



OUTLAW

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

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

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

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

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

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



OUTLAW

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

A000P03572 - Ed.00 - 09/2018

Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si riferiscono a tutti i modelli.

Unless specified, data and prescription are referred to all the models.

Sauf indications contraires, les données et les instructions se réfèrent à tous les modèles.

Sofern nicht ausdrücklich anders angegeben, gelten Daten und Vorschriften für alle Modelle.

Donde no especificado, los datos y reseñas se refieren a todos los modelos.



PRESENTAZIONE

Benvenuti nella famiglia motociclistica SWM!

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

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

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

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

AVVERTENZE IMPORTANTI

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



IMPORTANTE

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

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

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

Premessa importante

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

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

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

Nota*: Fornisce ulteriori utili informazioni.

Sostituzione dei particolari

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

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

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

PRECAUZIONI PER I BAMBINI

ATTENZIONE:

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



GUIDA SICURA E SICUREZZA DEL MOTOCICLO

Di seguito elenchiamo alcuni principi di base per una guida sicura della vostra moto.

- RicordateVi che la Vostra sicurezza e la sicurezza del passeggero viene prima di tutto. Arrivare sani e salvi alla fine del viaggio deve essere l'obiettivo principale.
- Il pilota e il passeggero devono indossare adeguati indumenti di protezione quali tute, guanti, scarpe, casco omologati per un uso motociclistico.
- La posizione del pilota sulla moto deve essere tale da avere la più ampia visuale possibile della strada che si sta percorrendo.
- Guidare la moto con prudenza, impostare la velocità in funzione al traffico e al tipo di conformazione della strada.

Una guida fluida permette di valutare i pericoli e di impostare le traiettorie in curva in modo più preciso.

- Prestare sempre attenzione ai cartelli segnaletici e modulare la velocità in funzione alle indicazioni riportate.
- Rispettare sempre i limiti di velocità.
- Valutare sempre le condizioni del fondo stradale e modulare la velocità in funzione dello stesso.
- Limitare la velocità in caso di pioggia e soprattutto in caso di presenza di pozzanghere sull'asfalto.
- Quando si procede su superfici bagnate o su superfici con scarsa aderenza (neve, ghiaccio, fango, ecc...) mantenere una velocità moderata evitando frenate brusche e manovre improvvise.
- Mantenere le distanze di sicurezza dai veicoli che

Vi precedono.

- Prima di effettuare un sorpasso verificare che non vi siano ostacoli davanti al veicolo che dovete sorpassare e controllate sempre tramite gli specchietti retrovisori che non vi siano altri veicoli che sorraggiungono da dietro.
- Frenare utilizzando contemporaneamente sia il freno anteriore che quello posteriore: ciò contribuisce a mantenere la stabilità del veicolo.
- Rilasciare in modo graduale la frizione quando si scalano le marce.
- Se avvertite stanchezza o sonnolenza fermatevi a riposare.
- Scalare le marce nei seguenti casi:
Nei tratti di discesa e nelle frenate per aumentare l'azione frenante tramite la compressione del motore; l'utilizzo dei soli freni in discesa potrebbe provocare il surriscaldamento delle pastiglie dei freni limitando l'azione frenante;
Nei tratti in salita o in pianura quando la marcia non è adeguata alla velocità della moto (marcia lunga e bassa velocità);

ATTENZIONE*: Scalare una marcia per volta; il passaggio alla marcia inferiore scalando più di una marcia per volta potrebbe causare un fuorigiri del motore e/o il blocco della ruota posteriore.

- Non spegnere il motore quando si procede in discesa.
- Quando viaggiate con il passeggero aumentate le distanze di sicurezza dai veicoli che Vi precedono e

tenete conto del suo peso quando frenate e quando dovete effettuare una curva od un sorpasso.

- La posizione del conducente e del passeggero sono importanti per il controllo del mezzo.
- Durante la marcia, per mantenere il controllo del motociclo il conducente deve tenere entrambe le mani sul manubrio ed entrambi i piedi sui poggiatesta.
- Il passeggero deve tenersi sempre con entrambe le mani al conducente o alla maniglia, e tenere entrambi i piedi sui relativi poggiatesta. Non trasportare mai un passeggero se non è in grado di posizionare fermamente entrambi i piedi sui relativi poggiatesta.
- Non guidare mai sotto l'influsso di alcool o droghe.
- Questo motociclo è progettato esclusivamente per l'utilizzo su strada. Non è adatto per l'utilizzo fuoristrada.
- Non utilizzate lacci corde ecc... per fissare il bagaglio, utilizzate solo borse omologate adatte per il tipo di moto che utilizzate.
- Il carico massimo trasportabile (pilota, passeggero e bagaglio) non deve superare i 227 kg (500.44 lb.).
In nessun caso il peso del bagaglio deve superare i 10 kg (22.04 lb.).

SISTEMA frenante antibloccaggio - ABS

L' ABS è un sistema elettro-meccanico di ausilio alla frenata:

impedisce il bloccaggio delle ruote in fase di frenata, contribuendo a mantenere la stabilità del veicolo, in

presenza di fondo stradale sdruciolevole, bagnato, o sporco.

In condizioni di scarsa aderenza, il sistema può intervenire allungando lo spazio di frenata (ad es. presenza di pietrisco o fondo sdruciolevole), ma garantisce in ogni caso lo spazio minimo per quel particolare fondo stradale.

- Il sistema ABS non entra in funzione a velocità inferiori a 10 km/h.

Quando, durante la frenata, entra in funzione il sistema, si avvertono delle pulsazioni sulla leva del freno: questa sensazione non deve indurre ad allentare la pressione sulla leva, in quanto si annullerebbe l'azione del sistema.

Pertanto, la presenza del sistema ABS non deve indurre a comportamenti o a condotte di guida che eccedono le consuete norme di prudenza.

- Utilizzare sempre pastiglie e pneumatici consigliati per garantire il corretto funzionamento del sistema ABS.

Rischi legati al monossido di carbonio

I gas di scarico contengono monossido di carbonio, un gas incolore ed inodore. Respirare il monossido di carbonio può causare la perdita dei sensi ed il decesso.

Se il motore viene avviato in ambienti completamente o solo in parte chiusi, l'aria che si respira può contenere una pericolosa quantità di monossido di carbonio. Non avviare mai la motocicletta in un garage od in altri luoghi chiusi.

ATTENZIONE*: Il monossido di carbonio è un gas tossico.

Respirarlo può causare la perdita dei sensi ed il decesso.

Evitare tutte le zone o le attività che possano esporre al monossido di carbonio.

SOMMARIO

	Pag.
PRESENTAZIONE.....	2
AVVERTENZE IMPORTANTI.....	2
PRECAUZIONE PER I BAMBINI.....	3
GUIDA SICURA E SICUREZZA DEL MOTOCICLO.....	4
DATI PER L'IDENTIFICAZIONE	6
COMANDI E STRUMENTAZIONE.....	7
VISTE MOTOCICLO.....	8
DATI TECNICI	10
TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI	11
STRUMENTO COMBINATO.....	12
ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO.....	23
MANUTENZIONE E REGOLAZIONI PERIODICHE.....	29
UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI.....	44
FUSIBILI	50
APPENDICE	52
OPERAZIONI DI PRECONSEGNA.....	53
INDICE ALFABETICO.....	54
MANUTENZIONE PERIODICA	APPENDICE A

Note

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

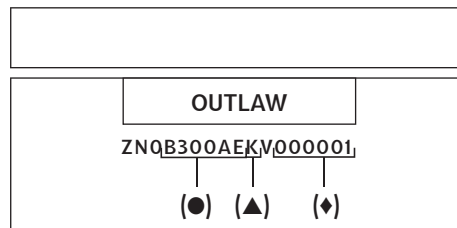


DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

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

Riferite sempre, annotandolo anche sul presente libretto, **il numero stampigliato sul telaio** quando ordinate i ricambi o chiedete informazioni sul vostro motociclo.

NUMERO TELAIO



NUMERO DI IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO

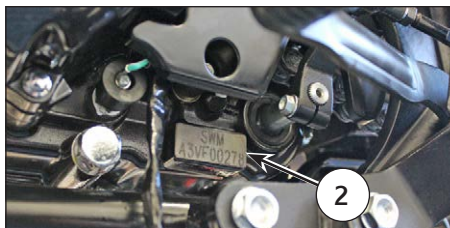
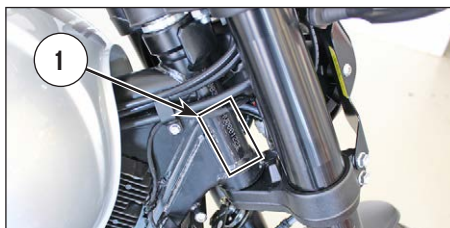
Il numero di serie composto da 17 caratteri si trova sul lato destro del canotto di sterzo.

- (●) = Tipo modello
- (▲) = Anno modello
 - Per telaio: MODEL YEAR
 - Per motore: PRODUCTION YEAR
- (◆) = N° progressivo

SIGLA MOTORE

A3VK00001

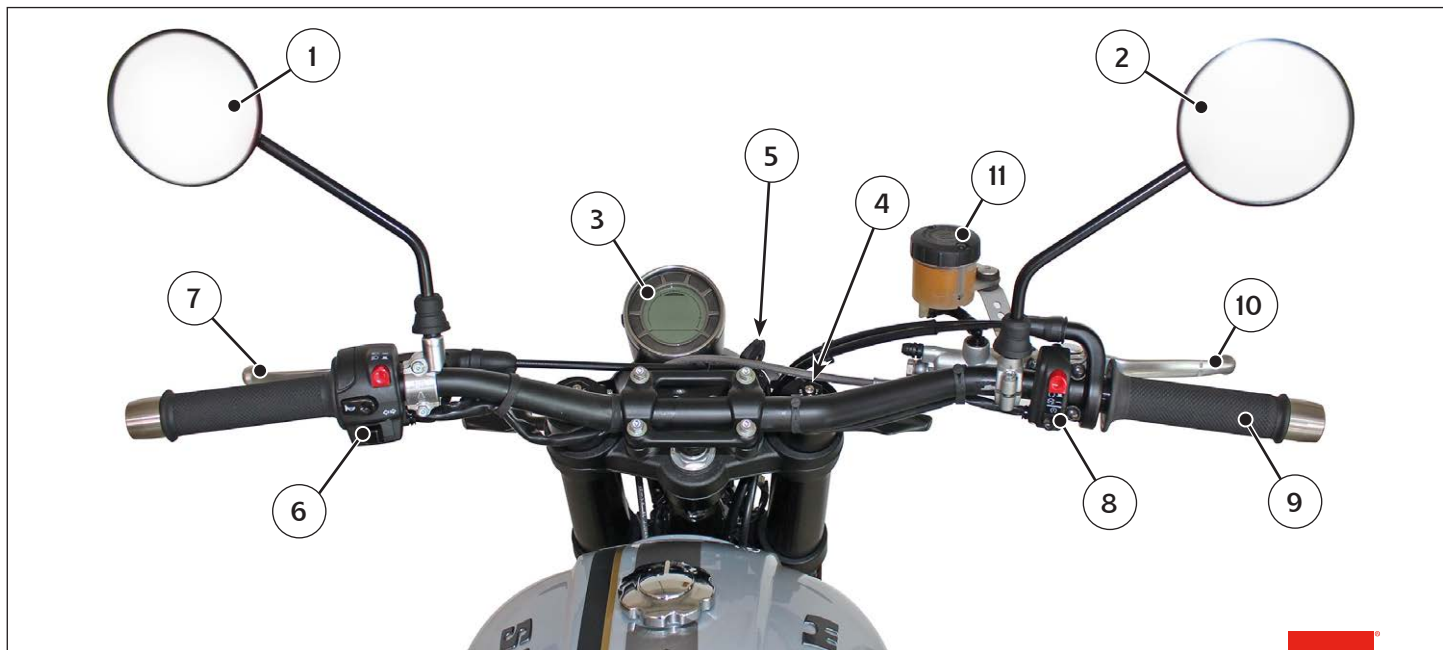
(▲)

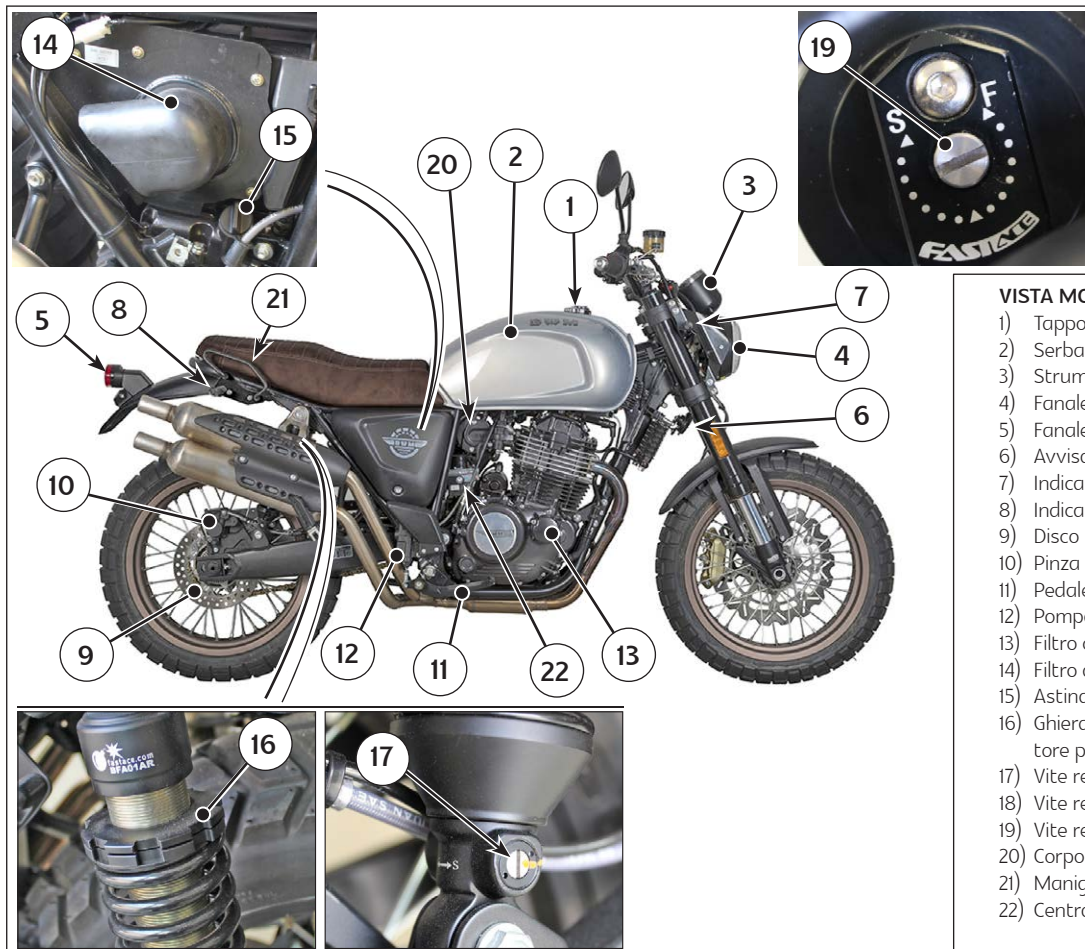


1. Matricola telaio
2. Matricola motore

COMANDI E STRUMENTAZIONE

- 1) Specchietto sinistro.
- 2) Specchietto destro.
- 3) Strumentazione.
- 4) Regolazione freno di ritorno sospensione.
- 5) Bloccetto accensione/bloccasterzo.
- 6) Commutatore sinistro.
- 7) Leva comando frizione.
- 8) Commutatore destro.
- 9) Manopola acceleratore.
- 10) Leva comando freno anteriore.
- 11) Serbatoio liquido freno anteriore.





VISTA MOTOCICLO LATO DESTRO

- 1) Tappo serbatoio carburante.
- 2) Serbatoio carburante.
- 3) Strumentazione.
- 4) Fanale anteriore.
- 5) Fanale posteriore.
- 6) Avvisatore acustico.
- 7) Indicatori di direzione anteriore.
- 8) Indicatori di direzione posteriore.
- 9) Disco freno posteriore.
- 10) Pinza freno posteriore.
- 11) Pedale freno posteriore.
- 12) Pompa freno posteriore.
- 13) Filtro olio motore.
- 14) Filtro aria.
- 15) Astina livello olio motore.
- 16) Ghiera regolazione precarico molla ammortizzatore posteriore.
- 17) Vite regolazione estensione ammortizzatore.
- 18) Vite regolazione compressione forcella.
- 19) Vite regolazione estensione forcella.
- 20) Corpo farfallato.
- 21) Maniglia passeggero.
- 22) Centralina ABS.

VISTA MOTOCICLO LATO SINISTRO

- 1) Cavalletto laterale.
- 2) Disco freno anteriore.
- 3) Pinza freno anteriore.
- 4) Pedale cambio.
- 5) Batteria.
- 6) Fusibili.
- 7) Sella.
- 8) Canister.
- 9) Regolazione idraulica in compressione.
- 10) Regolazione idraulica in estensione.
- 11) Catena di trasmissione.
- 12) Radiatore olio.
- 13) Teleruttore con fusibile generale.



DATI TECNICI

MOTORE

Tipo..... monocilindrico a 4 tempi
Raffreddato ad aria
Alesaggio mm 90
Corsa mm 70
Cilindrata cm³ 445,3
Rapporto di compressione 10:1
Avviamento elettrico

DISTRIBUZIONE

Tipo..... monoalbero
Gioco valvole (a motore freddo)
Aspirazione..... 0,10 ÷ 0,15 mm
Scarico..... 0,15 ÷ 0,20 mm

LUBRIFICAZIONE

Tipo..... a carter secco con pompa a lobi
e filtro a cartuccia e radiatore olio

ACCENSIONE

Tipo..... Elettronica
Tipo candela..... NGK DPR 8Z
Distanza elettrodi candela 0,7 - 0,8 mm

ALIMENTAZIONE

Tipo..... Ad iniezione elettronica

TRASMISSIONE PRIMARIA

Pignone motore..... 24
Corona frizione 64
Rapporto di trasmissione 2,667

FRIZIONE

Tipo..... multidisco in bagno d'olio con
comando a filtro

CAMBIO VELOCITÀ

Tipo..... con ingranaggi sempre in presa

Rapporti di trasmissione

1a velocità 2,917 (35/12)
2a velocità 1,765 (30/17)
3a velocità 1,35 (27/20)
4a velocità 1,1 (22/20)
5a velocità 0,88 (22/25)

TRASMISSIONE SECONDARIA

Pignone uscita cambio Z 16
Corona sulla ruota Z 40
Rapporto di trasmissione 2,5
Dimensioni catena di trasmissione..... 5/8" x 1/4"

RAPPORTI TOTALI DI TRASMISSIONE

in 1a velocità 19,444
in 2a velocità 11,765
in 3a velocità 9,00
in 4a velocità 7,333
in 5a velocità 5,867

TELAIO

Tipo..... monotrave, a doppia culla

SOSPENSIONE ANTERIORE

Tipo forcella idraulica a steli rovesciati
(regolabile in estensione e compressione);
steli ø 47 mm

SOSPENSIONE POSTERIORE

Tipo..... doppio ammortizzatore idraulico
(regolabile nel precarico e in estensione)

FRENO ANTERIORE

Tipo..... a disco flottante ø 320 mm
con comando idraulico e pinza fissa radiale

FRENO POSTERIORE

Tipo..... a disco fisso ø220 mm
con comando idraulico e pinza flottante

CERCHI

Anteriore in lega leggera:
3,5" x 17"

Posteriore in lega leggera:
4,25" x 17"

PNEUMATICI

Anteriore 120/70 - 17"

Posteriore 150/60 - 17"

Pressione di gonfiaggio a freddo

Anteriore

Solo pilota 2,0 bar

Pilota e passeggero 2,2 bar

Posteriore

Solo pilota 2,2 bar

Pilota e passeggero 2,4 bar

DIMENSIONI, PESO, CAPACITÀ

Interasse mm 1416

Lunghezza totale mm 2040

Larghezza massima mm 865

Altezza massima mm 1330

Altezza sella mm 805

Peso in ordine di marcia, senza carburante ... kg 148

Capacità serbatoio carburante
compresa la riserva l 16,5

Riserva carburante (accensione spia) l 2,5

Olio nel basamento

Sostituzione olio e filtro kg 2,7

Sostituzione olio kg 2,5

TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI

Olio lubrificazione motore, cambio, trasmissione primaria
MOTUL 7100 ESTERE 5W 40

Liquido impianti frenanti
MOTUL DOT 3&4

Lubrificazione a grasso
MOTUL GREASE 100

Lubrificazione catena trasmissione secondaria
MOTUL CHAIN LUBE

Olio forcella anteriore
MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Olio ammortizzatore posteriore
MOTUL SHOCK OIL FL

Protettivo contatti elettrici
MOTUL EZ LUBE



STRUMENTO COMBINATO

Il motociclo è equipaggiato con uno strumento combinato suddiviso nelle seguenti zone:

1) Spie di segnalazione (vedi "Spie di avvertimento e segnalazione")

2) Display multifunzione (vedi "Display multifunzione")

3) Contagiri

Indica il numero di giri del motore.

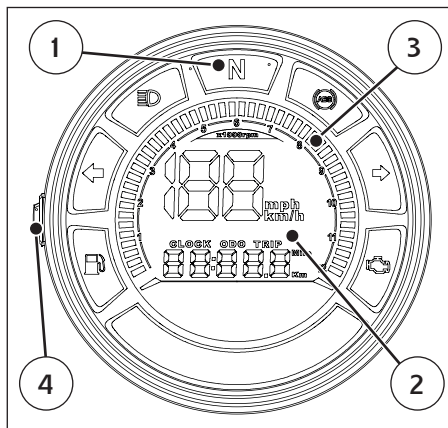
Mantenere il regime di giri del motore entro gli 8000 giri/min.

AVVERTENZA*: Superando gli 8000 giri/min il motore potrebbe rovinarsi.

4) Tasto "SET"

Permette di visualizzare le varie funzioni del display multifunzione, di cambiare unità di misura, di azzerare alcuni valori e di impostare l'orologio (vedi "Display multifunzione").

Per passare da una funzione all'altra premere il pulsante.



SPIE DI AVVERTIMENTO E SEGNALEZIONE

1) Spia indicatore di direzione sinistro

2) Spia indicatore di direzione destro

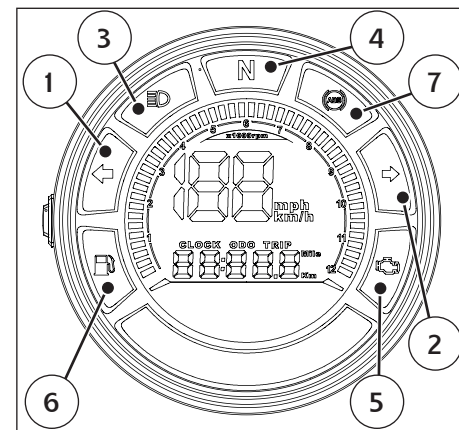
3) Spia luce abbagliante

4) Spia marcia in folle

5) Spia anomalia motore

6) Spia riserva carburante

7) Spia ABS



SPIE INDICATORI DI DIREZIONE “↔”

La spia lampeggia quando si inserisce l'indicatore di direzione destro o sinistro tramite l'apposita levetta di comando posta sul commutatore sinistro.

SPIA LUCE ABBAGLIANTE “☷”

La spia si illumina quando si inserisce la luce abbagliante tramite l'apposito comando posizionato sul commutatore sinistro.

SPIA MARCIA IN FOLLE “N”

La spia si illumina quando la leva del cambio è in posizione di folle (nessuna marcia inserita).

SPIA ANOMALIA MOTORE “🔧”

Ruotando la chiave di avviamento la centralina motore esegue un'autodiagnosi, la spia si illumina per qualche secondo e poi si spegne indicando assenza di anomalie.

Se la spia si illumina durante il funzionamento del motore indica che vi è una anomalia al motore o al sistema di iniezione;

- fermarsi e spegnere il motore ;
- attendere qualche minuto e riavviare il motore. Se la spia si illumina rivolgersi al più vicino Concessionario SWM per effettuare un controllo sul sistema di autodiagnosi.

SPIA RISERVA CARBURANTE “🛢️”

Ruotando la chiave di avviamento la spia si illumina per qualche secondo e poi si spegne.

Se la spia si illumina durante l'uso della moto indica che il livello di carburante ha raggiunto il livello di riserva (3 litri), indicando una autonomia limitata di percorrenza; effettuare il rifornimento di carburante il più presto possibile.

SPIA ANOMALIA SISTEMA ABS “ABS”

Ruotando la chiave, la centralina ABS esegue un'autodiagnosi, la spia si illumina per qualche secondo e poi si spegne indicando assenza di anomalie.

Se invece, la spia si illumina durante il funzionamento della moto, indica che vi è un'anomalia al sistema frenante ABS:

- fermarsi e spegnere il motore ;
- attendere qualche minuto e riavviare il motore. Se la spia si illumina di nuovo, rivolgersi al più vicino Concessionario SWM per effettuare un controllo sul sistema ABS.

DISPLAY MULTIFUNZIONE

1) Tachimetro

Indica la velocità di percorrenza della moto.

2) Indicazione della scala della velocità:

km/h = chilometri/ora

mph = miglia/ora

3) Parametri di visualizzazione

In questo campo si possono impostare singolarmente i seguenti parametri che verranno visualizzati nel campo (4).

CLOCK = Orologio (Vedi Regolazione orologio)

ODO = Contachilometri / Contamiglia totali (valore non azzerabile)

TRIP = Contachilometri / Contamiglia parziali (Vedi impostazione TRIP)

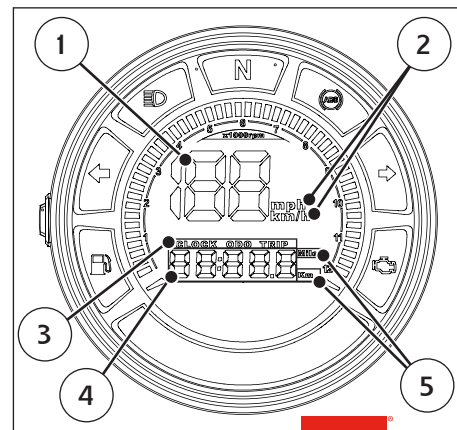
5) Unità di misura

Mile = indica che il valore indicato nella Funzione

ODO e TRIP è in miglia

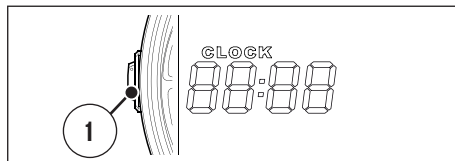
km = indica che il valore indicato nella Funzione

ODO e TRIP è in chilometri

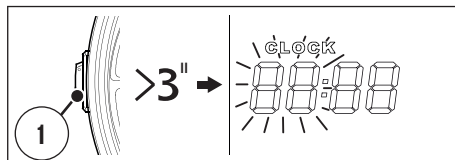


REGOLAZIONE OROLOGIO

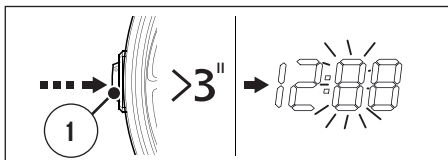
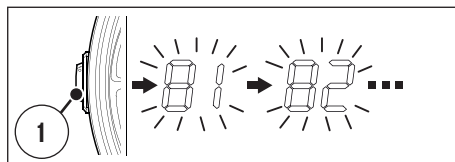
- Premere il tasto "Set" (1) fino a che la scritta "CLOCK" sia visualizzata.



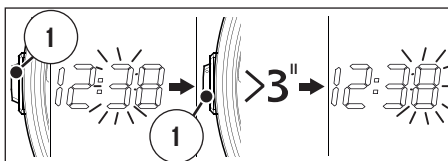
- Premere il tasto "Set" (1) per più di 3 secondi sul display lampeggiano le ore.



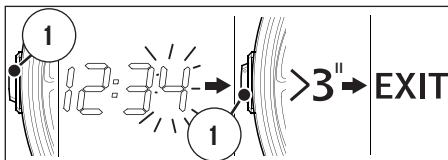
- Premere il tasto "Set" (1) per regolare le ore; per confermare il dato impostato premere il pulsante "Set" (1) per più di 3 secondi si passa alle decine dei minuti che lampeggiano.



- Premere il tasto "Set" (1) per regolare le decine dei minuti; per confermare il dato impostato premere il pulsante "Set" (1) per più di 3 secondi si passa alle unità dei minuti che lampeggiano.

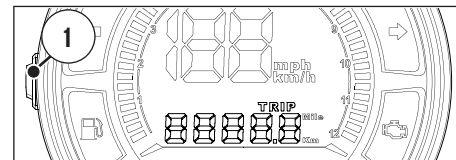


- Premere il tasto "Set" (1) per regolare le unità dei minuti; per confermare il dato impostato e uscire dalla funzione di regolazione ora premere il pulsante "Set" (1) per più di 3 secondi.



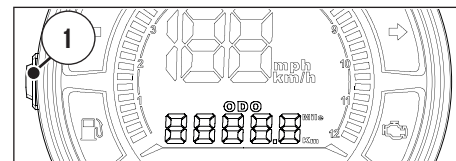
IMPOSTAZIONE TRIP

Tramite il pulsante "Set" (1) visualizzare la scritta "TRIP" quindi premere il pulsante (1) per più di 3 secondi per azzerare il valore e ripartire con il conteggio da 0 km o Miglia.



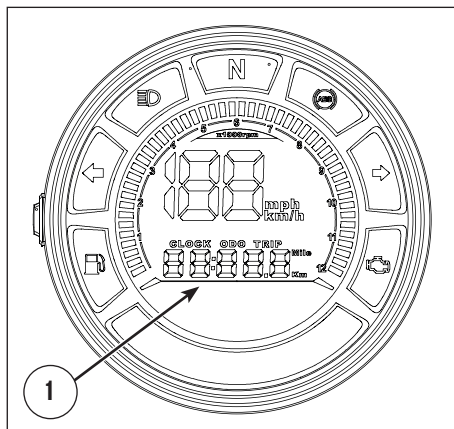
IMPOSTAZIONE UNITÀ DI MISURA

L'impostazione dell'unità di misura deve essere effettuata con moto ferma e chiave in posizione ON. Tramite il pulsante "Set" (1) visualizzare la scritta "ODO" quindi premere il pulsante (1) per più di 3 secondi per passare da km a Miglia o viceversa.



MESSAGGI DI ERRORE

Sul display (1) in caso di anomalia, viene visualizzato il relativo codice di errore; rivolgersi al più vicino Concessionario SWM per il controllo dell'anomalia. Per i codici di errore elencati di seguito, agire come indicato.



Codice errore Dashboard	Codice errore OBD	Descrizione errore	Azione
E-01	P0112	Bassa tensione temperatura aria aspirata.	Controllare connettore "TMAP" su corpo farfallato.
E-02	P0109	Tensione intermittente circuito pressione aria sotto farfalla o barometrica.	Controllare connettore "TMAP" su corpo farfallato
E-03	P0108	Alta tensione circuito pressione aria sotto farfalla o barometrica.	Controllare connettore "TMAP" su corpo farfallato.
E-04	P0107	Bassa tensione circuito pressione aria sotto farfalla o barometrica.	Controllare connettore "TMAP" su corpo farfallato.
E-09	P0124	Tensione intermittente circuito sensore posizione valvola a farfalla.	Controllare connettore "TPS" su corpo farfallato.
E-10	P0123	Alta tensione circuito sensore posizione valvola a farfalla.	Controllare connettore "TPS" su corpo farfallato.
E-11	P0122	Bassa tensione circuito sensore posizione valvola a farfalla.	Controllare connettore "TPS" su corpo farfallato.
E-12	P0119	Tensione intermittente sensore temperatura motore.	Controllare connettore sensore temperatura motore.
E-13	P0118	Alta tensione sensore temperatura motore.	Controllare connettore sensore temperatura motore. Se il connettore è inserito correttamente controllare il circuito di raffreddamento e richiedere assistenza

Codice Errore Dashboard	Codice Errore OBD	Descrizione Errore	Azione
E-14	P0117	Bassa tensione sensore temperatura motore.	Arrestare il veicolo. Controllare connettore sensore temperatura motore. Se il connettore è inserito correttamente controllare il circuito di raffreddamento e richiedere assistenza.
E-15	P0114	Tensione intermittente sensore temperatura aria aspirata.	Controllare connettore "TMAP" su corpo farfallato
E-16	P0113	Alta tensione sensore temperatura aria aspirata.	Controllare connettore "TMAP" su corpo farfallato. Se il connettore è inserito correttamente arrestare il veicolo e lasciar raffreddare il motore. Se l'errore rimane attivo richiedere assistenza.
E-20	P0135	Malfunzionamento circuito riscaldamento sensore O2.	Controllare il connettore del sensore O2. Se il connettore è correttamente inserito, sostituire il sensore. Se dopo la sostituzione del sensore l'errore risulta ancora attivo richiedere assistenza.
E-21	P0134	Sensore O2: nessuna attività rilevata.	Controllare il connettore del sensore O2. Se il connettore è correttamente inserito, richiedere assistenza.
E-22	P0133	Sensore O2: tempo di attesa troppo lungo.	Controllare il connettore del sensore O2. Se il connettore è correttamente inserito, richiedere assistenza.
E-23	P0132	Sensore O2: alta tensione.	Controllare il connettore del sensore O2. Se il connettore è correttamente inserito, richiedere assistenza.
E-24	P0131	Sensore O2: bassa tensione.	Controllare il connettore del sensore O2. Se il connettore è correttamente inserito, richiedere assistenza.
E-28	P0262	Alta tensione iniettore.	Controllare il connettore dell'iniettore. Se il connettore è correttamente inserito, richiedere assistenza.

Codice Errore Dashboard	Codice Errore OBD	Descrizione Errore	Azione
E-29	P0261	Bassa tensione iniettore.	Controllare il connettore dell'iniettore. Se il connettore è correttamente inserito, richiedere assistenza.
E-30	P0233	Tensione intermittente circuito secondario pompa benzina.	Controllare il connettore pompa benzina. Se il connettore è correttamente inserito, richiedere assistenza.
E-31	P0232	Alta tensione circuito secondario pompa benzina.	Controllare il connettore pompa benzina. Se il connettore è correttamente inserito, richiedere assistenza.
E-32	P0231	Bassa tensione circuito secondario pompa benzina.	Controllare il connettore pompa benzina. Se il connettore è correttamente inserito, richiedere assistenza.
E-36	P0351	Malfunzionamento circuito primario o secondario bobina.	Controllare il connettore bobina. Se il connettore è correttamente inserito, richiedere assistenza.

INTERRUTTORE DI ACCENSIONE

L'interruttore di accensione ha tre posizioni:

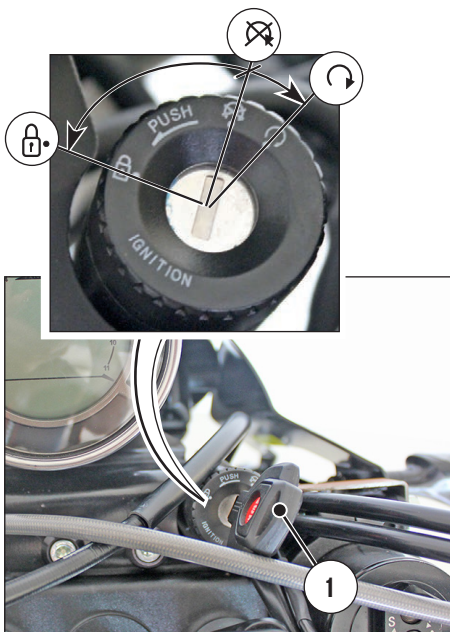
- ↻ posizione avviamento motociclo (chiave non estraibile);
- ⛔ posizione estrazione chiave;
- 🔒 posizione bloccaggio sterzo (chiave estraibile).

- Posizione estrazione chiave "⛔"

Ruotando la chiave in posizione "⛔" il motore e le luci si spengono ed è possibile estrarre la chiave dal blocchetto.

- Posizione avviamento "↻"

Dalla posizione "⛔", posizione estrazione chiave, ruotare la chiave (1) in senso orario in posizione "↻"; si illumineranno le luci, il display e si potrà avviare il motociclo.



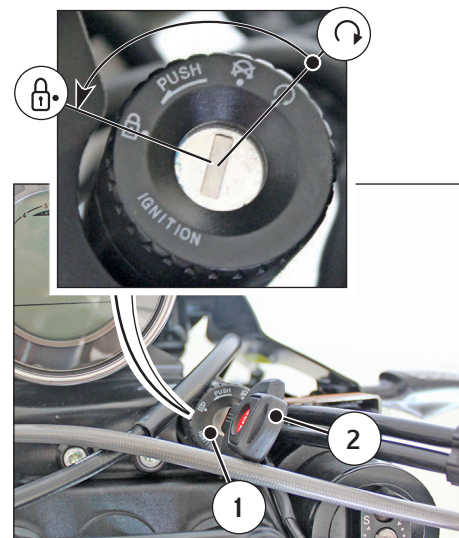
BLOCCASTERZO

Il motociclo è fornito di un bloccasterzo posizionato sul blocchetto (1) chiave di avviamento.

Per bloccare lo sterzo, operare nel modo seguente:

- Girare il manubrio a sinistra
- Inserire la chiave (2) sul blocchetto (1) in posizione ⛔.
- Premere la chiave (2) e ruotarla in senso antiorario in posizione 🔒.
- Estrarre la chiave (2).

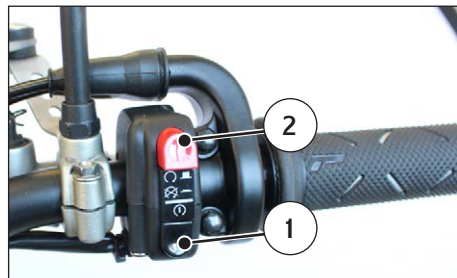
Per sbloccare lo sterzo, operare inversamente.



COMMUTATORE DESTRO SUL MANUBRIO

Il commutatore destro ha i seguenti comandi:

- 1) Pulsante avviamento motore
Premendo il pulsante (1) con chiave in posizione “↻” e interruttore (2) in posizione “↻” il motore si avvia.
- 2) Interruttore di EMERGENZA arresto motore.
Premuto in posizione “⊗” disabilita l'avviamento e il funzionamento del motore.
Premuto in posizione “↻” abilita il funzionamento del motore e il suo avviamento.



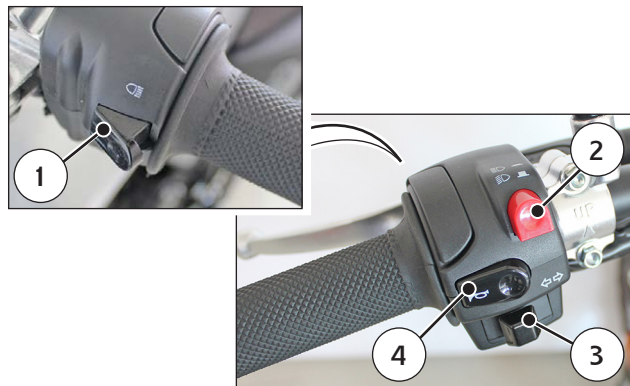
COMMUTATORE SINISTRO SUL MANUBRIO

Il commutatore sinistro ha i seguenti comandi:

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

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

- 4)  Avvisatore acustico.



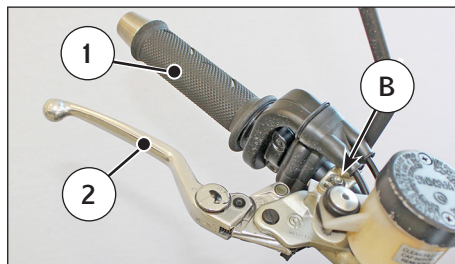
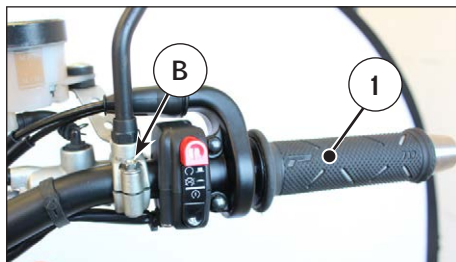
COMANDO ACCELERATORE

La manopola (1) dell'acceleratore è situata sul lato destro del manubrio.

COMANDO FRENO ANTERIORE

La leva (2) del freno è situata sul lato destro del manubrio. Un interruttore di stop, all'atto della frenata, provoca l'accensione della lampada del fanale posteriore. La posizione del comando sul manubrio può essere regolata allentando le due viti di fissaggio (B).

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

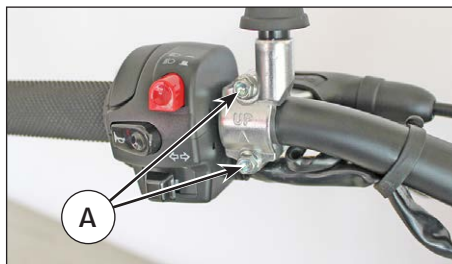
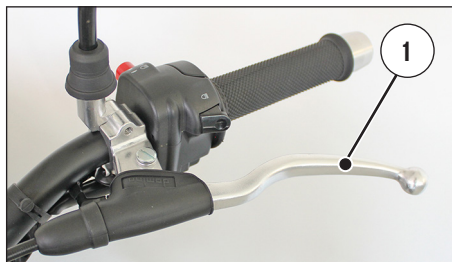


COMANDO FRIZIONE

La leva (1) di comando della frizione è situata sul lato sinistro del manubrio ed è munita di protezione.

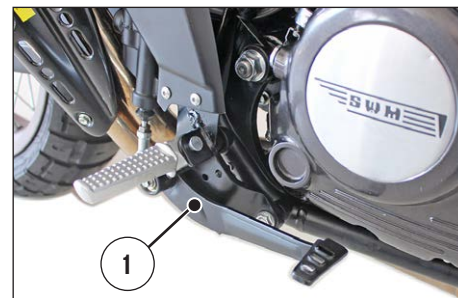
La posizione del comando frizione sul manubrio può essere regolata allentando le viti (A) di fissaggio.

AVVERTENZA*: Non dimenticare di stringere le viti dopo la regolazione.



COMANDO FRENO POSTERIORE

Il pedale (1) di comando del freno posteriore si trova sul lato destro del motociclo. Un interruttore di stop, all'atto della frenata, provoca l'accensione della lampada del fanale posteriore.



COMANDO CAMBIO

La leva (1) è posta sul lato sinistro del motore. Il pilota, ad ogni cambio di velocità, deve lasciare libero il pedale che tornerà nella sua posizione centrale; la posizione di "folle" (N) si trova tra la prima e la seconda marcia.

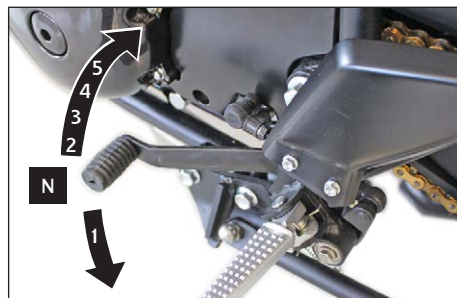
Si innesta la prima marcia spingendo in basso la leva; per tutte le altre marce spingerla in alto.

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

Bloccare la vite ad operazione effettuata.

AVVERTENZA*: Non cambiare le marce senza disinnestare la frizione e chiudere il gas. Il motore potrebbe andare “fuorigiri” e subire danni.

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



CAVALLETTO LATERALE

Ogni motociclo è fornito di un cavalletto laterale (1).

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

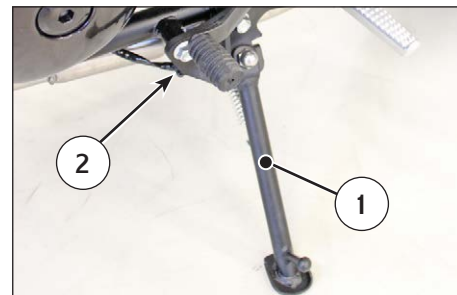
ATTENZIONE*: Il motociclo DEVE essere posto sul cavalletto laterale SOLO DOPO che il pilota è sceso dal veicolo.

Nota*: Con il piede destro abbassare il cavalletto (1) mantenendo la moto in equilibrio. Una volta abbassato il cavalletto (1), appoggiare la moto sullo stesso.

Una volta riportato il motociclo dalla posizione di appoggio sul terreno a quella verticale, il pilota, con il piede sinistro, deve sollevare il cavalletto dalla posizione abbassata alla posizione sollevata.

ATTENZIONE*: Sul motociclo è posizionato un sensore (2) di sicurezza che permette l'avviamento della moto, con cavalletto abbassato e marcia in folle.

Inserendo la marcia con cavalletto abbassato, il motore si spegne.



Controllare periodicamente il cavalletto laterale (vedi “Scheda di manutenzione periodica”); verificare che le molle non siano danneggiate e che il cavalletto si muova liberamente. Nel caso il cavalletto fosse rumoroso, lubrificare il perno (A) di fissaggio.

RIFORNIMENTO CARBURANTE

Il carburante consigliato è benzina **SENZA PIOMBO** a 95 ottani.

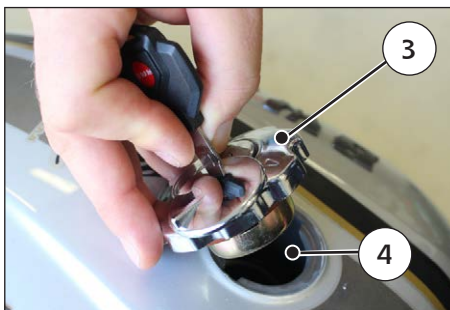
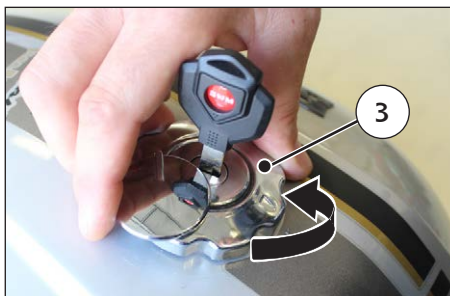
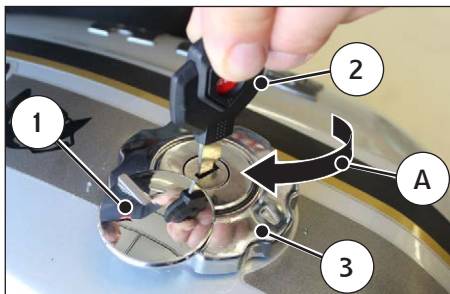
ATTENZIONE*: La benzina è estremamente infiammabile e può diventare esplosiva in particolari condizioni. Spegnerne sempre il motore, non fumare o avvicinare fiamme o scintille nell'area dove si effettua il rifornimento o si conserva il carburante.

- Spegnerne il motore.
- Spostare lateralmente il coperchio (1) della serratura.
- Inserire la chiave (2) e ruotarla di 1/4 di giro nel senso della freccia "A" per sbloccare il tappo (3).
- Ruotare il tappo (3) in senso antiorario e rimuoverlo dal serbatoio.
- Introdurre il carburante tramite il bocchettone (4).

AVVERTENZA*: Non riempire il serbatoio oltre il limite inferiore del bocchettone di carico.

- Rimontare il tappo (3) procedendo inversamente alle operazioni di rimozione, quindi togliere la chiave (2) e spostare il coperchio (1) di protezione serratura.

Nota*: Non è possibile rimontare il tappo carburante (3) senza che la chiave sia inserita nella serratura; è possibile rimuovere la chiave (2) dal tappo (3) solo se quest'ultimo è chiuso correttamente.



ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO

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

CONTROLLI PRELIMINARI

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

- controllare il livello del carburante e dell'olio motore;
- controllare il livello del fluido freni;
- controllare lo sterzo girando il manubrio a fondo corsa in entrambi i sensi;
- controllare la pressione dei pneumatici;
- controllare la tensione della catena;
- controllare ed eventualmente registrare il comando acceleratore;
- ruotare la chiave dell'interruttore di accensione in posizione : verificare l'illuminazione del display dello strumento e, con il cambio in folle, l'accensione della spia di quest'ultimo;
- accendere la luce abbagliante e verificare l'accensione della relativa spia;
- azionare gli indicatori di direzione, e verificare l'accensione della spia;
- verificare l'accensione della luce dello stop posteriore;

- controllare che dopo l'avviamento non sia illuminata la spia "  " "Avaria motore" e la spia "



" "Avaria ABS".

ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO

L'esclusività del progetto, l'elevata qualità dei materiali impiegati e l'accuratezza del montaggio, Vi garantiscono comfort sin dal primo momento. Tuttavia, durante i primi 1500 Km (932,05 mi.), dovranno essere **SCRUPOLOSAMENTE** osservate le seguenti norme in cui la **INOSSERVANZA POTRA' PREGIUDICARE LA DURATA E LE PRESTAZIONI DEL MOTOCICLO**:

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

INDIVIDUAZIONE DEGLI INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO

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

Il motore non si avvia

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

Il motore stenta ad avviarsi

- Candela sporca o in cattive condizioni: pulire o sostituire

Il motore parte ma il funzionamento è irregolare

- Candela sporca o in cattive condizioni: pulire o sostituire
- Distanza elettrodi candela non adeguata: regolare

La candela si sporca facilmente:

- Candela non adeguata: sostituire



Il motore é carente di potenza

- Filtro aria sporco: pulire
- Eccessiva distanza elettrodi candela: regolare
- Gioco valvole non corretto: regolare
- Compressione insufficiente: verificarne la causa
- Filtro protezione pompa benzina o filtro protezione iniettore sporchi: pulire o sostituire i filtri

Il motore batte in testa

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

L'alternatore non carica o carica insufficientemente

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

La batteria si surriscalda

- Regolatore di tensione difettoso: sostituire

Difficoltà ad innestare le marce

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

La frizione slitta

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

I freni non funzionano adeguatamente

- Pastiglie consumate: sostituire

SALITA/DISCESA PILOTA E PASSEGGERO

Norme generali

Leggere attentamente le indicazioni riportate di seguito in quanto forniscono informazioni importanti al fine della sicurezza del pilota e del passeggero e per evitare danni a persone o al motociclo.

La salita e la discesa dal motociclo deve essere effettuata sempre dalla parte sinistra della moto, con le mani libere, senza impedimenti e con cavalletto abbassato.

Il pilota deve essere il primo a salire e l'ultimo a scendere dal motoveicolo e deve governare la stabilità della moto durante la salita e la discesa del passeggero.

Non scendere dal veicolo saltando o allungando la gamba, scendere sempre eseguendo le operazioni descritte nel relativo paragrafo.

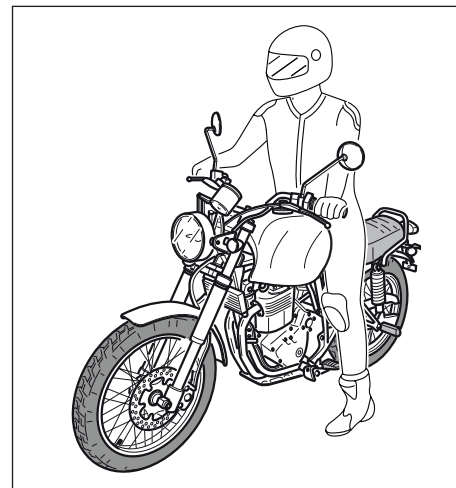
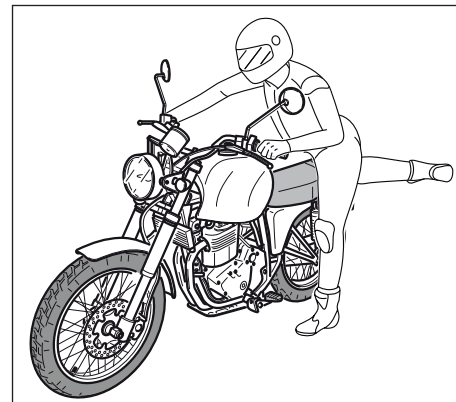
Salita del pilota

Con moto posizionata sul cavalletto laterale effettuare le seguenti operazioni:

- Dalla parte sinistra impugnare correttamente con entrambe le mani il manubrio quindi sollevare la gamba destra e oltrepassare la sella.
- Sedersi sulla moto e appoggiare entrambe i piedi a terra raddrizzando il veicolo senza caricare il proprio peso sul cavalletto laterale.

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

- Avviare la moto come descritto nel relativo paragrafo.
- Con il piede sinistro fare rientrare completamente il cavalletto.

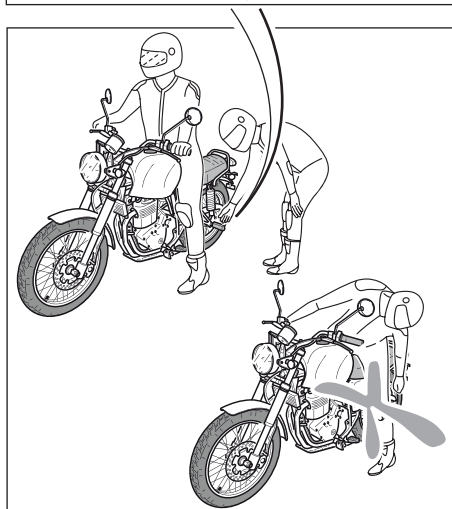
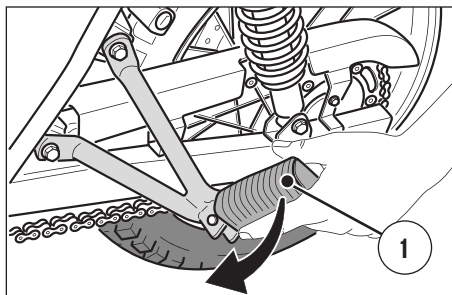


Salita del passeggero

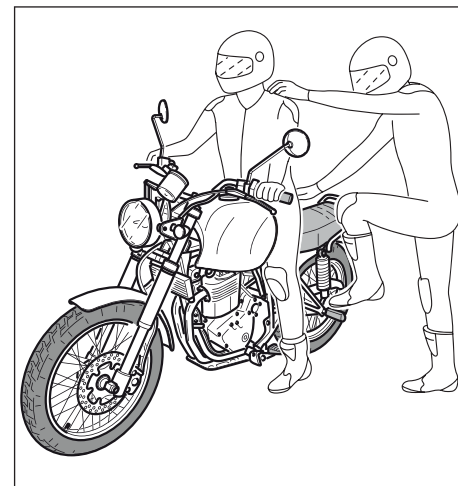
Salire prima il pilota come descritto nel relativo paragrafo senza avviare la moto.

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

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

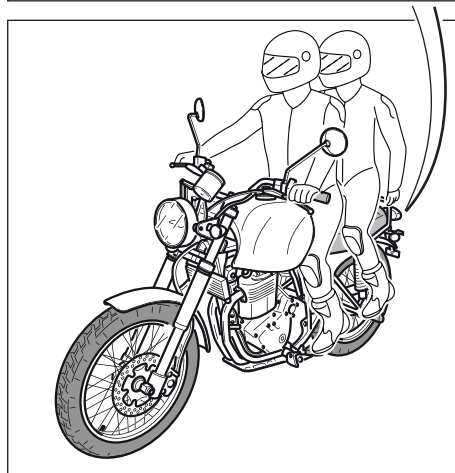
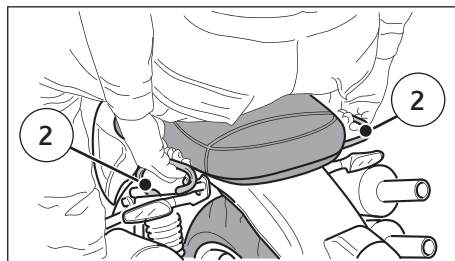


Appoggiare la mano sinistra sulla spalla del pilota, il piede sinistro sulla pedana appoggia-piedi quindi salire sulla moto sollevando la gamba destra muovendosi con cautela per non sbilanciare il veicolo e il pilota.



>>>

- Con le mani tenersi alle apposite maniglie (2).
- Con il piede sinistro fare rientrare completamente il cavalletto.
- Avviare la moto come descritto nel relativo paragrafo.



Discesa dalla moto

- Arrestare il veicolo e spegnere il motore.

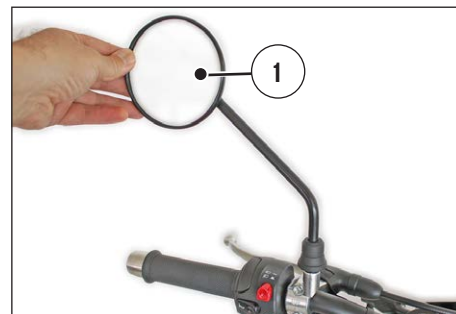
AVVERTENZA*: Accertarsi che la zona dove si deve parcheggiare il veicolo sia stabile e in piano.

- Appoggiare entrambe i piedi a terra.
- Spegner la moto come descritto nel relativo paragrafo.
- Con il piede sinistro estrarre completamente il cavalletto.
- Scendere prima il passeggero dalla parte sinistra del veicolo appoggiando il piede sulla pedana sinistra e sollevando la gamba destra.
- Inclinare la moto verso sinistra fino ad appoggiarla sul cavalletto.
- Con le mani ben salde sul manubrio scendere dalla moto dalla parte sinistra sollevando la gamba destra.

REGOLAZIONE SPECCHIETTI RETROVISORI

Sedersi sulla moto come descritto nel relativo paragrafo.

Regolare entrambi gli specchietti (1) muovendo direttamente gli stessi in modo che dalla posizione seduta il pilota veda correttamente la parte posteriore della strada.



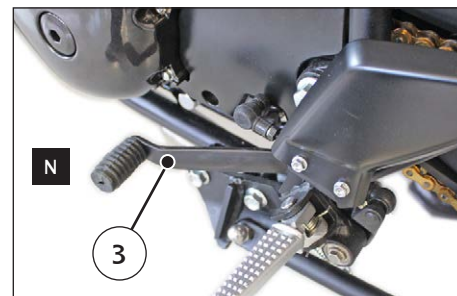
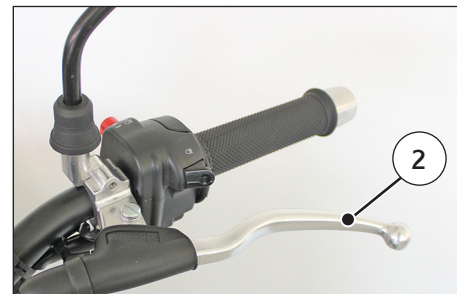
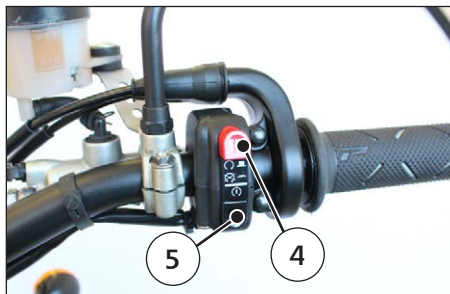
AVVIAMENTO DEL MOTORE

Dopo essere saliti sulla moto, come indicato nel relativo paragrafo, per avviare il motore agire come segue:

- 1) porre la chiave (1) dell'interruttore accensione in posizione  (il ronzio che si avverte ruotando la chiave in posizione  è dovuto alla pompa del carburante che porta in pressione l'impianto di alimentazione);
- 2) tirare la leva (2) della frizione;
- 3) mettere il pedale (3) del cambio in folle e rilasciare la leva della frizione;
- 4) controllare che il pulsante (4) sia in posizione , quindi premere il pulsante di avviamento (5).
Non far funzionare il motore freddo ad un elevato numero di giri onde permettere il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

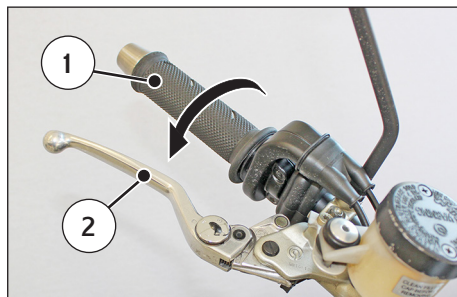
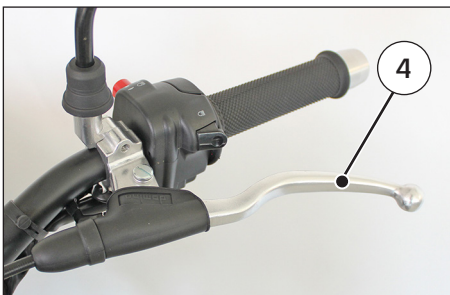
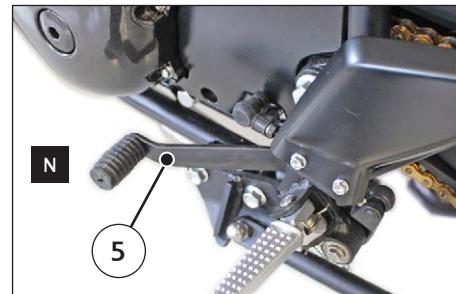
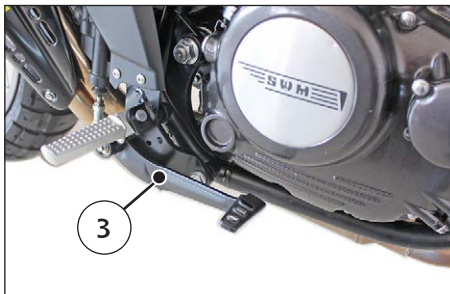
Nota*: Sul supporto della leva frizione è montato un interruttore di sicurezza che consente di effettuare l'avviamento SOLO con il cambio in folle o la marcia inserita e la leva frizione tirata.

Con cavalletto abbassato è possibile avviare la moto solo con marcia in folle.



ARRESTO DEL MOTOCICLO E DEL MOTORE

- Chiudere completamente la manopola (1) dell'acceleratore in modo da far decelerare il motociclo.
- Frenare sia anteriormente (2) che posteriormente (3) mentre si scalano le marce (per una forte decelerazione, agire in modo deciso sulla leva e sul pedale del freno).
- Una volta arrestato il motociclo, tirare la leva frizione (4) e porre la leva (5) del cambio in posizione di folle.
- Ruotare la chiave di avviamento (6) in posizione  (posizione di estrazione chiave).

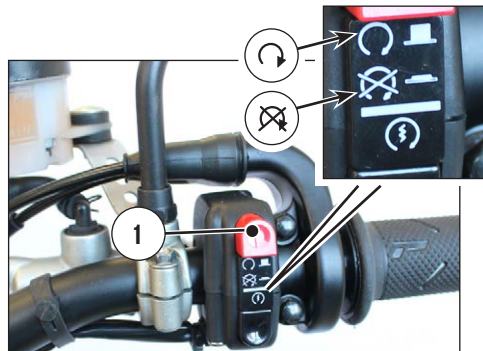


ARRESTO DEL MOTORE IN EMERGENZA

- Premere l'interruttore rosso (1) su  per arrestare il motore; dopo l'utilizzo riportarlo nuovamente nella posizione .

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

ATTENZIONE*: In caso di bloccaggio dell'acceleratore in posizione aperta o di altro malfunzionamento che facesse girare il motore in modo incontrollabile, premere IMMEDIATAMENTE il pulsante (1) arresto motore. Mantenere il controllo del motociclo con il normale uso dei freni e dello sterzo mentre si preme il pulsante di arresto.



MANUTENZIONE E REGOLAZIONI PERIODICHE

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

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

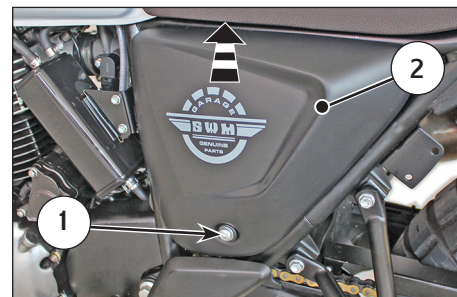
- Spegnere il motore e parcheggiare la moto su una superficie piana e solida.
- Attendere che il motore e i silenziatori i dischi freno si raffreddino.

RIMOZIONE DEI PANNELLI LATERALI

Per alcune operazioni di manutenzione è necessario rimuovere uno o entrambi i pannelli laterali. Per rimuovere i pannelli laterali sinistro e destro agire come segue:

- Svitare la vite (1).
- Sollevare il pannello (2) sganciandolo dagli agganci superiori.

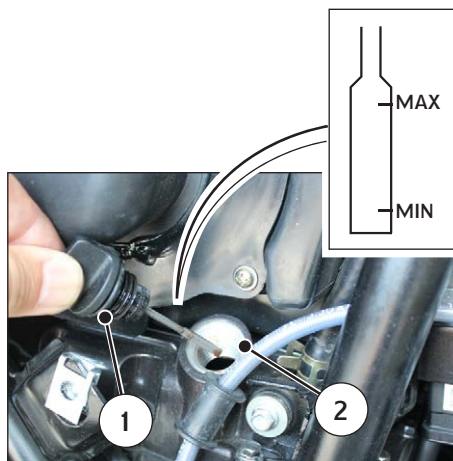
Per il rimontaggio procedere inversamente allo smontaggio.



CONTROLLO LIVELLO OLIO

Nota*: Il controllo deve essere effettuato con motore appena spento e ancora caldo.

- Posizionare il motociclo in piano ed in posizione verticale.
- Rimuovere il pannellino destro come indicato nel relativo paragrafo.
- Svitare l'astina di livello (1) e rimuoverla, pulire l'astina con uno straccio e rinserirla nel foro (2) di riempimento senza avvitare, quindi rimuoverla e controllare che il livello dell'olio sia tra i riferimenti del livello minimo "MIN" e massimo "MAX".
- In caso di rabbocco inserire olio tramite il foro (2) fino al livello corretto.
- Rimontare l'astina di livello avvitandola.



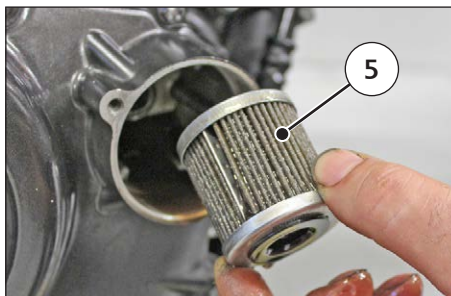
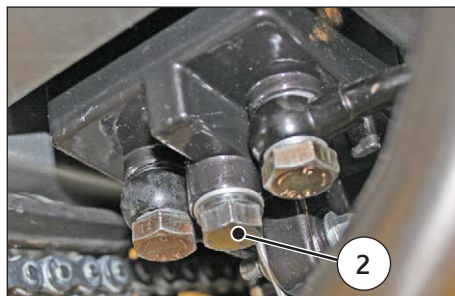
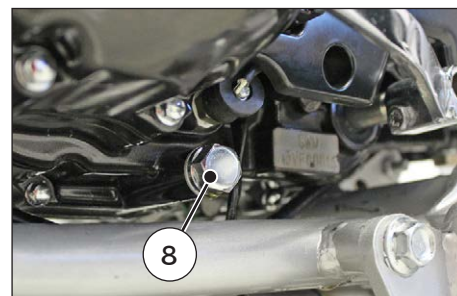
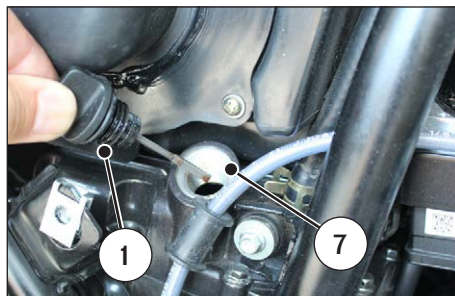
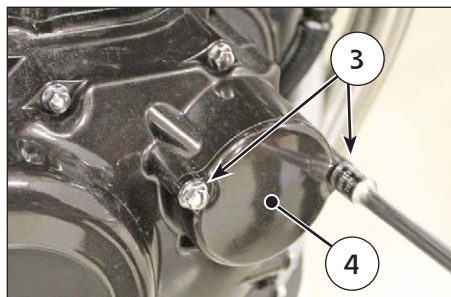
SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E FILTRO

Nota*: Eseguire questa operazione a motore caldo.

AVVERTENZA*: Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.

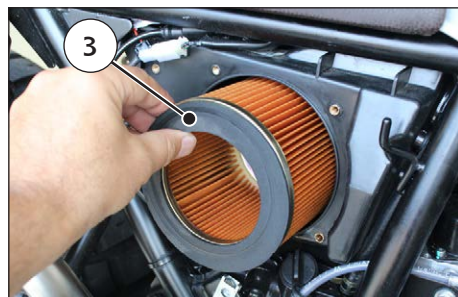
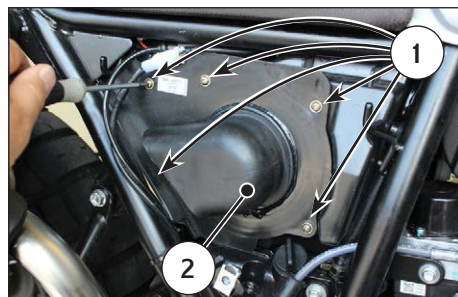
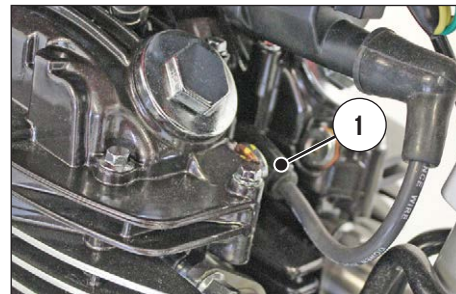
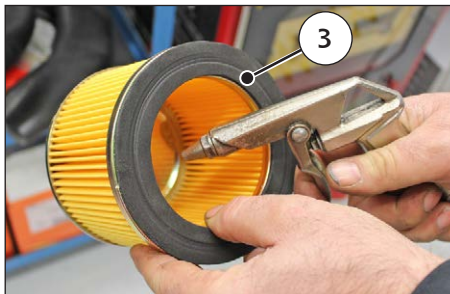
- Posizionare il motociclo in piano ed in posizione verticale.
- Rimuovere il pannellino destro come indicato nel relativo paragrafo.
- Rimuovere l'astina di livello olio (1).
- Porre una bacinella sotto il serbatoio olio in corrispondenza del tappo di scarico (2).
- Svitare il tappo di scarico (2) posizionato sotto il serbatoio olio e lasciare scaricare tutto l'olio.
- Porre una bacinella sotto il motore in corrispondenza del tappo di scarico (8).
- Svitare il tappo (8) posizionato sul lato sinistro del motore e lasciare scaricare tutto l'olio.
- Svitare le due viti (3) e rimuovere il coperchietto (4).
- Rimuovere il filtro (5) e controllare il suo stato se necessario sostituirlo.
- Rimontare il tappo di scarico (2) ed il tappo (8) sostituendo la rondella di tenuta (coppia di serraggio 20 Nm - 2,0 Kg - 14,75 ft/lb).
- Rimontare il filtro (5) e il coperchietto (4) sostituendo la guarnizione (6).
- Versare circa 1,7 kg di olio nel serbatoio olio tramite il bocchettone (7).

- Avvitare il motore e lasciarlo funzionare per un paio di minuti.
- Versare la restante quantità di olio (1 kg) per ripristinare il livello corretto.
- Rimontare l'astina di livello e il pannello laterale.



CONTROLLO E/O SOSTITUZIONE FILTRO ARIA

- Rimuovere il pannello destro come indicato nel relativo paragrafo
- Svitare le viti (1) e rimuovere il coperchio filtro (2).
- Rimuovere il filtro (3) e controllare il suo stato, per pulirlo soffiare con aria compressa dall'esterno verso l'interno, se eccessivamente sporco sostituirlo.
- Rimontare il tutto procedendo in senso inverso.



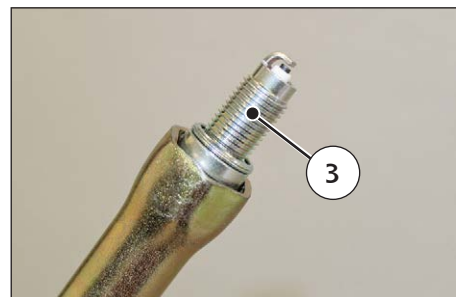
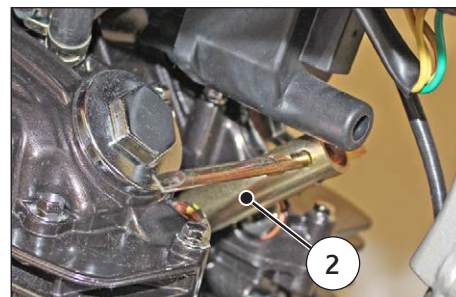
CONTROLLO CANDELA

La distanza fra gli elettrodi della candela (3) deve essere $0,7 \div 0,8 \text{ mm}$ ($0,02 \div 0,03 \text{ in.}$).

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

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

- Togliere il cappuccio (1).
- Inserire la chiave (2) in dotazione e rimuovere la candela (3).



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

Esatto grado termico:

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

Grado termico elevato:

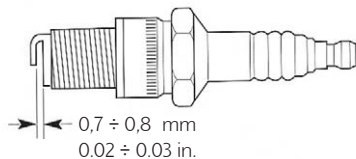
La punta dell'isolante è secca e coperta da incrostazioni scure.

Grado termico basso:

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

AVVERTENZA*: Effettuare l'eventuale sostituzione della candela, con una di uguale gradazione, con estrema cautela.

Prima di procedere al rimontaggio, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico. Applicare grasso grafitato sul filetto della candela, avvitare a mano fino in fondo quindi serrare



la alla coppia di $10 \div 12$ Nm - $1,019 \div 1,22$ Kgm - $7,37 \div 8,85$ ft/lb. Allentare la candela e serrarla nuovamente a $10 \div 12$ Nm - $1,019 \div 1,22$ Kgm - $7,37 \div 8,85$ ft/lb.

La candela che presenti screpolature sull'isolante o che abbia gli elettrodi corrosi, deve essere sostituita.

CONTROLLO E/O SOSTITUZIONE DEI PNEUMATICI

Questo motociclo è dotato di pneumatici con camera d'aria.

ATTENZIONE*: Le ruote sono state progettate per montare pneumatici con camera d'aria è vietato montare pneumatici senza camera d'aria.

- Controllare lo stato degli pneumatici, non devono avere fessurazioni, abrasioni ecc., inoltre controllare lo stato di usura del battistrada tramite gli appositi indicatori presenti sul pneumatico stesso.

ALTEZZA MINIMA DEL BATTISTRADA

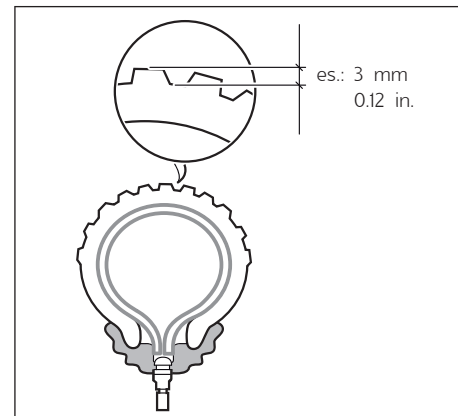
ANTERIORE	3 mm (0,12 in)
POSTERIORE	3 mm (0,12 in)

- Controllare la pressione secondo le indicazioni riportate nel paragrafo dati tecnici.

ATTENZIONE*: Il pneumatico anteriore e posteriore devono essere della stessa marca e modello, utilizzare differenti tipi di pneumatici tra ruota anteriore e ruota posteriore compromettono la stabilità del motociclo e la sua manovrabilità.

Nota*: I pneumatici invecchiano anche se visivamente non sono usurati; screpolature laterali o deformazioni della carcassa sono un segno di invecchiamento. fare controllare da un gommista i pneumatici prima di usare il motoreveicolo.

ATTENZIONE*: Utilizzare la moto con pneumatici gonfiati a una pressione non corretta o con pneumatici usurati o deteriorati può provocare infortuni gravi o il decesso a seguito della perdita di controllo del veicolo.



CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE

Il livello del fluido nel serbatoio della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del valore minimo (MIN) (1) indicato sul serbatoio trasparente (2).

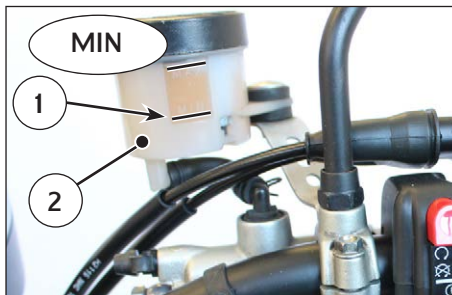
Un eventuale abbassamento del livello del fluido può permettere l'ingresso di aria nell'impianto con conseguente allungamento della corsa della leva.

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

AVVERTENZA*: Non versare fluido freni su superfici verniciate o lenti (es. di fanali)

AVVERTENZA*: Non mischiare due tipi di fluido diversi. Se si sceglie di impiegare una diversa marca di fluido, eliminare completamente quello esistente.

AVVERTENZA*: Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi. In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

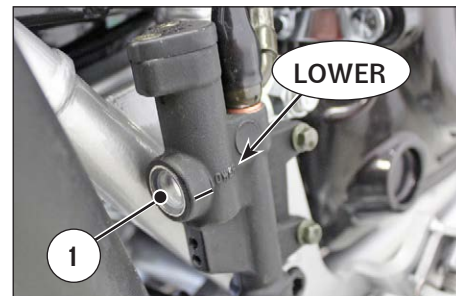


CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO POSTERIORE

Il livello del fluido della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del valore minimo (LOWER) indicato sul serbatoio trasparente (1).

Un eventuale abbassamento del livello del fluido può permettere l'ingresso di aria nell'impianto con conseguente allungamento della corsa della leva.

ATTENZIONE*: Se il pedale del freno risulta troppo “morbido”, si è in presenza di aria nella tubazione o di un difetto dell'impianto. Essendo pericoloso guidare il motociclo in queste condizioni, fare immediatamente controllare l'impianto frenante presso il Concessionario SWM.



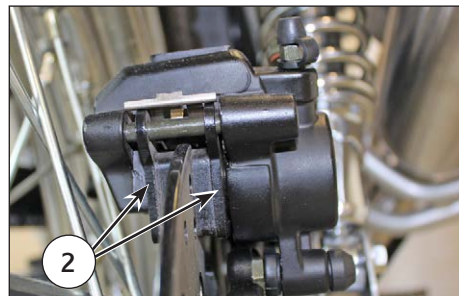
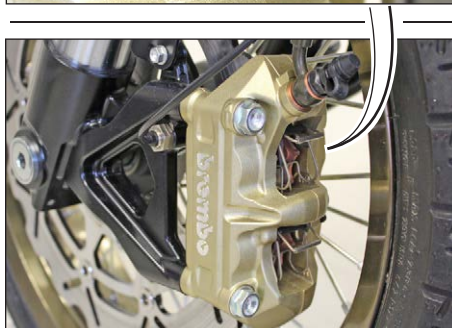
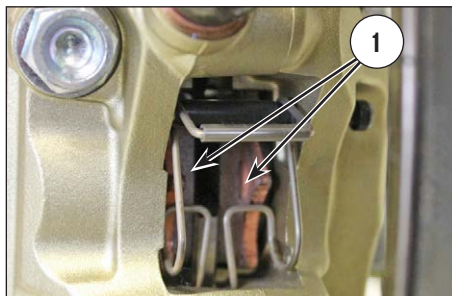
CONTROLLO USURA PASTIGLIE FRENO

Controllare lo stato di usura delle pastiglie freno anteriore (1) e pastiglie freno posteriore (2).

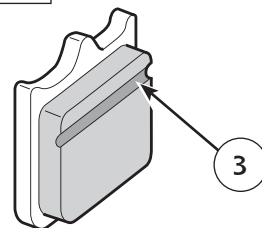
- Le pastiglie sono dotate di una scanalatura (3) che indica l'usura, quando la scanalatura è quasi scomparsa è necessario sostituire le pastiglie in coppia.

AVVERTENZA*: per la sostituzione delle pastiglie freno è necessario rivolgersi a un concessionario SWM.

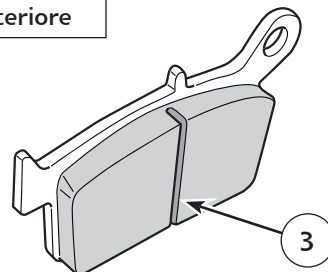
ATTENZIONE*: Dopo la sostituzione delle pastiglie freno è necessario guidare con prudenza frenando in modo graduale per permettere alle pastiglie il corretto assetamento/accoppiamento con i relativi dischi.



Anteriore

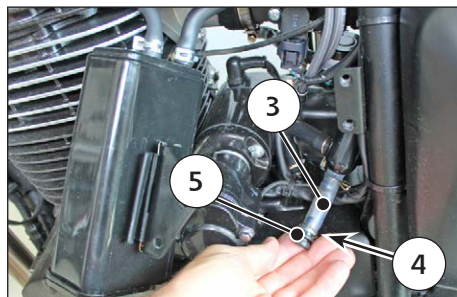
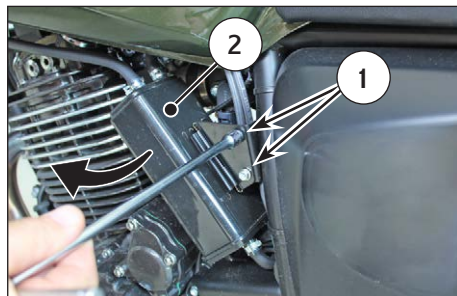


Posteriore



PULIZIA TUBO BLOW-BY

- Svitare le due viti (1) e spostare lateralmente il canister (2).
- Controllare periodicamente in accordo con la tabella di manutenzione il tubo (3) di sfianto del Blow-by, per la pulizia dei depositi accumulati, allargare la fascetta (4) e rimuovere il tappo (5) scaricando glie eventuali depositi in un contenitore.
- Rimontare il tappo (5) procedendo in senso inverso.



PULIZIA E LUBRIFICAZIONE CATENA

La moto è dotata di catena (1) con anelli OR per la pulizia agire come segue:

- Posizionare la moto in modo che la ruota posteriore sia sollevata da terra e possa ruotare.
- Pulire la catena utilizzando appositi detergenti per catene con anelli OR, quindi asciugarla con un panno pulito.
- Lubrificare la catena (1) con idoneo lubrificante spray per catene con OR.

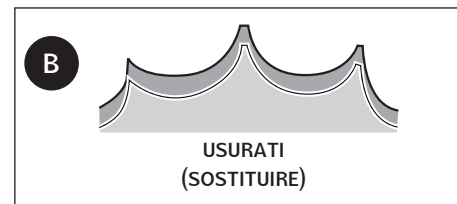
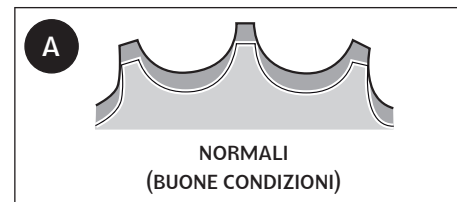
AVVERTENZA*: Non usare mai grasso per lubrificare la catena. Il grasso causa l'accumulo di polvere e fango che agiscono come abrasivi provocando l'usura rapida della catena, del pignone e della corona.



CONTROLLO STATO DI USURA CATENA/PIGNONE/CORONA

- Controllare lo stato della catena (1) non deve presentare rulli danneggiati, perni allentati, OR mancanti.
- Controllare lo stato dei denti del pignone (2), corona (3) se i denti sono come raffigurato in figura "A" sono in buono stato, mentre se sono come raffigurato in figura "B" sono da sostituire.

Nota*: In caso di usura è necessario sostituire pignone corona e catena, utilizzando una catena nuova con pignone o corona usurati si una rapida usura della catena stessa.



REGISTRAZIONE CATENA

La catena deve essere controllata, registrata e lubrificata in accordo con la "Tabella di manutenzione"; questo per motivi di sicurezza e per prevenire una usura eccessiva. Se la catena si consuma eccessivamente o risulta malregistrata, cioè se è allentata o eccessivamente tesa, può fuoriuscire dalla corona o rompersi.

Controllare che la catena abbia una freccia (A) di 20 mm (0,78 in.) circa come indicato nella targhetta (1) apposta sul forcellone.

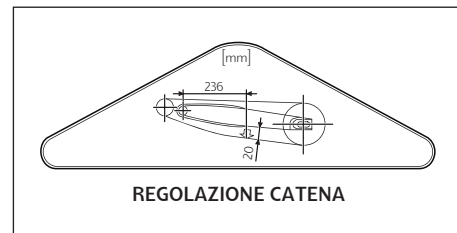
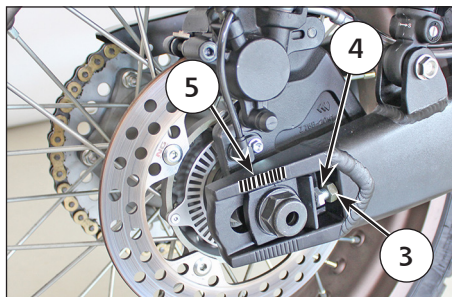
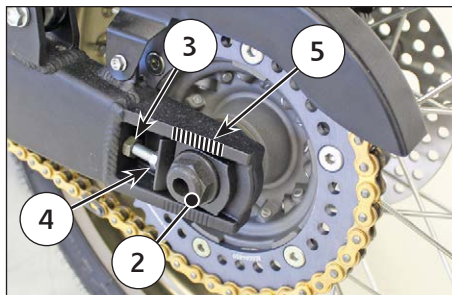
Se così non risulta agire in questo modo:

- allentare sul lato sinistro, con chiave a bussola, il dado (2) di fissaggio del perno ruota;
- allentare i controdadi (3) su entrambi i tendicatena, ed operare sulle viti (4) per ottenere il valore di tensione corretto, facendo riferimento alle tacche (5) di riferimento;



- effettuata la regolazione serrare i controdadi (3) ad una coppia di serraggio 22 Nm (2,2 kgm - 16,22 ft/lb) ed il dado perno ruota (2), alla coppia di serraggio di 142 Nm (14,20 kgm - 104,73 ft/lb).

Dopo la regolazione, controllare sempre l'allineamento della ruota e che la freccia sia di 20 mm (0,78 in.).



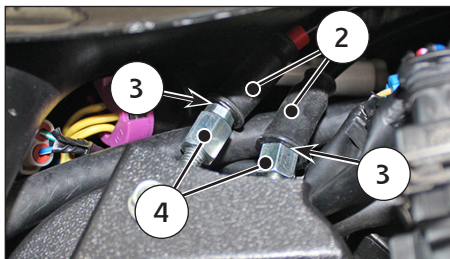
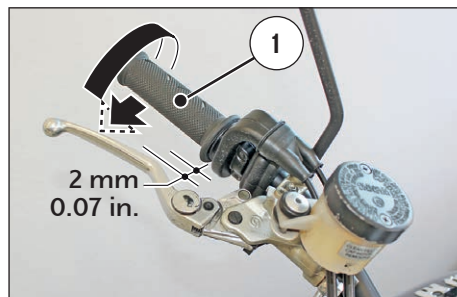
REGOLAZIONE CAVO COMANDO ACCELERATORE

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

- Ruotare la manopola (1) acceleratore e controllare che vi sia un gioco di 2 mm (0.07 in.) circa;
- qualora ciò non avvenisse, spostare i due gommini (2) di protezione;
- allentare i controdadi (3) e agire sul registro (4) per regolare il gioco;
- bloccare nuovamente i controdadi (3);
- rimontare il tutto procedendo in senso inverso.

ATTENZIONE*: Utilizzare il veicolo con il cavo comando acceleratore danneggiato pregiudica notevolmente la sicurezza di guida.

ATTENZIONE*: I gas di scarico contengono monossido di carbonio. Non far girare il motore in luoghi chiusi.



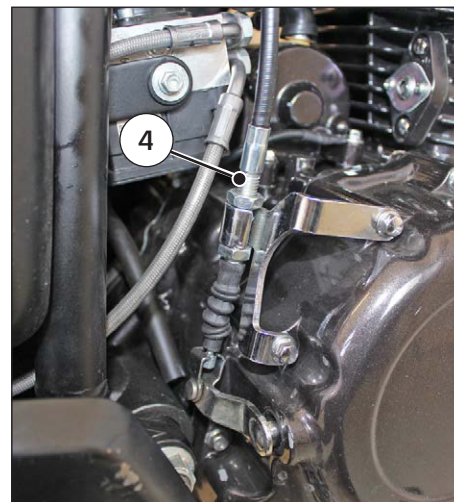
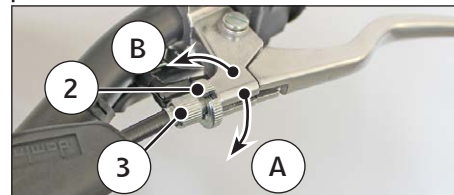
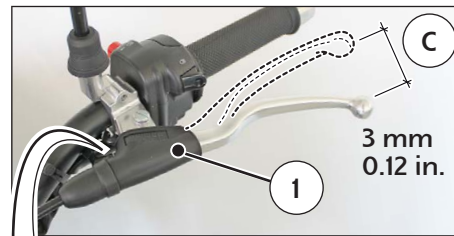
REGISTRAZIONE FRIZIONE

La frizione non richiede, normalmente, altra regolazione che quella della tensione del cavo utilizzando il gruppo di registro posto sul manubrio. Generalmente, è sufficiente agire sul registro posto sul manubrio per recuperare il gioco dovuto all'allungamento della trasmissione flessibile.

La leva di comando deve sempre avere una corsa a vuoto (C) (circa 3 mm - 0.12 in.) prima di iniziare il disinnesto della frizione. Per regolare questo gioco, allentare il controdado (2), agire sul registro (3) dopo aver sfilato il cappuccio in gomma (1); ruotando il registro nel senso indicato dalla freccia A si riduce il gioco (C) mentre ruotandolo nel senso indicato dalla freccia B si aumenta il gioco.

Una ulteriore possibilità di registrazione è offerta dal tenditore (4) posto sulla destra del telaio. Se, dopo la registrazione, la frizione slitta sotto carico o trascina anche quando è disinnestata, dev'essere smontata per le opportune verifiche.

Per questa operazione rivolgetevi al Concessionario.



REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

La posizione del pedale di comando del freno posteriore rispetto all'appoggiapiè, può essere regolata a seconda delle esigenze personali.

Dovendo procedere a tale registrazione operare nel modo seguente:

- allentare il dado (1);
- agire sulla vite (2) per regolare la posizione del pedale (3).

Dopo aver effettuato questa registrazione, è necessario regolare la corsa a vuoto del pedale, secondo le istruzioni riportate di seguito.

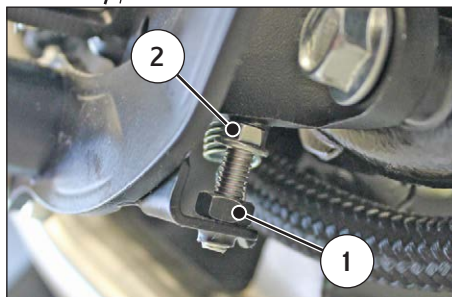
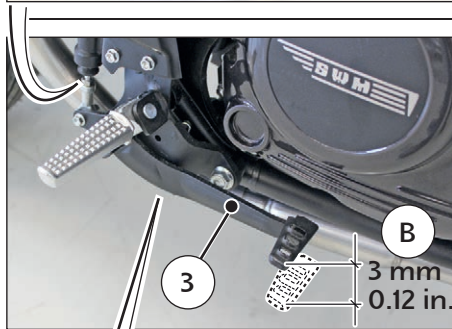
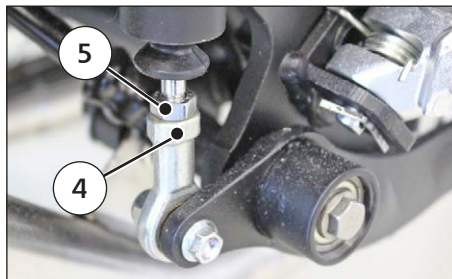
REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENO POSTERIORE

Il pedale (3) di comando del freno posteriore, deve avere una corsa a vuoto (B) di 3 mm (0.12 in.) prima di iniziare l'azione frenante.

Qualora ciò non si verificasse, procedere alla registrazione nel modo seguente:

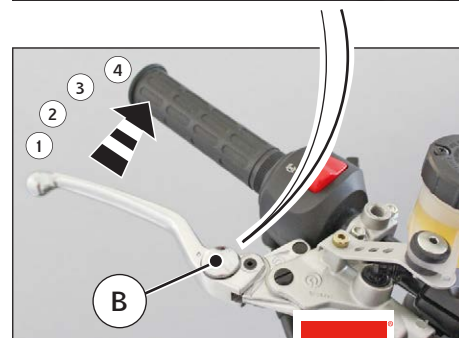
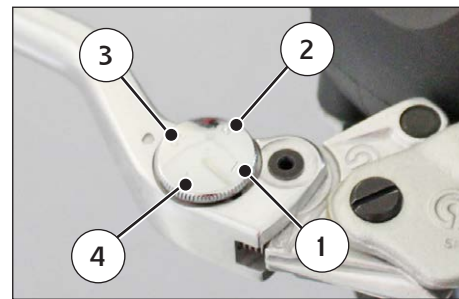
- allentare il dado (4);
- agire sull'astina comando pompa (5) per aumentare o diminuire la corsa a vuoto;
- a operazione effettuata serrare nuovamente il dado (4).

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



REGOLAZIONE LEVA COMANDO FRENO ANTERIORE

Sul modello la leva sul manubrio può essere regolata su 4 posizioni, a seconda della dimensione della mano del pilota. Per avvicinare la leva alla manopola, ruotare il registro (B) in senso ORARIO, per allontanare la leva dalla manopola, ruotare il registro (B) in senso ANTIORARIO.



REGOLAZIONE SOSPENSIONE ANTERIORE

Nella sospensione anteriore si ha la possibilità di regolare la compressione (REGISTRO "A") e l'estensione (REGISTRO "B").

REGOLAZIONE ESTENSIONE

Taratura standard:

- 10 scatti.

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

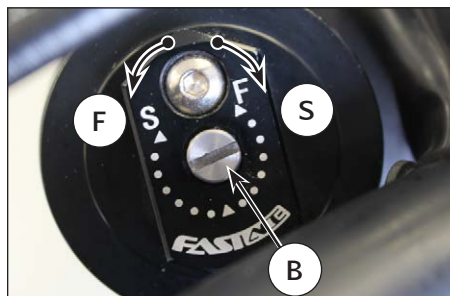
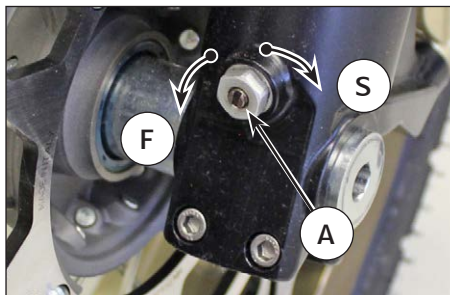
REGOLAZIONE COMPRESSIONE

Taratura standard:

- 4 scatti.

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

Nota*: Non forzare le viti di registro oltre la posizione di apertura e chiusura massima.



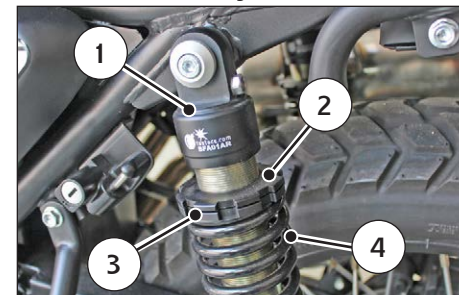
REGISTRAZIONE PRECARICO MOLLE AMMORTIZZATORI POSTERIORI

Gli ammortizzatori posteriori (1) hanno la possibilità di registrare il precarico della molla; per la registrazione agire come segue:

1. Pulire la controghiera (2) e la ghiera di registro (3) della molla (4).
2. Allentare la controghiera per mezzo di una chiave a gancio o con un punzone in alluminio.
3. Ruotare la ghiera di registro sino alla posizione desiderata.
4. Effettuata la registrazione in funzione del vostro peso o dello stile di guida, bloccare fermamente la controghiera (coppia di serraggio 50 Nm - 5 Kgm - 36,87 ft/lb).

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare il tubo di scarico caldo quando si registra l'ammortizzatore.

AVVERTENZA*: Entrambi gli ammortizzatori posteriori devono essere regolati allo stesso modo.



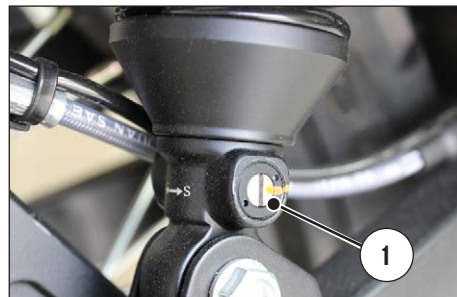
REGOLAZIONE ESTENSIONE AMMORTIZZATORE POSTERIORE

L'ammortizzatore ha la possibilità di registrare la corsa in estensione:

- taratura standard: 9 Click (da tutto chiuso).

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro inferiore (1) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati.

Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.



CONTROLLO FUNZIONALITÀ FORCELLA

Per controllare il corretto funzionamento della forcella anteriore agire come segue:

- salire sulla moto;
- tirare la leva del freno anteriore e spingere con forza il manubrio verso il basso alcune volte in modo da controllare che la forcella si estenda e si comprima correttamente.
- Se si notano della perdite di olio e degli impuntamenti è necessario farla controllare al concessionario SWM.

CONTROLLO CUSCINETTI STERZO

Posizionare la moto su un cavalletto in modo che sia in posizione verticale con opportuni accorgimenti in modo che non si ribalti.

- Posizionarsi frontalmente al veicolo;
- Tenere saldamente la parte inferiore di entrambe gli steli forcella e muovere in avanti e indietro la forcella controllando che non vi sia gioco.

ATTENZIONE*: Se i sente durante il movimento del gioco è necessario fare controllare il coretto serraggio dei cuscinetti sterzo da un concessionario SWM.



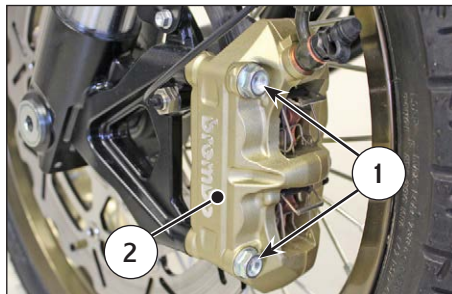
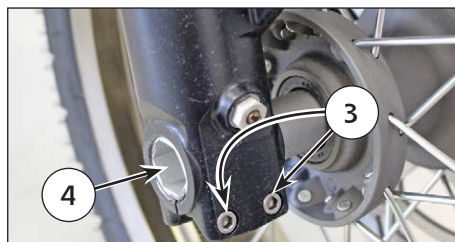
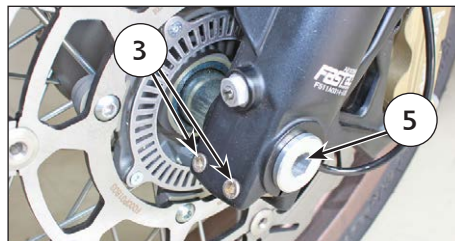
SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Posizionare la moto in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno.

Rimuovere le due viti (1) e la pinza freno (2).

Allentare le viti (3) che bloccano il perno ruota (4) sui supporti degli steli forcella. Bloccare la testa del perno ruota e contemporaneamente svitare la vite (5) sul lato opposto; sfilare il perno ruota.

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



RIMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Montare il distanziale (D) sinistro sul mozzo ruota.

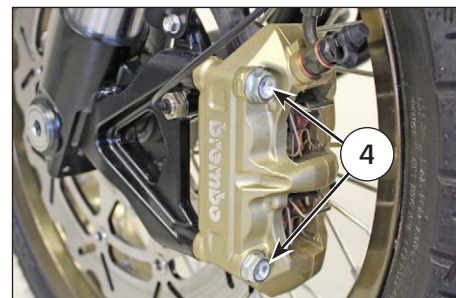
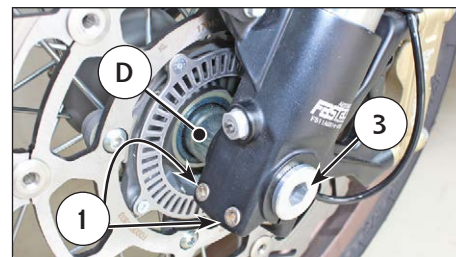
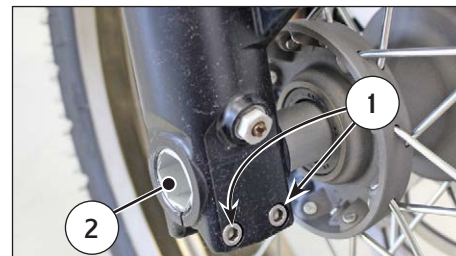
Inserire la ruota tra gli steli della forcella.

Inserire dal lato destro il perno ruota (2) precedentemente ingrassato fino a battuta sullo stelo sinistro; mentre si esegue questa operazione, è bene far girare la ruota. Avvitare la vite (3) sul lato sinistro della forcella SENZA bloccarla.

A questo punto eseguire qualche pompaggio, spingendo verso il basso il manubrio fino al punto in cui si può essere certi del perfetto allineamento degli steli forcella. Bloccare: le viti (1) sullo stelo destro (10,4 Nm - 1,06 Kgm - 7.67 ft/lb), la vite (3) sul lato sinistro (50 Nm - 5,09 Kgm - 36,87 ft/lb) e le viti (1) sullo stelo sinistro (10,4 Nm - 1,06 Kgm - 7.67 ft/lb).

Inserire la pinza freno nel disco, montarla sul relativo supporto serrando le due viti (4) a 25,5 Nm - 2,6 Kgm - 18.8 ft/lb. Verificare che il disco freno scorra fra le pastiglie della pinza senza resistenza.

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



SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

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

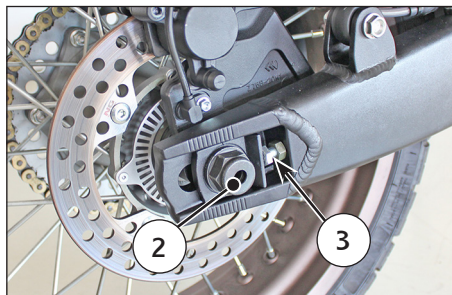
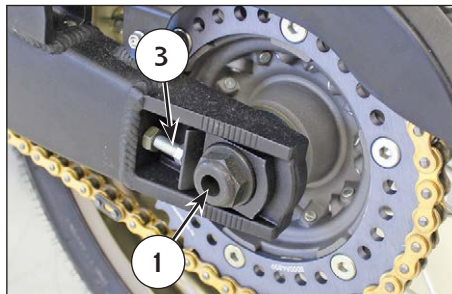
Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

(Coppia di serraggio del dado (1) 142 Nm / 14,20 Kgm / 104, 73 ft/lb.)

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

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

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



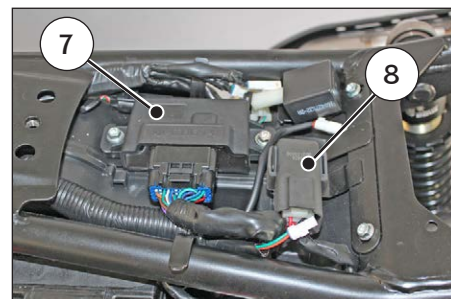
UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI

L'impianto di accensione è composto dai seguenti elementi:

- Generatore (1) all'interno del coperchio del semicarter sinistro;
- Bobina elettronica (2) sotto il serbatoio carburante;
- Regolatore di tensione (3) posto sul lato destro anteriore sotto il serbatoio carburante;
- Candela accensione (4) sulla parte centrale anteriore della testa cilindro;

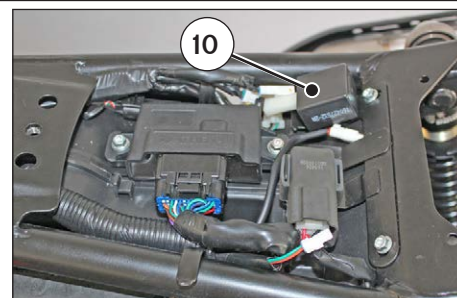
- Motorino di avviamento (5) dietro al cilindro motore;
- Teleruttore avviamento elettrico (6) posto sulla parte sinistra della moto, vicino alla batteria.

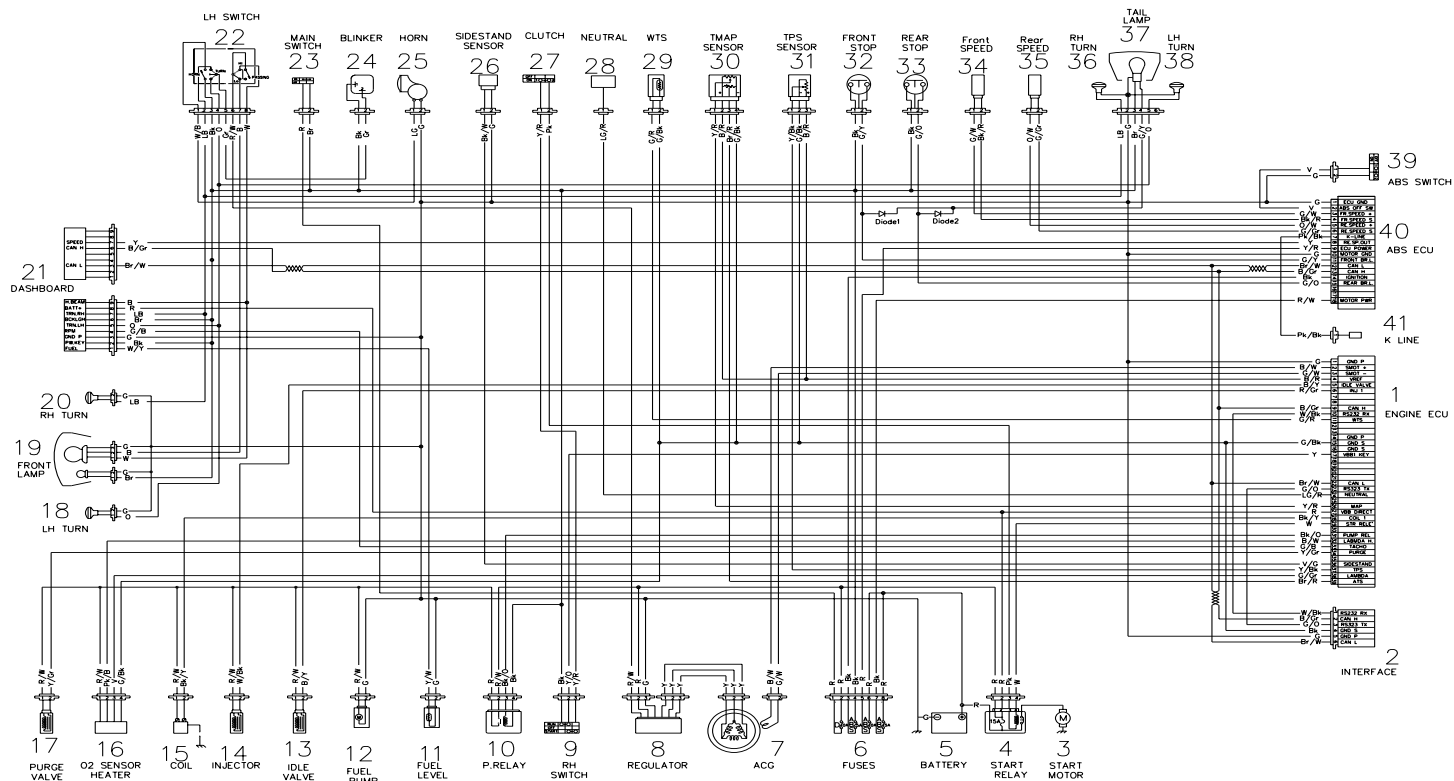
- Centralina ECU (7), relè pompa benzina (8), posizionati sotto la sella.



L'impianto elettrico è composto dai seguenti elementi:

- Batteria 12V-14Ah (9) sotto il pannello sinistro;
- Dispositivo intermittenza lampeggiatori (10) posto sulla piastra portautenze sotto la sella;
- Fusibili (11) posti sulla piastra portafusibili sotto il pannello sinistro.
- Sonda Lambda (12);
- Proiettore (13) a LED;
- Fanale posteriore (14) a LED;
- Indicatori di direzione (15) a LED;
- Pompa carburante (16) all'interno del serbatoio.





Legenda colore cavi

B	Blu
B/Bk	Blu/Nero
Bk	Nero
Br	Marrone
Br/Bk	Marrone/Nero
Br/R	Marrone/Rosso
Br/W	Marrone/Bianco
G	Verde
G/Bk	Verde/Nero
G/Gr	Verde/Grigio
G/R	Verde/Rosso
Gr	Grigio
Gr/B	Grigio/Blu
Gr/Bk	Grigio/Nero
Lb	Azzurro
Lg	Verde chiaro
O	Arancio
O/Bk	Arancio/Nero
O/G	Arancio/Verde
Pk	Rosa
R	Rosso
R/Bk	Rosso/Nero
R/W	Rosso / Bianco
Sb	Azzurro
V	Viola
W	Bianco
W/B	Bianco/Blu
W/Bk	Bianco/Nero
W/G	Bianco/Verde
W/R	Bianco/Rosso

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

LEGENDA SCHEMA ELETTRICO

- 1 Centralina Motore
- 2 Interfaccia PC
- 3 Motorino d'avviamento
- 4 Teleruttore
- 5 Batteria
- 6 Fusibili
- 7 Generatore
- 8 Regolatore
- 9 Commutatore destro
- 10 Power Relay
- 11 Livello di carburante
- 12 Pompa benzina
- 13 Valvola minimo
- 14 Iniettore
- 15 Bobina
- 16 Riscaldatore sonda lambda
- 17 Purge Valve
- 18 Indicatore di direzione ant. sinistro

- 19 Faro anteriore
- 20 Indicatore di direzione ant. destro
- 21 Cruscotto 43 Centralina ABS
- 22 Commutatore sinistro
- 23 Chiave
- 24 Intermittenza
- 25 Clacson
- 26 Sensore cavalletto
- 27 Frizione
- 28 Sensore marce
- 29 Sensore temperatura motore
- 30 Sensore Temperatura /Pressione Aria
- 31 Sensore posizione comando gas
- 32 Interruttore freno anteriore
- 33 Interruttore freno posteriore
- 34 Sensore Temperatura /Pressione Aria
- 35 Sensore velocità anteriore
- 36 Sensore velocità posteriore
- 37 Fanale posteriore
- 38 Indicatore di direzione post. sinistro
- 39 Sensore ABS
- 40 Centralina ABS
- 41 Linea K



BATTERIA

La batteria, di tipo sigillato, non necessita di manutenzione. Qualora si riscontrassero perdite di elettrolita o inconvenienti all'impianto elettrico, rivolgetevi al Concessionario SWM.

Nel caso il veicolo debba rimanere inutilizzato per lunghi periodi, si consiglia di scollegare la batteria dall'impianto elettrico e conservarla al riparo dall'umidità.

- Dopo un uso intensivo della batteria, è consigliabile un ciclo di carica lenta (1.4A per 10 ore per batteria 12V-14Ah).
- La ricarica rapida è consigliata solo in situazioni di estrema necessità in quanto si riduce drasticamente la vita degli elementi in piombo (2.5A per 2 ore per batteria 12V-14Ah).

RICARICA BATTERIA

Per accedere alla batteria (1), è necessario:

- Rimuovere il pannello laterale sinistro;
- rimuovere per primo il cavo negativo (2) NERO e poi quello positivo (3) ROSSO (in fase di rimontaggio, collegare per primo il cavo positivo ROSSO poi quello negativo NERO);
- svitare le due viti (4) di fissaggio staffa (5) supporto fusibili;
- estrarre la batteria (1) dal proprio alloggiamento.

Verificare, con l'ausilio di un voltmetro, che la tensione della stessa non sia inferiore a 12.5V.

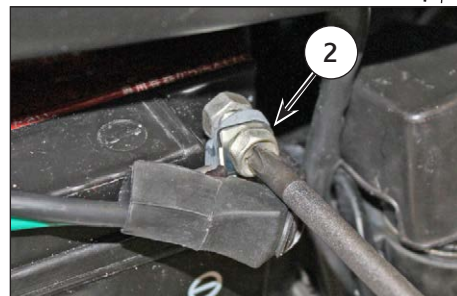
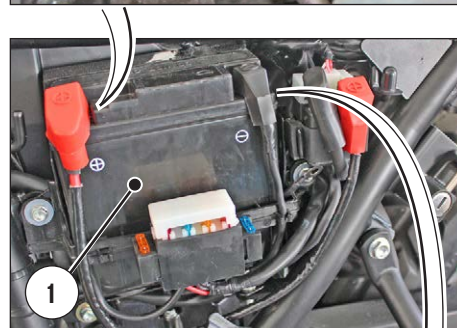
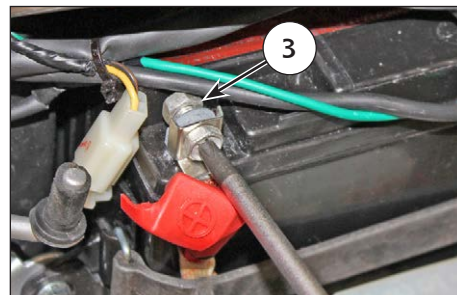
In caso contrario, la batteria necessita di un ciclo di ricarica.

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

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

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

La batteria deve essere tenuta pulita ed i terminali ingrassati.





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

Antidoto:

ESTERNAMENTE: - Sciacquare con acqua.

INTERNAMENTE: - Bevete grandi quantità di latte o acqua. Dopo il latte, prendete magnesia, uova sbattute o olio vegetale. Chiamate subito un medico.

Occhi: sciacquare con acqua per 15 minuti almeno e chiamate un medico.



ATTENZIONE*: La batteria in caso di inutilizzo deve comunque essere ricaricata con ciclo di carica lento (1.4 A per 10 ore per batteria 12V-14Ah) almeno ogni 3 settimane.

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

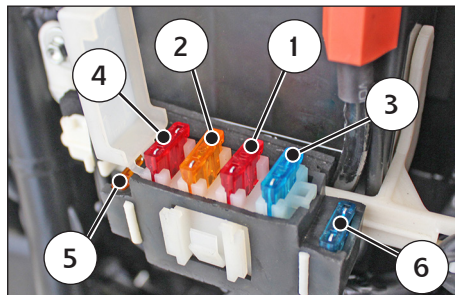
FUSIBILI

In caso di cattivo funzionamento dei fusibili, si potrebbero verificare inconvenienti al motociclo.

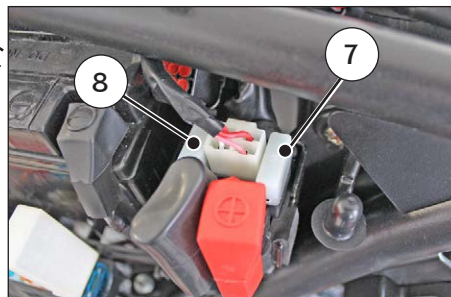
Per accedere alla scatola fusibili (1) rimuovere il pannello laterale sinistro.

Per evitare cortocircuiti, prima di operare sui fusibili, porre l'interruttore di accensione in posizione  ed estrarre la chiave.

- **Non utilizzare un fusibile di capacità diversa da quella dell'originale.**

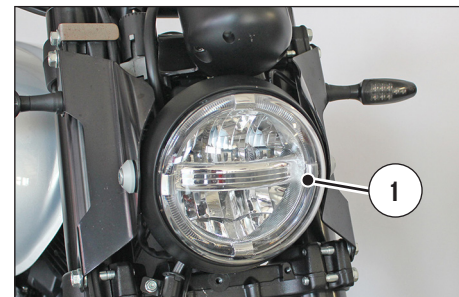


- 1) Fusibile 10A
Fusibile ABS.
- 2) Fusibile 5A
Fusibile ABS.
- 3) Fusibile 15A
Fusibile ABS.
- 4) Fusibile 10A
Indicatori di direzione, avvisatore acustico, cruscotto, luci di posizione, luce stop, centralina ECU, Power Relay (pompa benzina, minimo, iniettore bobina, sonda Lambda, Purge Valve).
- 5) Fusibile 5A
Fusibile di scorta.
- 6) Fusibile 15A
Fusibile di scorta.
- 7) Fusibile generale 30A
- 8) Fusibile 30A
Fusibile di scorta.



SOSTITUZIONE LAMPADINA PROIETTORE

- Il proiettore anteriore (1) è di tipo a LED, se non funziona sostituirlo.



SOSTITUZIONE LAMPADINA FANALE POSTERIORE / LUCE TARGA

- Il fanale posteriore (1) è di tipo a LED, se non funziona sostituirlo.



REGISTRAZIONE FANALE ANTERIORE

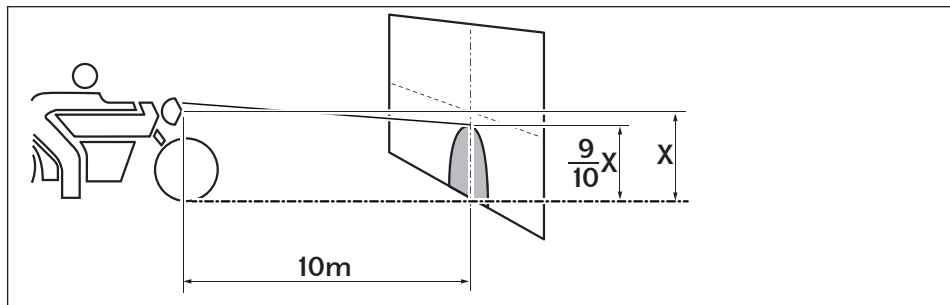
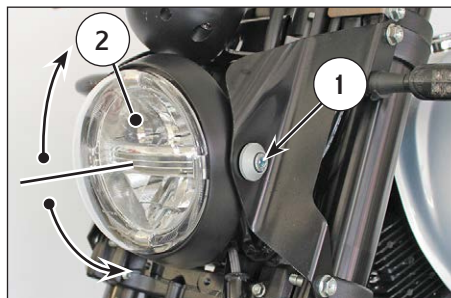
Per controllare se il fanale è orientato nel modo corretto mettere il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale.

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

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

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

- Allentare le due viti (1).
- Regolare la posizione del fanale (2) quindi avvitare le viti (1).



APPENDICE

INATTIVITA' PROLUNGATA

Dovendo lasciare inattivo il motociclo per un certo periodo di tempo, effettuare la seguente preparazione:

- Pulire completamente il motociclo.
- Scaricare il carburante dal serbatoio.
- Riempire il serbatoio con carburante miscelato ad uno stabilizzatore

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

- Lubrificare la catena della trasmissione secondaria e tutte le trasmissioni flessibili.
- Per evitare la formazione di ruggine spruzzare olio su tutte le superfici metalliche non verniciate. Evitare che le parti in gomma o i freni entrino a contatto con l'olio.
- Porre il motociclo su un supporto o un cavalletto in modo che entrambe le ruote siano sollevate da terra (nel caso non si potesse procedere in questo modo, mettere delle assi sotto le ruote per evitare che i pneumatici rimangano a contatto con l'umidità).
- Mettere una busta di plastica sopra il tubo di scarico per evitare che entri umidità.
- Coprire il motociclo per proteggerlo da polvere e sporcizia.

Per rimettere in attività il motociclo, procedere come segue:

- Accertarsi che la candela sia serrata.
- Riempire il serbatoio carburante.
- Far girare il motore per scaldare l'olio dopodiché scaricare quest'ultimo.
- Versare olio fresco nel carter.
- Controllare tutti i punti richiamati nella sezione "Controlli e RegISTRAZIONI" (Appendice A).
- Lubrificare tutti i punti richiamati nella sezione "Lubrificazione" (Appendice A).

PULIZIA

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

- a) Apertura posteriore dello scarico;
- b) Aspirazione filtro aria;

EVITARE DI PULIRE LA MOTO CON GETTI D'ACQUA AD ALTA PRESSIONE!

Dopo il lavaggio:

- Lubrificare i punti riportati nella "tabella di manutenzione" (Appendice A).
- Effettuare un breve riscaldamento del motore
- Prima di guidare il motociclo, provare i freni.

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

Descrizione	Operazione	Preconsegna
Olio motore	Controllo livello	☐
Candele	Controllo / sostituzione	☐
Corpo farfallato	Controllo e Regolazione	☐
Fluido freni	Controllo livello	☐
Freni / Frizione	Controllo funzionalità	☐
Freni	Controllo circuito	☐
Comando acceleratore	Controllo funzionalità	☐
Comando acceleratore	Verifica/regolazione gioco	☐
Trasmissioni e com. fless.	Controllo / Regolazione	☐
Catena di trasmissione	Controllo / Regolazione	☐

Descrizione	Operazione	Preconsegna
Pneumatici	Controllo pressione	☐
Cavalletto laterale	Controllo funzionalità	☐
Interrutt. cavall. laterale	Controllo funzionalità	☐
Impianto elettrico	Controllo funzionalità	☐
Strumentazione	Controllo funzionalità	☐
Luci / segnali visivi	Controllo funzionalità	☐
Avvisatore acustico	Controllo funzionalità	☐
Fanale anteriore	Controllo funzionalità	☐
Interruttore accensione	Controllo funzionalità	☐
Serrature	Controllo funzionalità	☐
Serraggio viti e dadi	Controllo / serraggio	☐
Fascette stringitubo	Controllo / serraggio	☐
Lubrificazione generale		☐
Collaudo generale		☐

INDICE ALFABETICO

	Pagina
A	
APPENDICE	52
ARRESTO DEL MOTOCICLO E DEL MOTORE	28
ARRESTO DEL MOTORE IN EMERGENZA	29
AVVIAMENTO DEL MOTORE	27
AVVERTENZE IMPORTANTI	2
B	
BATTERIA	48
BLOCCASTERZO	18
C	
CAVALLETTO LATERALE	21
COMANDO ACCELERATORE	20
COMANDI E STRUMENTAZIONE	7
COMANDO CAMBIO	20
COMANDO FRENO ANTERIORE	20
COMANDO FRENO POSTERIORE	20
COMANDO FRIZIONE	20
COMMUTATORE DESTRO SUL MANUBRIO	19
COMMUTATORE SINISTRO SUL MANUBRIO	19
CONTROLLI PRELIMINARI	23
CONTROLLO CANDELA	32
CONTROLLO CUSCINETTI STERZO	41
CONTROLLO E/O SOSTITUZIONE DEI PNEUMATICI	33
CONTROLLO E/O SOSTITUZIONE FILTRO ARIA	32
CONTROLLO FUNZIONALITÀ FORCELLA	41
CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE	34
CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO POSTERIORE	34

CONTROLLO LIVELLO OLIO	30
CONTROLLO STATO DI USURA CATENA/ PIGNONE/CORONA	36
CONTROLLO USURA PASTIGLIE FRENO	35

D	
DATI PER L'IDENTIFICAZIONE	6
DATI TECNICI	10
DISPLAY MULTIFUNZIONE	13

F	
FUSIBILI	50

G	
GUIDA SICURA E SICUREZZA DEL MOTOCICLO	4

I	
IMPOSTAZIONE TRIP	14
IMPOSTAZIONE UNITÀ DI MISURA	14
INATTIVITA' PROLUNGATA	52
INTERRUTTORE DI ACCENSIONE	18
ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO	23
INDIVIDUAZIONE DEGLI INCONVENIENTI DI FUNZIONA- MENTO	23
ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO	23

L	
LEGENDA SCHEMA ELETTRICO	47

M	
MANUTENZIONE E REGOLAZIONI PERIODICHE	29
MESSAGGI DI ERRORE	15

N	
NUMERO DI IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO	6

O	
OPERAZIONI DI PRECONSEGNA	53

P	
PRECAUZIONI PER I BAMBINI	3
PRESENTAZIONE	2
PULIZIA	52
PULIZIA E LUBRIFICAZIONE CATENA	36
PULIZIA TUBO BLOW-BY	36

R	
REGISTRAZIONE CATENA	37
REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENO POSTERIORE	39
REGISTRAZIONE FANALE ANTERIORE	51
REGISTRAZIONE FRIZIONE	38
REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENO POSTE- RIORE	39
REGISTRAZIONE PRECARICO MOLLE AMMORTIZZATO- RI POSTERIORI	40
REGOLAZIONE CAVO COMANDO ACCELERATORE	38
REGOLAZIONE ESTENSIONE AMMORTIZZATORE PO- STERIORE	41
REGOLAZIONE LEVA COMANDO FRENO ANTERIORE	39
REGOLAZIONE SOSPENSIONE ANTERIORE	40
REGOLAZIONE SPECCHIETTI RETROVISORI	26
REGOLAZIONE OROLOGIO	14
RICARICA BATTERIA	48
RIFORNIMENTO CARBURANTE	22

RIMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE	42
RIMOZIONE DEI PANNELLI LATERALI	29
RISCHI LEGATI AL MONOSSIDO DI CARBONIO	5

S

SALITA/DISCESA PILOTA E PASSEGGERO	24
SOSTITUZIONE DEI PARTICOLARI	3
SOSTITUZIONE LAMPADINA FANALE POSTERIORE / LUCE TARGA.....	50
SOSTITUZIONE LAMPADINA PROIETTORE.....	50
SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE	42
SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE	43
SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E FILTRO.....	30
SPIA ANOMALIA MOTORE	13
SPIA ANOMALIA SISTEMA ABS	13
SPIA LUCE ABBAGLIANTE.....	13
SPIA MARCIA IN FOLLE.....	13
SPIA RISERVA CARBURANTE.....	13
SPIE DI AVVERTIMENTO E SEGNALEZIONE	12
SPIE INDICATORI DI DIREZIONE	13
STRUMENTO COMBINATO	12

U

UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI	44
---------------------------------------	----

V

VISTA MOTOCICLO LATO DESTRO	8
VISTA MOTOCICLO LATO SINISTRO	9





PRESENTATION

Welcome to the SWM motorcycling Family!

Your new SWM motorcycle is designed and manufactured to be the best in its field.

The instructions in this book have been prepared to provide a simple and understandable guide for your motorcycle's operation and care.

Follow the instructions carefully to obtain maximum performance and your personal motorcycling pleasure. Your owner's manual contains instructions for owner care and maintenance.

The main repair or maintenance work requires the attention of a skilled mechanic and the use of special tools and equipment.

Your SWM Dealer has the facilities, experience and original parts necessary to properly render this valuable service.

This "Owner's Manual" is part and parcel of the motorcycle, hence, it shall remain with the motorcycle even when sold to another user.

This motorcycle is fitted with components designed and constructed using cutting-edge systems and technologies.

To ensure trouble-free operation of the vehicle, it is necessary to follow the maintenance and inspection table found under Appendix A.

IMPORTANT NOTICES

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

IMPORTANT

In order to maintain the vehicle's "Guarantee of Functionality", the client must follow the maintenance programme indicated in the user's manual by carrying out maintenance inspections at authorised SWM dealers.

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

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

Important Notice

Read this manual carefully and pay special attention to statements preceded by the following words:

WARNING*: Indicates the possibility of severe personal injury or death if instructions are not followed.

CAUTION*: Indicates the possibility of personal injury or vehicle damage if instructions are not followed.

Note*: Gives helpful information.

Parts Replacement

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

WARNING*: After a crash, inspect the motorcycle carefully. Make sure that the throttle, brake, clutch and all other systems are undamaged. Riding with a damaged motorcycle can lead to a serious accident.

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

PRECAUTIONS FOR CHILDREN

WARNING:

- Park the vehicle where it is unlikely to be bumped into or damaged.
Even slight or involuntary bumps can cause the vehicle to tip over, with subsequent risk of serious harm to people or children.
- To prevent the vehicle from tipping over, never park it on soft or uneven ground, nor on asphalt strongly heated by the sun.
- Engine and exhaust pipes become very hot during riding. Always park your motorcycle where people or children can not easily reach these parts, in order to avoid serious scalds.

SAFE RIDING AND MOTORCYCLE SAFETY

Here are some basic principles for riding your motorcycle safely.

- Remember that your safety and the safety of your passenger come first. Reaching your destination safely must be your main aim.
- The rider and the passenger must wear appropriate protective clothing, such as suit, gloves, shoes and helmet homologated for motorcycle use..
- The rider must be seated on the motorcycle in a position that gives the best possible visibility of the road ahead.
- Ride the motorcycle carefully and set the speed according to traffic and the type of road. Smooth riding helps you to assess danger and enter bends more precisely.
- Always observe road signs and adjust your speed accordingly.
- Always observe speed limits.
- Always assess the road conditions and adjust your speed accordingly.
- Reduce speed if it is raining and especially if there are puddles of water on the road.
- When riding on wet or low grip surfaces (snow, ice, mud, etc.) keep a moderate speed and avoid sudden braking and manoeuvres.
- Keep a safe distance from the vehicles in front of you.
- Before overtaking, check there are no obstacles in front of the vehicle you want to overtake and always check in the rear-view mirrors that there

are no vehicles coming up from behind.

- Brake using both the front and the rear brake at the same time: this helps to maintain the stability of the vehicle.
- Release the clutch gradually when downshifting.
- If you feel tired or sleepy, take a break.
- Downshift in the following instances:
When going downhill and when braking to increase the braking action through engine compression; using only brakes when going downhill could cause the brake pads to overheat and reduce the braking action;
When going uphill or on the flat when the gear does not match the speed of the motorcycle (high gear and low speed);

WARNING*: Downshift one gear at a time; downshifting more than one gear at a time may cause the engine to overrev and/or block the rear wheel.

- Do not switch off the engine when going downhill.
- When you ride with a passenger, increase the distance from the vehicles in front of you and bear in mind your weight when you brake and when you have to round a bend or overtake.
- The riding position of both the rider and the passenger is important for motorcycle control.
- While riding, the rider must keep both hands on the handlebar and both feet on the footrests in order to keep the motorcycle under control.

- The passenger must always hold on to the rider or the passenger handle with both hands and keep both feet on the passenger footrests. Never carry a passenger that is unable to firmly place both feet on the passenger footrests.
- Never ride under the influence of alcohol or drugs.
- This motorcycle is designed exclusively for road use. It is not suitable for off-road use.
- Do not use straps, cords, etc. to fasten luggage. Only use approved panniers suitable for the type of motorcycle you are using.
- The maximum load carried (rider, passenger and luggage) may not exceed 227 kg (500.44 lb.). The luggage weight may never exceed 10 kg (22.04 lb.).

Anti-lock braking system - ABS

The ABS is an electromechanical braking-aid system:

it prevents the wheels from locking during braking and helps keep the vehicle stable whenever the road surface is slippery, wet or dirty.

When road-holding conditions are bad, the system can operate to extend the braking distance (e.g., whenever there is gravel on the road or the road surface is slippery). In any case, it provides the minimum distance required for that particular road surface.

- The ABS system does not engage at speeds of less than 10 km/h.

When the system operates during braking, pulsations are felt on the brake lever: this feeling should not cause the rider to reduce pressure on the lever, as this would cancel out the action of the system. Nor should the fact that an ABS system is fitted provoke careless riding. The rider should always take every care on the road.

- Always use the recommended pads and tyres to ensure the ABS system's proper functionality.

Risks related to carbon monoxide

Exhaust gas contains carbon monoxide, a colourless and odourless gas. Breathing in carbon monoxide may cause loss of consciousness and death.

If you start the engine in a fully or partially closed environment, the air you breathe in may contain a hazardous amount of carbon monoxide. Never start the motorcycle in a garage or other closed places.

**WARNING*: Carbon monoxide is a toxic gas.
Breathing in carbon monoxide may cause loss of consciousness and death.
Avoid any areas or activities where you may be exposed to carbon monoxide.**

SUMMARY

PRESENTATION	2
IMPORTANT NOTICES	2
PRECAUTIONS FOR CHILDREN	3
SAFE RIDING AND MOTORCYCLE SAFETY	4
IDENTIFICATION DATA	6
CONTROLS AND INSTRUMENTS	7
VIEW OF MOTORCYCLES	8
TECHNICAL DATA	10
TABLE FOR LUBRICATION, SUPPLIES	11
RIDING	23
MAINTENANCE AND PERIODIC ADJUSTMENTS	29
ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION	44
FUSES	50
APPENDIX	52
PRE-DELIVERY INSPECTION	52
ALPHABETICAL INDEX	54
MAINTENANCE CHART	APPENDIX A

Page

Note

- References to the "left" or "right" of the motorcycle are considered from the point of view of a person facing forward.
- Z: number of teeth
- A: Austria
- AUS: Australia
- B: Belgium
- BR: Brazil
- CDN: Canada
- CH: Switzerland
- D: Germany
- E: Spain
- F: France
- FIN: Finland
- GB: Great Britain
- I: Italy
- J: Japan
- USA: United States of America
- Unless otherwise specified, all the data and the instructions are referred to any and all Countries.

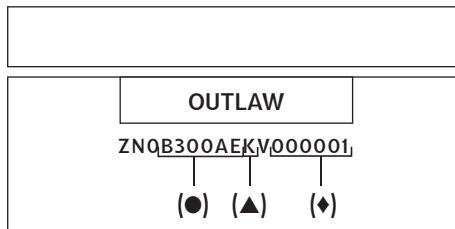


IDENTIFICATION DATA

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

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

CHASSIS NUMBER



VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER (V.I.N.)

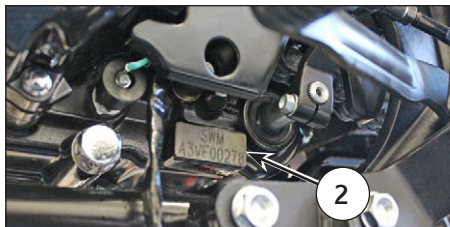
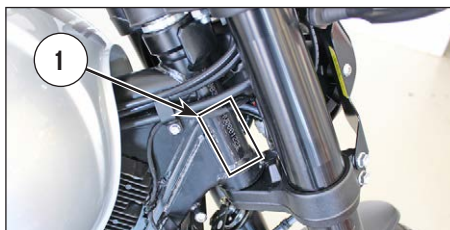
The full 17-digit serial, or Vehicle Identification Number, is stamped on the steering tube (R.H. side).

- (●) = Model designation
- (▲) = Model Year
 - For the chassis: MODEL YEAR
 - For the engine: PRODUCTION YEAR
- (◆) = Progressive no.

ENGINE NUMBER

A3VK00001

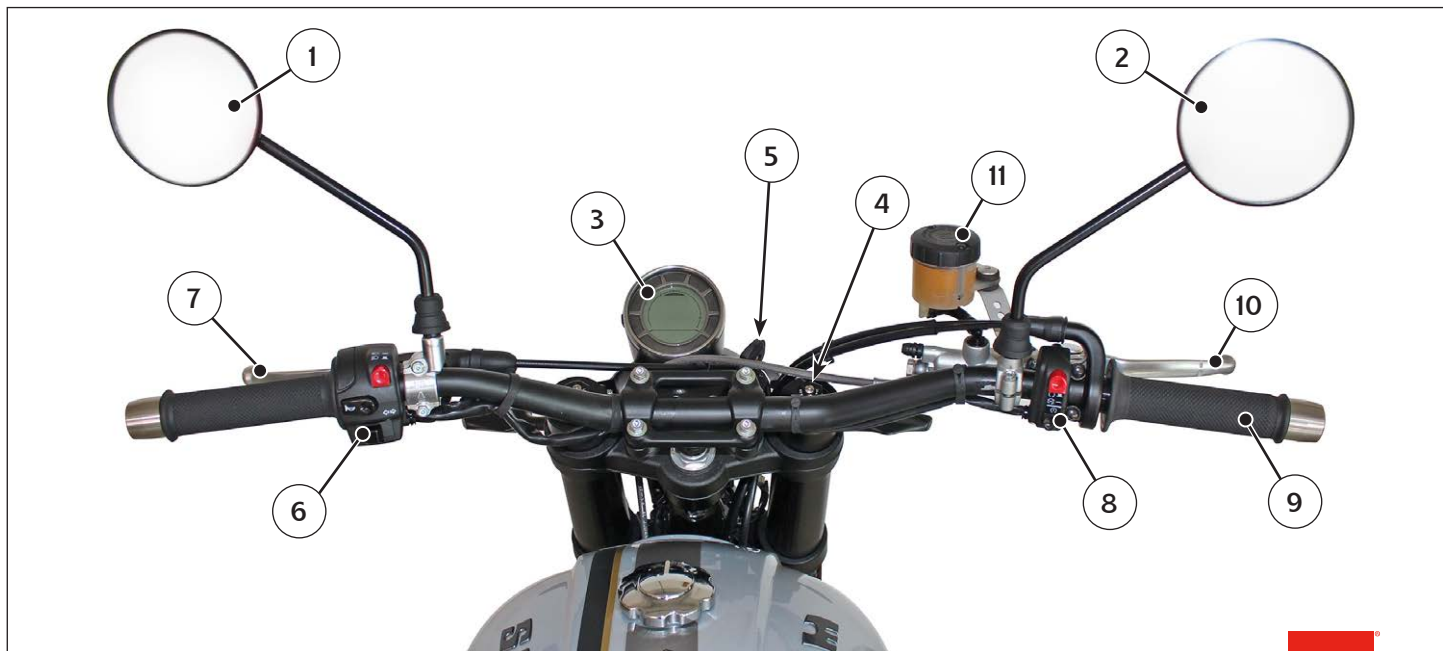
(▲)

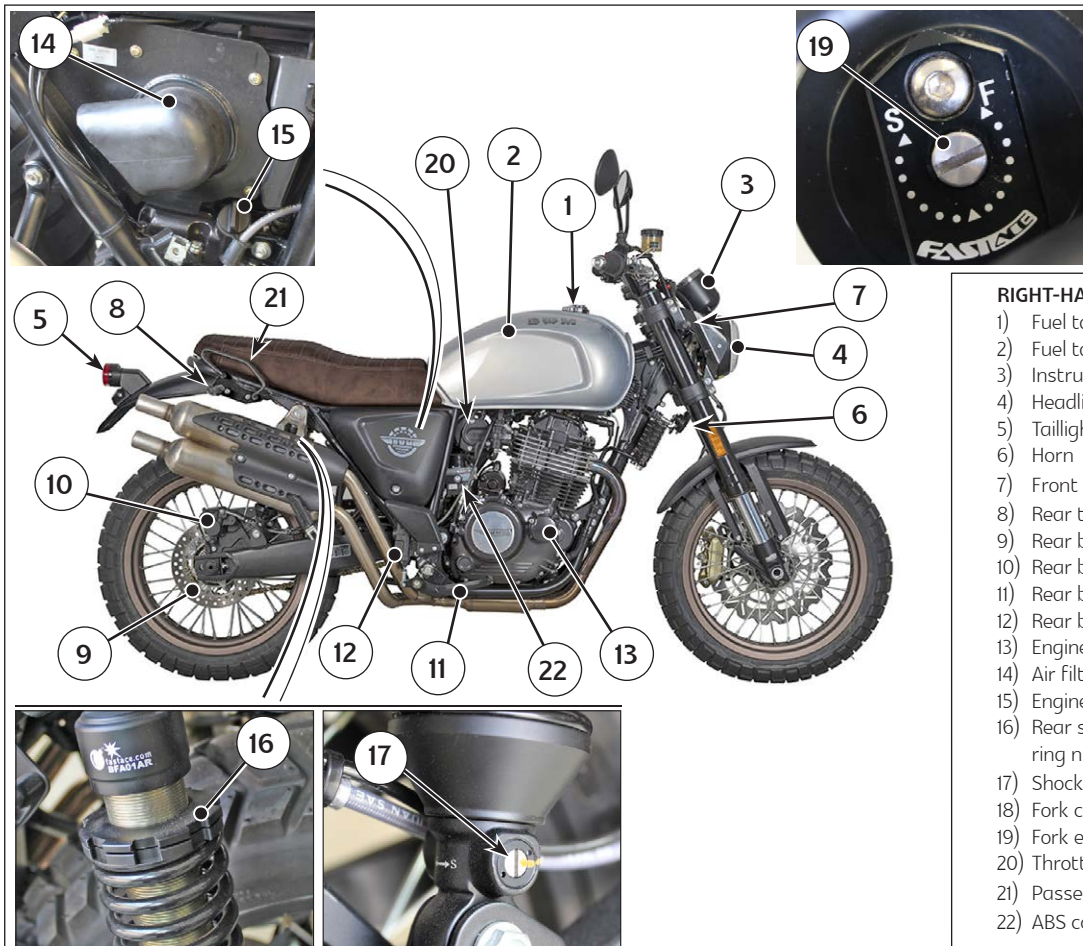


1. Chassis serial number
2. Engine serial number

CONTROLS AND INSTRUMENTS

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| 1) Left-hand rear-view mirror | 6) Left-hand switch |
| 2) Right-hand rear-view mirror | 7) Clutch control lever |
| 3) Instruments | 8) Right-hand switch |
| 4) Suspension return brake adjuster | 9) Throttle twistgrip |
| 5) Ignition/steering lock block | 10) Front brake control lever |
| | 11) Front brake fluid reservoir |





RIGHT-HAND SIDE VIEW

- 1) Fuel tank cap
- 2) Fuel tank
- 3) Instrument panel
- 4) Headlight
- 5) Taillight
- 6) Horn
- 7) Front turning indicators
- 8) Rear turning indicators
- 9) Rear brake disc
- 10) Rear brake calliper
- 11) Rear brake pedal
- 12) Rear brake pump
- 13) Engine oil filter
- 14) Air Filter
- 15) Engine oil dipstick
- 16) Rear shock absorber spring preload adjustment ring nut
- 17) Shock absorber extension adjustment screw
- 18) Fork compression adjustment screw
- 19) Fork extension adjustment screw
- 20) Throttle body
- 21) Passenger handle
- 22) ABS control unit

LEFT-HAND SIDE VIEW

- 1) Side stand
- 2) Front brake disc
- 3) Front brake calliper
- 4) Gear shift pedal
- 5) Battery
- 6) Fuses
- 7) Saddle
- 8) Canister
- 9) Hydraulic compression adjuster
- 10) Extension adjustment
- 11) Transmission chain
- 12) Oil radiator
- 13) Contactor with main fuse



TECHNICAL DATA

ENGINE

Type single cylinder, 4 stroke
Air-cooled
Bore 3,54 in.
Stroke 2,75 in.
Displacement 27,17 in³.
Compression ratio 10:1
Starting electric

TIMING SYSTEM

Type single over head camshaft
Valve clearance (with engine cold)
Intake 0.004 ÷ 0.006 in.
Exhaust 0.006 ÷ 0.008 in.

LUBRICATION

Type dry sump with lobe pump
and cartridge filter and oil radiator

IGNITION

Type Electronic
Spark plug type NGK DPR 8Z
Spark plug gap 0.027 ÷ 0.031 in.

FUEL SYSTEM

Type Electronic injection feed

PRIMARY DRIVE

Drive pinion gear 24
Clutch ring gear 64
Transmission ratio 2,667

CLUTCH

Type multidisc in oil bath with filter control

TRANSMISSION

Type with always grabbing gears

Transmission ratio

1st gear 2,917 (35/12)
2nd gear 1,765 (30/17)
3rd gear 1,35 (27/20)
4th gear 1,1 (22/20)
5 th gear 0,88 (22/25)

SECONDARY DRIVE

Transmission sprocket Z 16
Rear wheel sprocket Z 40
Transmission ratio 2,5
Transmission chain dimensions 5/8" x 1/4"

FINAL RATIOS

1st gear 19,444
2nd gear 11,765
3rd gear 9,00
4th gear 7,333
5 th gear 5,867

CHASSIS

Type single-beam, double-cradle

FRONT SUSPENSION

Type hydraulic with inverted fork
(adjustable in extension and compression);
legs Ø 1.85 in.

REAR SUSPENSION

Type double hydraulic shock absorber
(adjustable in pre-load and extension mode)

FRONT BRAKE

Type floating disk ø 12.59 in. with
hydraulic command and radial fixed calliper

REAR BRAKE

Type fixed 220mm Ø disc with
hydraulic control and floating calliper

RIMS

Front.....in light alloy: 3,5"x17"

Rear

Rearin light alloy: 4,25"x17"

TYRES

Front..... 120/70 - 17"

Rear 150/60 - 17"

Cold tyre pressure

Front

Rider only 2,0 psi

Rider and passenger 2,2 psi

Rear

Rider only 2,2 psi

Rider and passenger 2,4 psi

DIMENSION, WEIGHT, CAPACITY

Wheelbase 55.74 in.

Overall length..... 80.31 in.

Overall width 34.06 in.

Overall height 52.36 in.

Saddle height..... 31.69 in.

Kerb weight, without fuel..... 326,28 lb.

Fuel tank capacity

reserve included 3,6 Imp. Gall. / 4,3 U.S. Gall.

Reserve fuel (warning light goes on).....

..... 0.55 Imp. Gall./0.66 U.S. Gall.

Transmission oil

Oil and oil filter

replacement..... 5,9 lb.

Oil replacement 5,5 lb.

TABLE FOR LUBRICATION, SUPPLIES

Engine, gearbox and primary drive lubricating oil

MOTUL 7100 ESTERE 5W 40

Brake system fluid

MOTUL DOT 3&4

Grease lubrication

MOTUL GREASE 100

Final drive chain lubrication

MOTUL CHAIN LUBE

Front fork oil

MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Oil for rear shock absorber

MOTUL SHOCK OIL FL

Electric contact protection

MOTUL EZ LUBE

EN



COMBINED INSTRUMENT

The motorcycle is equipped with a combined instrument divided into the following areas:

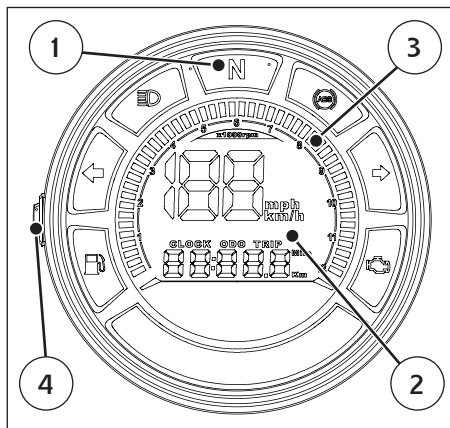
- 1) Signal lights (see "Warning and signal lights")
- 2) Multifunction display (see "Multifunction Display")
- 3) Tachometer
Indicates engine rpm.
Maintain the engine speed within 8000 rpm.

WARNING*: The motor can be ruined by exceeding 8000 rpm.

4) "SET" key

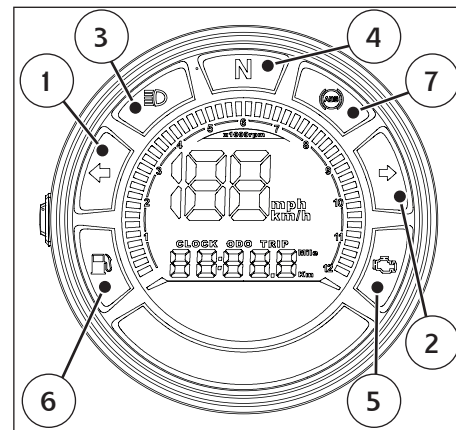
Lets you view the various multifunction display functions, change unit of measure, reset some values and set the clock (see "Multifunction display").

Press the button to switch from one function to another.



WARNING AND SIGNALLING LIGHTS

- 1) Left direction indicator light
- 2) Right direction indicator light
- 3) High-beam light
- 4) Neutral warning light
- 5) Engine failure warning light
- 6) Fuel reserve warning light
- 7) ABS warning light



DIRECTION INDICATOR LIGHTS “ ”

The light flashes when activating the left- or right-hand turning indicator using the control lever on the left-hand switch.

HIGH-BEAM LIGHT

The light comes on when activating the high-beam light using the control on the left-hand switch.

NEUTRAL WARNING LIGHT

The light comes on when the gear shift lever is in neutral position (no gear engaged).

ENGINE FAILURE WARNING LIGHT

When the ignition key is turned, the engine control unit runs a self-test, the light comes on for a few seconds and then goes off if no fault is found.

If the light comes on while the engine is running, it means that there is an engine or injection system failure.

- Stop and turn off the engine.
- Wait a few minutes and restart the engine; if the light comes on again, contact your nearest SWM dealer to have the self-test system checked.

FUEL RESERVE WARNING LIGHT

When the ignition key is turned, the light comes on for a few seconds and then goes off.

If the light comes on while riding the motorcycle, it means that the fuel has gone into reserve (3 litres) and you need to refuel as soon as possible.

ABS SYSTEM FAULT WARNING LIGHT “”

When the key is turned, the ABS control unit runs a self-test, the light comes on for a few seconds and then goes off indicating there is no fault.

If instead the light comes on while the motorbike is running, it means that there is a fault of the ABS braking system:

- Stop and turn off the engine.
 - wait for a few minutes and restart the engine.
- If the light turns on again, see the closest SWM dealer to check the ABS system.

MULTIFUNCTION DISPLAY

- 1) Speedometer
Indicates motorcycle speed.
- 2) Speed scale indication:
km/h = kilometres/hour
mph = miles/hour

3) Display parameters

The following parameters that will be displayed in the field (4) can be individually set in this field.

CLOCK = Clock (See Clock settings)

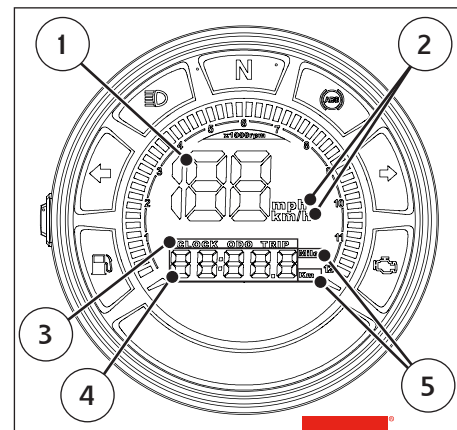
ODO = Odometer (read-only value)

TRIP = Partial odometer (see TRIP settings)

5) Unit of measurement

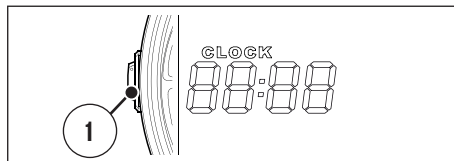
Mile = indicates that the valued indicated in the ODO and TRIP functions is in miles

Km = indicates that the valued indicated in the ODO and TRIP functions is in kilometres

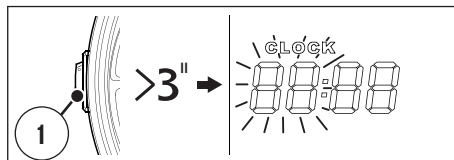


CLOCK SETTINGS.

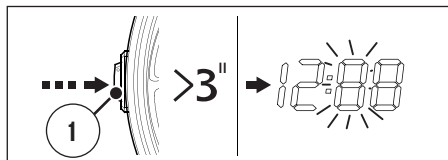
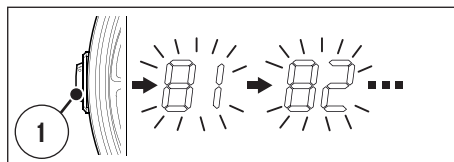
- Press the "Set" key (1) and hold until "CLOCK" appears.



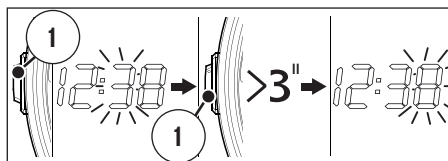
- Press the "Set" key (1) and hold for more than 3 seconds until the hours flash on the display.



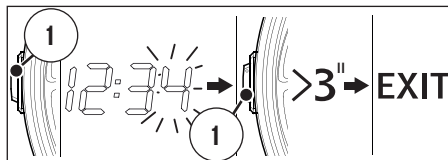
- Press the "Set" key (1) and set the hour; to confirm settings, press the "Set" key (1) and hold for more than 3 seconds until the tens of minutes flash on the display.



- Press the "Set" key (1) and set the tens of minutes; to confirm settings, press the "Set" key (1) and hold for more than 3 seconds until the minutes flash on the display.

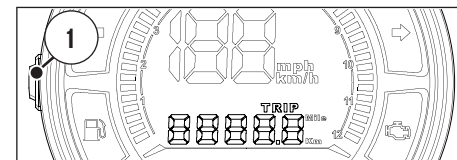


- Press the "Set" key (1) and set the minutes; to confirm settings and exit settings, press the "Set" key (1) and hold for more than 3 seconds.



TRIP SETTINGS

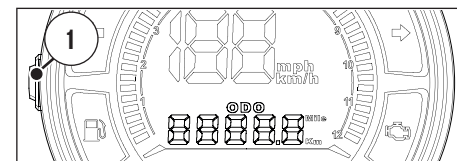
Press the "Set" key (1) until "TRIP" appears and then press the button (1) for more than 3 seconds to reset the value and return the count to 0 km or miles.



UNIT OF MEASURE SETTINGS

The unit of measure must be set with the motorcycle stopped and key in the ON position.

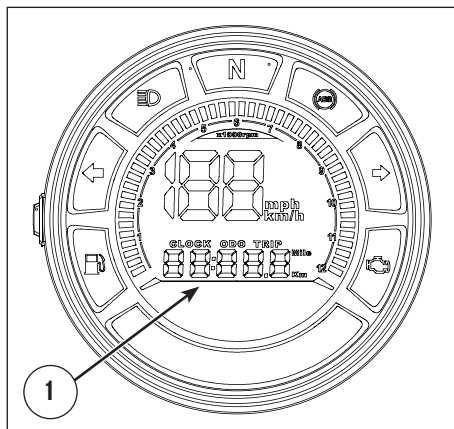
Press the "Set" key (1) until "ODO" appears and then press the button (1) for more than 3 seconds to switch from km to miles or vice versa.



ERROR MESSAGES

In the event of a fault, the relevant error code is displayed on the display (1); see the closes SWM dealer to check the fault.

Operate as shown for the following error codes.



Dashbo- ard error code	OBD Error Code	Error Description	Driver Behaviour
E-01	P0112	Intake Air temperature circuit low input.	Check "TMAP" connector on the throttle body.
E-02	P0109	Manifold air pressure barometric air pressure circuit intermittent.	Check "TMAP" connector on the throttle body.
E-03	P0108	Manifold air pressure barometric air pressure circuit high input.	Check "TMAP" connector on the throttle body.
E-04	P0107	Manifold air pressure barometric. Air pressure circuit low input.	Check "TMAP" connector on the throttle body.
E-09	P0124	Throttle position sensor circuit intermittent.	Check "TPS" connector on the throttle body.
E-10	P0123	Throttle position sensor circuit high input.	Check "TPS" connector on the throttle body.
E-11	P0122	Throttle position sensor circuit low input.	Check "TPS" connector on the throttle body.
E-12	P0119	Engine coolant temperature circuit intermit- tent.	Check engine coolant tempera- ture sensor connector.
E-13	P0118	Engine coolant temperature circuit high input.	Check engine coolant tempera- ture sensor connector. If the connector is correctly plugged check the cooling sy- stem and ask for assistance.

Dashboard error code	OBD Error code	Error description	Driver behaviour
E-14	P0117	Engine coolant temperature circuit low input.	Stop the engine. Check engine coolant temperature sensor connector. If the connector is correctly plugged check the cooling system and ask for assistance.
E-15	P0114	Intake air temperature circuit intermittent.	Check "TMAP" connector on the throttle body.
E-16	P0113	Intake air temperature circuit high input.	Check "TMAP" connector on the throttle body. If the connector is correctly plugged stop the engine and cool the engine. If the error still persist ask for assistance.
E-20	P0135	O2 sensor heater circuit malfunction.	Check O2 sensor connector. If the connector is correctly plugged, change the sensor. After changing the O2 sensor, if the error is still active ask for assistance.
E-21	P0134	O2 sensor circuit no activity detect.	Check O2 sensor connector. If the connector is correctly plugged, ask for assistance.
E-22	P0133	O2 sensor circuit low response.	Check O2 sensor connector. If the connector is correctly plugged, ask for assistance.
E-23	P0132	O2 sensor high voltage.	Check O2 sensor connector. If the connector is correctly plugged, ask for assistance.
E-24	P0131	O2 sensor low voltage.	Check O2 sensor connector. If the connector is correctly plugged, ask for assistance.
E-28	P0262	Injector circuit high.	Check injector connector. If the connector is correctly plugged, ask for assistance.

Dashboard error code	OBD Error code	Error description	Driver behaviour
E-29	P0261	Injector circuit high.	Check injector connector. If the connector is correctly plugged, ask for assistance.
E-30	P0233	Fuel pump secondary circuit intermittent.	Check the fuel pump connector. If the connector is correctly plugged, ask for assistance.
E-31	P0232	Fuel pump secondary circuit high input.	Check the fuel pump connector. If the connector is correctly plugged, ask for assistance.
E-32	P0231	Fuel pump secondary circuit low input.	Check the fuel pump connector. If the connector is correctly plugged, ask for assistance.
E-36	P0351	Ignition coil primary/secondary circuit malfunction.	Check the ignition coil connector. If the connector is correctly plugged, ask for assistance.

IGNITION SWITCH

The ignition switch has three positions:

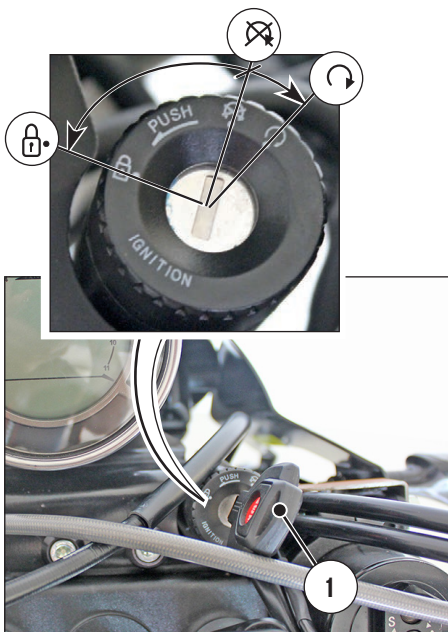
-  motorcycle start position (key not removable)
-  key removal position
-  steering lock position (key removable).

- Key removal position

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

- Start position

From the key removal position , turn the key (1) clockwise to the start position ; the lights and the display will come and you can start the motorcycle.



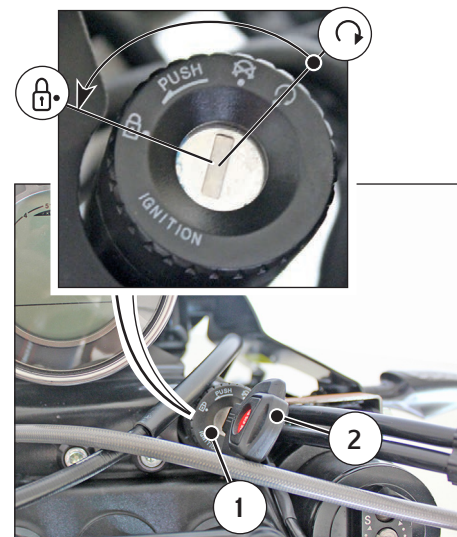
STEERING LOCK

The motorcycle comes with a steering lock located on the ignition switch (1).

Lock the steering as follows:

- Turn handlebar to the left
- Insert key (2) in the ignition switch (1) set to .
- Press the key in (2) and turn it anticlockwise to position .
- Remove the key (2).

To unlock the steering lock, reverse the above procedure.



R.H. HANDLEBAR SWITCH

The right-hand switch features the following controls:

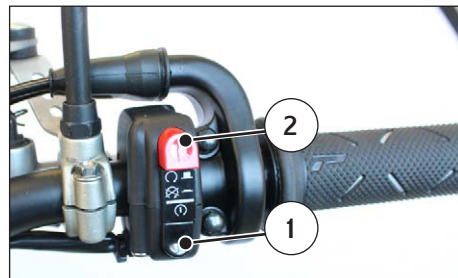
1) Engine start button

Pressing the button (1) with the key in  position and the switch (2) in  position, the engine starts.

2) Engine KILL SWITCH.

Flicked to  position, disables engine starting and running.

Flicked to  position, enables engine starting and running.



L.H. HANDLEBAR SWITCH

The left-hand switch features the following controls:

1) High beam flasher (self-cancelling)

2) High beam

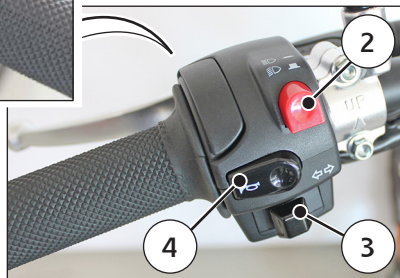
 Low beam

3) Left-hand turning indicators (self-cancelling)

 Right-hand turning indicators (self-cancelling)

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

4) Warning horn



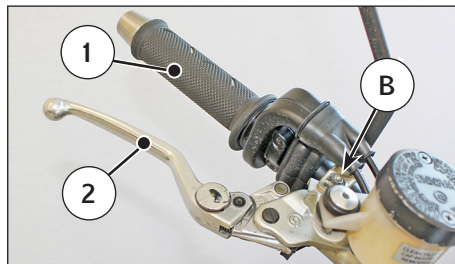
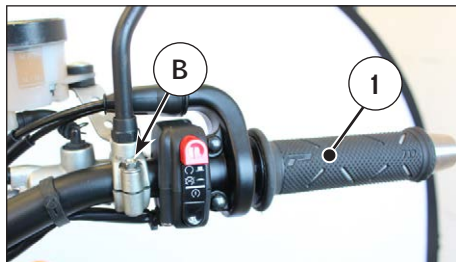
THROTTLE CONTROL

The throttle twistgrip (1) is located on the right-hand side of the handlebar.

FRONT BRAKE CONTROL

The brake control lever (2) is located on the right-hand side of the handlebar. A stop switch, during the braking action, causes the stop light on the tail light to come on. The position of the throttle control can be adjusted by loosening the two retaining screws (B).

CAUTION*: Do not forget to tighten the screws (B) after the adjustment.

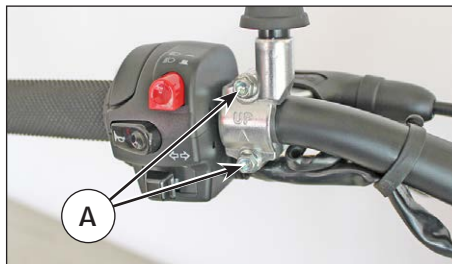
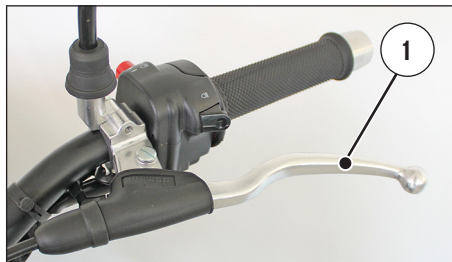


CLUTCH CONTROL

The clutch control lever (1) is located on the left-hand side of the handlebar and is equipped with a protection.

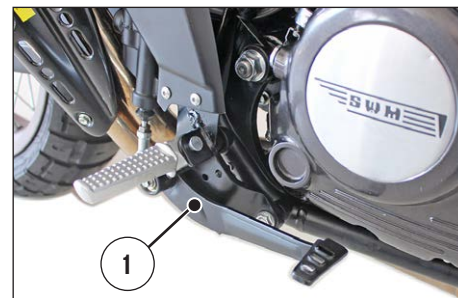
The clutch control position on the handlebar can be adjusted by loosening the retaining screws (A).

CAUTION*: Do not forget to tighten the screws after adjustment.



REAR BRAKE CONTROL

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



GEAR SHIFT CONTROL

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

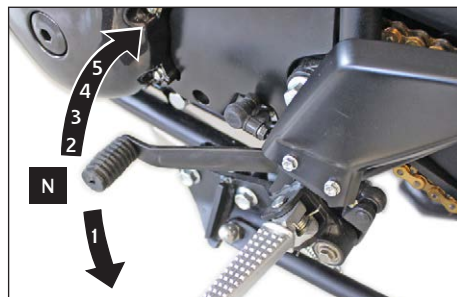
First gear is engaged by pushing the lever downwards; the other gears are engaged in a sequence by pushing the lever upwards.

The position of the gear shift lever on the shaft can be varied as follows: loosen the screw, pull the lever out, and place the lever in a new position on the shaft.

Tighten the screw once operation is completed.

CAUTION*: Do not shift gears without disengaging the clutch and closing the throttle. The engine could be damaged by overspeed.

WARNING*: Do not downshift when travelling at a speed that would force the engine to over-rev in the next lower gear, or cause the rear wheel to lose grip.



SIDE STAND

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

WARNING*: The stand is designed to support the **WEIGHT** of the **MOTORCYCLE ONLY**. Do not sit astride the motorcycle using the stand for support as this could cause structural failure to the stand resulting in serious injury.

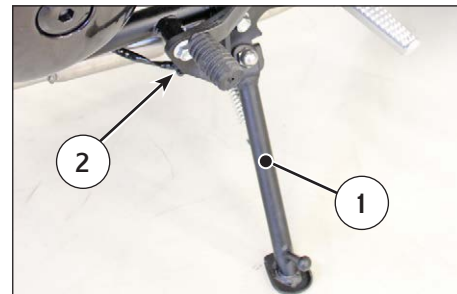
WARNING*:

The motorcycle must **ONLY** be stood on its kickstand **AFTER** the rider has dismounted.

Note*: Lower the stand (1) with your right foot keeping the motorcycle balanced and once lowered, rest the motorcycle on it.

Once the motorbike has been brought from its rest position on the ground into vertical position, the driver has to raise the stand from the lowered to the raised position with his left foot.

WARNING*: A safety sensor (2) is fitted on the motorbike, which allows starting it with the stand lowered and the gear in neutral. If a gear is engaged with the stand lowered, the engine turns off.



Periodically check the side stand (see “Scheduled Maintenance Chart”); make sure that the springs are not damaged and the side stand freely moves. If the side stand is noisy, lubricate the fastening pivot (A).

FUELLING

Recommended fuel: premium grade UNLEADED fuel (R.O.N. 95).

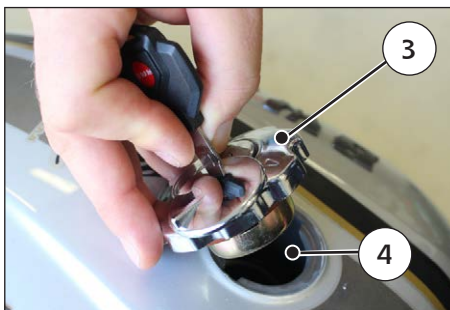
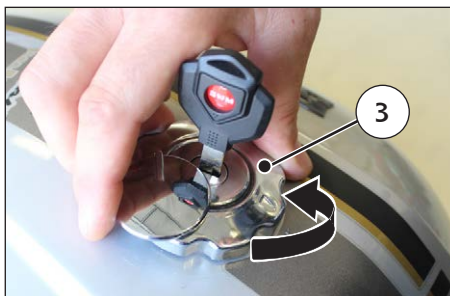
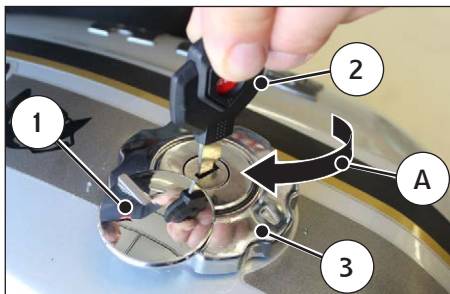
WARNING*: Fuel is extremely flammable and can be explosive under certain conditions. Always stop the engine and do not smoke or allow flames or sparks in the area where the motorcycle is refuelled or fuel is stored.

- Turn off the engine.
- Move the lock cover (1) sideways.
- Insert the key (2) and turn it a 1/4 turn in the direction of the arrow "A" to release the cap (3).
- Turn the cap (3) anticlockwise and remove it from the tank.
- Refuel through the filler neck (4)..

CAUTION*: Do not overfill the tank. Refer to the lower mark on filler.

- Refit the cap (3) operating in reverse order from removal, then remove the key (2) and move the lock protection cover (1) back into place.

Note*: The fuel filler cap (3) cannot be refitted if the key is not inserted in the lock; you can remove the key (2) from the cap (3) only if the latter is properly closed.



RIDING

Note*: If you are not familiar with the motorcycle operation, read paragraphs on “CONTROLS” before riding this motorcycle.

PRE-RIDE CHECKS

Any time you ride your motorcycle, make a general inspection first and proceed to check the following:

- check fuel level and engine oil level;
- check the brake fluid level;
- check the steering by turning the handlebar both ways, fully home;
- check the tyre pressure;
- check the chain tension;
- check and if necessary adjust the throttle control;
- turn the ignition switch to  position: check the lighting of instrument display and, with gearbox in neutral, make sure that the neutral warning light comes on;
- turn on the high-beam light and check that the relative warning light comes on;
- operate the turning indicators and check that the warning light comes on;
- check if the rear stop light is functioning;
- check that, after starting, the  “Engine fault” and the  “ABS fault” lights are not on.

INSTRUCTIONS FOR RUNNING-IN

The exclusivity of the design, coupled to the high quality of the materials used and the accuracy of the assembly, guarantee the higher comfort right from the start. However, when running for the first 1500 Km (932,05 mi.), SCRUPULOUSLY follow the rules mentioned herebelow. Please note that FAILURE TO COMPLY WITH THESE RULES MAY COMPROMISE THE LIFE AND THE PERFORMANCE OF THE MOTORCYCLE:

- warm up the engine by running at low revs before using the motorcycle;
- avoid quick starts and never rev up the engine when in low gear;
- ride at low speed until the engine is warmed up;
- apply both brakes several times to settle the pads and the discs;
- do not maintain the same speed for a long time;
- do not ride for a long time without stopping;
- NEVER drive downhill with GEARBOX IN NEUTRAL, but shift into gear to brake with the engine if necessary, thus preventing the fast wear of the brake pads.

TROUBLESHOOTING

The following list is used for troubleshooting and to find the necessary remedies.

The engine does not start

- the starting procedures are not correctly followed: follow the instructions given on paragraph “Starting the engine”
- dirty spark plug: clean
- the spark plug does not spark: adjust the electrodes gap
- faulty starter motor: repair or replace;
- faulty start button: replace the switch
- side stand lowered.

The engine has starting troubles

- dirty or worn out spark plug: clean or replace

The engine starts, but it is erratic

- dirty or worn out spark plug: clean or replace
- faulty spark plug electrode gap: adjust;

The spark plug gets easily dirt:

- unfit spark plug: replace

The engine lacks power

- dirty air filter: clean
- the spark plug electrode gap is too large: adjust;
- incorrect valve clearance: adjust;
- insufficient compression: check for the cause
- fuel pump protection filter or injector protection filter dirty: clean or replace the filters.

The engine knocks

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

The alternator fails to charge, or its charge is insufficient

- the cables on the voltage regulator are badly connected, or in short-circuit: correctly connect, or replace
- faulty alternator coil: replace
- de-magnetised alternator rotor: replace
- faulty voltage regulator: replace

The battery overheats

- faulty voltage regulator: replace

Difficulty in shifting gears

- engine oil with too high viscosity rating: replace with the recommended oil

The clutch slips

- insufficient spring load: replace
- worn-out clutch plates: replace

Faulty brakes

- worn-out pads: replace

MOUNTING/DISMOUNTING OF RIDER AND PASSENGER

General

Carefully read the instructions below as they provide important information for rider and passenger safety and to prevent harm to persons or damage to the motorcycle.

The motorcycle must always be mounted or dismounted from the left-hand side with your hands free, no obstacles in the way and with the stand down.

The rider must be the first to get on and the last to get off the motorcycle and must control the stability of the motorcycle while the passengers mounts and dismounts.

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

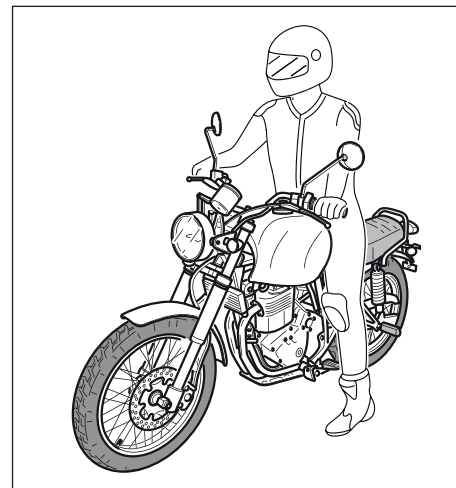
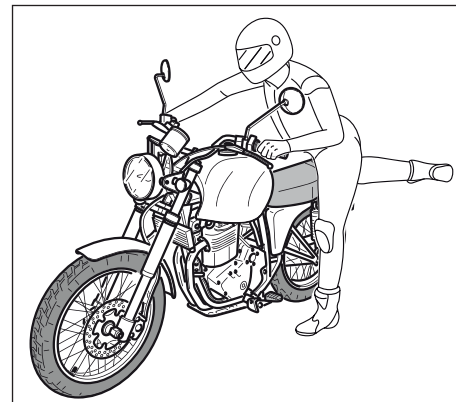
Mounting of rider

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

- From the left side, hold the handlebar correctly with both hands and extend your right leg over the saddle.
- Sit on the motorcycle and place both feet on the ground. Balance the vehicle without putting all your weight on the side stand.

CAUTION*: If you are unable to place both feet on the ground, put your right leg down with your left leg poised.

- Start the motorcycle as described in the relevant section.
- Using your left leg, fully retract the stand.

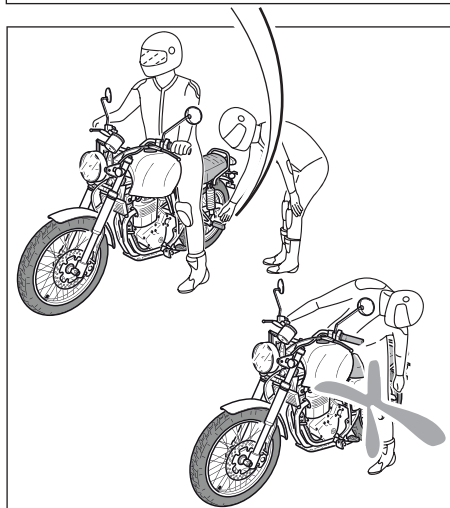
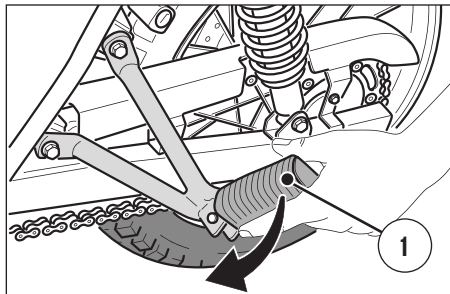


Mounting of passenger

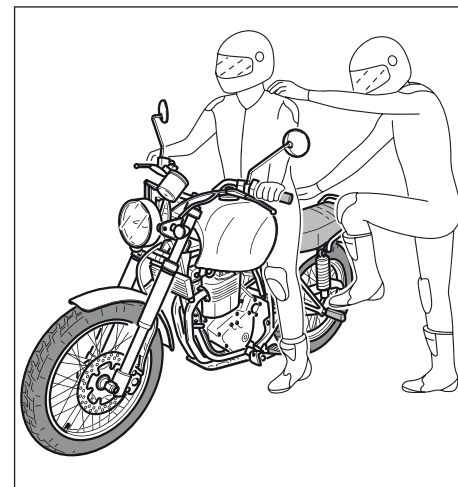
Get the rider to mount first as described in the relevant section without starting the engine.

- Get the passenger to put the passenger footrests (1) down.

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

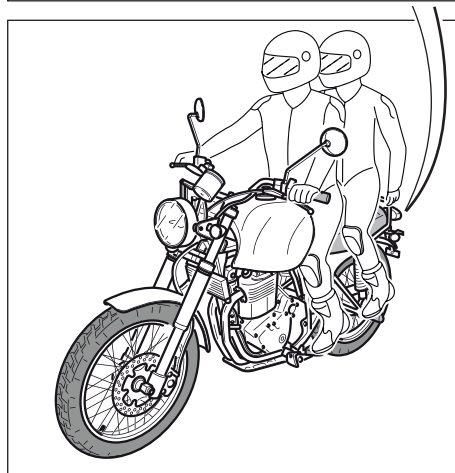
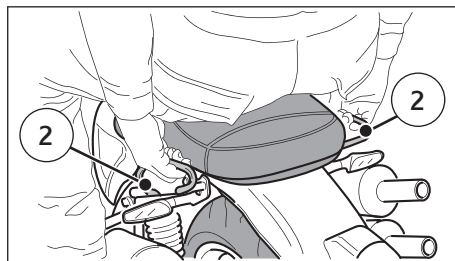


Place your left hand on the rider's shoulder, your left foot on the footrest and then mount the motorcycle by lifting your right leg and moving carefully to avoid unbalancing the vehicle and the rider.



>>>

- Hold onto the special handles (2).
- Using your left leg, fully retract the stand.
- Start the motorcycle as described in the relevant section.



Dismounting the motorcycle

- Stop the vehicle and switch off the engine.

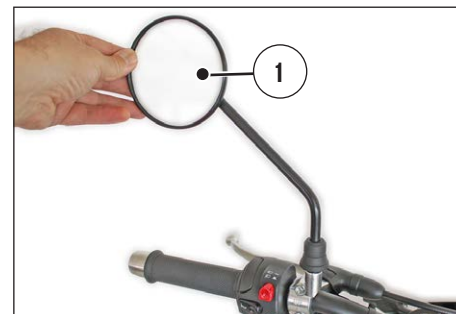
CAUTION*: Make sure that the area where you want to park the vehicle is stable and level.

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

ADJUSTING THE REAR-VIEW MIRRORS

Sit on the motorcycle as described in the relative paragraph.

Adjust both mirrors (1) so that you can clearly see the road behind you when seated.

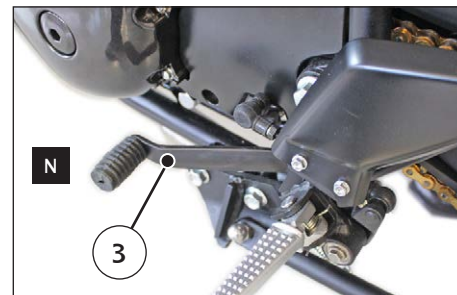
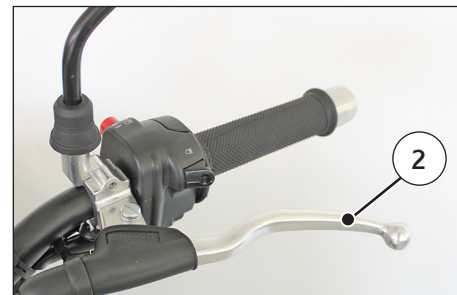
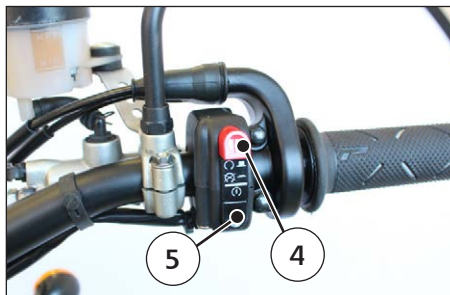


STARTING THE ENGINE

After getting on the motorcycle as described in the relative paragraph, operate as follows to start the engine:

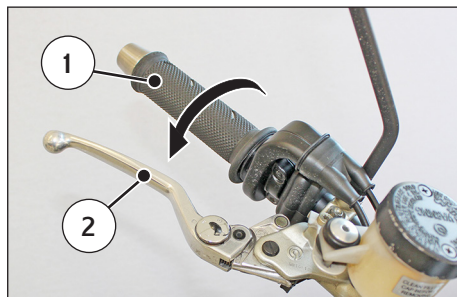
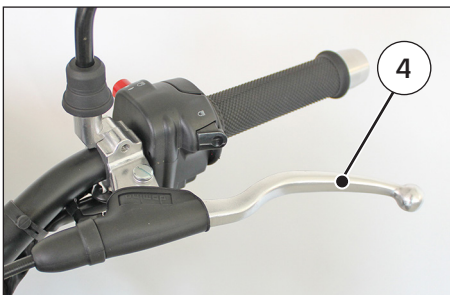
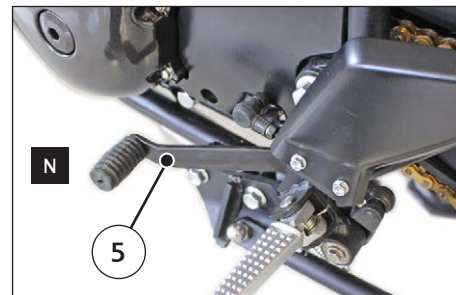
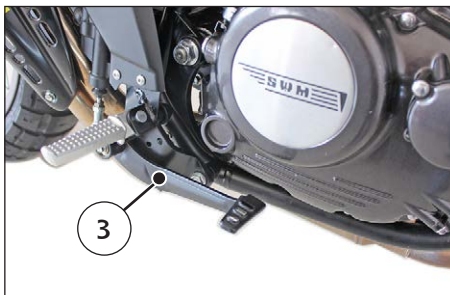
- 1) Place ignition key (1) to  position (the buzz that you hear when you turn the key to  is caused by the fuel pump which puts the feeding system under pressure);
- 2) pull the clutch lever (2);
- 3) shift gear pedal (3) to neutral position then release the clutch control level;
- 4) check that the button (4) is in  position and then press the start button (5).
When a cold engine has just been started, do not increase revs, to ensure an adequate oil warm-up and circulation.

Note*: A safety switch is set on the clutch lever support. This switch allows you to ONLY start the engine with the gearbox idle, or with the gear engaged and the clutch lever pulled.
With the stand lowered, the bike can only be started with the gear in neutral.



STOPPING THE MOTORCYCLE AND THE ENGINE

- Fully close the throttle twistgrip (1) to decelerate the motorcycle.
- Apply both front (2) and rear (3) brakes while downshifting (for sharp deceleration, operate in a decided manner on the brake lever and pedal).
- When stopped, pull the clutch lever (4) and shift gear lever (5) into the neutral position
- Turn the ignition key (6) to the  position (position for removing key).

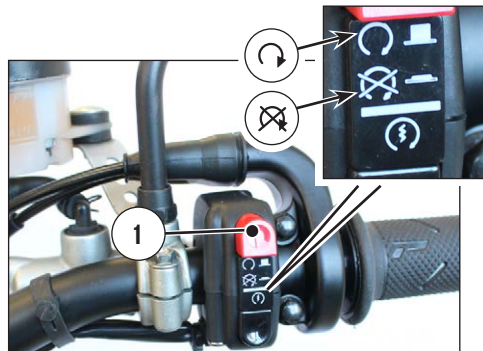


STOPPING THE MOTOR IN AN EMERGENCY

- Flick the red switch (1) to  to stop the engine and then flick it back to the  position

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

WARNING*: If the throttle locks in open position or another malfunction occurs that causes the engine to run uncontrolled, IMMEDIATELY press the engine stop button (1). While pressing the stop button, keep the motorcycle under control using the brakes and steering.



MAINTENANCE AND PERIODIC ADJUSTMENTS

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

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

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

REMOVING THE SIDE PANELS

For some maintenance operations, one or both the side panels need to be removed.

To remove the left- and right-hand side panels, operate as follows:

- Unscrew the screw (1).
- Lift out the panel (2) by unhooking it from the top hooks.

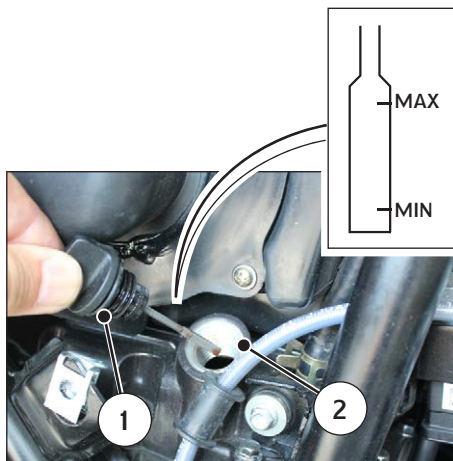
For refitting, operate in reverse order from removal.



OIL LEVEL CHECK

Note*: Check the oil level when the engine has just been turned off and is still hot.

- Position the motorcycle on a flat surface in vertical position.
- Remove the RH side panel as described in the relative paragraph.
- Unscrew the dipstick (1) and remove it; clean it with a cloth and reinsert it in the filling hole (2) without screwing it back in, then remove it again and check that the oil level is between the "MIN" and "MAX" notches.
- If you need to top up, pour in oil through the hole (2) until reaching the correct level.
- Reinsert the dipstick and screw it back into place.



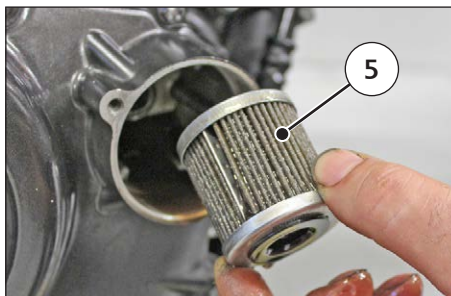
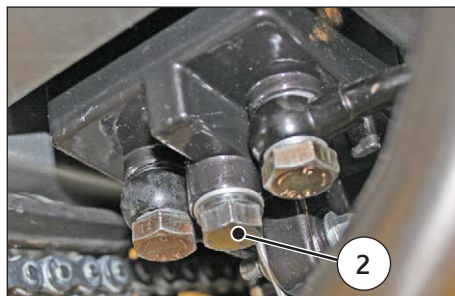
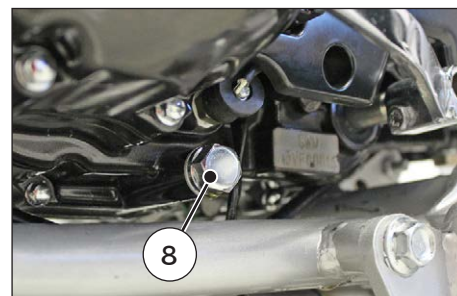
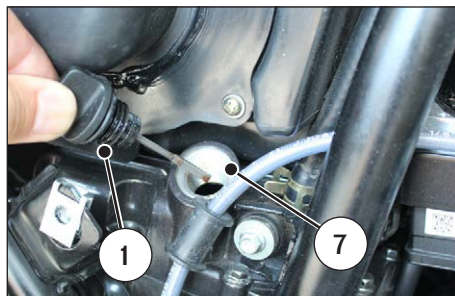
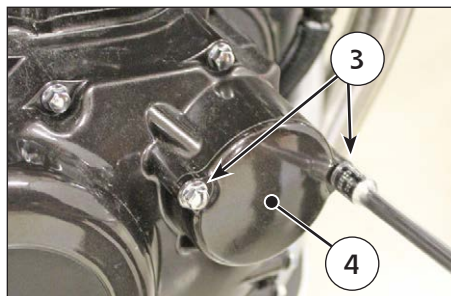
ENGINE OIL AND FILTER CHANGE

Note*: Carry out this operation with the engine hot.

CAUTION*: Be careful not to touch the hot oil.

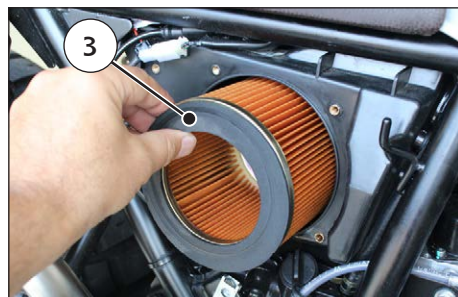
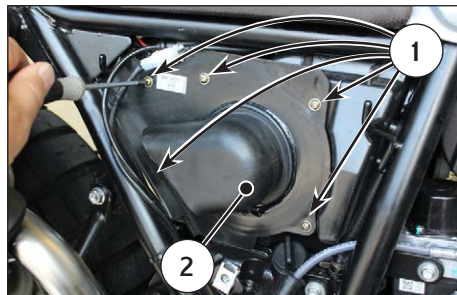
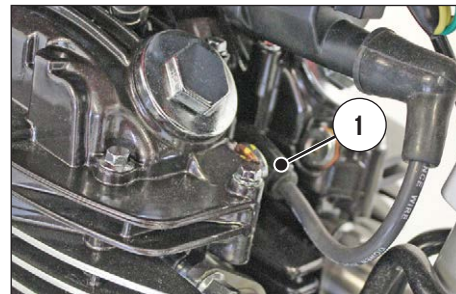
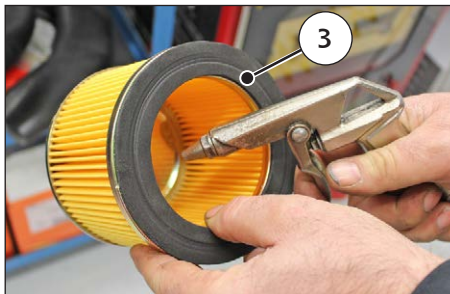
- Position the motorcycle on a flat surface in vertical position.
- Remove the RH side panel as described in the relative paragraph.
- Remove the oil dipstick (1).
- Place a basin underneath the oil tank in correspondence to the drain plug (2).
- Unscrew the drain plug (2) located at the bottom of the oil tank and let all the oil drain out.
- Place a basin underneath the engine in correspondence to the drain plug (8).
- Unscrew the drain plug (8) located on the left-hand side of the engine and let all the oil drain out.
- Undo the two screws (3) and remove the cap (4).
- Remove the filter (5), check its condition and replace it if necessary.
- Refit the drain plug (2) and the drain plug (8) replacing the sealing washer (tightening torque: 20 Nm - 2.0 Kgm - 14.75 ft/lb).
- Refit the filter (5) and the cap (4) replacing the seal (6).
- Pour about 1.7 kg of oil into the oil tank through the filler neck (7).
- Start the engine and let it run for a few minutes.

- Pour in the remaining oil (1 kg) to top up to the correct level.
- Reinsert the dipstick and screw it back into place and refit the side panel.



AIR FILTER CHECK AND/OR REPLACEMENT

- Remove the RH side panel as described in the relative paragraph.
- Undo the screws (1) and remove the filter cover (2).
- Remove the filter (3) and check its condition; to clean it, blast it with compressed air from the outside to the inside; if it is very dirty, replace it.
- Refit everything operating in reverse order from removal.



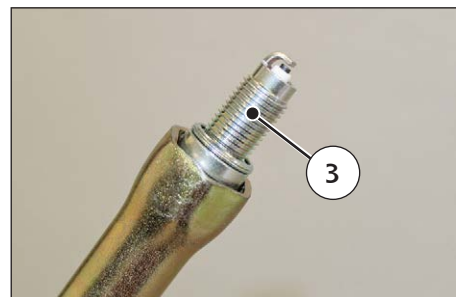
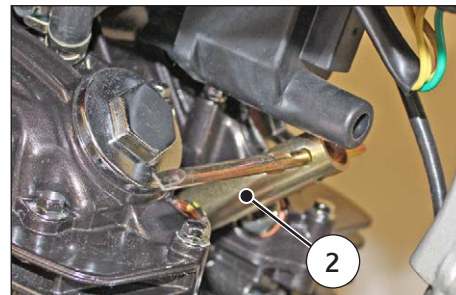
SPARK PLUG CHECK

Spark plug (3) gap shall be $0,7 \div 0,8$ mm ($0,02 \div 0,03$ in).

A wider gap may cause difficulties in starting the engine and overload the coil.

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

- Remove the cap (1).
- Insert the wrench provided (2) and remove the spark plug (3).



It is very useful to examine the state of the spark plug just after it has been removed from the engine since the scale deposits on the plug and the colour of the insulator provide useful indications.

Correct heat rating:

The tip of the insulator should be dry and the colour should be light brown or grey.

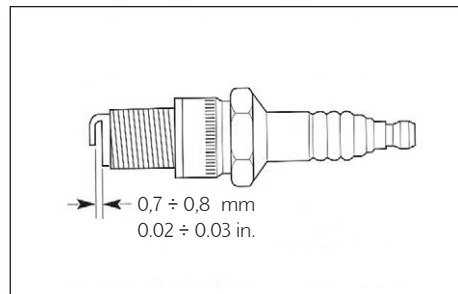
High heat rating:

In this case, the insulator tip is dry and covered with dark deposits.

Low heat rating:

In this case, the spark plug has overheated and insulator tip is vitrified (glazed), white or grey in colour.

CAUTION*: Carefully change the spark plug, if necessary, using one having the same rating. Before refitting the plug, thoroughly clean the electrodes and the insulator using a metal brush. Smear some graphite grease on spark plug thread, do it fully home finger tight



then tighten it to $10 \div 12$ Nm - $1,019 \div 1,22$ Kgm - $7,37 \div 8,85$ ft/lb. torque. Loosen the spark plug then tighten it again to $10 \div 12$ Nm - $1,019 \div 1,22$ Kgm - $7,37 \div 8,85$ ft/lb.

Spark plugs which have cracked insulators or corroded electrodes should be replaced.

TYRE CHECK AND/OR REPLACEMENT

This motorcycle is equipped with tyres with air chamber.

WARNING*: The wheels have been designed to mount tyres with air chamber. It is prohibited to mount tyres without air chamber.

- Check the condition of the tyres; they may not have any cracks, grazes, etc. Also check the state of wear of the tread by means of the indicators on the tyre.

MINIMUM HEIGHT OF THE TREAD

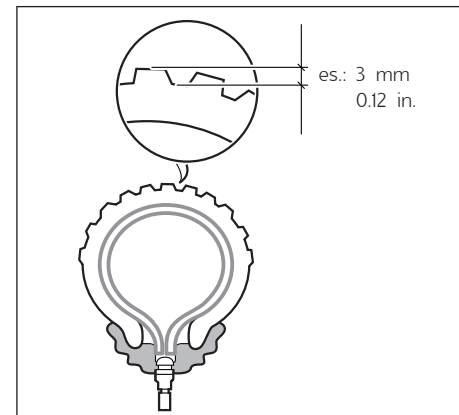
FRONT	3 mm (0,12 in)
REAR	3 mm (0,12 in)

- Check the tyre pressure which should be as indicated under TECHNICAL DATA.

WARNING*: The front and rear tyre must be of the same brand and model. Using different types of tyre for the front and rear will compromise motorcycle stability and handling.

Note*: Tyres age even if they do not visibly appear worn; cracks in the sides or deformation of the tyre body are a sign of ageing. Have the tyres checked by a tyre dealer before using the motorcycle.

WARNING*: Using the motorcycle with the tyres inflated to an incorrect pressure or with worn or deteriorated tyres may cause serious injury or death if losing control of the motorcycle.



FRONT BRAKE FLUID LEVEL CHECK

The level of fluid in the pump reservoir must never be below the minimum value (MIN) (1) indicated on the see-through reservoir (2).

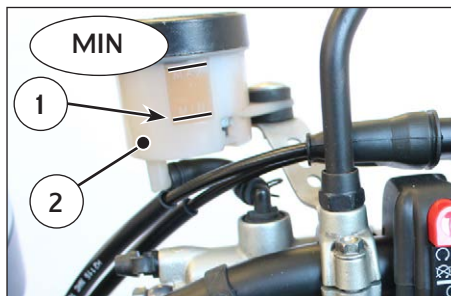
A decrease of the fluid level will let air into the system, hence an extension of the lever stroke.

WARNING*: If the brake lever feels mushy when pulled, there may be air in the brake lines or the brake may be defective. Since it is dangerous to operate the motorcycle under such conditions, have the brake system immediately checked by the SWM Dealer.

CAUTION*: Do not spill brake fluid onto any painted surface or light lens.

CAUTION*: Do not mix two brands of fluid. Completely change the brake fluid in the brake system if you wish to switch to another fluid brand.

CAUTION*: Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly with water and call a doctor if your eyes were exposed.

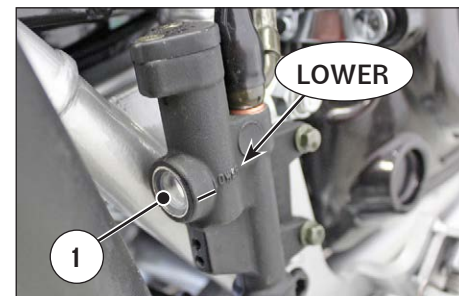


REAR BRAKE FLUID LEVEL CHECK

Master cylinder fluid level shall never drop below the minimum (LOWER) notch shown on the clear reservoir (1).

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

WARNING*: If the brake pedal feels mushy when pulled, there may be air in the brake lines or the brake may be defective. Since it is dangerous to operate the motorcycle under such conditions, have the brake system immediately checked by the SWM Dealer.



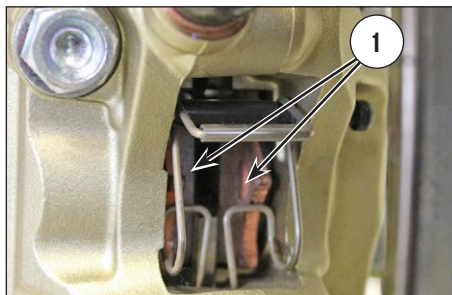
BRAKE PAD WEAR CHECK

Check the state of wear of the front brake pads (1) and the rear brake pads (2).

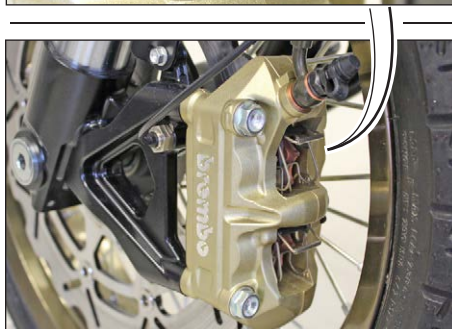
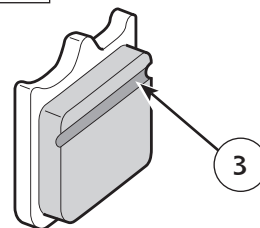
- The pads have a groove (3) that indicates wear; when the groove has almost disappeared, the pair of brake pads have to be replaced.

CAUTION*: contact an SWM dealer to have the brake pads replaced.

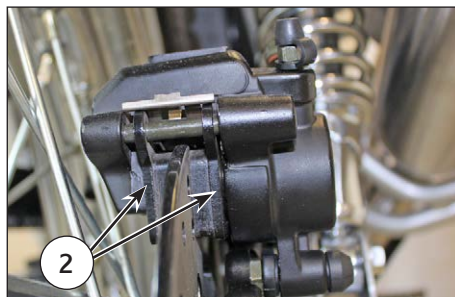
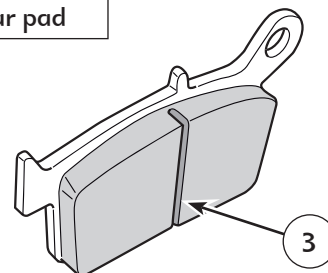
WARNING*: After the brake pads have been replaced, ride carefully and brake gradually in order to allow the brake pads to properly run in/couple to the relative discs.



Front pad

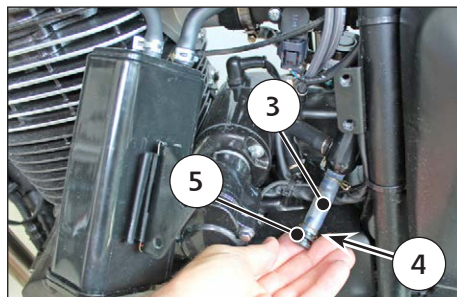
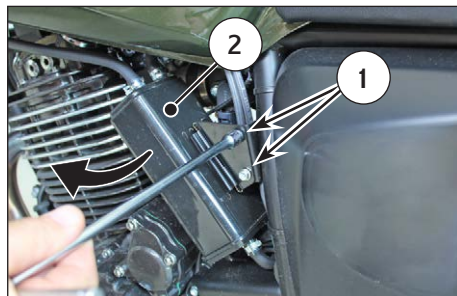


Rear pad



BLOW-BY TUBE CLEANING

- Unscrew the two screws (1) and move the canister (2) to the side.
- Periodically check the blow-by tube (3) according to the maintenance table. To clean the tube, open out the clip (4) and remove the cap (5) discharging any accumulated deposits into a container.
- Refit the cap (5) operating in reverse order from removal.



CHAIN CLEANING AND LUBRICATION

The motorcycle is equipped with a chain (1) with O-rings; to clean it, operate as follows;

- Position the motorcycle in such a way that the rear wheel is lifted from the ground and can turn.
- Clean the chain using detergents specifically for chains with O-rings, then dry it with a clean cloth.
- Lubricate the chain (1) with a suitable spray lubricant for chains with O-ring.

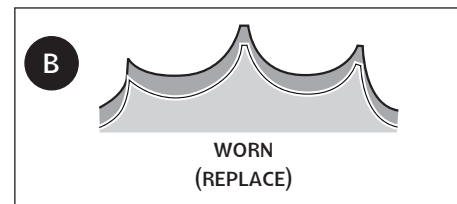
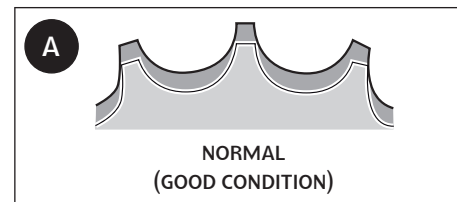
CAUTION*: Never use grease to lubricate the chain. Grease helps to accumulate dust and mud, which act as abrasive and help to rapidly wear out the chain, the front and rear sprockets.



CHAIN/PINION/CROWN WEAR CHECK

- Check the condition of the chain (1); there may not be any damaged rollers, loosened pins or missing O-rings.
- Check the condition of the pinion (2) and crown (3) teeth; if the teeth are as shown in Figure A, they are in good condition, while if they are as shown in Figure B, they are to be replaced.

Note*: If worn, the pinion, crown and chain have to be replaced; using a new chain with a worn pinion or crown, the chain will rapidly wear out.



CHAIN ADJUSTMENT

Chain should be checked, adjusted and lubricated as per the Maintenance Chart to ensure safety and prevent excessive wear. If the chain becomes badly worn or is poorly adjusted (i.e., if it is too loose or too taut), it could escape from sprocket or break.

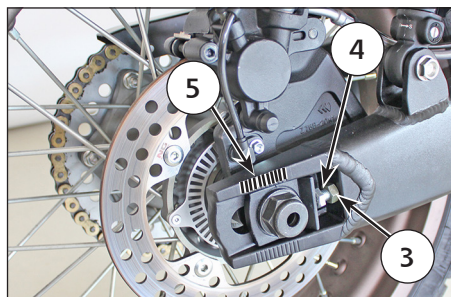
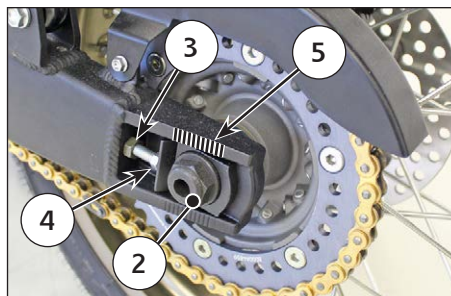
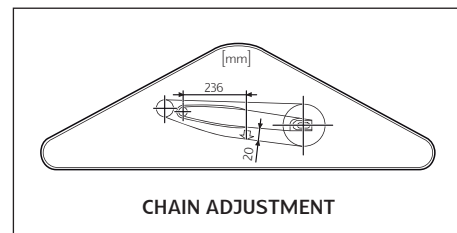
Make sure that the chain features a slack (A) measuring approximately 20 mm (0,78 in.), as shown in the nameplate (1) on swingarm.

If it is not, proceed as follows:

- loosen the wheel pin fastening nut (2) on the left-hand side using a socket wrench;
- loosen the lock nuts (3) on both the chain tensioners and operate on the screws (4) to obtain the correct tension value referring to the reference notches (5);
- adjust the check nuts (3) to a coupling torque of 22 Nm (2,2 kgm - 16,22 ft/lb) and the wheel axle nut (2), to a coupling torque of 142 Nm (14,20 kgm - 104,73 ft/lb).



After adjustment, always check wheel alignment and that the camber is 20 mm (0.78 in.).



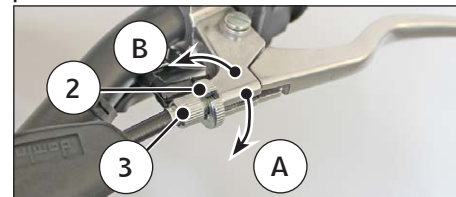
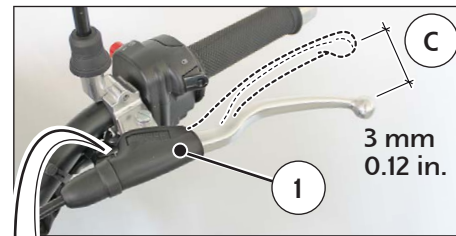
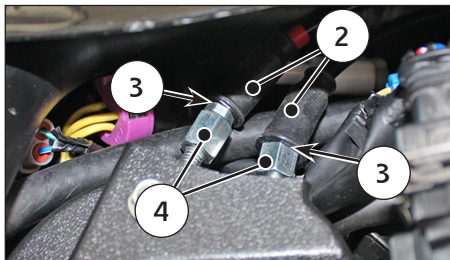
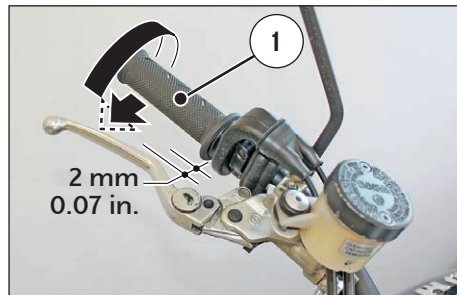
THROTTLE CONTROL CABLE ADJUSTMENT

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

- turn throttle twistgrip (1) and make sure it has about 2 mm (0.07 in.) free play;
- should this not be the case, move the two protective rubber washers (2);
- loosen the lock nuts (3) and act on the adjuster (4) to adjust the play;
- tighten back the lock nuts (3);
- reassemble all parts, in the reverse order compared to disassembly.

WARNING*: Using the motorcycle with a damaged throttle control cable considerably endangers safe riding.

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



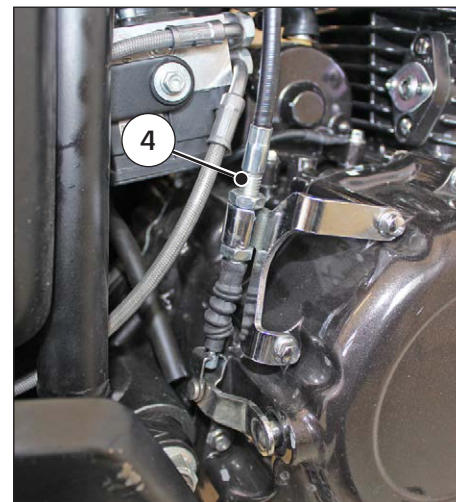
CLUTCH ADJUSTMENT

The clutch is adjusted by stretching the cable using the adjusting unit positioned on the handlebar.

As a rule it is sufficient to operate on the handlebar register to restore the clearance due to the flexible transmission stretch.

The control lever must always have a free play (C) (about 3 mm - 0.11 in.) before starting to disengage the clutch. To adjust this play, loosen the lock nut (2) and act on the adjuster (3) after removing the rubber cap (1); turning the adjuster in the direction indicated by arrow A, the play (C) is reduced, while turning it in the direction indicated by arrow B, the play is increased.

The adjustment can be also effected with tightener (4) set on the right of the frame. Take care to tighten properly the lock nut. If the clutch slips under load or drags in disengaged position after play has been adjusted, it must be taken apart for inspection. For this operation apply to a Dealer.



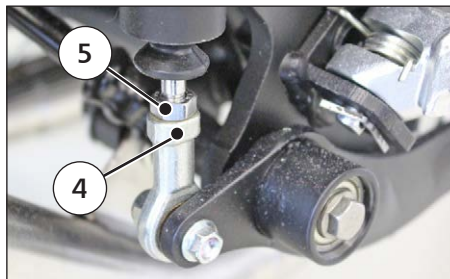
REAR BRAKE PEDAL POSITION ADJUSTMENT

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

For adjusting, proceed as follows.

- loosen the nut (1);
- act on the screw (2) to adjust the pedal position (3).

Once this adjustment is completed, adjust the free play of the pedal as follows.

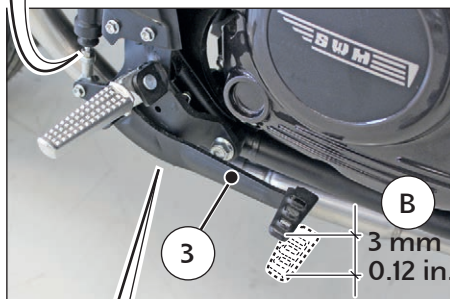


REAR BRAKE PEDAL FREE PLAY ADJUSTMENT

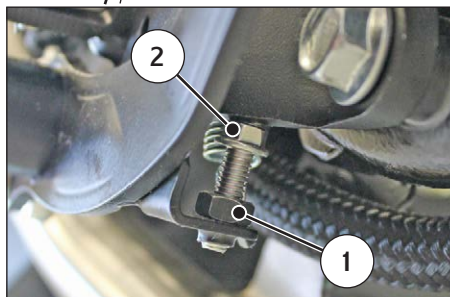
The rear brake pedal (3) should have a free play (B) 3 mm (0.11 in.) before the brakes begin to bite.

Should this not happen, operate as follows:

- loosen nut (4);
- operate the pump rod (5) to increase or decrease the free play;
- tighten nut (4) at the end of the operation.

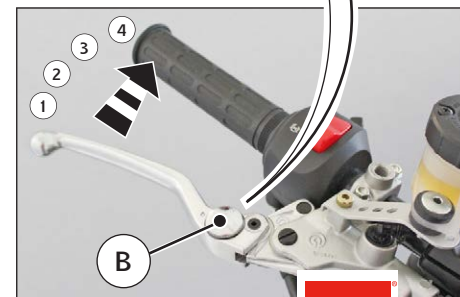
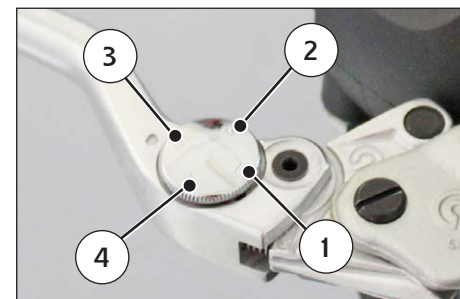


WARNING*: In the absence of the required free play, the brake pads will rapidly wear, consequently running the risk of the BRAKE BECOMING TOTALLY INEFFICIENT or the rear brake locking.



FRONT BRAKE CONTROL LEVER ADJUSTMENT

On the model, the lever on the handlebar can be adjusted to 4 positions according to the size of the rider's hand. To move the lever towards the twistgrip, turn the adjuster (B) CLOCKWISE and to move it away from the twistgrip, turn the adjuster (B) ANTICLOCKWISE.



FRONT SUSPENSION ADJUSTMENT

You can adjust the compression (ADJUSTER "A") and extension (ADJUSTER "B") in the front suspension.

EXTENSION ADJUSTMENT

Standard setting:

- 10 clicks

To reset standard calibration, turn adjuster (B) clockwise to reach the fully closed position; then, turn it back by the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the adjuster counter clockwise "F". Vice versa to obtain a harder "S" braking action.

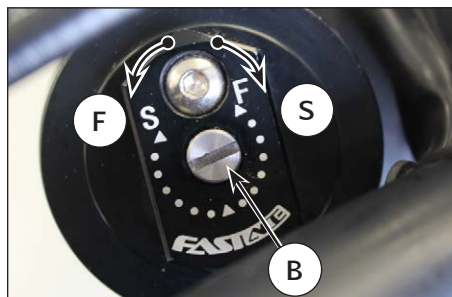
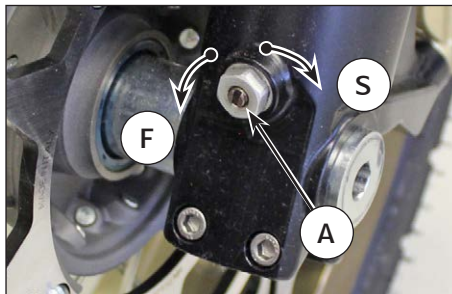
COMPRESSION ADJUSTMENT

Standard calibration :

- 4 clicks

To reset to the standard calibration turn register (A) clockwise until the position of fully closed is reached then, turn back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the register anti-clockwise "F". Reverse the operation in order to obtain a harder action "S".

Note*: Do not force the adjusting screws beyond the maximum open and closed positions..



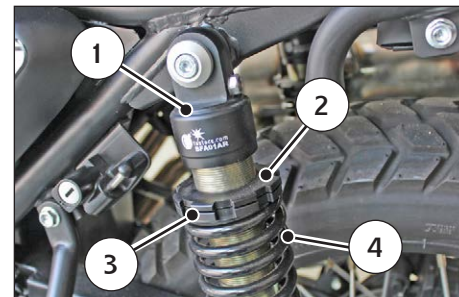
REAR SHOCK ABSORBER SPRING PRELOAD ADJUSTMENT

The rear shock absorber (1) spring preload can be adjusted; to make the adjustment, operate as follows:

1. Clean ringnut (2) and adjusting nut (3) of the spring (4).
2. Either with a hook wrench or an aluminium punch, loosen the lock ring nut.
3. Turn the adjuster ring nut as required.
4. When the adjusting operation is over (according to your weight and riding style), tighten the lock ring nut. (Torque: 50 Nm - 5 Kg/m - 36,87 ft/lb).

WARNING*: Be careful not to touch hot exhaust pipe while adjusting the shock absorber.

CAUTION*: Both rear shock absorbers have to be adjusted in the same way.



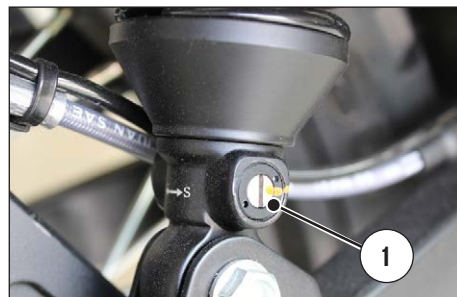
REAR SHOCK ABSORBER EXTENSION ADJUSTMENT

The extension travel of the shock absorber can be adjusted:

- standard calibration: 9 Click (from fully closed).

To reset the standard setting, turn lower adjuster (1) clockwise until reaching fully closed position. Then turn it back by the mentioned clicks.

In order to obtain a smooth braking action, turn the adjuster counter clockwise. Vice versa to obtain a harder braking action.



FORK FUNCTIONALITY CHECK

To check proper functioning of the front fork, operate as follows:

- get on the motorcycle;
- pull the front brake lever and forcefully push the handlebar downwards a few times to check that the fork extends and compresses correctly.
- If you notice oil leaks and jamming, have it checked by an SWM dealer.

STEERING BEARING CHECK

Place the motorcycle on a stand in vertical position and secure it so that it cannot overturn.

- Stand in front of the motorcycle.
- Firmly hold the lower part of both fork legs and move the fork forward and backward checking that there is no play.

WARNING*: If you feel any play during the movement, have proper tightening of the steering bearings checked by an SWM dealer.



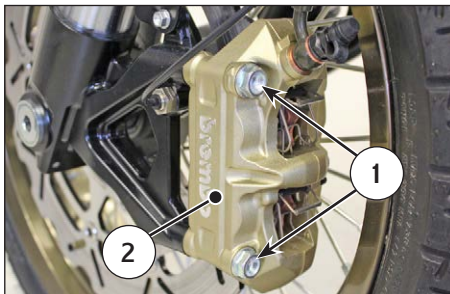
REMOVING THE FRONT WHEEL

Position the motorcycle in such a way that the front wheel is lifted from the ground.

Remove the two screws (1) and the brake calliper (2).

Loosen the bolts (3) holding the wheel axle (4) to the front fork mounts. Hold the head of the wheel axle in place, and unscrew the bolt (5) on the opposite side; draw the wheel axle out.

Note*: Do not operate the front brake lever when the wheel has been removed; this causes the calliper pistons to move outwards. After removal, lay down the wheel with brake disc on top.



REASSEMBLING THE FRONT WHEEL

Fit the L.H. spacer (D) on the wheel hub.

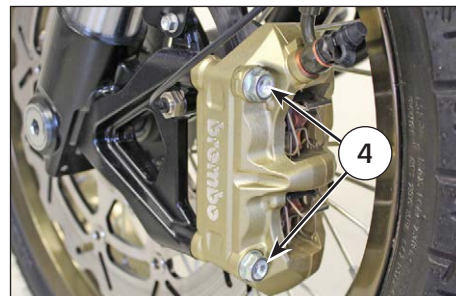
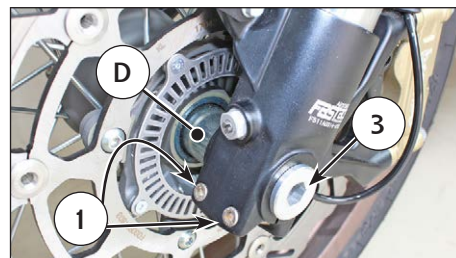
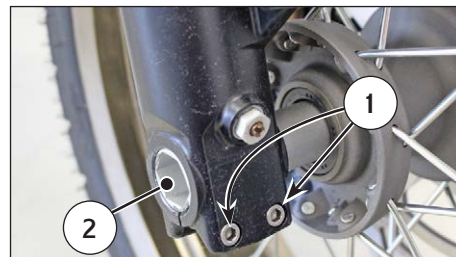
Fit the wheel between the fork legs.

Fit the previously greased wheel pin (2) from the right-hand side until it is up against the left-hand leg; it is advisable to turn the wheel while carrying out this operation. Tighten the screw (3) on the fork L.H. side but DO NOT lock it.

Now, pump for a while, pushing the handlebar downwards until you are sure that the fork legs are perfectly aligned. Lock: the screws (1) on the R.H. leg (10,4 Nm - 1,06 Kgm - 7.67 ft/lb), the screw (3) on the L.H. side (50 Nm - 5,09 Kgm - 36,87 ft/lb), the screws (1) on the L.H. leg (10,4 Nm - 1,06 Kgm - 7.67 ft/lb).

Fit the brake calliper on the disc; assemble the calliper on its mounting plate and tighten the two screws (4) at 25,5 Nm - 2,6 Kgm - 18.8 ft/lb. Ensure that the brake disc slides between the calliper pads without any friction or hard spots.

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



REMOVING THE REAR WHEEL

Unscrew the nut (1) of the wheel axle (2) and extract it. It is not necessary to loosen the chain tensioners (3); in this way, the chain tension will remain unchanged after reassembly. Extract the complete rear wheel, keeping the spacers located at the hub sides.

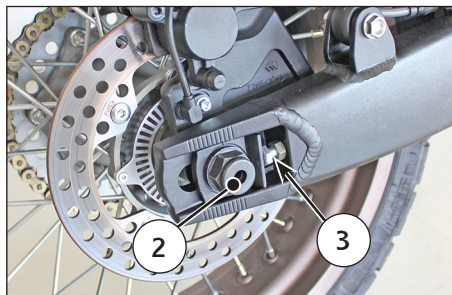
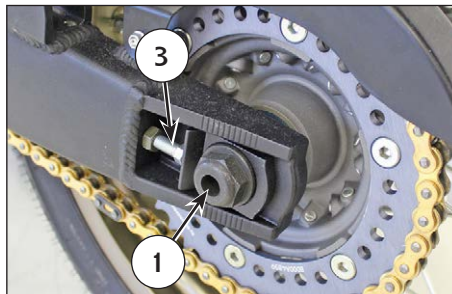
To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the brake disc into the calliper.

(Coupling torque of the nut (1) 142 Nm / 14,20 Kgm / 104, 73 ft/lb.)

Note*: Do not operate the rear brake pedal when the wheel has been removed; this causes the caliper pistons to move outwards.

After removal, lay down the wheel with brake disc on top.

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



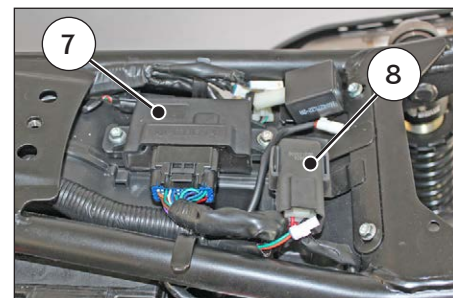
ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION

The ignition system includes the following elements:

- Generator (1), on the inner side of L.H. crankcase cover;
- Electronic ignition coil (2) under the fuel tank;
- Voltage regulator (3) located on the front right-hand side under the fuel tank.
- Spark plug (4) located on the front central part of the cylinder head.

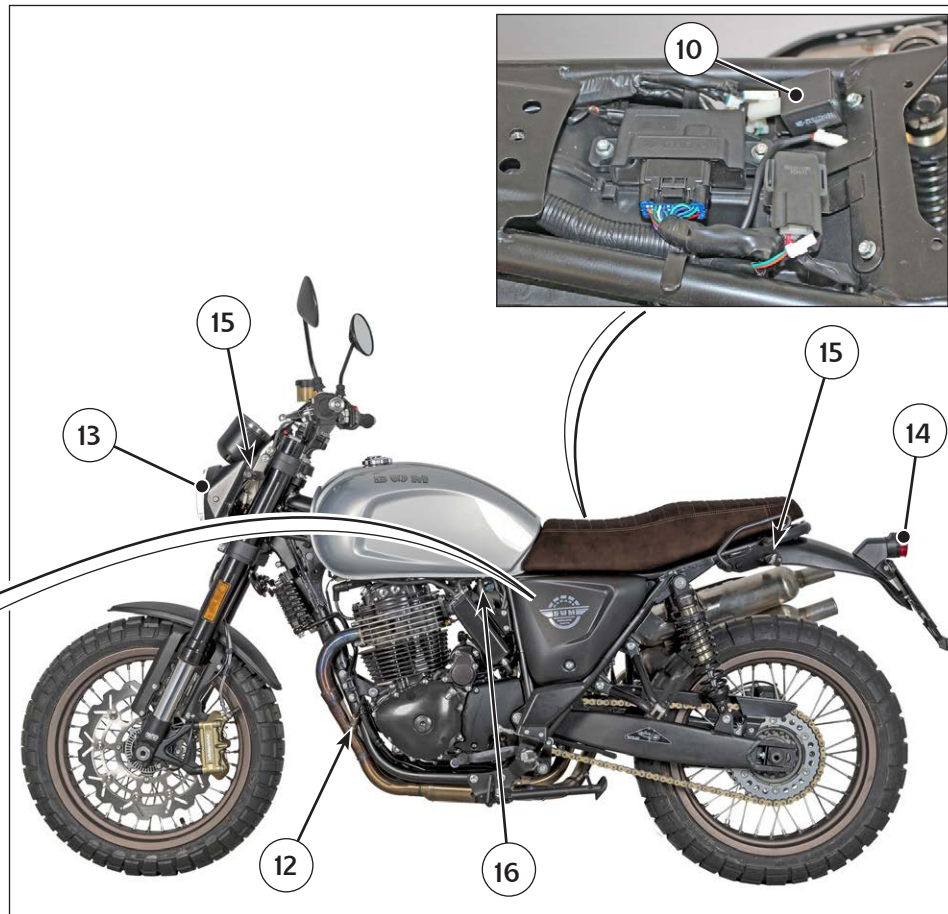
- Starter motor (5) behind the cylinder;
- Electric starter contactor (6) located on the left-hand side of the motorcycle near the battery.

- ECU (7), petrol pump relay (8), positioned under the saddle.



The electrical system includes the following elements:

- 12V-14Ah battery (9) located under the left-hand panel.
- Turning indicators flasher (10) located on the utilities holder plate, under the saddle;
- Fuses (11) located on the fuse-holding plate under the left-hand panel.
- Lambda sensor (12);
- Headlamp (13) with LED;
- Taillight (14) with LED.
- Turning indicators (15) with LED;
- Fuel pump (16) inside the fuel tank.





Cable Colour Coding

B	Blue
B/Bk	Blue/Black
Bk	Black
Br	Brown
Br/Bk	Brown/Black
Br/R	Brown/Red
Br/W	Brown/White
G	Green
G/Bk	Green/Black
G/Gr	Green/Grey
G/R	Green/Red
Gr	Grey
Gr/B	Grey/Blue
Gr/Bk	Grey/Black
Lb	Light Blue
Lg	Light Green
O	Orange
O/Bk	Orange/Black
O/G	Orange/Green
Pk	Pink
R	Red
R/Bk	Red/Black
R/W	Red / White
Sb	Sky blue
V	Violet
W	White
W/B	White/Blue
W/Bk	White/Black
W/G	White/Green
W/R	White/Red

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

KEY TO WIRING DIAGRAM

1. Engine ECU
2. Interface
3. Start motor
4. Start relay
5. Battery
6. Fuses
7. ACG
8. Regualtor
9. RH Switch
10. P. Relay
11. Fuel level
12. Fuel pump
13. Idle valve
14. Injector
15. Coil
16. O2 Sensor Heater
17. Purge valve
18. LH Turn

19. Front lamp
20. RH Turn
21. Dashboard
22. LH Switch
23. MainSwitch
24. Blinker
25. Horn
26. Sidestand Sensor
27. Clutch
28. Neutral
29. WTS
30. TMap sensor
31. TPS Sensor
32. Front Stop
33. Rear Stop
34. Front Speed
35. Rear Speed
36. RH Turn
37. Tail lamp
38. LH Turn
39. ABS Switch
40. ABS ECU
41. K Line

BATTERY

The sealed battery does not require any maintenance. When electrolyte leaks, or other failure of the electrical system is detected, apply to the SWM Dealer.

If the vehicle remains unused for long periods, it is recommended to disconnect the battery from the electrical system and store it in a dry place.

- After an intensive use of the battery, it is advisable to carry out a standard slow charging cycle (12V-14Ah battery: 1.4A for 10 hours).
- Quick charging is advised only in situations of extreme necessity since the life of lead elements is drastically reduced by such cycle (12V-14Ah battery: 2.5A for 2 hours).

BATTERY CHARGER

To gain access to the battery (1):

- Remove the left-hand side panel.
- First remove the BLACK negative cable (2) and then the RED positive cable (3) (when refitting, first connect the RED positive cable and then the BLACK negative cable).
- Undo the two screws (4) that fasten the fuse support bracket (5).
- remove the battery (1) from its housing.

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

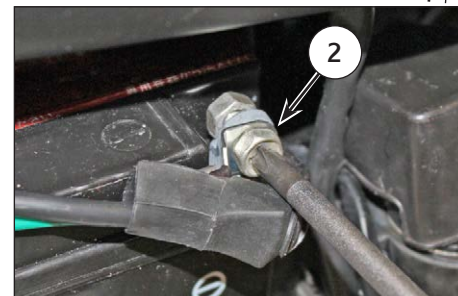
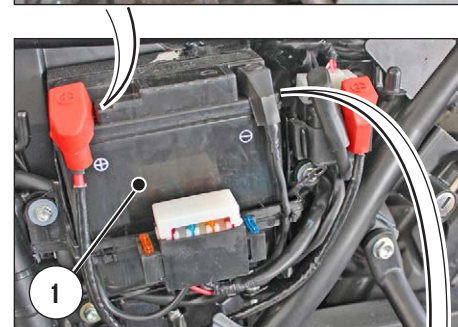
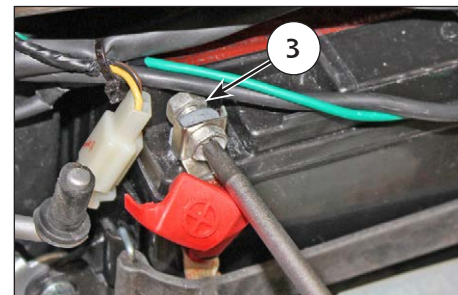
If it is not so, the battery needs to be charged.

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

The voltage reaches a constant value only after a few hours, therefore it is suggested NOT to measure it immediately after having charged or discharged the battery.

Always check the battery charge before reinstalling it on the vehicle.

The battery should be kept clean and the terminals coated with grease.





WARNING*: The battery contains sulphuric acid. Avoid contact with skin, eyes or clothing.

Antidote:

EXTERNAL - Flush with water.

INTERNAL - Drink large quantities of water or milk. After milk, take magnesia, beaten eggs or vegetable oil. Immediately call a doctor.

Eyes: Flush with water for no less than 15 minutes and get prompt medical attention.

WARNING*: If the battery is left unused, it has to be in any case recharged with slow cycle (12V-14Ah battery: 1.4A for 10 hours) at least every 3 weeks.

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

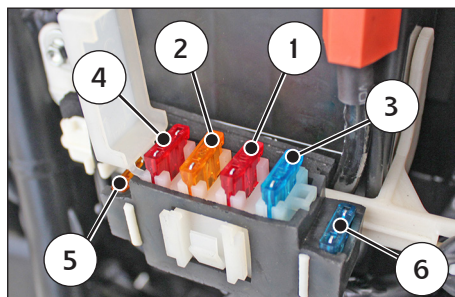
FUSES

Fuse malfunction could cause problems for the motorcycle.

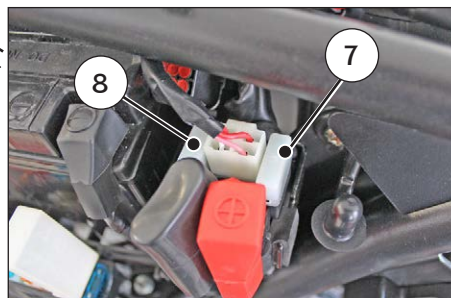
To access the fuse box (1), remove the left-hand side panel.

Before operating on the fuses, set the ignition switch to  and remove the key in order to prevent short-circuits.

- **Do not use fuses with a different capacity from the original one.**

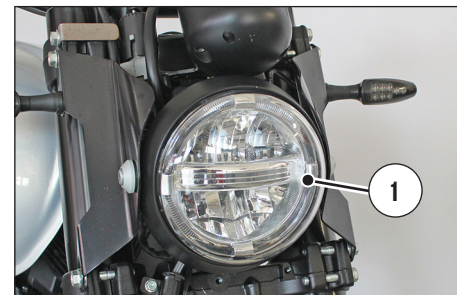


- 1) 10A fuse
ABS fuse.
- 2) 5A fuse
ABS fuse.
- 3) 15A fuse
ABS fuse.
- 4) 10A fuse
Turning indicators, horn, dashboard, position lights, brake light, ECU, Power Relay (petrol pump, idle, coil injector, Lambda probe, Purge Valve).
- 5) 5A fuse
Spare fuse.
- 6) 15A fuse
Spare fuse.
- 7) Main fuse 30A
- 8) 30A fuse
Spare fuse.



PROJECTOR BULB REPLACEMENT

- The front projector (1) is the LED type, replace it if it does not work.



TAILLIGHT BULB REPLACEMENT / PLATE LIGHT

- The taillight (1) is type LED; if it does not work, replace it.



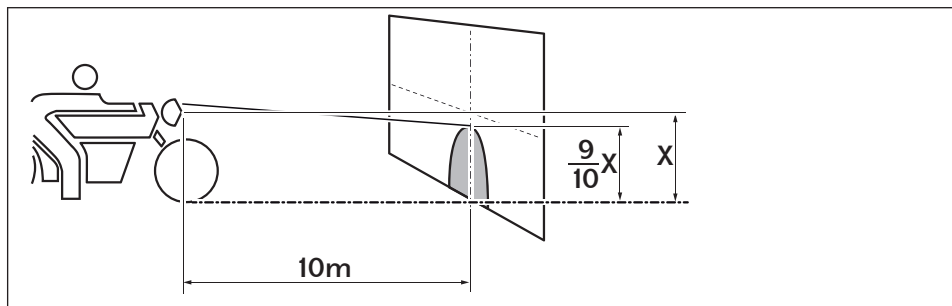
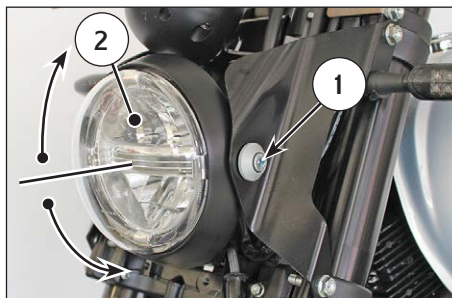
HEADLIGHT ADJUSTMENT

When checking the proper aiming of the headlight beam: inflate tyres at the right pressure, have a person sit astride the motorcycle and set the motorcycle perpendicular to its longitudinal axis at 33 ft from a wall or screen. Then trace a horizontal line at the height of headlight centre and a vertical one, in line with vehicle longitudinal axis.

If possible, execute this operation in a shaded place. When the low beam is on, the upper edge between dark and lit zone should be at 9/10th of headlight centre from ground.

Beam height can be adjusted as follows:

- Loosen the two screws (1).
- Adjust the position of the headlight (2) and then tighten the screws (1).



APPENDIX

LONG PERIOD OF INACTIVITY

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

- clean the entire motorcycle thoroughly.
- Drain all fuel from the tank.
- Fill the tank with fuel added with a stabiliser

WARNING*: Never release fuel into the environment or let the engine run indoors.

- Lubricate the final drive chain and all the cables.
- Spray oil on all unpainted metal surfaces to prevent rusting. Avoid getting oil on rubber parts or brakes.
- Set the motorcycle on a support or stand so that both wheels are raised off the ground (if this cannot be done, put boards under the wheels to keep moisture away from the tyres).
- Tie a plastic bag over the exhaust pipe to prevent moisture from entering.
- Put a cover over the motorcycle to keep dust and dirt from collecting on it.

To set the motorcycle back ready for use after storage:

- Make sure the spark plug is tight.
- Fill the fuel tank.
- Run the engine to warm the oil up then drain the oil.
- Refill with fresh oil.
- Check all the points listed under the inspection and Adjustment Section (Appendix A).
- Lubricate all the points listed under the "Lubrication" Section (Appendix A).

CLEANING

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

- a) Rear opening of the muffler;
- b) Air filter intake;

DO NOT CLEAN THE MOTORCYCLE WITH HIGH-PRESSURE WATER JETS!

After washing:

- Lubricate the points listed in the "Maintenance Chart" (Appendix A).
- Briefly warm up the engine
- Test the brakes before riding the motorcycle.

WARNING*: Never wax or lubricate the brake discs. Loss of braking efficiency and an accident could result. Clean the disc with a solvent such as acetone.

PRE-DELIVERY INSPECTION

Description	Operation	Pre-delivery
Engine oil	Check level	☐
Spark plugs	Check / Replace	☐
Throttle body	Check and adjust	☐
Brakes fluid	Check level	☐
Brakes / Clutch	Check operation	☐
Brakes	Check lines for leakage	☐
Throttle control	Check operation	☐
Throttle control	Check / Adjust play	☐
Flexible controls and transm.	Check / Adjust	☐
Drive chain	Check / Adjust	☐

Description	Operation	Pre-delivery
Tyres	Check pressure	☐
Side stand	Check operation	☐
Side stand switch	Check operation	☐
Electrical equipment	Check operation	☐
Instrument panel	Check operation	☐
Lights / Visula signals	Check operation	☐
Horn	Check operation	☐
Headlight	Check operation	☐
Ignition switch	Check operation	☐
Locks	Check operation	☐
Screws and nuts	Check / Tighten	☐
Hose clamps	Check / Tighten	☐
General lubrication		☐
General test		☐

ALPHABETICAL INDEX

	Page		
A		ENGINE OIL AND FILTER CHANGE	30
ABS SYSTEM FAULT WARNING LIGHT	13	ERROR MESSAGES	15
ADJUSTING THE REAR-VIEW MIRRORS.....	26	F	
ADJUSTMENT	40	FORK FUNCTIONALITY CHECK	41
AIR FILTER CHECK AND/OR REPLACEMENT	32	FRONT BRAKE CONTROL LEVER ADJUSTMENT	39
APPENDIX.....	52	FRONT BRAKE FLUID LEVEL CHECK.....	34
		FRONT BRAKE CONTROL.....	20
B		FRONT SUSPENSION ADJUSTMENT	40
BATTERY	48	FUELLING	22
BATTERY CHARGER.....	48	FUEL RESERVE WARNING LIGHT	13
BLOW-BY TUBE CLEANING	36	FUSES.....	50
BRAKE PAD WEAR CHECK	35	G	
		GEAR SHIFT CONTROL.....	20
C		H	
CHAIN ADJUSTMENT	37	HIGH-BEAM LIGHT	13
CHAIN CLEANING AND LUBRICATION	36	HEADLIGHT ADJUSTMENT	51
CHAIN/PINION/CROWN WEAR CHECK	36	I	
CLEANING	52	IDENTIFICATION DATA	6
CLOCK SETTINGS.....	14	IGNITION SWITCH.....	18
CLUTCH ADJUSTMENT	38	IMPORTANT NOTICES	2
CLUTCH CONTROL.....	20	INSTRUCTIONS FOR RUNNING-IN.....	23
COMBINED INSTRUMENT.....	12	K	
CONTROLS AND INSTRUMENTS.....	7	KEY TO WIRING DIAGRAM.....	47
D		L	
DIRECTION INDICATOR LIGHTS	13	LEFT-HAND SIDE VIEW	9
E		LONG PERIOD OF INACTIVITY	52
ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION	44		
ENGINE FAILURE WARNING LIGHT	13		
		L.H. HANDLEBAR SWITCH	19
		M	
		MAINTENANCE AND PERIODIC ADJUSTMENTS	29
		MOUNTING/DISMOUNTING OF RIDER AND PASSENGER.....	24
		MULTIFUNCTION DISPLAY	13
		N	
		NEUTRAL WARNING LIGHT	13
		O	
		OIL LEVEL CHECK.....	30
		P	
		PRE-DELIVERY INSPECTION	53
		PRECAUTIONS FOR CHILDREN	3
		PRESENTATION	2
		PRE-RIDE CHECKS	23
		PROJECTOR BULB REPLACEMENT	50
		R	
		REAR BRAKE CONTROL.....	20
		REAR BRAKE FLUID LEVEL CHECK.....	34
		REAR BRAKE PEDAL FREE PLAY ADJUSTMENT	39
		REAR BRAKE PEDAL POSITION ADJUSTMENT	39
		REAR SHOCK ABSORBER EXTENSION ADJUSTMENT	41
		REAR SHOCK ABSORBER SPRING PRELOAD	40
		REASSEMBLING THE FRONT WHEEL	42
		REMOVING THE FRONT WHEEL.....	42
		REMOVING THE REAR WHEEL.....	43
		REMOVING THE SIDE PANELS.....	29

R.H. HANDLEBAR SWITCH	19
RIGHT-HAND SIDE VIEW	8
RIDING.....	23
RISKS RELATED TO CARBON MONOXIDE.....	5

S

SAFE RIDING AND MOTORCYCLE SAFETY	4
SIDE STAND.....	21
SPARK PLUG CHECK	32
STARTING THE ENGINE.....	27
STEERING LOCK.....	18
STEERING BEARING CHECK.....	41
STOPPING THE MOTORCYCLE AND THE ENGINE	28
STOPPING THE MOTOR IN AN EMERGENCY	29

T

TAILLIGHT BULB REPLACEMENT / PLATE LIGHT	50
TECHNICAL DATA.....	10
THROTTLE CONTROL	20
THROTTLE CONTROL CABLE ADJUSTMENT	38
TRIP SETTINGS	14
TROUBLESHOOTING	23
TYRE CHECK AND/OR REPLACEMENT	33

U

UNIT OF MEASURE SETTINGS	14
--------------------------------	----

W

WARNING AND SIGNALLING LIGHTS	12
-------------------------------------	----

V

VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER (V.I.N.)	6
--	---



FRANÇAIS



PRÉSENTATION

Bienvenus dans la famille motocycliste SWM!

Votre nouvelle moto SWM a été projetée et construite pour être la meilleure dans son genre. Les instructions de service ci-incluses ont été préparées pour vous fournir un guide d'entretien et de fonctionnement simple et clair. Afin d'obtenir les meilleures performances de votre moto, veuillez suivre attentivement les instructions contenues dans ce manuel. Il contient les instructions nécessaires aux opérations d'entretien. Les réparations ou les entretiens plus spécifiques ou plus importants requièrent l'intervention de mécaniciens experts et l'utilisation d'équipements spécifiques. Votre Concessionnaire SWM dispose des pièces de rechange originales, de l'expérience et de tous les outils nécessaires afin de vous rendre un excellent service.

Rappelez-vous en outre que le « Livret d'utilisation et d'entretien » fait partie intégrante du motorcycle et doit donc rester joint même en cas de revente.

Les composants de cette moto sont basés sur des systèmes et des technologies avancés.

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

AVIS IMPORTANT

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

IMPORTANT

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

Le coût de remplacement des pièces et de main-d'œuvre nécessaire afin de respecter le programme d'entretien est à la charge du Client.

REMARQUE: la garantie est NULLE en cas de location du motocycle.

Préambule important

Lire attentivement le présent manuel en prêtant une attention particulière aux remarques précédées des avertissements suivants :

ATTENTION*: Indique le risque de blessures graves ou mortelles si ces instructions ne sont pas observées.

AVERTISSEMENT*: Indique le risque de blessures, ou de dommages au véhicule, si ces instructions ne sont pas observées.

Remarque*: Fournit des informations supplémentaires

Remplacement de pièces

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

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

ATTENTION*: Ne jamais démarrer le motocycle, ou effectuer des opérations d'entretien, sans les vêtements de sécurité adéquats. Porter en permanence casque, bottes, gants, lunettes de protection et tout autre vêtement approprié.

PRÉCAUTIONS POUR LES ENFANTS

ATTENTION:

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

CONDUITE DE LA MOTO EN SÉCURITÉ

Nous reportons ci-après certains principes de base pour une conduite en toute sécurité de votre moto.

- N'oubliez pas : votre sécurité et la sécurité du passager avant tout ! L'objectif principal doit être d'arriver à destination sains et saufs.
- Le pilote et le passager doivent porter des vêtements de sécurité homologués pour la pratique de la moto (combinaison, gants, chaussures, casque, etc).
- La position du pilote sur la moto doit permettre d'avoir la plus vaste visuelle possible de la route parcourue.
- Conduisez votre moto avec prudence, passez la vitesse en fonction de la circulation et du type de conformation de la route.

Une conduite fluide permet d'évaluer les dangers et de définir des trajectoires plus précises dans les virages.

- Faites toujours attention aux panneaux de signalisation et modulez la vitesse en fonction des indications reportées.
- Respectez toujours les limites de vitesse.
- Évaluez toujours la condition de la chaussée et modulez la vitesse en fonction de celle-ci.
- Limitez la vitesse en cas de pluie et surtout en présence de flaques d'eau sur l'asphalte.
- En cas de chaussée mouillée ou à basse adhérence (neige, verglas, boue, etc..), gardez toujours une vitesse modérée, évitez les freinages brusques et les manœuvres subites.
- Respectez les distances de sécurité par rapport

aux véhicules qui vous précèdent.

- Avant d'effectuer un dépassement, vérifiez l'absence d'obstacles devant le véhicule que vous devez dépasser et contrôlez toujours à travers les rétroviseurs qu'aucun véhicule n'arrive par derrière.
- Freinez en utilisant simultanément le frein avant et le frein arrière : ceci contribue à garder la stabilité du véhicule.
- Relâchez progressivement l'embrayage quand vous rétrogradez.
- Si vous vous sentez fatigué ou si vous avez sommeil, arrêtez-vous et reposez-vous.
- Rétrogradez dans les cas suivants :
Dans les descentes et pendant les freinages pour augmenter l'action de freinage à travers la compression du moteur ; tout emploi limité aux freins en descente pourrait causer la surchauffe des plaquettes de freins et réduire leur action de freinage;
Dans les cotes ou en plaine, quand la vitesse passée n'est pas appropriée à la vitesse effective de la moto (vitesse élevée enclenchée et basse vitesse effective);

ATTENTION* : Rétrogradez une vitesse à la fois ; le passage à la vitesse inférieure en rétrogradant plusieurs vitesses à la fois pourrait causer un emballement du moteur et/ou le blocage de roue arrière.

- N'éteignez pas le moteur quand vous roulez dans une descente.
- En présence d'un passager, augmentez les distances de sécurité par rapport aux véhicules qui vous précèdent et tenez compte de son poids

quand vous freinez et quand vous devez aborder un virage ou effectuer un dépassement.

- Les positions du conducteur et du passager sont très importantes pour la maîtrise du véhicule.
- Pour conserver le contrôle de la moto pendant la marche, le conducteur doit tenir ses deux mains sur le guidon et ses deux pieds sur le repose-pieds.
- Le passager doit se tenir en permanence au conducteur ou à la poignée des deux mains et garder ses deux pieds sur les repose-pieds. Ne jamais transporter un passager qui ne peut pas tenir fermement ses deux pieds sur les repose-pieds.
- Ne jamais conduire sous l'emprise de la drogue ou de l'alcool.
- Cette moto a été étudiée exclusivement pour l'utilisation sur route. Elle n'est pas adaptée au hors piste.
- N'employez pas de lacets, cordes, etc... pour fixer le bagage, utilisez uniquement les sacs homologués indiqués pour le type de votre moto.
- La charge maximale transportable ne doit jamais dépasser 227 kg (500.44 lb.) (pilote, passager, bagages).
Le poids des bagages ne doit jamais dépasser 10 kg (22.04 lb.).

SYSTEME de freinage antiblocage - ABS

L' ABS est un système électro-mécanique d'aide au freinage :

il empêche le blocage des roues en phase de freinage, contribuant ainsi à préserver la stabilité du

véhicule, en présence d'une chaussée glissante, mouillée ou sale.

Dans des conditions de basse adhérence, le système peut intervenir en prolongeant la distance de freinage (par ex. présence de gravillons ou chaussée glissante), mais il garantit en tout cas la distance minimale pour ce type de chaussée particulier.

- Le système ABS ne fonctionne pas à des vitesses inférieures à 10 km / h.

Quand le système s'active pendant le freinage, on perçoit des pulsations sur le levier du frein : cette sensation ne doit pas inciter à relâcher la pression exercée sur le levier dans la mesure où cela annulerait l'action du système.

Par ailleurs, la présence du système ABS ne doit pas encourager des comportements ou des styles de conduite qui excèdent les normes de prudence habituelles.

- Utilisez toujours les plaquettes et les pneus recommandés pour assurer le bon fonctionnement du système ABS.

Risques liés au monoxyde de carbone

Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, un gaz incolore et inodore. Respirer du monoxyde de carbone peut entraîner une perte de conscience ou la mort.

Si on démarre le moteur dans un local entièrement ou partiellement fermé, l'air peut se charger de monoxyde de carbone et devenir dangereux à respirer. Ne jamais démarrer la moto dans un garage ou un local fermé.

ATTENTION* Le monoxyde de carbone est un gaz toxique.

Le respirer peut entraîner une perte de conscience ou la mort.

Éviter les zones et les activités qui peuvent entraîner une exposition au monoxyde de carbone.

RESUME	Page
PRÉSENTATION.....	2
AVIS IMPORTANT	2
PRÉCAUTIONS POUR LES ENFANTS.....	3
CONDUITE DE LA MOTO EN SÉCURITÉ	4
ÉLÉMENTS D'IDENTIFICATION.....	6
COMMANDES ET INSTRUMENTS.....	7
VUE MOTO.....	8
DONÉES TECHNIQUES.....	10
TABEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS.....	11
INSTRUMENT COMBINÉ.....	12
INSTRUCTIONS D'UTILISATION DE LA MOTO.....	23
ENTRETIEN ET RÉGLAGES PROGRAMMÉS.....	29
POSITION COMPOSANT ÉLECTRIQUES.....	44
FUSIBLES.....	50
ANNEXE.....	52
OPERATIONS DE PRÉ-LIVRAISON	53
INDEX ALPHABÉTIQUE	54
ENTRETIEN PÉRIODIQUE	ANNEXE A

Remarques

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

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

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

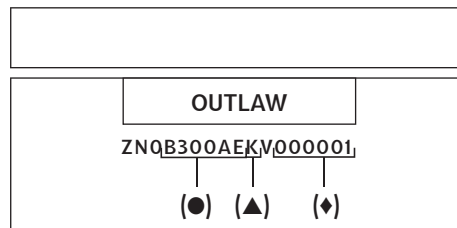


ÉLÉMENTS D'IDENTIFICATION

Le numéro d'identification du moteur est estampillé au bas du carter de moteur gauche, tandis que le numéro de série de la moto est estampillé sur la colonne de direction du cadre.

Veuillez noter sur ce livret **le numéro gravé sur le châssis**, auquel vous devez vous référer lors d'une commande de pièces de rechange, ou lors d'une demande d'informations sur votre motocycle.

NUMÉRO DU CHÂSSIS



NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU MOTOCYCLE

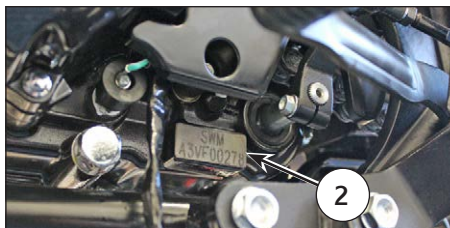
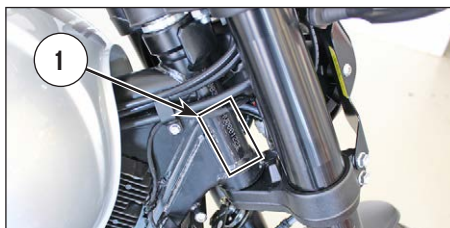
Le numéro de série se compose de 17 caractères et est placé du côté droit du tube de direction.

- (●) = Type du modèle
- (▲) = Année du modèle
 - Pour châssis : MODEL YEAR
 - Pour moteur : PRODUCTION YEAR
- (◆) = N° progressif

SIGLE MOTEUR

A3VK00001

(▲)

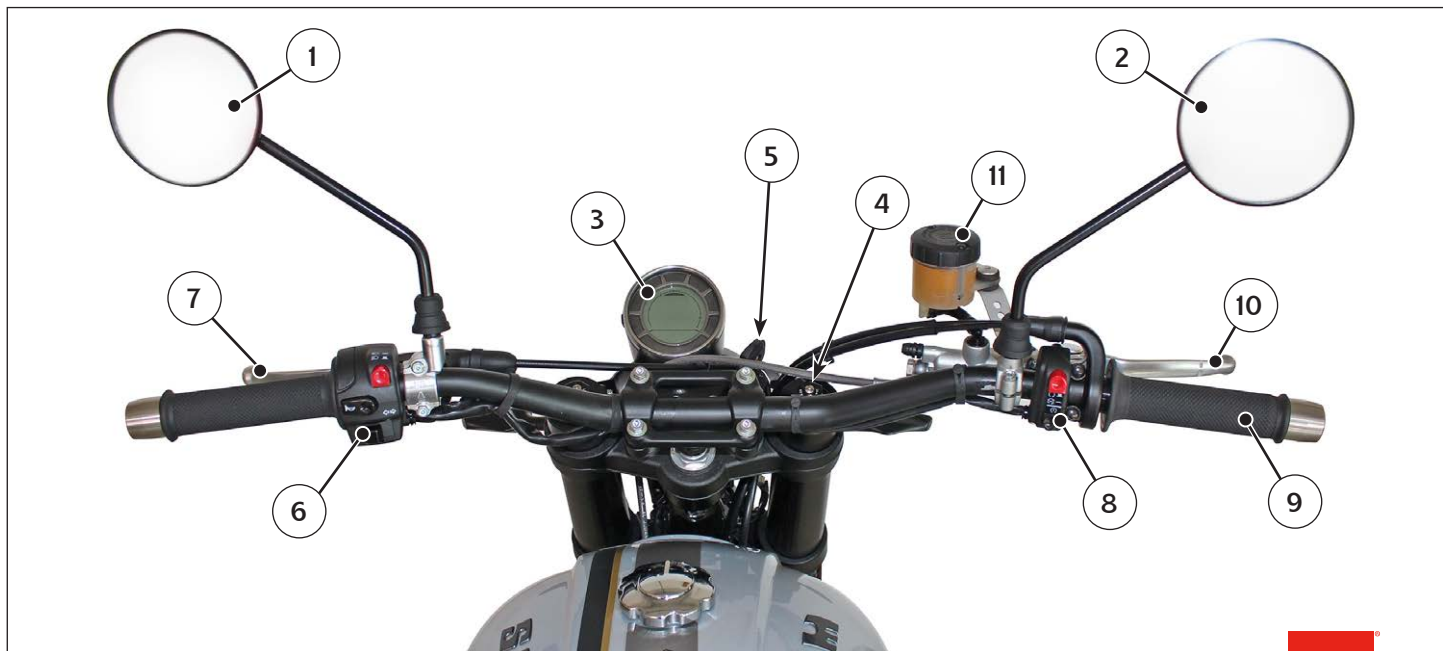


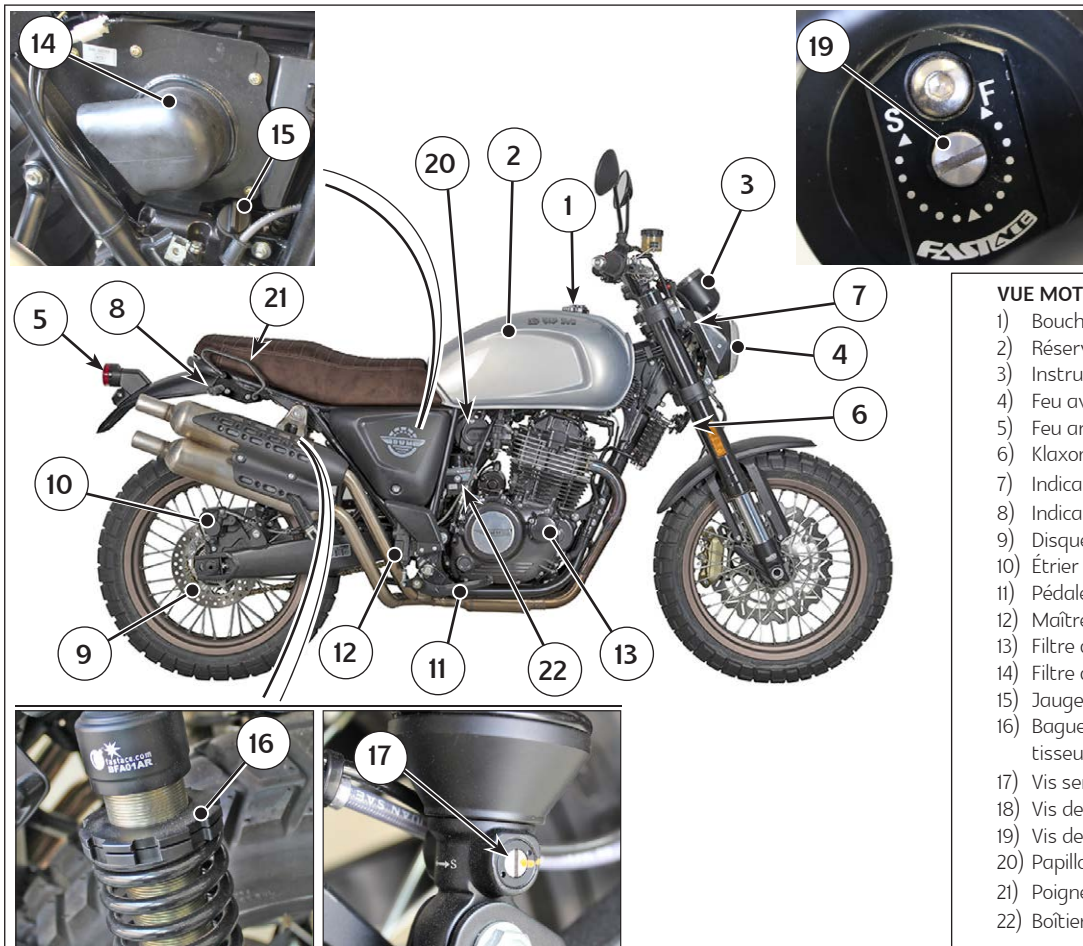
1. Numéro de série du châssis

2. Matricule moteur

COMMANDES ET INSTRUMENTS

- 1) Rétroviseur gauche
- 2) Rétroviseur droit
- 3) Instruments
- 4) Réglage retour frein suspension
- 5) Bloc allumage/blocage de la direction
- 6) Commutateur gauche
- 7) Levier de commande embrayage
- 8) Commutateur droit
- 9) Poignée de gaz
- 10) Levier de commande frein avant
- 11) Réservoir liquide de frein avant





VUE MOTO CÔTÉ DROIT

- 1) Bouchon réservoir carburant
- 2) Réservoir carburant
- 3) Instruments
- 4) Feu avant
- 5) Feu arrière
- 6) Klaxon
- 7) Indicateurs de direction avant.
- 8) Indicateurs de direction arrière.
- 9) Disque de frein arrière
- 10) Étrier de frein arrière
- 11) Pédale de frein arrière
- 12) Maître cylindre arrière
- 13) Filtre à huile moteur
- 14) Filtre à air
- 15) Jauge huile moteur
- 16) Bague de réglage précontrainte ressort amortisseur arrière
- 17) Vis servant à régler l'extension de l'amortisseur.
- 18) Vis de réglage de la compression de la fourche.
- 19) Vis de régulation de l'extension de la fourche.
- 20) Papillon
- 21) Poignée passager
- 22) Boîtier de commande ABS

VUE MOTO CÔTÉ GAUCHE

- 1) Béquille latérale
- 2) Disque de frein avant
- 3) Étrier de frein avant
- 4) Pédale changement de vitesse
- 5) Batterie
- 6) Fusibles
- 7) Selle
- 8) Canister.
- 9) Réglage hydraulique en compression
- 10) Réglage de l'extension
- 11) Chaîne de transmission
- 12) Radiateur à huile
- 13) Télecrupteur avec fusible général



DONNÉES TECHNIQUES

MOTEUR

Type monocylindre à 4 temps
Refroidissement à air
Alésage mm 90
Course mm 70
Cylindrée cm³ 445,3
Rapport volumétrique 10:1
Démarrage électrique

DISTRIBUTION

Type simple arbre à cames en tête
Jeu de soupapes (à moteur froid)
Admission 0,10 ÷ 0,15 mm
Echappement 0,15 ÷ 0,20 mm

LUBRIFICATION

Type Carter sec, pompe à lobes,
filtre à cartouche et radiateur à huile

ALLUMAGE

Type Électronique
Bougie type NGK DPR 8Z
Distance électrodes bougie 0,7 - 0,8 mm

ALIMENTATION

Type injection électronique

TRANSMISSION PRINCIPALE

Pignon moteur 24
Couronne embrayage 64
Rapport de transmission 2,667

EMBRAYAGE

Type Multi-disques en bain d'huile
avec commande à filtre,

BOITE DE VITESSES

Type pignons toujours en prise,

Rapports de transmission
1ère vitesse 2,917 (35/12)
2ème vitesse 1,765 (30/17)
3ème vitesse 1,35 (27/20)
4ème vitesse 1,1 (22/20)
5ème vitesse 0,88 (22/25)

TRANSMISSION SECONDAIRE

Pignon sortie boîte de vitesses Z 16
Couronne sur la roue Z 40
Rapport de transmission 2,5
Dimensions chaîne de transmission 5/8" x 1/4"

RAPPORTS TOTAUX DE TRANSMISSION

1ère vitesse 19,444
2ème vitesse 11,765
3ème vitesse 9,00
4ème vitesse 7,333
5ème vitesse 5,867

CADRE

Type monopoutre, double berceau

SUSPENSION AVANT

Type fourche Hydraulique à fourche inversée
(réglable en extension et en compression) ;
tiges ø 47 mm

SUSPENSION ARRIERE

Type double amortisseur hydraulique
(réglable dans la précharge et en extension)

FREIN AVANT

Type à disque flottant ø 320 mm
à commande hydraulique et étrier fixe radial

FREIN ARRIERE

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

JANTES

Avant en alliage léger: 3,5"x17"

Arrière en alliage léger: 4,25"x17"

PNEUS

Avant:
120/70 - 17"

Arrière
150/60 - 17"

Pression de gonflage à froid

Avant

Conducteur uniquement 2,0 bar

Conducteur et passager 2,2 bar

Arrière

Conducteur uniquement 2,2 bar

Conducteur et passager 2,4 bar

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITE

Empattement mm 1416

Longueur totale mm 2040

Largeur maxi mm 865

Hauteur maxi mm 1330

Hauteur selle mm 805

Poids en ordre de marche, sans carburant.
..... kg 148

Capacité du réservoir d'essence
réserve comprise l 16,5

Réserve de carburant (allumage du témoin) ... l 2,5

Huile du carter

Vidange de l'huile et changement du filtre ... kg 2,7

Vidange de huile kg 2,5

TABLEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS

Huile de graissage du moteur, boîte de vitesses,
transmission primaire
MOTUL 7100 ESTERE 5W 40

Liquide du système de freinage
MOTUL DOT 3&4

Lubrification par graisse
MOTUL GREASE 100

Lubrification de la chaîne de transmission secondaire
MOTUL CHAIN LUBE

Huile fourche avant
MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Huile pour l'amortisseur arrière
MOTUL SHOCK OIL FL

Protection contacts électriques
MOTUL EZ LUBE

FR



INSTRUMENT COMBINÉ

La moto est équipée d'un instrument combiné divisé selon les zones suivantes :

1) Voyant de signalement (voir « Voyants d'avertissement et de signalisation »)

2) Écran multifonction (voir « Écran multifonction »)

3) Compte-tours

Indique le numéro de tours du moteur.

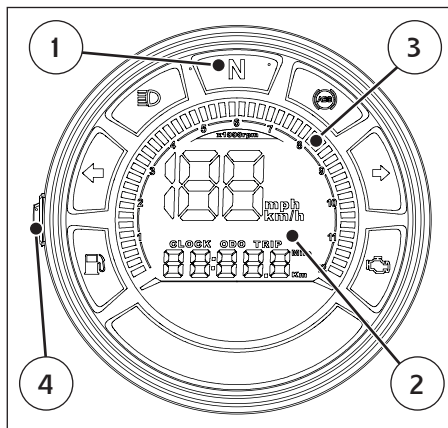
Maintenir le régime de tours dans les limites de 8000 tours/min.

MISE EN GARDE* : Si l'on dépasse 8 000 tours/min le moteur pourrait s'abîmer.

4) Touche « SET »

Permet de visualiser les différentes fonctions de l'écran multifonction, de changer l'unité de mesure, de remettre à zéro certaines valeurs et de régler l'horloge (voir « Écran multifonction »).

Pour passer d'une fonction à une autre, appuyer sur le bouton.



VOYANTS D'AVERTISSEMENT ET DE SIGNALISATION

1) Clignotant gauche

2) Clignotant droit

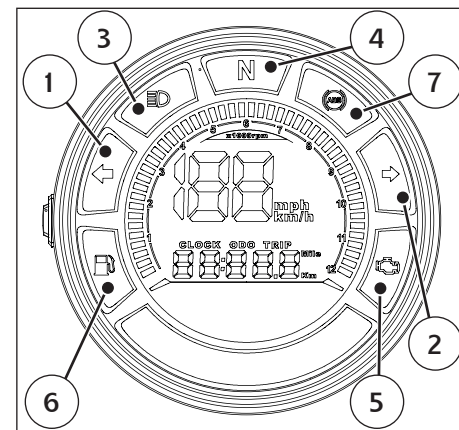
3) Feu de route

4) Point mort

5) Anomalie moteur

6) Réserve de carburant

7) Voyant ABS



CLIGNOTANTS “”

Le voyant clignote quand on actionne l'indicateur de direction droit ou gauche avec le levier de commande spécial situé sur le commutateur gauche.

FEU DE ROUTE “”

Le voyant s'allume quand on actionne le feu de route avec la commande spéciale située sur le commutateur gauche.

POINT MORT “”

Le voyant s'allume quand le levier de la boîte de vitesses est au point mort (pas de vitesse enclenchée).

ANOMALIE MOTEUR “”

Quand on tourne la clé de contact, la centrale moteur exécute un autodiagnostic, le voyant s'allume quelques secondes puis s'éteint s'il n'y a pas d'anomalie.

Le voyant s'allume pendant le fonctionnement du moteur pour indiquer une anomalie sur le moteur ou le système d'injection :

- s'arrêter et éteindre le moteur
- attendre quelques minutes et redémarrer le moteur. Si le voyant s'allume, s'adresser au concessionnaire SWM le plus proche pour effectuer un contrôle du système d'autodiagnostic.

RÉSERVE CARBURANT “”

Quand on tourne la clé de contact, le voyant s'allume quelques secondes puis s'éteint.

Si le voyant s'allume pendant la marche, le niveau de carburant a atteint la réserve (3 litres), l'autonomie est donc limitée. Se ravitailler en carburant dès que possible.

VOYANT ANOMALIE SYSTÈME ABS “”

Dès qu'on tourne la clé de contact, le boîtier de commande ABS exécute un autodiagnostic, le voyant s'allume quelques secondes puis s'éteint s'il n'y a pas d'anomalie.

Si, au contraire, le voyant s'allume lorsque la moto est en marche, cela indique qu'il y a une anomalie du système de freinage ABS :

- s'arrêter et éteindre le moteur
- attendre quelques minutes et redémarrer le moteur. Si le voyant s'allume de nouveau, contacter le concessionnaire SWM le plus proche pour contrôler le système ABS.

ÉCRAN MULTIFONCTION

1) Tachymètre

Indique la vitesse de parcours de la moto.

2) Indication de l'échelle de la vitesse :

km/h = kilomètres/heure

mph = mile/heure

3) Paramètres de visualisation

Dans ce champ, il est possible de régler individuellement les paramètres suivants qui seront visualisés dans le champ (4).

CLOCK = Horloge (Voir réglage horloge)

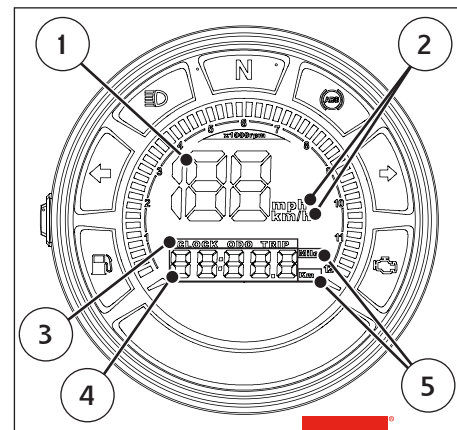
ODO = Compteur kilométrique / compteur de miles (valeur impossible à mettre à zéro)

TRIP = Compteur kilométrique / compteur de miles partiels (voir réglages TRIP)

5) Unité de mesure

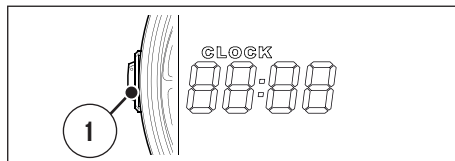
Mile = indique que la valeur indiquée dans la Fonction ODO et TRIP est en mile

km = indique que la valeur indiquée dans la Fonction ODO et TRIP est en kilomètres

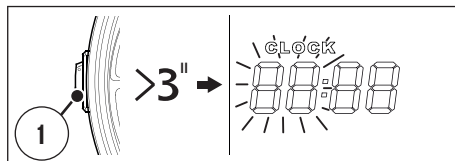


RÉGLAGE HORLOGE.

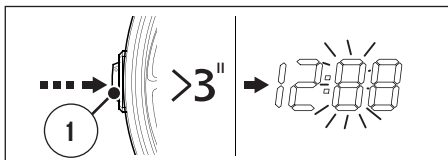
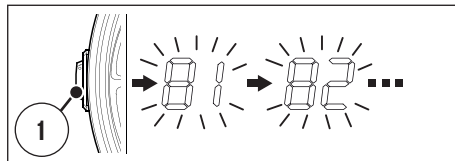
- Appuyer sur la touche « Réglage » (1) jusqu'à ce que l'inscription « CLOCK » soit visualisée.



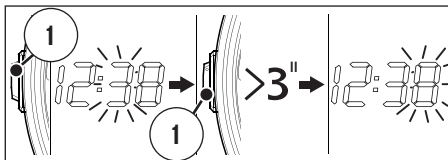
- Appuyer sur la touche « Set » (1) pendant plus de 3 secondes sur l'écran, les heures clignotent.



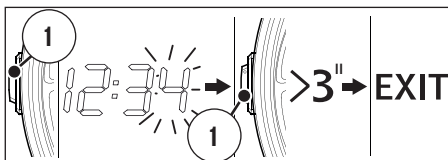
- Appuyer sur la touche « Set » (1) pour régler les heures ; pour confirmer la donnée réglée, appuyer sur le bouton « Set » (1) pendant plus de 3 secondes pour passer à la dizaine des minutes qui clignotent.



- Appuyer sur la touche « Set » (1) pour régler les dizaines des minutes ; pour confirmer la donnée réglée, appuyer sur le bouton « Set » (1) pendant plus de 3 secondes pour passer à l'unité des minutes qui clignotent.

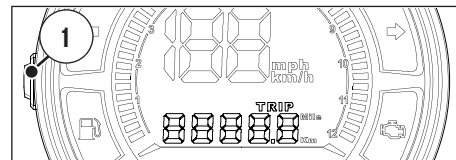


- Appuyer sur la touche « Set » (1) pour régler les unités des minutes ; pour confirmer la donnée réglée et sortir de la fonction de réglage de l'heure, appuyer sur la touche « Set » (1) pendant plus de 3 secondes.



RÉGLAGE TRIP

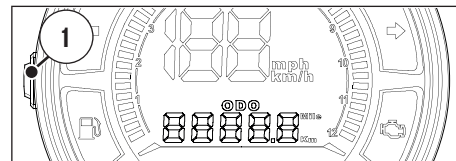
À l'aide du bouton « Set » (1), visualiser l'inscription « TRIP » puis appuyer sur le bouton (1) pendant plus de 3 secondes pour remettre à zéro la valeur et repartir avec le comptage de 0 km ou Mile.



RÉGLAGE UNITÉ DE MESURE

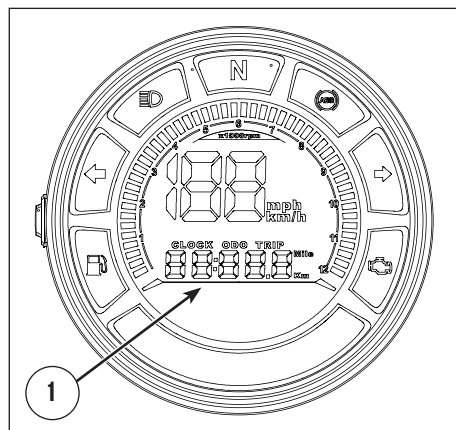
Le réglage de l'unité de mesure doit être effectué avec la moto à l'arrêt et la clé en position ON.

À l'aide du bouton « Set » (1), visualiser l'inscription « ODO » puis appuyer sur le bouton (1) pendant plus de 3 secondes pour passer de km à Mile ou inversement.



MESSAGES D'ERREUR

En cas d'anomalie, l'afficheur (1) indique le code d'erreur correspondant ; contacter le concessionnaire SWM le plus proche pour faire contrôler l'anomalie. Pour les codes d'erreur répertoriés ci-après, procéder comme indiqué.



Code d'erreur Tableau de bord	Code d'erreur OBD (diagnostic embarqué)	Description erreur	Action
E-01	P0112	Basse tension température air aspiré.	Contrôler le connecteur « TMAP » sur le boîtier papillon.
E-02	P0109	Tension intermittente circuit pression d'air sous papillon ou barométrique.	Contrôler le connecteur « TMAP » sur le boîtier papillon.
E-03	P0108	Haute tension circuit pression d'air sous papillon ou barométrique.	Contrôler le connecteur « TMAP » sur le boîtier papillon.
E-04	P0107	Basse tension circuit pression d'air sous papillon ou barométrique.	Contrôler le connecteur « TMAP » sur le boîtier papillon.
E-09	P0124	Tension intermittente circuit capteur position papillon.	Contrôler le connecteur « TPS » sur le boîtier papillon.
E-10	P0123	Haute tension circuit capteur position papillon.	Contrôler le connecteur « TPS » sur le boîtier papillon.
E-11	P0122	Basse tension circuit capteur position papillon.	Contrôler le connecteur « TPS » sur le boîtier papillon.
E-12	P0119	Tension intermittente capteur température moteur.	Contrôler le connecteur du capteur de température moteur.
E-13	P0118	Haute tension capteur température moteur.	Contrôler le connecteur du capteur de température moteur. Si le connecteur est correctement branché, contrôler le circuit de refroidissement et contacter l'assistance

Code d'erreur Tableau de bord	Code d'erreur OBD (diagnostic embarqué)	Description erreur	Action
E-14	P0117	Basse tension capteur de température moteur.	Couper le contact du véhicule. Contrôler le connecteur du capteur de température moteur. Si le connecteur est correctement branché, contrôler le circuit de refroidissement et contacter l'assistance.
E-15	P0114	Tension intermittente capteur de température air aspiré.	Contrôler le connecteur « TMAP » sur le boîtier papillon.
E-16	P0113	Haute tension capteur de température air aspiré.	Contrôler le connecteur « TMAP » sur le boîtier papillon. Si le connecteur est correctement branché, couper le contact du véhicule et laisser refroidir le moteur. Si l'erreur persiste, contacter l'assistance.
E-20	P0135	Défaillance circuit chauffage capteur O2.	Contrôler le connecteur du capteur O2. Si le connecteur est correctement branché, remplacer le capteur. Si l'erreur persiste après avoir remplacé le capteur, contacter l'assistance.
E-21	P0134	Capteur O2 : aucune activité détectée.	Contrôler le connecteur du capteur O2. Si le connecteur est correctement branché, contacter l'assistance.
E-22	P0133	Capteur O2 : temps d'attente trop long.	Contrôler le connecteur du capteur O2. Si le connecteur est correctement branché, contacter l'assistance.
E-23	P0132	Capteur O2 : haute tension.	Contrôler le connecteur du capteur O2. Si le connecteur est correctement branché, contacter l'assistance.
E-24	P0131	Capteur O2 : basse tension.	Contrôler le connecteur du capteur O2. Si le connecteur est correctement branché, contacter l'assistance.
E-28	P0262	Haute tension injecteur.	Contrôler le connecteur de l'injecteur. Si le connecteur est correctement branché, contacter l'assistance.

Code d'erreur Tableau de bord	Code d'erreur OBD (diagnostic embarqué)	Description erreur	Action
E-29	P0261	Basse tension injecteur.	Contrôler le connecteur de l'injecteur. Si le connecteur est correctement branché, contacter l'assistance.
E-30	P0233	Tension intermittente circuit secondaire pompe à essence.	Contrôler le connecteur de la pompe à essence. Si le connecteur est correctement branché, contacter l'assistance.
E-31	P0232	Haute tension circuit secondaire pompe à essence.	Contrôler le connecteur de la pompe à essence. Si le connecteur est correctement branché, contacter l'assistance.
E-32	P0231	Basse tension circuit secondaire pompe à essence.	Contrôler le connecteur de la pompe à essence. Si le connecteur est correctement branché, contacter l'assistance.
E-36	P0351	Défaillance circuit primaire ou secondaire bobine.	Contrôler le connecteur de la bobine. Si le connecteur est correctement branché, contacter l'assistance.

INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE

L'interrupteur d'allumage a trois positions :

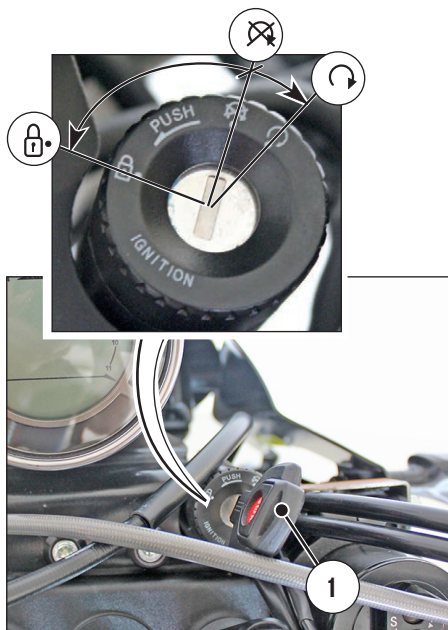
-  démarrage de la moto (clé non extractible)
-  extraction de la clé
-  blocage de la direction (clé extractible).

- Position d'extraction de la clé ""

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

- Position démarrage ""

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



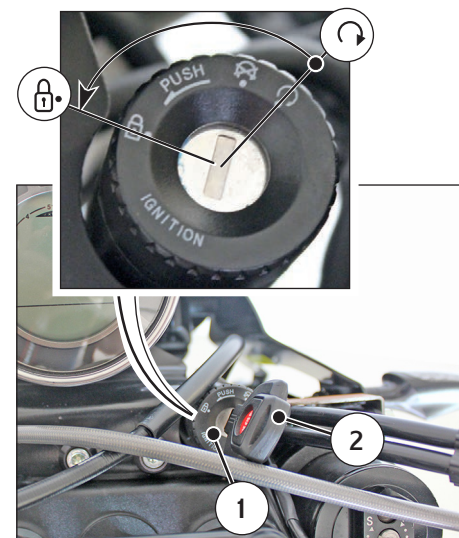
BLOCAGE DE LA DIRECTION

La moto est équipée d'un blocage de la direction positionné sur le bloc (1) de la clé de contact.

Pour bloquer la direction, procéder comme suit :

- Tourner le guidon à gauche
- Insérer la clé (2) dans le bloc (1) sur la position 
- Appuyer sur la clé (2) et la tourner dans le sens horaire en position .
- Extraire la clé (2).

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



COMMUTATEUR DROIT SUR LE GUIDON

Le commutateur droit dispose des commandes suivantes :

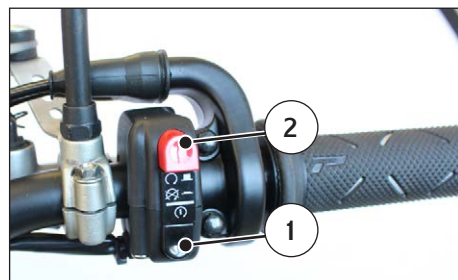
1) Bouton de démarrage moteur

Appuyer sur le bouton (1) avec la clé sur  et l'interrupteur (2) sur , le moteur démarre.

2) Interrupteur d'URGENCE d'arrêt du moteur.

Quand on appuie sur le bouton en position , le démarrage et le fonctionnement du moteur sont désactivés.

Quand on appuie sur le bouton en position , le fonctionnement du moteur est activé, le démarrage est possible.



COMMUTATEUR GAUCHE SUR LE GUIDON

Le commutateur gauche dispose des commandes suivantes :

1) Appel de phares (retour automatique)

2) Commande sélection feu de route

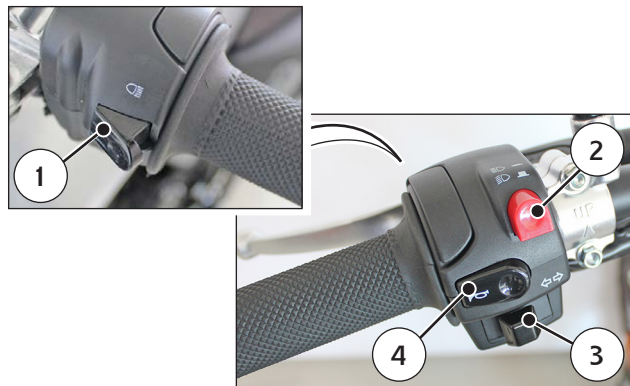
 Commande sélection feu de croisement

3) Indicateurs de direction gauche (retour automatique)

 Indicateurs de direction droite (retour automatique)

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

4) Avertisseur sonore



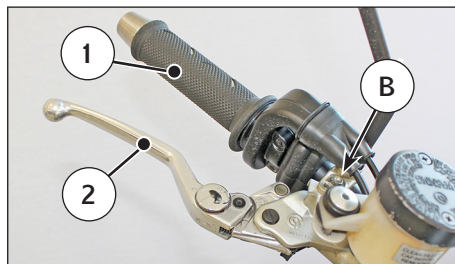
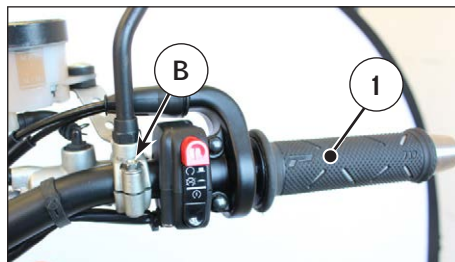
COMMANDE DE L'ACCÉLÉRATEUR

La poignée de gaz (1) est située à droite du guidon.

COMMANDE FREIN AVANT

La manette (2) de commande du frein avant est placée à droite du guidon. Lors du freinage, un interrupteur d'arrêt allume le feu arrière. La position de la commande sur le guidon peut être réglée en desserrant les deux vis de fixation (B).

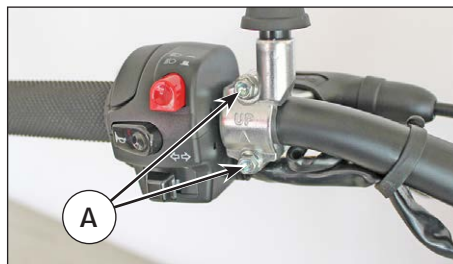
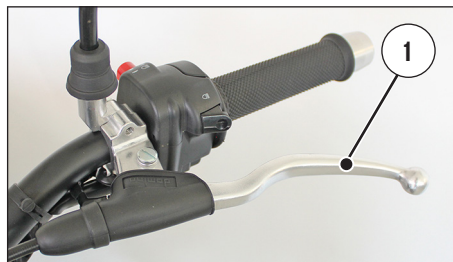
AVERTISSEMENT*: N'oubliez pas de serrer les vis (B) après le réglage.



COMMANDE DE L'EMBRAYAGE

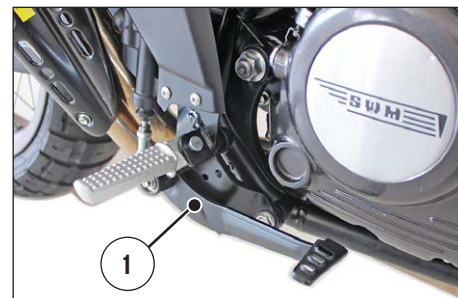
Le levier de commande de l'embrayage (1) est situé à gauche du guidon et recouvert d'une protection. La position de la commande d'embrayage sur le guidon se règle en desserrant les vis de fixation (A).

AVERTISSEMENT* Ne pas oublier de resserrer les vis après le réglage.



COMMANDE FREIN ARRIÈRE

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



COMMANDE DE LA BOÎTE DE VITESSES

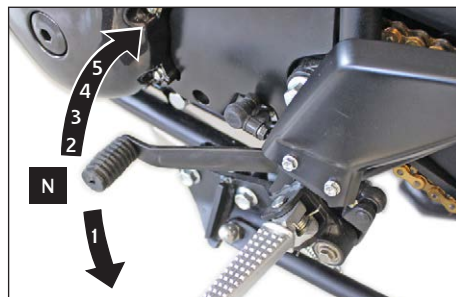
Le levier (1) est placé sur le côté gauche du moteur. À chaque changement de vitesse, le conducteur doit libérer la pédale qui retournera en position centrale. Le « point mort » (N) se trouve entre la première et la deuxième vitesse.

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

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

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

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



BÉQUILLE LATÉRALE

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

ATTENTION*: La béquille a été projetée pour supporter SEULEMENT LE POIDS DU MOTOCYCLE. Ne jamais s'asseoir sur le motocycle en utilisant la béquille comme support, sous peine de rupture entraînant de graves lésions corporelles.

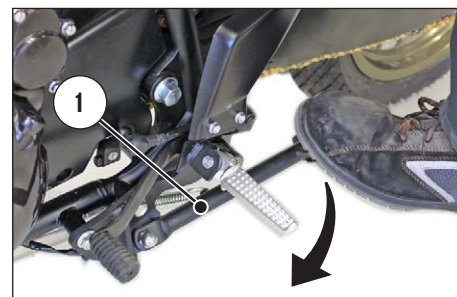
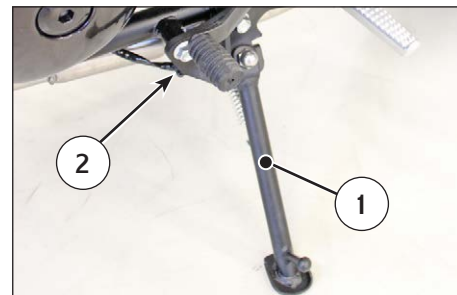
ATTENTION*:

La moto ne DOIT être placée sur béquille QU'APRÈS que le pilote soit descendu de son véhicule.

Remarque*: Abaisser la béquille (1) avec le pied droit en maintenant la moto en équilibre. Quand la béquille (1) est abaissée, poser la moto dessus. Dès que le pilote déplace la moto de sa position d'appui sur le sol à sa position verticale, il doit soulever du pied gauche la béquille abaissée pour la mettre en position relevée.

ATTENTION* : La moto est équipée d'un capteur (2) de sécurité, lequel autorise la mise en marche du moteur, avec la béquille abaissée, uniquement au point mort.

L'enclenchement d'une vitesse avec la béquille abaissée provoque l'extinction du moteur.



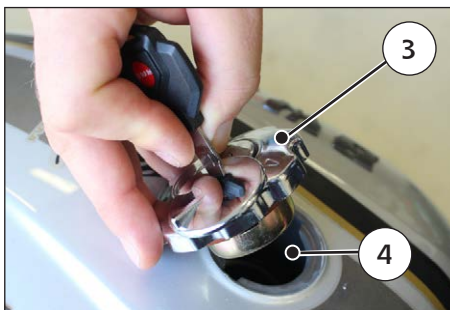
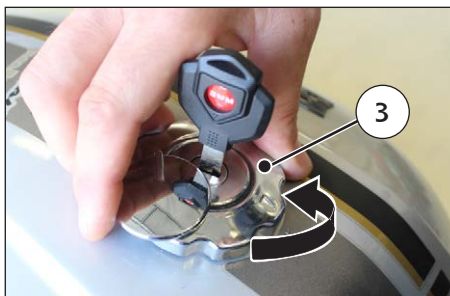
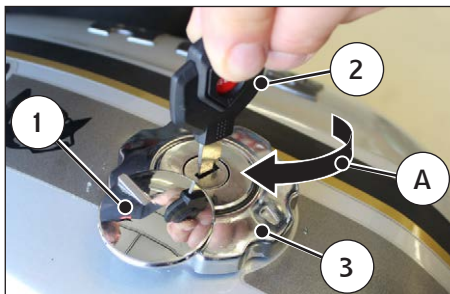
Contrôler la béquille latérale périodiquement (voir « Fiche d'entretien périodique »); vérifier que les ressorts ne soient pas endommagés et que la béquille latérale s'articule librement. Si la béquille latérale est bruyante, lubrifier le pivot (A) de fixation.

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

Carburant recommandé : essence SANS PLOMB 95.

ATTENTION*: L'essence est une matière très inflammable qui, en conditions particulières, peut devenir explosive. Toujours éteindre le moteur, ne pas fumer, ou approcher de flammes ou étincelles de la zone de ravitaillement, ou dans les lieux où l'on conserve le carburant.

- Éteindre le moteur.
- Déplacer latéralement le couvercle (1) de la serrure.
- Introduire la clé (2) et la tourner d'1/4 de tour dans le sens de la flèche A pour débloquer le bouchon (3).
- Tourner le bouchon (3) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et l'enlever du réservoir.
- Introduire le carburant par la goulotte (4).



AVERTISSEMENT*: Ne jamais remplir le réservoir au delà de la limite inférieure de la goulotte de remplissage.

- Remonter le bouchon (3) dans le sens inverse de la dépose, retirer la clé (2) et déplacer le couvercle (1) qui protège la serrure.

Remarque* Il n'est pas possible de remettre le bouchon du carburant (3) si la clé n'est pas dans la serrure. On ne peut enlever la clé (2) du bouchon (3) que s'il est fermé correctement.

INSTRUCTIONS D'UTILISATION DE LA MOTO

Remarque*: Si vous êtes peu familier avec le fonctionnement de votre moto, avant de la conduire, lisez attentivement les instructions du paragraphe « COMMANDES ».

CONTRÔLES PRÉLIMINAIRES

Chaque fois que vous utilisez votre moto, effectuer un contrôle général comme suit :

- contrôler le niveau du carburant et celui de l'huile du moteur ;
- Vérifier le niveau du liquide frein.
- contrôler la direction en tournant le guidon en fin de course dans les deux sens ;
- contrôler la pression des pneus ;
- contrôler la tension de la chaîne ;
- Vérifier et, si nécessaire, régler la commande de l'accélérateur.
- tourner la clef de l'interrupteur d'allumage sur  : vérifier l'allumage de l'écran de l'afficheur et, au point mort, vérifier l'allumage du voyant de ce dernier ;
- Allumer le feu de route et vérifier que le voyant s'allume.
- actionner les indicateurs de direction et contrôler que le voyant s'allume ;
- contrôler l'allumage du feu de stop arrière;
- Après le démarrage, vérifier que les voyants  "Panne moteur" et  " « Panne ABS » ne sont pas allumés.

INSTRUCTIONS DE RODAGE

L'exclusivité du projet, la qualité élevée des matériaux employés, ainsi que le montage soigné, vous garantissent le plus grand confort dès le premier instant. Toutefois, au cours des 1500 premiers kilomètres (932,05 mi.), il est indispensable de suivre SCRUPULEUSEMENT les normes suivantes. LA NON OBSERVATION DE CES NORMES POURRAIT PORTER PREJUDICE À LA DURÉE ET AUX PERFORMANCES DU MOTOCYCLE :

- chauffer le moteur en le laissant tourner à bas régime, avant d'utiliser le motocycle ;
- éviter les départs soudains et ne jamais faire tourner le moteur à haut régime aux vitesses les plus basses ;
- conduire à vitesse modérée jusqu'à ce que le moteur soit chaud ;
- utiliser les deux freins de manière répétitive pour roder les plaquettes et les disques ;
- éviter de conserver la même vitesse à long terme ;
- éviter les longs parcours sans arrêt ;
- ne JAMAIS conduire en descente AU POINT MORT, mais passer une vitesse de façon à utiliser le frein moteur pour éviter l'usure rapide des plaquettes.

LOCALISATION DES PROBLÈMES DE FONCTIONNEMENT

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

Le moteur ne démarre pas

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

Le moteur a du mal à démarrer

- Bougie sale ou en mauvaise état : nettoyer ou remplacer

Le moteur démarre mais le fonctionnement est irrégulier

- Bougie sale ou en mauvaise état : nettoyer ou remplacer
- Distance des électrodes de la bougie non appropriée : régler ;

La bougie se salit facilement

- La bougie n'est pas appropriée : remplacer ;



Le moteur manque de puissance

- Filtre à air sale : nettoyer
- Distance excessive des électrodes de la bougie : régler ;
- Jeu de soupapes incorrect : régler ;
- Compression insuffisante : en vérifier la cause;
- Filtre de protection de la pompe à essence ou filtre de protection de l'injecteur sales. Nettoyer et remplacer les filtres.

Le moteur cogne

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

L'alternateur ne charge pas ou charge de manière insuffisante

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

La batterie surchauffe

- Régulateur de tension défectueux : remplacer ;

Difficulté à passer les vitesses

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

L'embrayage glisse

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

Les freins ne fonctionnent pas correctement

- Plaquettes usées : remplacer ;

MONTÉE/DESCENTE PILOTE ET PASSAGER

Règles générales

Lire attentivement les indications qui suivent car elles donnent des informations importantes pour la sécurité du pilote, du passager, des tiers et de la moto.

La montée et la descente de la moto doivent toujours être effectuées par le côté gauche du véhicule, avec les mains libres, sans empêchements et avec la béquille baissée.

Le pilote doit toujours être le premier à monter et le dernier à descendre de la moto, il doit gouverner la stabilité du véhicule pendant la montée et la descente du passager.

Ne pas descendre du véhicule en sautant ou en allongeant la jambe, descendre toujours en exécutant les opérations décrites au paragraphe correspondant.

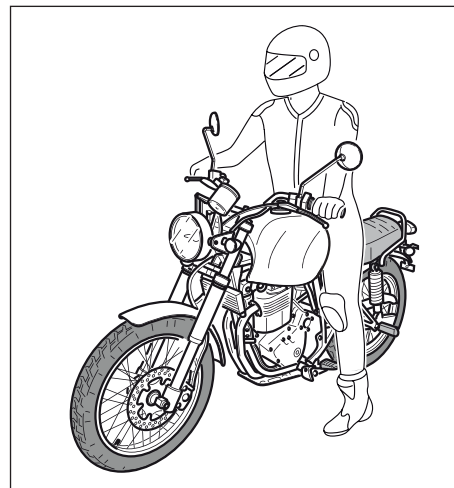
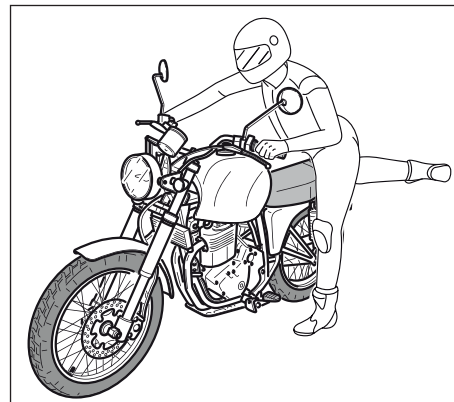
Montée du pilote

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

- Par le côté gauche empoigner correctement le guidon des deux mains puis lever la jambe droite et la passer par-dessus la selle.
- S'asseoir sur la moto et poser les deux pieds par terre, redresser le véhicule sans charger son propre poids sur la béquille latérale.

AVERTISSEMENT* : Dans le cas où l'on ne réussirait pas à poser les deux pieds par terre, poser le pied droit en gardant le gauche prêt à l'appui.

- Démarrer la moto comme indiqué au paragraphe correspondant.
- À l'aide du pied gauche, rabattre complètement la béquille.

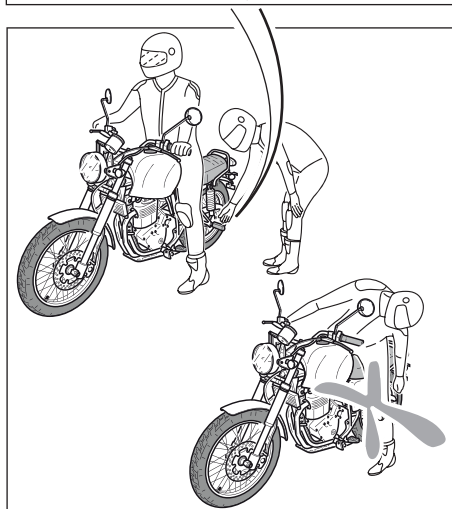
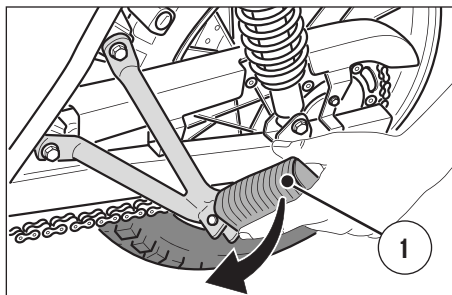


Montée du passager

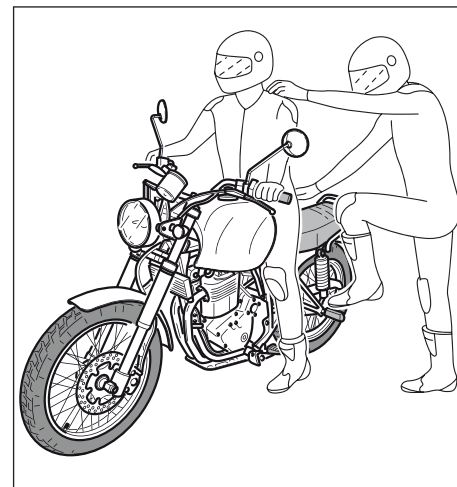
Le pilote doit monter en premier, comme indiqué au paragraphe correspondant, sans démarrer la moto.

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

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

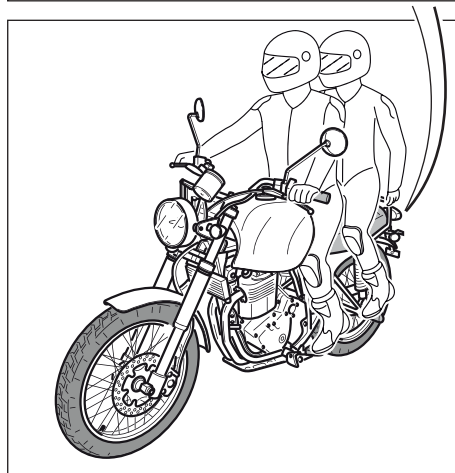
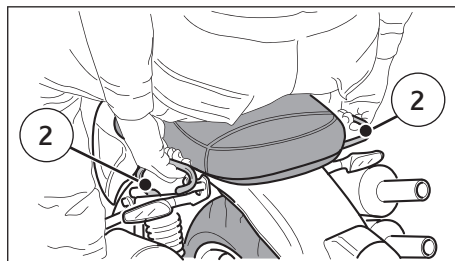


Poser la main gauche sur l'épaule du pilote, le pied droit sur le marche-pieds puis monter sur la moto en levant la jambe droite et en faisant des mouvements prudents pour ne pas déséquilibrer le véhicule et le pilote.



> > >

- Se tenir avec les mains aux poignées prévues à cet effet (2).
- À l'aide du pied gauche, rabattre complètement la béquille.
- Démarrer la moto comme indiqué au paragraphe correspondant.



Descente de la moto

- Arrêter le véhicule et éteindre le moteur.

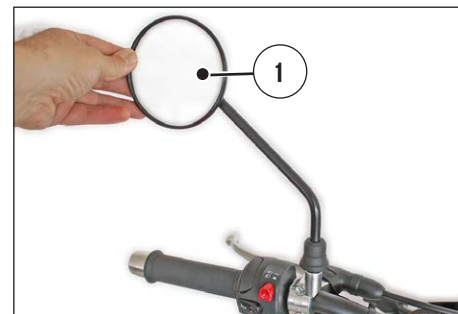
AVERTISSEMENT* : Vérifier si l'endroit où l'on envisage de garer le véhicule est stable et plat.

- Poser les deux pieds par terre.
- Éteindre la moto comme indiqué au paragraphe correspondant.
- À l'aide du pied gauche, extraire complètement la béquille.
- Faire descendre d'abord le passager par le côté gauche du véhicule en posant le pied sur le marche-pieds gauche et en levant la jambe droite.
- Incliner la moto vers la gauche jusqu'à l'appuyer sur la béquille.
- Tenir fermement le guidon avec les mains et descendre de la moto par le côté gauche en levant la jambe droite.

RÉGLAGE DES RÉTROVISEURS

S'asseoir sur la moto en respectant les consignes données dans le paragraphe dédié.

Régler les deux rétroviseurs (1) en les déplaçant de façon à ce que le pilote en position assise voie correctement la route derrière lui.



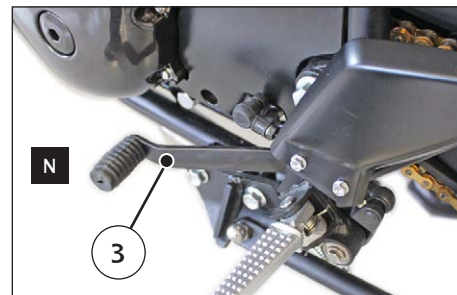
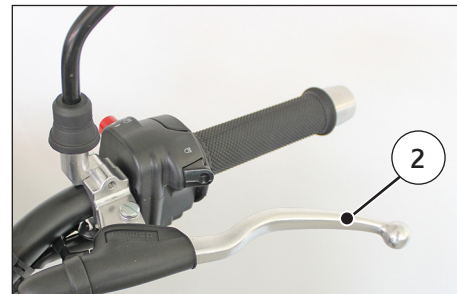
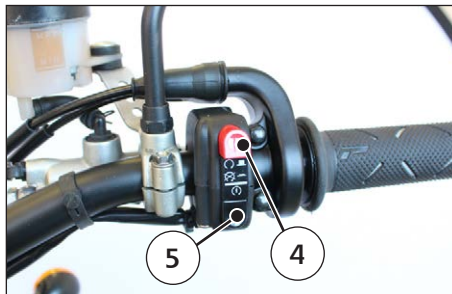
DÉMARRAGE DU MOTEUR

Après être monté sur la moto en suivant les indications du paragraphe dédié, démarrer le moteur de la façon suivante :

- 1) amener la clé (1) de l'interrupteur d'allumage en position  (le ronflement que l'on entend en tournant la clé sur  est dû à la pompe à carburant qui met le circuit d'alimentation sous pression) ;
- 2) tirer le levier (2) de l'embrayage ;
- 3) amener la pédale (3) de la boîte de vitesses au point mort et relâcher le levier d'embrayage ;
- 4) vérifier que le bouton (4) est sur , appuyer sur le bouton de démarrage (5).
Ne pas faire fonctionner le moteur froid à plein régime pour que l'huile puisse chauffer et circuler dans tous les points qui doivent être lubrifiés.

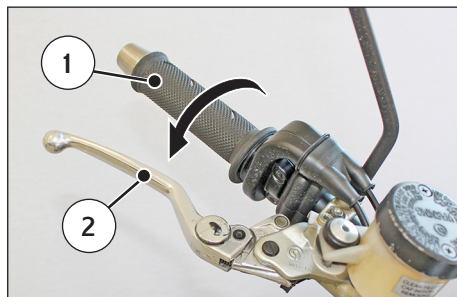
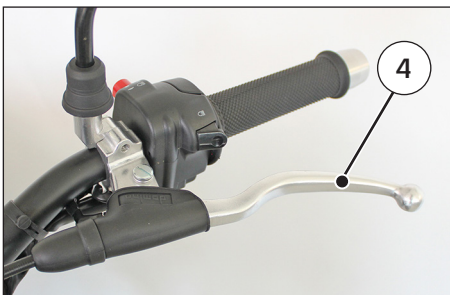
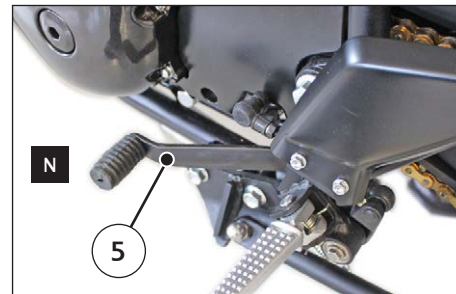
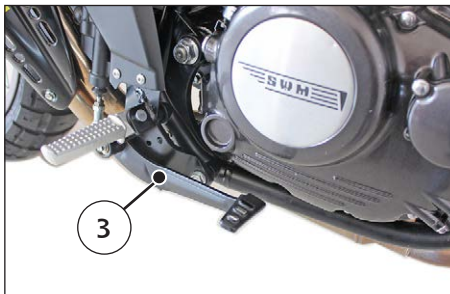
Remarque*: Sur le support du levier d'embrayage se trouve un interrupteur de sécurité qui permet d'effectuer le démarrage UNIQUEMENT avec la boîte de vitesses au point mort ou avec une vitesse passée et le levier d'embrayage tiré.

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



ARRÊT DE LA MOTO ET DU MOTEUR

- Fermer complètement la poignée de gaz (1) pour faire décélérer la moto
- Freiner aussi bien à l'avant (2) qu'à l'arrière (3) tout en rétrogradant (pour une forte décélération, agir fermement sur le levier et sur la pédale du frein).
- Une fois la moto arrêtée, tirer le levier d'embrayage (4) et amener le levier de vitesses (5) au point mort.
- Tourner la clé de contact (6) en position  (position d'extraction de la clé).

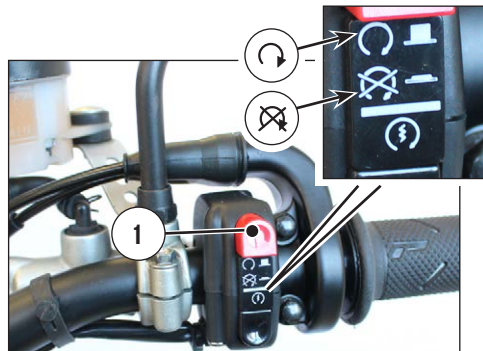


ARRÊT DU MOTEUR EN CAS D'URGENCE

- Appuyer sur l'interrupteur rouge (1) et le placer sur  pour arrêter le moteur. Après l'avoir utilisé, le remettre en position .

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

ATTENTION* Si l'accélérateur se bloque en position ouverte et en cas de dysfonctionnement provoquant une accélération incontrôlable du moteur, appuyer IMMÉDIATEMENT sur le bouton (1) arrêt moteur. Contrôler normalement la moto avec les freins et la direction pendant l'actionnement du bouton d'arrêt.



ENTRETIEN ET RÉGLAGES PROGRAMMÉS

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

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

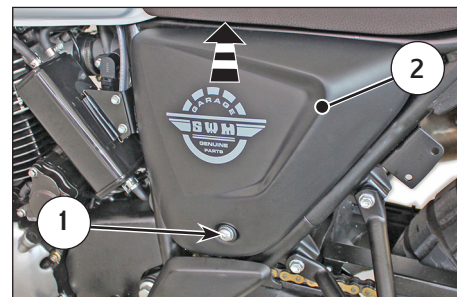
- Éteindre le moteur et garer la moto sur une surface plane et solide.
- Attendre que le moteur et les silencieux des disques de frein aient refroidi.

DÉPOSE DES PANNEAUX LATÉRAUX

Pour certaines opérations d'entretien, il est nécessaire d'enlever un panneau latéral ou les deux. Pour enlever les panneaux latéraux gauche et droit, procéder de la façon suivante.

- Dévisser la vis (1).
- Soulever le panneau (2) et le détacher des fixations supérieures.

Pour la repose, procéder en sens inverse de la dépose.

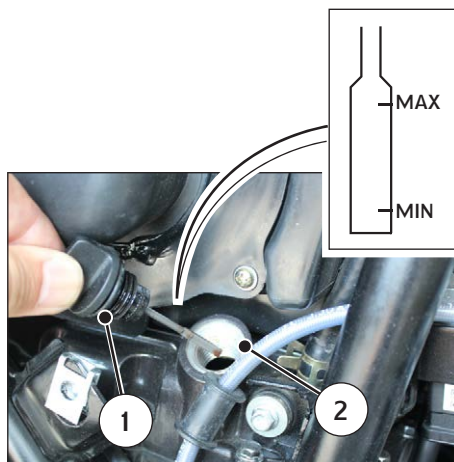


FR

CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE

Remarque* Effectuer le contrôle quand le moteur vient d'être éteint et qu'il est encore chaud.

- Positionner la moto à plat et à la verticale.
- Enlever le panneau droit en suivant les indications du paragraphe dédié.
- Dévisser la jauge d'huile (1) et l'enlever, la nettoyer avec un chiffon et la remettre en place dans le trou de remplissage (2) sans la visser puis la ressortir et vérifier que le niveau d'huile est bien situé entre les repères du minimum MIN et du maximum MAX.
- Pour le ravitaillement, verser l'huile dans le trou (2) pour rétablir le niveau.
- Remettre la jauge à sa place et la visser.



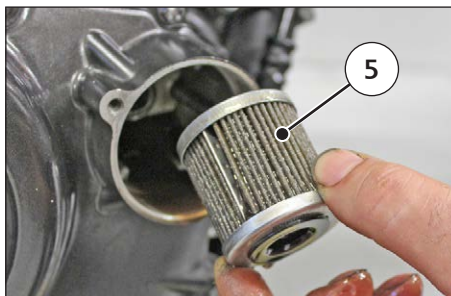
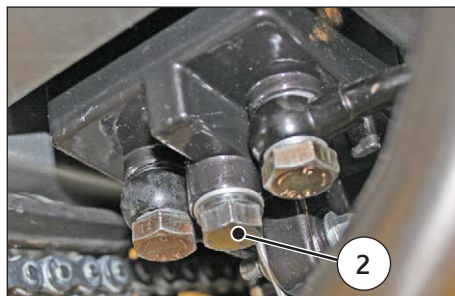
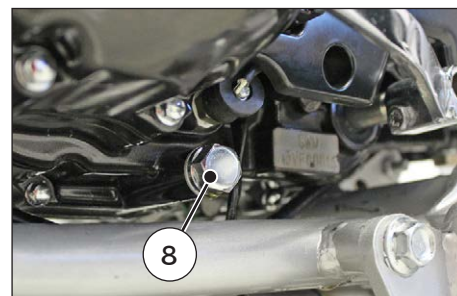
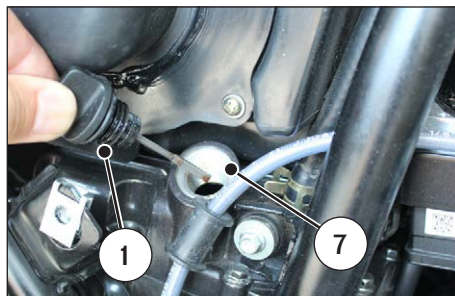
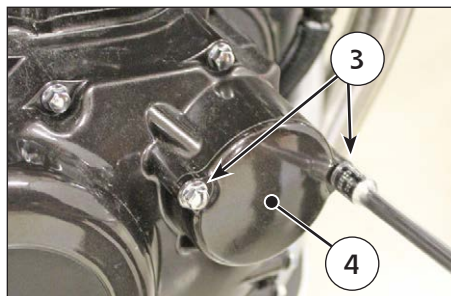
REPLACEMENT DE L'HUILE MOTEUR ET DU FILTRE

Remarque* Exécuter cette opération quand le moteur est chaud.

AVERTISSEMENT* Veiller à ne pas toucher l'huile chaude.

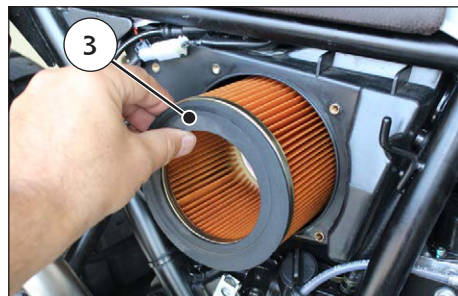
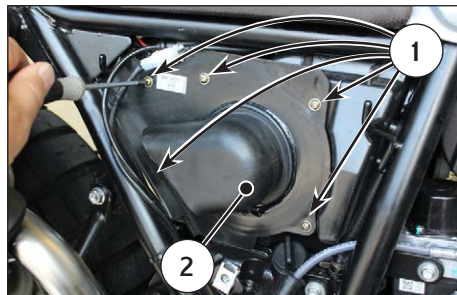
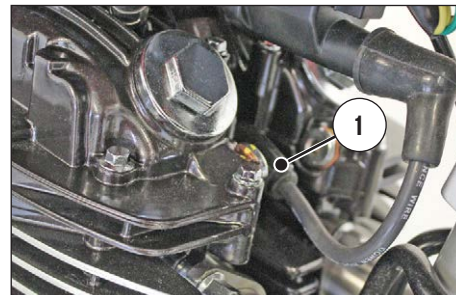
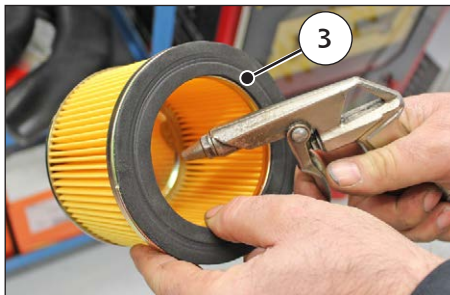
- Positionner la moto à plat et à la verticale.
- Enlever le panneau droit comme l'indique le paragraphe dédié.
- Sortir la jauge d'huile (1).
- Placer une bassine sous le réservoir d'huile, en face du trou de vidange (2).
- Dévisser le bouchon de vidange (2) situé sous le réservoir d'huile et laisser l'huile s'écouler.
- Placer une bassine sous le moteur, en face du bouchon de vidange (8).
- Dévisser le bouchon (8) situé du côté gauche du moteur et laisser l'huile s'écouler.
- Desserrer les deux vis (3) et enlever le couvercle (4).
- Sortir le filtre (5) et vérifier s'il faut le remplacer.
- Remonter le bouchon de vidange (2) et le bouchon (8), remplacer la rondelle d'étanchéité (couple de serrage 20 Nm - 2,0 kgm - 14,75 ft/lb).
- Remonter le filtre (5) et le couvercle (4), remplacer la garniture (6).
- Verser environ 1,7 kg d'huile dans le réservoir par la goulotte (7).
- Démarrer le moteur et le laisser fonctionner environ deux minutes.

- Verser le reste d'huile (1 kg) pour rétablir le niveau.
- Remonter la jauge et le panneau latéral.



CONTRÔLE ET REMPLACEMENT DU FILTRE À AIR

- Enlever le panneau droit comme l'indique le paragraphe dédié.
- Desserrer les vis (1) et enlever le couvercle du filtre (2).
- Enlever le filtre (3) et vérifier son état. Pour le nettoyer, souffler de l'air comprimé de l'extérieur vers l'intérieur. S'il est trop sale, le remplacer.
- Remonter toutes les pièces en procédant en sens inverse.



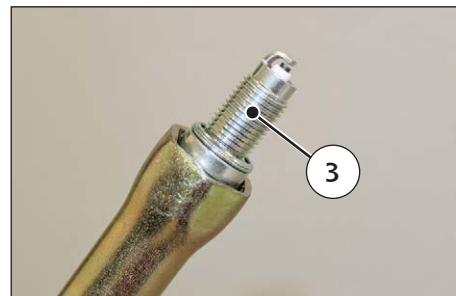
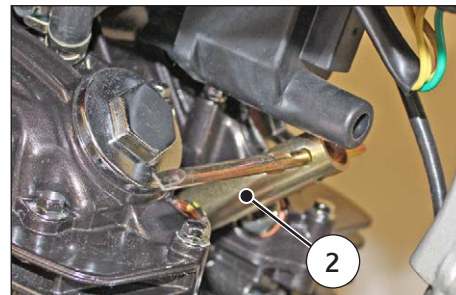
CONTRÔLE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE

La distance entre les électrodes de la bougie (3) doit être de 0,7 à 0,8 mm (0,02 ÷ 0,03 in).

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

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

- Enlever le capuchon (1).
- Introduire la clé de série (2) et enlever la bougie (3).



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

Degré thermique exact :

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

Degré thermique élevé :

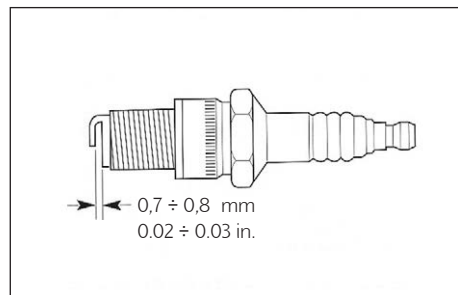
La pointe de l'isolant est sèche et couverte d'incrustations foncées.

Degré thermique bas :

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

AVERTISSEMENT*: Remplacer éventuellement la bougie par une bougie de grade identique avec extrême prudence.

Avant de remonter la bougie, nettoyer soigneusement les électrodes et l'isolant en utilisant une brosse métallique. Appliquer de la graisse graphitée sur le filet de la bougie, la visser à la main jusqu'en bout de course, puis



la serrer avec un couple de $10 \div 12 \text{ Nm}$ - $1,019 \div 1,22 \text{ Kgm}$ - $7,37 \div 8,85 \text{ ft/lb}$. Desserrer la bougie, puis la serrer de nouveau à $10 \div 12 \text{ Nm}$ - $1,019 \div 1,22 \text{ Kgm}$ - $7,37 \div 8,85 \text{ ft/lb}$.

Les bougies dont l'isolant est craquelé ou dont les électrodes sont corrodées doivent être remplacées.

CONTRÔLE ET REMPLACEMENT DES PNEUS

Cette moto est équipée de pneus avec chambre à air.

ATTENTION* Les roues ont été étudiées pour être équipées de pneus avec chambre à air. Il est interdit de monter des pneus sans chambre à air.

- Vérifier l'état des pneus, ils ne doivent être ni fissurés, ni usés, etc. Vérifier également l'état de la bande de roulement à l'aide des indicateurs imprimés sur le pneu.

HAUTEUR MINIMALE DE LA BANDE

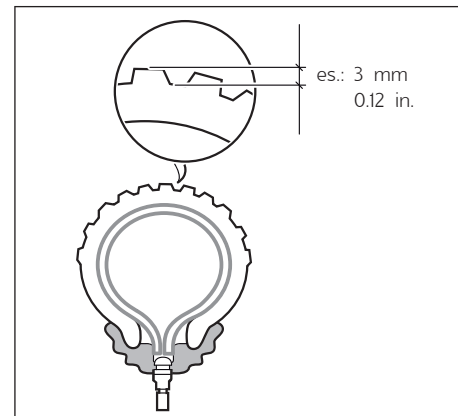
AVANT	3 mm (0,12 in)
ARRIÈRE	3 mm (0,12 in)

- Vérifier la pression en suivant les indications du paragraphe Caractéristiques techniques.

ATTENTION* Les pneus avant et arrière doivent être de la même marque et du même modèle. Rouler avec des pneus différents à l'avant et à l'arrière déstabilise la moto et la rend plus difficile à manœuvrer.

Remarque* Le pneu vieillit même si ce n'est pas visible de l'extérieur. Les fissures latérales ou les déformations de la carcasse sont un signe de vieillissement. Faire contrôler les pneus par un spécialiste avant d'utiliser la moto.

ATTENTION* Utiliser la moto quand les pneus ne sont pas gonflés à la bonne pression et quand ils sont usés ou détériorés peut entraîner une perte de contrôle du véhicule et un accident grave ou mortel.



CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN AVANT

Le niveau du fluide dans le réservoir de la pompe ne doit jamais se trouver en dessous de la valeur minimum (MIN) (1) indiquée sur le réservoir transparent (2).

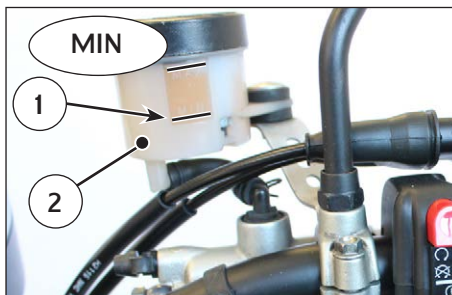
L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système ; par conséquent, la course du levier sera plus longue.

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

AVERTISSEMENT*: Ne jamais verser le liquide de freins sur des surfaces vernies ou des glaces (ex. de feux).

AVERTISSEMENT*: Ne jamais mélanger deux types de liquide différents. Si on utilise une marque différente de liquide, éliminer d'abord le liquide existant.

AVERTISSEMENT*: Le liquide de freins peut causer des irritations. Éviter tout contact avec la peau et les yeux. Nettoyer la partie en contact et, s'il s'agit des yeux, appeler un médecin.

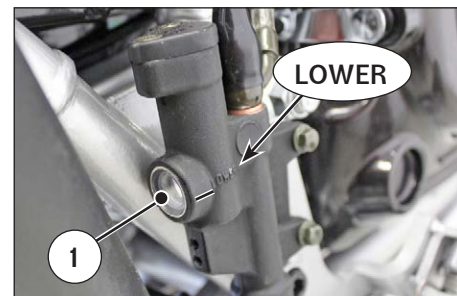


ATTENTION*: Si le levier du frein est trop « souple », cela signifie qu'il y a de l'air dans la tuyauterie, ou un défaut dans le système. Étant donné qu'il est dangereux de conduire le motorcycle dans ces conditions, faire contrôler le système de freinage chez le Concessionnaire SWM.

CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE FREIN ARRIÈRE

Le niveau de liquide de la pompe ne doit jamais descendre en dessous de la valeur minimale (LOWER) indiquée sur le réservoir transparent (1).

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



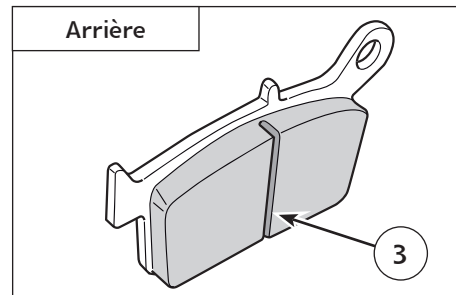
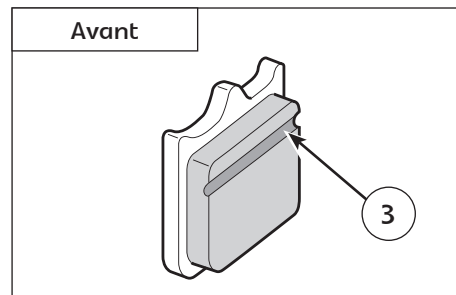
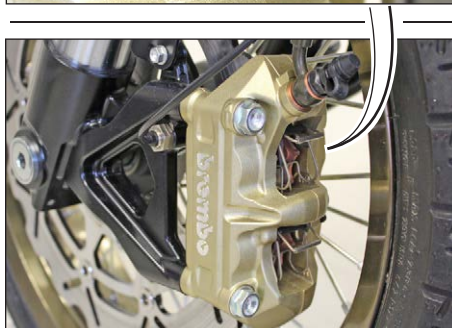
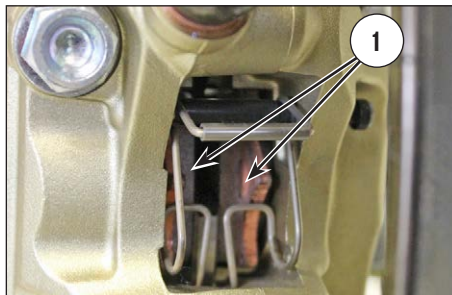
CONTRÔLE DE L'USURE DES PLAQUETTES DE FREIN

Contrôler l'usure des plaquettes de frein avant (1) et arrière (2).

- Les plaquettes ont une rainure (3) qui permet de contrôler leur usure. Quand la rainure a presque disparu, il faut remplacer les deux plaquettes.

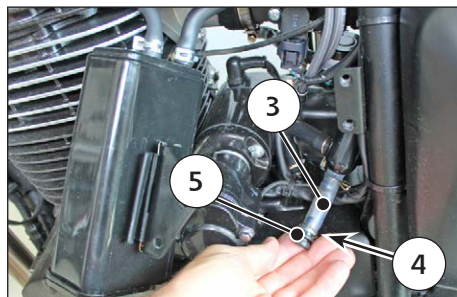
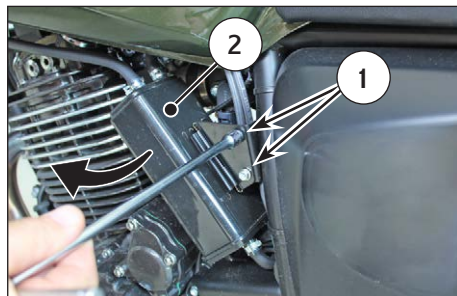
AVERTISSEMENT* : pour remplacer les plaquettes de frein, s'adresser à un concessionnaire SWM.

ATTENTION* Après le remplacement des plaquettes, conduire prudemment et freiner progressivement pour permettre l'installation et le couplage des plaquettes avec les disques.



NETTOYAGE TUBO BLOW-BY

- Dévisser les deux vis (1) et déplacer latéralement le canister (2).
- Vérifier régulièrement, en respectant le tableau d'entretien programmé, le tube (3) d'évent du Blow-by qui permet de nettoyer les dépôts accumulés. Desserrer l'attache (4) et enlever le bouchon (5), vider les dépôts dans un récipient.
- Remonter le bouchon (5) en procédant en sens inverse.



NETTOYAGE ET LUBRIFICATION DE LA CHAÎNE

La moto possède une chaîne (1) avec des joints toriques. Pour le nettoyage, procéder de la façon suivante.

- Positionner la moto de façon à soulever la roue arrière du sol pour qu'elle puisse tourner.
- Nettoyer la chaîne avec des détergents spéciaux pour chaîne avec joints toriques puis la sécher avec un chiffon propre.
- Lubrifier la chaîne (1) avec un spray lubrifiant spécial pour chaîne avec joints toriques.

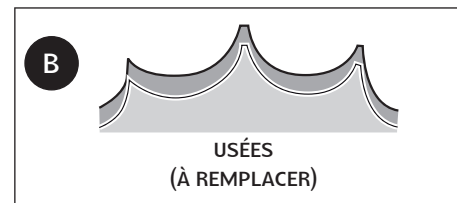
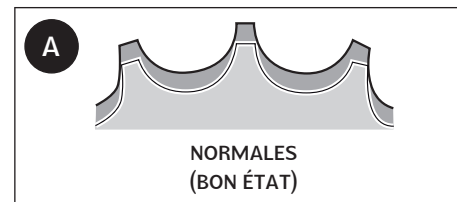
AVERTISSEMENT*: Ne jamais utiliser de la graisse pour lubrifier la chaîne car la graisse provoque l'accumulation de poussière et de boue qui, en agissant comme agents abrasifs, entraîne l'usure rapide de la couronne, du pignon et de la chaîne.



CONTRÔLE USURE CHAÎNE/PIGNON/COURONNE

- Vérifier l'état de la chaîne (1). Il ne doit pas y avoir de palier endommagé, de boulon desserré ou de bague OR manquante.
- Vérifier l'état des dents du pignon (2) et de la couronne (3). Si les dents se présentent comme sur le figure A, elles sont en bon état. Si elles se présentent comme sur la figure B, elles doivent être remplacées.

Remarque* En cas d'usure, remplacer le pignon, la couronne et la chaîne. Si on utilise une chaîne neuve avec un pignon et une couronne usés, elle s'use rapidement.



RÉGLAGE DE LA CHÂÎNE

La chaîne doit être contrôlée, réglée et lubrifiée conformément au « Tableau d'entretien », pour des raisons de sécurité et pour prévenir toute usure excessive. Une usure excessive de la chaîne, ou bien un réglage incorrect, (chaîne trop tendue ou jeu excessif), peut provoquer la sortie ou la rupture de la couronne.

Contrôler que la chaîne présente une flèche (A) de 20 mm (0,78 in.) environ, comme indiqué sur la plaque (1) apposée sur la fourche arrière.

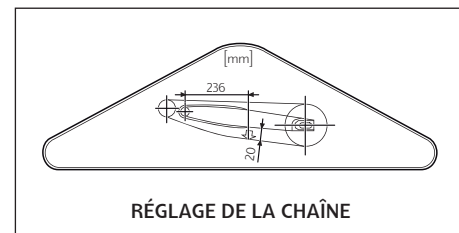
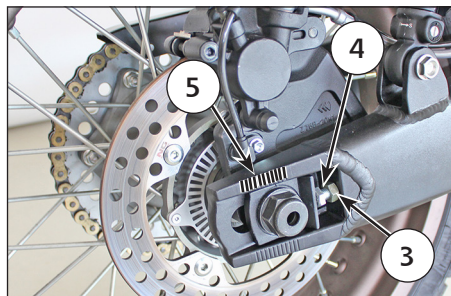
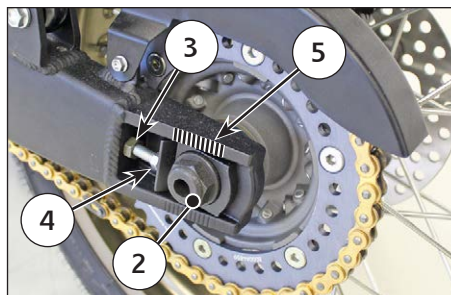
Si ce n'est pas le cas, procéder de la manière suivante :

- Du côté gauche, desserrer l'écrou (2) qui fixe l'axe de la roue avec la clé Allen.
- Desserrer les contre-écrous (3) sur les deux tendeurs de chaîne et intervenir sur les vis (4) pour obtenir une tension correcte en fonction des repères (5).



- Une fois le réglage effectué, serrer les contre-écrous (3) selon un couple de serrage de 22 Nm (2,2 kgm - 16,22 ft/lb) et l'écrou de l'axe de roue (2) selon un couple de serrage de 142 Nm (14,20 kgm - 104,73 ft/lb).

Après le réglage, toujours vérifier l'alignement de la roue, la flèche doit être de 20 mm (0,78 in.).



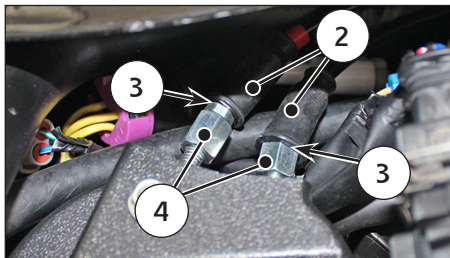
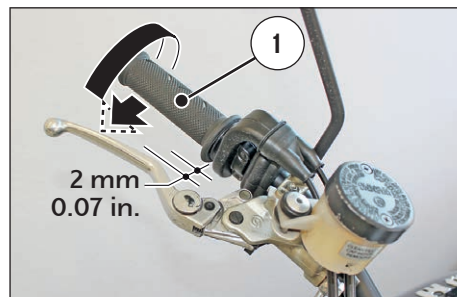
RÉGLAGE DU CÂBLE DE COMMANDE DE L'ACCELÉRATEUR

Pour vérifier le réglage de la transmission de la commande d'accélérateur, procéder de la façon suivante :

- tourner la poignée (1) de l'accélérateur et contrôler la présence d'un jeu de 2 mm (0.07 in.) environ ;
- s'il ne fonctionne pas, déplacer les deux caoutchoucs (2) de sécurité
- desserrer les contre-écrous (3), intervenir sur le registre (4) et régler le jeu.
- bloquer de nouveau les contre-écrous (3) ;
- remonter le tout en procédant en sens inverse.

ATTENTION* Si le câble de commande de l'accélérateur est endommagé, la sécurité de la conduite n'est pas assurée.

ATTENTION*: Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone. Ne jamais faire tourner le moteur en milieux fermés.



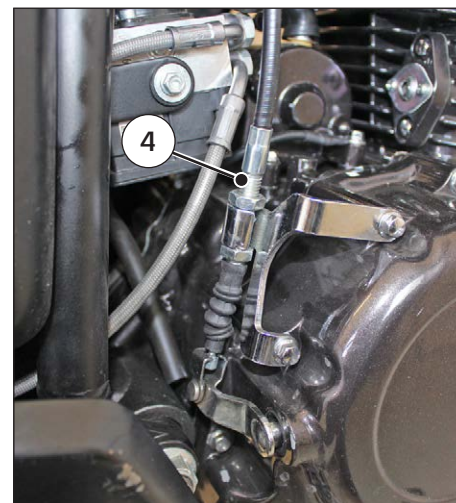
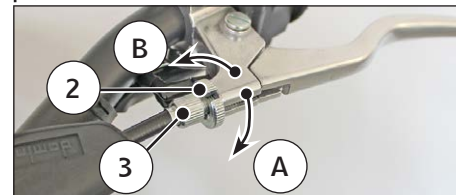
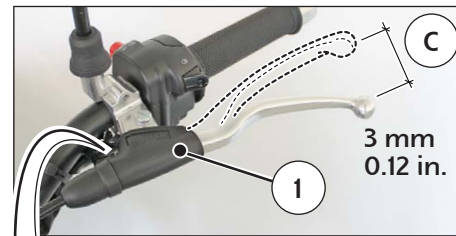
RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE

L'embrayage ne demande qu'un réglage de la tension de son câble. Pour cette opération utiliser le groupe de réglage sur le guidon. Généralement, il suffit d'opérer sur le réglage placé sur le guidon pour rattraper le jeu dû à l'extension du câble flexible.

Le levier de commande doit toujours avoir une course à vide (C) (environ 3 mm - 0.11 in.) avant le débrayage. Pour régler ce jeu, desserrer le contre-écrou (2), intervenir sur le registre (3) après avoir enlevé le capuchon en caoutchouc (1). Tourner le registre dans le sens de la flèche A pour réduire le jeu (C) et dans le sens de la flèche B pour l'augmenter.

Le réglage peut être effectué même par le tendeur (4), situé à droite du cadre. Si après le réglage l'embrayage glisse ou entraîne, même en débrayant, le désassembler pour le contrôler.

Cette opération doit être effectuée par le Concessionnaire.



RÉGLAGE DE LA POSITION PÉDALE DU FREIN ARRIÈRE

La position de la pédale de contrôle du frein arrière par rapport au repose-pied, peut être réglée selon les exigences du pilote.

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

- Desserrer l'écrou (1).
- Intervenir sur la vis (2) et régler la position de la pédale (3).

Après ce réglage, il s'avère nécessaire de régler la course à vide de la pédale conformément aux instructions reportées ci-dessous.

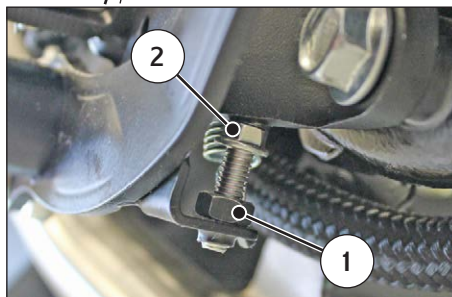
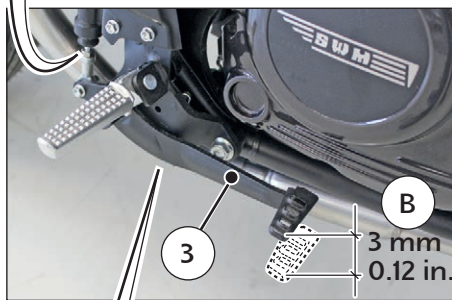
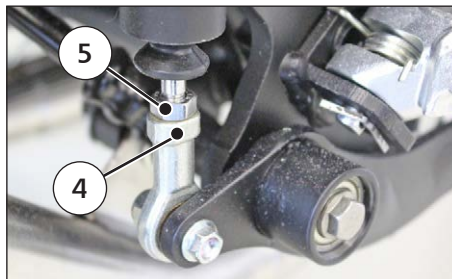
RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE DU FREIN ARRIÈRE

La pédale (3) de contrôle du frein arrière doit avoir une course à vide (B) de 3 mm (0.11 in.) avant de commencer le freinage.

Si cette condition n'est pas observée, effectuer le réglage de la façon suivante :

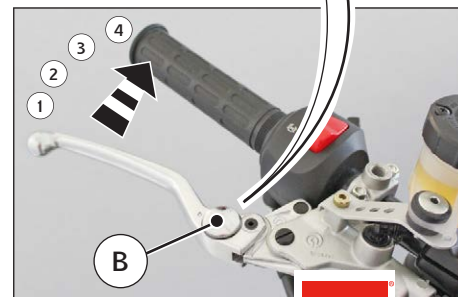
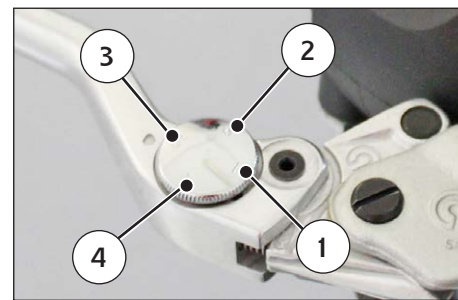
- desserrer l'écrou (4) ;
- agir sur la tige de commande pompe (5) pour augmenter ou réduire la course à vide ;
- après le réglage, serrer à nouveau l'écrou (4).

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



RÉGLAGE DU LEVIER DE COMMANDE DU FREIN AVANT

Sur le modèle, le levier qui se trouve sur le guidon a 4 positions de réglage qui permettent de l'adapter à la main du pilote. Pour approcher le levier de la poignée, tourner le registre (B) dans le SENS DES AIGUILLES D'UNE MONTRE. Pour l'éloigner, tourner le registre (B) dans le SENS INVERSE DES AIGUILLES D'UNE MONTRE.



RÉGLAGE DE LA SUSPENSION AVANT

Il est possible de régler la compression (REGISTRE A) et l'extension (REGISTRE B) de la suspension avant.

RÉGLAGE DE L'EXTENSION

Tarage standard :

- 10 crans

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (B) en sens horaire jusqu'à ce que la position fermée soit atteinte. Ensuite, retourner en arrière du nombre de déclics cités ci-dessus. Pour obtenir un freinage plus souple, tourner le registre en sens antihoraire "F". Procéder inversement pour obtenir un freinage plus dur "S".

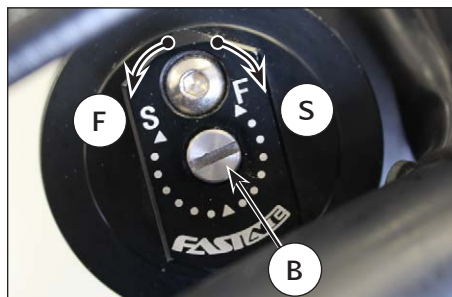
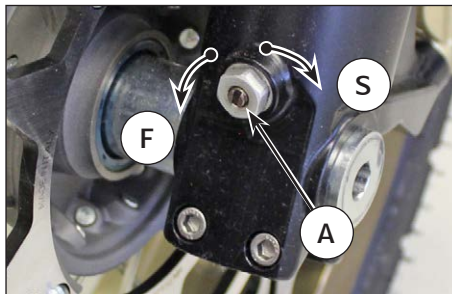
RÉGLAGE DE LA COMPRESSION

Tarage standard :

- 4 crans

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (A) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire "F". Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide "S".

Remarque* Ne pas forcer les vis de réglage au-delà de la position d'ouverture et de fermeture maximale.



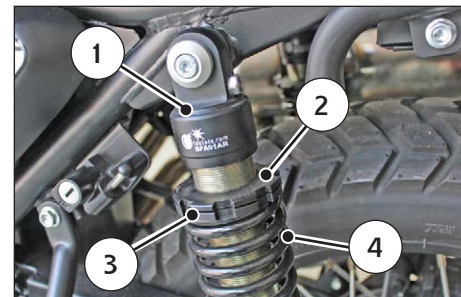
RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAINTE DES RESSORTS SUR LES AMORTISSEURS ARRIÈRE

Il est possible de régler la précontrainte du ressort sur les amortisseurs arrière (1) de la façon suivante.

1. Nettoyer le contre-collier (2) et le collier de réglage (3) du ressort (4).
2. Desserrer le contre-collier à l'aide d'une clé à crochet, ou d'un poinçon en aluminium.
3. Tourner le collier de réglage jusqu'à la position désirée.
4. Une fois ce réglage effectué (en fonction de votre poids et du style de conduite), bloquer le contre-collier. (Couple de serrage : 50 Nm - 5 Kgm - 36,87 ft/lb).

ATTENTION* Lors du réglage de l'amortisseur, veillez à ne jamais toucher un tuyau d'échappement chaud.

AVERTISSEMENT* Les deux amortisseurs doivent être réglés de la même façon.



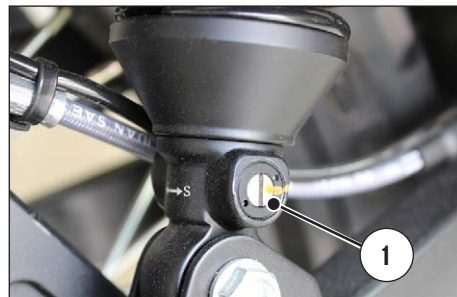
RÉGLAGE DE L'EXTENSION DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

Il est possible de régler la course d'extension de l'amortisseur :

- réglage standard : 9 clics (depuis la position totalement fermée).

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre inférieur (1) en sens horaire jusqu'à ce que la position tout fermé soit atteinte. Retourner ensuite en arrière du nombre de déclics cités ci-dessus.

Pour obtenir un freinage plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Procéder inversement pour obtenir un freinage plus dur.



CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DE LA FOURCHE

Pour vérifier le fonctionnement de la fourche avant, procéder de la façon suivante :

- monter sur la moto
- tirer le levier du frein avant et pousser fortement le guidon vers le bas plusieurs fois pour vérifier que la fourche se détend et se comprime correctement.
- S'il y a des fuites d'huile ou des blocages, la faire contrôler par le concessionnaire SWM.

CONTRÔLE DES PALIERS DE DIRECTION

Positionner la moto sur une béquille à la verticale et la stabiliser pour l'empêcher de basculer.

- Se placer face au véhicule.
- Tenir solidement le bas des deux tiges de fourche et pousser la fourche en avant et en arrière pour vérifier qu'il n'y a pas de jeu.

ATTENTION* Si on sent un jeu pendant le mouvement, faire contrôler le serrage des paliers de direction par un concessionnaire SWM.



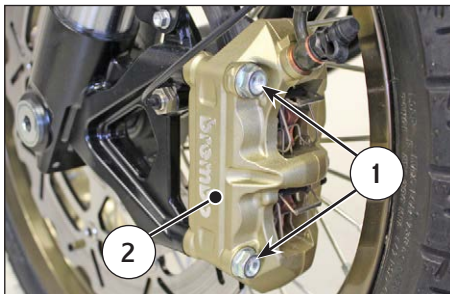
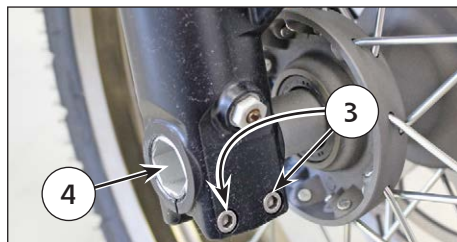
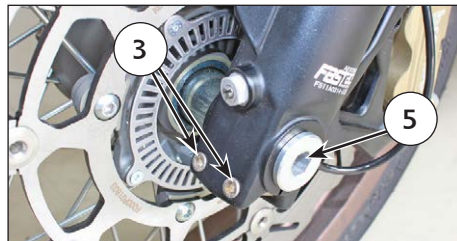
DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

Positionner la moto de façon à ce que la roue avant soit soulevée du sol.

Desserrer les deux vis (1) et enlever l'étrier du frein (2).

Desserrer les vis (3) qui bloquent l'axe (4) de la roue sur les supports des montants de la fourche. Bloquer l'extrémité de l'axe de la roue et dévisser, en même temps, la vis (5) sur le côté opposé ; enlever l'axe de la roue.

Remarque*: Lorsque la roue est démontée, ne pas tirer la poignée de frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'étrier. Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque vers le haut.



REMONTAGE DE LA ROUE AVANT

Insérer l'entretoise (D) gauche sur le moyeu de la roue.

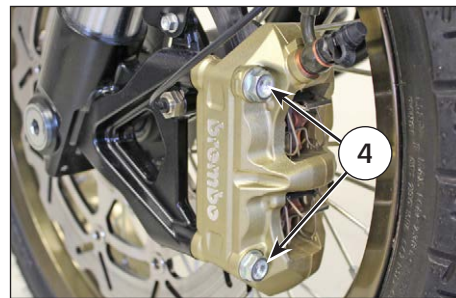
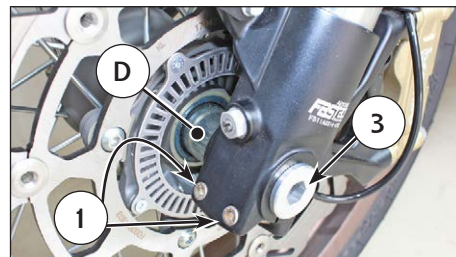
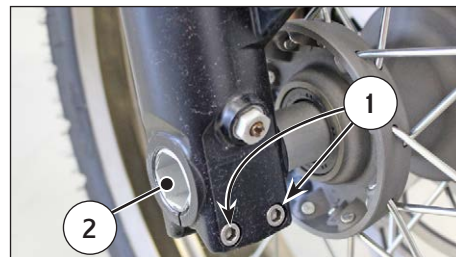
Insérer la roue entre les deux tiges de la fourche.

Introduire du côté droit l'axe de la roue (2) préalablement graissé jusqu'à la butée située sur la tige gauche. Pendant cette opération, faire tourner la roue. Visser la vis (3) sur le côté gauche de la fourche SANS la bloquer.

À ce stade, pomper plusieurs fois en poussant vers le bas le guidon jusqu'à être certain de l'alignement parfait des tiges de fourche. Bloquer : les vis (1) sur la tige droite (10,4 Nm - 1,06 Kgm - 7.67 ft/lb), la vis (3) sur le côté gauche (50 Nm - 5,09 Kgm - 36,87 ft/lb) et les vis (1) sur la tige gauche (10,4 Nm - 1,06 Kgm - 7.67 ft/lb).

Insérer l'étrier du frein dans le disque, le monter sur le support relatif en serrant les deux vis (4) à 25,5 Nm - 2,6 Kgm - 18.8 ft/lb. Vérifier que le disque frein tourne librement entre les plaquettes de l'étrier.

Remarque*: Après le remontage de la roue avant, actionner le levier du frein jusqu'à ce que les plaquettes ne soient en contact avec le disque.



DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

Dévisser l'écrou (1) du pivot roue (2) et extraire ce dernier ; il n'est pas nécessaire de desserrer les tendeurs chaîne (3) ; de cette façon, la valeur de tension de la chaîne restera inaltérée après le remontage. Extraire la roue complète, en prêtant attention aux entretoises positionnées aux cotés du moyeu.

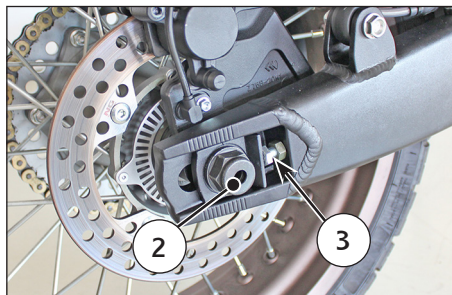
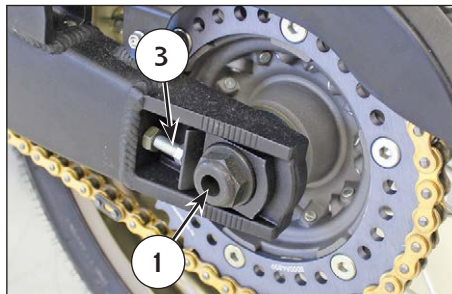
Pour le remontage, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l'étrier.

(Couple de serrage de l'écrou (1) 142 Nm / 14,20 Kgm / 104, 73 ft/lb.)

Remarque*: Lorsque la roue est démontée, ne pas baisser la pédale du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'étrier.

Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque vers le haut.

Après le remontage de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les plaquettes ne soient en contact avec le disque.



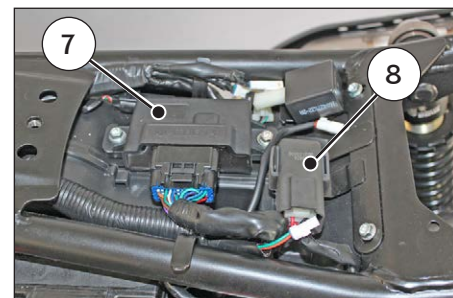
POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES

Le système d'allumage se compose des éléments suivants :

- Générateur (1) à l'intérieur du couvercle carter gauche ;
- Bobine électronique (2) sous le réservoir carburant ;
- Régulateur de tension (3) sur le côté avant droit, sous le réservoir de carburant.
- Bougie d'allumage (4) au centre et à l'avant de la culasse.

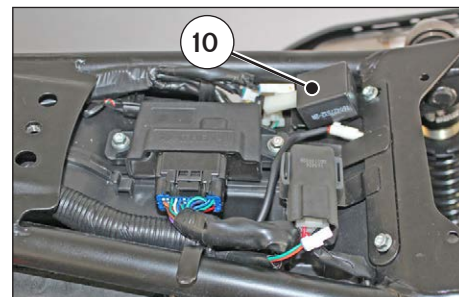
- Moteur démarrage (5) derrière le cylindre moteur ;
- Télérupteur de démarrage électrique (6) à l'avant et à gauche de la moto, près de la batterie.

- Boîtier de commande ECU (7), relais pompe à essence (8), situés sous la selle.



Le système électrique se compose des éléments suivants :

- Batterie 12 V-14 Ah (9) sous le panneau gauche
- Centrale des clignotants (10) montée sur la plaque des accessoires, sous la selle ;
- Fusibles (11) sur la plaque porte-fusibles, sous le panneau gauche;
- Sonde Lambda (12) ;
- Phare (13) à LED ;
- Feu arrière (14) à LED;
- Indicateurs de direction (15) à LED ;
- Pompe du carburant (16) à l'intérieur du réservoir.





Légende couleur câbles

B	Bleu
B/Bk	Bleu/Noir
Bk	Noir
Br	Marron
Br/Bk	Marron/Noir
Br/R	Marron/Rouge
Br/W	Marron/Blanc
G	Vert
G/Bk	Vert/Noir
G/Gr	Vert/Gris
G/R	Vert/Rouge
Gr	Gris
Gr/B	Gris/Bleu
Gr/Bk	Gris/Noir
Lb	Bleu clair
Lg	vert clair
O	Orange
O/Bk	Orange/Noir
O/G	Orange/Vert
Pk	Rose
R	Rouge
R/Bk	Rouge/Noir
R/W	Rouge / Blanc
Sb	Bleu clair
V	Violet
W	Blanc
W/B	Blanc/Bleu
W/Bk	Blanc/Noir
W/G	Blanc/Vert
W/R	Blanc/Rouge

W/V	Blanc/Violet
W/Y	Blanc/Jaune
Y	Jaune
Y/Bk	Jaune/Noir
Y/Br	Jaune/Marron
Y/G	Jaune/Vert
Y/O	Jaune/Orange
Y/Sb	Jaune/Bleu clair
Y/R	Jaune/Rouge

LÉGENDE DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE

1. Moteur ECU
2. Interface
3. Moteur de démarrage
4. Relais de démarrage
5. Batterie
6. Fusibles
7. ACG
8. Régulateur
9. Interrupteur droit
10. Relais de puissance
11. Niveau de carburant
12. Pompe à carburant
13. Vanne ralenti
14. Injecteur
15. Bobine
16. 02 Capteur Chauffage
17. Vanne de purge
18. Indicateur de direction gauche
19. Feu avant
20. Indicateur de direction droit
21. Tableau de bord
22. Interrupteur gauche
23. Interrupteur principal
24. Feu clignotant
25. Avertisseur
26. Capteur béquille latérale
27. Embrayage
28. Point mort
29. WTS
30. Capteur TMap
31. Capteur TPS
32. Stop avant
33. Stop arrière
34. Vitesse avant
35. Vitesse arrière
36. Indicateur de direction droit
37. Feu rouge arrière
38. Indicateur de direction gauche
39. Interrupteur ABS
40. ECU ABS
41. Ligne K

BATTERIE

La batterie, de type scellé, n'a pas besoin d'entretien. En cas de perte d'électrolyte ou de problèmes du système électrique, s'adresser au Concessionnaire SWM.

Si la moto reste inutilisée pour de longues périodes, il est préférable de déconnecter la batterie et de la conserver à l'abri de l'humidité.

- Après un usage intensif de la batterie, un cycle de recharge lente est conseillé (1,4A pour 10 heures pour la batterie de 12V-14Ah).
- La recharge rapide est conseillée seulement en situations d'extrême nécessité étant donné que cela réduit fortement la durée de vie des éléments en plomb (2,5A pour 2 heures pour la batterie de 12V-14Ah).

RÉCHARGE BATTERIE

Pour accéder à la batterie (1), il faut :

- Enlever le panneau latéral gauche.
- Enlever d'abord le câble négatif (2) NOIR puis le positif (3) ROUGE (pour le remontage, brancher d'abord le câble positif ROUGE puis le négatif NOIR).
- Desserrer les deux vis (4) qui fixent l'étrier (5) de support des fusibles.
- extraire la batterie (1) de son compartiment.

Vérifier, à l'aide d'un voltmètre, que la tension de la batterie ne soit pas inférieure à 12,5V.

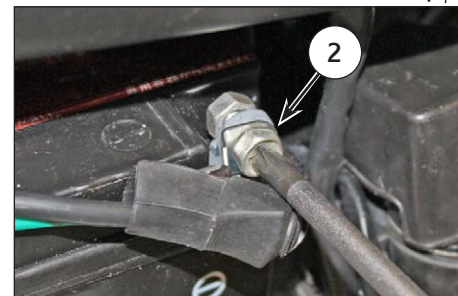
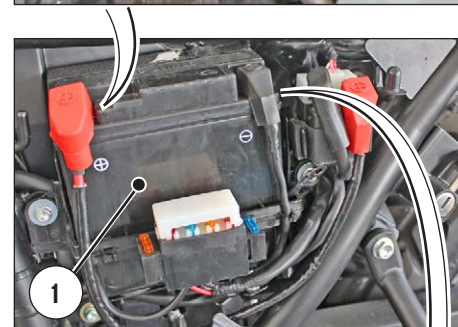
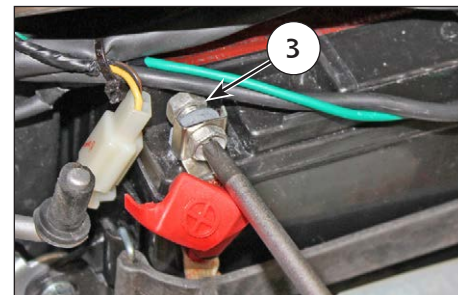
Dans le cas contraire, la batterie a besoin d'un cycle de recharge.

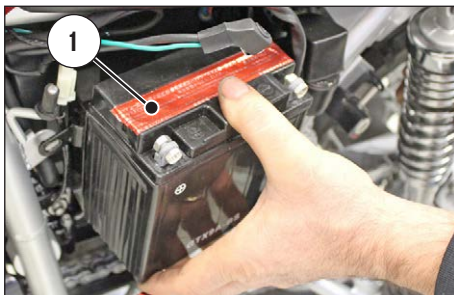
Utiliser un chargeur de batterie à tension constante et connecter d'abord le câble positif ROUGE à la borne positive de la batterie puis le câble négatif NOIR à la borne négative de la batterie.

La tension de repos de la batterie se règle sur une valeur constante seulement après quelques heures, il est donc conseillé de ne PAS la mesurer immédiatement après avoir chargé ou déchargé la batterie.

Contrôler toujours l'état de charge de la batterie avant de la replacer sur le véhicule.

La batterie doit être maintenue propre et les cosses graissées.





ATTENTION*: La batterie contient de l'acide sulfurique. Éviter tout contact avec les yeux, la peau et les vêtements.

Antidote :

À L'EXTÉRIEUR : - Rincer à l'eau.

À L'INTÉRIEUR : - Boire de grandes quantités de lait ou d'eau. Après le lait, prenez de la magnésie, des œufs battus ou de l'huile végétale. Appelez immédiatement un médecin.

Yeux : rincer à l'eau pendant 15 minutes au moins et appeler un médecin.

ATTENTION*: En cas de non-utilisation de votre moto, il est important de mettre en charge la batterie toutes les trois semaines (Cycle de charge lent : 1,4A pendant 10 heures – batterie 12V-14Ah).

ATTENTION*: Les batteries produisent des gaz explosifs. Lorsque vous chargez ou lorsque vous utilisez la batterie dans un local fermé, aérez ce local. Lorsque vous utilisez un charge-batterie, relier la batterie au chargeur avant de l'activer. Cela évite la formation d'étincelles près des cosses de la batterie, qui peuvent incendier les gaz contenus dans cette batterie.

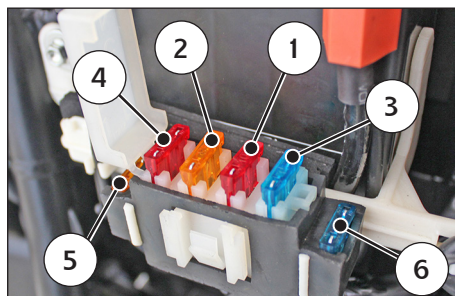
FUSIBLES

En cas de mauvais fonctionnement des fusibles, des inconvénients pourraient apparaître.

Pour accéder à la boîte des fusibles (1), enlever le panneau latéral gauche.

Pour éviter les court-circuits, avant d'intervenir sur les fusibles placer l'interrupteur d'allumage sur  et sortir la clé.

- **Ne pas utiliser de fusibles d'une capacité différente du fusible d'origine.**



- 1) Fusible 10A

Fusible ABS.

- 2) Fusible 5A

Fusible ABS.

- 3) Fusible 15A

Fusible ABS.

- 4) Fusible 10A

Indicateurs de direction, avertisseur sonore, tableau de bord, feux de position, feu stop, boîtier de commande ECU, relais de puissance (pompe à essence, ralenti, injecteur bobine, sonde Lambda, vanne de purge).

- 5) Fusible 5A

Fusible de rechange.

- 6) Fusible 15A

Fusible de rechange.

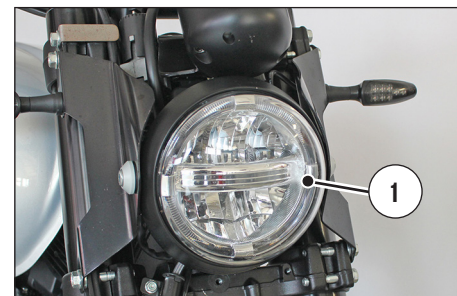
- 7) Fusible général 30 A

- 8) Fusible 30A

Fusible de rechange.

REPLACEMENT DE L'AMPOULE DU PROJECTEUR

- Le projecteur avant (1) est de type à LED, s'il ne fonctionne pas, il faut le remplacer.



REPLACEMENT DE LA LAMPE DU FEU ARRIÈRE / ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION

- Le feu arrière (1) est une LED. La remplacer si elle ne fonctionne pas.



RÉGLAGE DU PHARE AVANT

Pour contrôler l'orientation correcte du phare, placer la moto perpendiculaire à son axe longitudinal avec la juste pression de gonflage des pneus et un passager assis sur la selle.

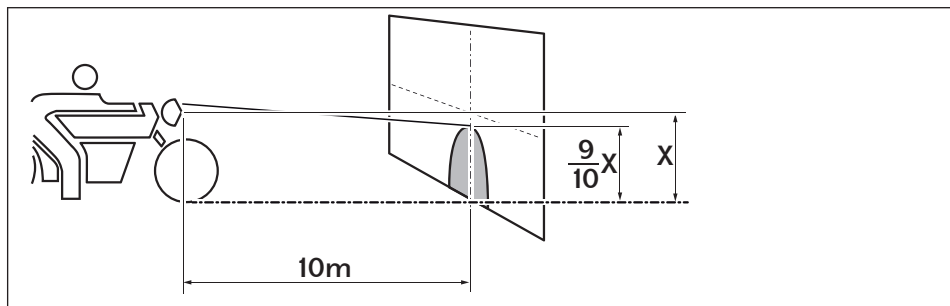
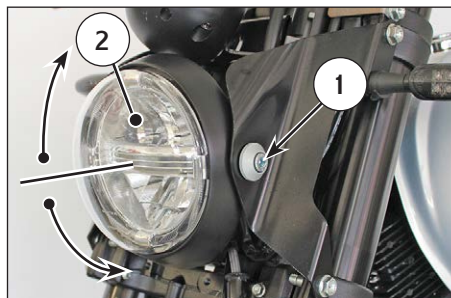
Placer la moto à 10 mètres d'une paroi, ou écran, et tracer une ligne horizontale, correspondante à la hauteur du centre du phare, et une ligne verticale au niveau de l'axe longitudinal.

Ce réglage doit être effectué dans la pénombre.

En allumant les feux de route, la limite supérieure de démarcation entre la zone d'ombre et celle illuminée ne doit pas dépasser une hauteur de 9/10èmes de la hauteur du sol du centre du phare.

Le réglage éventuel de l'orientation est réalisé de la manière suivante :

- Serrer les deux vis (1).
- Régler la position du feu (2) et serrer les vis (1).



ANNEXE

LONGUES PÉRIODES D'INACTIVITÉ

Après une longue période d'inactivité, préparer le motorcycle comme suit :

- Nettoyage général du motorcycle
- Vidanger le carburant du réservoir.
- Remplir le réservoir avec du carburant mélangé à un stabilisant

ATTENTION* : Ne pas jeter le carburant éliminé dans l'environnement et ne pas faire tourner le moteur dans des lieux clos mais seulement en plein air.

- Lubrifier la chaîne de transmission secondaire et toutes les transmissions flexibles.
- Enduire d'huile les surfaces en métal non vernies afin d'éviter la formation de rouille. Éviter que les éléments en caoutchouc, ou les freins entrent en contact avec l'huile.
- Placer le motorcycle sur un support ou un chevalet de façon à soulever les roues du sol. (Au cas d'impossibilité, placer des planches sous les roues pour soulever les pneus et ainsi éviter tout contact avec l'humidité).
- Placer une enveloppe en plastique sur le tuyau d'échappement pour le protéger de l'humidité.
- Recouvrir la moto pour la protéger de la poussière et de la salissure.

Pour remettre le motorcycle en état de marche, opérer comme suit :

- Assurez-vous que la bougie soit bien serrée.
- Remplir le réservoir carburant.
- Faire tourner le moteur pour chauffer l'huile et effectuer ensuite une vidange d'huile.
- Verser la nouvelle huile dans le carter.
- Contrôler tous les points indiqués dans la section « Contrôles et Réglages » (Annexe A).
- Lubrifier tous les points indiqués dans la section « Lubrification » (Annexe A).

NETTOYAGE

Il est entendu que, avant le lavage de la moto, il est nécessaire de protéger convenablement de l'eau les parties suivantes :

- a) Ouverture arrière de l'échappement ;
- b) Admission filtre à air ;

NE PAS NETTOYER LA MOTO AVEC UN JET D'EAU À HAUTE PRESSION !

Après le lavage :

- Lubrifier les points indiqués dans le « Tableau d'Entretien » (Annexe A).
- Effectuer un bref chauffage du moteur
- Avant de conduire, essayer les freins.

ATTENTION* : Ne jamais lubrifier ou cirer les disques des freins pour ne pas provoquer une perte d'efficacité du système de freinage entraînant des risques d'accident. Nettoyer le disque avec des solvants, type acétone.

OPERATIONS PRÉ-LIVRAISON

Description	Operation	Prep. a la route
Huile moteur	Contrôle niveau	☐
Bougies	Contrôle / remplacement	☐
Papillon	Contrôle et réglage	☐
Liquide des freins	Contrôle niveau	☐
Freins / embrayage	Contrôle fonctionnalité	☐
Freins	Contrôle circuit	☐
Commande d'accélérateur	Contrôle fonctionnalité	☐
Commande d'accélérateur	Vérification/réglage du jeu	☐
Transmissions/commandes souples	Contrôle / réglage	☐
Chaîne de transmission	Contrôle / réglage	☐

Description	Operation	Prep. a la route
Pneumatiques	Contrôle pression	☐
Béquille latérale	Contrôle fonctionnalité	☐
Contacteur béquille	Contrôle fonctionnalité	☐
Installation électrique	Contrôle fonctionnalité	☐
Appareillage de bord	Contrôle fonctionnalité	☐
Eclairage/signaux visuels	Contrôle fonctionnalité	☐
Avertisseur acoustique	Contrôle fonctionnalité	☐
Phare avant	Contrôle fonctionnalité	☐
Interrupteur d'allumage	Contrôle fonctionnalité	☐
Serrures	Contrôle fonctionnalité	☐
Serrage des vis et écrous	Contrôle / serrage	☐
Colliers serre-tube	Contrôle / serrage	☐
Lubrification générale		☐
Essai sur route		☐

INDEX ALPHABETIQUE

A

ANNEXE	52
ANOMALIE MOTEUR	13
ARRÊT DE LA MOTO ET DU MOTEUR	28
ARRÊT DU MOTEUR EN CAS D'URGENCE	29
AVIS IMPORTANT	2

B

BATTERIE	48
BÉQUILLE LATÉRALE	21
BLOCAGE DE LA DIRECTION	18

C

CLIGNOTANTS	13
COMMANDE DE LA BOÎTE DE VITESSES	20
COMMANDE DE L'ACCÉLÉRATEUR	20
COMMANDE DE L'EMBRAYAGE	20
COMMANDE FREIN ARRIÈRE	20
COMMANDE FREIN AVANT	20
COMMUTATEUR DROIT SUR LE GUIDON	19
COMMUTATEUR GAUCHE SUR LE GUIDON	19
COMMANDES ET INSTRUMENTS	7
CONDUITE DE LA MOTO EN SÉCURITÉ	4
CONTRÔLE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE	32
CONTRÔLE DE L'USURE DES PLAQUETTES DE FREIN	35
CONTRÔLE DES PALIERS DE DIRECTION	41
CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DE LA FOURCHE ..	41
CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN AVANT	34

CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE	30
CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE FREIN ARRIÈRE	34
CONTRÔLE ET REMPLACEMENT DES PNEUS	33
CONTRÔLE ET REMPLACEMENT DU FILTRE À AIR	32
CONTRÔLES PRÉLIMINAIRES	23
CONTRÔLE USURE CHÂÎNE/PIGNON/COURONNE	36

D

DÉMARRAGE DU MOTEUR	27
DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE	43
DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT	42
DÉPOSE DES PANNEAUX LATÉRAUX	29
DONNÉES TECHNIQUES	10

E

ÉCRAN MULTIFONCTION	13
ÉLÉMENTS D'IDENTIFICATION	6
ENTRETIEN ET RÉGLAGES PROGRAMMÉS	29

F

FEU DE ROUTE	13
FUSIBLES	50

I

INSTRUCTIONS D'UTILISATION DE LA MOTO	23
INSTRUMENT COMBINÉ	12
INSTRUCTIONS DE RODAGE	23
INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE	18

L

LES AMORTISSEURS ARRIÈRE	40
LOCALISATION DES PROBLÈMES DE FONCTIONNE-	

MENT	23
LONGUES PÉRIODES D'INACTIVITÉ	52

M

MESSAGES D'ERREUR	15
MONTÉE/DESCENTE PILOTE ET PASSAGER	24

N

NETTOYAGE	52
NETTOYAGE ET LUBRIFICATION DE LA CHÂÎNE	36
NETTOYAGE TUBO BLOW-BY	36
NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU MOTOCYCLE	6

O

OPERATIONS PRÉ-LIVRAISON	53
--------------------------------	----

P

POINT MORT	13
POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES	44
PRÉSENTATION	2
PRÉCAUTIONS POUR LES ENFANTS	3

R

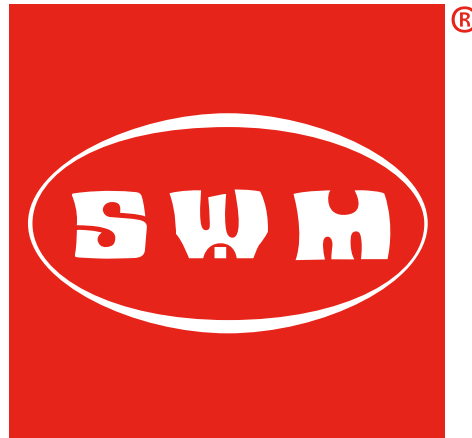
RAVITAILLEMENT EN CARBURANT	22
RÉCHARGE BATTERIE	48
RÉGLAGE HORLOGE	14
RÉGLAGE TRIP	14
RÉGLAGE DE LA CHÂÎNE	37
RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE DU FREIN ARRIÈRE	39
RÉGLAGE DE LA POSITION PÉDALE DU FREIN ARRIÈRE	39

RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAINTÉ DES RESSORTS SUR RÉSERVE CARBURANT	13
RÉGLAGE DE LA SUSPENSION AVANT	40
REGLAGE DE L'EMBRAYAGE	38
RÉGLAGE DE L'EXTENSION DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE	41
RÉGLAGE DES RÉTROVISEURS	26
RÉGLAGE DU CÂBLE DE COMMANDE DE L'ACCELÉRATEUR.....	38
RÉGLAGE DU LEVIER DE COMMANDE DU FREIN AVANT	39
REMONTAGE DE LA ROUE AVANT	42
RÉGLAGE DU PHARE AVANT.....	51
REMPACEMENT DE L'HUILE MOTEUR ET DU FILTRE	30
REMPACEMENT DE LA LAMPE DU FEU ARRIÈRE / ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION.....	50
REMPACEMENT DE L'AMPOULE DU PROJECTEUR..	50
RISQUES LIÉS AU MONOXYDE DE CARBONE.....	5

V

VOYANT ANOMALIE SYSTÈME ABS	13
VOYANTS D'AVERTISSEMENT ET DE SIGNALISATION	12
VUE MOTO CÔTÉ DROIT	8
VUE MOTO CÔTÉ GAUCHE.....	9

DEUTSCH



EINFÜHRUNG

Willkommen in der Familie der SWM-Motorradfahrer!

Ihr neues SWM Motorrad ist entworfen und hergestellt worden, um das beste aus seiner Klasse zu sein. Die Anleitungen in dieser Bedienungs- und Wartungsanleitung sind vorbereitet worden, um eine einfache und klare Anleitung für die Wartung des Motorrads zu geben. Um vom Motorrad die besten Leistungswerte zu erhalten, wird empfohlen die Angaben aus der Bedienungs- und Wartungsanleitung genau einzuhalten. Die Angaben umfassen die Anleitungen für die Ausführung der benötigten Wartungsarbeiten. Speziellere oder umfangreichere Reparatur- oder Wartungsarbeiten müssen von Fachmechanikern und mit geeignetem Werkzeug vorgenommen werden. Ihr SWM-Vertragshändler hat Original-Ersatzteile, die nötigen Fachkenntnisse sowie das erforderliche Werkzeug, um Sie bestens bedienen zu können.

Bitte beachten Sie, dass die "Bedienungs- und Wartungsanleitung" Bestandteil des Motorrads ist, und daher auch bei einer Weiterveräußerung zusammen mit dem Motorrad übergeben werden muss.

Dieses Motorrad ist mit Komponenten ausgestattet, die mit den modernsten Systemen und Technologien entwickelt und gebaut wurden.

Für einen richtigen Betrieb des Motorrads muss die Kontroll- und Wartungstabelle aus dem Anhang A eingehalten werden.

WICHTIGE HINWEISE

Das Modell **OUTLAW** ist ein STRASSENMOTORRAD, mängelfrei und mit Garantie, solange DIE SERIEN-KONFIGURATION EINGEHALTEN WIRD sowie die Wartungstabelle, die im Anhang A zu finden ist.

WICHTIG

Um die "Betriebsgarantie" für das Fahrzeug zu erhalten, muss der Kunde das in der Bedienungs- und Wartungsanleitung angegebene Wartungsprogramm einhalten und die entsprechenden Wartungscoupons in den autorisierten SWM-Werkstätten durchführen lassen.

Die Kosten für das Auswechseln von Teilen sowie für den Arbeitsaufwand im Rahmen des Wartungsprogramms sind vom Kunden zu tragen.

ANMERKUNG: Die Garantieansprüche VERFALLEN, wenn das Motorrad vermietet wird.

Wichtige Vorbemerkung

Die vorliegende Bedienungs- und Wartungsanleitung aufmerksam lesen und speziell auf die Anmerkungen mit folgenden Hinweisen achten:

ACHTUNG*: Zeigt an, dass bei Nichtbeachtung der Anleitungen eine schwere Verletzungs- oder Lebensgefahr besteht.

HINWEIS*: Zeigt an, dass bei Nichtbeachtung der Anleitungen eine Verletzungsgefahr oder die Gefahr von Sachschäden am Fahrzeug besteht.

Anmerkung*: Gibt zusätzliche, nützliche Informationen.

Wechseln von Bauteilen

Bei einem Wechseln von Bauteilen ausschließlich ORIGINAL-Bauteile SWM benutzen.

ACHTUNG*: Nach einem Sturz muss das Motorrad sorgfältig überprüft werden. Sicherstellen, dass der Gasgriff, die Bremsen, die Kupplung und alle anderen wichtigen Bedienelemente und Bauteile nicht beschädigt sind. Das Fahren eines beschädigten Motorrads kann schwere Unfälle verursachen.

ACHTUNG*: Ohne Schutzkleidung zu tragen, das Motorrad nicht starten oder Arbeiten am Motorrad vornehmen. Immer einen Sturzhelm, Stiefel, Handschuhe, Schutzbrille und andere geeignete Kleidung tragen.

VORSICHTSMASSNAHMEN FÜR KINDER

ACHTUNG:

- Das Fahrzeug so parken, dass es nicht leicht angestoßen oder beschädigt werden kann. Auch unbeabsichtigte Stöße können ein Umkippen des Fahrzeugs verursachen und eine Gefahr für Personen, speziell für Kinder, darstellen.
- Um ein unbeabsichtigtes Umkippen des Fahrzeugs zu vermeiden, niemals auf weichem oder unebenem Untergrund bzw. auf durch Sonneneinstrahlung aufgeheiztem Asphalt parken.
- Da der Motor und die Auspuffanlage sehr heiß werden können, das Motorrad an Orten parken, wo es von Fußgängern oder Kindern nicht leicht berührt werden kann.

SICHERE FAHRT UND SICHERHEIT DES MOTORRADS

Im Folgenden werden einige Grundprinzipien zum sicheren Fahren Ihres Motorrads aufgelistet.

- Denken Sie daran, dass Ihre Sicherheit und die des Beifahrers oberste Priorität hat. Ein sicheres Ankommen am Ende der Fahrt muss das Hauptziel sein.
- Fahrer und Beifahrer müssen geeignete Schutzkleidung, wie für Motorräder zugelassenen Overall, Handschuhe, Schuhe, Helm tragen.
- Die Position des Fahrers auf dem Motorrad muss so sein, dass er eine ausreichende Sicht auf die Strasse hat, die befahren werden soll.
- Das Motorrad mit Vorsicht fahren und dabei die Geschwindigkeit dem Verkehr und der Beschaffenheit der Strasse anpassen.
Ein flüssiges Fahren gestattet ein genaueres Einschätzen der Gefahren und Bestimmen der Kurvenfahrten.
- Stets auf die Verkehrsschilder achten und die Geschwindigkeit den Hinweisen entsprechend anpassen.
- Stets die Geschwindigkeitsbegrenzungen beachten.
- Stets die Strassenverhältnisse prüfen und die Geschwindigkeit entsprechend anpassen.
- Bei Regen und besonders bei Pfützen auf dem Asphalt die Geschwindigkeit begrenzen.
- Wenn auf nasser Fahrbahn oder auf Untergründen mit geringer Haftung (Schnee, Eis, Schlamm etc.) gefahren wird, muss eine mäßige Geschwindigkeit beibehalten und plötzliche Brems- und Lenkmanöver vermieden werden.
- Halten Sie die Sicherheitsabstände zu vorausfahrenden Fahrzeugen ein.

- Vor dem Überholen prüfen, dass sich keine Hindernisse vor dem zu überholenden Fahrzeug befinden und stets über die Rückspiegel kontrollieren, dass keine anderen Fahrzeuge von hinten kommen.
- Beim Bremsen die Vorderrad- und Hinterradbremse gleichzeitig betätigen: Das trägt dazu bei, das Fahrzeug stabil zu halten.
- Die Kupplung stufenweise loslassen, wenn die Gänge geschaltet werden.
- Wenn Müdigkeit oder Schläfrigkeit festgestellt wird, sofort anhalten und ausruhen.
- Die Gänge in folgenden Fällen runterschalten:
Auf abschüssigen Strecken und beim Abbremsen, um die Bremswirkung mit Hilfe der Motorverdichtung zu erhöhen, denn der alleinige Gebrauch der Bremsen bei Gefälle konnte zu einem Überhitzen der Bremsbeläge führen und die Bremswirkung vermindern.
Bei ansteigenden oder geraden Strecken, wenn der eingelegte Gang nicht der Geschwindigkeit des Motorrads entspricht (hoher Gang und niedrige Geschwindigkeit).

ACHTUNG*: Immer nur in den nächstfolgenden Gang schalten, da der Wechsel in einen niedrigen Gang durch zu schnelles Runterschalten zu einem Überdrehen des Motors oder zum Blockieren des Hinterrades führen könnte.

- Bei Fahren mit Gefälle nicht den Motor ausschalten.
- Wenn Sie mit einem Beifahrer fahren, müssen Sie die Sicherheitsabstände zu den vorausfahrenden Fahrzeugen erhöhen und an das zusätzliche Ge-

wicht des Beifahrers beim Bremsen, beim Kurvenfahren und beim Überholen denken.

- Die Position des Fahrers und Beifahrers ist wichtig, um die Kontrolle über das Fahrzeug zu behalten.
- Um die Kontrolle über das Fahrzeug während der Fahrt zu behalten, muss der Fahrer beide Hände am Lenker und beide Füße auf den Fußstützen halten.
- Der Beifahrer muss sich immer mit beiden Händen am Fahrer oder am Griff festhalten und beide Füße auf den entsprechenden Fußstützen halten. Niemals einen Beifahrer transportieren, der nicht in der Lage ist, beide Füße auf den Fußstützen zu positionieren.
- Niemals unter Einfluss von Alkohol und Drogen fahren.
- Dieses Motorrad wurde nur für die Fahrt auf der Straße entwickelt und gebaut. Es ist nicht fürs Gelände geeignet.
- Keine Seile, Schnüre o.ä. zum Befestigen von Gepäck verwenden, sondern nur die für diesen Motorradtyp zugelassenen und passenden Taschen.
- Die maximal Innenkragentransportarm Last (Fahrer, Beifahrer und Gepäck) darf nicht über 227 kg (500.44 lb.) liegen.
Keinesfalls darf das Gewicht des Gepäcks über 10 kg (22.04 lb.) liegen.

ANTIBLOCKIERSYSTEM - ABS

Beim ABS handelt es sich um eine elektro-mechanische Bremshilfevorrichtung:

Sie verhindert ein Blockieren der Räder während

des Bremsens und verbessert die Straßenlage des Fahrzeugs auf rutschigen, nassen oder dreckigen Fahrbahnen.

Auf Untergründen mit geringer Haftung kann der Einsatz der Vorrichtung zur Bremswegverlängerung führen (z. B. bei Schotterstraßen oder rutschiger Fahrbahn). Es wird jedoch immer der kürzeste Bremsweg für die jeweilige Fahrbahn erzielt.

- Das ABS greift unterhalb einer Geschwindigkeit von 10 km/h nicht ein.

Wenn sich die Vorrichtung beim Bremsen aktiviert, ist ein Ruckeln am Bremshebel zu spüren: Weiterhin am Bremshebel ziehen, auch wenn man dieses Ruckeln spürt, um die Wirkung der Vorrichtung nicht aufzuheben.

Das Vorhandensein der ABS-Vorrichtung darf keinesfalls zu einem Fahrverhalten ungeachtet der üblichen Vorsichtsregeln veranlassen.

- Stets empfohlene Bremsbeläge und Reifen verwenden, um den ordnungsgemäßen Betrieb des ABS zu gewährleisten.

Risiken in Bezug auf Kohlenmonoxid

Die Abgase beinhalten Kohlenmonoxid, ein farbloses und geruchloses Gas. Das Einatmen von Kohlenmonoxid kann Ohnmacht und Tod verursachen.

Wenn der Motor in komplett oder teilweise geschlossenen Räumen gestartet wird, kann die eingeatmete Luft eine gefährliche Menge von Kohlenmonoxid beinhalten. Das Motorrad nie in einer Garage oder an einem anderen geschlossenen Ort starten.

ACHTUNG*: Kohlenmonoxid ist ein giftiges Gas. Das Einatmen kann Ohnmacht und Tod verursachen.

Alle Bereiche oder Aktivitäten meiden, durch die man dem Kohlenmonoxid ausgesetzt wird.

INHALTSVERZEICHNIS	Seite.
EINFÜHRUNG	2
WICHTIGE HINWEISE	2
VORSICHTSMASSENHEIMEN FÜR KINDER	3
SICHERE FAHRT UND SICHERHEIT DES MOTORRADS	4
RAHMEN UND MOTORRNUMMER	6
BEDIENUNGEN UND INSTRUMENTE	7
ANSICHT DES MOTORRADS	8
TECHNISCHE ANGABEN	10
TABELLE SCHMIERMITTEL, BETRIEBSFLÜSSIGKEITEN	11
KOMBIGERÄT	12
BEDIENUNGSANLEITUNG FÜR DAS MOTORRAD	23
WARTUNG UND REGELMÄSSIGE EINSTELLUNGEN	29
ANORDNUNG DER ELEKTRISCHEN BAUTEILE	44
SICHERUNGEN	50
ANHANG	52
VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG	53
ALPHABETISCHES INHALTSVERZEICHNIS	54
WARTUNGSPLAN	ANHANG A

Anmerkungen

- Die Angaben rechts und links beziehen sich auf die beiden Seiten des Motorrads in Bezug auf die Fahrtrichtung.
- Z: Anzahl Zähne
- A: Österreich
- AUS: Australien
- B: Belgien
- BR: Brasilien
- CDN: Kanada
- CH: Schweiz
- D: Deutschland
- E: Spanien
- F: Frankreich
- FIN: Finnland
- GB: Großbritannien
- I: Italien
- J: Japan
- USA: Vereinigte Staaten von Amerika
- Wo nicht anders angegeben, beziehen sich die Angaben und Vorschriften auf alle Nationen.

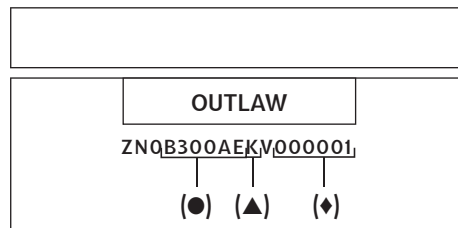


RAHMEN UND MOTORRNUMMER

Die Identifikationsnummer des Motors ist am unteren linken Motorgehäuse eingestanzt, während die Seriennummer des Motorrades auf der Lenkstange des Rahmens eingestanzt ist.

Die Rahmennummer sollte in die vorliegende Bedienungs- und Wartungsanleitung eingetragen werden. Die **Rahmennummer** muss bei Ersatzteilbestellungen oder bei Anfragen nach Informationen immer angegeben werden.

RAHMENNUMMER



RAHMENNUMMER

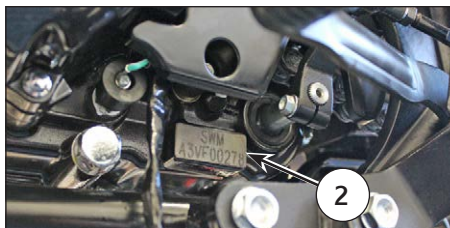
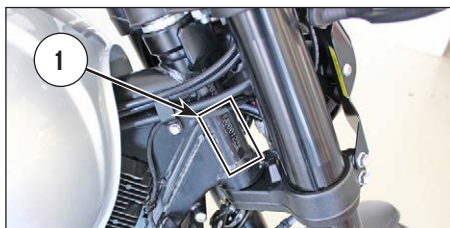
Die Seriennummer besteht aus 17 Zeichen und befindet sich rechts am Lenkrohr.

- (●) = Modelltyp
- (▲) = Modell Baujahr
 - Für Fahrgestell: MODEL YEAR
 - Für Motor: PRODUCTION YEAR
- (◆) = Fortlaufende Nummer

MOTORCODE

A3VK00001

(▲)

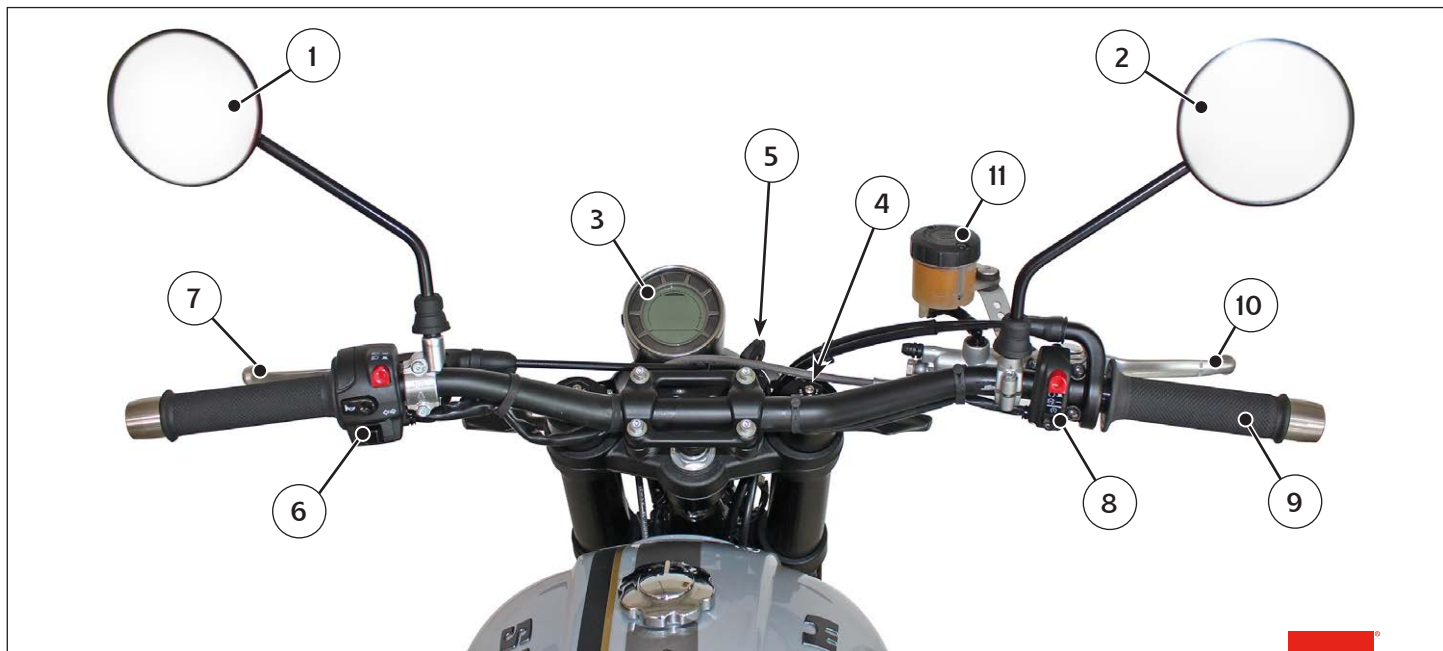


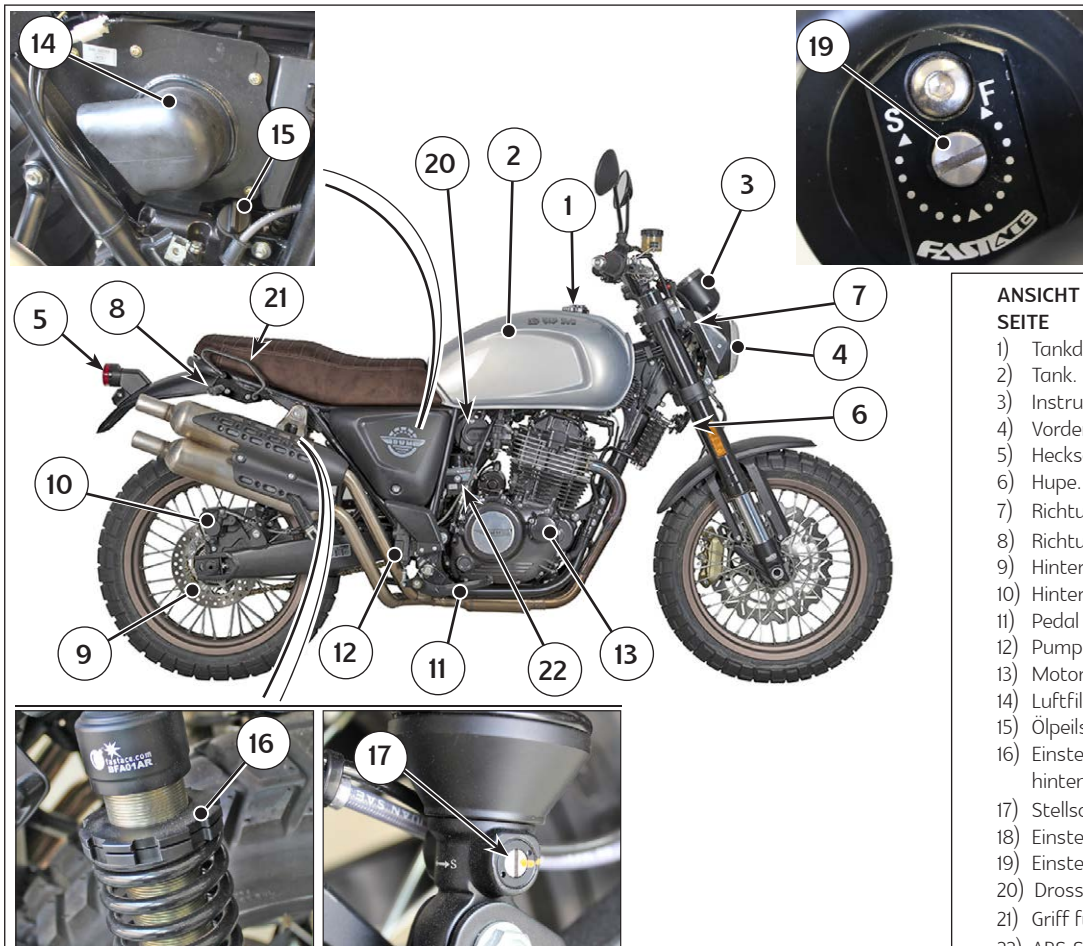
1. Rahmennummer

2. Motor Nr.

BEDIENUNGEN UND INSTRUMENTE

- 1) Linker Rückspiegel.
- 2) Rechter Rückspiegel.
- 3) Instrumente.
- 4) Einstellung Rückkehrbremse Aufhängung.
- 5) Zündblock/Lenkradblockierung.
- 6) Linker Schalter.
- 7) Kupplungshebel.
- 8) Rechter Schalter.
- 9) Gasgriff.
- 10) Bedienhebel Vorderradbremse.
- 11) Flüssigkeitsbehälter vordere Bremse.





ANSICHT DES MOTORRADS AUF DER RECHTEN SEITE

- 1) Tankdeckel.
- 2) Tank.
- 3) Instrumente.
- 4) Vorderer Scheinwerfer.
- 5) Heckscheinwerfer.
- 6) Hupe.
- 7) Richtungsanzeiger vorne.
- 8) Richtungsanzeiger hinten.
- 9) Hintere Bremscheibe.
- 10) Hinterer Bremsattel.
- 11) Pedal Hinterradbremse.
- 12) Pumpe Hinterradbremse.
- 13) Motorölfilter.
- 14) Luftfilter.
- 15) Ölpeilstab.
- 16) Einstellring Vorspannung Stoßdämpferfeder hinten.
- 17) Stellschraube Ausdehnung Stoßdämpfer.
- 18) Einstellschraube Gabelkompression.
- 19) Einstellschraube Gabeldehnung.
- 20) Drosselklappengehäuse.
- 21) Griff für Beifahrer.
- 22) ABS-Steuergerät.

ANSICHT DES MOTORRADS AUF DER LINKEN SEITE

- 1) Seitenständer.
- 2) Vordere Bremsscheibe.
- 3) Vorderer Bremssattel.
- 4) Schaltpedal.
- 5) Batterie.
- 6) Sicherungen.
- 7) Sattel.
- 8) Kanister.
- 9) Hydraulische Einstellung in Kompression.
- 10) Einstellung der Extension.
- 11) Antriebskette.
- 12) Ölkühler.
- 13) Fernschalter mit Hauptsicherung.



TECHNISCHE ANGABEN

MOTOR

Typ Einzylinder 4-Taktmotor
Luftkühlung
Bohrung mm 90
Hub mm 70
Hubraum cm³ 445,3
Verdichtungsverhältnis 10:1
Elektrische Startvorrichtung

VENTILSTEUERUNG

Typ oben liegende Nockenwelle
Ventilspiel (bei kaltem Motor)
Einlass 0,10 ÷ 0,15 mm
Auslass 0,15 ÷ 0,20 mm

SCHMIERUNG

Typ mit Trockengehäuse mit Keulenpumpe
und Filter und Ölkühler

ZÜNDUNG

Typ Elektronik
Zündkerzen-Typ NGK DPR 8Z
Zündkerzen-Elektrodenabstand 0,7 - 0,8 mm

BENZINVERSORGUNG

Typ Mit elektronischer Einspritzung

HAUPTANTRIEB

Antriebsritzel 24
Zahnkranz Kupplung 64
Übersetzungsverhältnis 2,667

KUPPLUNG

Typ Multischeibe in Ölbad
mit Filtersteuerung

SCHALTGETRIEBE

Typ mit Zahnrädern, immer greifend
Übersetzungsverhältnisse
1. Gang 2,917 (35/12)
2. Gang 1,765 (30/17)
3. Gang 1,35 (27/20)
4. Gang 1,1 (22/20)
5. Gang 0,88 (22/25)

SEKUNDÄRÜBERSETZUNG

Getriebe-Ausgangsritzel Z 16
Zahnkranz am Rad Z 40
Übersetzungsverhältnis 2,5
Maße Antriebskette 5/8" x 1/4"

GESAMT-ÜBERSETZUNGSVERHÄLTNISSE

Im 1. Gang 19,444
Im 2. Gang 11,765
Im 3. Gang 9,00
Im 4. Gang 7,333
Im 5. Gang 5,867

RAHMEN

Typ Einzelne Traverse mit doppelter Wiege

VORDERE RADAUFHÄNGUNG/FEDERUNG

Typ Hydraulik mit umgekehrten Schäften
(in Extension und Kompression einstellbar);
Schäfte ø 47 mm

HINTERE RADAUFHÄNGUNG/ FEDERUNG

Typ doppelter hydraulischer Dämpfer
(einstellbar in Vorspannung und Dehnung)

VORDERRADBREMSE

Typ mit schwimmend
gelagerter Brems Scheibe ø320 mm
mit hydraulischer Betätigung und
festem Radial-Bremsattel

HINTERRADBREMSE

Typ mit fester Scheibe ø 220 mm mit
Hydrauliksteuerung und Schwimmsattel

RADFELGEN

Vorne aus Leichtmetalllegierung: 3,5"x17"

Hinten aus Leichtmetalllegierung: 4,25"x17"

REIFEN

Vorne 120/70 - 17"

Hinten 150/60 - 17"

Reifendruck bei kalten Reifen

Vorne

Nur Fahrer..... 2,0 bar

Fahrer und Beifahrer 2,2 bar

Hinten

Nur Fahrer..... 2,2 bar

Fahrer und Beifahrer 2,4 bar

ABMESSUNGEN, GEWICHT, FÜLLMENGEN

Radstand mm 1416

Gesamtlänge mm 2040

Gesamtbreite mm 865

Gesamthöhe mm 1330

Sitzbankhöhe mm 805

Fahrzeuggewicht fahrbereit, ohne Kraftstoff

..... kg 148

Fassungsvermögen Kraftstofftank

einschließlich Reserve l 16,5

Kraftstoffreserve (Einschalten Kontrolllampe) . l 2,5

Öl im Kurbelgehäuse

Ölwechsel und Filterwechsel..... kg 2,7

Ölwechsel kg 2,5

TABELLE SCHMIERMITTEL, BETRIEBSFLÜSSIGKEITEN

Schmieröl Motor, Getriebe, Hauptantrieb
MOTUL 7100 ESTERE 5W 40

Bremsflüssigkeit
MOTUL DOT 3&4

Fett-Schmierung
MOTUL GREASE 100

Schmieren der Sekundärtriebskette
MOTUL CHAIN LUBE

Vorderrad-Gabelöl
MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Öl für hinteren Stoßdämpfer
MOTUL SHOCK OIL FL

Schutzmittel für elektrische Kontakte
MOTUL EZ LUBE

DE



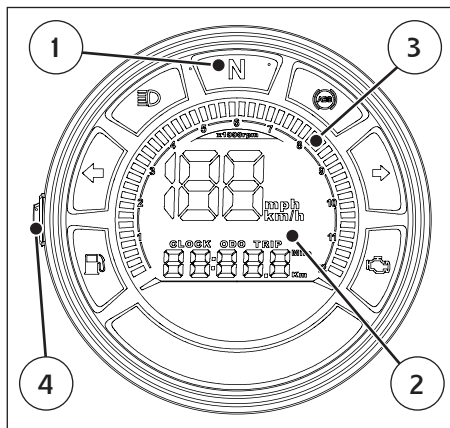
KOMBIGERÄT

Das Motorrrad verfügt über ein Kombigerät mit Aufteilung in folgende Bereiche:

- 1) Kontrollleuchten (siehe „Warn- und Kontrollleuchten“)
- 2) Multifunktions-Display (siehe „Multifunktions-Display“)
- 3) Drehzahlmesser
Zeigt die Motordrehzahl an.
Die Motordrehzahl unter 8000 Umdrehungen/Min halten.

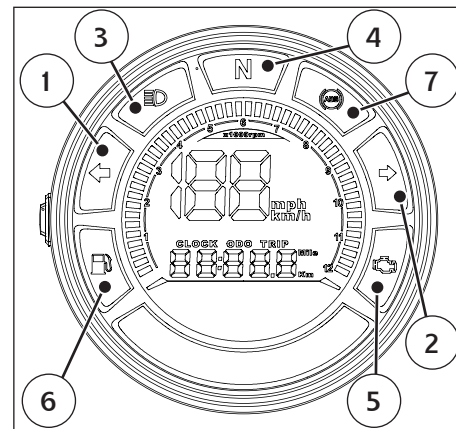
HINWEIS*: Bei über 8000 Umdrehungen/Min könnte der Motor beschädigt werden.

- 4) „SET“-Taste
Ermöglicht die Anzeigen der verschiedenen Funktionen des Multifunktions-Displays, die Änderung der Maßeinheit, die Nullstellung einiger Werte und die Einstellung der Uhrzeit (siehe „Multifunktions-Display“).
Die Taste drücken, um von einer Seite zur anderen zu wechseln.



WARN- UND MELDELEUCHTEN

- 1) Linker Richtungsanzeiger
- 2) Rechter Richtungsanzeiger
- 3) Kontrollleuchte Fernlicht
- 4) Kontrollleuchte Leerlauf
- 5) Warnleuchte Motorstörung
- 6) Warnleuchte Kraftstoffreserve
- 7) ABS-Kontrollleuchte



RICHTUNGSANZEIGER "↔"

Die Kontrollleuchte blinkt, wenn der rechte oder linke Richtungsanzeiger mit dem entsprechenden Hebel am linken Schalter eingeschaltet wird.

KONTROLLLEUCHTE FERNLICHT "D"

Die Kontrollleuchte ist eingeschaltet, wenn man das Fernlicht mit der entsprechenden Bedienung am linken Schalter aktiviert.

KONTROLLLEUCHTE LEERLAUF "N"

Die Warnleuchte ist eingeschaltet, wenn sich der Schalthebel in Leerlaufposition befindet (kein Gang eingelegt).

WARNLEUCHTE MOTORSTÖRUNG "MOTOR"

Wenn man den Zündschlüssel dreht, führt das Motorsteuergerät eine Eigendiagnose aus. Die Warnleuchte wird für einige Sekunden eingeschaltet und erlischt, wenn keine Störung vorhanden ist.

Wenn die Warnleuchte während der Motorfunktion aufleuchtet, zeigt dies an, dass eine Motorstörung oder eine Störung des Einspritzsystems vorhanden ist.

- Anhalten und den Motor abstellen;
- Einige Minuten warten und den Motor wieder starten. Wenn die Warnleuchte wieder eingeschaltet ist, wendet man sich an den nächstgelegenen Vertragshändler von SWM, um eine Kontrolle am Eigendiagnosesystem ausführen zu lassen.

WARNLEUCHTE KRAFTSTOFFRESERVE "FUEL"

Dreht man den Zündschlüssel, leuchtet die Warnleuchte für einige Sekunden und erlischt dann.

Wenn die Warnleuchte während der Fahrt mit dem Motorrad eingeschaltet wird, weist dies darauf hin, dass der Kraftstoffstand den Reservestand (3 Liter) erreicht hat und zeigt eine begrenzte Reichweite an; So bald wie möglich tanken.

KONTROLLLEUCHTE STÖRUNG ABS-SYSTEM "ABS"

Wenn man den Schlüssel dreht, führt das ABS-Steuerggerät eine Eigendiagnose aus. Die Kontrollleuchte wird für einige Sekunden eingeschaltet und erlischt, wenn keine Störung vorliegt.

Wenn die Kontrollleuchte während der Motorfunktion aufleuchtet, zeigt dies an, dass eine Störung des ABS-Bremssystems vorliegt:

- Anhalten und den Motor abstellen;
- ein paar Minuten warten und dann den Motor neu starten. Geht die Kontrollleuchte erneut an, muss man sich an den nächstgelegenen SWM-Händler wenden, um das ABS-System kontrollieren zu lassen.

MULTIFUNKTIONS-DISPLAY

1) Tachometer

Zeigt die Fahrgeschwindigkeit des Motorrads an.

2) Zeigt die Skala der Geschwindigkeitsmessung an:

km/h = Kilometer/Stunde

mph = Meilen/Stunde

3) Anzeigenparameter

In diesem Feld können einzelnen folgende Parameter eingestellt werden, die in Feld (4) angezeigt werden.

CLOCK = Uhrzeit (siehe Uhrzeiteinstellung)

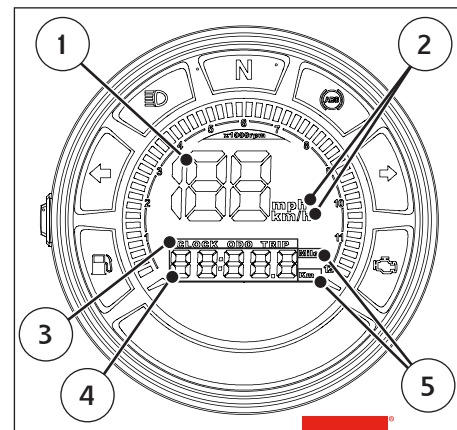
ODO = Gesamtkilometerzähler/
Gesamtmeilenzähler (nicht rücksetzbarer Wert)

TRIP = Partieller Kilometerzähler/Partieller Meilenzähler (siehe TRIP Einstellung)

5) Maßeinheit

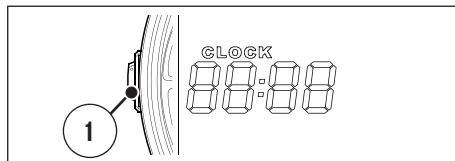
Meile = zeigt den Wert der Funktion ODO und TRIP in Meilen an

km = zeigt den Wert der Funktion ODO und TRIP in Kilometern an

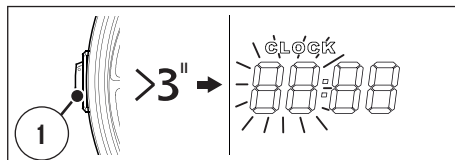


UHRZEITEINSTELLUNG

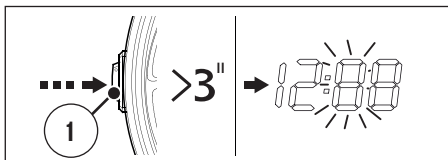
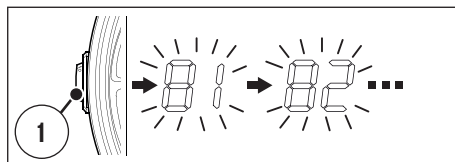
- Die Taste „Set“ (1) drücken, bis die Anzeige „CLOCK“ erscheint.



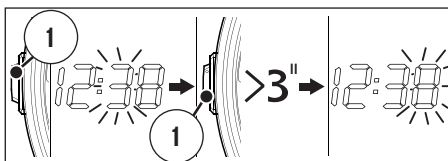
- Die Taste „Set“ (1) länger als 3 Sekunden drücken, auf dem Display blinken die Stunden.



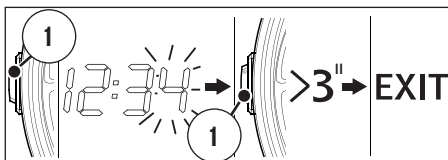
- Taste „Set“ (1) drücken, um die Stunden einzustellen; zur Bestätigung der Einstellung die Taste „Set“ (1) länger als 3 Sekunden drücken und das Gerät schaltet weiter zur Zehn-Minuten-Einstellung. Die Zehnerminuten blinken.



- Taste „Set“ (1) drücken, um die Zehnerminuten einzustellen; zur Bestätigung der Einstellung die Taste „Set“ (1) länger als 3 Sekunden drücken und das Gerät schaltet weiter zur Minuteneinstellung. Die Minuten blinken.

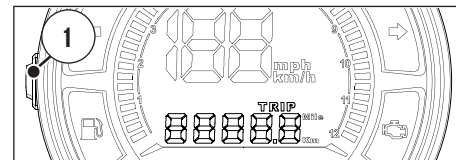


- Taste „Set“ (1) drücken, um die Minuten einzustellen; zur Bestätigung der Einstellung und zum Verlassen der Funktion die Taste „Set“ (1) länger als 3 Sekunden drücken.



TRIP EINSTELLUNG

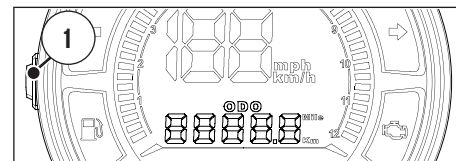
Taste „Set“ (1) drücken, um die Anzeige „TRIP“ anzuzeigen, dann die Taste „Set“ (1) länger als 3 Sekunden drücken, um den Wert nullzustellen und erneut bei 0 km oder 0 Meilen anzufangen.



EINSTELLUNG DER MASSEINHEIT

Die Einstellung der Maßeinheit hat bei stillstehendem Motor und Schlüssel auf ON zu erfolgen.

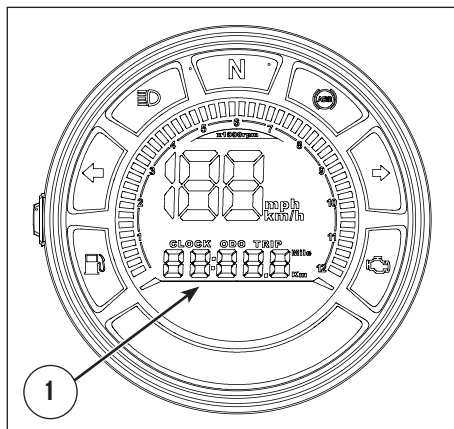
Taste „Set“ (1) drücken, um die Anzeige „ODO“ anzuzeigen, dann die Taste „Set“ (1) länger als 3 Sekunden drücken, um von km auf Meilen zu schalten und umgekehrt.



FEHLERMELDUNGEN

Auf dem Bildschirm (1) wird bei einer Störung der entsprechende Fehlercode angezeigt, sich an den nächstgelegenen SWM-Händler wenden, um die Störung kontrollieren zu lassen.

Für die nachfolgend aufgeführten Fehlercodes wie angegeben handeln.



Fehler-code Armaturenbrett	Fehler-code OBD	Fehlerbeschreibung	Aktion
E-01	P0112	Niedrige Temperatur angesaugte Luft.	Den Stecker "TMAP" auf der Drosselklappe kontrollieren.
E-02	P0109	Wechselnde Spannung Druckluftkreislauf unter Drosselklappe oder barometrische.	Den Stecker "TMAP" auf der Drosselklappe kontrollieren
E-03	P0108	Hohe Spannung Druckluftkreislauf unter Drosselklappe oder barometrische.	Den Stecker "TMAP" auf der Drosselklappe kontrollieren.
E-04	P0107	Niedrige Spannung Druckluftkreislauf unter Drosselklappe oder barometrische.	Den Stecker "TMAP" auf der Drosselklappe kontrollieren.
E-09	P0124	Wechselnde Spannung Kreislauf Positionssensor Drosselklappe.	Den Stecker "TPS" auf der Drosselklappe kontrollieren.
E-10	P0123	Hohe Spannung Kreislauf Positionssensor Drosselklappe.	Den Stecker "TPS" auf der Drosselklappe kontrollieren.
E-11	P0122	Niedrige Spannung Kreislauf Positionssensor Drosselklappe.	Den Stecker "TPS" auf der Drosselklappe kontrollieren.
E-12	P0119	Wechselnde Spannung Temperatursensor Motor.	Den Stecker des Temperatursensors Motor prüfen.
E-13	P0118	Hohe Spannung Temperatursensor Motor.	Den Stecker des Temperatursensors Motor prüfen. Wenn der Stecker korrekt sitzt, den Kühlkreislauf kontrollieren und beim Kundendienst nachfragen

Fehlercode Armaturenbrett	Fehlercode OBD	Fehlerbeschreibung	Aktion
E-14	P0117	Niedrige Spannung Temperatursensor Motor.	Das Fahrzeug anhalten. Den Stecker des Temperatursensors Motor prüfen. Wenn der Stecker korrekt sitzt, den Kühlkreislauf kontrollieren und beim Kundendienst nachfragen.
E-15	P0114	Wechselnde Spannung Temperatursensor angesaugte Luft.	Den Stecker "TMAP" auf der Drosselklappe kontrollieren
E-16	P0113	Hohe Spannung Temperatursensor angesaugte Luft.	Den Stecker "TMAP" auf der Drosselklappe kontrollieren. Wenn der Stecker korrekt sitzt, das Fahrzeug anhalten und den Motor abkühlen lassen. Bleibt der Fehler aktiv, den Kundendienst anfragen.
E-20	P0135	Störung Heizkreislauf Sensor O2.	Den Stecker des Sensors O2 kontrollieren. Wenn der Stecker korrekt sitzt, den Sensor austauschen. Wenn nach dem Austausch des Sensors der Fehler noch aktiv ist, den Kundendienst anfragen.
E-21	P0134	Sensor O2: keine Aktivität erfasst.	Den Stecker des Sensors O2 kontrollieren. Wenn der Stecker korrekt sitzt, den Kundendienst anfragen.
E-22	P0133	Sensor O2: zu lange Wartezeit.	Den Stecker des Sensors O2 kontrollieren. Wenn der Stecker korrekt sitzt, den Kundendienst anfragen.
E-23	P0132	Sensor O2: Hohe Spannung.	Den Stecker des Sensors O2 kontrollieren. Wenn der Stecker korrekt sitzt, den Kundendienst anfragen.
E-24	P0131	Sensor O2: Niedrige Spannung.	Den Stecker des Sensors O2 kontrollieren. Wenn der Stecker korrekt sitzt, den Kundendienst anfragen.
E-28	P0262	Hohe Spannung Einspritzdüse.	Den Stecker der Einspritzdüse kontrollieren. Wenn der Stecker korrekt sitzt, den Kundendienst anfragen.

Fehlercode Armaturenbrett	Fehlercode OBD	Fehlerbeschreibung	Aktion
E-29	P0261	Niedrige Spannung Einspritzdüse.	Den Stecker der Einspritzdüse kontrollieren. Wenn der Stecker korrekt sitzt, den Kundendienst anfragen.
E-30	P0233	Wechselnde Spannung Nebenkreislauf Benzinpumpe.	Den Stecker der Benzinpumpe kontrollieren. Wenn der Stecker korrekt sitzt, den Kundendienst anfragen.
E-31	P0232	Hohe Spannung Nebenkreislauf Benzinpumpe.	Den Stecker der Benzinpumpe kontrollieren. Wenn der Stecker korrekt sitzt, den Kundendienst anfragen.
E-32	P0231	Niedrige Spannung Nebenkreislauf Benzinpumpe.	Den Stecker der Benzinpumpe kontrollieren. Wenn der Stecker korrekt sitzt, den Kundendienst anfragen.
E-36	P0351	Störung Haupt- oder Nebenkreislauf Spule.	Den Stecker der Spule kontrollieren. Wenn der Stecker korrekt sitzt, den Kundendienst anfragen.

ZÜNDSCHALTER

Der Zündschalter hat drei Positionen:

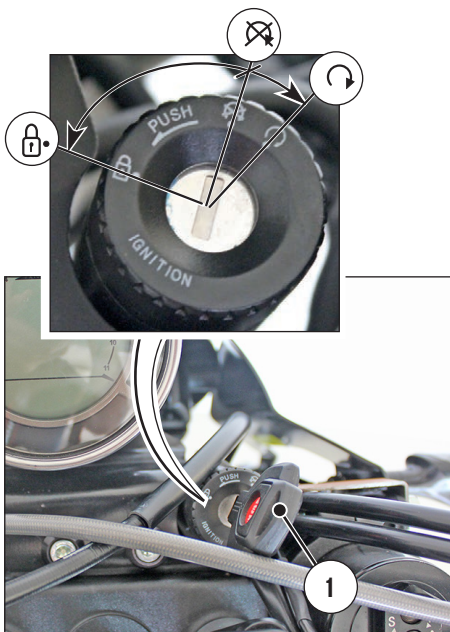
- ↻ Position des Motorstarts (Schlüssel kann nicht abgezogen werden);
- 🔒 Position für das Abziehen des Schlüssels;
- 🔒 Blockierungsposition des Lenkers (Schlüssel kann abgezogen werden).

- Position für das Abziehen des Schlüssels "🔒"

Dreht man den Schlüssel auf die Position "🔒", werden der Motor und die Lichter ausgeschaltet und der Schlüssel kann vom Zündblock abgezogen werden.

- Position Motorstart "↻"

Von der Position "🔒", Position für das Abziehen des Schlüssels, der Schlüssel (1) im Uhrzeigersinn auf die Position "↻" drehen; die Lichter und das Display werden eingeschaltet und man kann den Motor starten.



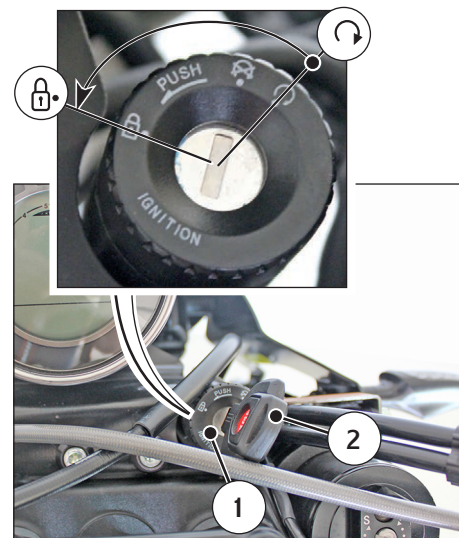
LENKERSCHLOSS

Das Motorrad ist mit einem Lenkerschloss ausgestattet, das sich am Zündschlossblock (1) befindet.

Zum Blockieren des Lenkers wie folgt vorgehen:

- Den Lenker nach links drehen.
- Den Schlüssel (2) in Position 🔒 in das Zündschloss (1) stecken.
- Den Schlüssel (2) drücken und gegen den Uhrzeigersinn auf Position 🔒 drehen.
- Den Schlüssel (2) abziehen.

Zum Entriegeln des Lenkerschlusses in umgekehrter Reihenfolge vorgehen.



SCHALTER RECHTS AM LENKER

Der rechte Schalter hat folgende Steuerungen:

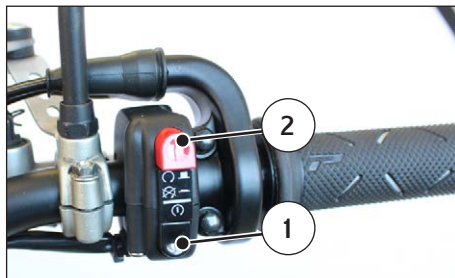
1) Motor-Anlasserschalter

Drückt man die Taste (1) bei Schlüssel auf Position "↻" und Schalter (2) auf Position "↻", startet der Motor.

2) Schalter zum Abstellen des Motors im NOTFALL

In Position "⚡" gedrückt, wird der Motorstart und die Motorfunktion verhindert.

In Position "↻" gedrückt, wird die Motorfunktion und der Motorstart freigegeben.



SCHALTER LINKS AM LENKER

Der linke Schalter hat folgende Steuerungen:

1)  Lichthupe (stellt sich automatisch zurück)

2)  Auswahl Fernlicht

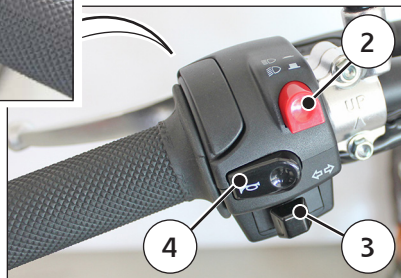
 Auswahl Abblendlicht

3)  Einschalten des linken Blinkers (stellt sich automatisch zurück)

 Einschalten des rechten Blinkers (stellt sich automatisch zurück)

Zum Ausschalten der Blinker auf den Schalter drücken, nachdem er sich auf die Mitte zurückgestellt hat.

4)  Hupe



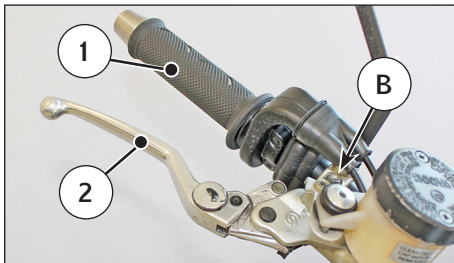
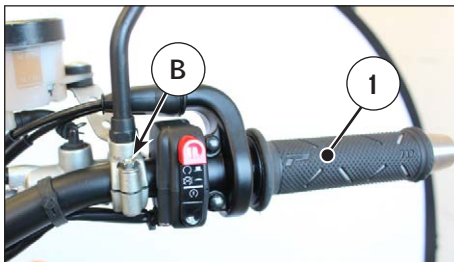
GASBEFEHL

Der Gasgriff (1) befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers.

BREMSHEBEL VORDERRADBREMSE

Der Bremshebel (2) befindet sich rechts am Lenker. Über einen Bremslichtschalter wird das Bremslicht beim Bremsen eingeschaltet. Durch Lösen der beiden Befestigungsschrauben kann die Position des Bremshebels am Lenker eingestellt werden (B).

HINWEIS*: Nicht vergessen: die Schrauben (B) nach der Einstellung wieder festziehen.

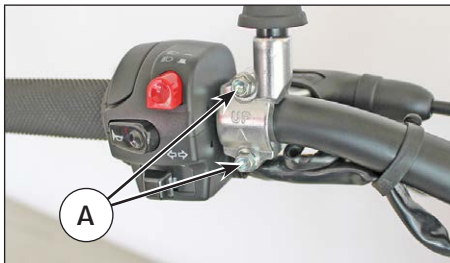
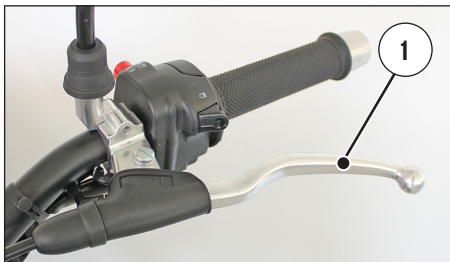


KUPPLUNGSHÉBEL

Der Hebel (1) für die Kupplungsbedienung befindet sich auf der linken Seite des Lenkers und ist mit einer Schutzvorrichtung versehen.

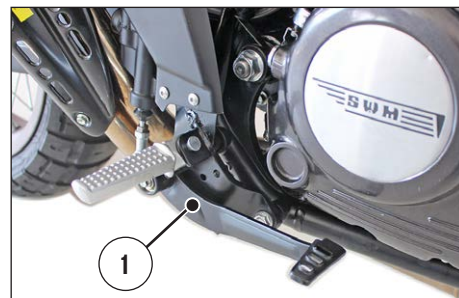
Die Position der Kupplungssteuerung am Lenker kann durch Lockern der Befestigungsschrauben (a) eingestellt werden.

HINWEIS*: Nicht vergessen, die Schrauben nach der Einstellung wieder fest zuziehen.



BREMSPEDAL HINTERRADBREMSE

Das Bremspedal (1) für die Hinterradbremse befindet sich auf der rechten Seite des Motorrads. Über einen Bremslichtschalter wird das Bremslicht beim Bremsen eingeschaltet.



SCHALTPEDAL

Das Schaltpedal befindet sich links am Motor. Der Fahrer muss nach jedem Schaltvorgang das Pedal loslassen. Das Pedal stellt sich dann auf Mittelposition zurück. Die "Leerlauf"-Position (N) befindet sich zwischen dem 1. und dem 2. Gang.

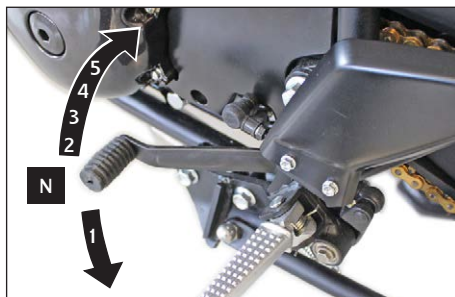
Der erste Gang wird eingelegt, indem das Schaltpedal nach unten gedrückt wird. Für alle anderen Gänge muss das Schaltpedal nach oben gedrückt werden.

Die Position des Schaltpedals an der Schaltwelle kann geändert werden. Für die Änderung der Pedalposition muss die Schraube gelockert, das Schaltpedal abgenommen und in einer neuen Position an der Schaltwelle angebracht werden.

Nach der Einstellung die Schraube wieder festziehen.

HINWEIS*: Keinen Gangwechsel vornehmen ohne die Kupplung zu ziehen und Gas wegzunehmen. Der Motor könnte "übertourig" laufen und beschädigt werden.

ACHTUNG*: Nicht durch Runterschalten bremsen, wenn mit einer Geschwindigkeit gefahren wird, bei der der Motor beim Runterschalten in den nächstkleineren Gang "übertourig" laufen und die Straßenhaftung des Hinterrads verlieren würde.



SEITENSTÄNDER

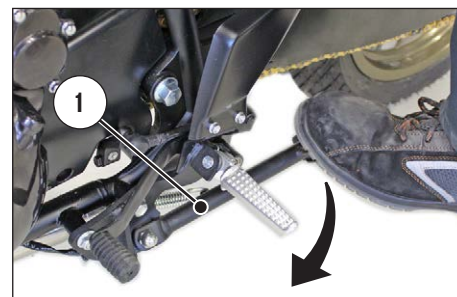
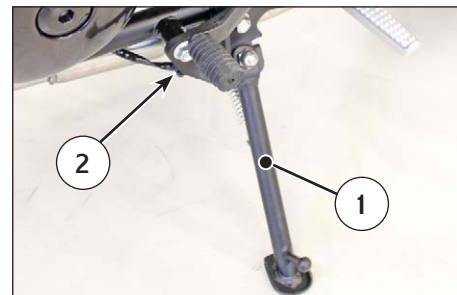
Jedes Fahrzeug ist mit einem Seitenständer (1) ausgestattet.

ACHTUNG*: Der Seitenständer ist so entwickelt worden, dass er NUR DAS FAHRZEUGGEWICHT aushält. Nicht auf das Fahrzeug setzen, wenn der Seitenständer als Stütze verwendet wird. Er könnte brechen und dabei schwere Verletzungen verursachen.

ACHTUNG*: Das Fahrzeug darf erst auf den Seitenständer gestellt werden, NACHDEM der Fahrer vom Fahrzeug abgestiegen ist.

Anmerkung*: Den Ständer (1) mit dem rechten Fuß absenken und dabei das Motorrad im Gleichgewicht halten. Nachdem der Ständer (1) abgesenkt wurde, das Motorrad darauf abstützen. Ist das Motorrad von der Stützposition am Boden auf die vertikale zurückgebracht, muss der Fahrer mit dem linken Fuß den Ständer von der heruntergelassenen auf die hochgestellte Position bringen.

ACHTUNG*: Auf dem Motorrad befindet sich ein Sicherheitssensor (2), der das Starten im Leerlauf bei heruntergelassenem Ständer ermöglicht. Legt man den Gang bei heruntergelassenem Ständer ein, schaltet sich der Motor aus.



Den Seitenständer regelmäßig kontrollieren (siehe "Wartungsplan"). Prüfen, dass die Federn nicht beschädigt sind, und dass sich der Seitenständer frei bewegt. Ist der Seitenständer laut, den Befestigungsbolzen (A) schmieren.

KRAFTSTOFF TANKEN

Der empfohlene Kraftstoff ist BLEIFREIES Benzin mit 95 Oktan.

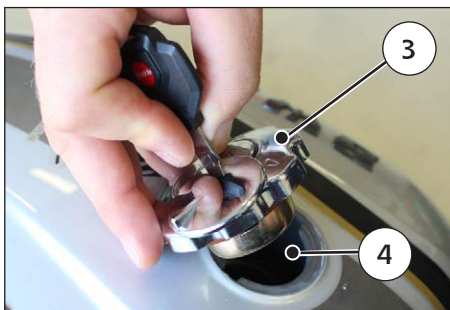
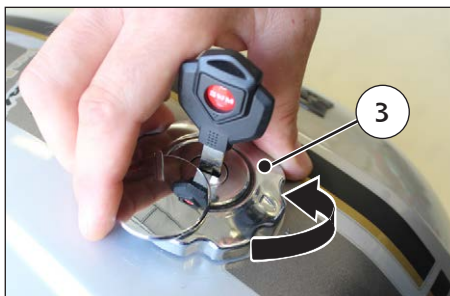
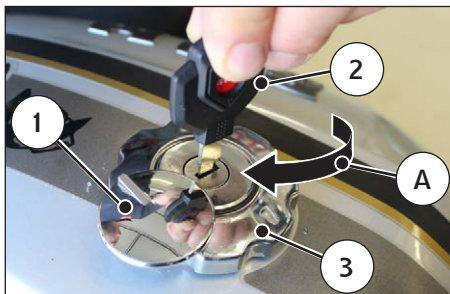
ACHTUNG*: Benzin ist äußerst leicht entzündbar und kann unter bestimmten Bedingungen explosiv sein. Den Motor immer ausschalten, nicht rauchen, offene Flammen und Funken beim Tanken und vom Aufbewahrungsort des Kraftstoffs fernhalten.

- Den Motor abstellen.
- Die Abdeckung (1) des Schlosses zur Seite schieben.
- Den Schlüssel (2) einstecken und um 1/4 Drehung in Peilrichtung "A" drehen, um den Deckel (3) zu entriegeln.
- Den Deckel (3) gegen den Uhrzeigersinn abschrauben und vom Tank entfernen.
- Kraftstoff über den Stutzen (4) einfüllen.

HINWEIS*: Den Tank nicht über den unteren Rand des Einfüllstutzens füllen.

- Den Deckel (3) in umgekehrter Reihenfolge wieder anbringen, den Schlüssel (2) abziehen und die Abdeckung des Schlosses (1) wieder in Position schieben.

Anmerkung*: Es ist nicht möglich, den Tankdeckel (3) wieder anzubringen, wenn der Schlüssel nicht im Schloss steckt; man kann den Schlüssel (2) erst vom Deckel (3) entfernen, wenn dieser korrekt angezogen wurde.



BEDIENUNGSANLEITUNG FÜR DAS MOTORRAD

Anmerkung*: Ist Ihnen der Betrieb des Motorrads noch nicht vertraut, müssen vorm Fahren aufmerksam die Anleitungen aus dem Absatz "SCHALTER UND BEDIENELEMENTE" gelesen werden.

KONTROLLEN VOR FAHRTANTRITT

Jedes Mal, wenn das Motorrad genutzt werden soll, muss eine allgemeine Überprüfung mit folgenden Kontrollen vorgenommen werden:

- Den Kraftstoffstand und den Motorölstand kontrollieren.
- Den Bremsflüssigkeitsstand kontrollieren;
- Die Lenkung kontrollieren, indem der Lenker in beide Richtungen bis zum Anschlag gedreht wird.
- Den Reifendruck kontrollieren.
- Die Kettenspannung kontrollieren.
- Den Gaszug kontrollieren und ggf. einstellen;
- Den Schlüssel im Zündschloss auf Position  drehen. Prüfen, ob sich die Display-Beleuchtung am Armaturenbrett einschaltet, und ob sich, bei eingelegetem Leerlauf, die Leerlaufkontrolle einschaltet.
- Das Fernlicht einschalten und prüfen, dass die Kontrollleuchte eingeschaltet wird;
- Die Blinker betätigen und prüfen, ob sich die entsprechende Kontrolllampe einschaltet.
- Prüfen, ob sich das Bremslicht einschaltet;

- kontrollieren, dass nach dem Start nicht die Kontrollleuchte  "Motorstörung" sowie die Kontrollleuchte  "ABS-Störung" aufleuchten.

ANLEITUNGEN FÜR DAS EINFAHREN

Der exklusive Entwurf, die hohe Qualität der verwendeten Materialien und die sorgfältige Montage garantieren Ihnen Komfort ab dem ersten Moment. Trotzdem müssen während der ersten 1500 km (932,05 mi.) die folgenden Vorschriften GENAU eingehalten werden. BEI NICHTBEACHTUNG KANN DIE LEBENSDAUER SOWIE DIE LEISTUNG DES MOTORRADS BEEINTRÄCHTIGT WERDEN.

- Vorm Einsatz des Fahrzeug den Motor mit niedriger Drehzahl warmlaufen lassen.
- Ein Anfahren mit Vollgas vermeiden und den Motor in kleinen Gängen nicht hochtourig laufen lassen.
- Langsam fahren, bis der Motor warmgelaufen ist.
- Mehrfach beide Bremsen betätigen, um die Bremsbeläge und Bremsscheiben einzufahren.
- Vermeiden längere Strecken mit der gleichen Geschwindigkeit zu fahren.
- Vermeiden längere Strecken ohne Pausen zu fahren.
- NIEMALS an Gefällen im LEERLAUF fahren, sondern einen Gang einlegen, so dass die Motorbremse genutzt und ein vorzeitiger Verschleiß der Bremsbeläge vermieden wird.

FESTSTELLEN VON BETRIEBSSTÖRUNGEN

Die folgende Liste eventueller Betriebsstörungen dient allgemein zur Feststellung der Ursachen und zur Abhilfe.

Der Motor startet nicht

- Falsche Start-Technik: Die Angaben aus dem Absatz "Den Motor starten" beachten.
- Zündkerze schmutzig: Reinigen.
- Kein Zündfunken an der Zündkerze: Den Elektrodenabstand einstellen.
- Anlassermotor defekt: Reparieren oder auswechseln.
- Anlasserschalter defekt: Den Schalter auswechseln.
- Seitlicher Ständer abgesenkt

Der Motor hat Schwierigkeiten beim Anlaufen

- Zündkerze schmutzig oder in schlechtem Zustand: Reinigen oder wechseln.

Der Motor startet, läuft aber unregelmäßig

- Zündkerze schmutzig oder in schlechtem Zustand: Reinigen oder wechseln.
- Falscher Zündkerzen-Elektrodenabstand: Einstellen.

Die Zündkerze verschmutzt leicht:

- Falsche Zündkerze: Auswechseln.

Der Motor hat wenig Leistung

- Luftfilter verschmutzt: Reinigen.
- Zu großer Zündkerzen-Elektrodenabstand: Einstellen.
- Falsches Ventilspiel: Einstellen.
- Unzureichende Verdichtung: Die Ursache suchen.
- Schutzfilter der Benzinpumpe oder Schutzfilter der Einspritzdüsen verschmutzt; Filter reinigen oder ersetzen

Der Motor klopft

- Starke Kohleablagerung am Kolbenboden oder im Brennraum: Reinigen.
- Zündkerze defekt oder mit falschem thermischen Wirkungsgrad: Auswechseln.

Die Lichtmaschine lädt nicht oder nur unzureichend

- Kabel am Spannungsregler schlecht angeschlossen oder kurzgeschlossen: Richtig anschließen oder auswechseln.
- Lichtmaschinen-Spule defekt: Auswechseln.
- Rotor entmagnetisiert: Auswechseln.
- Spannungsregler defekt: Auswechseln.

Die Batterie überhitzt sich

- Spannungsregler defekt: Auswechseln.

Schwierigkeiten beim Einlegen der Gänge

- Motoröl mit zu hoher Viskosität: Mit dem vorgeschriebenen Öl ersetzen.

Die Kupplung rutscht

- Unzureichende Federspannung: Auswechseln.
- Verschlossene Kupplungsscheiben: Auswechseln.

Die Bremsen funktionieren nicht richtig

- Verschlossene Bremsbeläge: Auswechseln.

AUF- UND ABSTIEGEN VON FAHRER UND BEIFAHRER

Allgemeine Vorschriften

Die nachstehenden Anweisungen aufmerksam lesen, da sie wichtige Informationen zur Sicherheit des Fahrers und Beifahrers und zur Vermeidung von Personen- oder Motorschäden beinhalten.

Das Auf- und Absteigen vom Motorrad muss immer von links erfolgen, mit beiden Händen greifbereit, ohne Hindernisse und mit ausgeklappten Ständer.

Der Fahrer muss der Erste beim Aufsteigen und der Letzte beim Absteigen vom Motorrad sein, und während dem Auf- und Absteigen des Beifahrers für die Stabilität des Motorrads sorgen.

Nicht durch Springen oder Ausstrecken des Beins vom Fahrzeug absteigen, sondern immer die im entsprechenden Abschnitt beschriebenen Schritte befolgen.

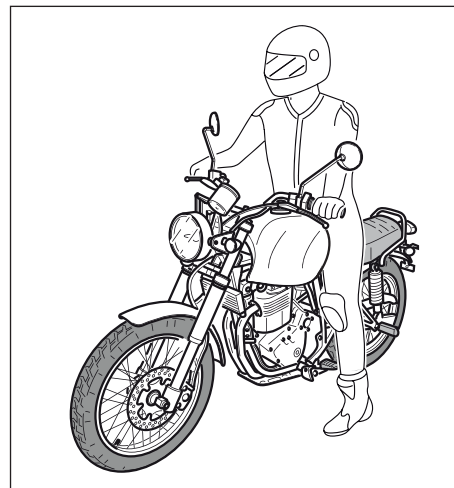
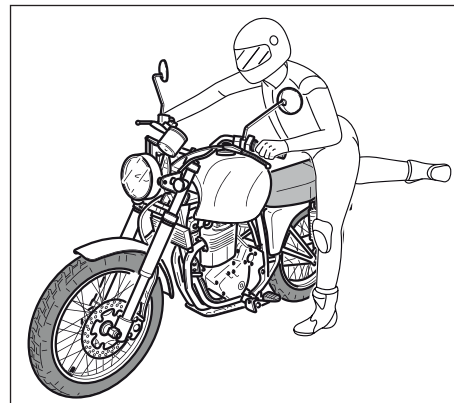
Aufsteigen des Fahrers

Bei auf dem Seitenständer abgestellten Motorrad folgendermaßen vorgehen:

- Von der linken Seite mit beiden Händen korrekt den Lenker ergreifen, dann das rechte Bein anheben und über den Sattel schwingen.
- Auf das Motorrad setzen und beide Füße auf den Boden stellen, dabei das Fahrzeug gerade richten, ohne mit dem eigenen Gewicht Druck auf den Seitenständer auszuüben.

HINWEIS*: Für den Fall, dass die beiden Füße nicht den Boden erreichen, den rechten Fuß abstellen und den linken zum Stützen bereithalten.

- Den Motor, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, starten.
- Mit dem linken Fuß den Ständer vollständig einklappen.

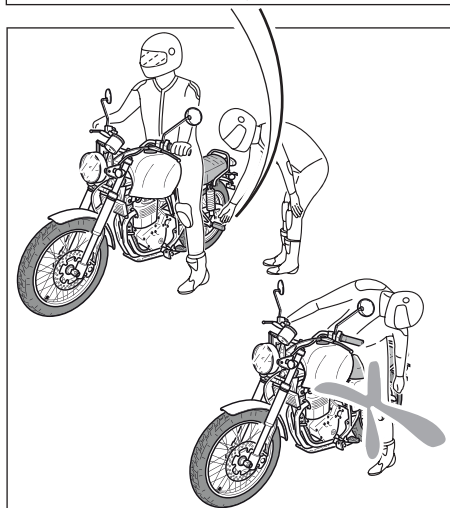
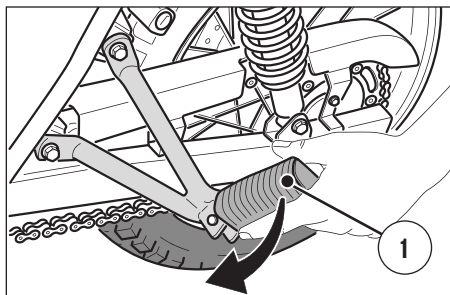


Aufsteigen des Beifahrers

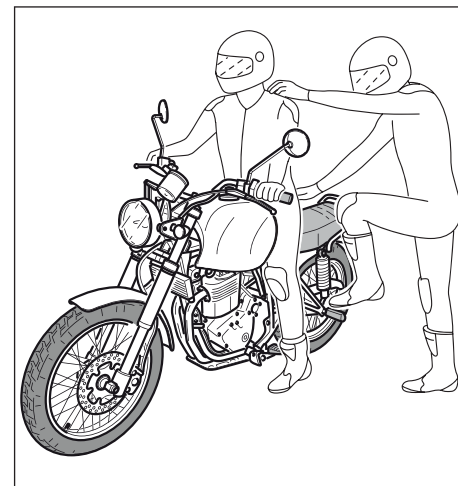
Der Fahrer steigt zuerst auf, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, ohne den Motor zu starten.

- Den Beifahrer die Fußrasten (1) ausklappen lassen.

HINWEIS*: Der Fahrer darf auf keinen Fall in der Fahrposition die hinteren Fußrasten für den Beifahrer ausklappen oder versuchen sie auszuklappen, weil er dadurch das Gleichgewicht verlieren könnte.

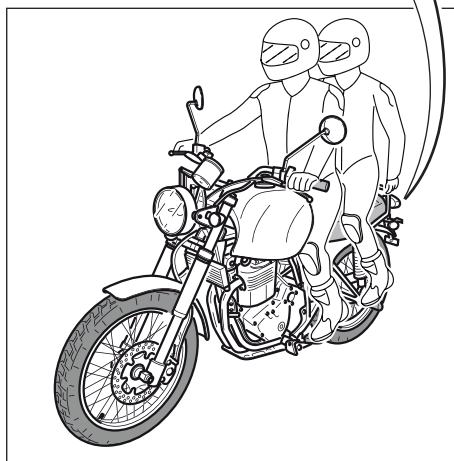
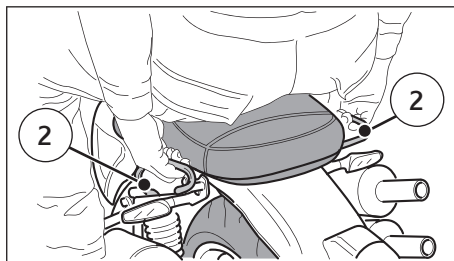


Die linke Hand auf die Schulter des Fahrers legen und den linken Fuß auf die Fußraste stützen und dann durch Heben des rechten Beins auf das Motorrad steigen. Dabei vorsichtig bewegen, um nicht das Fahrzeug und den Fahrer aus dem Gleichgewicht zu bringen.



>>>

- Mit den Händen an den entsprechenden Griffen (2) festhalten.
- Mit dem linken Fuß den Ständer vollständig einklappen.
- Den Motor, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, starten.



Absteigen vom Motorrad

- Das Fahrzeug zum Stehen bringen und den Motor ausschalten.

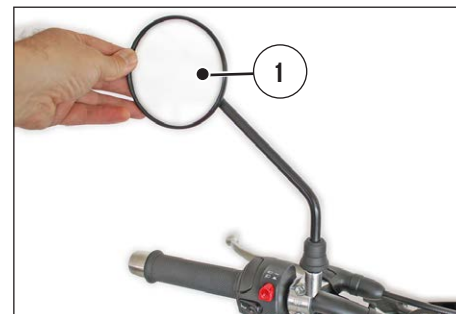
HINWEIS*: Sicherstellen, dass der Bereich, wo das Fahrzeug geparkt werden soll, stabil und eben ist.

- Beide Füße auf den Boden stellen.
- Den Motor, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, ausschalten.
- Mit dem linken Fuß den Ständer vollständig ausklappen.
- Zuerst den Beifahrer über die linke Seite des Fahrzeugs absteigen lassen, indem er den Fuß auf die linke Fußraste stützt und das rechte Bein anhebt.
- Das Motorrad nach links neigen und auf den Ständer abstützen.
- Mit beiden Händen fest den Lenker haltend links vom Motorrad durch Anheben des rechten Beins absteigen.

EINSTELLUNG DER RÜCKSPIEGEL

Sich auf das Motorrad setzen, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben.

Beide Rückspiegel (1) einstellen, indem man diese so bewegt, dass man in sitzender Position den hinteren Teil der Straße richtig sehen kann.

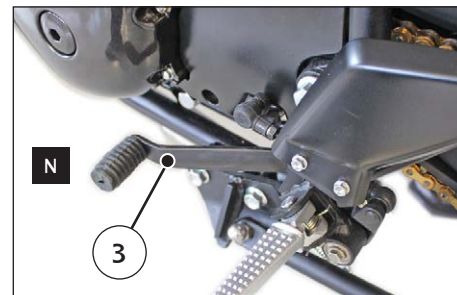
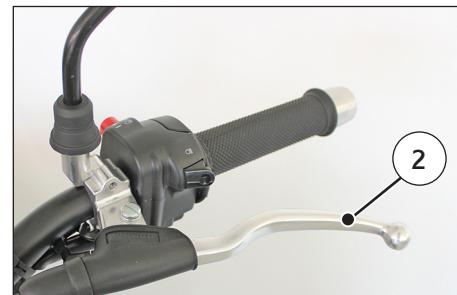
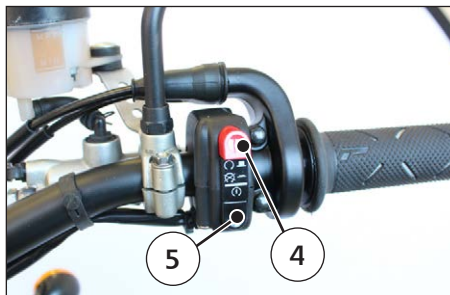


DEN MOTOR STARTEN

Nachdem man, wie im entsprechenden Abschnitt beschrieben, auf das Motorrad gestiegen ist, wie folgt vorgehen, um den Motor zu starten:

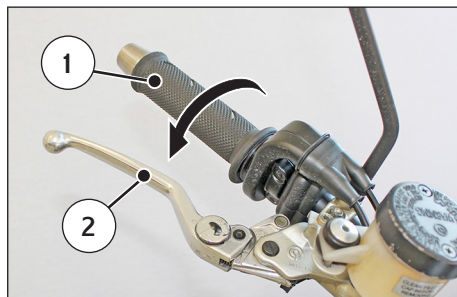
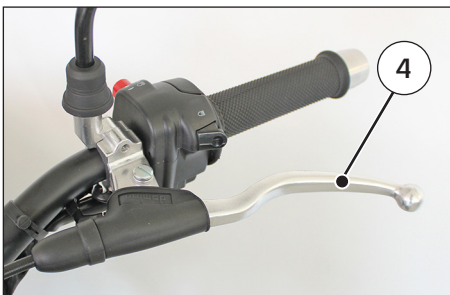
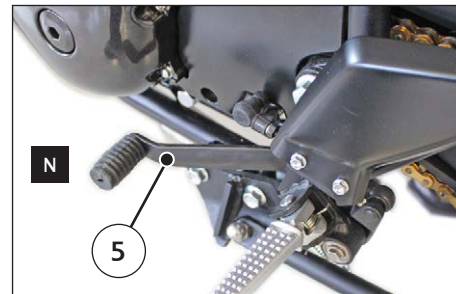
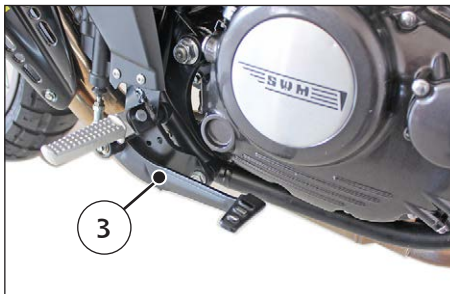
- 1) Den Zündschlüssel (1) im Zündschloss auf ↻ drehen (das Summen, das man hört, wenn der Schlüssel auf ↻ gedreht wird, wird durch die Benzinpumpe verursacht, die die Benzin-Versorgungsanlage unter Druck setzt).
- 2) Den Kupplungs-Hebel (2) ziehen.
- 3) Das Schaltpedal (3) auf Leerlauf stellen und den Kupplungshebel loslassen.
- 4) Kontrollieren, dass sich die Taste (4) in Position ↻ befindet und dann die Starttaste (5) drücken.
Den kalten Motor nicht hochtourig laufen lassen, damit sich das Öl erwärmen und an alle Punkte geleitet werden kann, die eine Schmierung benötigen.

Anmerkung*: An der Halterung des Kupplungshebels befindet sich ein Schutzschalter, der das Starten NUR bei Getriebe im Leerlauf oder bei eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel ermöglicht. Bei heruntergelassenem Ständer kann das Motorrad nur im Leerlauf gestartet werden.



ANHALTEN DES MOTORRADS UND ABSTELLEN DES MOTORS

- Den Griff (1) des Gaszugs komplett schließen, um das Motorrad zu verlangsamen.
- Sowohl mit der Vorderradbremse (2) als auch mit der Hinterradbremse (3) bremsen und gleichzeitig die Gänge runterschalten (Für eine große Entschleunigung energisch Bremshebel und -pedal betätigen).
- Nachdem das Fahrzeug angehalten ist, den Kuppelungshebel (4) ziehen und das Schaltpedal (5) auf Leerlaufposition stellen.
- Den Zündschlüssel (6) auf Position  drehen (in dieser Position kann der Schlüssel abgezogen werden).

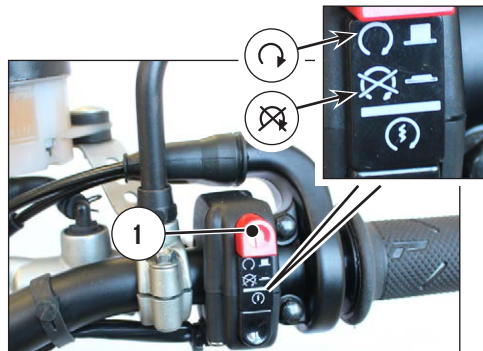


ABSTELLEN DES MOTORS IM NOTFALL

- Die rote Taste (1) am  drücken, um den Motor abzustellen; nach der Benutzung wieder in Position  bringen.

ACHTUNG*: Bei einigen Bedingungen kann eine unabhängige Betätigung der Vorderrad- und Hinterradbremse nützlich sein. Die Vorderradbremse, speziell auf rutschigem Boden, vorsichtig betätigen. Eine falsche Betätigung der Bremsen kann schwere Unfälle verursachen.

ACHTUNG*: Ist der Gaszug in offener Position oder wegen einer anderen Fehlfunktion blockiert, durch die der Motor unkontrolliert dreht, SOFORT die Taste (1) drücken, um den Motor abzustellen. Die Kontrolle des Motorrads durch die normale Benutzung der Bremsen und der Lenkung beibehalten, während man die Ausschalttaste drückt.



WARTUNG UND REGELMÄSSIGE EINSTELLUNGEN

Eine korrekte Wartung ausführen, indem man die Tabelle im Anhang "A" in diesem Handbuch befolgt, in der die regelmäßigen Wartungsintervalle aufgeführt sind. Die in der Wartungstabelle angegebenen Intervalle beziehen sich auf eine normale Nutzung, aber es könnte notwendig werden, dass diese Eingriffe, je nach klimatischen Umgebungsbedingungen und individueller Nutzung, häufiger ausgeführt werden müssen.

HINWEIS*: Vor allen Wartungsarbeiten prüfen, dass man die notwendigen Werkzeuge, Komponenten und die technischen Befähigungen besitzt.

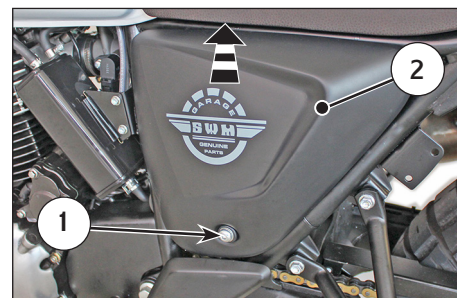
- Den Motor abstellen und das Motorrad auf einem ebenen und festen Untergrund abstellen.
- Warten, bis der Motor und die Schalldämpfer der Bremssscheiben abgekühlt sind.

ENTFERNEN DER SEITENVERKLEIDUNGEN

Für einige Wartungsarbeiten müssen eine oder beide Seitenverkleidungen entfernt werden. Um die linke und rechte Seitenverkleidung zu entfernen, wie folgt vorgehen:

- Die Schraube (1) abschrauben.
- Die Verkleidung (2) von den oberen Verankerungen lösen.

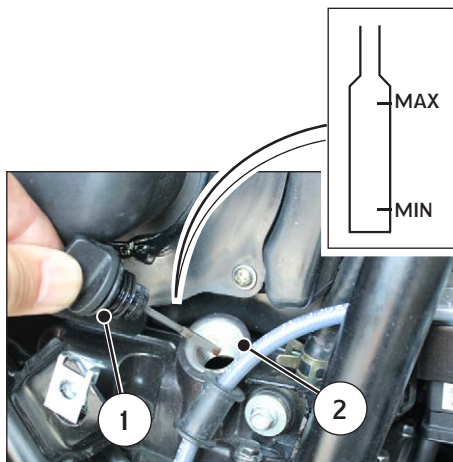
Für den Einbau und umgekehrter Reihenfolge zum Ausbau arbeiten.



ÖLSTANDKONTROLLE

Anmerkung*: Die Kontrolle muss immer bei soeben abgestelltem und noch warmem Motor ausgeführt werden.

- Das Motorrad eben und in senkrechter Position abstellen.
- Die rechte Verkleidung wie im entsprechenden Abschnitt entfernen.
- Den Ölpeilstab (1) abschrauben und entfernen, den Peilstab mit einem Tuch säubern und dann wieder in die Einfüllöffnung (2) schieben, ohne ihn ein zu drehen. Dann den Ölpeilstab wieder herausziehen und kontrollieren, dass der Ölstand zwischen der "MIN"- und "MAX"-Markierung liegt.
- Muss aufgefüllt werden, das Öl durch die Öffnung (2) einfüllen, bis der korrekte Ölstand erreicht wurde.
- Den Ölpeilstab wieder ein drehen.



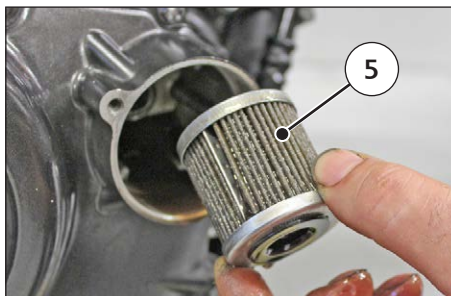
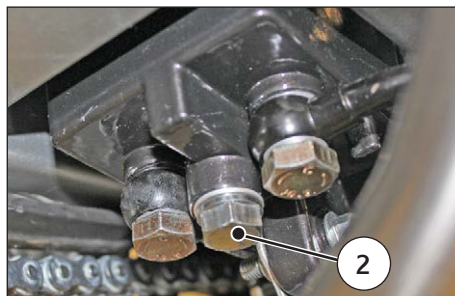
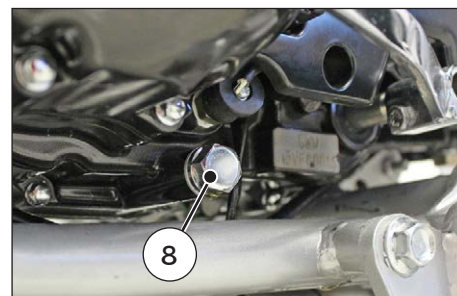
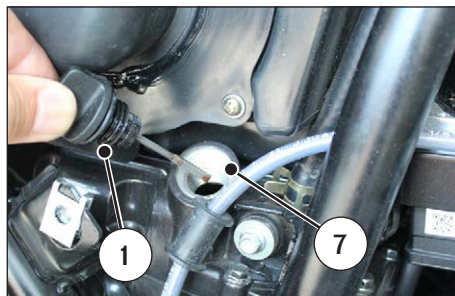
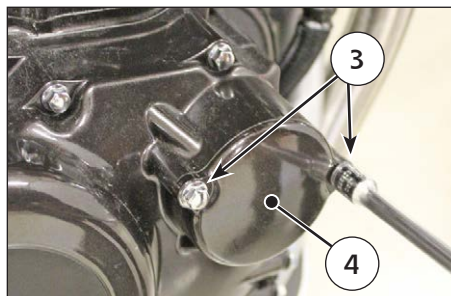
MOTORÖL- UND FILTERWECHSEL

Anmerkung*: Dieser Arbeit bei warmem Motor ausführen.

HINWEIS*: Darauf achten, das heiße Öl nicht zu berühren.

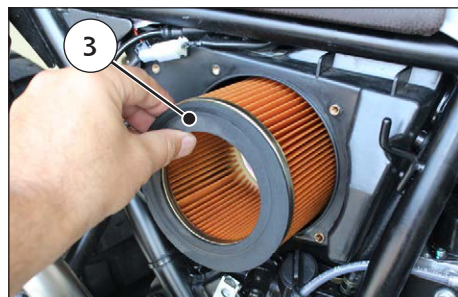
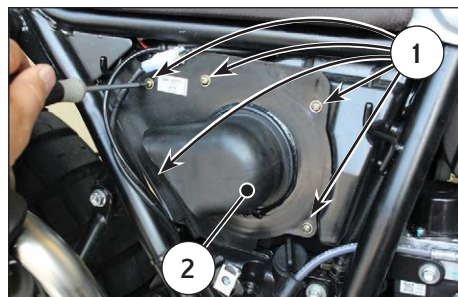
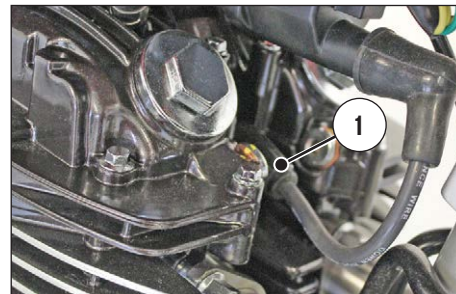
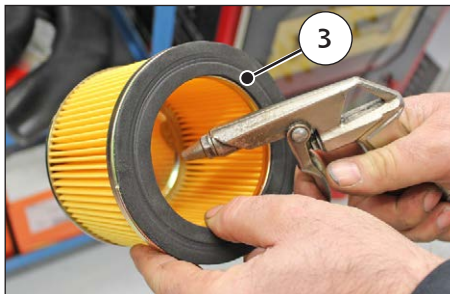
- Das Motorrad eben und in senkrechter Position abstellen.
- Die rechte Verkleidung wie im entsprechenden Abschnitt entfernen.
- Den Ölpeilstab (1) entfernen.
- Eine Auffangwanne unter den Ölbehälter dort aufstellen, wo sich die Ablassschraube (2) befindet.
- Die Ablassschraube (2) unter dem Ölbehälter lösen und das ganze Öl ablassen.
- Eine Auffangwanne unter den Motor dort aufstellen, wo sich die Ablassschraube (8) befindet.
- Die Ablassschraube (8) auf der linken Seite des Motors lösen und das ganze Öl ablassen.
- Die beiden Schrauben (3) lösen und den Deckel (4) entfernen.
- Den Filter (5) entfernen und dessen Zustand prüfen und ggf. ersetzen.
- Die Ölablassschraube (2) und die Ablassschraube (8) wieder einbauen und dabei die Unterlegdichtscheibe ersetzen (Anzugsmoment 20 Nm - 2,0 Kgm - 14,75 ft/lb).
- Den Filter (5) und den Deckel (4) wieder einbauen und dabei die Dichtung (6) austauschen.

- Ca. 1,7 Kg Öl über den Stutzen (7) in den Ölbehälter füllen.
- Den Motor starten und einige Minuten laufen lassen.
- Die restliche Ölmenge (1 kg) einfüllen, um den korrekten Ölstand zu erreichen.
- Den Ölpeilstab und die Seitenverkleidung wieder einbauen.



KONTROLLE UND/ODER AUSTAUSCH LUFTFILTER

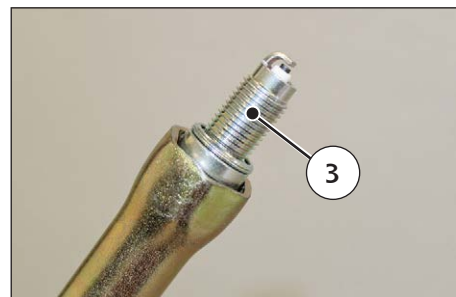
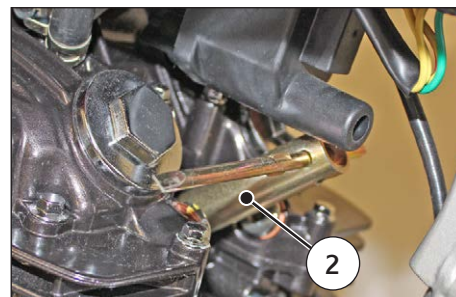
- Die rechte Verkleidung wie im entsprechenden Abschnitt entfernen.
- Die Schraube (1) lösen und den Deckel (2) entfernen;
- Den Filter (3) entfernen und dessen Zustand kontrollieren. Um ihn zu reinigen, mit Druckluft von Außen nach Innen ausblasen und wenn er zu schmutzig ist, austauschen.
- Alle Teile in umgekehrter Reihenfolge wieder montieren.



KONTROLLE ZÜNDKERZE

Der Abstand zwischen den Elektroden der Zündkerze (3) muss $0,7 \div 0,8 \text{ mm}$ ($0,02 \div 0,03 \text{ in}$) betragen. Ein größerer Abstand kann Startschwierigkeiten und eine Überlastung der Zündspule verursachen. Ein kleinerer Abstand kann Probleme bei der Beschleunigung, im Leerlaufbetrieb und bei den Leistungen bei niedriger Geschwindigkeit verursachen.

- Die Haube (1) entfernen.
- Den mitgelieferten Schlüssel (2) einsetzen und die Zündkerze (3) abnehmen.



Der Zustand der Zündkerze sollte direkt nach dem Ausbau kontrolliert werden, weil die Ablagerungen und Verfärbungen wichtige Hinweise geben.

Richtiger thermischer Wirkungsgrad:

Die Spitze des Isolationsteils ist trocken und hellbraun oder grau.

Zu hoher thermischer Wirkungsgrad:

Die Spitze des Isolationsteils ist trocken und mit dunklem Ölklebelag bedeckt.

Zu niedriger thermischer Wirkungsgrad:

Die Zündkerze hat sich überhitzt und die Spitze des Isolationsteils ist glasartig und weiß oder grau.

HINWEIS*: Bei einem Kerzenwechsel sehr vorsichtig vorgehen und die Zündkerze mit einer Kerze mit gleichem thermischen Wirkungsgrad ersetzen.

Vorm Wiedereinbau die Elektroden und das Isolationsteil gründlich mit einer Metallbürste reinigen. Graphithaltiges Fett am Zündkerzen-gewinde anbringen, die Zündkerze von Hand bis zum Anschlag einschrauben und dann mit

einem Drehmoment von $10 \div 12 \text{ Nm}$ - $1,019 \div 1,22 \text{ Kgm}$ - $7,37 \div 8,85 \text{ ft/lb.}$ festziehen. Die Zündkerze lockern und dann erneut mit einem Drehmoment von $10 \div 12 \text{ Nm}$ - $1,019 \div 1,22 \text{ Kgm}$ - $7,37 \div 8,85 \text{ ft/lb.}$ festziehen.

Eine Zündkerze mit eingerissenem Isolationsteil oder korrodierten Elektroden muss ausgetauscht werden.

KONTROLLE UND/ODER AUSTAUSCH DER REIFEN

Dieses Motorrad ist mit Luftkammerreifen ausgestattet.

ACHTUNG*: Die Räder wurden für Luftkammerreifen entwickelt und es ist verboten, Reifen ohne Luftkammer zu montieren.

- Den Zustand der Reifen kontrollieren: sie dürfen keine Risse oder Abschürfungen usw. aufweisen. Außerdem den Verschleißzustand des Profils mittels der entsprechenden Indikatoren auf dem Reifen prüfen.

MINDEST- PROFILSTÄRKE

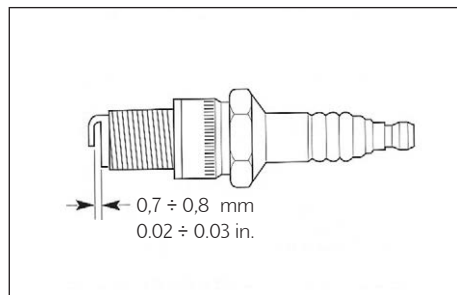
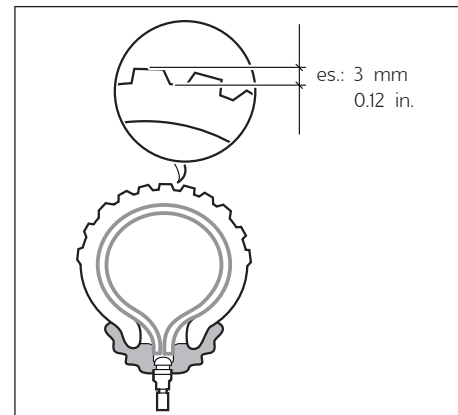
VORN	3 mm (0,12 in)
HINTEN	3 mm (0,12 in)

- Den Reifendruck entsprechend der Anweisungen im Abschnitt der technischen Daten kontrollieren.

ACHTUNG*: Der vordere und hintere Reifen muss von derselben Marke und demselben Modell sein. Die Benutzung unterschiedlicher Reifentypen vorne und hinten beeinflusst die Stabilität des Motorrads und dessen Manövrierbarkeit.

Anmerkung*: Die Reifen altern, auch wenn sie bei der Sichtkontrolle nicht verschlissen sind: seitliche Risse oder Deformationen des Gerüsts sind ein Zeichen für Alterserscheinungen. Die Reifen von einem Reifenservice prüfen lassen, bevor man das Motorrad benutzt.

ACHTUNG*: Das Motorrad mit Reifen benutzen, die nicht den richtigen Reifendruck aufweisen oder verschlissen oder gealtert sind, kann schwere Unfälle oder den Tod durch den Kontrollverlust über das Fahrzeug verursachen.



KONTROLLE DES FÜLLSTANDS DER VORDERRAD-BREMSE

Der Füllstand im Tank der Pumpe darf sich niemals unterhalb des Mindestwerts (MIN) (1) befinden, der auf dem durchsichtigen Tank (2) angezeigt wird.

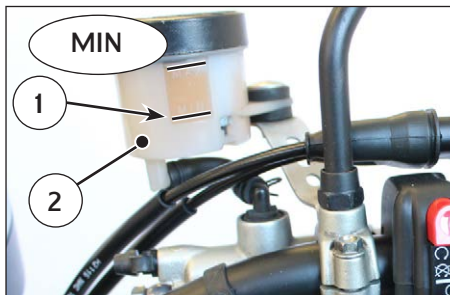
Ein eventuelles Sinken des Flüssigkeitsstands kann zu Eindringen von Luft in die Anlage und damit zu einer Verlängerung des Hebelweges führen.

ACHTUNG*: Reagiert der Bremshebel zu "weich", ist Luft in den Leitungen oder die Anlage defekt. Da es gefährlich ist, das Motorrad unter diesen Bedingungen zu fahren, muss die Bremsanlage sofort bei einem SWM-Vertragshändler kontrolliert werden.

HINWEIS*: Keine Bremsflüssigkeit auf lackierte Flächen oder Gläser (z. B. Scheinwerfer, Rücklichter) verschütten.

HINWEIS*: Niemals zwei unterschiedliche Arten von Bremsflüssigkeiten mischen. Soll eine andere Bremsflüssigkeits-Marke benutzt werden, muss die vorhandene Bremsflüssigkeit vollständig beseitigt werden.

HINWEIS*: Die Bremsflüssigkeit kann Hautreizungen verursachen. Einen Kontakt mit Haut und Augen unbedingt vermeiden. Bei einem Kontakt den betroffenen Bereich vollständig reinigen. Sind die Augen betroffen, muss ein Arzt aufgesucht werden.

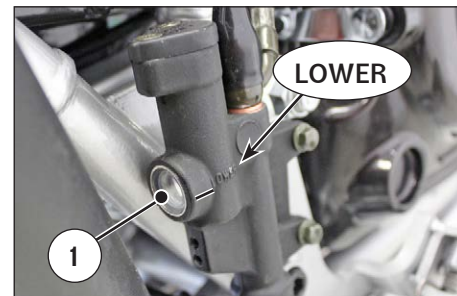


KONTROLLE BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND HINTERRAD-BREMSE

Der Flüssigkeitsstand im Behälter am Hauptbremszylinder darf nie unter den Mindeststand (LOWER) (1) abfallen, der am transparenten Behälter (1) angegeben ist.

Ein eventuelles Sinken des Flüssigkeitsstands kann zu Eindringen von Luft in die Anlage und damit zu einer Verlängerung des Hebelweges führen.

ACHTUNG*: Reagiert das Bremspedal zu "weich", ist Luft in den Leitungen oder die Anlage defekt. Da es gefährlich ist, das Motorrad unter diesen Bedingungen zu fahren, muss die Bremsanlage sofort bei einem SWM-Vertragshändler kontrolliert werden.



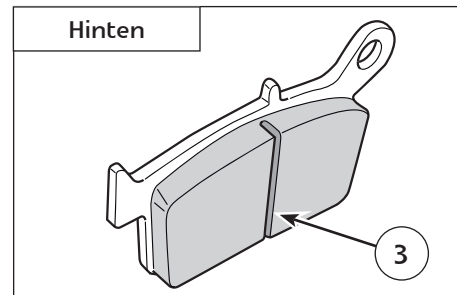
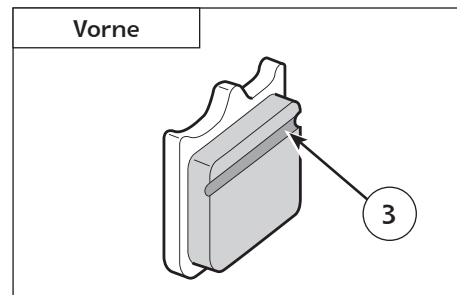
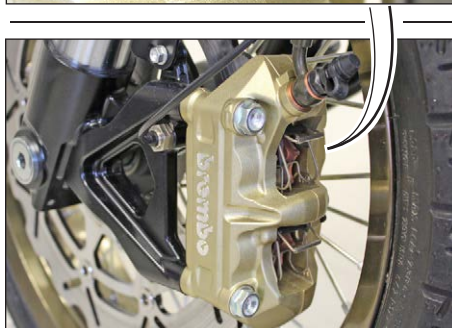
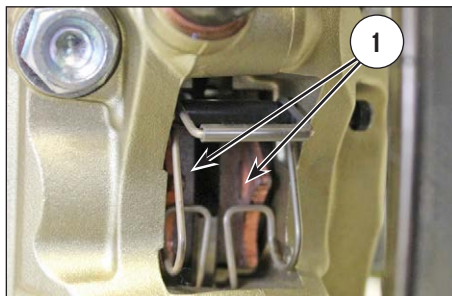
KONTROLLE BREMSBELAGVERSCHEISS

Den Verschleiß der Bremsbeläge der Vorder- (1) und Hinterradbremse (2) kontrollieren.

- Die Bremsbeläge sind mit einer Rille (3) versehen, die den Verschleiß anzeigt. Wenn die Rille fast verschwunden ist, müssen die Bremsbeläge paarweise ersetzt werden.

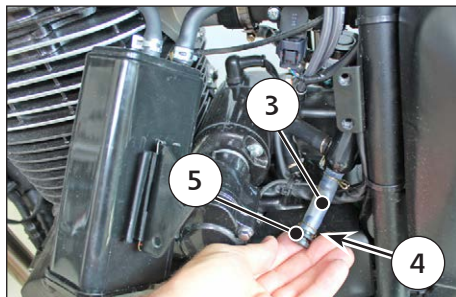
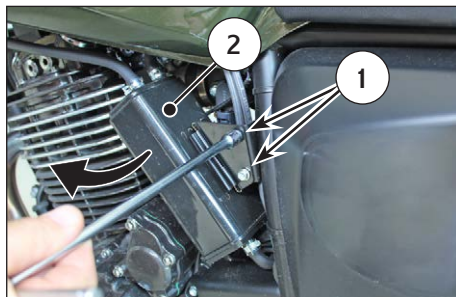
WARNUNG*: Für den Austausch der Bremsbeläge muss man sich an den Vertragshändler SWM wenden.

ACHTUNG*: Nach dem Austausch der Bremsbeläge muss man vorsichtig fahren und schrittweise bremsen, damit sich die Bremsbeläge mit den Bremsscheiben richtig setzen/koppeln können.



REINIGUNG BLOW-BY-ROHR

- Die zwei Schrauben (1) abschrauben und den Kanister (2) zur Seite schieben.
- Regelmäßig, entsprechend der Wartungstabelle, das Entlüftungsrohr (3) des Blow-by kontrollieren, die angesammelten Ablagerungen entfernen, die Schelle (4) lockern und den Deckel (5) entfernen und eventuelle Ablagerungen in einem Behälter auffangen.
- Den Deckel (5) in umgekehrter Reihenfolge wieder montieren.



REINIGUNG UND SCHMIERUNG DER KETTE

Das Motorrad ist mit einer Kette (1) mit OR ausgestattet. Für die Reinigung wie folgt vorgehen:

- Das Motorrad so positionieren, dass das Hinterrad vom Boden angehoben ist und drehen kann.
- Die Kette mit entsprechenden Reinigungsmitteln für Ketten mit OR reinigen und dann mit einem sauberen Tuch trocknen.
- Die Kette (1) mit dem geeigneten Schmerspray für Ketten mit OR schmieren.

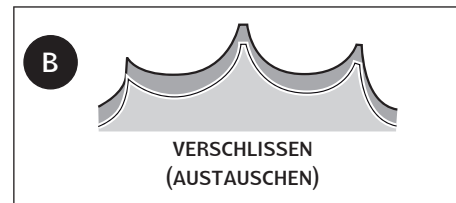
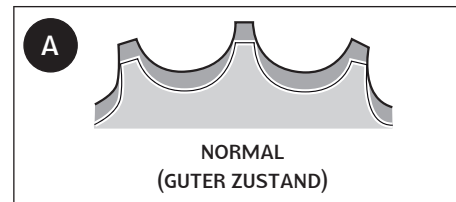
HINWEIS*: Niemals Fett zum Schmieren der Kette verwenden. Durch das Fett sammeln sich Staub und Schlamm, die wie Schleifmittel wirken und zu einem vorzeitigen Verschleiß der Kette, des Ritzels und des Zahnkranzes führen.



KONTROLLE DES VERSCHLEISSZUSTANDS KETTE/RITZEL/KRANZ

- Den Zustand der Kette (1) kontrollieren: die Rollen dürfen nicht beschädigt, die Zapfen dürfen nicht locker sein oder die OR dürfen nicht fehlen.
- Den Zustand der Ritzelzähne (2), des Kranzes (3) kontrollieren: wenn die Zähne wie in Abbildung "A" aussehen, sind sie in gutem Zustand. Sehen sie wie in Abbildung "B" aus, müssen die ersetzt werden.

Anmerkung*: Bei Verschleiß müssen Ritzel, Kranz und Kette ersetzt werden. Wenn man eine neue Kette mit verschlissenen Ritzel oder Kranz benutzt, unterliegt die Kette einem schnelleren Verschleiß.



EINSTELLUNG KETTE

Die Kette muss entsprechend der Angaben aus dem "Wartungsplan" kontrolliert, eingestellt und geschmiert werden. Das erfolgt aus Sicherheitsgründen, und um einen vorzeitigen Verschleiß zu vermeiden. Verschleißt die Kette zu stark, oder ist sie falsch eingestellt, d. h. locker oder zu stark gespannt, kann sie vom Zahnkranz springen oder kaputtgehen. Kontrollieren, dass die Kette einen Durchhang (A) von ungefähr 20 mm (0,78 in.) hat (siehe auch die Angaben auf dem Schild (1) an der Schwinge).

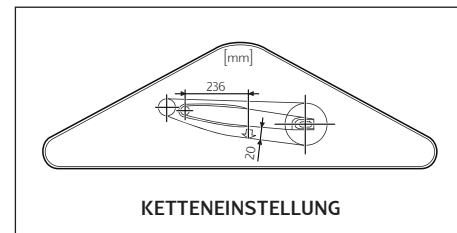
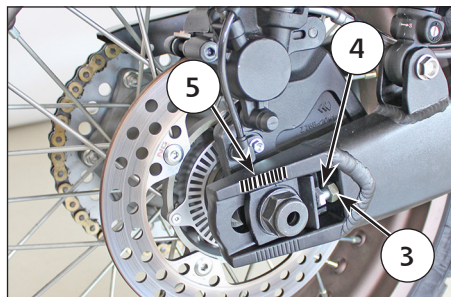
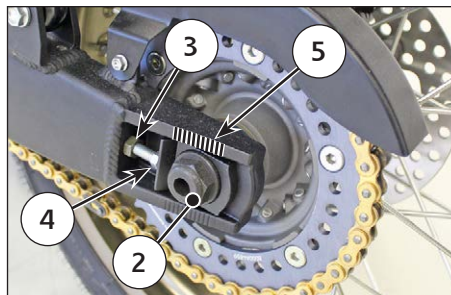
Andernfalls wie folgt vorgehen:

- Die Befestigungsmutter (2) des Radbolzens auf der linken Seite mit dem Schraubenschlüssel lockern;
- Die Kontermuttern (3) an beiden Kettenspannern lockern und die Schrauben (4) betätigen, um den richtigen Spannungswert zu erreichen. Dazu bezieht man sich auf die Markierungen (5);



- Nach Vornahme der Einstellung die Kontermuttern (3) mit einem Anzugsmoment von 22 Nm (2,2 kgm - 16,22 ft/lb) und die Radachsmutter (2) mit einem Anzugsmoment von 142 Nm (14,20 kgm - 104,73 ft/lb) anziehen.

Nach der Einstellung immer die Ausrichtung des Rades kontrollieren und prüfen, dass der Pfeil 20 mm (0,78 in.) beträgt.



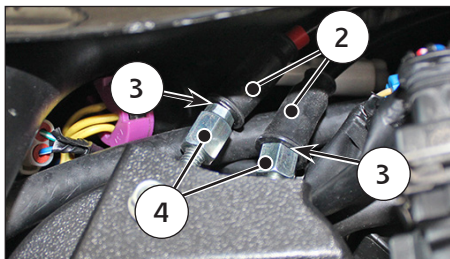
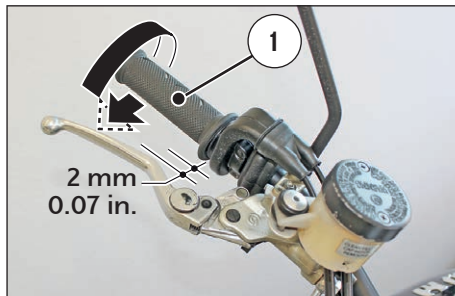
EINSTELLUNG DES GASZUGS

Um die korrekte Einstellung des Gaszugs zu prüfen, wie folgt vorgehen:

- Den Gasgriff (1) drehen und kontrollieren, ob ein Spiel von ungefähr 2 mm (0.07 in.) gegeben ist.
- Wenn dies nicht passiert, die beiden Schutzgummis (2) verschieben;
- Die Kontermuttern (3) lockern und die Einstellung (4) betätigen, um das Spiel einzustellen;
- Die Kontermuttern (3) wieder festziehen.
- Beim Wiedereinbau in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau vorgehen.

ACHTUNG*: Die Benutzung des Motorrads mit beschädigtem Gaszug beeinträchtigt stark die Fahrsicherheit.

ACHTUNG*: Die Abgase enthalten Kohlenmonoxid (CO). Den Motor nie in geschlossenen Räumen laufen lassen.

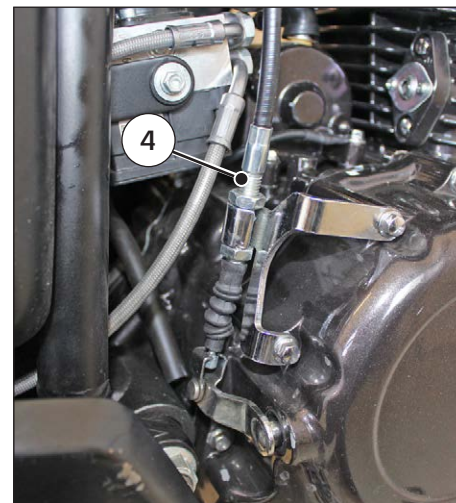
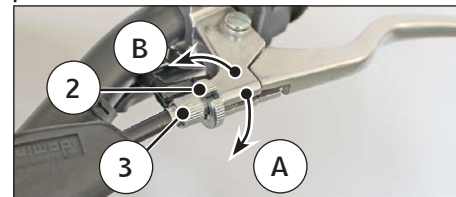
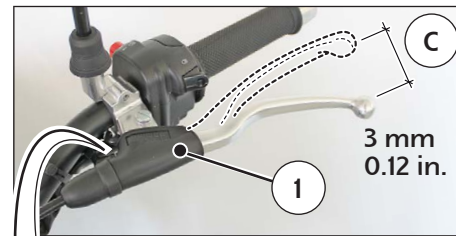


KUPPLUNGSEINSTELLUNG

Für die Kupplung ist nur die Einstellung der Kabelspannung mittels Einstelleinheit auf dem Lenker notwendig. Im allgemeinen braucht man nur das von der Dehnung der biegsamen Welle verursachte Spiel mit der Einstelleinheit auf dem Lenker regulieren.

Der Steuerhebel muss immer einen Leerlaufweg (C) (ca. 3 mm - 0.11 in.) haben, bevor man beginnt, die Kupplung auszurücken. Um dieses Spiel einzustellen, die Kontermutter (2) lockern und die Einstellung (3) betätigen, nachdem man die Gummihäube (1) entfernt hat; dreht man die Einstellung in Pfeilrichtung A, wird das Spiel (C) verringert. Dreht man die Einstellung in Pfeilrichtung B, wird das Spiel erhöht.

Die Spannvorrichtung (4) auf der rechten Seite des Rahmens bietet eine weitere Einstellungsmöglichkeit an. Falls die Kupplung auch nach der Einstellung rutscht oder mitnimmt, selbst wenn sie ausgerückt worden ist, ist es notwendig, sie zu demontieren, um die zweckmässigen Überprüfungen durchzuführen. Für diese Kontrolle wenden Sie sich an Ihren Vertragshändler.



EINSTELLUNG PEDALPOSITION HINTERRADBREMSE

Die Position des Hinterrad-Bremspedals in Bezug auf die Fußraste kann je nach persönlichen Bedürfnisse eingestellt werden:

Wenn diese Einstellung vorgenommen werden muss, wie folgt vorgehen:

- Die Mutter (1) lockern.
- Die Schraube (2) betätigen, um die Pedalposition (3) einzustellen.

Nach Abschluss der Einstellung muss der Leerhub des Pedals entsprechend der folgenden Anleitungen eingestellt werden.

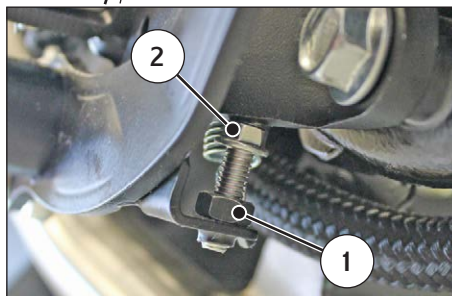
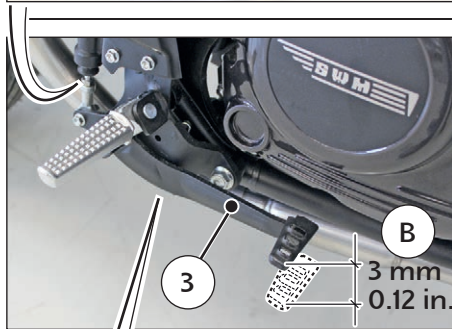
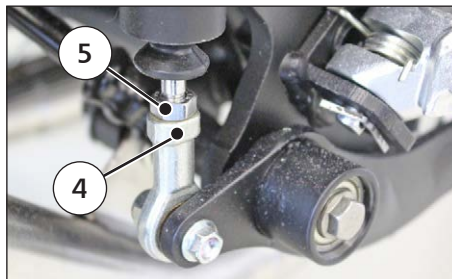
EINSTELLUNG DES LEERHUBS HINTERRAD-BREMSPEDAL

Das Hinterrad-Bremspedal (3) muss einen Leerhub (B) von 3 mm (0.11 in.) haben, bevor die Bremswirkung einsetzt.

Andernfalls die Einstellung wie folgt vornehmen:

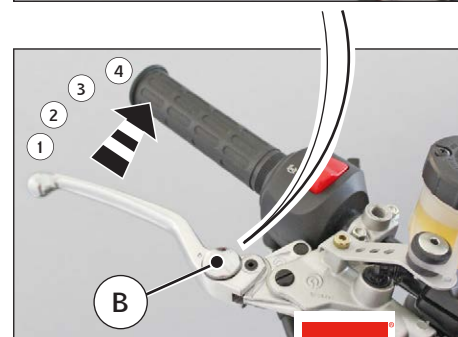
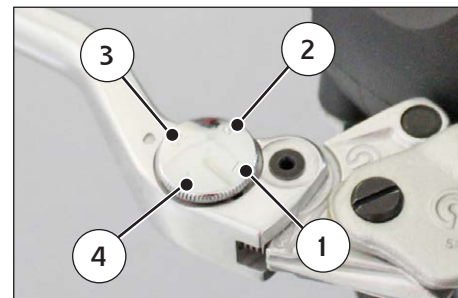
- Die Mutter (4) lösen.
- Die Betätigungsstange des Hauptbremszylinders (5) verstellen, um den Leerhub zu vergrößern oder zu verkleinern.
- Nach der Einstellung die Mutter (4) wieder festziehen.

ACHTUNG*: Das Fehlen des vorgeschriebenen Leerlaufwegs verursacht einen schnellen Verschleiß der Bremsbacken, wodurch das Risiko entsteht, dass **DIE BREMSEN ABSOLUT NICHT EFFIZIENT SIND** oder die Hinterradbremse blockiert.



EINSTELLUNG DES BEDIENHEBELS DER VORDERRADBREMSE

Beim Modell kann der Hebel am Lenkrad, je nach Größe der Hände des Fahrers, auf 4 Positionen eingestellt werden. Um den Hebel an den Griff anzunähern, die Einstellung (B) im UHRZEIGERSINN drehen. Um den Hebel vom Griff zu entfernen, die Einstellung (B) GEGEN DEN UHRZEIGERSINN drehen.



EINSTELLUNG DER VORDERRADAUFHÄNGUNG

Man kann die Kompression (EINSTELLUNG "A") und die Extension (EINSTELLUNG "B") der Vorderradaufhängung einstellen.

EINSTELLUNG DER EXTENSION

Standard-Einstellung:

10 Einrast-Schritte.

Soll wieder auf die Standard-Einstellung zurückgestellt werden, die Stellvorrichtung (B) in Uhrzeigersinn bis auf Position vollständig geschlossen drehen. Anschließend um die oben angegebenen Rasten zurückdrehen. Um eine weichere Dämpfung zu erhalten, die Stellvorrichtung gegen den Uhrzeigersinn drehen "F". Um eine härtere Dämpfung zu erhalten, die Stellvorrichtungen in Uhrzeigersinn drehen "S".

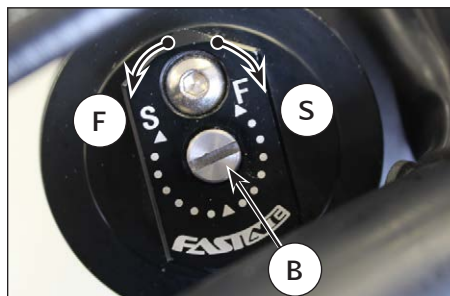
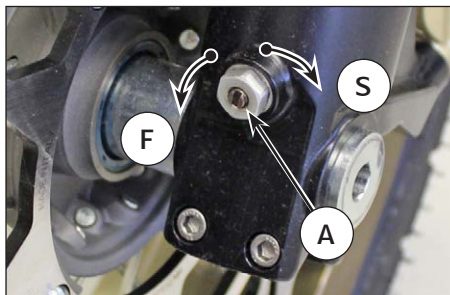
EINSTELLUNG DER KOMPRESSION

Standardjustierung:

4 Einrast-Schritte.

Will man die Standardjustierung wiederherstellen, und das Stellglied (A) in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen "F"; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen "S".

Anmerkung*: Keine Kraft über die Öffnungs- und Schließposition hinaus an den Schrauben ausüben.



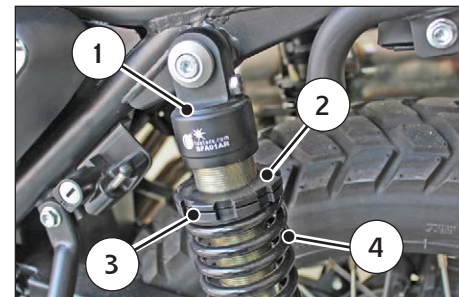
EINSTELLUNG DER VORSPANNUNG DER STOSSDÄMPFERFEDERN HINTEN

Man kann die Vorspannung der hinteren Stoßdämpferfeder (1) einstellen. Für die Einstellung wie folgt vorgehen:

1. Den Konter-Gewinding (2) und den Einstell-Gewinding (3) der Feder (4) reinigen.
2. Den Konter-Gewinding mit einem Hakenschlüssel oder einem Aluminium-Schlagdorn lösen.
3. Den Einstell-Gewinding bis auf die gewünschte Position drehen.
4. Die Einstellung abhängig von Ihrem Gewicht und Fahrstil vornehmen und anschließend den Konter-Gewinding wieder richtig festziehen (Drehmoment 50 Nm - 5 Kgm - 36,87 ft/lb).

ACHTUNG*: Bei der Stoßdämpfer-Einstellung darauf achten, dass das heiße Auspuffrohr nicht berührt wird.

HINWEIS*: Beide hinteren Stoßdämpfer müssen dieselben Einstellungen haben.



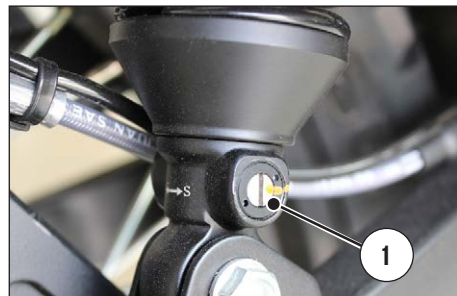
EINSTELLUNG DEHNUNG DÄMPFER HINTEN

Beim Stoßdämpfer kann man den Ausdehnungshub einstellen:

- Standard-Einstellung: 9 Klick (von ganz geschlossen sen).

Soll wieder auf die Standard-Einstellung zurückgestellt werden, die untere Stellvorrichtung (1) in Uhrzeigersinn bis auf Position vollständig geschlossen drehen. Anschließend um die oben angegebenen Rasten zurückdrehen.

Um eine weichere Dämpfung zu erhalten, die Stellvorrichtung gegen den Uhrzeigersinn drehen. Um eine härtere Dämpfung zu erhalten, die Stellvorrichtungen in Uhrzeigersinn drehen.



FUNKTIONSPRÜFUNG GABEL

Um die korrekte Funktion der vorderen Gabel zu kontrollieren, wie folgt vorgehen:

- Auf das Motorrad steigen;
- Den Hebel der Vorderradbremse ziehen und den Lenker einige Male kraftvoll nach unten schieben um zu kontrollieren, dass sich die Gabel richtig komprimiert und erweitert.
- Bemerkt man Ölverluste und Blockierungen, muss man sie vom Vertragshändler SWM kontrollieren lassen.

KONTROLLE DER LAGER DER LENKUNG

Das Motorrad senkrecht auf einem Bock positionieren und Vorkehrungen treffen, dass es nicht kippen kann.

- Vor das Motorrad gehen;
- Den unteren Teil beider Gabelschäfte festhalten und die Gabel nach vorne und hinten bewegen und prüfen, dass kein Spiel vorhanden ist.

ACHTUNG*: Wenn man während der Bewegung ein Spiel bemerkt, muss die korrekte Befestigung der Lager der Lenkung von einem Vertragshändler SWM überprüft werden.



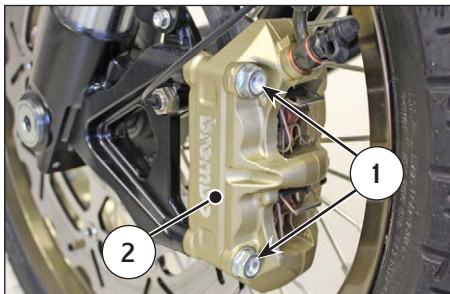
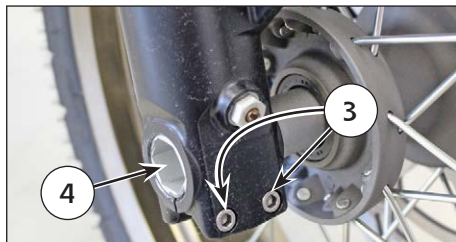
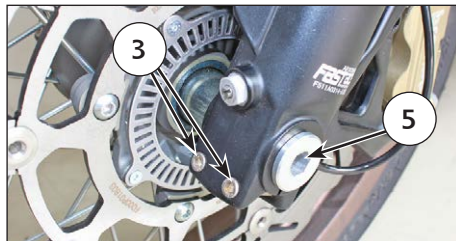
AUSBAU DES VORDERRADS

Das Motorrad so positionieren, dass das Vorderrad vom Boden angehoben ist.

Die beiden Schrauben (1) entfernen und den Bremsattel ausbauen (2).

Die Schrauben (3) lockern, mit denen die Radachse (4) an den Halterungen an den Gabelschäften befestigt ist. Das Kopfteil der Radachse blockieren und gleichzeitig die Schraube (5) auf der gegenüber liegenden Seite abschrauben. Die Radachse herausziehen.

Anmerkung*: Bei ausgebauten Rad niemals den Bremshebel betätigen, damit die Bremskolben am Bremsattel nicht austreten. Nach dem Ausbau das Rad so ablegen, dass die Bremsscheibe nach oben weist.



WIEDEREINBAU VORDERRAD

Den linken Abstandhalter (D) an der Radnabe anbringen.

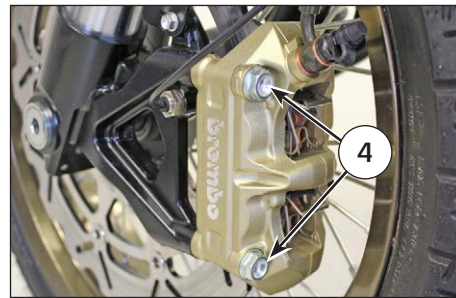
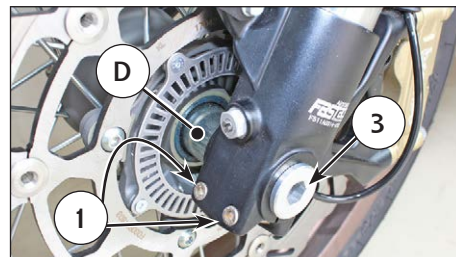
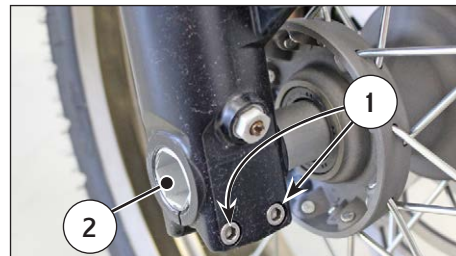
Das Rad zwischen den Gabelschäften einsetzen.

Den vorher geschmierten Radzapfen (2) bis zum Anschlag am linken Schaft einführen; während diesem Vorgang ist es ratsam, das Rad zu drehen. Die Schraube (3) auf der linken Seite der Gabel einschrauben aber NICHT festziehen.

Jetzt den Lenker nach unten drücken und die Gabel mehrfach soweit durchfedern, bis sichergestellt ist, dass die beiden Gabelschäfte richtig ausgerichtet sind. Festziehen: Die Schrauben (1) am rechten Schaft (10,4 Nm - 1,06 Kgm - 7,67 ft/lb), die Schraube (3) auf der linken Seite (50 Nm - 5,09 Kgm - 36,87 ft/lb) und die Schrauben (1) am linken Schaft (10,4 Nm - 1,06 Kgm - 7,67 ft/lb).

Den Bremsattel auf die Bremsscheibe aufsetzen, an der entsprechenden Halterung anbringen und die beiden Schrauben (4) mit 25,5 Nm - 2,6 Kgm - 18,8 ft/lb. festziehen. Prüfen, dass die Bremsscheibe ohne Widerstand durch die Bremsbeläge am Bremsattel läuft.

Anmerkung*: Nach dem Wiedereinbau des Rads den Bremshebel soweit betätigen, bis die Bremsbeläge an der Bremsscheibe anliegen.



AUSBAU Hinterrad

Die Mutter (1) von der Radasche (2) abschrauben und die Radachse herausziehen. Der Kettenspanner (3) braucht nicht gelockert zu werden. Auf diese Weise ist die Kettenspannung nach dem Wiedereinbau die gleiche. Das komplette Rad herausziehen. Dabei muss auf die Abstandhalter auf den Nabenseiten geachtet werden.

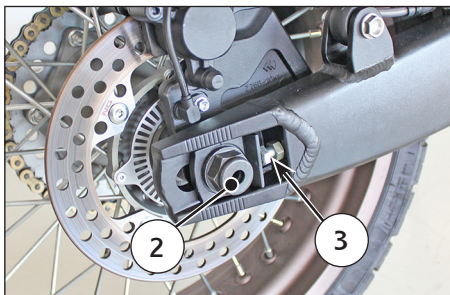
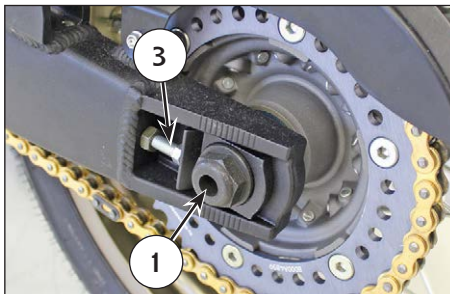
Beim Wiedereinbau in umgekehrter Reihenfolge vorgehen und die Bremsscheibe in den Bremssattel einsetzen.

(Anzugsmoment der Mutter (1) 142 Nm / 14,20 Kgm / 104, 73 ft/lb.)

Anmerkung*: Bei ausgebauten Rad niemals das Bremspedal betätigen, damit die Bremskolben am Bremssattel nicht austreten.

Nach dem Ausbau das Rad so ablegen, dass die Bremsscheibe nach oben weist.

Nach dem Wiedereinbau des Rads das Bremspedal soweit betätigen, bis die Bremsbeläge an der Bremsscheibe anliegen.



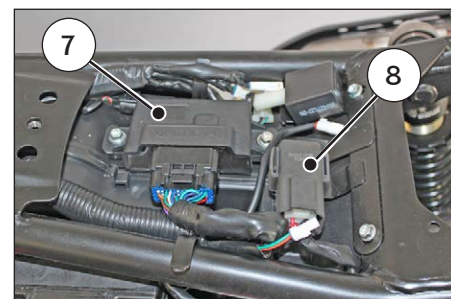
ANORDNUNG DER ELEKTRISCHEN BAUTEILE

Die Zündanlage besteht aus folgenden Bauteilen:

- Lichtmaschine (1) im Deckel der linken Gehäusehälfte.
- Elektronische Zündspule (2) unter dem Kraftstofftank.
- Die Spannung (3) auf der rechten vorderen Seite unter dem Kraftstofftank einstellen.
- Zündkerze (4) in der vorderen Mitte des Zylinderkopfes;

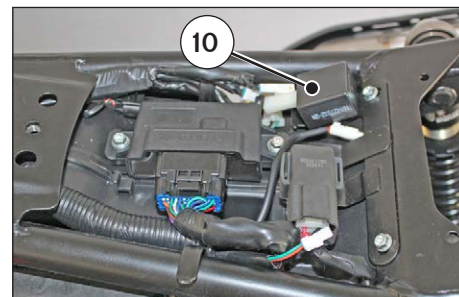
- Anlassermotor (5) hinter dem Motorzylinder.
- Elektrisches Startrelais (6) auf der linken Seite des Motorrads, in der Nähe der Batterie.

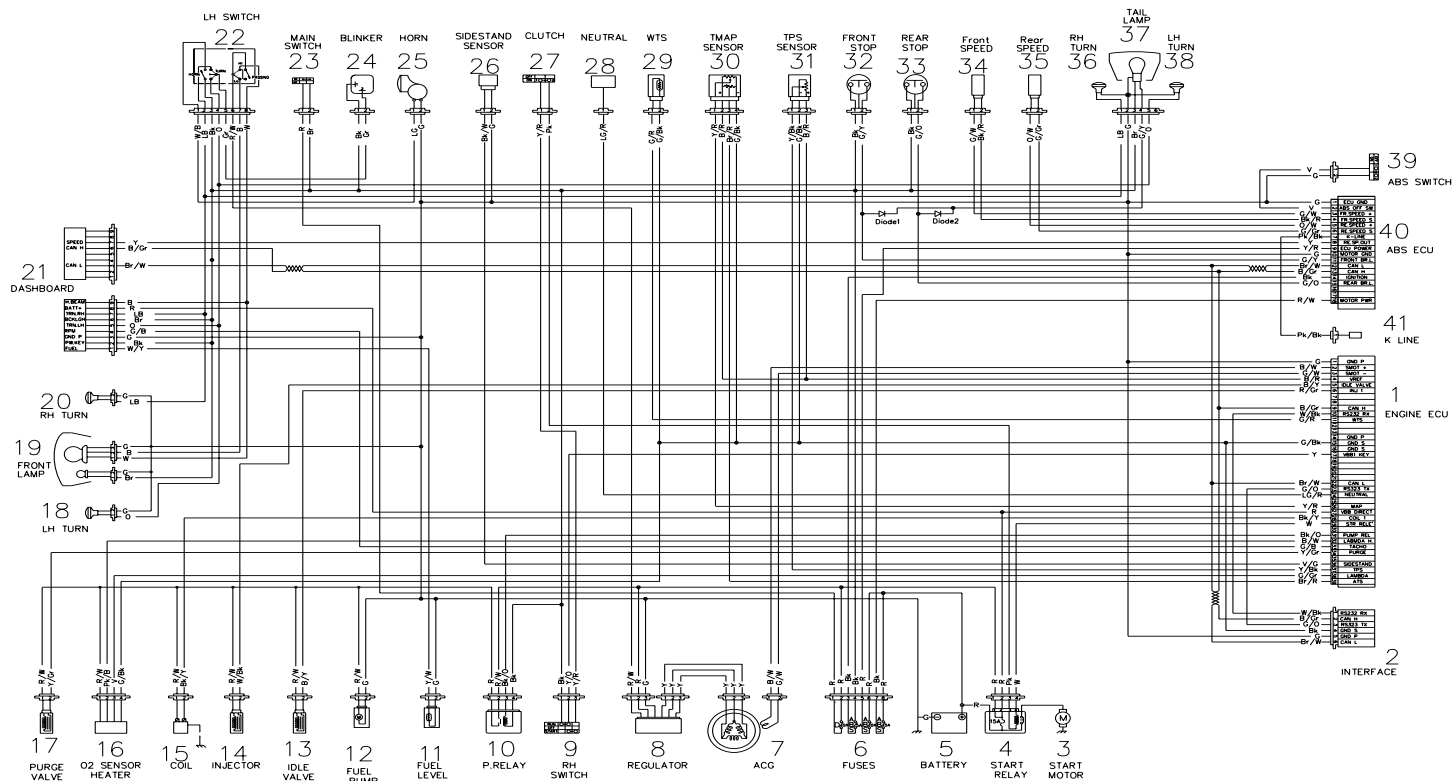
- ECU-Steuergerät (7), Relais Benzinpumpe (8), unter dem Sattel positioniert.



Die elektrische Anlage besteht aus folgenden Bauteilen:

- Batterie 12V-14Ah (9) unter der linken Verkleidung;
- Blinkgeber (10) am Befestigungsblech unter der Sitzbank.
- Sicherungen (11) an der Sicherungsplatte unter der linken Verkleidung;
- Lambdasonde (12).
- Scheinwerfer (13) mit LED.
- Heckscheinwerfer (14) mit LED.
- Blinker (15) mit LED.
- Kraftstoffpumpe (16) im Tank.





Kabelfarben

B	Blau
B/Bk	Blau/Schwarz
Bk	Schwarz
Br	Braun
Br/Bk	Braun/Schwarz
Br/R	Braun/Rot
Br/W	Braun/Weiss
G	Grün
G/Bk	Grün/Schwarz
G/Gr	Grün/Grau
G/R	Grün/Rot
Gr	Grau
Gr/B	Grau/Blau
Gr/Bk	Grau/Schwarz
Lb	hellblau
Lg	hellgrün
O	Orange
O/Bk	Orange/Schwarz
O/G	Orange/Grün
Pk	Rosa
R	Rot
R/Bk	Rot/Schwarz
R/W	Rot / Weiss
Sb	Hellblau
V	Violett
W	Weiss
W/B	Weiss/Blau
W/BK	Weiss/Schwarz
W/G	Weiss/Grün
W/R	Weiss/Rot

W/V	Weiss/Violett
W/Y	Weiss/Gelb
Y	Gelb
Y/Bk	Gelb/Schwarz
Y/Br	Gelb/Braun
Y/G	Gelb/Grün
Y/O	Gelb/Orange
Y/Sb	Gelb/Hellblau
Y/R	Gelb/Rot

ZEICHENERKLÄRUNG SCHALTPLAN

1. Motor ECU-Steuergerät
2. Schnittstelle
3. Anlasser
4. Start Relais
5. Batterie
6. Sicherungen
7. ACG
8. Regler
9. Schalter rechts
10. Relais Leistung
11. Füllstand Benzin
12. Benzinpumpe
13. Leerlaufventil
14. Einspritzdüse
15. Spule
16. Sensor 02 Erwärmung
17. Entlüftungsventil
18. Linker Richtungsanzeiger
19. Vorderer Scheinwerfer

20. Rechter Richtungsanzeiger
21. Armaturenblett
22. Schalter links
23. Hauptschalter
24. Blinker
25. Hupe
26. Ständer-Sensor
27. Kupplung
28. Leerlauf
29. WTS
30. TMap-Sensor
31. TPS-Sensor
32. Vorderer Stopp
33. Hinterer Stopp
34. Vordere Geschwindigkeit
35. Hintere Geschwindigkeit
36. Rechter Richtungsanzeiger
37. Rücklicht
38. Linker Richtungsanzeiger
39. ABS-Schalter
40. ECU-Steuergerät ABS
41. K-Linie

BATTERIE

Die Batterie ist versiegelt, d. h. sie ist wartungsfrei. Sollte Elektrolyt aus der Batterie austreten oder Störungen an der elektrischen Anlage auftreten, wenden Sie sich bitte an einen SWM-Vertragshändler.

Sollte das Fahrzeug für längere Zeit nicht genutzt werden, wird empfohlen die Batterie von der elektrischen Anlage zu trennen und sie an einem, vor Feuchtigkeit geschützten, Ort zu lagern.

- Nach einem intensiven Gebrauch der Batterie sollte mit einem langsamen Ladezyklus geladen werden (1.4 A für 10 Stunden für Batterien 12V-14Ah).
- Eine Schnellladung wird nur empfohlen, wenn dies unbedingt nötig ist, weil sich die Haltbarkeit der Bleielemente drastisch verkürzt (2.5 A für 2 Stunden für Batterien 12V-14Ah).

BATTERIELADUNG

Um an die Batterie (1) gelangen zu können, wie folgt vorgehen:

- Die linke Seitenverkleidung entfernen;
- Zuerst das Minuskabel (2) SCHWARZ und dann das Pluskabel (3) ROT entfernen (beim Einbau zuerst das Pluskabel ROT und dann das Minuskabel SCHWARZ anschließen);
- Die beiden Befestigungsschrauben (4) des Haltebügels (5) der Sicherungen lösen;
- Die Batterie (1) aus ihrem Sitz nehmen.

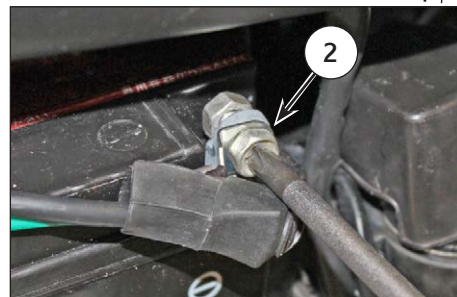
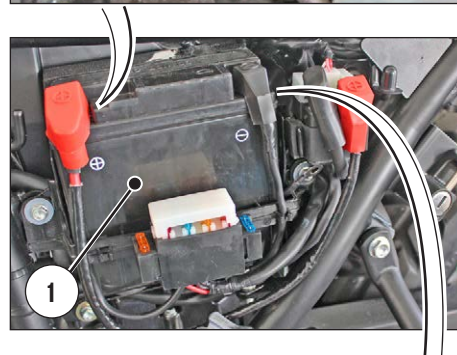
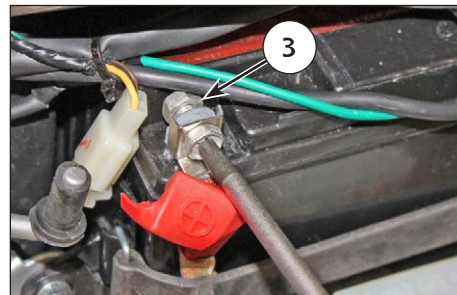
Mit einem Spannungsmesser prüfen, dass die Batteriespannung nicht weniger als 12,5V beträgt. Andernfalls benötigt die Batterie einen Ladezyklus.

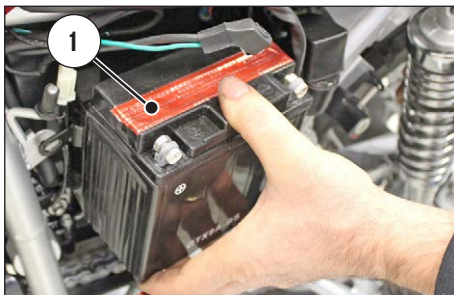
Ein Batterieladegerät mit konstanter Spannung verwenden. Zuerst das ROTE Pluskabel an den Pluspol der Batterie und dann das SCHWARZE Minuskabel an den Minuspol anschließen.

Die Ruhespannung regelt sich erst nach ein paar Stunden auf einen konstanten Wert. Es wird daher empfohlen diesen Wert NICHT sofort nach dem Laden oder Entladen der Batterie zu messen.

Vorm Wiedereinbau in das Fahrzeug immer den Batterie-Ladezustand kontrollieren.

Die Batterie muss sauber gehalten und die Batteriepole mit Fett geschützt werden.





ACHTUNG*: Die Batterie enthält Schwefelsäure. Einen Kontakt mit Haut, Augen und Kleidung unbedingt vermeiden.

Gegenmittel:

ÄUSSERLICH: - Mit Wasser abspülen.

INNERLICH: - Viel Milch oder Wasser trinken. Nach der Milch Magnesiumoxid, Rühreier oder Pflanzenöl einnehmen. Sofort einem Arzt aufsuchen.

Augen: Mindestens 15 Minuten lang ausspülen und einen Arzt rufen.

ACHTUNG*: Wird das Fahrzeug nicht genutzt, muss die Batterie trotzdem, mindestens alle 3 Wochen, mit einem langsamen Ladezyklus geladen werden (1.4 A für 10 Stunden für Batterien 12V-14Ah).

ACHTUNG*: Die Batterien erzeugen explosive Gase. Beim Laden oder Nutzung der Batterien in geschlossenen Räumen muss daher für ausreichende Lüftung gesorgt werden. Wenn ein Batterieladegerät verwendet wird, muss es vorm Einschalten an die Batterie angeschlossen werden. Damit wird eine Funkenbildung an den Batteriepolel vermieden, die das in der Batterie enthaltene Gas entzünden könnte.

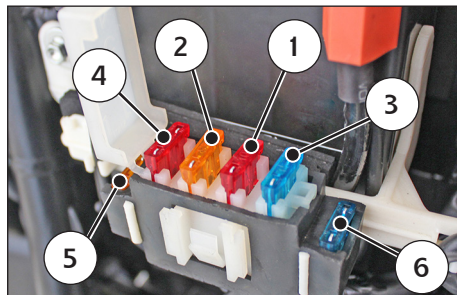
SICHERUNGEN

Wenn die Sicherungen schlecht funktionieren, können Störungen am Fahrzeug auftreten.

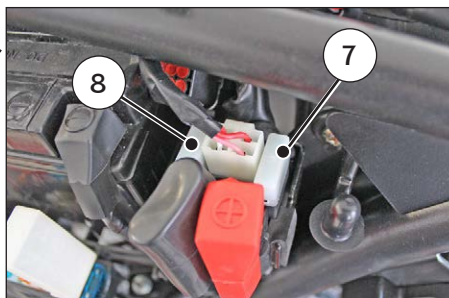
Um zum Sicherungskasten (1) zu gelangen, die linke Seitenverkleidung entfernen.

Um Kurzschlüsse zu vermeiden, vor den Arbeiten an den Sicherungen, den Zündschalter in die Position  bringen und den Schlüssel abziehen.

- **Keine Sicherungen mit einer anderen Leistung als der Originalleistung verwenden.**

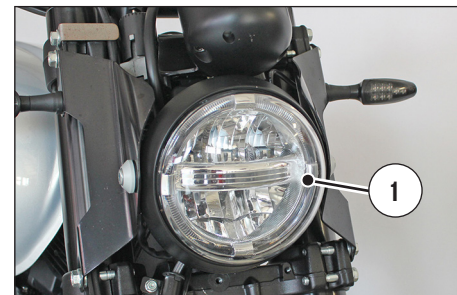


- 1) Sicherung 10A
ABS-Sicherung.
- 2) Sicherung 5A
ABS-Sicherung.
- 3) Sicherung 15A
ABS-Sicherung.
- 4) Sicherung 10A
Richtungsanzeiger, Hupe, Armaturenbrett, Positionslichter, Stopplight, ECU-Steuergerät, Relais Leistung (Benzinpumpe, Leerlaufdrehzahl, Einspritzdüse Spule, Lambdasonde, Entlüftungsventil).
- 5) Sicherung 5A
Ersatzsicherung.
- 6) Sicherung 15A
Ersatzsicherung.
- 7) Hauptsicherung 30A
- 8) Sicherung 30A
Ersatzsicherung.



AUSTAUSCH SCHEINWERFERLAMPE

- Der vordere Scheinwerfer (1) ist eine LED-Lampe, sollte diese nicht funktionieren, diese auswechseln.



AUSTAUSCH LAMPE DER HECKLEUCHTE / KENNZEICHENBELEUCHTUNG

- Die Heckleuchte (1) ist vom Typ LES und muss ersetzt werden, wenn sie nicht funktioniert.



SCHEINWERFEREINSTELLUNG

Zur Kontrolle der richtigen Scheinwerferausrichtung das Motorrad mit richtigem Reifendruck und mit einer Person auf der Sitzbank richtig senkrecht zu seiner Längsachse aufstellen.

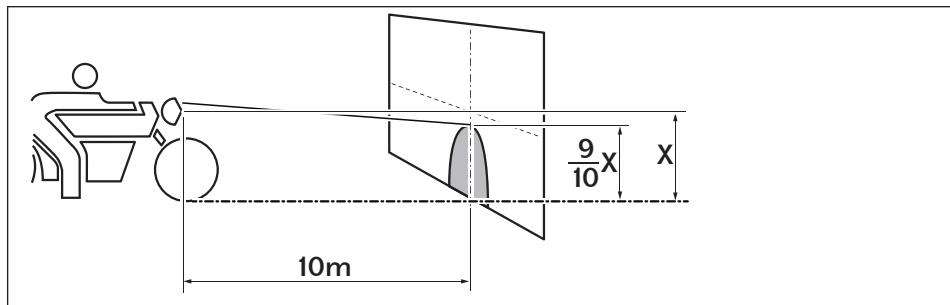
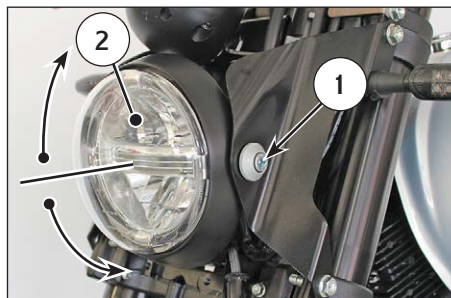
In einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand aufstellen, eine waagerechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte Linie in Fahrzeug-Längsachse anzeichnen.

Die Kontrolle möglichst im Halbschatten durchführen.

Das Fernlicht einschalten. Die Hell-Dunkellinie darf nicht höher als $\frac{9}{10}$ des Abstands zwischen Boden und Scheinwerfermitte liegen.

Eine eventuelle Berichtigung der Scheinwerferausrichtung kann wie folgt vorgenommen werden:

- Die beiden Schrauben (1) lockern.
- Die Position des Scheinwerfers (2) einstellen und die Schrauben (1) wieder anziehen.



ANHANG

LÄNGERES STILLLEGEN

Soll das Motorrad für längere Zeit stillgelegt werden, muss es wie folgt vorbereitet werden:

- Das Motorrad vollständig reinigen.
- Den Kraftstoff aus dem Tank ablassen.
- Den Tank mit einem Kraftstoff-Stabilisator-Gemisch füllen.

ACHTUNG*: Den abgelassenen Kraftstoff in die der Umwelt verschütten und den Motor im Freien, und nicht in geschlossenen Räumen, laufen lassen.

- Die Sekundärtriebskette und alle Bowdenzüge schmieren.
- Um Rostbildung zu vermeiden, Öl auf alle nicht lackierten Flächen sprühen. Vermeiden, dass die Gummiteile oder die Bremsen mit Öl in Kontakt kommen.
- Das Motorrad auf eine Halterung oder einen Ständer stellen, so dass beide Räder vom Boden angehoben sind (ist das nicht möglich, müssen Bretter unter die Räder gelegt werden, damit vermieden wird, dass die Reifen in Kontakt mit Feuchtigkeit bleiben).
- Um zu vermeiden, dass Feuchtigkeit eindringt, eine Plastiktüte über das Auspuffrohr ziehen.
- Das Fahrzeug abdecken, um es vor Staub und Schmutz zu schützen.

Zur Inbetriebsetzung des Motorrads, wie folgt vorgehen:

- Sicherstellen, dass die Zündkerze festgezogen ist.
- Den Kraftstofftank auffüllen.
- Den Motor laufen lassen, um das Öl zu erwärmen, anschließend das Öl ablassen.
- Frischöl in das Gehäuse einfüllen.
- Alle im Abschnitt "Kontrollen und Einstellungen" erwähnten Punkte kontrollieren (Anhang A).
- Alle im Abschnitt "Schmierung" erwähnten Punkte schmieren (Anhang A).

REINIGUNG

Vorm Waschen des Motorrads müssen folgende Teile auf geeignete Weise geschützt werden:

- a) Öffnung am Auspuff-Endrohr.
- b) ;Ansaugöffnung am Luftfilter.

DAS MOTORRAD NICHT MIT DEM HOCHDRUCK-WASSERSTRAHLEN WASCHEN!

Nach dem Waschen:

- Die im "Wartungsplan" angegebenen Stellen schmieren (Anhang A).
- Den Motor kurz warmlaufen lassen.
- Vor der Fahrt die Bremsen prüfen.

ACHTUNG*: Die Bremsscheiben nicht schmieren oder wachen, damit die Bremsanlage nicht die Bremsleistung verliert und Unfallgefahr besteht. Die Scheiben mit einem Lösemittel z.B. Azeton reinigen.

VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG

Beschreibung	Arbeit	Vor-Auslieferung
Motoröl	Ölstandkontrolle	☐
Zündkerzen	Kontrolle / Austausch	☐
Drosselklappengehäuse	Kontrolle und Einstellung	☐
Bremsflüssigkeit	Kontrolle Flüssigkeitsstand	☐
Bremsen/ Kupplung	Funktionskontrolle	☐
Bremsen	Kontrolle Bremskreislauf	☐
Gaszugkabel	Funktionskontrolle	☐
Gaszugkabel	Prüfen / Spiel einstellen	☐
Bowdenzüge	Kontrolle / Einstellung	☐
Antreibskette	Kontrolle / Einstellung	☐

Beschreibung	Arbeit	Vor-Auslieferung
Reifen	Kontrolle Reifendruck	☐
Seitenstuander	Funktionskontrolle	☐
Seitenständerschalter	Funktionskontrolle	☐
Elektrische Anlage	Funktionskontrolle	☐
Instrumente	Funktionskontrolle	☐
Beleuchtung/Blinker	Funktionskontrolle	☐
Hupe	Funktionskontrolle	☐
Scheinwerfer	Funktionskontrolle	☐
Zündschloß	Funktionskontrolle	☐
Schlösser	Funktionskontrolle	☐
Schrauben und Muttern	Kontrolle/ Festziehen	☐
Schlauschellen	Kontrolle/ Festziehen	☐
Allgemeines Schmieren		☐
Abnahme Motorrad		☐

ALPHABETISCHES INHALTSVERZEICHNIS

Seite

A

ABSTELLEN DES MOTORS IM NOTFALL	29
ANHANG	52
ANHALTEN DES MOTORRADS UND ABSTELLEN DES MOTORS	28
ANLEITUNGEN FÜR DAS EINFAHREN	23
ANORDNUNG DER ELEKTRISCHEN BAUTEILE	44
ANSICHT DES MOTORRADS AUF DER LINKEN SEITE	9
ANSICHT DES MOTORRADS AUF DER RECHTEN SEITE	8
AUF- UND ABSTEIGEN VON FAHRER UND BEIFAHRER	24
AUSBAU DES VORDERRADS	42
AUSBAU HINTERRAD	43
AUSTAUSCH LAMPE DER HECKLEUCHTE / AUSTAUSCH SCHEINWERFERLAMPE	50

B

BATTERIE	48
BATTERIELADUNG	48
BEDIENUNGEN UND INSTRUMENTE	7
BEDIENUNGSANLEITUNG FÜR DAS MOTORRAD	23
BREMSHEBEL VORDERRADBREMSE	20
BREMSPEDAL HINTERRADBREMSE	20

D

DEN MOTOR STARTEN	27
-------------------------	----

E

EINFÜHRUNG	2
EINSTELLUNG DER RÜCKSPIEGEL	26
ENTFERNEN DER SEITENVERKLEIDUNGEN	29

EINSTELLUNG DEHNUNG DÄMPFER HINTEN	41
EINSTELLUNG DER VORDERRADAUFHÄNGUNG	40
EINSTELLUNG DER VORSPANNUNG DER STOSSDÄMPFERFEDERN HINTEN	40
EINSTELLUNG DES BEDIENHEBELS DER VORDERRADBREMSE	39
EINSTELLUNG DES GASZUGS	38
EINSTELLUNG DES LEERHUBS HINTERRAD-BREMSPEDAL	39
EINSTELLUNG KETTE	37
EINSTELLUNG PEDALPOSITION HINTERRADBREMSE	39

F

FEHLERMELDUNGEN	15
FESTSTELLEN VON BETRIEBSSTÖRUNGEN	23
FUNKTIONSPRÜFUNG GABEL	41

G

GASBEFEHL	20
-----------------	----

K

KOMBIGERÄT	12
KONTROLLEN VOR FAHRTANTRITT	23
KONTROLLLEUCHTE FERNLICHT	13
KONTROLLLEUCHTE LEERLAUF	13
KONTROLLLEUCHTE STÖRUNG ABS-SYSTEM	13
KONTROLLE BREMSBELAGVERSCHLEISS	35
KONTROLLE BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND HINTERRADBREMSE	34
KONTROLLE DER LAGER DER LENKUNG	41
KONTROLLE DES FÜLLSTANDS DER VORDERRADBREMSE	34

KONTROLLE DES VERSCHLEISSZUSTANDS KETTE/RITZEL/KRANZ	36
KONTROLLE UND/ODER AUSTAUSCH DER REIFEN	33
KONTROLLE UND/ODER AUSTAUSCH LUFTFILTER	32
KONTROLLE ZÜNDKERZE	32
KRAFTSTOFF TANKEN	22
KUPPLUNGHEBEL	20
KUPPLUNGSEINSTELLUNG	38

L

LÄNGERES STILLLEGEN	52
LENKERSCHLOSS	18

M

MOTORÖL- UND FILTERWECHSEL	30
MOTORRADS	4
MULTIFUNKTIONS-DISPLAY	13

O

ÖLSTANDKONTROLLE	30
------------------------	----

R

RAHMENNUMMER	6
RAHMEN UND MOTORRNUMMER	6
RICHTUNGSANZEIGER	13
RISIKEN IN BEZUG AUF KOHLENMONOXID	5
REINIGUNG	52
REINIGUNG BLOW-BY-ROHR	36
REINIGUNG UND SCHMIERUNG DER KETTE	36

S

SCHEINWERFEREINSTELLUNG.....	51
SCHALTER LINKS AM LENKER.....	19
SCHALTER RECHTS AM LENKER	19
SCHALTPEDAL.....	20
SEITENSTÄNDER.....	21
SICHERUNGEN.....	50
SICHERE FAHRT UND SICHERHEIT DES.....	4

T

TECHNISCHE ANGABEN.....	10
TRIP EINSTELLUNG.....	14

V

VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG.....	53
VORSICHTSMASSNAHMEN FÜR KINDER.....	3

W

WARNLEUCHTE KRAFTSTOFFRESERVE	13
WARNLEUCHTE MOTORSTÖRUNG	13
WARN- UND MELDELEUCHTEN	12
WARTUNG UND REGELMÄSSIGE EINSTELLUNGEN.....	29
WICHTIGE HINWEISE.....	2
WIEDEREINBAU VORDERRAD	42

U

UHRZEITEINSTELLUNG.....	14
-------------------------	----

Z

ZEICHENERKLÄRUNG SCHALTPLAN	47
ZÜNDSCHALTER.....	18



ESPAÑOL



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, recordar que el “Manual de uso y mantenimiento” debe considerarse parte íntegra 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 al cuadro de inspección y mantenimiento recogida en el Apéndice A.

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

El modelo **OUTLAW** es una motocicleta para usar en CARRETERA, libre de defectos y cubierta con garantía legal, siempre que el 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 ejecutando 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 el caso de alquiler de la motocicleta.

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 informaciones útiles adicionales.

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.

PRECAUCIONES PARA LOS NIÑOS

ATENCIÓN:

- Aparcar el vehículo donde no pueda ser golpeado o dañado con facilidad. Los golpes, aunque sean involuntarios, puede provocar la caída del vehículo con el consiguiente peligro para las personas, especialmente los niños.
- Para evitar caídas accidentales del vehículo, nunca aparcas la motocicleta sobre un terreno blando o irregular ni tampoco sobre asfalto recalentado por el sol.
- Puesto que el motor y el sistema de escape se pueden calentar excesivamente, aparcas la motocicleta en lugares donde ni los peatones ni los niños puedan tocarlos con facilidad.

GUÍA SEGURA Y SEGURIDAD DE LA MOTOCICLETA

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

- Recuerden que su seguridad y la seguridad del pasajero está por encima de todo. Llegar sanos y salvos al final del viaje debe ser el objetivo principal.
- El piloto y el pasajero deben usar las prendas adecuadas de protección como monos, guantes, zapatos, casco 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, establecer 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 adelantar 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 bajen las marchas.
- Si advierten cansancio o somnolencia, deténgase 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 en bajada 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 en descenso.
- 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 apoyapiés.
- El pasajero debe sujetarse siempre con ambas manos al conductor o a la manija, o mantener ambos pies en los relativos apoyapiés. No transportar jamás un pasajero si no puede colocar firmemente ambos pies en los relativos apoyapiés.
- 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 todo terreno.
- 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.).

Sistema antibloqueo de frenos - ABS

El ABS es un sistema electro-mecánico de ayuda a la frenada:

impide el bloqueo de las ruedas en fase de frenada, contribuyendo a mantener la estabilidad del vehículo, sobre un piso resbaladizo, mojado o sucio.

En condiciones de escasa adherencia, el sistema puede intervenir alargando el espacio de frenada (por ejemplo, presencia de gravilla o piso resbaladizo), pero en cualquier caso garantiza el espacio mínimo para ese tipo de piso.

- El sistema ABS no se activa a velocidades inferiores a 10 km/h.

Cuando, durante la frenada, entra en funcionamiento el sistema, se advierten pulsaciones en la palanca del freno: esta sensación debe inducir a aflojar la presión sobre la palanca, ya que anularía la acción del sistema.

Además, la presencia del sistema ABS no debe inducir a comportamientos o conductas de conducción que excedan las habituales normas de prudencia.

- Utilizar siempre las pastillas y los neumáticos aconsejados para garantizar el correcto funcionamiento del sistema ABS.

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 exponerlo al monóxido de carbono.

INDICE GENERAL	Pág.
PRESENTACIÓN.....	2
ADVERTENCIAS IMPORTANTES.....	2
PRECAUCIONES PARA LOS NIÑOS	3
GUÍA SEGURA Y SEGURIDAD DE LA MOTOCICLETA	4
DATOS PARA LA IDENTIFICACIÓN.....	6
MANDOS E INSTRUMENTOS	7
VISTA DE LA MOTOCICLETA.....	8
FICHA TÉCNICA.....	10
TABLA DE LUBRICACIÓN, REPOSTAJES.....	11
INSTRUMENTO COMBINADO	12
INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA	23
MANTENIMIENTO Y REGULACIONES PERIÓDICAS.....	29
UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS.....	44
FUSIBLES.....	50
APÉNDICE	52
OPERACIONES DE PRE-ENTREGA.....	53
INDICE ALFABETICO.....	54
MANTENIMIENTO PERIÓDICO.....	APÉNDICE A

Notas

- Las indicaciones de derecho(a) e izquierdo(a) 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
- USA: Estados Unidos

- Salvo especificación contraria, los datos y las prescripciones se refieren a todos los Países.

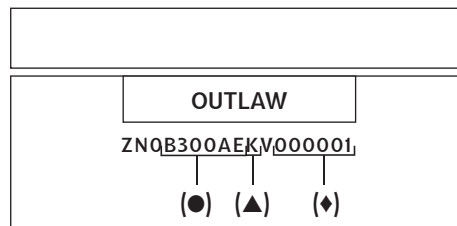


DATOS PARA LA IDENTIFICACIÓN

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 chasis.

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

NÚMERO DE BASTIDOR



NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA

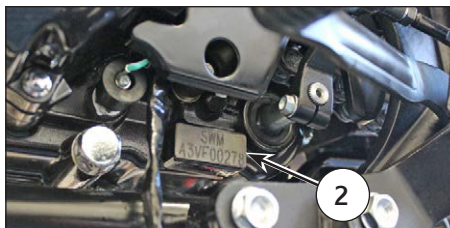
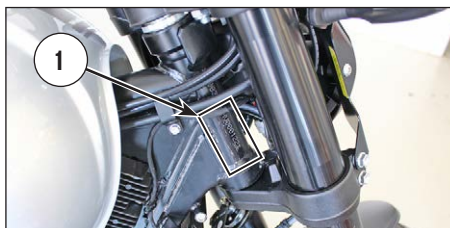
El número de serie, formado por 17 caracteres, se halla en el lado derecho del eje de la dirección.

- (●) = Tipo modelo
- (▲) = Año del modelo
 - Para el chasis: AÑO DEL MODELO
 - Para el motor: AÑO DE PRODUCCIÓN
- (◆) = N° progresivo

SIGLA DEL MOTOR

A3VK00001

(▲)

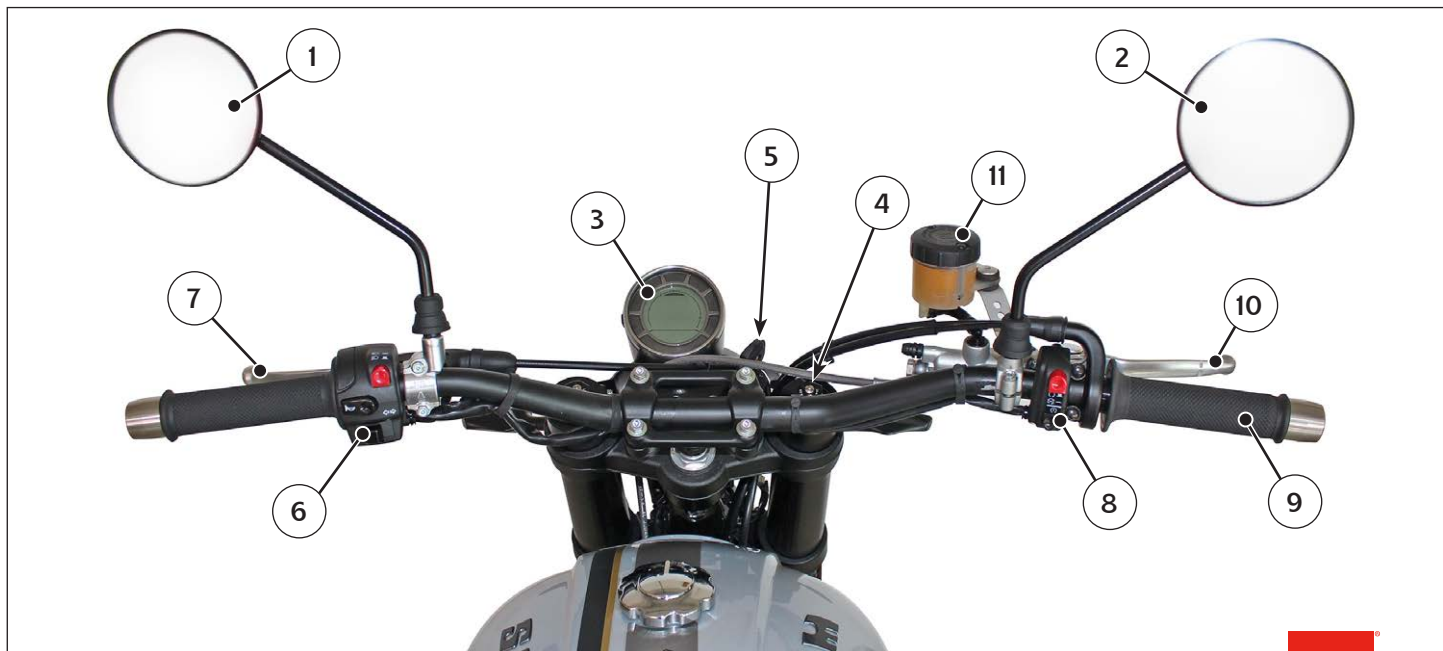


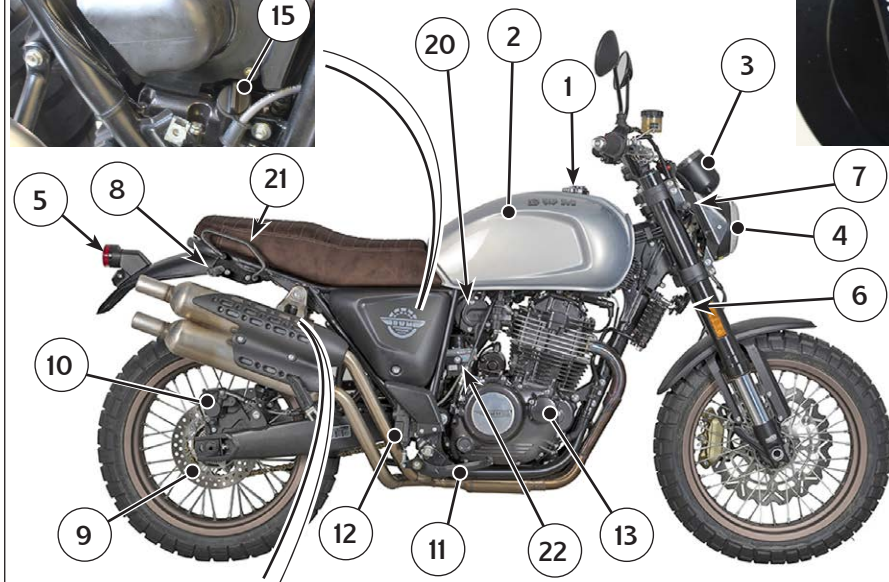
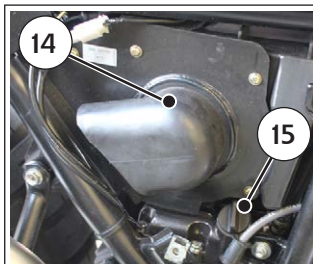
1. Número de bastidor

2. Número de motor

MANDOS E INSTRUMENTOS

- 1) Espejo izquierdo.
- 2) Espejo derecho.
- 3) Instrumentos.
- 4) Ajuste del freno de retorno de la suspensión.
- 5) Bloqueo de encendido/bloqueo del manubrio.
- 6) Conmutador izquierdo.
- 7) Palanca de mando del embrague.
- 8) Conmutador derecho.
- 9) Empuñadura del acelerador.
- 10) Palanca de mando del freno delantero.
- 11) Depósito del líquido del freno delantero.





VISTA DE LA MOTOCICLETA DESDE EL LADO DERECHO

- 1) Tapón del depósito de combustible.
- 2) Tapón del depósito de combustible.
- 3) Tablero de 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 de freno trasero.
- 12) Bomba de freno trasero.
- 13) Filtro de aceite del motor.
- 14) Filtro de aire.
- 15) Varilla de nivel de aceite del motor.
- 16) Abrazadera de ajuste de la precarga del muelle amortiguador trasero.
- 17) Tornillo de ajuste de la extensión del amortiguador.
- 18) Tornillo de regulación compresión horquilla.
- 19) Tornillo de regulación extensión horquilla.
- 20) Cuerpo de mariposa.
- 21) Manija del pasajero.
- 22) Centralita ABS.



VISTA DE LA MOTOCICLETA DESDE EL LADO IZQUIERDO

- 1) Caballete lateral.
- 2) Disco de freno delantero.
- 3) Pinza de freno delantero.
- 4) Pedal de cambio.
- 5) Batería.
- 6) Fusibles.
- 7) Sillín.
- 8) Canister.
- 9) Ajuste hidráulico en compresión.
- 10) Ajuste de la extensión.
- 11) Cadena de transmisión.
- 12) Radiador de aceite.
- 13) Telerruptor con fusible general.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Tipo.....monocilíndrico de 4 tiempos
Refrigeración por aia
Diámetro interior cilindro mm 90
Carrera mm 70
Cilindrada cm³ 445,3
Relación de compresión10:1
Arranqueeléctrico

DISTRIBUCIÓN

Tipo..... árbol de levas en cabeza simple
Juego válvulas (a motor frío)
Aspiración..... 0,10 ÷ 0,15 mm
Escape 0,15 ÷ 0,20 mm

LUBRICACIÓN

Tipo.....con cárter seco con bomba de lóbulos
y filtro de cartucho y radiador de aceite

ENCENDIDO

Tipo.....Electrónica
Bujía tipo.....NGK DPR 8Z
Distancia electrodos bujía..... 0,7 - 0,8 mm

ALIMENTACIÓN

Tipo.....de inyección electrónica

TRANSMISION PRIMARIA

Piñón motor24
Corona embrague 64
Relación de transmisión2,667

EMBRAGUE

Tipo..... multidisco en baño de aceite
con mando a filtro

CAMBIO VELOCIDAD

Tipo..... con engranajes siempre fijos
En 1a velocidad.....2,917 (35/12)
En 2a velocidad 1,765 (30/17)
En 3a velocidad 1,35 (27/20)
En 4a velocidad1,1 (22/20)
En 5a velocidad 0,88 (22/25)

TRANSMISIÓN SECUNDARIA

Piñón salida cambioZ 16
Corona en la ruedaZ 40
Relación de transmisión 2,5
Dimensiones cadena de transmisión5/8" x 1/4"

RELACIONES TOTALES DE TRANSMISIÓN

En 1a velocidad..... 19,444
En 2a velocidad11,765
En 3a velocidad9,00
En 4a velocidad 7,333
En 5a velocidad5,867

BASTIDOR

Tipo..... de un eje, de doble cuna

SUSPENSIÓN DELANTERA

Tipo horquilla ... hidráulica de vástagos invertidos
(regulable en extensión y compresión);
vástagos de Ø 47 mm

SUSPENSIÓN TRASERA

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

FRENO DELANTERO

Tipo..... de disco flotante
Ø 320 mm pulgadas con mando hidráulico y
pinza fija radial

FRENO TRASERO

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

LLANTAS

Delantera en aleación ligera: 3,5 "x17"

Trasera en aleación ligera: 4,25"x17"

NEUMÁTICOS

Delantero 120/70 - 17"

Trasero 150/60 - 17"

Presión de inflado en frío

Delantero

Sólo con el piloto 2,0 bar

Con el piloto y el pasajero 2,2 bar

Trasera

Sólo con el piloto 2,2 bar

Con el piloto y el pasajero 2,4 bar

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDAD

Distancia entre ejes mm 1416

Longitud total mm 2040

Anchura máxima mm 865

Altura máxima mm 1330

Altura sillín mm 805

Peso listo para marchar, sin carburante kg 148

Capacidad depósito carburante

incluida la reserva l 16,5

Reserva carburante (encendido testigo) l 2,5

Aceite en el cárter

Sustitución aceite y filtro aceite kg 2,7

Sustitución aceite kg 2,5

TABLA DE LUBRICACIÓN, REPOSTAJES

Aceite lubricación motor, cambio de marchas,
transmisión primaria

MOTUL 7100 ESTERE 5W 40

Líquido instalación de frenado

MOTUL DOT 3&4

Lubricación por grasa

MOTUL GREASE 100

Aceite lubricación cadena transmisión secundaria

MOTUL CHAIN LUBE

Aceite horquilla delantera

MOTUL FORK OIL LIGHT 5W

Aceite amortiguador trasero

MOTUL SHOCK OIL FL

Protección contactos eléctricos

MOTUL EZ LUBE

ES



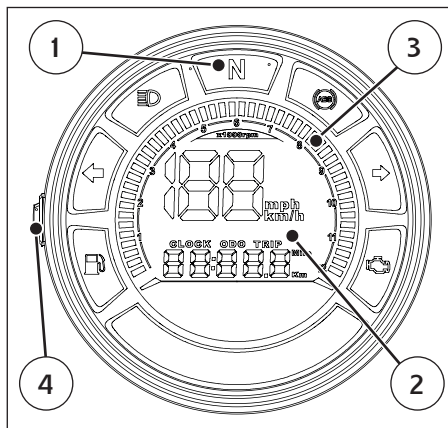
INSTRUMENTO COMBINADO

El motociclo está equipado con un instrumento combinado y 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.
Mantener el régimen de revoluciones del motor dentro de las 8000 rev/min.

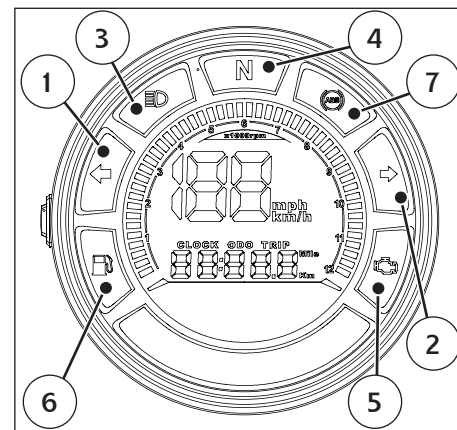
ADVERTENCIA*: Superando las 8000 rev/min el motor podría dañarse.

- 4) Botón “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.



LUZ DE ADVERTENCIA Y SEÑALIZACIÓN

- 1) Testigo indicador de dirección izquierdo
- 2) Testigo indicador de dirección derecho
- 3) Indicador de la luz de carretera
- 4) Indicador de marcha en punto muerto
- 5) Indicador de anomalía del motor
- 6) Indicador reserva de combustible
- 7) Luz testigo ABS



TESTIGOS INDICADORES DE DIRECCIÓN “ “”

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

INDICADOR DE LA LUZ DE CARRETERA “”

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

INDICADOR DE MARCHA EN PUNTO MUERTO “”

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

INDICADOR DE ANOMALÍA DEL MOTOR “”

Girando la llave de encendido la centralita 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 reiniciar el motor, si el indicador se ilumina, dirijase al concesionario SWM más cercano para realizar un control en 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.

LUZ TESTIGO ANOMALIA SISTEMA “”

Girando la llave, la centralita ABS realiza un auto-diagnóstico, el indicador se ilumina durante unos segundos y después se apaga indicando la ausencia de anomalías.

Si el indicador, en cambio, se ilumina durante el funcionamiento del motor, indica que existe una anomalía en el sistema de frenado ABS:

- detenerse y apagar el motor;
- esperar algunos minutos y volver a arrancar el motor. Si el indicador se ilumina de nuevo, dirigirse al concesionario SWM más cercano para controlar el sistema ABS.

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)

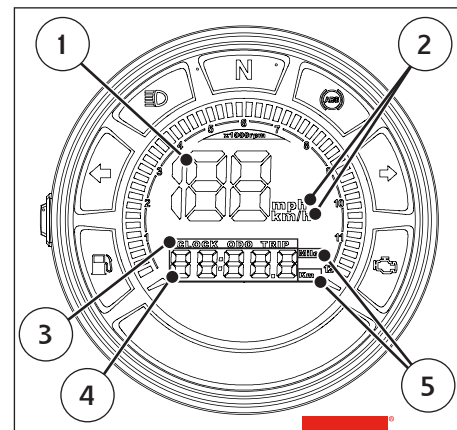
ODO = Cuenta kilómetros / cuenta millas totales (valor que no puede ponerse en cero)

TRIP = Cuenta kilómetros / cuenta millas parciales (Véase configuración TRIP)

5) Unidad de medida

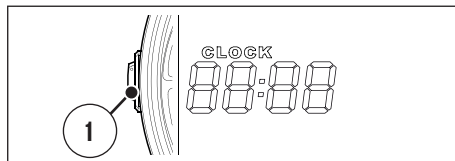
Mile= indica que el valor indicado en la Función ODO y TRIP está en millas

km = indica que el valor indicado en la Función ODO y TRIP está en kilómetros

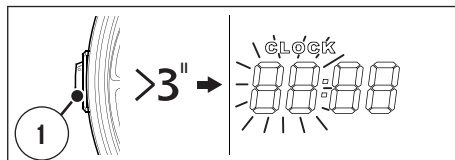


REGULACIÓN RELOJ.

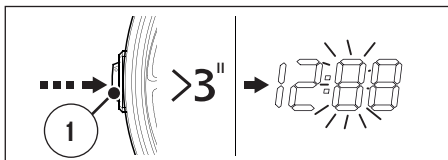
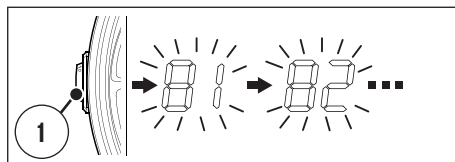
- Presione el botón "Set" (1) hasta que aparece el mensaje "CLOCK".



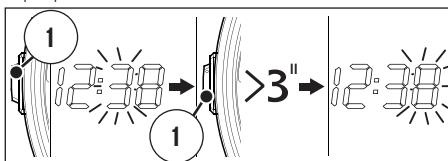
- Presione el botón "Set" (1) por más de 3 segundos, en la pantalla las horas parpadean.



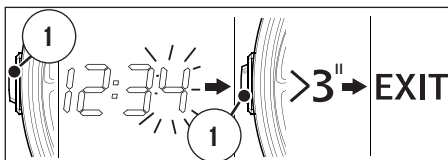
- Presione el botón "Set" (1) para regular las horas; para confirmar el dato configurado presione el botón "Set" (1) por más de 3 segundos; pasa a las decenas de minutos que inician a parpadear.



- Presione el botón "Set" (1) para regular las decenas de minutos; para confirmar el dato configurado presione el botón "Set" (1) por más de 3 segundos; pasa a las unidades de minutos que inician a parpadear.

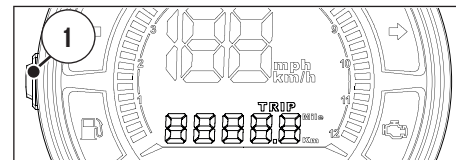


- Presione el botón "Set" (1) para regular las unidades de los minutos; para confirmar el dato configurado y salir de la regulación de la hora presione el botón "Set" (1) por más de 3 segundos.



CONFIGURACIÓN TRIP

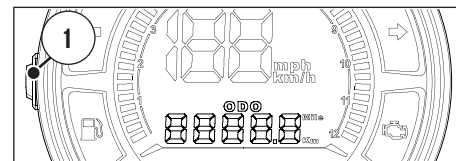
Con el botón "Set" (1) se visualiza el mensaje "TRIP" sucesivamente presione el botón (1) por más de 3 segundos para poner en cero el valor y recomenzar con el conteo a partir de 0 km o Milla.



CONFIGURACIÓN UNIDAD DE MEDIDA

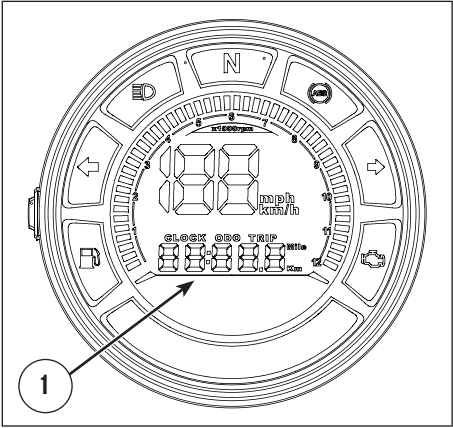
La configuración de la unidad de medida debe realizarse con la moto detenida y la llave en posición de ON.

Con el botón "Set" (1) se visualiza el mensaje "ODO" sucesivamente presione el botón (1) por 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.



Código error Dash-board	Código error OBD	Descripción del error	Acción
E-01	P0112	Baja tensión de la temperatura del aire aspirado.	Controlar el conector “TMAP” en el cuerpo de mariposa.
E-02	P0109	Tensión intermitente circuito de presión del aire debajo de la mariposa o barométrica.	Controlar el conector “TMAP” en el cuerpo de mariposa.
E-03	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-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-09	P0124	Tensión intermitente circuito sensor posición de la válvula de mariposa.	Controlar el conector “TPS” en el cuerpo de mariposa.
E-10	P0123	Alta tensión en el circuito sensor posición de la válvula de mariposa.	Controlar el conector “TPS” en el cuerpo de mariposa.
E-11	P0122	Baja tensión en el circuito sensor posición de la válvula de mariposa.	Controlar el conector “TPS” en el cuerpo de mariposa.
E-12	P0119	Tensión intermitente sensor de temperatura del motor.	Controlar el conector del sensor de temperatura del motor.
E-13	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

Código error Dashboard	Código error OBD	Descripción del error	Acción
E-14	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-15	P0114	Tensión intermitente del sensor de temperatura del aire aspirado.	Controlar el conector "TMAP" en el cuerpo de mariposa.
E-16	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-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-21	P0134	Sensor O2: ninguna actividad detectada.	Controlar el conector del sensor O2. Si el conector está correctamente colocado, solicitar asistencia.
E-22	P0133	Sensor O2: tiempo de espera demasiado prolongado.	Controlar el conector del sensor O2. Si el conector está correctamente colocado, solicitar asistencia.
E-23	P0132	Sensor O2: alta tensión.	Controlar el conector del sensor O2. Si el conector está correctamente colocado, solicitar asistencia.
E-24	P0131	Sensor O2: Baja tensión.	Controlar el conector del sensor O2. 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.

Código error Dashboard	Código error OBD	Descripción del error	Acción
E-29	P0261	Baja tensión del inyector.	Controlar el conector del inyector. Si el conector está correctamente colocado, solicitar asistencia.
E-30	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-31	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-32	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-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.

LLAVE DE ENCENDIDO

La llave de encendido puede girarse en tres posiciones:

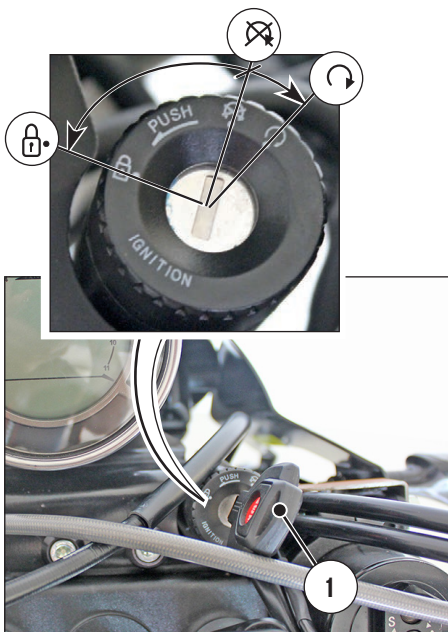
-  posición de arranque de la moto (no se puede sacar la llave);
-  posición extracción de la llave;
-  posición del bloqueo del manubrio (llave extraíble).

- Posición extracción de la llave “”-

Girando la llave hacia la posición “” el motor y las luces se apagan y se puede quitar la llave del bloque.

- Posición de arranque “”-

Desde la posición “”, posición de extracción de la llave, girar la llave (1) en sentido horario hacia la posición “”; se iluminarán las luces, la pantalla y se podrá poner en marcha la motocicleta.

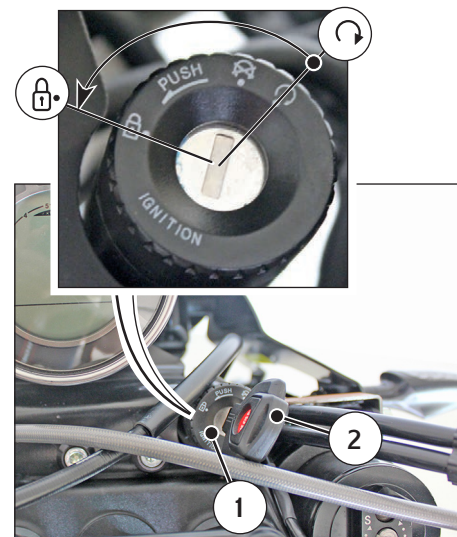


BLOQUEO DEL MANILLAR

La motocicleta está equipada con un bloqueador del manillar ubicado en la cerradura (1) de la llave de encendido-arranque. Para bloquear la dirección, proceder del siguiente modo:

- Girar el manillar a la izquierda
- Introducir la llave (2) en la cerradura (1) en la posición .
- Oprimir la llave (2) y girarla en sentido antihorario a la posición .
- Extraer la llave (2).

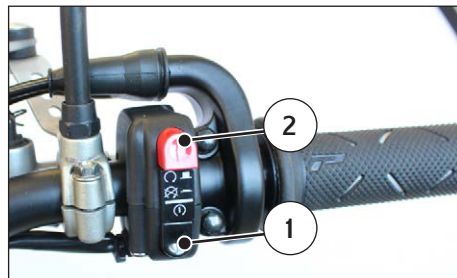
Para desbloquear el manillar, ejecutar las mismas operaciones por el orden inverso.



CONMUTADOR DERECHO EN EL MANILLAR

El conmutador derecho tiene los siguientes mandos:

- 1) Botón de arranque del motor
Pulsando el botón (1) con la llave en posición “↻” y el interruptor (2) en la posición “↻” 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 “↻” habilita el funcionamiento del motor y su arranque.



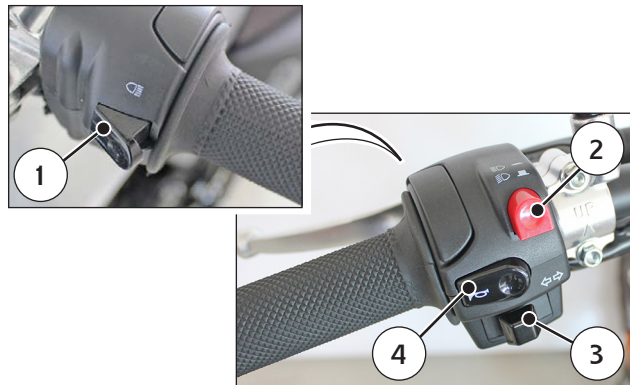
CONMUTADOR IZQUIERDO EN EL MANILLAR

El conmutador izquierdo tiene los siguientes mandos:

- 1)  Rayo deslumbrante (con retorno automático)
- 2)  Mando selección luces de carretera
 Mando selección luces de cruce
- 3)  Activación de intermitentes izquierdos (con retorno automático)
 Activación de intermitentes derechos (con retorno automático)

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

- 4)  Avisador acústico



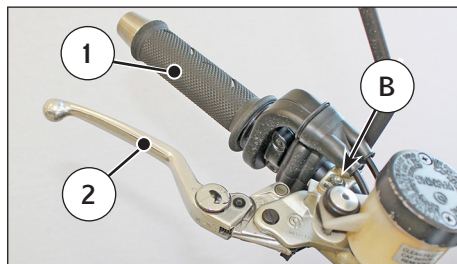
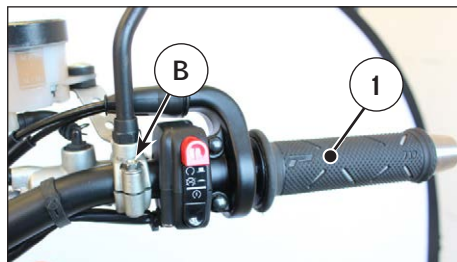
MANDO DEL ACELERADOR

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

MANDO DEL FRENO DELANTERO

La palanca (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 piloto trasero. La posición del mando en el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación (B).

***ADVERTENCIA:** No olvide reapretar los tornillos (B) después de la regulación.

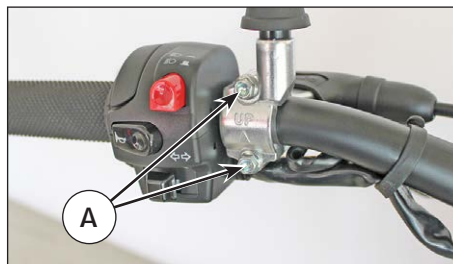
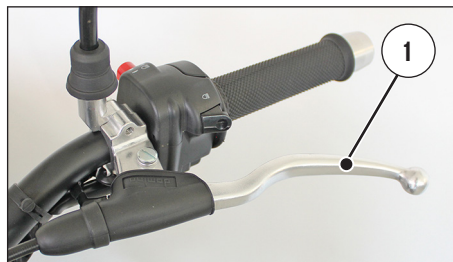


MANDO EMBRAGUE

La palanca (1) de mando del embrague se encuentra en el lado izquierdo del manillar y dispone de protección.

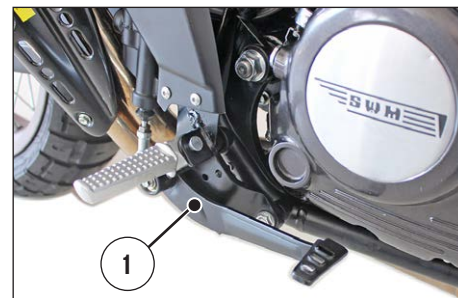
La posición del mando del embrague en el manillar puede regularse aflojando los tornillos (A) de fijación.

ADVERTENCIA*: No olvidarse de apretar los tornillos después del ajuste.



MANDO DEL FRENO TRASERO

El pedal (1) de mando del freno trasero 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 piloto 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.

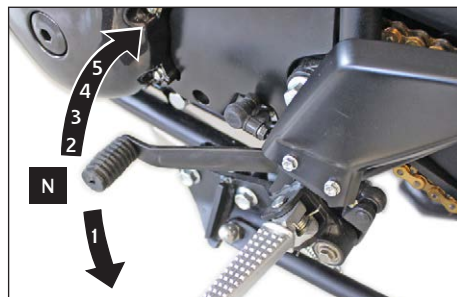
La primera marcha se mete empujando hacia abajo la palanca; para las restantes marchas, empujarla hacia arriba.

La posición de la palanca en el árbol puede variarse. Para efectuar esta operación es preciso aflojar el tornillo, retirar la palanca y colocarla en una nueva posición en el árbol.

Bloquee el tornillo una vez efectuada la operación.

ADVERTENCIA*: No cambiar de marcha sin desembragar y dejar de accionar el puño del acelerador. El motor podría “embalsarse” y sufrir daños.

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



PATA DE CABRA LATERAL

Cada motocicleta está provista de una pata de cabra lateral (1).

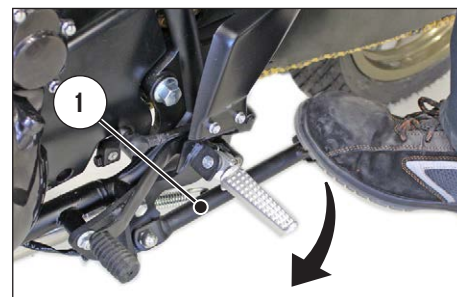
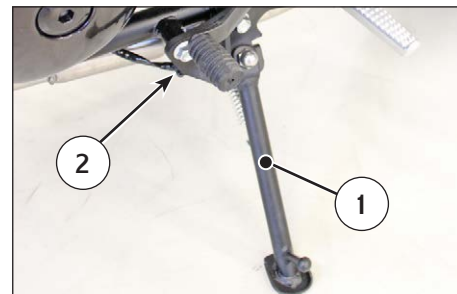
ATENCIÓN*: La pata de cabra ha sido diseñada para **SÓLO EL PESO DE LA MOTOCICLETA**. No sentarse sobre el vehículo utilizando la pata de cabra como apoyo; podrían producirse roturas que conllevarían graves lesiones físicas.

ATENCIÓN*:

La motocicleta **DEBE** apoyarse sobre el soporte lateral **SÓLO DESPUÉS** de que el conductor haya bajado de la misma.

Nota*: Con el pie derecho bajar el caballete (1) manteniendo la moto en equilibrio; una vez que se ha bajado el caballete (1), apoyar la moto sobre el mismo. Una vez reconducido la motocicleta desde la posición de apoyo en el terreno a aquella vertical, el piloto, con el pie izquierdo, debe alzar el caballete desde la posición descendida a la posición hacia arriba.

ATENCIÓN*: En la motocicleta hay un sensor (2) de seguridad que permite aproximar la moto, con el caballete hacia abajo y en punto muerto. Poniendo la marcha con el caballete hacia abajo, se apaga el motor.



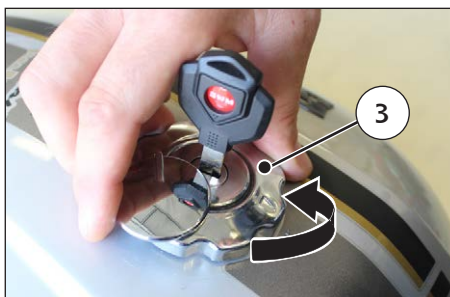
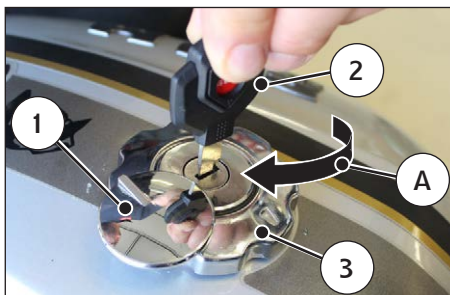
Comprobar periódicamente la pata de cabra lateral (ver “Ficha de mantenimiento periódico”); asegurarse de que los muelles no estén dañados y que la pata de cabra se mueva libremente. En el caso de que la pata de cabra lateral haga mucho ruido, lubricar el perno (A) de fijación de la misma.

ABASTECIMIENTO COMBUSTIBLE

El carburante 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 carburante.

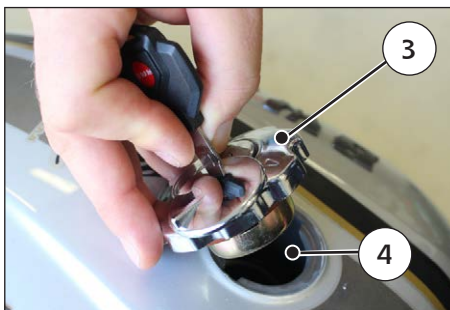
- Apagar el motor.
- Desplazar lateralmente la tapa (1) de la cerradura.
- Introducir la llave (2) y girarla 1/4 de vuelta en el sentido de la flecha "A" para desbloquear el tapón (3).
- Girar el tapón (3) en sentido antihorario y quitarlo del depósito.
- Introducir el combustible a través del tapón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



ADVERTENCIA*: No rellenar el depósito más allá del límite inferior de la boca de llenado.

- Volver a montar el tapón (3) realizando las operaciones en orden contrario a las de extracción, después quitar la llave (2) y mover la tapa (1) de protección de la cerradura.

Nota*: No se puede volver a montar el tapón de combustible (3) sin que la llave esté colocada en la cerradura; se puede sacar la llave (2) del tapón (3) sólo si éste último está cerrado correctamente.



INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA

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

COMPROBACIONES PRELIMINARES

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

- compruebe el nivel del carburante y del aceite motor;
- controle el nivel del fluido 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;
- controle y regular el mando del acelerador;
- gire la llave del interruptor del encendido a la posición : asegúrese de que se enciende la pantalla del instrumento y, con el cambio en punto muerto, que se enciende el chivato de este último;
- encender la luz de carretera y controlar el encendido del relativo indicador;
- accione los intermitentes y asegúrese de que se encienden los chivatos correspondientes.
- asegúrese de que se enciende la luz de stop trasera;

- controlar que tras el arranque no se haya iluminado la luz testigo  “Avería motor” e indicador  “Avería ABS”.

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. De todas maneras, durante los primeros 1500 Km (932,05 mi.) es preciso observarse AL PIE DE LA LETRA las siguientes normas cuyo INCUMPLIMIENTO PODRÁ ACORTAR LA VIDA ÚTIL Y MERMAR PRESTACIONES A 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 EN PUNTO MUERTO sino que es preciso embragar la marcha con el fin de utilizar el freno-motor, evitando de este modo un desgaste rápido de las pastillas.

IDENTIFICACIÓN DE LOS 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: regularla

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 el filtro de protección del inyector sucios; limpiar o sustituir los filtros

El motor traquetea

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

La dinamo no carga o no carga lo suficiente:

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

La batería se recalienta:

- 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

SUBIDA/BAJADA PILOTO Y PASAJERO

Normas generales

Leer atentamente las indicaciones incluidas a continuación pues proporcionan informaciones importantes 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 bajado.

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.

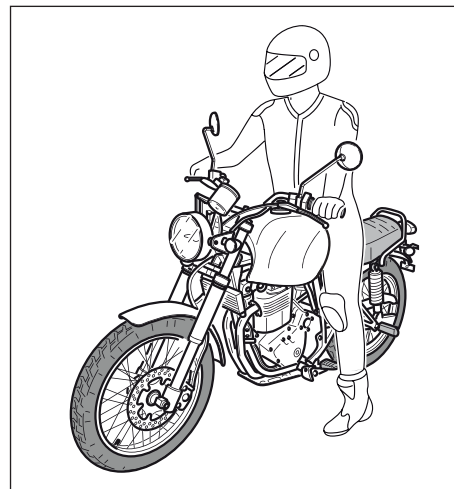
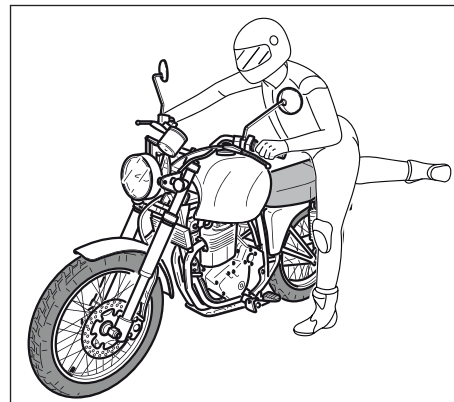
Subida del piloto

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

- Desde la parte izquierda, agarrar correctamente con las dos manos el manillar, después, elevar la pierna derecha y sobrepasar el asiento.
- Sentarse en la moto y apoyar ambos pies en tierra enderezando el vehículo sin cargar el propio peso sobre el caballete lateral.

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

- Poner en marcha la moto como se describe en el apartado correspondiente.
- Con el pie izquierdo, doblar completamente el caballete.

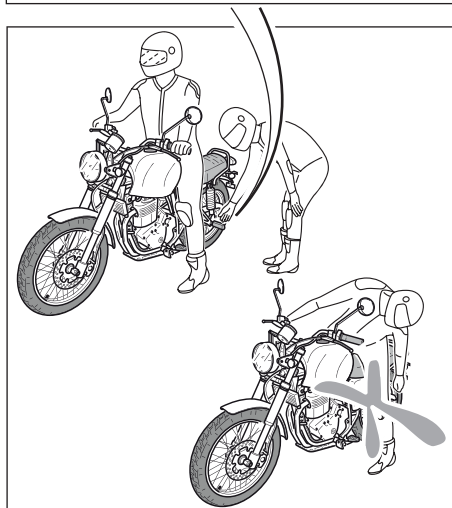
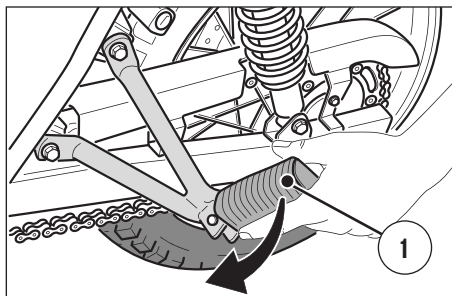


Subida del pasajero

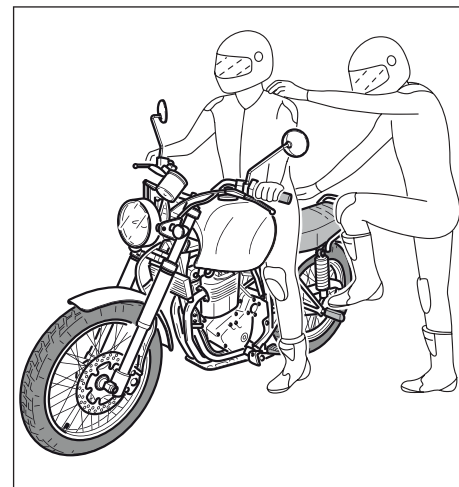
Debe subir primero el piloto, como se indica en el apartado correspondiente, sin poner en marcha la moto.

- Hacer que el pasajero extraiga los estribos (1) apoyapiés.

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

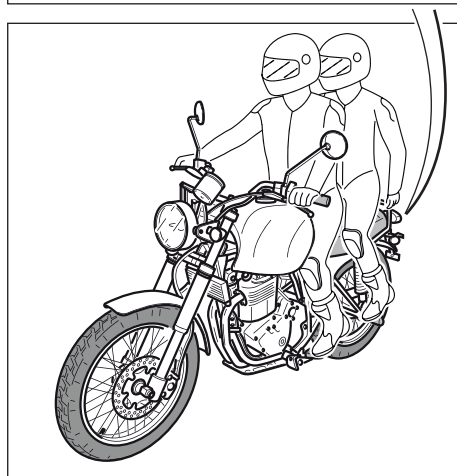
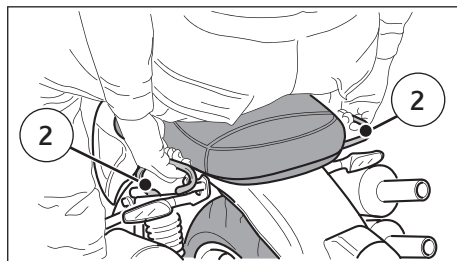


Apoyar la mano izquierda en el hombro del piloto, el pie izquierdo en el estribo apoyapiés, después subir a la moto elevando la pierna derecha moviéndose con cuidado para no desequilibrar el vehículo y el piloto.



>>>

- Con las manos, agarrarse a las manillas correspondientes (2).
- Con el pie izquierdo, doblar completamente el caballete.
- Poner en marcha la moto como se describe en el apartado correspondiente.



Bajada de la moto

- Detener el vehículo y apagar el motor.

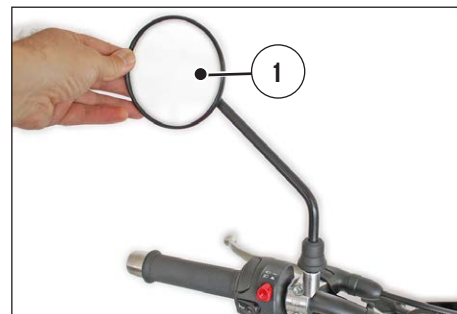
ADVERTENCIA*: Asegurarse de que la zona en la que se quiere aparcarse el vehículo sea estable y llana.

- Apoyar ambos pies en tierra.
- Apagar la moto como se describe en el apartado correspondiente.
- Con el pie izquierdo, extraer completamente el caballete.
- Debe bajar antes el pasajero por la parte izquierda del vehículo apoyando el pie sobre el estribo izquierdo y elevando la pierna derecha.
- Inclinar la moto hacia la izquierda hasta apoyarla sobre el caballete.
- Con las manos bien agarradas al manillar, bajar de la moto por la parte izquierda elevando la pierna derecha.

AJUSTE DE LOS ESPEJOS RETROVISORES

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

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



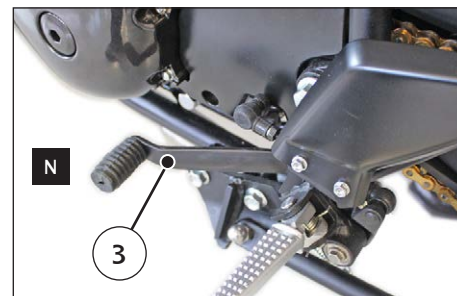
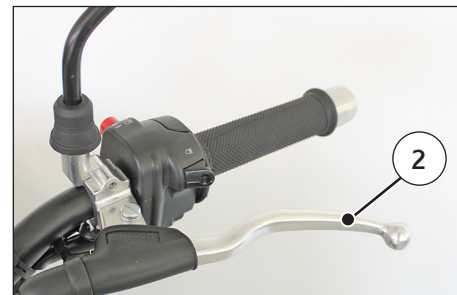
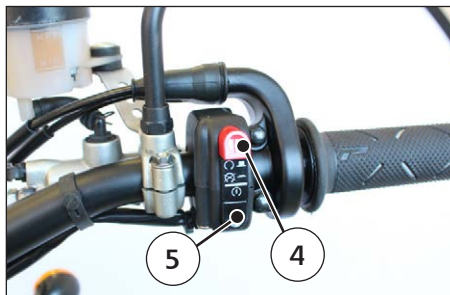
ARRANQUE DEL MOTOR

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

- 1) posición ↻ (el zumbido que se produce girando la llave en posición ↻ se debe a la bomba del combustible que da presión a la instalación de alimentación);
 - 2) tirar de la palanca (2) del embrague;
 - 3) poner el pedal (3) del cambio en punto muerto y soltar la palanca de embrague;
 - 4) controlar que el botón (4) esté en posición ↻, después presionar el botón de arranque (5).
- No haga funcionar el motor 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.

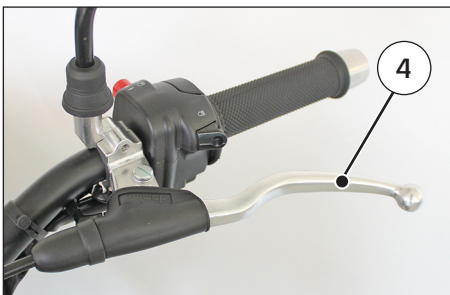
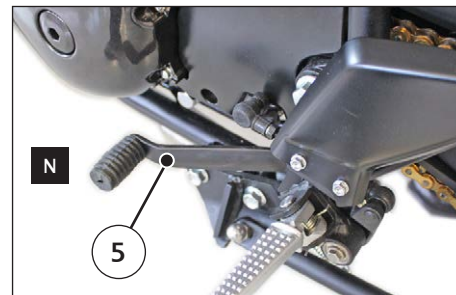
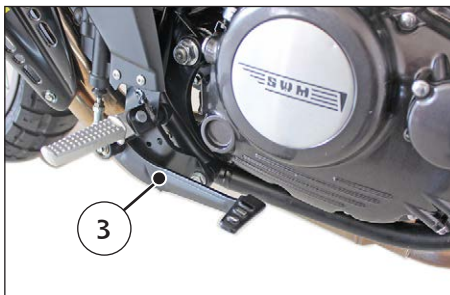
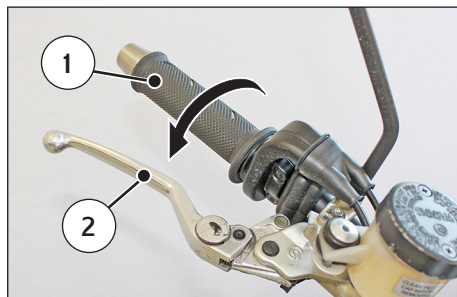
Nota*: En el soporte de la palanca del embrague está montado un interruptor de seguridad que permite efectuar el arranque SÓLO con el cambio de marchas en punto muerto o con la marcha puesta y el mando del embrague apretado.

Con el caballete hacia abajo se puede arrancar el movimiento solo con la marcha en punto muerto.



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

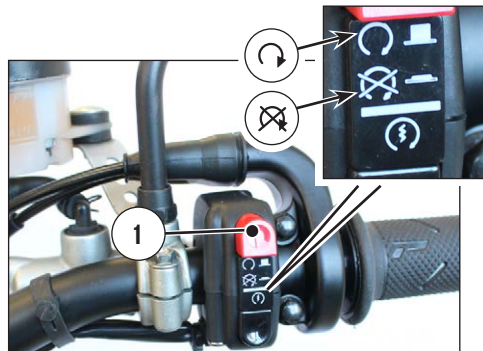


PARADA DEL MOTOR EN EMERGENCIA

- 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 del embrague mientras se pulsa el botón de parada.



MANTENIMIENTO Y REGULACIONES PERIÓDICAS

Realizar el mantenimiento correcto siguiendo la tabla incluida 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 del empleo individual.

ADVERTENCIA*: Antes de realizar cualquier operación de mantenimiento, verificar de poseer los instrumentos necesarios y las capacidades técnicas.

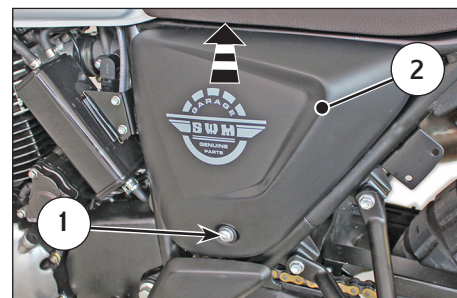
- Apagar el motor y estacionar la moto en una superficie plana y sólida.
- Esperar que el motor y los silenciadores de los discos de freno se enfríen.

EXTRACCIÓN DE LOS PANELES LATERALES

Para algunas operaciones de mantenimiento, es necesario quitar uno o ambos paneles laterales. Para quitar los paneles laterales, izquierdo y derecho, realizar lo siguiente:

- Desenroscar el tornillo (1).
- Levantar el panel (2) desenganchándolo de los enganches superiores.

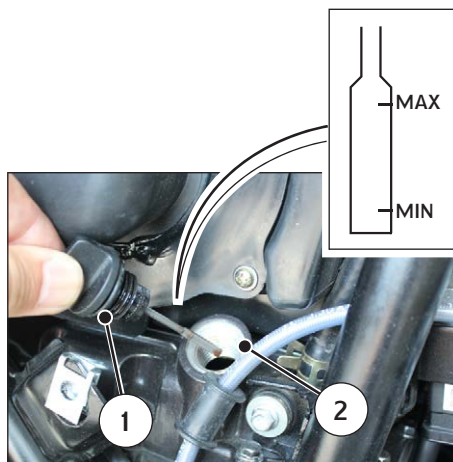
Para volver a montar todo, realizar las tareas en orden inverso a las de desmontaje.



CONTROL DEL NIVEL DE ACEITE

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

- Colocar la moto sobre una superficie plana y en posición vertical.
- Quitar el panel derecho como se indica en el relativo párrafo.
- Desenroscar la varilla de nivel (1) y quitarla, limpiar la varilla con un trapo e introducirla en el orificio (2) de llenado sin enroscarla; después quitarla y controlar que el nivel del aceite se encuentre entre las referencias de nivel mínimo "MIN" y nivel máximo "MAX".
- En caso de repostaje, introducir el aceite mediante el orificio (2) hasta alcanzar el nivel correcto.
- Volver a montar la varilla de nivel, enroscándola.



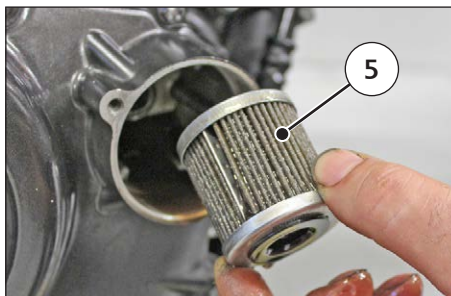
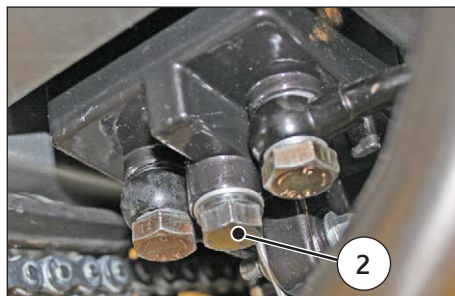
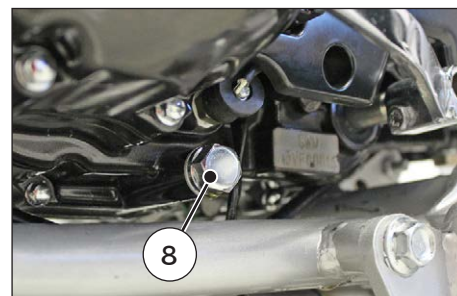
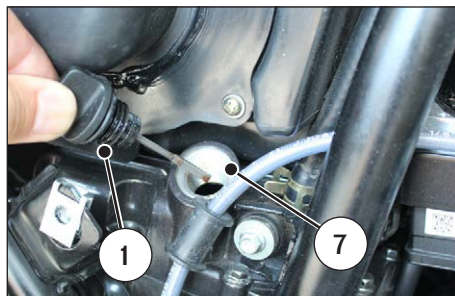
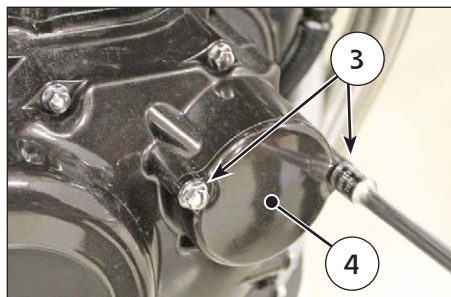
SUSTITUCIÓN DEL ACEITE DEL MOTOR Y DEL FILTRO

Nota*: Realizar esta operación con el motor caliente.

ADVERTENCIA*: Prestar atención para no tocar el aceite caliente.

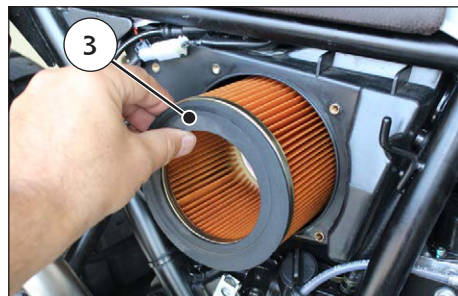
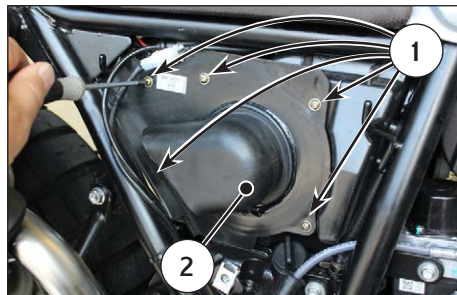
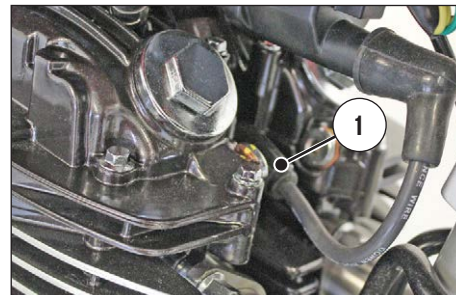
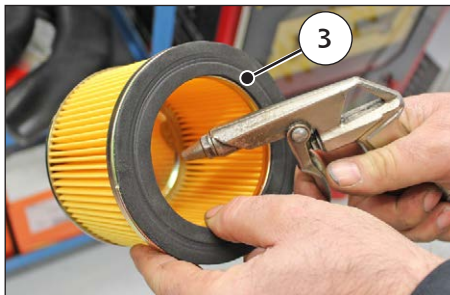
- Colocar la moto sobre una superficie plana y en posición vertical.
- Quitar el panel derecho como se indica en el relativo párrafo.
- Quitar la varilla de nivel de aceite (1).
- Colocar una cubeta debajo del depósito del aceite en correspondencia del tapón de descarga (2).
- Desenroscar el tapón de descarga (2) posicionado debajo del depósito de aceite y dejar descargar todo el aceite.
- Colocar una cubeta debajo del motor en correspondencia del tapón de descarga (8).
- Desenroscar el tapón de descarga (8) posicionado en el lado izquierdo del motor y dejar descargar todo el aceite.
- Desenroscar los dos tornillos (3) y quitar la tapa (4).
- Quitar el filtro (5) y controlar su estado, si fuese necesario, sustituirlo.
- Volver a montar el tapón de descarga (2) y el tapón (8) sustituyendo la arandela de sujeción (par de apriete 20 Nm - 2,0 Kgm - 14,75 pies/lb).
- Volver a montar el filtro (5) y la tapa (4) sustituyendo la empaquetadura (6).

- Verter alrededor de 1,7 kg de aceite en el depósito de aceite mediante el tapón roscado (7).
- Enroscar el motor y dejarlo funcionar durante un par de minutos.
- Verter el resto del aceite (1 kg) para restablecer el nivel correcto.
- Volver a montar la varilla de nivel y el panel lateral.



CONTROL Y/O SUSTITUCIÓN DEL FILTRO DE AIRE

- Quitar el panel derecho como se indica en el relativo párrafo
- Desenroscar los tornillos (1) y quitar la tapa del filtro (2).
- Sacar el filtro (3) y controlar su estado, para limpiarlo, soplar con aire comprimido desde afuera hacia adentro; si está muy sucio, sustituirlo.
- Volver a montar todo realizando las operaciones en sentido contrario.



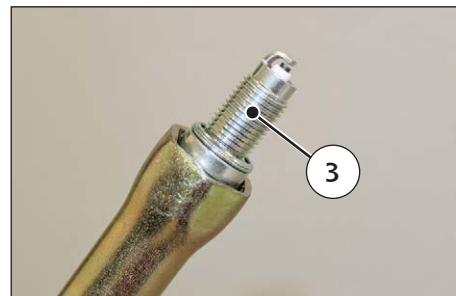
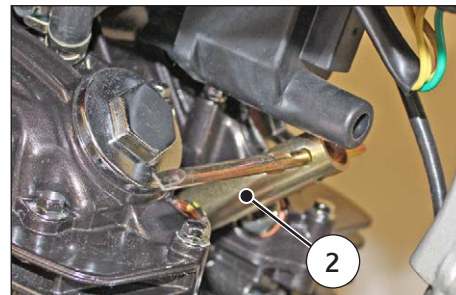
COMPROBACIÓN DE LA BUJÍA DE ENCENDIDO

La distancia entre los electrodos de la bujía (3) debe ser de $0,7 \div 0,8 \text{ mm}$ ($0,02 \div 0,03 \text{ in.}$).

Una distancia mayor puede causar dificultades de puesta en marcha y sobrecarga de la bobina.

Una distancia menor puede causar problemas de aceleración, de funcionamiento en ralentí y de prestaciones a bajas velocidades.

- Quitar el capuchón (1).
- Introducir la llave (2) en dotación y quitar la bujía (3).



Es útil examinar el estado de la bujía inmediatamente después de retirarla de su asiento, dado que los depósitos y la coloración del aislante suministran indicaciones útiles.

Grado térmico exacto:

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

Grado térmico elevado:

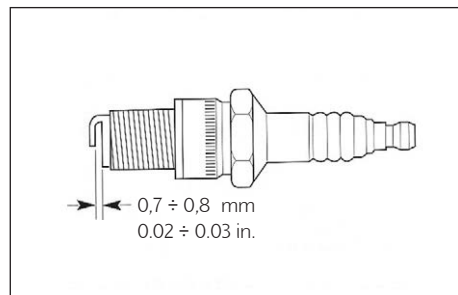
El extremo del aislante está seco y cubierto de incrustaciones oscuras.

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, con extrema cautela.

Antes de volver a montar la bujía, ejecute una minuciosa limpieza de los electrodos y del aislante utilizando un cepillo metálico. Aplicar grasa grafitada a la rosca de la bujía, atorni-



llarla 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 rayaduras en el aislante o que tenga los electrodos corroídos debe ser sustituida.

CONTROL Y/O SUSTITUCIÓN 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 rodaje mediante los indicadores presentes en el neumático.

ALTURA MÍNIMA DE LA BANDA DE RODADURA

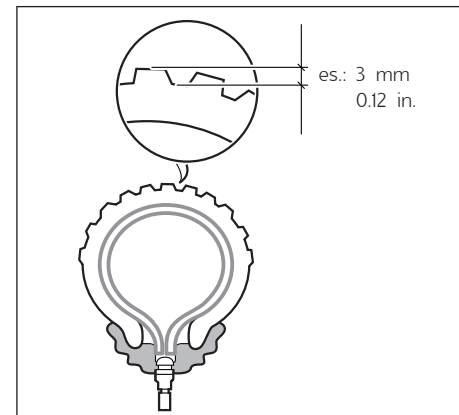
DELANTERO	3 mm (0,12 in)
TRASERO	3 mm (0,12 in)

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

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

Nota*: Los neumáticos envejecen aún si visualmente no parecen gastados; agrietados laterales o deformaciones de la carcasa son un signo de envejecimiento. Hacer controlar por un gomero los neumáticos 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 DE FLUIDO DEL FRENO DELANTERO

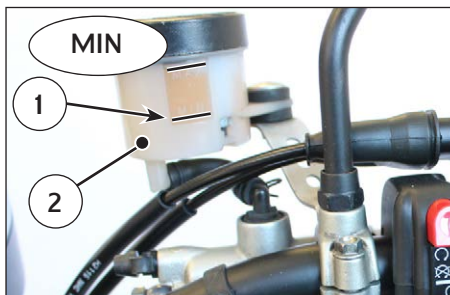
El nivel de fluido en el tanque de la bomba nunca deberá estar por debajo del valor mínimo (MÍN.) (1) que aparece indicado en el tanque transparente (2). Una eventual disminución del nivel del fluido puede permitir que entre aire en la instalación con el consiguiente alargamiento de la carrera de la palanca.

ATENCIÓN*: Si la palanca del freno resulta demasiado “blanda”, significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en la instalación. Al ser peligroso conducir en estas condiciones, acudir a un Concesionario SWM para que éste inspeccione el sistema de frenos.

ADVERTENCIA*: No verter el fluido de los frenos sobre superficies barnizadas o piezas trasparentes (ej. cristales de los faros).

ADVERTENCIA*: No mezclar dos tipos de fluidos diferentes. Si se utiliza otra marca de fluido, 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, solicitar asistencia médica.

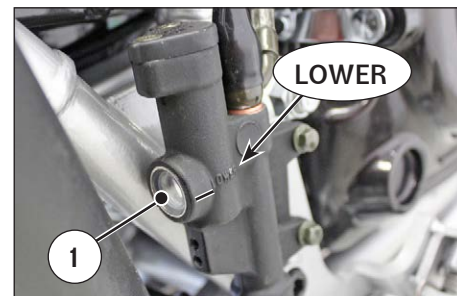


COMPROBACIÓN DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO TRASERO

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

Una eventual disminución del nivel del fluido puede permitir que entre aire en la instalación con el consiguiente alargamiento de la carrera de la palanca.

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 éste inspeccione el sistema de frenos.



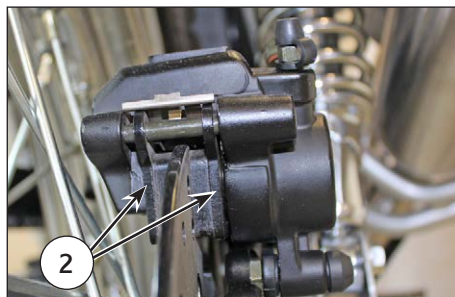
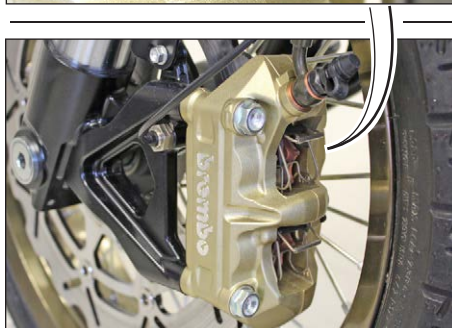
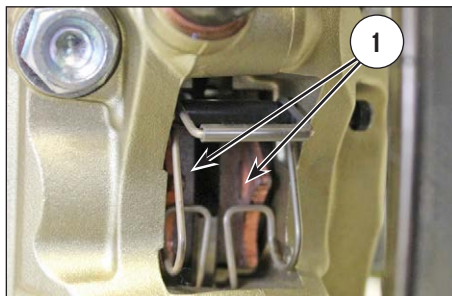
CONTROL DEL DESGASTE DE LAS PASTILLAS DE FRENO

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

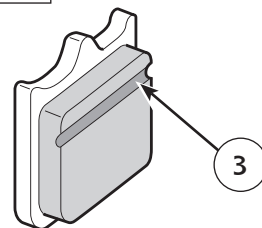
- Las pastillas están dotadas de acanalados (3) que indican el desgaste, cuando el acanalado ha casi desaparecido hay que sustituir las pastillas en par.

ADVERTENCIA*: para la sustitución de las pastillas de freno, es necesario dirigirse a un concesionario SWM.

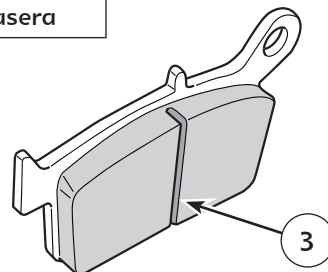
ATENCIÓN*: Después de la sustitución de las pastillas del freno, conducir con prudencia frenando de modo gradual para que las pastilla se acomoden/acoplen correctamente con los relativos discos.



Delantera

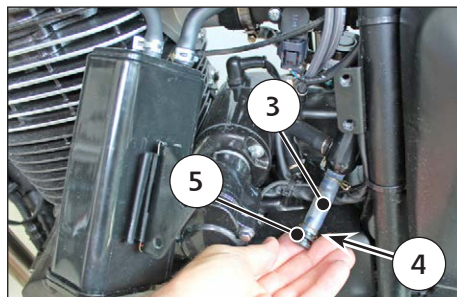
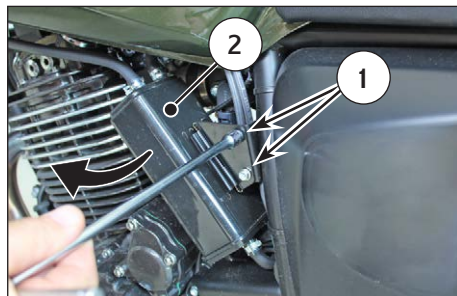


Trasera



LIMPIEZA DEL TUBO BLOW-BY

- Desenroscar los dos tornillos (1) y desplazar lateralmente el cánister (2).
- Control periódicamente de acuerdo con la tabla de mantenimiento, el tubo (3) de purga del Blow-by; para la limpieza de los depósitos acumulados, ensanchar la abrazadera (4) y quitar el tapón (5) descargando los posibles depósitos en un recipiente.
- Volver a montar el tapón (5) realizando las operaciones en sentido contrario.



LIMPIEZA Y LUBRICACIÓN DE LA CADENA

La moto dispone de una cadena (1) con anillos OR.

Para realizar la limpieza, seguir los siguientes pasos:

- 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 anillos OR, después enjuagarla con un paño limpio.
- Lubricar la cadena (1) con un lubricante en spray apropiado para cadenas con OR.

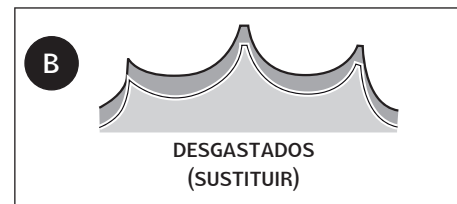
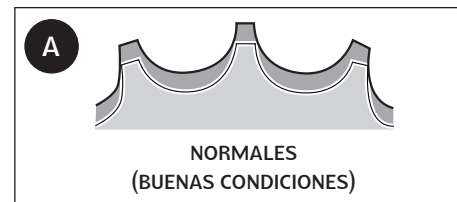
ADVERTENCIA*: Nunca utilizar grasa para lubricar la cadena. La grasa provoca la acumulación de polvo y fango, ya que éstos actúan de abrasivos y provocan el desgaste rápido de la cadena, del piñón y de la corona.



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

- Controlar el estado de la cadena (1) no debe presentar rodillos dañados, pernos flojos, OR 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, utilizando una cadena nueva con piñón o corona desgastados en caso de desgaste rápido de la cadena.



REGULACIÓN CADENA

La cadena debe ser inspeccionada, regulada y lubricada según el “Cuadro 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) adherida a la horquilla trasera.

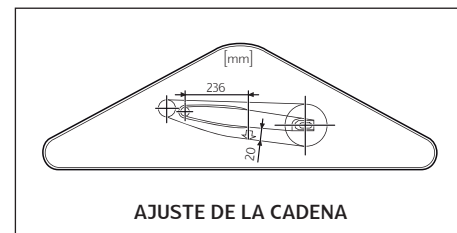
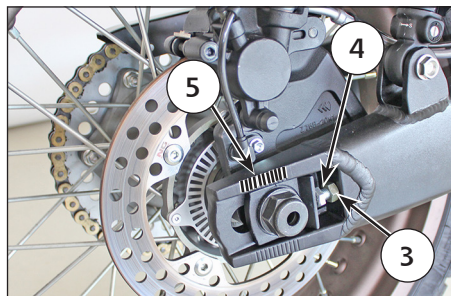
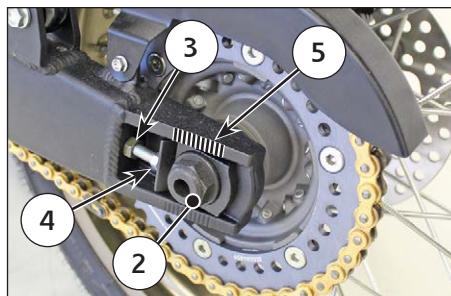
Si no es éste el caso, proceder de la siguiente manera:

- aflojar en el lado izquierdo, con una llave allen, la tuerca (2) de fijación del perno de la rueda;
- aflojar las contratuercas (3) en ambos tensacadenas y maniobrar los tornillos (4) para obtener el valor de tensión correcto, tomando como referencia las muescas (5) de referencia;



- Una vez realizada la regulación ajustar las contratuercas (3) con un par de ajuste de 22 Nm (2,2 kgm - 16,22 ft/lb) y la tuerca perno rueda (2), con un par de ajuste de 142 Nm (14,20 kgm - 104,73 ft/lb).

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



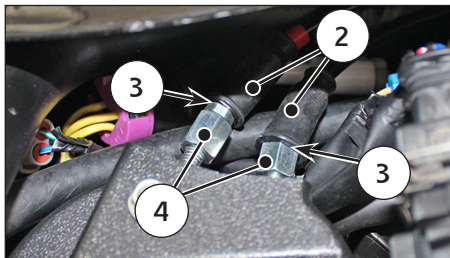
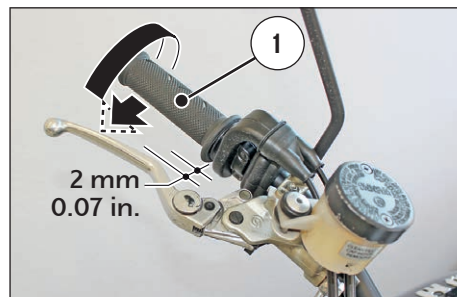
AJUSTE DEL CABLE DE MANDO DEL ACELERADOR

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

- Girar el puño (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 contratuerzas (3) y usar el regulador (4) para ajustar el juego;
- Volver a bloquear las contratuerzas (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 descarga contienen monóxido de carbono. No dejar en marcha el motor en lugares cerrados.



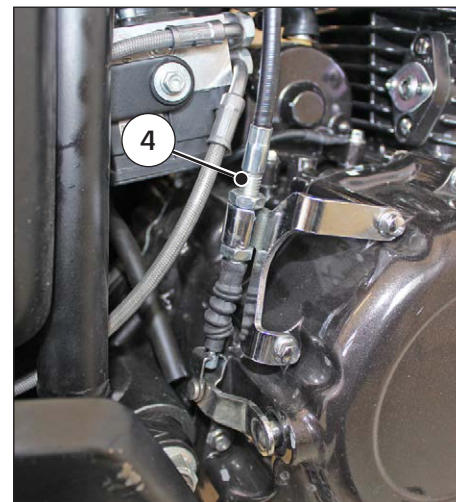
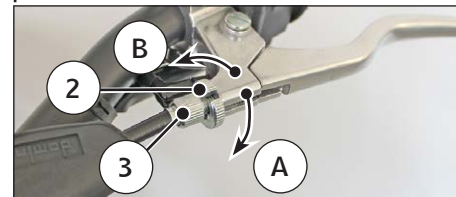
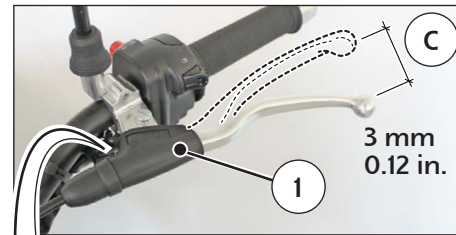
AJUSTE EMBRAGUE

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 actuar en el tornillo de ajuste colocado en el manillar para recuperar el juego debido al alargamiento de la transmisión flexible.

La palanca de mando debe siempre tener una carrera en vacío (C) (unos 3 mm - 0,11 in) antes de iniciar el desacoplamiento del embrague. Para regular este juego, aflojar la contratuerca (2), usar el regulador (3) después de haber extraído el capuchón de goma (1); girando el regulador en el sentido indicado por la flecha A se reduce el juego (C) mientras, girándolo 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, luego del ajuste, el embrague patina bajo carga o arrastra incluso cuando está desembragado, se debe desmontar para las comprobaciones del caso.

Para realizar estas operaciones dirijase al Concesionario.

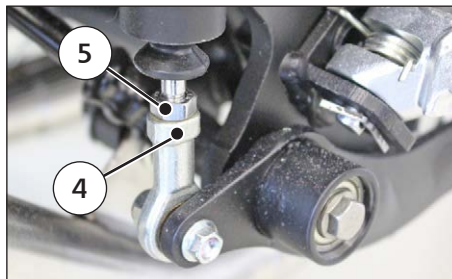


AJUSTE DE POSICIÓN DEL PEDAL DEL FRENO TRASERO

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.

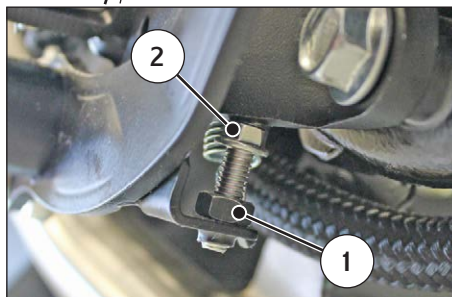
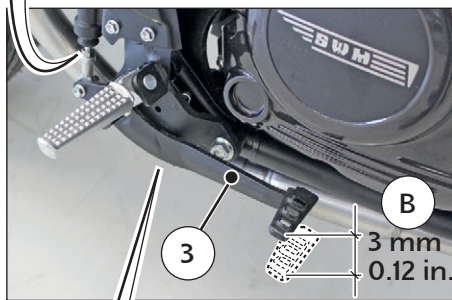


AJUSTE CARRERA EN VACÍO FRENO TRASERO

El pedal (3) de mando del freno trasero debe tener una carrera en vacío (B) de 3 mm (0.11 in.) antes de comenzar la acción de frenado.

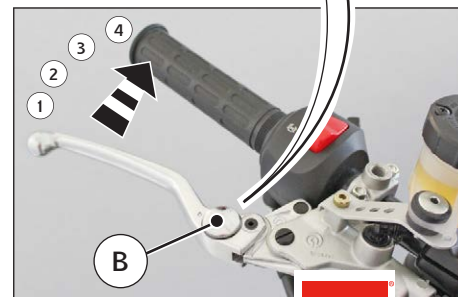
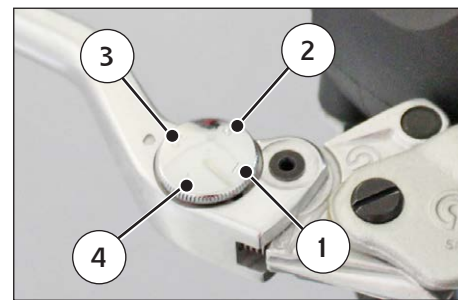
En el caso de que esto no se produjera, ajústelo del siguiente modo:

- Aflojar la tuerca (4);
- Actuar sobre la varilla de mando de la bomba (5) para aumentar o bien disminuir la carrera en vacío;
- Una vez acabada la operación, reapretar la tuerca (4).



AJUSTE DE LA PALANCA DE MANDO DEL FRENO DE-LANTERO

En el modelo la palanca en el manillar puede regularse en 4 posiciones, según el tamaño de la mano del piloto. Para acercar la palanca a la empuñadura, girar el regulador (B) en sentido HORARIO; para alejar la palanca de la empuñadura, girar el regulador (B) en sentido ANTIHORARIO



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 INEFICIENCIA TOTAL DEL FRENO o al bloqueo del freno posterior.

AJUSTE DE LA SUSPENSIÓN DELANTERA

En la suspensión delantera se puede ajustar la compresión (REGULADOR "A") y la extensión (REGULADOR "B").

AJUSTE DE LA EXTENSIÓN

Tarado estándar:

- 10 pasos.

Si fuese necesario restablecer el tarado estándar, gire el elemento de regulación (B) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada y luego gírelo en sentido inverso el número de clicks. Para obtener un frenado más suave, girar el elemento de regulación en el sentido contrario "F" a las agujas del reloj; proceder por el orden inverso para obtener un frenado más duro "S".

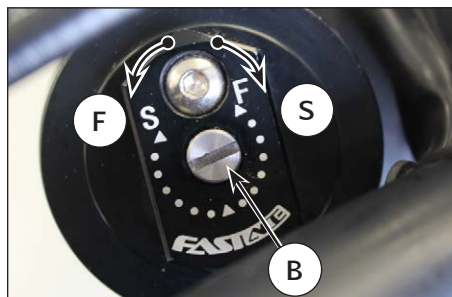
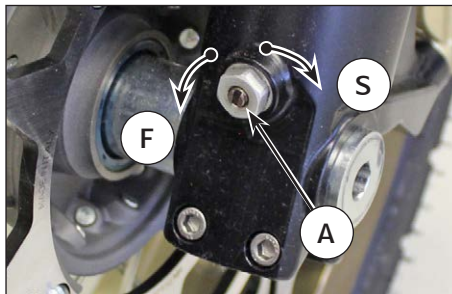
AJUSTE DE LA COMPRESIÓN

Calibrado estándar:

- 4 pasos.

En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (A) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario "F" a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro "S".

Nota*: No forzar los tornillos de ajuste más allá de la posición de apertura y cierre máximo.



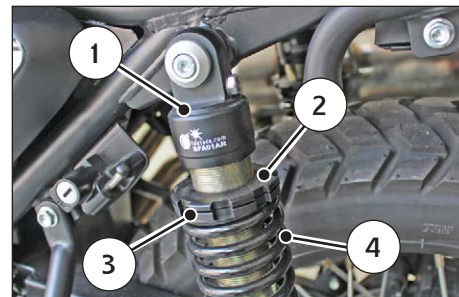
AJUSTE DE LA PRECARGA DE LOS MUELLES AMORTIGUADORES TRASEROS

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

1. Limpiar la contratuerca anular (2) y la tuerca anular de regulación (3) del muelle (4).
2. Aflojar la contratuerca anular con una llave de gancho o con un punzón de aluminio.
3. Girar la tuerca anular de regulación hasta la posición deseada.
4. Una vez efectuada la regulación en función de su peso o de su estilo de conducción, bloquear firmemente la contratuerca anular (par de apriete para ambas tuercas anulares: 50 Nm - 5 Kgm - 36,87 ft/lb).

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

ADVERTENCIA*: Ambos amortiguadores traseros deben ajustarse del mismo modo.



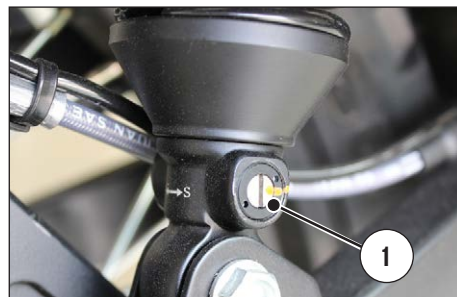
REGULACIÓN EXTENSIÓN AMORTIGUADOR POSTERIOR

El amortiguador puede regular la carrera en extensión:

- calibrado estándar: 9 Clic (desde todo cerrado).

Si fuese necesario restablecer el tarado estándar, girar el elemento de regulación inferior (1) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrado y luego girarlo en sentido inverso los números de clicks arriba señalados.

Para obtener un frenado más suave, girar el elemento de regulación en el sentido contrario a las agujas del reloj; proceder por el orden inverso para obtener un frenado más duro.



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 palanca 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 DEL EMBRAGUE

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

- Colocarse frontalmente al vehículo;
- Sostener firmemente la parte inferior de ambos vástagos de la horquilla y mover hacia adelante y hacia atrás la horquilla controlando que no haya juego.

ATENCIÓN*: Si durante el movimiento se siente juego, hacer controlar el apriete correcto de los cojinetes del embrague por un concesionario SWM.



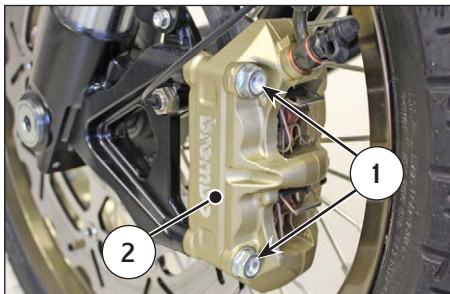
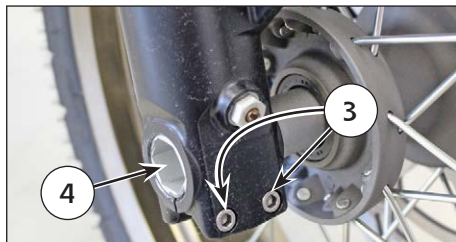
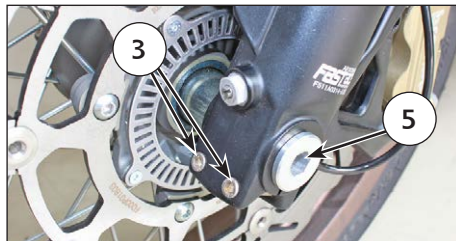
DESMONTAJE DE LA RUEDA DELANTERA

Posicionar la moto de modo que la rueda delantera esté alzada del suelo.

Desmontar los dos tornillos (1) y la pinza del freno (2).

Aflojar los tornillos (3) que bloquean el pivote de la rueda (4) en los soportes de los vástagos de la horquilla. Bloquear la cabeza del pivote de la rueda y, al mismo tiempo, destornillar el tornillo (5) del lado opuesto; extraer el pivote de la rueda.

Nota*: Con la rueda desmontada, no tire de la palanca del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza. Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco mirando hacia arriba.



REENSAMBLAJE DE LA RUEDA DELANTERA

Montar el separador (D) izquierdo en el cubo de la rueda.

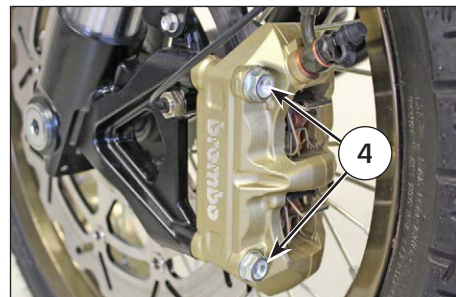
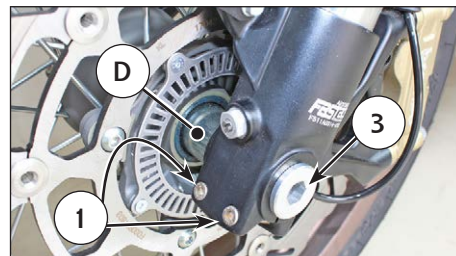
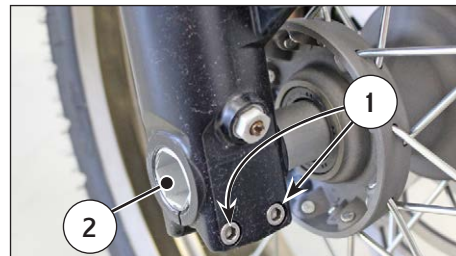
Insertar la rueda entre los vástagos de la horquilla.

Introducir desde el lado derecho el perno de la rueda (2) engrasado anteriormente hasta que toque el vástago izquierdo; 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 el cual podamos estar seguros de la perfecta alineación de los vástagos de la horquilla. Parar: Los tornillos (1) en el vástago derecho (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 (1) en el vástago izquierdo (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 para ello los dos tornillos (4) 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, bombee la palanca del freno 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 extraiga 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 trasera completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo de la rueda.

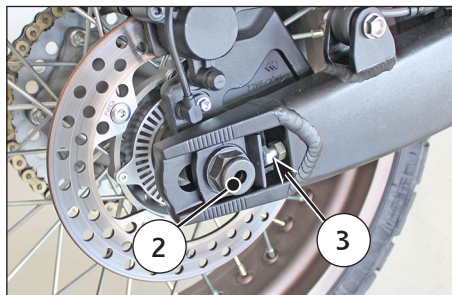
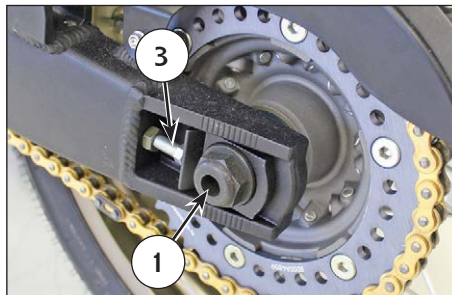
Para el montaje de nuevo, ejecutar estas mismas operaciones por el orden inverso para insertar el disco en la pinza.

(Par de apriete de la tuerca (1) 142 Nm / 14,20 Kgm / 104, 73 ft/lb.)

Nota*: Cuando la rueda está desmontada, no accionar el pedal del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.

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

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



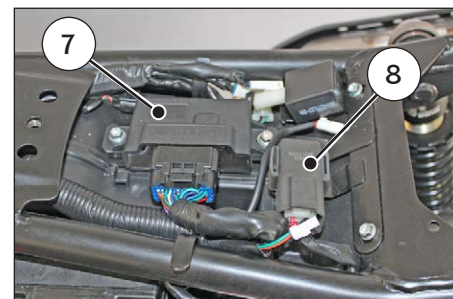
UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS

El sistema de encendido está integrado por los siguientes elementos:

- Generador (1) dentro de la tapa del semicárter izquierdo;
- Bobina electrónica (2) debajo del depósito de carburante;
- Regulador de tensión (3) situado en el lado derecho delantero debajo del depósito de combustible;
- Bujía de encendido (4) en la parte central delantera del cabezal del cilindro;

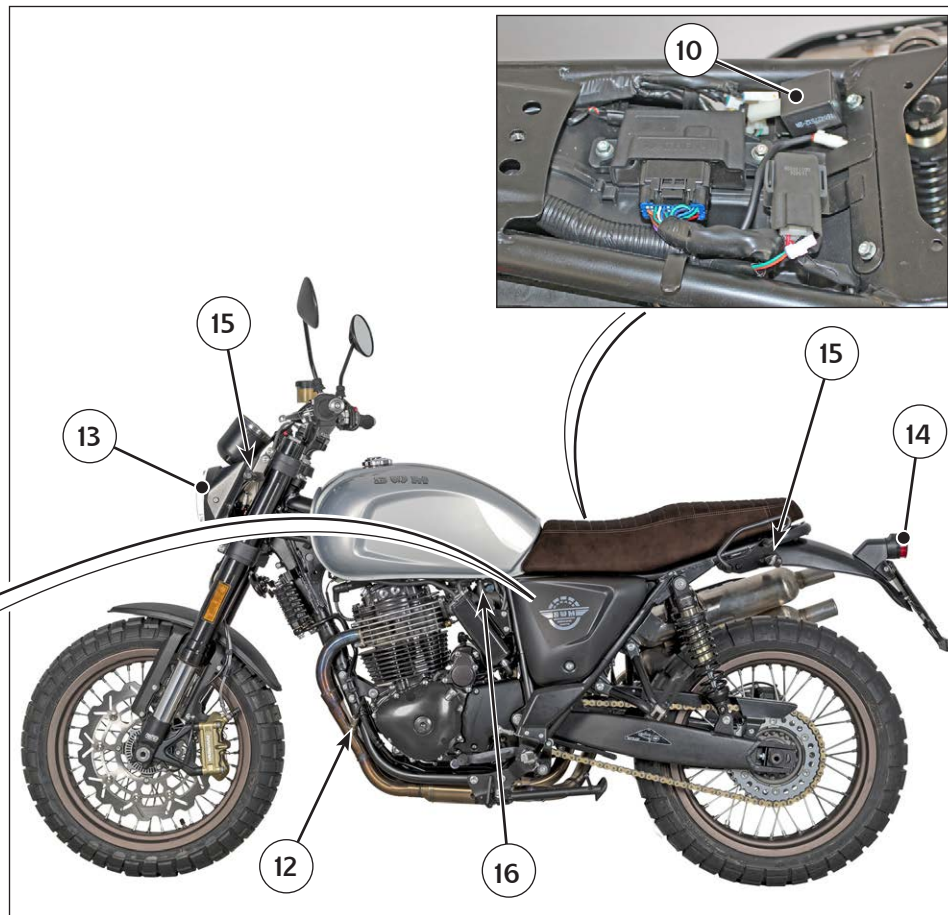
- Motor de arranque (5) detrás del cilindro del motor;
- Telerruptor de encendido eléctrico (6) situado en la parte izquierda de la moto, cerca de la batería.

- Centralita ECU (7), relé de la bomba de gasolina (8), posicionados debajo del asiento.



El sistema eléctrico está integrado por los siguientes elementos:

- Batería de 12V-14Ah (9) debajo del panel izquierdo;
- Dispositivo de intermitencia de los intermitentes (10) ubicado en la placa portadispositivos debajo del asiento;
- Fusibles (11) colocados en la placa portafusibles debajo del panel izquierdo.
- Sonda Lambda (12);
- Proyector (13) de LED;
- Faro trasero (14) de LED;
- Intermitentes (15) de LED;
- Bomba de combustible (16) dentro del depósito.





Legenda de colores de los cables

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

LEYENDA DEL ESQUEMA ELÉCTRICO

1. Motor ECU
2. Interfaz
3. Arranque motor
4. Arranque relé
5. Batería
6. Fusibles
7. ACG
8. Regulador
9. Interruptor RH
10. P. relé
11. Nivel de combustible
12. Bomba de combustible
13. Válvula de ralentí
14. Inyector
15. Bobina
16. Calentador sensor O2
17. Válvula de purga

18. Giro Der.
19. Faro delantero
20. Giro Izq.
21. Tablero
22. Interruptor LH
23. Interruptor principal
24. Intermitente
25. Bocina
26. Sensor paral
27. Embrague
28. Punto muerto
29. WTS
30. Sensor TMap
31. Sensor TPS
32. Parada delantera
33. Parada trasera
34. Velocidad delantera
35. Velocidad trasera
36. Giro Izq.
37. Luz trasera
38. Giro Der.
39. Interruptor ABS
40. ECU ABS
41. Línea K

BATERÍA

La batería, de tipo hermético, no requiere mantenimiento. Cuando se noten pérdidas de electrolito o anomalías en el sistema eléctrico, acudir al Concesionario SWM.

Si se tiene previsto no utilizar la motocicleta durante mucho tiempo, 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 sólo en situaciones de extrema necesidad, ya que se reduce enormemente la vida 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;
- sacar primero el cable negativo (2) NEGRO y después aquel positivo (3) ROJO (en fase de reensamblaje, conectar primero el cable positivo ROJO después aquel negativo NEGRO);
- desenroscar los dos tornillos (4) de fijación del estribo (5) de soporte fusibles;
- Extraer la batería (1) de su alojamiento.

Asegurarse, con ayuda de un voltímetro, de que la tensión de la batería no sea inferior a 12,5V.

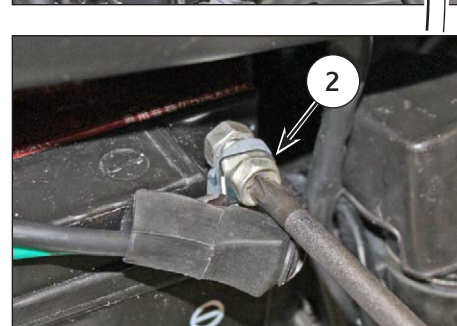
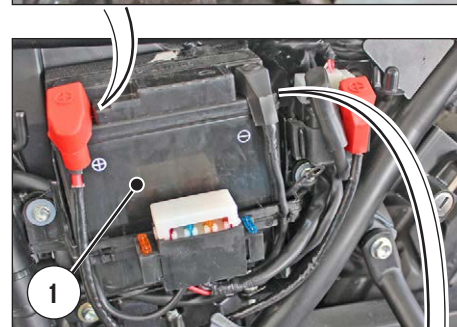
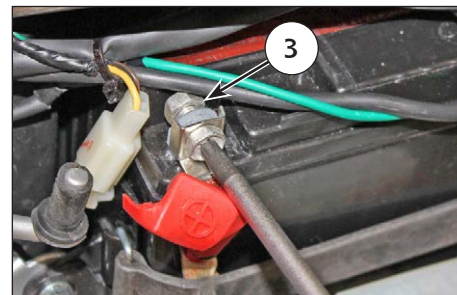
En caso contrario, la batería necesita un ciclo de recarga.

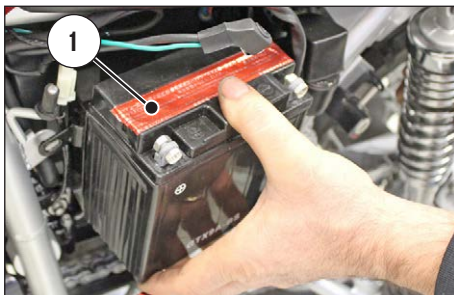
Utilizar un cargador de baterías de tensión constante y conectar en primer lugar el cable positivo ROJO con el borne positivo de la batería y después el cable negativo NEGRO al borne negativo de la batería.

La tensión de reposo no se estabiliza a un valor constante hasta después de transcurridas 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.

Antídoto:

EXTERNAMENTE: - Enjuagar con agua.

INTERNAMENTE: - Beber grandes cantidades de leche o agua. Después de la leche, tomar magnesio, huevos batidos o aceite vegetal. Solicitar inmediatamente asistencia médica.

Ojos: enjuagar con agua durante al menos 15 minutos y llamar a un médico.

ATENCIÓN*: En caso de no utilizar la batería durante un largo período de tiempo, debe recargarse con ciclo de carga lenta (1,4 A durante 10 horas para batería de 12V-14Ah) por lo menos cada tres semanas.

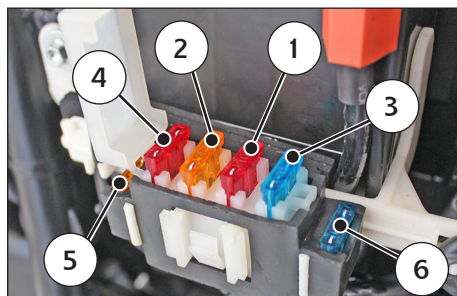
ATENCIÓN*: Las baterías producen gases explosivos. A la hora de cargar o utilizar la batería en ambientes cerrados, asegurar una buena ventilación. Cuando se utilice un cargador de baterías, conectar la batería al cargador antes de encenderlo. Esto evitará la formación de chispas cerca los bornes de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

FUSIBLES

En caso de mal funcionamiento de los fusibles, podrían detectarse inconvenientes en la motocicleta. Para acceder a la caja de fusibles (1), quitar el panel lateral izquierdo.

Para evitar cortocircuitos, antes de operar en los fusibles, llevar la llave de encendido hacia la posición  y extraer la llave.

• **No utilizar un fusible de capacidad diferente de la del original.**



1) Fusible 10A
Fusibles ABS.

2) Fusible 5A
Fusibles ABS.

3) Fusible 15A
Fusibles ABS.

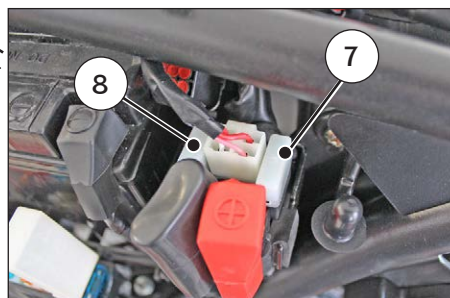
4) Fusible 10A
Luces de giro, bocina, salpicadero, luces de posición, luces de parada, centralita eCU, Power relé (bomba de gasolina, mínimo, inyector bobina, sonda Lambda, válvula de purga).

5) Fusible 5A
Fusible de reserva.

6) Fusible 15A
Fusible de reserva.

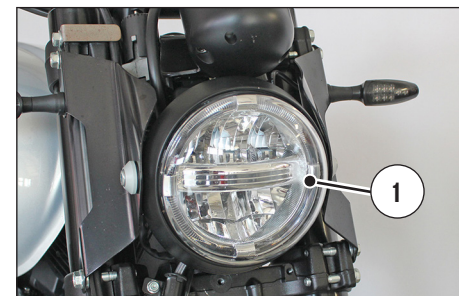
7) Fusible general 30A

8) Fusible 30A
Fusible de reserva.



SUSTITUCIÓN BOMBILLA DEL PROYECTOR

- El proyector anterior (1) es de tipo de LED, si no funciona sustituirlo.



SUSTITUCIÓN DE LA LÁMPARA DEL FARO TRASERO / LUZ PLACA

- El faro trasero (1) es de tipo a LED, si no funciona sustituirlo.



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 son su eje longitudinal.

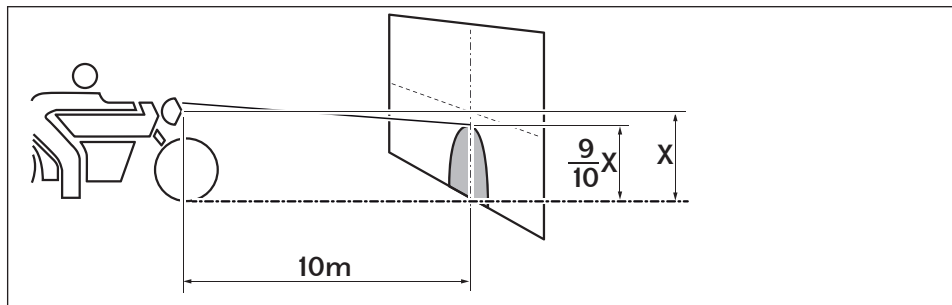
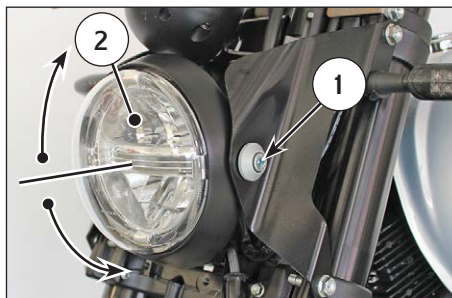
Frente a una pared o a una pantalla, situada a 10 metros del faro, trazar una línea horizontal correspondiente a la altura del centro del faro y una vertical en línea con el eje longitudinal del vehículo.

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 $\frac{9}{10}X$ de la altura desde el suelo al centro del faro.

Si es necesario modificar la orientación, proceder de la siguiente manera:

- Aflojar los dos tornillos (1).
- Ajustar la posición del faro (2) y después enroscar los tornillos (1).



APÉNDICE

INACTIVIDAD PROLONGADA

Cuando se desee 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

ATENCIÓN*: No verter al medio ambiente el carburante eliminado y hacer girar el motor al aire libre, no en sitios cerrados.

- Lubricar la cadena de la transmisión secundaria y todas las transmisiones flexibles.
- Al fin de evitar la formación de herrumbre, proyectar aceite sobre todas las superficies metálicas no barnizadas. Evitar que las piezas de goma o los frenos entren en contacto con el aceite.
- 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.
- 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).

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;

¡NO LIMPIAR LA MOTO CON CHORROS DE AGUA A ALTA PRESIÓN!

Tras el 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	☐
Bujías	control / Sustitución	☐
Cuerpo mariposa	Control y regulación	☐
Fluido frenos	Control nivel	☐
Frenos/Embrague	Control funcionamiento	☐
Frenos	Control circuito	☐
Mando acelerador	Control funcionamiento	☐
Mando acelerador	Comprobación/ajuste juego	☐
Transmisiones/mandos flexibles	Control / Regulación	☐
Cadena de transmisión	Control / Regulación	☐

Descripción	Operación	Pre- entrega
Neumáticos	Control presión	☐
Caballote lateral	Controllo funcionamiento	☐
Interruptor caballote lateral	Control funcionamiento	☐
Instalación eléctrica	Control funcionamiento	☐
Instrumentos	Control funcionamiento	☐
Luces / Señales visivas	Control funcionamiento	☐
Claxon	Control funcionamiento	☐
Faro delantero	Control funcionamiento	☐
Interruptor encendido	Control funcionamiento	☐
Cerraduras	Control funcionamiento	☐
Apriete tornillos y tuercas	Verificación / apriete	☐
Abrazaderas	Verificación / apriete	☐
Lubrificación general		☐
Ensayo de la motocicleta		☐

INDICE ALFABETICO

	Página
A	
ABASTECIMIENTO COMBUSTIBLE	22
ADVERTENCIAS IMPORTANTES.....	2
AJUSTE CARRERA EN VACÍO FRENO TRASERO	39
AJUSTE DE LA PALANCA DE MANDO DEL FRENO DELANTERO.....	39
AJUSTE DE LA PRECARGA DE LOS MUELLES	
AMORTIGUADORES TRASEROS	40
AJUSTE DE LA SUSPENSIÓN DELANTERA	40
AJUSTE DEL CABLE DE MANDO DEL ACCELERADOR..	38
AJUSTE DE LOS ESPEJOS RETROVISORES.....	26
AJUSTE DE POSICIÓN DEL PEDAL DEL FRENO TRASERO	39
AJUSTE EMBRAGUE	38
APÉNDICE.....	52
ARRANQUE DEL MOTOR	27

B	
BATERÍA.....	48
BLOQUEO DEL MANILLAR.....	18

C	
COMPROBACIÓN DE LA BUJÍA DE ENCENDIDO	32
COMPROBACIÓN DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO TRASERO	34
COMPROBACIONES PRELIMINARES	23
CONFIGURACIÓN TRIP	14
CONMUTADOR DERECHO EN EL MANILLAR	19
CONMUTADOR IZQUIERDO EN EL MANILLAR.....	19

CONTROL DE LA FUNCIONALIDAD DE LA HORQUILLA.....	41
CONTROL DEL DESGASTE DE LAS PASTILLAS DE FRENO	35
CONTROL DEL ESTADO DE DESGASTE DE LA CADENA/PIÑÓN/CORONA.....	36
CONTROL DEL NIVEL DE ACEITE.....	30
CONTROL DEL NIVEL DE FLUIDO DEL FRENO DELANTERO	34
CONTROL DE LOS COJINETES DEL EMBRAGUE.....	41
CONTROL Y/O SUSTITUCIÓN DEL FILTRO DE AIRE	32
CONTROL Y/O SUSTITUCIÓN DE LOS NEUMÁTICOS.....	33
D	
DATOS PARA LA IDENTIFICACIÓN	6
DESMONTAJE DE LA RUEDA DELANTERA	42
DESMONTAJE DE LA RUEDA TRASERA	43

E	
EXTRACCIÓN DE LOS PANELES LATERALES.....	29
F	
FICHA TÉCNICA	10
FUSIBLES.....	50

G	
GUÍA SEGURA Y SEGURIDAD DE LA MOTOCICLETA	4
I	
IDENTIFICACIÓN DE LOS INCONVENIENTES D E FUNCIONAMIENTO	23

INACTIVIDAD PROLONGADA	52
INDICADOR DE ANOMALÍA DEL MOTOR	13
INDICADOR DE LA LUZ DE CARRETERA	13
INDICADOR DE MARCHA EN PUNTO MUERTO	13
INDICADOR RESERVA DE COMBUSTIBLE	13
INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA.....	23
INSTRUCCIONES PARA EL RODAJE	23
INSTRUMENTO COMBINADO	12

L	
LEYENDA DEL ESQUEMA ELÉCTRICO	47
LIMPIEZA	52
LIMPIEZA DEL TUBO BLOW-BY	36
LIMPIEZA Y LUBRICACIÓN DE LA CADENA	36
LLAVE DE ENCENDIDO.....	18
LUZ DE ADVERTENCIA Y SEÑALIZACIÓN	12
LUZ TESTIGO ANOMALIA SISTEMA	13

M	
MANDO DE CAMBIO DE MARCHAS	20
MANDO DEL ACCELERADOR.....	20
MANDO DEL FRENO DELANTERO.....	20
MANDO DEL FRENO TRASERO	20
MANDO EMBRAGUE	20
MANDOS E INSTRUMENTOS	7
MANTENIMIENTO Y REGULACIONES PERIÓDICAS.....	29
MENSAJES DE ERROR.....	15

N	
NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA	6

O

OPERACIONES DE PRE-ENTREGA.....	53
---------------------------------	----

P

PANTALLA MULTIFUNCIÓN.....	13
PARADA DE LA MOTOCICLETA Y DEL MOTOR.....	28
PARADA DEL MOTOR EN EMERGENCIA.....	29
PATA DE CABRA LATERAL.....	21
PRECAUCIONES PARA LOS NIÑOS.....	3
PRESENTACIÓN.....	2

R

RECARGA BATERÍA.....	48
REENSAMBLAJE DE LA RUEDA DELANTERA.....	42
REGULACIÓN CADENA.....	37
REGULACIÓN EXTENSIÓN AMORTIGUADOR POSTERIOR.....	41
REGULACIÓN RELOJ.....	14
RIESGOS ASOCIADOS A LA EMISIÓN DE MONÓXIDO DE CARBONO.....	5
REGULACIÓN FARO DELANTERO.....	51

S

SUBIDA/BAJADA PILOTO Y PASAJERO.....	24
SUSTITUCIÓN DEL ACEITE DEL MOTOR Y DEL FILTRO.....	30
SUSTITUCIÓN BOMBILLA DEL PROYECTOR.....	50
SUSTITUCIÓN DE LA LÁMPARA DEL FARO TRASERO / LUZ PLACA.....	50

T

TESTIGOS INDICADORES DE DIRECCIÓN.....	13
--	----

U

UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS.....	44
---------------------------------------	----

V

VISTA DE LA MOTOCICLETA DESDE EL LADO DERECHO.....	8
VISTA DE LA MOTOCICLETA DESDE EL LADO IZQUIERDO.....	9



APPENDICE A

APPENDIX A

ANNEXE A

ANHANG A

APÉNDICE A



OUTLAW	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM)				
	SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER)				
	SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)				
MOTORE - ENGINE - MOTEUR					
	1.000 Km	7.500 Km	15.000 Km	22.500 Km	30.000 Km
VALVOLE - VALVES - SOUPAPES	C (*)	C (*)	C (*)	C (*)	C (*)
DECOMPRESSORE - DECOMPRESSOR - DÉCOMPRESSEUR			C		C
CATENA DI DISTRIBUZIONE - TIMING CHAIN - CHAÎNE DE DISTRIBUTION			C		S
CANDELA ACCENSIONE - SPARK PLUG - BOUGIE D'ALLUMAGE			S		S
PIPETTA CANDELA - SPARK PLUG CAP - PIPETTE DE BOUGIE		C	C	C	C
OLIO MOTORE - ENGINE OIL - HUILE MOTEUR	S	S	S	S	S
CARTUCCIA FILTRO OLIO MOTORE - ENGINE OIL FILTER CARTRIDGE CARTOUCHE DU FILTRE DE L'HUILE MOTEUR	S		S		S
ALIMENTAZIONE CARBURANTE - FUEL FEED ALIMENTATION CARBURANT		C	C	C	C
SISTEMA INIEZIONE - INJECTION SYSTEM - SYSTÈME D'INJECTION		C	C	C	C
FILTRO CARBURANTE - FUEL FILTER - FILTRE CARBURANT			S		
FRIZIONE - CLUTCH - EMBRAYAGE	C	C	C	C	C
FILTRO ARIA - AIR FILTER - FILTRE À AIR		S	S	S	S

C: CONTROLLARE - CHECK - CONTRÔLER

C (*): CONTROLLARE GIOCO - CHECK CLEARANCE - CONTRÔLER LE JEU

S: SOSTITUIRE - CHANGE - REMPLACER

OUTLAW	WARTUNGSPLAN (DIESE ARBEITEN MÜSSEN BEI EINEM SWM-VERTRAGSHÄNDLER AUSGEFÜHRT WERDEN) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO (PARA REALIZAR EN UN CONCESIONARIO SWM)				
MOTOR - MOTOR					
	1.000 Km	7.500 Km	15.000 Km	22.500 Km	30.000 Km
VENTILE - VÁLVULAS	C (*)	C (*)	C (*)	C (*)	C (*)
DECOMPRESSOR - DESCOMPRESOR			C		C
VENTILSTEUERKETTE - CADENA DE DISTRIBUCIÓN			C		S
ZÜNDKERZE - BUJÍA DE ENCENDIDO			S		S
ZÜNDKERZENSTECKER - PIPETA BUJÍA		C	C	C	C
MOTORÖL - ACEITE MOTOR	S	S	S	S	S
MOTORÖL-FILTERPATRONE - CARTUCHO DEL FILTRO ACEITE MOTOR	S		S		S
KRAFTSTOFFVERSORGUNG - ALIMENTACIÓN COMBUSTIBLE		C	C	C	C
EINSPRITZSYSTEM - SISTEMA DE INYECCIÓN		C	C	C	C
KRAFTSTOFFFILTER - FILTRO DE COMBUSTIBLE			S		
KUPPLUNG - EMBRAGUE	C	C	C	C	C
LUFTFILTER - FILTRO AIRE		S	S	S	S

C: KONTROLLIEREN - COMPROBAR

C (*): SPIEL KONTROLLIEREN - COMPROBAR EL JUEGO

S: AUSWECHSELN - SUSTITUIR



OUTLAW	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)				
	TELAIO - CHASSIS - CHÂSSIS				
	1.000 Km	7.500 Km	15.000 Km	22.500 Km	30.000 Km
FLUIDO FRENI - BRAKE FLUID - LIQUIDE DE FREINS	C	C	S	C	S
USURA PASTIGLIE FRENI - BRAKE PADS WEAR USURE DES PLAQUETTES DE FREINS	C		C		C
COMANDI FLESSIBILI - BOWDEN CABLES - COMMANDES FLEXIBLES	C	C	C	C	C
COMANDO GAS - THROTTLE - COMMANDE DES GAZ	C	C	C	C	C
PRESSIONE E USURA PNEUMATICI - TYRE PRESSURE AND WEAR PRESSION ET USURE DES PNEUMATIQUES	C	C	C	C	C
ORIENTAMENTO FASCIO LUMINOSO PROIETTORE - HEADLAMP BEAM HEIGHT ORIENTATION DU FAISCEAU LUMINEUX DU PHARE	C	C	C	C	C
IMPIANTO LUCI/SEGNALAZIONI/CLAXON - LIGHTS/INDICATIONS/HORN INSTALLATIONS DES FEUX, DES SIGNALISATIONS, DU KLAXON	C	C	C	C	C
BATTERIA - BATTERY - BATTERIE	C	C	C	C	C
TENSIONE RAGGI RUOTE - WHEEL SPOKES TENSION TENSION DES RAYONS DES ROUES	C	C	C	C	C
GIOCO CUSCINETTI STERZO - STEERING BEARINGS PLAY JEU DES ROULEMENTS DE DIRECTION	C	C	C	C	C
CATENA TRASM. SECONDARIA/RULLI TENDICATENA SECOND.DRIVE CHAIN/CHAIN TENS.ROLLERS CHAÎNE DE TRANSMISSION SECONDAIRE / ROULEAUX DU TENDEUR DE CHAÎNE	CL	CL	CL	CL	CL

OUTLAW	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO SWM) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE SWM DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE SWM)				
	TELAIO - CHASSIS - CHÂSSIS				
	1.000 Km	7.500 Km	15.000 Km	22.500 Km	30.000 Km
CORONA POST./PIGNONE USCITA CAMBIO GEARB.OUTPUT SPROCKET/REAR SPROCKET COURONNE ARRIÈRE / PIGNON DE SORTIE BOÎTE DE VITESSE		C	C	C	C
VITI CAVALLETTO LATERALE - SIDE STAND SCREWS - VIS DE LA BÉQUILLE LATÉRALE	C	C	C	C	C
CUSCINETTI MOZZI RUOTE - WHEEL HUB BEARINGS ROULEMENTS DES MOYEURS DES ROUES		C	C	C	C
FORCELLA ANTERIORE - FRONT FORK FOURCHE AVANT		C	C	S/R	C
SERRAGGIO GENERALE BULLONERIA - OVERALL TIGHTENING OF NUTS AND BOLTS SERRAGE GÉNÉRAL DE LA BOULONNERIE	C	C	C	C	C
LUBRIFICAZIONE INGRASSAGGI - LUBRICATION/GREASING LUBRIFICATION ET GRAISSAGES	L	L	L	L	L
IMPIANTO DI SCARICO - EXHAUST SYSTEM CIRCUIT D'ÉCHAPPEMENT	C	C	C	C	C
IMPIANTO DI LUBRIFICAZIONE - LUBRICATION SYSTEM CIRCUIT DE LUBRIFICATION	C	C	C	C	C

C: CONTROLLARE - CHECK - CONTRÔLER

L: LUBRIFICARE - LUBRICATE - LUBRIFIER

R: REVISIONE FORCELLA - FRONT FORK OVERHAUL - RÉVISION DE LA FOURCHE

S: SOSTITUIRE - CHANGE - REMPLACER



OUTLAW	WARTUNGSPLAN (DIESE ARBEITEN MÜSSEN BEI EINEM SWM-VERTRAGSHÄNDLER AUSGEFÜHRT WERDEN) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO (PARA REALIZAR EN UN CONCESIONARIO SWM)				
RAHMEN - CHASIS					
	1.000 Km	7.500 Km	15.000 Km	22.500 Km	30.000 Km
BREMSFLÜSSIGKEIT - FLUIDO FRENOS	C	C	S	C	S
VERSCHLEISS DER BREMSBELÄGE DESGASTE PASTILLAS FRENOS	C		C		C
BOWDENZÜGE - MANDOS FLEXIBLES	C	C	C	C	C
GASGRIFF - MANDO ACELERADOR	C	C	C	C	C
REIFENDRUCK UND ABNUTZUNG PRESIÓN Y DESGASTE NEUMÁTICOS	C	C	C	C	C
AUSRICHTUNG SCHEINWERFERSTRAHL ORIENTACIÓN DEL HAZ LUMINOSO DEL FARO	C	C	C	C	C
BELEUCHTUNGSANLAGE/ANZEIGEN/HUPE INSTALACIÓN DE LUCES/INTERMITENTES/CLAXON	C	C	C	C	C
BATTERIE - BATERÍA	C	C	C	C	C
SPANNUNG RADSPEICHEN - TENSIÓN RADIOS RUEDAS	C	C	C	C	C
LENKLAGERSPIEL - JUEGO COJINETES DIRECCIÓN	C	C	C	C	C
SEKUNDÄRANTRIEBSKETTE /KETTENSANNERROLLEN CADENA TRANSM. SECUNDARIA/RODILLOS TENSOR DE CADENA	CL	CL	CL	CL	CL
HINTERER ZAHNKRANZ, AUSGANGSRITZEL GETRIEBE CORONA TRAS./PIÑÓN SALIDA CAMBIO		C	C	C	C
SCHRAUBEN SEITENSTÄNDER - TORNILLOS CABALLETE LATERAL	C	C	C	C	C

OUTLAW	WARTUNGSPLAN (DIESE ARBEITEN MÜSSEN BEI EINEM SWM-VERTRAGSHÄNDLER AUSGEFÜHRT WERDEN) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO (PARA REALIZAR EN UN CONCESIONARIO SWM)				
RAHMEN - CHASIS					
	1.000 Km	7.500 Km	15.000 Km	22.500 Km	30.000 Km
RADNABENLAGER - COJINETES CUBOS RUEDAS		C	C	C	C
VORDERE GABEL - HORQUILLA DELANTERA		C	C	S/R	C
ALLGEMEINES FESTZIEHEN VON SCHRAUBEN UND BOLZEN APRIETE GENERAL PERNOS	C	C	C	C	C
SCHMIEREN BZW. FETTEN - LUBRICACIÓN ENGRASE	L	L	L	L	L
ABGASANLAGE - INSTALACIÓN DE DESCARGA	C	C	C	C	C
SCHMIERANLAGE - INSTALACIÓN DE LUBRICACIÓN	C	C	C	C	C

C: KONTROLLIEREN - COMPROBAR
L: SCHMIEREN - LUBRICAR
R: REVISION DER GABEL - REVISIÓN HORQUILLA
S: AUSWECHSELN - SUSTITUIR





SWM Motorcycles srl, Via Nino Bixio 8, 21024 Biandronno (VA), Italy

ph. +390332769911, fax +390332769958, info@swm-motorcycles.it, www.swm-motorcycles.it