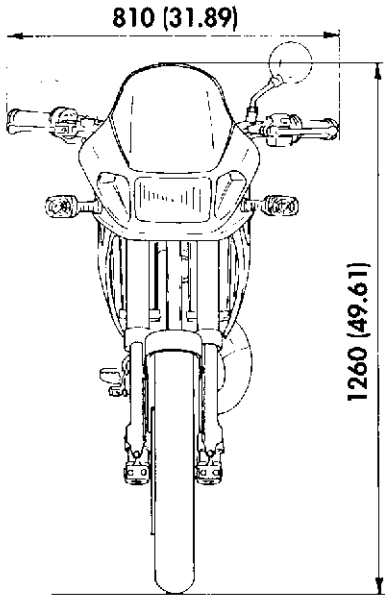
Sistema eléctrico de encendido compuesto por:
Generador de 12V-110W con recarga total de la tabería;
- Motor de arranque de 12V-250W;
Convertidor electrónico con bobina incorporada;
Regulador de tensión;
- Bujía de encendido.

El sistema eléctrico consta de los siguientes elementos principales:
- Doble faro delantero con bombillas bi-luz de 12V-15/15W (**SUPERCITY 50-6** speed y **SUPERCITY 75**: 12V 40/45W) y bombilla de la luz de posición 12V-3W (**SUPERCITY 50-6** speed y **SUPERCITY 75**: 12V-5W).
- Salpicadero con lámparas cuentarrevoluciones de 12V-2W, cuentakilómetros y luces piloto de 12V-1,2W;
- Indicadores de dirección con bombilla 12V-10W;
- Bateria de 12V 4 Ah;
- N° 4 fusibles de 10A, dos de los cuales de reserva;
Faro trasero con bombillas para señalar la parada 12V-21W y bombillas para la luz de posición 12V 5W.

PRESTACIONES	SUPERCITY 50		SUPERCITY75
	3 speed	6 speed	
Velocidad máx. efectiva	38km/h	85 km/h	110 km/h
PESOS			
Total a seco	96 Kg	96 Kg	97 Kg

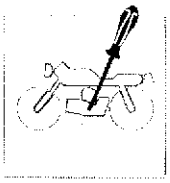
DIMENSIONES mm (in.)





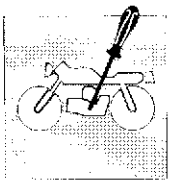
CAPACIDADES	TIPO	CANTIDAD (litros)
Depósito carburante	Supercarburante 98-100 NO (min)	14
Reserva		2
Aceite para mezcla carburante	AGIP 2T RACING PLUS	1,1
Aceite cambio y transmisión primaria	AGIP SUPERMOTOROIL F.1	0,5
Aceite para horquilla delantera	SAE 7,5	0,450 por vástagos
Fluído para el sistema de refrigeración	AGIP ECOPERMANENT	1
Fluído frenos hidráulicos	AGIP NUOVO BRAKE FLUID DOT 4	—
Engrase cadena de transmisión	AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY	—
Transmisiones flexibles	AGIP GREASE 30	—

Part. N. 8000 72061 (06-92)



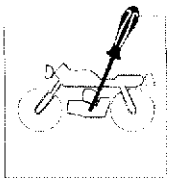
Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

D

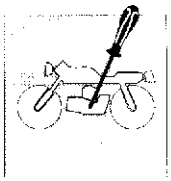


Lubrificazione cambio e trasmissione primaria D.5
Regolazione portata pompa olio lubrificazione D.7
Controllo livello liquido di raffreddamento D.8
Scarico e rifornimento liquido di raffreddamento D.9
Regolazione cavo comando gas e starter D.11
Registrazione del minimo D.12
Regolazione leva comando frizione D.14
Regolazione posizione pedale freno posteriore D.15
Registrazione freno posteriore D.16
Regolazione tensione catena D.18
Regolazione ammortizzatore posteriore D.19
Pulizia filtro aria D.20
Controllo rapporto di compressione D.21
Registrazione gioco dei cuscinetti di sterzo D.23

Change gear and main transmission lubrication D.5
Lubrication pump delivery setting D.7
Cooling liquid level control D.8
Cooling liquid drain and top up D.9
Gas control cable adjustment D.11
Idling adjustment D.12
Clutch control lever adjustment D.14
Rear brake pedal position adjustment D.15
Rear brake adjustment D.16
Chain tension adjustment D.18
Rear damper adjustment D.19
Air filter cleaning D.20
Compression ratio control D.21
Handlebar bearing play adjustment D.23



Graissage boîte à vitesse et transmission primaire ...	D.6	Schmieren des Getriebes und des Hauptantriebes ...	D.6
Réglage portée pompe huile graissage	D.7	Einregulierung der Foerdereinsung der Schmieroelpumpe	D.7
Contrôle niveau du liquide de refroidissement	D.8	Kontrolle des Kühlflüssigkeitsniveaus	D.8
Vidange et ravitaillement du liquide de refroidissement	D.10	Ablass und Nachfüllung der Kühlflüssigkeit	D.10A
Réglage câble de commande gaz	D.11	Einstellung des Gas	D.11
Réglage du ralenti	D.13	Einstellung der Minimaldrehzahl	D.13
Réglage de la manette d'embrayage	D.14	Einstellung der Kupplung	D.14
Réglage de la position de la pédale du frein arrière	D.15	Einstellung der Position des hinteren Bremspedals	D.15
Réglage du frein arrière	D.16	Einstellung der Hinterradbremse	D.16
Réglage tension chaîne	D.18	Einstellung der Kettenspannung	D.18
Réglage de l'amortisseur arrière	D.19	Einstellung des hinteren Stoßdämpfers	D.19
Entretien du filtre à air	D.20	Reinigung des Luftfiltereinsatzes	D.20
Contrôle rapport de compression	D.22	Kontrolle des Verdichtungsverhältnisses	D.22
Réglage jeu des paliers de conduite	D.24	Spieleinstellung der lenkungslager	D.24



Lubricación cambio y transmisión primaria D.6
Regulación caudal de la bomba del aceite lubricante D.7
Control del nivel del líquido refrigerante D.8
Descarga y relenado del liquido refrigerante D.10B
Regulación cable mando gas D.11
Registración del mínimo D.13
Regulación palanca comando embrague D.14
Regulación posición pedal freno posterior D.15
Registración freno posterior D.16
Regulación de la tensión de la cadena D.18
Regulación amortiguador posterior D.19
Limpieza filtro de aire D.20
Control relación de compresión D.22
Ajuste juego de los cojinetes de viraje D.24

Lubrificazione cambio e trasmissione primaria.

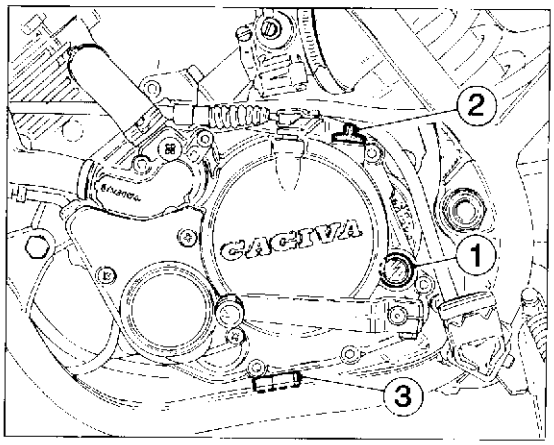
La lubrificazione del cambio e della trasmissione primaria viene effettuata dall'olio contenuto nel basamento. Per controllarne il livello, operare nel modo seguente tenendo il motociclo in posizione verticale:

- spegnere il motore e attendere un certo periodo di tempo per consentire al motore di raffreddarsi ed all'olio di livellarsi uniformemente nel basamento;
- verificare che il livello si trovi in corrispondenza della tacca riportata sull'obiò (1) posto sul lato sinistro del motore;
- se necessario, provvedere al rabbocco dopo aver asportato il tappo di carico (2).

La quantità di olio nel basamento è di 500 cc pertanto, nel caso in cui si fosse provveduto a rabbocco, è necessario riscaldare adeguatamente il motore e, dopo averlo spento, procedere di nuovo al controllo del livello come precedentemente descritto. Questa verifica è da effettuare ogni 3000 Km.

Dopo i primi 1000 Km ed in seguito ogni 5000 Km è necessario, operando a motore caldo, provvedere alla sostituzione dell'olio motore.

Per eseguire questa operazione è necessario togliere il paramotore, il tappo di scarico (3) posto nella parte inferiore del basamento e lasciar drenare completamente l'olio esausto. Riavvitare poi il tappo interponendo la relativa guarnizione.



1) Obiò livello / Inspection hole for level control
2) Tappo di carico / Load plug
3) Tappo di scarico / Drain plug

Change gear and main transmission lubrication.

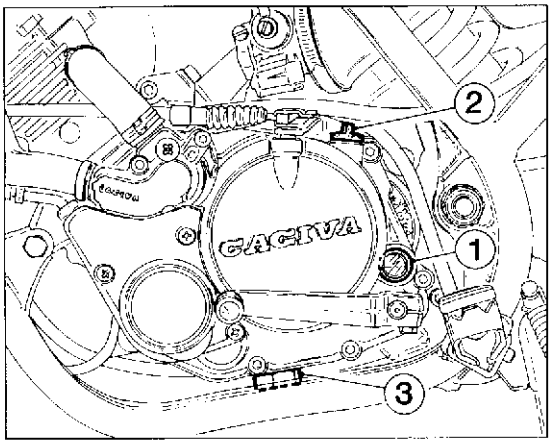
The lubrication of the change gear and main transmission is carried out by the oil contained in the engine block. In order to check its level, carry out the following operations keeping the motorcycle upright:

- turn OFF the engine and wait some time to let the engine cool down and the oil uniformly level out in the engine block;
- check that the level corresponds with the mark indicated on the inspection plug (1) placed in the motor r.h. side;
- if necessary, top it up after having removed the load plug (2).

The oil quantity in the crankcase is 30.5 cu.in. In case any topping up is made, it is necessary to suitably warm up the engine, then turn it off and check the oil level again as described above. This checking should be carried out every 1860 mi.

After the first 620 mi and afterwards every 3100 mi it is necessary, after warming up the engine, to change the engine oil.

In order to carry out this operation, remove the engine guard, the drain plug (3), located in the bottom of the crankcase, and fully drain the exhausted oil. Then screw the plug again by inserting the relevant gasket.



1) Bouchon d'inspection contrôle niveau / Kontrollauge für Pegelprüfung / Mirilla para el control del nivel
2) Bouchon de charge / Einfüllstopfen / Tapón de carga
3) Bouchon de vidange / Stöpsel für Ölablass / Tapón de descarga

Graissage boîte à vitesse et transmission primaire.

Le graissage de la boîte de vitesses et de la transmission primaire est effectué par l'huile contenue dans le carter. Pour contrôler son niveau, maintenir la motocyclette en position verticale, puis procéder comme suit:

- arrêter le moteur et attendre un certain laps de temps afin que le moteur puisse refroidir et que l'huile puisse se niveler dans le carter de façon uniforme;
- vérifier que le niveau se trouve en correspondance du repère indiqué sur l'ouverture d'inspection (1) placée à gauche du moteur;
- si nécessaire, le remplir après avoir enlevé le bouchon de charge (2).

La quantité d'huile dans la base est de 500 cc, par conséquent, en cas de remplissage, il est nécessaire de chauffer le moteur suffisamment et, après l'avoir éteint, de vérifier de nouveau le niveau (voir précédemment). Effectuer ce contrôle tous les 3000 km. Après les 1000 premiers km, et après tous les 5000 km, faire la vidange avec le moteur chaud.

Pour effectuer cette opération, retirer la protection du moteur, le bouchon de vidange (3) situé dans la partie inférieure de la base et laisser s'écouler toute l'huile usée. Revisser ensuite le bouchon avec sa garniture.

Schmieren des Getriebes und des Hauptantriebes.

Die Schmierung des Getriebes und des Hauptantriebes erfolgt durch das im Kurbelgehäuse enthaltene Oel. Zur Kontrolle des Oelstandes, wie folgt vorgehen und dabei das Motorrad in vertikaler Position halten:

- den Motor ausschalten, und eine gewisse Zeit abwarten, bis der Motor abgekuehlt ist und das Oel im Gehaeuse nivelliert ist;
  Prüfen, dass der Pegel mit der auf dem Kontrollauge (1) eingesetzten Kerbe übereinstimmt, das sich links des Motors befindet;
- wenn notwendig, mit der Nachfüllung nach Entfernung des Einfüllstopfens (2) vorgehen.

Die Ölmenge im Motorgehäuse beträgt 500 cc. Falls daher Öl nachgefüllt werden soll, muß man der Motor entsprechend warmlaufen lassen und den Ölstand nach Abstellen des Motors erneut wie oben beschrieben kontrollieren. Kontrolle hat alle 3000 km durchgefuehrt zu werden.

Nach den ersten 1000 km und danach alle 5000 km ist es notwendig, das Motorenoel bei warmem Motor auszuwechseln.

Zur Durchführung dieses Arbeitsvorgangs muß man den Motorschutzes, den Ablaßstopfen (3) am unteren Teil des Motorgehäuses abnehmen und das alte Öl vollständig ablassen. Den Stopfen anschließend wieder aufschrauben, wobei man die diesbezügliche Dichtung dazwischenlegt.

Lubricación cambio y transmisión primaria.

El olio contenido en la base lubrica el cambio y la transmisión primaria. Para controlar el nivel, obrar de la siguiente manera teniendo la motocicleta en posición vertical:

- apagar el motor y esperar hasta que se haya enfriado y hasta que el aceite se nivele uniformemente en la base;
  comprueba que el nivel coincida con la muesca que se encuentra en la mirilla (1) colocada a la izquierda del motor;
- si fuera necesario, complete el llenado después de quitar el tapón de carga (2).

La cantidad de aceite en el basamento es de 500 cc por tanto, en el caso en que se prevea su llenado; es necesario recalentar adecuadamente el motor y, después haberlo apagado; proceder de nuevo al control del nivel como precedentemente descrito. Esta verificación debe efectuarse cada 3000 Km.

Después de los primeros 1000 Km. y después cada 5000 Km. es necesario sustituir, con el motor caliente, el aceite del motor.

Para efectuar ésta operación es necesario quitar el paramotor, la tapa de descarga (3) puesto en la parte inferior del basamento y dejar drenar completamente el aceite agotado. Atornillar después la tapa interponiendo la relativa empaquetadura.

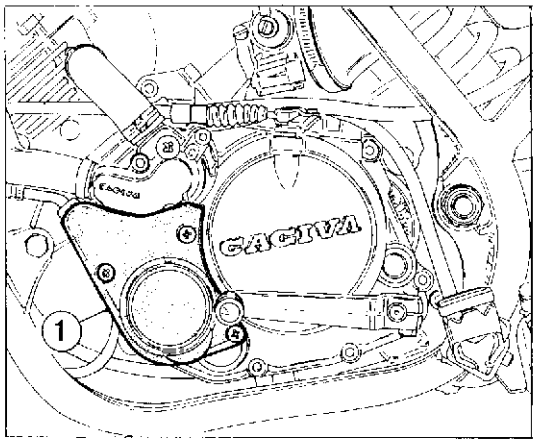
Regolazione portata pompa olio lubrificazione.
Il flusso dell'olio erogato dalla pompa e immesso nel carburatore varia con il variare del numero di giri del motore e secondo l'apertura della valvola gas. Per eseguire la regolazione della pompa procedere in questo modo:
- rimuovere il paramotore svitando le quattro viti di fissaggio;
- rimuovere il coperchio (1) pompa svitando le tre viti di fissaggio;
- controllare che, con manopola comando gas completamente chiusa, la tacca stampigliata sulla leva di comando pompa olio risulti allineata con la tacca situata sul corpo della pompa. Per eventuali regolazioni agire sul registro posto all'uscita del coperchio pompa.

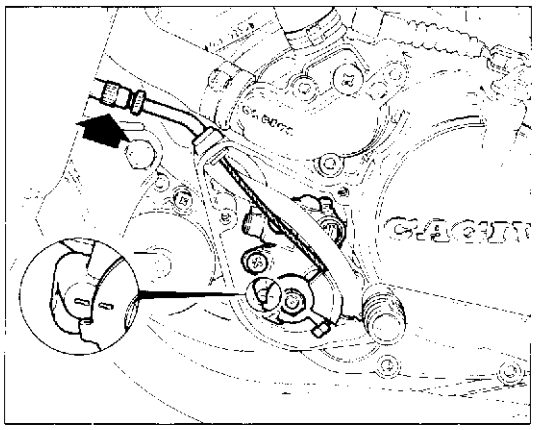
Lubrication pump delivery setting.
The oil flow delivered by the pump to the carburator changes when the motor revolutions number changes and according to the throttle valve opening. To adjust the pump proceed as follows:
- remove the engine guard by unscrewing the four fastening screws;
- remove the pump cover (1) by unscrewing the three fastening screws;
- check that, with throttle grip completely closed, the mark on the oil pump control lever is aligned with the mark on the pump body. For any possible adjustment, turn the register located on the pump cover outlet.

Réglage portée pompe huile graissage.
L'écoulement de l'huile relaulée par la pompe et envoyée au carburateur change suivant le numéro de révolutions du moteur chargé et selon l'ouverture du papillon de gaz. Pour effectuer cette opération, procéder de la façon suivante:
- enlever la protection du moteur en dévissant les quatre vis;
- enlever le couvercle (1) de la pompe en dévissant les trois vis;
- contrôler que, avec la poignée commande gaz complètement fermée, la coche marquée sur le levier de commande pompe à huile soit alignée avec celle marquée sur le corps de la pompe. Pour de possibles réglages, agir sur le registre placé à la sortie du couvercle de la pompe.

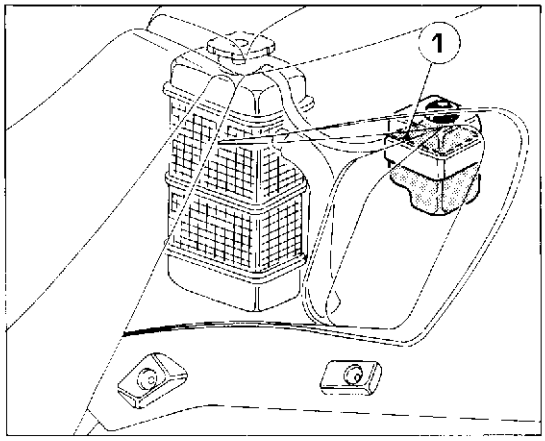
Einregulierung der Foerderleistung der Schmieroelpumpe.
Der von der Pumpe gelieferte und im Vergaser eingeführte Oldurchfluss ändert sich bei der Veränderung der Motordrehzahl und gemäss der Gasventilöffnung. Um die Pumpe einzustellen, wie folgt vorgehen:
- Den Motorschutzes nach Ausschrauben der vier Schrauben entfernen;
- Den Pumpendeckel (1) nach Ausschrauben der drei Schrauben entfernen; Mit völlig abgedrehtem Gasgriff prüfen, ob der auf der Ölpumpehebel gestempelte Einschnitt mit dem sich auf dem Pumpenkörper befindlichen Einschnitt übereinstimmt. Für evtl. Einstellungen, den sich am Pumpendeckelausgang befindlichen Regler drehen.

Regulación caudal de la bomba del aceite lubricante.
El flujo del aceite suministrado por la bomba y que entra en el carburador varia con las variaciones del número de revoluciones del motor y según la apertura de la válvula de mariposa. Para ejecutar el ajuste de la bomba proceda de modo siguiente:
- remueva el paramotor desatornillando los cuatro tornillos de fijación;
- remueva la tapa (1) de la bomba desatornillando los tres tornillos de fijación; controle que, con el mando de la mariposa completamente cerrado la muesca estampada en la palanca de mando de la bomba de aceite coincida con la muesca situada en el cuerpo de la bomba. Para eventuales ajustes actúe en el regulador colocado en la salida de la tapa de la bomba.





1) Coperchio pompa olio / Oil pump cover / Couvercle pompe à huile / Ölpumpendeckel / Tapón bomba aceite



(1)Livello liquido / Liquid leve / Niveau liquide / Kühlflüssigkeitstand / Nivel l'quido

Controllo livello liquido di raffreddamento.

Effettuare a verifica ogni 1500 Km operando, a motore freddo, nel modo seguente:
- porre 'l motociclo in posizione verticale;
- verificare attraverso l'apertura tra la fiancata destra ed il serbatoio carburante che 'l livello (1) si trovi circa a metà del serbatoio di espansione.

.n caso contrario provvedere al rabbocco attraverso 'l tappo ai carico di detto serbatoio.

In caso di consistente rabbocco di acqua provvedere alla sostituzione completa del liquido refrigerante.

Cooling liquid level control.

Perform the check every 930 mi es, w'th co o motor, as fol ows:
- place the motorbike in vertical position;
- check through the por, between the right s'de and tank, the level (1) reaches about the ha f of the expans'on tank.

If not, top up through the oad plug of this tank

If a large quantity of water is needed, replace the cooling liquid completely.

Contrôle niveau du liquide de refroidissement.

Effectuer o contrôle chaque 1.500 Km, avec moteur froid, dans la façon suivante:
- placer a motocyclette en position vert'cale;
- contrôler par l'ouverture entre le flanc droit et le réservoir, que le niveau (1) du liquide réfrigérant se trouve à mo'té environ du vase d'expans'on.

En cas contraire, effectuer le remplissage par le bouchon de chargement de ce réservoir.

En cas d'une quantité importante de remplissage d'eau, effectuer le remplacement complèt du liquide de refroidissement.

Kontrolle des Kühlflüssigkeitsniveaus.

Die Nachprüfung muss alle 1500 Km., bei kaltem Motor, wie folgt ausgeführt werden:
- das Motorrad senkrecht positionieren;
  Kontrollieren, Durch die Oeffnung zwischen der rechten Seitenwand und dem Behaelter, dass der Stand (1) etwa in der Mitte des Expansionsgefässes liegt.

Andernfalls, den sogennanten Tank durch der Einfüllstopfen nachfüllen.

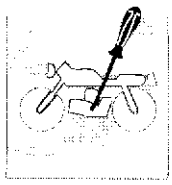
Falls eine beträchtliche Wassernachfüllung benötigt ist, die ganze Kühlflüssigkeit auswechseln.

Control del nivel del líquido refrigerante.

Efectuar lo verificación cada 1500 Km. operando de la siguiente manera con el motor fr'o:
- colocar la motocic eta en posición vert'cal;
- compruebe que a través de la apertura entre el panel lateral derecho y del depósito, el n'vel (1) del líquido refrigerante se encuentre aprox'madamente en la mitad del depós'to de expansión.

En caso contrario rel enarlo a través del tapón.

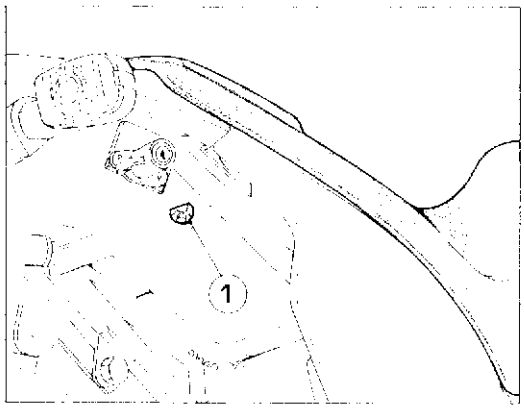
En caso de que se virtiese mucha agua sustituir completamente el líquido refrigerante.

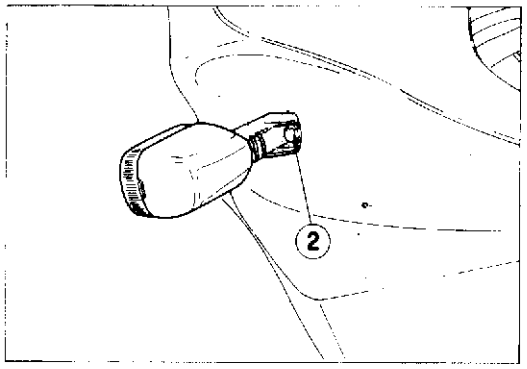


Scarico e rifornimento liquido di raffreddamento.

Effettuare la sostituzione ogni 10.000 Km oppure ogni 2 anni operando a motore freddo, nel modo seguente:

- rimuovere la protezione del motore;
- rimuovere il dado (1), che fissa posteriormente la sella e sfilare quest'ultima dall'attacco anteriore sul serbatoio carburante;
  rimuovere la fiancata sinistra previa rimozione dei fissaggi al serbatoio carburante, al telaio ed al radiatore;
  rimuovere la vite (2) ed asportare l'indicatore sinistro;
- rimuovere la fiancata sinistra previa rimozione dei fissaggi al serbatoio carburante, al telaio ed al radiatore;
- rimuovere il tappo (6) del radiatore;
- rimuovere la vite di scarico (7) sul lato sinistro del basamento;
- inclinare il veicolo sulla sinistra per facilitare la fuoriuscita del liquido;
- lasciar drenare tutto il liquido;
- rimontare la vite di scarico;
  versare nel radiatore la quantità di liquido prevista; chiudere il tappo (6);
- portare il motore in temperatura per eliminare eventuali bolle d'aria;
- porre il motociclo in posizione verticale e controllare che il livello del liquido nel radiatore risulti a filo con il tappo di carico e che il serbatoio di espansione sia sull'incirca pieno; in caso contrario provvedere al rabbocco.

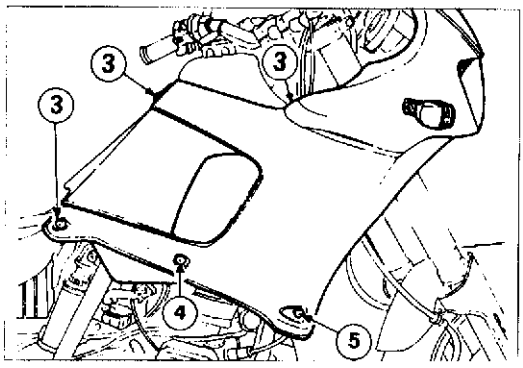


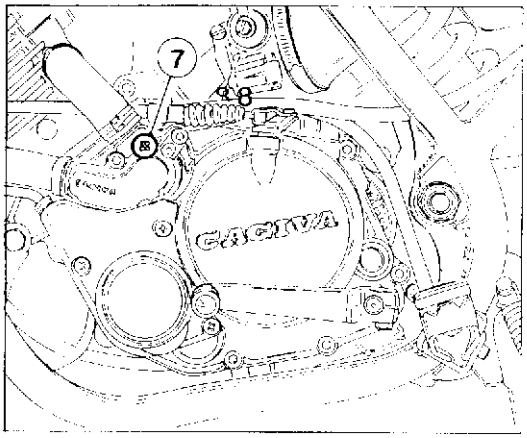


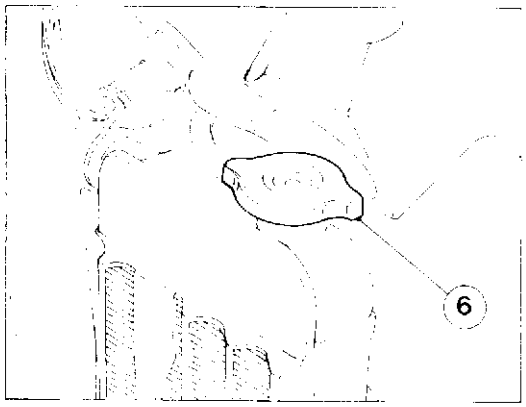
Cooling liquid drain and top up.

The cooling liquid replacement is needed every 6200 miles or every 2 years and must be performed with cold motor, as follows:

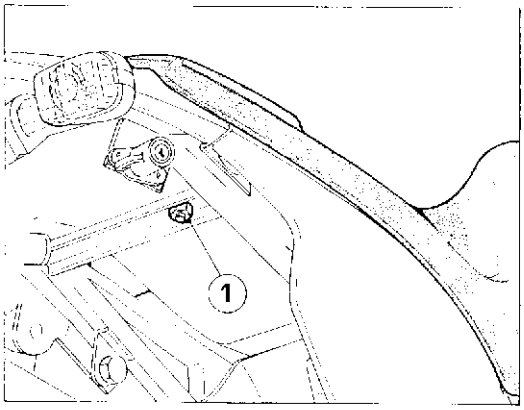
- remove the engine guard taking it away;
- remove nut (1) which fix the saddle at the rear and remove it from its front connection on the fuel tank;
- remove the left fairing after removal of fasteners to the fuel tank, to the radiator and to the headlamp support frame;
- remove screw (2) and left indicator;
- remove left fairing after removing fasteners to fuel tank, frame and radiator; remove the radiator plug (6)
- remove the drain screw (7) on the left side of the crankcase;
  slope the motorbike on the left, to make the liquid come out easily;
- let the liquid drain completely;
- reassemble the drain screw;
- pour the necessary quantity of liquid in the radiator; screw the plug (6);
- warm up the motor in order to eliminate any possible air bubble;
- fit the motor in vertical position and check that the liquid in the radiator reaches the load plug and that the expansion tank is enough full; if not, top it up.

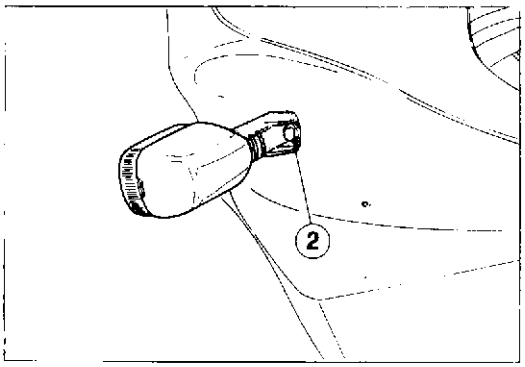


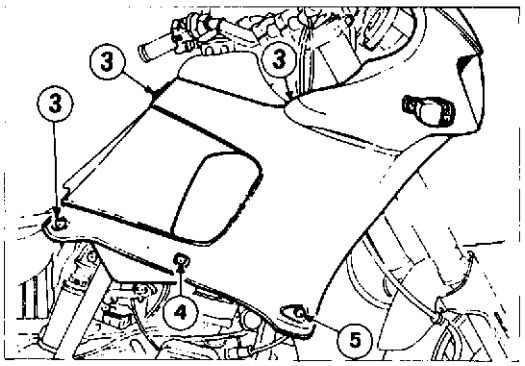


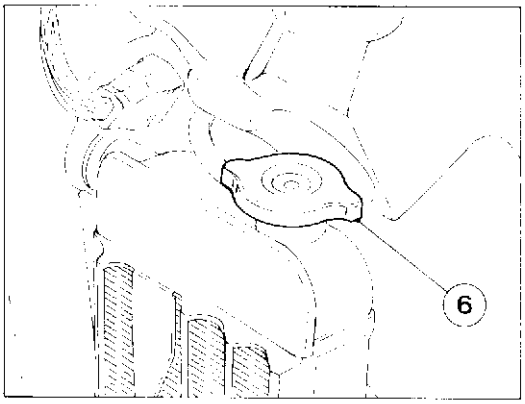


1) Dado fiss. sella / Seat nut
2) Vite fiss. indicatore / Turn indicator fixing screw
3,4,5) Fissaggio fiancata / Side fairing fasteners
6) Tappo radiatore / Radiator plug
7) Vite scarico / Drain screw





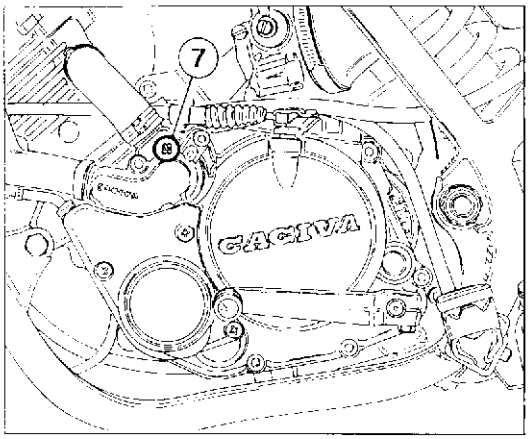




Vidange et ravitaillement du liquide de refroidissement.

Effectuer le remplacement chaque 10.000 Km ou chaque 2 ans avec moteur froid, de cette façon:

- enlever les protection du moteur;
- enlever l'écrou (1) de fixation arrière de la selle et la extraire de la connexion avant sur le réservoir à essence;
- enlever le flanc gauche après enlèvement des fixations au réservoir à essence, au radiateur et au chassis de soutien phare;
- enlever la vis (2) et l'indicateur gauch;
- enlever le flanc gauche après enlèvement des fixations au réservoir d'essence, cadre et radiateur;
- enlever le bouchon (6) du radiateur;
  enlever la vis de vidange (7) sur le côté gauche du carter;
- incliner la motocyclette à gauche afin de faciliter l'écoulement du liquide;
- laisser vidanger le liquid complètement;
- rémonter la vis de vidange;
  verser la quantité de liquide nécessaire dans le radiateur; serrer le bouchon (6); chauffer le moteur pour éliminer d'éventuelles bulles d'air;
- placer le motocycle en position verticale et contrôler que le niveau du liquide dans le radiateur arrive au bouchon de vidange et que le réservoir de détente soit suffisamment plein; dans le cas contraire, éffectuer le remplissage.

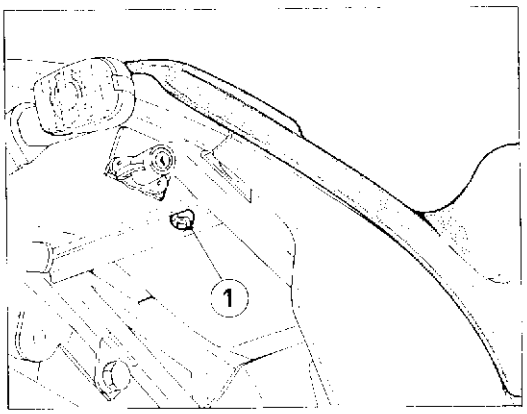


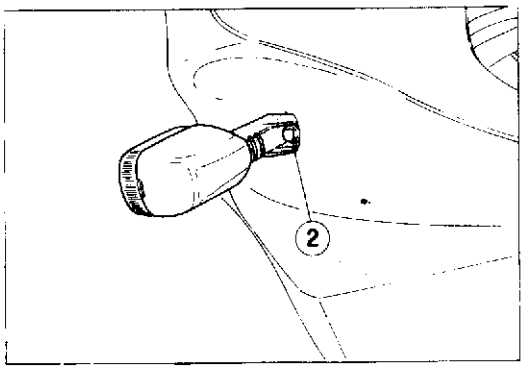
1) Ecrou selle
2) Vis de fixation indicateur de direction
3,4,5) Fixations du flanc
6) Bouchon radiateur
7) Vis d'échappement

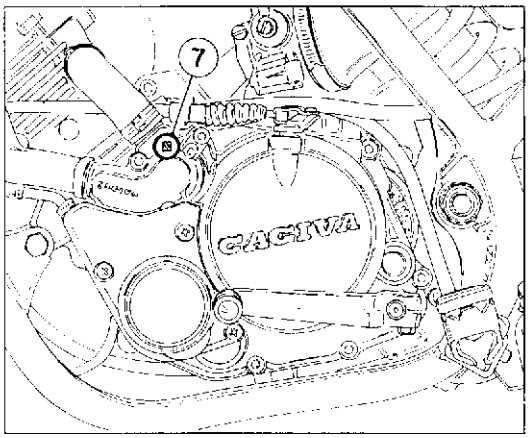
Ablass und Nachfüllung der Kühlflüssigkeit.

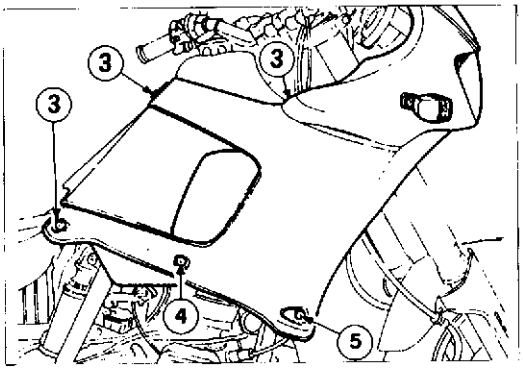
Das Auswechseln muss alle 10.000 Km oder alle 2 Jahre, bei kaltem Motor ausgeführt werden:

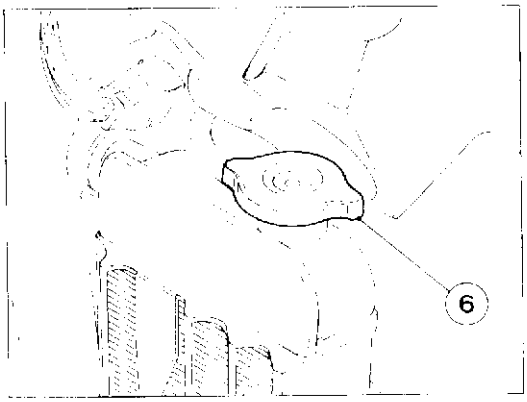
- Motorschutz entfernen;
- Mutter (1), die den Sattel hinten befestigt, herausziehen und Sattel von der vorderen Verbindung auf dem Kraftstoffbehälter entfernen;
- linken Seitenwand nach Herausziehen der Befestigungen an dem Kraftstoffbehälter, an dem Kühler und an dem Scheinwerferhalter entfernen;
- die Schraube (2) lösen und den linke Anzeiger entfernen;
- linke Seitenwand nach Herausziehen der Befestigungen am Kraftstoffbehälter, am Rahmen und am Kühler entfernen;
  der Stopfen (6) des Kühler entfernen;
- die Auslassschraube (7) linksseitig des Gehäuses entfernen;
- das Motorrad linksseitig neigen, um das Flüssigkeitsauslass zu erleichtern;
- die ganze Flüssigkeit ablassen;
- die Auslassschraube wieder montieren;
- den Kühler mit der angegebenen Flüssigkeitsmenge einfüllen; den Stopfen (6);
- die korrekte Flüssigkeitsmenge in den Kühler giessen und Motor anlasse, so dass die richtige Temperatur erreicht wird und etwaige Luftblasen beseitigt werden;
- das Motorrad senkrecht positionieren und überprüfen, dass der Flüssigkeitspegel im Kühler mit dem Einfüllstopfen übereinstimmt und der Tank ausreichend voll ist; andernfalls, mit der Nachfüllung vorgehen.



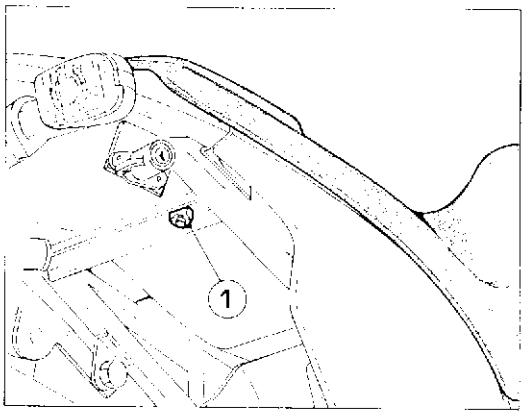


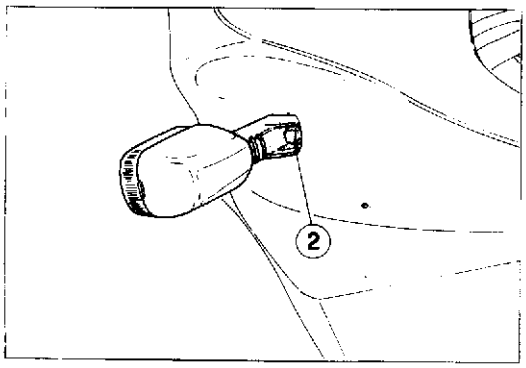






1) Sattelmuter
2) Befestigungsschraube
3,4,5) Seitenwandbefestigungen
6) Kühlerverschluss
7) Auslassrohr

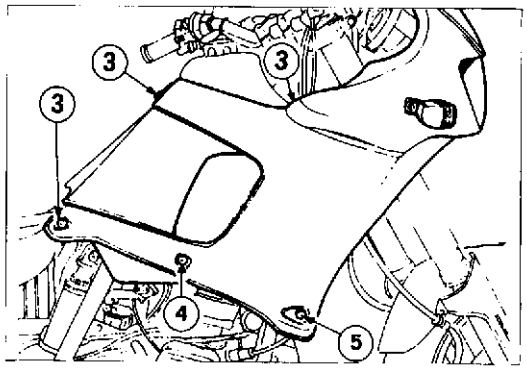


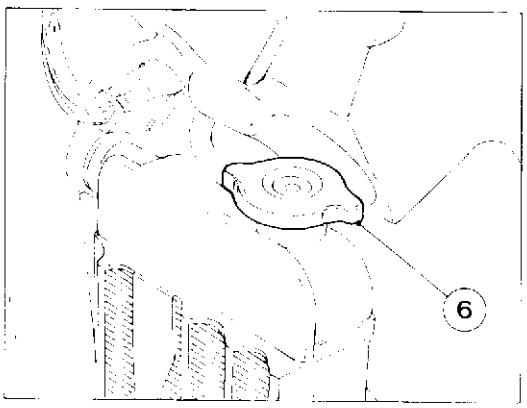


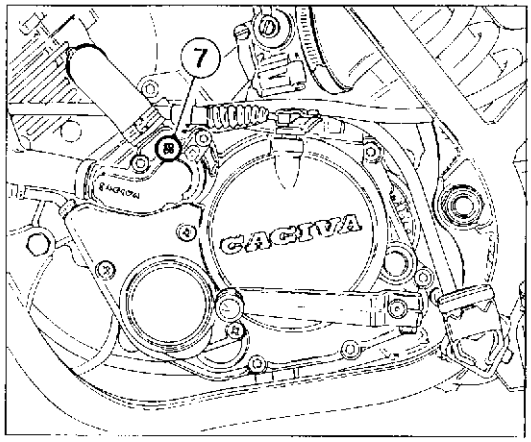
Descarga y rellenado del líquido refrigerante.

Sustituir o cada 10.000 Km. o cada 2 años obrando de la siguiente manera con el motor frío:

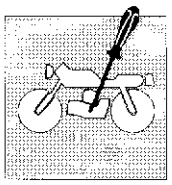
- remueva los protección del motor;
- remueva la tuerca (1) que fija el sillín por detrás y extráigala de la unión delantera con el depósito del carburante;
- remueva el panel lateral izquierdo luego de remover las fijaciones en el depósito del carburante, radiador y bastidor soporte de faro;
- remueva el tornillo (2) y quite el indicador izquierdo;
- remueva el panel lateral izquierdo después de quitar las fijaciones al depósito del carburante, al bastidor y al radiador;
- remueva el tapón (6) del radiador;
- quitar el tornillo de purga (7) situado en el lado izquierdo de la base;
- inclinar la moto hacia la izquierda para que salga más fácilmente el líquido;
- dejar que salga todo el líquido,
  volver a colocar el tornillo de purga;
- vertir en el radiador la cantidad de líquido prevista; cerrar el tapón (6);
- lleve el motor a temperatura para eliminar eventuales burbujas de aire;
  colocar la motocicleta en posición vertical y controlar que el líquido del radiador llegue hasta el tapón de carga y que el depósito de expansión esté suficientemente lleno; en caso contrario, rellenar.







1) Tuerca sillín
2) Tornillo fijación indicador
3,4,5) Fijaciones panel lateri
6) Tapa radiador
7) Tornillo descarga



Regolazione cavo comando gas.

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

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

Anche sulla trasmissione posta sul coperchio del carburatore si deve riscontrare un gioco di 1 mm circa; in caso contrario operare la registrazione nel modo sopra descritto, dopo aver rimosso il cappuccio di protezione (5).

Throttle control cable adjustment.

Check proper adjustment of the throttle control cable by operating as follows:

- remove the upper rubber cap (1);
- move the flexible cable (2) forward and backward to make sure that 0.039 in. approx. clearance is provided;
- if it is not so, release the lock ring nut (3) and suitably rotate the adjuster (4); tighten the lock ring nut (3) again;

A clearance of 1 mm approx. is to be provided also on the cable located on the carburettor cover; otherwise make the adjustment as described above, after removing the protection cap (5).

Réglage du câble de commande du gaz.

Pour vérifier le réglage de la transmission du gaz, procéder de la façon suivante:

- retirer le bouchon en caoutchouc supérieur (1);
- déplacer la transmission (2) en avant et en arrière afin de vérifier s'il y a un jeu d'1 mm environ;
- dans le cas contraire, débloquer la contre-bague (3) et tourner de façon appropriée la vis de réglage (4);
- bloquer de nouveau la contre-bague (3);

Il doit y avoir aussi un jeu d'environ 1 mm sur la transmission située sur le couvercle du carburateur; dans le cas contraire, régler selon les indications ci-dessus, après avoir enlevé le capuchon de protection (5).

Einstellung des Gassteuerkabels.

Zur Kontrolle der Einstellung des Gassteuerkabels geht man wie folgt vor:

- Die obere Gummikappe (1) abnehmen.
- Kontrollieren, ob ein Spiel von ungefähr 1 mm vorliegt, wobei man das Kabel (2) nach vorne oder nach hinten verstellt.
- Falls das nicht der Fall sein sollte, die Gegenmutter (3) lösen und die Stellschraube (4) entsprechend drehen.
- Die Gegenmutter (3) wieder festziehen.

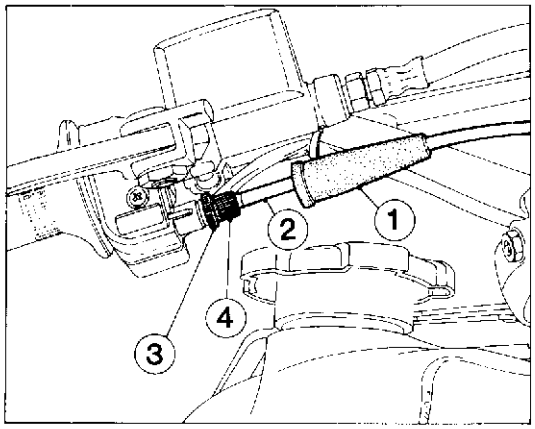
Auch an dem Kabel am Vergaserdeckel muß ein Spiel von ungefähr 1 mm vorliegen. Falls das nicht der Fall ist, nimmt man die Einstellung wie oben beschrieben vor, nachdem man die Schutzkappe (5) abgenommen hat.

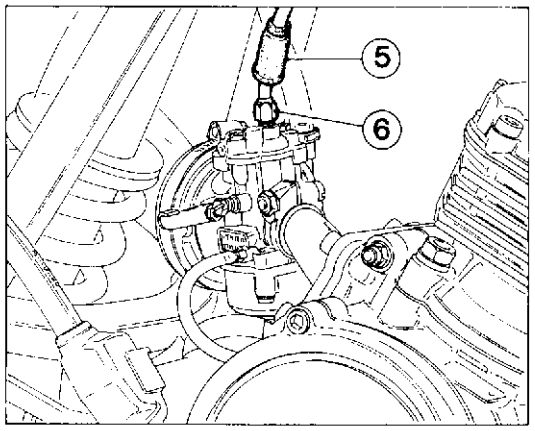
Regulación cable comando combustible.

Para verificar la correcta registración de la transmisión del comando combustible proceder en el modo siguiente:

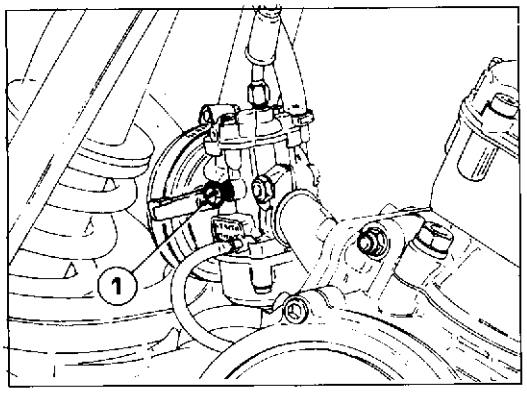
- remover la cubierta superior en goma (1);
- controlar moviendo adelante y atras la transmisión (2), que tenga un juego de 1 mm casi;
- en caso que ésto no sucediera, desbloquear la contra-arandela (3) y rotar oportunamente los tornillos de registro (4);
- blocar nuevamente la contra-arandela (3).

Aunque sobre la transmisión puesta sobre la cubierta del carburador se debe contraponer un juego de 1 mm casi, en caso contrario efectuar la registración en el modo arriba descrito, después de haber removido la cubierta de protección (5).

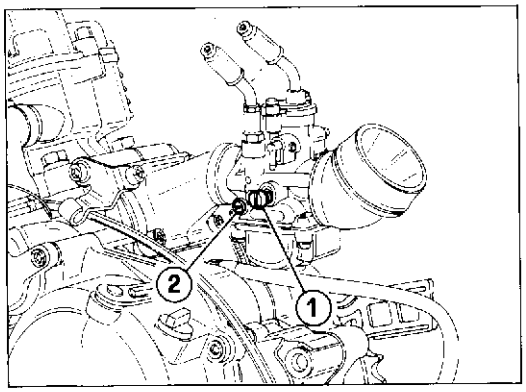




1) Cappuccio di protezione lato comando / Control side protection cap / Capuchon protection côté commande / Schutzkappe f. Steuerungseite / Casquillo de protección lado comando
2) Trasmissione / Drive / Transmission / Antrieb / Transmisión
3) Controghiera / Lock ring nut / Contre-écrou / Gegenmutter / Contraghiera
4) Vite di registro / Adjusting screw / Vis réglage / Einstellschraube / Tornillo de ajuste
5) Cappuccio di protezione lato carburatore / Carburetor protection cap / Capuchon de protection carburateur / Vergaserschutzkappe / Casquillo de protección lado carburador
6) Vite di registro / Adjusting screw / Vis réglage / Einstellschraube / Tornillo de ajuste



SUPERCITY 50-3 speed



SUPERCITY 50-6 speed; SUPERCITY 75

1) Vite regolazione valvola gas / Throttle valve adjusting screw
2) Vite rego azione titolo miscela / Mixture ratio adjusting screw

Registrazione del minimo.

Dopo aver controllato che, con manopola comando gas in posizione di chiusura, il cavo di comando abbia un gioco nel capocorda sul carburatore e sul comando di almeno 1 mm, si può procedere alla registrazione del minimo nel modo seguente:

SUPERCITY 50 - 3 speed

- agendo a motore caldo e con manopola del comando gas completamente chiusa, ruotare la vite (1) di regolazione d'lla valvola gas sino ad ottenere il regime di minimo desiderato; avvitando la vite si aumenta il regime, svitando si diminuisce. In caso di funzionamento irregolare del motore provvedere a pulire il carburatore.

SUPERCITY 50 - 6 speed e SUPERCITY 75

- avvitare la vite (1) di regolazione della valvola gas sino ad ottenere un regime piuttosto elevato (2.000 giri/min.); girando in senso orario il regime aumenta, inversamente diminuisce;
- avvitare o svitare la vite (2) che regola il titolo della miscela sino ad ottenere una rotazione del motore il più regolare possibile;
- svitare progresivamente la vite (1) di regolazione della valvola gas sino a raggiungere il regime di 1.000 giri/min.

Per le alte velocità la miscelazione è automatica e non è possibile intervenire dall'esterno. In caso di funzionamento irregolare del motore provvedere a pulire il carburatore.

Idling adjustment.

After making sure that the control cable has 0.03937 in. clearance at least in the cable terminal on the carburetor and control, when the throttle control knob is in close position, idling adjustment can be made as follows:

SUPERCITY 50 - 3 speed

After warming the engine up and the gas handle control completely closed, turn gas valve adjustment screw (1) until the minimum speed required has been reached; tightening the screw increases the speed, loosening it decreases the speed. If the engine is not running regularly clean the carburetor.

SUPERCITY 50 - 6 speed e SUPERCITY 75

- tighten the gas valve [illegible] until a somewhat nigher speed has been reached (2.000 rpm); turning the screw clockwise the speed increases, when turned anti clockwise the speed decreases.
  screw or unscrew the screw (2) adjusting the mixture ratio until the engine rotation is as even as possible;
- progressively unscrew the adjusting screw (1) of the throttle valve until 1000 rpm are obtained.

For high speed, mixing is automatic and it is not possible to operate manually. In case of irregular running of the engine, clean the carburettor.

Part. N. 8000 67777 (04-92)

Réglage du ralenti.

Avec la poignée du gaz en position de fermeture, s'assurer que le câble de commande ait un jeu d'1 mm au moins dans la cosse du carburateur et de la commande; ensuite, régler le ralenti de la façon suivante:

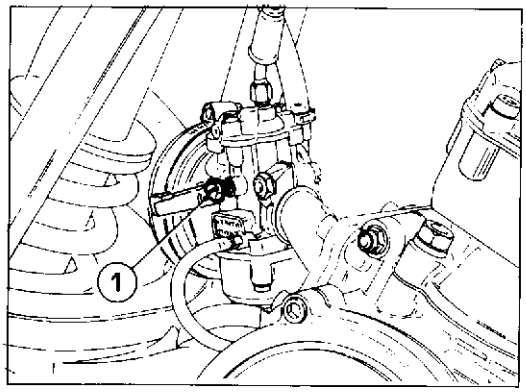
SUPERCITY 50 - 3 speed

- le moteur étant chaud et la poignée de commande du gaz entièrement fermée, faire tourner la vis (1) de réglage de la soupape du gaz de manière à obtenir le ralenti souhaité: le régime augmente en vissant; il diminue en dévissant. En cas de fonctionnement irrégulier du moteur, nettoyer le carburateur.

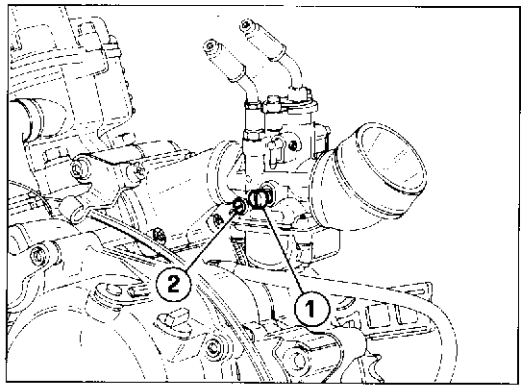
SUPERCITY 50 - 6 speed et SUPERCITY 75

- visser la vis (1) de réglage de la soupape au gaz de manière à obtenir un régime assez soutenu (2.000 tours/min): tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le régime et dans le sens contraire pour le diminuer.
- visser ou dévisser la vis (2) qui règle le titre du mélange jusqu'à ce que la rotation du moteur soit la plus régulière possible;
- dévisser progressivement la vis (1) de réglage de la soupape du gaz jusqu'à ce qu'on atteigne un régime de 1.000 tours/minute.

Pour les grandes vitesses, le mélange est automatique et il est impossible d'intervenir de l'extérieur. En cas de fonctionnement irrégulier du moteur, nettoyer le carburateur.



SUPERCITY 50-3 speed



SUPERCITY 50-6 speed; SUPERCITY 75

1) Vis de réglage de la soupape du gaz / Regulierschraube des Gasventils / Tornillo regulación válvula combustible
2) Vis de réglage du titre de mélange / Regulierschraube des Mischungsverhältnisses / Tornillo regulación titulo mezcla

Einstellung der Minimaldrehzahl.

Nachdem man überprüft hat, ob bei geschlossenem Gasdrehgriff das Steuerkabel im Kabelschuh am Vergaser und an der Steuerung ein Spiel von zumindest 1 mm aufweist, geht man bei der Einstellung der Minimaldrehzahl wie folgt vor:

SUPERCITY 50 - 3 speed

Die Stellschraube (1) des Gasventils bei warmem Motor und völlig geschlossenem Gasdrehgriff bis zum Erreichen der gewünschten Leerlaufdrehzahl drehen. Durch An- bzw. Abschrauben wird die Drehzahl erhöht bzw. verringert. Im Fall von rauhem Motorgang den Vergaser reinigen.

SUPERCITY 50 - 6 speed und SUPERCITY 75

- Die Stellschraube (1) des Gasventils bis zum Erreichen einer ziemlich hohen Drehzahl (2.000 U/min) drehen. Durch An- bzw. Abschrauben wird die Drehzahl erhöht bzw. verringert.
- Die Regulierschraube (2) des Mischungsverhältnisses solange anziehen bzw. lockern, bis man eine möglichst gleichmäßige Motordrehung erhält.
- Die Regulierschraube (1) des Gasventils allmählich lösen, bis man eine Drehzahl von 1.000 U/min erreicht.

Bei den hohen Geschwindigkeiten erfolgt die Mischung automatisch; ein Eingreifen von außen ist daher nicht möglich. Bei unregelmäßigem Laufen des Motors muß man den Vergaser reinigen.

Registración del mínimo.

Después de haber controlado que, con manopla comando combustible en posición de cerrado; el cable de comando tenga un juego en el termino del cable sobre carburador y sobre comando de mínimo 1 mm, se puede proceder a la registración del mínimo en el modo siguiente:

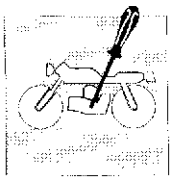
SUPERCITY 50 - 3 speed

- con motor caliente y con pomo de mando gas completamente cerrado, girar el tornillo (1) de regulación de la válvula de gas hasta lograr el régimen de ralentí deseado; atornillando el tornillo se incrementa el régimen y viceversa. Si el funcionamiento no es correcto, limpiar el carburador.

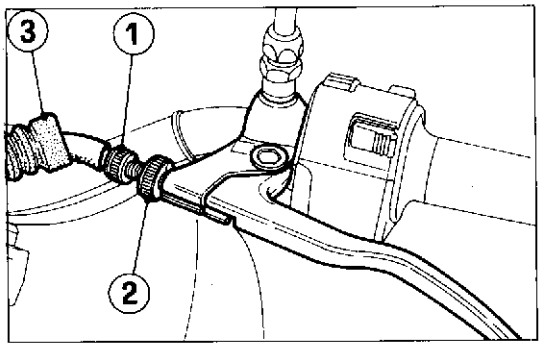
SUPERCITY 50 - 6 speed y SUPERCITY 75

- atornillar el tornillo (1) de regulación de la válvula de gas y conseguir un régimen bastante elevado (2.000 r.p.m.); al girar en el sentido de las manecillas del reloj el régimen aumenta y disminuye en el sentido contrario;
  Atornillar o destornillar el tornillo (2) que regula el título de la mezcla hasta obtener una rotación del motor el más regular posible;
- Destornillar progresivamente el tornillo (1) de regulación de la válvula combustible hasta alcanzar el regimen de 1.000 r.p.m.

Para las altas velocidades la mezcla es automática y no es posible intervenir del exterior. En caso de funcionamiento irregular del motor proceder a limpiar el carburador.



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
RÉGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES



1) Registro / Adjuster / Elément de réglage / Stellschraube / Registro
2) Controdado / Lock nut / Contre-écrou / Gegenschraube / Contratuerca
3) Cappuccio di protezione / Protection cap / Capuchon de protection / Schutzkappe / Casquillo de protección

Regolazione leva comando frizione.

La leva di comando deve avere sempre una corsa a vuoto di circa 3 mm prima di iniziare il disinnesto della frizione.

Per regolare questo gioco operare come segue:

- spostare lungo la trasmissione il cappuccio (3) di protezione;
- allentare il controdado (2) ed agire sul registro (1); svitando, il gioco diminuisce, avvitando aumenta;
- serrare nuovamente il controdado e riposizionare il cappuccio di protezione.

Clutch control lever adjustment.

The idle stroke of the control lever must be always 0.12 in. approx. before starting to disengage the clutch.

Small adjustments must be made by means of the adjuster located on the control as follows.

move the protection cap (3) along the flexible cable;

- unloose the lock nut (2) and operate on the adjuster (1); by unscrewing the clearance decreases, by screwing the clearance increases;
- tighten the lock nut again and put the protection cap in place again.

Réglage de la manette d'embrayage.

La manette doit toujours avoir une course à vide de 3 mm environ avant de commencer le débrayage.

Pour des petits réglages, actionner l'élément de réglage placé sur la commande de la façon suivante:

déplacer le bouchon (3) de protection le long de la transmission;

- desserrer le contre-écrou (2) et actionner l'élément de réglage (1); dévisser pour diminuer le jeu, visser pour l'augmenter;

serrer de nouveau le contre écrou et remettre le bouchon de protection.

Einstellung der Kupplung.

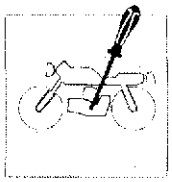
Der Kupplungshebel muß immer einen Leerhub von ca. 3 mm haben, bevor die Kupplung betätigt wird. Kleinere Einstellungen muß man an der Stellschraube an der Steuerung vornehmen, wobei man wie folgt vorgeht:

- Die Schutzkappe (3) längs des Kabels verschieben.
- Die Gegenmutter (2) lösen und die Stellschraube (1) drehen; wenn man sie lockert, wird das Spiel verkleinert, wenn man sie anzieht, vergrößert.
- Die Gegenmutter wieder festziehen und die Schutzkappe wieder anbringen.

Regulación palanca comando embrague.

La palanca de comando debe tener siempre una carrera en vacío de casi 3 mm antes de iniciar la desconexión del embrague. Regulación de pequeño entidad se deben efectuar procediendo sobre registro puesto sobre comando en este modo:

- mover a través de la transmisión la cubierta (3) de protección;
- aflojar la contratuerca (2) y actuar sobre registro (1); destornillando el juego disminuye, atornillando aumenta,
- presionar nuevamente la contratuerca y reposicionar la cubierta de protección.



Regolazione posizione pedale freno posteriore.

La posizione del pedale di comando del freno posteriore rispetto all'appoggiapiedi, può essere regolata a seconda delle esigenze personali. Dovendo procedere a tale registrazione operare nel modo seguente:
- allentare il dado (1);
- agire sulla piastrina di registro (2) sino ad ottenere la posizione del pedale desiderata;
  a regolazione effettuata serrare nuovamente il dado (1);

Dopo aver effettuato questa registrazione è necessario procedere a regolare la corsa a vuoto del pedale.

Rear brake pedal position adjustment.

The position of the rear foot brake pedal as to the footrest may be adjusted according to the individual needs. For the adjusting proceed as follows:
- unloose the nut (1);
- turn the register plate (2) in order to get the right pedal position.
  this operation done, tighten the nut (1).

The adjusting operation carried out, proceed to adjust the idle stroke of the pedal.

Réglage de la position de la pédale du frein arrière.

La position de la pédale de commande du frein arrière par rapport au repose-pieds, peut être réglée selon les exigences personnelles, de la façon suivante
  desserrer l'écrou (1);
  tourner la palque de réglage (2) jusqu'on obtient la position au pedal desirée;
- A la fin du réglage serrer l'écrou (1).

Après ce réglage il faut régler la course à vide de la pédale.

Positionseinstellung des Pedals der Hinterradbremse.

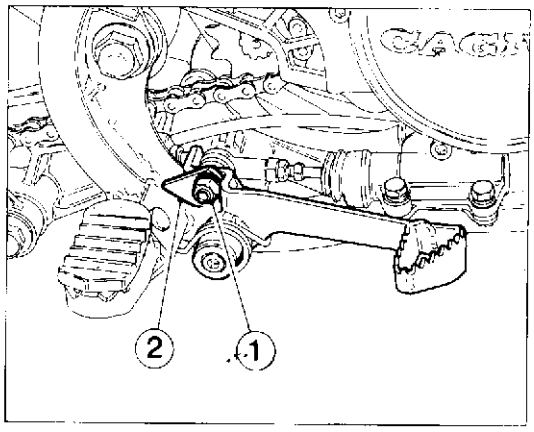
Die Stellung des Steuerpedals der Hinterradbremse in Bezug auf die Fusstütze, kann je nach personlichen Erfordernissen reguliert werden. Hierzu wie folgt verfahren:
- die Mutter (1) loesen;
  die Einstellplatte (2) drehen, um die gewunschte Position des Pedals zu erhalten;
- nach der Regulierung, die Mutter (1) wieder festziehen.

Nach dieser Einstellung ist es notwendig, den Leerlauf des Pedals nachzustellen.

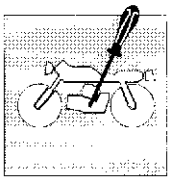
Regulación posición pedal freno posterior.

La posición del pedal de comando del freno posterior respecto al apoya pie, puede ser regulada según las exigencias personales. Debiendo proceder a tal registración, operar en el modo siguiente:
  aflojar la tuerca (1);
- abrir la placa de registro (2) hasta obtener la posición del pedal deseada;
- a regulación efectuada apretar nuevamente la tuerca (1);

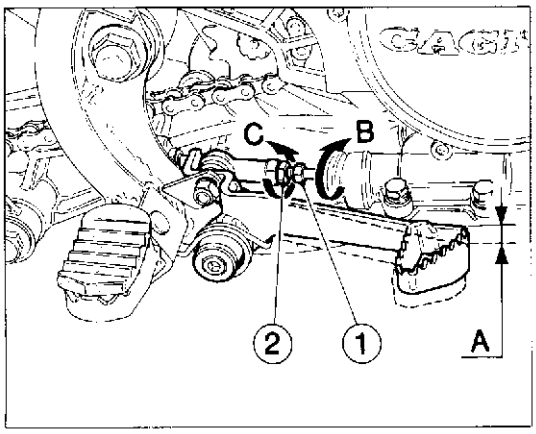
Después de haber efectuada esta registración es necesario proceder a regular la carrera a vacio del pedal.



1) Dado / Nut / Ecrou / Mutter / Tuerca
2) Piastrina di registro pedale / Pedal adjustment plate / Plaque réglage pedale / Pedaleinstellplatiener / Placa de regulación pedal



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
RÉGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES



1) Asta comando pompa / Pump control rod / Tige commande pompe / Pumpensteuerstange / Barra comando bomba
2) Controdado / Counternut / Contre écrou / Gegenmutter / Contratuerca

Registrazione freno posteriore.
Il pedale di comando del freno posteriore, deve avere una corsa a vuoto (A) di 5 mm prima di iniziare l'azione frenante. Qualora ciò non si verificasse, procedere alla registrazione nel modo seguente:
- allentare il dado (2);
- agire sull'astina comando pompa (1) ruotandola nel senso indicato dalla lettera (B) per aumentare la corsa a vuoto oppure nel senso indicato dalla lettera (C) per diminuire detta corsa;
  a operazione effettuata serrare nuovamente il dado (2).

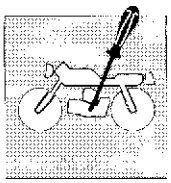
Rear brake adjustment.
The rear brake foot pedal shall have an (A) 0.196 in. idle stroke before starting the true braking action. Should this not happen, proceed to its adjusting as follows:
- unloose the nut (2);
- rotate the pump control rod (1) in the direction shown by the letter (B) thus increasing the idle stroke, or in the direction shown by the letter (C), to decrease the idle stroke;
- tighten the nut (2) at the end of the operation.

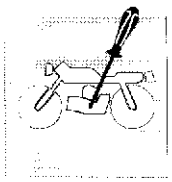
Réglage du frein arrière.
La pédale de commande du frein arrière doit avoir une course à vide (A) de 5 mm avant le départ de l'action de freinage. Si cela ne se vérifie pas, procéder au réglage comme suit:
- Desserrer l'écrou (2);
  Agir sur la tige de commande de la pompe (1) en la tournant dans le sens indiqué par la lettre (B) pour augmenter la course à vide ou dans le sens indiqué par la lettre (C) pour diminuer cette course;
- A la fin de ce réglage serrer l'écrou (2).

Einstellen der Hinterradbremse.
Das Pedal der Hinterradbremse soll vor Beginn der Bremswirkung einen Leerlauf (A) von 5 mm haben. Falls dies nicht der Fall sein sollte, für die Nachstellung wie folgt vorgehen:
- die Mutter (2) loesen;
- den Pumpensteuerstab (1) in die vom Buchstaben (B) gekennzeichnete Richtung drehen, um den leerlauf zu vergroessern, oder aber in die vom Buchstaben (C) angedeutete Richtung, um den Lauf zu verringern;
- nach der Regulierung die Mutter (2) wieder festziehen.

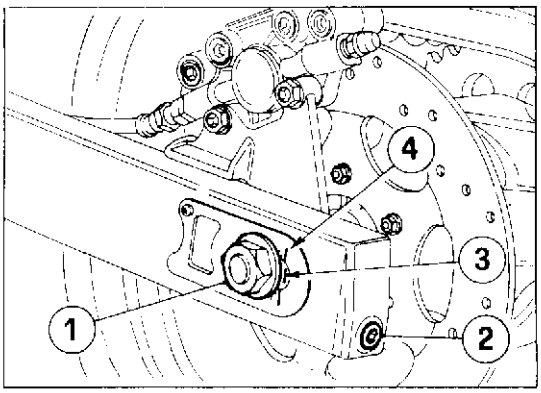
Regulación freno trasero.
El pedal del freno trasero debe tener una carrera en vacío (A) de 5 mm. antes de empezar la acción de frenado. Si ésto no se verificase regular de la siguiente manera:
- aflojar la tuerca (2);
  girar la varilla de mando de la bomba (1) en el sentido indicado por la letra (B) para aumentar la carrera en vacío, o en el sentido indicado por la letra (C) para disminuirla;
- una vez efectuada la operación apretar la tuerca (2).

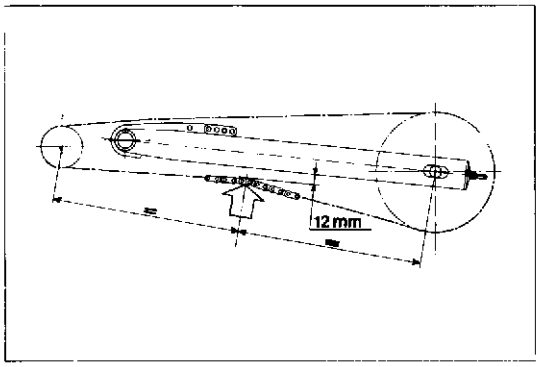
Part. N. 8000 72061 (06-92)





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
RÉGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES





1) Dado / Nut / Ecrou / Mutter / Tuerca
2) Vite di regolazione / Adjusting screw / Vis de réglage / Stellschraube / Tornillo de registro
3) Tacca di riferimento sul tendicatena / Chain tightener reference mark / Trait de repère sur le tendeur de chaîne / Bezugskerbe auf dem Kettenspanner / Muesca de referencia en el tensor de cadena
4) Tacca di riferimento / Reference mark / Trait de repère / Kettenspanner / Muesca de referencia

Regolazione tensione catena.

La catena è correttamente regolata quando, con il motociclo verticale e scarico, si trova nella condizione evidenziata in figura. Qualora ciò non avvenisse, occorrerà procedere alla sua registrazione operando nel modo seguente:
- allentare il dado (1) del perno ruota;
- agire sulle viti di regolazione (2) sino a quando sarà ripristinata la corretta tensione;
- verificare che le tacche (3) riportate sui tendicatena siano allineate, su entrambi i lati, con quelle ricavate sulle piastrine (4) della forcellone;
- serrare il dado (1) del perno ruota e le viti (2) di regolazione;
- controllare nuovamente la tensione della catena.

Chain tension adjustment.

The chain is correctly adjusted when, with motorbike in vertical position and completely drained, reflects the condition shown in the figure below. If not, it is necessary to perform its adjustement as follows:
- loosen the nut (1) of the wheel pin;
- Screw in the adjusting screws (2) untill the correct stretch will be obtained;
  Check that the positions (3) on the chain adjusters are aligned, on both sides, with those obtained on the plates (4) of the fork;
- lock the nut (1) of the wheel pin and the adjusting screws (2);
- Check the chain tension again.

Réglage tension chaîne.

La chaîne est correctement reglée, quand, avec la motocycle en position vertical et vidangé, elle se trouve dans la condition indiquée en Figure. En cas contraire, éffectuer le réglage dans la façon suivante:
- Desserrer l'écrou (1) du pivot roue;
- Tourner la vis de réglage (2) jusqu'on a rerobli la tension correcte;
- Verifier que les encoches (3) sur les tendeurs de chaîne soient alignées, sur les deux côtés, avec celles se trouvent sur les plaquettes (4) de la fourche;
  Serrer l'écrou (1) du pivot roue et les vis (2) de réglage;
- Controler à nouveau la tension de la chaîne.

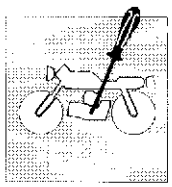
Einstellung der Kettenspannung.

Die Kette ist richtig eingestellt, wenn sie, bei senkrechtem und ausgelassenem Motorrad, wie in Abbildung aussieht. Andernfalls gehe man wie folgt vor:
- die Mutter (1) des Radbolzens entspannen;
  die Einstellschrauben (2) drehen, bis die richtige Spannung erreicht wird;
  überprüfen, dass die sich in den Kettenspannern befindlichen Einschnitte (3), auf beiden Seiten mit jenen der Plättchen (4) der Gabel ausgerichtet sind;
- die Mutter (1) des Radbolzens und die Einstellschrauben (2) einspannen;
  die Kettenspannung wieder prüfen.

Regulación de la tensión de la cadena.

La cadena está correctamente regulada cuando, con la motocicleta vertical y sin carga, se encuentra en la condición evidenciada en la figura. Si así no fuese será necesario regularla de la siguiente manera:
- aflojar la tuerca (1) del perno de la rueda;
  maniobrar los tornillos de regulación (2) hasta no haber restablecido la tensión correcta;
- verificar que las muescas (3) del tensa-cadena estén alineadas en ambos lados con las de las plaquitas (4) de la horquilla;
- apretar la tuerca (1) del perno de la rueda y los tornillos de regulación (2);
- controlar nuevamente la tensión de la cadena.

Part. N. 8000 72061 (06-92)



Regolazione ammortizzatore posteriore.

Volendo modificare l'azione ammortizzante della sospensione posteriore è necessario intervenire sul precarico della molla dell'ammortizzatore nel modo seguente:

- misurare con un calibro la lunghezza della molla precaricata per poter ristabilire la condizione di funzionamento normale, stabilita da la casa costruttrice;
- allentare il controdado (1);
  agire sul dado di registro (2), allentando o per ottenere un'azione più morbida della molla o serrandolo per ottenere un'azione più dura;
- serrare il controdado.

In caso di funzionamento difettoso o di perdite di olio sostituire l'ammortizzatore.

Rear damper adjustment.

In order to change the damping action of the rear damper, it is necessary to operate on the preloading of the damper spring as follows:

- measure the length of the preloaded spring by means of a gauge in order to restore the standard operating conditions set by the manufacturer;
- unloose the lock nut (1);
- operate on the adjusting nut (1), unloosing it to obtain a softer action of the spring and tightening to get a stronger action;
- tighten the lock nut.

In case of defective operation or oil leakage, replace the damper.

Réglage de l'amortisseur arrière.

Régler le degré d'amortissement de la suspension arrière en modifiant la précharge du ressort de l'amortisseur. Procéder de la façon suivante:

- mesurer à l'aide d'un calibre la longueur du ressort préchargé afin de rétablir l'état de fonctionnement normal, déterminé par le fabricant;
  desserrer le contre-écrou (1);
- desserrer l'écrou de réglage (1) pour obtenir une action plus souple du ressort, la serrer pour une action plus dure;
  serrer le contre écrou.

En cas d'un mauvais fonctionnement ou de fuites d'huile, remplacer l'amortisseur.

Einstellung des hinteren Stoßdämpfers.

Falls man die Stoßdämpferwirkung der hinteren Aufhängung ändern möchte, muß man an der Federvorspannung des Stoßdämpfers wie folgt eingreifen:

- Mit einer Lehre die Länge der vorgespannten Feder abmessen, um so die für ein normales Funktionieren von der Herstellerfirma bestimmten Bedingungen wiederherstellen zu können.
- Die Gegenmutter (1) lösen.
  Zur Reduzierung bzw. Erhöhung der Federspannung die Regelmutter (2) lockern bzw. anziehen.
  Die Gegenmutter festziehen.

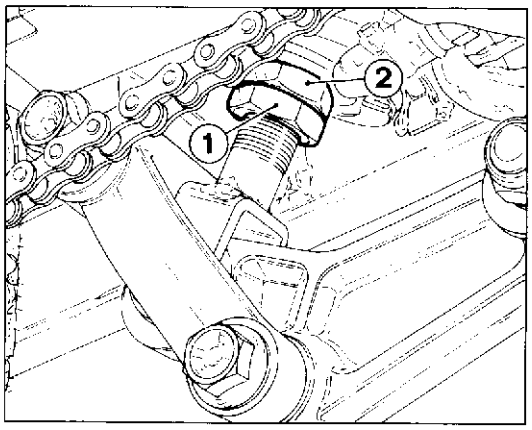
Bei nicht einwandfreiem Funktionieren oder bei Ölverlusten den Stoßdämpfer auswechseln.

Regulación amortiguador posterior.

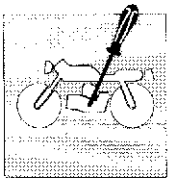
Queriendo modificar la acción amortiguante de la suspensión posterior es necesario intervenir s/precarga del muelle del amortiguador en el modo siguiente:

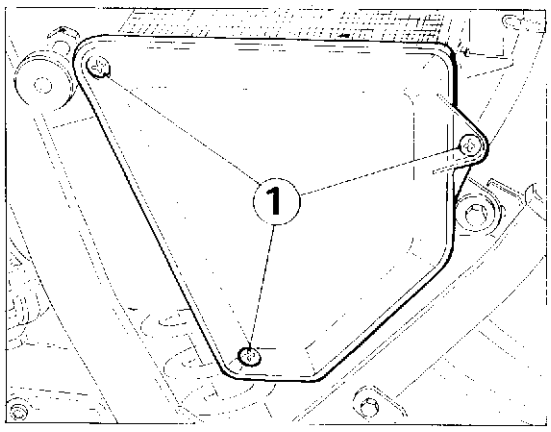
- medir con un calibrador la longitud del resorte precargado para poder restablecer la condición de funcionamiento normal, establecida por el fabricante;
- aflojar la contratuerca (1);
- actuar s/tuerca de registro (1), aflojándola para obtener una acción más suave del resorte o apretándola para obtener una acción más dura;
- apretar la contratuerca.

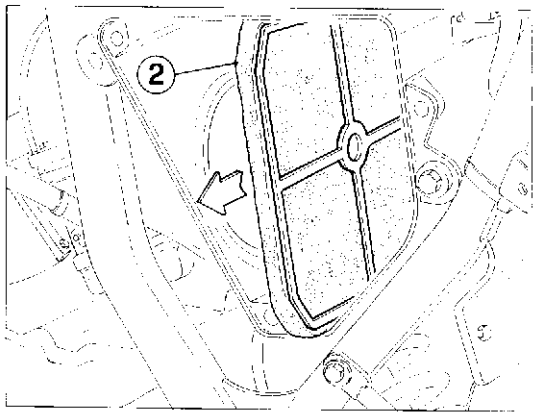
En caso de funcionamiento defectuoso o de pérdida de aceite sustituir el amortiguador.



1) Controdado / Lock nut / Contre-écrou / Gegenmutter / Contra-tuerca
2) Dado di registro / Register nut / Ecrou de réglage / Regelmutter / Tuerca de ajuste







1) Vite fissaggio coperchio / Cover fastening screw / Vis de fixation du couvercle / Deckel-Befestigungsschraube / Tornillo fijaje tapa
2) Elemento filtrante / Filtering element / Élément filtrant / Filterelement / Elemento filtrante

Pulizia filtro aria.

Per accedere al filtro aria procedere nel seguente modo:
- rimuovere le tre viti (1) di fissaggio del coperchio scatola filtro;
- rimuovere detto coperchio;
- rimuovere l'elemento filtrante (2) e provvedere alla sua pulizia.

Questa operazione va effettuata ogni 5000 Km. In condizioni particolarmente gravose, come per esempio un impiego prevalente in fuoristrada, effettuare la pulizia più frequentemente.
Per il rimontaggio seguire la procedura sopracitata in modo inverso.

Air filter cleaning.

Access to the air filter is allowed as follows:
- remove the three fastening screws (1) of the filter box cover;
  remove the above-said cover;
- remove the filtering element (2) and clean it.

This operation is to be made every 3100 mi. Under particularly heavy conditions, for example a prevailing use on dusty roads, clean more often.
As regards reassembly, follow the rules stated above in the opposite way.

Nettoyage du filtre à air.

Pour atteindre le filtre à air, procéder de la façon suivante:
- retirer les trois vis (1) fixant le couvercle du boîtier filtre;
- enlever le couvercle en question;
- retirer l'élément filtrant (2); le nettoyer.

Nettoyer le filtre tous les 5000 Km. Dans des conditions difficiles (en cas de conduite sur des routes poussiéreuses par exemple), effectuer le nettoyage plus souvent.
Pour le montage, réciter les mêmes opérations en sens inverse.

Reinigung des Luftfilters.

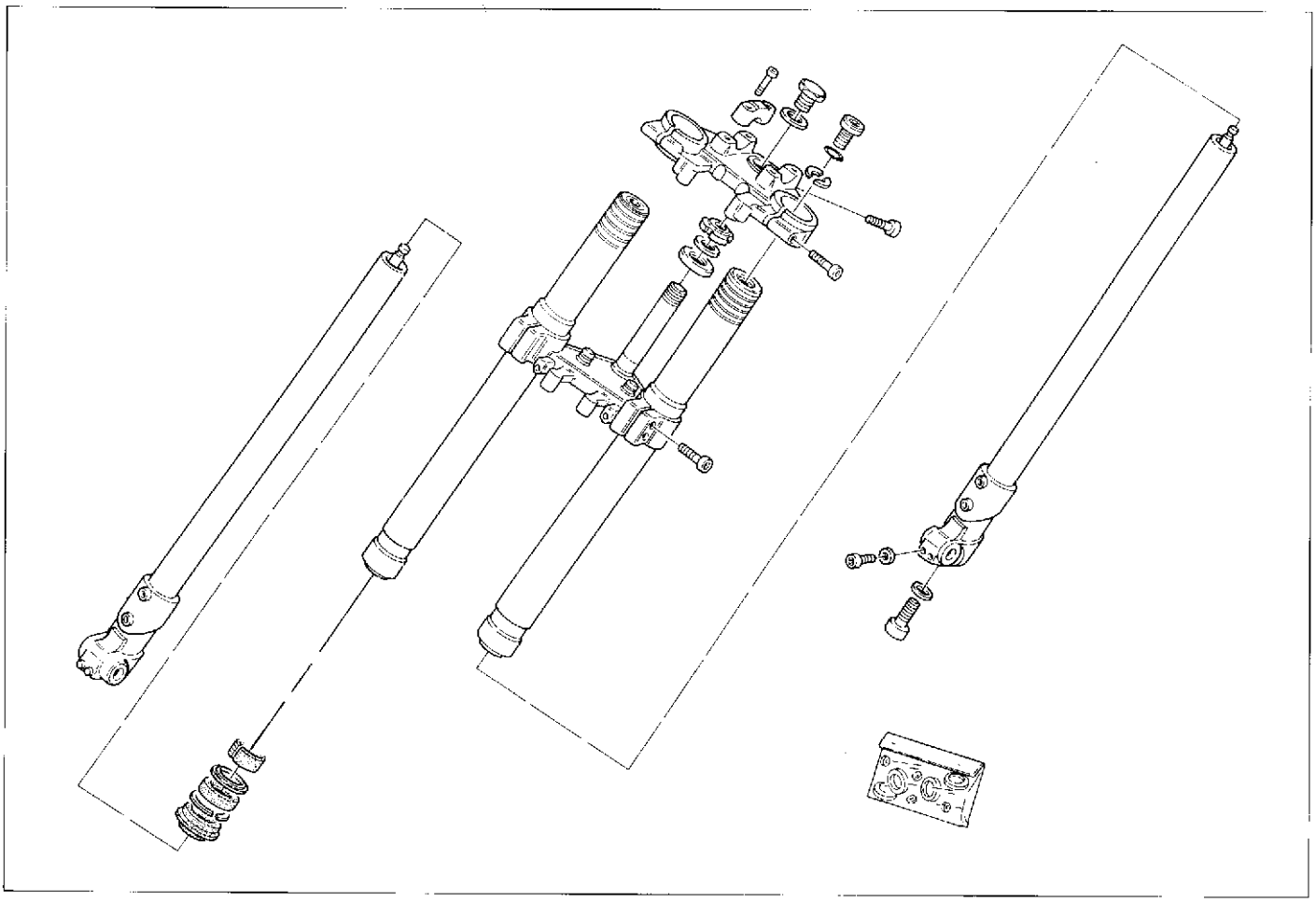
Um Zugang zum Luftfilter zu bekommen, geht man wie folgt vor:
- Die drei Befestigungsschrauben (1) des Filtergehäusedeckels entfernen.
  Den Deckel abnehmen.
- Das Filterelement (2) herausnehmen und reinigen.

Dieser Arbeitsvorgang muß alle 5000 km durchgeführt werden. Bei besonders anspruchsvollen Bedingungen, wie z.B. bei Gebrauch des Motorrades auf vorwiegend staubiger Straßen muß man die Reinigung öfters vornehmen.
Beim Wiedereinbau den oben angeführten Vorgang in umgekehrter Reihenfolge durchführen.

Limpieza filtro de aire.

Para tener acceso al filtro de aire, proceder en la siguiente forma:
- remover los tres tornillos (1) de fijaje de la tapa caja filtro (3);
- remover dicha tapa;
- remover el elemento filtrante (2) y proveer a su limpieza.

Esta operación va efectuada cada 5.000 Km. En condiciones particularmente graves, como por ejemplo un uso continuo sobre calles polvorientas, efectuar la limpieza más frecuentemente.
Para el re-montaje seguir el procedimiento descrito anteriormente en manera inversa.



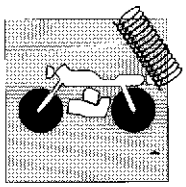
Sospensione anteriore.
La sospensione anteriore è costituita da una forcella teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato.

Front suspension.
The front suspension consists of a telehydraulic fork with upside down legs and led pin.

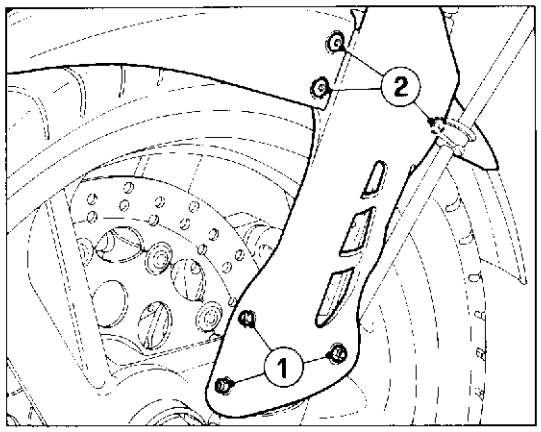
Suspension avant.
La suspension avant est composée par une fourche téléhydraulique, avec tiges renversés et pivot avancé.

Vordere Aufhängung.
Die vordere Aufhängung besteht aus einer telehydraulischen Gabel mit umgekehrten Stangen und vorgeschobene zapfen.

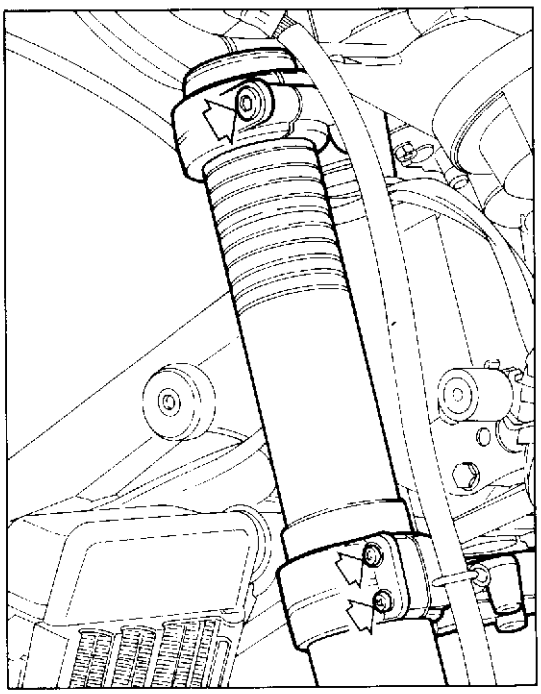
Suspensión delantera.
La suspensión delantera está constituída por una horquilla telescópica-hidráulica con vástagos del revés y eje avanzado.



Stacco forcella anteriore.
Inserire un supporto sotto al motore in modo da avere la ruota anteriore sollevata da terra.
Rimuovere la ruota anteriore nel modo descritto al paragrafo «Stacco ruota anteriore».
Rimuovere le protezioni delle canne e il parafango svitando le viti di fissaggio (1) ai portaruota e quelle (2) che fissano tra loro protezioni e parafango.
Allentare le viti che fissano ciascuna canna alla testa e alla base di sterzo.
Sfilare gli steli.
Quando si procede al rimontaggio posizionare gli steli a 10 mm sopra al piano testa di sterzo (vedi figura).

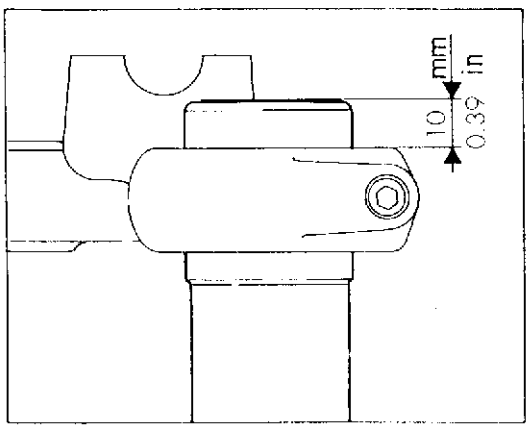


Removing the front forks.
Place a support under the engine so that the front wheel is raised from the ground.
Remove the front wheel following the instructions in the section «Removing the front wheel».
Remove the legs protection and the mud-guard by loosening the screws (1) fastening them to the wheel carrier and the ones (2) fastening the protections and the mud-guard together.
Loosen the bolts holding the fork legs to the steering head and yoke.
Extract the fork legs.
During reassembly, position the fork legs 0.39 in. over the steering head surface (see figure).

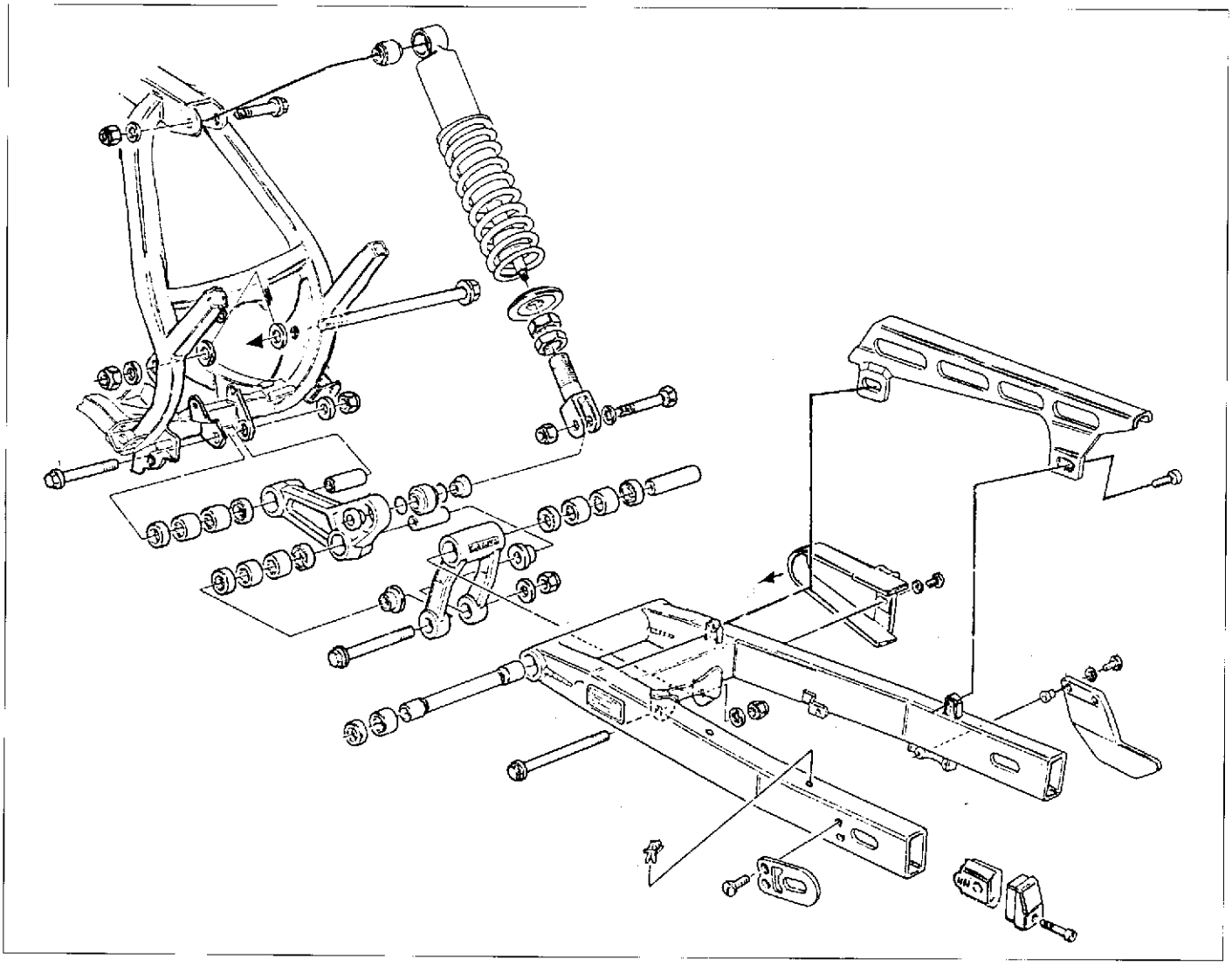


Démontage de la fourche avant.
Placer un support sous le moteur de façon à soulever la roue avant du sol.
Retirer la roue avant en suivant les instructions contenues dans le paragraphe «Démontage de la roue avant».
Enlevez les protections des tiges et le garde-boue en dévissant les vis (1) qui fixent au porte roue et les vis (2) qui fixent les protections et le garde-boue entre eux.
Desserrer les vis d'assemblage de chaque tube avec la tête et la base de la direction.
Extraire les tiges.
Pendant le rémontage, placer les tiges 10 mm au dessus de la surface de la tête direction (voir figure).

Abmontieren der Vordergabel.
Unter dem Motor einen Support einsetzen, so dass das Vorderrad vom Boden angehoben ist.
Das Vorderrad wie im Abschnitt «Abmontieren des Vorderrads» beschrieben abnehmen.
Die Rohrschütze und den Kotflügel entfernen, wobei man die Schrauben (1) für die Befestigung zu den Radhaltern und jene (2) für die Miteinanderbefestigung der Schütze und des Kotflügels ausschraubt.
Die Schrauben zur Befestigung jeder Laufbuchse am Kopf und am Fuss des Lenkstange lösen.
Die Stangen herausziehen.
Während des Widerzusammenbaues, die Stangen 10 mm auf dem Ebene des Lenkkopfes legen (siehe Abb.).

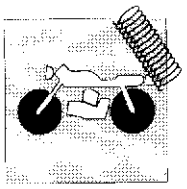


Remoción horquilla delantera.
Introducir un soporte por debajo del motor de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo.
Quitar la rueda delantera como se describe en el capítulo "Remoción de la rueda delantera".
Remover las protecciones de los tubos y el parafango desenroscando los tornillos de fisaje (1) a los porta-ruedas y aquellos (2) que fijan entre éllas protecciones y parafango.
Aflojar los tornillos que sujetan cada pivote a la cabeza y a la base de la dirección.
Sacar los vástagos.
Cuando se vuelva a montar, colocar los vástagos a 10 mm. por encima de la superficie de la cabeza de la dirección (ver la figura).



Sospensione posteriore.
A forcellone oscillante con mono ammortizzatore idraulico. Il perno del forcellone è fissato lateralmente al telaio e ruota sia nei cuscinetti del forcellone che nelle bronzine del basamento motore; questo sistema conferisce al mezzo maggior solidità. L'ammortizzatore, azionato da un sistema di biellismi ad azione progressiva (SOFT DAMP), è provvisto di regolazione del precarico della molla in funzione del peso trasportato e del tipo di terreno.

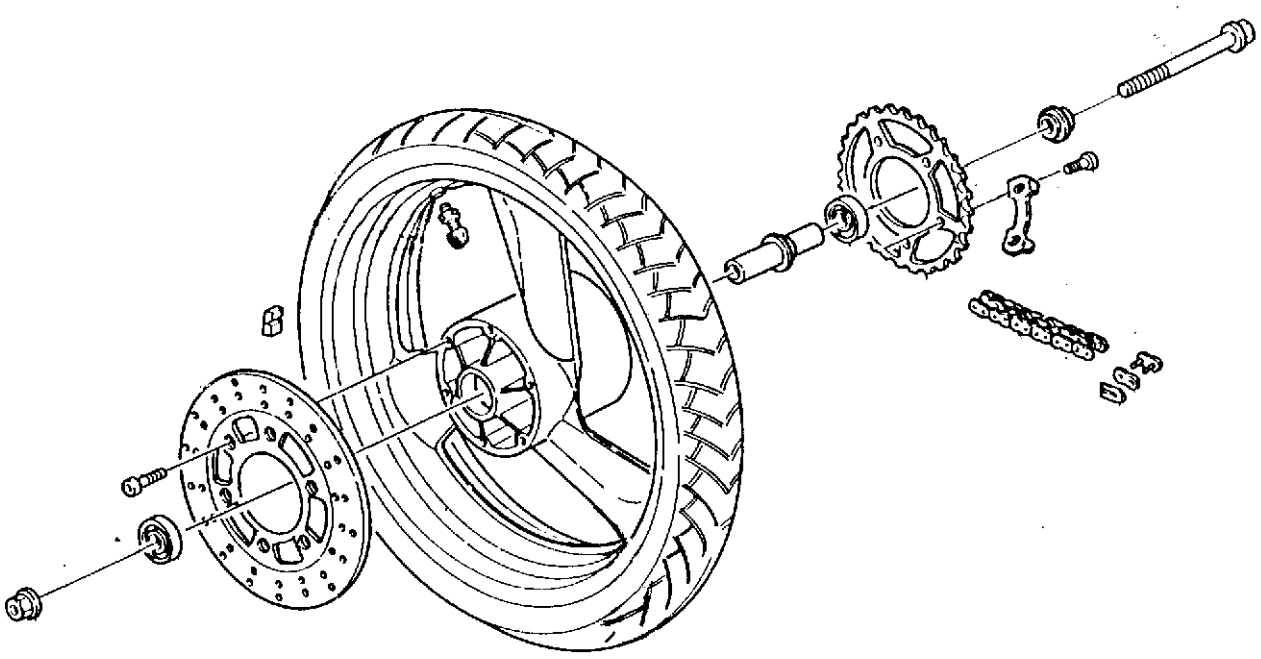
Rear suspension.
Rear swinging fork with hydraulic single damper. The fork pin is fixed sideways to the frame and wheel both in the fork bearings and in the engine crankcase bearings. This systems give the motorcycle a better stiffness. The damper, driven through a system of links with progressive action (SOFT DAMP) is provided with spring preload adjustment according to the weight carried and to the type of ground.



Suspension arrière.
A fourche oscillante avec mono-amortisseur hydraulique. Le pivot de la fourche arrière est fixé latéralement au châssis et tourne soit dans les coussinets de la fourche soit dans les coussinets du carter moteur; ce système permet une plus grande solidité. L'amortisseur, actionné par un dispositif de bielles à action progressive (SOFT DAMP), est pourvu de réglage de précontrainte du ressort en fonction du poids transporté et du type de terrain.

Hintere Aufhaengung.
Schwinggabel mit hydraulischem Monostossdaempfer. Der Gabelbolzen ist seitlich am Rahmen und am Rad, sei es in den Gabellagern, als auch in den Lagerbuchsen des Motorblockes, befestigt; dieses System verleiht dem Fahrzeug groessere Stabilitaet. Der Stossdaempfer, der von einem Pleuelwerksystem mit fortlaufender Wirkung (SOFT DAMP) angetrieben wird, ist mit einer Regulierung der Federvorbelastung in Abhaengigkeit des befoerderter Gewichtes und des Gelaendetypes versehen.

Suspensión trasera.
Con horquilla oscilante con mono-amortigüador hidráulico. El perno de la horquilla está fijado lateralmente al bastidor y gira en los cojinetes de la horquilla y en los cojientes anti-fricción de la base del motor; este sistema da al medio una mayor solidez. El amortigüador, accionando por un sistema de bielas con acción progresiva (SOFT DAMP), está provisto con regulaciones de la pre-carga del resorte en función del peso transportado y de tipo de terreno.



Ruota anteriore.

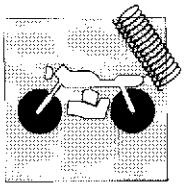
Cerchio ruota in lega leggera a tre razze.

Marca	GRIMECA
Dimensioni	2,50"x16"
Pneumatico, marca e tipo	PIRELLI MT 75 oppure DUNLOP Arrow Max
Dimensione	120/80 16"
Pressione di gonfiaggio a freddo:	
solo pilota	2,0 Kg/cm² (28,4 psi)
pilota + passeggero (SUPERCITY 50 6 speed e SUPERCITY 75)	2,2 Kg/m² (31,2 psi)

Front wheel.

Three-spoke light alloy wheel rim.

Make	GRIMECA
Dimensions	2,50"x 16"
Tyre, manufacturer and type	PIRELLI MT 75 or DUNLOP Arrow Max
Dimensions	120/80 16"
Inflation pressure (in cold condition):	
driver only	2,0 Kg/cm² (28,4 psi)
driver + passenger (SUPERCITY 50 - 6 speed e SUPERCITY 75)	2,2 Kg/m² (31,2 psi)



Roue avant.

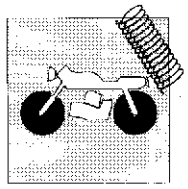
Jante de la roue en alliage léger à trois rayons.
Marque ..... GRIMECA
Dimensions ..... 2,50"x16'
Pneu, producteur et type ..... PIRELLI MT 75 ou DUNLOP Arrow Max
Dimensions ..... 120/80-16"
Pression de gonflage (à froid):
conducteur ..... 2,0 Kg/cm² (28,4 psi)
conducteur + passager (SUPERCITY 50 - 6 speed e SUPERCITY 75) ..... 2,2 Kg/m² (31,2 psi)

Vorderrad.

Leichtmetallfelgen mit drei Speichen.
Marke ..... GRIMECA
Abmessungen ..... 2,50"x16'
Reifen, Hersteller und Typ ..... PIRELLI MT 75 oder DUNLOP Arrow Max
Abmessungen ..... 120/80-16"
Reifenluftdruck (in kaltem Zustand):
Fahrer ..... 2,0 Kg/cm² (28,4 psi)
Fahrer + Fahrgast (SUPERCITY 50 - 6 speed e SUPERCITY 75) ..... 2,2 Kg/m² (31,2 psi)

Rueda delantera.

Aro rueda en aleación a tres radios.
Marca ..... GRIMECA
Dimensiones ..... 2,50"x16"
Neumatico, marca y tipo ..... PIRELLI MT 75 o bien DUNLOP Arrow Max
Dimensiones ..... 120/80-16'
Presión de hinflado (en frío):
conductor ..... 2,0 Kg/cm² (28,4 psi)
conductor + pasajero (SUPERCITY 50 - 6 speed e SUPERCITY 75) ..... 2,2 Kg/m² (31,2 psi)



Corona posteriore.
La figura a lato mostra il profilo dei denti in condizioni di usura normale ed eccessiva. Se la corona è eccessivamente consumata procedere alla sua sostituzione operando in questo modo:
– svitare le sei viti (e relativi dadi interni alla flangia parastrappi) di fissaggio a la flangia parastrappi; sfilare la corona.

Ad ogni sostituzione della corona sostituire anche pignone e catena di trasmissione.

Rear ring gear.
The side figure shows the tooth contour by normal and excessive wear conditions. If the ring gear is too worn, replace it as follows:
– unscrew the six screws (and their nuts inside the flange) which fasten the flexible coupling flange; extract the ring gear.

By every ring nut, replace also the pinion and the transmission chain.

Couronne arrière.
La figure à côté montre le profil des dents en condition d'usure normale ou excessive. Si la couronne est trop usagée, remplacer de la façon suivante:
– dévisser les six vis (et leurs écrous à l'intérieur de la bride pièce caoutchouc) de fixage à la bride pièce caoutchouc; extraire la couronne.

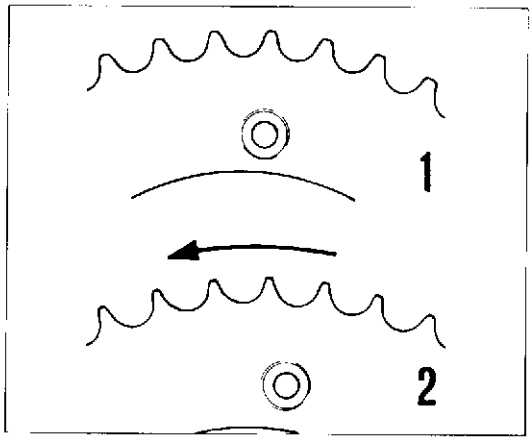
A chaque remplacement de la couronne, remplacer aussi le pignion et la chaîne d'entrainement.

Hinterer Kranz.
Die seitliche Abbildung zeigt das Zahnprofil bei normaler und übermässiger Verschleissbedingung. Wenn der Kranz übermässig verschlissen ist, geht man wie folgt vor:
– die sechs Schrauben (und ihre Nutmutter innerhalb des Gummidämpferflansches) für die Befestigung am Gummidämpferflansch ausschrauben; den Kranz ausziehen.

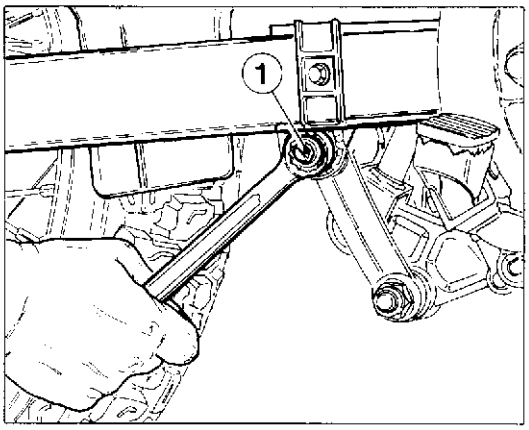
Bei jeder Auswechslung des Kranzes muss man auch Ritzel und Treibkette auswechseln.

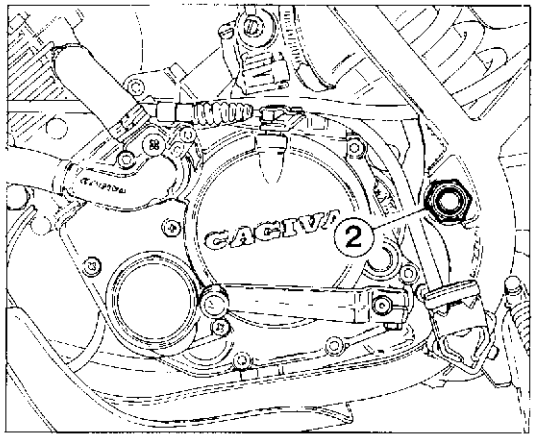
Corona posterior.
La figura al lado muestra el perfil de los dientes en condiciones de usura normal y excesiva. Si la corona es excesivamente consumida proceder a la sustitución operando en este modo:
– desenroscar los seis tornillos (y relativos tuercas internas a la pestaña de articulación elástica) de fisaje a la pestaña de articulación elástica; desfilare la corona.

A cada sustitución de corona sustituir aunque piñón y la cadena de transmisión.



1) Consumo normale / Normal wear / Usure normale / Regelmässiger verschleiss / Consumo normal
2) Consumo eccessivo / Excessive wear / Usure excessive / Übermässiger verschleiss / Consumo excesivo





Smontaggio e revisione forcellone oscillante.

Per rimuovere il forcellone dal suo collegamento al telaio e al motore procedere nel modo seguente:

rimuovere la ruota posteriore come descritto al paragrafo "Stacco ruota posteriore";
- sfilare la piastra porta pinza dal lato interno del forcellone;
- svitare il dado (1) sul perno di fulcraggio del tirante al forcellone e sfilare detto perno dal lato sinistro;
- svitare il dado (2) sul lato sinistro del perno forcellone e sfilare quest'ultimo dal lato opposto; rimuovere il forcellone tirandolo all'indietro.

Verificare il parallelismo del perno del forcellone (vedi paragrafo "Revisione perno forcellone") e controllare a mano lo stato di usura degli astucci a rullini e delle relative bussole; ruotare la bussola dentro al cuscinetto: se si avverte resistenza o rumore, sostituire.

In caso di sostituzione dei cuscinetti, inserirli in sede utilizzando appositi tamponi.

Le guarnizioni e i cuscinetti rimossi devono essere sempre sostituiti.

Applicare grasso all'interno dei cuscinetti prima di montarli.

Rocking fork removal and overhauling.

To remove the fork from its connection to the frame and engine proceed as follows:
- remove the rear wheel as described in the paragraph "Rear wheel removal";
- extract the plate from the L.H. side of the fork;
- unscrew the nut (1) on the fulcrum pin of the tie rod to the fork and extract this pin from the L.H. side;
- unscrew the nut (2) on the L.H. side of the fork pin and extract the pin from the opposite side; remove the fork by pulling it back.

Check parallelism of the fork pin (see paragraph "Fork pin overhauling") and check by hand the wear state of the needle bushes and the relevant bushings; rotate the bushing inside the bearing; in case any friction or noise is noticed, replace.

In case of replacement of bearings, fit them in place by means of the suitable pads.

The gaskets and bearings removed must be always replaced.

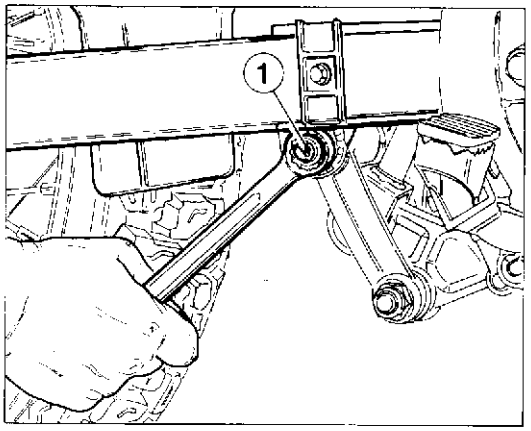
Apply some grease inside the bearings before assembly.

Démontage et révision de la fourche flottante.

Pour détacher la fourche du cadre et du moteur, procéder de la façon suivante:
- enlever la roue arrière (voir paragraphe "Démontage de la roue arrière");
- enlever la plaque porte étrier (côté intérieur de la fourche);
- dévisser l'écrou (1), situé sur l'axe de centrage du tirant de la fourche; retirer l'axe en question par le côté gauche;
- dévisser l'écrou (2) situé à gauche de l'axe de la fourche; retirer l'axe au côté opposé; enlever la fourche en la tirant en arrière.

Vérifier le parallélisme de l'axe de la fourche (voir paragraphe "Révision de l'axe de la fourche"), et contrôler le degré d'usure des cages à rouleaux et des douilles correspondantes; tourner la bouille à l'intérieur du palier en cas de résistance ou de bruit, remplacer.

En cas de remplacement des paliers, les introduire à l'aide de tampons spéciaux.



Les garnitures et les paliers que l'on enlève doivent toujours être remplacés.

Graisser l'intérieur des paliers avant de les monter.

Ausbau und Kontrolle der beweglichen Gabel.

Für den Ausbau der am Fahrgestell und am Motor befestigten Gabel geht man wie folgt vor:

Das Hinterrad wie im Punkt "Ausbau des Hinterrads" beschrieben ausbauen.

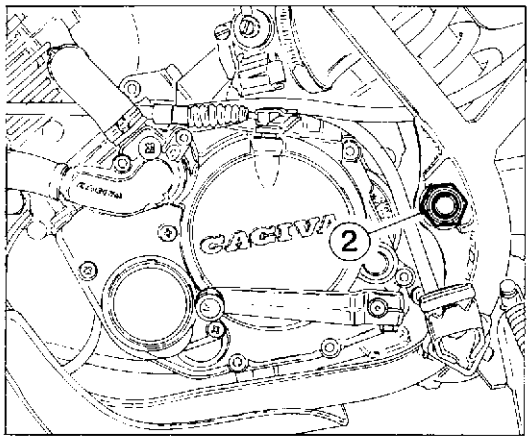
Die Bremssattel-Haltaplatte von der Gabelinnenseite herausziehen.

Die Mutter (1) am Drehbolzen der Spannstange lösen und den Bolzen links herausziehen.

- Die Mutter (2) an der linken Seite des Gabelbolzens lösen und den Bolzen auf der entgegengesetzten Seite herausziehen. Die Gabel abnehmen, wobei man sie nach hinten zieht.

Die Parallelität des Gabelbolzens überprüfen (siehe Punkt "Kontrolle des Gabelbolzens") und von Hand den Verschleiß der Nadelbuchsen und der Buchsen kontrollieren. Die Buchse im Lager drehen und bei Vorliegen von Widerstand oder Auftreten von Lärm auswechseln.

Falls man die Lager auswechselt, muß man geeignete Werkzeuge verwenden, wenn man sie in ihren Sitz einsetzt.



Die Dichtungen und Lager, die entfernt worden sind, müssen immer ausgewechselt werden.

Die Lager innen mit Schmierfett schmieren, bevor man sie einsetzt.

Desmontaje y revisión horquilla oscilante.

Para remover la horquilla de su conexión al chasis y al motor proceder en el modo siguiente:

remover la rueda posterior como descrito al parágrafo "Desenganche rueda posterior";
- deshilar la lámina porta pinza del eje interno de la horquilla;
- desenroscar la tuerca (1) en el eje de fulcrado al tirante a la horquilla y deshilar dicho eje de lado izquierdo;

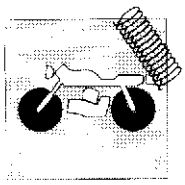
desenroscar la tuerca (2) en el eje izquierdo del eje horquilla y deshilar este último del lado opuesto; remover la horquilla tirándola hacia atrás.

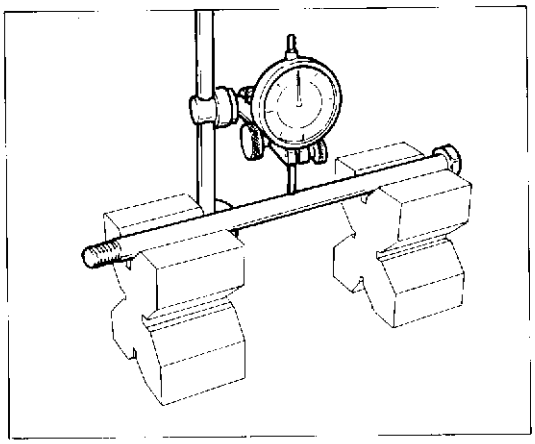
Verificar el paralelismo del eje de la horquilla (ver parágrafo "Revisión eje horquilla"), y controlar a mano el estado de desgaste de los estuches a rodillos y del relativo calibre; rotar el calibre dentro al cojinete: si se advierte resistencia o ruido, sustituir.

En caso de sustitución de los cojinetes, insertarlos en sede utilizando específicos tapones.

Las empacaduras y los cojinetes removidos deben ser siempre sustituidos.

Aplicar grasa al interno de los cojinetes antes de montarlos.





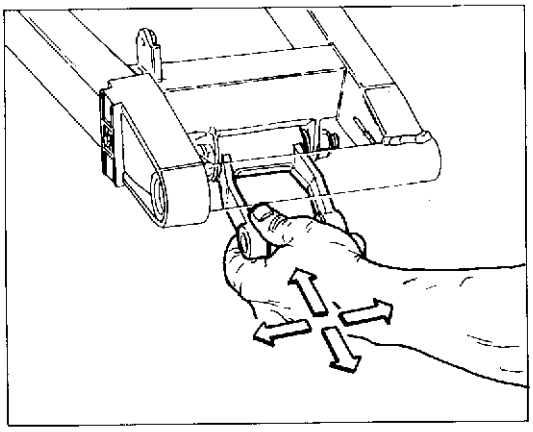
Revisione perno forcellone.
Verificare l'entità della distorsione del perno forcellone con un comparatore.
Posizionare il perno su due riscontri uguali. Ruotando il perno e muovendo in senso orizzontale lo strumento leggere il valore della distorsione; limite di servizio: 0,30 mm.

Overhauling the swinging arm pivot pin.
Using a comparator, check the swinging arm pivot pin for distortion.
Position the pin on two identical contacts. Rotating the pin and moving it horizontally and take the distortion reading with the instrument; distortion limit: 0.0118 in.

Révision du pivot de la fourche.
Contrôler la valeur de la distorsion du pivot de la fourche en utilisant un comparateur. Placer le pivot sur deux supports identiques. Faire tourner le pivot et déplacer horizontalement l'instrument en lisant la valeur de la distorsion; limite de service: 0,30 mm.

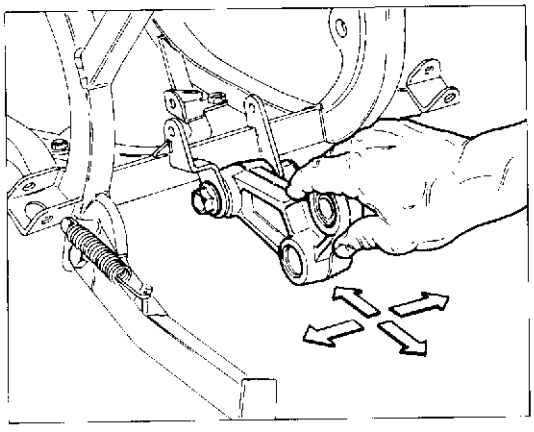
Überholung des Schwingenbolzens.
Die Verformung des Schwingenbolzens mit Hilfe einer Messuhr überprüfen. Den Zapfen auf zwei identischen Aufnahmen positionieren. Beim Drehen und horizontalen Verstellen des Bolzens wird auf der Messuhr die Verformung angezeigt; zulässiger Grenzwert: 0,30 mm.

Revisión perno horquilla.
Verificar la entidad de distorsión del perno horquilla mediante un comparador.
Situar el perno sobre los dos alojamientos iguales. Girando el perno y moviendo la pieza en sentido horizontal, leer el valor de la distorsión; límite de servicio: 0,30 mm.



Revisione biella e tirante sospensione posteriore.
Con biella e tirante ancora montati rispettivamente sul forcellone e sul telaio verificare manualmente il gioco radiale e assiale, tirando in tutti i sensi detti particolari.
Il gioco assiale della biella e del tirante, è stato appositamente previsto per consentire all'ammortizzatore di trovarsi sempre nella posizione ideale per un corretto funzionamento. Riscontrando invece del gioco radiale, sarà necessario smontare il particolare del forcellone o del telaio e verificare l'usura del distanziale interno e dei cuscinetti.

Overhauling of the connecting rod and of the rear suspension tie rod.
With the connecting rod and the tie rod still mounted on the fork and on the frame respectively, manuallycheck their radial and axial play, pulling these parts in any direction. The cam and tie rod have been designed with a certain amount of axial play in order to allow the shock absorber to always find the ideal operating position. If however there is any radial play it will be necessary to remove the component from the fork or frame and carry out a check on the internal spacer of the bearings.

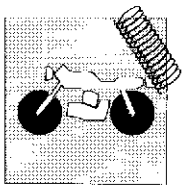


Révision de la bielle et du tirant de suspension postérieure.
Lorsque la bielle et le tirant sont encore montés sur la fourche et sur le châssis, vérifier manuellement le jeu radial et axial, en tirant dans tous les sens. Le jeu axial de la bielle et du tirant a été spécialement étudié pour permettre à l'amortisseur de se trouver toujours dans la position idéale à son fonctionnement. En cas de jeu radial, il faut démonter la pièce de la fourche ou du cadre et contrôler l'usure de l'entretoise interne et des roulements.

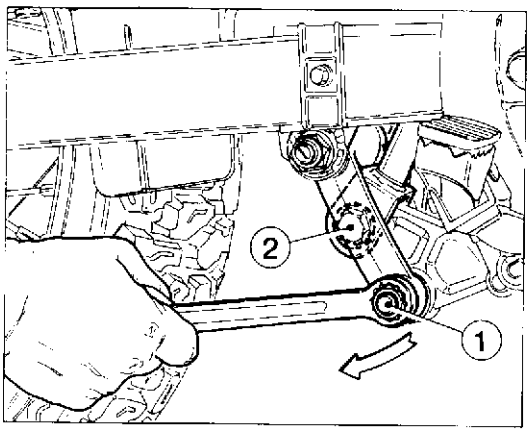
Ueberholung der Pleuelstange und des Zugstabes der hinteren Aufhaengung.
Mit Pleuelstange und Zugstab noch auf die Gabel beziehungsweise auf den Rahmen montiert, von Hand das Radial- und Axialspiel pruefen, hierzu die Einzelteile in alle Richtungen ziehen. Das Axialspiel des Pleuels und der Zugstange dient dazu, dass der Stossdämpfer immer in der optimalen Stellung füur einen einwandfreien Betrieb liegt. Wird hingegen ein Radialspiel festgestellt, so ist das betreffende Bauteil von der Schwinge bzw. vom Fahrgestell abzumontieren und der Verschleiss des internen Distanzstücks bzw. der Lager zu kontrollieren.

Revisión biela y tirante suspensión posterior.
Con la biela y el tirante todavía montados respectivamente en la horquilla y en el chasis, verificar manualmente el juego radial y axial, tirando en todos los sentidos de dichos particulares. El juego axial de la biela y el tirante, ha estado previsto expresamente para consentir al amortiguador de encontrarse siempre en la posición ideal para un correcto funcionamiento. Comprando en vez del juego radial, será necesario desmontar el particular de la horquilla o del chasis y verificar el desgaste del distancial interno y de los cojinetes.

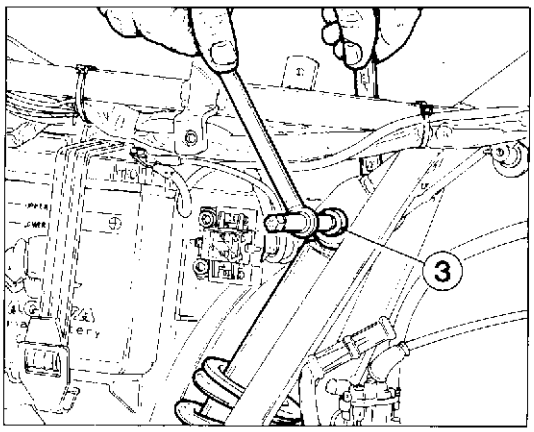
Part. N. 8000 72061 (06-92)



Stacco ammortizzatore posteriore.
Posizionare sotto al motore un supporto in modo da avere la ruota posteriore sollevata da terra.
Svitare il dado autobloccante (1) in corrispondenza del fulcraggio del puntone (vincolato al telaio) alla biella (vincolata al forcellone); sfilare dal lato sinistro il perno corrispondente.
Ruotare all'indietro la biella per poter svitare la vite (2) al fulcraggio inferiore dell'ammortizzatore.
Svitare il dado autobloccante (3) sul lato sinistro e sfilare la vite di fulcraggio superiore dell'ammortizzatore.
Rimuovere l'ammortizzatore sfilandolo dal basso.



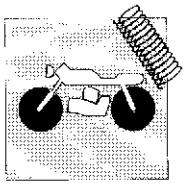
Rear damper removal.
Arrange a support under the motorcycle so that the rear wheel is up from the ground.
Unloose self-locking nut (1) in correspondence of the fulcrum of the strut (integral with the frame) on the connecting rod (integral with the fork); pull out the corresponding pin from the left side.
Turn the connecting rod backwards so that it is possible to unloose screw (2) acting as a lower fulcrum for the damper.
Unloose self-locking nut (3) on the left side and pull out the damper upper fulcrum screw.
Remove the damper pulling it downwards.

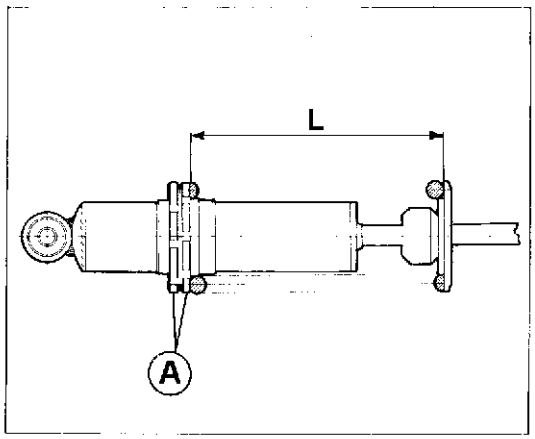


Démontage de l'amortisseur arrière.
Placer sous le moteur un support afin d'avoir la roue arrière soulevée de terre.
Défaire l'écrou de sûreté (1) en correspondance de l'appui de la butée (bloquée au châssis) à la bielle (bloquée à la fourche); dégager par le côté gauche le pivot correspondant.
Faire tourner par l'arrière la bielle afin de pouvoir dévisser la vis (2) d'appui inférieur de l'amortisseur.
Dévisser l'écrou de sûreté (3) sur le côté gauche enlever la vis d'appui inférieur de l'amortisseur.
Enlever l'amortisseur en le dégageant par le bas.

Ausbauen des hinteren Stoßdämpfers.
Unter den Motor eine Halterung stellen, damit das Hinterrad angehoben wird.
Die selbstsperrende Mutter (1), die in Uebereinstimmung mit dem Schwenkpunkt der Strebe (mit dem Rahmen verbunden) an die Pleuelstange (mit der Gabel verbunden) steht, aufschrauben; den entsprechenden Bolzen auf der linken Seite herausziehen.
Die Pleuelstange nach hinten drehen, um die Schraube (2) des unteren Schwenkpunktes des Stossdämpfers losschrauben zu können.
Die selbstsperrende Mutter (3) auf der linken Seite abschrauben und die Schraube des oberen Schwenkpunktes des Stossdämpfers herausziehen.
Den Stossdämpfer nach unten herausnehmen.

Remoción amortiguador trasero.
Posicione debajo del motor un soporte a fin de que la rueda trasera quede alzada del suelo.
Destornille la tuerca autobloqueante (1) en coincidencia con del fulcro de punta (vinculado al bastidor) en la biela (vinculada a la horquilla); extraiga por la parte izquierda el perno correspondiente.
Gire hacia atrás la biela para poder destornillar el tornillo (2) de apoyo inferior del amortiguador.
Destornille la tuerca autobloqueante (3) en la parte izquierda y extraiga el tornillo de apoyo superior del amortiguador.
Remueva el amortiguador extrayéndolo por la parte inferior.





Revisione ammortizzatore posteriore.

Prima di procedere allo smontaggio della molla controllarne la lunghezza con ammortizzatore montato; la quota (L) rilevata dovrà essere ripristinata nel rimontaggio.
Lunghezza molla (L) standard: 210 mm
Allentare le due ghiere (A) fino al punto in cui sarà possibile sfilare lo scodellino inferiore; sfilare scodellino e molla.
Controllare la lunghezza libera della molla: 220 mm. Limite di servizio: 215 mm
Eseguire le seguenti verifiche:

- controllare lo stato dello stelo: non deve presentare danneggiamenti e non deve essere storto, altrimenti sostituire l'ammortizzatore;
- controllare eventuali perdite d'olio: se di entità considerevoli, sostituire l'ammortizzatore;
- comprimendo l'ammortizzatore, se si riscontra un movimento troppo libero nei due sensi (estensione e compressione), significa che le parti interne sono usurate e occorre sostituire l'ammortizzatore;
- controllare lo stato di usura degli snodi sferici: se manifestano gioco eccessivo, sostituirli.

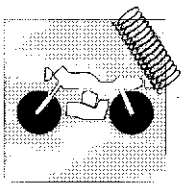
L'ammortizzatore contiene gas a pressione e non deve essere aperto per nessun motivo.

Rear damper overhauling.

Before removing the spring, check its length with the damper assembled; the value (L) detected must be restored upon reassembly.
Spring standard length (L): 8.27 in.
Unloose the two ring nuts (A) until the lower cup can be extracted; extract the cup and the spring.
Check the spring free length: 8.66 in. Service limit: 8.46 in.
Carry out the following checkings:

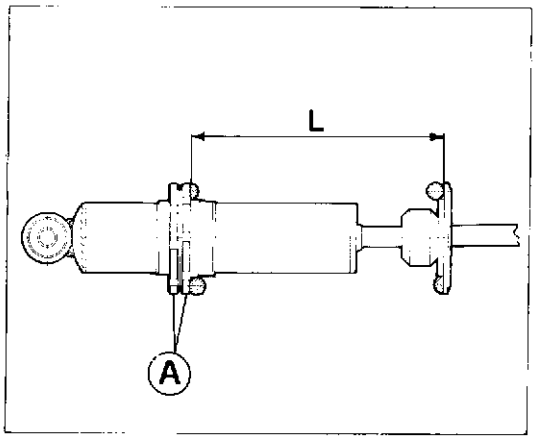
- check the rod conditions: it must not be damaged or distorted, otherwise replace the damper;
- check any oil leakages: if they are of great extent replace the damper;
- if a too free movement is noticed in both the directions (rebound and compression) when compressing the damper, this means that the internal parts are worn and the damper must be replaced;
- check the wear state of the ball joints: if too much clearance is noticed, they are to be replaced.

The damper contains gas under pressure and must not be opened for any reason.



Révision de l'amortisseur arrière.

Avant de démonter le ressort, contrôler sa longueur alors que l'amortisseur est installé: on devra respecter la même cote (L) lors du remontage.
Longueur du ressort (L) standard: 210 mm.
Desserrer les deux bagues (A) jusqu'à ce qu'il soit possible de retirer la cuvette inférieure; enlever la cuvette et le ressort.
Vérifier la longueur d'extension du ressort: 220 mm et la limite de fonctionnement admissible: 215 mm.
Effectuer les contrôles suivants:
- vérifier l'état de la tige: elle ne doit pas être abîmée ni tordue, autrement il faut remplacer l'amortisseur;
  vérifier les fuites d'huile: si elles sont importantes, remplacer l'amortisseur;
- comprimer l'amortisseur: si le mouvement est trop libre dans les deux sens (extension et compression), cela signifie que les parties intérieures sont usées et qu'il est nécessaire de remplacer l'amortisseur;
  vérifier le degré d'usure des joints sphériques: s'il y a trop de jeu, les remplacer.



L'amortisseur contient du gaz sous pression. Ne jamais l'ouvrir.

Kontrolle des hinteren Stoßdämpfers.

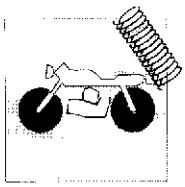
Bevor man die Feder abnimmt, kontrolliert man die Länge bei eingebautem Stoßdämpfer. Das erhaltene Maß (L) muß beim Wiedereinbau wiederhergestellt werden.
Standard-Federlänge (L): 210 mm.
Die beiden Nutmuttern (A) soweit lockern, bis man den unteren Teller entfernen kann. Teller und Feder entfernen.
Die freie Federlänge kontrollieren: 220 mm (Toleranzgrenze 215 mm).
Folgende Kontrollen durchführen:
- Den Zustand des Schaftes kontrollieren. Er darf keine Beschädigungen aufweisen und darf nicht verkrümmt sein. Andernfalls den Stoßdämpfer auswechseln.
- Eventuelle Ölverluste kontrollieren. Falls sie erheblich sind, den Stoßdämpfer auswechseln.
- Falls man beim Zusammendrücken des Stoßdämpfers eine zu freie Bewegung in beide Richtungen (Ausfedern und Einfedern) feststellt, bedeutet das, daß ein Verschleiß der Innenteile vorliegt. Der Stoßdämpfer muß ausgewechselt werden.
- Den Zustand der Kugelgelenke kontrollieren. Falls sie ein zu großes Spiel aufweisen, muß man sie auswechseln.

Der Stoßdämfer enthält Druckgas und darf auf keinen Fall geöffnet werden.

Revisión amortiguador posterior.

Antes de proceder al desmontaje del resorte controlar el largo con amortiguador montado; la cuota (L) recavada deberá ser restablecida en el remontaje.
Largueza resorte (L) standard: 210 mm.
Aflojar las dos arandelas (A) hasta el punto en que será posible deshilar el soporte muelle inferior; deshilar soporte muelle a resorte.
Controlar la largueza libre del resorte: 220 mm. Límite de servicio: 215 mm.
Seguir los siguientes verificas:
- controlar el estado de la barra: no debe presentar daños y no debe estar torcida, de lo contrario sustituir amortiguador;
- controlar eventuales pérdidas de aceite: si es de entidad considerable, sustituir el amortiguador;
- comprimiendo el amortiguador, se si comprueba un movimiento muy libre en los dos sentidos (extensión y comprensión), significa que las partes internas están desgastadas y ocurre sustituir el amortiguador;
- controlar el estado de desgaste de las articulaciones esféricas: si manifiestan juego excesivo, sustituirlos.

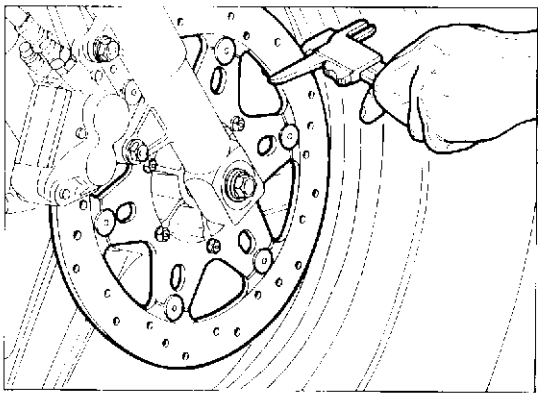
El amortiguador contine gas a presión y no debe ser abierto por ningun motivo.



Part. N. 8000 72061 (06-92)

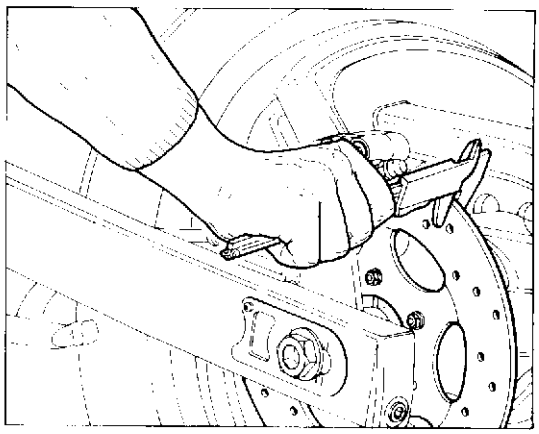
Dischi freno.

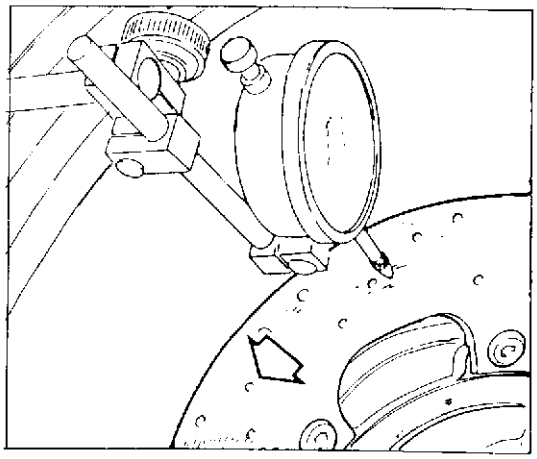
Il controllo del disco è importante; esso deve essere perfettamente pulito, cioè senza ruggine, olio, grasso od altra sporcizia e non deve presentare profonde rigature.
Diametro disco freno anteriore: 300 mm.
Spessore del disco anteriore (a nuovo): 4 mm
Spessore del disco al limite di usura: 3,5 mm
Diametro disco freno posteriore: 220 mm.
Spessore del disco posteriore (a nuovo): 4 mm.
Spessore del disco al limite di usura: 3,5 mm.
La distorsione dei dischi non deve superare i 0,3 mm (misura da rilevare con un comparatore e con disco montato sul cerchio).
Per rimuovere il disco dal cerchio ruota è necessario svitare le sei viti di fissaggio.
Quando si procede al rimontaggio pulire perfettamente le superfici di appoggio e avvitare le viti alla coppia di serraggio prescritta.

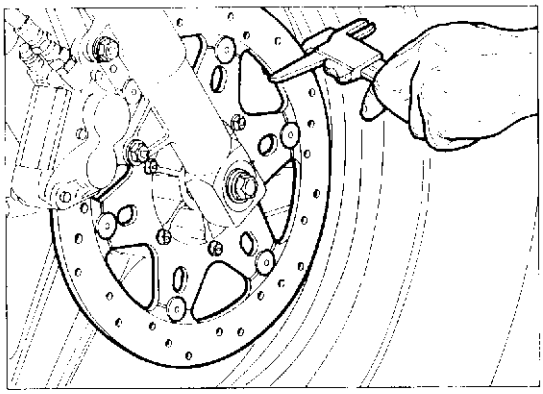


Brake discs.

Control of the disc is important; it must be perfectly clean, i.e. without rust, oil, grease or any other dirt and no deep scorings must be noticed.
Diameter of front brake disc: 11.811 in.
Thickness of front disc (new): 0.157 in.
Thickness of front disc at max wear limit: 0.137 in.
Diameter of rear brake disc: 8.66 in.
Thickness of rear disc (new): 0.157 in.
Thickness of rear disc at max wear limit: 0.137 in.
The disc distortion must not exceed 0.011 in. (this measure is to be taken with a comparator and with the disc mounted on the rim).
To remove the disc from the wheel rim, it is necessary to unscrew the six fastening screws.
Upon reassembly, perfectly clean the bearing surfaces and screw down the screws according to the required driving torque.

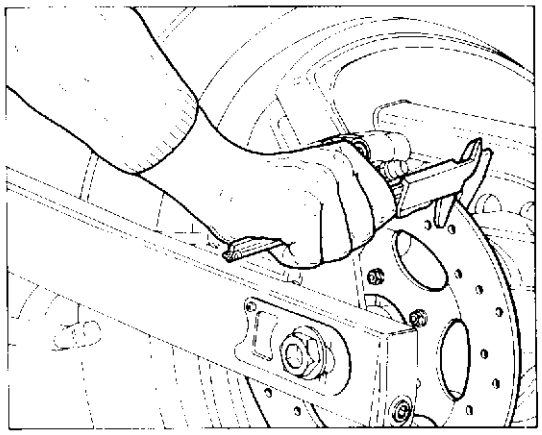






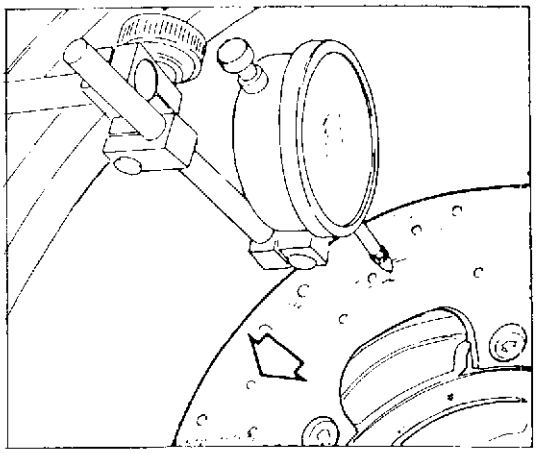
Disques de frein.

La vérification du disque est très importante: celui-ci doit être parfaitement propre (sans traces de rouille, d'huile, de graisse ou autres impuretés) et sans rayures.
Diamètre du disque du frein avant: 300 mm
Epaisseur du disque avant (neuf): 4 mm
Epaisseur du disque à la limite de l'usure: 3,5 mm
Diamètre du disque du frein arrière: 220 mm
Epaisseur du disque arrière (neuf): 4 mm
Epaisseur du disque à la limite de l'usure: 3,5 mm
La voilure des disques ne doit pas dépasser 0,3 mm (vérifier cette mesure avec un comparateur quand le disque est monté sur la fonte).
Dévisser les six vis de fixation pour démonter le disque de la fonte de la roue.
Lors du remontage, nettoyer parfaitement les surfaces d'appui et visser les vis selon le degré de serrage indiqué.



Bremsscheiben.

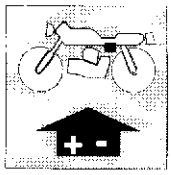
Die Kontrolle der Bremsscheibe ist sehr wichtig. Die Bremsscheibe muß vollständig sauber sein, d.h. sie darf keinerlei Rost-, Öl-, Fettspuren oder anderen Schmutz aufweisen, und muß frei von tiefen Rillen sein.
Durchmesser der vorderen Bremsscheibe: 300 mm
Dicke der vorderen Bremsscheibe (neu): 4 mm
Dicke der Bremsscheibe bei Verschleißgrenze: 3,5 mm
Durchmesser der hinteren Bremsscheibe: 220 mm
Dicke der hinteren Bremsscheibe (neu): 4 mm
Dicke der Bremsscheibe bei Verschleißgrenze: 3,5 mm
Der Verzug der Scheiben darf 0,3 mm nicht überschreiten (das Maß muß mit Hilfe eines Komparators kontrolliert werden, wobei die Bremsscheibe an der Felge angebracht sein muß).
Zur Abnahme der Scheibe von der Felge muß man die sechs Befestigungsschrauben lösen.
Bevor man sie wieder anbringt, muß man die Auflageflächen gründlich reinigen. Die Schrauben nach dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.



Discos de freno.

El control del disco es importante; el cual debe ser perfectamente limpio, o sea sin óxido, aceite, grasa u otra suciedad y no debe presentar rayados profundos.
Diametro disco freno anterior: 300 mm
Espesor del disco anterior (a nuevo): 4 mm
Espesor del disco al límite del desgaste: 3,5 mm
Diametro disco freno posterior: 220 mm
Espesor del disco posterior (a nuevo): 4 mm
Espesor del disco al límite de desgaste: 3,5 mm
La distorción de los discos no debe superar los 0,3 mm (medida de relevarse con un comparador y con disco montado sobre el aro).
Para remover el disco del aro rueda es necesario desenroscar los seis tornillos de fisaje.
Cuando se procede al remontaje limpiar perfectamente la superficie de apoyo y enroscar los tornillos a la pareja de presión prescrita.

INSTALLATION ÉLECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
SISTEMA ELECTRICO



Légende schéma électrique M.7
Légende de la couleur des cables M.7
Allumage électronique M.8
Batterie M.9
Générateur M.11
Convertisseur électronique M.11
Contrôle alternateur M.12
Le régulateur redresseur M.13
Contrôle du réglage M.14
Bougie d'allumage M.15
Contrôle de l'installation de charge sur le véhicule M.16
Boîte de fusibles M.17
Contrôle et calage de l'allumage M.18
Démarreur M.19
Entretien du démarreur M.20
Phare avant M.22

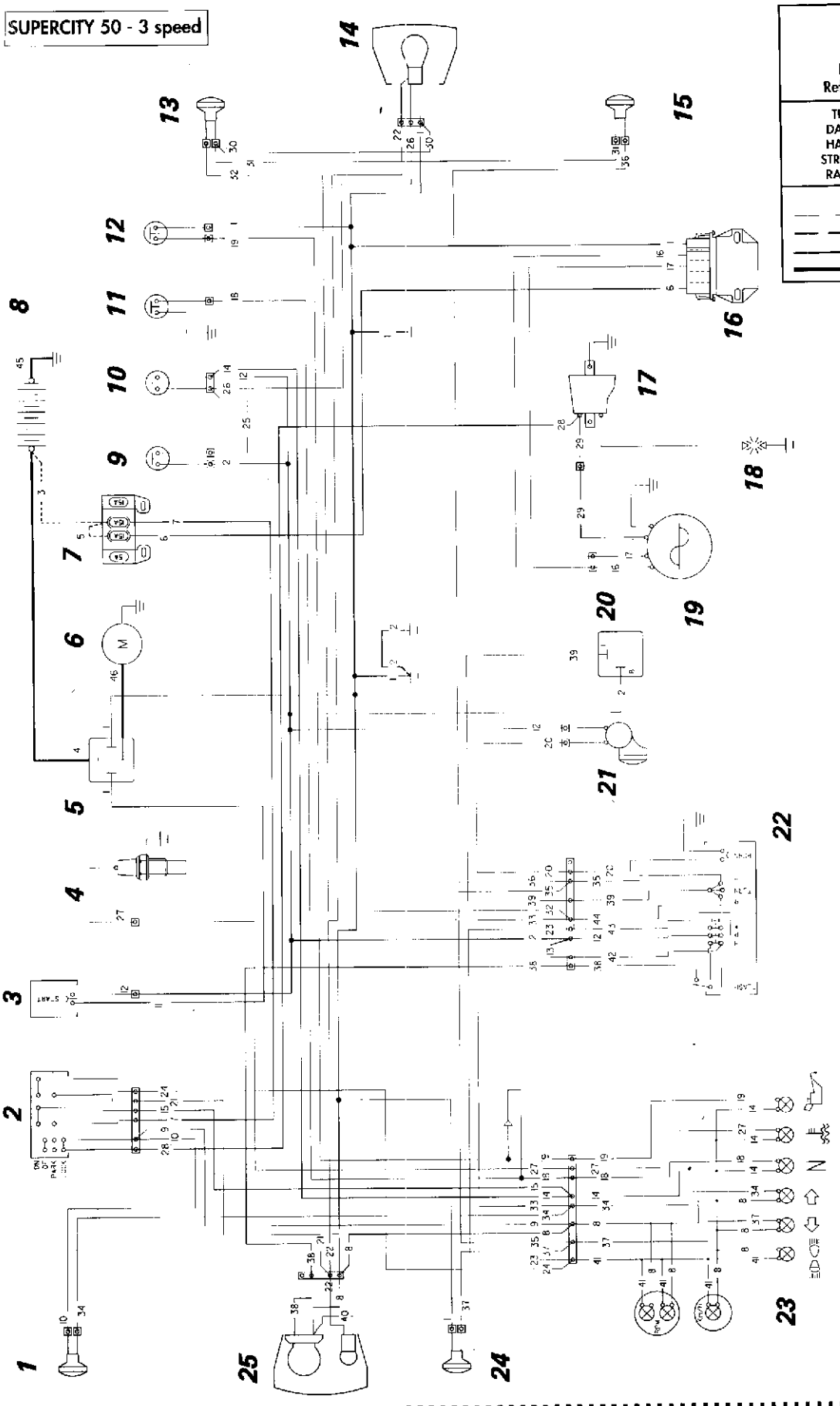
Schaltplan M.7
Kabelfarben M.7
Elektronischer Starter M.8
Batterie M.9
Generator M.11
Elektronischer Wandler M.11
Kontrolle des Drehstrom-Generators M.12
Gleichrichterregler M.13
Kontrolle der Einstellung M.14
Zündkerze M.15
Kontrolle der Ladungsanlage des Fahrzeugs M.16
Schmelzeinsatzdose M.17
Kontrolle und Zündverstellung M.18
Anlassermotor M.19
Wartung des anlassermotors M.20
Vorderscheinwerfer M.22

Leyenda esquema eléctrico M.7
Leyenda colores cables M.7
Sistema de encendido electrónico M.8
Batería M.9
Generador M.11
Convertidor electrónico M.11
Control alternador M.12
Regulador transformador M.13
Control de la regulación M.14
Bujía de ascensión M.15
Control de la instalación de carga en el vehículos M.16
Caja fusibles M.17
Control y puesta a punto del encendido M.18
Motorcito de arranque M.19
Mantenimiento del motor de arranque M.20
Faro delantero M.22

IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ÉLECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
SISTEMA ELECTRICO

SUPERCITY 50 - 3 speed

Legenda sezione cavi Section cables coding Legende section câbles Kabelsequerschnitt-Legende Referencias sección de los cables	
TRATTO DASHING HACHURE STRICHLINIE RASGUEO	SEZ. CAVO SECTION CABLE SECTION CABLE KABELSQUERSHNITT SECCION CABLE
	0.5 0.75 1 1.5 C

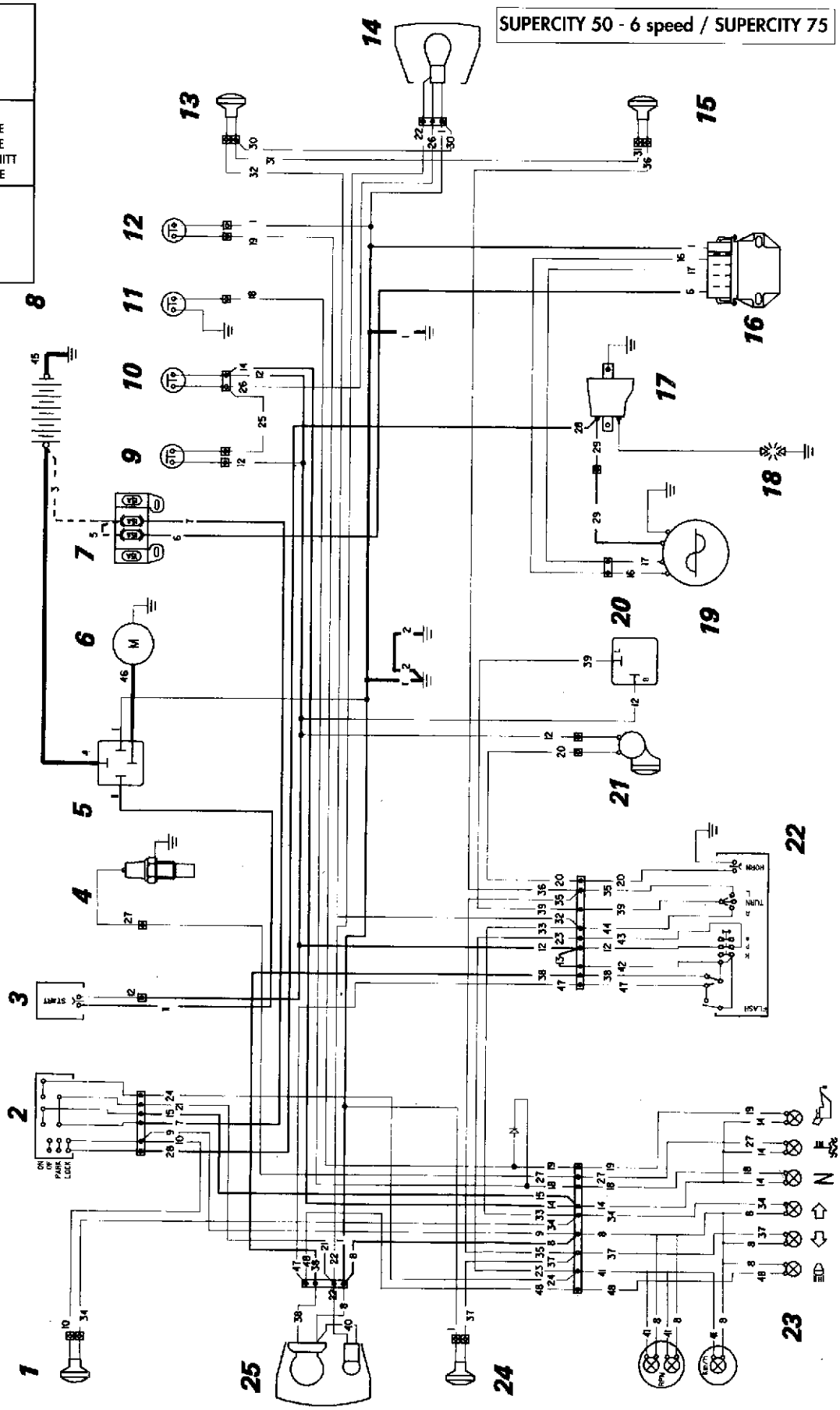


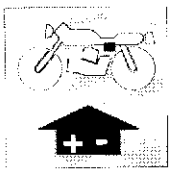
Part. N. 8000 72061 (06-92)

IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ÉLECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
SISTEMA ELECTRICO

Legenda sezione cavi Section cables coding Legende section câbles Kabelsequerschnitt-Legende Referencias sección de los cables	
TRATTO DASHING HACHURE STRICHLINIE RASGUEO	SEZ. CAVO SECTION CABLE SECTION CABLE KABELSQUERSHNITT SECCION CABLE
.....	0.5
———	0.75
— — — —	1
———	1.5
———	6

SUPERCITY 50 - 6 speed / SUPERCITY 75





IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM

Legenda schema elettrico.

1 Indicatore di direzione anteriore Dx.
2 Interruttore a chiave
3 Commutatore destro
4 Termistore
5 Teleruttore avviamento
6 Motorino avviamento
7 Scatola fusibili
8 Batteria
9 Interruttore stop posteriore
10 Interruttore stop anteriore
11 Interruttore folle
12 Interruttore livello olio
13 Indicatore di direzione posteriore Dx.
14 Fanalino posteriore
15 Indicatore di direzione posteriore Sx.
16 Regolatore
17 Bobina A.T.
18 Candela
19 Alternatore
20 Intermittenza indicatori di direzione
21 Avvisatore acustico
22 Commutatore sinistro
23 Illuminazione strumenti e spie
24 Indicatore di direzione anteriore Sx.
25 Proiettore anteriore

Key to wiring diagram.

1 RH front ind'cator
2 Key switch
3 Right switch
4 Thermistor
5 Starter solenoid
6 Starter motor
7 Regulator
8 Battery
9 Rear stop switch
10 Front stop switch
11 Neutral switch
12 Oil level switch
13 RH rear ind'cator
14 Rear light
15 LH rear indicator
16 Regulator
17 H.T. coi
18 Spark plug
19 Alternator
20 Turn signal flash device
21 Horn
22 Left switch
23 Instrument lighting and warning lights
24 LH front ind'cator
25 Headlamp

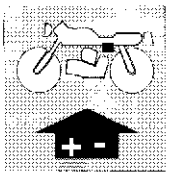
Legenda colore cavi / ***Cable colour coding***

Pos. Pos.	Colore Colour	Pos. Pos.	Colore Colour	Pos. Pos.	Colore Colour	Pos. Pos.	Colore Colour	Pos. Pos.	Colore Colour
1	Blu Blue	11	Marrone Brown	21	Giallo Yellow	31	Blu Blue	41	Giallo Yellow
2	Blu Blue	12	Verde-Nero Green-Black	22	Giallo Yellow	32	Rosso-nero Red-Black	42	Verde-Rosso Green-Red
3	Rosso Red	13	Verde-Nero Green-Black	23	Giallo Yellow	33	Rosso-nero Red-Black	43	Giallo Yellow
4	Rosso Red	14	Verde-Nero Green-Black	24	Giallo-Nero Yellow-Black	34	Rosso-Nero Red-Black	44	Rosso Red
5	Rosso Red	15	Verde-Nero Green-Black	25	Verde Green	35	Azzurro L.T. Blue	45	Blu Blue
6	Arancio Orange	16	Giallo Yellow	26	Verde Green	36	Azzurro L.T. Blue	46	Nero Black
7	Rosso Red	17	Giallo Yellow	27	Arancio Orange	37	Azzurro L.T. Blue		
8	Blu Blue	18	Giallo-Verde Yellow-Green	28	Bianco-Rosso White-Red	38	Nero Black		
9	Blu Blue	19	Rosa Pink	29	Azzurro L.T. Blue	39	Blu-Nero Blue-Black		
10	Blu Blue	20	Grigio Grey	30	Blu Blue	40	Blu Blue		

VARIANTE per SUPERCITY 50 6-speed e SUPERCITY 75
VARIATION for SUPERCITY 50 6-speed and SUPERCITY 75

Pos. *Pos.*	Colore *Colour*
23	Giallo-Nero *Yellow-Black*
47	Bianco *White*
48	Bianco *White*

Part. N. 8000 72061 (06-92)



Légende schéma électrique.

1 Clignotant avant droit
2 Interrupteur à clé
3 Commutateur droite
4 Thermistance
5 Télérupteur de démarrage
6 Démarreur
7 Boîte à fusibles
8 Batterie
9 Interrupteur stop arrière
10 Interrupteur stop arrière
11 Interrupteur point mort
12 Interrupteur de niveau d'huile
13 Clignotant arrière droit
14 Feu arrière
15 Clignotant arrière gauche
16 Régulateur
17 Bobine H.T.
18 Bougie
19 Alternateur
20 Clignotant d'indicateurs de direction
21 Klaxon
22 Commutateur gauche
23 Eclairage du combiné et voyants
24 Clignotant avant gauche
25 Phare avant

Schaltplan.

1 Vorderer rechter Blinker
2 Schlüsselschalter
3 Rechter Schalter
4 Thermistor
5 Fernschaltern Anlasser
6 Anlaßmotor
7 Sicherungshalter
8 Batterie
9 Hinterer Bremsschalter
10 Vordere Bremsleuchte
11 Leerlaufschalter
12 Ölstandsschalter
13 Hinterer rechter Blinker
14 Schlusslicht
15 Hinterer linker Blinker
16 Regler
17 HS-Spule
18 Zünderze
19 Lichtmaschine
20 Aussetzen der Richtungsanzeiger
21 Hupe
22 Linker Schalter
23 Instrumentenleuchten und Leuchren
24 Vorderer linker Blinker
25 Vorderer Scheinwerfer

Leyenda esquema eléctrico.

1 Indicador de dirección delantero Dr.
2 Interruptor de llave
3 Conmutador derecho
4 Termistor
5 Telerruptor de arranque
6 Motor de arranque
7 Caja de fusibles
8 Batería
9 Interruptor stop trasero
10 Interruptor stop de antero
11 Interruptor desembrague
12 Interruptor de nivel del aceite
13 Indicador de dirección trasero Der.
14 Faro trasero
15 Indicador de dirección trasero Izq.
16 Regulador
17 Bobina A.T.
18 Bujía
19 Alternador
20 Intermitencia indicadores de dirección
21 Claxon
22 Conmutador izquierdo
23 Iluminación instrumentos y testigos indicadores
24 Indicador de dirección de antero Izq
25 Faro delantero

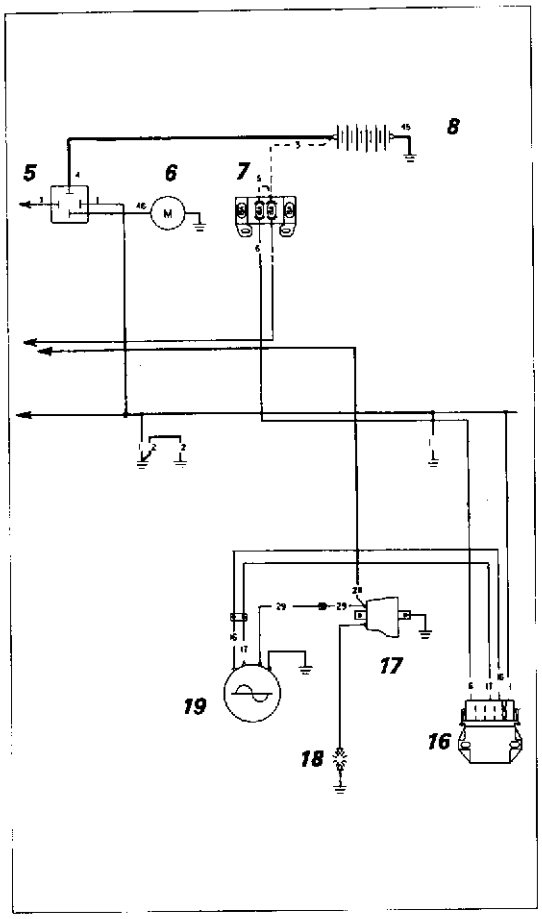
Legenda couleur câbles / Kabelfarben / Referencias colores de los cables

Pos. Pos. Pos.	Couleur Farbe Color	Pos. Pos. Pos.	Couleur Farbe Color	Pos. Pos. Pos.	Couleur Farbe Color	Pos. Pos. Pos.	Couleur Farbe Color	Pos. Pos. Pos.	Couleur Farbe Color
1	Bleu Blau Azul	11	Maron Braun Castano	21	Jaune Gelb Amarillo	31	Bleu Blau Azul	41	Jaune Gelb Amarillo
2	Bleu Blau Azul	12	Vert-Noir Grün-Schwarz Verde-Negro	22	Jaune Gelb Amarillo	32	Rouge-Noir Rot-Schwarz Rojo-Negro	42	Vert-Rouge Grün-Rot Verde-Rojo
3	Rouge Rot Rojo	13	Vert-Noir Grün-Schwarz Verde-Negro	23	Jaune-Noir Gelb-Schwarz Amarillo-Negro	33	Rouge-Noir Rot-Schwarz Rojo-Negro	43	Jaune Gelb Amarillo
4	Rouge Rot Rojo	14	Vert-Noir Grün-Schwarz	24	Jaune-Noir Gelb-Schwarz Amarillo-	34	Rouge-Noir Rot-Schwarz Rojo-Negro	44	Rouge Rot Rojo
5	Rouge Rot Rojo	15	Vert-Noir Grün-Schwarz Verde-Negro	25	Vert Grün Verde	35	Azur Hellblau Celeste	45	Bleu Blau Azul
6	Orange Orange Naranjado	16	Jaune Gelb Amarillo	26	Vert Grün Verde	36	Azur Hellblau Celeste	46	Noir Schwarz Negro
7	Rouge Rot Rojo	17	Jaune Gelb Amarillo	27	Orange Orange Naranjado	37	Azur Hellblau Celeste		
8	Bleu Blau Azul	18	Jaune-Vert Gelb-Grün Amarillo-Verde	28	Blanc-Rouge Weiss-Rot Blanco-Rojo	38	Noir Schwarz Negro		
9	Bleu Blau Azul	19	Rose Rosa Rosa	29	Azur Hellblau Celeste	39	Bleu-Noir Blau-Schwarz Azul-Negro		
10	Bleu Blau Azul	20	Gris Grau Gris	30	Bleu Blau Azul	40	Bleu Blau Azul		

VARIANTE pour SUPERCITY 50 6-speed et SUPERCITY 75
VARIANTE für SUPERCITY 6-speed und SUPERCITY 75
VARIANTE para SUPERCITY 6-speed y SUPERCITY 75

Pos. *Pos.* Pos.	Couleur *Farbe* Colore
23	Jaune-Noir *Gelb-Schwarz* Amarillo-Negro
47	Blanc *Weiss* Blanco
48	Blanc *Weiss* Blanco

IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ÉLECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
SISTEMA ELECTRICO



Impianto accensione elettronica.
L'impianto di accensione è costituito da:
— Generatore da 12V-110W
— Bobina elettronica
— Regolatore di tensione
— Interruttore avviamento elettrico
— Candela di accensione

Electric ignition equipment.
The ignition equipment is composed of:
— Generator 12V-110W
— Electronic coil
— Voltage regulator
— Electric starter switch
— Spark plug

Allumage électronique.
Le groupe d'allumage électronique comprend:
— Générateur de 12V-110W
— Bobine électronique
— Régulateur de tension
— Rupteur de démarrage électrique
— Bougie d'allumage

Elektronischer Starter.
Der elektronische Starter setzt sich wie folgt zusammen:
— Lichtmaschine 12V 110W
— Elektronik-Spule
— Spannungsregler
— Schütz für den elektrischer Anlasser
— Zündkerze

Sistema de encendido electrónico.
El sistema de encendido electrónico está constituido por:
— Generador de 12V-110W
— Bobina electrónica
— Regulador de tensión
Telerruptor arranque electrónico
— Bujía de arranque

Per la legenda dei componenti e dei colori dei cavi attenersi allo schema elettrico.

For the key to electrical components and cable colour coding see the wiring diagram.

Pour la légende des éléments et de la couleur des câbles, voir schéma électrique.

Für die Bauteile nd die Kabelfarben, siehe Schaltplan.

Para la leyenda de los componentes y de los colores de los cables atenerse al esquema eléctrico.

Part. N. 8000 72061 (06-92)

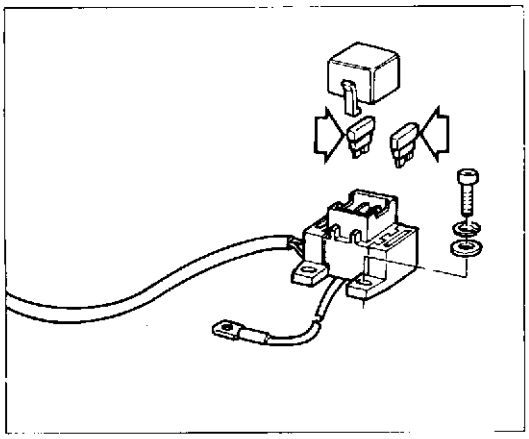
Scatola fusibili.
E' fissata alla scatola filtro aria, sul lato destro, a fianco della batteria.
Essa prevede quattro fusibili da 10 A, due dei quali di riserva.

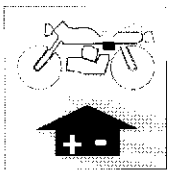
Fuse box.
It is fastened on the air filter box, on the right side, beside the battery.
It is provided of four 10 A fuse, two of them being spares.

Boîte de fusibles.
Elle est fixée au boîtier du filtre à air, sur le côté gauche, à côté de la batterie.
Elle contient 4 fusibles de 10 A dont deux de rechange.

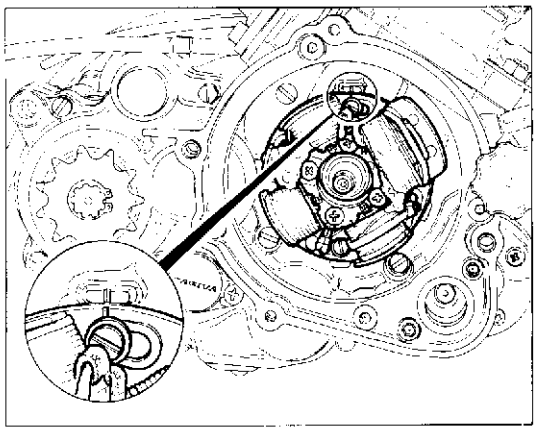
Schmelzeinsatzdose.
Sie ist auf der rechten Seite der Luftfilterdose neben der Batterie befestigt.
Sie enthaelt 4 Schmelzeinsaetze mit 10 A, zwei hiervon sind zur Reserve.

Caja fusibles.
Está fijada a la caja filtro de aire, al lado derecho, junto a la batería.
Está provista de cuatro fusibles de 10 A, dos de los cuales de reserva.





IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ÉLECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
SISTEMA ELECTRICO



Controllo e messa in fase accensione.

Per poter operare sul volano alternatore è necessario rimuovere il coperchio laterale destro nel modo descritto al capitolo "SCOMPOSIZIONE MOTORI". L'accensione, di tipo elettronico, non richiede praticamente manutenzione; in caso di smontaggio dei componenti eseguire la messa in fase operando come segue:

- togliere la candela e inserire nella sua sede un comparatore;
- rimuovere il rotore;
- montare l'attrezzo cod. **8000 60517** sull'albero motore e portare il pistone al P.M.S. azzerando su questa posizione il comparatore;
- far coincidere la tacca posta sul lo statore con quella praticata sull'attrezzo sopracitato e verificare, su comparatore, che il pistone abbia compiuto una corsa di 1,5 mm.

Nel caso ciò non si verificasse, allentare le tre viti dello statore e ruotare quest'ultimo sino a ripristinare la corretta condizione di anticipo. Ricordarsi comunque, ogni qual volta si renda necessario smontare lo statore, di segnare il semicarter in corrispondenza della tacca di riferimento sulla periferia dello statore; in questo modo si eviterà, durante il rimontaggio, di dover ripetere l'operazione di messa in fase sopracitata.

Ignition timing and checking.

In order to work on the flywheel alternator the right side panel must be removed, as described in the "ENGINE STRIPPING" section. The ignition, of the electronic type, requires little maintenance; if disassembling parts, proceed as follows:

- remove the sparking plug and insert a comparator in its seat;
- remove the rotor;
- mount the tool code **8000 60517** on the crankshaft and place the piston at the top dead center by resetting the comparator;
- the stator mark must coincide with the one on the above mentioned tool.

On the comparator check if the piston has performed a 0.059 in. stroke. If not, unloose the three stator screws and turn it till the right advance condition is reset. Always remember, each time the stator must be dismantled, to sign the half-crankcase as regards the reference mark on the stator periphery; in this way, during reassembly, the above mentioned timing operation will no more be necessary.

Contrôle et calage de l'allumage.

Pour avoir accès au volant de l'alternateur il faut enlever le couvercle latéral droit en suivant la description donnée au chapitre "DEPOSE DU MOTEUR". L'allumage électronique ne nécessite pratiquement aucun entretien. En cas de remontage des pièces, effectuer le calage comme suit:

- enlever la bougie et introduire dans son siège un comparateur;
  enlever le rotor;
  monter l'outil code **8000 60517** sur le vilebrequin et porter le piston au point mort supérieur en mettant à zéro le comparateur;
- aligner la cocne sur le stator avec celle sur l'outil et vérifier, sur le comparateur, que le piston ait effectueé une course de 1,5 mm.

Si ça ne se vérifie pas, desserrer les trois vis du stator et tourner ce dernier jusqu'à la restoration de la condition d'avance correcte. Chaque fois qu'on désassemble le stator, marquer le demi carter en correspondance du repère sur la périphérie du stator; de cette façon on évitera, pendant le remontage, de devoir répéter l'opération de mise en phase susmentionnée.

Kontrolle und Zuendverstellung.

Der Schwungrad der Drehstromlichtmaschine ist nach Entfernung des rechten Seitendeckels gemäß den im Kapitel "MOTORZERLEGUNG" angegebenen Vorschriften zugänglich. Die elektronische Zündung ist praktisch wartungsfrei. Im Fall von Ausbau der Komponenten die Einstellung wie folgt durchführen:

- Die Kerze abschrauben und einen Vergleicher in ihrem Sitz einführen;
  Den Rotor beseitigen;
- Das Gerät cod. **8000 60517** auf der Kurbelwelle montieren, den Kolben nach dem OT bringen und den Vergleicher auf dieser Stellung nullen;
  Den sich auf dem Stator befindlichen Einschnitt mit dem des o.g. Geräts übereinstimmen lassen und auf dem Vergleicher prüfen, ob der Kolben einen Hub von 1,5 mm. hatte.

Falls nicht, die drei Schrauben des Stators lockern und ihn drehen, bis zur Rückstellung der genauen Verstellungbedingung. Es ist aber empfehlenswert wenn der Stator ausgebaut werden muss, die Gehäusehälfte gegenüber dem Bezugseinschnitt der Statorsperipherie zu bezeichnen; so, während des Wiederzusammenbaues, braucht die o.g. Operation von Phaseneinstellung nicht wiederholt zu werden.

Control y puesta a punto del encendido.

Para poder actuar sobre el volante alternador es preciso sacar la cubierta lateral derecha según se describe en el capítulo "DESCOMPOSICION MOTOR". El encendido de tipo electrónico no requiere casi mantenimiento; en caso de desmontaje de los componentes llevar a cabo la puesta en fase del siguiente modo:

- quite la bujía e introduzca en su asiento un comparador;
  remueve el rotor;
- monte la herramienta **8000 60517** en el eje motor y lleve el pistón al P.M.S. poniendo en cero el comparador en esta posición;
- haga coincidir la muesca ejecutada en el estator con la que se encuentra en la herramienta indicada más arriba y comprueba, en el comparador, que el pistón haya cumplido una carrera de 1,5 mm.

En el caso de que esto no se produjese, afloje los tres tornillos del estator y gire este último hasta restablecer la correcta posición de avance. De todos modos recuerde, cada vez que sea necesario desmontar el estator, señalizar el semicárter en coincidencia con la muesca de referencia en la periferia del estator; de este modo se evitará, durante la operación de vuelta a montar, tener que repetir la operación de puesta en fase indicada más arriba.

Part. N. 8000 72061 (06-92)

Fanale anteriore.

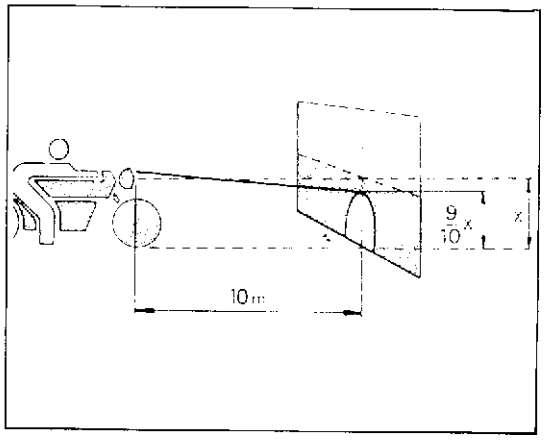
Il fanale anteriore è provvisto di una lampada biluce per le luci abbaglianti e anabbaglianti e di una lampadina a siluro per la luce di città o di posizione.

Particolare attenzione bisogna dedicare alla direzione del fascio luminoso; procedere nel modo seguente:

- porre il veicolo a 10 metri di distanza da una parete verticale;
- assicurarsi che il terreno sia piano e che l'asse ottico del proiettore sia perpendicolare alla parete;
- il veicolo deve trovarsi in posizione verticale;
- misurare l'altezza del centro del proiettore da terra e riportare sulla parete una crocetta alla medesima altezza;
- accendendo la luce anabbagliante il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore;
- l'eventuale rettifica dell'orientamento del proiettore si può effettuare agendo sulle viti situate all'interno del cupolino;
- rimuovere il traversino di collegamento alle fiancate, svitando le 2 viti (1) di fissaggio;
- rimuovere il trasparente svitando le sei viti (2) di fissaggio alle fiancate.

Avvitando la vite di regolazione verticale (3) il fascio luminoso viene diretto verso il basso, svitando detta vite il fascio luminoso viene diretto verso l'alto;

Avvitando la vite di regolazione laterale (4) il fascio luminoso viene diretto verso sinistra (rispetto al pilota seduto in sella), svitando detta vite il fascio luminoso viene rivolto verso destra.



Headlamp.

The front headlamp is fitted a dipping bulb for main and dipped beams and a pilot/side lamp bulb.

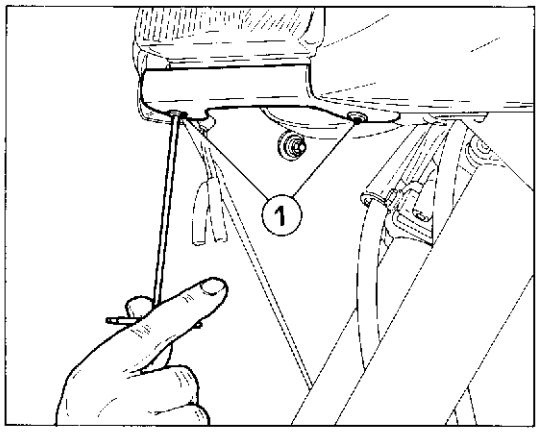
Particular care should be taken to adjust the headlamp beam, adjust as follows:

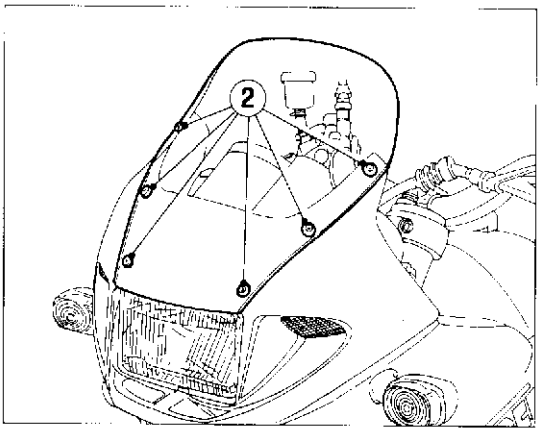
position the motorcycle at 33 ft. from a flat wall;

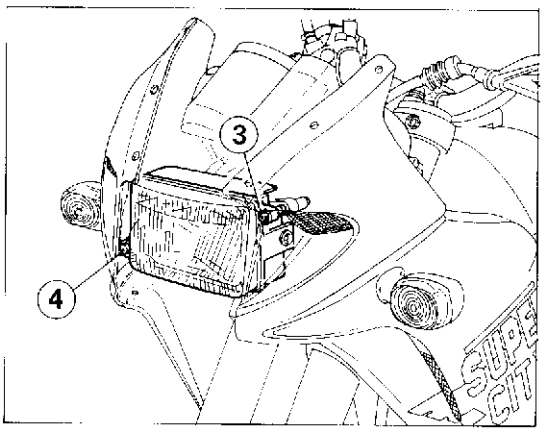
- check that the bike is on a level surface and that the headlamp axis is at right angles to the wall;
  the bike should be in a vertical position;
  measure the distance from the ground to the centre of the headlamp lens and then mark a cross at the same height on the wall;
- switch on to dipped beam; the upper limit of the beam should be at a height which is no greater than 9/10 of the height from the ground of the centre of the headlamp; the headlight orientation can be adjusted through the screws placed inside the windshield;
- remove the cross member connected to the body sides by loosening the two fastening screws (1);
- remove the transparent element by loosening the six screws (2) which fasten it to the body sides.

Turn the vertical adjuster screw (3) clockwise to lower the beam and anticlockwise to raise the beam;

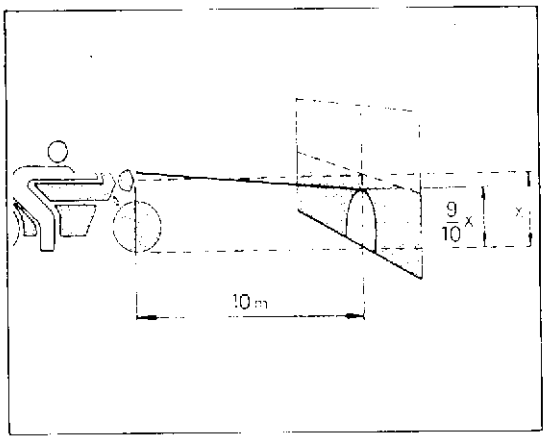
Turn the sideways adjuster screw (4) clockwise to move the beam to the left (when seen from the riders position), or anticlockwise to move the beam to the right.

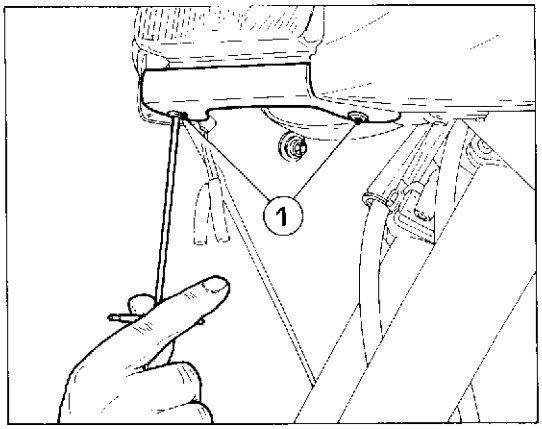


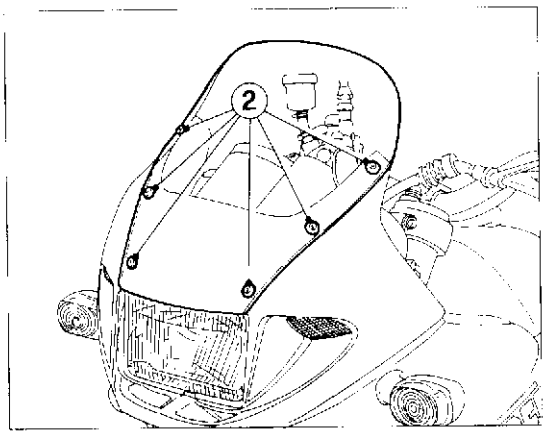


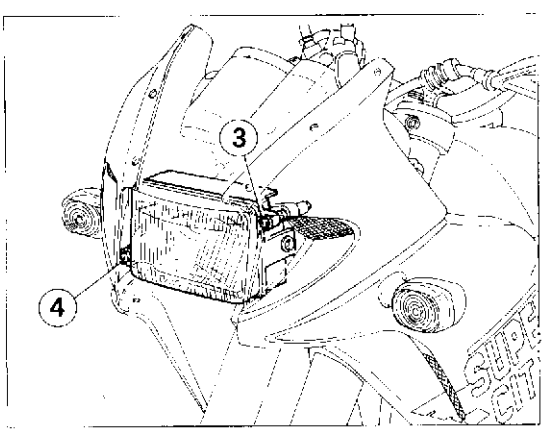


INSTALLATION ÉLECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
SISTEMA ELECTRICO









Phare avant.

Le phare avant a une ampoule à deux filaments pour les feux de route et les feux de croisement, ainsi qu'une ampoule au silure pour les feux de ville ou de position.
Faire particulièrement attention au réglage de la direction du faisceau lumineux: pour cela, effectuer les opérations suivantes:
- placer la moto à 10 mètres de distance d'un mur vertical;
- s'assurer que le terrain soit parfaitement horizontal et que l'axe optique du projecteur soit perpendiculaire au mur;
- la moto doit être parfaitement droite;
- mesurer la hauteur du centre du projecteur par rapport au sol et tracer un croix sur le mur à la même hauteur;
- allumer le feu de croisement; la limite supérieure entre la zone sombre et la zone éclairée doit se trouver à une hauteur non supérieure aux 9/10 de la hauteur du centre du projecteur par rapport au sol;
- l'orientation du phare peut être éventuellement modifiée en agissant sur les vis situées à l'intérieur de la calotte;
- enlevez la traverse de connection aux flancs, en dévissant les deux vis (1) de fixation;
- enlevez l'élément transparent en dévissant les six vis (2) qui le fixent aux flancs.

En vissant les vis de réglage vertical (3), le faisceau lumineux s'oriente vers le bas et en desserrant cette vis, le faisceau lumineux s'oriente vers le haut.
En serrant les vis de réglage latéral (4), le faisceau lumineux s'oriente vers la gauche (par rapport au pilote assis sur la selle) et en desserrant cette vis, le faisceau lumineux s'oriente vers la droite.

Vorderscheinwerfer.

Der Vorderscheinwerfer verfügt über eine Lampe mit Scheinwerfer-/Abblendung und über eine Positions- oder Standleuchte.
Zur Einstellung des Lichtbündels gehe man wie folgt vor:
- das Motorrad in 10 Meter Abstand von einer vertikalen Mauer aufstellen;
- der Boden muss eben sein und die optische Achse des Scheinwerfers muss senkrecht zur Mauer liegen;
- das Motorrad muss sich in vertikaler Stellung befinden;
- die Höhe der Scheinwerfermitte über dem Boden messen und die selbe Höhe auf der Mauer einzeichnen;
- bei Einschalten des Abblendlichts muss die obere Grenze zwischen Dunkelfläche und beleuchteter Fläche auf einer Höhe liegen, die 9/10 der Höhe des Scheinwerfermitte vom Boden nicht überschreitet;
- eine etwaige Aenderung der Scheinwerfereinstellung erfolgt durch Betaetigung der Schrauben, die sich im Innern der Scheinwerferverkleidung befinden;
- den Verbindungssteg der Seitenwände entfernen, wobei man die 2 Befestigungsschrauben (1) ausschraubt;
- das transparente Stück beim Ausschrauben der sechs Schrauben (2) für die Befestigung zu den Seitenwänden entfernen.

Beim Drehen der seitlichen Stellschraube (3) wird das Lichtbündel nach unten ausgerichtet (in Bezug auf dem Fahrer im Sattel); durch Abschrauben dieser Schraube wird das Lichtbündel nach oben geschwenkt.
Durch Anziehen der seitlichen Stellschraube (4) wird das Lichtbündel nach links ausgerichtet (in Bezug auf dem Fahrer im Sattel); durch Abschrauben dieser Schraube wird das Lichtbündel nach rechts geschwenkt.

Faro delantero.

El faro delantero tiene una bombilla con doble luz (luz de cruce y luz de carretera) y una bombilla de silura para la luz de ciudad o de posición.
Es necesario poner atención en la dirección del haz de luz; proceder de la siguiente manera:
- colocar la motocicleta a 10 m. de distancia de una pared vertical;
- asegurarse de que el terreno sea plano y de que el eje óptico del faro sea perpendicular a la pared;
  la motocicleta debe estar en posición vertical;
  medir la altura del centro del proyector desde el suelo y señalar en la pared con una cruz a la misma altura;
- encendiendo la luz de cruce el límite superior de demarcación entre la zona oscura y la zona iluminada debe resultar a una altura no superior a los 9/10 de la altura desde el suelo al centro del faro;
- la eventual rectifica del orientamiento del proyector se puede efectuar actuando sobre los tornillos situados al interno de la cupolita;
- remover el travesaño de conexión a los laterales, desenroscando los dos tornillos (1) de fijaje;
- remover la pieza transparente desenroscando los seis tornillos (2) de fijaje a los laterales.

Enroscando el tornillo de regulación vertical (3), la faja luminosa viene dirigida hacia abajo, desenroscando dicho tornillo, la faja luminosa viene dirigida hacia arriba;
Enroscando el tornillo de regulación lateral (4), la faja luminosa viene dirigida hacia la izquierda (respecto al piloto sentado en la silla), desenroscando dicho tornillo, la faja luminosa viene dirigida hacia la derecha.

Part. N. 8000 72061 (06-92)

Controllo livello liquido refrigerante.
Il liquido refrigerante assorbe il calore dal gruppo termico (pistone, cilindro, testa) e lo trasferisce all'aria esterna tramite il radiatore. Per un buon funzionamento del circuito di raffreddamento è estremamente importante controllare periodicamente (ogni 1.500 Km) il livello del liquido.

La mancanza del veicolo di scambio calore (acqua) tra massa termica e massa radiante provocherebbe un surriscaldamento nel gruppo cilindro-pistone con conseguenti grippaggi e, nei casi più gravi, danni al manovellismo (albero motore).

Check of the coolant level.
The coolant absorbs the heat of the thermic assembly (piston, cylinder, head) and delivers it to the external air by means of the radiator. For a good operation of the cooling system, it is very important to check periodically (every 930 mi.) the level of the liquid.

The absence of a heat exchange element (water) between thermic mass and radiant mass could cause an overheating in the piston-cylinder assembly with consequent seizures and, worse, damage to the crank mechanism (driving shaft).

Contrôle niveau du liquide réfrigérant.
Le liquide réfrigérant absorbe la chaleur des groupe thermique (piston, cylindre, tête) et la transfère à l'air au dehors au moyen du radiateur. Pour un bon fonctionnement du circuit de refroidissement, il est très important de contrôler périodiquement (toutes 1.500 Km) le niveau du liquide.

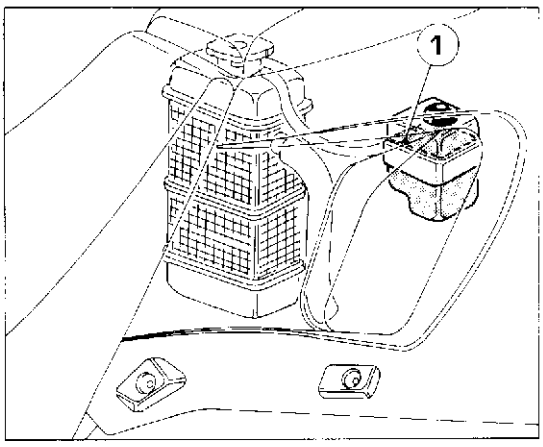
Le manque du moyen d'échange de chaleur (eau) entre masse thermique et masse radiante, provoquerait un surchauffage dans les group cylindre-piston avec de possibles grippages et, dans le pire des cas, des dommages aux manivelles (arbre moteur).

Niveaukontrolle der Kühlflüssigkeit.
Die Kühlflüssigkeit nimmt die Wärme der thermischen Gruppe (Kolben, Zylinder, Kopf) auf und übergibt sie der Luft durch den Kühler. Für einen einwandfreien Betrieb des Kühlkreises muss man periodisch (jedem 1.500 Km) das Flüssigkeitniveau nachprüfen.

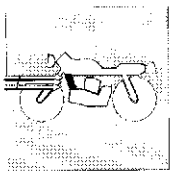
Wenn zwischen der thermischen Masse und der strahlenden Masse keine Flüssigkeit (Wasser) zum Wärmeaustausch vorliegt, würden die Gruppe Zylinder-Kolben überhitzen, mit als Folge Fressen und, im schlimmsten Fall, mit Beschädigungen dem Kurbelbetrieb (Antriebswelle).

Control nivel del líquido refrigerante.
El líquido refrigerante absorbe el calor del grupo térmico (pistón, cilindro, cabeza) y lo transfiere al exterior mediante el radiador. Para que el circuito de refrigeración funcione correctamente es extremadamente importante controlar periódicamente (cada 1.500 Kms) el nivel del líquido.

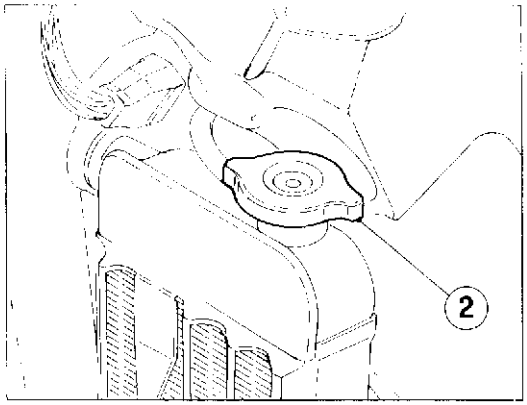
La falta de cambio del calor (agua) entre la masa térmica y el aire libre provocaría un recalentamiento en el grupo cilindro - pistón, causando gripados y, en los casos más graves, daños al cigüeñal.

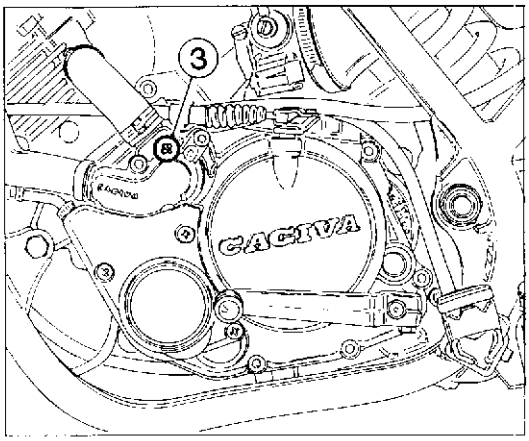


1)Livello liquido / Liquid level / Niveau liquide / Kühlflüssigkeitstand / Nivel liquido



RAFFREDDAMENTO MOTORE
ENGINE COOLING SYSTEM
REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKÜHLUNG
SISTEMA DE REFRIGERACION DEL MOTOR





2) Tappo radiatore / Radiator cap / Bouchon radiateur / Kühlerstopfen / Radiador tapón
3) Vite scarico liquido / Drain screw liquid / Vis de vidange liquide / Ab asschraube / Tornillo de descarga liquido

Riscontrando tuttavia surriscaldamento del motore, indicato dall'apposita spia, verificare che il radiatore sia completamente pieno.
Il controllo del livello nel radiatore si deve eseguire a motore freddo (vedi paragrafo "Controllo livello liquido di raffreddamento").
Se per un qualsiasi motivo dovete operare a motore caldo, fate attenzione e scaricate lentamente la pressione.
Il tappo del radiatore è provvisto di due posizioni di sbloccaggio, la prima serve allo scarico preventivo della pressione.

Aprire il circuito senza attenersi alle istruzioni sopra descritte può causare ustioni all'operatore e a coloro che gli stanno accanto.

However if engine overheating is noticed, indicated by the suitable pilot light, check that radiator is completely filled up.
Check of radiator level must be performed with cold engine (See paragraph "Cooling fluid level control").
If for any reason you have to operate on a hot engine, take care to slowly discharge pressure.
The radiator cap is provided of two unlocking positions, the first being for the previous pressure discharge.

Opening the circuit without taking care of above directions could cause scalds to the operator and other people around.

En trouvant toutefois surchauffage du moteur, signalé par le voyant prévu à cet effet, vérifier que le radiateur soit complètement plein.
Le contrôle du niveau dans le radiateur se doit éffectuer à moteur froid (voir paragraphe "Contrôle du niveau du liquide de refroidissement").
Si pour n'importe quel motif vous devez opérer à moteur chaud, faites attention et déchargez lentement la pression.
Le bouchon du radiateur est pourvu de deux position de déblocage, la première peut servir à la décharge préventive de la pression

Ouvrir le circuit sans donner importance aux instructions ci-dessus descriptes, peut causer brûlures à l'opérateur et à ceux à côté de lui.

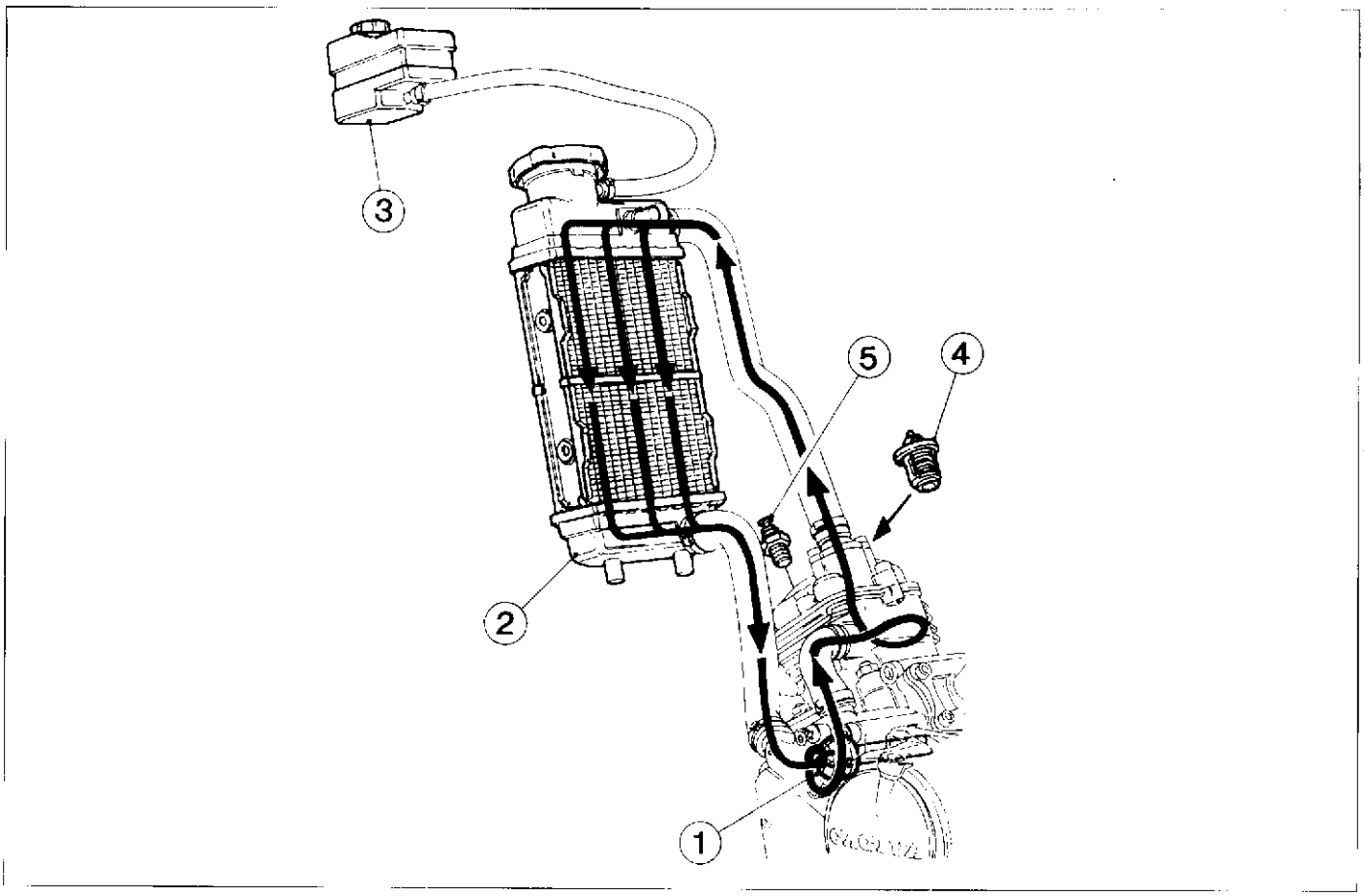
Wird aber vom dazubestimmten Kontrollleuchte Motorüberhitzung aufgewiesen, prüfen, ob der Kühler ganz befüllt ist.
Die Prüfung des Flüssigkeitsstandes im Kühler nur bei kaltem Motor vornehmen (siehe Paragraph "Kontrolle des Kuehlflüssigkeitsstandes").
Muß man aus irgendeinem Grund bei warmem Motor intervenieren, den Druck langsam und sorgfältigst ablassen.
Der Kühlerstopfen hat zwei Auslösestellungen: die erste dient zum Vorablass des Druckes.

Die Kreisöffnung ohne Beachtung der obigen Anweisungen kann dem Bedienungsmann und den Nebenstehenden Verbrennungen verursachen.

Contraponiendo todavia recalentamiento del motor, indicado de la respectiva mirilla, verificar que el radiador este completamente lleno.
El control del nivel en el radiador se debe efectuar con el motor frío (ver parágrafo "Control nivel liquido de enfriamiento").
Si por cualquier motivo se deba operar a motor caliente, hacer atención y descargar lentamente la presión.
La tapa del radiador está provista de dos posiciones de desbloqaje, la primera sirva a la descarga preventiva de la presión.

Abrir el circuito sin atenerse a las instrucciones arriba descritas, puede causar quemaduras al operador y a aquellos que estén cerca.

Part. N. 8000 72061 (06-92)



Circuito di raffreddamento.

L'impianto di raffreddamento è del tipo a circolazione forzata con pompa centrifuga (1) situata sul lato sinistro del motore e radiatore (2) a flusso verticale.

Un serbatoio di espansione (3) compensa le dilatazioni termiche del liquido e delle cavità interne della testa e del cilindro, provvedendo a mantenere l'impianto completamente pieno in ogni condizione.

La temperatura del liquido di raffreddamento è regolata da apposito termostato (4). Un termistore (5), situato sulla testa cilindro, aziona una spia del cruscotto in caso di temperatura troppo elevata.

L'apertura del termostato avviene quando la temperatura del liquido di refrigerazione raggiunge i 65°C circa, portato sino a quel momento il circuito di raffreddamento esclude il radiatore. Raggiunti i 65°C circa si ha l'apertura del termostato con conseguente passaggio del liquido nel radiatore.

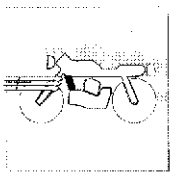
Cooling system.

The cooling system is of forced-circulation type with a centrifugal pump (1) located on the L.H. side of the engine and vertical flow radiator (2).

An expansion tank (3) compensates the thermal expansions of the coolant and the internal cavities of the head and cylinder, keeping the system completely full in all conditions.

The temperature of the coolant is adjusted by a suitable thermostat (4). A thermistor (5) located on the cylinder head actuates a pilot lamp on the dashboard whenever the temperature is too high.

The thermostat opens when the the coolant temperature attains approx. 149°F, therefore till that time the cooling system cuts out the radiator. After attaining approx. 149°F, the thermostat opens and the coolant passes into the radiator.



REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKÜHLUNG
SISTEMA DE REFRIGERACION DEL MOTOR

Circuit de refroidissement.

L'installation de refroidissement est à circulation forcée avec une pompe centrifuge (1) placée du côté gauche du moteur et avec radiateur (2) à sortie verticale.

Un réservoir de délente (3) compense les dilatations thermiques du liquide et des cavités intérieures de la tête et du cylindre et assure le remplissage de l'installation dans n'importe quelle condition.

Un thermostat (4) spécial règle la température du liquide de refroidissement. Un thermistor (5), placé sur la tête du cylindre, actionne un voyant sur le tableau de bord en cas d'une température trop élevée.

L'ouverture du thermostat a lieu quand la température du liquide de refroidissement atteint 65°C environ, par conséquent le circuit de refroidissement exclut le radiateur jusqu'à un tel moment. Quand la température atteint 65°C environ, le thermostat s'ouvre et le liquide passe dans le radiateur.

Kühlkreislauf.

Druckumlauf-Kühlanlage mit Kreiselpumpe (1) links vom Motor und Kühler (2) mit Vertikalfluß.

Ein Ausgleichsbehälter (3) kompensiert die Wärmeausdehnung der Flüssigkeit und der inneren Hohlräume von Zylinderkopf und Zylinder. Die Anlage bleibt auf diese Weise unter jeder Bedingung gefüllt.

Die Kühlmitteltemperatur wird über einen Thermostat (4) regulliert. Bei zu hoher Temperatur wird über einen am Zylinderkopf angebrachten Thermistor (5) eine Kontrollampe am Armaturenbrett eingeschaltet.

Der Thermostat wird geöffnet, wenn die Kühlflüssigkeitstemperatur ca. 65°C erreicht. Bis zu diesem Moment schaltet der Kühlkreis den Kühler aus. Bei Erreichung von ca. 65°C wird der Thermostat geöffnet, und die Flüssigkeit fließt in den Kühler.

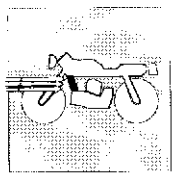
Circuito de enfriamiento.

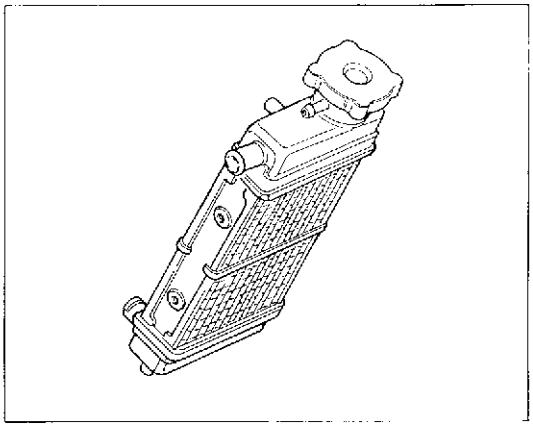
El equipo de enfriamiento es del tipo a circulación forzada con bomba centrifuga (1) situada al lado izquierdo del motor y radiador (2) a flujo vertical.

Un tanque de expansión (3) compensa la dilatación térmica del líquido y de las cavidades internas de la cabeza y del cilindro, proveyendo a mantener el equipo completamente lleno en cada condición.

La temperatura del líquido de enfriamiento regulada del respectivo termostato (4). Un interruptor térmico (5), situado en la cabeza de cilindro, acciona una spía en el tablero de instrumentos en caso de temperatura muy elevada.

La apertura del termostato sucede cuando la temperatura del líquido de refrigeración llega a 65°C cas., por lo tanto hasta ese momento el circuito de enfriamiento exclude al radiador. Llegados los 65°C cas., se logra la apertura del termostato con consecuente pasaje del líquido en el radiador.





Revisione impianto di raffreddamento motore.
Riscontrando temperature eccessive del liquido di raffreddamento, controllare la massa radiante. Se sulle alette vi sono ostruzioni al flusso d'aria, foglie, insetti, fango, ecc., si dovrà procedere alla rimozione di tali ostacoli facendo attenzione a non rovinare il radiatore. Se si dovessero riscontrare delle deformazioni è opportuno raddrizzarle ripristinando il passaggio del flusso d'aria. La massa radiante non deve essere intasata o rovinata per più del 20% della sua superficie. Se la superficie rovinata supera questa entità sarà opportuno sostituire il radiatore. Controllare periodicamente il manicotto di collegamento: ciò eviterà perdite di acqua e quindi grippaggi al motore. Se sui tubi si presentano screpolature, rigonfiamenti o indurimenti dovuti ad essicamento dei manicotti, sarà opportuna la loro sostituzione.

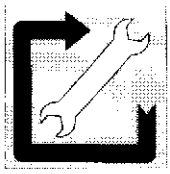
Engine cooling system overhaul.
Verifying too high temperatures of the coolant, check the radiant mass. Whether on fins obstructions to the air stream as leaves, bugs, mud etc are noticed , remove these obstructions, taking care not to damage the radiator. If distortions are noticed, it is advisable to straighten them, restoring the air passage. The radiant mass has not to be clogged or damaged for more than the 20% of its surface. If the damaged surface is over this limit, it shall be advisable to replace the radiator. Periodically check the connecting sleeve.This will avoid water leakages and consequent engine seizures. If pipes show cracks, swellings or hardenings due to sleeve dessication, their replacement shall be required.

Revision équipement de refroidissement moteur.
Quand on remarque des températures excessives du liquide de refroidissement, vérifier la masse radiante. Si sur les ailettes, il y a des obstructions à l'écoulement d'air, feuilles, insectes, boue, etc., on devra avancer au déplacement de ces obstacles en faisant attention à n'endommager pas le radiateur. Si on devrait vérifier des déformations, il est nécessaire de les redresser en facilitant le passage du flux d'air. La masse radiante ne doit pas être engorgé ou abîmée pour plus de 20% de sa surface. Si la surface abîmée supère cette entité il sera nécessaire de remplacer le radiateur. Vérifier souvent les manchons d'assemblage, cela evitera des pertes d'eau et donc des grippages du moteur. Si sur les tuyauteries il y a des crevasses, des foisennements ou des durcissements causés par sséchage des manchons, il sera nécessaire les remplacer.

Überholung der Motorkühlanlage.
Stellt man zu hohen Temperaturen der Kühlflüssigkeit fest, dann ist die Strahlermasse nachzuprüfen. Falls Schlamm, Blätter, Insekte usw. den Luftzufluß an den Flügeln verstopfen, dann muß man diese Hindernisse entfernen und dabei beachten, daß der Kühler nicht beschädigt wird.
Eventuelle Verformungen sind zu berichtigen: so wird der Luftzufluß wiederhergestellt. Die Strahlermasse muß nicht über das 20% verstopft oder beschädigt sein, sonst wird es empfohlen, den Kühler auszuwechseln. Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen, um Wasserverlust und Motorfressen zu vermeiden. Falls Risse, Verhartung,en Schwellung er wegen Mufferaustrocknung an den Schläuchen vorhanden sind, dann sind, die letzten auszuwechseln.

Revisión sistema refrigeración del motor.
Rilevando una temperatura excesiva del liquido refrigerante, controlar la masa radiante. Si las aletas están obstruidas con hojas, insectos, barro, etc., por lo que el flujo de aire es incompleto, deberán limpiarse dichas aletas poniendo atención en no danar el radiador. Si se verificasen deformaciones, es oportuno enderezarlas para restablecer el pasaje del flujo del aire.
La masa radiante no debe estar obstruída o estropeada más del 20% de su superficie. Si la superficie estropeada supera este valor, será oportuno sustituir el radiador. Controlar periódicamente los manguitos de conexión; éste evitará pérdidas de agua y, por lo tanto, gripados en el motor. Si los tubos tuviesen grietas, hinchaciones o endurecimientos debidos a la desecación de los manguitos, será oportuno sustituirlos.

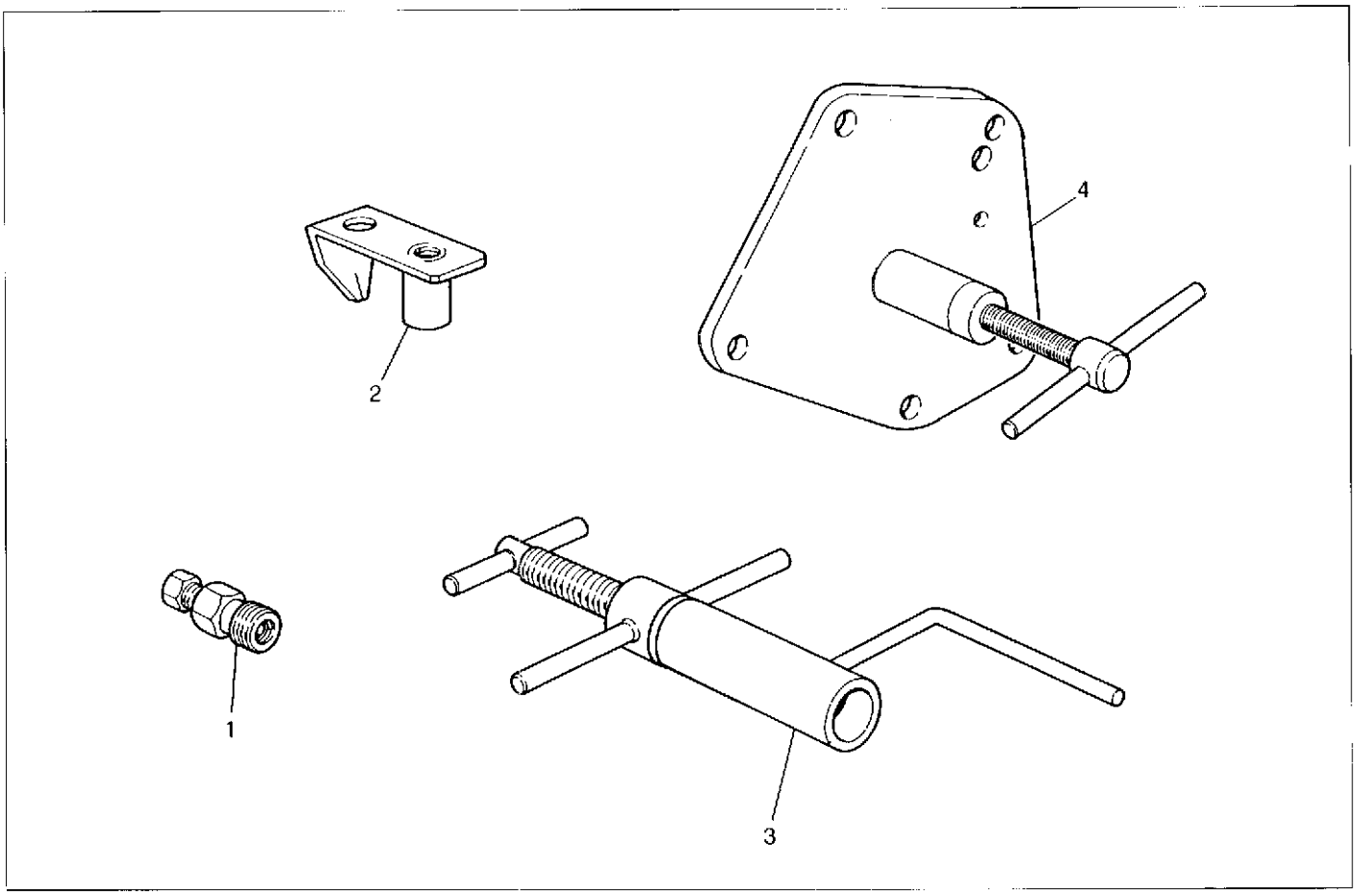
Part. N. 8000 72061 (06-92)



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

W

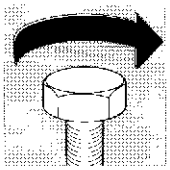
ATTREZZATURA SPECIFICA
SPECIFIC TOOLS
OUTILLAGE SPÉCIAL
SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG
HERRAMENTAL ESPECIFICO



POS. N.	N. CODICE CODE NO.	DENOMINAZIONE	DESCRIPTION
1	8000 60516	Estrattore per volano	Rotor puller
2	8A00 60517	Attrezzo controllo fase accensione	Ignition control tool
3	8000 60518	Attrezzo mont. albero motore	Installing tool crankshaft
4	8000 33048	Attrezzo smont. albero motore	Tool for extr. crankshaft

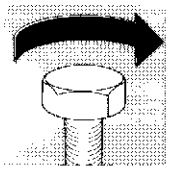
POS. N.	Nr. CODE CODE. Nr. N. CODICE	DESIGNATION	BESHREIBUNG	DENOMINACION
1	8000 60516	extracteur pour volant	Ausziener für Schwungrad	Extractor volante
2	8A00 60517	Outil pour sourveillance allumage	Kontrolle Zundund Werkzeug	Herram. control fase encendido
3	8000 60518	Outil montage vilebrequin	Kurbelwelle Auszutaler	Herramienta montaje eje motor
4	8000 33048	Outil pour demont. vilebrequin	Ausziener für Kurbelwelle	Herramienta desmontaje cigüeñal

COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PARES DE TORSION



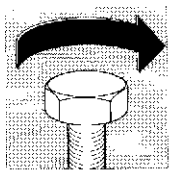
Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

X



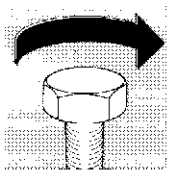
COPPIE DI SERRAGGIO

APPLICAZIONE	FILETTATURA	N.m.	Kgm	Libbra/Piede
Dado fiss. cilindro	M8x1,25	19,6÷21,6	2÷2,2	14,4÷15,8
Dado fiss. testa	M8x1,25	19,6÷21,6	2÷2,2	14,4÷15,8
Dado fiss. pignone trasm. primaria	M10x1,25	35,3÷39,2	3,6÷4	25,9÷28,8
Dado fiss. pignone contralbero	M10x1,25	35,3÷39,2	3,6÷4	25,9÷28,8
Vite unione semicarters	M6x1	7,8÷8,8	0,8÷0,9	5,8÷6,5
Vite fiss. coperchio frizione e coperchio pompa acqua	M6x1	6,8÷7,8	0,7÷0,8	5÷5,8
Vite fiss. pompa olio	M5x0,8	2,4÷3,4	0,25÷0,35	1,8÷2,5
Vite fiss. piastra statore	M4x0,7	1,8÷2,4	0,2÷0,25	1,4÷1,8
Dado fiss. rotore	M10x1,25	49÷54	5÷5,5	36÷39,6
Candela accensione	M14x1,25	20÷30	2÷3	14,5÷21,7
Vite fiss. disco ritegno molle frizione	M5x0,8	6,8÷7,8	0,7÷0,8	5÷5,8
Vite fiss. mozzo portadischi frizione	M8x1,25	13,7÷19,6	1,4÷2	10÷14,4
Vite fiss. coperchietto termostato	M5x0,8	2,4÷3,4	0,25÷0,35	1,8÷2,5
Vite fiss. paramotore	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Vite fiss. pattino catena a telaio	Ø4,8	2,9÷3,9	0,3÷0,4	2,2÷2,9
Vite regolazione gamba laterale	M10x1,5	12,8÷34,3	3,2÷3,5	23÷25,2
Vite fiss. pompa freno ant.	M6x1	4,9÷6,8	0,5÷0,7	3,6÷5,0
Vite fiss. semimorsetti com. gas	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Vite fiss. tubazione freno post.	M10x1	17,6÷19,6	1,8÷2	12,9÷14,4
Vite fiss. serbatoio olio freno post.	M6x1	2,9÷4,9	0,3÷0,5	2,2÷3,6
Vite fiss. perno d' sterzo	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
Vite fiss. aste di forza	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
Vite fiss. morsetto manubrio	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
Ghiera registro cuscinetti sterzo	M25x1	11,8÷13,7	1,2÷1,4	8,6÷10,1
Dado fiss. perno d' sterzo	M20	63,7÷68,6	6,5÷7	46,9÷50,5
Dado fiss. perno forcellone	M14x1,5	58,8÷63,7	6÷6,5	43,2÷46,9
Vite fiss. bilanciere-telaio, biella-forcellone, biella-bilanciere	M10	12,8÷34,3	3,2÷3,5	23÷25,2
Vite fiss. ammortizzatore	M12x1,75	39,2÷41,1	4÷4,2	28,8÷30,3
Vite fiss. guida catena	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Vite fiss. pattino catena al forcellone	Ø4,8	2,9÷4,9	0,3÷0,5	2,2÷3,6
Vite fiss. protezione disco post.	M5x0,8	3,9÷5,9	0,4÷0,6	2,9÷4,3
Vite fiss. copricatena	M6x1	4,9÷5,9	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Vite fiss. tegolo	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Vite fiss. portatarga	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Vite fiss. fianchetti	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Vite fiss. parafango ant.	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Vite fiss. occhietto portafusibili	M6x1	0,9÷1,5	0,1÷0,15	0,7÷1
Vite fiss. commutatore	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Dado fiss. fanale post.	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Vite fiss. indicatore dir.	M6x1	4,9÷5,9	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Vite fiss. serbatoio olio	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Vite fiss. dischi freno	M6x1	14,7÷17,6	1,5÷1,8	10,8÷13
Vite fiss. perno ruota ant.	M10x1,25	44,1÷49	4,5÷5	32,4÷36
Vite fiss. pinza anteriore	M8x1,25	17,6÷19,6	1,8÷2	13÷14,4
Vite fiss. corona	M6x1	14,7÷17,6	1,5÷1,8	10,8÷13



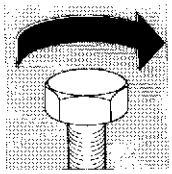
APPLICAZIONE	FILETTATURA	N.m.	Kgm	Libbra/Piede
Perno ruota posteriore	M14x1,5	58,8÷63,7	6÷6,5	43,3÷46,9
Vite fiss. pinza posteriore	M8x1,25	17,6÷19,6	1,8÷2	13÷14,4
Vite fiss. tubo di scarico	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Dado fiss. strumenti	M4	2,9÷3,9	0,3÷0,4	2,2÷2,9

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



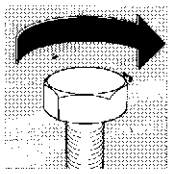
TORQUE WRENCH SETTINGS

USE	THREADING	N.m.	Kgm	LB/FT
Cylinder nut	M8x1,25	19,6÷21,6	2÷2,2	14,4÷15,8
Cylinder head nut	M8x1,25	19,6÷21,6	2÷2,2	14,4÷15,8
Primary drive pinion nut	M10x1,25	35,3÷39,2	3,6÷4	25,9÷28,8
Check nut for countershaft sprocket	M10x1,25	35,3÷39,2	3,6÷4	25,9÷28,8
Crankcase screw	M6x1	7,8÷8,8	0,8÷0,9	5,8÷6,5
Clamp screw for clutch and water pump cover	M6x1	6,8÷7,8	0,7÷0,8	5÷5,8
Oil pump screw	M5x0,8	2,4÷3,4	0,25÷0,35	1,8÷2,5
Stator plate clamp screw	M4x0,7	1,8÷2,4	0,2÷0,25	1,4÷1,8
Rotor nut	M10x1,25	49÷54	5÷5,5	36÷39,6
Spark plug	M14x1,25	20÷30	2÷3	14,5÷21,7
Clamp screw for clutch spring disc	M5x0,8	6,8÷7,8	0,7÷0,8	5÷5,8
Clamp screw for clutch disc hub	M8x1,25	13,7÷19,6	1,4÷2	10÷14,4
Thermostat cover clamp screw	M5x0,8	2,4÷3,4	0,25÷0,35	1,8÷2,5
Engine guard screw	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Clamp screw for chain runner to chassis	Ø4,8	2,9÷3,9	0,3÷0,4	2,2÷2,9
Side stand screw	M10x1,5	12,8÷34,3	3,2÷3,5	23÷25,2
Front brake pump screw	M6x1	4,9÷6,8	0,5÷0,7	3,6÷5,0
Clamp screw for throttle half-pliers	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Rear brake pipe clamp screw	M10x1	17,6÷19,6	1,8÷2	12,9÷14,4
Rear brake tank clamp screw	M6x1	2,9÷4,9	0,3÷0,5	2,2÷3,6
Pin screw	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
Fork rod clamp screw	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
H-bolt screw	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
Steering bearings adjusting ring nut	M25x1	11,8÷13,7	1,2÷1,4	8,6÷10,1
Pin nut	M20	63,7÷68,6	6,5÷7	46,9÷50,5
Fork pin check nut	M14x1,5	58,8÷63,7	6÷6,5	43,2÷46,9
Clamp screw for compensator-chassis, rod-fork, rod-compensator	M10	32,8÷34,3	3,2÷3,5	23÷25,2
Shock-absorber screw	M12x1,75	39,2÷41,1	4÷4,2	28,8÷30,3
Chain guide screw	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Clamp screw for chain runner to fork	Ø4,8	2,9÷4,9	0,3÷0,5	2,2÷3,6
Rear disc guard screw	M5x0,8	3,9÷5,9	0,4÷0,6	2,9÷4,3
Chain guard screw	M6x1	4,9÷5,9	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Guard clamp screw	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Number plate holder screw	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Panel clamp screw	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Front fender screw	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Fuse holder block screw	M6x1	0,9÷1,5	0,1÷0,15	0,7÷1
Commutator screw	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Rear light nut	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Blinking screw	M6x1	4,9÷5,9	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Oil tank screw	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Brake discs screw	M6x1	14,7÷17,6	1,5÷1,8	10,8÷13
Front wheel axle screw	M10x1,25	44,1÷49	4,5÷5	32,4÷36
Front collet clamp screw	M8x1,25	17,6÷19,6	1,8÷2	13÷14,4
Sprocket screw	M6x1	14,7÷17,6	1,5÷1,8	10,8÷13



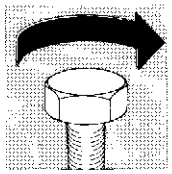
USE	THREADING	N.m.	Kgm	LB/FT
Rear wheel axle	M`4x`,5	58,8÷63,7	6÷6,5	43,3÷46,9
Rear collet clamp screw	M8x1,25	`7,6÷19,6	`,8÷2	13÷14,4
Exhaust clamp screw	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Nut	M4	2,9÷3,9	0,3÷0,4	2,2÷2,9

Lock all nuts and screws at the correct locking torque, using a dynamometric wrench.
A screw or nut, when incorrectly locked, can be damaged or loosen completely, with subsequent damage to the bike and injuries to the rider. A screw or nut locked over the prescribed wrench torque setting can be damaged, have the thread broken or cut down, therefore loosening completely. Above table states the list of torque wrench settings for main screws and nuts, in connection with the thread diameter, pitch and specific use.
All these figures have to be applied to threads cleaned with solvent.



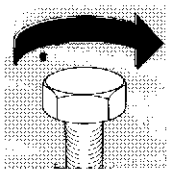
COUPLES DE SERRAGE

APPLICATION	FILETAGE	N.m.	Kgm	LB/FT
Ecrou de fixage cylindre	M8x1,25	19,6÷21,6	2÷2,2	14,4÷15,8
Ecrou de fixage tête	M8x1,25	19,6÷21,6	2÷2,2	14,4÷15,8
Ecrou de fixage pignon transmission primaire	M10x1,25	35,3÷39,2	3,6÷4	25,9÷28,8
Ecrou de fixage pignon renvoi	M10x1,25	35,3÷39,2	3,6÷4	25,9÷28,8
Vis de jonction demi-carters	M6x1	7,8÷8,8	0,8÷0,9	5,8÷6,5
Vis de fixage couvercle embrayage et couvercle pompe à eau	M6x1	6,8÷7,8	0,7÷0,8	5÷5,8
Vis de fixage pompe à huile	M5x0,8	2,4÷3,4	0,25÷0,35	1,8÷2,5
Vis de fixage plaque du stator	M4x0,7	1,8÷2,4	0,2÷0,25	1,4÷1,8
Ecrou de fixage rotor	M10x1,25	49÷54	5÷5,5	36÷39,6
Bougie d'allumage	M14x1,25	20÷30	2÷3	14,5÷21,7
Vis de fixage disque d'arrêt ressorts de l'embrayage	M5x0,8	6,8÷7,8	0,7÷0,8	5÷5,8
Vis de fixage moyeu des disques de l'embrayage	M8x1,25	13,7÷19,6	1,4÷2	10÷14,4
Vis de fixage couvercle du thermostat	M5x0,8	2,4÷3,4	0,25÷0,35	1,8÷2,5
Vis de fixage garde moteur	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Vis de fixage patin de la chaîne	Ø4,8	2,9÷3,9	0,3÷0,4	2,2÷2,9
Vis de fixage bequille latérale	M10x1,5	12,8÷34,3	3,2÷3,5	23÷25,2
Vis de fixage pompe frein avant	M6x1	4,9÷6,8	0,5÷0,7	3,6÷5,0
Vis de fixage demi-bornes commande gaz	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Vis de fixage tuyau frein postérieur	M10x1	17,6÷19,6	1,8÷2	12,9÷14,4
Vis de fixage réservoir d'huile et frein postérieur	M6x1	2,9÷4,9	0,3÷0,5	2,2÷3,6
Vis de fixage pivot	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
Vis de fixage tiges de fourche	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
Vis de fixage étrier	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
Collier de réglage paliers	M25x1	11,8÷13,7	1,2÷1,4	8,6÷10,1
Ecrou de fixage pivot	M20	63,7÷68,6	6,5÷7	46,9÷50,5
Ecrou de fixage axe de fourche	M14x1,5	58,8÷63,7	6÷6,5	43,2÷46,9
Vis de fixage culbuteur châssis, bielle-fourche, bielle-culbuteur	M10	12,8÷34,3	3,2÷3,5	23÷25,2
Vis de fixage amortisseur	M12x1,75	39,2÷41,1	4÷4,2	28,8÷30,3
Vis de fixage guide-chaîne	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Vis de fixage patin de la chaîne à la fourche	Ø4,8	2,9÷4,9	0,3÷0,5	2,2÷3,6
Vis de fixage protection disque arrière	M5x0,8	3,9÷5,9	0,4÷0,6	2,9÷4,3
Vis de fixage carter de chaîne	M6x1	4,9÷5,9	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Vis de fixage tuile	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Vis de fixage porte plaque	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Vis de fixage carters	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Vis de fixage garde-boue avant	M6x1	2,9÷3,6	0,4÷0,5	3,9÷4,9
Vis de fixage cale porte-fusibles	M6x1	0,9÷1,5	0,1÷0,15	0,7÷1
Vis de fixage commutateur	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Ecrou de fixage feu arrière	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Vis de fixage clignotant	M6x1	4,9÷5,9	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Vis de fixage réservoir huile	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Vis de fixage disques du frein	M6x1	14,7÷17,6	1,5÷1,8	10,8÷13
Vis de fixage pivot de la roue antérieure	M10x1,25	44,1÷49	4,5÷5	32,4÷36
Vis de fixage étrier antérieur	M8x1,25	17,6÷19,6	1,8÷2	13÷14,4
Vis de fixage couronne	M6x1	14,7÷17,6	1,5÷1,8	10,8÷13



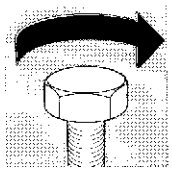
APPLICATION	FILETAGE	N.m.	Kgm	LB/FT
Pivot de roue postérieure	M14x1,5	58,8÷63,7	6÷6,5	43,3÷46,9
Vis de fixage étrier postérieur	M8x1,25	17,6÷19,6	1,8÷2	13÷14,4
Vis de fixage tuyau d'échargement	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Ecrou	M4	2,9÷3,9	0,3÷0,4	2,2÷2,9

Serrer tous les écrous et les vis avec la correcte couple de serrage en faisant usage d'une clé dinamométrique.
Une vis ou un écrou, si mal serrés, pouvant endommager ou se relacher complètement avec consèquent dommage pour le motocycle et blessures pour le motocycliste.
Une vis ou un écrou serré outre la valeur de la couple max. consentit peut s'endommager; fausser ou se casser et puis se relâcher complètement.
Le tableau indique les couples de serrages des principales vis et écrous, en rélation au diamètre des filetages, au pas et au spécifique emploi.
Tous ces valeurs sont pour l'emploi avec filetages nettoyés solvant.



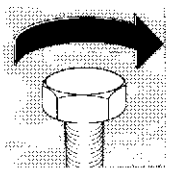
ANZIEHMOMENTE

ANWENDUNG	GEWINDE	N.m.	Kgm	LB/FT
Zylinderfestigungsmutter	M8x1,25	19,6÷21,6	2÷2,2	14,4÷15,8
Festigungsmutter des Zylinderkopfes	M8x1,25	19,6÷21,6	2÷2,2	14,4÷15,8
Ritzelfestigungsmutter des Primärantriebs	M10x1,25	35,3÷39,2	3,6÷4	25,9÷28,8
Festigungsmutter Ritzel Gegenwelle	M10x1,25	35,3÷39,2	3,6÷4	25,9÷28,8
Verbindungsschraube der Gehäusehälfte	M6x1	7,8÷8,8	0,8÷0,9	5,8÷6,5
Feststellschraube Kupplungsdeckel und Wasserpumpendeckel	M6x1	6,8÷7,8	0,7÷0,8	5÷5,8
Feststellschraube Oelpumpe	M5x0,8	2,4÷3,4	0,25÷0,35	1,8÷2,5
Feststellschraube Statorplatte	M4x0,7	1,8÷2,4	0,2÷0,25	1,4÷1,8
Festigungsmutter Schwungradläufer	M10x1,25	49÷54	5÷5,5	36÷39,6
Zündkerze	M14x1,25	20÷30	2÷3	14,5÷21,7
Feststellschraube Rückhaltscheibe Kupplungsfedern	M5x0,8	6,8÷7,8	0,7÷0,8	5÷5,8
Feststellschraube Nabe Scheibenhalter Kupplung	M8x1,25	13,7÷19,6	1,4÷2	10÷14,4
Feststellschraube Deckel Temperaturregler	M5x0,8	2,4÷3,4	0,25÷0,35	1,8÷2,5
Feststellschraube Motorschutz	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Feststellschraube Gleitbacke Kette an Rahmen	Ø4,8	2,9÷3,9	0,3÷0,4	2,2÷2,9
Feststellschraube Seitenständer	M10x1,5	12,8÷34,3	3,2÷3,5	23÷25,2
Feststellschraube Vorderbremszylinder	M6x1	4,9÷6,8	0,5÷0,7	3,6÷5,0
Feststellschraube Halbklemmen Gas Steuerung	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Feststellschraube hinteres Bremsrohr	M10x1	17,6÷19,6	1,8÷2	12,9÷14,4
Feststellschraube Oeltank hintere Bremse	M6x1	2,9÷4,9	0,3÷0,5	2,2÷3,6
Feststellschraube Stift	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
Feststellschraube Antriebstangen	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
Feststellschraube U-Bolzen	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
Nutmutternregler der Lager	M25x1	11,8÷13,7	1,2÷1,4	8,6÷10,1
Festigungsmutter Stift	M20	63,7÷68,6	6,5÷7	46,9÷50,5
Festigungsmutter Gabelzapfen	M14x1,5	58,8÷63,7	6÷6,5	43,2÷46,9
Schraube für Befestigung der hinteren Federungs, dem Chassis und dem Pleuele	M10	12,8÷34,3	3,2÷3,5	23÷25,2
Feststellschraube Stoßdämpfer-Kipphebel	M12x1,75	39,2÷41,1	4÷4,2	28,8÷30,3
Feststellschraube Kettenführung	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Feststellschraube Gleitbacke Kette an Gabel	Ø4,8	2,9÷4,9	0,3÷0,5	2,2÷3,6
Feststellschraube Hinterschutz	M5x0,8	3,9÷5,9	0,4÷0,6	2,9÷4,3
Feststellschraube Kettenkasten	M6x1	4,9÷5,9	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Feststellschraube Dachziegel	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Feststellschraube Nummernschildhalter	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Feststellschraube Flanken	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Feststellschraube Vorderkotflügel	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Feststellschraube Sicherungskörper	M6x1	0,9÷1,5	0,1÷0,15	0,7÷1
Feststellschraube kommutator	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Festigungsmutter Hinterlicht	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Feststellschraube Hinterblinker	M6x1	4,9÷5,9	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Feststellschraube oeltank	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Feststellschraube Bremsscheiben	M6x1	14,7÷17,6	1,5÷1,8	10,8÷13
Feststellschraube des Zapfens des Vorderrades	M10x1,25	44,1÷49	4,5÷5	32,4÷36
Feststellschraube vordere Zange	M8x1,25	17,6÷19,6	1,8÷2	13÷14,4
Feststellschraube Kranz	M6x1	14,7÷17,6	1,5÷1,8	10,8÷13



ANWENDUNG	GEWINDE	N.m.	Kgm	LB/FT
Zapfen Hinterrad	M14x1,5	58,8÷63,7	6÷6,5	43,3÷46,9
Feststellschraube hintere Zange	M8x1,25	17,6÷19,6	1,8÷2	13÷14,4
Feststellschraube Auspuffrohr	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Mutter	M4	2,9÷3,9	0,3÷0,4	2,2÷2,9

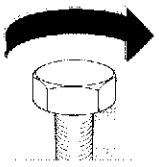
Alle muttern und Schrauben mit dem korrekten Anziehmoment durch Anwendung eines dynamometrischen Schlüssel festziehen.
Die nicht vollständig festgezogenen Schrauben oder Muttern könnten beschädigt werden, oder sich selbst lösen mit folglichen Beschädigung und Verwundung des Fahrers. Eine über dem max. zulässigen Anziehmoment festgezogene Mutter oder Schraube kann sich beschädigen, ausleiern, zerbrechen und deshalb völlig lösen.
Auf der Tabelle: Anziehmomente der hauptschrauben und Muttern in Bezug auf das Gewindedurchmesser, die Teilung und die spezifische Anwendung.
Alle diese Werte gelten für durch Lösemittel gereinigte Gewinde



PARES DE TORSION

APLICACION	FILETEADO	N.m.	Kgm	LB/FT
Tuerca cilindro	M8x1,25	19,6÷21,6	2÷2,2	14,4÷15,8
Tuerca culata	M8x1,25	19,6÷21,6	2÷2,2	14,4÷15,8
Tuerca piñón transmisión primaria	M10x1,25	35,3÷39,2	3,6÷4	25,9÷28,8
Tuerca piñón contraeje	M10x1,25	35,3÷39,2	3,6÷4	25,9÷28,8
Tornillo unión semicarter	M6x1	7,8÷8,8	0,8÷0,9	5,8÷6,5
Tornillo tapa embrague y tapa bomba agua	M6x1	6,8÷7,8	0,7÷0,8	5÷5,8
Tornillo bomba aceite	M5x0,8	2,4÷3,4	0,25÷0,35	1,8÷2,5
Tornillo placa estator	M4x0,7	1,8÷2,4	0,2÷0,25	1,4÷1,8
Tuerca rotor	M10x1,25	49÷54	5÷5,5	36÷39,6
Bujía de encendido	M14x1,25	20÷30	2÷3	14,5÷21,7
Tornillo disco resorte fricción	M5x0,8	6,8÷7,8	0,7÷0,8	5÷5,8
Tornillo cubo porta-discos embrague	M8x1,25	13,7÷19,6	1,4÷2	10÷14,4
Tornillo tapa rejilla	M5x0,8	2,4÷3,4	0,25÷0,35	1,8÷2,5
Tornillo paramotor	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Tornillo plato cadena al bastidor	Ø4,8	2,9÷3,9	0,3÷0,4	2,2÷2,9
Tornillo regulación horquilla lateral	M10x1,5	12,8÷34,3	3,2÷3,5	23÷25,2
Tornillo bomba aceite freno delantero	M6x1	4,9÷6,8	0,5÷0,7	3,6÷5,0
Tornillo accionamiento acelerador	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Tornillo tubería freno delantero	M10x1	17,6÷19,6	1,8÷2	12,9÷14,4
Tornillo depósito aceite freno trasero	M6x1	2,9÷4,9	0,3÷0,5	2,2÷3,6
Tornillo perno de dirección	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
Tornillo varilla de fuerza	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
Tornillo abrazadera manubrio	M8x1,25	24,5÷27,4	2,5÷2,8	18,2÷20,2
Vite a registro cojinete de dirección	M25x1	11,8÷13,7	1,2÷1,4	8,6÷10,1
Tuerca perno de dirección	M20	63,7÷68,6	6,5÷7	46,9÷50,5
Tuerca perno horquilla	M14x1,5	58,8÷63,7	6÷6,5	43,2÷46,9
Tornillo fijación tirante susp. trasera en el bastidor y biela, la biela en la horquilla	M10	12,8÷34,3	3,2÷3,5	23÷25,2
Tornillo amortiguador	M12x1,75	39,2÷41,7	4÷4,2	28,8÷30,3
Tornillo guía cadena	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Tornillo plato cadena y protección a. horquilla	Ø4,8	2,9÷4,9	0,3÷0,5	2,2÷3,6
Tornillo protección disco freno trasero	M5x0,8	3,9÷5,9	0,4÷0,6	2,9÷4,3
Tornillo curbe-cadena	M6x1	4,9÷5,9	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Tornillo protección	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Tornillo porta matricula	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Tornillo cuarterón	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo guardabarros	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo bloqueo fusibles	M6x1	0,9÷1,5	0,1÷0,15	0,7÷1
Tornillo conmutador	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tuerca faro trasero	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Tornillo intermitente	M6x1	4,9÷5,9	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Tornillo depósito aceite	M6x1	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Tornillo disco freno	M6x1	14,7÷17,6	1,5÷1,8	10,8÷13
Tornillo perno rueda delantera	M10x1,25	44,1÷49	4,5÷5	32,4÷36
Tornillo pinza delantera	M8x1,25	17,6÷19,6	1,8÷2	13÷14,4
Tornillo corona	M6x1	14,7÷17,6	1,5÷1,8	10,8÷13

Part. N. 8000 72061 (06-92)



APLICACION	FILETEADO	N.m.	Kgm	LB/FT
Eje rueda trasera	M14x1,5	58,8÷63,7	6÷6,5	43,3÷46,9
Tornillo pinza trasera	M8x1,25	17,6÷19,6	1,8÷2	13÷14,4
Tornillo tubo de escape	M6x	5,9÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,8
Tuerca	M4	2,9÷3,9	0,3÷0,4	2,2÷2,9

Apretar todas las tuercas y los tornillos con el par de torsión correcto usando una llave dinamométrica.
Un tornillo o una tuerca insuficientemente apretados pueden estropearse o aflojarse completamente con daño consecuente para la motocicleta y para el motociclista. Un tornillo o una tuerca apretado más de lo consentido pueden estropearse, romperse y aflojarse completamente. La table indica los pares de torsión de los tornillos y tuercas principales, con relación al diámetro de los fileteados, al paso y a empleo específico.
Todos estos valores se refieren para el empleo con fileteados limpios con disolvente.

Part. N. 8000 72061 (06-92)