

TRIUMPH

MANUALE DEL
PROPRIETARIO

TRIDENT • TRIDENT SPRINT • TROPHY • DAYTONA

INFORMAZIONI ADDIZIONALI – IMPORTANTE

Questa sezione contiene informazioni addizionali essenziali al funzionamento e alla sicurezza della propria motocicletta..

Leggere attentamente queste informazioni addizionali insieme al manuale dell'utente.

Modifiche apportate alla motocicletta che influiscono sulle affermazioni fatte nel manuale dell'utente sono spiegate in questa sezione oltre che nel resto del manuale. Questa sezione, quindi, va considerata parte integrante del manuale dell'utente e va consultata per verificare la validità delle informazioni riportate nel manuale principale. Non staccare mai questa sezione dal manuale dell'utente.

© 1993 Triumph Designs, Part number 3850725 (Italian)

INTRODUZIONE

Questo manuale contiene informazioni inerenti i seguenti modelli Triumph: Trophy, Daytona, Trident, e Trident Sprint. Conservare sempre il manuale nella motocicletta.

Il manuale si divide in diverse sezioni, l'indice riportato sotto vi aiuterà a trovare l'inizio di ogni sezione, all'inizio di ognuna di esse si trova un'altro indice, che nel caso di ispezioni di principale importanza vi sarà d'aiuto nel trovare il determinato argomento richiesto.

Informazioni generali	Pagina 1.
Come guidare la motocicletta	Pagina 23.
Caricamento	Pagina 32.
Manutenzione e Regolazione	Pagina 35.
Rimessaggio	Pagina 100.
Localizzazione di etichette di avviso e di parti importanti	Pagina 103.
Specifiche	Pagina 110.
Indice Alfabetico	Pagina 121.

DATI RELATIVI AI PNEUMATICI:

L'etichetta mostrata a fianco è attaccata sulla destra della forcella oscillante e attira l'attenzione sulle informazioni relative ai pneumatici riportate in questo supplemento al manuale. Non tentare mai di modificare i pneumatici o di cambiarne la pressione senza prima controllare quanto indicato in questo supplemento e nel manuale alle pagine da 82 a 84.

I seguenti dati relativi ai pneumatici devono essere considerati per i modelli 1994 elencati sotto.



	Trophy 1200/900	Daytona 1200/900	Daytona Super 3 900	Trident 900/750	Sprint 900	Speed Triple 900
Opzione 1 anteriore	Dunlop D202J 120/70 ZR17	Bridgestone BT50-F 120/70 ZR17	Dunlop D364 120/70 ZR17	Michelin A59X 120/70 ZR17	Bridgestone BT50-F 120/70 ZR17	Michelin TX11 120/70 ZR17
Opzione 1 posteriore	Dunlop D202G 170/60 ZR17	Br'stone BT50 Radial G 180/55 ZR17	Dunlop D364 180/55 ZR17	Michelin M59X 160/60 ZR18	Bridgestone BT50-R 160/60 ZR18	Michelin TX23A 180/55 ZR17
Opzione 2 anteriore	Michelin A59X 120/70 ZR17	Michelin TX11 120/70 ZR17	Bridgestone BT50-F 120/70 ZR17	Pirelli MTR03 Dragon GT 120/70 ZR17	Pirelli MTR03 Dragon GT 120/70 ZR17	Bridgestone BT50-F 120/70 ZR17
Opzione 2 posteriore	Michelin M89X 170/60 ZR17	Michelin TX23A 180/55 ZR17	Br'stone BT50 Radial G 180/55 ZR17	Pirelli MTR04 Dragon GT 160/60 ZR18	Pirelli MTR04 Dragon GT 160/60 ZR18	Br'stone BT50 Radial G 180/55 ZR17
Opzione 3 anteriore	N/D	Michelin TX11 120/70 ZR17	Michelin TX11 120/70 ZR17	Bridgestone BT50-F 120/70 ZR17	Michelin A59X 120/70 ZR17	Michelin TX11 120/70 ZR17
Opzione 3 posteriore	N/D	Michelin TX23B 180/55 ZR17	Michelin TX23A 180/55 ZR17	Bridgestone BT50-R 160/60 ZR18	Michelin M59X 160/60 ZR18	Michelin TX23B 180/55 ZR17
Opzione 4 anteriore	N/D	Dunlop D364 120/70 ZR17	Michelin TX11 120/70 ZR17	Dunlop K455 FG 120/70 VR17 V280	Dunlop K455 FG 120/70 VR17 V280	N/D
Opzione 4 posteriore	N/D	Dunlop D364 180/55 ZR17	Michelin TX23B 180/55 ZR17	Dunlop K455A 160/60 VR18	Dunlop K455A 160/60 VR18	N/D

Pressioni dei pneumatici (freddo)

Anteriore	2.5kg/cm ² (36 lb/in ²)	2.5kg/cm ² (36 lb/in ²)	2.5kg/cm ² (36 lb/in ²)	2.5kg/cm ² (36 lb/in ²)	2.5kg/cm ² (36 lb/in ²)	2.5kg/cm ² (36 lb/in ²)
Posteriore	2.9kg/cm ² (41 lb/in ²)	2.9kg/cm ² (41 lb/in ²)	2.9kg/cm ² (41 lb/in ²)	2.9kg/cm ² (41 lb/in ²)	2.9kg/cm ² (41 lb/in ²)	2.9kg/cm ² (41 lb/in ²)

AVVERTENZA: Usare **SOLO** le opzioni pneumatici raccomandate nelle combinazioni specificate. Non mischiare pneumatici di produttori diversi o pneumatici dello stesso fabbricante ma di diverse specificazioni tecniche. Per esempio non mischiare i pneumatici frontali suggeriti per la Daytona opzione 2, con le opzioni Daytona 3 dei pneumatici

OLIO PER MOTORE:

Usare solo gli oli motore per motociclette elencati di seguito.

Trophy 1200 - Trophy 900 - Daytona 900 - Trident 900 - Trident 750 - Sprint 900 - Speed Triple - Usare Shell Gemini 10W/40, o Shell 4 TMS 10W/40, o Shell Quadro TX 10W/40, o Shell Helix Plus 10W/40.

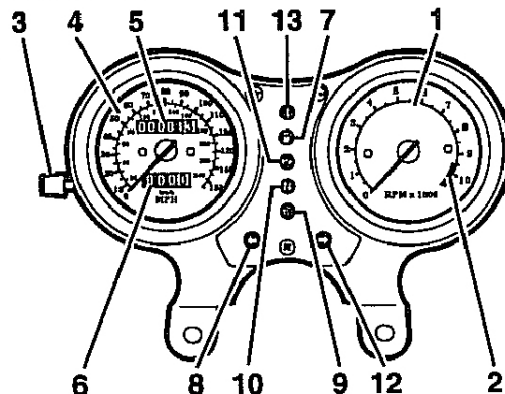
Daytona 1200 - Daytona Super 3 - Usare Shell Helix Ultra 5W/40, o Shell 4 TMO.

AVVERTENZA: L'uso di un olio motore sbagliato potrebbe causare ingenti danni al motore.

STRUMENTAZIONE DELLA 'SPEED TRIPLE'

Di seguito vengono riportati gli strumenti in dotazione dei modelli 'Speed Triple'

1. Contagiri
2. 'Zona rocca'
3. Manopola azzeramento chilometri
4. Tachimetro
5. Contachilometri
6. Contachilometri parziale
7. Spia riserva carburante
8. Luce di direzione sinistra
9. Luce abbagliante
10. Luce neutrale
11. Spia pressione olio
12. Luce di direzione destra
13. Spia alta temperatura del refrigerante



SPIA ALTA TEMPERATURA DEL REFRIGERANTE (solo nel modello Speed Triple):

Se si accende la spia indicante l'alta temperatura del motore, arrestare il motore immediatamente e accertarne la causa

AVVERTENZA: Arrestare il motore se si accende la spia indicante l'alta temperatura del motore. L'uso continuo di un motore surriscaldato potrebbe causare ingenti danni al motore.

PULIZIA DEL SISTEMA DI SCARICO

Le informazioni riportate a pagina 99 sono cambiate. Non usare olio motore per proteggere la superficie in quanto questo potrebbe causare danni o scolorire certi componenti. Invece dell'olio motore, usare 'Motorex 645 Clean and Protect' su tutte le parti del sistema. Questo prodotto può essere applicato su componenti in cromo nereo, acciaio inox lucidato e in fibra di carbonio. 'Motorex' deve essere usato secondo le istruzioni del produttore.

INTRODUZIONE

La ringraziamo per aver scelto una motocicletta di marca Triumph. Questa motocicletta non solo il prodotto di una tecnologia ampiamente collaudata ma anche di una continua ricerca della Triumph, tesa a fornirle un prodotto dalle caratteristiche superiori, in fatto di affidabilità e prestazioni.

La preghiamo di leggere attentamente questo Manuale del proprietario prima di accingervi a guidare la motocicletta in modo da familiarizzarsi completamente con il corretto funzionamento dei controlli della sua motocicletta, le sue caratteristiche, le sue prestazioni e limitazioni. Questo manuale contiene utili suggerimenti per una guida sicura della moto ma, non illustra tutte le tecniche e insegna come acquisire le tecniche e le abilità necessarie a guidare il veicolo in tutta sicurezza. La Triumph raccomanda vivamente a tutti i motociclisti di sottoporsi al necessario allenamento che consentirli di far funzionare questa motocicletta in piena sicurezza.

Per assicurare alla moto una lunga durata esente da guasti, la manutenzione dovrebbe venire eseguita secondo le modalità descritte in questo manuale. Per coloro che desiderano ulteriori e più dettagliate informazioni sulla loro motocicletta Triumph, disponibile presso ogni concessionario autorizzato della Triumph un Manuale di manutenzione. Il manuale di manutenzione contiene informazioni particolareggiate sulla manutenzione e lo smontaggio della moto.

NOTA:

• Questo Manuale del Proprietario dovrebbe essere considerato parte permanente ed integrante di questa motocicletta e dovrebbe rimanere con essa anche nel caso in cui il veicolo venga successivamente venduto.

Le informazioni contenute in questa pubblicazione sono basate sulle ultime e più recenti informazioni disponibili al momento della pubblicazione. La Triumph si riserva il diritto apportare cambiamenti o variazioni al suddetto testo senza previa notifica.

Il presente manuale non potrà venire riprodotto sia interamente che in parte, senza la previa autorizzazione scritta della Triumph Motorcycles Limited.

© 1993 Triumph Motorcycles Limited, Hinckley, Leicestershire, England.

INTRODUZIONE

Legga questo manuale attentamente ed in ogni sua parte, prima di procedere all'uso della motocicletta. Segua sempre le procedure di sicurezza prescritte per la manutenzione e il funzionamento. Le informazioni particolarmente importanti verranno presentate nella seguente forma grafica:

AVVISO IMPORTANTE

Questo simbolo di avvertimento identifica istruzioni o procedure speciali che, se non seguite correttamente, potrebbero risultare in danni personali, o in perdita di vita.

ATTENZIONE

Questo simboli di prudenza identifica istruzioni o procedure speciali che, se non scrupolosamente osservate, possono risultare in danni o distruzione dell'attrezzatura.

NOTA:

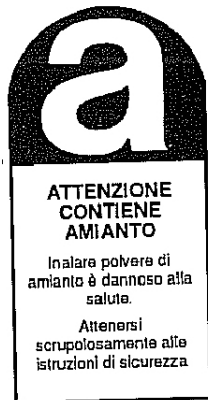
• Questo simbolo indica punti di particolare interesse per un funzionamento più conveniente ed efficiente.

MANOMISSIONE DEL SISTEMA DI CONTROLLO DEL RUMORE

Si avvisano i proprietari che la legge può vietare:

- (a) Rimuovere o rendere inoperante ad, opera di qualsiasi persona, per scopi diversi da quelli di manutenzione, riparazione ovvero sostituzione ogni dispositivo o elemento di disegno ovvero progettazione, incorporato in ogni nuovo veicolo, allo scopo di controllare o modificare il rumore prodotto, precedente alla vendita del veicolo o alla sua consegna all'acquirente finale, oppure mentre il veicolo è in uso, e;
- (b) il rumore prodotto dal veicolo dopo che detto dispositivo, o congegno ovvero elemento del disegno o della progettazione è stato rimosso oppure reso inoperativo da qualsiasi persona.

AMIANTO



Etichetta di avviso di presenza di amianto

Componenti contenenti amianto

Questo avviso di ammonimento può applicarsi a qualsiasi dei seguenti componenti o a qualsiasi assemblaggio contenente uno o più dei seguenti componenti: -

Guarnizioni
Isolatori

ISTRUZIONI DI SICUREZZA SUL MANEGGIO DELL'AMIANTO

- Condurre le suddette operazioni possibilmente all'aperto oppure in un luogo ben ventilato. Usare sempre una mascherina protettiva.
- Usare di preferenza attrezzi manuali o utensili a bassa velocità muniti di appositi dispositivi di eliminazione/estrazione della polvere.
- Inumidire la polvere e poi portarla in un apposito contenitore a tenuta ermetica per una sicura eliminazione.
- Mai usare una condotta d'aria compressa per eliminare la polvere dai componenti.

1. Questa motocicletta è stata progettata per essere usata solo su strada. Quindi non è adatta all'uso fuoristrada.
2. **LA BENZINA E' ALTAMENTE INFIAMMABILE**
 - * Spegnerne sempre il motore prima di fare rifornimento di carburante.
 - * Durante il rifornimento di carburante aver cura di non versare benzina sul motore o sui tubi di scappamento o sui silenziatori.
 - * Non procedere al rifornimento di carburante oppure svitare il tappo del serbatoio mentre state fumando o siete nelle vicinanze di una fiamma libera.
3. Se la benzina viene ingerita o inalata o se è entrata negli occhi, cercare immediatamente l'intervento del medico. Se la benzina è stata versata sulla pelle si dovrà procedere alla sua eliminazione lavando accuratamente la parte con acqua e sapone. Inoltre, bisognerà procedere alla rimozione degli indumenti imbrattati di benzina.
4. Spegnerne sempre il motore e togliere la chiave di avviamento prima di lasciare la motocicletta. Quando parcheggiate la motocicletta prendere nota di quanto segue:
 - * Il motore e i tubi di scappamento/silenziatori possono essere caldi, o scottare: in questi casi NON parcheggiare la motocicletta in un luogo, dove è probabile che essa venga toccata da passanti o da bambini.
 - * Non parcheggiare la moto in pendenza o su un terreno soffice: la motocicletta potrebbe rovesciarsi.

AVVISO IMPORTANTE

5. Non fermare mai il motore o lasciarlo in funzione per un qualsiasi periodo di tempo in una area chiusa. I fumi emanati dal tubo di scappamento sono velenosi e possono provocare la perdita di coscienza o la morte in breve tempo. Mettere sempre in funzionamento la motocicletta in un'area provvista di adeguata ventilazione.
6. Prima d'accingersi a guidare la motocicletta si abbia cura di indossare sempre il casco, i guanti, i calzoni (ben aderenti attorno alle caviglie, in modo che non sbattano) e un giacca dai colori vivaci.
7. Questa motocicletta è stata progettata per essere usata come veicolo a due ruote capace di trasportare un guidatore ed un passeggero. Il peso complessivo del guidatore, passeggero, accessori e bagaglio non deve eccedere il limite di peso massimo (Vedere alle pagine 110 e 111).
8. Durante la marcia del motoveicolo sia il guidatore che il passeggero dovrebbero sempre usare i poggipiedi.
9. Il guidatore dovrebbe mantenere il controllo del veicolo impugnando sempre il manubrio con entrambe le mani.
10. Questa motocicletta non è stata progettata per trainare un rimorchio.
11. Questa motocicletta non è stata progettata per il montaggio di una motocarozzetta.

INFORMAZIONI GENERALI

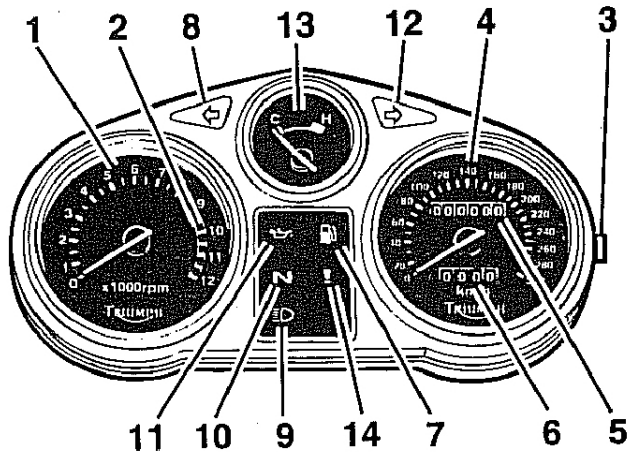
1

Indice	
Cavalletti	Pagina 16
Chiavi	Pagina 7
Contagiri	Pagina 4
Coperchio del serbatoio della benzina	Pagina 12
Documenti	Pagina 18
Freno/Regolatori della leva della frizione	Pagina 11
Interruttori/bloccaggi	Pagina 17
Interruttori manubrio	Pagina 9
Leva del carburatore	Pagina 10
Orologio	Pagina 6
Rilevatore di temperatura	Pagina 4
Rodaggio	Pagina 19
Serbatoio della benzina	Pagina 13
Sicurezza operativa/Controlli giornalieri	Pagina 20
Spie luci	Pagina 4
Strumentazioni	Pagina 2
Tachimetro	Pagina 4
Tappo del serbatoio della benzina	Pagina 14

Modelli "Trophy" e "Trident"

Strumentazione

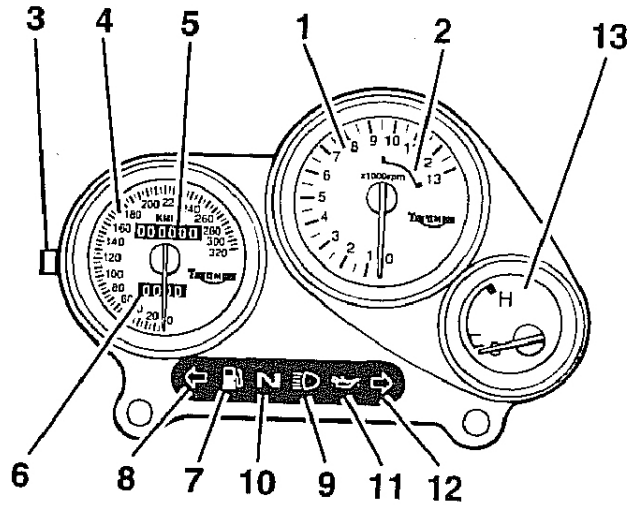
1. Contagiri
2. "Zona Rossa"
3. Tasto di ripristino dati viaggio
4. Tachimetro
5. Contachilometri
6. Contachilometri parziale
7. Spia luminosa della riserva di carburante
8. Indicatore della spia di svolta a sinistra
9. Indicatore di luce abbagliante
10. Indicatore di luce neutra
11. Spia della pressione dell'olio
12. Indicatore luce di svolta a destra
13. Indicatore della temperatura del refrigerante
14. Luce di segnalazione del cavalletto laterale



Modello "Daytona" e "Trident Sprint"

Strumentazione

1. Contagiri
2. "Zona Rossa"
3. Tasto di ripristino dati viaggio
4. Tachimetro
5. Contachilometri
6. Contachilometri parziale
7. Spia luminosa della riserva di carburante
8. Indicatore della spia di svolta a sinistra
9. Indicatore di luce abbagliante
10. Indicatore di luce neutra
11. Spia della pressione dell'olio
12. Indicatore luce di svolta a destra
13. Indicatore della temperatura del refrigerante



Tachimetro e Contachilometri

Il tachimetro indica la velocità della motocicletta. Sul tachimetro si trovano anche il contachilometri totalizzatore (odometro) e il Contachilometri parziale). Il contachilometri totalizzatore registra la distanza complessiva percorsa dalla motocicletta. Il contachilometri parziale indica il chilometraggio percorso dal suo ultimo azzeramento. Il contachilometri parziale si azzerando ruotando la manopola di azzeramento.

Sul contachilometri vengono indicati i giri al minuto del motore rpm (=g/min). Sulla parte destra della superficie del contachilometri si trova la 'zona rossa'. Quando la lancetta del contagiri si trova nella 'zona rossa' dei rpm (giri/minuto) essa indica che si sono superati i valori massimi raccomandati e che i giri al minuto compiuti dal motore sono al di fuori della gamma delle migliori prestazioni.

ATTENZIONE

Non spingere il motore fino a farlo entrare nella zona rossa indicata sul contagiri; il funzionamento in zona rossa produrrà sovraccarichi che potranno danneggiare seriamente il motore.

Indicatore della Temperatura del Refrigerante

Misura la temperatura del refrigerante. Normalmente la lancetta dovrebbe rimanere entro la zona normale. Se la lancetta raggiunge la zona rossa 'H', fermare il motore e controllare il livello del refrigerante. Per tali problemi consultare la Sezione Manutenzione e Regolazione.

AVVISO IMPORTANTE

Non togliere il tappo del radiatore col motore caldo. La ventola del radiatore si avvia e si arresta automaticamente anche quando l'accensione è disattivata.


Tenere mani e indumenti sempre a distanza dalla ventola.


ATTENZIONE


Non lasciar funzionare il motore quando la lancetta del indicatore di temperatura raggiunge la zona rossa contrassegnata dalla lettera 'H'. Il funzionamento protratto del motore, mentre la lancetta si trova in zona rossa, potrà produrre danni severi causati dal suo sovrariscaldamento.

Spie di indicazione

N **NEUTRO:** Quando la trasmissione è neutra e l'accensione disattivata, si accende la spia di indicazione di neutro.

 **LUCE ABBAGLIANTE:** Quando il fanale è acceso con luce abbagliante, s'accende la spia d'indicazione di luce abbagliante.

 **FRECCHE INDICATRICI DI DIREZIONE:** Quando viene azionato il segnale di svolta a sinistra, o a destra, s'accende la spia d'indicazione di direzione corrispondente.

 **OLIO:** La spia di segnalazione della pressione dell'olio si illumina ogni volta che la pressione dell'olio è pericolosamente bassa oppure quando l'interruttore di accensione si trova in posizione 'ON', con il motore che non gira e si spegne quando la pressione dell'olio è sufficientemente elevata. Quando si avvia la motocicletta verificare che la spia dell'olio si illumini quando l'accensione è in posizione 'ON', ma che la spia si spenga subito dopo l'avviamento del motore. Consultare il Manuale di Regolazione per informazioni più dettagliate sull'olio del motore.

ATTENZIONE

Non guidare la motocicletta se non vi è sufficiente olio nel motore.

RISERVA DI CARBURANTE: La spia di riserva di carburante si illumina poco prima dell'inizio dell'uso del carburante di riserva.

CAVALLETTO LATERALE: La spia del cavalletto laterale si accende quando durante l'avviamento dell'accensione (posizione 'ON') il cavalletto laterale è ancora abbassato (Non sui modelli 'Daytona' e 'Trident Sprint').

Orologio

L'orologio indica il tempo diviso in 12 ore con l'indicazione AM (antimeridiano) e PM (post-meridiano).

Per regolare l'orologio, premere il tasto 'H' per resettare l'ora, il tasto 'M' per i minuti. Il tasto 'R' azzererà la visualizzazione dei minuti e modificherà la visualizzazione dell'ora facendola avanzare all'ora intera successiva.

AVVISO IMPORTANTE

Non tentate mai di regolare l'orologio con la motocicletta in movimento. Prima di procedere alla regolazione dell'orologio parcheggiate la motocicletta in un luogo sicuro.

ATTENZIONE

Frenate e accelerazioni influiscono sul livello in cui s'attiva la spia di segnalazione di riserva del carburante. I valori accurati vengono forniti quando la motocicletta è stazionaria ed in posizione diritta, oppure quando marcia a velocità costante su una strada piana.

Chiave

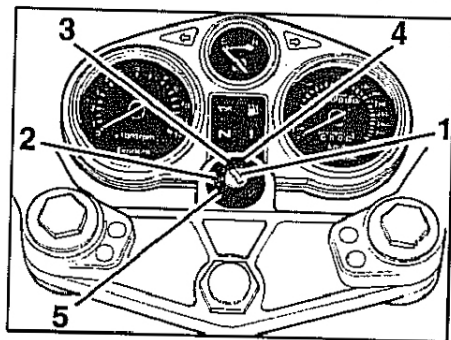
Questa motocicletta ha una combinazione di chiavi, che è usata per l'interruttore di accensione, per il blocco dello sterzo, per quello sella del tappo e per il serbatoio della benzina.

NOTA:

• Prima di lasciare la motocicletta disattivare sempre l'interruttore di accensione, mettendolo sulla posizione 'OFF'

Interruttore di accensione/ blocco dello sterzo

Questo è un'interruttore a quattro posizioni, funzionante con una chiave. La chiave può venir tolta quando si trova in posizione OFF, LOCK oppure P (parcheggio).



1. Interruttore di accensione/Blocco dello sterzo/
2. Posizione di chiusura (LOCK)
3. Posizione di disattivazione/spengimento (OFF)
4. Posizione di attivazione/accensione (ON)
5. Posizione di parcheggio P (Park)

OFF	Motore spento. Tutti i circuiti elettrici sono disattivati.
ON	Motore acceso. Può venire usata tutta l'attrezzatura elettrica.
LOCK	Manubrio bloccato. Motore spento. Tutti i circuiti elettrici sono disattivati.
P (Parcheggio)	Sterzo bloccato. Motore spento. Luci di coda, laterali e della targa accese. Possono venire usate le luci di segnalazione pericolo, ma tutti gli altri circuiti sono interrotti.

NOTA:

- Se lasciate la motocicletta accesa in posizione PARK per lunghi periodi di tempo (8 ore) la batteria si può scaricare completamente.



AVVISO IMPORTANTE


Non girare mai la chiave sulla posizione 'Lock' oppure sulla 'P' mentre la motocicletta è in moto.

PER BLOCCARE: Girare il manubrio completamente a destra o a sinistra. Spingere la chiave nella posizione 'OFF' e ruotarla verso la posizione 'LOCK'.

PARKING: Girare la chiave dalla posizione 'LOCK' alla posizione 'P'. Lo sterzo rimarrà bloccato.

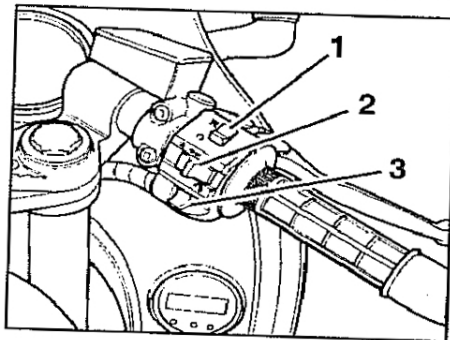
INTERRUTTORI DEL MANUBRIO SINISTRO

 Interruttore di arresto del motore
Oltre all'interruttore di accensione l'interruttore di arresto deve essere nella posizione  per far sì che la motocicletta funzioni.

L'interruttore di arresto del motore deve essere usato solo in caso di emergenza. Se, in alcune situazioni di emergenza si deve fermare il motore, spostare l'interruttore di arresto motore sulla posizione .

NOTA:


- Sebbene l'interruttore di arresto fermi il motore, non disattiva tutti i circuiti elettrici. Normalmente, si dovrebbe usare l'interruttore di avviamento.
- Non lasciare acceso l'interruttore di avviamento senza che il motore giri. Ciò può causare danni all'impianto elettrico.



1. Interruttore di Arresto del Motore
2. Pulsante di Avviamento
3. Interruttore Luci







ATTENZIONE

Per le istruzioni di avviamento consultare "La Sezione Motore" nel capitolo "Come Guidare la Motocicletta".


 **Pulsante di Avviamento**

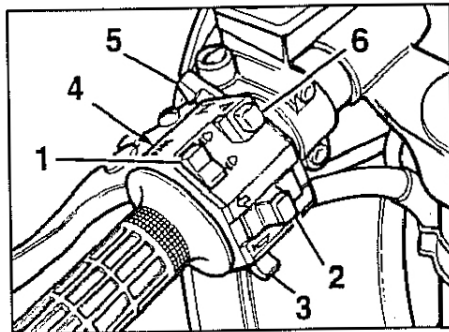
Il pulsante di avviamento mette in funzione il motore elettrico quando viene premuto con la leva della frizione tirata oppure in trasmissione neutra. Il motore interromperà l'alimentazione se si sceglie una marcia con cavallette laterali abbassate.

INTERRUTTORE LUCE FANALE


	L'interruttore della luce fanale è spento quando si trova in posizione  .
	Le luci laterali, di coda, della targa e del quadro strumentazione s'accendono quando l'interruttore viene premuto nella posizione  con l'interruttore di accensione in posizione 'ON'.
	La luci di testa, di lato, di coda, della targa e della strumentazione si accendono se l'interruttore viene spinto in avanti nella posizione  con il pulsante di accensione nella posizione ON.




INTERRUTTORI DEL MANUBRIO SINISTRO

 **Interruttore di commutazione luce fanale**
Il commutatore di luce del fanale permette di scegliere fra fascio di luce abbagliante e anabbagliante. Quando la luce del fanale è in posizione abbagliante s'accende l'indicatore di luce abbagliante.




1. Commutatore luce del fanale
2. Interruttore del segnale di svolta
3. Tasto segnalatore acustico
4. Pulsante di sorpasso
5. Leva del carburatore (starter)
6. Interruttore di segnalazione pericolo


 **Leva del carburatore (starter)**
Lo starter è un dispositivo di arricchimento del carburante per aiutare nella partenza a freddo. Per ulteriori informazioni consultare la Sezione "Come Guidare la Motocicletta".

 **Interruttori Indicatori di Direzione**
Quando l'indicatore di direzione viene girato a  (sinistra) o a  (destra), lampeggerà l'indicatore corrispondente.

Per disattivare gli indicatori premere il tasto.

 **Pulsante della segnalatore**
Il segnale acustico della tromba si attiva premendo il pulsante della tromba.

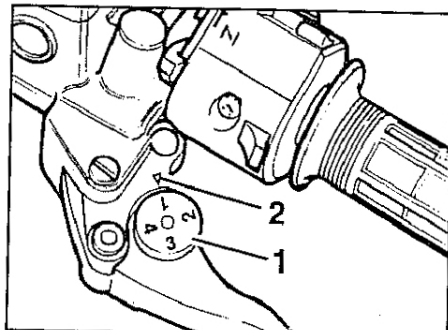
PASS Pulsante di sorpasso
Premendo il pulsante di sorpasso si attiva la luce (del fanale) di sorpasso (luce di sorpasso, che segnala al guidatore del veicolo che la precede che lei sta per iniziare la manovra di sorpasso. La luce di sorpasso si spegne non appena viene rilasciato l'interruttore.

 **Spie di segnalazione di Pericolo**
Quando viene premuto il tasto di segnalazione pericolo si accendono entrambi gli indicatori di destra e sinistra. Il dispositivo di segnalazione di pericolo funziona solo quando l'accensione è in posizione 'ON' oppure in 'P' (PARK/PARCHEGGIO).

Regolatori della Leva della Frizione/Freni.

In alcuni modelli è montato un dispositivo di regolazione sia della frizione che dei freni. Ogni regolatore è dotato di 4 posizioni in modo che la leva così sbloccata possa venire regolata nella posizione più adatta alla mano dell'operatore. Premere il tasto in avanti e ruotare il regolatore allineando il numero col contrassegno triangolare che si trova sul dispositivo di fermo della leva. La distanza dalla presa alla leva sbloccata è minima sulla posizione 4 e massima sulla 1.

1. Regolatore
2. Contrassegno triangolare



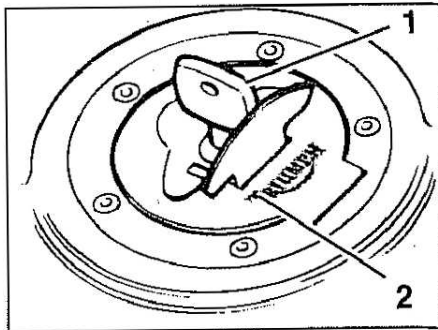
Coperchio del serbatoio delle benzina

Per aprire il tappo del serbatoio della benzina sollevare il coperchio di protezione dell'incavo della chiave, inserire la chiave e girarla a destra.

Per richiudere, premere il tappo in posizione con la chiave inserita. Per togliere la chiave girarla in senso antiorario, portandola alla posizione iniziale.

NOTA:

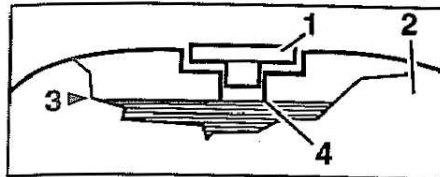
- Il tappo del serbatoio non può venire chiuso senza la chiave inserita. Non togliere la chiave a meno che il coperchio non sia chiuso correttamente.
- Non spingere giù il tappo senza che sia inserita la chiave: senza chiave non si può serrare il coperchio.



1. Chiave di avviamento
2. Tappo del serbatoio della benzina

Serbatoio della benzina

Per evitare di contaminare il carburante non riempire il serbatoio sotto la pioggia o se nell'aria vi è notevole presenza di polvere.



1. Tappo del serbatoio
2. Serbatoio del carburante
3. Livello massimo
4. Collo del bocchettone

Tipi di carburante

Il motore della vostra motocicletta Triumph è stato progettato per funzionare con benzina senza piombo. Comunque, se questa non è disponibile si possono usare: la PREMIUM, la SUPER oppure la FOUR-STAR (QUATTRO STELLE).

ATTENZIONE

In alcune nazioni, stati e territori l'uso di benzina contenente piombo è illegale. prima di usare benzina al piombo controllare le norme locali vigenti in materia.

Numero di ottani del carburante

La gradazione di ottani del carburante viene misurata dalla sua resistenza alla detonazione o, per usare una espressione gergale: di "martellamento". Il termine comunemente usato per descrivere la gradazione ottanica del carburante è il RON (Research Octane Number = Numero di Ricerca Ottanico). Usare sempre un carburante con una gradazione ottanica (o RON, in inglese) uguale o superiore al Numero di Ricerca Ottanica 95.

NOTA:

- Se si verificano dei "martellamenti" o delle detonazioni cambiare benzina usando una marca diversa o un diverso numero di ottani. Se dopo ciò le detonazioni persistono contattate il vostro Concessionario Triumph autorizzato.

AVVISO IMPORTANTE

La benzina è un composto altamente infiammabile che in certe condizioni può diventare un esplosivo. Girare la chiave di accensione portandola sulla posizione OFF. Non fumare. Accertarsi che l'area di rifornimento sia ben ventilata ed esente da ogni fonte di fiamma o di scintille, includendo ogni apparecchiatura o dispositivo dotati di fiamma o spia pilota.

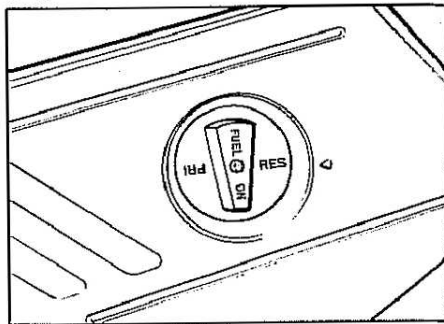
- Durante il rifornimento di carburante aver cura di non spandere della benzina sul motore, sui tubi di scappamento o sui pneumatici. Mai riempire il serbatoio fino all'orlo del bocchettone. Se il serbatoio è stato riempito fino ad un livello eccessivo, il calore può provocare l'espansione del combustibile con conseguente traboccamento nello sfiatatoio del coperchio del serbatoio.

- Dopo aver terminato di fare rifornimento accertarsi di aver chiuso saldamente il tappo del serbatoio della benzina.

- Se si è rovesciata della benzina sul serbatoio, eliminarla immediatamente, pulendo con uno straccio.

Tappo del combustibile

Il tappo del combustibile è del tipo controllato a vuoto che interrompe l'erogazione del carburante quando il motore viene fermato, con la chiave in posizione ON oppure RES. Il comando valvola del rubinetto del combustibile è dotato di tre posizioni: ON, RES (REServe = RIServa) e PRI (PRIme=Rifornire). Se il combustibile fuoriesce con il tappo nella posizione ON, girare il tappo portandolo sulla posizione PRI, e lasciarlo su quest'ultima per alcuni secondi e poi girarlo nuovamente, portandolo nella posizione RES. I 5 litri di carburante residuo possono venire utilizzati spostando il tappo del combustibile sulla posizione RES.



La posizione PRI bypassa il controllo automatico ed è utile quando si fa ripartire il motore dopo che il suo funzionamento è stato interrotto per mancanza di combustibile oppure per aver prosciugato completamente il serbatoio.

Per far partire il motore dopo che la motocicletta è stata in rimessa per un lungo periodo di tempo, per prima cosa girare il tappo del combustibile sulla posizione PRI e lasciarlo per alcuni secondi, poi riportarlo nella posizione 'ON'.

La spia di segnalazione di basso livello di carburante (spia di riserva), in condizioni di guida normali si illumina poco prima che l'uso del carburante in riserva diventi necessario.

Quando s'attiva la spia di riserva del carburante, fermare la motocicletta e spostare il tappo (o manopola) del carburante sulla posizione 'RES'.

AVVISO IMPORTANTE

Non lasciare il comando valvola del rubinetto nella posizione 'PRI' (rifornimento) mentre si guida o durante il parcheggio della motocicletta, per evitare che il motore venga inondato di carburante o che questo riversandosi sul terreno diventi un potenziale rischio di incendio.

In posizione 'RES' la distanza percorribile è limitata, pertanto in tale situazione si consiglia di far rifornimento alla prima occasione.

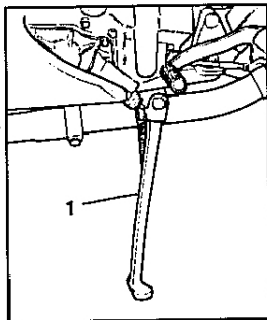
Dopo aver fatto rifornimento accertarsi che il tappo del combustibile sia posizionato su 'ON' (non su 'RES').

Il livello al quale si illumina la spia di segnalazione di riserva è influenzato da ripetute accelerazioni e frenate.

Accertatevi di avere carburante sufficiente a portare a termine il viaggio.

Cavalletti

Alcuni modelli sono forniti di due cavalletti: uno centrale e l'altro laterale.

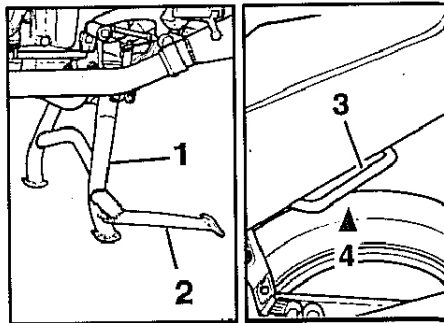


1. Cavalletto laterale

NOTA:

- Quando usate il cavalletto laterale, girate il manubrio a sinistra.
- Dopo l'uso del cavalletto centrale o laterale assicurarsi che esso sia completamente sollevato prima di sedervi sulla motocicletta.

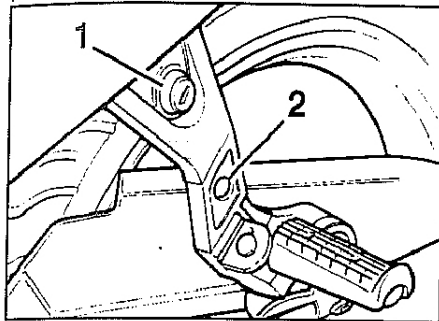
Per mettere la motocicletta in posizione verticale appoggiandola sul cavalletto centrale, premere fermamente su questo e poi sollevare la motocicletta con movimento verso l'alto e all'indietro, servendosi della maniglia del manubrio di sollevamento. Non far presa sulla sella o sui pannelli laterali, tirandoli, in quanto ciò potrebbe danneggiarli.



1. Cavalletto centrale
2. Maniglia di sollevamento
3. Gradino
4. Direzione del sollevamento

Blocca-sella

Per asportare la sella, inserire la chiave d'accensione nella serratura, girare la chiave a sinistra e allo stesso tempo piegarsi sulla parte posteriore del cuscino del sedile, e sollevare la parte posteriore del cuscino.



1. Blocca-sedile
2. Gancio d'attacco

Punti di Fissaggio

Usare i fori predisposti situati nel poggiatesta posteriore e nelle staffe indicatrici posteriori per fissare al sedile carichi leggeri.

Fissaggio del casco

Il casco può venire fissato alla motocicletta usando i punti di attacco del casco siti sotto il sedile. Per fissare il casco alla motocicletta, togliere il sedile ed annodare il sottogola del casco al punto di fissaggio. Per fissarlo rimontare il sedile e serrarlo in posizione.

AVVISO IMPORTANTE

Non guidare la motocicletta con il casco attaccato al lucchetto fissa-elmetto. Il casco così fissato potrebbe distrarre il motociclista oppure interferire colle normali operazioni di guida.

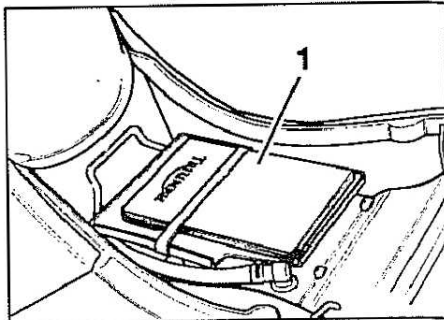
Non lasciare appoggiare il casco ai silenziatori, quando questi scottano, per evitare che esso venga danneggiato.

Portadocumenti

Servirsi del porta-documenti per riporvi il manuale del proprietario ed ogni altro documento o foglio che deve essere conservato nella motocicletta. In alcuni modelli i documenti vengono conservati dietro la luce posteriore.

Kit di attrezzi

Le regolazioni e sostituzioni di parti ordinarie, le cui operazioni sono spiegate in questo manuale, possono venire eseguite usando il corredo di attrezzi fornito assieme alla moto. Gli utensili di corredo sono sistemati nella nicchia dietro la luce posteriore accessibile da sotto il sedile.



1. Portadocumenti

Periodo di rodaggio

Le prime 1000 miglia (o i primi 1600 km) percorsi dalla motocicletta sono detti 'periodo di rodaggio'.

- La tabella illustra le velocità massime di funzionamento del motore che sono raccomandate per il periodo di rodaggio.
- Queste velocità massime devono essere scrupolosamente rispettate durante l'intero periodo.

DISTANZA PERCORSA	VELOCITA' MASSIMA DEL MOTORE
0 - 100 miglia (0 - 160 km)	3500 gpm (giri/min.)
100 - 300 miglia (160 - 480 km)	5000 gpm (giri/min.)
300 - 600 miglia (480 - 960 km)	6000 gpm (giri/min.)
600 - 800 miglia (960 - 1280 km)	7000 gpm (giri/min.)
800 - 1000 miglia (1280 - 1600 km)	8000 gpm (giri/min.)

- Dopo l'avviamento del motore non mettersi subito in movimento. Far girare il motore in folle per alcuni minuti per dar modo all'olio di raggiungere tutte le parti del motore.
- Non imballare il motore mentre la trasmissione è in folle.
- Non usare la manetta del gas completamente aperta.
- Evitare di viaggiare sempre alla stessa velocità, di tanto in tanto variare la velocità della motocicletta.
- Controllare regolarmente la temperatura del motore per accertarsi che non si scaldi troppo. Quando un motore è nuovo vi è maggiore frizione interna che a sua volta genera più calore.
- Evitare di caricare eccessivamente il motore, per farlo "lavorare".

SICUREZZA DI FUNZIONAMENTO

Controlli giornalieri di sicurezza

Prima di iniziare a guidare la motocicletta controllare le seguenti parti. Il tempo richiesto per il controllo minimo, e questi controlli garantiranno una guida del mezzo sicura ed affidabile.

Se durante questi controlli si riscontrano delle irregolarità consultare la Sezione di manutenzione e regolazione del manuale, oppure contattare il Concessionario Autorizzato della Triumph, in merito agli interventi richiesti per riportare la motocicletta in condizioni di funzionamento affidabili e sicure.

AVVISO IMPORTANTE

L'omissione dell'esecuzione di questi controlli giornalieri può produrre seri danni o gravi incidenti.

- Carburante Adeguato rifornimento nel serbatoio, assenza di perdite (Pagina 13).
- Olio del motore Controllarne il livello con l'asta dell'olio, aggiungere la quantità eventualmente necessaria (Pagina 42).
- Pneumatici Pressione delle gomme (quando fa freddo) (Pagina 118-9).
Controllare che la pressione degli pneumatici sia corretta, secondo le specifiche dei vari modelli (Pagina 118-9).
Il battistrada (di almeno 2 mm) e le pareti laterali, usura e danni.
- Catena di trasmissione Controllare l'allentamento della catena (Pagina 62).
- Dadi e viti Controllare che i componenti della sterzata e delle sospensioni, gli assali e tutti i dispositivi di controllo sia correttamente serrati o fissati.
- Sterzata Funzionamento morbido (liscio) ma non allentato, da blocco a blocco. Assenza inceppamenti con i cavi di controllo (Pagina 72).

- Freni Usura dei cuscinetti dei freni. Ci dovrebbe essere uno spessore residuo del della guarnizione superiore a 1,5 mm (0,06 pollici).
Assenza di perdite di liquido dei freni (Pagina 69).
- Forcella anteriore .. Morbidezza di funzionamento (Pagina 73).
Nessuna perdita d'olio della forcella.
- Manetta del gas Gioco dell'impugnatura della manetta del gas di 2-3 mm (0,08 - 0,012 pollici) (Pagina 56).
- Frizione Nessuna perdita di fluido della frizione (Pagina 61).
- Refrigerante Livello del refrigerante nel serbatoio di espansione (quando il motore è freddo) (Pagina 48).
- Impianto elettrico ... Funzionamento di tutte le luci e della tromba acustica (Pagina 89).
- Interruttore d'arresto del motore Arresto del motore (Pagina 9).
- Cavalletti: laterale e centrale Richiamo alla loro posizione completamente sollevata, tramite la tensione delle molle.
Molle di richiamo non indebolite o danneggiate (Pagina 16).
- Batteria Verifica del livello dell'elettrolita, se necessario aggiunta di acqua distillata (Pagina 85).
- Far riferimento all'etichetta "Controlli quotidiani di sicurezza" affissa sul parafango posteriore, sotto la sella.

QUESTA PAGINA È IN BIANCO DI PROPOSITO

Indice

Arresto ed avvio del motore	Pagina 24
Cambio marce	Pagina 27
Carico	Pagina 32
Frenatura	Pagina 28
Funzionamento alle alte velocità	Pagina 31
Parcheggio	Pagina 30
Valvola dell'aria	Pagina 25

Come arrestare il motore

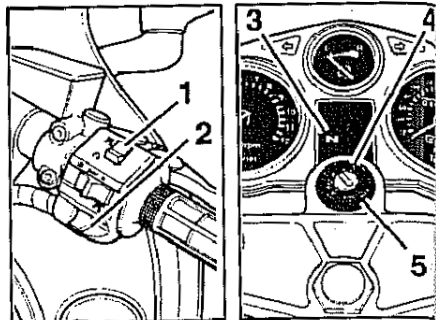
- Chiudere completamente il gas.
- Scegliere il dispositivo neutro (folle)
- Girare l'interruttore di accensione fino a spegnerlo.
- Mettere la moto in posizione verticale, su una superficie solida, facendola appoggiare sul cavalletto centrale o su quello laterale.
- Bloccare lo sterzo.

ATTENZIONE

Normalmente si dovrebbe arrestare il motore girando la chiave d'accensione sulla posizione d'arresto. L'interruttore d'arresto del motore dovrebbe venire usato solo in emergenza. Non lasciare l'interruttore d'ignizione acceso con il motore fermo. Ciò potrebbe risultare in danni all'impianto elettrico.

Come avviare il motore

- Accertarsi che l'interruttore di arresto del motore sia nella posizione di avviamento.
- Girare l'interruttore di arresto nella posizione d'avvio (on).
- Assicurarci che la trasmissione sia in neutro (folle) e che la frizione sia disabilitata.

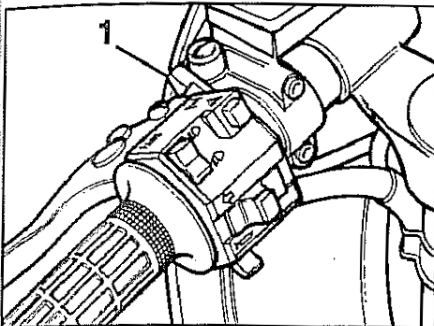


1. Interruttore di arresto del motore
2. Pulsante di avviamento
3. Spia indicatore in neutro (spia indicazione folle)
4. Pulsante di accensione
5. Posizione ON

- Se il motore è freddo rimettere all'indietro la leva del carburatore.

NOTA:

- Quando il motore è già caldo, lasciare chiusa la farfalla del gas e non usare la valvola dell'aria.



1. Leva del carburatore

- Lasciando la farfalla completamente chiusa, premere il pulsante di accensione fino all'avviamento del motore.
- Gradualmente far ritornare il carburatore nella posizione OFF, un po' alla volta, secondo le necessità, al fine di mantenere, durante la fase di riscaldamento, una velocità del motore sotto i 2.000 gpm (g/min).
- Quando il motore è sufficientemente caldo per poter girare a vuoto senza l'uso del carburatore, rimettere il carburatore nella posizione spenta (OFF)

ATTENZIONE

Non far funzionare continuamente lo starter per più di 5 secondi per evitare che esso si surriscaldi e che vi sia una caduta della potenza erogata dalla batteria. Dopo ogni sua messa in moto attendere 15 secondi per dar tempo allo starter di raffreddarsi e alla batteria di ricaricarsi.

- Non lasciare girare il motore al minimo per lunghi periodi di tempo, in quanto ciò potrebbe surriscaldare e danneggiare il motore.

NOTA:

- Se il motore è ingolfato, far girare il motorino di avviamento colla farfalla del carburatore completamente aperta continuando fino all'avvio del motore.
- La motocicletta è equipaggiata con integratori di blocco del motorino di avviamento. Gli interruttori impediscono all'avviamento elettrico di funzionare quando la frizione è innescata e la trasmissione non è in folle.

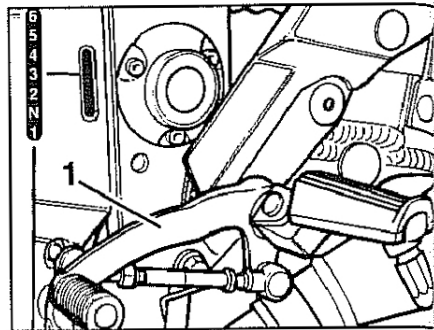
AVVISO IMPORTANTE

La spia dell'olio dovrebbero spegnersi non appena s'avvia il motore. Se le spie rimangono accese, fermare immediatamente il motore e controllare il livello dell'olio. Far girare il motore con l'olio a bassa pressione provocherà una rapida usura del motore e probabilmente anche il grippaggio o del motore o della trasmissione con eventuale incidente e ferite.

- Non avviare mai o lasciare il motore acceso, per qualsiasi periodo di tempo, in un'area molto ristretta. I gas di scarico sono tossici e possono produrre perdita di coscienza e morte dopo breve tempo dalla loro inalazione.

Partenza

- Tirare la leva della frizione.
- Selezionare la 1a marcia.
- Aprire un poco il la farfalla del gas e cominciare molto lentamente a rilasciare la leva della frizione.
- Man mano che la frizione inizia ad innestare, aprire un po' di più la farfalla del gas, per dare al motore un numero di 'giri' che sufficiente a evitarne l'arresto.



1. Pedale del cambio marce

Come cambiare marcia

- Chiudere la farfalla e allo stesso tempo tirare la leva della frizione.
- Cambiare selezionando una marcia più alta o più bassa.
- Il meccanismo di cambio marce è del tipo ad 'arresto meccanico', ciò significa che lei può selezionare, per ciascun movimento del pedale una sola marcia alla volta, in ordine ascendente o discendente.
- Aprire parzialmente la farfalla e contemporaneamente rilasciare la leva della frizione.

NOTA:

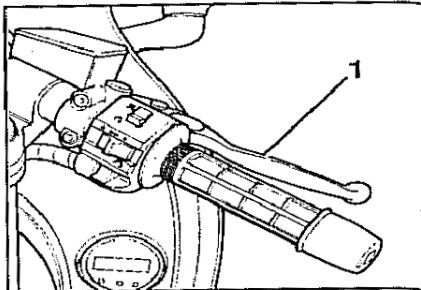
- Quando si cambia marcia usare sempre la frizione.

AVVISO IMPORTANTE

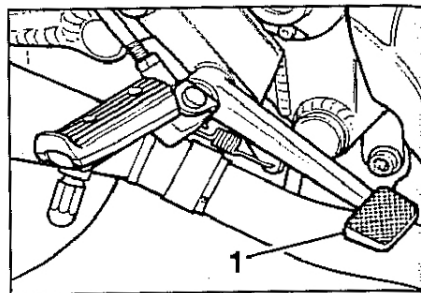
Quando cambia marcia scalfando ad una inferiore, non cambi a quelle velocità elevate che fanno 'saltare' eccessivamente i gpm (giri/min) del motore. Questo fenomeno non solo causa danni al motore, ma può anche far slittare la ruota posteriore e provocare un incidente. In ogni marcia si dovrebbe scalfare quando il motore funziona sotto i 5.000 giri al minuto.

Come frenare

- Chiudere sempre completamente la farfalla del carburatore, lasciando la frizione innescata, (fatta eccezione per quando si cambia marcia) in modo che il motore aiuterà a rallentare la motocicletta.
- Scalare una marcia alla volta in modo da trovarsi in 1a quando la moto si arresta completamente.
- In fase di arresto usare sempre, contemporaneamente, entrambi i freni. Di solito il freno anteriore dovrebbe essere usato un po' di più di quello posteriore. Scalare o disimpegnare completamente la frizione, secondo il caso, per evitare che il motore si fermi.
- Mai bloccare i freni, ciò causerebbe lo slittamento dei pneumatici.
- Per frenate d'emergenza evitare di scalare le marce e concentrarsi ad azionare al massimo i freni senza far slittare i pneumatici.



1. Leva del freno anteriore



1. Pedale del freno posteriore

AVVISO IMPORTANTE

L'uso indipendente di solo il freno anteriore o di solo quello posteriore può ridurre le prestazioni di frenata.

Frenate eccessive possono provocare o il blocco delle ruote, oppure ridurre la controllabilità della motocicletta.

Quando possibile ridurre la velocità o frenare prima entrare in curva; chiudere la farfalla del gas o frenare a metà curva può provocare lo slittamento delle ruote.

Quando si guida sul bagnato o in condizioni meteorologiche piovose, oppure su superfici soffici, le capacità di manovra e di arresto sono ridotte. In queste condizioni tutte le sue azioni dovrebbero essere eseguite senza difficoltà. Accelerazioni o frenate, o svolte improvvise, possono produrre una perdita di controllo del veicolo. Per la sua sicurezza, usi estrema cautela quando frena, accelera o svolta.

Durante una discesa lunga e ripida, per frenare usi il motore per scalare ed, intermittenemente entrambi i freni. Un azionamento continuo dei freni può produrre un loro surriscaldamento e ridurre la loro efficacia.

Guidare con il piede sul pedale del freno o con la mano sulla leva del freno può attivare la spia del freno e quindi trasmettere agli altri conducenti un segnale errato. Inoltre, ciò può causare un eccessivo riscaldamento del freno e ridurre l'efficacia. Non andare in discesa col motore spento, quando il motore è in funzione. La trasmissione è lubrificata a pressione forzata solo quando il motore è in funzione. Una lubrificazione insufficiente può danneggiare il motore o far grippare la trasmissione, causare un incidente o ferite.

Parcheggio

- Selezionare folle e girare l'interruttore di accensione sull'OFF.
- Posizionare la motocicletta su una superficie livellata, poggiata sul cavalletto centrale o su quello laterale.
- Bloccare lo sterzo per impedire che la motocicletta possa essere rubata.

ATTENZIONE

Per evitare il rovesciamento della motocicletta non parcheggiarla su superfici soffici o molto inclinate.

Se si parcheggia la moto all'interno di un garage o di un altro edificio accertarsi che esso sia ben ventilato e che la motocicletta non si vicina ad una fonte di fiamma o di scintille; ciò comprende ogni attrezzatura fornita di luce (o fiamma) pilota.

AVVISO IMPORTANTE

La benzina è un prodotto estremamente infiammabile ed in certe condizioni può diventare un esplosivo.

Il motore e il sistema di scarico dei gas possono essere caldi e quindi **NON** parcheggiare in luoghi dove è probabile che i pedoni e i bambini tocchino la motocicletta.

NOTA:

- Se di notte si parcheggia la moto vicino traffico, si possono lasciare le luci di coda, del targa e quelle laterali accese, per una maggior visibilità, girando l'interruttore di accensione sulla posizione P (park) di parcheggio.
- Non lasciare l'interruttore in posizione P per un tempo eccessivo, per evitare che la batteria si scarichi.

CONSIDERAZIONI PER FUNZIONAMENTO AD ALTA VELOCITA'

Freni: L'importanza dei freni, specialmente durante le operazioni ad alta velocità non può essere sufficientemente enfatizzata. Li controlli per verificare che la loro regolazione ed il loro funzionamento siano corretti.

Sterzaggio: L'allentamento od un serraggio eccessivi dello sterzo possono causare perdita di controllo del veicolo. Controllare che il manubrio giri dolcemente ma che non abbia un gioco eccessivo.

Pneumatici: Il funzionamento alle alte velocità sottopone gli pneumatici a sollecitazioni particolarmente severe, e pertanto buone gomme sono di cruciale importanza alla sicurezza della marcia in siffatte condizioni. Quindi, esaminate le condizioni generali degli pneumatici, gonfiatevi fino ai valori pressori raccomandati, controllate l'equilibratura delle ruote. Dopo aver controllato la pressione degli pneumatici avvitate fermamente i cappucci delle valvole.

Carburante: Accertarsi di avere sufficiente carburante per il consumo più elevato che si verifica durante la marcia ad alte velocità.

Olio del motore: Per evitare il grippaggio e la conseguente perdita di controllo del veicolo, verificare con l'astina dell'olio che il livello non sia al di sotto del minimo che il livello dell'olio si trovi entro la zona di massimo livello.

Refrigerante: Per evitare un eccessivo riscaldamento, accertarsi che il livello del refrigerante sia entro i massimi limiti.

Impianto elettrico: Verificare che, il fanale, le luci di coda e dei freni, di segnalazione di svolta e quelle dell'impianto acustico, funzionino perfettamente.

Varie: Accertarsi che tutte le viti e i dadi siano serrati e che tutte le parti inerenti la sicurezza siano in buono stato.

AVVISO IMPORTANTE

Le caratteristiche di maneggevolezza della motocicletta ad alte velocità possono essere diverse dalle velocità massime stabilite dal codice legale, a cui siete abituati. Non tenti di lanciare la motocicletta a velocità elevate a meno che non abbia ricevuto un sufficiente addestramento ed abbia acquisito la destrezza ed abilità necessarie.

AVVISO IMPORTANTE

Carichi o installazioni o uso di accessori oppure modifiche alla sua motocicletta incorretti ovvero inadatti, possono produrre situazioni o condizioni di guida pericolose. Prima d'accingersi a guidare la sua motocicletta si accerti che la moto non sia sovraccarica (controllare nella sezione contenete le informazioni sui carichi massimi consentiti).

Mai guidare una motocicletta dotata di accessori a velocità superiori alle 80 miglia all'ora (130 Km/h).

Ricordarsi che la guida a 80migli all'ora sarà ridotta dall'installazioni di accessori non approvati, da carichi non corretti, da pneumatici usurati e dallo stato generale della motocicletta, da strade dal manto di asfalto non in perfette condizioni e dalle condizioni meteorologiche.

Non trasportare carichi, allacciati al sedile, di un peso superiore ai 5kg.

Fatte eccezione per le parti approvate dalla casa costruttrice, e di pezzi di Ricambio e Accesso originali Triumph, la Triumph non esercite nessun controllo o influenza, sul disegno, progettazione applicazione di accessori. In determinati casi un'installazione o un' so di accessori, ovvero modifiche apportate alla motocicletta, renderanno nulla la garanzia della motocicletta. Nella scelta nell'uso di accessorie nella sistemazione del carico sulla moto Lei è personalmente responsabile non solo della sua sicurezza, ma anche di quella di altre persone eventualmente coinvolte.

NOTA:

• I pezzi di ricambio e gli accessori Triumph sono stati progettati specificatamente per essere usati su motociclette Triumph. Le raccomandiamo viva mente che tutti i ricambi e gli accessori che lei monterà sulla sua moto siano componenti originali prodotti dalla Triumph.

Poiché una motocicletta è sensibile alle variazioni di peso e alle forze aerodinamiche, lei dovrà essere molto attento e prestare massima cura e attenzione durante il trasporto di bagaglio, di un passeggero e/oppure durante il montaggio di accessori addizionali. Le seguenti istruzioni di massima sono state preparate per assisterla, in tali situazioni prendere la decisione corretta.

1. Il suo passeggero dovrebbe avere assoluta familiarità con il funzionamento della motocicletta. Il passeggero può influire sul comportamento della motocicletta specialmente in curva, adottando posizioni incorrette oppure per movimenti improvvisi. E' importante che il passeggero rimanga tranquillamente seduto, mentre il veicolo è in movimento e non interferisca con il funzionamento e la guida della motocicletta. Sulla sua motocicletta non trasporti animali.

2. Prima di iniziare a guidare la motocicletta dovrebbe dare istruzioni al suo passeggero, ed in particolare di rammentargli di tenere i piedi appoggiati sul poggiatesta e di tenersi stretto al guidatore oppure al maniglione. Non trasportare un passeggero a meno che questi non sia sufficientemente alto da poter appoggiare i piedi sugli appositi poggiatesta.

3. Non attaccare al sedile o alla rastrelliera superiore (se montata) bagaglio di peso eccedente i 5kg.

Il bagaglio dovrebbe essere trasportato in un apposito, e approvato, 'contenitore bagagli' o in apposite sacche. Inoltre, il peso del bagaglio dovrebbe essere distribuito uniformemente su

entrambi i lati della motocicletta, il più vicino possibile al centro di gravità. Evitare di trasportare bagaglio il cui ingombro si estende oltre la parte posteriore della motocicletta.

5. Il bagaglio dovrebbe essere fissato saldamente. Verificare che il bagaglio non si sposti, durante la guida della motocicletta. Ogni volta possibile ricontrollare che il bagaglio sia ben assicurato, (ma non quando la motocicletta è in movimento) e in caso contrario fissarlo a seconda delle necessità.

6. Non installare accessori, evitare di trasportare bagaglio che influisca sui controlli della motocicletta. Accertarsi che esso non influisca negativamente sull'impianto luminoso, sulla distanza minima da terra, sull'angolo di sopraelevazione (cioè di virata) sulle operazioni di controllo, sul movimento della ruota, sul movimento della forcella anteriore ed su ogni altro aspetto del funzionamento della motocicletta.

7. Il peso attaccato al manubrio o sulla forcella anteriore aumenterà il peso del complessivo sterzante e potrà causare una perdita o diminuzione di controllo dello sterzo.

QUESTA PAGINA È IN BIANCO DI PROPOSITO

Indice

Asportazione del pannello laterale	Pagina 40
Batteria	Pagina 85
Cambio dell'olio e del filtro	Pagina 44
Candele	Pagina 51
Carburatori	Pagina 60
Catena di Trasmissione	Pagina 62
Comando del gas	Pagina 56
Dispositivo antifurto	Pagina 55
Filtro dell'aria	Pagina 54
Freni	Pagina 69
Frizione	Pagina 61
Fusibili	Pagina 95
Gioco delle valvole	Pagina 54

Immagazzinamento	Pagina 100
Luci	Pagina 89
Olio motore	Pagina 42
Pneumatici	Pagina 82
Pulizia	Pagina 97
Sistema di alimentazione	Pagina 96
Sistema di Raffreddamento	Pagina 47
Sospensioni	Pagina 73
Sospensioni delle ruote	Pagina 72
Sterzata	Pagina 72
Tabella di manutenzione	Pagina 37
Valvola dell'aria	Pagina 58

Gli interventi di manutenzione e di regolazione descritti in questo capitolo sono facilmente eseguibili e devono venire effettuati secondo quanto descritto nella Tabella di Manutenzione Periodica.

ATTENZIONE

La manutenzione iniziale è di massima importanza e non deve essere effettuata con negligenza.

Le condizioni atmosferiche, il terreno e la posizione geografica sono tutti fattori che influenzano la manutenzione. La tabella dovrebbe essere modificata, e tenendo conto delle speciali condizioni ambientali e le richieste di ogni proprietario.

Qualora abbia dubbi riguardanti le regolazioni o funzionamento del veicolo, la preghiamo di contattare il suo Concessionario Autorizzato Triumph.

La Triumph non si accollerà nessuna responsabilità per danni o ferite risultanti da una incorretta manutenzione od impropria regolazione eseguita dal proprietario.

INTERVALLO	Dei due l'evento che si verifica per primo	+ Chilometri registrati sul contachilometri						VEDERE PAGINA
		5000	10000	15000	20000	25000	30000	
OPERAZIONE	Ogni	800						
* Sincronizzazione del carburatore - controllo			•				•	-
Velocità in folle - controllo		•	•	•	•	•	•	60
Cavi della valvola a farfalle e del carburatore - controllo		•	•		•		•	56/58
Candela - ispezione la distanza tra gli elettrodi			•				•	51
Candela - sostituzione					•			52
* Gioco delle valvole - controllare			•				•	-
** Elemento di purificazione dell'aria - sostituire	Ogni 40 000 km							
* Sistema di alimentazione - controllare per perdite, sfregamenti ecc.			•		•		•	-
Scatola d'aria delle tubazioni di scarico - drenare		•	•	•	•	•	•	-
Livello elettrolita della batteria	mezzo	•	•	•	•	•	•	85

* Dovrebbe essere sottoposto a manutenzione solo da un Concessionario Triumph autorizzato.

+ Per chilometraggi maggiori ripetere con intervalli più frequenti di quelli elencati

** In condizioni climatiche severe (calura, polvere, ecc.) ripetere i controlli e le regolazioni ad intervalli più ravvicinati.

INTERVALLO	Dei due l'evento che si verifica per primo	+ Chilometri registrati sul contachilometri						VEDERE PAGINA	
		5000	10000	15000	20000	25000	30000		
		800							
OPERAZIONE	Ogni								
Interruttore spia freni controllare		•	•	•	•	•	•	•	71
Usura pastiglia del freno - controllare			•	•	•	•	•	•	69
Livello liquido freni/frizione - controllare	mese	•	•	•	•	•	•	•	70,61
* Fluido/freno/frizione sostituzione	2 anni				•				-
Gioco dello sterzo sostituzione		•	•	•	•	•	•	•	72
** Usura della catena di trasmissione - controllare			•	•	•	•	•	•	65
** Catena della trasmissione - lubrificare	Ogni 300 km								67
** Allentamento della catena - controllare	Ogni 800 km								62
Viti, dadi, fissaggi - controllare		•	•	•	•	•	•	•	-
Usura degli pneumatici - controllare			•	•	•	•	•	•	83
Olio del motore - sostituzione	ogni anno	•	•	•	•	•	•	•	44
Filtro dell'olio - sostituzione	ogni anno	•	•	•	•	•	•	•	44
Lubrificazione generale - esecuzione			•	•	•	•	•	•	-
Olio forcella anteriore - cambiamento	ogni anno	•			•				-

* Dovrebbe essere sottoposto a manutenzione solo da un Concessionario Triumph autorizzato.

+ Per chilometraggi maggiori ripetere con intervalli più frequenti di quelli elencati

** In condizioni climatiche severe (calura, polvere, ecc.) ripetere i controlli e le regolazioni ad intervalli più ravvicinati.

INTERVALLO	Dei due l'evento che si verifica per primo	+ Chilometri registrati sul contachilometri						VEDERE PAGINA	
		5000	10000	15000	20000	25000	30000		
		800							
OPERAZIONE	Ogni								
** Sospensioni posteriori - lubrificare			•		•		•		79
Refrigerante - sostituzione	2 anni						•		49
Tubi flessibili del radiatore, collegamenti - controllare	anno	•	•		•		•		50
* Sospensioni albero dello sterzo - lubrificare	2 anni				•				-
* Coppia del cilindro principale e sigillo polvere - sostituzione	2 anni								-
* Sigillo compasso pistone e sigillo polvere - sostituzione	2 anni								-
* Sigillo cilindro pistone schiavo - sostituzione	2 anni								-
* Tubo flessibile e tubo freni/frizione sostituire	4 anni								-
* Tubo flessibile del carburante - sostituire	4 anni								-

* Dovrebbe essere sottoposto a manutenzione solo da un Concessionario Triumph autorizzato.

+ Per chilometraggi maggiori ripetere con intervalli più frequenti di quelli elencati

** In condizioni climatiche severe (calura, polvere, ecc.) ripetere i controlli e le regolazioni ad intervalli più ravvicinati.

ASPORTAZIONE DEI PANNELLI LATERALI

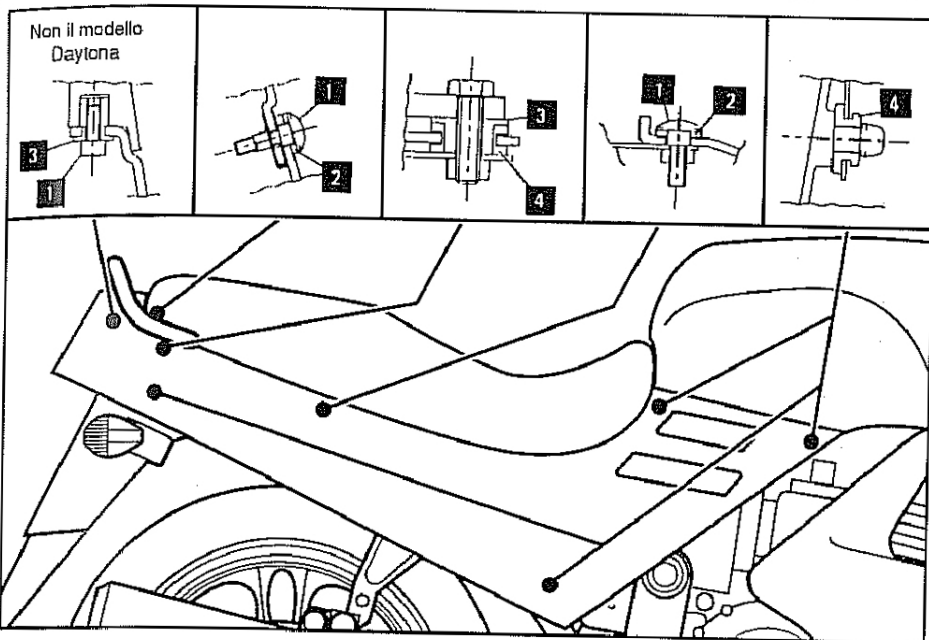
- Togliere la sella.
- Togliere la rotella di supporto.
- Togliere la luce di coda.
- Togliere le viti e sollevare la parte terminale del coparchio.
- Estrarre, con molta attenzione, le baionette dai loro anelli di tenuta e allo stesso tempo tenere fermi i pannelli laterali.

AVVISO IMPORTANTE

Non guidare la motocicletta se i pannelli laterali non sono stati montati.

Non guidare la motocicletta se i pannelli laterali sono allentati o, montati incorrettamente.

1. Vite
2. Rondella di plastica
3. Manicotto flangiato
4. Anello di tenuta



OLIO MOTORE

Per far sì che il motore, la trasmissione e la frizione funzionino correttamente, mantenga l'olio del motore al corretto livello e provveda a cambiare l'olio e il filtro dell'olio secondo quanto indicato nella Tavola di Manutenzione Periodica.

AVVISO IMPORTANTE

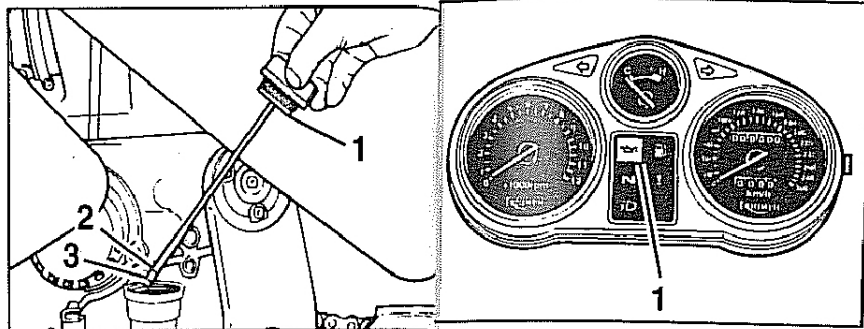
Il funzionamento di una motocicletta con olio del motore, in quantità insufficiente, deteriorato o contaminato provocherà un'accelerazione dell'usura che potrà provocare il grippaggio del motore o della trasmissione, incidenti e lesioni a persone.

Ispezione del livello dell'olio

- Il livello dell'olio viene indicato da un'asta dell'olio incorporata nel tappo del bocchettone dell'olio. Il livello dovrebbe venire controllato quando la motocicletta si trova su un terreno livellato ed è in posizione eretta. Non usare il cavalletto.

Il livello attuale è indicato quando il tappo viene avvitato al bocchettone e non quando è appoggiato alla faccia superiore.

- Se l'olio è appena stato cambiato, riempire il motore fino al contrassegno del livello superiore. Far partire il motore e farlo girare per alcuni minuti in folle. Questo funzionamento in folle farà riempire d'olio il filtro e il refrigerante. Fermare il motore poi attendere un minuto per dar tempo all'olio di depositarsi. Togliere l'asta dell'olio e pulirla poi rimetterla a posto e misurare il livello dell'olio.
- La differenza fra il livello superiore (massimo) e quello inferiore (minimo) è di circa 0,5 litri.
- Se il livello dell'olio è troppo alto, togliere l'eccesso di olio, con una siringa o con altro dispositivo adatto allo scopo.
- Se il livello dell'olio è troppo basso, aggiungere il corretto quantitativo attraverso l'apertura del serbatoio. Usare solo un olio dalla gradazione elencata nelle specifiche.



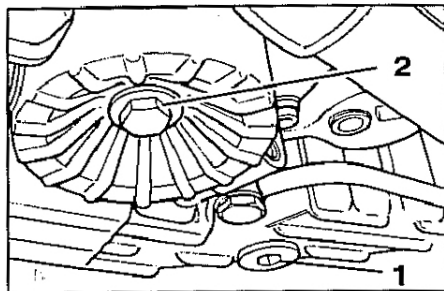
- Astina dell'olio/tappo del bocchettone dell'olio
- Livello superiore (massimo)
- Livello inferiore (minimo)

ATTENZIONE

Imballare il motore prima che l'olio abbia raggiunto ogni sua parte può provocare il grippaggio del motore.

Se il livello dell'olio è troppo basso o se la pompa dell'olio o i canali dell'olio sono ostruiti, si illuminerà la spia di pressione dell'olio. Se questa spia rimane accesa quando la velocità del motore supera i 1200 giri al minuto (g/min), arrestare immediatamente il motore e trovarne la causa. Quando viene aggiunto olio al motore verificare che non ne venga versato sull'alternatore. Ciò potrebbe provocare danni all'impianto elettrico.

- Spia di indicazione della pressione dell'olio



1. Tappi di spurgo
2. Dado di supporto del filtro dell'olio

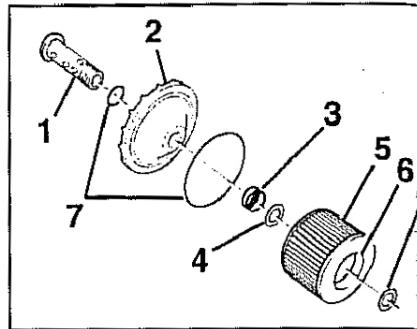
Cambio dell'olio e del filtro dell'olio

- Avviare il motore e farlo funzionare finché ogni sua parte sia ben calda, poi fermarlo.
- Porre una bacinella di raccolta dell'olio sotto il motore.
- Togliere il tappo di spurgo del motore.

AVVISO IMPORTANTE

L'olio sarà caldo al tatto.

- Con la motocicletta su una superficie piana spurgare tutto l'olio.
- Togliere il bullone di fissaggio del filtro dell'olio e far fuoriuscire il filtro dell'olio.
- Sostituire l'elemento del filtro dell'olio con uno nuovo.



1. Bullone di fissaggio
2. Coprifiltro
3. Molle
4. Guarnizioni piatte
5. Elemento
6. Anello di tenuta toroidale
7. Anello di tenuta toroidale

AVVISO IMPORTANTE

Non versare l'olio sul terreno, fogne, canali di scolo o corsi d'acqua. Eliminare l'olio giudiziosamente. In caso di dubbi contattare l'autorità locale competente in merito.

Contatti prolungati o ripetuti possono produrre secchezza della cute, irritazione e dermatite. Inoltre l'olio contiene contaminanti potenzialmente dannosi che possono causare il cancro cutaneo. Indossare indumenti adatti ed evitare che l'olio venga in contatto con la pelle.

NOTA:

- Verificare se le guarnizioni di tenuta toroidale sono danneggiate e, se necessario, rimpiazzarle.
- Durante l'installazione del filtro dell'olio, verificare che le guarnizioni di tenuta toroidali siano montate.
- Applicare un piccola quantità di olio del motore, al bullone di montaggio della guarnizione di

tenuta toroidale, montare il coprifiltro sopra il bullone ed installare la molla e la guarnizione piatta.

- Applicare una piccola quantità di olio del motore sugli anelli di tenuta da ambo le parti dell'elemento e girare il filtro per sistemarlo in posizione. Fare attenzione che gli anelli di tenuta non vadano fuori posto.
- Montare le altre guarnizioni piatte.
- Installare il filtro dell'olio, serrare i suoi bulloni di fissaggio alla coppia di serraggio specificata.
- Dopoché l'olio è stato interamente spurgato installare lo spurgo del motore munito delle guarnizioni di tenuta e poi avvitare alla coppia di fissaggio specificata.

NOTA:

- Sostituire le guarnizioni ermetiche danneggiate con altre nuove.
- Riempire il motore con olio del tipo e grado elencato nelle specifiche.
- Controllare il livello dell'olio.

ATTENZIONE

Non usare oli minerali. I motori ad alte prestazioni della Triumph sono stati progettati per usare solo oli sintetici o semi-sintetici. Ed in modo particolare, nella Daytona 1200 dovrà essere rodato solo con oli completamente sintetici così come precisato nella Sezione delle Specifiche tecniche (vedere alle pagine 113 e 120).

Non aggiungere nessun tipo di additivo chimico. L'olio del motore lubrifica anche la frizione e gli additivi potrebbero causarne lo slittamento.

Accertarsi che nessun corpo estraneo entri nell'incastellatura.

SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

Il refrigerante assorbe calore dal motore e lo trasferisce nell'aria attraverso il radiatore. Il refrigerante viene fatto circolare da una pompa di tipo a girante azionata da un motore. La pompa situata sulla parte inferiore sinistra dell'incastellatura. Il flusso del refrigerante è controllato da un termostato montato in cima al tubo flessibile del radiatore. Se il livello del refrigerante s'abbassa troppo, il motore si surriscalda e subire gravi danni. Controllare il refrigerante ogni giorno, prima di salire sulla motocicletta, e rabboccare se il livello è troppo basso. Cambiare il refrigerante agli intervalli indicati nella Tabella di Manutenzioni Periodiche.

Informazioni inerenti il refrigerante

Per proteggere il sistema di raffreddamento dalla ruggine e dalla corrosione è essenziale usare composti antiruggine e anticorrosione. Se non viene usato un refrigerante contenente composti ad azione inibente la ruggine e la corrosione, dopo un certo periodo di tempo, la ruggine si accumulerà nel sistema di raffreddamento e le incrostazioni nella camicia d'acqua e nel radiatore. Questi fenomeni ostruiranno il passaggio del refrigerante e

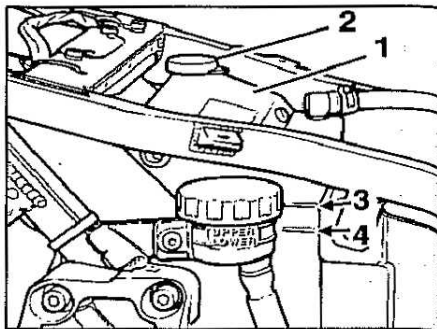
ridurranno considerevolmente l'efficienza del sistema di raffreddamento.

AVVISO IMPORTANTE

Usare refrigeranti contenenti sostanze anticorrosive e anticongelanti adatti a motori e a radiatori in alluminio, secondo le istruzioni del fabbricante (vedere specifiche). Gli anticongelanti contengono sostanze tossiche al corpo umano. Mai bere dell'anticongelante

Ispezione del livello del refrigerante

- Controllare il livello del refrigerante quando il motore è freddo.
- Posizionare verticalmente la motocicletta su terreno piano.
- Togliere il sedile.
- Controllare il livello del refrigerante nel serbatoio di espansione. Il livello del refrigerante dovrebbe essere compreso fra i contrassegni 'MAX' e 'MIN'.
- Se il livello del refrigerante è basso togliere il coperchio dal serbatoio di espansione, e attraverso l'apertura del bocchettone aggiungere del refrigerante fino a raggiungere il livello massimo 'MAX'. Riavvitare il coperchio.



1. Serbatoio di espansione
2. Tappo del serbatoio
3. Contrassegno 'MAX'
4. Contrassegno 'MIN'

NOTA:

- Prima di uscire dallo stabilimento nelle motociclette viene versato un anticongelante tipo permanente. E' di colore blu e contiene una soluzione al 50% di etilene glicole; ha un punto di congelamento di -35°C , (-31°F).

- Controllare il livello del refrigerante quando il motore è freddo (temperatura di stanza o ambientale).

- Se il refrigerante è stato controllato perché l'ago dell'indicatore del livello è entrato nella zona rossa controllare anche il livello del refrigerante nel radiatore e se necessario aggiungerne.

- In emergenza può aggiungere nel serbatoio di espansione del refrigerante solo dell'acqua, comunque si dovrà provvedere al corretto ristabilimento della tasso di miscelazione aggiungendo del refrigerante concentrato non appena possibile.

AVVISO IMPORTANTE

Non togliere il coperchio del radiatore a motore caldo.

ATTENZIONE

L'acqua distillata deve essere usata, nel sistema di raffreddamento assieme all'anticongelante (vedere le specifiche dell'anticongelante).

Se nel sistema viene introdotta acqua dura essa può provocare l'accumulo di incrostazioni nei condotti dell'acqua e ridurre considerevolmente l'efficienza del sistema.

Se si deve aggiungere frequentemente del refrigerante, o se il serbatoio di espansione viene fatto funzionare a secco, potranno verificarsi delle perdite nel sistema di raffreddamento. Faccia ispezionare il sistema di raffreddamento dal suo Concessionario Autorizzato Triumph.

Sostituzione del refrigerante

Faccia sostituire il refrigerante da un Concessionario Autorizzato della Triumph.

Manicotti del radiatore

Controllare che i manicotti del radiatore non abbiano delle crepe o siano deteriorati e che i supporti a graffa dei manicotti siano serrati secondo i valori riportati nella Tabella di Manutenzione Periodica.

Radiatore e Ventola di Raffreddamento

Verificare che le alette del radiatore non siano ostruite da insetti o da fango. Eliminare ogni ostruzione riscontrata con un getto di vapore d'acqua a bassa pressione.

AVVISO IMPORTANTE

La ventola di raffreddamento funziona automaticamente, anche con l'interruttore di accensione disattivato. Tenga sempre le mani lontane dalle pale della ventola.

ATTENZIONE

L'uso di getti d'acqua ad alta pressione, come quelli usati per il lavaggio delle auto, può danneggiare le pale del radiatore ed alterarne.

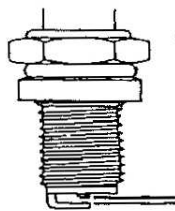
Non ostruire o deflettere il flusso d'aria che scorre attraverso il radiatore con l'installazione di accessori non autorizzati sulla parte anteriore del radiatore o dietro la ventola di raffreddamento. L'eventuale interferenza col flusso d'aria al radiatore così prodotta potrebbe produrre un surriscaldamento con conseguente danno al motore.

CANDELE D'ACCENSIONE

La candela di accensione standard è illustrata nelle specifiche. Le candele dovrebbero periodicamente essere estratte secondo le istruzioni riportate sulla Tabella di Manutenzione Periodica, per ispezione, o sostituzione o nuova regolazione della distanza della candela.

Manutenzione

Misurare la distanza con calibri spessore e regolare la distanza se, incorretta, piegando l'elettrodo esterno. Se gli elettrodi delle candele sono corrosi o danneggiati o se l'isolatore è fessurato, sostituire la candela con un'altra di tipo e gradazione raccomandati.

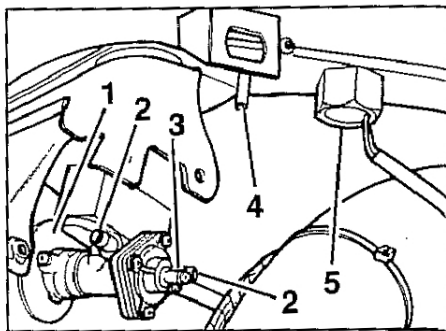


0,8-0,9 mm

Rimozione della candela

- Rimuovere il sedile.
- Rimuovere tutti e due i pannelli laterali.
- Scollegare e togliere la batteria.
- Assicurarsi che il comando valvola del rubinetto del carburante sia nella posizione 'ON'.
- Asportare i bulloni delle mensole - 2 per lato.
- Facendo attenzione, sollevare la parte posteriore del serbatoio e scollegare i cavi del sensore di basso livello del carburante.
- Disinnestare dal rubinetto del carburante le tubazioni del carburante e del tubo d'aspirazione (vuoto).
- Disinnestare il tubo di spurgo.
- Sorreggere la parte anteriore e posteriore del serbatoio, far scivolare il serbatoio all'indietro e sollevare il serbatoio.
- Asportare i pannelli di riempimento.
- Pulire attorno alle teste delle per rimuovere tutta la sporcizia.
- Con molta attenzione estrarre le teste dalle candele.
- Svitare le candele.

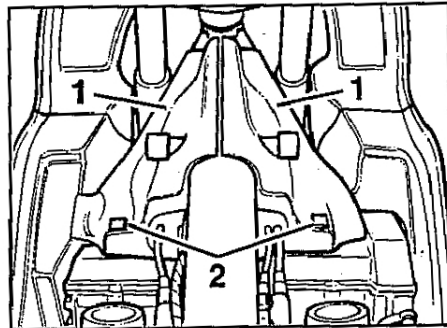
Staffe posteriori del serbatoio



1. Comando valvola del rubinetto
2. Rubinetto del serbatoio
3. Collegamento del tubo di aspirazione
4. Tubo di drenaggio del Bocchettone del serbatoio
5. Sensore di basso livello del carburante

NOTA:

- L'installazione è l'opposto della rimozione.
- Serrare le candele alla coppia raccomandata (vedere a pagina 120).
- Assicurarsi che la plastica di tenuta sia posizionata correttamente durante il rimontaggio dei pannelli di rivestimento.
- Assicurarsi che i manicotti del carburante e di aspirazione siano rimontati correttamente al rubinetto del carburante.
- Verificare che i supporti anteriori del serbatoio del carburante siano posizionati correttamente.



1. Pannelli di rivestimento
2. Posizionamento degli appoggi dei pannelli in espanso.

GIOCO DELLE VALVOLE

L'usura e il posizionamento delle valvole influenzano negativamente il gioco delle valvole, disturbandone la messa in fase.

ATTENZIONE

Se non viene controllato il gioco delle valvole l'usura potrebbe causare la parziale apertura delle valvole, che a sua volta diminuirebbe le prestazioni, brucerebbe le valvole e il loro posizionamento ed infine, potrebbe causare seri danni al motore.

Dovrà venir controllato e regolato il gioco di ogni valvola, secondo le istruzioni contenute nella Tabella Periodica di Manutenzione.

L'ispezione e regolazione dovrebbero essere eseguite dal suo Concessionario Autorizzato Triumph.

PURIFICATORE DELL'ARIA

L'elemento purificatore dell'aria è del tipo a schiuma espansa composita pre-impregnata con un'olio speciale. L'insieme del filtro dell'aria dovrebbe essere sostituito dal suo Concessionario

Autorizzato Triumph, secondo le istruzioni contenute nella Tabella Periodica di Manutenzione.

In zone polverose, potrà rendersi necessaria una sostituzione dell'elemento ad intervalli di tempo più frequenti.

Nota: Il purificatore dell'aria deve essere sostituito soltanto come complesso assemblaggio. Il Servizio Pezzi di Ricambio della Triumph non fornisce singoli filtri come pezzi di ricambio, di conseguenza la scatola dell'aria non potrà essere disassemblata e l'elemento del filtro non potrà venire né rimosso né pulito.

AVVISO IMPORTANTE

Non avviare mai il motore, se il filtro dell'aria non è stato montato correttamente, ciò potrebbe causare una rapida usura del motore.

Se si lascia entrare sporcizia o polvere nel carburatore, il comando del gas potrà bloccarsi con possibilità di provocare un incidente.

CONSIGLI ANTI-FURTO

1. Bloccare sempre lo sterzo e non lasciare mai la chiave nell'interruttore di accensione, neanche per breve tempo.
2. Assicurarsi che i documenti di registrazione della motocicletta siano sempre aggiornati.
3. Per maggior sicurezza parcheggiare la motocicletta in un garage che viene chiuso a chiave.
4. Montare un dispositivo antifurto addizionale, di buona qualità.
5. Scriva il suo nome, cognome, indirizzo e numero di telefono, nella casella in fondo a questa pagina e conservi sempre questo manuale nel ripostiglio della motocicletta. Il proprietario di una motocicletta rubata può venire identificato dalle informazioni contenute nel Manuale del Proprietario, perché questo è stato conservato con la motocicletta.

NOME E COGNOME: _____

INDIRIZZO: _____

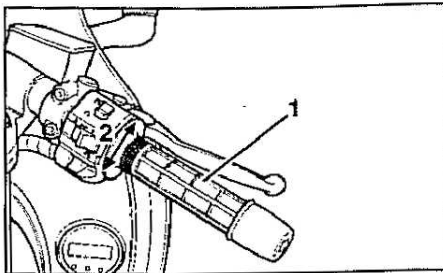
TELEFONO: _____

IMPUGNATURA DEL GAS

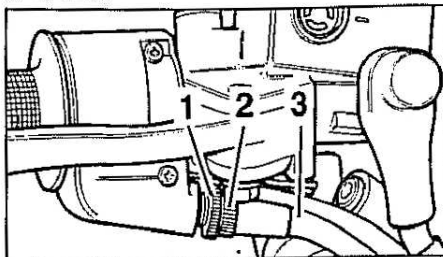
L'impugnatura del gas controlla la valvola di regolazione del gas. Se l'impugnatura ha un gioco eccessivo, provocherà un ritardo nella risposta della valvola del gas specialmente a bassa velocità del motore. Inoltre la valvola del gas potrà non aprirsi completamente a tutto gas. D'altra parte se l'impugnatura del gas non ha nessun gioco l'acceleratore sarà difficile da controllare ed il minimo diventerà irregolare. Controllare frequentemente il gioco dell'impugnatura del gas conformemente a quanto indicato nella Tabella della Manutenzione Periodica, e se necessario regolarne il gioco.

Ispezione

- Verificare che, quando si aziona l'impugnatura del gas, con leggero movimento di torsione, in avanti ed indietro vi sia un gioco di 2-3 mm.
- Se l'escursione del gioco è incorretta, provvedere a regolarla.



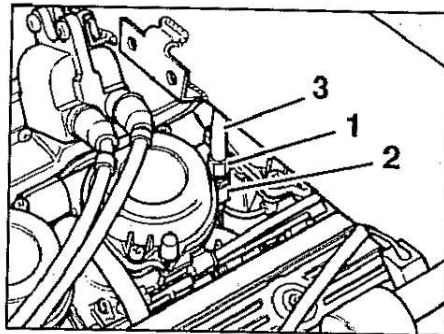
1. Impugnatura del gas
2. 2-3 mm



1. Controdado
2. Dispositivo di regolazione
3. Cavo del gas (Cavo dell'acceleratore)

Regolazione

- Allentare il controdado dell'impugnatura del gas e girare il regolatore finché si ottiene il corretto gioco dell'impugnatura del gas.
- Serrare il controdado contro il manicotto zigrinato.
- Se il cavo dell'acceleratore non può venire regolato con un regolatore di cavi, nella parte finale superiore del cavo dell'acceleratore, usare il dado di regolazione, posto nella parte finale del cavo del gas, accanto al carburatore.
- Togliere il serbatoio della benzina.
- Allentare il controdado, al carburatore, e regolare il gioco dell'impugnatura del gas.
- Allentare la manetta del gas a rimettere il regolatore nella posizione precedente.
- Serrare il controdado.



1. Dado di regolazione
2. Controdado
3. Cavo dell'acceleratore

AVVISO IMPORTANTE

L'uso della motocicletta con cavi o fili regolati incorrettamente, posizionati non correttamente o danneggiati, può produrre situazioni di guida pericolose.

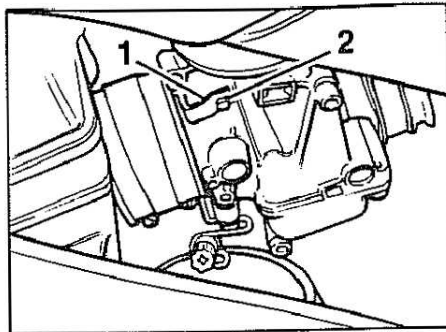
LEVA DEL CARBURATORE

La leva del carburatore aziona un dispositivo di arricchimento della miscela, all'interno del carburatore per consentire un facile avviamento quando il motore è freddo.

Se compaiono dei problemi d'avviamento o da miscela di carburante troppo ricca, ispezionare la leva e il cavo del carburatore e regolare secondo il caso.

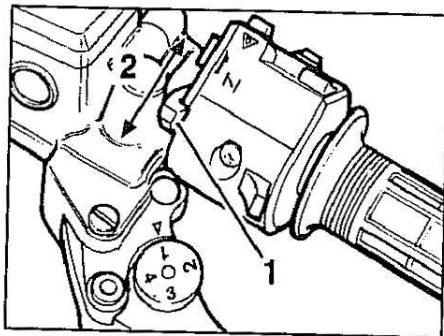
Ispezione

- Verificare che la corsa di ritorno della leva del carburatore sia giusta e che il cavo interno scorra senza intoppi. Se vi sono delle irregolarità contatti il suo Concessionario autorizzato Triumph.
- Premere la leva del carburatore completamente a fondo fino alla posizione di rilascio.
- Determinare la quantità di gioco del cavo alla leva del carburatore. Tirare la leva del carburatore finché la leva dello stantuffo del motorino d'avviamento al carburatore tocchi lo stantuffo d'avviamento; l'escursione compiuta dalla leva del carburatore rappresenta la quantità di gioco del cavo della leva del carburatore.



1. Leva dallo stantuffo del motorino d'avviamento
2. Stantuffo d'avviamento

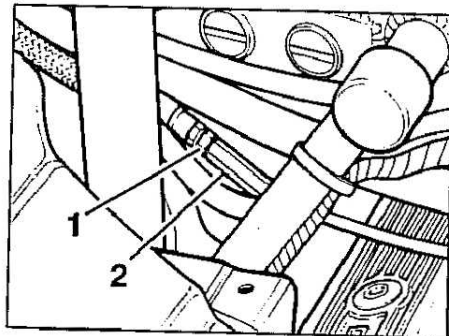
- La corretta quantità del gioco è compresa fra i 2 e i 3 mm, al fondo della leva del carburatore. Se il gioco è eccessivo o insufficiente, regolare il cavo del carburatore.



1. Leva del carburatore
2. 2-3 mm

Regolazioni

- Allentare il controdado situato a metà del cavo del carburatore, e girare il dado di regolazione fino a quando il cavo ha il gioco voluto.
- Dopo aver terminato la regolazione serrare il controdado.



1. Dado di regolazione
2. Controdado

CARBURATORE

La seguente procedura si riferisce alla regolazione di minimo, operazione che dovrebbe essere eseguita secondo le indicazioni contenute nella Tabella Periodica di manutenzione oppure ogni volta che la velocità minima è alterata.

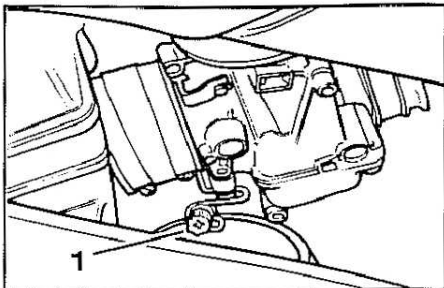
NOTA:

• Un'inadeguata sincronizzazione del carburatore provocherà instabilità del funzionamento al minimo, riduzione della potenza e delle prestazioni. Se si rende necessaria un'accurata regolazione della sincronizzazione del carburatore provveda far effettuare tale regolazione dal suo Concessionario autorizzato Triumph.

Regolazione

- Avviare il motore e lasciarlo in funzione finché ogni suo componente è caldo.
- Regolare la velocità al minimo a 950-1.050 giri al minuto (g/min.), girandola vite di regolazione del minimo.
- Aprire e chiudere la valvola del carburatore diverse volte per essere sicuri che la velocità al minimo non cambi. Se necessario regolare nuovamente.

- Con il motore al minimo girare il manubrio in entrambi i lati. Se i movimenti del manubrio cambiano la velocità di minimo ciò potrà indicare una incorretta regolazione, o un'incorretta sistemazione del cavo del carburatore; oppure che il cavo è danneggiato. Prima di accingersi a guidare la motocicletta si accerti che difetti di questo tipo siano stati eliminati.



1. Vite di regolazione del minimo

AVVISO IMPORTANTE

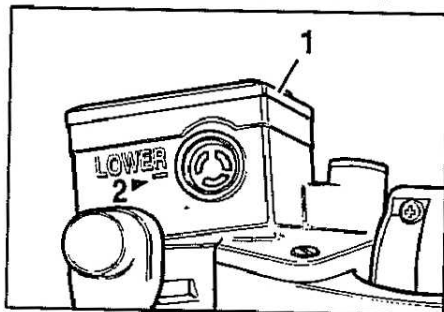
Il funzionamento con un cavo danneggiato può produrre condizioni di guida pericolosa.

FRIZIONE

La motocicletta è fornita di una frizione a funzionamento idraulico che non richiede nessun tipo di regolazione, fatta eccezione per l'ispezione del livello del fluido da effettuarsi secondo le istruzioni contenute nella Tabella di Manutenzione Periodica.

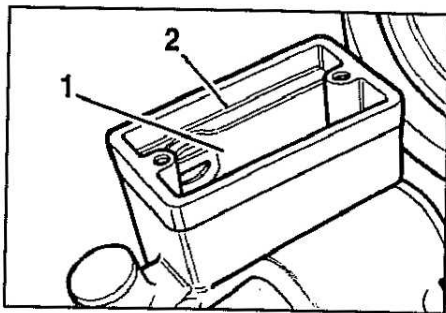
Ispezione del livello del fluido

- Il livello del fluido del serbatoio deve essere mantenuto tra la linea del livello superiore, o massimo, e quella del livello inferiore, o minimo. (serbatoio tenuto orizzontalmente).
- Riempire il serbatoio fino alla linea di livello superiore, rimanendo all'interno di essa.



NOTA:

- Usare il fluido per freni raccomandato D.O.T.4, come elencato nelle specifiche.

Sopra
1. Serbatoio

2. Livello inferiore

Sinistra
1. Serbatoio

CATENA DI TRASMISSIONE

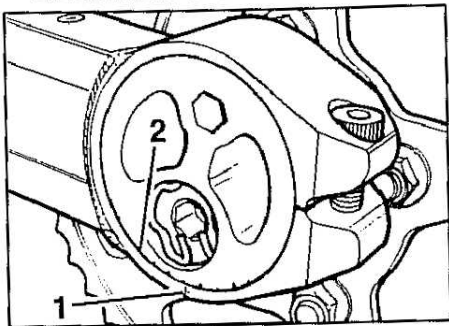
Per sicurezza di funzionamento e per evitare un'eccessiva usura la catena di trasmissione deve essere controllata, regolata e lubrificata secondo le istruzioni contenute nella Tabella di Manutenzione Periodica. Se la catena è eccessivamente usurata, o incorrettamente regolata - troppo allentata o troppo stretta- la catena potrebbe saltare fuori dai denti oppure rompersi. In condizioni impegnative i controlli e la lubrificazione dovrebbero essere effettuati più frequentemente.

AVVISO IMPORTANTE

Una catena che si rompe o che salta fuori dai denti può impigliarsi nel rocchetto del motore oppure nella ruota posteriore danneggiando severamente la motocicletta e causando un incidente.

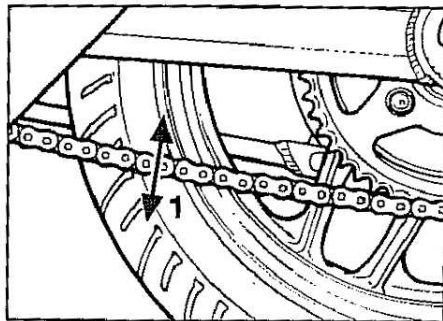
Ispezione del lasco della catena

- Mettere la motocicletta all'impiedi appoggiata sul cavalletto centrale.
- Controllare l'allineamento della ruota posteriore consultando le istruzioni contenute nella sezione inerente l'allineamento delle ruote.



1. Incavo del braccio oscillante
2. Segni di usura della catena/ dell'allineamento delle ruote.

- Ruotare la ruota posteriore per identificare la posizione di massima tensione della catena e poi misurare il movimento verticale a metà distanza dalla dentatura.
- Il movimento verticale della trasmissione della catena dovrebbe essere compreso fra 35 e 40 mm.



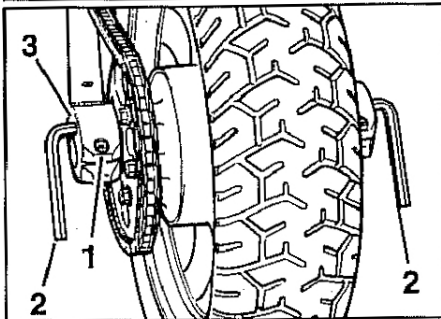
1. 35 - 40 mm

Regolazione del lento della catena

- Allentare le viti di fissaggio (a morsetto) eccentriche di destra e sinistra.
- Inserire entrambe le chiavi Allen (12 mm) nelle cavità esagonali dei regolatori eccentrici e girarle nella stessa misura avanti e indietro finché la catena di trasmissione presenta il giusto grado di allentamento.
- Serrare le viti a morsetto dei regolatori eccentrici alla coppia specificata.
- Controllare l'allineamento della ruota posteriore.

AVVISO IMPORTANTE

Se i bulloni di chiusura non sono saldamente serrati, si possono avere rischi nella guida.



1. Bullone di regolazione
2. Chiave Allen (da 12 mm)
3. Regolatore eccentrico

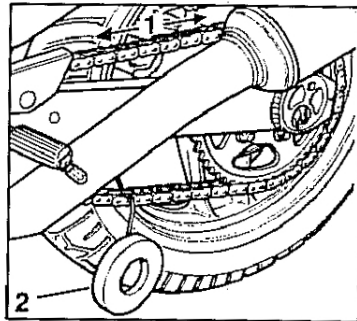
- Ruotare la ruota, misurare di nuovo l'allentamento della catena alla posizione di massima tensione e se necessario regolare nuovamente.
- Controllare l'efficacia di frenata del freno posteriore.
- Ricontrollare l'allineamento della ruota posteriore.

ATTENZIONE

I modelli Daytona sono forniti con catene Regina 136 ORT (530 ORT). I tipi di catena 136 ORS (530 ORS) non devono essere usati a causa della loro ridotta resistenza.

Controllo dell'usura

- Asportare il carterino copricatena.
- Allungare il tesato della catena appendendo ad essa pesi varianti da 10 a 20 kg.
- Misurare una lunghezza di 20 connessioni della catena, misurando dalla parte diritta dal centro del primo perno al centro del 21° perno. Poiché la catena può essere usurata in maniera irregolare, effettuare diverse misurazioni in diversi punti.
- Se lunghezza eccede quella stabilita per il limite di servizio si dovrà provvedere alla sostituzione della catena.



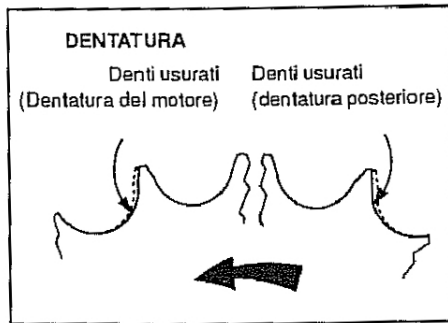
1. Misurazione
2. Peso

Catena di trasmissione lunghezza di 20 maglie
Limite di servizio 319 mm

AVVISO IMPORTANTE

Per motivi di sicurezza, usate solo una catena standard. E' di un tipo senza fine che non dovrebbe venire tagliata per il montaggio. Le raccomandiamo di farla montare al suo Concessionario Autorizzato Triumph.

- Ruotare la ruota posteriore e ispezionare la catena di trasmissione per verificare se vi sono danni ai rulli, e perni e maglie allentate.
- Inoltre verificare se nella dentatura della catena vi sono denti eccessivamente o disuniformemente usurati e denti danneggiati.
- Se vi sono delle irregolarità faccia cambiare la catena di trasmissione e/oppure la dentatura dal suo Concessionario Autorizzato Triumph.
- Sostituire il carterino della catena.

**NOTA:**

- Nell'illustrazione l'usura della dentatura è esagerata. Consultare il Manuale di Manutenzione per limiti di usura.

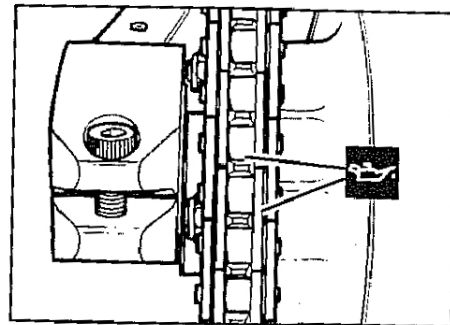
Lubrificazione

La lubrificazione è necessaria dopo che si è guidato motocicletta sotto la pioggia o su strade bagnate oppure ogni volta che la catena appare secca. Usare il lubrificante raccomandato nelle specifiche.

- Applicare olio ai lati dei rulli in modo che poi esso penetri dentro i rulli e dentro le boccole. Applicare olio anche agli anelli di tenuta toroidale. Eliminare ogni eccesso d'olio togliendolo servendosi di uno straccio.
- Se la catena è particolarmente sporca pulirla prima con della paraffina e poi applicare olio nel modo sopra descritto.

ATTENZIONE

Non impiegare lavaggio a pressione per pulire la catena, poiché si possono danneggiare seriamente i componenti.

**ALLINEAMENTO DELLE RUOTE**

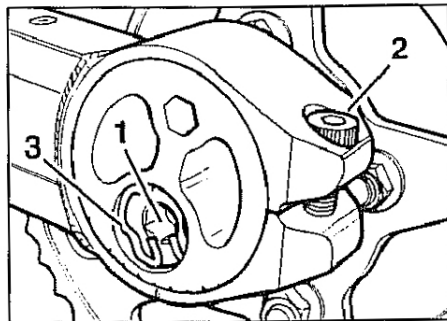
- Togliere gli anelli di sicurezza dall'albero assiale.
- Allentare il bullone dell'assale.
- Allentare i bulloni di fissaggio sinistri o destri del regolatore eccentrico, e girare il regolatore eccentrico in modo che gli incavi di sinistra e di destra del braccio articolato puntino agli stesi contrassegni a sinistra e a destra dei regolatori.

- Per fissare i bulloni di fissaggio e il dado dell'asse serrare alla coppia specificata.
- Inserire gli anelli di sicurezza per proteggere il semiasse.

AVVISO IMPORTANTE

Se il dado il bullone di fissaggio non sono serrati solidamente o se gli anelli di sicurezza non sono stati installati, si possono verificare situazioni di guida pericolosa.

Il disallineamento delle ruote provocherà un'usura anomala potrà produrre condizioni di guida pericolose.

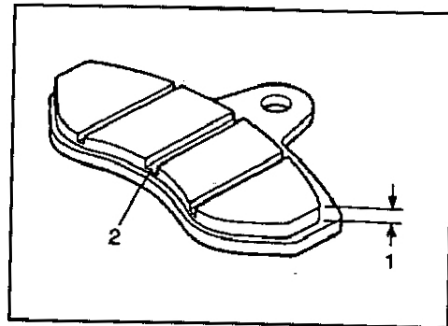


1. Dado dell'asse
2. Bullone di fissaggio del regolatore eccentrico
3. Anelli di fissaggio

FRENI

Ispezione dell'usura dei freni

Ispezionare i freni per la rilevazione dell'usura secondo le istruzioni fornite nella Tabella s di Manutenzione Periodica. Per ciascuna pinza dei freni, anteriore e posteriore, controllare che lo spessore delle pastiglie sia di almeno 1,5 mm, cioè se nei cuscinetti l'usura ha consumato completamente le scanalature, sostituire tutti i cuscinetti delle ruote.



1. Spessore del Rivestimento
2. 1,5 mm

Fluido dei freni a disco

Ispezionare i serbatoi del liquido dei freni, controllare il livello e sostituire il liquido dei freni secondo le istruzioni contenute nella Tabella di Manutenzione Periodica. Inoltre, si dovrà sostituire il fluido dei freni ogni volta che questo viene contaminato da sporcizia o da acqua.

Tipo di liquido

Il liquido D.O.T. 4 raccomandato è descritto nelle specifiche.

AVVISO IMPORTANTE

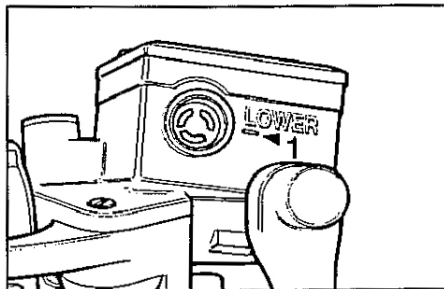
Non sostituire singoli cuscinetti, rimpiazzarli entrambi sulla pinza. Se sulla ruota sono montate due pinze si dovranno rimpiazzare contemporaneamente TUTTI i cuscinetti.

La sostituzione di cuscinetti singole ridurrà l'efficienza di frenata e potrà provocare un'incidente.

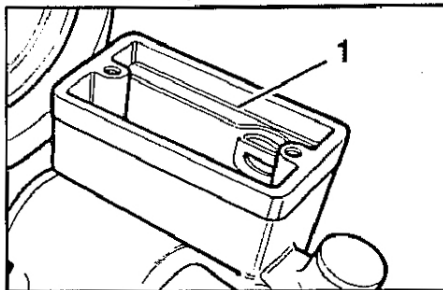
ATTENZIONE

Non versare il fluido dei freni sopra una superficie verniciata.

Usare sempre fluido nuovo prelevato da un contenitore sigillato e aperto per tale operazione. Verificare che non vi siano perdite attorno ai montaggi. Verificare se vi sono danni al tubo flessibile del freno.



1. Livello inferiore, freno anteriore



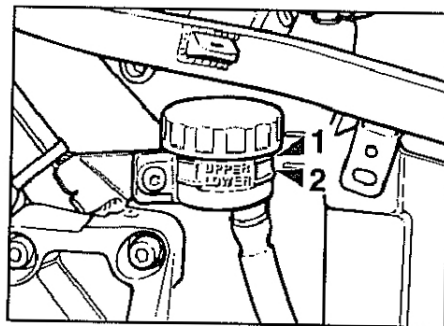
1. Livello superiore, Freni anteriori

Ispezione del livello del fluido

- Il livello del fluido dei freni del serbatoio deve essere tenuto fra le due linee di livello, superiore ed inferiore (tendendo il serbatoio in posizione orizzontale).
- Riempire il serbatoio fino alla linea di marcatura del livello superiore.

AVVISO IMPORTANTE

E' pericoloso mescolare fra loro marche diverse di liquidi.



1. Livello superiore, Freno posteriore
2. Livello inferiore

Sostituzione del fluido

Provveda a far sostituire dal suo Concessionario Autorizzato Triumph, secondo quanto descritto nella Tabella di Manutenzione Periodica.

Freni anteriori e posteriori

L'usura dei freni anteriori e posteriori viene compensata automaticamente e non esercita alcun effetto sul funzionamento della leva o su quello del pedale dei freni. Quindi non vi sono parti né anteriori né posteriori che richiedono messa a punto.

AVVISO IMPORTANTE

Se la leva del freno o quella del pedale sembrano soffici, quando azionati, ciò può indicare la presenza di aria nelle condutture dei freni, oppure che il freno è difettoso. Poiché è pericoloso operare la motocicletta in tali situazioni, faccia immediatamente controllare i freni dal suo Concessionario Autorizzato Triumph.

Spie delle luci dei freni

La spia dei freni viene attivata tanto dal freno anteriore che da quello posteriore. Se la spia del freno non funziona quando viene tirata la leva del freno anteriore oppure quando viene premuto il pedale del freno posteriore chiedi al suo Concessionario Triumph autorizzato di ricercarne le cause.

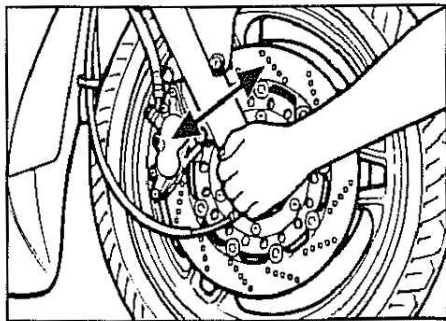
ISPEZIONI DI VERIFICA DELLA STERZATURA

Compiere ispezioni periodiche per la verifica dello stato della sterzata. Sospensioni dello sterzo allentate o usurate possono rivelarsi pericolose.

- Posizionare all'impiedi la motocicletta su una superficie, o su un terreno piani.
- Trattenere le parti inferiori delle forcelle frontali e cercare di spostarle in avanti e all'indietro. Se si rileva del gioco, chiedi al tuo Concessionario Triumph autorizzato di ispezionare e regolare lo sterzo.
- Afferrare l'estremità inferiore delle forcelle anteriori e cercare di spostarle avanti/indietro. Se si riscontra gioco, chiedere al Concessionario Triumph di controllare e regolare lo sterzo.

AVVISO IMPORTANTE

Fare in modo che la motocicletta sia sostenuta saldamente per evitare che si rovesci.



SOSPENSIONI DELLE RUOTE

Se le sospensioni della ruota posteriore o anteriore presentano un certo grado di gioco, a livello del mozzo, oppure se la ruota non gira in modo scorrevole, chiedi al tuo Concessionario autorizzato Triumph di ispezionare le sospensioni secondo quanto descritto nel Programma di Manutenzione.

SOSPENSIONE ANTERIORE

Alcuni modelli sono equipaggiati con forcelle frontali non regolabili. Quelli equipaggiati con forcelle frontali regolabili possono venire regolate per: molle di precarico, compressione dello smorzamento estensione dello smorzamento.

Ispezione della forcella anteriore

- Esamini ciascun montante della forcella per la rilevazione di ogni segno di danno o graffio sulla superficie del corsoio e per l'individuazione di perdite di olio.
- Se riscontra danni o perdite, si metta in contatto col suo Concessionario Autorizzato Triumph.

Per verificare che la forcella funzioni scorrevolmente:

- Posizioni la motocicletta su una superficie piana.
- Mentre regge il manubrio e aziona il freno anteriore spinga ("pompi") la moto in alto e in basso, ripetendo i movimenti diverse volte.

NOTA:

- I movimenti delle sospensioni saranno influenzati dai gradi di regolazione.
- Se rileva ruvidità o eccessiva rigidità contatti il suo Concessionario autorizzato Triumph.

AVVISO IMPORTANTE

Guidare una motocicletta con sospensioni difettose o danneggiate può provocare danni alla motocicletta, causare perdita di controllo del veicolo o un incidente.

Le unità di sospensione contengono gas pressurizzato. Leggere le seguenti informazioni prima di effettuare qualsiasi regolazione.

Regolazione della sospensione anteriore

La regolazione standard delle sospensioni fornisce un comodo comfort di marcia e buone caratteristiche di tenuta, per guida generale, o guida con un solo passeggero. La tabella elenca i valori di regolazione consigliati per la sospensione anteriore e posteriore.

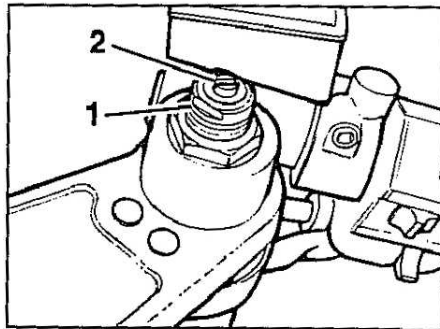
AVVISO IMPORTANTE

In modelli con sospensioni regolabili, accertarsi che venga mantenuta la corretta equilibratura fra la sospensione anteriore e quella posteriore.

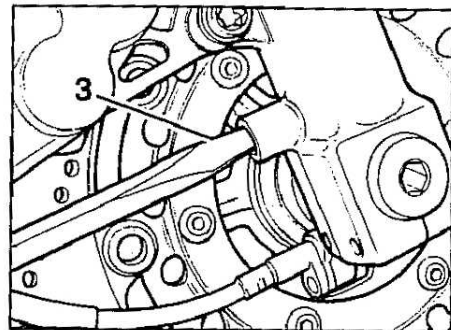
La molla di pre-carico e il regolatore dell'estensione dello smorzamento sono situati sulla parte superiore di ogni forcella. Il regolatore della compressione dello smorzamento è situato vicino alla parte inferiore di ciascuna forcella adiacente al mandrino della ruota.

CARICO	ANTERIORE			POSTERIORE	
	MOLLA DI PRECARICO	ESTENSIONE SMORZATORE	COMPRESSIONE SMORZATORE	MOLLA PRECARIO	SMORZAMENTO FORZA DI
SOLO GUIDATO A RESTANDARD	5	6	6	3	2
GUIDA SOFFICE	6	9	8	2	1
RIGIDA	4	4	3	4	3
GUIDATORE E PASSEGGERO	4-5	4-6	3-6	3-4	2-3
GUIDATORE, PASSEGGERO E BAGAGLIO	1-4	1-4	1-3	3-5	3-5

NOTA: I valori elencati in questa tabella sono puramente indicativi. Le necessità di regolazione possono variare, a seconda del peso e delle preferenze personali.



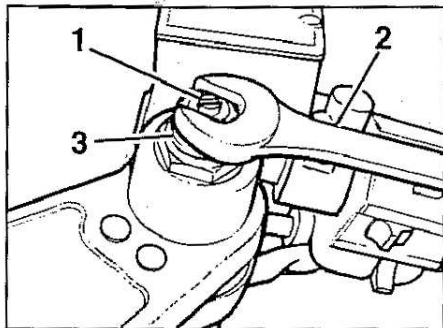
1. Regolatore della molla di pre-carico
2. Regolatore della forza di ritorno



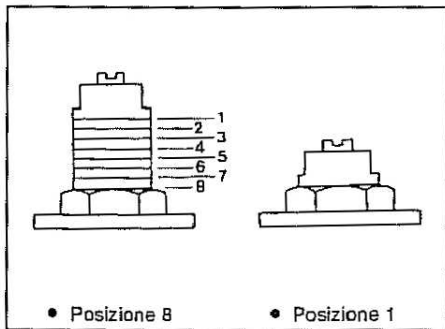
3. Regolatore della forza di compressione di ritorno

Regolazione della molla di pre-carico

Per cambiare la molla di precarico, ruotare il regolatore (17 mm A/F) in senso orario (avvitare), per aumentare il pre-carico, oppure in senso antiorario (svitare) per diminuire il pre-carico.



1. Molla di regolazione del precarico
2. Chiave da 17mm
3. Contrassegni



Registrazioni di pre-carico

NOTA:

- La motocicletta viene consegnata con la molla di precarico regolata in fabbrica, sulla posizione 5.

Regolazione dell'estensione di ritorno

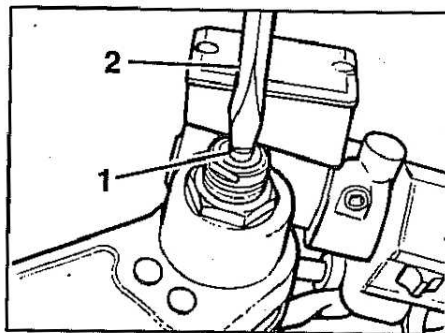
Per cambiare le forze di estensione di smorzamento, ruotare il regolatore stozzato in senso orario (avvitare) per aumentare o in senso antiorario (svitare) per diminuire. Ci sono 12 posizioni di denti d'arresto a scatto.

La posizione 1 (forza di ritorno massima) si ottiene quando il dispositivo di regolazione viene ruotato completamente in senso orario (avvitato a fondo).

La posizione 12 (forza di ritorno minima) si ottiene quando il dispositivo di regolazione viene ruotato completamente in senso antiorario (svitato completamente).

NOTA:

- La motocicletta esce dalla fabbrica con lo smorzatore regolato alla posizione 6.



1. Regolatore dell'forma di ritorno
2. Cacciavite

AVVISO IMPORTANTE

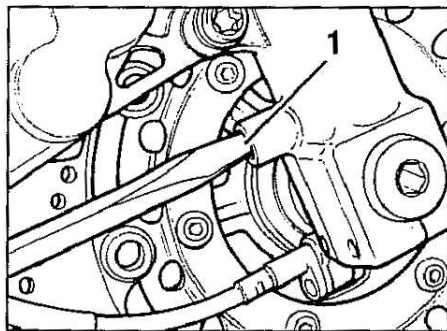
Tutte le regolazioni devono essere esattamente uguali per ogni montante di ciascuna forcella. Regolazioni diverse possono influenzare la maneggevolezza e causare perdita del controllo del veicolo, oppure un incidente.

Regolazione di compressione di smorzamento

Per cambiare la forza di compressione di smorzamento ruotare il regolatore stozzato in senso orario (avvitare), per aumentare, od in senso antiorario (svitare) per diminuire. Ci sono 12 posizioni di denti di arresto a scatto.

La posizione 1 (forza di ritorno massima) si ottiene quando il dispositivo di regolazione viene ruotato completamente in senso orario (avvitato a fondo).

La posizione 12 (forza di ritorno minima) si ottiene quando il dispositivo di regolazione viene ruotato completamente in senso antiorario (svitato completamente).



1. Regolatore della forza di compressione di smorzamento

NOTA:

- La motocicletta esce dalla fabbrica con lo smorzatore di compressione regolato alla posizione 6.

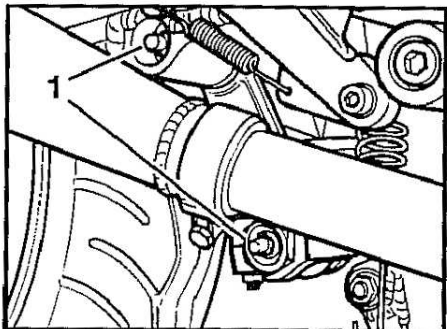
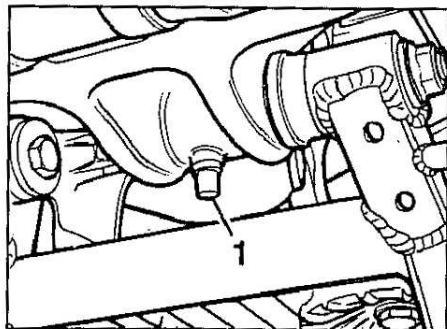
SOSPENSIONE POSTERIORE

La sospensione posteriore si compone di una sola molla/smorzatore, azionata da un sistema di collegamento triplo a tasso variabile.

Alcuni modelli sono forniti con unità di sospensione regolabile per il pre-carico e per la forza di smorzamento.

Ispezione delle sospensioni posteriori

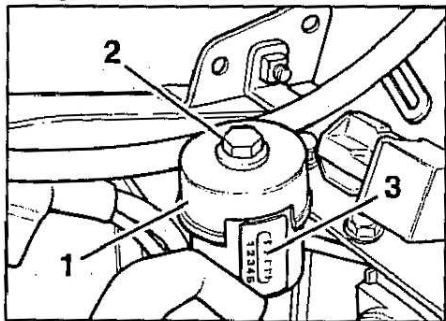
- Posizionare la motocicletta all'impiedi su una superficie piana.
- Esaminare i perni della sospensione per usura e eccessivo movimento.
- Se si rileva un movimento eccessivo, contattare il proprio Concessionario Triumph autorizzato.
- Applicare del grasso ai cuscinetti delle sospensioni usando gli ingrassatori a 'capezzolo' seguendo le istruzioni contenute nella Tabella Manutenzione Periodica.
- Usare il grasso raccomandato nelle specificazioni.



1. Ingrassatori a capezzolo

Regolazione della molla di precarico

- Il regolatore della molla di precarico è ubicato sotto il sedile.
- Per aumentare il precarico della molla ruotare il regolatore esagonale (10 mm A/F) in senso orario.
- Per ridurre il precarico della molla ruotare il regolatore in senso antiorario.



1. Regolatore del precarico della molla (di sospensione).
2. Regolatore ad esagono (10mm A/F*)
3. Finestra dell'indicatore di precarico della molla

La posizione di precarico della molla di sospensione è indicata dal puntatore visibile nella finestra dell'indicatore situata a lato del dispositivo di regolazione.

Massimo precarico – Posizione 5

Minimo precarico – Posizione 1

NOTA:

- La motocicletta viene consegnata con un valore di precarico delle molle regolato in fabbrica sulla posizione 1. (Sulla posizione 3 per la Daytona)

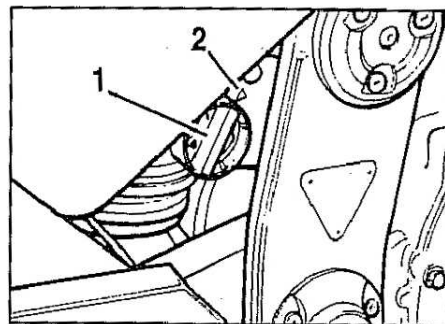
Regolazione delle sospensioni della Trident

La molla di precarico dell'unità di sospensione posteriore della Trident è regolabile. Il precarico si regola tramite le ghiera di bloccaggio filettate dell'insieme dell'unità.

La regolazione deve essere eseguita soltanto da Concessionari Triumph autorizzati.

Regolazione della forza di resistenza di smorzamento

- Il regolare della forza di resistenza di smorzamento si trova nel lato destro della motocicletta.
- Il regolatore della forza di smorzamento è dotato di 4 posizioni.
- La posizione 1 è la più morbida (smorzamento minimo).
- La posizione 4 è la più rigida (smorzamento massimo).



1. Regolatore della forza di smorzamento
2. Freccia indicatrice di posizione

ATTENZIONE

Il regolatore deve essere ruotato solo in senso antiorario. Quindi, dopo la posizione 4, il regolatore ritorna in posizione 1.

Non usare la motocicletta con il regolatore registrato in posizioni diverse da quelle degli 'scatti' della posizioni numerate. Una regolazione diversa da quelle indicate potrebbe causare danni all'unità o rendere incontrollabile la motocicletta.

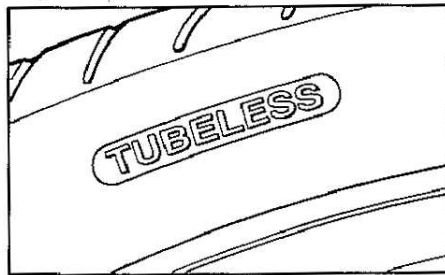
Posizione "scatto"	1	2	3	4
Forza di smorzamento	Morbida			Dura

PNEUMATICI

Questa motocicletta è fornita di pneumatici senza camera d'aria, senza valvole e senza cerchi. Usare solo pneumatici contrassegnati TUBELESS (SENZA CAMERA D'ARIA) e di valvole senza camera d'aria o di cerchi contrassegnati APPLICABILE A PNEUMATICI SENZA CAMERA D'ARIA.

La corretta pressione di gonfiaggio fornirà la massima stabilità, un massimo comfort di marcia e lunga durata degli pneumatici.

Controllare la pressione degli pneumatici frequentemente e se necessario, regolarla.



1. Contrassegno TUBELESS (senza camera d'aria)



2. Marchio applicabile TUBELESS TYRE (pneumatico senza camera d'aria)

AVVISO IMPORTANTE

Un gonfiaggio incorretto dello pneumatico provocherà un'anomala usura del battistrada dando origine a condizioni di guida pericolose. Uno pneumatico non sufficientemente gonfiato potrà slittare o provocare la fuoriuscita del cerchio il quale provocherà un rapido sgonfiamento del pneumatico che potrà condurre alla perdita di controllo del veicolo.

Il funzionamento della motocicletta con pneumatici eccessivamente usurati è pericoloso ed influirà negativamente sulla trazione e sulla maneggevolezza.

ATTENZIONE

La pressione dovrebbe venire controllata prima di iniziare a guidare la motocicletta, quando gli pneumatici sono "freddi".

I pneumatici senza camera d'aria, in caso di foratura, presentano un certo grado di capacità auto-sigillante e di conseguenza ogni perdita avviene molto lentamente. Ispezionare il molto da vicino per rilevare eventuali forature, soprattutto quando lo pneumatico non è completamente gonfiato.

Controllare che lo pneumatico non abbia tagli, o che non vi siano chiodi o altri oggetti appuntiti, nel battistrada. Ispezionare il battistrada per la rilevazione di eventuali ammaccature o deformazioni. Se rileva dei danni contatti il suo Concessionario Triumph autorizzato per le necessarie riparazioni, sostituzioni o per nuova equilibratura.

Usura dello pneumatico

Man mano che il battistrada si consuma e quindi si assottiglia lo pneumatico diviene più propenso alle forature e cedimenti. Si calcola che il 90% di tutti i guasti gli pneumatici si verifica durante il residuo 10% della durata del battistrada (90% di usura). Quindi usare pneumatici fintantoché si sono usurati al massimo non solo è una falsa economia ma anche pericoloso.

- Secondo quanto raccomandato nella Tabella di Manutenzione Periodica, misuri la profondità del battistrada con un calibro di profondità e sostituisca ogni pneumatico che presenta un'usura massima dello spessore del battistrada.

Profondità Minima (o spessore minimo) del Battistrada raccomandata dal costruttore.

Sotto i 130 km/h	2 mm
Oltre i 130km/h	Posteriore 3 mm Anteriore 2 mm

Sostituzione/Riparazione di Pneumatici

Contatti il suo Concessionario Triumph autorizzato.

AVVISO IMPORTANTE

Per una manovrabilità e tenuta di strada sicure, usare soltanto gli pneumatici standard di sostituzione raccomandati e gonfiarli alla corretta pressione.

Gli pneumatici che sono stati forati e successivamente riparati non hanno le stesse caratteristiche degli pneumatici non danneggiati. Non superare gli 80 km/h, per un periodo di 24 ore dopo la riparazione e, dopo tale periodo, non superare mai i 130 km.

Non riparare pneumatici che sono stati danneggiati nelle pareti laterali.

Gli p** con pareti laterali danneggiate devono essere sostituiti.

L'uso di p** diversi da quelli elencati nelle specifiche può esercitare effetti negativi sulla conduzione del veicolo.

AVVISO IMPORTANTE

Non installi modelli di p** con camera d'aria su cerchioni per p** senza camera. Gli alloggiamenti dei cerchioni non sono predisposti per accomodare tali tipi di gomme e tali pneumatici potrebbero fuoriuscire dai cerchioni causando lo sgonfiamento delle gomme che a sua volta potrebbe provocare la perdita di controllo del veicolo.

Non montare una camera d'aria all'interno di uno pneumatico sprovvisto di camera d'aria. L'eccessivo aumento del calore potrebbe provocare lo scoppio dello pneumatico e suo successivo sgonfiamento con possibile perdita del controllo del veicolo. Una corretta equilibratura delle ruote è essenziale ad una stabile condotta della motocicletta.

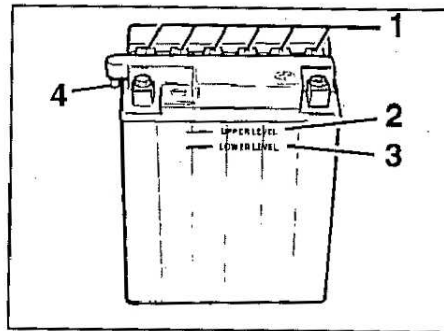
Non togliere o sostituire nessun peso di equilibratura delle ruote. Se è necessaria una nuova equilibratura delle ruote si metta in contatto col suo Concessionario Triumph autorizzato. Dopo la riparazione o la sostituzione di pneumatici è bisogna effettuare la riequilibratura delle ruote. Usare soltanto pesi autoadesivi.

BATTERIA

Elettrolita della batteria e verifica del livello

Il livello dell'elettrolito della batteria va tenuto entro la linea di livello massimo e minimo. Controlli il livello dell'elettrolito in ogni cella secondo quanto stabilito nella Tabella di Manutenzione Periodica.

- Rimuovere la batteria dalla motocicletta (vedere Rimozione della Batteria).
- Controllare che il livello dell'elettrolito presente in ogni cella sia compreso fra le due linee di livello: la superiore e l'inferiore.
- Se il livello dell'elettrolito è basso in ogni cella, versare dell'acqua distillata procedendo come segue:
- Asportare i coperchi dei serbatoi dell'elettrolito e versare nelle celle acqua distillata finché in ogni cella l'elettrolito raggiunge la linea di livello massimo (o livello superiore).
- Rimettere i tappi.



1. Tappi dei bocchettoni di riempimento della batteria.
2. Livello superiore
3. Livello inferiore
4. Tubo di collegamento sfiato

ATTENZIONE

Quando si controlla il livello dell'elettrolito della batteria, o quando si aggiunge acqua distillata, si verifichi che lo sfiato non sia ostruito.

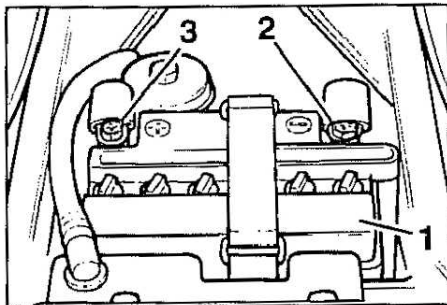
Per la batteria usare solo acqua distillata. L'acqua di rubinetto accorcerà la durata di utilizzo della batteria.

Riempire la batteria oltre il LIVELLO MASSIMO, provocherà la fuoriuscita dell'elettrolito con conseguente corrosione del motore e delle parti vicinali. Rimuovere immediatamente ogni traccia di elettrolito versato.

Il tubo di sfiato della batteria deve essere posizionato nel modo illustrato nell'etichetta. Non piegare o torcere il tubo di sfiato. Uno tubo di sfiato piegato o storto può pressurizzare la batteria e danneggiarne la cassa.

Rimozione della batteria

- Sbloccare il sedile e toglierlo.
- Togliere la cinghia della batteria ed il vassoio/contenitore del manuale.
- Distaccare i conduttori dalla batteria, iniziando dal polo negativo (-) per terminare con quello positivo (+).
- Estrarre la batteria dalla sua carcassa.
- Con uno straccio pulito e asciutto, pulire la batteria e accertarsi che tutti i cavi di collegamento siano puliti.



1. Batteria
3. Polo (+)

2. Polo (-)

Installazione della batteria

- Controllare che il cuscinetto di gomma della batteria sia posizionato correttamente.
- Posizionare la batteria nella sua carcassa e collegare il tubo di sfiato della batteria secondo le istruzioni contenute nell'etichetta, illustrata nella pagina accanto.
- Collegare il conduttore col cappuccio rosso al polo (+) e poi collegare il conduttore nero al polo negativo (-)
- Applicare un sottile strato di grasso sui poli per impedire la comparsa di corrosione.
- Ricoprire i poli con i cappucci di protezione
- Rimontare la cinghia della batteria ed il vassoio/contenitore del manuale.

AVVISO IMPORTANTE

La batteria produce gas esplosivi; tenere a distanza fonti di scintille, di fiamme, e sigarette. Durante la ricarica della batteria o durante il suo uso uno spazi chiusi accertarsi che via sia adeguata ventilazione.

La batteria contiene acido solforico (elettrolito), che se viene a contatto con la cute può causare gravi ustioni. Indossare indumenti protettivi e una visiera protettiva.

- Se l'elettrolito viene a contatto con la cute eliminarlo con abbondante acqua.
- Se l'elettrolito entra negli occhi, lavarli con acqua abbondante facendola scorrere su di essi per almeno 15 minuti e RICHIEDERE L'IMMEDIATO INTERVENTO DEL MEDICO.

L'elettrolito è velenoso.

- Se ingerito, bere molta acqua e RICHIEDERE L'IMMEDIATO INTERVENTO DEL MEDICO.

TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

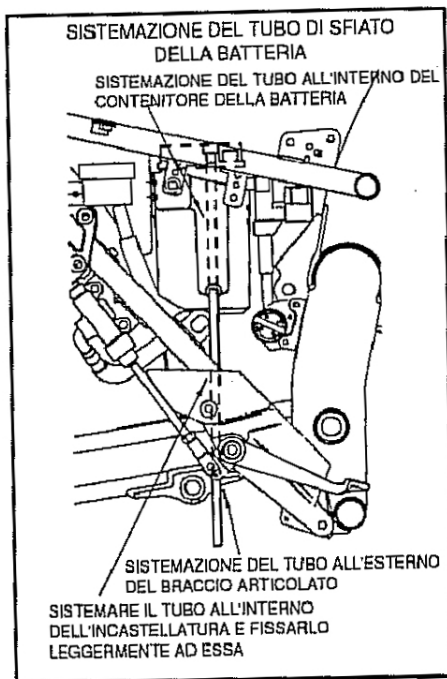


Illustrazione del diagramma contenuto sull'etichetta, posta sotto il sedile della motocicletta ed illustrante il posizionamento del tubo di sfiato della batteria.

FANALE

I modelli Trophy, Daytona e Trident hanno tutti fanali e disposizioni della regolazione di luce diversi.

Regolazione del fanale della Trophy

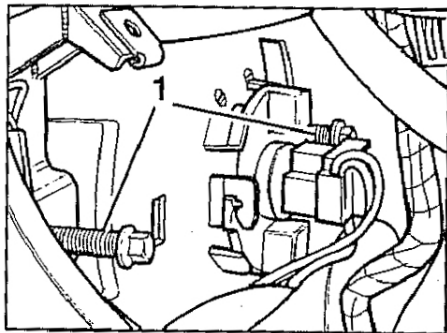
La regolazione orizzontale e verticale del fascio di luce si ottiene con le due viti poste nella parte posteriore del fanale. Le viti possono essere raggiunte dalla parte inferiore del davanti della carenatura. Ruotare entrambe le viti nella stessa misura per la regolazione VERTICALE.

In senso orario per un fascio di luce a più bassa intensità.

In senso antiorario per un fascio di luce ad intensità più elevata.

Ruotare entrambe le viti nella stessa misura ma, in direzioni opposte per la regolazione ORIZZONTALE.

Ruotare la vite sulla parte sinistra in senso orario e la vite sulla parte destra in senso antiorario per spostare il fascio di luce a destra.



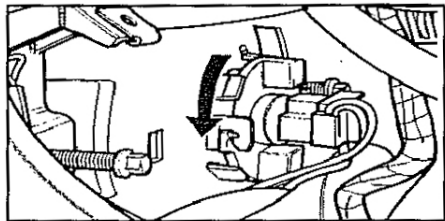
1. Viti di regolazione della luce del fanale

Sostituzione della lampadina del fanale anteriore della Trophy

La lampadina alogena si sostituisce nel seguente modo:

- Togliere le viti ed i pannelli quadro portastrumenti.
- Togliere i dadi di fissaggio degli specchietti al posto di guida.
- Togliere gli specchietti e i tamponi di supporto.

- Togliere la carenatura del posto di guida, svitando le viti laterali della carenatura.
- Sostenere la carenatura del posto di guida.
- Togliere la calotta di protezione antipolvere.
- Scollegare il connettore elettrico a multi-piedini.
- Ruotare l'anello di fissaggio della lampadina in senso antiorario.
- Ora la lampadina può venire tolta.
- L'installazione è l'operazione inversa della rimozione.

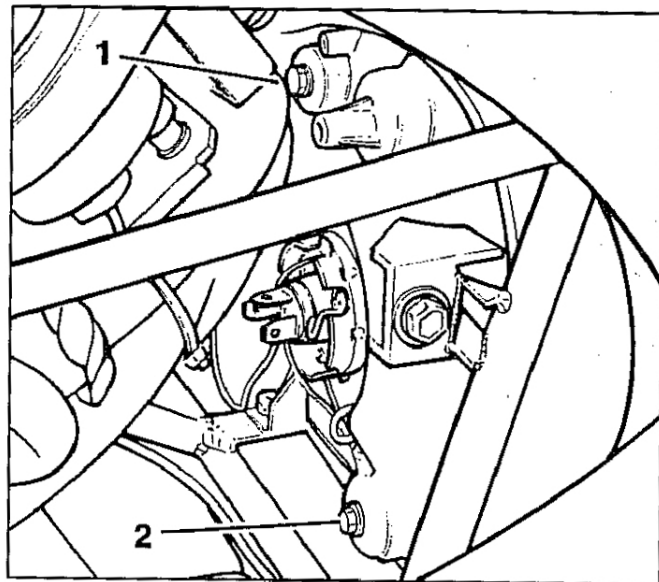
**ATTENZIONE**

Evitare di toccare la parte di vetro della lampadina. Se si tocca il vetro o se questo si sporca, pulirlo con dell'alcol.

Durante l'uso il tubo diventa molto caldo, quindi non si deve toccare finché si è raffreddato.

Regolazione dei fanali della Daytona e Trident Sprint

Ogni fanale è regolabile individualmente. Ciascun fanale ha due viti di regolazione, una per la regolazione orizzontale e l'altra per la regolazione verticale.

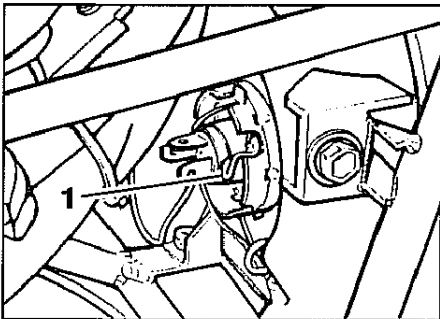


1. Vite di regolazione orizzontale
2. Vite di regolazione verticale

Sostituzione della lampadina del fanale anteriore della Daytona e Trident Sprint

La lampadina alogena si sostituisce nel seguente modo:

- Togliere le viti ed i pannelli quadro portastrumenti.
- Scollegare il connettore elettrico a multi-piedini.
- Togliere la calotta di protezione antipolvere.
- Sganciare la staffa del cavo.
- Ora la lampadina può venire tolta.
- L'installazione è l'operazione inversa della rimozione.



1. Gancio del cavo

ATTENZIONE

Evitare di toccare la parte di vetro della lampadina. Se si tocca il vetro o se questo si sporca, pulirlo con dell'alcol.

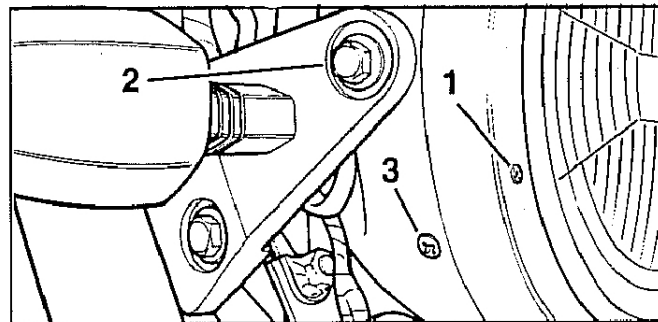
Durante l'uso il tubo diventa molto caldo, quindi non si deve toccare finché si è raffreddato.

Regolazione dei fanali della Trident

La regolazione orizzontale del fascio di luce del fanale si ottiene girando la vite posta nel cerchio del fanale.

La regolazione verticale del fascio di luce del fanale è controllata dall'allentamento dei bulloni di fissaggio del complesso del fanale.

Serrare nuovamente dopo la regolazione.

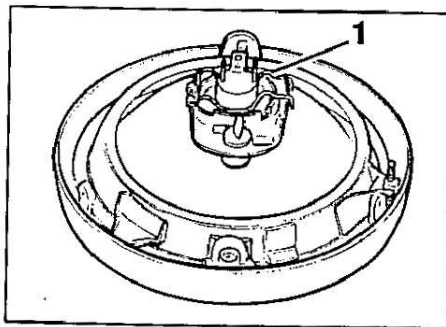


1. Regolazione orizzontale
2. Regolazione verticale
3. Viti di fissaggio dell'unità fanale (una per ogni lato)

Sostituzione della lampadina del fanale della Trident

La lampadina alogena si sostituisce nel seguente modo:

- Togliere le due viti. Mentre si sostiene l'unità luminosa scollare il connettore elettrico a multi-piedini.
- Togliere la calotta di protezione antipolvere.
- Sganciare la staffa del cavo.
- Ora la lampadina può venire tolta.
- L'installazione è l'operazione inversa della rimozione.



1. Blocchetto serrafilo

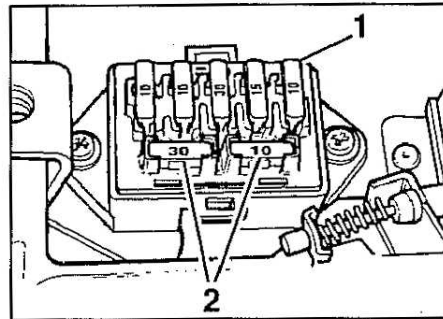
ATTENZIONE

Evitare di toccare la parte di vetro della lampadina. Se si tocca il vetro o se questo si sporca, pulirlo con dell'alcol.

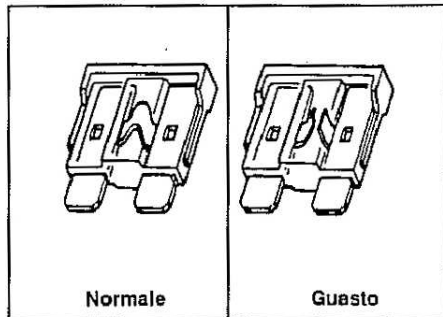
Durante l'uso il tubo diventa molto caldo, quindi non si deve toccare finché si è raffreddato.

FUSIBILI

I fusibili sono situati in una scatola posta sotto la sella. Se un fusibile si guasta durante il funzionamento della motocicletta, ispezionare l'impianto elettrico per stabilirne la causa e poi sostituirlo con un fusibile nuovo o di corretta potenza.



1. Scatola fusibili
2. Fusibili di ricambio



AVVISO IMPORTANTE

Sostituire sempre i fusibili bruciati rimpiazzandoli con nuovi di tipo e gradazione corretti, come specificato sul coperchio della scatola dei fusibili. Nonostante che la scatola dei fusibili non venga fornita con fusibili di riserva da 15 Ampère, vi raccomandiamo vivamente di viaggiare trasportando sempre un fusibile da 15 Ampère di riserva.

Diagnostica dei Guasti ai Fusibili

Un guasto ad un fusibile viene messo in evidenza dal mancato funzionamento dei sistemi protetti da quel determinato fusibile. Durante la fase di individuazione di un fusibile bruciato possono venire usate a titolo di guida le indicazioni seguenti.

AVVISO IMPORTANTE

Sostituire sempre i fusibili bruciati con nuovi che siano di potenza o gradazione identica a quella indicata sulla scatola de fusibili.

Fusibile 1	.....	Faro anteriore
Fusibile 2	.....	Luce di posizione posteriore
Fusibile 3	.....	Tutti i sistemi
Fusibile 4	.....	Ventola di raffreddamento
Fusibile 5	.....	Di riserva.

SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

L'umidità e l'accumulo di sedimenti nel sistema di alimentazione limiteranno l'afflusso del carburante e provocheranno l'ostruzione o il malfunzionamento del carburatore. Il sistema di alimentazione dovrebbe essere ispezionato e pulito periodicamente, rispettando gli intervalli specificati nella Tabella di Manutenzione Periodica.

L'ispezione e la manutenzione dovrebbero essere eseguite da un Concessionario Triumph autorizzato.

PULIZIA

Una pulizia frequente è parte essenziale delle operazioni di manutenzione della motocicletta. Operazioni di pulitura compiute regolarmente aiuteranno a conservare per molti anni l'aspetto originale della motocicletta. La sua pulizia con acqua, in cui è stato aggiunto del detergente per motocicli, è sempre essenziale ma assume persino maggiore importanza dopo esposizione del veicolo ad aria ed acqua salmastre, polvere oppure dopo guida su strade fangose ed anche durante il periodo invernale quando le strade sono coperte da ghiaccio o da neve.

Sebbene secondo le condizioni contenute nelle clausole di garanzia della motocicletta, venga fornita garanzia contro la corrosione, e ciò limitatamente a certe parti o pezzi di ricambio, il proprietario del mezzo è tenuto ad osservare in maniera reputata ragionevole sia i consigli forniti a salvaguardia, ovvero prevenzione, della corrosione che quelli vertenti a migliorare e conservare l'aspetto od apparenza della motocicletta. Per la pulizia del veicolo, non usare detersivi o sostanze detergenti formulati per uso domestico, in quanto essi provocherebbero prematura, od accelerata, comparsa di corrosione.

Preparazione per il lavaggio

Prima del lavaggio bisognerà prendere alcune

precauzioni per evitare che l'acqua entri nelle seguenti parti:

- Apertura posteriore di ciascun silenziatore: coprire con sacchetti di plastica, fissati con anelli elastici.
- Leve marce e freni, ed alloggiamenti degli Interruttori sul manubrio, ricoprire con sacchetti di plastica.
- Tasto di accensione: Coprire il buco della chiave con nastro adesivo.
- Prese del filtro dell'aria: Chiudere le prese con del nastro adesivo.

Dove bisogna fare attenzione

Evitare di spruzzare acqua con getti di notevole potenza nelle seguenti parti:

- Strumentazione
- Cilindri principali/freno/trizione e nelle pinze dei freni.
- Sotto il serbatoio del carburante. Se l'acqua penetra nella bobina di accensione o negli scodellini delle candele la scintilla passerà nell'acqua e si scaricherà a massa. Quando ciò si verifica la motocicletta non partirà e la parte bagnata dovrà venire asciugata con uno straccio.
- Catena di trasmissione e teste delle sospensioni.

NOTA:

- Il lavaggio della motocicletta con getti ad alta pressione funzionanti a gettone è sconsigliato. Con questi dispositivi l'acqua può venire forzata dentro le sospensioni ed anche dentro altri componenti, provocando, in un secondo tempo, guasti da ruggine e da corrosione. Alcuni dei saponi, che sono altamente alcalini, lasciano dei residui o producono delle macchiettature.

Dopo il lavaggio

- Togliere i sacchetti di plastica e il nastro autoadesivo dalle prese del purificatore d'aria.
- Lubrificare i perni, i bulloni e le viti.
- Collaudare i freni prima di usare la motocicletta.
- Far partire il motore e lasciarlo in funzione per 5 minuti. Accertarsi che la ventilazione sia adeguata ad una corretta eliminazione dei gas di scarico.
- Accertarsi che non vi siano depositi residui di acqua sulla moto, in quanto la loro presenza condurrebbe alla comparsa di corrosione.

AVVISO IMPORTANTE

Non lubrificare o passare uno strato di cera sulle pastiglie dei freni. Ciò potrebbe produrre una perdita della potenza di frenata e provocare un incidente. Pulire il disco con un olio non contenente solventi, del tipo del tricloroetilene (trielina) o dell'acetone. Osservare gli avvertimenti d'uso del fabbricante.

Parti o pezzi in alluminio non verniciati

- Parti o pezzi del tipo dei freni, delle leve della frizione e delle ruote montate sulla Trident devono essere puliti in maniera corretta per conservarne l'aspetto originario.
- Usare un prodotto per la pulizia dell'alluminio dal marchio registrato che non contenga sostanze abrasive o caustiche.
- Pulire regolarmente le parti in alluminio, ed in modo particolare dopo l'uso della moto in condizioni atmosferiche inclementi, i suoi componenti in alluminio dovranno essere lavati a mano e poi accuratamente asciugati.
- Pretese di risarcimenti per danni o difetti riscontrati durante il periodo di garanzia causati, od altrimenti ascrivibili ad una manutenzione inadeguata od insufficiente non verranno accolte o accettate.

Pulitura del sistema di scarico:

Il sistema di scarico della sua motocicletta è "cromato a nero" e per evitare deterioramenti del suo aspetto dovrebbe essere pulito regolarmente.

Nota:

Prima del lavaggio bisogna lasciar raffreddare il sistema di scarico, per evitare che l'acqua lo macchi.

Lavaggio

- Preparare una miscela d'acqua e di sapone delicato. Non usare il tipo di sapone ad alto contenuto alcalino, comunemente utilizzato negli impianti commerciali di lavaggio di motociclette, perché lascia residui.
- Lavare il sistema di scappamento usando un panno soffice. Non usare cuscinetti abrasivi o lana d'acciaio in quanto danneggerebbero la finitura.
- Risciacquare accuratamente il sistema di scarico.
- Accertarsi che né il sapone né l'acqua siano penetrati nei silenziatori.

Asciugatura

- Con un panno soffice asciugare completamente, in ogni sua parte, il sistema di scappamento. Non far funzionare il motore per asciugare il sistema di scappamento per evitare che si formino delle macchie.

Protezione

- Quando il sistema si è asciugato, servendosi di un panno soffice applicare sulla superficie un leggero strato di olio lubrificante.
- In alternativa la superficie può venire lucidata con un prodotto pulente del tipo del Motorex 645. L'uso di prodotti al silicone, del tipo WD40, provocherà lo scolorimento del cromo e pertanto sono sconsigliati. Similmente, anche i prodotti per la pulizia, del tipo del Solvol o dell'Autosol, non devono venire usati, per la presenza di sostanze abrasive nella loro formulazione.
- Si raccomanda di applicare regolarmente questa protezione al sistema in quanto essa proteggerà e migliorerà l'aspetto del sistema.

Preparazione per la conservazione

- Pulire accuratamente il veicolo tutto il veicolo.
- Svuotare il serbatoio trasferire il carburante in un contenitore di sicurezza e svuotare i carburatori svitando la vite di spurgo di ciascuna vaschetta. (Se conservato per un lungo periodo di tempo il carburante si degraderà e provocherà l'ostruzione del carburatore)

AVVISO IMPORTANTE

La benzina è un prodotto estremamente infiammabile che in determinate situazioni può diventare esplosiva. Spegnerne l'interruttore di accensione portandolo sulla posizione OFF. Accertarsi che l'area sia ben ventilata e non vi siano fonti di fiamma o scintille; ciò include anche ogni tipo di fiamma pilota.

- Togliere le candele e metter diverse gocce di olio del motore (5ml) nei cilindri. Premere il pulsante di avviamento per alcuni secondi per far rivestire d'olio le pareti dei cilindri e poi installare le candele.

- Posizionare la motocicletta su una scatola o su un cavalletto in modo che entrambe le ruote siano sollevate dal suolo. (Se ciò non può essere fatto, mettere una tavola di legno sotto la ruota anteriore ed una sotto la ruota posteriore per tenere l'umidità lontana dagli pneumatici).
- Spruzzare olio su tutte le superfici metalliche non verniciate per evitare la formazione di ruggine. Evitare che l'olio penetri nelle parti di gomma, nei dischi dei freni, o nelle pinze dei freni.
- Lubrificare la catena di trasmissione e tutti i cavi.
- Togliere la batteria, e conservarla in un luogo non esposto alla luce solare diretta, all'umidità o a temperature di congelamento. Durante il periodo di immagazzinamento si dovrebbe dare una piccola ricarica alla batteria (di un ampère o meno) circa una volta al mese. Durante la stagione fredda mantenere la batteria ben caricata per evitare che l'elettrolito congeli e spacchi il rivestimento della batteria. Più la batteria si scarica più è facile che si congeli.

- Fissare sacchi di plastica sui tubi di scappamento per evitare la penetrazione dell'umidità.
- Ricoprire la motocicletta con un telo di protezione adatto, per evitare il depositarsi di polvere e sporcizia.
- Far girare il motore col motorino di avviamento diverse volte finché si spegne la spia di pressione dell'olio.
- Sostituire le candele di accensione ed avviare il motore.
- Controllare i freni e l'avviamento.

Preparazione dopo l'immagazzinamento

- Controllare il livello dell'elettrolito della batteria, se necessario ricaricarla, e poi installarla sulla motocicletta. Fare attenzione a che il tubo di ventilazione non sia stato pizzicato e che venga posizionato secondo le illustrazioni sull'etichetta.
- Riempire di carburante il serbatoio della benzina.
- Cambiare l'olio del filtro e del motore.
- Controllare tutti i punti elencati nella Sezione dei Controlli Giornalieri di Sicurezza.
- Lubrificare i perni, bulloni e dadi.
- Prima di avviare il motore, togliere le candele di accensione.
- Abbassare il cavalletto laterale. Ciò isolerà l'accensione ed impedirà la comparsa di scintille parassite e dei danni al sistema di accensione.

QUESTA PAGINA È IN BIANCO DI PROPOSITO

CONTENUTO

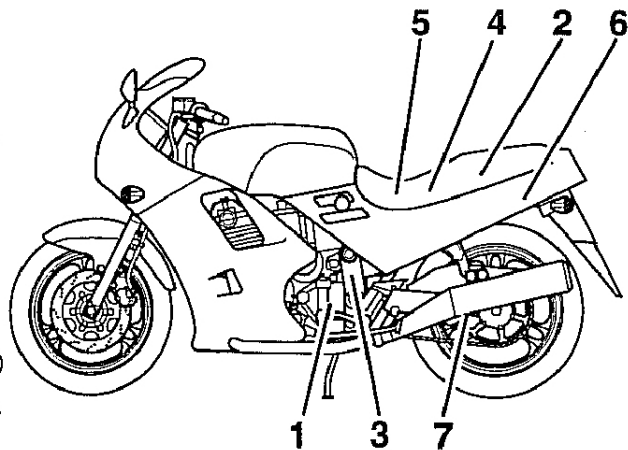
Dati tecnici	110
Etichette di avviso	104
Indice Analitico	121
Numeri di serie	109
Ubicazione delle parti	106

Identificazione delle Etichette principali

Vi preghiamo di leggere attentamente le due pagine seguenti prima di metter in funzione la motocicletta.

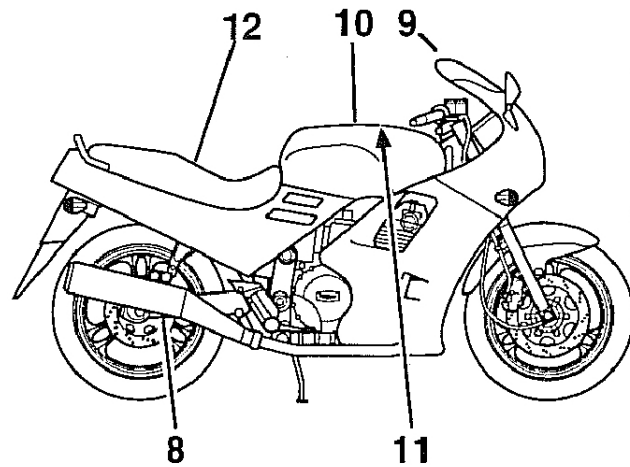
ETICHETTE DI ATTENZIONE/AVVISO:

- 1 INDICATORE DI POSIZIONE DELLA FRIZIONE (posto sopra il rivestimento del rocchetto della catena)
- 2 ETICHETTA D'AVVISO DI PRESENZA DI AMIANTO (sul ponte del sedile sotto la sella)
- 3 FILTRO DELL'OLIO E DEL MOTORE (sul supporto Dispositivo sterzante sinistro del telaio).
- 4 SERBATOIO DEL REFRIGERANTE (sul serbatoio di espansione)
- 5 ASPORTAZIONE DELLA BATTERIA (sopra la batteria)
- 6 AVVISO DI ASPIRAZIONE DELL'ARIA (guide del sedile, da entrambi i lati).
- 7 INFORMAZIONI SULLA CATENA DI TRASMISSIONE (forcella oscillante dispositivo sterzante sinistro)

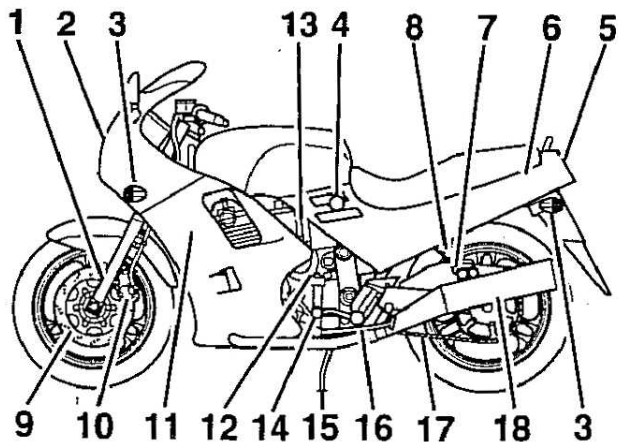


ETICHETTE DI AVVERTIMENTO/AVVISO

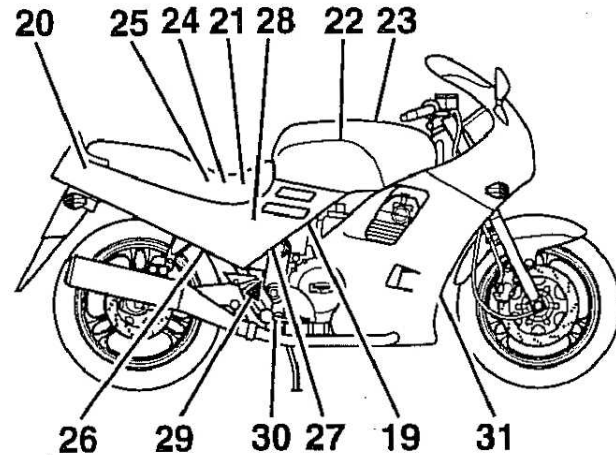
- 8 DATI TECNICI DEI PNEUMATICI (forcella oscillante Dispositivo di sterzo a destra)
- 9 PULIZIA DEL PARABREZZA (sul parabrezza)
- 10 AVVISO DI STABILITA' DEL CARBURANTE (sul serbatoio della benzina)
11. AVVISO PARCHEGGIO A LUNGO TERMINE (sul serbatoio carburante)
- 12 ISTRADAMENTO DEL TUBO DI ASPIRAZIONE DELLA BATTERIA e CONTROLLI QUOTIDIANI (entrambe le etichette sulla base del sedile)



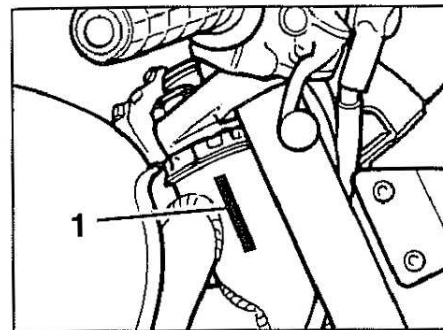
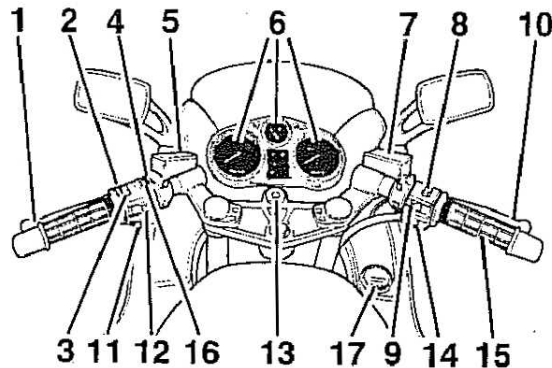
1. Forcella anteriore
2. Faro
3. Indicatori
4. Tappo del serbatoio
5. Luci di coda/ dei freni
6. Scatola dei fusibili
7. Punti di fissaggio (inoltre anche sulle mensole degli indicatori posteriori).
8. Serratura sella.
9. Freno
10. Pinza del freno.
11. Radiatore.
12. Filtro e asta dell'olio.
13. Vite di regolazione minimo
14. Pedale di cambio marce
15. Cavalletto centrale
16. Cavalletto laterale
17. Catena di trasmissione
18. Marmitta di scarico



19. Depuratore dell'aria
20. Corredo utensili
21. Batteria
22. Serbatoio del carburante
23. Tappo del serbatoio del carburante
24. Serbatoio di espansione del refrigerante.
25. Serbatoio liquido del freno (posteriore)
26. Interruttore luce freno posteriore
27. Regolatore dello smorzamento.
28. Dispositivo di regolazione del precarico.
29. Ammortizzatori posteriori
30. Pedale del freno posteriore
31. Raffreddante dell'olio



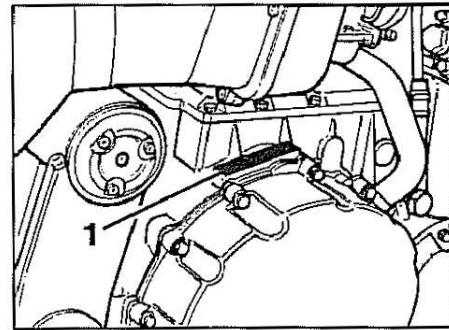
1. Leva della frizione
2. Pulsante di sorpasso
3. Asta di commutazione luce fanale anteriore
4. Leva del carburatore
5. Serbatoio del fluido della frizione
6. Strumentazione
7. Serbatoio fluido dei freni
8. Interruttore d'arresto del motore
9. Interruttore luce del fanale
10. Leva del freno anteriore
11. Interruttore dell'avvisatore acustico
12. Interruttore indicatore di direzione
13. Interruttore di Accensione/blocca-sterzo
14. Pulsante d'avviamento
15. Manopola dell'acceleratore
16. Interruttore di segnalazione pericolo
17. Orologio



Numero di Identificazione del Veicolo N.I.V.

1. Numero N.I.V.

Il numero di Identificazione del veicolo è stampato sulla parte destra della testa di sterzo ed inoltre sulla piastra del telaio, sotto il sedile.



Numero di serie del motore

1. Numero di serie del motore

Il numero di serie del motore è stampato sull'incastellatura, immediatamente sopra il coperchio della frizione.

	TROPHY 1200	TROPHY 900
PRESTAZIONI		
Potenza massima	80,9kW (110PS) a 9000gpm (g/min)	73,5kW (100PS) a 9500gpm (g/min)
Coppia massima	108 Nm (80,0 lb ft) a 5500 gpm (g/min)	81,0Nm (59,7 lb ft) a 6500 gpm (g/min)
DIMENSIONI		
Lunghezza complessiva	2152mm	2152mm
Larghezza complessiva	860mm	860mm
Altezza complessiva	1270mm	1270mm
Altezza dal suolo	138mm	138mm
Interasse	1490mm	1490mm
Altezza del sedile	780mm	780mm
Peso secco	235kg	220kg
Massimo carico pagante	181kg	181kg
(guidatore, passeggero, bagaglio e accessori)		
MOTORE		
Tipo	in linea 4 cil.	in linea 3 cil
Cilindrata	1180cc	885 cc
Alésaggio e corsa	76x65mm	76x65mm
Rapporto di compressione	10,6:1	10,6:1
Numerazione cilindri	da sinistra a destra	da sinistra a destra
Sequenza	1-2-3-4	1-2-3
Ordine di accensione	1-2-4-3	1-2-3
Sistema d'avviamento	Avviamento elettrico	Avviamento elettrico

TRIDENT 900 e 900 Sprint	TRIDENT 750	DAYTONA 1200	DAYTONA 900
73,5kW (100PS) a 9500gpm (g/min) 81,0Nm (59,7 lb ft) a 6500gpm (g/min)	71,3kW (97PS) a 9750gpm (g/min) 74,0Nm (54,0 lb ft) a 8250gpm (g/min)	108,1kW (147PS) a 9500 gpm (g/min) 115Nm (85,2 lb ft) a 8000gpm (g/min)	73,5kW (100PS) a 9500 gpm (g/min) 81,0Nm (59,7 lb ft) a 6500gpm (g/min)
2152mm	2152mm	2152mm	2152mm
850mm	850mm	806mm	806mm
1090mm	1090mm	1185mm	1185mm
138mm	138mm	158mm	158mm
1490mm	1490mm	1490mm	1490mm
775mm	775mm	790mm	790mm
212kg (215kg sprint)	212kg	228kg	216kg
181kg	181kg	181kg	181kg
in linea 3 cil.	in linea 3 cil.	in linea 4 cil.	in linea 3 cil.
885cc	749cc	1180cc	885cc
76x65mm	76x55mm	76x65mm	76x65mm
10,6:1	11,0:1	12,0:1	10,6:1
Da sinistra a destra	Da sinistra a destra	Da sinistra a destra	Da sinistra a destra
1-2-3	1-2-3	1-2-3-4	1-2-3
1-2-3	1-2-3	1-2-4-3	1-2-3
Avviamento elettrico	Avviamento elettrico	Avviamento elettrico	Avviamento elettrico

	TROPHY 1200	TROPHY 900
LUBRIFICAZIONE		
Sistema di lubrificazione	Lubrificazione forzata (coppa serbatoio)	Lubrificazione forzata (coppa serbatoio)
Olio motore	Shell Gemini-Olio da Motocicletta 10W/40	Shell Gemini-Olio da Motocicletta 10W/40
Capacità olio motore (incluso filtro, riempimento "bagnato")	3,5 litri	3,75 litri
RAFFREDDAMENTO		
Tipo di refrigerante	Anticongelante Shell Safe Plus	Anticongelante Shell Safe Plus
Tasso di miscelazione	50/50	50/50
Capienza del serb. refrigerante	3,0 litri	2,8 litri
Apertura del termostato	83°C	83°C
CARBURAZIONE		
Tipo di carburatore	4xMikumi BST 36mm a scorrimento piatto CV	3xMikumi BST 36mm a scorrimento piatto CV
CARBURANTE		
Tipo	Senza piombo (95 RON)	Senza piombo (95 RON)
Capienza del serbatoio (inclusa la riserva)	25 litri	25 litri
Capienza della riserva	5 litri	5 litri

TRIDENT 900 e 900 Sprint	TRIDENT 750	DAYTONA 1200	DAYTONA 900
Lubrificazione forzata (coppa serbatoio)	Lubrificazione forzata (coppa serbatoio)	Lubrificazione forzata (coppa serbatoio)	Lubrificazione forzata (coppa serbatoio)
Shell Gemini-Olio da Motocicletta 10W/40	Shell Gemini-Olio da Motocicletta 10W/40	Shell Helix Ultra-Olio da Motocicletta 5W/40	Shell Gemini-Olio da Motocicletta 10W/40
3,75 litri	3,75 litri	3,5 litri	3,75 litri
Anticongelante Shell Safe Plus	Anticongelante Shell Safe Plus	Anticongelante Shell Safe Plus	Anticongelante Shell Safe Plus
50/50	50/50	50/50	50/50
2,8 litri	2,8 litri	3,0 litri	2,8 litri
83°C	83°C	83°C	83°C
3xMikumi BST 36mm a scorrimento piatto CV	3xMikumi BST 36mm a scorrimento piatto CV	4xMikumi BST 36mm a scorrimento piatto CV	3xMikumi BST 36mm a scorrimento piatto CV
Senza piombo (95 RON)	Senza piombo (95 RON)	Senza piombo (95 RON)	Senza piombo (95 RON)
25 litri	25 litri	25 litri	25 litri
5 litri	5 litri	5 litri	5 litri

	TROPHY 1200	TROPHY 900
ACCENSIONE		
Sistema di accensione	Digitale Elettronico	Digitale Elettronico
Tempo di accensione	5° BTDC a 1000gpm (g/min)	5° BTDC a 1000gpm (g/min)
Avanzamento elettronico	32° BTDC* a 6500gpm (g/min)	32° BTDC* a 6500gpm (g/min)
Limitatore giri elettronico	9700gpm (g/min)	9700gpm (g/min)
Candele di accensione	NGK DPR 9EA-9	NGK DPR 9EA-9
Distanza	0,8-0,9 mm (0,031-0,035 pollici)	0,8-0,9 mm (0,031-0,035 pollici)
TRASMISSIONE		
Tipo di trasmissione	6 velocità, Ingranaggio di presa continua	6 velocità, Ingranaggio di presa continua
Tipo di frizione	Bagnata, Multi-disco	Bagnata, Multi-disco
Trasmissione primaria	Ingranaggio	Ingranaggio
Trasmissione finale	Catena D.I.D. 50ZV (Anello Toroidale)	Catena D.I.D. 50ZV (Anello Toroidale)
	112 a collegamento senza fine	112 a collegamento senza fine
Rapporto di trasmissione primaria	1,75 (105/60)	1,75 (105/60)
Rapporto di trasmissione secondaria	2,5 (45/18)	2,7 (46/17)
Rapporto di trasmissione : 1 ^a	2,733 (41/15)	2,733 (41/15)
2 ^a	1,947 (37/19)	1,947 (37/19)
3 ^a	1,545 (34/22)	1,545 (34/22)
4 ^a	1,291 (31/24)	1,291 (31/24)
5 ^a	1,154 (30/26)	1,154 (30/26)
6 ^a	1,074 (29/27)	1,074 (29/27)

	TRIDENT 900 e 900 Sprint	TRIDENT 750	DAYTONA 1200	DAYTONA 900
	Digitale Elettronico	Digitale Elettronico	Digitale Elettronico	Digitale Elettronico
	5° BTDC a 1000gpm (g/min)	5° BTDC a 1000 gpm (g/min)	5° BTDC a 1000 gpm (g/min.)	5° BTDC a 1000 gpm (g/min.)
	32° BTDC* a 6500gpm (g/min)	35° BTDC* a 6500gpm (g/min.)	32° BTDC* a 6500gpm (g/min.)	32° BTDC* a 6500gpm (g/min.)
	9700gpm (g/min)	11000gpm (g/min.)	9700gpm (g/min.)	9700gpm (g/min.)
	NGK DPR 9EA-9	NGK DPR 9EA-9	NGK DPR 9EA-9	NGK DPR 9EA-9
	0,8-0,9 mm (0,031-0,035 pollici)	0,8-0,9 mm (0,031-0,035 pollici)	0,8-0,9 mm (0,031-0,035 pollici)	0,8-0,9 mm (0,031-0,035 pollici)
	6 velocità, Ingranaggio di presa continua	6 velocità, Ingranaggio di presa continua	6 velocità, Ingranaggio di presa continua	6 velocità, Ingranaggio di presa continua
	Bagnata, Multi-disco	Bagnata, Multi-disco	Bagnata, Multi-disco	Bagnata, Multi-disco
	Ingranaggio	Ingranaggio	Ingranaggio	Ingranaggio
	Catena D.I.D. 50ZV (Anello Toroidale)	Catena D.I.D. 50ZV (Anello Toroidale)	Catena Regina 136 ORT	Catena Regina 136 ORT
	112 a collegamento senza fine	114 a collegamento senza fine	112 a collegamento senza fine	114 a collegamento senza fine
	1,75 (105/60)	1,75 (105/60)	1,75 (105/60)	1,75 (105/60)
	2,7 (46/17)	2,8 (48/17)	2,4 (43/18)	2,7 (46/17)
	2,733 (41/15)	2,733 (41/15)	2,733 (41/15)	2,733 (41/15)
	1,947 (37/19)	1,947 (37/19)	1,947 (37/19)	1,947 (37/19)
	1,545 (34/22)	1,545 (34/22)	1,545 (34/22)	1,545 (34/22)
	1,291 (31/24)	1,291 (31/24)	1,291 (31/24)	1,291 (31/24)
	1,154 (30/26)	1,154 (30/26)	1,154 (30/26)	1,154 (30/26)
	1,074 (29/27)	1,074 (29/27)	1,074 (29/27)	1,074 (29/27)

	TROPHY 1200	TROPHY 900
IMPIANTO ELETTRICO		
Batteria	12V 14AH	12V 14AH
Alternatore	12V 25A	12V 25A
Fari	12V 60/55W Alogena H4	12V 60/55W Alogena H4
Luci di coda/dei freni	12x12V 5/21W	12x12V 5/21W
Luci di indicazione di direzione	12V 10W	12V 10W
TELAIO		
Angolo di sterzaggio ruota anteriore	27°	27°
Distanza	105mm (4,13 pollici)	105mm (4,13 pollici)

TRIDENT 900 e 900 Sprint	TRIDENT 750	DAYTONA 1200	DAYTONA 900
12V 14AH	12V 14AH	12V 14AH	12V 14AH
12V 25A	12V 25A	12V 25A	12V 25A
12V 60/55W*	12V 60/55W	12V 60/55W	12V 60/55W
Alogena H4	Alogena H4	Alogena H4	Alogena H4
12x12V 5/21W	12x12V 5/21W	12x12V 5/21W	12x12V 5/21W
10V 10W	10V 10W	10V 10W	10V 10W
27°	27°	27°	27°
105mm (4,13 pollici)	105mm (4,13 pollici)	105mm (4,13 pollici)	105mm (4,13 pollici)

*Sprint 2x12V 60/55W

	TROPHY 1200	TROPHY 900
PNEUMATICI		
Pressione degli Pneumatici (freddo)		
Anteriore	2,5 kg/cm ²	2,5 kg/cm ²
Posteriore	2,9kg/cm ²	2,9kg/cm ²
Opzione 1 Anteriore	Bridgestone BT50-F 120/70 Z17 TL	Bridgestone BT50-F 120/70 Z17 TL
Posteriore	Bridgestone BT50-R 160/60 ZR18 TL	Bridgestone BT50-R 160/60 ZR18 TL
Opzione 2 Anteriore	Dunlop K455 FG 120/70 VR17 V280	Dunlop K455 FG 120/70 VR17 V280
Posteriore	Dunlop K455 A 160/60 VR18 V280	Dunlop K455 A 160/60 VR18 V280
Opzione 3 Anteriore	Michelin A59X 120/70 ZR17	Michelin A59X 120/70 ZR17
Posteriore	Michelin M59X 160/60 ZR18	Michelin M59X 160/60 ZR18

ATTENZIONE

Usare SOLO le opzioni pneumatici raccomandate nelle combinazioni specificate.

Non mischiare pneumatici di produttori diversi o pneumatici dello stesso fabbricante ma di diverse specificazioni tecniche. Per esempio non mischiare i pneumatici frontali suggeriti per la Daytona opzione 2, con le opzioni Daytona 3 dei pneumatici

TRIDENT 900 e 900 Sprint	TRIDENT 750	DAYTONA 1200	DAYTONA 900
2,5 kg/cm ²	2,5 kg/cm ²	2,5 kg/cm ²	2,5 kg/cm ²
2,9kg/cm ²	2,9kg/cm ²	2,9kg/cm ²	2,9kg/cm ²
Bridgestone BT50-F 120/70 Z17 TL	Bridgestone BT50-F 120/70 Z17 TL	Bridgestone BT50-F 120/70 Z17 TL	Bridgestone BT50-F 120/70 Z17 TL
Bridgestone BT50-R 160/60 ZR18 TL	Bridgestone BT50-R 160/60 ZR18 TL	Bridgestone BT50-R 160/60 ZR18 TL	Bridgestone BT50-R 160/60 ZR18 TL
Dunlop K455 FG 120/70 VR17 V280	Dunlop K455 FG 120/70 VR17 V280	Dunlop Sportmax 120/70 ZR17 V280	Dunlop Sportmax 120/70 ZR17 V280
Dunlop K455 A 160/60 VR18 V280	Dunlop K455 A 160/60 VR18 V280	Dunlop Sportmax 160/60 ZR18 V280	Dunlop Sportmax 160/60 ZR18 V280
Michelin A59X 120/70 ZR17	Michelin A59X 120/70 ZR17	Dunlop K455 FG 120/70 VR17 V280	Dunlop K455 FG 120/70 VR17 V280
Michelin M59X 160/60 ZR18	Michelin M59X 160/60 ZR18	Dunlop K455A 160/60 VR18 V280	Dunlop K455A 160/60 VR18 V280

ATTENZIONE

Usare SOLO le opzioni pneumatici raccomandate nelle combinazioni specificate.

Non mischiare pneumatici di produttori diversi o pneumatici dello stesso fabbricante ma di diverse specificazioni tecniche. Per esempio non mischiare i pneumatici frontali suggeriti per la Daytona opzione 2, con le opzioni Daytona 3 dei pneumatici

Serraggio della coppia	
Vite filtro olio	18Nm (13 lbf.ft)
Tappo dell coppa olio motore	48Nm (35 lbf.ft)
Candela di accensione	18Nm (13 lbf.ft)
Bullone di serraggio eccentrico ruota posteriore	35Nm (26 lbf.ft)
Bullone perno ruota posteriore	85Nm (63 lbf.ft)

Liquidi e Lubrificanti

Olio motore: Trophy, Trident, Trident Sprint e Daytona 900	Shell Gemini
oppure	Shell 4 TMS
oppure	Shell Quadro TX
oppure	Shell Helix Plus
Olio motore: Daytona 1200	Shell Helix Ultra
Fluido dei freni e della Frizione	Shell Universal Brake and Clutch Fluid DOT 4
Refrigerante	Shell Safe Plus Anti-Freeze
Sospensioni e Pemi	Shell Retinax Grease LX
Catena di trasmissione	Shell Chain Lubricant

Gli olii per motori, elencati sopra, in certe nazioni possono non essere disponibili. Pertanto in caso di difficoltà nel reperirli vi consigliamo di contattare il vostro Concessionario autorizzato Triumph che vi sottoporrà una lista di olii alternativi accettabili.

Nota: Mischiare olii di diversi tipi non è raccomandato ad eccezione di situazioni di emergenza. Qualora vengano mischiati olii di marche diverse, cambiare l'olio del motore e il filtro alla prima occasione. Gli olii per il motore della Daytona 1200 sono completamente sintetici e non devono essere mischiati con altri tipi di olio.

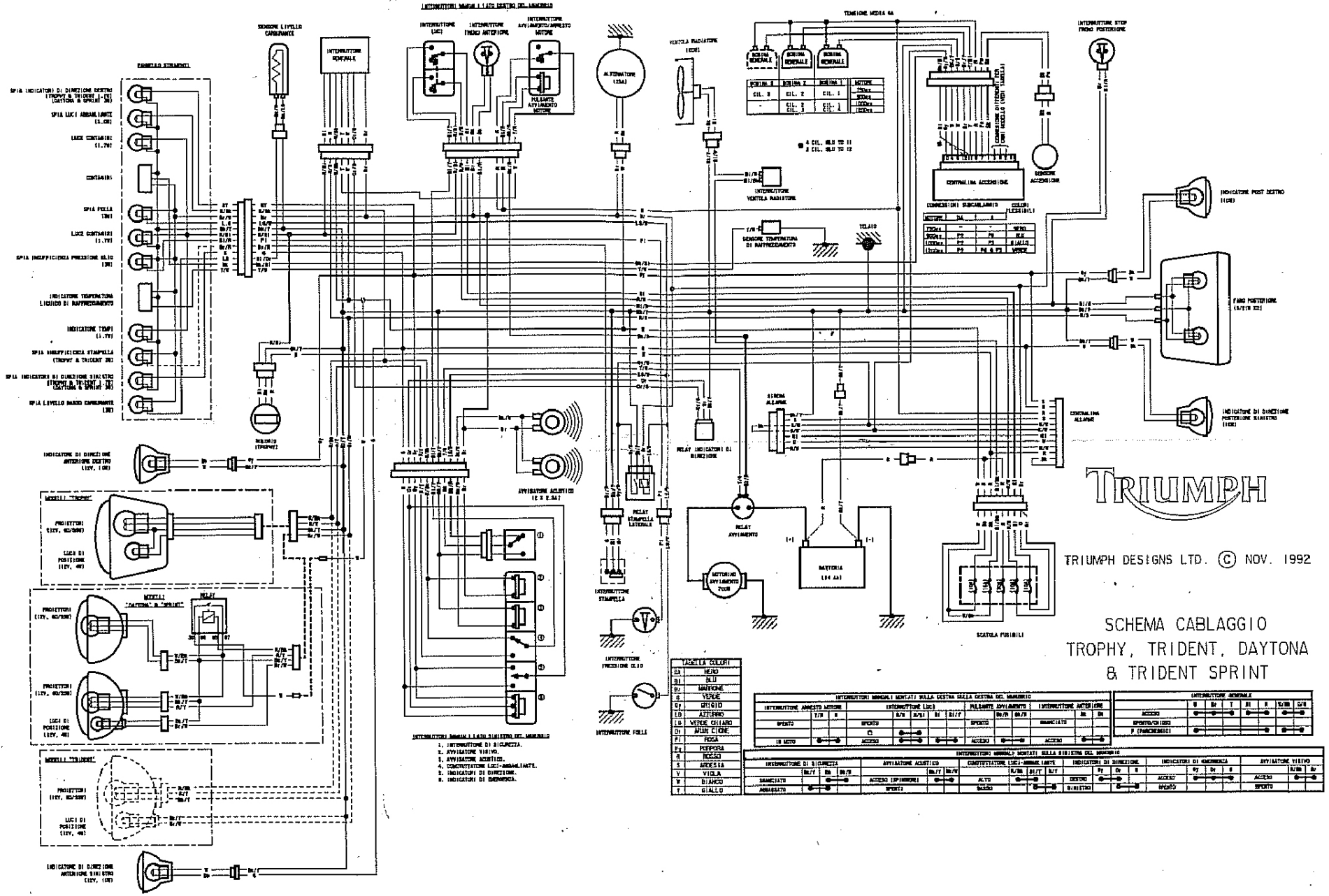
Accensione, interruttore	7	Carburante, basso livello	6
Accensione, dati	114	Carburante, sistema di alimentazione	96
Accensione	114	Carburante, serbatoio	13
Allineamento delle ruote	67	Carburante	112
Antifurto (dispositivo)	55	Carburatori	60
Aria, (filtro dell'aria)	54	Carburazione	112
Arresto del motore	24	Carico	32
Asbesto, amianto	Introduzione	Casco di sicurezza	17
Attrezzatura Elettrica	116	Catena di trasmissione	62
Avviamento del motore	24	Catena, ispezione dell'usura	65
Avvisi di pericolo	11	Catena, regolazione dell'allentamento	63
Basso livello di carburante	6	Catena, ispezione del grado di allentamento	62
Batteria, rimozione	86	Cavalletti	
Batteria, installazione	87	Cavalletto centrale	16
Cambiamento di marcia	27	Chiave	7
Cambio dell'olio e del filtro	44	Comando del gas, regolazione	57
Cambio di marcia	27	Come guidare la motocicletta	23
Candela, rimozione	52	Come arrestare il motore	24
Candele	51	Come avviare il motore	24
		Compressione, smorzamento, regolazione	78
		Contagiri	REGISTROSTORICOTRIUMPH.it

Controllo dell'olio del motore	42	Frizione	61
Coperchio del serbatoio	12	Funzionamento ad alta velocità	31
Coppia, valori	120	Fusibili, individuazione guasti	96
Coppe di serraggio	120	Fusibili	95
Corredo utensili	18	G anci di fissaggio	17
Dimensioni	110	Gioco della valvola	54
Dispositivo antifurto	55	Gradazione ottanica	13
Documenti	18	Guida ad alta velocità	31
F anale anteriore, interruttore	10	I dentificazioni parti della Motocicletta	103
Fanale anteriore	89	Indicatori, luci	5
Filtro dell'aria	54	Informazioni generali	1
Fluidi e lubrificanti	120	Installazione della batteria	87
Forcella, ispezione	73	Interruttore commutazione luce fanale anteriore..	10
Frenatura	28	Interruttore del fanale anteriore	10
Freni, ispezione verifica usura	69	Interruttore di avviamento	9
Freno, fluido	69	Interruttore di arresto del motore	9
Freno, leva	11	Interruttore manubrio sinistro	10
Freno, interruttore spia	71	Interruttori degli indicatori di direzione	11
Frizione, leva	11	Interruttori del manubrio destro	9,10
		Introduzione	Interno seconda copertina
		Ispezione della sospensione posteriore	79

Ispezione verifica usura freni	69	Motore, dati tecnici	110
Ispezione del livello dell'olio	42	Motore	110
Ispezione usura catena	65	N.I.V. (Numero d'Identificazione del Veicolo)	109
Ispezione del livello	70	Numero N.I.V.	109
		Numero del motore	109
L eva del carburatore	10, 58	O lio del motore, ispezione,	42
Lubrificanti e fluidi	120	Olio del motore	42
- lubrificazione	67	Olio e filtro, cambio	44
Lubrificazione della catena di trasmissione	67	Orologio	6
Lubrificazione	112	P annelli laterali	40
Luce cavalletto laterale	6	Pannello laterale, rimozione	40
M anetta del gas	56	Parcheggio	30
Manutenzione e regolazioni	35	Partenza	26
Marcia, cambio	27	Parti, identificazione	106,109
Marcia, cambio di,	27	Pneumatici,	82,118
Molla di precarico	80	Pneumatici, sostituzione	84
Motore, numero	109	Pneumatici, dati tecnici	118
Motore, olio	42	Pneumatici, usura	84

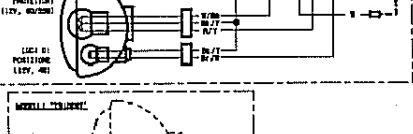
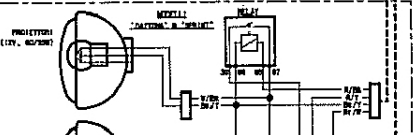
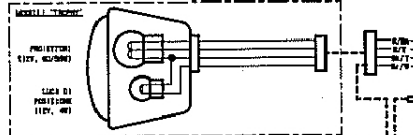
Prestazioni	110	Rodaggio	19
Pulitura	97	Sedile, serratura	17
Pulizia del tubo di scappamento	99	Sicurezza operativa, controlli quotidiani	20
Pulsante dell'avvisatore acustico	11	Sistema di raffreddamento	47
Radiatore, tubi flessibili	50	Sistema di raffreddamento, Refrigerante	47
Radiatore	50	Sistema di controllo dei rumori, Introduzione	
Raffreddamento, ventola	50	Sistema di alimentazione	96
Raffreddamento, sistema	47	Sorpasso, tasto	11
Raffreddamento	112	Sospensione posteriore, ispezione	79
Refrigerante, controllo del livello	48	Sospensione posteriore	79
Refrigerante	47	Sospensioni anteriori	73
Regolazione forza di smorzamento	81	Sospensioni delle ruote	72
Regolazione molle di precarico	76	Spie indicatrici	5
Regolazioni sospensioni anteriori	74	Sterzata	72
Regolazioni e manutenzioni	35	Strumenti/strumentazione	
Rimesaggio in garage	100	Tabella delle manutenzioni	37
Rimozione della Batteria	86	Tachimetro	4
Rimozione pannello laterale	40	Tappo del serbatoio del carburante	14

Tasto d'avviamento	9
Tasto di sorpasso	11
Telaio	116
Temperatura, rilevatore	4
Trasmissione, dati	114
Trasmissione	114
Tubi flessibili del radiatore	50
Tubo di scappamento, pulizia	99
Ubicazione delle etichette di avviso/avvertimento	104
Usura degli Pneumatici	84
Utensili corredo	18
Valvola, gioco	54
Ventola di raffreddamento	50



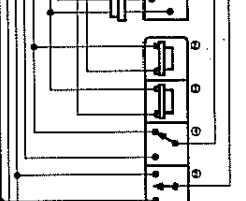
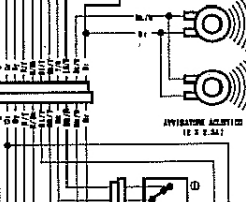
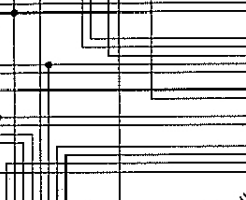
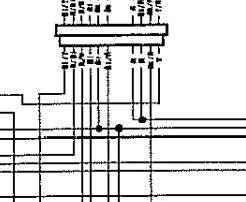
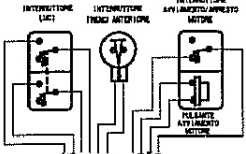
- SPINA INDICATORI DI DIREZIONE DESTRA (TROPHY & TRIDENT) (S1)
- SPINA LUCI AMBIALANTE (L1, L2)
- LUCI CONTARINI (L1, L2)
- CONTARINI
- SPINA PELLE (L1)
- LUCI CONTARINI (L1, L2)
- SPINA INDIFFERENZIALE PRESSIONE OLIO (L1)
- INDICATORE TEMPERATURA LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO
- INDICATORE TORNO (L1, L2)
- SPINA INDIFFERENZIALE STAMPHELLA (TROPHY & TRIDENT) (S1)
- SPINA INDICATORI DI DIREZIONE SINISTRO (TROPHY & TRIDENT) (S1)
- SPINA LIVELLO BASSO CARBURANTE (L1)

INDICATORE DI DIREZIONE ANTERIORE DESTRO (L1, L2)



INDICATORE DI DIREZIONE ANTERIORE SINISTRO (L1, L2)

INTERMUTAZIONE MANUALE LUCI DESTRE SINISTRA



INTERMUTAZIONE MANUALE LUCI SINISTRA DESTRA

1. INTERMUTAZIONE DI SICUREZZA.
2. AVVANTO/ARRETO MOTORE.
3. AVVANTO/ARRETO MOTORE.
4. CONTATTI LUCI AMBIALANTE.
5. INDICATORI DI DIREZIONE.
6. INDICATORI DI DIREZIONE.

TAVOLA COLORI

SA	NERO
SB	BLU
SC	AVVANTO
SD	VERDE
SE	GRIGIO
SF	ARRETO
SG	VERDE CHIARO
SH	ALTO CILINDRO
SI	ROSSO
SM	PERFORA
SN	ROSSO
SO	ARRETO
SP	VIOLO
SV	BIANCO
SW	GIALLO

INTERMUTAZIONE AVANTO/ARRETO MOTORE		INTERMUTAZIONE LUCI		AVVANTO/ARRETO MOTORE		INTERMUTAZIONE ANTERIORE	
SPERTO	SPERTO	L1/2	R/S1	R1	S1/FF	SPERTO	SPERTO
12	12	12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13	13	13	13
14	14	14	14	14	14	14	14
15	15	15	15	15	15	15	15
16	16	16	16	16	16	16	16
17	17	17	17	17	17	17	17
18	18	18	18	18	18	18	18

INTERMUTAZIONE GENERALE

ACCESO		B	M	T	R	S	SP
1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10	10	10
11	11	11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13	13	13	13
14	14	14	14	14	14	14	14
15	15	15	15	15	15	15	15
16	16	16	16	16	16	16	16
17	17	17	17	17	17	17	17
18	18	18	18	18	18	18	18

INTERMUTAZIONE DI SICUREZZA		AVVANTO/ARRETO MOTORE		CONTATTI LUCI AMBIALANTE		INDICATORI DI DIREZIONE		INDICATORI DI ANDAMENTO		AVVANTO/ARRETO MOTORE	
SINISTRA	DESTRA	AVANTO	ARRETO	L1/2	R/S1	R1	S1/FF	SPERTO	SPERTO	AVANTO	ARRETO
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18

TRIUMPH

TRIUMPH DESIGNS LTD. © NOV. 1992

SCHEMA CABLAGGIO
TROPHY, TRIDENT, DAYTONA
& TRIDENT SPRINT

Part No. 3852070

Produced by Triumph Design Ltd.

REGISTROSTORICOTRIUMPH.it