

ESPAÑOL



Ace of Spades 125 - Outlaw 125



SUMARIO	Pág.
PRESENTACIÓN.....	3
ADVERTENCIAS IMPORTANTES.....	3
GUÍA SEGURA Y SEGURIDAD DE LA MOTOCICLETA	4
DATOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA	5
MANDOS E INSTRUMENTOS.....	6
VISTA MOTOCICLETA.....	7
DATOS TÉCNICOS.....	9
INSTRUMENTO COMBINADO	11
MANDOS	16
INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA	19
MANTENIMIENTO Y REGULACIONES PERIÓDICAS	27
UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS	44
ESQUEMA ELÉCTRICO.....	46
BATERÍA	48
FUSIBLES.....	50
APÉNDICE.....	53
OPERACIONES DE PRE-ENTREGA	54
ÍNDICE ALFABÉTICO	55

PRERREQUISITO IMPORTANTE

Leer atentamente el presente manual prestando una especial atención a las notas precedidas por las siguientes advertencias:



ATENCIÓN

Indica la posibilidad de sufrir graves lesiones personales, incluso hasta el peligro de muerte en el caso de inobservancia de las instrucciones.



ADVERTENCIA

Indica la posibilidad de sufrir lesiones personales o provocar daños al vehículo en caso de inobservancia de las instrucciones.

Nota

Proporciona información útil adicional.

NOTAS

- Las indicaciones de derecha e izquierda hacen referencia a los dos lados de la moto con respecto al sentido de marcha.
- Z número de dientes
- A Austria
- AUS Australia
- B Bélgica
- BR Brasil
- CDN Canadá
- CH Suiza
- D Alemania
- E España
- F Francia
- FIN Finlandia
- GB Gran Bretaña
- I Italia
- J Japón
- EE. UU. Estados Unidos
- Salvo especificación contraria, los datos y las prescripciones se refieren a todos los países.

PRESENTACIÓN

¡Bienvenidos a la familia motociclista SWM!

Su nueva motocicleta SWM ha sido proyectada y fabricada para ser la mejor de su categoría. Las instrucciones de este manual pretenden ser una guía sencilla y clara para el mantenimiento de la motocicleta. Para obtener de la misma las mejores prestaciones, se recomienda seguir atentamente todo lo que se explica en este manual. Aquí se encuentran las instrucciones para efectuar las operaciones necesarias de mantenimiento. Las reparaciones o los mantenimientos más específicos o de mayor entidad requieren el trabajo de mecánicos expertos y el uso de herramientas y equipos adecuados. Su Concesionario SWM tiene los recambios originales, la experiencia y todas las herramientas necesarias para brindarle el mejor servicio.

Por último, cabe recordar que el “Manual de uso y mantenimiento” debe considerarse parte integral de la motocicleta y como tal debe conservarse junto a la misma incluso en caso de reventa.

Esta motocicleta usa componentes diseñados y realizados gracias a sistemas y tecnologías de vanguardia.

Para el correcto funcionamiento de la motocicleta, es necesario atenerse a la tabla de inspección y mantenimiento recogida en el Apéndice A.

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

Los modelos **OUTLAW** y **ACE OF SPADES** son motocicletas para usar en CARRETERA, libres de defectos y cubiertas con garantía legal, siempre que SE MANTENGA LA CONFIGURACIÓN DE FÁBRICA y se respete la tabla de mantenimiento que figura en el Apéndice A.

IMPORTANTE

Para mantener la “Garantía de Funcionamiento” del vehículo, el Cliente debe respetar el programa de mantenimiento indicado en el manual de uso y mantenimiento efectuando las revisiones indicadas en los talleres autorizados SWM.

Los costes de sustitución de las piezas y de la mano de obra necesaria para respetar el plan de mantenimiento corre a cargo del Cliente.

NOTA: la garantía QUEDA ANULADA en caso de alquiler de la motocicleta.

Sustitución de las piezas

En caso de sustitución de las piezas, utilizar exclusivamente recambios originales SWM.



ATENCIÓN

Tras una caída, inspeccionar atentamente la motocicleta. Asegurarse de que el mando del gas, los frenos, el embrague y todos los demás mandos y componentes principales no hayan sufrido daños. Conducir una motocicleta dañada puede provocar accidentes graves.



ATENCIÓN

No poner en marcha ni trabajar sobre la motocicleta sin llevar puesta indumentaria de protección adecuada. Llevar siempre casco, botas, gafas protectoras y otra indumentaria adecuada.

OUTLAW



ACE OF SPADES



GUÍA SEGURA Y SEGURIDAD DE LA MOTOCICLETA

Enumeramos a continuación algunos principios básicos para una conducción segura de su moto.

- Recuerden que su seguridad y la seguridad del pasajero está por encima de todo. Llegar sanos y salvos al final del viaje debe ser el objetivo principal.
- El piloto y el pasajero deben usar prendas adecuadas de protección como monos, guantes, zapatos y cascos homologados para su uso en motociclismo.
- La posición del piloto en la moto debe permitirle la mayor visibilidad posible de la carretera que se está recorriendo.
- Conducir la moto con prudencia, determinar la velocidad en función del tráfico y del tipo de conformación de la carretera.
Una conducción fluida permite valorar los peligros y establecer las trayectorias en curva de manera más precisa.
- Prestar siempre atención a los carteles de señalización y modular la velocidad en función de las indicaciones.
- Respetar siempre los límites de velocidad.
- Valorar siempre las condiciones de la calzada y modular la velocidad en función de las mismas.
- Limitar la velocidad en caso de lluvia y, sobre todo, en caso de presencia de charcos en el asfalto.
- Cuando se procede sobre superficies mojadas o sobre superficies con escasa adherencia (nieve, hielo, barro, etc.), mantener una velocidad moderada evitando frenadas bruscas o maniobras improvisadas.
- Mantener las distancias de seguridad respecto a los vehículos que les preceden.
- Antes de efectuar un adelantamiento, verificar que no haya obstáculos delante del vehículo que deban adelantarse y controlar siempre mediante los espejos retrovisores que no haya otros vehículos que lleguen por detrás.

- Frenar utilizando simultáneamente tanto el freno delantero como el trasero: esto contribuye a mantener la estabilidad del vehículo.
- Soltar gradualmente el embrague cuando se bajan las marchas.
- Si notan cansancio o somnolencia, deténganse a descansar.
- Bajar las marchas en los siguientes casos:
En los tramos de descenso y en las frenadas para aumentar la acción de frenado mediante la compresión del motor; usar solamente los frenos cuesta abajo podría provocar el sobrecalentamiento de las pastillas de los frenos limitando la acción de frenado;
En los tramos en subida o llanos, cuando la marcha no es adecuada a la velocidad de la moto (marcha larga y baja velocidad);



ATENCIÓN

Bajar una marcha cada vez; el paso a la marcha inferior, bajando más de una marcha por vez, podría causar un embalamiento del motor y/o el bloqueo de la rueda trasera.

- No apagar el motor cuando se procede cuesta abajo.
- Cuando viajen con el pasajero, aumenten las distancias de seguridad respecto a los vehículos que les preceden y tengan en cuenta su peso cuando frenen y cuando deban efectuar una curva o un adelantamiento.
- La posición del conductor y del pasajero son importantes para el control del vehículo.
- Durante la marcha, para mantener el control de la motocicleta debe mantener ambas manos en el manillar y ambos pies en el reposapiés.
- El pasajero debe sujetarse siempre con ambas manos al conductor o a la manija, o mantener ambos pies en los

relativos reposapiés. No transportar jamás un pasajero si no puede colocar firmemente ambos pies en los relativos reposapiés.

- No conducir jamás bajo la influencia del alcohol o de drogas.
- Esta motocicleta ha sido diseñada exclusivamente para el uso en carretera. No es adecuada para uso todoterreno.
- No utilizar lazos, cuerdas, etc. para fijar el equipaje, utilizar solo bolsas homologadas adecuadas para el tipo de moto que usen.
- La carga máxima transportable (piloto, pasajero y equipaje) no debe superar los 227 kg (500.44 lb.).
En ningún caso el peso del equipaje debe superar los 10 kg (22.04 lb.).

Riesgos asociados a la emisión de monóxido de carbono

Los gases de escape contienen monóxido de carbono, un gas incoloro e inodoro. Respirar monóxido de carbono puede causar la pérdida de los sentidos y la muerte.

Si el motor se pone en marcha en ambientes total o parcialmente cerrados, el aire que se respira puede contener una cantidad peligrosa de monóxido de carbono. No arrancar jamás la motocicleta en el garaje o en otros lugares cerrados.



ATENCIÓN

El monóxido de carbono es un gas tóxico. Respirarlo puede causar la pérdida de los sentidos y la muerte. Evitar todas las zonas o las actividades que puedan exponer al monóxido de carbono.

DATOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA

El número de identificación del motor está estampado en la parte inferior del cárter motor izquierdo, mientras el número de matrícula de la moto está estampado en el tubo de dirección del bastidor.

A la hora de efectuar pedidos de piezas de recambio o de solicitar información sobre su motocicleta, indicar siempre, apuntándolo incluso en el presente manual de instrucciones, **el número estampado en el bastidor**.

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA

El número de serie (1), formado por 17 caracteres, se halla en el lado derecho del tubo de dirección.

■ Código Internacional Fabricante

- Tipo de modelo
 - Outlaw 125
 - Ace of Spades 125

▲ Año modelo

- Para el bastidor: AÑO DEL MODELO
- Para el motor: AÑO DE PRODUCCIÓN

◆ Fábrica de montaje

◆ N.º progresivo

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN MOTOR

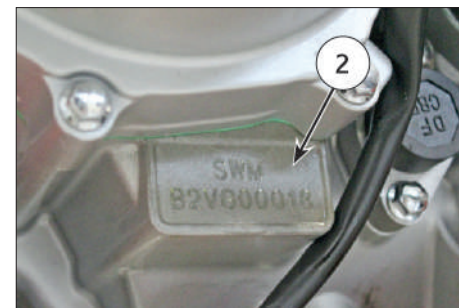
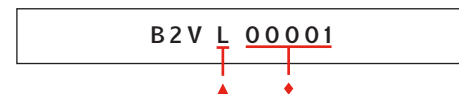
El número de serie (2) se encuentra en la parte inferior izquierda del motor.

NÚMERO DE BASTIDOR



1. Número de bastidor

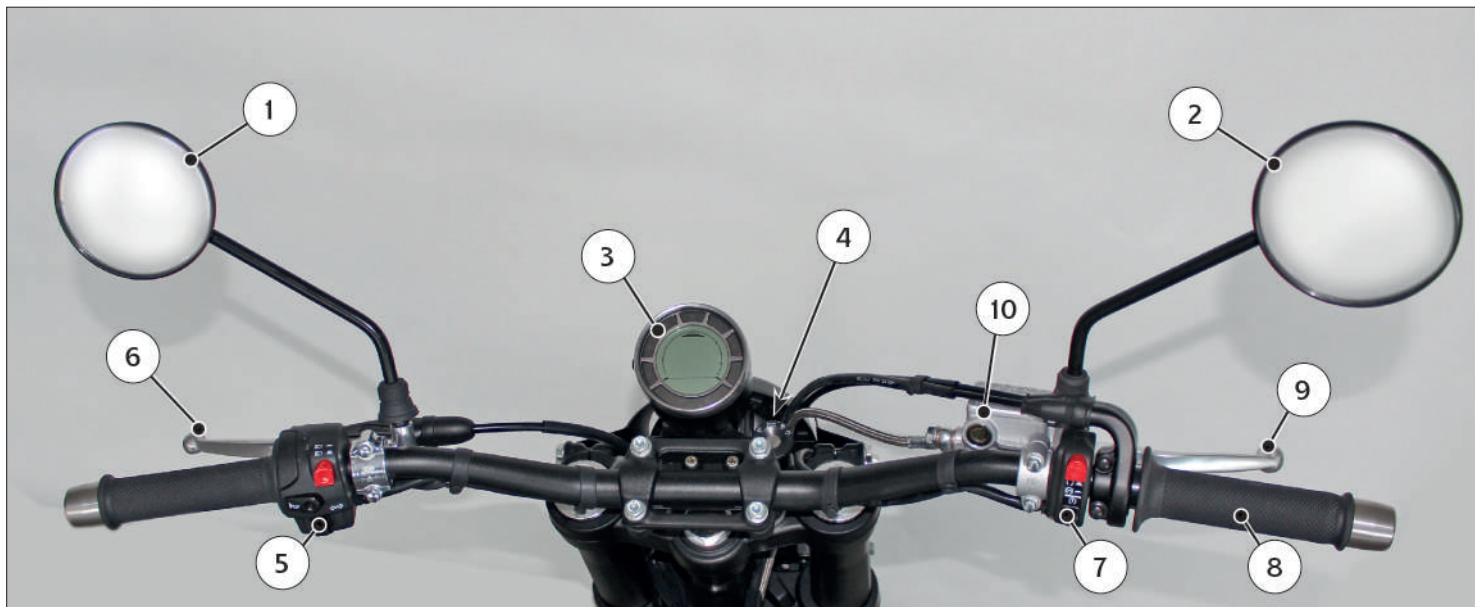
NÚMERO DEL MOTOR



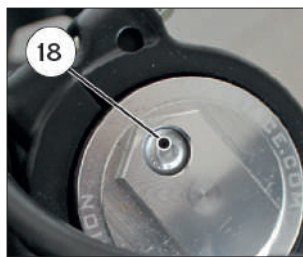
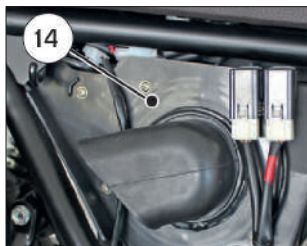
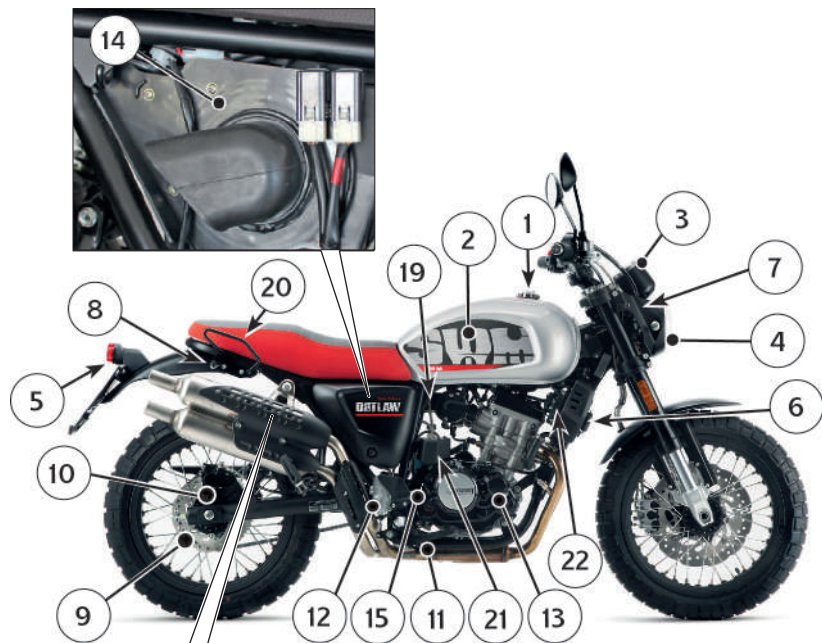
2. Número de motor

MANDOS E INSTRUMENTOS

1. Espejo izquierdo.
2. Espejo derecho.
3. Instrumentos.
4. Bloqueo de encendido/bloqueo de la dirección.
5. Conmutador izquierdo.
6. Maneta del embrague.
7. Conmutador derecho.
8. Empuñadura del acelerador.
9. Maneta del freno delantero.
10. Depósito líquido del freno delantero.



VISTA MOTOCICLETA

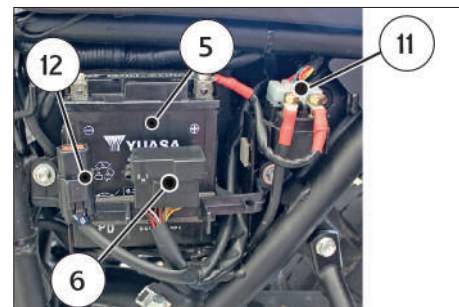


VISTA MOTOCICLETA LADO DERECHO

1. Tapón del depósito de combustible.
2. Depósito de combustible.
3. Instrumentos.
4. Faro delantero.
5. Faro trasero.
6. Bocina.
7. Luces de giro delanteras.
8. Luces de giro traseras.
9. Disco de freno trasero.
10. Pinza de freno trasera.
11. Pedal mando frenada combinada.
12. Bomba de freno trasero.
13. Filtro de aceite del motor.
14. Filtro aire.
15. Indicador de nivel de aceite del motor.
16. Tuerca de ajuste de la precarga del muelle amortiguador trasero.
17. Tornillo purga aire para barra horquilla.
18. Cuerpo de mariposa.
19. Manija del pasajero.
20. Repartidor de frenada.
21. Ventilador de enfriamiento.
- 22.

VISTA MOTOCICLETA LADO IZQUIERDO

1. Caballete lateral.
2. Disco de freno delantero.
3. Pinza de freno delantero.
4. Pedal de cambio.
5. Batería.
6. Fusibles.
7. Asiento.
8. Depósito de recuperación líquido refrigerante.
9. Cadena de transmisión.
10. Radiador líquido refrigerante.
11. Telerruptor con fusible general.
12. Toma para diagnóstico.



DATOS TÉCNICOS

MOTOR

Tipo	monocilíndrico de 4 tiempos
Enfriamiento	por líquido, con electroventilador
Radiadores de agua	n.º 1
Diámetro interior cilindro	58 mm
Carrera	47,2 mm
Cilindrada	124,7 cm ³
Relación de compresión	12,8:1
Arranque	eléctrico

DISTRIBUCIÓN

Tipo	árbol de levas doble en culata; 4 válvulas
Admisión	0,05 ÷ 0,10 mm
Escape	0,15 ÷ 0,20 mm

LUBRICACIÓN

Tipo	de cárter húmedo con bomba de lóbulos y filtro de cartucho
------	--

ENCENDIDO

Tipo	electrónico de descarga inductiva con avance variable de control digital
Bujía tipo	NGK CR 8E
Distancia electrodos bujía	0,8 mm

ALIMENTACIÓN

Tipo	de inyección electrónica
Cuerpo de mariposa	∅ 32 mm

TRANSMISIÓN PRIMARIA

Piñón motor	Z 20
Corona embrague	Z 67
Relación de transmisión	3,35

EMBRAGUE

Tipo	multidisco en baño de aceite con mando mecánico
N.º discos conductores	5
N.º discos conducidos	4

CAMBIO VELOCIDAD

Tipo	con engranajes siempre fijos
N.º marchas	6
Relaciones de transmisión	
1a velocidad	2,833 (z 34/12)
2a velocidad	2,066 (z 31/15)
3a velocidad	1,555 (z 28/18)
4a velocidad	1,238 (z 26/21)
5a velocidad	1,045 (z 23/22)
6a velocidad	0,916 (z 22/24)

TRANSMISIÓN SECUNDARIA

Piñón salida cambio	Z 14
Corona en la rueda	Z 54
Relación de transmisión	3,86
Dimensiones cadena de transmisión	4/8" x 7/20"

BASTIDOR

Tipo	monoviga, doble cuna
------	----------------------

SUSPENSIÓN DELANTERA

Horquilla tipo	telehidráulica de barras invertidas barras de ∅ 41 mm
Lado izq. (aceite)	SAE 32W (300 ml)
Lado dcho. (aceite)	SAE 5W (335 ml)

SUSPENSIÓN TRASERA

Tipo	amortiguador hidráulico doble (regulable en la precarga y en extensión)
------	---

FRENO DELANTERO

Tipo	de disco fijo ∅ 300 mm con mando hidráulico y pinza flotante
------	--



FRENO TRASERO

Tipo	de disco fijo Ø 220 mm con mando hidráulico y pinza flotante
------	---

LLANTAS

Delantera	de aleación ligera: 3,5 "x17"
-----------	----------------------------------

Trasera	de aleación ligera: 4,25 "x17"
---------	-----------------------------------

NEUMÁTICOS

Delantera	120/70 - 17"
-----------	--------------

Trasera	150/60 - 17"
---------	--------------

Presión de inflado en frío

Delantera

Solo con el piloto	2,0 bar
--------------------	---------

Con el piloto y el pasajero	2,2 bar
--------------------------------	---------

Trasera

Solo con el piloto	2,2 bar
--------------------	---------

Con el piloto y el pasajero	2,4 bar
--------------------------------	---------

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDAD

Distancia entre ejes	1416 mm
----------------------	---------

Longitud total	2040 mm
----------------	---------

Ancho máximo	865 mm
--------------	--------

Altura máxima	1330 mm
---------------	---------

Altura asiento	720 mm
----------------	--------

Peso listo para marchar, sin combustible	130 kg
---	--------

Capacidad depósito combustible incluida la reserva	16,5 l
--	--------

Reserva combustible (encendido testigo)	2,5 l
--	-------

Capacidad del circuito de refrigeración	1,1 ÷ 1,3 l.
--	--------------

Aceite en el cárter

Sustitución aceite y filtro (Cant.)	1,35 kg
--	---------

Sustitución aceite (Cant.)	1,25 kg
----------------------------	---------

Homologación	EURO 4
--------------	--------

LUBRICANTES Y REPOSTAJES

Aceite lubricación motor, cambio de marchas, transmisión primaria	MOTUL 7100 TECHNOSYNTHESE 5W 40
---	------------------------------------

Líquido sistema de frenos	MOTUL DOT 3&4
---------------------------	---------------

Lubricación con grasa	MOTUL GREASE 100 / CASTROL SPHEEROL
-----------------------	--

Lubricación cadena transmisión secundaria	MOTUL CHAIN LUBE
--	------------------

Aceite horquilla delantera	MOTUL FORK OIL LIGHT 5W
----------------------------	----------------------------

Aceite amortiguador trasero	MOTUL SHOCK OIL FL
--------------------------------	--------------------

Líquido refrigerante motor	MOTUL INUGEL EXPERT
-------------------------------	---------------------

Protector contactos eléctricos	MOTUL EZ LUBE
-----------------------------------	---------------

INSTRUMENTO COMBINADO

La motocicleta está equipada con un instrumento combinado que está dividido en las siguientes zonas:

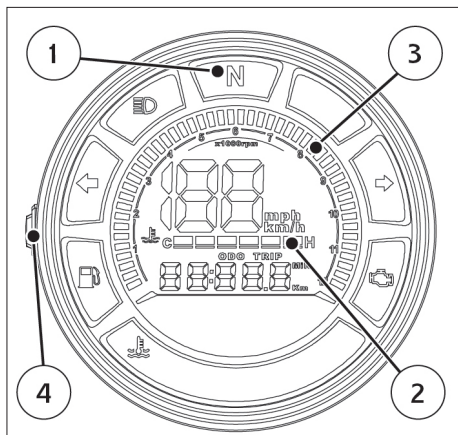
1. Testigos de indicación (véase "Testigos de advertencia e indicación").
2. Pantalla multifunción (véase "Pantalla multifunción").
3. Cuentarrevoluciones: Indica el número de revoluciones del motor.



ADVERTENCIA

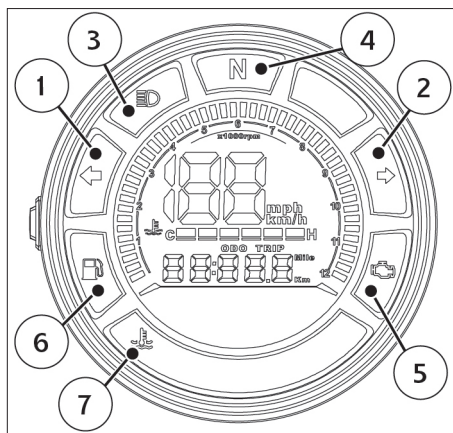
Mantener el régimen de revoluciones del motor dentro de las 11500 rev/min. Si se supera, podría dañarse el motor.

4. Tecla "SET": Permite visualizar las diferentes funciones de la pantalla multifunción, cambiar las unidades de medida, poner en cero algunos valores y configurar el reloj (véase "Pantalla multifunción"). Para pasar de una función a otra presione el botón.



LUCES DE ADVERTENCIA Y SEÑALIZACIÓN

1. Indicador luz de dirección izquierda.
2. Indicador luz de dirección derecha.
3. Indicador luz de carretera.
4. Indicador cambio de marcha en punto muerto.
5. Indicador anomalía del motor.
6. Indicador reserva de combustible.
7. Indicador temperatura excesiva líquido refrigerante motor.



Luces Indicadores de dirección

El indicador parpadea cuando se activa el indicador de dirección derecho o izquierdo mediante la respectiva palanca de mando situado en el conmutador izquierdo.

Indicador luz de carretera

El indicador se ilumina cuando se activa la luz de carretera mediante el mando colocado en el conmutador izquierdo.

Indicador cambio de marcha en punto muerto

El indicador se ilumina cuando la palanca del cambio está en posición de punto muerto (ninguna marcha activada).

Indicador anomalía del motor

Girando la llave de encendido la central del motor realiza un autodiagnóstico, el indicador se ilumina durante unos segundos y después se apaga indicando la existencia de una anomalía.

Si el indicador se ilumina durante el funcionamiento del motor indica que existe una anomalía en el motor o en el sistema de inyección:

- detenerse y apagar el motor;
- esperar algunos minutos y volver a arrancar el motor.

Si el indicador se ilumina, dirigirse al concesionario SWM más cercano para controlar el sistema de autodiagnóstico.

Indicador reserva de combustible

Girando la llave de encendido el indicador se ilumina durante unos segundos y después se apaga.

Si el indicador se ilumina durante el uso de la moto indica que el nivel de combustible ha alcanzado el nivel de reserva (3 litros) indicando una autonomía limitada de recorrido. Realizar el repostaje de combustible lo antes posible.

Indicador temperatura excesiva líquido refrigerante motor

El símbolo se enciende cuando se sobrecalienta el motor.

- Detener la motocicleta, apagar el motor y comprobar que el nivel del líquido de refrigeración dentro de la cubeta no esté debajo de la referencia MÍN. Si es así, esperar a que el motor se enfríe, luego abrir el tapón lentamente y con cuidado, llenar con líquido refrigerante, asegurándose de que esté comprendido entre las referencias MÍN y MÁX indicadas en la misma cubeta.
- Controlar visualmente también la presencia de eventuales pérdidas de líquido.
- Si al volver a arrancar, el símbolo se encendiese nuevamente, dirigirse a un Concesionario SWM.

PANTALLA MULTIFUNCIÓN

1. Taquímetro:

Indica la velocidad de desplazamiento de la moto.

2. Indicación de la escala de la velocidad:

km/h = kilómetros/hora

mph = millas/hora

3. Parámetro de visualización:

En este campo es posible configurar individualmente los siguientes parámetros que se visualizarán en el campo (4).

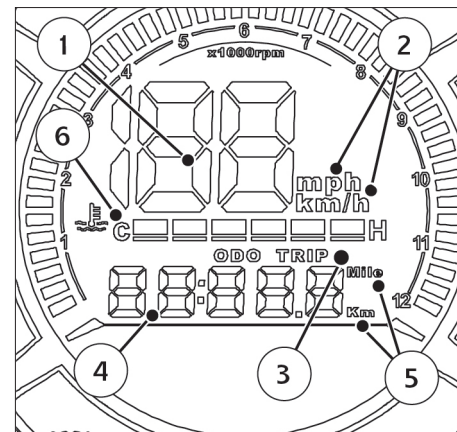
- CLOCK = Reloj (Véase Regulación reloj).
- ODO = Cuenta kilómetros / cuenta millas totales (valor que no puede ponerse en cero).
- TRIP = Cuenta kilómetros / cuenta millas parciales (Véase configuración TRIP).

5. Unidad de medida:

- Mile = indica que el valor indicado en la Función ODO y TRIP está en millas.
- km = indica que el valor indicado en la Función ODO y TRIP está en kilómetros.

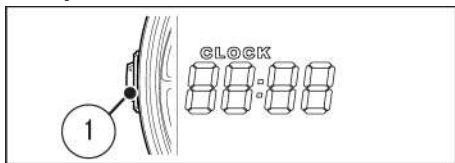
6. Líquido refrigerante:

indica la temperatura del líquido refrigerante del motor.

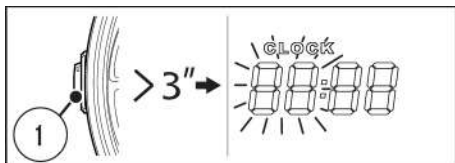


Regulación reloj

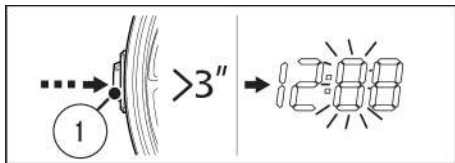
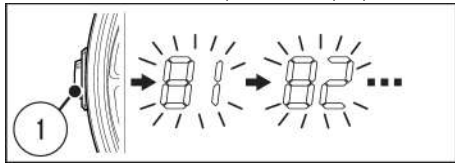
- Presionar el botón "Set" (1) hasta que aparece el mensaje "CLOCK".



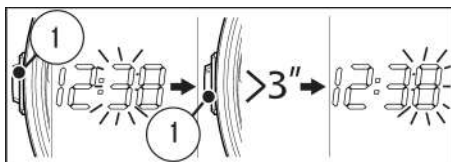
- Presionar el botón "Set" (1) durante más de 3 segundos, en la pantalla las horas parpadean.



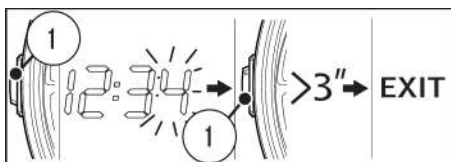
- Presionar el botón "Set" (1) para regular las horas; para confirmar el dato configurado presionar el botón "Set" (1) durante más de 3 segundos; pasar luego a las decenas de minutos que inician a parpadear.



- Presionar el botón "Set" (1) para regular las decenas de minutos; para confirmar el dato configurado presionar el botón "Set" (1) durante más de 3 segundos; pasar a las unidades de minutos que inician a parpadear.

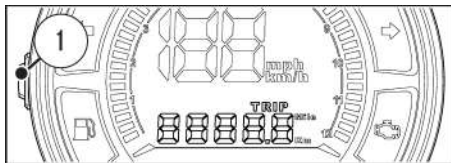


- Presionar el botón "Set" (1) para regular las unidades de los minutos; para confirmar el dato configurado y salir de la regulación de la hora presionar el botón "Set" (1) durante más de 3 segundos.



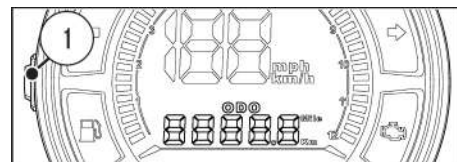
Configuración TRIP

- Con el botón "Set" (1) se visualiza el mensaje "TRIP" sucesivamente presionar el botón (1) durante más de 3 segundos para poner en cero el valor y recomenzar con el conteo a partir de 0 km o Milla.



Configuración unidad de medida

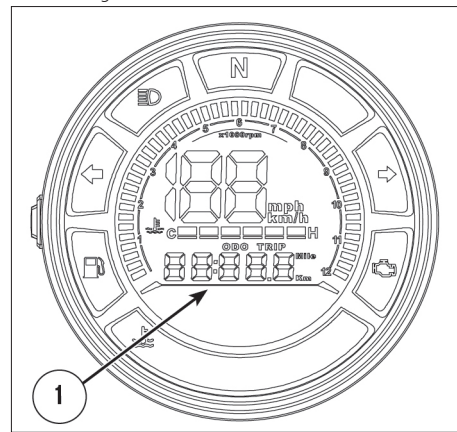
- La configuración de la unidad de medida debe realizarse con la moto detenida y la llave en posición de ON. Con el botón "Set" (1) se visualiza el mensaje "ODO" sucesivamente presionar el botón (1) durante más de 3 segundos para pasar de km a Milla o viceversa.



Mensajes de error

- En la pantalla (1) en caso de anomalía, se visualiza el relativo código de error; dirigirse al concesionario SWM más cercano para el control de la anomalía.

Para los códigos de error enumerados a continuación, realizar lo siguiente.



ES




CÓDIGO ERROR DASHBOARD	CÓDIGO ERROR OBD	DESCRIPCIÓN DEL ERROR	ACCIÓN
E-04	P0107	Baja tensión en el circuito de presión del aire debajo de la mariposa o barométrica.	Controlar el conector "TMAP" en el cuerpo de mariposa.
E-05	P0108	Alta tensión en el circuito de presión del aire debajo de la mariposa o barométrica.	Controlar el conector "TMAP" en el cuerpo de mariposa.
E-06	P0109	Tensión intermitente circuito de presión del aire debajo de la mariposa o barométrica.	Controlar el conector "TMAP" en el cuerpo de mariposa.
E-07	P0112	Baja tensión de la temperatura del aire aspirado.	Controlar el conector "TMAP" en el cuerpo de mariposa.
E-08	P0113	Alta tensión del sensor de temperatura del aire aspirado.	Controlar el conector "TMAP" en el cuerpo de mariposa. Si el conector está colocado correctamente, detener el vehículo y dejar enfriar el motor. Si el error persiste, solicitar asistencia.
E-09	P0114	Tensión intermitente del sensor de temperatura del aire aspirado.	Controlar el conector "TMAP" en el cuerpo de mariposa.
E-10	P0117	Baja tensión en el sensor de temperatura del motor.	Detener el vehículo. Controlar el conector del sensor de temperatura del motor. Si el conector está colocado correctamente, controlar el circuito de enfriamiento y solicitar asistencia.
E-11	P0118	Alta tensión en el sensor de temperatura del motor.	Controlar el conector del sensor de temperatura del motor. Si el conector está colocado correctamente, controlar el circuito de enfriamiento y solicitar asistencia
E-12	P0119	Tensión intermitente sensor de temperatura del motor.	Controlar el conector del sensor de temperatura del motor.
E-13	P0122	Baja tensión en el circuito sensor posición de la válvula de mariposa.	Controlar el conector "TPS" en el cuerpo de mariposa.
E-14	P0123	Alta tensión en el circuito sensor posición de la válvula de mariposa.	Controlar el conector "TPS" en el cuerpo de mariposa.
E-15	P0124	Tensión intermitente circuito sensor posición de la válvula de mariposa.	Controlar el conector "TPS" en el cuerpo de mariposa.

CÓDIGO ERROR DASHBOARD	CÓDIGO ERROR OBD	DESCRIPCIÓN DEL ERROR	ACCIÓN
E-16	P0131	Sensor O2: baja tensión.	Controlar el conector del sensor O2. Si el conector está correctamente colocado, solicitar asistencia.
E-17	P0132	Sensor O2: alta tensión.	Controlar el conector del sensor O2. Si el conector está correctamente colocado, solicitar asistencia.
E-18	P0133	Sensor O2: tiempo de espera demasiado prolongado.	Controlar el conector del sensor O2. Si el conector está correctamente colocado, solicitar asistencia.
E-19	P0134	Sensor O2: ninguna actividad detectada.	Controlar el conector del sensor O2. Si el conector está correctamente colocado, solicitar asistencia.
E-20	P0135	Mal funcionamiento del circuito de calentamiento del sensor O2.	Controlar el conector del sensor O2. Si el conector está correctamente colocado, sustituir el sensor. Si tras la sustitución del sensor, todavía está activo el error, solicitar asistencia.
E-24	P0231	Baja tensión del circuito secundario de la bomba de gasolina.	Controlar el conector de la bomba de gasolina. Si el conector está correctamente colocado, solicitar asistencia.
E-25	P0232	Alta tensión del circuito secundario de la bomba de gasolina.	Controlar el conector de la bomba de gasolina. Si el conector está correctamente colocado, solicitar asistencia.
E-26	P0233	Tensión intermitente del circuito secundario de la bomba de gasolina.	Controlar el conector de la bomba de gasolina. Si el conector está correctamente colocado, solicitar asistencia.
E-27	P0261	Baja tensión del inyector.	Controlar el conector del inyector. Si el conector está correctamente colocado, solicitar asistencia.
E-28	P0262	Alta tensión del inyector.	Controlar el conector del inyector. Si el conector está correctamente colocado, solicitar asistencia.
E-36	P0351	Mal funcionamiento del circuito primario o secundario de la bobina.	Controlar el conector de la bobina. Si el conector está correctamente colocado, solicitar asistencia.


MANDOS

LLAVE DE ENCENDIDO


La llave de encendido puede girarse en tres posiciones:

-  posición de arranque moto (llave no extraíble).
-  posición extracción de la llave.
-  posición bloqueo de dirección (llave extraíble).

• Posición extracción de la llave

Girando la llave (2) hacia la posición  el motor y las luces se apagan y se puede quitar la llave del bloque (1).

• Posición de arranque



Desde la posición de extracción de la llave, girar la llave (2) en sentido horario a la posición .

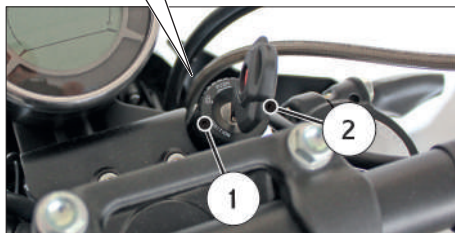
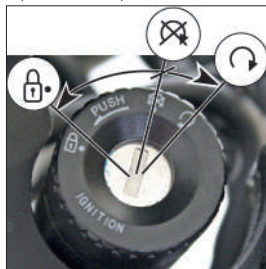
Se encenderán las luces, la pantalla y se podrá arrancar la motocicleta.

BLOQUEO DE LA DIRECCIÓN

La motocicleta está equipada con un bloqueo de la dirección ubicado en la cerradura (1) de la llave de encendido.

Para bloquear la dirección, proceder del siguiente modo:





- Girar el manillar a la izquierda o a la derecha.
- Introducir la llave (2) en la cerradura (1) en la posición .
- Presionar la llave (2) y girarla en sentido antihorario a la posición .
- Extraer la llave (2).
- Para desbloquear la dirección, ejecutar las mismas operaciones por el orden inverso.



CONMUTADORES EN EL MANILLAR

Lado derecho






El conmutador derecho tiene los siguientes mandos:

1. Botón de arranque del motor.
Pulsando el botón (1) con la llave en posición  , interruptor (2) en la posición  y el cambio en punto muerto o embrague apretado, el motor se pone en marcha.
2. Interruptor de EMERGENCIA de parada del motor.
- Presionado en la posición  inhabilita el arranque y el funcionamiento del motor.
- Presionado en la posición  se puede habilitar el funcionamiento del motor y su arranque.



Lado izquierdo

El conmutador izquierdo tiene los siguientes mandos:

1.  Intermitente luz de carretera (con retorno automático).
2.  Mando selección luz de carretera.
 Mando selección luz de cruce.
3.  Activación de intermitentes izquierdos (con retorno automático).
 Activación de intermitentes derechos (con retorno automático).

Nota

Para desactivar el intermitente, presionar sobre la palanca de mando una vez que esta haya vuelto al centro.

4.  Bocina.

MANDO DEL ACELERADOR

La empuñadura (1) del acelerador se encuentra en el lado derecho del manillar.

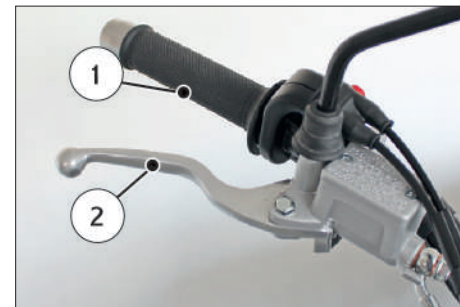
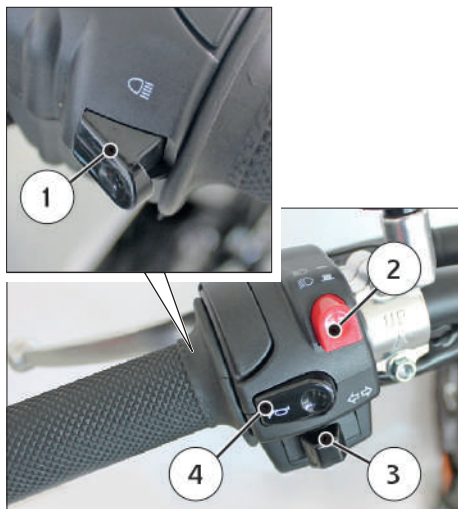
MANDO FRENO DELANTERO

La maneta (2) del freno se encuentra en la parte derecha del manillar. En el momento del frenado, un interruptor de stop provoca el encendido de la lámpara del faro trasero. La posición del mando en el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación (B).



ADVERTENCIA

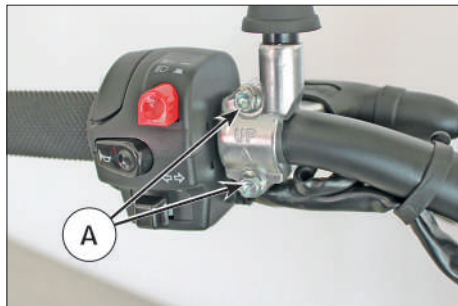
No olvidarse de apretar los tornillos (B) después del ajuste.



MANDO EMBRAGUE

La maneta (1) de mando del embrague se encuentra en el lado izquierdo del manillar y dispone de protección. La posición del mando del embrague en el manillar puede regularse aflojando los tornillos (A) de fijación.

! **ADVERTENCIA**
No olvidarse de apretar los tornillos (A) después del ajuste.

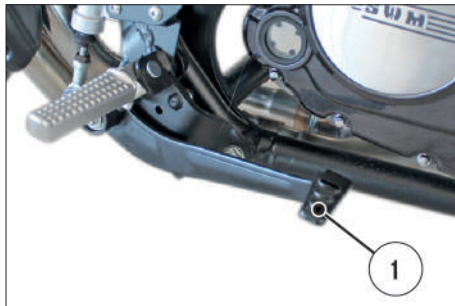
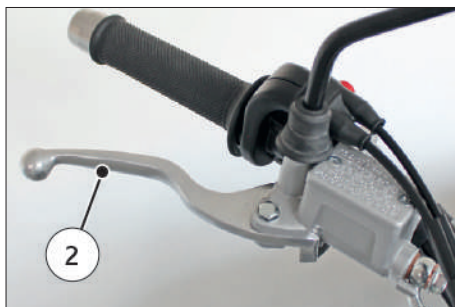


MANDO FRENADA COMBINADA

El pedal (1) de mando del frenada combinada se encuentra en el lado derecho de la motocicleta. En el momento del frenado, un interruptor de stop provoca el encendido de la lámpara del faro trasero.

Nota

Al tirar de la maneta (2), se frenará con el freno delantero; pisando el pedal (1), la frenada será combinada, es decir, el sistema distribuirá la frenada tanto en el freno delantero como en el trasero.



MANDO DE CAMBIO DE MARCHAS

La palanca (1) está situada en el lado izquierdo del motor. El piloto, cada vez que cambie de marcha, debe soltar el pedal, que volverá a su posición central; la posición “desembragado” (N) se encuentra entre la primera y la segunda marcha.

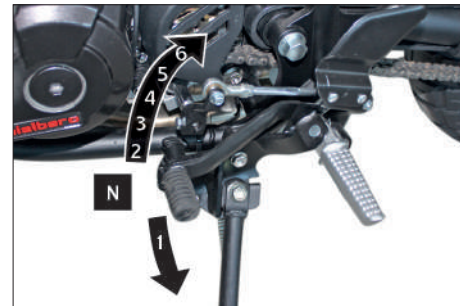
La primera marcha se embraga pisando el pedal hacia abajo; para las restantes marchas, empujando hacia arriba.

Para regular la posición de la palanca, aflojar el tornillo, retirar la palanca y colocarla en una nueva posición en el árbol.

Bloquear el tornillo una vez efectuada la operación.

! **ATENCIÓN**
No desacelerar reduciendo las marchas al circular a una velocidad que podría provocar el “embalamiento” del motor o causar pérdida de adherencia de la rueda trasera, si se seleccionara la marcha justo inferior.

! **ADVERTENCIA**
No cambiar de marcha sin desembragar y dejar de accionar el mando del acelerador. El motor podría “embalarse” y sufrir daños.





INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA

Nota

Si uno no está acostumbrado al funcionamiento de la moto, antes de conducirla, leer atentamente las instrucciones que figuran en el párrafo “MANDOS”.

CONTROLES PRELIMINARES

Siempre que se desee utilizar la motocicleta, debe realizarse una inspección general procediendo a las siguientes comprobaciones:

- controlar el nivel del combustible y del aceite motor;
- controlar el nivel del líquido de frenos;
- compruebe la dirección girando el manillar hasta el tope en ambos sentidos;
- compruebe la presión de los neumáticos;
- compruebe la tensión de la cadena;
- controlar y regular el mando del acelerador;
- girar la llave de encendido a la posición  : asegurarse de que se encienda la pantalla del instrumento y, con el cambio desembragado, que se encienda el indicador de este último;
- encender la luz de carretera y controlar el encendido del relativo indicador;
- accionar los intermitentes y asegurarse de que se encienda el testigo;
- comprobar el encendido de la luz de stop trasera;
- controlar que tras el arranque no se haya iluminado el indicador  “Avería motor”.

INSTRUCCIONES PARA EL RODAJE

La exclusividad del proyecto, la alta calidad de los materiales usados y el montaje esmerado le garantizan confort ya desde el primer momento. Sin embargo, durante los primeros 1000 Km (621,37 mi), es preciso observar AL PIE DE LA LETRA las siguientes normas cuyo INCUMPLIMIENTO PODRÁ AFECTAR A LA VIDA ÚTIL Y A LAS PRESTACIONES DE LA MOTO:

- antes de usar el vehículo es preciso calentar el motor a bajas revoluciones;
- evitar los arranques rápidos y no hacer girar el motor a altas revoluciones con las marchas bajas;
- conducir a velocidad moderada hasta que el motor se haya calentado;
- usar repetidamente ambos frenos para rodar las pastillas y los discos;
- evitar mantener durante mucho tiempo la misma velocidad;
- evitar recorrer largos trayectos sin efectuar paradas;
- no conducir NUNCA en bajada con el CAMBIO DESEMBRAGADO, sino embragar la marcha a fin de utilizar el freno motor evitando, de este modo, un desgaste rápido de las pastillas.

INCONVENIENTES DE FUNCIONAMIENTO

La siguiente lista de eventuales inconvenientes de funcionamiento sirve, en general, para identificar su origen y aplicar el remedio correspondiente.

El motor no arranca

- Técnica de arranque no adecuada: atenerse a las indicaciones del párrafo “Arranque del motor”.
- Bujía sucia: limpiarla.
- La bujía no genera chispa: ajustar la distancia entre electrodos.
- Motor de arranque averiado: repararlo o sustituirlo.
- Pulsador de arranque averiado: sustituir el conmutador.
- Caballete lateral hacia abajo.

El motor se resiste a arrancar

- Bujía sucia o en malas condiciones: limpiarla o sustituirla.

El motor arranca, pero funciona de modo irregular

- Bujía sucia o en malas condiciones: limpiarla o sustituirla.
- Distancia no adecuada entre los electrodos de la bujía: ajustarla.

La bujía se ensucia fácilmente:

- Bujía no adecuada: sustituirla.

Al motor le falta potencia

- Filtro del aire sucio: limpiarlo.
- Distancia excesiva entre electrodos bujía: ajustarla.
- Juego de válvulas incorrecto: ajustarlo.
- Compresión insuficiente: averiguar la causa.
- Filtro de protección de la bomba de gasolina o filtro de protección del inyector sucios: limpiar o sustituir los filtros.

El motor golpetea

- Fuerte acumulación de carbón en la cúspide del pistón o en la cámara de explosión: limpiarla.
- Bujía averiada o con grado térmico incorrecto: sustituirla.

El alternador no carga o no carga lo suficiente

- Cables del regulador de tensión mal conectados o en cortocircuito: conectarlos correctamente o sustituirlos.
- Bobina alternador averiada: sustituirla.
- Rotor desmagnetizado: sustituirlo.
- Regulador de tensión averiado: sustituirlo.

La batería se sobrecalienta

- Regulador de tensión averiado: sustituirlo.

Dificultad para embragar las marchas

- Aceite del motor con viscosidad excesivamente alta: sustituir por el aceite prescrito.

El embrague patina

- Carga de los muelles insuficiente: sustituirlos.
- Discos embrague gastados: sustituirlos.

Los frenos no funcionan adecuadamente

- Pastillas gastadas: sustituirlas.

CABALLETE LATERAL

Cada motocicleta está provista de un caballete lateral (1).

Comprobar periódicamente el caballete lateral (ver "Esquema de mantenimiento periódico"); asegurarse de que los muelles no estén dañados y que el caballete se mueva libremente. Si el caballete hace ruido, lubricar el perno de fijación (A).



ATENCIÓN

El caballete ha sido diseñado para soportar SOLO EL PESO DE LA MOTOCICLETA. No sentarse en el vehículo utilizando el caballete como apoyo; podrían producirse roturas que conllevarían graves lesiones físicas.



ATENCIÓN

La motocicleta DEBE apoyarse sobre el caballete lateral SOLO DESPUÉS de que el piloto haya bajado de la misma.



ATENCIÓN

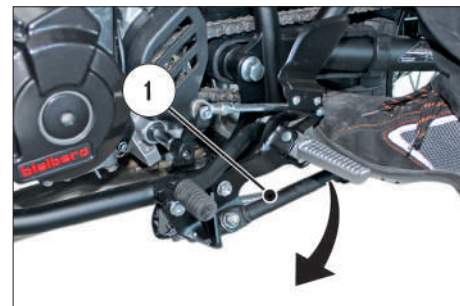
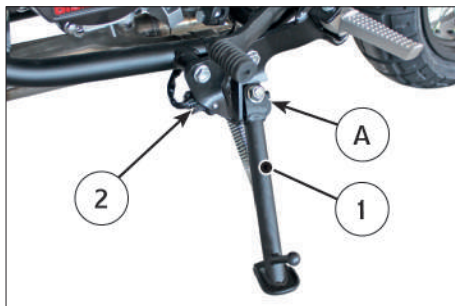
En la motocicleta hay un sensor (2) de seguridad que permite arrancar la moto, con el caballete abierto y la marcha en punto muerto.

Al embragar la marcha con el caballete abierto, se apaga el motor.

Nota

Con el pie derecho, bajar el caballete (1) manteniendo la moto en equilibrio. Una vez que se baja el caballete (1), apoyar la moto en el mismo.

Una vez que la motocicleta vuelve de la posición de apoyo en el terreno a aquella vertical, el piloto, con el pie izquierdo, debe cerrar el caballete de la posición extendida a la posición cerrada.



REPOSTAJE COMBUSTIBLE

El combustible recomendado es gasolina SIN PLOMO de 95 octanos.



ATENCIÓN

La gasolina es extremadamente inflamable y, en determinadas condiciones, puede ser explosiva. Apagar siempre el motor, no fumar y no acercar flamas o chispas en el área en la que se efectúa el repostaje o la conservación del combustible.



ADVERTENCIA

No llenar el depósito más allá del límite inferior de la boca de llenado.

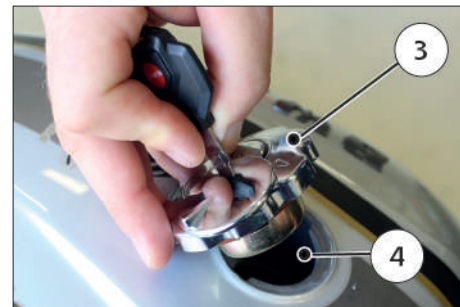
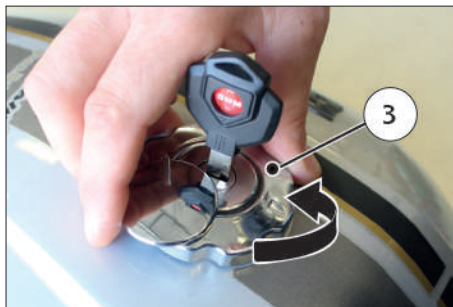
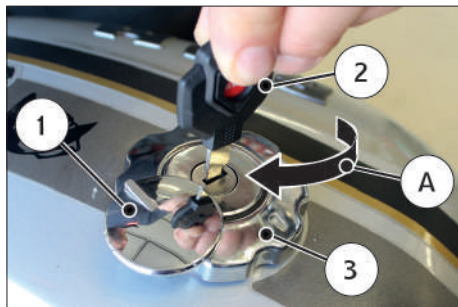
Volver a montar el tapón (3) siguiendo el procedimiento inverso al de la extracción; luego, quitar la llave (2) y desplazar la tapa (1) de protección cerradura.

Nota

No se puede volver a montar el tapón combustible (3) sin introducir la llave en la cerradura; se puede quitar la llave (2) del tapón (3) solo si este se ha cerrado correctamente.

Seguir las indicaciones a continuación:

- Apagar el motor.
- Desplazar lateralmente la tapa (1) de la cerradura.
- Introducir la llave (2) y girarla 1/4 de giro en sentido de la flecha "A" para desbloquear el tapón (3).
- Girar el tapón (3) en sentido antihorario y quitarlo del depósito.
- Introducir el combustible a través del tapón roscado (4).



SUBIDA/BAJADA PILOTO Y PASAJERO

Normas generales

Leer atentamente las indicaciones incluidas a continuación, pues proporcionan información importante para la seguridad del piloto y del pasajero y para evitar daños a personas o a la moto.

La subida y la bajada de la motocicleta debe efectuarse siempre desde la parte izquierda de la moto, con las manos libres, sin impedimentos y con el caballete abierto.

El piloto debe ser el primero en subir y el último en bajar de la motocicleta y debe gobernar la estabilidad de la moto durante la subida y la bajada del pasajero. No saltar del vehículo saltando o alargando la pierna, bajar siempre realizando las operaciones descritas en el apartado correspondiente.

Subida del piloto

Con la moto colocada en el caballete lateral, efectuar las siguientes operaciones:

- Desde la parte izquierda, tomar correctamente con las dos manos el manillar, después, elevar la pierna derecha y pasarla por encima del asiento.
- Sentarse en la moto y apoyar ambos pies en el suelo enderezando el vehículo sin cargar el propio peso sobre el caballete lateral.
- Poner en marcha la moto como se describe en el apartado correspondiente.
- Con el pie izquierdo, cerrar completamente el caballete.



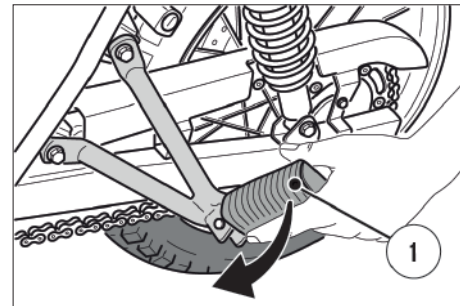
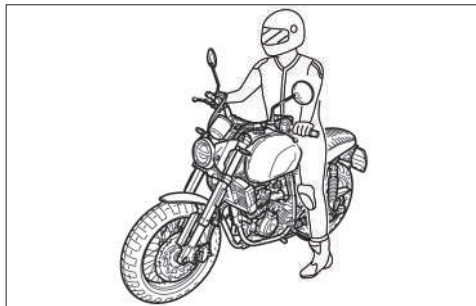
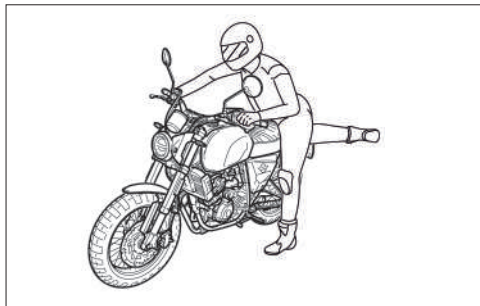
ADVERTENCIA

En caso de que no consiga apoyar ambos pies en el suelo, apoyar el pie derecho manteniendo el izquierdo listo para el apoyo.

Subida del pasajero

Debe subir primero el piloto, como se indica en el apartado correspondiente, sin poner en marcha la moto.

- Pedir al pasajero que extraiga los estribos (1) reposapiés.





ADVERTENCIA

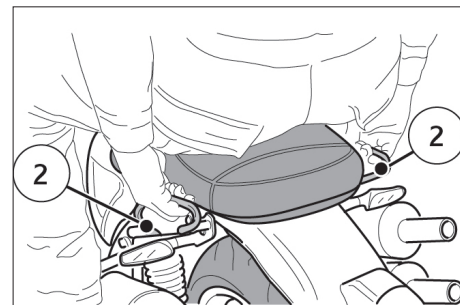
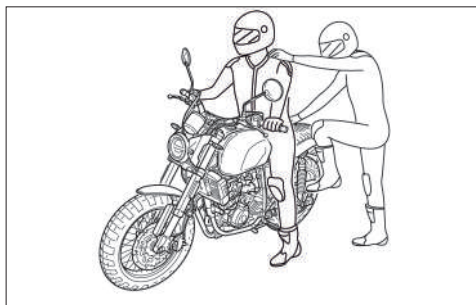
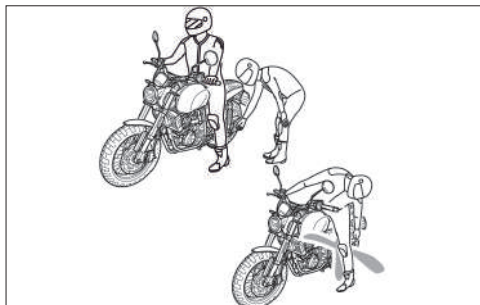
El piloto, en la posición de conducción, no debe extraer en ningún caso o intentar extraer los reposapiés traseros del pasajero, podría poner en peligro el equilibrio del vehículo.

- Apoyar la mano izquierda en el hombro del piloto, el pie izquierdo en el estribo reposapiés, después subir a la moto elevando la pierna derecha moviéndose con cuidado para no desequilibrar el vehículo y el piloto.
- Con las manos, agarrarse a las manillas correspondientes (2).
- Con el pie izquierdo, cerrar completamente el caballete.
- Poner en marcha la moto como se describe en el apartado correspondiente.



ADVERTENCIA

Asegurarse de que la zona en la que se quiere aparcarse el vehículo sea estable y llana.



Bajada de la moto

- Detener el vehículo y apagar el motor.



ADVERTENCIA

Asegurarse de que la zona en la que se quiere aparcarse el vehículo sea estable y llana.

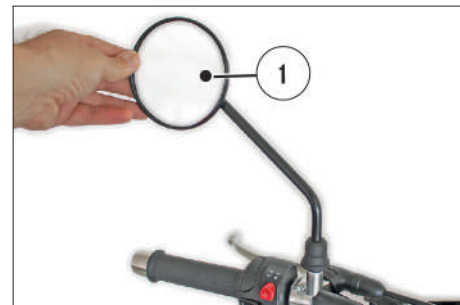
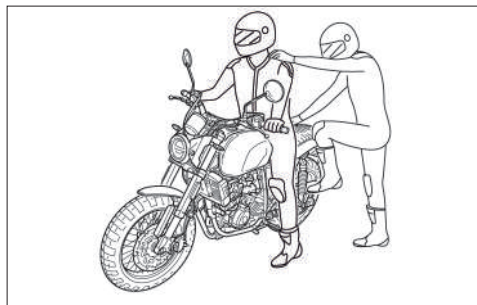
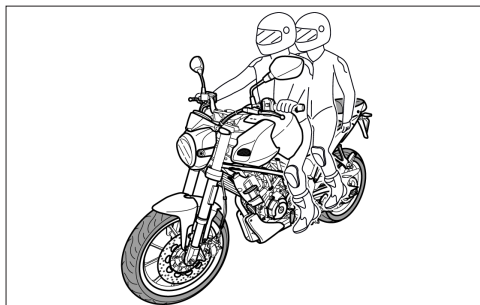
- Apoyar ambos pies en el suelo.
- Apagar la moto como se describe en el apartado correspondiente.
- Con el pie izquierdo, extender completamente el caballete.
- Debe bajar antes el pasajero por la parte izquierda del vehículo apoyando el pie sobre el estribo izquierdo y elevando la pierna derecha.

- Inclinarse hacia la izquierda hasta apoyarla sobre el caballete.
- Con las manos bien agarradas al manillar, bajar de la moto por la parte izquierda elevando la pierna derecha.

AJUSTE DE LOS ESPEJOS RETROVISORES



Sentarse en la moto como se describe en el relativo párrafo.

Regular ambos espejos (1) moviendo directamente los mismos de modo que, desde la posición sentada, el piloto pueda ver correctamente la parte posterior de la carretera.



ARRANQUE DEL MOTOR

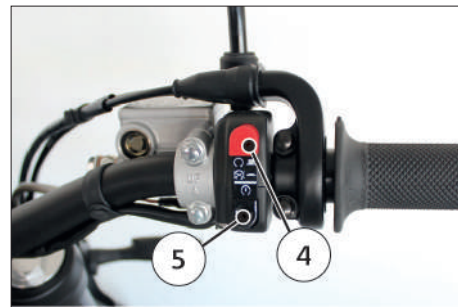
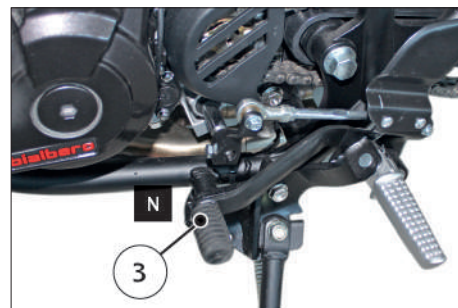
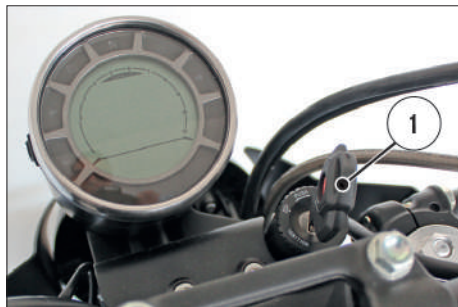
Después de haberse subido a la moto, como se indica en el párrafo relativo, para arrancar el motor realizar lo siguiente:

- Colocar la llave (1) del interruptor encendido en posición  (el zumbido que se produce girando la llave a esta posición se debe a la bomba del combustible que da presión al sistema de alimentación);
- tirar de la maneta (2) del embrague;
- poner el pedal (3) del cambio en el punto muerto y soltar la maneta del embrague;
- controlar que el botón (4) esté en posición  luego, presionar el botón de arranque (5). No hacer funcionar el motor en frío a un número elevado de revoluciones a fin de permitir que se caliente el aceite y que circule en todos los puntos que necesitan lubricación.

Nota


En el soporte de la maneta del embrague está montado un interruptor de seguridad que permite efectuar el arranque SOLO con el cambio en punto muerto o con la marcha embragada y la maneta del embrague apretado.

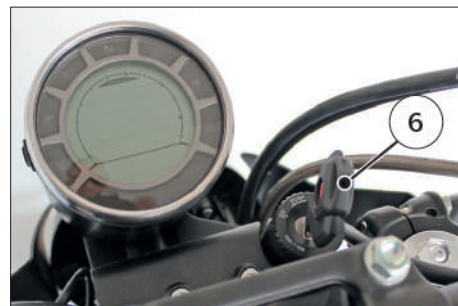
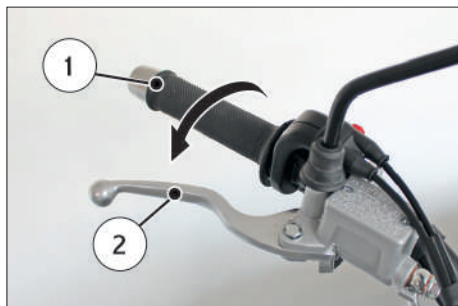
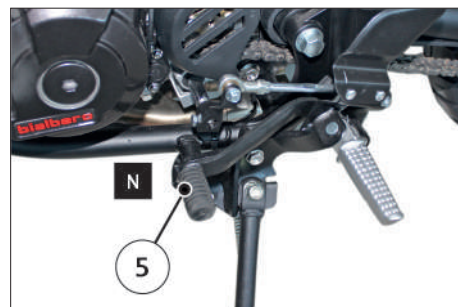
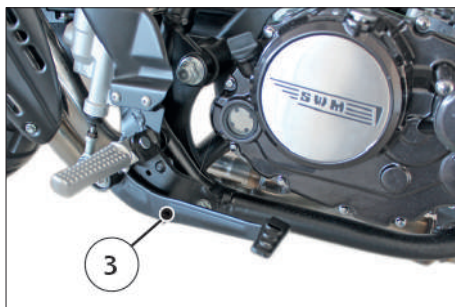
Con el caballete abierto se puede arrancar la motocicleta solo con la marcha desembragada.





PARADA DE LA MOTOCICLETA Y DEL MOTOR

- Cerrar completamente la empuñadura (1) del acelerador para desacelerar la motocicleta.
- Frenar con los frenos delanteros (2) y traseros (3) mientras se reducen las marchas (para una deceleración fuerte, actúe con decisión sobre la maneta y el pedal del freno).

- Una vez detenida la motocicleta, tirar de la maneta del embrague (4) y colocar la palanca del cambio (5) en posición de punto muerto.
- Girar la llave de arranque (6) a la posición  (posición de extracción de la llave).



PARADA DEL MOTOR EN EMERGENCIA

- Presionar el interruptor rojo (1) en  para parar el motor; después del uso volverlo a llevar a la posición .



ATENCIÓN

En algunos casos, puede resultar útil el uso independiente del freno delantero o del trasero. Utilizar el freno delantero con prudencia, sobre todo en terrenos resbaladizos. El uso incorrecto de los frenos puede causar accidentes graves.



ATENCIÓN

En caso de bloqueo del acelerador en posición abierta o de otro mal funcionamiento que hiciese girar el motor de modo incontrolable, presionar INMEDIATAMENTE el botón (1) de parada del motor. Mantener el control de la motocicleta con el uso normal de los frenos y de la dirección mientras se pulsa el botón de parada.

MANTENIMIENTO Y REGULACIONES PERIÓDICAS

Realizar el mantenimiento correcto siguiendo la tabla adjunta en el apéndice "A" del presente manual que indica los intervalos periódicos de mantenimiento. Los intervalos indicados en la tabla de mantenimiento se refieren a un uso normal, sin embargo, podría ser necesario reducir dichas operaciones en función de las condiciones climáticas ambientales y de empleo individual.



ADVERTENCIA

Antes de realizar cualquier operación de mantenimiento, comprobar que se poseen los instrumentos necesarios y las capacidades técnicas.

- Apagar el motor y estacionar la moto en una superficie plana y sólida.
- Esperar a que el motor, los silenciadores y los discos de freno se enfríen.

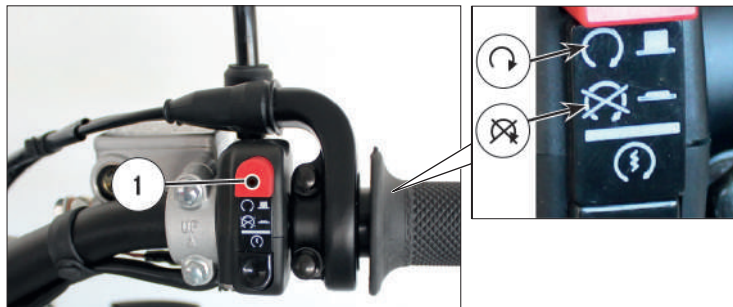
EXTRACCIÓN DE LOS PANELES LATERALES

Para algunas operaciones de mantenimiento se debe extraer uno o ambos paneles laterales.

Para extraer los paneles laterales izquierdo y derecho, seguir las indicaciones a continuación:

- aflojar el tornillo (1);
- levantar el panel (2) desenganchándolo de los enganches superiores.

Para volver a montar, seguir el procedimiento inverso al desmontaje.



CONTROL DEL NIVEL DE ACEITE

Nota

El control debe ser realizado con el motor apenas apagado y aún caliente.



ATENCIÓN

Prestar atención para no tocar el aceite caliente.

Mantener la motocicleta sobre una superficie plana y en posición vertical para controlar el nivel del aceite a través del visor de inspección (1) ubicado en el cárter derecho del motor.

Comprobar que el nivel esté en el centro del visor "A", entre el nivel mínimo "MIN" y el máximo "MAX".

Para reponerlo, quitar el tapón de llenado (2).

SUSTITUCIÓN DEL ACEITE DEL MOTOR

Nota

El control debe ser realizado con el motor apenas apagado y aún caliente.

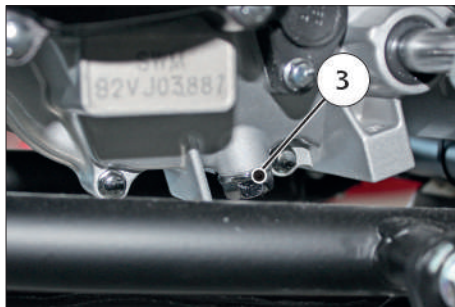
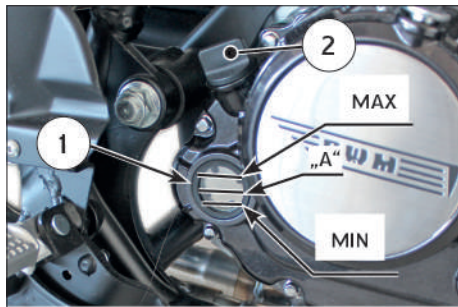


ATENCIÓN

Prestar atención para no tocar el aceite caliente.

Seguir las indicaciones a continuación:

- quitar el colector de escape;
- quitar el tapón de llenado de aceite (2);
- colocar un recipiente debajo del motor;
- quitar el tapón de vaciado de aceite (3);
- dejar salir el aceite usado y limpiar el imán del tapón;
- volver a montar el tapón de vaciado (3) a 25 Nm (2,5 kgm, 18,43 ft/lb) y el colector de escape.



SUSTITUCIÓN FILTRO ACEITE

Una vez vaciado el aceite como se describe anteriormente, realizar lo siguiente:

- Desenroscar los dos tornillos (1) y quitar la tapa (2) girándola un poco.
- Quitar el filtro del aceite (3).
- Comprobar que el muelle (4) esté en su asiento al fondo del alojamiento del filtro.

Nota

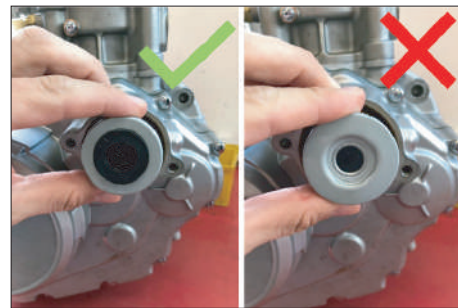
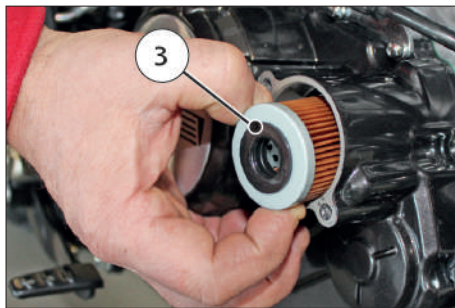
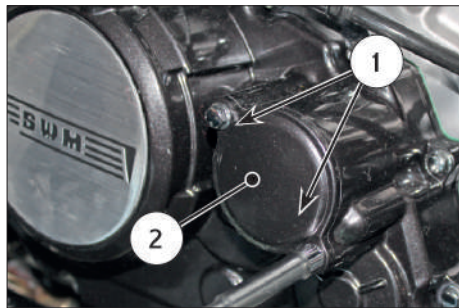
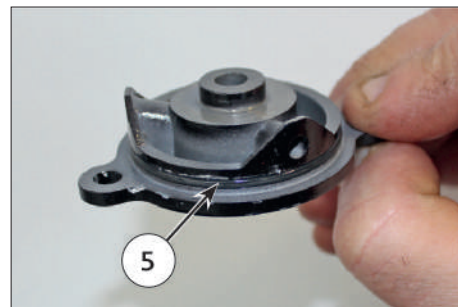
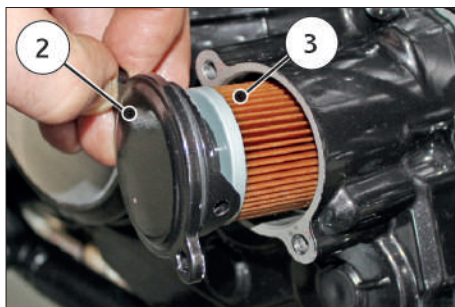
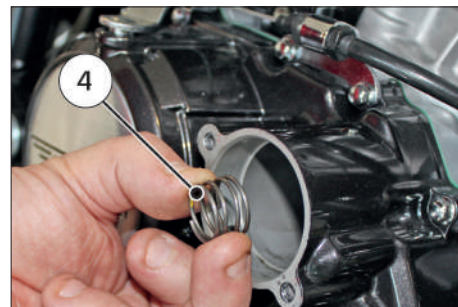
Si el muelle (4) hubiera salido de su asiento, teniendo una forma cónica, posicionarlo en el asiento con el diámetro más grande para que permanezca en posición.

- Controlar el estado de la junta tórica (5) y sustituirla si está desgastada.
- Sustituir el filtro (3) y montarlo en la tapa (2).



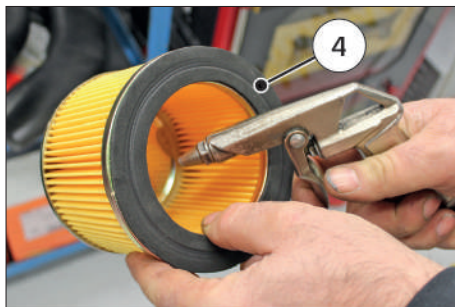
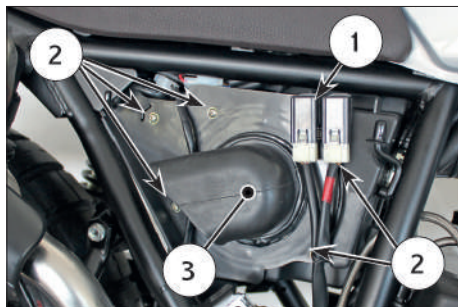
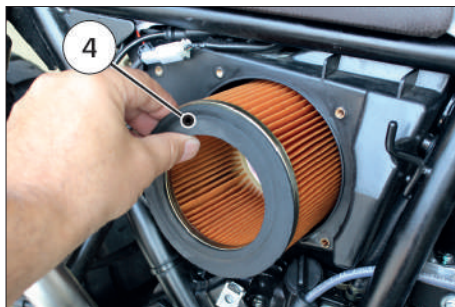
ATENCIÓN
Para volver a montar el filtro (3) posicionarlo como indica la figura.

- Montar nuevamente la tapa (2) con el filtro en el alojamiento específico y atornillar los tornillos (1) (10 Nm, 1,0 kgm, 7,37 ft/lb).



CONTROL Y/O SUSTITUCIÓN DEL FILTRO DE AIRE

- Quitar el panel derecho como se indica en el párrafo correspondiente.
- Desenganchar los dos relés (1).
- Desenroscar los tornillos (2) y quitar la tapa del filtro (3).
- Quitar el filtro (4) y controlar su estado, para limpiarlo soplar con aire comprimido desde afuera hacia adentro, si está muy sucio, sustituirlo.
- Montar nuevamente todo siguiendo el sentido inverso.



CONTROL DE LA BUJÍA

La distancia entre los electrodos de la bujía (1) debe ser de $0,7 \div 0,8$ mm ($0,028 \div 0,031$ in). Una distancia mayor puede causar dificultad de arranque y sobrecarga de la bobina, una distancia menor puede generar problemas de aceleración, funcionamiento al ralentí y prestaciones a bajas velocidades.

Para acceder a la bujía se deben efectuar las siguientes operaciones de desmontaje:

- Desconectar el conector (2).
- Desenroscar los dos tornillos (3), quitar la plaqueta de bloqueo y quitar el capuchón (4) junto con la bobina de la bujía.

Limpiar la suciedad alrededor de la base de la bujía antes de quitarla.

ES útil examinar el estado de la bujía inmediatamente después de retirarla de su alojamiento, dado que los depósitos y la coloración del aislante proporcionan indicaciones útiles.

Grado térmico exacto:

El extremo del aislante está seco y el color es marrón claro o gris.

Grado térmico elevado:

El extremo del aislante está seco y cubierto de incrustaciones oscuras.

Grado térmico bajo:

La bujía se ha recalentado y el extremo del aislante es cristalino y de color blanco o gris.



ADVERTENCIA

Si es necesario, sustituir la bujía por una de igual graduación.

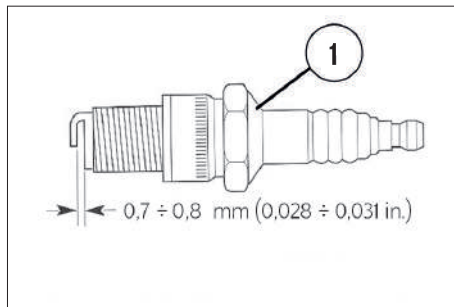
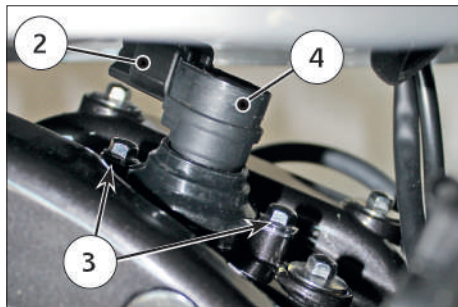
Una bujía de graduación térmica demasiado elevada puede causar preencendidos con posibles daños al motor. Una bujía de graduación térmica demasiado baja puede causar un aumento considerable de los depósitos carbonosos.



ADVERTENCIA

Antes de volver a montar la bujía, efectuar una minuciosa limpieza de los electrodos y del aislante utilizando un cepillo metálico. Aplicar grasa grafitada a la rosca de la bujía, atornillarla a mano hasta el tope y apretarla a un par de $10 \div 12$ Nm - $1,019 \div 1,22$ Kgm - $7,37 \div 8,85$ ft/ lb. Aflojar la bujía y apretarla nuevamente a $10 \div 12$ Nm - $1,019 \div 1,22$ Kgm - $7,37 \div 8,85$ ft/lb. Toda bujía que presente rayado en el aislante o que tenga los electrodos corroidos debe ser sustituida.

- Montar el capuchón con bobina (4) de nuevo en la bujía.
- Montar la plaqueta de bloqueo de nuevo y atornillar los dos tornillos (3) a 7 Nm ($0,7$ kgm - $5,1$ ft/ lb).
- Conectar el conector (2) de nuevo.



CONTROL DE LOS NEUMÁTICOS

Esta motocicleta está dotada de neumáticos con cámara de aire.



ATENCIÓN

Las ruedas han sido diseñadas para montar neumáticos con cámara de aire. Se prohíbe montar neumáticos sin cámara de aire.

- Controlar el estado de los neumáticos, no deben tener fisuras, abrasiones, etc. Además, controlar el estado de desgaste de la banda de rodadura mediante los indicadores presentes en el neumático.

ALTURA MÍNIMA DE LA BANDA DE RODADURA

DELANTERO	1 mm (0,04 in)
TRASERO	1 mm (0,04 in)

- Controlar la presión según las indicaciones en el párrafo datos técnicos.



ATENCIÓN

El neumático delantero y trasero deben ser de la misma marca y modelo. Usar diferentes tipos de neumáticos en la rueda delantera y en la rueda trasera compromete la estabilidad de la motocicleta y su maniobrabilidad.

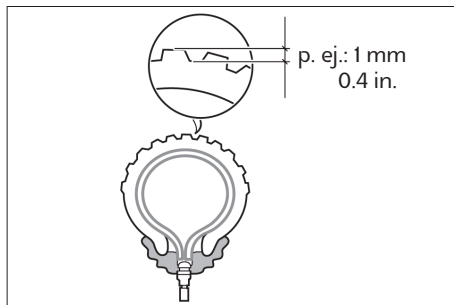
Nota

Los neumáticos envejecen aún si visualmente no parecen gastados; grietas laterales o deformaciones de la carcasa son un signo de envejecimiento. Hacer controlar los neumáticos a un técnico especializado antes de usar la motocicleta.



ATENCIÓN

Utilizar la moto con los neumáticos inflados a una presión incorrecto o con los neumáticos gastados o deteriorados puede provocar accidentes graves o la muerte tras la pérdida de control del vehículo.



CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO DELANTERO

El nivel del fluido en el depósito de la bomba no debe estar nunca por debajo del valor mínimo "LOWER" que muestra el visor (1) ubicado en el cuerpo de la bomba. Una posible disminución del nivel del líquido podría permitir que entre aire en el sistema con el consiguiente alargamiento de la carrera de la maneta.



ATENCIÓN

Si la maneta del freno resulta demasiado "blanda", significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en el sistema. Debido a que es peligroso conducir en estas condiciones, acudir a un Concesionario SWM para que este inspeccione el sistema de frenos.



ADVERTENCIA

No verter el líquido de los frenos sobre superficies barnizadas o piezas transparentes (ej. cristales de los faros). No mezclar dos tipos de líquidos diferentes. Si se utiliza otra marca de líquido, eliminar completamente el existente.



ADVERTENCIA

El líquido de frenos puede provocar irritaciones. Evitar el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpiar completamente la parte afectada y, si se tratara de los ojos, pedir asistencia médica.

CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO TRASERO

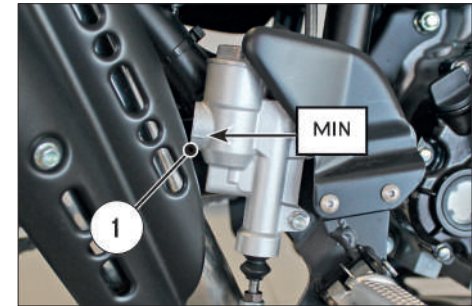
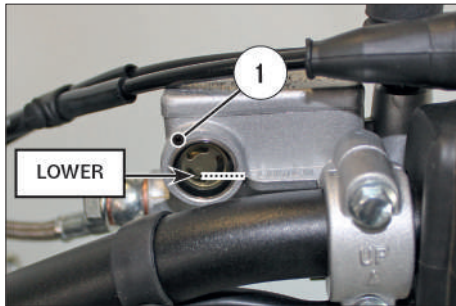
El nivel del líquido de la bomba nunca debe estar por debajo del valor mínimo (MIN) indicado en el depósito transparente (1).

Una posible disminución del nivel del líquido podría permitir que entre aire en el sistema con el consiguiente alargamiento de la carrera de la maneta.



ATENCIÓN

Si el pedal del freno resulta demasiado "blando", significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en el sistema de frenos. Al ser peligroso conducir en estas condiciones, acudir a un Concesionario SWM para que este inspeccione el sistema de frenos.



CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO REFRIGERANTE

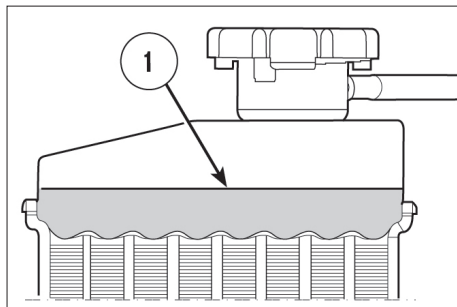
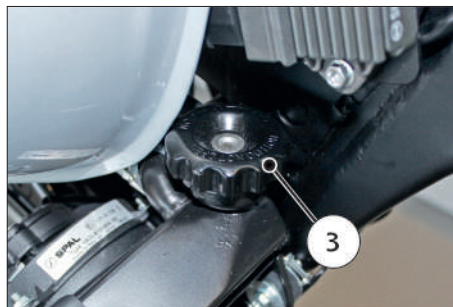
Controlar el nivel (1) en el radiador con el motor frío y con la moto en posición vertical. El refrigerante debe estar a 10 mm (0,39 in) sobre los elementos, controlar que el nivel de líquido presente en la cubeta bandeja de recuperación (2) esté entre el nivel mínimo "MIN" y el nivel máximo "MAX".

El tapón (3) del radiador se puede bloquear de dos modos: el primero sirve para descargar de manera preventiva la presión existente en el circuito de refrigeración.



ADVERTENCIA

No debe quitarse el tapón (3) del radiador con el motor caliente. Existe el riesgo de que el líquido salga y cause quemaduras.



CONTROL DEL DESGASTE DE LAS PASTILLAS DE FRENO

Control el estado de desgaste de las pastillas del freno delantero (1) y las pastillas del freno trasero (2).

Cumplir el límite de servicio "A" indicado en las respectivas figuras.

Si se supera dicho límite, sustituir el par de pastillas.



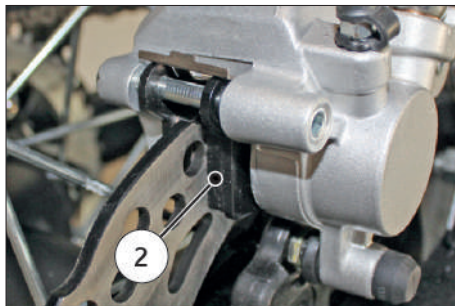
ATENCIÓN

Después de la sustitución de las pastillas del freno, conducir con prudencia frenando de modo gradual para que las pastillas se acomoden/acoplen correctamente con los relativos discos.

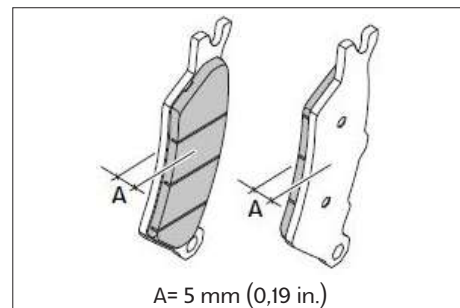


ADVERTENCIA

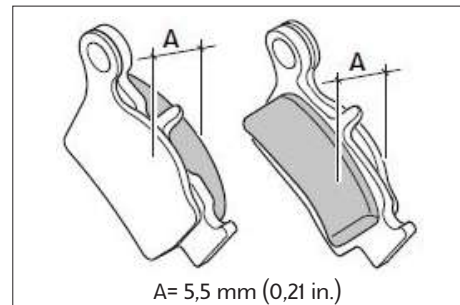
Para la sustitución de las pastillas de freno, es necesario dirigirse a un concesionario SWM.



DELANTERO



TRASERO



LIMPIEZA Y LUBRICACIÓN DE LA CADENA

La moto dispone de una cadena (1) con juntas tóricas. Para realizar la limpieza, seguir los pasos a continuación:

- Posicionar la moto de modo que la rueda trasera esté alzada del suelo y pueda girar.
- Limpiar la cadena usando los detergentes apropiados para cadenas con juntas tóricas, después secarla con un paño limpio.
- Lubricar la cadena (1) con un lubricante en spray apropiado para cadenas con junta tórica.



ADVERTENCIA

Nunca utilizar grasa para lubricar la cadena. La grasa provoca la acumulación de polvo y fango, ya que éstos actúan como abrasivos y causan el desgaste rápido de la cadena, del piñón y de la corona.

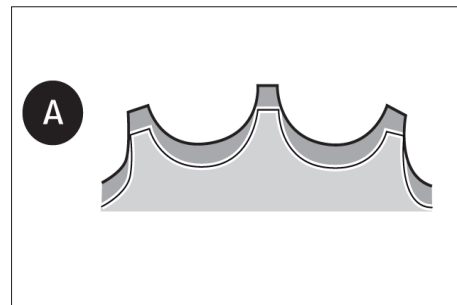
CONTROL DEL ESTADO DE DESGASTE DE LA CADENA/PIÑÓN/CORONA

- Controlar el estado de la cadena (1) no debe presentar rodillos dañados, pernos flojos, juntas tóricas ausentes.
- Controlar el estado de los dientes del piñón (2), de la corona (3) si los dientes son del tipo representado en la figura "A" están en buen estado, mientras si son como los de la figura "B" hay que cambiarlos.

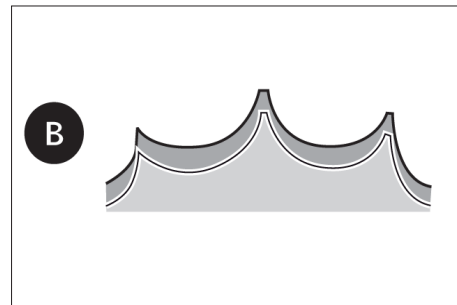
Nota

En caso de desgaste, sustituir el piñón, la corona y la cadena. Utilizar una cadena nueva con piñón o corona desgastados se obtiene un desgaste rápido de la misma cadena.

NORMALES
(BUENAS CONDICIONES)



GASTADOS
(SUSTITUIRLOS)



REGULACIÓN CADENA

La cadena debe ser inspeccionada, regulada y lubricada según la "Tabla de mantenimiento", por razones de seguridad y para prevenir un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta excesivamente o se desajusta, es decir, se ha aflojado o tensado excesivamente, puede salirse de la corona o romperse.

Asegurarse de que la cadena tenga una flecha (A) de aproximadamente 20 mm (0,78 in.), como se indica en la placa (1) colocada en el basculante.

De lo contrario, proceder de la siguiente manera:

- aflojar la tuerca (2) de fijación del pivote de la rueda en el lado derecho con la llave allen;
- aflojar las contratuercas (3) en ambos tensores cadenas y mediante la tuerca (4) obtener el valor de tensión correcto.

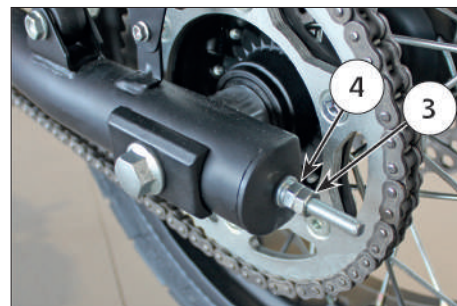
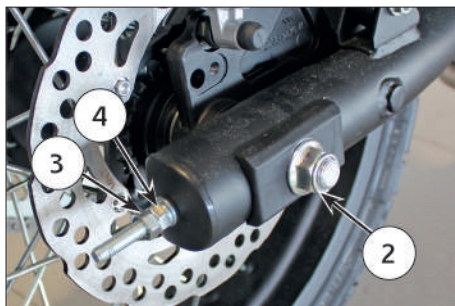
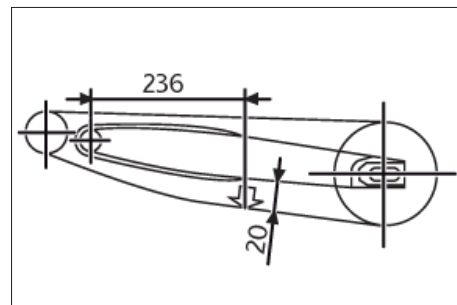
Nota

Ajustar ambos tensores cadena de la misma manera.

- una vez realizada la regulación, apretar las contratuercas (3) con un par de apriete de 22 Nm (2,2 kgm 16,22 ft/lb) y la tuerca pivote rueda (2), con un par de apriete de 80 Nm (8,0 kgm - 59 ft/lb).

Después del ajuste, controlar siempre la alineación de la rueda y que la flecha esté a unos 20 mm (0,78 in.).

AJUSTE DE LA CADENA



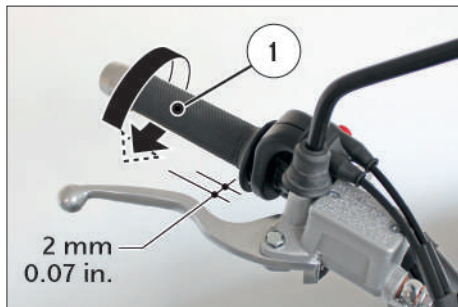
AJUSTE DEL CABLE DE MANDO DEL ACELERADOR

Para comprobar el ajuste correcto de la transmisión de mando del acelerador, realizar lo siguiente:

- girar la empuñadura (1) del acelerador y asegurarse de que tenga un juego de aproximadamente 2 mm (0.07 in.);
- de no ser así, desplazar las dos gomas (2) de protección;
- aflojar las contratuercas (3) y usar el dispositivo de ajuste (4) para regular el juego;
- volver a bloquear las contratuercas (3);
- montar todo procediendo por el sentido inverso.

ATENCIÓN
Usar el vehículo con el cable de mando del acelerador dañado perjudica notablemente la seguridad de conducción.

ATENCIÓN
Los gases de escape contienen monóxido de carbono. No dejar en marcha el motor en lugares cerrados.

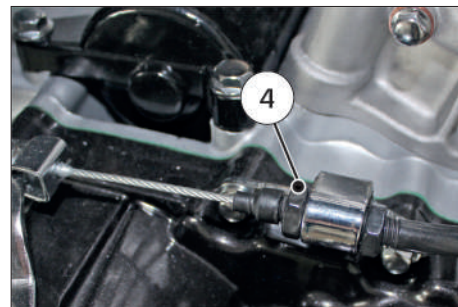
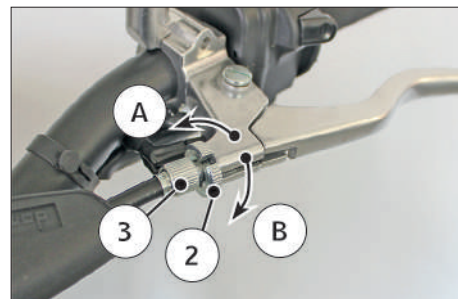
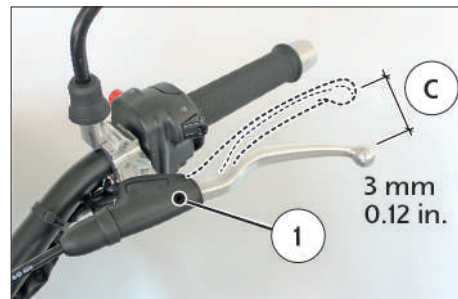


AJUSTE DEL EMBRAGUE

El embrague no necesita, por lo general, más ajustes que el de la tensión del cable utilizando el grupo de ajuste colocado en el manillar. Por lo general, basta con recuperar el juego debido al alargamiento de la transmisión flexible mediante el tornillo de ajuste colocado en el manillar.

La maneta debe siempre tener una carrera en vacío (C) (unos 3 mm - 0,12 in) antes de iniciar el desacoplamiento del embrague. Para ajustar este juego, aflojar la contratuerca (2), mediante el dispositivo de ajuste (3) después de extraer el capuchón de goma (1); al girar el dispositivo de ajuste en el sentido indicado por la flecha A se reduce el juego (C) mientras que si se gira en el sentido indicado por la flecha B, se aumenta el juego. Hay otra posibilidad de ajuste y es la que da el tensor (4) colocado a la derecha del bastidor. Si, después del ajuste, el embrague patina bajo carga o arrastra incluso cuando está desembragado, se debe desmontar para las comprobaciones del caso.

Para realizar esta operación, dirigirse al Concesionario.



AJUSTE DE LA POSICIÓN DEL PEDAL DEL FRENO TRASERO

La posición del pedal de mando del freno trasero respecto al reposapiés se puede ajustar según las exigencias personales.

Cuando sea preciso realizar dicho ajuste, hacerlo del siguiente modo:

- aflojar la tuerca (1);
- con el tornillo (2) regular la posición del pedal (3).

Después de efectuar este ajuste es necesario regular la carrera en vacío del pedal, según las instrucciones presentadas a continuación.

AJUSTE DE LA CARRERA EN VACÍO DEL FRENO TRASERO

El pedal (3) de mando del freno trasero debe tener una carrera en vacío (B) de 3 mm (0.12 in.) antes de comenzar la acción de frenado.

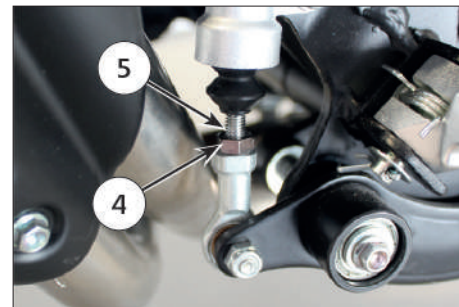
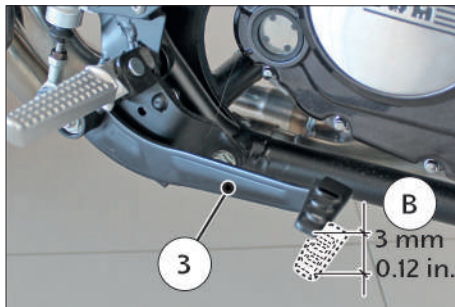
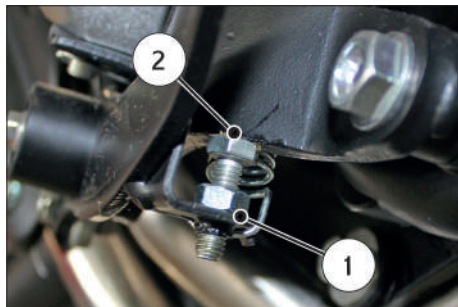
En el caso de que esto no se produjera, ajustarlo del siguiente modo:

- aflojar la tuerca (4);
- mediante la varilla de mando de la bomba (5) aumentar o bien disminuir la carrera en vacío;
- una vez acabada la operación, apretar la tuerca de nuevo (4).



ATENCIÓN

La falta de carrera en vacío prescrita provocará el desgaste precoz de las pastillas del freno con el consecuente riesgo de llegar a una INEFICACIA TOTAL DEL FRENO o al bloqueo del freno posterior.



AJUSTE DE LA PRECARGA DE LOS MUELLES AMORTIGUADORES TRASEROS

Los amortiguadores traseros (1) tienen la posibilidad de ajustar la precarga del muelle; para el ajuste realizar lo siguiente:

- limpiar la contratuerca anular (2) y la tuerca anular de regulación (3) del muelle (4);
- aflojar la contratuerca anular con una llave de gancho o con un punzón de aluminio;
- girar la tuerca anular de ajuste hasta la posición deseada;
- una vez efectuada la regulación en función de su peso o de su estilo de conducción, bloquear firmemente la contratuerca anular.



ATENCIÓN

Tener cuidado de no tocar el tubo de escape caliente a la hora de ajustar el amortiguador.

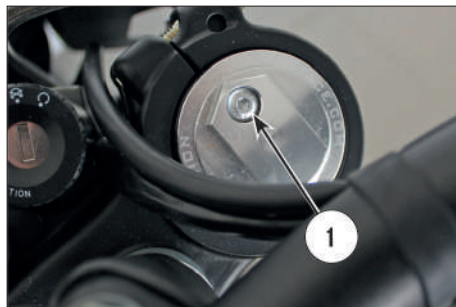
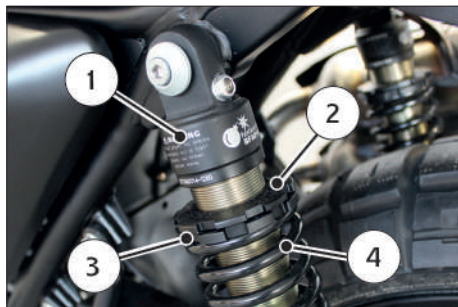


ADVERTENCIA

Se deben ajustar ambos amortiguadores traseros de la misma manera.

PURGA AIRE DE LAS HORQUILLAS

Colocar la motocicleta en el caballete lateral, extender completamente la horquilla y aflojar la válvula (1). Apretar la válvula al final de la operación, prestando atención a la junta de estanqueidad.



CONTROL DE LA FUNCIONALIDAD DE LA HORQUILLA

Para controlar el funcionamiento correcto de la horquilla delantera, realizar lo siguiente:

- subirse a la moto;
- tirar la maneta del freno delantero y empujar con fuerza el manillar hacia abajo algunas veces para controlar que la horquilla se extienda y se comprima correctamente.

Si se notan pérdidas de aceite y frotamientos, hacerla controlar en un concesionario SWM.

CONTROL DE LOS COJINETES DE LA DIRECCIÓN

Posicionar la moto sobre un caballete para que esté en posición vertical con las debidas medidas para que no se vuelque.

- colocarse de frente al vehículo;
- sostener firmemente la parte inferior de ambas barras de la horquilla y mover la horquilla hacia adelante y hacia atrás controlando que no haya juego.



ATENCIÓN

Si durante el movimiento se percibe juego, hacer controlar el apriete correcto de los cojinetes de la dirección por un concesionario SWM.



DESMONTAJE DE LA RUEDA DELANTERA

- Posicionar la moto de modo que la rueda delantera esté alzada del suelo.
- Quitar los dos tornillos (1) y la pinza del freno (2).
- Desenroscar el tornillo (3) sin quitarlo.
- Aflojar los tornillos (4) que bloquean el pivote de la rueda (5) en los soportes de las barras de la horquilla.
- Empujar el tornillo (3) hasta que salga el perno (5); luego, desenroscar completamente el tornillo (3) y extraer el perno (5).

Nota

Con la rueda desmontada, no se debe apretar la maneta del freno para evitar el avance de los pistones de la pinza. Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco dirigido hacia arriba.

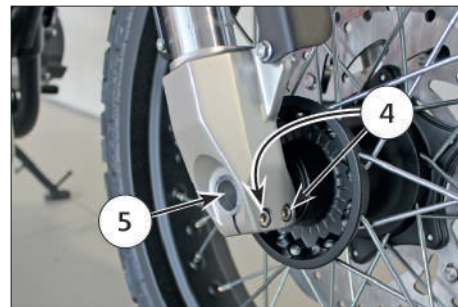
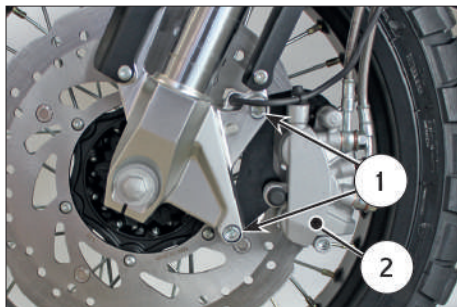
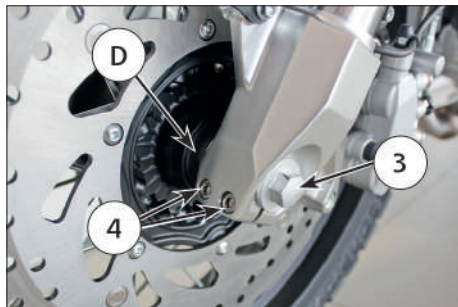
REENSAMBLAJE DE LA RUEDA DELANTERA

- Montar el separador (D) izquierdo en el cubo de la rueda.
- Insertar la rueda entre las barras de la horquilla.
- Introducir el pivote de la rueda (5) del lado derecho, tras haberlo engrasado anteriormente hasta el tope de la barra izquierda; mientras se realiza esta operación, girar la rueda. Atornillar el tornillo (3) en el lado izquierdo de la horquilla SIN bloquearlo.
- Para tal fin, ejecutar algunos bombeos, presionando hacia abajo el manillar hasta el punto en que estamos seguros de la perfecta alineación de las barras de la horquilla. Bloquear: los tornillos (4) en la barra derecha (10,4 Nm - 1,06 Kgm - 7.67 ft/lb), el tornillo (3) en el lado izquierdo (50 Nm - 5,09 Kgm - 36,87 ft/lb) y los tornillos (4) en la barra izquierda (10,4 Nm - 1,06 Kgm - 7.67 ft/lb).

- Insertar la pinza del freno en el disco, montar la pinza en el soporte correspondiente, apretando los dos tornillos (1) a 25,5 Nm - 2,6 Kgm - 18.8 ft/ lb. Asegurarse de que el disco del freno se deslice sin resistencia entre las pastillas de la pinza.

Nota

Después del montaje de la rueda, bombear la maneta hasta que las pastillas entren en contacto con el disco.



DESMONTAJE DE LA RUEDA TRASERA

Desatornillar la tuerca (1) del pivote de la rueda (2) y extraer el pivote. No es necesario aflojar el tensor de cadena (3); de esta manera, el valor de tensión de la cadena permanecerá invariable después de montarlo de nuevo.

Extraer la rueda completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo.

Para volver a montar, ejecutar estas mismas operaciones de manera inversa insertando el disco de freno en la pinza.

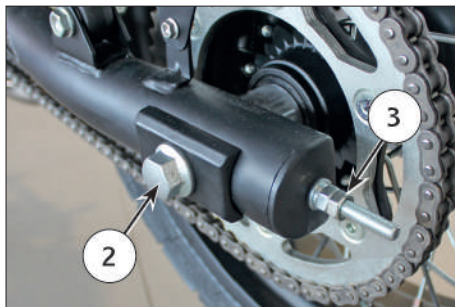
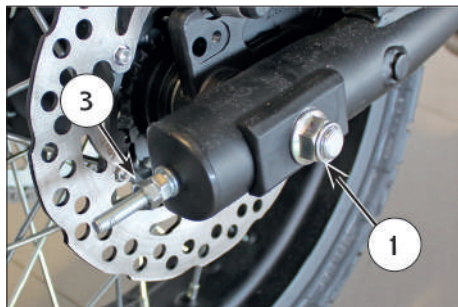
(Par de apriete de la tuerca (1) 120 Nm=12kgm=90ft lb.)

Después de haber montado de nuevo la rueda, accionar el pedal hasta que las pastillas entren en contacto con el disco.

Nota:

Cuando la rueda está desmontada, no accionar el pedal del freno para evitar el avance de los pistones de la pinza.

Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco dirigido hacia arriba.



UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS

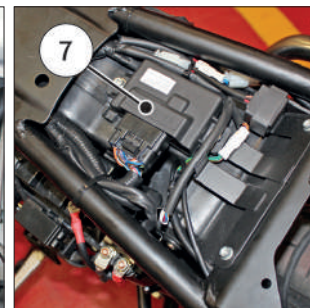
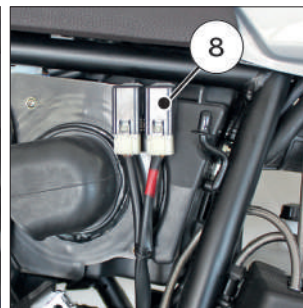
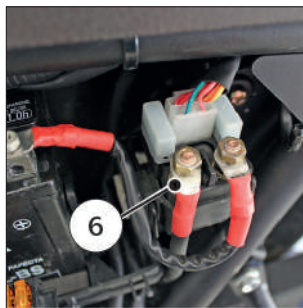
SISTEMA DE ENCENDIDO

El sistema de encendido está compuesto por los siguientes elementos:

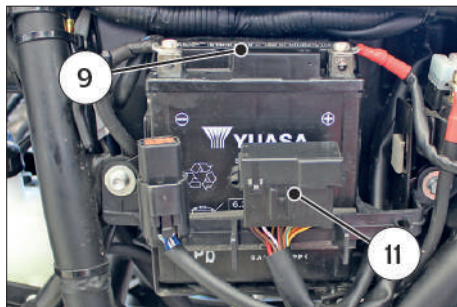
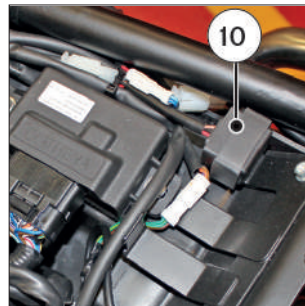
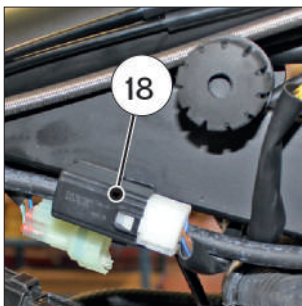
1. generador (1) dentro de la tapa del semicárter izquierdo;
2. bobina electrónica (2) incorporada en la pipeta de la bujía;
3. regulador de tensión (3) situado en el lado derecho delantero debajo del depósito de combustible;
4. bujía de encendido (4) en el centro de la culata del cilindro;

5. motor de arranque (5) detrás del cilindro del motor;
6. telerruptor arranque eléctrico (6) situado en la parte izquierda de la moto, cerca de la batería;

7. central ECU (7), posicionada debajo del asiento;
8. relé bomba gasolina (8) posicionado debajo del carenado lateral derecho;



9. batería TIPO YTX7L-BS (9) debajo del panel izquierdo;
10. dispositivo intermitencia intermitentes (10) situado en la placa portaobjetos debajo del asiento;
11. fusibles (11) situados en la placa portafusibles debajo del panel izquierdo;
12. sonda Lambda (12);
13. proyector (13) de LED;
14. faro trasero (14) de LED;
15. intermitentes (15) de LED;
16. bomba combustible (16) dentro del depósito;
17. relé luces (17) situado debajo del carenado lateral izquierdo;
18. relé ventilador (18) situado en el lado derecho debajo del depósito.



Leyenda color cables

SIGLA	COLOR
B	Azul
B/Bk	Azul/Negro
Bk	Negro
Br	Marrón
Br/Bk	Marrón/Negro
Br/R	Marrón/Rojo
Br/W	Marrón/Blanco
Bk/W	Negro/Blanco
G	Verde
G/Bk	Verde/Negro
G/Br	Verde/Marrón
G/Gr	Verde/Gris
G/R	Verde/Rojo
Gr	Gris
Gr/B	Gris/Azul
Gr/Bk	Gris/Negro
O	Naranja
O/Bk	Naranja/Negro
O/G	Naranja/Verde
O/W	Naranja/Blanco
O/Y	Naranja/Amarillo
Pk	Rosa
R	Rojo
R/G	Rojo/Verde
R/V	Rojo/Violeta
R/Bk	Rojo/Negro
Sb	Celeste

V	Violeta
V/G	Violeta/Verde
W	Blanco
W/B	Blanco/Azul
W/Bk	Blanco/Negro
W/G	Blanco/Verde
W/O	Blanco/Naranja
W/R	Blanco/Rojo
W/V	Blanco/Violeta
W/Y	Blanco/Amarillo
Y	Amarillo
Y/Bk	Amarillo/Negro
Y/Br	Amarillo/Marrón
Y/G	Amarillo/Verde
Y/O	Amarillo/Naranja
Y/Sb	Amarillo/Celeste
Y/B	Amarillo/Azul
Y/R	Amarillo/Rojo

Leyenda del esquema eléctrico

1. Interfaz PC
2. Central motor
3. Motor de arranque
4. Telerruptor
5. Batería
6. Generador
7. Regulador
8. Fusibles
9. Interruptor embrague
10. Power Relay

11. Inyector
12. Conmutador derecho
13. Bobina
14. Bomba gasolina
15. Sonda Lambda
16. Válvula de By-Pass
17. Intermitente del. izquierdo
18. Faro delantero
19. Intermitente del. derecho
20. Salpicadero
21. Sensor de velocidad delantero
22. Conmutador izquierdo
23. Llave
24. Intermitencia
25. Claxon
26. Relé de corriente continua
27. Ventilador de enfriamiento
28. Relé para electroválvula
29. Nivel de combustible
30. Sensor caballete
31. Sensor de marchas
32. Sensor temperatura refrigerante
33. Sensor temperatura /Presión aire
34. Sensor de posición mando del gas
35. Interruptor freno delantero
36. Interruptor freno trasero
37. Intermitente trasero derecho
38. Faro trasero
39. Intermitente tras. izquierdo

BATERÍA

La batería no requiere mantenimiento.

Si se notan pérdidas de electrolito o anomalías en el sistema eléctrico, acudir al Concesionario SWM.

Si se tiene previsto no utilizar la motocicleta durante mucho tiempo (≥ 3 semanas/1 mes), se aconseja desconectar la batería del sistema eléctrico y guardarla bien protegida de la humedad.

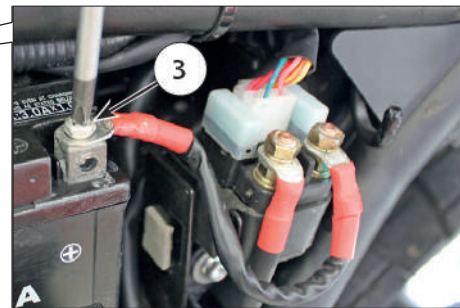
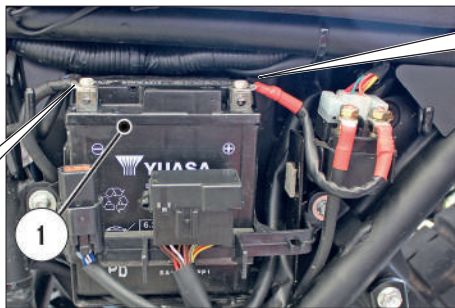
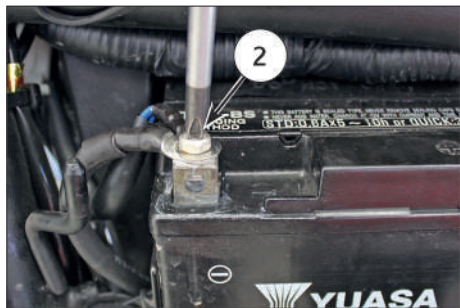
- Después de un uso intenso de la batería, se recomienda un ciclo de carga lenta (1.4A durante 10 horas para batería 12V-14Ah).
- Se recomienda utilizar la recarga rápida solo en situaciones de extrema necesidad, ya que se reduce enormemente la vida útil de los elementos de plomo (2.5A durante 2 horas para batería 12V-14Ah).

RECARGA BATERÍA

Para acceder a la batería (1), proceder de la siguiente manera:

- quitar el panel lateral izquierdo;
- quitar primero el cable negativo (2) NEGRO y después el positivo (3) ROJO (en fase de reensamblaje, conectar primero el cable positivo ROJO después el negativo NEGRO);
- desenroscar los dos tornillos (4) de fijación sostén (5) soporte fusibles;
- extraer la batería (1) de su alojamiento.

- Asegurarse, con la ayuda de un voltímetro, de que la tensión de la batería no sea inferior a 12,5V. En caso contrario, la batería necesita un ciclo de recarga.
- Utilizar un cargador de baterías de tensión constante y conectar en primer lugar el cable positivo ROJO al borne positivo de la batería y después el cable negativo NEGRO o AZUL al borne negativo de la batería.
- La tensión de reposo se estabiliza a un valor constante solo después de algunas horas, por lo cual se aconseja NO medirla inmediatamente después de haber cargado o descargado la batería.
- Verificar siempre el estado de carga de la batería antes de instalarla de nuevo en el vehículo. La batería debe mantenerse limpia y los terminales engrasados.





ATENCIÓN

La batería contiene ácido sulfúrico. Evitar todo contacto con los ojos, la piel y la vestimenta.

SOLUCIONES:

CONTACTO CON LA PIEL: enjuagar con abundante agua.

INGESTA: beber grandes cantidades de agua. Pedir inmediatamente asistencia médica. No inducir el vómito.

CONTACTO CON LOS OJOS: enjuagar con agua durante al menos 15 minutos y llamar a un médico.



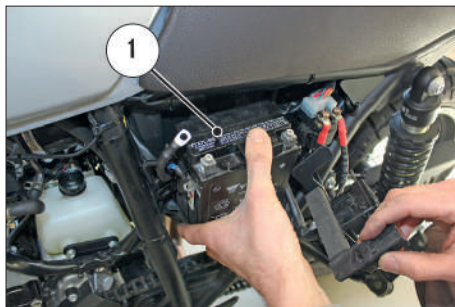
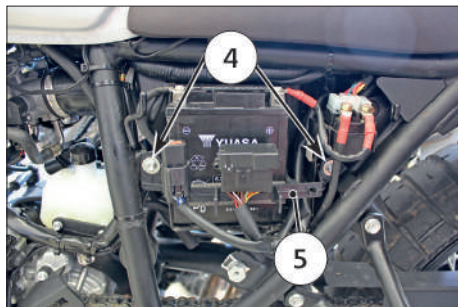
ATENCIÓN

Las baterías producen gases explosivos. A la hora de cargar o utilizar la batería en ambientes cerrados, asegurar una buena ventilación. Cuando se utilice un cargador de baterías, conectar la batería al cargador antes de encenderlo. Esto evitará la formación de chispas cerca los bornes de la batería que podrían incendiar los gases contenidos en la batería.



ATENCIÓN


En caso de no utilizar la batería durante un largo período, debe recargarse con ciclo de carga lenta (1.4 A durante 10 horas para batería de 12V-14Ah) por lo menos cada tres semanas.



FUSIBLES

En caso de mal funcionamiento de los fusibles, podrían detectarse inconvenientes en la motocicleta.

Para acceder a la caja de fusibles extraer los dispositivos laterales de retención (1) y abrir la puerta de protección (2).

Para evitar cortocircuitos, antes de intervenir en los fusibles, colocar la llave de encendido en la posición  y extraer la llave.

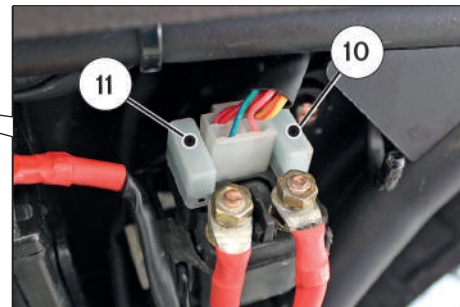
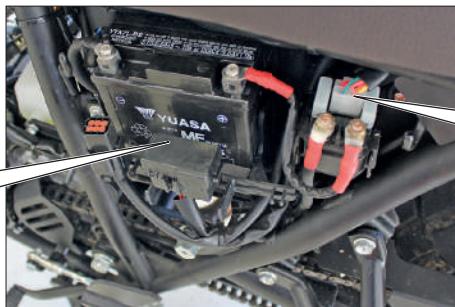
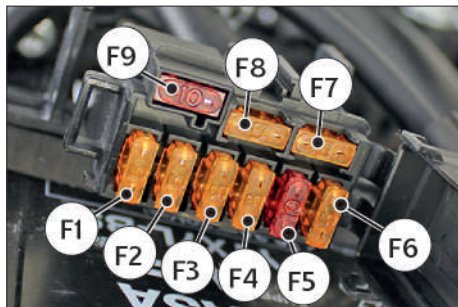


ADVERTENCIA

No utilizar un fusible de capacidad diferente de la del original

Tabla fusibles

FUSIBLE	AMPERIOS	PROTECCIÓN
F1	5A	Central, Instrumento.
F2	5A	Ventilador.
F3	5A	Relé, bomba gasolina, cerradura llave.
F4	5A	Luces, intermitentes, bocina.
F5	10A	Inyector, bobina, sonda lambda, by-pass.
F6	5A	Bomba gasolina.
F7	5A	Fusibles de repuesto.
F8	5A	Fusible de repuesto.
F9	10A	Fusible de repuesto.
10	30A	Fusible general.
11	30A	Fusible de repuesto.

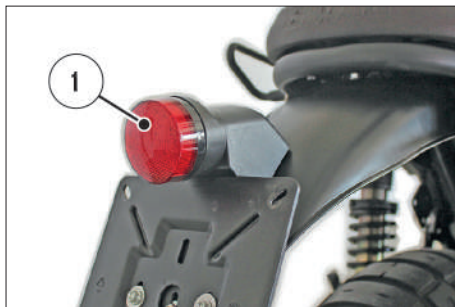
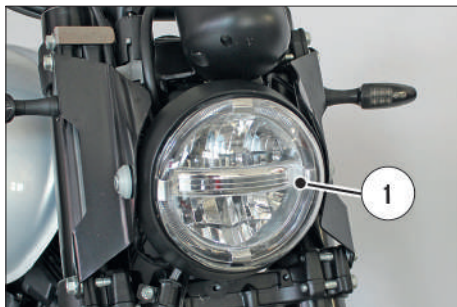


FARO DELANTERO

El faro delantero (1) es del tipo de LED; en caso de no funcionamiento, se debe sustituir.

FARO TRASERO

El faro trasero (1) es del tipo de LED; en caso de no funcionamiento, se debe sustituir.



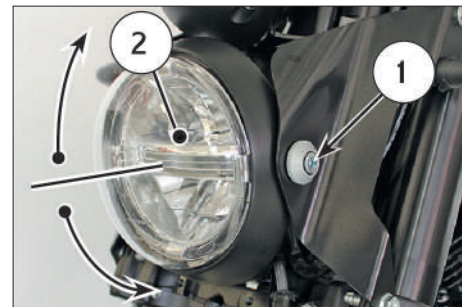
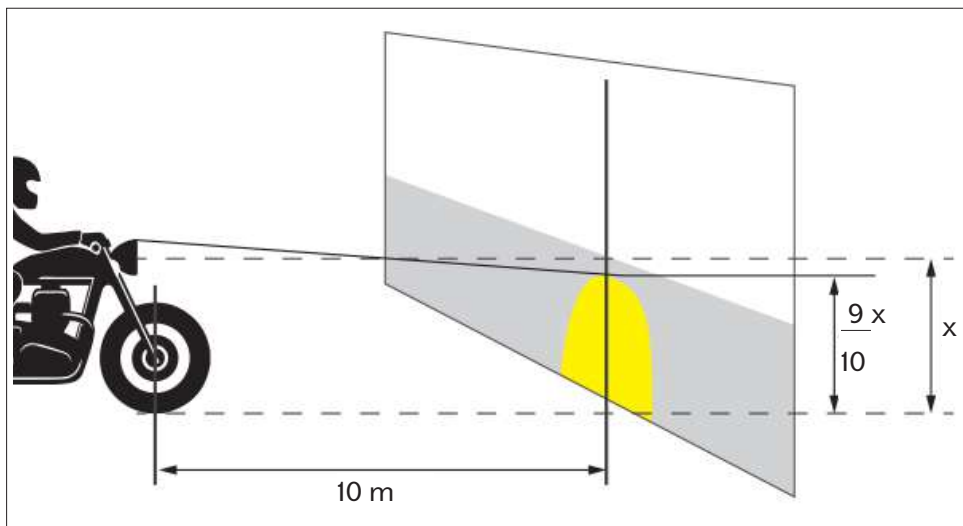
REGULACIÓN FARO DELANTERO

Para verificar si el faro está orientado en el sentido correcto, colocar la motocicleta, con los neumáticos inflados a la presión correcta y con una persona en el asiento, perfectamente perpendicular con su eje longitudinal.

Frente a una pared o a una pantalla, situada a 10 metros del faro, trazar una línea horizontal correspondiente a la altura del centro del faro y una vertical en línea con el eje longitudinal del vehículo.

Efectuar tal comprobación, a ser posible, en la penumbra. Encendiendo las luces de cruce, el límite superior de delimitación entre la zona oscura y la zona iluminada debe quedar situado a una altura no superior a $\frac{9}{10}$ de la altura desde el suelo al centro del faro.

La eventual rectificación de la orientación se puede efectuar aflojando los dos tornillos (1) y ajustando directamente la posición del faro (2).



APÉNDICE

INACTIVIDAD PROLONGADA

Si se debe dejar de utilizar la motocicleta durante un cierto tiempo, efectuar la siguiente preparación.

- Limpiar completamente la motocicleta.
- Descargar el combustible del depósito.
- Llenar el depósito con combustible mezclado con un estabilizador.
- Lubricar la cadena de la transmisión secundaria y todas las transmisiones flexibles.
- Poner la motocicleta sobre un apoyo o un caballete de manera que ambas ruedas no toquen el suelo (en el caso de que no se pueda proceder de esta manera, colocar unas tablas debajo de las ruedas para evitar que los neumáticos permanezcan en contacto con la humedad).
- Colocar una bolsa de plástico sobre el tubo de escape para evitar que entre humedad.
- Desmontar la batería y, si es posible, colocarla en un mantenedor. Cabe recordar, también, que cada tipo de batería, si no está conectada al vehículo, tiene una descarga fisiológica que es irreversible si no se recarga de forma cíclica.
- Cubrir la motocicleta para protegerla del polvo y la suciedad.

A la hora de poner de nuevo en marcha la motocicleta, proceder de la siguiente manera:

- asegurarse de que la bujía esté apretada;
- llenar el depósito de combustible;
- hacer girar el motor para calentar el aceite y luego descargar el mismo;
- verter aceite fresco en el cárter;
- comprobar todos los puntos citados en la sección "Controles y Reglajes" (Apéndice A);
- lubricar todos los puntos citados en la sección "Lubricación" (Apéndice A).



ATENCIÓN

No verter al medio ambiente el combustible eliminado y hacer girar el motor al aire libre, no en sitios cerrados.

LIMPIEZA

Antes del lavado de la motocicleta, es necesario proteger oportunamente del agua las siguientes piezas:

- a. Abertura posterior del escape;
- b. aspiración filtro aire;



ADVERTENCIA

Evitar limpiar la moto con chorros de agua de alta presión: la base del chorro de agua además deberá estar al menos a 20 cm del vehículo.

Evitar el uso de detergentes agresivos.

Después del lavado:

- lubricar los puntos citados en el "Cuadro de Mantenimiento" (Apéndice A);
- calentar brevemente el motor;
- antes de conducir la motocicleta, probar los frenos.



ATENCIÓN

No lubricar o pasar cera sobre los discos del freno para no provocar una pérdida de eficiencia del sistema de frenos con el consiguiente riesgo de accidentes. Limpiar el disco con disolventes tipo acetona.

OPERACIONES DE PRE-ENTREGA

DESCRIPCIÓN	OPERACIÓN	PRE-ENTREGA
Aceite motor	Control nivel	<input type="checkbox"/>
Bujías	Control/Sustitución	<input type="checkbox"/>
Cuerpo de mariposa	Control/Ajuste	<input type="checkbox"/>
Líquido de frenos	Control nivel	<input type="checkbox"/>
Frenos/Embrague	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Frenos	Control circuito	<input type="checkbox"/>
Mando del acelerador	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Mando del acelerador	Control/ajuste del juego	<input type="checkbox"/>
Transmisiones y mand. flex.	Control/Ajuste	<input type="checkbox"/>
Cadena de transmisión	Control/Ajuste	<input type="checkbox"/>
Neumáticos	Control presión	<input type="checkbox"/>
Caballote lateral	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Interruptor cabal. lateral	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Sistema eléctrico	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Tablero de instrumentos	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Luces/Señales visuales	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Bocina	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Faro delantero	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>

DESCRIPCIÓN	OPERACIÓN	PRE-ENTREGA
Llave de encendido	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Cerraduras	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Apriete tornillos y tuercas	Control/apriete	<input type="checkbox"/>
Abrazaderas de tubo	Control/apriete	<input type="checkbox"/>
Lubricación general	//	<input type="checkbox"/>
Ensayo general	//	<input type="checkbox"/>

ÍNDICE ALFABÉTICO

A	Pág.	CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO DELANTERO.....	Pág.	33
ADVERTENCIAS IMPORTANTES	3	CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO TRASERO.....	Pág.	33
AJUSTE DE LA CARRERA EN VACÍO DEL FRENO TRASERO.....	39	CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO REFRIGERANTE	Pág.	34
AJUSTE DE LA POSICIÓN DEL PEDAL DEL FRENO TRASERO.....	39	CONTROL DE LOS COJINETES DE LA DIRECCIÓN	Pág.	41
AJUSTE DE LA PRECARGA DE LOS MUELLES AMORTIGUADORES TRASEROS.....	40	CONTROL DE LOS NEUMÁTICOS.....	Pág.	32
AJUSTE DEL CABLE DE MANDO DEL ACELERADOR	38	CONTROLES PRELIMINARES	Pág.	19
AJUSTE DEL EMBRAGUE.....	38	CONTROL Y/O SUSTITUCIÓN DEL FILTRO DE AIRE.....	Pág.	30
AJUSTE DE LOS ESPEJOS RETROVISORES	24	D		
APÉNDICE.....	53	DATOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA.....	Pág.	5
ARRANQUE DEL MOTOR.....	25	DATOS TÉCNICOS.....	Pág.	9
B	Pág.	DESMONTAJE DE LA RUEDA DELANTERA	Pág.	42
BATERÍA.....	48	DESMONTAJE DE LA RUEDA TRASERA	Pág.	43
BLOQUEO DE LA DIRECCIÓN	16	E		
C	Pág.	ESQUEMA ELÉCTRICO	Pág.	46
CABALLETE LATERAL	20	EXTRACCIÓN DE LOS PANELES LATERALES.....	Pág.	27
CONMUTADORES EN EL MANILLAR	16	F		
CONTROL DE LA BUJÍA	31	FARO DELANTERO.....	Pág.	51
CONTROL DE LA FUNCIONALIDAD DE LA HORQUILLA.....	41	FARO TRASERO	Pág.	51
CONTROL DEL DESGASTE DE LAS PASTILLAS DE FRENO	35	FUSIBLES.....	Pág.	50
CONTROL DEL ESTADO DE DESGASTE DE LA CADENA/PIÑÓN/CORONA	36	G		
CONTROL DEL NIVEL DE ACEITE.....	28	GUÍA SEGURA Y SEGURIDAD DE LA MOTOCICLETA	Pág.	4
		I		
		IMPORTANTE.....	Pág.	3
		INCONVENIENTES DE FUNCIONAMIENTO	Pág.	19
		ÍNDICE ALFABÉTICO	Pág.	55
		INSTRUCCIONES PARA EL RODAJE	Pág.	19
		INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA.....	Pág.	19
		INSTRUMENTO COMBINADO.....	Pág.	11
		L		
		LEYENDA COLOR CABLES.....	Pág.	47
		LEYENDA DEL ESQUEMA ELÉCTRICO	Pág.	47
		LIMPIEZA Y LUBRICACIÓN DE LA CADENA.....	Pág.	36
		LLAVE DE ENCENDIDO.....	Pág.	16
		LUCES DE ADVERTENCIA Y SEÑALIZACIÓN.....	Pág.	11
		M		
		MANDO DE CAMBIO DE MARCHAS.....	Pág.	18
		MANDO DEL ACELERADOR.....	Pág.	17
		MANDO EMBRAGUE.....	Pág.	18
		MANDO FRENADA COMBINADA	Pág.	18
		MANDO FRENO DELANTERO	Pág.	17
		MANDOS.....	Pág.	16
		MANDOS E INSTRUMENTOS	Pág.	6
		MANTENIMIENTO Y REGULACIONES PERIÓDICAS.....	Pág.	27
		N		
		NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA.....	Pág.	5
		NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN MOTOR.....	Pág.	5

O	Pág.	T	Pág.
OPERACIONES DE PRE-ENTREGA	54	TABLA FUSIBLES.....	50

P	Pág.	U	Pág.
PANTALLA MULTIFUNCIÓN.....	12	UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS.....	44
PARADA DE LA MOTOCICLETA Y DEL MOTOR.....	26		
PARADA DEL MOTOR EN EMERGENCIA.....	27		
PRESENTACIÓN	3	V	Pág.
PURGA AIRE DE LAS HORQUILLAS.....	40	VISTA MOTOCICLETA.....	7
		VISTA MOTOCICLETA LADO DERECHO	7
		VISTA MOTOCICLETA LADO IZQUIERDO	8

R	Pág.
RECARGA BATERÍA.....	48
REENSAMBLAJE DE LA RUEDA DELANTERA	42
REGULACIÓN CADENA.....	37
REGULACIÓN FARO DELANTERO.....	52
REPOSTAJE COMBUSTIBLE	21

S	Pág.
SISTEMA DE ENCENDIDO	44
SUBIDA/BAJADA PILOTO Y PASAJERO	22
SUSTITUCIÓN DEL ACEITE DEL MOTOR	28
SUSTITUCIÓN FILTRO ACEITE.....	29