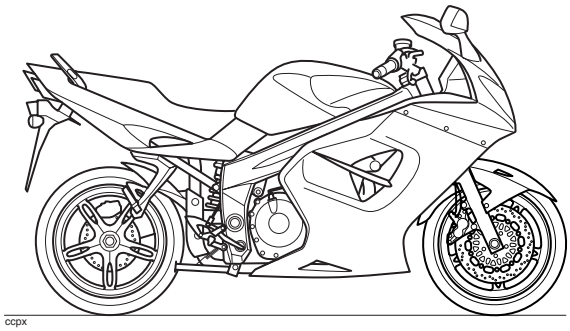
# PREFAZIONE

Il presente manuale riporta informazioni relative alle motociclette Triumph Sprint ST e Sprint ST con ABS. Conservare sempre il manuale d'uso con la motocicletta e consultarlo quando serve.




## 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**

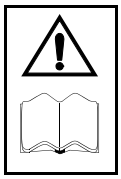
Questo simbolo di attenzione indica delle istruzioni o procedure speciali che, se non sono correttamente rispettate, potrebbero causare danni o la distruzione dell'attrezzatura.

**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 alle pagine *12* e *13*. Se necessario, esso comparirà anche sulle pagine contenenti le informazioni pertinenti.

## Manutenzione

Per far sì che la vostra motocicletta duri a lungo senza darvi problemi e vi consenta una guida sicura, la manutenzione deve essere eseguita solo 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.

## 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.

# Prefazione

## 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 3851526, edizione 5.

## 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 . . . . . *49*

Accessori, carico e passeggeri . . . . . *61*

Manutenzione e regolazione . . . . . *65*

Rimessaggio . . . . . *119*

Dati tecnici . . . . . *119*

# 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 pregiudicarne il controllo e provocare un incidente, con conseguenze anche mortali.

**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.

**Avvertenza**

La presente motocicletta deve essere usata esclusivamente come veicolo a due ruote destinato al trasporto di un pilota 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 215 kg.

## 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.

**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.

## 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

## 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 pilota toglie le mani dal manubrio, provocando la perdita di controllo o un incidente.

**Avvertenza**

Le pedane in dotazione devono sempre essere usate dal pilota 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:

Innestare la prima per evitare che la motocicletta scenda dal cavalletto.

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.

## 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**

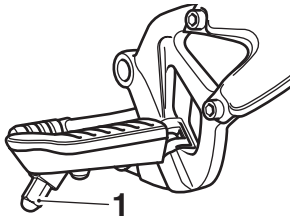
Rivolgersi al Concessionario Triumph autorizzato in caso di dubbi relativi alla guida sicura della motocicletta Triumph.

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 usurati oltre il limite massimo (vale a dire quando ne rimangono solo 5 mm) permette alla motocicletta di raggiungere angoli di inclinazione pericolosi.

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




ccsm

1. **Indicatore di inclinazione in curva**

**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.

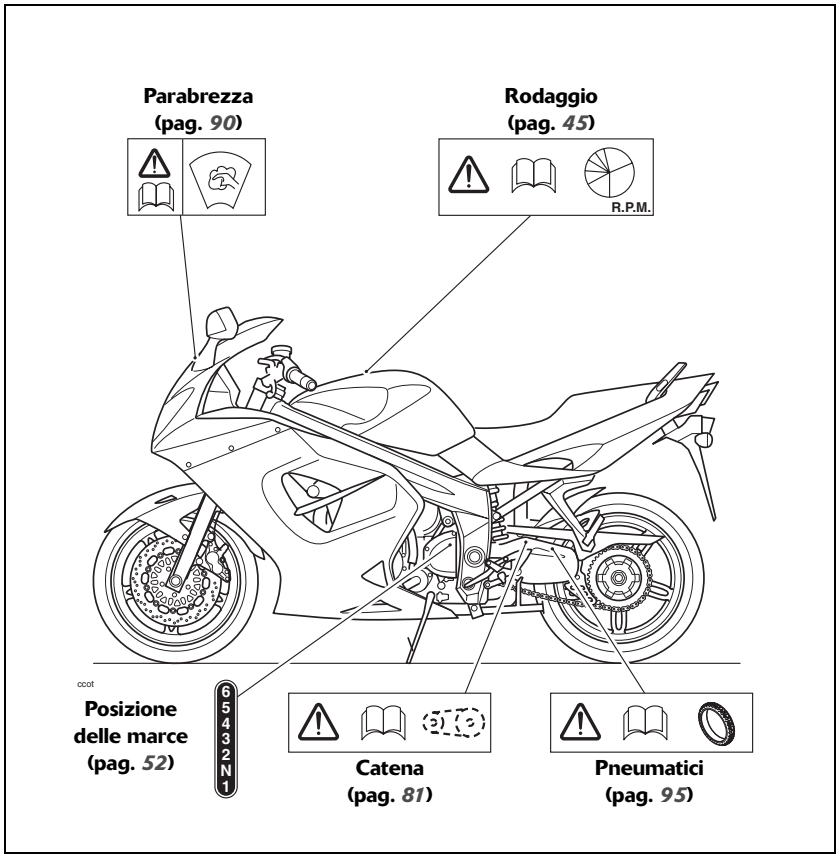
**Avvertenza**

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.

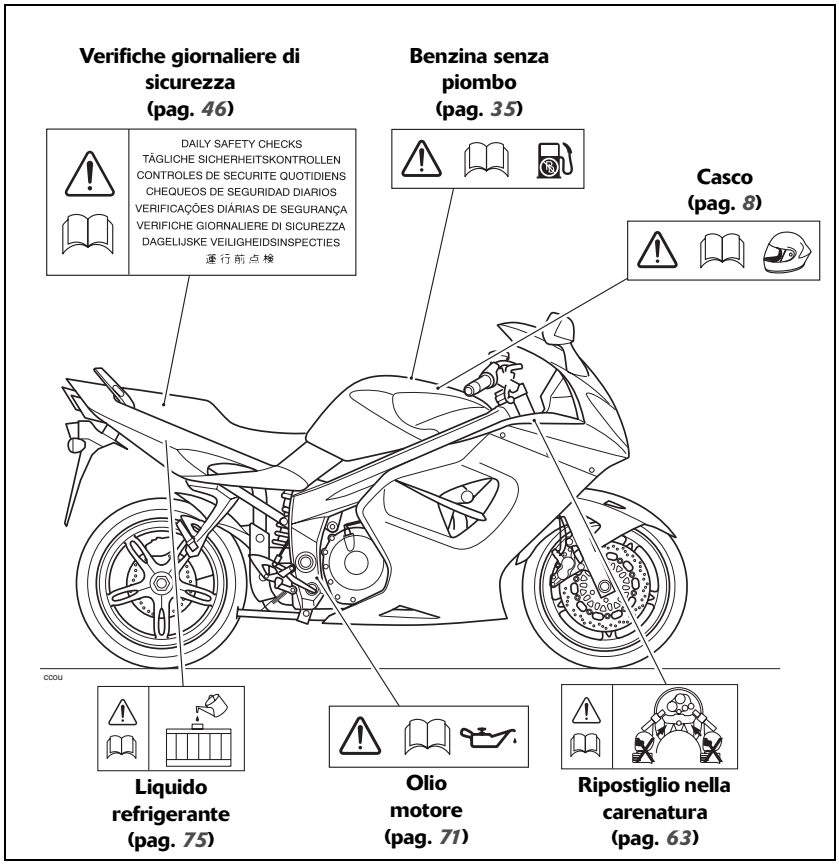
# ETICHETTE DI SEGNALAZIONE PERICOLO

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.

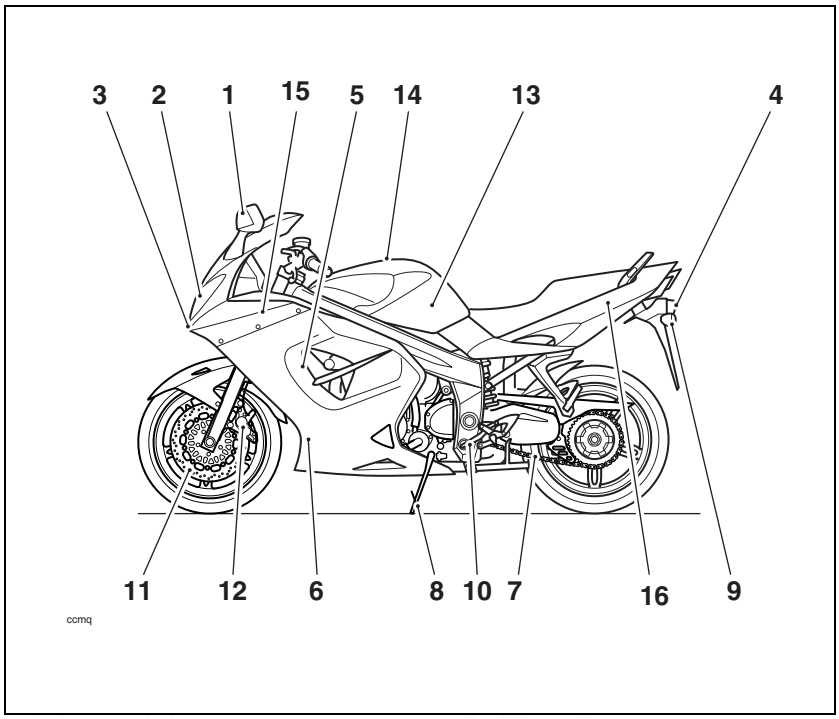
## Ubicazione delle etichette di segnalazione pericolo



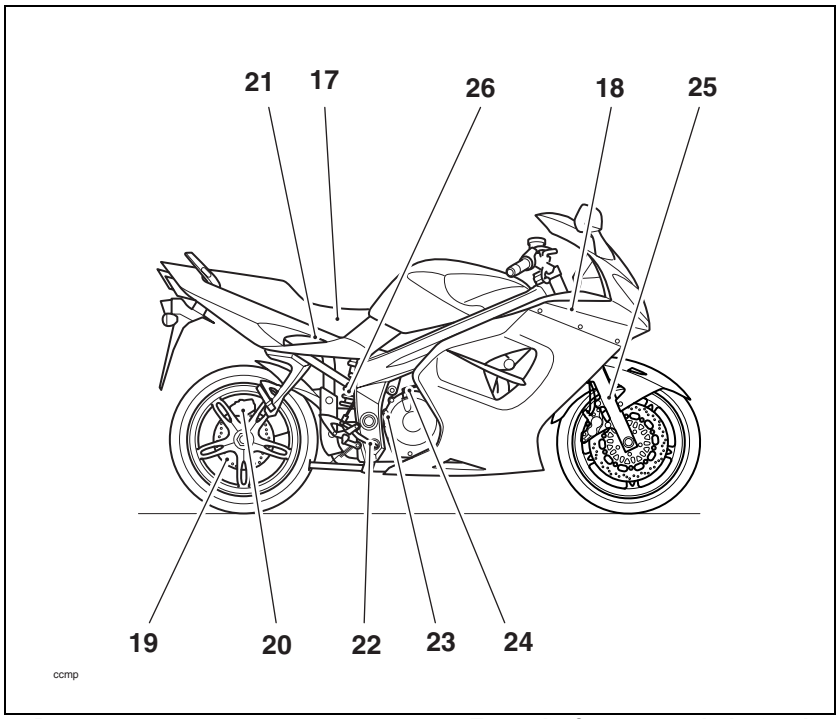
## Ubicazione delle etichette di segnalazione pericolo (segue)



# IDENTIFICAZIONE DEI PARTICOLARI

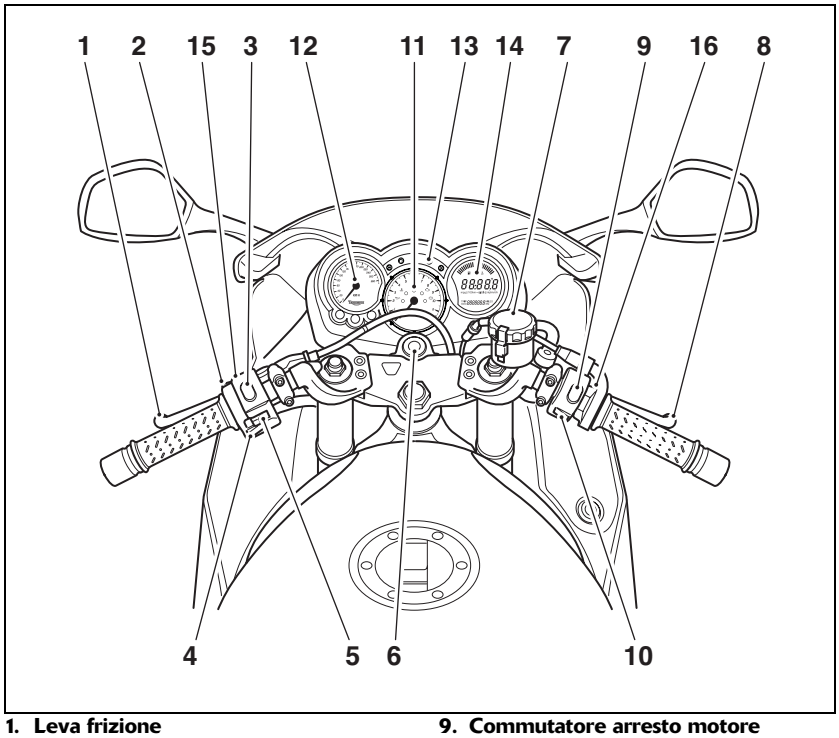



1. Indicatore di direzione anteriore
2. Proiettore
3. Luce di posizione
4. Fanalino posteriore
5. Tappo a pressione radiatore/liquido refrigerante
6. Radiatore olio
7. Catena di trasmissione
8. Cavalletto laterale
9. Indicatore di direzione posteriore
10. Pedale cambio marcia
11. Disco freno anteriore
12. Pinza freno anteriore
13. Serbatoio carburante
14. Tappo bocchettone rifornimento carburante
15. Serbatoio di espansione liquido refrigerante
16. Silenziatore




17. Batteria
18. Corredo attrezzi
19. Disco freno posteriore
20. Pinza freno posteriore
21. Serbatoio liquido freno posteriore
22. Pedale freno posteriore
23. Tappo di rifornimento olio/astina di livello
24. Cavo frizione
25. Forcella anteriore
26. Sospensione posteriore

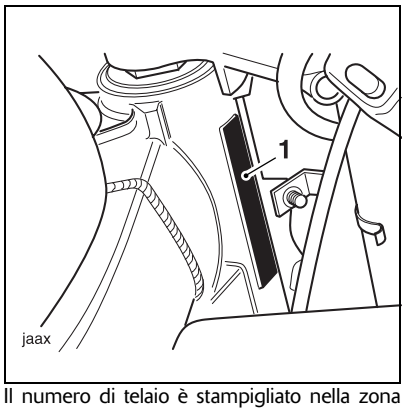
## Identificazione dei particolari (segue)




1. Leva frizione
2. Pulsante segnalazione sorpasso
3. Commutatore inserimento abbaglianti
4. Pulsante avvisatore acustico
5. Levetta indicatore di direzione
6. Commutatore di accensione
7. Serbatoio liquido freno anteriore
8. Leva freno anteriore
9. Commutatore arresto motore
10. Pulsante di avviamento
11. Contagiri
12. Tachimetro
13. Spie
14. Computer di bordo
15. Regolatore leva frizione
16. Regolatore leva freno

# NUMERI DI MATRICOLA

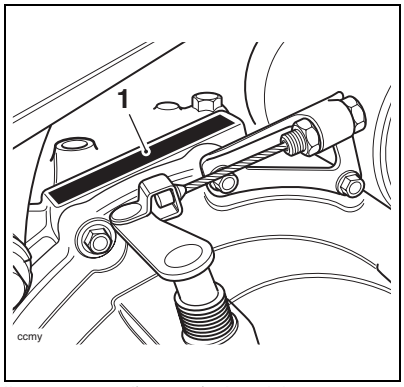
## Numero di telaio (VIN)




Il numero di telaio è stampigliato nella zona della testa sterzo del telaio. Esso è anche visualizzato su una targhetta, rivettata sul telaio, immediatamente dietro alla testa sterzo.

Annotare il numero di telaio nella casella qui sotto.

## Numero di matricola del motore




Il numero di matricola del motore è stampigliato sul basamento motore, appena sopra al coperchio della frizione.

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

Pagina lasciata di proposito in bianco

# INFORMAZIONI GENERALI

## Indice

Disposizione quadro strumenti . . . . . 21
Tachimetro . . . . . 22
Contagiri . . . . . 22
Contachilometri/ parzializzatore . . . . . 22
Orologio/computer di bordo . . . . . 23
Consumo attuale di carburante . . . . . 23
Consumo medio di carburante. . . . . 23
Distanza percorribile . . . . . 24
Distanza percorsa . . . . . 24
Durata del viaggio. . . . . 24
Velocità media . . . . . 24
Velocità massima . . . . . 24
Funzionamento del computer di bordo . . . . . 24
Ripristino del computer di bordo . . . . . 24
Regolazione dell'orologio . . . . . 25
Indicatore temperatura liquido refrigerante . . . . . 26
Indicatore livello carburante. . . . . 27
Spie . . . . . 27
Indicatori di direzione . . . . . 27
Abbagliante . . . . . 27
Basso livello carburante. . . . . 27
Folle . . . . . 27
Spia bassa pressione olio. . . . . 27
Spia alta temperatura liquido refrigerante . . . . . 28
Spia avaria sistema di gestione motore . . . . . 28
Spia ABS (Impianto frenante antibloccaggio). . . . . 29
Spia antifurto . . . . . 29
Chiave di accensione . . . . . 30
Commutatore di accensione/ bloccasterzo . . . . . 31
Posizioni del commutatore di accensione. . . . . 31

# Informazioni generali


Regolatori leva freno e frizione . . . . . 32

Interruttori manubrio destro. . . . . 33
- Commutatore arresto motore. . . . . 33
- Pulsante di avviamento . . . . . 33

Interruttori manubrio sinistro . . . . . 34
- Commutatore inserimento abbaglianti. . . . . 34
- Levetta indicatore di direzione . . . . . 34
- Pulsante avvisatore acustico . . . . . 34
- Pulsante segnalazione sorpasso . . . . . 34

Requisiti del carburante/ rifornimento. . . . . 35
- Grado del carburante . . . . . 35
- Tappo del serbatoio carburante . . . . . 36
- Rifornimento del serbatoio . . . . . 36

Cavalletti . . . . . 37
- Cavalletto laterale . . . . . 37
- Cavalletto centrale. . . . . 38
- Maniglione di sollevamento . . . . . 38

Corredo attrezzi e manuale d'uso . . . . . 39

Fermi sella. . . . . 39
- Cura della sella . . . . . 40

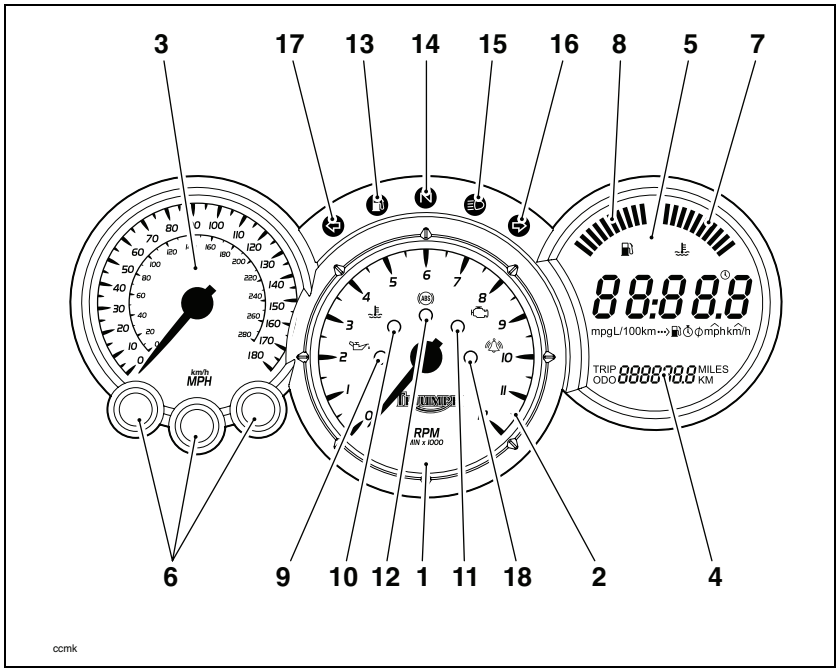
Borse . . . . . 40
- Utilizzo della borsa . . . . . 42

Presa elettrica accessori . . . . . 44

Rodaggio. . . . . 45

Uso sicuro. . . . . 46
- Verifiche giornaliere di sicurezza. . . . . 46

## Disposizione quadro strumenti




1. **Contagiri**
2. **"Settore rosso" contagiri**
3. **Tachimetro**
4. **Contachilometri/parzializzatori**
5. **Display orologio/computer di bordo**
6. **Pulsanti di selezione/impostazione/ parzializzatore**
7. **Display temperatura liquido refrigerante**
8. **Indicatore livello carburante**
9. **Spia bassa pressione olio**
10. **Spia alta temperatura liquido refrigerante**
11. **Spia avaria centralina gestione motore**
12. **Spia ABS (solo modelli con ABS)**
13. **Spia basso livello carburante**
14. **Spia folle**
15. **Spia abbaglianti**
16. **Spia indicatore di direzione destro**
17. **Spia indicatore di direzione sinistro**
18. **Spia stato antifurto (l'antifurto è un accessorio a richiesta)**

## Tachimetro

Indica la velocità di avanzamento della motocicletta.

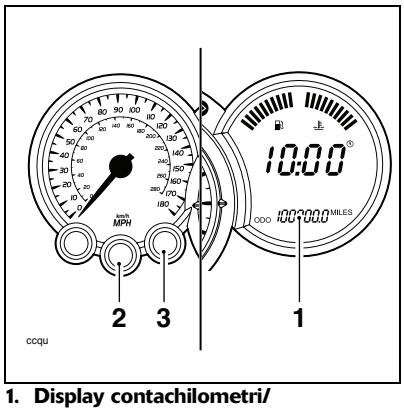
## Contagiri

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.

**Avvertenza**

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

## Contachilometri/ parzializzatore




1. **Display contachilometri/ parzializzatore**
2. **Pulsante di impostazione**
3. **Pulsante parzializzatore**

Il contachilometri indica la distanza complessiva percorsa dalla motocicletta.

Il contachilometri e i due parzializzatori sono situati nel medesimo display LCD dell'orologio e del computer di bordo. Entrambi indicano la distanza percorsa dalla motocicletta a partire dall'ultimo azzeramento del display.

**Avvertenza**

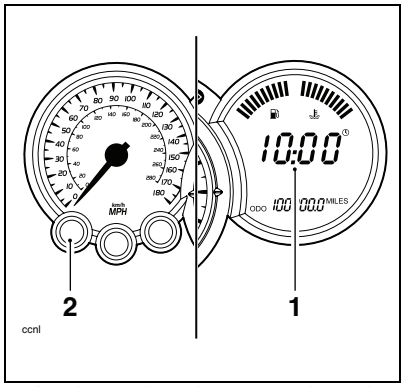
Non tentare di passare dalla modalità di visualizzazione del contachilometri a quella del parzializzatore o di ripristinare il parzializzatore durante la guida dato che si potrebbe causare la perdita di controllo del mezzo e un eventuale incidente.

Usare il pulsante "parzializzatore" per alternare tra la modalità contachilometri e parzializzatore. Premere ripetutamente il pulsante "parzializzatore" fino a quando il display desiderato è visibile. Il display scorrerà nel seguente ordine:

- Contachilometri
- Parzializzatore 1
- Parzializzatore 2

Per azzerare i parzializzatori, selezionare e visualizzare il parzializzatore da azzerare e quindi premere il pulsante "parzializzatore" per 2 secondi. Dopo 2 secondi il parzializzatore visualizzato si riazzera.

## Orologio/computer di bordo




**1. Display orologio/computer di bordo**
**2. Pulsante di selezione**

Le informazioni dell'orologio e del computer di bordo appaiono sul medesimo display.

Il computer di bordo indica il consumo di carburante, l'autonomia, la velocità, l'ora e la distanza registrate e calcolate dall'ultimo ripristino.

Ciascun display indica le seguenti informazioni.

### Consumo attuale di carburante

Un'indicazione del consumo di carburante in quell'istante.

### Consumo medio di carburante

Un'indicazione del consumo medio di carburante calcolata dall'ultimo ripristino del computer di bordo. Dopo un ripristino, il display visualizza dei trattini fino ad aver percorso 0,1 km.

### Distanza percorribile

Offre un'indicazione della distanza probabile che è possibile coprire con il carburante ancora presente nel serbatoio.

### Distanza percorsa

La distanza totale percorsa dall'ultimo ripristino.

### Durata del viaggio

Il tempo totale trascorso dall'ultimo ripristino.

### Velocità media

La velocità media viene calcolata dall'ultimo ripristino del computer di bordo. Dopo un ripristino, il display visualizza dei trattini fino ad aver percorso 1 km.

### Velocità massima

Viene visualizzata la velocità massima raggiunta dall'ultimo ripristino.

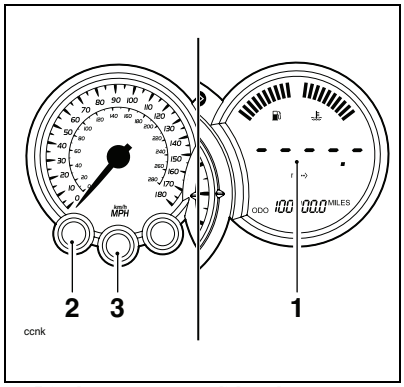
### Funzionamento del computer di bordo

Quando l'accensione viene commutata, appare il display dell'orologio. Per accedere alle informazioni del computer di bordo, premere il pulsante di "selezione".

Premere ripetutamente il pulsante "selezione" fino a quando il display desiderato è visibile. Il computer di bordo scorrerà nel seguente ordine:

- Orologio
- Consumo attuale di carburante
- Consumo medio di carburante
- Distanza percorribile
- Distanza percorsa
- Durata del viaggio
- Velocità media
- Velocità massima

### Ripristino del computer di bordo




1. **Display computer di bordo**
2. **Pulsante di selezione**
3. **Pulsante di impostazione**

Sul computer di bordo possono essere ripristinati i seguenti display:

- Consumo medio di carburante
- Distanza percorsa
- Durata del viaggio
- Velocità media
- Velocità massima

**Avvertenza**

Non tentare di passare da una modalità di visualizzazione del computer di bordo a un'altra o di ripristinarlo durante la guida dato che si potrebbe causare la perdita di controllo della motocicletta e un eventuale incidente.

Per ripristinare il computer di bordo selezionare il display desiderato e premere simultaneamente i pulsanti di "selezione" e "impostazione" per 2 secondi. Dopo 2 secondi, il display selezionato si ripristina.

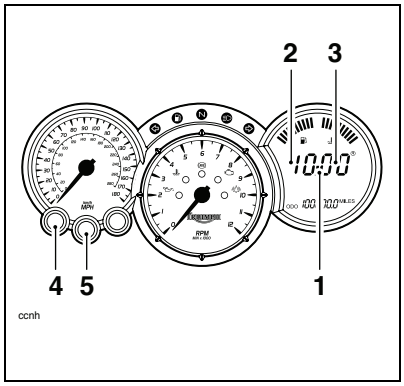
**Nota:**

- **La distanza percorsa, la durata del viaggio e la velocità media sono tutte ripristinate contemporaneamente.**

## Regolazione dell'orologio

**Avvertenza**

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




1. **Display dell'orologio**
2. **Display ora**
3. **Display minuti**
4. **Pulsante di selezione**
5. **Pulsante di impostazione**

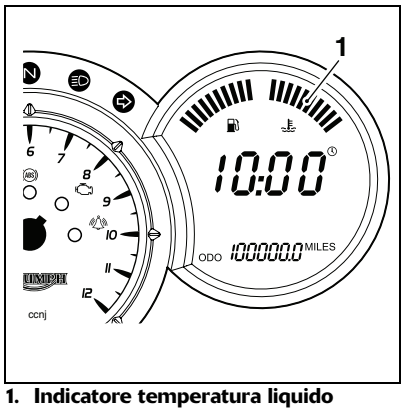
Per ripristinare l'orologio, selezionarne il display e premere contemporaneamente i pulsanti di "selezione" e di "impostazione". Dopo un breve periodo, il display dell'ora comincia a lampeggiare.

Per ripristinare il display dell'ora, verificare che tale display stia ancora lampeggiando e quindi premere il pulsante di "selezione" per modificare l'impostazione. Ciascuna pressione individuale modifica l'impostazione di una cifra. Se il pulsante di selezione viene tenuto premuto, il display scorre continuamente con incrementi di un'unica cifra.

Quando appare il corretto display dell'ora, premere il pulsante di "impostazione". Il display dei minuti comincia a lampeggiare. Il display dei minuti viene regolato in modo analogo a quello dell'ora.

Dopo aver correttamente impostato sia le ore sia i minuti, premere il pulsante di "impostazione" per confermare l'impostazione. Il display smette di lampeggiare.

## Indicatore temperatura liquido refrigerante




1. **Indicatore temperatura liquido refrigerante**

L'indicatore della temperatura del liquido refrigerante indica la temperatura del liquido refrigerante del motore.

Quando l'accensione è inserita, appaiono tutte e 10 le barre del display. Se il motore viene avviato da freddo, il display visualizza 1 barra. Con l'aumentare della temperatura, vengono visualizzate più barre nel display.

La gamma di temperatura normale è indicata da 3 – 6 barre.

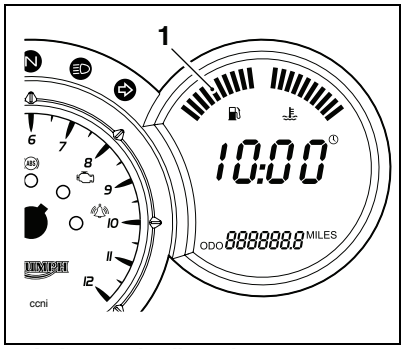
Se la temperatura del liquido refrigerante aumenta eccessivamente, il display visualizza 9 barre e incomincia a lampeggiare e si accende anche la spia di temperatura elevata del liquido refrigerante nel contagiri.

Se la temperatura del liquido refrigerante aumenta ulteriormente, lampeggiano tutte e 10 le barre del display e rimane accesa anche la spia di temperatura elevata del liquido refrigerante nel contagiri.

**Attenzione**

Non continuare a far funzionare il motore se una o entrambe le segnalazioni di temperatura elevata del liquido refrigerante sono visualizzate, dato che il motore potrebbe subire danni gravi.

## Indicatore livello carburante




**1. Indicatore livello carburante**

L'indicatore di livello del carburante indica la quantità di carburante nel serbatoio.

Quando l'accensione è inserita, il numero di barre visualizzate nel display indica il livello del carburante nel serbatoio.

Quando il serbatoio è pieno, sono visualizzate tutte e 10 le barre mentre quando è vuoto non vi è nessuna barra. La presenza di un numero differente di barre indica i livelli intermedi tra pieno e vuoto.

Quando sono visualizzate 2 barre, la spia di basso livello del carburante si accende. Ciò indica che nel serbatoio rimangono 4,0 litri circa di carburante e che è necessario far rifornimento non appena possibile.

Dopo il rifornimento, le informazioni relative all'indicatore di livello e all'autonomia vengono aggiornate solo durante la guida della motocicletta.

A seconda dello stile di guida, ci potrebbero volere 5 minuti circa.

## Spie

### Indicatori di direzione

Quando si sposta a sinistra o a destra la levetta degli indicatori di direzione, la rispettiva spia lampeggia alla medesima frequenza degli indicatori stessi.

### Abbagliante

Se all'inserimento dell'accensione il commutatore inserimento abbagliante è regolato su "abbagliante", si accende la rispettiva spia.

### Basso livello carburante

La spia di basso livello carburante si accende quando vi sono all'incirca 4,0 litri di carburante nel serbatoio.

### 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 bassa pressione olio

Quando il motore è acceso, la spia di bassa pressione dell'olio nel contagiri si accende se la pressione dell'olio motore diminuisce eccessivamente.

**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.

La spia di bassa pressione dell'olio nel contagiri si accende se l'accensione viene inserita senza mettere in moto il motore.

### Spia alta temperatura liquido refrigerante

Quando il motore è acceso, la spia di temperatura elevata del liquido refrigerante nel contagiri si accende se la temperatura del liquido refrigerante motore aumenta eccessivamente.

**Attenzione**

Spegnere immediatamente il motore se la spia di temperatura elevata del liquido refrigerante 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 temperatura elevata del liquido refrigerante accesa.

La spia di temperatura elevata del liquido refrigerante nel contagiri si accende se l'accensione viene inserita senza mettere in moto il motore.

### 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.

## Spia ABS (Impianto frenante antibloccaggio)

**(solo modelli dotati di ABS)**

La spia dell'ABS si accende per indicare che non è disponibile la funzione ABS. Tale accensione è normale dopo l'avviamento del motore e fino a quando la motocicletta non ha raggiunto una velocità superiore a 10 km/h. A meno che non vi sia un guasto, non dovrebbe accendersi di nuovo fino a quando il motore non viene riavviato.

Se la spia si accende in qualsiasi altro momento durante la guida, significa che l'ABS non sta funzionando correttamente e che è necessario indagare la causa del malfunzionamento.

**Avvertenza**

Se l'ABS non funziona, l'impianto frenante continuerà a funzionare come un normale impianto senza ABS. Non continuare a guidare più di quanto non sia strettamente necessario con questa spia accesa. Rivolgersi a un Concessionario Triumph autorizzato non appena possibile per far controllare e riparare il guasto. In questa situazione, una frenata brusca può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo e un incidente.

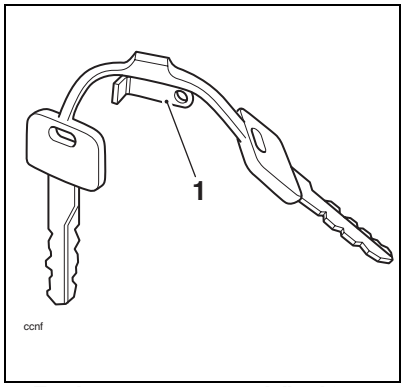
Vedi anche Frenatura a pag. *53*.

## Spia antifurto

La spia dell'antifurto si accende quando si verificano le condizioni descritte nelle istruzioni dell'antifurto che è un optional a richiesta.

La spia non funziona se l'antifurto non è in dotazione.

## Chiave di accensione




**1. Targhetta con numero della chiave**

Oltre ad azionare il bloccasterzo/ commutatore di accensione, la chiave di accensione serve ad aprire la serratura della sella e il tappo di rifornimento.

Alla consegna della motocicletta vengono fornite due chiavi 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.

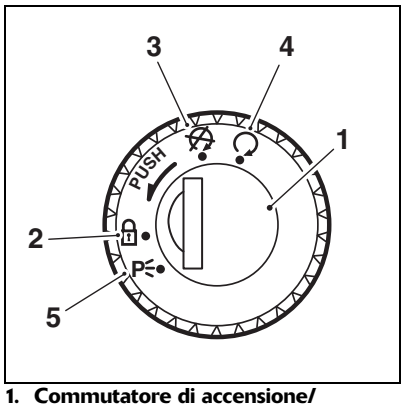
**Nota:**

- **La motocicletta viene consegnata con una serratura di scorta. Tale serratura è destinata al bauletto accessorio a richiesta, in modo che, una volta montato, la medesima chiave possa aprire tutte le serratura sulla motocicletta.**

**Attenzione**

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

## Commutatore di accensione/ bloccasterzo




1. **Commutatore di accensione/ bloccasterzo**
2. **Posizione bloccasterzo**
3. **Disinserito**
4. **Inserito**
5. **Posizione di parcheggio**

### Posizioni del commutatore di accensione

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

BLOCCAGGIO DELLO STERZO: Girare la chiave dalla posizione disinserita, spingerla e rilasciarla, quindi girarla nella posizione bloccasterzo.

PARCHEGGIO: Girare la chiave dalla posizione bloccasterzo a quella di parcheggio. Lo sterzo rimarrà bloccato.

**Nota:**

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

**Avvertenza**

Per motivi di sicurezza e di antinfortunistica, disinserire sempre il commutatore di accensione e sfilare la chiave quando si lascia incustodita la motocicletta.

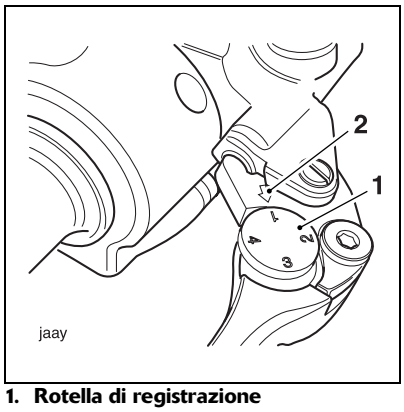
L'uso non autorizzato della motocicletta può infortunare il pilota, gli altri automobilisti e i pedoni, nonché danneggiare la motocicletta stessa.

**Avvertenza**

Con la chiave nella posizione bloccasterzo o parcheggio lo sterzo è bloccato.

Non girare mai la chiave sulla posizione bloccasterzo o parcheggio quando la motocicletta è in moto dato che si provocherebbe il bloccaggio dello sterzo. Uno sterzo bloccato causa la perdita di controllo della motocicletta e un incidente.

## Regolatori leva freno e frizione




1. **Rotella di registrazione**
2. **Triangolo**

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

Per registrare le leve, premerle in avanti e ruotare la rotellina di registrazione per allineare una delle posizioni numerate al triangolo sul supporto della leva.

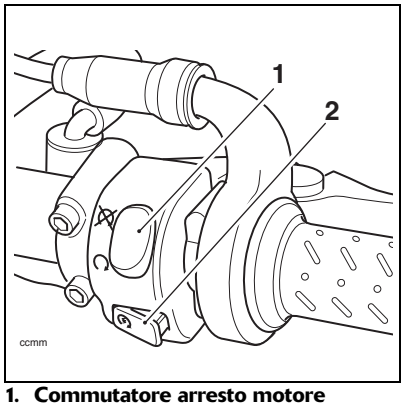
La distanza tra la manopola e la leva a riposo è minore quando la rotella è tarata sul numero 4 e superiore quando è tarata sul numero uno.

**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 la nuova taratura. Non prestare a terzi la motocicletta dato che potrebbero modificare la taratura della leva rispetto a quella alla quale si è abituati, causando la perdita di controllo del mezzo o un incidente.

## Interruttori manubrio destro




1. **Commutatore arresto motore**
2. **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 e può rendere difficoltosa la riaccensione dato che la batteria si scarica. Usare normalmente solo il commutatore di accensione per spegnere il motore.**

**Attenzione**

Non lasciare il commutatore di accensione inserito se il motore è spento dato che, facendolo, i componenti elettrici potrebbero danneggiarsi e la batteria si potrebbe scaricare.

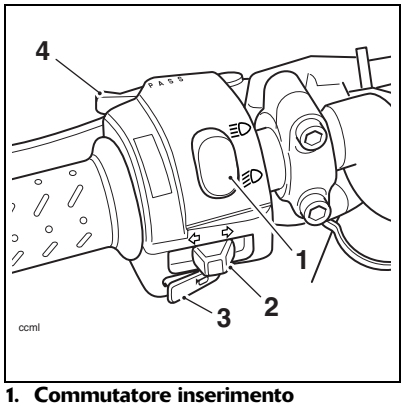
### Pulsante di avviamento

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.**

## Interruttori manubrio sinistro




1. **Commutatore inserimento abbaglianti**
2. **Levetta indicatore di direzione**
3. **Pulsante avvisatore acustico**
4. **Pulsante segnalazione sorpasso**

### 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. All'inserimento degli abbaglianti, si accende la rispettiva spia.

**Nota:**

- **Questo modello non è dotato di commutatore delle luci. Il faro, il fanalino e la luce targa si accendono automaticamente all'inserimento dell'accensione.**

### Levetta indicatore di direzione

Quando la levetta degli indicatori di direzione è spinta verso sinistra o destra e quindi viene rilasciata, l'indicatore corrispondente lampeggia. Per spegnere gli indicatori di direzione, premere e rilasciare la levetta.

### Pulsante avvisatore acustico

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

### Pulsante segnalazione sorpasso

Premendo questo pulsante si inserisce l'abbagliante, che rimarrà acceso fino a quando il pulsante è premuto, ma che si spegnerà non appena è rilasciato.

## Requisiti del carburante/ rifornimento

### 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 pari a 95 RON.

**Attenzione**

In tutti i paesi ad eccezione di Australia, Hong Kong, Nuova Zelanda e Sud Africa, l'impianto di scarico di questo modello è dotato di catalizzatore per ridurre le emissioni dello 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.

**Attenzione**

L'uso di benzina con piombo è illegale nella maggior parte di paesi, stati o territori. L'uso di benzina con piombo danneggia il catalizzatore (se in dotazione).

**Avvertenza**

Per ridurre i pericoli relativi al rifornimento di benzina, 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 introdurre mai il carburante nel serbatoio fino 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 e chiuso a chiave.

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. **Chiave commutatore di accensione**
2. **Tappo del serbatoio carburante**

Per aprire il tappo del serbatoio del carburante, sollevare il coperchietto che lo copre. Inserire la chiave nella serratura e girarla in senso orario.

Per avvitare e chiudere a chiave il tappo, spingerlo in giù, con la chiave inserita, fino a quando scatta in posizione. Estrarre la chiave e chiudere il coperchietto della serratura.

**Attenzione**

La chiusura del tappo senza che la chiave sia inserita danneggia il tappo, il serbatoio e il meccanismo della serratura.

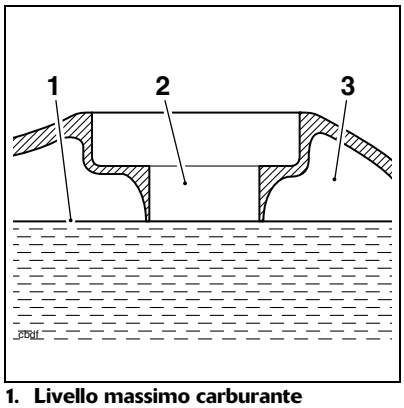
### Rifornimento del serbatoio

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 massimo 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 del carburante, pulire immediatamente le parti colpite e smaltire in modo sicuro il materiale usato per la pulitura.

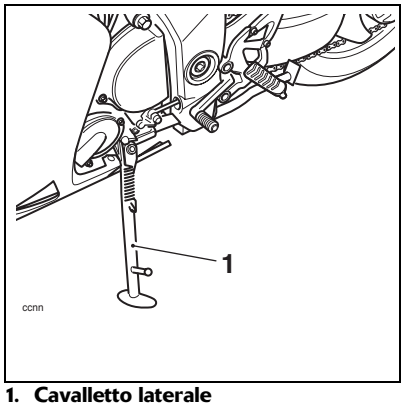
Prestare attenzione a non versare il carburante sul motore, sui tubi di scarico, sui pneumatici o su altre parti della motocicletta.

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

Il carburante versato nelle vicinanze o sopra a uno dei pneumatici ne riduce l'aderenza al fondo stradale. La guida del veicolo diventerà così potenzialmente pericolosa causando la perdita di controllo della motocicletta e un eventuale incidente.

## Cavalletti

### Cavalletto laterale




**1. Cavalletto laterale**

La motocicletta è dotata di cavalletto laterale sul quale può essere parcheggiata.

**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.

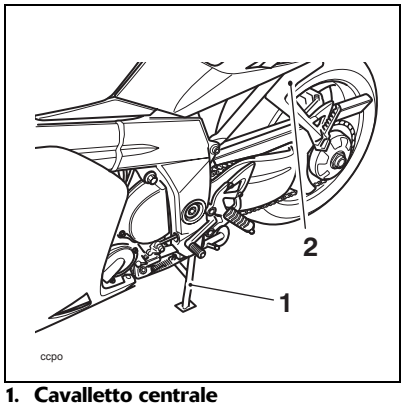
**Nota:**

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

Dopo aver usato il cavalletto laterale 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".

## Cavalletto centrale




1. **Cavalletto centrale**
2. **Maniglione di sollevamento**

Per parcheggiare la motocicletta sul cavalletto centrale, premere con fermezza la guida del piede sul cavalletto e quindi sollevare la motocicletta spingendola indietro usando il maniglione quale presa.

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

## Maniglione di sollevamento

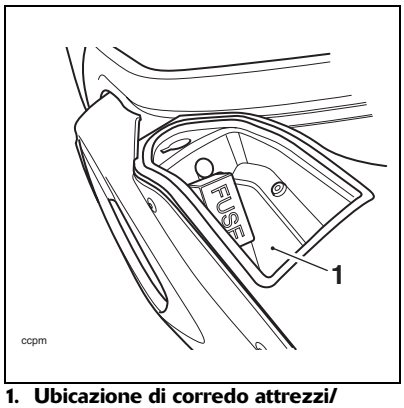
Il maniglione è situato sul lato sinistro della motocicletta e forma il bordo superiore del supporto della pedana della sella aggiuntiva.

Usare sempre il maniglione di sollevamento per parcheggiare la motocicletta sul cavalletto centrale.

**Avvertenza**

Non usare la semicarenatura laterale o la sella quale punto di presa per parcheggiare la motocicletta sul cavalletto centrale dato che si potrebbero causare danni.

## Corredo attrezzi e manuale d'uso




1. **Ubicazione di corredo attrezzi/ manuale d'uso**

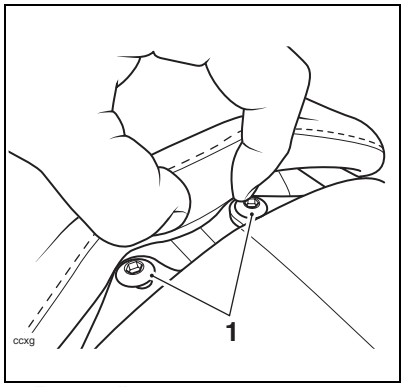
Il corredo attrezzi e il manuale d'uso sono situati in un'apposita cassetta con serratura a chiave sul lato destro della motocicletta.

Per aprirla, infilare la chiave di accensione nella serratura e togliere il coperchio.

**Nota:**

- **La cassetta non è impermeabilizzata.**

## Fermi sella




1. **Fermi sella**

I fermi della sella sono situati sotto il bordo posteriore della stessa. Per smontare la sella, spingere indietro il bordo posteriore e svitare i fermi in vista. In questo modo la sella si sgancia ed è possibile farla scorrere all'indietro per poterla estrarre completamene dalla motocicletta.

**Avvertenza**

Lo scudo termico del silenziatore è situato direttamente sotto la sella e potrebbe essere caldo al tatto. Non toccare lo scudo termico dato che al contatto la pelle si potrebbe ustionare.

### Cura della sella

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

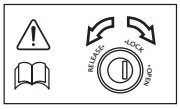
**Attenzione**

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.

Per rimontare la sella, innestarne la linguetta sotto il serbatoio del carburante e premerla sul retro per agganciarla. Serrare i fermi della sella a **3 Nm**.

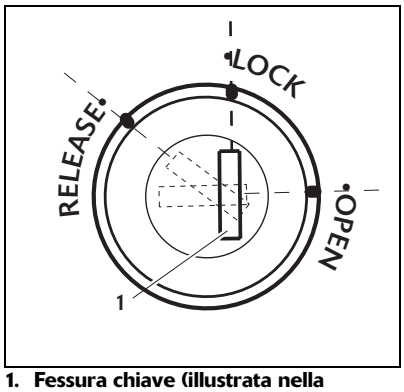
## Borse



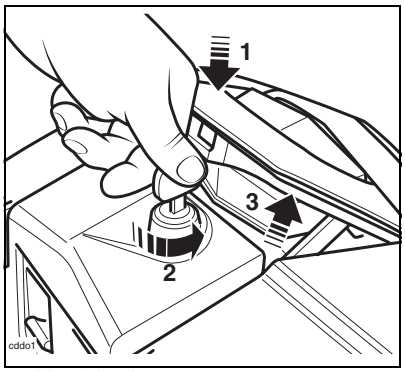

**Montaggio di ciascuna borsa:**

**Nota:**

- **La borsa è marcata in tre punti lungo la circonferenza del cilindretto della serratura. Per poter chiudere, sganciare o aprire le borse, la fessura della chiave deve allinearsi con i corrispondenti contrassegni sulla circonferenza del cilindretto come illustrato.**

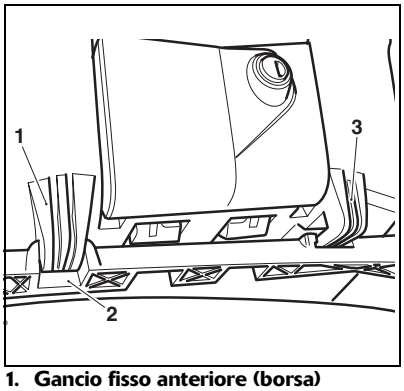



1. **Fessura chiave (illustrata nella posizione di chiusura (LOCK))**



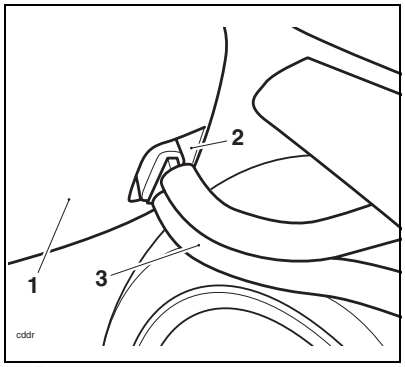

**1. Maniglia da trasporto**

Infilare la chiave nel cilindro della serratura. Premere leggermente la maniglia di trasporto e ruotare la chiave in senso antiorario, quindi rilasciare la maniglia di trasporto. Sollevare la maniglia da trasporto fino a quando è totalmente sollevata.




1. **Gancio fisso anteriore (borsa)**
2. **Punto di centraggio anteriore (guida borsa)**
3. **Gancio fisso posteriore**

Posizionare la borsa contro la rispettiva guida e innestare il gancio fisso anteriore della borsa nel punto di centraggio sulla guida. Il gancio fisso posteriore dovrebbe a questo punto trovarsi sopra alla guida della borsa.




1. **Borsa**
2. **Scodellino di centraggio**
3. **Staffa di centraggio**

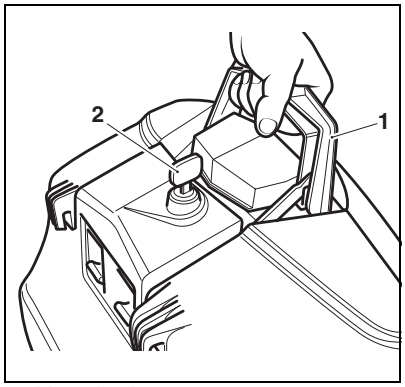
Abbassare il gancio fisso posteriore sulla guida della borsa accertandosi che l'estremità della staffa di centraggio si insedi nello scodellino di centraggio presente nel lato della borsa.

Bloccare la borsa sulla guida girando la chiave in senso antiorario e tenendola in questa posizione, premendo, al tempo stesso, la maniglia da trasporto per chiuderla completamente. Girare la chiave nella posizione di chiusura centrale e sfilarla.

**Rimozione di ciascuna borsa:**

**Nota:**

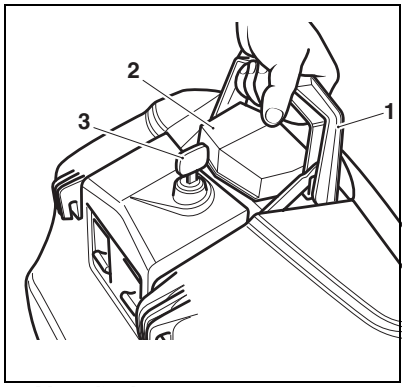
- **La medesima procedura può essere adottata per rimuovere e rimontare sia la borsa sinistra sia quella destra.**




1. **Maniglia da trasporto**
2. **Leggenda**

Per sbloccare e staccare la borsa dalla rispettiva guida, infilare la chiave nella serratura. Premere leggermente la maniglia di trasporto e ruotare la chiave in senso antiorario, quindi rilasciare la maniglia di trasporto. Sollevare completamente la maniglia da trasporto e staccare la borsa dalla rispettiva guida come richiesto.

## Utilizzo della borsa




1. **Maniglia da trasporto**
2. **Piastra**
3. **Leggenda**

Per aprire il coperchio della borsa, infilare la chiave, ruotarla nella posizione di apertura e quindi premere sulla piastra. È ora possibile aprire il coperchio.

Per chiudere il coperchio della borsa, girare la chiave nella posizione di apertura, premere sulla piastra, chiudere il coperchio e quindi rilasciare la piastra. Girare la chiave nella posizione di chiusura centrale e sfilarla.

Se non è possibile sfilare la chiave, ripetere la procedura di chiusura del coperchio prestando attenzione che sia chiuso in modo corretto e che la piastra sia ritornata nella posizione di chiusura totale.

**Avvertenza**

Il peso massimo trasportabile con sicurezza in ciascuna borsa è di 5 kg. Non superare mai questo limite di carico dato che la motocicletta potrebbe diventare poco stabile e causare la perdita di controllo e un incidente.

**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 215 kg.

Il carico massimo comprende il peso del pilota, del passeggero, di qualsiasi accessorio in dotazione e di eventuali carichi trasportati.

**Avvertenza**

Dopo il montaggio o la rimozione delle borse, guidare la motocicletta in una zona sicura, lontano dal traffico, per familiarizzarsi con le nuove caratteristiche di manovrabilità. La guida della motocicletta senza essersi familiarizzati con le nuove caratteristiche di manovrabilità può causare la perdita di controllo e un incidente.

**Avvertenza**

Non guidare mai una motocicletta alla quale sono stati aggiunti degli accessori (in modo particolare delle borse) a velocità superiori ai limiti legali o a velocità non idonee alle circostanze di guida.

Non guidare una motocicletta dotata di accessori a velocità superiori a 130 km/h anche se i limiti di velocità in vigore lo permettono. La presenza di accessori 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 quando si aggiungono accessori non approvati, se il carico è eccessivo, se i pneumatici sono consunti, se lo stato generale della motocicletta è insoddisfacente, se il manto stradale è dissestato o se le condizioni atmosferiche sono sfavorevoli.

**Avvertenza**

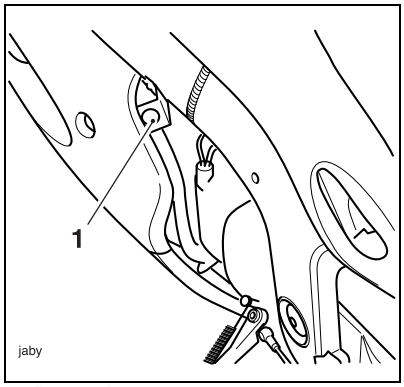
Questa motocicletta non deve essere guidata a velocità superiori al limite di velocità legale ad eccezione di quando si trova in condizioni di gara su percorso autorizzato e delimitato.

**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.

## Presa elettrica accessori



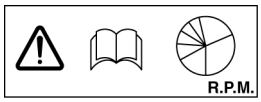

**1. Presa elettrica accessori**

Sul lato sinistro della motocicletta vi è una presa elettrica per gli accessori.

Tale presa fornisce un'alimentazione elettrica da 12 V ed è protetta da un fusibile da 10 A per cui non è possibile collegarvi articoli che assorbono più di 10 A.

Presso il Concessionario Triumph autorizzato è possibile acquistare una spina da usare con questa presa per gli accessori.

## 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 ¾ 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

cbob

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 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. *35*).

**Olio motore:** Verificare il corretto livello sull'astina di livello. Rabboccare eventualmente con olio di grado corretto. Verificare che non vi siano perdite dal motore o dal radiatore dell'olio (pag. *71*).

**Catena di trasmissione:** Controllare che la catena di trasmissione sia correttamente regolata e lubrificata (pag. *81*).

**Pneumatici/ruote:** Verificare che la pressione di gonfiaggio sia corretta (a freddo). Verificare lo spessore/usura del battistrada e che non vi siano danni, forature, ecc. ai pneumatici/ruote (pag. *95*).

**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. *91*).

**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. *85*).

**Sui modelli dotati di ABS:** Alla partenza, verificare che la spia dell'ABS non rimanga accesa a velocità superiori ai 10 km/h (pag. *53*).

**Pastiglie freno:** Su tutte le pastiglie vi deve essere ancora almeno 1,5 mm di guarnizione (pag. *85*).

**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. *88*).

**Forcelle anteriori:** Verificare che funzionino senza incepparsi. Che non vi siano perdite di olio dalle tenute delle forcelle (pag. *92*).

**Manopola acceleratore:** Verificare che presenti un gioco di 2 - 3 mm e che la manopola ritorni alla posizione del minimo senza incepparsi (pag. *78*).

**Frizione:** Verificare che la frizione funzioni in modo regolare e che il cavo presenti il corretto gioco (pag. *80*).

**Liquido refrigerante:** Verificare che non vi siano trafilamenti di liquido refrigerante e controllarne il livello nel serbatoio di espansione (a motore freddo) (pag. *75*).

**Equipaggiamento elettrico:** Verificare che tutte le luci e l'avvisatore acustico funzionino in modo corretto (pag. *34*).

**Arresto del motore:** Verificare che il commutatore di arresto spenga il motore (pag. *50*).

**Cavalletti:** Verificare che ritornino nella posizione sollevata mediante la funzione della molla. Verificare che le molle di richiamo non siano deboli o danneggiate (pag. *37*).

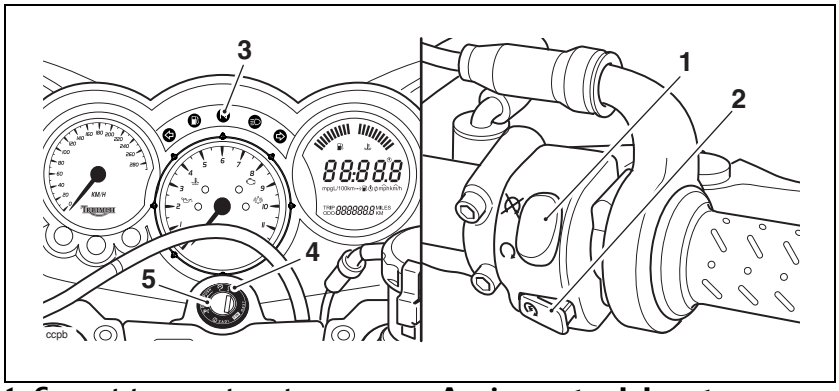
Pagina lasciata di proposito in bianco

# COME GUIDARE LA MOTOCICLETTA

## Indice

Arresto del motore . . . . . 50
Avviamento del motore . . . . . 50
Partenza . . . . . 51
Cambio delle marce . . . . . 52
Frenata . . . . . 53
Solo modelli con ABS (Impianto frenante antibloccaggio). . . . . 55
Parcheggio . . . . . 57
Considerazioni per la guida ad alta velocità . . . . . 58
Generalità . . . . . 59
Sterzo. . . . . 59
Borse e valigie . . . . . 59
Freni . . . . . 59
Pneumatici . . . . . 59
Carburante. . . . . 60
Olio motore . . . . . 60
Liquido refrigerante. . . . . 60
Equipaggiamento elettrico. . . . . 60
Varie. . . . . 60

## Arresto del motore




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

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 o centrale.

Bloccare lo sterzo.

**⚠ 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.

## Avviamento del motore

Verificare che il commutatore di arresto motore sia nella posizione di marcia.

Verificare che il cambio sia in folle.

Inserire l'accensione.

**Nota:**

- **Ad accensione inserita, le lancette del tachimetro e del contagiri passeranno rapidamente dallo zero al massimo e quindi ritorneranno a zero. Le spie della strumentazione si accendono e quindi si spengono (ad eccezione di quelle che rimangono normalmente accese fino all'avviamento del motore - vedi pag. *27*). Non è necessario attendere che le lancette si riazzerino prima di avviare il motore.**

- **In climi molto freddi, aprire parzialmente la farfalla per facilitare l'avviamento a freddo. Riportarla sulla posizione chiusa dopo l'avviamento del motore.**

Tirare la leva della frizione completamente verso il manubrio.

Lasciando la farfalla completamente chiusa, premere il pulsante dello starter fino a quando il motore parte.

**Avvertenza**

Non avviare mai il motore e non farlo girare in un locale chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare 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**

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.

Non lasciare che il motore giri al minimo per lunghi periodi dato che potrebbe surriscaldarsi e recare danni al motore.

**Attenzione**

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

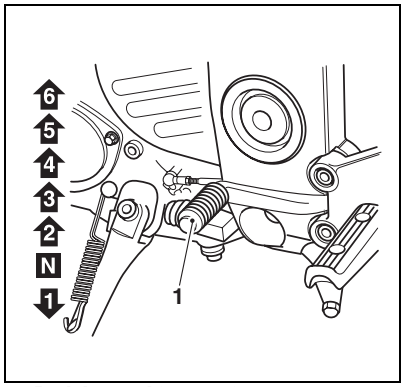
Se la spia di bassa pressione dell'olio rimane accesa dopo l'avviamento, spegnere immediatamente il motore e indagare la causa. Il funzionamento con la spia di bassa pressione accesa, causa danni gravi al motore.

- 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

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.

## Cambio delle marce




**1. Pedale cambio marcia**

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.

**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.

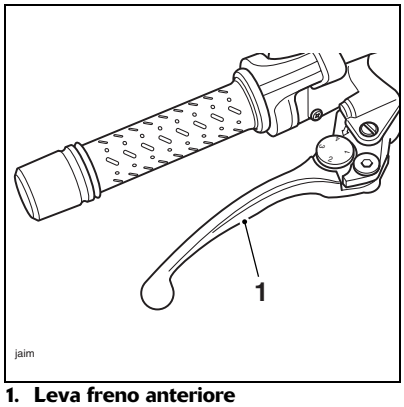
**Nota:**

- **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 marce deve essere effettuato in modo da ottenere un regime motore inferiore.

## Frenata




1. **Leva freno anteriore**

**Avvertenza**

**DURANTE LA FRENATA, OSSERVARE QUANTO SEGUE:**

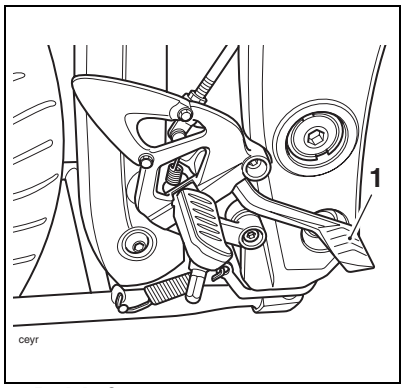
Chiudere completamente la manopola dell'acceleratore, lasciando la frizione innestata per consentire al motore di ridurre la velocità della motocicletta.

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.




1. **Pedale freno posteriore**

**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. (Consultare gli avvisi sull'ABS riportati in precedenza e di seguito.)

Triumph consiglia vivamente a tutti i piloti 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 (indipendentemente dalla presenza dell'ABS), l'accelerazione o in curva, dato che delle manovre avventate possono causare la perdita di controllo ed 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 ed eventuale incidente (consultare l'avviso sull'ABS qui sotto).

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.

**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 utenti della strada, 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.

## Solo modelli con ABS (Impianto frenante antibloccaggio)

**Avvertenza**

Se in dotazione, l'ABS impedisce alle ruote di bloccarsi, ottenendo così le massime prestazioni dall'impianto frenante in caso di frenata d'emergenza o durante la guida su superfici scivolose. Le distanze di frenata potenzialmente più corte che l'ABS permette di ottenere, non possono rimpiazzare delle buone pratiche di guida.

Guidare sempre rispettando il limite di velocità legale.

Non guidare mai senza la dovuta cura e attenzione e ridurre sempre la velocità tenendo presenti le condizioni atmosferiche, stradali e del traffico.

Prestare attenzione in curva. Se i freni sono azionati in curva, l'ABS non sarà in grado di compensare il peso e la spinta della motocicletta, causando con tutta probabilità la perdita di controllo e un incidente.

In determinate circostanze è possibile che una motocicletta dotata di ABS richieda una distanza di fermata più lunga di un modello simile senza ABS.

### Spia ABS

La spia dell'ABS si accende per indicare che non è disponibile la funzione ABS. Tale accensione è normale dopo l'avviamento del motore e fino a quando la motocicletta non ha raggiunto una velocità superiore a 10 km/h. A meno che non vi sia un guasto, non dovrebbe accendersi di nuovo fino a quando il motore non viene riavviato.

Se la spia si accende in qualsiasi altro momento durante la guida, significa che l'ABS non sta funzionando correttamente e che è necessario indagare la causa del malfunzionamento.

**Nota:**

- **Di solito, il pilota avverte il funzionamento dell'ABS sotto forma di rigidezza o di pulsazione della leva e del pedale del freno. Dato che l'ABS non è integrato nell'impianto frenante e non controlla contemporaneamente i freni anteriori e quelli posteriori, questa pulsazione può essere avvertita nella leva, nel pedale o in entrambi.**
- **L'ABS può essere attivato da cambiamenti repentini (buche o dossi) del manto stradale.**

**Avvertenza**

Se l'ABS non funziona, l'impianto frenante continuerà a funzionare come un normale impianto senza ABS. Non continuare a guidare più di quanto non sia strettamente necessario con questa spia accesa. Rivolgersi a un Concessionario Triumph autorizzato non appena possibile per far controllare e riparare il guasto. In questa situazione, una frenata brusca può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo e un incidente.

**Avvertenza**

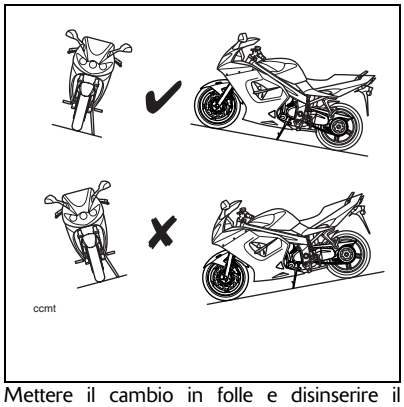
La spia dell'ABS si accende se la ruota posteriore viene fatta ruotare ad alta velocità per più di 30 secondi con la motocicletta su di un cavalletto. Questa reazione è normale.

Quando l'accensione è disinserita e la motocicletta viene riavviata, la spia rimane accesa fino a quando la motocicletta raggiunge una velocità superiore a 30 km/h.

**Avvertenza**

Il computer dell'ABS funziona paragonando la velocità relativa della ruota anteriore e di quella posteriore. L'impiego di pneumatici di tipo diverso da quello raccomandato può influire sulla velocità della ruota e impedire il funzionamento dell'ABS, causando potenzialmente la perdita di controllo e un incidente nelle condizioni in cui normalmente l'ABS entrerebbe in funzione.

## 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. Innestare la prima per impedire alla motocicletta di muoversi.

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.

**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.

Accertarsi che il cavalletto sia completamente sollevato prima di partire con la motocicletta.

**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.

## 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 gioco eccessivo 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.

### Freni

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

Sui modelli dotati di ABS, controllare che l'impianto stia funzionando verificando che la spia ABS non rimanga accesa a velocità superiori a 10 km/h.

### 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.

# Come guidare la motocicletta

### Carburante

Verificare che il carburante a disposizione sia sufficiente per il maggiore consumo che si verifica durante la guida ad alta velocità.

**⚠ Attenzione**

In tutti i paesi ad eccezione di Australia, Hong Kong, Nuova Zelanda e Sud Africa, l'impianto di scarico di questo modello è dotato di catalizzatore per ridurre le emissioni dello 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.

### Olio motore

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

### Liquido refrigerante

Verificare che il livello del liquido refrigerante raggiunga l'indice superiore nel serbatoio di espansione. (Controllare sempre il livello a motore freddo.)

### 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 gli organi di fissaggio siano ben saldi.

# 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 215 kg.

Il carico massimo comprende il peso del pilota, del passeggero, di qualsiasi accessorio in dotazione e di eventuali carichi trasportati.

**Avvertenza**

Non aggiungere accessori né trasportare bagagli che pregiudichino il controllo della motocicletta. Sincerarsi di non avere compromesso 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, l'ABS se in dotazione, il movimento della forcella anteriore, la visibilità in qualsiasi direzione e qualsiasi altro aspetto del funzionamento della motocicletta.

**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.

**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.

**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**

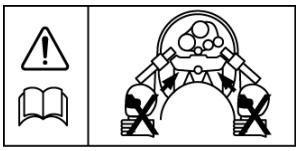
Le caratteristiche di guida e di frenata di una motocicletta sono pregiudicate dalla presenza di un passeggero. Il pilota deve sempre prendere in considerazione queste variazioni quando trasporta un passeggero e non dovrebbe mai farlo se non è stato opportunamente addestrato, se non si sente sicuro e 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**

Non cercare mai di riporre articoli vari tra il telaio e il serbatoio del carburante 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**

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**

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.

**Attenzione**

Non lasciare che il bagaglio poggi su o contro la parte superiore della carrozzeria posteriore,

dato che facendolo potrebbe intralciare il passaggio d'aria tra tali carenature e lo scarico e potenzialmente causare danni da surriscaldamento alle carenature in oggetto.

# MANUTENZIONE E REGISTRAZIONE

## Indice

Manutenzione programmata . . . . . 68
Pannello laterale . . . . . 71
Smontaggio . . . . . 71
Rimontaggio della semicarenatura laterale . . . . . 71
Olio motore . . . . . 71
Ispezione del livello dell'olio . . . . . 72
Cambio dell'olio e del rispettivo filtro . . . . . 73
Smaltimento dell'olio motore usato e dei rispettivi filtri . . . . . 74
Specifica e grado dell'olio . . . . . 74
Impianto di raffreddamento . . . . . 75
Anticorrosivi . . . . . 75
Ispezione del livello del liquido refrigerante . . . . . 76
Regolazione del livello del liquido refrigerante . . . . . 76
Cambio del liquido refrigerante . . . . . 77
Radiatore e tubi flessibili . . . . . 77
Comando acceleratore . . . . . 78
Ispezione . . . . . 78
Registrazione . . . . . 79
Frizione . . . . . 80
Ispezione . . . . . 81
Registrazione . . . . . 81
Catena di trasmissione . . . . . 81
Lubrificazione catena . . . . . 82
Ispezione corsa libera catena . . . . . 82
Regolazione corsa libera catena . . . . . 83
Ispezione usura di catena e ruota dentata . . . . . 84
Freni . . . . . 85
Ispezione dell'usura del freno . . . . . 85
Compensazione dell'usura delle pastiglie freno . . . . . 86
Liquido per freni a disco . . . . . 87
Ispezione e regolazione del livello del liquido freni . . . . . 88

Contatti luci di arresto . . . . . 89
Pulitura del parabrezza. . . . . 90
Cuscinetti sterzo/ruota . . . . . 91
Ispezione dello sterzo . . . . . 91
Ispezione del gioco dei cuscinetti sterzo (cannotto). . . . . 91
Ispezione dei cuscinetti ruota . . . . . 91
Sospensione anteriore . . . . . 92
Ispezione della forcella anteriore. . . . . 92
Tabella taratura sospensione. . . . . 93
Tarature sospensione anteriore. . . . . 93
Regolazione precarico molla. . . . . 94
Regolazione della sospensione posteriore. . . . . 94
Smorzamento estensione . . . . . 94
Regolazione precarico molla. . . . . 95
Pneumatici . . . . . 95
Pressione di gonfiaggio dei pneumatici . . . . . 96
Usura del pneumatico. . . . . 97
Profondità minima raccomandata del battistrada. . . . . 97
Sostituzione dei pneumatici . . . . . 98
Batteria . . . . . .101
Smontaggio della batteria. . . . . 102
Smaltimento della batteria. . . . . 102
Manutenzione della batteria . . . . . 102
Batteria esausta . . . . . 103
Scarica della batteria durante il rimessaggio e l'uso saltuario della motocicletta . . . . . 103
Carica della batteria. . . . . 103
Montaggio della batteria. . . . . 104
Portafusibili . . . . . 105
Identificazione dei fusibili . . . . . 105
Proiettori . . . . . 106
Regolazione proiettore . . . . . 107
Regolazione abbagliante. . . . . 108
Regolazione verticale abbagliante. . . . . 108
Registrazione verticale anabbagliante. . . . . 108
Regolazione orizzontale anabbagliante . . . . . 109

Sostituzione della lampadina dell'anabbagliante . . . . . 109
Sostituzione della lampadina dell'abbagliante . . . . . .110
Sostituzione della lampadina della luce di posizione . . . . . .110

Fanalino posteriore . . . . . .111

Indicatore di direzione . . . . . .111
Sostituzione della lampadina dell'indicatore di direzione anteriore. . . . . .111
Sostituzione della lampadina dell'indicatore di direzione posteriore. . . . . .112

Luce targa . . . . . .112
Sostituzione della lampadina. . . . . .112

Pulitura . . . . . .113
Preparativi per il lavaggio . . . . . .113
Punti da proteggere con particolare attenzione . . . . . .114
Dopo il lavaggio . . . . . .114
Organi di alluminio non verniciati . . . . . .114
Pulitura dell'impianto di scarico . . . . . .115
Lavaggio . . . . . .115
Asciugatura . . . . . .115
Protezione . . . . . .115

## 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.

**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.

| Descrizione intervento | Percorrenza in chilometri oppure periodo di tempo, a seconda del termine che si verifica per primo | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Primo tagliando | Tagliando A | Tagliando B | Tagliando C | Tagliando D | Tagliando A |
| | Ogni | 800<br>1 mese | 10.000<br>1 anno | 20.000<br>2 anni | 30.000<br>3 anni | 40.000<br>4 anni | 50.000<br>5 anni |
| Motore e radiatore olio - controllo perdite | Giorno | • | • | • | • | • | • |
| Olio motore - cambio | - | • | • | • | • | • | • |
| Filtro olio motore - sostituzione | - | • | • | • | • | • | • |
| Gioco valvole - controllo/registrazione | - | | | • | | • | |
| Filtro aria - sostituzione | - | | | • | | • | |
| Centralina ECM ABS - controllo di eventuali codici di guasto memorizzati | - | • | • | • | • | • | • |
| Candele - controllo | - | | • | | • | | • |
| Candele - sostituzione | - | | | • | | • | |
| Corpi farfallati - equilibratura | - | | • | • | • | • | • |
| Cavi acceleratore - controllo/registrazione | Giorno | • | • | • | • | • | • |
| Impianto di raffreddamento - controllo perdite | Giorno | • | • | • | • | • | • |
| Livello liquido refrigerante - controllo/regolazione | Giorno | • | • | • | • | • | • |
| Liquido refrigerante - sostituzione | - | | | • | | • | |
| Impianto di alimentazione - controllo di perdite, logorio, ecc. | 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 | • | • | • | • | • | • |

| Descrizione intervento | Percorrenza in chilometri oppure periodo di tempo, a seconda del termine che si verifica per primo | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Primo tagliando | Tagliando A | Tagliando B | Tagliando C | Tagliando D | Tagliando A |
| | Ogni | 800<br>1 mese | 10.000<br>1 anno | 20.000<br>2 anni | 30.000<br>3 anni | 40.000<br>4 anni | 50.000<br>5 anni |
| Olio freni - sostituzione | Ogni 2 anni | | | | | | |
| Pastiglia freno - controllo livello usura | Giorno | • | • | • | • | • | • |
| Pompe freni - controllo perdite di liquido | | • | • | • | • | • | • |
| Pinze freni - controllo perdite di liquido e inceppamento pistoni | | • | • | • | • | • | • |
| Catena di trasmissione - lubrificazione | Ogni 300 km | | | | | | |
| Catena di trasmissione - controllo usura | Ogni 800 km | | | | | | |
| Tensione catena di trasmissione - controllo/registrazione | Giorno | • | • | • | • | • | • |
| Guida catena di trasmissione - controllo | - | | • | • | • | • | • |
| Cuscinetto ruota posteriore - lubrificazione | - | | | • | | • | |
| Ruote - ispezione di eventuali danni | Giorno | • | • | • | • | • | • |
| Usura/danni dei pneumatici - controllo | Giorno | • | • | • | • | • | • |
| Pressione pneumatici - controllo/regolazione | Giorno | • | • | • | • | • | • |
| Cavo frizione - controllo/registrazione | Giorno | • | • | • | • | • | • |
| Sistema di iniezione aria secondaria - controllo/pulitura | - | | | • | | • | |
| Cavalletto - controllo funzionamento | Giorno | • | • | • | • | • | • |
| Bullone morsetto tra collettore e impianto di scarico secondario - controllo/regolazione | - | • | • | • | • | • | • |
| Fermi - ispezione a vista del serraggio | Giorno | • | • | • | • | • | • |
| Tubi flessibili carburante/emissioni evaporative* - sostituzione | - | | | | | • | |

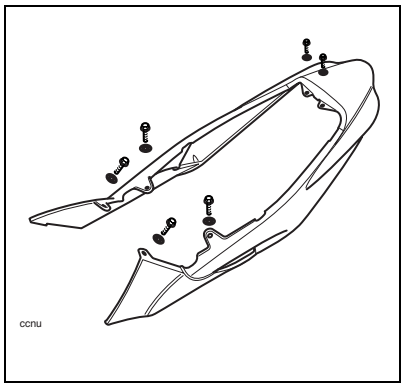
* Il sistema dell'impianto delle emissioni evaporative è montato solo sui modelli per la California.

## Pannello laterale

### Smontaggio

Togliere la sella.

Scollegare la batteria iniziando dal cavo negativo (nero).




Smontare il maniglione.

Allentare i bulloni di fissaggio come illustrato nello schema qui sopra.

Tirare con attenzione verso l'esterno il pannello facendo pressione solo con la mano. Sollevare ed estrarre verso il retro la semicarenatura laterale.

### Rimontaggio della semicarenatura laterale

Invertire la procedura di smontaggio ad eccezione di quanto segue:

Ricollegare la batteria iniziando dal cavo positivo (rosso).

Serrare i bulloni di fissaggio della semicarenatura **3 Nm**.

Serrare i bulloni del maniglione a **27 Nm**.

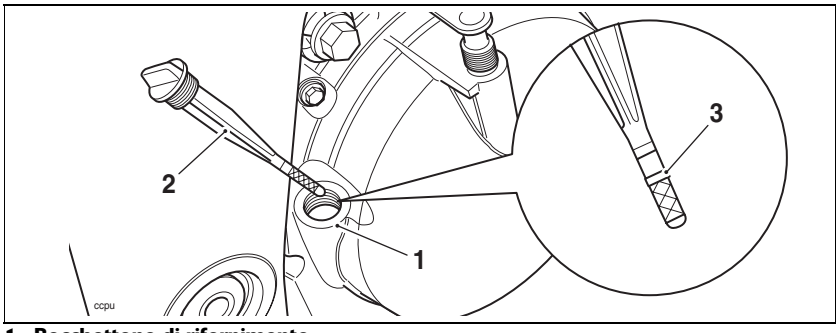
## Olio motore

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 del motore o del cambio può portare all'improvvisa perdita di controllo e a un incidente.

### Ispezione del livello dell'olio




1. **Bocchettone di rifornimento**
2. **Tappo di rifornimento/astina di livello**
3. **Indice di livello superiore**

**Nota:**

- **Si può avere un'indicazione corretta del livello dell'olio solo se l'olio motore si trova alla normale temperatura d'esercizio, se la motocicletta è in posizione verticale (non appoggiata al cavalletto laterale) e il tappo di rifornimento/astina di livello sono completamente avvitati in sede.**

**Avvertenza**

Non avviare mai il motore e non farlo girare in un locale chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare 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**

Il funzionamento con una quantità insufficiente di olio causa danni gravi al motore. Se la spia di bassa pressione dell'olio rimane accesa, spegnere immediatamente il motore e indagare la causa.

Avviare il motore e farlo funzionare al minimo per 5 minuti circa.

Spegnere il motore e attendere tre minuti per permettere all'olio di stabilizzarsi.

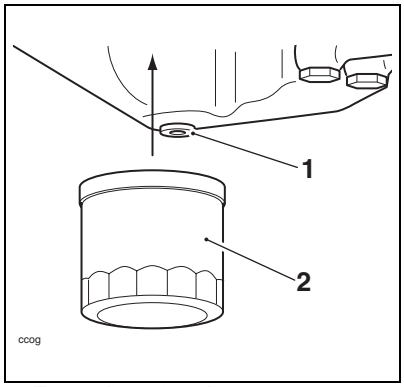
Con la motocicletta verticale, togliere il tappo di rifornimento/astina di livello, pulire l'astina e avvitarla completamente in sede.

Togliere il tappo di rifornimento/astina di livello.

Il livello dell'olio è indicato da indici sul tappo di rifornimento/astina di livello. Quando il serbatoio è pieno, il livello dell'olio deve essere a filo della tacca superiore sull'astina di livello.

Se il livello dell'olio è al di sotto della tacca de minimo, aggiungerne un po' alla volta fino a quando raggiunge il corretto livello. Dopo aver raggiunto il livello corretto, rimettere il tappo di rifornimento/astina di livello.

## Cambio dell'olio e del rispettivo filtro




1. **Tappo di scarico olio**
2. **Filtro olio**

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

**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 nocive che possono causare tumori della pelle. Indossare sempre indumenti protettivi idonei ed evitare il contatto con l'olio usato.

Riscaldare a fondo il motore e quindi spegnerlo e parcheggiare la motocicletta in posizione verticale e in piano.

Infilare un vassoio di raccolta dell'olio sotto il motore.

Togliere il tappo di scarico dell'olio.

**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.

Svitare e togliere il filtro dell'olio usando l'attrezzo di servizio Triumph T3880313. Smaltire il filtro vecchio in modo da tutelare l'ambiente.

Quando l'olio si è scaricato del tutto, infilare una nuova rondella sul tappo di scarico. Montare e serrare il tappo a **25 Nm**.

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**.

Rifornire il motore fino all'indice di massimo con olio per motocicli da 10W/40 o 15W/50, sintetico o semisintetico, conforme alla normativa API SH (o superiore) e JASO MA.

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.

**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.

Verificare che la spia di bassa pressione dell'olio si spenga subito dopo l'avviamento.

Disinserire l'accensione, verificare il livello dell'olio usando il metodo descritto in precedenza, e rabboccarlo fino a quando raggiunge gli indici di minimo e di massimo sull'astina di livello.

### Smaltimento dell'olio motore usato e dei rispettivi filtri

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. Non smaltire i filtri dell'olio usati con i comuni rifiuti. In caso di dubbio rivolgersi all'amministrazione locale.

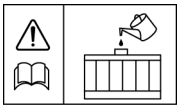
### Specifica e grado dell'olio

I motori ad iniezione 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) 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.

## Impianto di raffreddamento



Allo scopo di garantire l'efficiente raffreddamento del motore, verificare ogni giorno il livello del liquido refrigerante prima di usare la motocicletta, e rabboccarlo se il livello è troppo basso.

**Attenzione**

Quando la motocicletta lascia la fabbrica, l'impianto di raffreddamento viene rifornito con un antigelo che può essere usato tutto l'anno. Questo antigelo è di color azzurro, contiene una soluzione al 50% di glicole etilenico e ha un punto di congelamento di -35 °C.

### Anticorrosivi

Per proteggere l'impianto di raffreddamento dalla corrosione, è vivamente consigliato l'impiego di anticorrosivi nel liquido refrigerante.

Il mancato uso di anticorrosivi provoca l'accumulo di ruggine e di incrostazioni nella camicia d'acqua e nel radiatore, che possono ostacolare il passaggio del liquido refrigerante e ridurre notevolmente l'efficienza dell'impianto di raffreddamento.

L'antigelo consigliato al capitolo sui dati tecnici, in una soluzione al 50% con acqua distillata, offre la necessaria protezione dalla corrosione.

**Avvertenza**

Usare sempre l'antigelo osservando le istruzioni fornite dal costruttore.

Una miscela di liquido refrigerante alla quale sono stati aggiunti antigelo e anticorrosivi, contiene prodotti chimici tossici che sono nocivi al corpo umano. Non ingerire mai l'antigelo o il liquido refrigerante della motocicletta.

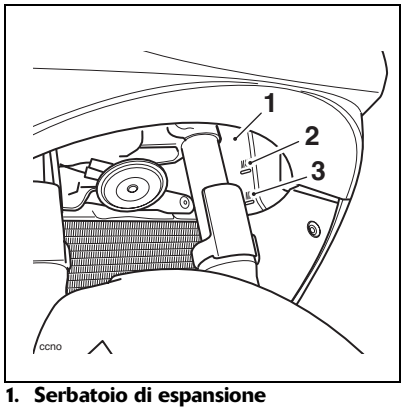
Per diluire il liquido refrigerante e ottenere la miscela corretta, usare acqua distillata.

In caso d'emergenza, è possibile rabboccare l'impianto di raffreddamento solo con acqua del rubinetto. Sarà però necessario ripristinare non appena possibile il corretto rapporto della miscela con liquido refrigerante nuovo e acqua distillata.

**Attenzione**

Per diluire il liquido refrigerante e ottenere la miscela corretta, usare acqua distillata. Se viene usata dell'acqua dura nell'impianto di raffreddamento, si causano incrostazioni di calcare nel motore e nel radiatore e si riduce notevolmente l'efficacia dell'impianto di raffreddamento. Una minor efficacia dell'impianto di raffreddamento può portare al surriscaldamento del motore con conseguenti danni gravi.

### Ispezione del livello del liquido refrigerante



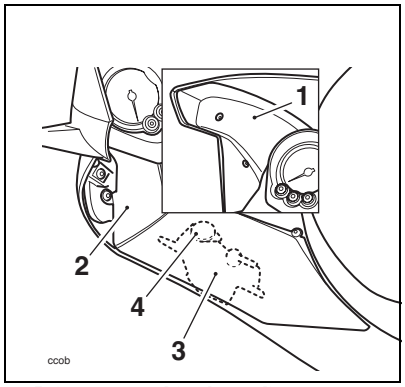

1. **Serbatoio di espansione**
2. **Indice di MAX**
3. **Indice di MIN**

Parcheggiare la motocicletta in piano e in posizione verticale. Il serbatoio di espansione è situato sotto i pannelli asportabili sul lato sinistro della semicarenatura anteriore.

Il livello del liquido refrigerante nel serbatoio di espansione può essere controllato guardando verso l'alto e dall'apertura centrale della carenatura anteriore. Il livello può anche essere controllato dall'alto guardando in giù verso sinistra.

Controllare il livello del liquido refrigerante nel serbatoio di espansione. Il livello del liquido refrigerante deve essere compreso tra gli indici MAX e MIN. Se il livello del liquido refrigerante è inferiore al minimo, rabboccarlo.

### Regolazione del livello del liquido refrigerante




1. **Primo coperchio da togliere**
2. **Secondo coperchio da togliere**
3. **Serbatoio di espansione**
4. **Tappo serbatoio**

**Avvertenza**

Non togliere il tappo del serbatoio di espansione o del radiatore a motore caldo. Quando il motore è caldo, il liquido refrigerante all'interno del radiatore è anch'esso caldo e sotto pressione. Il contatto con il liquido refrigerante caldo sotto pressione provoca ustioni e affezioni cutanee.

Lasciare raffreddare il motore.

Togliere il primo coperchio.

Togliere il secondo coperchio per scoprire il serbatoio di espansione.

Togliere il tappo dal serbatoio di espansione e aggiungere la miscela di liquido refrigerante dal bocchettone fino a quando il livello raggiunge l'indice di MAX. Rimettere il tappo.

**Nota:**

- **Se si sta controllando il livello a causa del surriscaldamento del liquido refrigerante, verificare anche il livello nel radiatore e rabboccarlo se necessario.**
- **In caso d'emergenza, è possibile rifornire l'impianto di raffreddamento solo con acqua. Sarà però necessario ripristinare non appena possibile il corretto rapporto della miscela con liquido refrigerante nuovo e acqua distillata.**

Rimontare i pannelli asportabili.

## Cambio del liquido refrigerante

Far cambiare il liquido refrigerante presso un Concessionario Triumph autorizzato come indicato nella tabella della manutenzione programmata.

## Radiatore e tubi flessibili

Controllare che i tubi flessibili del radiatore non siano tagliati o usurati e che gli stringitubo siano ben saldi, come indicato nella tabella della manutenzione programmata. Rivolgersi a un Concessionario Triumph autorizzato per la sostituzione dei componenti difettosi.

Controllare che la griglia e le alette del radiatore non siano ostruite da insetti, foglie e fango. Pulire con un getto di acqua a bassa pressione eventuali impurità presenti.

**Avvertenza**

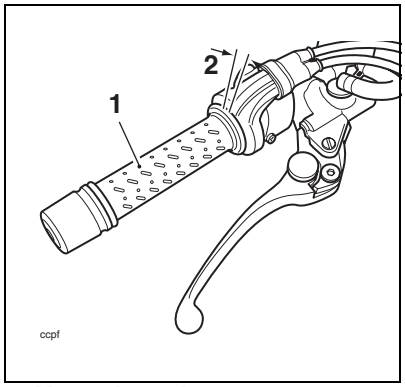
L'elettroventola funziona automaticamente quando il motore è acceso. Tenere sempre mani e abbigliamento lontani dall'elettroventola, dato che il contatto con la ventola che gira può provocare lesioni.

**Attenzione**

L'impiego di getti d'acqua ad alta pressione, tipo quelli di un impianto lavaauto, può danneggiare le alette del radiatore, causare infiltrazioni e compromettere l'efficienza del radiatore.

Non ostruire o deviare il flusso d'aria nel radiatore installando accessori non autorizzati sia davanti al radiatore sia dietro all'elettroventola. Se il flusso d'aria del radiatore è ostruito, si possono provocare surriscaldamenti con potenziali danni al motore.

## Comando 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 il gioco della manopola dell'acceleratore come indicato nella tabella della manutenzione programmata e apportare le registrazioni necessarie.

**Avvertenza**

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.

### Ispezione

**Avvertenza**

La guida della motocicletta con dei cavi dell'acceleratore 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 e un eventuale incidente.

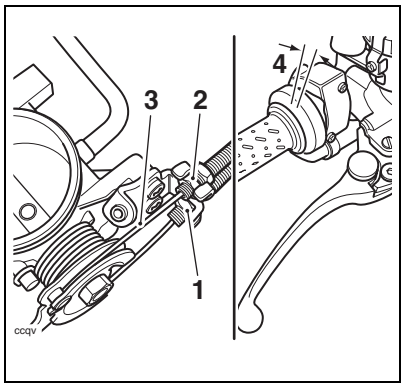
Per evitare una registrazione errata, l'errato percorso dei cavi o l'utilizzo continuo di un acceleratore inceppato o danneggiato, far sempre controllare e registrare l'acceleratore presso il Concessionario Triumph autorizzato.

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 gioco della manopola dell'acceleratore quando la si gira leggermente avanti e indietro.

Se il gioco risulta errato, Triumph raccomanda di fare eseguire le registrazioni richieste presso il Concessionario Triumph autorizzato. In caso d'emergenza, la registrazione dell'acceleratore può però essere eseguita come descritto di seguito:




1. **Regolatore cavo di apertura**
2. **Regolatore cavo di chiusura**
3. **Cavo di chiusura – punto di misurazione del gioco**
4. **Cavo di apertura – punto di misurazione del gioco**

## Registrazione

Togliere la sella.

Scollegare la batteria iniziando dal cavo negativo (nero).

Smontare il serbatoio del carburante e la scatola dell'aria.

Allentare il controdado sul regolatore del cavo di "apertura".

Ruotare il regolatore del cavo di "apertura" lato manopola in modo da poter eseguire una registrazione pari in ciascuna direzione.

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.

Apportare delle registrazioni 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 un gioco di 2 - 3 mm nel cavo di "chiusura" sulla camma collegata ai corpi farfallati. Se necessario, registrare nel medesimo modo il cavo di apertura fino a quando vi è un gioco di 2 - 3 mm.

**Avvertenza**

Accertarsi che tutti i controdadi dei regolatori di tutti i cavi siano serrati dato che un controdado allentato potrebbe causare l'inceppamento della farfalla.

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

Rimontare il serbatoio del carburante e la scatola dell'aria.

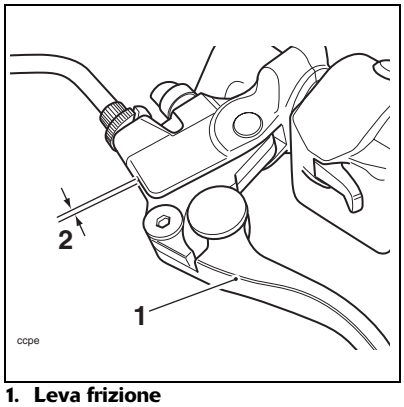
Ricollegare la batteria iniziando dal cavo positivo (rosso).

Rimontare le selle.

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.

## Frizione




**1. Leva frizione**
**2. 2 - 3 mm**

La motocicletta è dotata di frizione azionata da cavo.

Se la leva della frizione presenta un gioco eccessivo, è possibile che la frizione non si disinnesti completamente e renda difficile il cambio delle marce e la messa in folle. In questi casi il motore potrebbe spegnersi e rendere difficile il controllo della motocicletta. Per contro, se la leva della frizione presenta un gioco insufficiente, la frizione potrebbe non innestarsi completamente, con possibili slittamenti, prestazioni ridotte e usura prematura.

Il gioco della leva della frizione deve essere controllato come indicato nella tabella della manutenzione programmata.

### Ispezione

Verificare che il gioco della leva della frizione sia di 2 - 3 mm sulla leva.

Se il gioco è errato, apportare le necessarie registrazioni.

### Registrazione

Allentare il controdado zigrinato sul cavo della frizione lato leva e ruotare il manicotto del regolatore fino ad ottenere il corretto gioco.

Serrare il controdado zigrinato contro la leva della frizione.

Qualora non sia possibile effettuare la corretta registrazione mediante il regolatore della leva, usare quello del cavo, situato sull'estremità inferiore del cavo.

Allentare il controdado del regolatore.

Ruotare il regolatore del cavo esterno per ottenere un gioco di 2 - 3 mm sulla leva della frizione.

Serrare il controdado.

## 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 coperte di sale o pietrisco.

Se la catena è molto usurata o registrata male (o troppo allentata o troppo tesa), potrebbe uscire dalle ruote dentate o rompersi. Di conseguenza, sostituire sempre una catena usurata o danneggiata usando ricambi originali Triumph acquistati presso un rivenditore autorizzato Triumph.

**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.

### 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.

Lubrificare i lati dei rulli e quindi lasciare la motocicletta ferma e inutilizzata per almeno 8 ore (idealmente tutta la notte). In questo modo l'olio può penetrare tra i gommini "O" ring della catena, ecc.

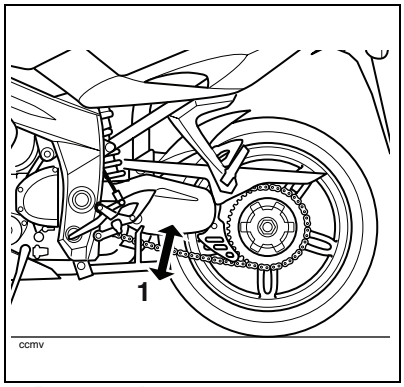
Prima della guida, eliminare ogni eccesso di olio.

Se la catena è particolarmente sporca, pulirla prima 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 si potrebbero causare danni ai componenti della stessa.

### Ispezione corsa libera catena




**1. Posizione di massimo spostamento**

**Avvertenza**

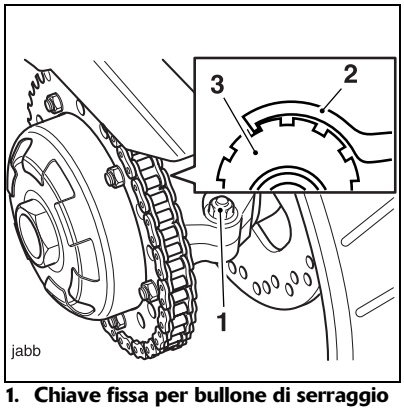
Prima di iniziare a lavorare, accertarsi che la motocicletta sia ben stabilizzata e sorretta in modo adeguato. In questo modo è possibile evitare lesioni al motociclista oppure danni alla motocicletta.

Parcheggiare la motocicletta sul 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 rientrare nella gamma di 35 - 40 mm.

## Regolazione corsa libera catena




1. **Chiave fissa per bullone di serraggio regolatore**
2. **Regolatore eccentrico**

Allentare il bullone di serraggio del regolatore.

Usando la chiave fissa fornita nel corredo attrezzi, ruotare il regolatore eccentrico/mozzo posteriore (in senso orario per allentarlo, in senso antiorario per serrarlo) fino a quando la catena di trasmissione è correttamente regolata.

Serrare il bullone di serraggio a **55 Nm**.

Ripetere il controllo della regolazione della catena. Registrarlo nuovamente se necessario.

**Avvertenza**

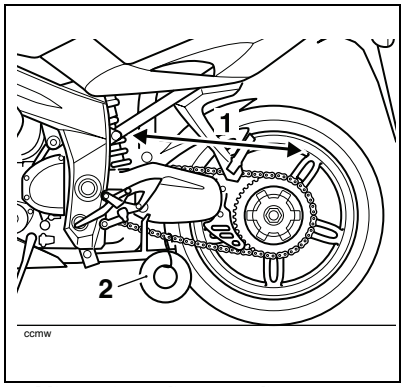
La guida della motocicletta con il bullone di serraggio del regolatore eccentrico/mozzo posteriore poco saldo può compromettere la stabilità e la maneggevolezza del mezzo. Se la stabilità e la maneggevolezza sono compromesse, si potrebbe avere la perdita di controllo e un incidente.

Controllare l'efficacia del freno posteriore.

**Avvertenza**

La guida della motocicletta con dei freni difettosi è pericolosa ed è necessario rivolgersi al Concessionario Triumph autorizzato che eseguirà i necessari interventi di riparazione prima di guidare nuovamente il mezzo. Se le necessarie riparazioni non vengono eseguite, si potrebbe avere una riduzione dell'efficacia dei freni e la perdita di controllo e un incidente.

### Ispezione usura di catena e ruota dentata




1. **Misurazione di 20 maglie**
2. **Peso**

Staccare i carterini copricatena.

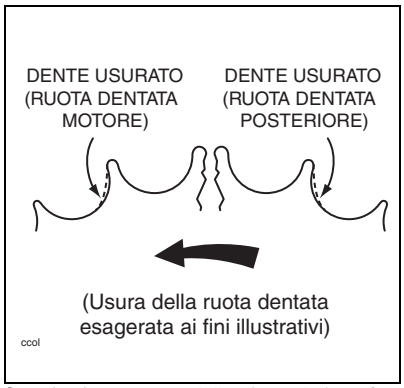
Tendere per bene la catena appendendo su di essa un peso da 10 - 20 kg.

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.

Ispezionare inoltre le ruote dentate per vedere che non siano danneggiate in modo irregolare o eccessivo e che non vi siano denti rovinati.




Se si riscontrano delle irregolarità, fare sostituire la catena di trasmissione e/o le ruote dentate presso un Concessionario Triumph autorizzato.

Sostituire i carterini copricatena di trasmissione.

**Avvertenza**

L'impiego di catene non approvate può causare la rottura o la fuoriuscita della catena dalle ruote dentate.

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.

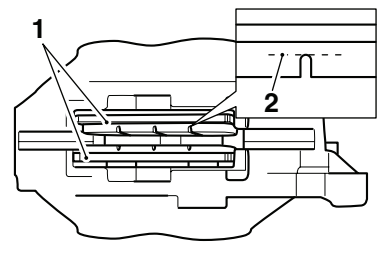
**Attenzione**

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

### Ispezione dell'usura del freno




1. **Pastiglie freno**
2. **Indice spessore minimo**

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 delle scanalature ed è quindi necessario sostituire tutte le pastiglie sulla ruota.

**Avvertenza**

Le pastiglie dei freni devono sempre essere sostituite in serie per ogni ruota. Sulla ruota anteriore, che alloggia 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 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 dei freni 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 o nei tubi flessibili dei freni o che i freni siano difettosi.

È pericoloso usare la motocicletta in tali condizioni e, prima della guida, è necessario portarla presso un Concessionario Triumph autorizzato per le necessarie riparazioni.

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

### Liquido per freni a disco

Ispezionare il livello del liquido freni in entrambi i serbatoi e cambiarlo come indicato nella tabella della manutenzione programmata. Usare solo liquido DOT 4 come consigliato al capitolo sui dati tecnici. Il liquido freni deve essere sostituito se contiene, o si sospetta che contenga, umidità o altre impurità.

**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 trafilamenti 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.

**Avvertenza**

Se l'ABS è avariato, l'impianto frenante continuerà a funzionare come un normale impianto senza ABS. In questa situazione, una frenata brusca può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo e un incidente.

In questi casi ridurre la velocità e non guidare più del necessario con la spia accesa. Rivolgersi a un Concessionario Triumph autorizzato non appena possibile per far controllare e riparare il guasto.

**Avvertenza**

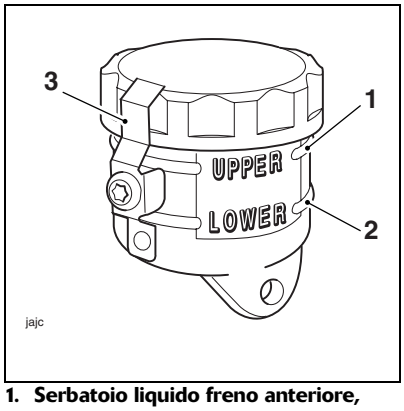
Se non si rispettano e non si seguono alla lettera i precedenti avvisi, si potrebbero creare delle condizioni di guida pericolose con conseguente perdita di controllo ed eventuale incidente.

**Nota:**

- **Sui modelli dotati di ABS, per lo spurgo dell'impianto frenante è necessario uno speciale attrezzo. Rivolgersi al Concessionario Triumph autorizzato quando è necessario sostituire il liquido freni o eseguire la manutenzione dell'impianto idraulico.**

## Ispezione e regolazione del livello del liquido freni

### Freno anteriore




1. **Serbatoio liquido freno anteriore, indice livello superiore**
2. **Indice livello inferiore**
3. **Fermo di sicurezza**

Il livello del liquido freni nei serbatoi deve essere mantenuto tra gli indici superiore e inferiore (con il serbatoio orizzontale).

Staccare il fermo di sicurezza (solo sul serbatoio anteriore).

Togliere il coperchio del serbatoio.

Rifornire il serbatoio fino all'indice superiore con del liquido DOT 4 pulito preso da una lattina sigillata.

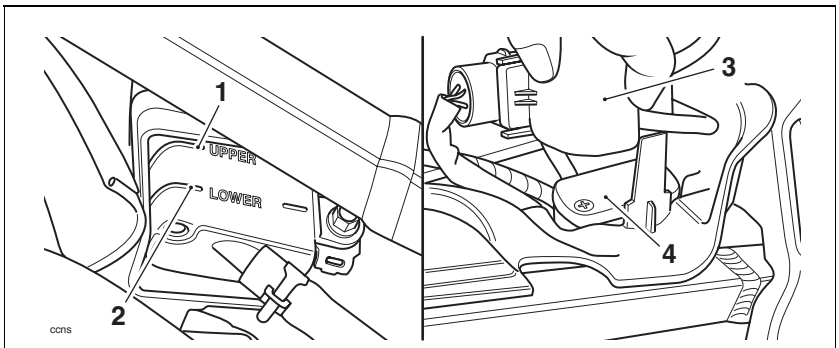
Rimettere il coperchio del serbatoio controllando che la tenuta a diaframma sia correttamente montata.

Rimontare il fermo di sicurezza.

**Avvertenza**

Se si è avuta una diminuzione notevole del livello del liquido in uno dei serbatoi, rivolgersi al Concessionario Triumph autorizzato per eventuali consigli 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.

**Freno posteriore**




1. **Indice livello superiore**
2. **Indice livello inferiore**
3. **Elettrovalvola di avviamento/fusibile principale**
4. **Serbatoio liquido freno posteriore**

Togliere la sella.

Scollegare la batteria iniziando dal cavo negativo (nero).

L'elettrovalvola di avviamento e il fusibile principale sono fissati su di un attacco in gomma, che si insedia sopra il tappo di rifornimento del serbatoio del liquido del freno posteriore.

Per poter raggiungere il tappo di rifornimento, staccare con attenzione l'elettrovalvola di avviamento/fusibile principale unitamente all'attacco in gomma.

Smontare il tappo del serbatoio. Rifornire il serbatoio fino all'indice superiore con del liquido DOT 4 pulito preso da una lattina sigillata.

Rimettere il tappo del serbatoio controllando che la tenuta a diaframma sia correttamente montata.

Rimontare l'elettrovalvola di avviamento/fusibile principale.

Ricollegare la batteria iniziando dal cavo positivo (rosso).

Rimontare la sella.

## Contatti luci di arresto

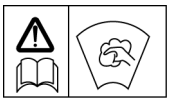
La luce di arresto è attivata indipendentemente dall'azionamento o del freno anteriore o di quello posteriore. Se con l'accensione inserita, la luce di arresto non funziona quando si aziona la leva del freno anteriore o si preme il pedale del freno posteriore, rivolgersi al Concessionario Triumph autorizzato che eseguirà delle indagini e riparerà 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.

## Pulitura del parabrezza



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**

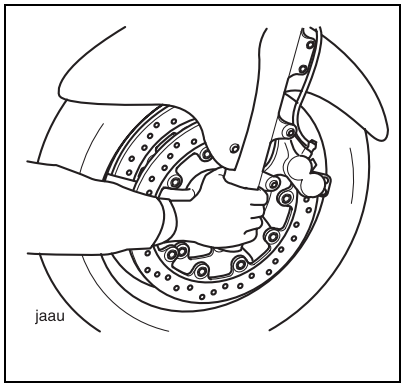
Non cercare mai di pulire il parabrezza durante la guida dato che se si lascia andare il manubrio si potrebbe causare la perdita di controllo del veicolo e un incidente.

La guida della motocicletta con un parabrezza danneggiato o graffiato può ridurre la visibilità del pilota 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.

## 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 apposito supporto. Non esercitare una forza elevata contro le due ruote e non farle dondolare vigorosamente dato che queste azioni potrebbero rendere instabile la motocicletta e causare lesioni in caso di caduta dal cavalletto.

Verificare che la posizione del blocco di supporto non danneggi la coppa.

### Ispezione del gioco dei cuscinetti sterzo (cannotto)

Parcheggiare la motocicletta in piano, in posizione verticale.

Sollevare da terra la ruota anteriore e sorreggere la motocicletta.

Tenendosi davanti alla motocicletta, afferrare la parte inferiore delle forcelle anteriori e tentare di spostarle avanti e indietro.

Se si rileva una corsa libera nei cuscinetti dello sterzo (cannotto), chiedere al Concessionario Triumph autorizzato di ispezionare e riparare i guasti, prima di guidare il mezzo.

**Avvertenza**

La guida della motocicletta con dei cuscinetti sterzo (cannotto) 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.

### Ispezione dei cuscinetti ruota

Se i cuscinetti della ruota anteriore o posteriore presentano un gioco 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 da terra la ruota anteriore e sorreggere la motocicletta.

Tenendosi di lato alla motocicletta, far dondolare gentilmente la parte superiore della ruota 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 della motocicletta con i cuscinetti della ruota anteriore o posteriore danneggiati è pericolosa e può compromettere la maneggevolezza e la stabilità provocando 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 ciascuna 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.
- Se si rilevano inceppamenti o una rigidità eccessiva, consultare il Concessionario Triumph autorizzato.
- La corsa della sospensione dipende dalle varie tarature.

**Avvertenza**

La guida della motocicletta con una sospensione difettosa o danneggiata è pericolosa e può provocare la perdita di controllo e un incidente.

**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.

## Tabella taratura sospensione

| CARICO | | ANTERIORE | POSTERIORE | |
|---|---|---|---|---|
| | | Precarico molla + | Smorza-mento estensione * | Precarico molla ** |
| Solo pilota | Normale | 10 | 1,50 | 25,00 |
| | Più morbida | 11 | 2,00 | 29,00 |
| | Più rigida | 9 | 1,00 | 21,00 |
| Pilota e passeggero o pilota e bagaglio | | 8-9 | 0,50 | 15,00 |
| Pilota, passeggero e bagaglio | | 7-8 | 0,50 | 05,00 |

+ mm sopra il coperchio della forcella.
* Numero di giri di svitatura del regolatore dalla posizione completamente avvitata.
* Numero di scatti in fuori dalla posizione completamente avvitata.

**Nota:**

- **Questa tabella funge solo da guida. I requisiti della taratura possono variare in base al peso del pilota e alle preferenze personali. Consultare alle pagine seguenti le informazioni su come regolare la sospensione.**

## Tarature sospensione anteriore

Le normali tarature della sospensione offrono una marcia comoda e delle buone caratteristiche di manovrabilità per la guida da parte del solo pilota. Nella tabella si indicano le tarature suggerite per la sospensione anteriore e posteriore.

**Avvertenza**

Accertarsi di mantenere il corretto equilibrio tra la sospensione anteriore e quella posteriore. Se le sospensioni non sono equilibrate, si potrebbero cambiare notevolmente le caratteristiche di guida causando la perdita di controllo e un incidente. Consultare la tabella alla pagina precedente per ulteriori informazioni oppure consultare il concessionario.

Sulla sospensione anteriore è possibile registrare solo il precarico. I regolatori del precarico della molla sono situati sopra a ciascuna forcella.

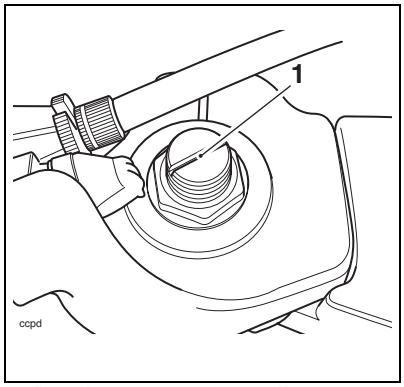
**Avvertenza**

Verificare che i regolatori siano tarati nella medesima posizione su entrambe le forcelle. Delle tarature differenti da un lato o dall'altro possono modificare notevolmente le caratteristiche di guida causando la perdita di controllo e un incidente.

**Nota:**

- **I valori di taratura riportati in precedenza e di seguito sono tutti misurati sotto forma di giri del regolatore dalla posizione completamente avvitata.**

### Regolazione precarico molla




**1. Regolatore precarico molla**

Ruotare il regolatore in senso orario (avvitarlo) per aumentare il precarico della molla o in senso antiorario (svitarlo) per diminuirlo. Tarare sempre i regolatori in modo tale da avere un numero uguale di linee graduate visibili su entrambe le forcelle.

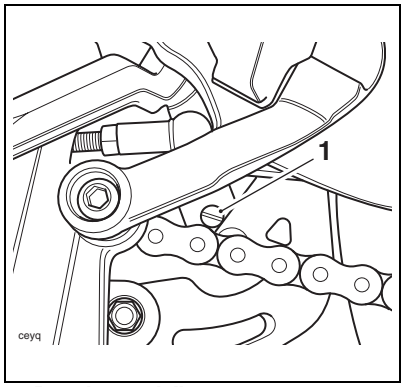
**Nota:**

- **La motocicletta viene consegnata dallo stabilimento con il precarico della molla regolato su 10 mm dalla posizione completamente avvitata.**

## Regolazione della sospensione posteriore

La sospensione posteriore è regolabile a livello di precarico e di smorzamento dell'estensione della molla.

### Smorzamento estensione




**1. Regolatore dello smorzamento dell'estensione**

Il regolatore dello smorzamento dell'estensione è situato alla base della sospensione posteriore sul lato sinistro della motocicletta.

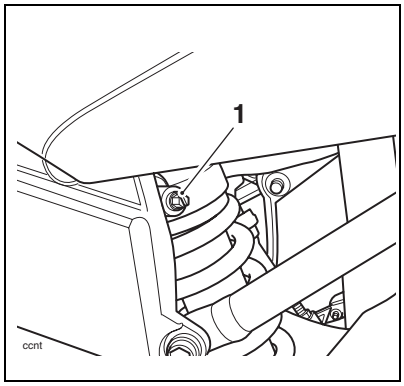
Per regolare la taratura dello smorzamento dell'estensione ruotare il regolatore in senso orario per aumentare lo smorzamento e in senso antiorario per diminuirlo.

**Nota:**

- **Le tarature sono tutte misurate sotto forma di numero di giri del regolatore in fuori dalla posizione completamente avvitata.**

- **La motocicletta viene consegnata dallo stabilimento con il regolatore dello smorzamento tarato su 1,5 giri in fuori dalla posizione completamente avvitata.**

### Regolazione precarico molla




**1. Regolatore precarico molla**

Il regolatore del precarico della molla è situato sul lato sinistro della motocicletta, sulla parte superiore della sospensione posteriore.

Per regolare la taratura del precarico della molla ruotare il regolatore scanalato in senso orario per aumentarlo e in senso antiorario per diminuirlo.

**Nota:**

- **Le tarature sono tutte misurate sotto forma di numero di "scatti" in fuori dalla posizione completamente avvitata.**
- **La motocicletta viene consegnata dallo stabilimento con il precarico della molla regolato su 25 "scatti" in fuori dalla posizione completamente avvitata.**

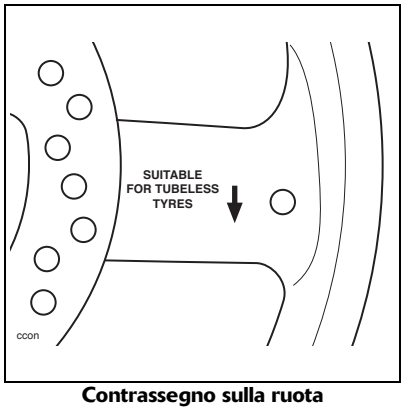
## Pneumatici

**Contrassegno tipico sul pneumatico**

Questa motocicletta è dotata di pneumatici, valvole e cerchioni tubeless. Usare solo pneumatici marcati "TUBELESS" e apposite valvole sui cerchioni con la dicitura "SUITABLE FOR TUBELESS TYRES" (adatti per pneumatici tubeless).

### Pressione di gonfiaggio dei pneumatici

La corretta pressione di gonfiaggio offre la massima stabilità, il maggior confort per il pilota e prolunga 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. Per le corrette pressioni di gonfiaggio si rimanda al capitolo dei dati tecnici.




**Contrassegno sulla ruota**

**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 e danni. 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<br>Anteriore - 2 mm |

**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.

**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.

### 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 e un incidente. Sui modelli dotati di ABS, una differenza di velocità tra le due ruote, causata dal montaggio di pneumatici di tipo non approvato, può compromettere il funzionamento del computer dell'ABS.

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**

Sui modelli dotati di ABS, il computer dell'ABS funziona paragonando la velocità della ruota anteriore a quella della ruota posteriore. L'impiego di pneumatici di tipo diverso da quello raccomandato può influire sulla velocità della ruota e impedire il funzionamento dell'ABS, causando potenzialmente la perdita di controllo e un incidente nelle condizioni in cui normalmente l'ABS entrerebbe in funzione.

**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 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.

**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.

**Avvertenza**

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, 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 e un eventuale incidente.

## 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.

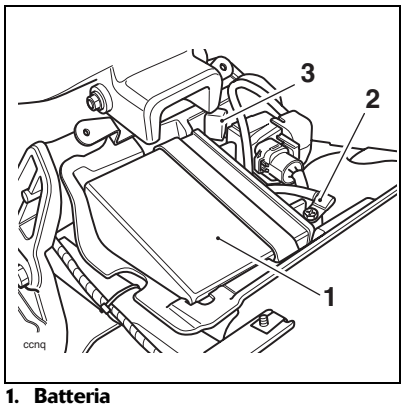
TENERE L'ACIDO DELLA BATTERIA FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

**Avvertenza**

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

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

### Smontaggio della batteria




1. **Batteria**
2. **Morsetto negativo (nero)**
3. **Morsetto positivo (rosso)**

Togliere la sella.

Togliere la cinghia della batteria.

Scollegare i cavi della batteria iniziando da quello negativo (nero).

Estrarre la batteria dalla custodia.

**Avvertenza**

Accertarsi che i morsetti della batteria non tocchino il telaio della motocicletta dato che potrebbero causare un cortocircuito o una scintilla e incendiare i gas della batteria con conseguente 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 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 periodica ricarica 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. *103*).

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.

### 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.

**Attenzione**

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

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.

### Montaggio della batteria

**Avvertenza**

Accertarsi che i morsetti della batteria non tocchino il telaio della motocicletta dato che potrebbero causare un cortocircuito o una scintilla e incendiare i gas della batteria con conseguente rischio di lesioni personali.

Mettere la batteria nella rispettiva custodia.

Ricollegare la batteria iniziando dal cavo positivo (rosso).

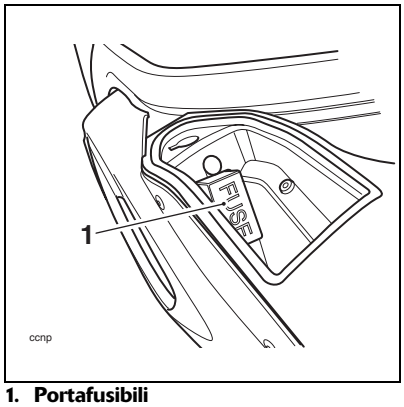
Ingrassare con un velo di grasso i morsetti per evitare la corrosione.

Coprire il morsetto positivo con il coperchio protettivo.

Rimontare la cinghia della batteria.

Rimontare la sella.

## Portafusibili




1. **Portafusibili**

**Nota:**

- **I numeri indicati nello schema corrispondono a quelli indicanti la posizione dei fusibili nella tabella a tergo.**

Il portafusibili è situato sotto un pannello asportabile sul lato destro della semicarenatura anteriore.

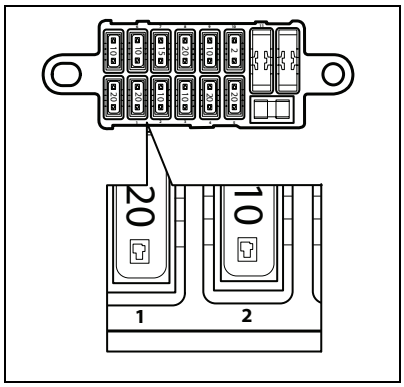
Per poter raggiungere il portafusibili, infilare la chiave di accensione e staccare il pannello.

**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 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 qui sotto. 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.

| Circuito protetto | Posizione | Potenza nominale (A) |
|---|---|---|
| Elettrovalvola di avviamento, anabbaglianti e abbaglianti | 1 | 20 |
| Alimentazione principale commutatore di accensione, fanalini di coda, luce targa, luci di posizione, pompa di alimentazione | 2 | 10 |
| Indicatori di direzione, luci di arresto, avvisatore acustico | 3 | 10 |
| Solo con ABS | 4 | 20 |
| Solo con ABS | 5 | 20 |
| Presa accessori, manopole riscaldate | 6 | 10 |
| Elettroventola | 7 | 15 |
| Sistema gestione motore | 8 | 10 |
| Antifurto, connettore diagnostico, strumentazione | 9 | 10 |
| GPS | 10 | 2 |

## Proiettori

**Avvertenza**

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

Verificare che i fasci luminosi siano regolati per illuminare abbastanza in profondità la superficie stradale davanti al mezzo, senza abbagliare i veicoli che provengono in senso inverso. Un proiettore regolato male potrebbe compromettere la visibilità causando un 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.

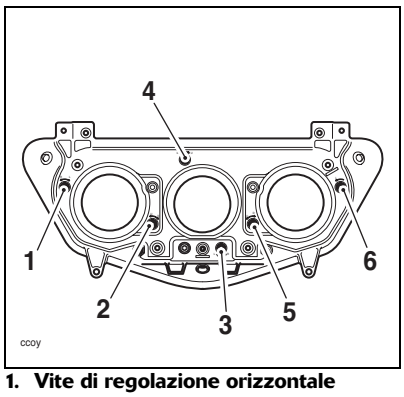
**Attenzione**

Se la motocicletta deve essere usata in condizioni di gara su percorso delimitato, è possibile che venga richiesto di mascherare la superficie esterna del proiettore con nastro adesivo.

Quando è coperto da nastro adesivo, il proiettore si surriscalda e la superficie esterna si deforma. Per evitare tale deformazione, scollegare sempre i proiettori se devono essere mascherati per impiego in condizioni di gara su circuito delimitato.

### Regolazione proiettore

Ciascun proiettore può essere regolato per mezzo delle viti di regolazione verticali e orizzontali situate sulla parte superiore e posteriore di ciascun proiettore.




1. **Vite di regolazione orizzontale (anabbagliante sinistro)**
2. **Vite di regolazione verticale (anabbagliante sinistro)**
3. **Vite di regolazione orizzontale (abbagliante)**
4. **Vite di regolazione verticale (abbagliante)**
5. **Vite di regolazione verticale (anabbagliante destro)**
6. **Vite di regolazione orizzontale (anabbagliante destro)**

**Nota:**

- **In figura si illustra il retro del gruppo luci.**
- **Quando si parla di senso orario e antiorario per avvitare/svitare le viti di regolazione, s'intende guardando dal retro del gruppo luci.**

## Regolazione abbagliante

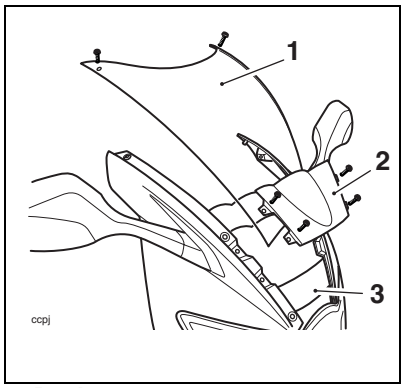
La vite di regolazione orizzontale dell'abbagliante può essere raggiunta senza staccare nessun pannello e anche da sotto i fari.

Accendere l'abbagliante.

Ruotare la vite di regolazione in senso orario per spostare il fascio luminoso verso sinistra o in senso antiorario per spostarlo verso destra.

Spegnere i proiettori una volta ottenuta la corretta regolazione di entrambi i fasci luminosi.

## Regolazione verticale abbagliante




1. **Parabrezza**
2. **Pannello di copertura**
3. **Accesso alle viti di regolazione**

Svitare le viti di fissaggio del parabrezza sul cupolino. Far scorrere il parabrezza verso l'alto e indietro per staccarlo.

Svitare le viti di fissaggio del pannello di copertura e staccarlo.

È ora possibile raggiungere la vite di regolazione.

Accendere l'abbagliante.

Ruotare la vite di regolazione verticale in senso orario per alzare il fascio luminoso o in senso antiorario per abbassarlo.

Spegnere i proiettori una volta ottenuta la corretta regolazione di entrambi i fasci luminosi.

Rimontare il pannello di copertura e il parabrezza.

## Registrazione verticale anabbagliante

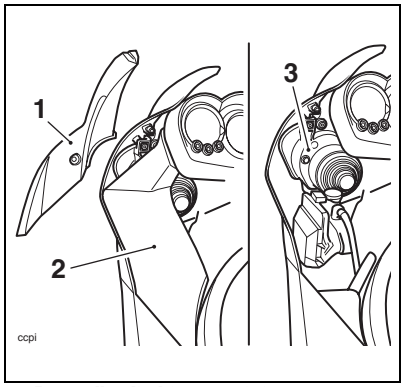
Le viti di regolazione verticale dell'anabbagliante sono raggiungibili senza dover staccare nessun pannello. Esse possono essere raggiunte da sotto i fari sul lato sinistro o destro. Ruotare il manubrio per poterli raggiungere più facilmente.

Accendere il proiettore.

Ruotare le viti di regolazione verticale in senso antiorario per alzare i fasci luminosi o in senso orario per abbassarli.

Spegnere i proiettori una volta ottenuta la corretta regolazione di entrambi i fasci luminosi.

## Regolazione orizzontale anabbagliante




1. **Pannello di chiusura sinistro**
2. **Coperchio serbatoio di espansione liquido refrigerante**
3. **Vite di regolazione proiettore sinistro**

Staccare i pannelli di chiusura di sinistra e di destra.

Rimuovere il serbatoio di espansione del liquido refrigerante e i pannelli di copertura della cassetta/portafusibili. Non è necessario smontare il rivestimento interno della cassetta o il portafusibili.

Commutare l'anabbagliante.

È ora possibile raggiungere le viti di regolazione.

Sul proiettore destro, ruotare la vite di regolazione orizzontale in senso orario per spostare il fascio luminoso verso destra e in senso antiorario per spostarlo verso sinistra.

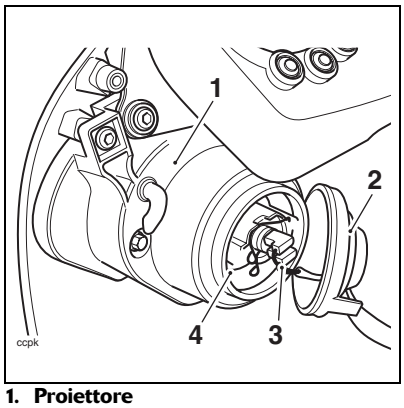
Sul proiettore sinistro, ruotare la vite di regolazione orizzontale in senso antiorario per spostare il fascio luminoso verso destra e in senso orario per spostarlo verso sinistra.

Spegnere i proiettori una volta ottenuta la corretta regolazione di entrambi i fasci luminosi.

Rimontare il pannello di copertura e quelli di chiusura.

## Sostituzione della lampadina dell'anabbagliante

Non è necessario smontare l'anabbagliante quando si deve sostituire la lampadina. Sarà però necessario smontare i pannelli di chiusura di sinistra e di destra, il serbatoio di espansione del liquido refrigerante e i pannelli di chiusura della cassetta e della scatola portaoggetti.




1. **Proiettore**
2. **Coperchio in gomma**
3. **Collegamento connettore**
4. **Fermo lampadina**

Sostituzione della lampadina dell'anabbagliante:

Togliere la sella.

Scollegare la batteria iniziando dal cavo negativo (nero).

Staccare gli inserti e i pannelli di copertura pertinenti.

Sfilare la calotta in gomma e scollegare il connettore elettrico dalla lampadina da sostituire.

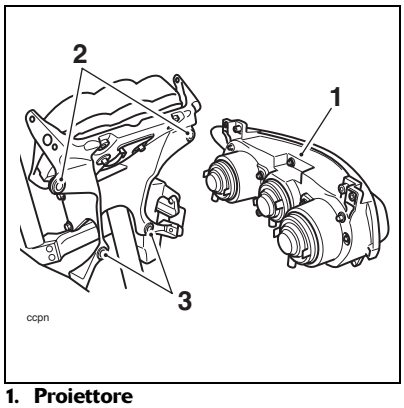
Staccare la lampadina dal fermaglio. Non è necessario svitare la vite.

Togliere la lampadina dal proiettore.

Il montaggio deve essere eseguito in ordine inverso alla procedura di smontaggio.

### Sostituzione della lampadina dell'abbagliante

Per sostituire questa lampadina è necessario smontare il cupolino e l'abbagliante completo.




1. **Proiettore**
2. **Vite laterale**
3. **Vite centrale**

Sostituzione della lampadina dell'abbagliante:

Togliere la sella.

Scollegare la batteria iniziando dal cavo negativo (nero).

Staccare il cupolino.

Svitare i dadi che fissano il proiettore alla staffa di fissaggio e staccare il proiettore.

Sfilare la calotta in gomma e scollegare il connettore elettrico dalla lampadina da sostituire.

Staccare la lampadina dal fermaglio. Non è necessario svitare la vite.

Togliere la lampadina dal proiettore.

Il montaggio deve essere eseguito in ordine inverso alla procedura di smontaggio.

**Avvertenza**

Durante l'uso le lampadine si riscaldano. Lasciarle sempre raffreddare a sufficienza prima di toccarle. Evitare di toccare la parte in vetro della lampadina. Se il vetro viene toccato o se si sporca, pulirlo con alcool prima del riutilizzo.

### Sostituzione della lampadina della luce di posizione

La luce di posizione è montata nell'apertura nel proiettore.

Staccare con attenzione il portalampada in gomma dal retro della luce di posizione e togliere la lampadina.

Il montaggio deve essere eseguito in ordine inverso alla procedura di smontaggio.

**Attenzione**

Verificare che la lampadina sia montata correttamente per evitare l'ingresso di acqua.

**Avvertenza**

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

**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.

## Fanalino posteriore

Il fanalino posteriore è un'unità a LED sigillata, che non richieste manutenzione.

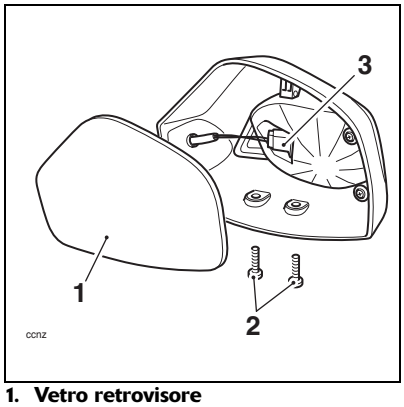
**Avvertenza**

La guida della motocicletta con le luci di arresto difettose è illegale e pericolosa. In caso di guasto del LED, rivolgersi a un Concessionario Triumph autorizzato.

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

## Indicatore di direzione

### Sostituzione della lampadina dell'indicatore di direzione anteriore




1. **Vetro retrovisore**
2. **Viti di fissaggio**
3. **Portalampada**

Allentare le viti dalla parte inferiore del guscio del retrovisore e staccarne il vetro per poter raggiungere il portalampada.

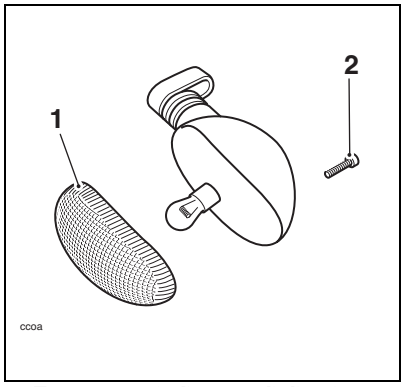
**Attenzione**

Sorreggere il vetro del retrovisore in caso esca fuori quando si svitano le viti.

Staccare con attenzione il portalampada in gomma e staccare la lampadina.

Il montaggio deve essere eseguito in ordine inverso alla procedura di smontaggio.

### Sostituzione della lampadina dell'indicatore di direzione posteriore




1. **Trasparente indicatore di direzione**
2. **Vite trasparente**

Il trasparente di ciascun indicatore di direzione viene fissato in sede da una vite situata nel corpo della luce.

Allentare le viti e togliere il trasparente per raggiungere la lampadina e sostituirla.

Il montaggio deve essere eseguito in ordine inverso alla procedura di smontaggio.

## Luce targa

### Sostituzione della lampadina

Staccare con attenzione il portalampada il gomma dal retro della luce targa e togliere la lampadina.

**⚠ Attenzione**

Per evitare di danneggiare il cavo, non tirare il portalampada per mezzo dei cavi.

Il montaggio deve essere eseguito in ordine inverso alla procedura di smontaggio.

**⚠ Attenzione**

Verificare che la lampadina sia montata correttamente per evitare l'ingresso di acqua.

## 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 casalingo 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;
- Cuscinetti del cannotto.

**Attenzione**

Non spruzzare per nessun motivo dell'acqua sotto la sella del pilota. Alla base della sella del pilota vi sono i condotti di aspirazione dell'aria del motore e l'acqua spruzzata in questa zona potrebbe penetrare 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.

**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 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. Queste istruzioni sono valide per i componenti cromati, in acciaio inossidabile spazzolato e in fibra di carbone.

**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 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.

Sciacquare a fondo l'impianto di scarico.

Verificare che il sapone o l'acqua non penetrino nei tubi di scarico.

### Asciugatura

Asciugare quanto più possibile 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 scoloramento 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.

Pagina lasciata di proposito in bianco

# 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 situazioni particolari, può esplodere. 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 **12 Nm**.

Cambiare l'olio motore e il filtro (vedi pag. *69*).

Controllare e, se necessario, regolare la pressione dei pneumatici (vedi pag. *112*).

Sistemare la motocicletta su una cassa o 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. *78*).

Verificare che l'impianto di raffreddamento sia rifornito con una miscela al 50% di antigelo e acqua distillata (vedi pag. *110*).

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. *98*).

Conservare la motocicletta in una zona fresca, asciutta, lontana dai raggi del sole e con una variazione minina della temperatura durante il giorno.

Coprire con un telo poroso idoneo la motocicletta per evitare l'accumularsi di polvere e sporcizia. Evitare di usare teli in plastica o di tipo simile che limitano il passaggio dell'aria e permettono al calore e all'umidità di accumularsi.

## Preparativi dopo il rimessaggio

Rimontare la batteria (se smontata) (vedi pag. *100*).

Se la motocicletta è rimasta in rimessa per più di quattro mesi, sostituire l'olio motore (vedi pag. *69*).

Controllare tutti i punti elencati nella sezione del manuale che riporta le verifiche di sicurezza giornaliere.

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 **12 Nm** e avviare il motore.

Controllare e, se necessario, regolare la pressione dei pneumatici (vedi pag. *112*).

Controllare che i freni funzionino correttamente.

Eseguire il collaudo su strada della motocicletta a bassa velocità.

# DATI TECNICI

**Dimensioni**

| | |
|---|---|
| Lunghezza totale | 2.114 mm |
| Larghezza totale | 745 mm |
| Altezza totale: | |
| Parabrezza alto | 1.215 mm |
| Interasse | 1.457 mm |
| Altezza sella | 805 mm |

**Peso**

| | |
|---|---|
| Peso (a secco) | 210 kg |
| Carico utile massimo | 215 kg |

**Motore**

| | |
|---|---|
| Tipo | 3 cilindri in linea |
| Cilindrata | 1050 cc |
| Alesaggio per corsa | 79 x 71,4 mm |
| Rapporto di compressione | 12,0:1 |
| Numerazione cilindri | Da sinistra a destra |
| Sequenza cilindri | Numero 1 a sinistra |
| Ordine di accensione | 1-2-3 |
| Impianto di accensione | Motorino di avviamento |

# Dati tecnici

| | |
|---|---|
| **Prestazioni** | |
| Potenza massima* | 126,5 CV a 9.250 giri/min |
| Coppia massima | 104 Nm a 5.000 giri/min |
| **Lubrificazione** | |
| Lubrificazione forzata (coppa in umido) | |
| **Raffreddamento** | |
| Tipo di liquido refrigerante | Antigelo Mobil |
| Rapporto acqua/antigelo | 50/50 |
| Capacità liquido refrigerante | 2,3 litri |
| Apertura termostato (nominale) | 85 - 88 °C |
| **Impianto di alimentazione** | |
| Tipo | Iniezione elettronica |
| Iniettori | A doppio getto, valvola a piattello azionata da solenoide |
| Pompa di alimentazione | Elettropompa sommersa |
| Pressione carburante | 2,94 bar |
| **Carburante** | |
| Tipo | Senza piombo da 95 RON |
| Capacità serbatoio carburante | 20 litri |

* DIN 70020

**Accensione**

| | |
|---|---|
| Impianto di accensione | Digitale induttivo |
| Limitatore di giri elettronico (giri/min) | 9.500 (giri/min) |
| Candela | NGK CR9EK |
| Distanza tra gli elettrodi | 0,7 mm |
| Tolleranza distanza tra gli elettrodi | +0,05/-0,1 mm |

**Trasmissione**

| | |
|---|---|
| Tipo di cambio | 6 rapporti in presa continua |
| Tipo di frizione | Multidisco a bagno d'olio |
| Catena organi di trasmissione | DID X-ring, tipo senza fine |
| Rapporto trasmissione primaria | 1,750 (105/60) |
| Rapporti di trasmissione: | |
| Rapporto organi di trasmissione | 2,211 (19/42) |
| 1a | 2,733 (15/41) |
| 2a | 1,947 (19/37) |
| 3a | 1,545 (22/34) |
| 4a | 1,292 (24/31) |
| 5a | 1,154 (26/30) |
| 6a | 1,074 (27/29) |

**Pneumatici**

Pressione pneumatici (a freddo):

| | |
|---|---|
| Anteriore | 2,5 bar |
| Posteriore | 2,9 bar |

Pneumatici consigliati/dimensioni:

Opzione 1

| | |
|---|---|
| Anteriore | Bridgestone BT020 120/70ZR17 |
| Posteriore | Bridgestone BT020 U 180/55ZR17 |

Opzione 2

| | |
|---|---|
| Anteriore | Bridgestone BT020 NN 120/70ZR17 |
| Posteriore | Bridgestone BT020 NN 180/55ZR17 |

Opzione 3

| | |
|---|---|
| Anteriore | Metzeler Roadtec Z6 120/70ZR17 |
| Posteriore | Metzeler Roadtec Z6C 180/55ZR17 |

**Avvertenza**

Usare i pneumatici consigliati SOLO negli abbinamenti indicati. Non mischiare pneumatici di marche diverse o pneumatici con caratteristiche tecniche diverse anche se della medesima marca, dato che facendolo si potrebbe causare la perdita di controllo e un incidente.

**Equipaggiamento elettrico**

| | |
|---|---|
| Batteria | 12 Volt, 10 Ah |
| Alternatore | 12 V, 35 A/min |
| Proiettore | 3 x 12 V, 55 W, alogeno H7 |
| Fanalino di coda/luce di arresto | Display a LED |
| Indicatori di direzione | 12 V, 10 W |

**Telaio**

| | |
|---|---|
| Angolo di inclinazione | 24° |
| Avancorsa | 90 mm |

**Coppie di serraggio**

| | |
|---|---|
| Filtro olio | 10 Nm |
| Tappo di scarico olio | 25 Nm |
| Candela | 12 Nm |
| Bullone serraggio eccentrico ruota posteriore | 55 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 |
| Liquido freni e frizione | Liquido Mobil Universal per freni e frizione DOT 4 |
| Liquido refrigerante | Antigelo Mobil |
| Cuscinetti e perni | Grasso Mobil HP 222 |
| Catena di trasmissione | Aerosol per catene Mobil o Mobilube HD 80 |

Pagina lasciata di proposito in bianco

# INDICE


## A

Accensione . . . . . 121
- Commutatore di accensione/ bloccasterzo . . . . . 31
- Leggenda . . . . . 30

Avvertenze
- Avvertenza, Attenzione e Note . . . . . 1
- Etichette di segnalazione pericolo . . . . . 2
- Spie . . . . . 27
- Ubicazione delle etichette di segnalazione pericolo . . . . . 12

## B

Batteria . . . . . 101
- Manutenzione . . . . . 102
- Montaggio . . . . . 103
- Smaltimento . . . . . 102

Borse . . . . . 40

## C

Carburante . . . . . 120
Catena di trasmissione . . . . . 81
- Ispezione corsa libera . . . . . 82
- Ispezione usura . . . . . 84
- Lubrificazione catena . . . . . 82
- Regolazione corsa libera . . . . . 83

Contachilometri/parzializzatore . . . . . 22
Contagiri . . . . . 22
Coppie di serraggio . . . . . 123

## D

Dimensioni . . . . . 119
Disposizione quadro strumenti . . . . . 21

## E

Equipaggiamento elettrico . . . . . 123

## F

Fanalino posteriore . . . . . 111
Freni . . . . . 85
- Compensazione dell'usura delle pastiglie freno . . . . . 86
- Contatti luci di arresto . . . . . 89
- Ispezione dell'usura del freno . . . . . 85
- Liquido per freni a disco . . . . . 87
- Livello liquido . . . . . 88
- Regolatori delle leve di freno e frizione . . . . . 32

Frizione . . . . . 80
- Ispezione . . . . . 81
- Registrazione . . . . . 81

## I

Identificazione dei particolari . . . . . 14
Impianto di alimentazione . . . . . 120
Impianto di raffreddamento . . . . . 75, 120
- Anticorrosivi . . . . . 75
- Cambio del liquido refrigerante . . . . 77
- Indicatore temperatura . . . . . 26
- Ispezione livello . . . . . 75
- Regolazione livello . . . . . 76
- Tubi flessibili del radiatore . . . . . 77

Indicatore livello carburante . . . . . 27
Interruttori manubrio destro . . . . . 33
- Commutatore arresto motore . . . . . 33

## L

Lubrificazione . . . . . 120

## M

Marce
- Cambio delle marce . . . . . 52

# Indice


Motore
- Arresto del motore . . . . . **50**
- Avviamento del motore. . . . . **50**
- Dati tecnici . . . . . **119**
- Numero di matricola . . . . . **17**

## N

Numero di telaio. . . . . **17**

## O

Oli e lubrificanti . . . . . **123**
Olio motore . . . . . **71**
- Ispezione del livello dell'olio . . . . . **72**
- Smaltimento di olio usato e filtri . . . . **74**
- Specifica e grado . . . . . **74**

Orologio/computer di bordo . . . . . **23**

## P

Peso. . . . . **119**
Pneumatici . . . . . **122**
Portafusibili . . . . . **105**
- Identificazione dei fusibili . . . . . **105**

Prestazioni. . . . . **120**
Proiettori . . . . . **106**
- Registrazione . . . . . **107**
- Regolazione abbagliante . . . . . **108**
- Regolazione anabbagliante . . . **108**, **109**
- Sostituzione della lampadina della luce di posizione . . . . . **110**
- Sostituzione lampadina abbagliante . **110**
- Sostituzione lampadina anabbagliante . . . . . **109**

Pulitura . . . . . **113**
- Asciugatura . . . . . **115**
- Dopo il lavaggio . . . . . **114**
- Impianto di scarico. . . . . **115**
- Lavaggio . . . . . **115**
- Organi di alluminio non verniciati . . **114**
- Preparazione . . . . . **113**
- Protezione . . . . . **115**
- Punti da proteggere con particolare attenzione . . . . . **114**

## R

Requisiti del carburante . . . . . **35**
- Grado del carburante. . . . . **35**
- Rifornimento del serbatoio . . . . . **36**
- Tappo del serbatoio carburante. . . . . **36**

Rimessaggio . . . . . **117**
- Preparativi dopo il rimessaggio . . . . **118**
- Preparativi per il rimessaggio. . . . . **117**

## S

Sicurezza . . . . . **5**
- Carburante e gas di scarico . . . . . **6**
- Casco e abbigliamento . . . . . **8**
- Guida . . . . . **7**
- Manubri e pedane . . . . . **9**
- Manutenzione/equipaggiamento . . . **11**
- Motocicletta . . . . . **5**
- Parcheggio . . . . . **10**
- Particolari e accessori . . . . . **10**

## T

Tachimetro . . . . . **22**
Telaio . . . . . **123**
Trasmissione . . . . . **121**