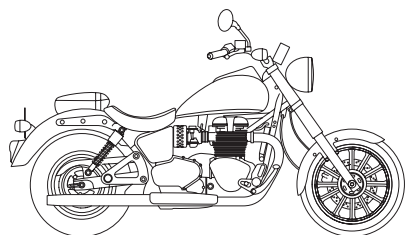
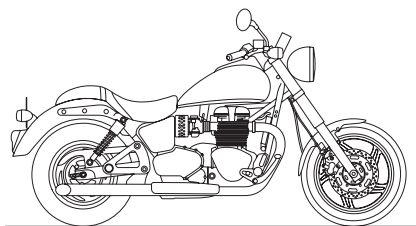


PREFAZIONE

Il presente manuale contiene informazioni relative alle motociclette Triumph America e Speedmaster. Conservare sempre il manuale d'uso con la motocicletta.



Avvertenza, Attenzione e Note

Nel presente manuale le informazioni di particolare importanza sono presentate nel seguente formato:

Avvertenza

Questo simbolo di avvertenza indica delle istruzioni o procedure speciali che, se non sono correttamente rispettate, potrebbero causare lesioni personali o il decesso.

Attenzione

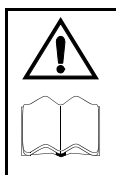
Questo simbolo di attenzione indica delle istruzioni o procedure speciali che, se non sono correttamente rispettate, potrebbero causare danni o la distruzione dell'attrezzatura.

Nota:

- **Questo simbolo indica punti di particolare interesse per eseguire in modo più efficiente e comodo l'intervento.**

Prefazione

Etichette di segnalazione pericolo



In alcune parti della motocicletta è possibile vedere il simbolo riportato a sinistra. Esso significa "ATTENZIONE: CONSULTARE IL MANUALE" e sarà seguito dalla rappresentazione dell'oggetto della segnalazione.

Non cercare mai di guidare la motocicletta o di apportare delle regolazioni senza aver consultato le istruzioni pertinenti contenute in questo manuale d'uso.

Le etichette con questo simbolo si trovano da pagina 12 a 13. Se necessario, esso comparirà anche sulle pagine contenenti le informazioni pertinenti.

Manutenzione

In modo che la vostra motocicletta duri a lungo senza darvi problemi e per garantirvi una guida sicura, la manutenzione deve essere sempre eseguita da un Concessionario Triumph autorizzato.

Solo i concessionari Triumph autorizzati hanno le conoscenze tecniche, le attrezzature e la perizia necessarie ad eseguire correttamente la manutenzione della vostra motocicletta Triumph.

Visitando il sito web Triumph all'indirizzo www.triumph.co.uk oppure telefonando al Concessionario autorizzato del vostro Paese, potrete trovare il Concessionario Triumph più vicino a voi. Gli indirizzi dei concessionari sono contenuti nel Libretto di manutenzione allegato a questo manuale.

Impianto di controllo della rumorosità

Si proibisce la manomissione dell'impianto di controllo della rumorosità.

Si avvertono i proprietari che la legge potrebbe proibire:

- a) lo smontaggio o la disattivazione da parte di terzi, di qualsiasi dispositivo o impianto incorporato in una nuova motocicletta allo scopo di controllare la rumorosità prima della vendita o della consegna all'acquirente finale o nel corso dell'utilizzo (a meno che tale intervento non sia richiesto per l'esecuzione di operazioni di manutenzione, riparazione o sostituzione), e
- b) l'impiego di tale motocicletta dopo la rimozione o la disattivazione di tale dispositivo o impianto da parte di terzi.

Prefazione

Manuale d'uso

Si ringrazia per la preferenza accordataci nella scelta di una motocicletta Triumph. La presente motocicletta è stata progettata e costruita avvalendosi della comprovata esperienza tecnica di Triumph, di un rigidissimo programma di prove e di una continua politica all'insegna di affidabilità, sicurezza e prestazioni superiori.

Leggere attentamente il presente manuale prima di guidare la motocicletta allo scopo di familiarizzarsi con il funzionamento dei comandi, con le varie funzioni e con le capacità e le limitazioni del mezzo.

Il presente manuale contiene i consigli sulla guida, ma non riporta tutte le tecniche e non può fornire l'esperienza richiesta per guidare la motocicletta in tutta sicurezza. Triumph consiglia vivamente a tutti i piloti di addestrarsi opportunamente, allo scopo di garantire il funzionamento sicuro della motocicletta.

Avvertenza

Il presente manuale d'uso e tutte le istruzioni fornite con la motocicletta, fanno parte integrante della dotazione e devono quindi essere conservate sempre con il mezzo, anche in caso di sua cessione.

È indispensabile che, prima di guidare la motocicletta, tutti i piloti leggano attentamente il presente manuale e tutte le altre istruzioni fornite, allo scopo di familiarizzarsi con il funzionamento di tutti i comandi, con le funzioni e con le capacità e limitazioni del mezzo.

Non dare in prestito la motocicletta ad altre persone dato che la guida senza conoscerne a fondo i comandi, le funzioni, la capacità e le limitazioni può provocare un incidente.

Informazioni

Tutte le informazioni contenute in questo manuale si basano su quelle più attuali disponibili al momento della stampa. Triumph si riserva il diritto di apportare modifiche in qualsiasi momento senza preavviso e senza alcun obbligo.

È vietato riprodurre queste informazioni, sia in modo totale sia parziale, senza il permesso scritto di Triumph Motorcycles Limited.

© Copyright 04.2008 Triumph Motorcycles Limited, Hinckley, Leicestershire, Inghilterra.

Pubblicazione numero 3856526, edizione 2.

Prefazione

Indice

Questo manuale è composto da vari capitoli. L'indice vi permette di trovare l'inizio di ciascun capitolo e, nel caso dei capitoli di maggiori dimensioni, un secondo indice vi aiuterà nella ricerca della voce desiderata.

Prefazione	1
Etichette di segnalazione pericolo	12
Identificazione dei particolari	14
Numeri di matricola	17
Informazioni generali	19
Come guidare la motocicletta	39
Accessori, carico e passeggeri	49
Manutenzione e regolazione	53
Rimessaggio	97
Dati tecnici	99

Prefazione – La sicurezza al primo posto

PREFAZIONE – LA SICUREZZA AL PRIMO POSTO

La motocicletta



Avvertenza

La presente motocicletta è destinata esclusivamente all'uso su strada e non è idonea a quello fuoristrada.

L'uso della motocicletta fuoristrada potrebbe pregiudicare il controllo e provocare un incidente, con conseguenze anche mortali.



Avvertenza

La presente motocicletta deve essere usata esclusivamente come veicolo a due ruote destinato al trasporto di un motociclista da solo o accompagnato da un passeggero (purché sia montata una sella per il passeggero).

Il peso totale di pilota e passeggero, accessori e bagagli non deve superare il limite massimo ammesso di 200 kg.



Avvertenza

Questa motocicletta non è stata progettata per trainare un rimorchio o per essere dotata di carrozzino. Se viene dotata di carrozzino e/o di rimorchio, si può provocare la perdita di controllo e un incidente.

Prefazione – La sicurezza al primo posto

Carburante e gas di scarico

Avvertenza

LA BENZINA È ALTAMENTE INFIAMMABILE

Spegnere sempre il motore durante il rifornimento.

Non eseguire il rifornimento e non aprire il tappo del bocchettone di rifornimento mentre si fuma o in presenza di fiamme vive.

Durante il rifornimento, avere l'accortezza di non versare benzina sul motore, sui tubi di scarico o sui silenziatori.

In caso di ingestione, di contatto con gli occhi o di inalazione della benzina, rivolgersi immediatamente a un medico.

In caso di versamento della benzina sulla pelle, lavare immediatamente con acqua e sapone la zona colpita e togliere immediatamente l'abbigliamento sporco di benzina.

Il contatto della pelle con la benzina può provocare ustioni e altre gravi affezioni cutanee.

Avvertenza

Non avviare mai il motore e non lasciarlo girare per lunghi periodi di tempo in ambienti chiusi. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare la perdita dei sensi e la morte in un breve periodo di tempo. Usare sempre la motocicletta all'aperto o in un locale adeguatamente ventilato.

Guida

Avvertenza

Non guidare mai la motocicletta quando si è stanchi, dopo aver assunto alcolici e altre sostanze intossicanti.

La guida della motocicletta dopo l'assunzione di alcolici o di altre sostanze intossicanti è illegale.

La guida della motocicletta quando si è stanchi, dopo l'assunzione di alcolici o di altre sostanze intossicanti riduce la capacità del pilota di controllare il mezzo e può provocare lo sbandamento della motocicletta o un incidente.

Avvertenza

Tutti i piloti devono possedere una patente valida per la guida della motocicletta. La guida della motocicletta senza una patente è illegale e potrebbe portare ad azione penale.

La guida della motocicletta senza un addestramento formale nelle corrette tecniche di guida, necessarie per ottenere la patente di guida, è pericolosa e potrebbe portare alla perdita di controllo della motocicletta e a un incidente.

Prefazione – La sicurezza al primo posto

Avvertenza

Guidare sempre in modo difensivo e indossare l'equipaggiamento protettivo già citato in questa prefazione. Ricordare sempre che in caso di incidente una motocicletta non offre la medesima protezione dagli impatti di una vettura.

Avvertenza

Guidare questa motocicletta Triumph soltanto entro i limiti di velocità previsti dalla legge per i tipi di strade percorse.

La guida della motocicletta ad alta velocità può essere potenzialmente pericolosa dato che il tempo a disposizione per reagire a determinate condizioni di traffico può essere notevolmente ridotto dall'aumento della velocità.

Ridurre sempre la velocità in condizioni di guida potenzialmente pericolose, come maltempo o traffico intenso.

Avvertenza

Tenere sempre presenti le condizioni del manto stradale, il traffico e la forza del vento. Tutti i veicoli a due ruote sono soggetti a forze esterne che possono causare un incidente. Tra queste forze esterne abbiamo:

- Correnti d'aria provenienti dai veicoli di passaggio.
- Manti stradali irregolari o dissestati.
- Cattive condizioni atmosferiche.
- Errori di guida del pilota.

Guidare sempre la motocicletta a velocità moderate e lontano dal traffico intenso fino a quando non si conoscono a fondo le caratteristiche di guida e di funzionamento. Non superare mai i limiti di velocità previsti dalla legge.

Prefazione – La sicurezza al primo posto

Casco e abbigliamento

Avvertenza

Durante la guida della motocicletta, il pilota e il passeggero devono sempre indossare un casco da pilota, occhiali protettivi, guanti, calzoni (stretti al ginocchio e alla caviglia) e una giacca di colore vivace. L'uso di abbigliamento dai colori vivaci rende maggiormente visibile il pilota (o il passeggero) ai conducenti degli altri veicoli. Anche se non è possibile garantire completamente la protezione, l'uso di abbigliamento protettivo riduce il rischio di infortuni durante la guida.

Avvertenza

Il casco è uno degli elementi più importanti dell'equipaggiamento previsto per la guida dato che protegge dalle lesioni al capo. Scegliere con attenzione il casco, sia per il pilota, sia per il passeggero, in modo che calzi bene, sia comodo e si allacci bene. L'uso di un casco di colore vivace rende più visibile il pilota (o il passeggero) ai conducenti degli altri veicoli.

Un casco a viso scoperto garantisce una certa protezione in caso di incidente, ma uno integrale offre una protezione maggiore.

Indossare sempre una visiera o occhiali di tipo approvato per vedere meglio e per proteggere gli occhi.



cbma

Prefazione – La sicurezza al primo posto

Manubri e pedane

Avvertenza

Il pilota deve mantenere il controllo della motocicletta tenendo sempre le mani sul manubrio.

Il controllo e la stabilità della motocicletta sono pregiudicati se il motociclista toglie le mani dal manubrio, provocando la perdita di controllo o un incidente.

Avvertenza

Le pedane in dotazione devono sempre essere usate dal motociclista e dal passeggero durante la guida del veicolo.

L'uso delle pedane da parte del pilota e del passeggero riduce il rischio di contatto involontario con gli organi della motocicletta, nonché la possibilità che l'abbigliamento rimanga impigliato con conseguenti infortuni.

Parcheggio

Avvertenza

Spegnere sempre il motore e togliere la chiave di accensione prima di lasciare la motocicletta incustodita. La rimozione della chiave riduce il rischio che la motocicletta sia usata da parte di persone non autorizzate o inesperte.

Nel parcheggiare la motocicletta, ricordare sempre quanto segue:

Il motore e l'impianto di scarico saranno caldi dopo la guida della motocicletta. **NON PARCHEGGIARE** la motocicletta in luoghi dove pedoni, animali e/o bambini potrebbero toccarla.

Non parcheggiare la motocicletta su terreno cedevole o su forti pendii, dato che facendolo, si può causare la caduta della motocicletta.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla lettura del capitolo "Come guidare la motocicletta" nel presente manuale d'uso.

Prefazione – La sicurezza al primo posto

Particolari e accessori

Avvertenza

I proprietari devono ricordare che solo i ricambi, accessori e modifiche che riportano la dicitura di omologazione ufficiale Triumph e che vengono montati sulla motocicletta da un Concessionario autorizzato, sono quelli approvati per una motocicletta Triumph.

In particolare, è estremamente pericoloso montare o sostituire ricambi o accessori il cui montaggio preveda lo smontaggio o l'aggiunta di elementi agli impianti elettrici o di alimentazione dato che tali modifiche possono compromettere la sicurezza della motocicletta.

Il montaggio di ricambi e accessori non approvati o eventuali modifiche possono pregiudicare il controllo, la stabilità o altri aspetti della guida della motocicletta e provocare un incidente con conseguenti infortuni anche mortali.

La Triumph non risponde dei difetti provocati dall'esecuzione di modifiche o dal montaggio di ricambi e accessori non approvati, nonché dall'esecuzione di modifiche e dal montaggio di ricambi e accessori non approvati da parte di tecnici non autorizzati.

Manutenzione/ equipaggiamento

Avvertenza

Rivolgersi al Concessionario Triumph autorizzato in caso di dubbi relativi alla guida sicura della motocicletta Triumph.

Ricordare che se si continua a guidare una motocicletta che non funziona nel modo dovuto, si può far peggiorare il guasto e mettere in pericolo la sicurezza.

Avvertenza

La guida di una motocicletta con gli indicatori di inclinazione in curva consunti oltre il limite massimo (ossia quando la punta di una delle due pedane anteriori è consumata più di 10 mm) provoca un angolo di inclinazione in curva pericoloso della motocicletta.

Non cambiare mai la taratura dell'asta di spinta di registrazione del pedale del freno poiché potrebbe incidere sull'angolo di contatto a terra degli indicatori di inclinazione in curva.

L'inclinazione della motocicletta con un angolo pericoloso può provocare instabilità, perdita di controllo ed eventuale incidente, con conseguenti infortuni anche mortali.

Prefazione – La sicurezza al primo posto



Avvertenza

Verificare che l'attrezzatura prevista dalla legge sia installata e funzioni correttamente.

Lo smontaggio o la modifica di luci, silenziatori, impianti di controllo delle emissioni o della rumorosità della motocicletta può violare la legge.

Gli interventi di modifica errati o non richiesti pregiudicano il controllo e la stabilità o altri aspetti della guida della motocicletta e potrebbero provocare un incidente, con conseguenti infortuni anche mortali.



Avvertenza

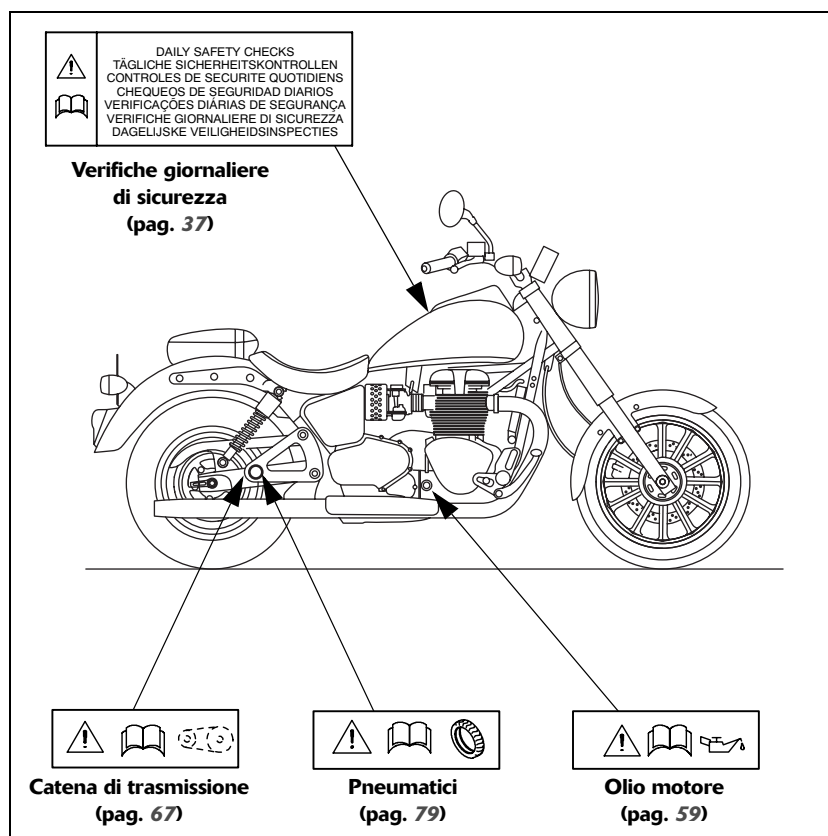
Qualora la motocicletta fosse coinvolta in un incidente, in una collisione oppure in una caduta, portarla subito presso il Concessionario Triumph autorizzato che provvederà a controllarla ed eventualmente a ripararla. Eventuali incidenti possono danneggiare la motocicletta e degli interventi di riparazione eseguiti in modo non corretto possono provocare un secondo incidente, con conseguenti infortuni anche mortali.

Etichette di segnalazione pericolo

ETICHETTE DI SEGNALAZIONE PERICOLO

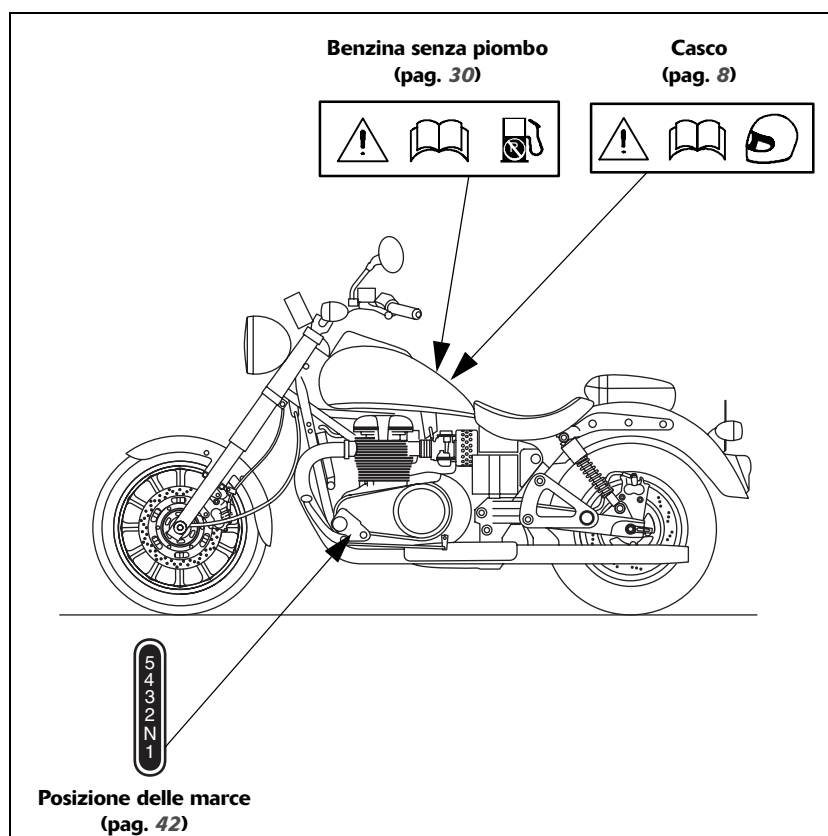
Ubicazione delle etichette di segnalazione di pericolo – America e Speedmaster

Le etichette riportate su questa pagina e sulla successiva rimandano alla lettura delle importanti informazioni sulla sicurezza contenute nel presente manuale. Prima della guida della motocicletta accertarsi che ogni pilota abbia compreso e osservi tutte le informazioni alle quali queste etichette fanno riferimento.



Etichette di segnalazione pericolo

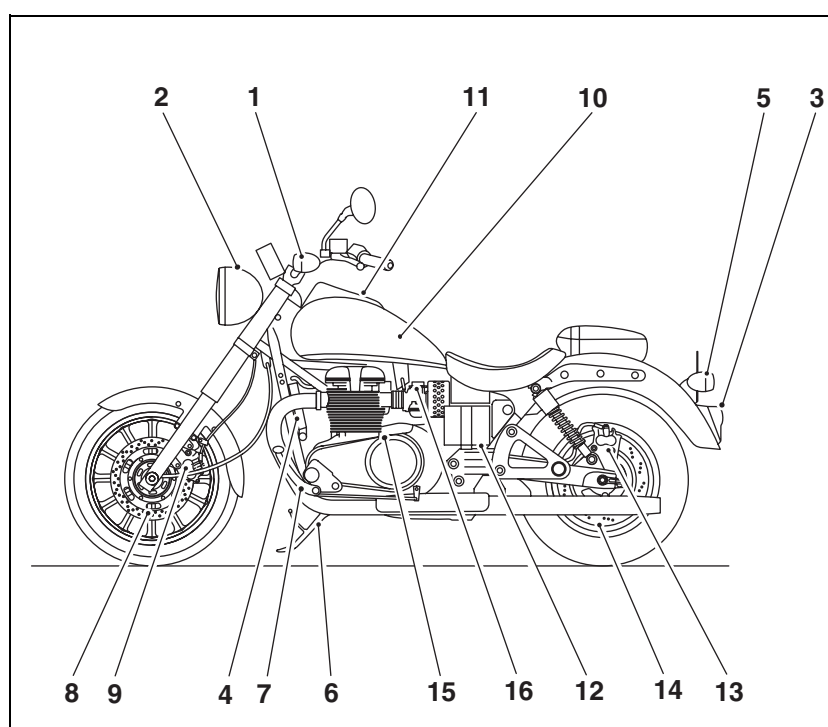
Ubicazione delle etichette di segnalazione di pericolo – America e Speedmaster (segue)



Identificazione dei particolari

IDENTIFICAZIONE DEI PARTICOLARI

Identificazione dei particolari - America e Speedmaster

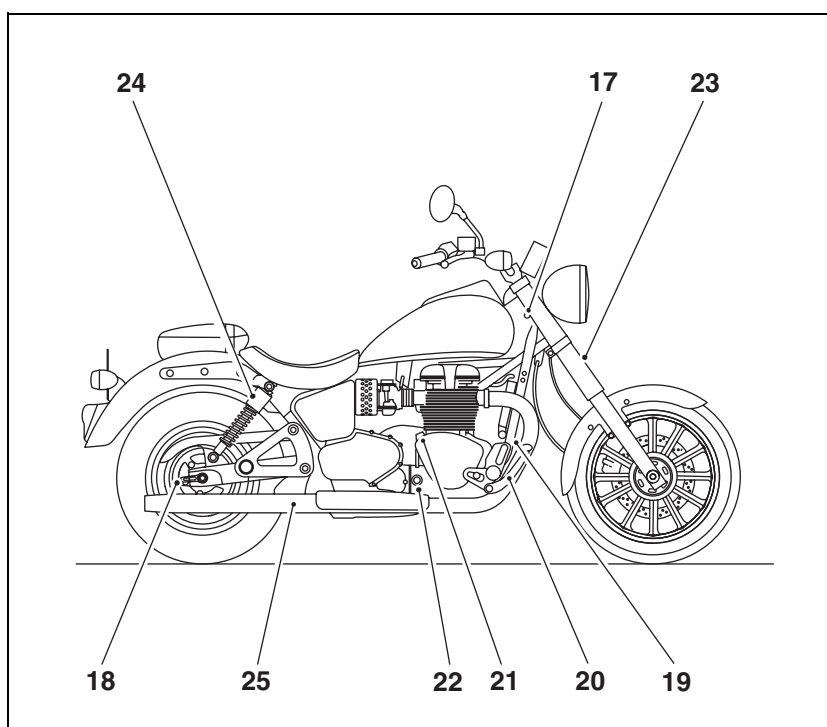


- 1. Indicatore di direzione anteriore
- 2. Proiettore
- 3. Fanalino
- 4. Radiatore olio
- 5. Indicatore di direzione posteriore
- 6. Cavalletto laterale
- 7. Pedale cambio marcia
- 8. Disco freno anteriore
- 9. Pinza freno anteriore

- 10. Serbatoio carburante
- 11. Tappo bocchettone rifornimento carburante
- 12. Batteria
- 13. Pinza freno posteriore
- 14. Disco freno posteriore
- 15. Cavo frizione
- 16. Comando starter

Identificazione dei particolari

Identificazione dei particolari - America e Speedmaster (segue)



17. Bloccasterzo

18. Catena di trasmissione

19. Serbatoio liquido freno posteriore

20. Pedale freno posteriore

21. Tappo rifornimento olio

22. Vetro spia livello olio

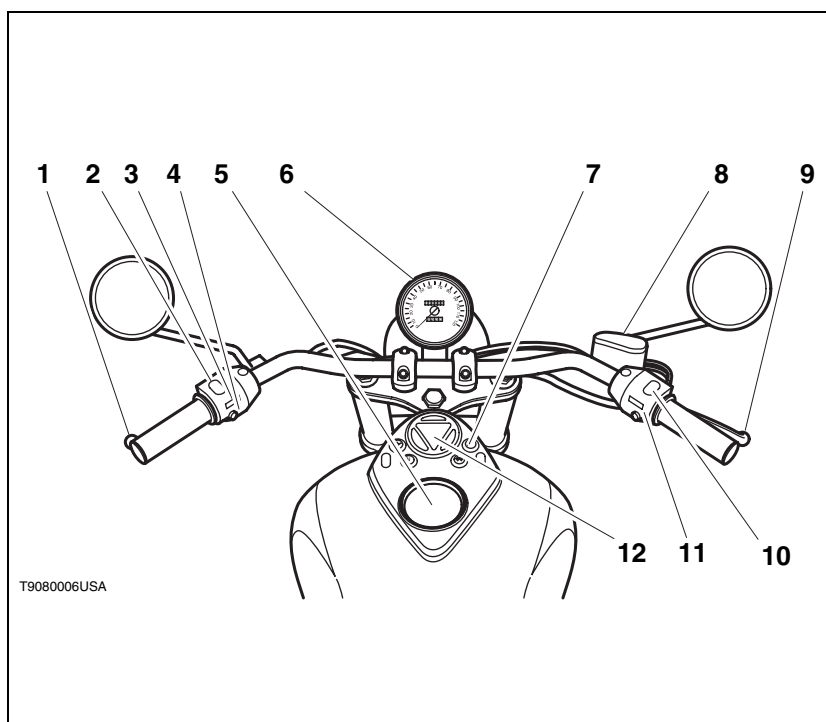
23. Forcella anteriore

24. Sospensione posteriore

25. Silenziatore

Identificazione dei particolari

Identificazione dei particolari - America e Speedmaster (segue)

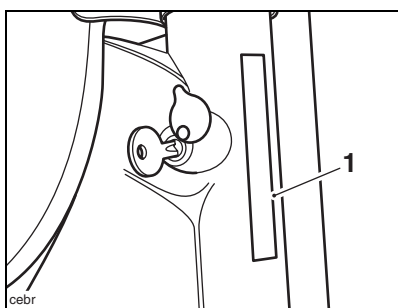


- | | |
|---|--------------------------------------|
| 1. Leva frizione | 6. Tachimetro |
| 2. Commutatore inserimento abbaglianti | 7. Spie |
| 3. Levetta indicatore di direzione | 8. Serbatoio liquido freno anteriore |
| 4. Pulsante avvisatore acustico | 9. Leva freno anteriore |
| 5. Bocchettone di rifornimento carburante | 10. Commutatore arresto motore |
| | 11. Pulsante di avviamento |
| | 12. Contagiri (solo Speedmaster) |

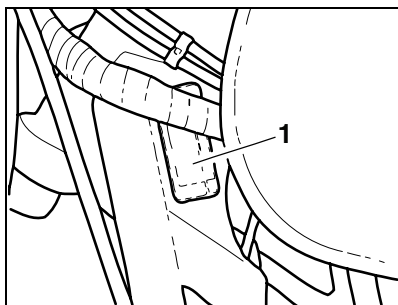
Numeri di matricola

NUMERI DI MATRICOLA

Numero di telaio (VIN)



1. Stampigliatura n. di telaio (VIN)

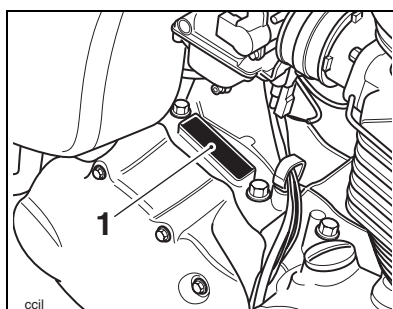


1. Ubicazione targhetta n. di telaio (VIN)

Il numero di telaio è stampigliato sulla testa sterzo.

Esso è anche visualizzato su una targhetta, rivettata sul telaio, immediatamente dietro alla testa sterzo sulla sinistra della motocicletta.

Numero di matricola del motore



1. Numero di matricola del motore

Il numero di matricola del motore è stampigliato sul basamento, appena sopra al coperchio della ruota dentata della catena di trasmissione.

Annotare il numero di telaio nella casella qui sotto.

Annotare il numero di matricola del motore nella casella qui sotto.

Numeri di matricola

Pagina lasciata di proposito in bianco

INFORMAZIONI GENERALI

Indice

Strumentazione	21
America e Speedmaster	21
Tachimetro	22
Contachilometri	22
Parzializzatore	22
Contagiri (solo Speedmaster)	22
Spie	23
Indicatori di direzione	23
Abbagliante	23
Folle	23
Spia avaria sistema di gestione motore	23
Basso livello carburante	23
Bassa pressione olio	23
Chiave di accensione	24
Commutatore di accensione	25
Ubicazione commutatore	25
Funzionamento dell'interruttore	25
Posizioni del commutatore di accensione	25
Chiave bloccasterzo	26
Bloccasterzo	26
Interruttori manubrio destro	27
Commutatore arresto motore	27
Pulsante di avviamento	28
Interruttori manubrio sinistro	28
Commutatore inserimento abbaglianti	28
Levetta indicatore di direzione	29
Pulsante avvisatore acustico	29
Regolatori leva freno e frizione	29
Carburante	30
Grado del carburante	30

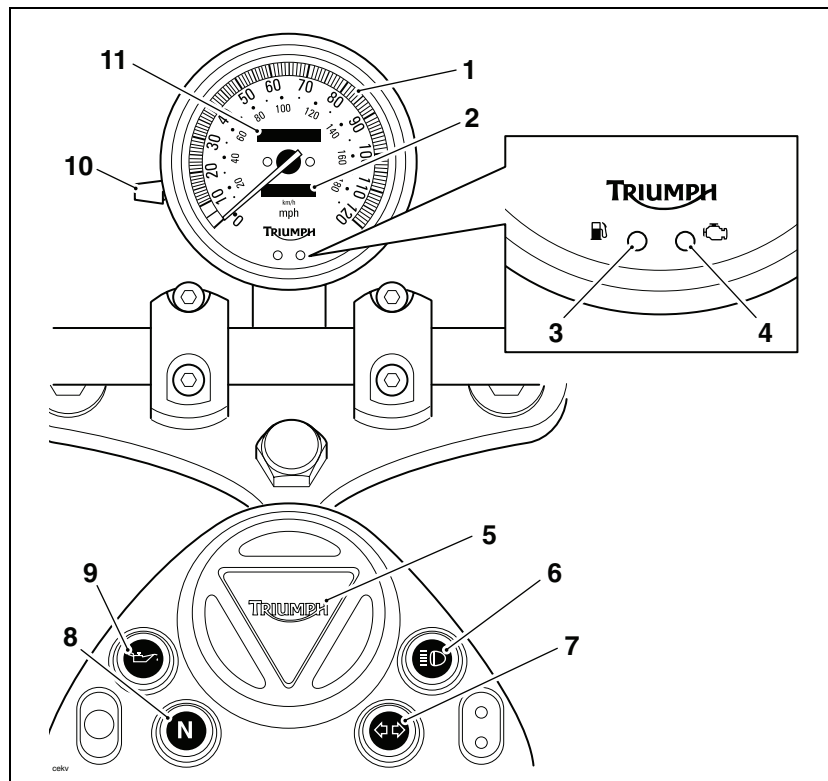
Informazioni generali

Rifornimento	31
Tappo del serbatoio carburante	31
Rifornimento del serbatoio	32
Coperchio laterale: Coperchio laterale destro	33
Sella	33
Cura della sella	33
Sella - Speedmaster	33
Sella - America	34
Cavalletto	34
Cavalletto laterale	34
Manuale d'uso	35
Vano manuale d'uso su America	35
Vano manuale d'uso Speedmaster	35
Rodaggio	36
Uso sicuro	37
Verifiche giornaliere di sicurezza	37

Informazioni generali

Strumentazione

America e Speedmaster



- | | |
|---|---|
| 1. Tachimetro | 6. Spia abbaglianti |
| 2. Parzializzatore | 7. Indicatore di direzione |
| 3. Spia basso livello carburante | 8. Spia folle |
| 4. Spia avaria centralina gestione motore (MIL) | 9. Spia bassa pressione olio |
| 5. Ubicazione contagiri (solo Speedmaster) | 10. Pomello di ripristino parzializzatore |
| | 11. Contachilometri |

Informazioni generali

Tachimetro

Indica la velocità di avanzamento della motocicletta.

Contachilometri

Nel quadrante del tachimetro vi è il contachilometri che indica la distanza complessiva percorsa dalla motocicletta.

Parzializzatore

Il parzializzatore indica la distanza percorsa dalla motocicletta a partire dall'ultimo azzeramento.

Avvertenza

Non cercare di azzerare il parzializzatore con la motocicletta in moto, dato che si potrebbe perdere il controllo del mezzo e causare un incidente.

Per azzerare il parzializzatore, ruotare il pomello di azzeramento in senso antiorario (visto dal lato sinistro della motocicletta) fino a quando tutte le cifre indicano zero.

Contagiri (solo Speedmaster)

Indica il regime motore in giri al minuto (giri/min). Sul lato destro del frontale del contagiri c'è il "settore rosso". Il regime motore (giri/min) visualizzato nel settore rosso è superiore al regime massimo consigliato e anche alla fascia che garantisce le prestazioni ottimali.

Attenzione

Non lasciare mai che il regime raggiunga il "settore rosso" dato che il motore potrebbe subire danni gravi.

Informazioni generali

Spie



Indicatori di direzione

Quando la levetta degli indicatori di direzione è regolata verso sinistra o destra e quindi rilasciata, l'indicatore corrispondente lampeggia.



Abbagliante

Se si accendono i proiettori e il commutatore inserimento abbagliante è regolato su "abbagliante", si illumina la rispettiva spia.



Folle

La spia di folle indica quando il cambio è in folle (nessuna marcia inserita). La spia si accende quando il cambio è in folle con il commutatore di accensione inserito.



Spia avaria sistema di gestione motore

La spia di avaria del sistema di gestione motore si accende all'inserimento dell'accensione (per indicarne il corretto funzionamento), ma dovrebbe essere spenta quando il motore è in moto.

Se la spia di avaria si accende quando il motore è in moto, significa che uno o più sistemi controllati dal sistema di gestione motore presenta un guasto. In tali circostanze, il sistema di gestione motore adotta la modalità di "funzionamento d'emergenza" in modo da permettere il completamento del viaggio, se il guasto non è tanto grave da pregiudicare il funzionamento del motore.



Avvertenza

In questi casi ridurre la velocità e non guidare più del necessario con la spia di avaria accesa. Il guasto potrebbe compromettere le prestazioni del motore, le emissioni dello scarico e il consumo di carburante. Delle prestazioni motore ridotte potrebbero portare a delle condizioni di guida pericolose con conseguente perdita di controllo e un incidente. Rivolgersi a un Concessionario Triumph autorizzato non appena possibile per far controllare e riparare il guasto.

Nota:

- **Se la spia di avaria lampeggia all'inserimento dell'accensione, rivolgersi non appena possibile a un Concessionario Triumph autorizzato per far riparare l'avaria, dato che in questi casi il motore non parte.**



Basso livello carburante

La spia di basso livello carburante si accende quando vi sono all'incirca 3,5 litri di carburante nel serbatoio.



Bassa pressione olio

La spia di bassa pressione olio si accende quando la pressione dell'olio è così bassa da essere pericolosa (oppure quando il commutatore di accensione è regolato su acceso con il motore spento). Quando il motore è acceso, la spia rimane spenta se vi è una pressione dell'olio sufficiente.

Informazioni generali

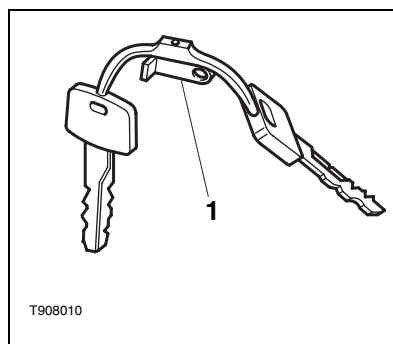
Quando si avvia la motocicletta, controllare che la spia si illumini quando il commutatore è regolato su acceso, ma che si spenga non appena il motore si accende.

Attenzione

Spegnere immediatamente il motore se la spia di bassa pressione dell'olio si accende. Non riavviare il motore fino a quando non è stato risolto il problema.

Il motore subisce danni gravi se viene fatto funzionare con la spia di bassa pressione dell'olio accesa.

Chiave di accensione



1. Targhetta con numero della chiave

La chiave di accensione attiva solo il commutatore di accensione. Per il bloccasterzo serve una chiave diversa.

Alla consegna della motocicletta vengono fornite due chiavi di accensione con una targhetta recante il rispettivo numero. Annotare tale numero e conservare la chiave di scorta e la targhetta con il numero in un luogo sicuro, lontano dalla motocicletta.

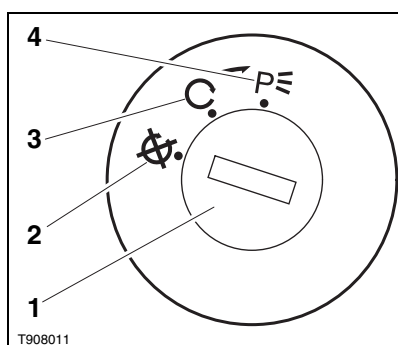
Il Concessionario Triumph autorizzato può fornire un duplicato in base alle informazioni del numero della chiave oppure può duplicare una nuova chiave usando l'originale.

Attenzione

Per motivi di sicurezza, non conservare la chiave di scorta con la motocicletta.

Informazioni generali

Commutatore di accensione



1. Commutatore di accensione
2. Disinserito
3. Inserito
4. Posizione di parcheggio

Ubicazione commutatore

L'interruttore è situato sul lato sinistro della motocicletta, sul retro della carenatura posteriore.

Funzionamento dell'interruttore

Si tratta di un commutatore a tre posizioni azionato dalla chiave. La chiave può essere tolta dal commutatore solo se si trova nella posizione disinserita, bloccasterzo o parcheggio.

Per portare il commutatore da disinserito a inserito, infilare la chiave e ruotarla in senso orario verso acceso.

Per portare il commutatore da inserito a parcheggio, premere ulteriormente il cilindro nella serratura e ruotarlo in senso orario sulla posizione di parcheggio. Usare la posizione di parcheggio solo quando si lascia la motocicletta temporaneamente se le luci di posizione devono rimanere accese.

Per riportare la chiave su disinserito, ruotarla in senso antiorario.

Posizioni del commutatore di accensione

	Motore spento. Tutti i circuiti elettrici spenti.
	Motore acceso. È possibile usare tutto l'equipaggiamento elettrico.
	Motore spento. Fanalino di coda, luci di posizione e targa accesi, tutti gli altri circuiti elettrici spenti.

Avvertenza

Per motivi di sicurezza e di antinfortunistica, ruotare sempre il commutatore di accensione sulla posizione disinserita o di parcheggio e sfilare la chiave quando si lascia incustodita la motocicletta.

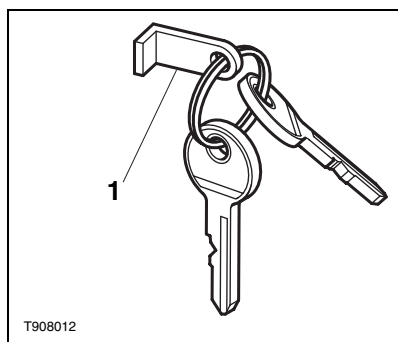
L'uso non autorizzato della motocicletta può infortunare il motociclista, gli altri automobilisti e i pedoni, nonché danneggiare la motocicletta stessa.

Nota:

- **Non lasciare il commutatore nella posizione di parcheggio per lunghi periodi onde evitare di scaricare la batteria.**

Informazioni generali

Chiave bloccasterzo



1. Targhetta chiave bloccasterzo

La chiave del bloccasterzo serve per il solo bloccasterzo. Per il commutatore di accensione serve una chiave diversa.

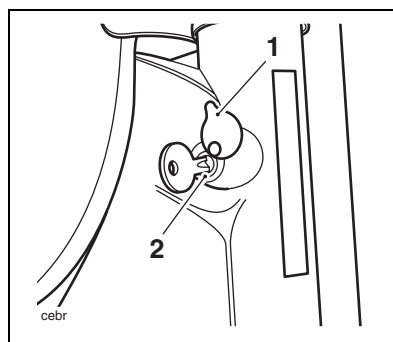
Alla consegna della motocicletta vengono fornite due chiavi del bloccasterzo con una targhetta recante il rispettivo numero. Annotare tale numero e conservare la chiave di scorta e la targhetta con il numero in un luogo sicuro, lontano dalla motocicletta.

Il Concessionario Triumph autorizzato può fornire un duplicato in base alle informazioni del numero della chiave oppure può duplicare una nuova chiave usando l'originale.

Attenzione

Per motivi di sicurezza, non conservare la chiave di scorta con la motocicletta.

Bloccasterzo



1. Coperchietto bloccasterzo

2. Bloccasterzo

Si tratta di un commutatore a due posizioni azionato dalla chiave. La chiave può essere sfilata quando il bloccasterzo è innestato o disinnestato.

Per innestare il bloccasterzo, infilare la chiave e premere completamente la serratura mentre si ruota la chiave in senso antiorario. Al tempo stesso, girare completamente il manubrio fino a quando il bloccasterzo si innesta (a quel punto, il bloccasterzo ruota e rientra).

Per disinnestare il bloccasterzo, infilare la chiave, girare il manubrio leggermente per eliminare il peso dal bloccasterzo e ruotare ancora la chiave in senso antiorario fino a quando il bloccasterzo si apre. Sfilare la chiave.

Informazioni generali

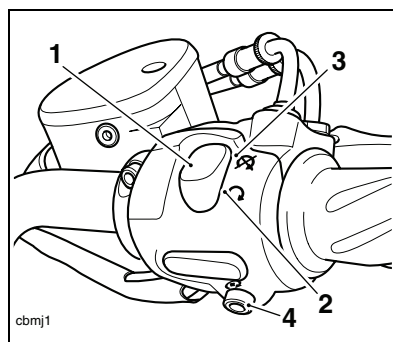


Avvertenza

Disinnestare sempre il bloccasterzo prima di guidare, dato che se è innestato, non sarà possibile girare il manubrio o manovrare la motocicletta.

Se si guida la motocicletta con lo sterzo bloccato, si avrà la perdita di controllo e un incidente.

Interruttori manubrio destro



1. **Commutatore arresto motore**
2. **Posizione di marcia**
3. **Posizione di arresto**
4. **Pulsante di avviamento**



Commutatore arresto motore

Affinché la motocicletta possa funzionare, è necessario che il commutatore di accensione sia inserito e che il commutatore di arresto motore sia regolato sulla posizione di marcia.

Il commutatore di arresto motore serve solo in caso di emergenza. Se si dovesse verificare una situazione di emergenza che richiede lo spegnimento del motore, spostare il commutatore di arresto sulla posizione di arresto.

Nota:

- **Anche se il commutatore di arresto spegne il motore, non disattiva tutti i circuiti elettrici. Usare normalmente solo il commutatore di accensione per spegnere il motore.**

Informazioni generali

Attenzione

Non lasciare il commutatore di accensione regolato su acceso se il motore è spento dato che, facendolo, i componenti elettrici e la batteria potrebbero subire danni.



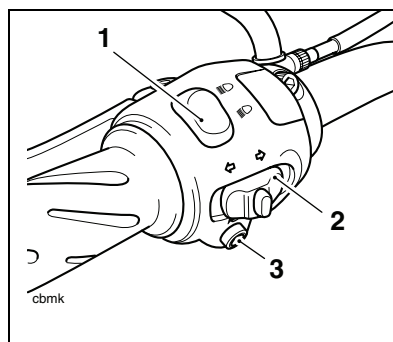
Pulsante di avviamento

Il pulsante di avviamento attiva il motorino di avviamento. Per azionare il motorino di avviamento, premere la leva della frizione verso il manubrio.

Nota:

- Anche se la leva della frizione è premuta verso il manubrio, il motorino di avviamento non funziona se il cavalletto laterale è abbassato ed è innestata una marcia.
- Sui modelli Triumph non vi sono più i commutatori luci. Il proiettore e i fanalini di coda si accendono infatti automaticamente quando il commutatore di accensione è regolato su acceso.

Interruttori manubrio sinistro



1. Commutatore inserimento abbaglianti

2. Levetta indicatore di direzione

3. Pulsante avvisatore acustico



Commutatore inserimento abbaglianti

Permette di selezionare gli abbaglianti o gli anabbaglianti. Spingere in avanti il commutatore per inserire gli abbaglianti. Spingerlo indietro per inserire gli anabbaglianti. La spia degli abbaglianti si accende quando questi ultimi sono inseriti.

Informazioni generali



Levetta indicatore di direzione

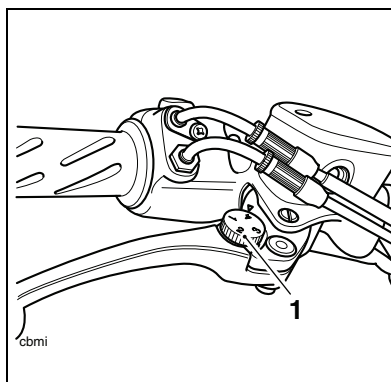
Quando il commutatore degli indicatori di direzione è spinto verso sinistra o destra e quindi viene rilasciato, l'indicatore corrispondente lampeggia. Per spegnere gli indicatori di direzione, premere e rilasciare il pulsante al centro del commutatore.



Pulsante avvisatore acustico

Se questo pulsante è premuto quando il commutatore di accensione è inserito, l'avvisatore acustico suona.

Regolatori leva freno e frizione



1. Rotella regolazione leva

Le leve del freno anteriore e della frizione sono dotate di regolatore su entrambi i modelli, che permette di regolare su quattro posizioni la distanza tra la leva e il manubrio, in modo da adattarsi all'apertura della mano del motociclista.

Per regolare la leva, premerla in avanti e ruotare la rotella di regolazione per allineare una delle posizioni numerate rispetto al triangolo presente sul perno della leva (allineato sulla posizione 4 nella figura qui sopra).

La distanza tra la manopola e la leva a riposo è minore quando la rotella è tarata sul numero quattro e superiore quando è tarata sul numero uno.

Informazioni generali



Avvertenza

Non cercare di regolare le leve con la motocicletta in moto, dato che si potrebbe perdere il controllo del mezzo e causare un incidente.

Dopo la regolazione delle leve, guidare la motocicletta in una zona priva di traffico per familiarizzarsi con le nuove tarature. Non prestare a terzi la motocicletta dato che potrebbero modificare le tarature della leva rispetto a quelle a cui si è abituati, con la possibilità di causare la perdita di controllo del mezzo e un incidente.

Carburante



Grado del carburante

Il motore Triumph prevede l'uso di benzina senza piombo che garantisce le prestazioni ottimali della motocicletta, qualora venga utilizzato il grado corretto di carburante. Usare sempre carburante senza piombo con un numero di ottano minimo di 91 RON.



Attenzione

In molti paesi, gli impianti di scarico di questi modelli sono dotati di catalizzatori per ridurre le emissioni dello scarico. I catalizzatori possono subire danni fatali se la motocicletta rimane a secco oppure se viene guidata con una riserva molto bassa. Accertarsi sempre di avere abbastanza carburante per il viaggio da intraprendere.



Attenzione

L'uso di benzina con piombo è illegale in alcuni paesi, stati o territori. Il catalizzatore subisce danni se viene usata benzina con piombo.

Informazioni generali

Rifornimento

Avvertenza

Per ridurre i pericoli posti dal maneggio del carburante, osservare sempre le seguenti istruzioni di sicurezza:

La benzina è altamente infiammabile e, in alcune condizioni particolari, è deflagrante. Durante il rifornimento, disinserire il commutatore di accensione.

Non fumare.

Non usare un telefono cellulare.

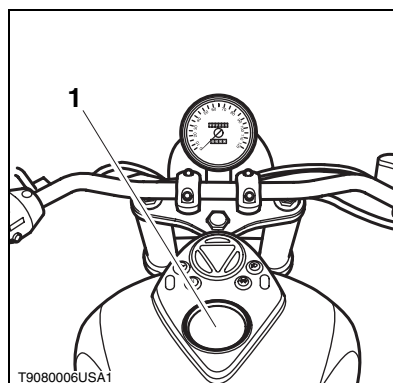
Verificare che l'area di rifornimento sia debitamente ventilata e priva di fonti di fiamme o scintille, comprese le apparecchiature dotate di accenditoio.

Non rifornire mai il serbatoio in modo tale che il livello del carburante arrivi oltre alla base del bocchettone di rifornimento. Il calore generato dalla luce del sole o da altre fonti può causare l'espansione e la fuoriuscita del carburante con conseguente pericolo di incendio.

A rifornimento ultimato, verificare che il tappo del bocchettone sia ben avvitato.

Dato che la benzina è altamente infiammabile, qualsiasi perdita o versamento di benzina o la mancata osservanza dei consigli di sicurezza riportati in precedenza può portare a pericoli d'incendio che potrebbero causare danni alle cose o infortuni, anche fatali, alle persone.

Tappo del serbatoio carburante



1. Tappo del serbatoio carburante

Per aprire il tappo del serbatoio, ruotarlo in senso antiorario e staccarlo dal bocchettone di rifornimento del serbatoio. Per chiuderlo, allinearlo al bocchettone di rifornimento del serbatoio e ruotarlo in senso orario fino a quando si serra sul bocchettone. Quando è completamente chiuso, un dente di arresto ne evita il serraggio eccessivo lasciando che la parte esterna del tappo ruoti indipendentemente da quella interna.

Informazioni generali

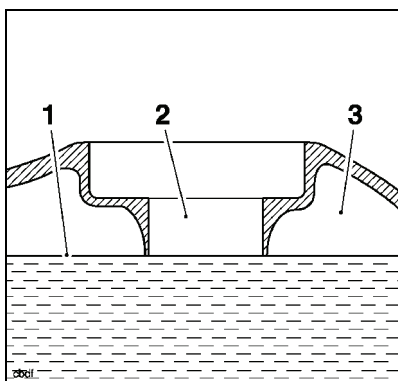
Rifornimento del serbatoio

Evitare il rifornimento del serbatoio in presenza di pioggia o di polvere, onde evitare di contaminare il carburante.

⚠ Attenzione

Il carburante contaminato può danneggiare gli organi dell'impianto di alimentazione.

Riempire il serbatoio lentamente per evitare versamenti. Non rifornire il serbatoio oltre la base del bocchettone di rifornimento, in modo da lasciare abbastanza spazio per l'espansione del carburante dovuta all'assorbimento di calore proveniente dal motore o dai raggi del sole.



- 1. Livello carburante
- 2. Bocchettone di rifornimento
- 3. Spazio libero

A rifornimento ultimato, verificare che il tappo del bocchettone sia ben avvitato e chiuso a chiave.

⚠ Avvertenza

Il rifornimento eccessivo del serbatoio può causare versamenti di carburante.

In caso di versamento, pulire immediatamente con la massima attenzione la benzina e smaltire in modo sicuro lo straccio usato per la pulizia.

Prestare attenzione a non versare benzina (carburante) sul motore, sui tubi di scarico, sui pneumatici o su altre parti della motocicletta.

Dato che la benzina è altamente infiammabile, qualsiasi perdita o versamento di benzina o la mancata osservanza dei consigli di sicurezza riportati in precedenza può portare a pericoli d'incendio che potrebbero causare danni alle cose o infortuni, anche fatali, alle persone.

La benzina (carburante) versata nelle vicinanze o sopra a uno dei pneumatici ne riduce la capacità di far presa sul fondo stradale. La guida del veicolo diventerà così pericolosa causando la perdita di controllo della motocicletta e un eventuale incidente.

Informazioni generali

Coperchio laterale: Coperchio laterale destro

In circostanze normali, non è necessario staccare la carenatura destra dei modelli America e Speedmaster, ad eccezione di quando è necessario effettuare i principali tagliandi o riparazioni di vasta entità, che devono comunque essere effettuate da un concessionario autorizzato Triumph.

Sella

Cura della sella

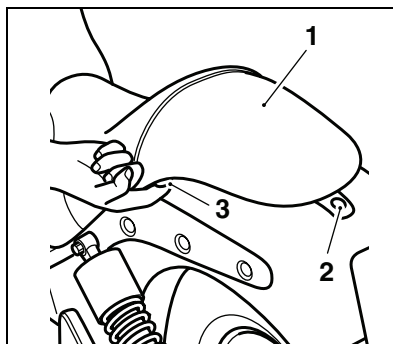
Per evitare di danneggiare il rivestimento della sella, prestare attenzione a non lasciar cadere la sella e a non appoggiarla su delle superfici che potrebbero rovinarla.

Attenzione

Prestare attenzione a non far cadere la sella per evitare di rovinarla unitamente al rivestimento. Non appoggiare la sella contro la motocicletta o altre superfici che potrebbero rovinare la sella o il rivestimento. Appoggiare invece la sella, con il rivestimento verso l'alto, su di una superficie piana e pulita, coperta da un panno morbido.

Non appoggiare sulla sella articoli che potrebbero rovinare o macchiare il rivestimento.

Sella - Speedmaster



- 1. Sella
- 2. Fermo
- 3. Dispositivo di sgancio serratura

Informazioni generali

La sella può essere smontata per poter raggiungere il manuale d'uso. All'interno del coperchio del portafusibili vi è una chiave a barra esagonale che serve a svitare le viti della sella.

Per staccare il coperchio del portafusibili e trovare la chiave a barra esagonale, tirare con attenzione il bordo inferiore del coperchio per sganciarlo dal gommino di centraggio. Dopo averlo liberato dal gommino, continuare a sollevare il bordo inferiore fino a quando quello superiore può essere staccato dalla fessura di centraggio.

Svitare la vite dal retro della sella.

Tirare indietro il dispositivo di sgancio della serratura per staccare il centro della sella e quindi sollevare la sella dal retro e staccarne il bordo anteriore dal serbatoio del carburante.

Per il rimontaggio, posizionare la sella sul telaio accertandosi che la linguetta di centraggio sia correttamente posizionata sotto il ponte del serbatoio del carburante. Premere con fermezza per innestare il centro della sella nella rispettiva serratura.

E per finire, serrare le viti di ritenuta della sella, riporre la chiave a barra esagonale nello spazio fornito e rimontare il coperchio del portafusibili.

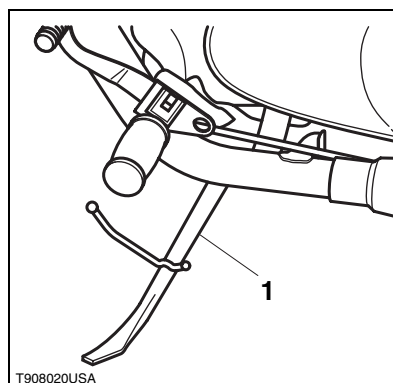
Sella - America

Nota:

- **Nelle normali circostanze, sui modelli America non è necessario smontare la sella per raggiungere componenti la cui manutenzione può essere eseguita dal conducente.**

Cavalletto

Cavalletto laterale



1. Cavalletto laterale

La motocicletta è dotata di cavalletto laterale sul quale può essere parcheggiata. Dopo aver usato il cavalletto prima della guida, controllare sempre di averlo risollevato dopo essersi messi a cavalcioni della motocicletta.

Per le istruzioni su come parcheggiare in tutta sicurezza, consultare il capitolo "Come guidare la motocicletta".

Avvertenza

La motocicletta è dotata di sistema di interblocco per impedire di essere guidata con il cavalletto laterale abbassato.

Non tentare mai di guidare con il cavalletto laterale abbassato e non interdire il meccanismo di interblocco dato che si potrebbero verificare delle condizioni di guida pericolose con conseguente perdita di controllo della motocicletta e un eventuale incidente.

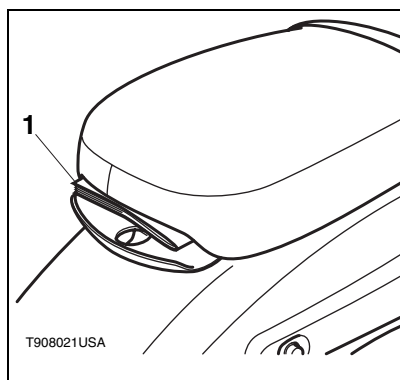
Informazioni generali

Nota:

- Quando si usa il cavalletto laterale, girare sempre il manubrio completamente verso sinistra e lasciare la motocicletta con la prima innestata.

Manuale d'uso

Vano manuale d'uso su America



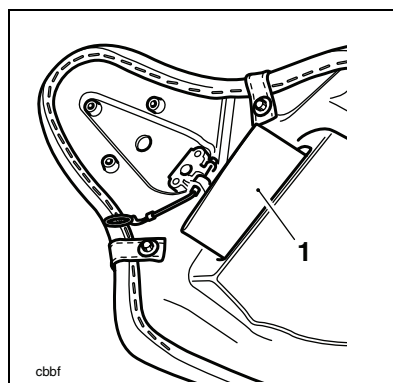
1. Vano manuale d'uso - America

Il manuale d'uso della motocicletta è conservato in una tasca sotto la sella del passeggero.

Per raggiungerlo, tirare indietro il coperchio della tasca (incernierato sul bordo inferiore) infilando un dito nell'apposito foro. Dopo aver aperto il coperchio, sfilare all'indietro il manuale d'uso per estrarlo dallo spazio sotto la sella.

Per riporre il manuale d'uso, rimetterlo nella tasca e chiudere il coperchio, accertandosi che sia completamente chiuso.

Vano manuale d'uso Speedmaster



1. Vano manuale d'uso - Speedmaster

Il manuale d'uso della motocicletta è conservato in una tasca sotto la sella.

Per raggiungerlo, smontare e capovolgere la sella. Il manuale può essere sfilato all'indietro per estrarlo dallo spazio sotto la sella.

Per riporlo, rimetterlo nello spazio sotto la sella e quindi rimontare la sella come descritto al paragrafo "Rimontaggio della sella" (vedi pag. 33).

Informazioni generali

Rodaggio

Le prime ore di guida di una nuova motocicletta sono considerate il periodo di rodaggio.

In modo particolare, l'attrito interno del motore è maggiore quando i componenti sono nuovi. Successivamente, tale attrito interno diminuirà notevolmente a seguito del funzionamento continuato del motore, quando i nuovi componenti si sono assestati.

Un periodo di rodaggio effettuato con attenzione permetterà di contenere le emissioni dello scarico, di ottimizzare le prestazioni, l'economia dei consumi e la durata utile del motore e degli altri componenti della motocicletta.

Durante i primi 800 chilometri:

- Non aprire al massimo la manopola dell'acceleratore.
- Evitare sempre i regimi elevati.
- Evitare la guida a regime costante, sia lento sia veloce, per un lungo periodo di tempo.
- Evitare fermate brusche e avviamenti aggressivi oltre ad accelerazioni rapide, a meno che non si tratti di un'emergenza.
- Non guidare a regimi superiori a $\frac{3}{4}$ del regime massimo.

Da 800 a 1.500 km:

- Il regime motore può essere aumentato poco a poco fino al limite massimo, per periodi brevi.

Sia durante il rodaggio sia dopo averlo completato:

- Non accelerare eccessivamente il motore quando è freddo.
- Non lasciare che il motore si "affatichi". Scalare sempre una marcia prima che il motore si "solleciti" eccessivamente.
- Non guidare a regimi inutilmente elevati. Il passaggio a una marcia superiore permette di ridurre i consumi, la rumorosità e anche di tutelare l'ambiente.

Informazioni generali

Uso sicuro

Verifiche giornaliere di sicurezza



Verificare ogni giorno i seguenti organi prima di guidare la motocicletta. Il tempo necessario è minimo e le verifiche giornaliere garantiscono il funzionamento sicuro e affidabile della motocicletta.

Qualora si riscontri qualche irregolarità durante queste verifiche, si rimanda alla lettura della sezione del presente manuale che si occupa degli interventi di manutenzione e di registrazione oppure si consiglia di rivolgersi al Concessionario Triumph autorizzato per ripristinare la sicurezza intrinseca della motocicletta.

 Avvertenza
La mancata esecuzione giornaliera di queste verifiche prima di usare la motocicletta, oppure il suo utilizzo con eventuali guasti rilevati come da elenco qui sotto, può danneggiare gravemente il mezzo oppure provocare un incidente e conseguenti infortuni anche mortali.

Verifiche da eseguire:

Carburante: Verificare che vi sia carburante a sufficienza nel serbatoio e che non vi siano perdite (pag. 32).

Olio motore: Livello corretto sul vetro spia. Rabboccare eventualmente con olio di grado corretto (pag. 59).

Pneumatici/ruote: Verificare che la pressione di gonfiaggio sia corretta (a freddo). Verificare lo spessore/usura del battistrada (spessore minimo del battistrada 2,0 mm) e che non vi siano danni, forature, ecc. ai pneumatici/ruote (pag. 103).

Catena di trasmissione: Controllare che la catena di trasmissione sia correttamente regolata e lubrificata (pag. 67).

Dadi, bulloni, fermi: Verificare a vista che gli organi di sterzo e sospensioni, gli assali e tutti i comandi siano correttamente fissati o serrati. Verificare che non vi siano dispositivi di fissaggio allentati o danneggiati.

Sterzo: Verificare che si sposti in modo uniforme, ma non a vuoto, da un fondo sterzo all'altro. Verificare che i cavi di comando non siano inceppati (pag. 76).

Freni: Azionare la leva e il pedale del freno per controllare che presentino la giusta resistenza. Eseguire delle indagini se la corsa di leva/pedale è eccessiva prima di incontrare una certa resistenza oppure se la leva/pedale sono elastici durante il funzionamento (pag. 71).

Informazioni generali

Pastiglie freno: Su tutte le pastiglie vi deve essere ancora almeno 1,5 mm di guarnizione (pag. 71).

Livello liquido freni: Verificare che non vi siano perdite di liquido freni. Il livello del liquido freni deve trovarsi tra gli indici di MAX e MIN su entrambi i serbatoi (pag. 73).

Forcelle anteriori: Verificare che funzionino senza incepparsi. Verificare che non vi siano perdite di olio (pag. 77).

Manopola acceleratore: Verificare che presenti un gioco di 2 - 3 mm e che la manopola ritorni alla posizione del minimo senza incepparsi (pag. 63).

Frizione: Verificare che la frizione funzioni in modo regolare e che il cavo presenti la corretta corsa a vuoto (pag. 66).

Equipaggiamento elettrico: Verificare che tutte le luci e l'avvisatore acustico funzionino in modo corretto (pag. 29).

Arresto del motore: Verificare che il commutatore di arresto spenga il motore (pag. 27/40).

Cavalletto: Verificare che ritornino nella posizione sollevata mediante la funzione della molla. Verificare che le molle di richiamo non siano deboli o danneggiate (pag. 34).

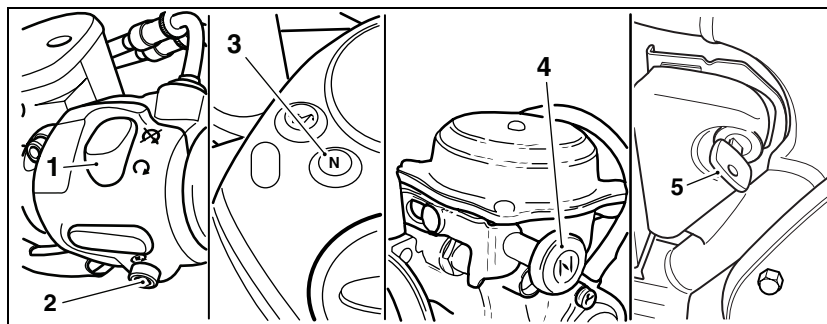
Come guidare la motocicletta

COME GUIDARE LA MOTOCICLETTA

Indice

Arresto del motore	40
Avviamento del motore	41
Partenza/cambio delle marce	42
Frenata	43
Parcheggio	45
Considerazioni per la guida ad alta velocità	47
Generalità	47
Sterzo	47
Borse e valigie	47
Freni	48
Pneumatici	48
Carburante	48
Olio motore	48
Equipaggiamento elettrico	48
Varie	48

Come guidare la motocicletta



- 1. **Commutatore arresto motore**
- 2. **Pulsante di avviamento**
- 3. **Spia folle**
- 4. **Starter**
- 5. **Commutatore di accensione**

Attenzione

Il normale arresto del motore si effettua disinserendo il commutatore di accensione. Il commutatore di arresto motore serve solo in caso di emergenza. Non lasciare inserita l'accensione a motore fermo onde evitare avarie all'impianto elettrico.

Arresto del motore

- Chiudere completamente la manopola dell'acceleratore.
- Mettere il cambio in folle.
- Disinserire l'accensione.
- Innestare la prima.
- Parcheggiare la motocicletta in piano su una superficie solida e abbassare il cavalletto laterale.
- Sfilare la chiave dal commutatore di avviamento.
- Innestare il bloccasterzo (vedi pag. 26).

Come guidare la motocicletta

Avviamento del motore

- Disinnestare il bloccasterzo.
- Verificare che il commutatore di arresto motore sia nella posizione di marcia.
- Infilare la chiave di accensione e portare il commutatore di accensione su acceso.
- Verificare che il cambio sia in folle.
- Tirare la leva della frizione completamente verso il manubrio.
- Se il motore è freddo, aprire lo starter, tenendo presente quanto segue: Con una temperatura ambiente superiore a 25 °C, tirare fuori lo starter nella prima posizione. Con una temperatura ambiente inferiore a 25 °C, tirare completamente fuori lo starter.
- Se il motore è parzialmente caldo, tirare fuori lo starter nella prima posizione.
- Lasciando la farfalla completamente chiusa, premere il pulsante dello starter fino a quando il motore parte.
- Rilasciare lentamente la leva della frizione.
- Durante il riscaldamento, premere un poco alla volta lo starter, secondo necessità, per evitare che il motore si imballi o si spenga.
- Quando il motore si è riscaldato abbastanza da poter funzionare senza lo starter, premere a fondo il pomello per disattivare lo starter.
- Se il motore è caldo, verificare che lo starter sia completamente premuto.

Avvertenza

Non avviare mai il motore e non farlo girare in un locale chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare rapidamente la perdita dei sensi e la morte entro un breve periodo di tempo.

Usare sempre la motocicletta all'aperto o in un locale adeguatamente ventilato.

Attenzione

Questa motocicletta Triumph è raffreddata ad aria e, di conseguenza, richiede che vi sia un passaggio di aria sopra ai cilindri e alla testata per mantenere la corretta temperatura del motore. Se per lunghi periodi il motore gira al minimo oppure viene fatto funzionare a velocità molto basse, come ad esempio in caso di traffico intenso o che avanza lentamente, il motore potrebbe surriscaldarsi e subire danni gravi.

Attenzione

Non far funzionare continuamente il motorino di avviamento per più di 5 secondi per evitare di farlo surriscaldare e di scaricare la batteria. Attendere 15 secondi tra un tentativo di avviamento e il successivo in modo che il motorino possa raffreddarsi e la carica della batteria possa ripristinarsi.

Come guidare la motocicletta

Attenzione

La spia della bassa pressione dell'olio dovrebbe spegnersi non appena il motore si avvia.

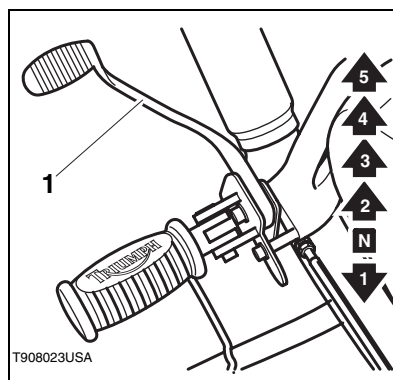
Se la spia di bassa pressione dell'olio rimane accesa dopo l'avviamento, spegnere immediatamente il motore e indagare la causa.

Il funzionamento con la spia di bassa pressione accesa, causa danni gravi al motore.

Nota:

- **La motocicletta è dotata di interruttori di interdizione dell'avviamento, che impediscono al motorino di avviamento di funzionare quando il cambio non è in folle con il cavalletto laterale abbassato.**
- **Se il cavalletto laterale è abbassato quando il motore è acceso e il cambio non è in folle, il motore si spegne indipendentemente dalla posizione della frizione.**

Partenza/cambio delle marce



1. Pedale cambio marcia

- Innestare la frizione e la prima. Aprire leggermente la manopola dell'acceleratore e rilasciare lentamente la leva della frizione. Non appena la frizione comincia ad innestarsi, aprire un po' di più la manopola dell'acceleratore in modo da raggiungere un regime che impedisca lo spegnimento del motore.
- Chiudere la manopola dell'acceleratore azionando al tempo stesso la leva della frizione. Innestare una marcia più alta o più bassa. Aprire parzialmente la manopola dell'acceleratore rilasciando al tempo stesso la leva della frizione. Usare sempre la frizione durante il cambio di marcia.

Come guidare la motocicletta

Avvertenza

Evitare di accelerare troppo o troppo rapidamente alle marce inferiori dato che ciò potrebbe portare al sollevamento da terra della ruota anteriore (impennata sulla ruota posteriore) oppure alla perdita di trazione del pneumatico posteriore (slittamento della ruota).

Accelerare sempre con attenzione, in modo particolare se non si conosce bene la motocicletta dato che un'impennata sulla ruota posteriore o la perdita di trazione può causare la perdita di controllo della motocicletta e un incidente.

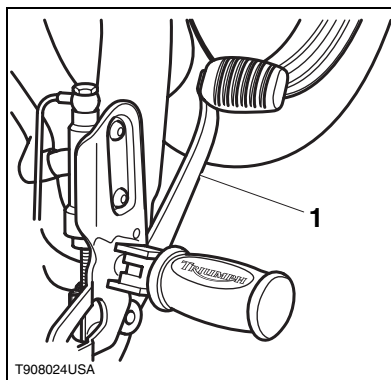
Nota:

- **Il meccanismo del cambio è di tipo "positivo". Ciò significa che, ogni volta che si abbassa il pedale del cambio, è possibile innestare solo una marcia dopo l'altra, in ordine crescente o decrescente.**

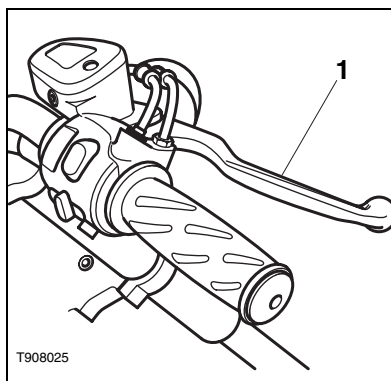
Avvertenza

Non scalare una marcia a velocità tali da provocare un regime motore (giri/min) eccessivo, dato che è possibile che la ruota posteriore si blocchi causando la perdita di controllo e un incidente, oltre ad eventuali danni al motore. Lo scalo di marcia deve essere effettuato solo a regimi motore bassi corrispondenti alla marcia innestata.

Frenata



1. Pedale freno posteriore



1. Leva freno anteriore

Come guidare la motocicletta



Avvertenza

DURANTE LA FRENATA, OSSERVARE QUANTO SEGUE:

Chiudere completamente la manopola dell'acceleratore, lasciando la frizione innestata per consentire al motore di ridurre la velocità della motocicletta.

Scalare una marcia alla volta in modo che il cambio sia in prima quando la motocicletta si arresta.

Per arrestare la motocicletta, premere entrambi i pedali dei freni contemporaneamente. Normalmente il freno anteriore dovrebbe essere premuto un po' di più di quello posteriore.

Scalare una marcia o disinnestare completamente la frizione quanto basta ad evitare lo spegnimento del motore.

Non bloccare i freni, onde evitare la perdita di controllo e un eventuale incidente.



Avvertenza

Per le frenate di emergenza, non preoccuparsi di scalare le marce, premere invece con la massima forza i freni anteriori e posteriori evitando slittamenti. Si consiglia ai piloti di esercitarsi ad usare i freni in aree prive di traffico.

Triumph consiglia vivamente a tutti i motociclisti di partecipare ad un corso di addestramento alla guida che preveda anche l'addestramento all'uso sicuro dei freni. L'erroneo azionamento dei freni comporta la perdita di controllo della motocicletta e un eventuale incidente.



Avvertenza

Ai fini della sicurezza, prestare sempre la massima attenzione durante la frenata, l'accelerazione o in curva, dato che delle manovre avventate possono causare la perdita di controllo e un eventuale incidente. L'uso indipendente del freno anteriore o posteriore riduce le prestazioni dell'impianto frenante. Le frenate brusche possono provocare il bloccaggio di una delle ruote, la perdita di controllo della motocicletta e un eventuale incidente.

Qualora possibile, ridurre la velocità prima di effettuare una curva dato che la chiusura della manopola dell'acceleratore o la frenata a metà curva possono provocare lo slittamento delle ruote con conseguente perdita di controllo e un incidente.

Durante la guida sotto la pioggia o con un manto stradale bagnato o sconnesso, la capacità di manovra e di arresto risulta ridotta. In tali condizioni di guida, tutte queste azioni devono essere svolte il più regolarmente possibile. L'accelerazione, la frenata o le curve eseguite in modo improvviso possono causare la perdita di controllo e un incidente.

Come guidare la motocicletta



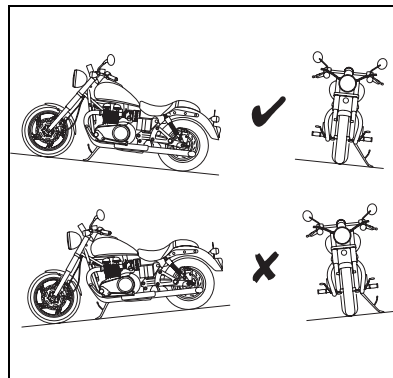
Avvertenza

Quando si percorre un lungo pendio ripido, usare l'effetto frenante del motore scalando le marce e azionare i freni intermittentemente. I freni si surriscaldano se sono usati continuamente e perdono la loro efficacia.

La guida della motocicletta con il piede o la mano sul pedale o sulla leva del freno può provocare l'accensione della luce di arresto e dare delle false indicazioni agli altri conducenti, oltre a causare il surriscaldamento dei freni, riducendone l'efficienza.

Non guidare la motocicletta a motore spento e non trainarla. Il cambio è lubrificato a pressione solo quando il motore è acceso. La lubrificazione insufficiente può provocare danni o il grippaggio del cambio, con conseguente perdita repentina del controllo del motociclo ed eventuale incidente.

Parcheggio



Mettere il cambio in folle e disinserire il commutatore di accensione.

Attivare il bloccasterzo per evitare il furto.

Parcheggiare sempre la motocicletta su un terreno stabile e in piano, onde evitarne la caduta.

Per il parcheggio su pendii, parcheggiare sempre la motocicletta rivolta verso la salita, onde evitare che si sposti dal cavalletto.

Su un pendio trasversale, parcheggiare sempre in modo tale che il pendio spinga naturalmente la motocicletta verso il cavalletto.

Non parcheggiare mai la motocicletta su un pendio trasversale superiore a 6° o rivolta verso la discesa.

Come guidare la motocicletta

Nota:

- **Quando si parcheggia di sera, o in una zona dove è d'obbligo l'uso delle luci di stazionamento, lasciare accesi i fanalini di coda, la luce targa e le luci di posizione ruotando il commutatore di accensione su parcheggio.**
- **Non lasciare il commutatore nella posizione di parcheggio per lunghi periodi onde evitare di scaricare la batteria.**



Avvertenza

Non parcheggiare la motocicletta su terreno cedevole o su forti pendii. Se viene parcheggiata su terreni cedevoli o su forti pendii, la motocicletta potrebbe cadere e causare danni alle cose e lesioni alle persone.



Avvertenza

La benzina è altamente infiammabile e, in situazioni particolari, può esplodere. In caso di parcheggio in un box o in un autosilo, verificare che siano debitamente ventilati e che la motocicletta non si trovi vicino a fonti di fiamme o scintille, comprese le apparecchiature dotate di accenditoio.

Se il suddetto consiglio non viene rispettato, si potrebbe causare un incendio con conseguenti danni alle cose o lesioni personali.



Avvertenza

Il motore e l'impianto di scarico saranno caldi dopo la guida della motocicletta. NON parcheggiare la motocicletta in luoghi dove pedoni e bambini potrebbero toccarla.

Se si toccano parti del motore o dell'impianto di scarico quando sono calde, si potrebbero causare ustioni all'epidermide non protetta.

Come guidare la motocicletta

Considerazioni per la guida ad alta velocità

Avvertenza

Guidare questa motocicletta Triumph soltanto entro i limiti di velocità previsti dalla legge per i tipi di strade percorse. La guida della motocicletta ad alta velocità può essere potenzialmente pericolosa dato che il tempo a disposizione per reagire a determinate condizioni di traffico può essere notevolmente ridotto dall'aumento della velocità. Ridurre sempre la velocità in base alle condizioni atmosferiche e al volume del traffico.

Avvertenza

Guidare questa motocicletta Triumph ad alta velocità solo su percorsi di gara adeguatamente delimitati o su circuiti di gara appositi. La guida ad alta velocità può essere effettuata solo dai piloti che sono stati opportunamente addestrati nelle tecniche necessarie per tale tipo di guida e che conoscono a fondo le caratteristiche tecniche della motocicletta in tutte le condizioni di guida.

La guida ad alta velocità in qualsiasi altra circostanza è pericolosa e causa la perdita di controllo della motocicletta e un incidente.

Avvertenza

Le caratteristiche di manovrabilità di un motociclo ad alta velocità possono essere diverse da quelle riscontrate durante la guida nei limiti di velocità previsti dalla legge. Non cercare di guidare la motocicletta ad alta velocità a meno che non si sia addestrati a sufficienza e si abbiano le capacità necessarie, onde evitare gravi incidenti provocati da errori di guida.

Avvertenza

Le avvertenze elencate sono estremamente importanti e non devono mai essere trascurate. Un problema che non si presenta a velocità normali può aumentare notevolmente ad alta velocità.

Generalità

Accertarsi che la manutenzione della motocicletta sia stata eseguita come da tabella della manutenzione periodica.

Sterzo

Controllare che il manubrio giri scorrevolmente, senza un'eccessiva corsa a vuoto o inceppamenti. Verificare che i cavi di comando non impediscano il movimento dello sterzo.

Borse e valigie

Verificare che le borse siano chiuse, bloccate e saldamente montate sulla motocicletta.

Come guidare la motocicletta

Freni

Verificare che i freni anteriori e posteriori funzionino in modo corretto.

Pneumatici

Ai fini della sicurezza, la guida ad alta velocità richiede che i pneumatici siano in ottime condizioni. Esaminarne le condizioni generali, gonfiarli alla pressione corretta (con i pneumatici freddi) e verificare l'equilibratura delle ruote. Montare saldamente i cappucci delle valvole dopo aver verificato la pressione dei pneumatici. Osservare le informazioni riportate nelle parti del manuale che trattano della manutenzione e dei dati tecnici.

Carburante

Verificare che il carburante a disposizione sia sufficiente per il maggiore consumo associato alla guida ad alta velocità.

Olio motore

Verificare che il livello dell'olio sia corretto. Prima del rabbocco, verificare che l'olio sia di grado e tipo previsti.

Equipaggiamento elettrico

Verificare che il proiettore, il fanalino di coda/luce di arresto, gli indicatori di direzione, l'avvisatore acustico, ecc. funzionino tutti correttamente.

Varie

Verificare che tutti i dispositivi di fissaggio siano ben saldi e che tutti i componenti importanti per la sicurezza siano in ottime condizioni.



Attenzione

L'impianto di scarico è dotato di catalizzatore per ridurre i livelli di emissioni dallo scarico. Il catalizzatore può subire danni fatali se la motocicletta rimane a secco oppure se viene guidata con una riserva molto bassa. Accertarsi sempre di avere abbastanza carburante per il viaggio da intraprendere.

ACCESSORI E BAGAGLIO

L'aggiunta di accessori e il trasporto di peso supplementare possono influire sulle caratteristiche di guida della motocicletta, provocare variazioni nella stabilità e richiedono quindi una riduzione della velocità. Le seguenti informazioni sono destinate a segnalare la possibilità dei rischi a cui si va incontro con l'aggiunta di accessori o a seguito del trasporto di passeggeri e di carichi supplementari sulla motocicletta.

Avvertenza

Un carico errato può rendere meno sicura la guida della motocicletta e provocare un incidente.

Verificare sempre che i carichi trasportati siano distribuiti in modo uniforme da entrambi i lati della motocicletta. Verificare che il carico sia debitamente fissato in modo da non spostarsi durante la guida della motocicletta.

Verificare spesso la sicurezza del carico (ma non durante la guida) e controllare che non sporga oltre la parte posteriore della motocicletta.

Non superare mai il peso massimo ammesso della motocicletta che è di 200 kg.

Questo peso massimo del carico comprende quello del conducente, del passeggero e di eventuali carichi trasportati.

Avvertenza

Non aggiungere accessori né trasportare bagagli che pregiudichino il controllo della motocicletta. Sincerarsi di non avere compromesso la visibilità o il funzionamento delle luci, la distanza da terra, la capacità di inclinazione della motocicletta in curva (vale a dire l'angolo di inclinazione), il funzionamento dei comandi, la corsa delle ruote, il movimento della forcella anteriore e qualsiasi altro aspetto del funzionamento della motocicletta.

Accessori e bagaglio

Avvertenza

Non guidare mai una motocicletta dotata di accessori o con carichi di qualsiasi tipo, a velocità superiori a 130 km/h. Nelle suddette condizioni, non superare i 130 km/h, anche se i limiti di velocità in vigore lo permettono.

La presenza di accessori e/o di carico, può provocare variazioni nella stabilità e nella guida della motocicletta.

Se non si prendono in considerazione queste variazioni nella stabilità della motocicletta, si può provocare la perdita di controllo o un incidente.

Ricordare che il limite massimo di 130 km/h deve essere ridotto nelle seguenti condizioni: quando si aggiungono accessori non approvati, se il carico è eccessivo, se i pneumatici sono consunti, se le condizioni generali della motocicletta sono insoddisfacenti, se il manto stradale è dissestato o se le condizioni atmosferiche sono sfavorevoli.

Avvertenza

Questa motocicletta non deve essere guidata a velocità superiori al limite di velocità legale ad eccezione di quando si trova in condizioni di gara su percorso autorizzato e delimitato.

Avvertenza

Guidare questa motocicletta Triumph ad alta velocità solo su percorsi di gara adeguatamente delimitati o su circuiti di gara appositi. La guida ad alta velocità può essere effettuata solo dai piloti che sono stati opportunamente addestrati nelle tecniche necessarie per tale tipo di guida e che conoscono a fondo le caratteristiche tecniche della motocicletta in tutte le condizioni di guida.

La guida ad alta velocità in qualsiasi altra circostanza è pericolosa e causa la perdita di controllo della motocicletta e un incidente.

Accessori e bagaglio



Avvertenza

Le caratteristiche di guida e di frenata di una motocicletta sono pregiudicate dalla presenza di un passeggero. Il pilota deve sempre prendere in considerazione queste variazioni quando trasporta un passeggero e non dovrebbe mai farlo se non è stato opportunamente addestrato, se non si sente sicuro e se ha problemi con le variazioni delle caratteristiche di guida della motocicletta che il trasporto di un passeggero comporta.

La guida della motocicletta senza prendere in considerazione la presenza di un passeggero può provocare la perdita di controllo ed eventuale incidente.



Avvertenza

Informare il proprio passeggero che potrebbe provocare la perdita di controllo della motocicletta muovendosi all'improvviso o sedendosi in modo non corretto.

Il pilota deve spiegare al passeggero come comportarsi.

- È importante che il passeggero rimanga seduto quando la motocicletta è in moto e che non interferisca con la guida.
- Il passeggero deve tenere i piedi appoggiati sulle pedane e deve afferrarsi bene alla cintura della sella o alla vita o ai fianchi del pilota.
- Informare il passeggero che in curva dovrà inclinarsi all'unisono con il pilota, ma non se il pilota non lo fa.

Accessori e bagaglio



Avvertenza

Non trasportare animali sulla motocicletta. Un animale potrebbe muoversi all'improvviso o in modo non previsto causando la perdita di controllo della motocicletta e un incidente.



Avvertenza

Non trasportare un passeggero la cui altezza sia insufficiente a raggiungere le pedane in dotazione.

Un passeggero non abbastanza alto da poter raggiungere le pedane non sarà in grado di sedersi in tutta sicurezza sulla motocicletta e potrà provocare l'instabilità del mezzo con conseguente perdita di controllo ed eventuale incidente.



Avvertenza

Non cercare mai di riporre articoli vari tra il telaio e gli organi dello sterzo, dato che facendolo si limita la corsa dello sterzo e si causa la perdita di controllo e possibilmente un incidente.

Un peso attaccato al manubrio o alla forcella anteriore aumenta il peso dello sterzo e può provocare la perdita di controllo dello sterzo e un eventuale incidente.



Avvertenza

Se la sella del passeggero viene usata per trasportare oggetti di piccole dimensioni, essi non devono pesare più di 5 kg, non devono compromettere il controllo della motocicletta, devono essere fissati saldamente e non devono sporgere oltre la parte posteriore o i lati della motocicletta.

Il trasporto di oggetti che pesano più di 5 kg, che non sono saldamente fissati, che compromettono il controllo della motocicletta o che sporgono oltre i lati o la parte posteriore della motocicletta possono causare la perdita di controllo del mezzo e un incidente.

Anche se sulla sella posteriore si caricano oggetti di piccole dimensioni correttamente fissati, la velocità massima della motocicletta non deve essere superiore a 130 km/h.

Manutenzione e regolazione

MANUTENZIONE E REGOLAZIONE

Indice

Manutenzione programmata	55
Annotazione della manutenzione programmata	58
Olio motore	59
Ispezione del livello dell'olio	60
Cambio dell'olio e del rispettivo filtro	60
Smaltimento dell'olio motore usato	62
Specifiche e grado dell'olio	62
Manopola acceleratore	63
Ispezione	64
Registrazione	64
Frizione	66
Ispezione	66
Registrazione	67
Catena di trasmissione	67
Lubrificazione catena	68
Ispezione corsa libera catena	68
Ispezione usura catena	70
Freni	71
Ispezione dell'usura del freno	72
Compensazione dell'usura delle pastiglie freno	72
Contatti luci di arresto	73
Liquido freni	73
Ispezione e regolazione del livello del liquido dei freni anteriori	74
Ispezione e regolazione del livello del liquido dei freni posteriori	75
Cuscinetti sterzo/ruota	76
Ispezione dello sterzo	76
Ispezione dei cuscinetti ruota	77
Sospensione anteriore	77
Ispezione della forcella anteriore	77
Taratura sospensione	78
Regolazione della sospensione posteriore	78

Manutenzione e regolazione

Tarature suggerite per la sospensione	79
Pneumatici	79
Pressione di gonfiaggio dei pneumatici	80
Usura del pneumatico	80
Profondità minima raccomandata del battistrada	80
Sostituzione dei pneumatici	82
Batteria	84
Smaltimento della batteria	84
Smontaggio della batteria	85
Manutenzione della batteria	86
Batteria esausta	86
Scarica della batteria durante il rimessaggio e l'uso saltuario della motocicletta	86
Carica della batteria	87
Montaggio della batteria	88
Fusibili	89
Ubicazione dei fusibili	89
Sostituzione dei fusibili	89
Identificazione dei fusibili	89
Proiettore	90
Regolazione proiettore	91
Sostituzione lampadina proiettore/luce di posizione	92
Fanalino/Luce targa	93
Sostituzione della lampadina	93
Indicatore di direzione	93
Sostituzione della lampadina	93
Pulitura	94
Preparativi per il lavaggio	94
Punti da proteggere con particolare attenzione	94
Dopo il lavaggio	95
Organi di alluminio non verniciati	95
Pulitura dell'impianto di scarico	95
Pulitura del parabrezza accessorio	96

Manutenzione e regolazione

Manutenzione programmata

Allo scopo di conservare l'affidabilità e la sicurezza della motocicletta, è necessario effettuare ogni giorno gli interventi di manutenzione e di registrazione elencati nel programma di verifiche giornaliere facendo anche riferimento alla tabella della manutenzione programmata. Le seguenti informazioni descrivono le procedure da seguire per effettuare le verifiche giornaliere, nonché alcuni semplici interventi di manutenzione e di registrazione.

Avvertenza

Per poter eseguire correttamente gli interventi di manutenzione elencati nella tabella della manutenzione programmata è necessario possedere gli attrezzi speciali, una conoscenza specialistica ed essere stati opportunamente addestrati. Solo i concessionari Triumph autorizzati posseggono sia le capacità tecniche sia l'equipaggiamento necessario.

Dato che se la manutenzione è eseguita in modo errato o viene trascurata si possono causare delle condizioni di guida pericolose, rivolgersi sempre a un Concessionario Triumph autorizzato per gli interventi di manutenzione programmata su questa motocicletta.

Manutenzione e regolazione

Descrizione intervento	Lettura contachilometri in km o periodo di tempo, a seconda dell'intervallo che si verifica per primo					
		Primo tagliando	Tagliando A	Tagliando B	Tagliando C	Tagliando D
	Ogni	800 1 mese	10.000 1 anno	20.000 2 anni	30.000 3 anni	40.000 4 anni
Motore e radiatore olio - controllo perdite	Giorno	•	•	•	•	•
Olio motore - cambio	-	•	•	•	•	•
Filtro olio motore - sostituzione	-	•	•	•	•	•
Gioco valvole - controllo/registrazione	-			•		•
Elemento filtro aria - sostituzione	-			•		•
Candele - controllo	-		•		•	
Candele - sostituzione	-			•		•
Centralina ECM motore - controllo di eventuali codici di guasto memorizzati	-	•	•	•	•	•
Filtro carburante - sostituzione	-			•		•
Impianto di alimentazione - controllo di perdite, logorio, ecc.	Giorno	•	•	•	•	•
Cavi acceleratore - controllo/registrazione	Giorno	•	•	•	•	•
Luci, strumentazione e impianti elettrici - controllo	Giorno	•	•	•	•	•
Sterzo - controllo funzionamento regolare	Giorno	•	•	•	•	•
Cuscinetti cannotto - controllo/registrazione	-	•	•	•	•	•
Cuscinetti cannotto - lubrificazione	-			•		•
Forcelle - controllo perdite/funzionamento regolare	Giorno	•	•	•	•	•
Olio forcella - sostituzione	-					•
Livello olio freni - controllo	Giorno	•	•	•	•	•
Pinze freni - controllo perdite di liquido e inceppamento pistoni	-	•	•	•	•	•

Manutenzione e regolazione

Descrizione intervento	Letture contachilometri in km o periodo di tempo, a seconda dell'intervallo che si verifica per primo					
		Primo tagliando	Tagliando A	Tagliando B	Tagliando C	Tagliando D
	Ogni	800 1 mese	10.000 1 anno	20.000 2 anni	30.000 3 anni	40.000 4 anni
Pompe freni - controllo perdite di liquido	-	•	•	•	•	•
Olio freni - sostituzione	Ogni 2 anni					
Luce di arresto - controllo funzionamento	Giorno	•	•	•	•	•
Pastiglie freno - controllo livello usura	Giorno	•	•	•	•	•
Catena di trasmissione - lubrificazione	Ogni 300 km					
Catena di trasmissione - controllo usura	Ogni 800 km					
Tensione catena di trasmissione - controllo/registrazione	Giorno	•	•	•	•	•
Fermi - ispezione a vista del serraggio	Giorno	•	•	•	•	•
Ruote - ispezione di eventuali danni	Giorno	•	•	•	•	•
Usura/danni dei pneumatici - controllo	Giorno	•	•	•	•	•
Pressione pneumatici - controllo/regolazione	Giorno	•	•	•	•	•
Cavo frizione - controllo/registrazione	Giorno	•	•	•	•	•
Tubi flessibili carburante/emissioni evaporative* - sostituzione	-					•
Sistema di iniezione aria secondaria - controllo/pulitura	-			•		•

* Tubi flessibili emissioni evaporative solo sui modelli per la California

Manutenzione e regolazione

**Avvertenza**

Tutti gli interventi di manutenzione sono estremamente importanti e non devono essere trascurati. Degli interventi di manutenzione e di registrazione eseguiti male possono provocare l'avaria di uno o più organi della motocicletta, il che è pericoloso e può causare la perdita di controllo e un incidente.

Le condizioni atmosferiche, il manto stradale e l'ubicazione geografica determinano la periodicità degli interventi di manutenzione. Per questo motivo il programma di manutenzione deve essere modificato a seconda dell'ambiente in cui viene usata la motocicletta e delle esigenze del proprietario.

Dato che se la manutenzione è eseguita in modo errato o viene trascurata si possono causare delle condizioni di guida pericolose, rivolgersi sempre a un Concessionario Triumph autorizzato per gli interventi di manutenzione programmata su questa motocicletta.

Triumph Motorcycles non accetta responsabilità alcuna per i danni o gli infortuni imputabili a interventi di manutenzione e di registrazione errati eseguiti dal proprietario.

Annotazione della manutenzione programmata

Manutenzione programmata

**10.000 Km. o
1 anno o l'intervallo che si
verifica per primo**

Timbro concessionario

Tagliando eseguito in base alla tabella della manutenzione programmata.

Data

Km.

Annotazione sul Libretto di manutenzione

In occasione di ogni visita presso il Concessionario Triumph autorizzato per l'esecuzione dei tagliandi, presentare sempre il Manuale di manutenzione all'addetto all'accettazione della concessionaria.

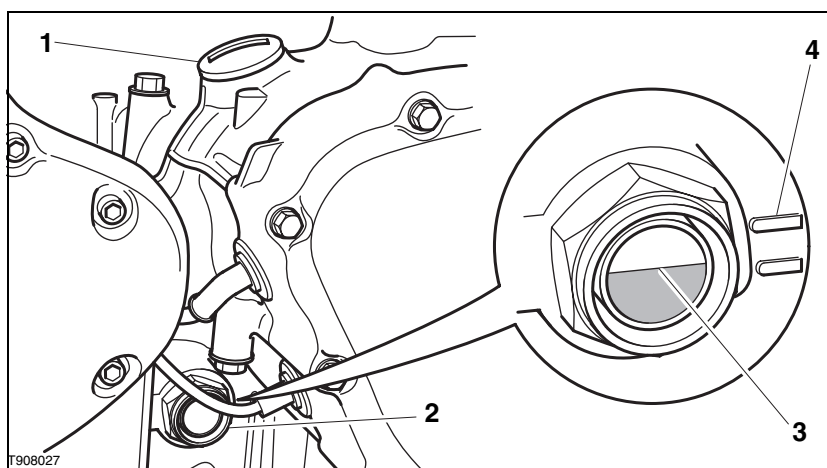
Il Manuale di manutenzione è un registro di tutti gli interventi eseguiti nell'ambito della manutenzione programmata per soddisfare le clausole della garanzia della motocicletta.

Al momento del ritiro della motocicletta dopo l'esecuzione del tagliando, controllare sempre che il Manuale di manutenzione sia stato timbrato unitamente alla registrazione del chilometraggio attuale.

Queste informazioni sono necessarie per le richieste di indennizzo in garanzia e aumenteranno inoltre il valore della motocicletta al momento di rivenderla.

Manutenzione e regolazione

Olio motore



- 1. Bocchettone di rifornimento**
- 2. Vetro spia**
- 3. Livello olio (si indica il livello corretto)**
- 4. Indici di livello olio basamento**

Affinché il motore, il cambio e la frizione possano funzionare correttamente, è necessario mantenere l'olio al livello corretto e cambiarlo, unitamente al rispettivo filtro, come indicato nella tabella della manutenzione programmata.

Avvertenza

Il funzionamento della motocicletta con una quantità insufficiente di olio, o con olio deteriorato o contaminato, rende più rapida l'usura del motore e potrebbe causare il grippaggio del motore o del cambio. Il grippaggio di motore o cambio può portare alla perdita di controllo e a un incidente.

Manutenzione e regolazione

Ispezione del livello dell'olio

- Avviare il motore e farlo funzionare al minimo per 5 minuti circa.
- Spegnerne il motore e quindi attendere almeno tre minuti per permettere all'olio di stabilizzarsi.
- Prendere nota del livello dell'olio visibile dal vetro spia.
- Se corretto, l'olio dovrebbe essere visibile nel vetro spia ed essere al centro tra i due indici orizzontali visibili sul basamento.

Nota:

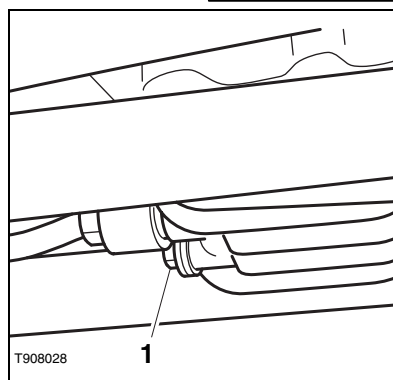
- **Il livello reale dell'olio è indicato solo quando la motocicletta è in piano e in posizione diritta e non appoggiata al cavalletto.**
- Se è necessario rabboccare il livello del olio, togliere il tappo di rifornimento e aggiungere olio, un po' alla volta, fino a quando il livello visibile nel vetro spia è corretto.

Avvertenza

Se il motore era in moto, l'impianto di scarico è caldo. Prima di lavorare sull'impianto di scarico o nelle sue vicinanze, lasciare che si raffreddi, dato che il contatto con qualsiasi parte di un impianto di scarico caldo può causare ustioni.

- Dopo aver raggiunto il livello corretto, montare e serrare a fondo il tappo di rifornimento.

Cambio dell'olio e del rispettivo filtro



1. Tappo di scarico olio

Avvertenza

Il contatto prolungato o ripetuto con l'olio motore può seccare la pelle e causare irritazione o dermatiti. Per di più, l'olio usato contiene sostanze contaminanti potenzialmente nocive che possono causare il cancro. Indossare indumenti idonei ed evitare il contatto con la pelle.

L'olio motore e il filtro devono essere sostituiti in base ai requisiti della manutenzione programmata.

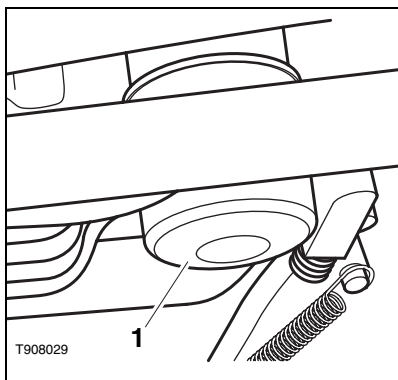
- Riscaldare completamente il motore e quindi spegnerlo.
- Infilare un vassoio di raccolta sotto il motore.
- Togliere il tappo di scarico del motore.

Manutenzione e regolazione



Avvertenza

L'olio può essere caldo al tatto. Evitare il contatto con l'olio caldo indossando un abbigliamento protettivo idoneo, guanti, occhiali, ecc. Il contatto con l'olio caldo può causare ustioni o bruciature alla pelle.



1. Filtro olio

- Svitare e togliere il filtro dell'olio usando l'attrezzo di servizio Triumph T3880313.
- Scartare il filtro dell'olio.
- Pre-rifornire il filtro dell'olio di ricambio con olio motore nuovo.
- Stendere un velo di olio motore pulito sull'anello di tenuta del nuovo filtro dell'olio. Montare il filtro dell'olio e serrarlo a **10 Nm**.
- Quando l'olio si è scaricato del tutto, infilare una nuova rondella sul tappo di scarico. Montare e serrare il tappo a **25 Nm**.



Avvertenza

Se il motore era in moto, l'impianto di scarico è caldo. Prima di lavorare sull'impianto di scarico o nelle sue vicinanze, lasciare che si raffreddi, dato che il contatto con qualsiasi parte di un impianto di scarico caldo può causare ustioni.

- Togliere il tappo di rifornimento dell'olio. Rifornire il motore, con il nuovo olio, di tipo e grado indicato al capitolo sui dati tecnici, fino a quando è possibile vedere l'olio nel vetro spia. Non rabboccare in modo eccessivo e non superare la capacità indicata nel capitolo sui dati tecnici.
- Avviare il motore e lasciarlo girare al minimo per almeno 30 secondi.



Attenzione

L'accelerazione del motore oltre il minimo, prima che l'olio raggiunga tutti gli organi, può causare danni o il grippaggio del motore. Aumentare il regime solo dopo aver fatto funzionare il motore per 30 secondi per permettere la totale circolazione dell'olio.

- Verificare che la spia della pressione dell'olio si spenga subito dopo l'avviamento.

Manutenzione e regolazione



Attenzione

Se la pressione dell'olio è troppo bassa, la spia si accende. Se la spia rimane illuminata quando il motore è acceso, spegnere immediatamente il motore e indagare la causa. Il funzionamento con la spia di bassa pressione accesa, causa danni gravi al motore.

- Spegnere il motore e ricontrollare il livello dell'olio. Regolarlo se richiesto.

Smaltimento dell'olio motore usato

Ai fini della tutela dell'ambiente, non versare l'olio motore usato sul terreno, nelle fognature o negli scarichi e neppure nei corsi d'acqua. Smaltire l'olio usato in modo sensato. In caso di dubbio rivolgersi all'amministrazione locale.

Specifiche e grado dell'olio



Attenzione

I motori per alte prestazioni Triumph prevedono l'uso di olio 10W/40 o 15W/50, sintetico o semisintetico per motori di motocicli, conforme alla specifica API SH o superiore (ad es. SJ, SK o SL) e JASO MA.

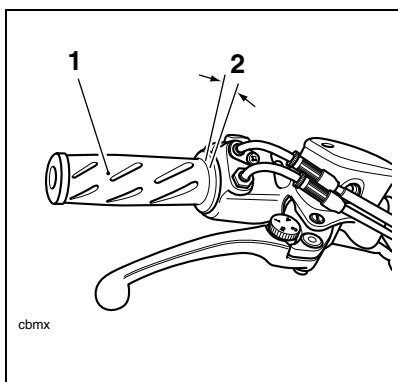
Non aggiungere additivi all'olio motore. L'olio del motore lubrifica anche la frizione e l'eventuale presenza di additivi può provocarne lo slittamento.

Non usare olio minerale, vegetale, non detergente, a base di ricino o altri oli non conformi ai requisiti previsti. L'uso di questi oli può provocare danni gravi e immediati al motore.

Accertarsi che durante il cambio o il rabbocco dell'olio non entrino sostanze estranee nel basamento.

Manutenzione e regolazione

Manopola acceleratore



- 1. Manopola acceleratore
- 2. 2 - 3 mm

Avvertenza

La manopola dell'acceleratore comanda le valvole a farfalla nei corpi farfallati. Se i cavi dell'acceleratore sono registrati in modo errato e sono o troppo tesi o troppo allentati, può essere difficile controllare l'acceleratore e le prestazioni offerte potrebbero essere inferiori.

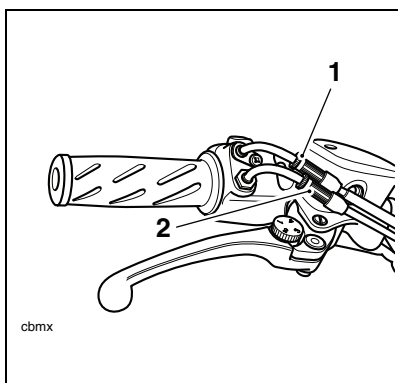
Controllare la corsa a vuoto della manopola dell'acceleratore come indicato nella tabella della manutenzione programmata e apportare le registrazioni necessarie.

Essere sempre attenti se si avvertono delle variazioni nel funzionamento dell'acceleratore e far controllare l'impianto di accelerazione da un Concessionario Triumph autorizzato se si rilevano dei cambiamenti. I cambiamenti possono essere dovuti all'usura nel meccanismo che potrebbe causare il grippaggio dell'acceleratore.

Un acceleratore registrato male, inceppato o bloccato può portare alla perdita di controllo della motocicletta e a un eventuale incidente.

Manutenzione e regolazione

Ispezione



1. Regolatore del cavo di "apertura" - lato manopola comando acceleratore
2. Cavo di "chiusura"

- Controllare che l'acceleratore si apra regolarmente, senza richiedere una forza eccessiva e che si chiuda senza incepparsi. Richiedere al Concessionario Triumph autorizzato di controllare l'impianto di accelerazione se si rileva un problema o se si hanno dei dubbi.
- Controllare che vi siano 2 - 3 mm di corsa a vuoto della manopola dell'acceleratore quando la si gira leggermente avanti e indietro.
- Se la corsa a vuoto risulta errata, Triumph raccomanda di fare eseguire le regolazioni richieste presso il Concessionario Triumph autorizzato. In caso d'emergenza, la regolazione dell'acceleratore può però essere eseguita come descritto di seguito:

Regolazione

Avvertenza

La guida della motocicletta con dei cavi di comando registrati in modo errato, che seguono il percorso sbagliato o inceppati, può compromettere il funzionamento dell'acceleratore e provocare la perdita di controllo della motocicletta ed eventuale incidente.

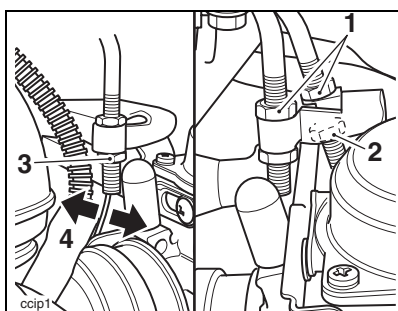
Per evitare una regolazione errata, l'errato percorso dei cavi o l'utilizzo continuo di un acceleratore inceppato o danneggiato, far sempre controllare e registrare l'acceleratore presso il Concessionario Triumph autorizzato.

Nota:

- **Delle regolazioni di piccola entità possono essere effettuate usando i regolatori sul cavo dell'acceleratore lato manopola comando acceleratore. Se in questo modo non è possibile ottenere la taratura corretta, usare i regolatori situati su entrambi i cavi lato corpo farfallato. Tarare per primo il cavo di "apertura" seguito da quello di "chiusura".**
 - Togliere la sella.
 - Scollegare la batteria iniziando dal cavo negativo (nero).
 - Sistemare il regolatore del cavo di "apertura" sul lato della manopola in modo da poter eseguire una regolazione pari in ciascuna direzione.

Manutenzione e regolazione

- Ruotare il regolatore del cavo di "apertura" lato corpo farfallato in modo da ottenere un gioco da 2 - 3 mm sulla manopola comando acceleratore. Serrare il controdado.



1. Controdadi

2. Regolatore cavo di apertura

3. Regolatore cavo di chiusura

4. Cavo di chiusura – punto di misurazione della corsa a vuoto

- Apportare delle regolazioni di piccola entità come richiesto, in modo da ottenere un gioco di 2 - 3 mm usando il regolatore adiacente alla manopola. Serrare il controdado.
- Con la farfalla completamente chiusa, accertarsi che vi sia una corsa a vuoto di 2 - 3 mm nel cavo di "chiusura". Regolare quest'ultimo in modo analogo al cavo di "apertura". Serrare il controdado.

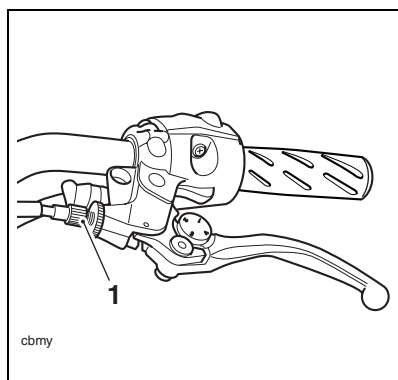
Avvertenza

Accertarsi che entrambi i controdadi dei regolatori di entrambi i cavi siano serrati dato che un controdado allentato potrebbe causare l'inzeppamento della farfalla. Un acceleratore registrato male, inceppato o bloccato può portare alla perdita di controllo della motocicletta e a un eventuale incidente.

- Ricollegare la batteria iniziando dal cavo positivo (rosso).
- Rimontare la sella.
- Controllare che l'acceleratore si apra regolarmente, senza richiedere una forza eccessiva e che si chiuda senza incepparsi.
- Guidare con attenzione fino al concessionario Triumph autorizzato più vicino e far controllare l'impianto di accelerazione prima di guidare di nuovo la motocicletta.

Manutenzione e regolazione

Frizione



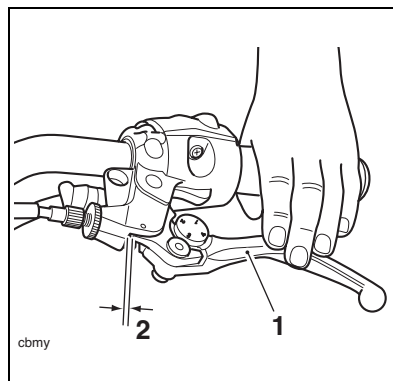
1. Cavo frizione

La motocicletta è dotata di frizione azionata da cavo.

Se la leva della frizione presenta una corsa eccessiva, la frizione potrebbe non disinnestarsi completamente causando lo spegnimento del motore e un cambio marce difficile. Per contro, se la leva della frizione presenta una corsa a vuoto non sufficiente, la frizione potrebbe non innestarsi completamente, con eventuali slittamenti.

La corsa a vuoto della leva della frizione deve essere controllata come indicato nella tabella della manutenzione programmata.

Ispezione



1. Leva

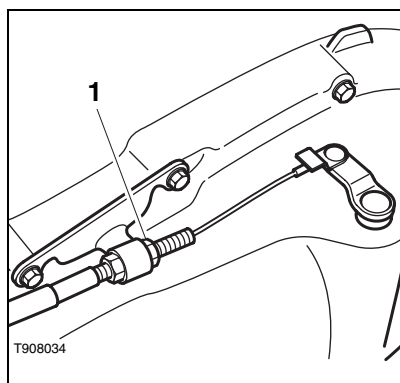
2. Regolatore (lato leva)

3. 2 - 3 mm

- Controllare che la corsa a vuoto della leva della frizione sia di 2 - 3 mm nel punto indicato sullo schema qui sopra.
- Se la corsa a vuoto è errata, apportare le necessarie regolazioni.

Manutenzione e regolazione

Registrazione



1. Regolatore (lato motore)

- Allentare il controdado zigrinato sul cavo della frizione lato leva e ruotare il manicotto del regolatore fino ad ottenere la corretta corsa a vuoto.
- Serrare il controdado zigrinato sulla leva della frizione.
- Se non è possibile ottenere la corretta taratura tramite il regolatore della leva, usare quello del cavo lato motore.
- Allentare il controdado del regolatore.
- Ruotare il regolatore del cavo esterno per ottenere una corsa a vuoto di 2 - 3 mm sulla leva della frizione.
- Serrare il controdado.
- Usare il regolatore della leva per apportare piccole regolazioni come richiesto.
- Verificare che tutti i controdadi siano fissati da ambo i lati del cavo.

Catena di trasmissione



Per ragioni di sicurezza e per evitare un'usura eccessiva, la catena di trasmissione deve essere controllata, regolata e lubrificata in base ai requisiti della manutenzione programmata. Il controllo, la regolazione e la lubrificazione devono essere effettuati più frequentemente se la motocicletta è usata in ambienti ostili, come ad esempio su strade polverose, bagnate o coperte di sale e pietrisco.

Se la catena è molto usurata o registrata male (o troppo allentata o troppo tesa), potrebbe uscire dalle ruote dentate o rompersi.

Avvertenza

Una catena allentata o usurata o una che si spezza o che esce dalle ruote dentate potrebbe rimanere impigliata sulla ruota dentata del motore oppure bloccare la ruota posteriore.

Una catena che rimane impigliata sulla ruota dentata causa lesioni al guidatore e la perdita di controllo della motocicletta con conseguente incidente.

Di pari passo, il bloccaggio della ruota posteriore causa la perdita di controllo della motocicletta con conseguente incidente.

Manutenzione e regolazione

Lubrificazione catena



La lubrificazione è necessaria ogni 300 chilometri e anche dopo la guida sotto la pioggia, su strade bagnate o ogni volta che si pensa che la catena sia secca.

Usare lo speciale lubrificante per catena raccomandato al capitolo sulle caratteristiche tecniche.

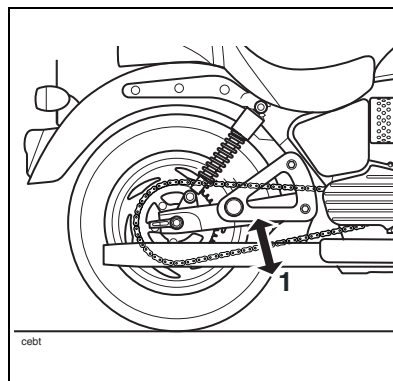
- Applicare il lubrificante sui lati dei rulli. In questo modo l'olio può penetrare tra i rulli e le boccole della catena. Oliare anche gli anelli "X" della catena. Pulire ogni eccesso di olio.
- Se la catena è particolarmente sporca, pulirla prima con del cherosene e quindi applicare l'olio come indicato in precedenza.



Attenzione

Non usare mai un impianto di lavaggio a pressione per pulire la catena dato che se ne potrebbero danneggiare i componenti.

Ispezione corsa libera catena



1. Posizione di massimo spostamento

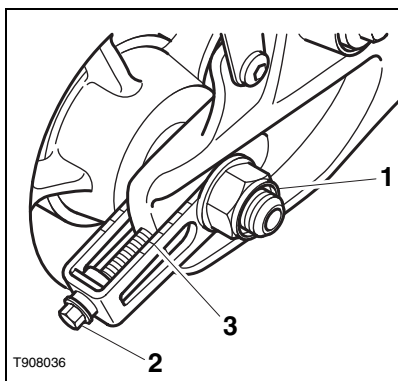
Ispezione

- Parcheggiare la motocicletta in piano su una superficie solida e abbassare il cavalletto laterale.
- Ruotare la ruota posteriore per trovare la posizione dove la catena è maggiormente tesa e misurare la corsa verticale della catena sul tratto centrale tra le ruote dentate.
- La corsa verticale della catena di trasmissione deve essere di 20 - 30 mm.

Manutenzione e regolazione

Registrazione

- Se la misurazione della corsa libera della catena è errata, è necessario eseguire le seguenti regolazioni:
- Allentare il dado del fuso della ruota.
- Spostando entrambi i regolatori di pari importo, ruotare i bulloni del regolatore in senso orario per aumentare la corsa libera della catena e in senso antiorario per ridurla.



1. Dado fuso ruota posteriore

2. Regolatori

3. Contrassegni allineamento ruota

- Dopo aver tarato la corretta corsa a vuoto della catena, serrare il dado del mozzo della ruota posteriore a **85 Nm**.
- Serrare i regolatori in senso antiorario a **5 Nm**.

- Verificare che i contrassegni di allineamento della ruota si trovino nella medesima posizione da ambo i lati della motocicletta. Regolare come richiesto, se l'allineamento è errato.
- Ruotare la ruota posteriore e ripetere il controllo della regolazione della catena. Registrarlo nuovamente se necessario.

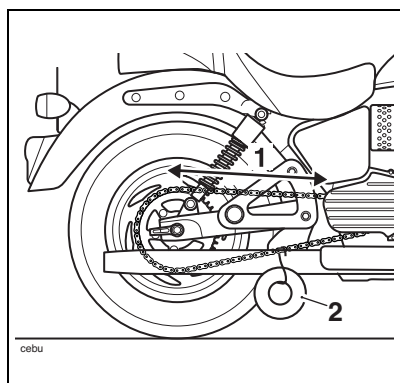
⚠ Avvertenza

La guida della motocicletta con un fuso ruota allentato può compromettere la stabilità e la maneggevolezza del mezzo. Se la stabilità e la maneggevolezza sono compromesse, si potrebbe avere la perdita di controllo e un incidente.

- Controllare l'efficacia del freno posteriore.

Manutenzione e regolazione

Ispezione usura catena

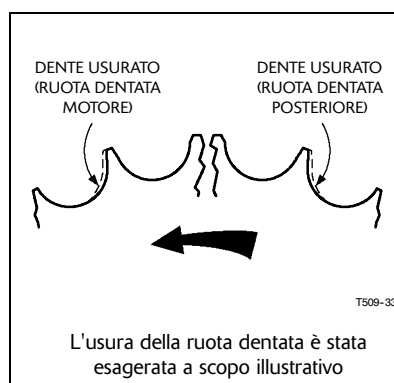


1. Misurazione di 20 maglie

2. Peso

- Svitare il carterino copricatena.
- Tendere per bene la catena appendendo su di essa un peso da 10 - 20 kg.
- Misurare la lunghezza di 20 maglie sul tratto diritto della catena dal centro del 1° perno a quello del 21° perno. Dato che la catena potrebbe usurarsi in modo non uniforme, rilevare le misurazioni in vari punti.
- Se la lunghezza supera il limite di servizio di 321 mm, sostituire la catena.
- Ruotare la ruota posteriore e ispezionare la catena di trasmissione per vedere che i rulli non siano danneggiati e che i perni e le maglie non si siano allentati.

- Staccare inoltre il coperchio della ruota dentata e ispezionare le ruote dentate per vedere che i denti non siano eccessivamente usurati o danneggiati.



- Se si riscontrano delle irregolarità, fare sostituire la catena di trasmissione e le ruote dentate presso un Concessionario Triumph autorizzato.
- Rimontare il carterino copricatena e il coperchio della ruota dentata.

Manutenzione e regolazione

Avvertenza

L'impiego di catene non approvate può causare la rottura o la fuoriuscita della catena dalle ruote dentate. In entrambi i casi la ruota posteriore si potrebbe bloccare, danneggiando gravemente la motocicletta e causando la perdita di controllo e un incidente.

Per motivi di sicurezza, usare una catena originale Triumph come prescritto nel Catalogo ricambi Triumph.

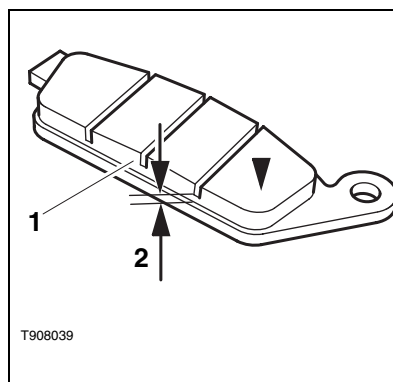
Non trascurare mai la manutenzione della catena e farla installare da un Concessionario Triumph autorizzato.

Attenzione

Se le ruote dentate sono usurate, sostituirle sempre unitamente alla catena di trasmissione.

Se si sostituiscono delle ruote dentate usurate senza cambiare anche la catena, si causerà l'usura prematura delle nuove ruote dentate.

Freni



1. Spessore della guarnizione
2. 1,5 mm Spessore della gola

Manutenzione e regolazione

Ispezione dell'usura del freno

Le pastiglie dei freni devono essere ispezionate come indicato nella tabella della manutenzione programmata e devono essere sostituite se usurate o se hanno superato lo spessore minimo utile.

Se lo spessore della guarnizione di una qualsiasi pastiglia (dei freni anteriori o posteriori) è inferiore a 1,5 mm, significa che la pastiglia è consumata fino alla base degli indici di usura ed è quindi necessario sostituire tutte le pastiglie di una ruota.

Avvertenza

Le pastiglie dei freni devono sempre essere sostituite in serie per ogni ruota. Sulla ruota anteriore, che potrebbe alloggiare due pinze, è necessario sostituire tutte le pastiglie in entrambe le pinze.

La sostituzione delle singole pastiglie riduce l'efficacia dei freni e potrebbe causare la perdita di controllo della motocicletta e un incidente.

Dopo il montaggio delle pastiglie di ricambio, guidare il mezzo con la massima cautela fino a quando le nuove pastiglie non si sono assestate.

Compensazione dell'usura delle pastiglie freno

L'usura del disco e delle pastiglie viene compensata automaticamente e non ha alcun effetto sul funzionamento della leva o del pedale del freno. Gli organi del freno anteriore o posteriore non richiedono alcuna registrazione.

Avvertenza

Se la leva o il pedale del freno sembrano essere morbidi quando vengono azionati, o se la corsa della leva/pedale del freno diventa eccessiva, è possibile che vi sia aria nelle tubazioni dei freni o che i freni siano difettosi.

La guida della motocicletta in tali condizioni è pericolosa ed è necessario rivolgersi al Concessionario Triumph autorizzato che eseguirà i necessari interventi di riparazione prima di guidare nuovamente il mezzo.

La guida con freni difettosi può causare la perdita di controllo della motocicletta e un eventuale incidente.

Manutenzione e regolazione

Contatti luci di arresto

La luce di arresto è attivata indipendentemente dall'azionamento o del freno anteriore o di quello posteriore. Se la luce di arresto non funziona quando si aziona la leva del freno anteriore e si preme il pedale del freno posteriore, chiedere a un Concessionario autorizzato Triumph di indagare la causa e di riparare il guasto.



Avvertenza

La guida della motocicletta con le luci di arresto difettose è illegale e pericolosa.

La guida di una motocicletta con luci di arresto difettose può provocare un incidente e lesioni al pilota o agli altri automobilisti.

Liquido freni

Ispezionare il livello del liquido freni in entrambi i serbatoi e cambiarlo come indicato nella tabella della manutenzione programmata. Sia davanti, sia dietro, usare solo liquido DOT 4.

Il liquido freni deve anche essere sostituito se contiene, o si sospetta che contenga, umidità o altre impurità.



Avvertenza

Se il liquido freni in uno dei serbatoi è contaminato oppure si sospetta che lo sia, rivolgersi al Concessionario Triumph autorizzato per eventuali consigli prima della guida. Il liquido freni contaminato può causare l'avaria dei freni. La guida con freni difettosi può causare la perdita di controllo della motocicletta e un eventuale incidente.



Avvertenza

Se si è avuta una diminuzione notevole del livello del liquido in uno dei serbatoi, rivolgersi al Concessionario Triumph autorizzato prima della guida. Un basso livello oppure delle perdite di liquido freni rendono pericolosa la guida e compromettono le prestazioni dei freni con possibile perdita di controllo della motocicletta e un eventuale incidente.

Manutenzione e regolazione

Avvertenza

Il liquido dei freni è igroscopico e ciò significa che assorbe l'umidità presente nell'aria.

L'eventuale umidità assorbita riduce notevolmente il punto di ebollizione del liquido freni causando una riduzione dell'efficacia frenante.

Per questo motivo, sostituire sempre il liquido freni come indicato nella tabella della manutenzione programmata.

Usare sempre del liquido freni preso da un flacone sigillato e mai da uno già aperto o che era stato aperto in precedenza.

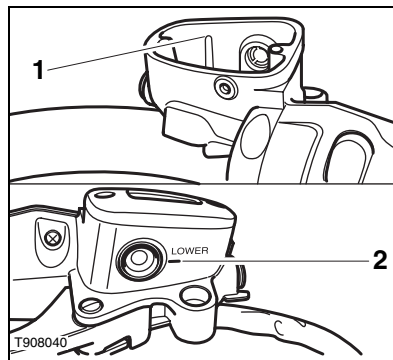
Non mischiare marche o gradi diversi di liquidi freni.

Verificare che non ci siano trafileamenti intorno agli organi di fissaggio dei freni, alle guarnizioni e alle articolazioni e che le tubazioni dei freni non presentino incrinature, danni o usura.

Riparare sempre qualsiasi difetto prima di guidare il mezzo.

Se non si rispettano e non si seguono alla lettera i precedenti avvisi, si potrebbero creare delle condizioni di guida pericolose con conseguente perdita di controllo ed eventuale incidente.

Ispezione e regolazione del livello del liquido dei freni anteriori



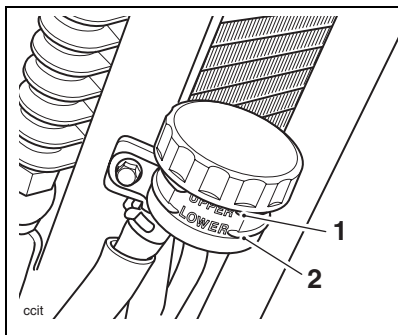
1. Indice di livello superiore, freno anteriore

2. Indice di livello inferiore, freno anteriore

- Per controllare il livello del liquido del freno anteriore, controllare che sia visibile dal vetro spia sul davanti del serbatoio.
- Il livello del liquido freni deve essere mantenuto tra gli indici superiore e inferiore (con il serbatoio orizzontale).
- Per regolare il livello del liquido, svitare le viti e togliere il coperchio prendendo nota della posizione della membrana di tenuta.
- Rifornire il serbatoio fino all'indice superiore con del liquido DOT 4 pulito preso da una lattina sigillata.
- Rimettere il tappo, verificando che la tenuta della membrana sia correttamente posizionata tra il tappo e il corpo del serbatoio.
- Serrare le viti di ritenuta del tappo.

Manutenzione e regolazione

Ispezione e regolazione del livello del liquido dei freni posteriori



1. Livello superiore, freno posteriore

2. Livello inferiore, freno posteriore

- Il livello del liquido del freno posteriore è visibile dal davanti senza togliere il serbatoio o il coperchio.
 - Il livello del liquido freni nel serbatoio posteriore deve essere mantenuto tra gli indici superiore e inferiore.
 - Per regolare il livello del liquido del freno posteriore, allentare la vite di fissaggio del tappo del serbatoio sul telaio e togliere il tappo del serbatoio.
 - Tenendo il serbatoio verticale, togliere il tappo prendendo nota della posizione della membrana all'interno.
 - Rifornire il serbatoio fino all'indice superiore con del liquido DOT 4 preso da una lattina sigillata.
- Rimettere il tappo del serbatoio, verificando che la tenuta della membrana sia correttamente posizionata tra il tappo e il corpo del serbatoio.
 - Rimettere il tappo del serbatoio, posizionare il gruppo sul telaio e fissarlo con la vite svitata in precedenza. Serrare la vite a **7 Nm**.

Manutenzione e regolazione

Cuscinetti sterzo/ruota

Ispezione dello sterzo

Lubrificare e ispezionare lo stato dei cuscinetti del cannotto (sterzo) come indicato nella tabella della manutenzione programmata.

Nota:

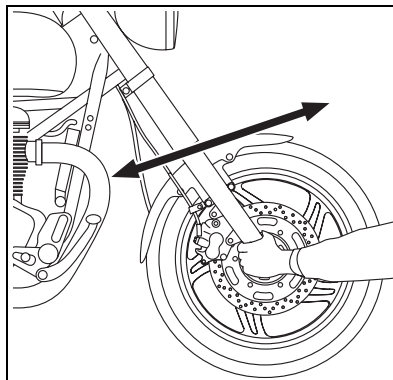
- **Ispezionare sempre i cuscinetti ruote quando si verificano quelli dello sterzo.**

Avvertenza

Per evitare il rischio di lesioni causate dalla caduta della motocicletta durante l'ispezione, verificare che il mezzo sia stabile e fissato a un supporto.

Non esercitare una forza elevata contro le due ruote e non farle dondolare vigorosamente dato che queste azioni potrebbero rendere instabile la motocicletta o causare lesioni se cade dal cavalletto.

Accertarsi che la posizione del bloccetto di supporto non causi danni ai condotti o al filtro dell'olio sotto la coppa.



Controllo del gioco dello sterzo

Ispezione

- Parcheggiare la motocicletta in piano, in posizione verticale.
- Sollevare la ruota anteriore da terra.
- Tenere ferme le estremità delle forcelle anteriori e cercare di spostarle avanti e indietro.
- Se si riscontra un certo gioco, prima di guidare il mezzo, chiedere al Concessionario Triumph autorizzato di ispezionare e riparare i guasti.

Avvertenza

La guida della motocicletta con dei cuscinetti sterzo registrati male o difettosi è pericolosa e può causare la perdita di controllo della motocicletta e un incidente.

- Togliere il cavalletto d'officina e parcheggiare la motocicletta sul cavalletto laterale.

Manutenzione e regolazione

Ispezione dei cuscinetti ruota

Se i cuscinetti della ruota anteriore o posteriore presentano una corsa a vuoto nel mozzo ruota, sono rumorosi o se la ruota non gira regolarmente, chiedere al Concessionario Triumph autorizzato di ispezionarli.

I cuscinetti ruota devono essere ispezionati agli intervalli indicati nella tabella della manutenzione programmata.

- Parcheggiare la motocicletta in piano, in posizione verticale.
- Sollevare la ruota anteriore da terra.
- Far dondolare gentilmente la parte superiore della ruota anteriore da un lato all'altro.
- Se si riscontra un certo gioco, prima di guidare il mezzo, chiedere al Concessionario Triumph autorizzato di ispezionare e riparare i guasti.
- Riposizionare il paranco e ripetere la procedura per la ruota posteriore.



Avvertenza

La guida con i cuscinetti ruota registrati male, usurati o danneggiati può compromettere la maneggevolezza e la stabilità causando la perdita di controllo della motocicletta e un incidente. In caso di dubbio, fare ispezionare la motocicletta da un Concessionario Triumph autorizzato prima di guidarla.

- Togliere il cavalletto d'officina e parcheggiare la motocicletta sul cavalletto laterale.

Sospensione anteriore

Ispezione della forcella anteriore

- Esaminare ciascun montate della forcella per vedere se vi sono segni di danni o rigature sulla superficie di scorrimento o trafilamenti di olio.
- Se si riscontrano danni o trafilamenti, consultare un Concessionario Triumph autorizzato.

Controllo del funzionamento regolare delle forcelle:

- Parcheggiare la motocicletta in piano.
- Tenendo fermo il manubrio e azionando il freno anteriore, pompare le forcelle su e giù varie volte.

Nota:

- **Se si rilevano inceppamenti o una rigidità eccessiva, consultare il Concessionario Triumph autorizzato.**



Avvertenza

La guida della motocicletta con una sospensione difettosa o danneggiata può causare danni alla motocicletta e conseguente perdita di controllo o un incidente.

Manutenzione e regolazione

Taratura sospensione

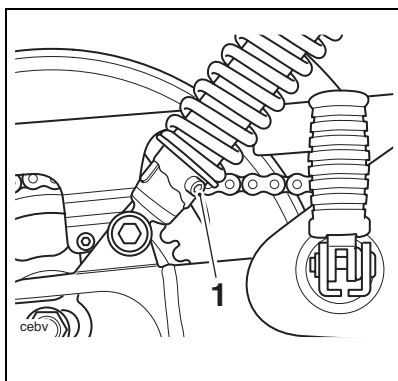
I modelli America e Speedmaster sono entrambi dotati di sospensione anteriore non regolabile.



Avvertenza

Non cercare di smontare mai gli organi della sospensione dato che contengono olio sotto pressione. Il contatto con l'olio sotto pressione può causare lesioni a occhi e pelle.

Regolazione della sospensione posteriore



1. Regolatori precarico sospensione posteriore – Tutti i modelli

Le normali tarature del precarico della sospensione posteriore offrono una marcia comoda e delle buone caratteristiche di manovrabilità per la guida da parte del solo pilota. Nella tabella (nella pagina a fianco) si indicano le tarature suggerite per il precarico della sospensione posteriore per varie condizioni di carico.

Per modificare la taratura del precarico della sospensione posteriore, infilare un attrezzo idoneo nel foro fornito nell'anello di regolazione.

Ruotare l'anello di regolazione in senso orario per aumentare il precarico della molla e in senso antiorario per diminuirlo.



Avvertenza

Verificare che tutti i regolatori siano tarati al medesimo valore su entrambe le sospensioni posteriori. Delle tarature diverse per il lato sinistro e per quello destro possono compromettere la maneggevolezza e la stabilità provocando la perdita di controllo della motocicletta e un eventuale incidente.

Manutenzione e regolazione

Tarature suggerite per la sospensione

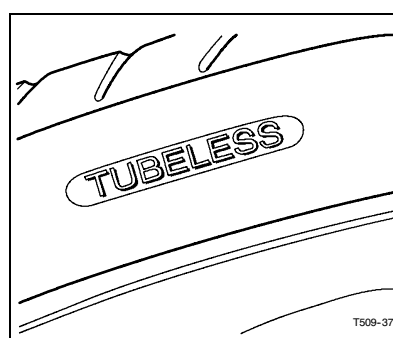
Le tarature del regolatore posteriore si contano a partire dalla posizione 1, che è quella con il regolatore completamente ruotato in senso antiorario. Vi sono in tutto cinque posizioni di regolazione. La posizione 1 è quella che dà il precarico minimo della molla.

Tipo di carico	Posizione regolatore posteriore
Solo pilota - più morbida	1
Solo pilota - standard	2
Solo pilota - più rigida	3
Pilota e passeggero	5

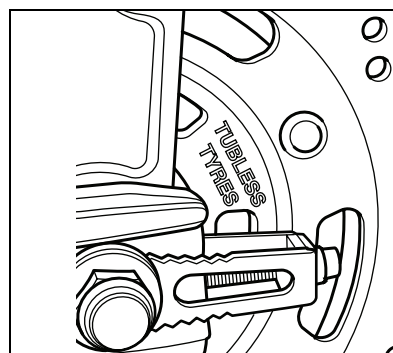
Nota:

- I dettagli riportati in tabella fungono da guida solo quando il pilota e il passeggero hanno un peso individuale di 90 kg o meno. La taratura deve essere aumentata in caso di piloti più pesanti e in base alle preferenze personali.

Pneumatici



Contrassegno tipico sul pneumatico



Contrassegno tipico sulla ruota

Entrambi i modelli sono dotati di pneumatici, valvole e cerchi tubeless. Usare solo pneumatici marcati "TUBELESS" e apposite valvole sui cerchi con la dicitura "SUITABLE FOR TUBELESS TYRES" (adatti per pneumatici tubeless).

Manutenzione e regolazione

Pressione di gonfiaggio dei pneumatici

Le corrette pressioni di gonfiaggio offrono la massima stabilità, maggior confort per il pilota e prolungano la durata utile del pneumatico. Controllare sempre la pressione prima di guidare quando i pneumatici sono freddi.

Verificare quotidianamente la pressione dei pneumatici e regolarla se necessario (vedi il capitolo sui dati tecnici per le corrette pressioni di gonfiaggio). Alternativamente, chiedere al Concessionario Triumph autorizzato, di ispezionare ruote e pneumatici.

Avvertenza

Una pressione di gonfiaggio errata causa un'usura irregolare del battistrada e problemi di instabilità che potrebbero portare alla perdita di controllo e a un incidente.

Se il pneumatico è gonfiato troppo poco, potrebbe sfilarsi o uscire dal cerchione. Un gonfiaggio eccessivo causa instabilità e rende più rapida l'usura del battistrada.

Entrambi i casi sono pericolosi dato che possono causare la perdita di controllo e un eventuale incidente.

Usura del pneumatico



Usurandosi, il pneumatico diventa più suscettibile a forature. Si ritiene che il 90% di problemi relativi ai pneumatici si verifichi durante l'ultimo 10% di vita del pneumatico (usura del 90%). Si consiglia quindi di non usare i pneumatici fino a quando si sono usurati fino al limite massimo permesso.

Profondità minima raccomandata del battistrada

In base alla tabella di manutenzione periodica, misurare la profondità del battistrada con un apposito calibro e sostituire qualsiasi pneumatico che si sia usurato oltre il valore minimo ammesso del battistrada indicato nella tabella qui sotto:

A meno di 130 km/h	2 mm
A oltre 130 km/h	Posteriore - 3 mm Anteriore - 2 mm

Manutenzione e regolazione



Avvertenza

Questa motocicletta non deve essere guidata a velocità superiori al limite di velocità legale ad eccezione di quando si trova in condizioni di gara su percorso autorizzato e delimitato.



Avvertenza

Guidare questa motocicletta Triumph ad alta velocità solo su percorsi di gara adeguatamente delimitati o su circuiti di gara apposti. La guida ad alta velocità può essere effettuata solo dai piloti che sono stati opportunamente addestrati nelle tecniche necessarie per tale tipo di guida e che conoscono a fondo le caratteristiche tecniche della motocicletta in tutte le condizioni di guida. La guida ad alta velocità in qualsiasi altra circostanza è pericolosa e causa la perdita di controllo della motocicletta e un incidente.



Avvertenza

La guida con pneumatici eccessivamente usurati è pericolosa e compromette la trazione, la stabilità e la maneggevolezza causando la perdita di controllo e un incidente.

Quando i pneumatici tubeless si forano, la fuoriuscita di aria è spesso molto lenta. Ispezionare sempre attentamente i pneumatici per controllare che non siano forati. Controllare che i pneumatici non siano tagliati e che non vi siano incastrati chiodi o altri oggetti taglienti. La guida con pneumatici forati o danneggiati compromette la stabilità e maneggevolezza della motocicletta e può provocare la perdita di controllo o un incidente.

Controllare che i cerchioni non siano ammaccati o deformati. La guida con pneumatici danneggiati o ruote o pneumatici difettosi è pericolosa e potrebbe causare la perdita di controllo della motocicletta e un incidente.

Consultare sempre il Concessionario Triumph autorizzato per la sostituzione dei pneumatici o per farne controllare la sicurezza.

Manutenzione e regolazione

Sostituzione dei pneumatici

Tutte le motociclette Triumph sono state collaudate con attenzione e a lungo in tutte le possibili condizioni di guida prima dell'approvazione dei più efficaci abbinamenti di pneumatici per ciascun modello. In occasione della sostituzione, è indispensabile usare i pneumatici permessi, montati negli abbinamenti approvati. L'uso di pneumatici non approvati, o di pneumatici approvati, ma non negli abbinamenti permessi, può provocare l'instabilità della motocicletta, la perdita di controllo e un incidente. Si rimanda al capitolo dei dati tecnici per i dettagli sugli abbinamenti dei pneumatici. Affidare sempre la sostituzione e l'equilibratura dei pneumatici a un Concessionario Triumph autorizzato, che dispone dell'attrezzatura necessaria a garantirne il montaggio sicuro ed efficace.

Avvertenza

Se un pneumatico si fora, sostituirlo. Se un pneumatico forato non viene sostituito, oppure se si usa un pneumatico che è stato riparato, si può causare instabilità, perdita di controllo della motocicletta o un incidente.

Avvertenza

Non montare pneumatici che richiedono una camera d'aria su cerchioni "tubeless". Il tallone non si insedierà e i pneumatici potrebbero sfilarsi dai cerchioni sgonfiandosi rapidamente e causando un'eventuale perdita di controllo del mezzo e un incidente. Non installare mai una camera d'aria all'interno di un pneumatico "tubeless". Così facendo si può creare attrito all'interno del pneumatico e il conseguente accumulo di calore potrebbe far scoppiare la camera d'aria provocando lo sgonfiaggio rapido del pneumatico, la perdita di controllo della motocicletta e un incidente.

Avvertenza

Se si sospetta che il pneumatico sia danneggiato, per esempio a seguito del contatto con il marciapiede, rivolgersi al Concessionario Triumph autorizzato che provvederà a ispezionare il pneumatico sia internamente sia esternamente. Ricordare che i danni subiti da un pneumatico non sono sempre visibili esternamente. La guida di una motocicletta con pneumatici danneggiati potrebbe portare alla perdita di controllo e a un eventuale incidente.

Manutenzione e regolazione



Avvertenza

Quando è necessario sostituire i pneumatici, consultare il Concessionario Triumph autorizzato che darà disposizioni per la scelta dei pneumatici, per il loro corretto abbinamento come indicato nell'elenco approvato e per il montaggio come da istruzioni del fabbricante.

Quando i pneumatici vengono sostituiti, lasciare che si assestino sul cerchione (24 ore circa). Durante questo periodo di assestamento, guidare con cautela dato che un pneumatico assestato male può causare la perdita di controllo o un incidente.

Inizialmente, i nuovi pneumatici non offriranno le medesime caratteristiche di maneggevolezza di quelli usurati e il pilota deve concedersi una percorrenza adeguata (160 km circa) per abituarsi alle nuove caratteristiche.

24 ore dopo il montaggio, occorre verificare ed eventualmente regolare la pressione e accertarsi che i pneumatici siano correttamente assestati. Se non lo fossero, prendere i provvedimenti del caso.

I medesimi controlli e regolazioni devono anche essere eseguiti dopo una percorrenza di 160 km a seguito del montaggio.

L'utilizzo di una motocicletta con pneumatici non ben assestati, gonfiati alle pressioni sbagliate o quando non si è abituati alle caratteristiche di guida, può provocare la perdita di controllo e un eventuale incidente.



Avvertenza

I pneumatici che sono stati usati su banco a rulli dinamometrico possono subire danni. In alcuni casi, il danno potrebbe non essere visibile sulla superficie esterna del pneumatico. I pneumatici devono essere sostituiti dopo tale impiego dato che l'uso continuo di un pneumatico danneggiato può causare instabilità, perdita di controllo della motocicletta e un eventuale incidente.



Avvertenza

Un'equilibratura precisa delle ruote è vitale per ottenere una maneggevolezza sicura e stabile della motocicletta. Non togliere o sostituire i pesini di equilibratura. Un'equilibratura errata delle ruote può causare instabilità con conseguente perdita di controllo e un incidente.

Quando è necessario equilibrare le ruote, come ad esempio dopo la sostituzione di un pneumatico o della camera d'aria, rivolgersi al Concessionario autorizzato Triumph.

Usare esclusivamente pesini autoadesivi. I pesini da agganciare possono danneggiare la ruota e il pneumatico causandone lo sgonfiaggio, la perdita di controllo della motocicletta e un eventuale incidente.

Manutenzione e regolazione

Batteria



Avvertenza

In determinate condizioni la batteria esala gas esplosivi; per questa ragione tenere lontane scintille, fiamme e sigarette. Fornire una ventilazione adeguata quando si carica o si usa la batteria in ambienti chiusi.

La batteria contiene acido solforico (acido della batteria). Il contatto con la pelle o con gli occhi può causare ustioni gravi. Indossare un abbigliamento protettivo e una maschera facciale.

Se l'acido della batteria viene a contatto della pelle, lavare immediatamente con acqua.

Se l'acido della batteria viene a contatto degli occhi, lavare con acqua per almeno 15 minuti e RIVOLGERSI IMMEDIATAMENTE ALLE CURE DI UN MEDICO.

Se l'acido della batteria viene ingerito, bere parecchia acqua e RIVOLGERSI IMMEDIATAMENTE ALLE CURE DI UN MEDICO.

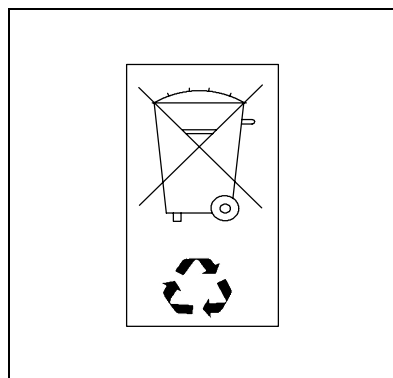
TENERE L'ACIDO DELLA BATTERIA FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

Avvertenza

La batteria contiene sostanze nocive. Tenere sempre i bambini lontano dalla batteria sia che sia montata o meno sulla motocicletta.

Non avviare la batteria con i cavi ausiliari, non lasciare che i cavi della batteria si tocchino e non invertire la polarità dei cavi dato che ognuna di queste azioni può causare una scintilla che farebbe incendiare i gas della batteria provocando il rischio di lesioni personali.

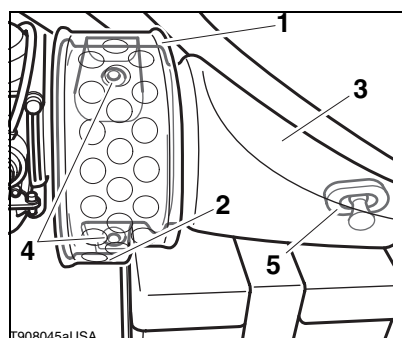
Smaltimento della batteria



Se la batteria deve essere sostituita, portare quella vecchia presso un centro di riciclaggio autorizzato che provvederà allo smaltimento in modo tale che le sostanze pericolose con le quali è stata prodotta non inquinino l'ambiente.

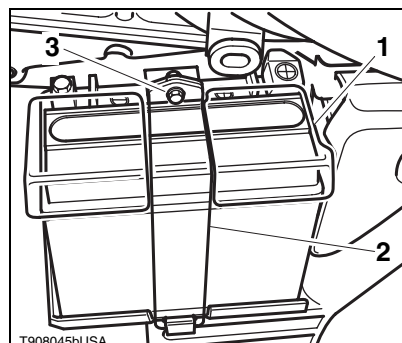
Manutenzione e regolazione

Smontaggio della batteria



T908045aUSA

1. Rifinitura scatola aria
2. Vite rifinitura scatola aria
3. Coperchio scatola aria
4. Viti coperchio scatola aria
5. Posizione di prigioniero e gommino



T908045bUSA

1. Coperchio batteria
2. Cinghia coperchio batteria
3. Elemento di fissaggio coperchio batteria

- Svitare la vite di fissaggio della rifinitura della scatola dell'aria sul rispettivo coperchio. Staccare il terminale.

- Svitare le viti di fissaggio del coperchio sulla scatola dell'aria.
- Sfilare il coperchio dalla motocicletta dai rispettivi gommini allentando un prigioniero situato sul retro del coperchio.
- Svitare l'elemento di fissaggio dalla cinghia del coperchio della batteria.
- Staccare la cinghia dalla cerniera inferiore e smontare il coperchio della batteria.
- Scollegare i cavi della batteria iniziando da quello negativo (nero).

⚠ Avvertenza

Accertarsi che i morsetti della batteria non tocchino nessuna parte della motocicletta dato che potrebbero causare un cortocircuito o una scintilla che potrebbe incendiare i gas della batteria con conseguente rischio di lesioni personali o di danni alla motocicletta.

- Inclinare verso l'esterno la batteria dall'alto per estrarla dal rispettivo ripiano.

Nota:

- La centralina di gestione motore (ECM) è situata sul retro del ripiano della batteria ed è fissata alla motocicletta dalla stessa batteria. Controllare che la centralina ECM non venga disturbata in fase di smontaggio e rimontaggio della batteria.

Manutenzione e regolazione

Manutenzione della batteria

Pulire la batteria con un panno pulito e asciutto. Controllare che i collegamenti dei cavi siano puliti.

Avvertenza

L'acido della batteria è corrosivo e velenoso e causa danni alla pelle non protetta. Non ingerire l'acido della batteria e non lasciare che venga a contatto della pelle. Per prevenire gli infortuni, indossare sempre occhiali e abbigliamento protettivo quando si manipola la batteria.

La batteria è di tipo sigillato e non richiede nessuna manutenzione oltre al controllo della tensione e alla ricarica periodica come ad esempio durante il rimessaggio.

Non è possibile regolare il livello dell'acido nella batteria; non togliere la striscia di sigillo.

Batteria esausta

Attenzione

Mantenere il livello di carica per prolungare la vita utile della batteria.

Se non si mantiene il livello di carica della batteria, si possono causare danni gravi ai componenti interni della stessa.

In condizioni normali, l'impianto di carica della motocicletta mantiene la batteria completamente carica. Se però la motocicletta non viene usata, la batteria si scarica poco a poco a seguito di un normale processo denominato autoscarica: l'orologio, la memoria della centralina di gestione motore (ECM), delle temperature ambiente

elevate o l'aggiunta di impianti antifurto elettrici o di altri accessori elettrici aumentano questo tasso di scarica. Lo scollegamento della batteria dalla motocicletta durante il rimessaggio riduce il tasso di scarica.

Scarica della batteria durante il rimessaggio e l'uso saltuario della motocicletta

Durante il rimessaggio o l'uso saltuario della motocicletta, verificare ogni settimana la tensione della batteria con un multimetro digitale. Seguire le istruzioni del fabbricante fornite con il multimetro. Se la tensione della batteria dovesse diminuire a meno di 12,7 V, caricare la batteria (vedi pag. 87).

Se si permette alla batteria di scaricarsi o se la si lascia scaricata anche per un breve periodo di tempo, si causa la solfatazione delle piastre al piombo. Tale solfatazione fa parte della normale reazione chimica all'interno della batteria ma, con il tempo, il solfato si può cristallizzare sulle piastre rendendo difficile o impossibile il recuperarla. Questo danno permanente non è coperto dalla garanzia della motocicletta e non è neppure dovuto a un difetto di fabbricazione.

Mantenendo la batteria completamente carica si riduce la possibilità che si congeli quando il clima è freddo. I componenti interni subiranno danni gravi se si permette alla batteria di congelarsi.

Manutenzione e regolazione

Carica della batteria

Per i consigli sulla scelta di un caricabatteria, sul controllo della tensione o sulla ricarica della batteria, rivolgersi al Concessionario Triumph autorizzato.

Avvertenza

La batteria esala gas esplosivi: non avvicinarsi mai con scintille, fiamme e sigarette. Fornire una ventilazione adeguata quando si carica o si usa la batteria in ambienti chiusi.

La batteria contiene acido solforico (acido della batteria). Il contatto con la pelle o con gli occhi può causare ustioni gravi. Indossare un abbigliamento protettivo e una maschera facciale.

Se l'acido della batteria viene a contatto della pelle, lavare immediatamente con acqua.

Se l'acido della batteria viene a contatto degli occhi, lavare con acqua per almeno 15 minuti e RIVOLGERSI IMMEDIATAMENTE ALLE CURE DI UN MEDICO.

Se l'acido della batteria viene ingerito, bere parecchia acqua e RIVOLGERSI IMMEDIATAMENTE ALLE CURE DI UN MEDICO.

TENERE L'ACIDO DELLA BATTERIA FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

Se la tensione della batteria dovesse scendere al di sotto di 12,7 V, caricarla usando un caricabatteria approvato da Triumph. Smontare sempre la batteria dalla motocicletta e seguire le istruzioni fornite con il caricabatteria.

In caso di rimessaggio per lunghi periodi (più di due settimane) smontare la batteria dalla motocicletta e mantenerla carica usando un caricabatteria di mantenimento approvato da Triumph.

In modo analogo, se la carica della batteria dovesse diminuire così tanto da non essere in grado di far partire la motocicletta, smontarla dalla motocicletta prima di ricaricarla.

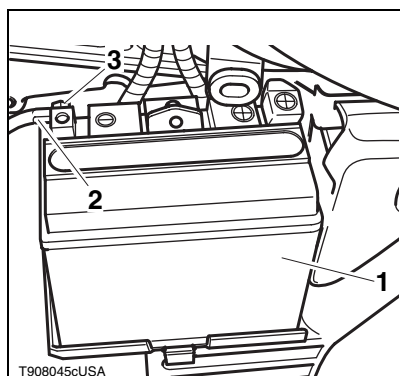
Attenzione

Non usare un caricabatteria rapido di tipo automobilistico, dato che potrebbe sovraccaricare e danneggiare la batteria.

Manutenzione e regolazione

Montaggio della batteria

- Controllare che la centralina di gestione motore (ECM) e il rispettivo coperchio in gomma siano correttamente situati dietro alla batteria.
 - Appoggiare la batteria sul rispettivo ripiano facendo attenzione che i morsetti non vengano a contatto della motocicletta.
 - Ricollegare i cavi della batteria iniziando da quello positivo (rosso).
 - Controllare che il cavo negativo della batteria sia collegato sul retro del morsetto della batteria come illustrato qui sotto.
- Montare il coperchio della batteria e allacciare la cinghia della batteria. Serrare la vite della cinghia della batteria a **9 Nm**.
 - Assemblare il coperchio e la rifinitura della scatola dell'aria, serrando tutti gli elementi di fissaggio a **3 Nm**. Verificare che il prigioniero del coperchio della scatola dell'aria sia correttamente ubicato.



1. Batteria

2. Cavo negativo

3. Vite morsetto negativo

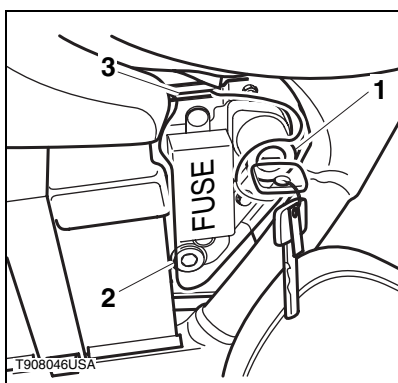
- Ingrassare con un velo di grasso i morsetti per evitare la corrosione.
- Coprire il morsetto positivo con il coperchio protettivo.

Manutenzione e regolazione

Fusibili

Ubicazione dei fusibili

Per raggiungere i fusibili, spostare in avanti la rifinitura del commutatore di accensione dalla base. Quando è uscito dal proprio gommino di ritenuta, sollevare il coperchio verso l'alto e staccarlo dalla fessura nella staffa.



1. Coperchio commutatore accensione
2. Gommino di ritenuta
3. Fessura staffa

Sostituzione dei fusibili

Se un fusibile si brucia durante il funzionamento, ispezionare l'impianto elettrico per determinare la causa e quindi sostituirlo con uno nuovo del medesimo (corretto) amperaggio.

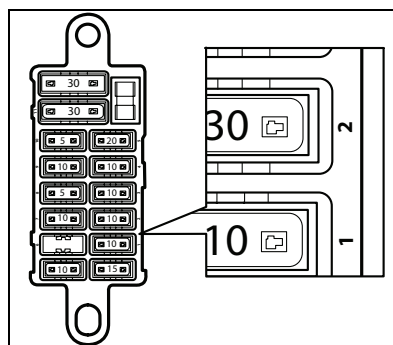
! Avvertenza

Sostituire sempre i fusibili bruciati con fusibili nuovi con il corretto amperaggio (come specificato sul coperchio del portafusibili) e non usare mai un fusibile di amperaggio superiore.

L'utilizzo di un fusibile di valore nominale errato può portare a guasti elettrici che causano danni alla motocicletta, perdita di controllo e un incidente.

Identificazione dei fusibili

I fusibili sono identificabili dal numero stampigliato di fianco a ciascun fusibile, nell'alloggiamento del portafusibili, come illustrato di seguito. Questi numeri corrispondono a quelli riportati nella tabella a tergo. I fusibili senza numero di identificazione sono quelli di scorta che devono essere sostituiti se vengono utilizzati.



Identificazione dei fusibili

La bruciatura di un fusibile viene indicata dalla disattivazione dei sistemi protetti da quel fusibile. Quando si controlla se il fusibile è bruciato, usare la tabella sottostante per stabilire di quale si tratta.

Manutenzione e regolazione

Fusibile n.	Circuiti protetti	Amperaggio fusibile (A)
1	Luci accessorie	10
2	Antifurto, orologio	10
3	Presa accessori, connettore diagnostico	10
4	Alimentazione principale commutatore di accensione	10
5	Sistema gestione motore	20
6	Inutilizzato	-
7	Indicatori di direzione, luce di arresto, avvisatore acustico	10
8	Luce di posizione, illuminazione strumentazione	5
9	Abbaglianti/anabbaglianti	10
10	Luci di posizione	5
11	Fusibile principale batteria	30

Nota:

- **Nel portafusibili vi sono solo fusibili da 30, 20 e 10 A. Si raccomanda di avere sempre di scorta sulla motocicletta un fusibile da 5 A.**

Proiettore

Avvertenza

Regolare la velocità di avanzamento in base alla visibilità e alle condizioni atmosferiche prevalenti durante la guida della motocicletta.

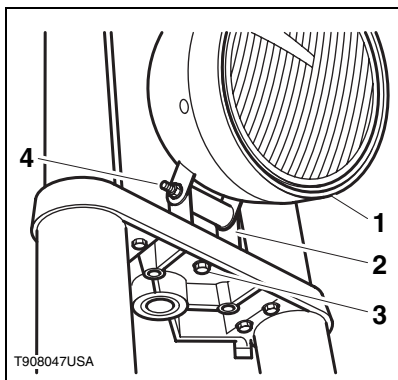
Verificare che il fascio luminoso sia regolato per illuminare abbastanza in profondità la superficie stradale davanti al mezzo, ma senza abbagliare i veicoli che provengono in senso inverso. Un proiettore regolato in modo sbagliato potrebbe compromettere la visibilità causando la perdita di controllo della motocicletta ed eventuale incidente.

Avvertenza

Non tentare mai di regolare il fascio luminoso del proiettore durante la guida della motocicletta.

Qualsiasi tentativo di regolazione del fascio luminoso durante la guida può causare la perdita di controllo e un incidente.

Manutenzione e regolazione



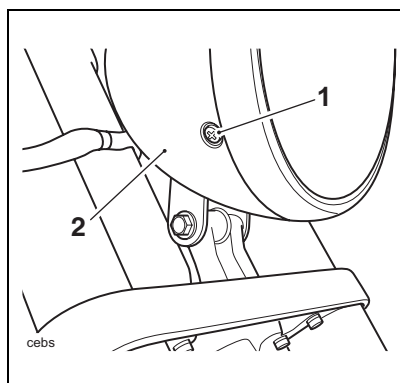
1. Proiettore
2. Staffa proiettore
3. Bullone di serraggio (regolazione verticale)
4. Vite staffa (regolazione orizzontale)

Regolazione proiettore

- La regolazione orizzontale del fascio luminoso del proiettore è determinata dalla posizione della staffa di montaggio del proiettore. Per regolare la posizione orizzontale del proiettore, allentare il bullone di ritenuta della staffa e ruotare il proiettore verso sinistra o verso destra. Quando è regolato nella posizione corretta, serrare la vite della staffa a **27 Nm**.
- La regolazione verticale del proiettore dipende dalla posizione della parabola del proiettore rispetto alla staffa sulla quale è montata. Per regolare la regolazione verticale, allentare il bullone di serraggio della parabola del proiettore e spostare il proiettore in su o in giù. Quando è regolato nella posizione corretta, serrare il bullone di serraggio della staffa a **27 Nm**.

Manutenzione e regolazione

Sostituzione lampadina proiettore/ luce di posizione

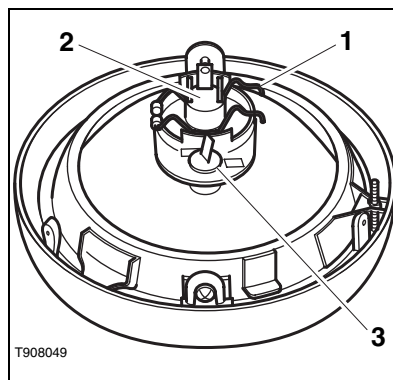


1. Viti cornice proiettore

2. Parabola proiettore

- Scollegare la batteria iniziando dal cavo negativo (nero).
- Svitare le viti del cerchione del proiettore.
- Staccare il proiettore e il cerchione dalla parabola.
- Sorreggendo al tempo stesso il proiettore, scollegare il connettore a piedini dalla lampadina del proiettore e i due connettori a forcella dalla luce di posizione.
- Staccare il parapolvere in gomma.
- Sganciare il fermaglio della lampadina del proiettore.
- È ora possibile togliere la lampadina del proiettore.
- Per staccare la lampadina della luce di posizione, staccare il porta-lampada dal corpo del proiettore e staccare la lampadina.

- Il montaggio deve essere eseguito in ordine inverso a quello di smontaggio.



1. Filo di ritenuta

2. Lampadina proiettore

3. Luce di posizione

Avvertenza

Non ricollegare la batteria fino ad avere completato la procedura di montaggio. Il ricollegamento prematuro della batteria può farne incendiare i gas, causando possibili lesioni.

Avvertenza

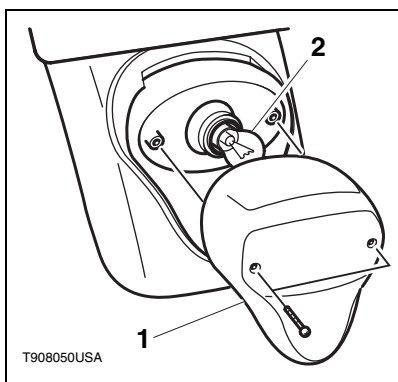
Durante l'uso la lampadina si riscalda. Lasciarla sempre raffreddare a sufficienza prima di toccarla.

Attenzione

Quando si ricollega la batteria, collegare per primo il cavo positivo (rosso).

Manutenzione e regolazione

Fanalino/Luce targa

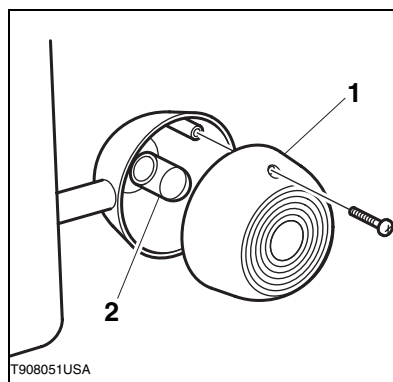


1. Viti trasparente fanalino posteriore
2. Lampadina

Sostituzione della lampadina

- Svitare le viti di ritenuta del trasparente del fanalino.
- Staccare il trasparente.
- La lampadina è di tipo a baionetta. Per estrarre la lampadina, premerla con attenzione verso l'interno e ruotarla in senso antiorario.
- Il montaggio deve essere eseguito in ordine inverso a quello di smontaggio.

Indicatore di direzione



1. Vite trasparente indicatore di direzione
2. Lampadina

Sostituzione della lampadina

- Il trasparente su ciascun indicatore di direzione è fissato da viti.
- Allentare le viti e togliere il trasparente per raggiungere la lampadina e sostituirla.

Manutenzione e regolazione

Pulitura

La pulitura frequente è un intervento di manutenzione indispensabile e se la motocicletta viene pulita regolarmente manterrà l'aspetto estetico per molti anni. La pulitura con acqua fredda contenente un detergente per auto è sempre indispensabile, ma in particolare quando la motocicletta è esposta all'aria o all'acqua di mare oppure percorre strade polverose o fangose e d'inverno, quando le strade sono cosparse di sale per evitare la formazione di ghiaccio e neve. Non usare un detergente per uso domestico dato che l'impiego di tali prodotti causa la corrosione prematura.

Anche se le condizioni di garanzia prevedono la copertura contro la corrosione di alcuni organi della motocicletta, il proprietario deve osservare gli accorgimenti previsti per evitare la corrosione ed esaltare l'aspetto estetico del mezzo.

Preparativi per il lavaggio

Prima del lavaggio, è necessario osservare le precauzioni sotto indicate per impedire l'ingresso di acqua nei punti esposti di seguito:

- Apertura posteriore dei tubi di scarico: coprire con un sacchetto di plastica fissato con elastici.
- Leve di frizione e freni, sedi dei commutatori sul manubrio: coprire con sacchetti di plastica.
- Commutatore di accensione e bloccasterzo: coprire il buco della serratura con nastro adesivo.

Togliere gioielli di qualsiasi tipo, come ad esempio anelli, orologi, cerniere o fibbie, che potrebbero graffiare o comunque danneggiare le superfici verniciate o lucidate.

Usare delle spugne o stracci diversi per pulire le superfici verniciate/lucidate e i componenti del telaio. I componenti del telaio (tipo ruote e la parte interna dei parafanghi) possono essere coperti da polvere e impurità più abrasive che potrebbero graffiare le superfici verniciate o lucidate se si usa la medesima spugna o straccio.

Punti da proteggere con particolare attenzione

Evitare forti getti d'acqua in prossimità dei seguenti punti:

- Strumentazione;
- Cilindretti e pinze dei freni;
- Sotto il serbatoio del carburante;
- Catena di trasmissione e cuscinetti canotto.



Attenzione

Non spruzzare per nessun motivo dell'acqua sotto la sella del pilota. La presa d'aria del motore è montata sotto alla sella e l'acqua spruzzata in questa zona potrebbe infiltrarsi nella scatola dell'aria e nel motore causando danni ad entrambi i componenti.



Attenzione

Non si consiglia l'uso di idrogetti ad alta pressione. Se si usano idrogetti, l'acqua potrebbe penetrare nei cuscinetti e negli altri componenti causandone l'usura prematura a seguito della corrosione e della mancanza di lubrificazione.

Manutenzione e regolazione

Nota:

- **L'impiego di saponi molto alcalini lascia dei residui sulle superfici verniciate e può anche causare macchie d'acqua. Usare sempre saponi neutri per facilitare il lavaggio.**

Dopo il lavaggio

- Togliere i sacchetti di plastica, gli elastici e il nastro adesivo e pulire le prese d'aria.
- Lubrificare le articolazioni, i bulloni e i dadi.
- Collaudare i freni prima di guidare la motocicletta.
- Avviare il motore e farlo girare per 5 minuti. Verificare che vi sia una ventilazione adeguata per i fumi di scarico.
- Usare un panno asciutto per assorbire gli eventuali residui d'acqua. Impedire l'accumulo di acqua sulla motocicletta, onde evitarne la corrosione.



Avvertenza

Non lucidare o lubrificare mai i dischi dei freni, onde evitare di pregiudicare l'efficienza dei freni e causare un incidente. Pulire il disco con un detergente per dischi dei freni di buona marca che non contenga olio.

Organi di alluminio non verniciati

- Organi tipo le leve di freni e frizione devono essere puliti correttamente per preservarne l'aspetto estetico.
- Usare una marca nota di detergente per alluminio, che non contenga sostanze abrasive o soda caustica.
- Pulire regolarmente gli organi di alluminio, in particolare dopo l'uso in cattive condizioni atmosferiche, quando i componenti devono essere lavati a mano ed asciugati ogni volta che si usa la motocicletta.
- Le richieste di indennizzo in garanzia imputabili a una manutenzione insufficiente non saranno prese in considerazione.

Pulitura dell'impianto di scarico

Tutti gli organi dell'impianto di scarico della motocicletta devono essere puliti regolarmente onde evitare il deterioramento dell'aspetto estetico.

Nota:

- **Lasciare che l'impianto di scarico si raffreddi prima del lavaggio, onde evitare la formazione di macchie d'acqua.**

Lavaggio

- Preparare dell'acqua fredda con un detergente neutro per autoveicoli. Non usare un sapone altamente alcalino, tipo quelli usati per il lavaggio industriale di autoveicoli, dato che lasciano un alone.
- Lavare l'impianto di scarico con un panno morbido. Non usare panni abrasivi o pagliette, che rovinerebbero la finitura.

Manutenzione e regolazione

- Sciacquare a fondo l'impianto di scarico.
- Verificare che il sapone o l'acqua non penetrino nei tubi di scarico.

Asciugatura

- Asciugare completamente l'impianto di scarico con un panno morbido. Non accendere il motore per asciugare l'impianto dato che si macchierebbe.

Protezione

- Quando l'impianto di scarico è asciutto, strofinarlo con il prodotto "Motorex 645 Clean and Protect".

Attenzione

L'utilizzo di prodotti contenenti silicone provoca lo scolorimento dei componenti cromati e tali prodotti non devono essere usati. Di pari passo, evitare anche l'uso di detergenti e di preparati per lucidatura abrasivi che danneggiano l'impianto.

- Si consiglia di proteggere regolarmente l'impianto per evitare che si rovini e per esaltarne l'aspetto estetico.

Pulitura del parabrezza accessorio



Pulire il parabrezza con una soluzione di sapone neutro o detersivo e acqua tiepida. Dopo la pulitura, risciacquarlo bene con un panno morbido che non lasci peli.

Attenzione

Prodotti tipo il liquido lavavetri, insetticidi, impermeabilizzanti, detersivi abrasivi, benzina, solventi forti come l'alcol, l'acetone e il tetracloruro di carbonio, ecc., danneggiano il parabrezza. Non permettere quindi che questi prodotti vengano a contatto del parabrezza.

Il parabrezza deve essere sostituito se perde la trasparenza a causa di graffi o ossidazione impossibili da eliminare.

Avvertenza

Non cercare mai di pulire il parabrezza durante la guida dato che se si lascia andare il manubrio si potrebbe causare la perdita di controllo del veicolo e un incidente.

La guida della motocicletta con un parabrezza danneggiato o graffiato può ridurre la visibilità anteriore del guidatore e ciò può essere pericoloso e provocare un incidente con conseguenze gravi o letali.

Attenzione

I prodotti chimici corrosivi, come ad esempio l'acido della batteria, danneggiano il parabrezza. Non permettere quindi che vengano a contatto del parabrezza.

RIMESSAGGIO

Preparativi per il rimessaggio

Pulire a fondo l'intera motocicletta.

Rifornire il serbatoio del carburante con il corretto tipo di benzina senza piombo e aggiungere un additivo per carburante (se disponibile), seguendo le istruzioni del fabbricante dell'additivo.



Avvertenza

La benzina è altamente infiammabile e, in alcune condizioni particolari, è deflagrante. Disinserire l'accensione. Non fumare. Verificare che il locale sia debitamente ventilato e privo di fonti di fiamme o scintille, comprese le apparecchiature dotate di accenditoio.

Togliere la candela da ciascun cilindro e versare alcune gocce (5 ml) di olio motore in ciascun cilindro. Coprire i fori delle candele con un panno o con uno straccio. Controllare che il commutatore di arresto motore sia nella posizione di marcia premere il pulsante di avviamento per alcuni secondi per rivestire di olio le pareti dei cilindri. Montare le candele e serrare a **20 Nm**.

Cambiare l'olio motore e il filtro (vedi pag. 60).

Controllare e, se necessario, regolare la pressione dei pneumatici (vedi pag. 103).

Sistemare la motocicletta su un cavalletto in modo che entrambe le ruote siano sollevate da terra. (Se non fosse possibile, sistemare delle assi di legno sotto alla ruota anteriore e a quella posteriore allo scopo di impedire l'ingresso di umidità nei pneumatici.)

Spruzzare dell'olio antiruggine (sul mercato sono in vendita parecchi prodotti e il concessionario sarà in grado di offrirvi i consigli del caso) sulle superfici di metallo non verniciate, onde evitare la formazione di ruggine. Evitare che l'olio penetri nei particolari di gomma, nei dischi o nelle pinze dei freni.

Lubrificare e, se necessario, regolare la catena di trasmissione (vedi pag. 67).

Rimuovere la batteria e conservarla dove non sia esposta alla luce diretta del sole, all'umidità o a temperature gelide. Durante l'immagazzinaggio si dovrebbe caricare leggermente la batteria (un ampère o meno) circa una volta ogni due settimane (vedi pag. 85).

Rimessaggio

Preparativi dopo il rimessaggio

Rimontare la batteria (se smontata) (vedi pag. 88).

Se la motocicletta è rimasta in rimessa per più di quattro mesi, sostituire l'olio motore (vedi pag. 60).

Controllare tutti i punti elencati nella sezione del manuale che riporta le verifiche di sicurezza giornaliere (vedi pag. 37).

Prima di avviare il motore, togliere le candele da ciascun cilindro.

Abbassare il cavalletto laterale.

Trascinare varie volte il motore tramite il motorino di avviamento fino a quando la spia della pressione dell'olio si estingue.

Rimontare le candele, serrare a **20 Nm** e avviare il motore.

Controllare e, se necessario, regolare la pressione dei pneumatici (vedi pag. 103).

Controllare che i freni funzionino correttamente.

Eeguire il collaudo su strada della motocicletta a bassa velocità.

Dati tecnici

DATI TECNICI

	America	Speedmaster
Prestazioni		
Potenza massima.	61 PS a 6.800 giri/min	61 PS a 6.800 giri/min
Coppia massima.	72,4 Nm a 3.300 giri/min	72,4 Nm a 3.300 giri/min
Dimensioni		
Lunghezza totale.	2.420 mm	2.420 mm
Larghezza totale.	960 mm	830 mm
Altezza totale.	1.170 mm	1.160 mm
Interasse.	1.655 mm	1.655 mm
Altezza sella.	720 mm	720 mm
Peso (a secco)	226 kg	229 kg
Carico utile massimo. (pilota, passeggero e accessori)	200 kg	200 kg
Motore		
Tipo.	Bicilindrico parallelo raffreddato ad aria con angolo di accensione di 270°	Bicilindrico parallelo raffreddato ad aria con angolo di accensione di 270°
Cilindrata.	865 cc	865 cc
Alesaggio per corsa.	90 x 68 mm	90 x 68 mm
Rapporto di compressione.	9,2:1	9,2:1
Numerazione cilindri.	Da sinistra a destra	Da sinistra a destra
Sequenza.	1-2	1-2
Ordine di accensione.	1-2	1-2
Impianto di accensione.	Motorino di avviamento	Motorino di avviamento

Dati tecnici

	America	Speedmaster
Lubrificazione		
Impianto di lubrificazione	Coppa in umido	Coppa in umido
Dati tecnici capacità coppa olio		
(rifornimento da vuoto)	4,5 litri	4,5 litri
(cambio di filtro e olio)	3,8 litri	3,8 litri
(solo cambio olio)	3,3 litri	3,3 litri

Nota: Per il corretto livello osservare sempre l'indice sul vetro spia.

Dati tecnici

Tutti i modelli

Impianto di alimentazione

Tipo	Iniezione elettronica sequenziale
Pompa di alimentazione	Elettropompa sommersa
Pressione carburante.	3,0 bar

Carburante

Tipo	Senza piombo (91 RON minimo)
Capacità serbatoio.	19,5 litri

Equipaggiamento di controllo delle emissioni

Tipo	Doppi catalizzatori con iniezione dell'aria secondaria pulsata
------------	--

Accensione

Impianto di accensione	Digitale elettronico
Candela	NGK DPR8EA-9
Distanza tra gli elettrodi	0,8 - 0,9 mm

Dati tecnici

	America	Speedmaster
Trasmissione		
Tipo di cambio	5 rapporti in presa continua	5 rapporti in presa continua
Tipo di frizione	Multidisco a bagno d'olio	Multidisco a bagno d'olio
Trasmissione primaria	A ingranaggio	A ingranaggio
Organi di trasmissione	Catena DID 525 VM2, 112 maglie, tipo senza fine	Catena DID 525 VM2, 112 maglie, tipo senza fine
Rapporto trasmissione primaria	1,74:1 (62/108)	1,74:1 (62/108)
Rapporto organi di trasmissione.	2,333:1 (18/42)	2,333:1 (18/42)
Rapporto di trasmissione		
1a.	2,73:1 (41/15)	2,73:1 (41/15)
2a.	1,95:1 (37/19)	1,95:1 (37/19)
3a.	1,55:1 (34/22)	1,55:1 (34/22)
4a.	1,29:1 (31/24)	1,29:1 (31/24)
5a.	1,07:1 (29/27)	1,07:1 (29/27)

Dati tecnici

	America	Speedmaster
Pneumatici		
Pressione pneumatici (a freddo)		
Anteriore	2,50 bar	2,50 bar
Posteriore.	2,90 bar	2,90 bar
Opzione 1		
Anteriore	Metzeler Lasertec 110/90 - 18	Metzeler Lasertec T 110/80 - 18
Posteriore.	Metzeler ME880 170/80B 15	Metzeler ME880 170/80B 15
Opzione 2		
Anteriore	N/D	N/D
Posteriore.	N/D	N/D



Avvertenza

Usare le opzioni di pneumatici consigliate SOLO nelle combinazioni indicate. Non mischiare pneumatici di marche diverse o pneumatici con caratteristiche tecniche diverse anche se della medesima marca.

Dati tecnici

	Tutti i modelli
Equipaggiamento elettrico	
Batteria	12 V 10 A/h
Alternatore	24A a 2.000 giri/min 26A a 4.000 giri/min
Proiettore	12 V 60/55 W Alogeno H4
Fanalino di coda/luce di arresto	12 V 5/21 W
Indicatori di direzione	12 V 21 W
Telaio	
Angolo di inclinazione	33,3°
Avancorsa	153 mm
Coppie di serraggio	
Filtro olio	10 Nm
Tappo di scarico coppa	25 Nm
Candela	20 Nm
Oli e lubrificanti	
Olio motore	
Olio motore per motocicli 10W/40 o 15W/50 completamente sintetico o semisintetico conforme alla specifica API SH o superiore e JASO MA, come ad esempio il tipo	Mobil 1 Racing 4T (completamente sintetico) o Mobil Extra 4T (semisintetico)
Liquido freni	Liquido universale per freni e frizione Mobil DOT 4
Cuscinetti e perni	Grasso Mobil XHP 222
Catena di trasmissione	Aerosol per catene Mobil
o.	Mobilube HD 80

INDICE

A

Acceleratore	
Ispezione	64
Manopola acceleratore	63
Registrazione	64
Accensione	101
Accensione	25
Bloccasterzo	26
Chiave bloccasterzo	26
Leggenda	24
Accessori e bagaglio	49
Avvertenze	1
Avvertenza, Attenzione e Note	1
Informazioni	3
Manuale d'uso	3
Manutenzione	2
Spie	23
Ubicazione delle etichette di segnalazione di pericolo – America e Speedmaster	12

B

Batteria	84
Manutenzione	85
Smaltimento	84
Smontaggio - America e Speedmaster	85

C

Carburante	30, 101
Grado del carburante	30
Impianto di alimentazione	101
Rifornimento	31
Rifornimento del serbatoio	32
Tappo del serbatoio carburante	31

Catena di trasmissione	67
Ispezione	68
Ispezione corsa libera catena	68
Ispezione usura catena	70
Registrazione	69
Cavalletto	34
Coperchio laterale	33
Cuscinetti sterzo/ruota	
Ispezione dei cuscinetti ruota	77

D

Dati tecnici	99
Accensione	101
Carburante	101
Coppie di serraggio	104
Dimensioni	99
Equipaggiamento di controllo delle emissioni	101
Equipaggiamento elettrico	104
Impianto di alimentazione	101
Lubrificazione	100
Motore	99
Oli e lubrificanti	104
Prestazioni	99
Telaio	104

E

Etichette di segnalazione pericolo	2
------------------------------------	---

F

Fanalino posteriore	93
Sostituzione della lampadina	93

Indice

Freni	71	L	
Compensazione dell'usura delle pastiglie freno	72	La sicurezza al primo posto	5
Contatti luci di arresto	73	Carburante e gas di scarico	6
Frenata	43	Casco e abbigliamento	8
Ispezione dell'usura del freno	72	Guida	6
Liquido freni	73	La motocicletta	5
Livello olio freno anteriore	74	Manubri e pedane	9
Livello olio freno posteriore	75	Manutenzione/equipaggiamento	10
Regolatori leva freno e frizione	29	Parcheggio	9
Frizione	66	Particolari e accessori	10
Ispezione	66	Lubrificazione catena	68
Registrazione	67	M	
Fusibili	89	Manopola acceleratore	63
Identificazione dei fusibili	89	Manuale d'uso	35
Sostituzione dei fusibili	89	Manutenzione programmata	55
Ubicazione dei fusibili	89	Marce	
G		Partenza/cambio delle marce	42
Guida ad alta velocità	47	Motore	
I		Arresto del motore	40
Identificazione dei particolari	14	Avviamento del motore	41
Indicatore di direzione	93	Commutatore arresto motore	27
Sostituzione della lampadina	93	Numero di matricola	17
Interruttori manubrio destro	27	N	
Commutatore arresto motore	27	Numero di telaio (VIN)	17
Pulsante di avviamento	28	O	
Interruttori manubrio sinistro	28	Olio motore	59
Commutatore inserimento abbaglianti	28	Cambio dell'olio e del rispettivo filtro	60
Levetta indicatore di direzione	29	Ispezione livello	60
Pulsante avvisatore acustico	29	Smaltimento dell'olio motore usato	62
		Specifica e grado dell'olio	62

Indice

P

Parcheggio	45
Pneumatici	79
Pressione di gonfiaggio dei pneumatici	80
Pressione pneumatici	103
Profondità minima raccomandata del battistrada	80
Sostituzione dei pneumatici	82
Usura del pneumatico	80
Proiettore	90
Registrazione	91
Sostituzione lampadina luce di posizione	92
Pulitura	94
Dopo il lavaggio	95
Impianto di scarico	95
Organi di alluminio non verniciati ..	95
Preparativi per il lavaggio	94
Punti da proteggere con particolare attenzione	94

R

Rifornimento del serbatoio	32
Rimessaggio	97
Preparativi dopo il rimessaggio	98
Preparativi per il rimessaggio	97
Rodaggio	36

S

Sospensione	
Ispezione della forcella anteriore	77
Regolazione della sospensione posteriore	78
Regolazione sospensione anteriore ..	78
Taratura sospensione	78
Tarature suggerite	79
Sospensione anteriore	77
Spie	
Abbagliante	23
Bassa pressione olio	23
Folle	23
Indicatori di direzione	23
Strumentazione	
Contachilometri	22
Contagiri	22
Parzializzatore	22
Spie	23
Tachimetro	22

U

Uso sicuro	37
------------------	----

V

Verifiche giornaliere di sicurezza	37
--	----

Indice

Pagina lasciata di proposito in bianco