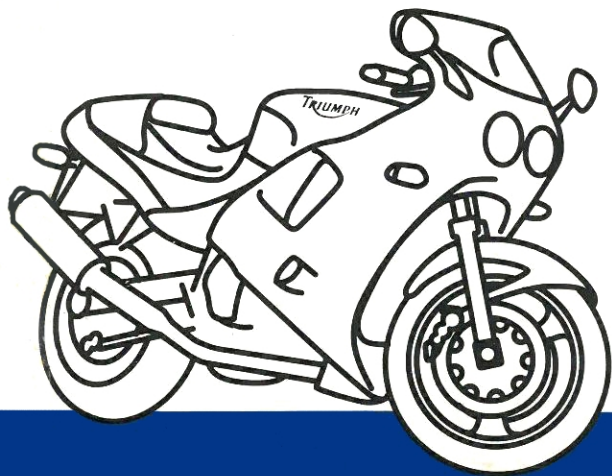


MANUALE DEL PROPRIETARIO



TROPHY • TRIDENT • DAYTONA • SPRINT • SPEED TRIPLE

INTRODUZIONE

Questo manuale contiene informazioni riguardanti i seguenti modelli Triumph: Trophy, Daytona, Daytona Super 3, Trident, Sprint e Speed Triple. Conservare sempre il manuale nella motocicletta.

Su alcune parti della motocicletta è in evidenza il simbolo qui a destra. Il simbolo, che significa "ATTENZIONE: CONSULTARE IL MANUALE", è seguito da una illustrazione della voce in questione. Non cercare mai di usare la moto o di fare delle regolazioni senza consultare le relative istruzioni contenute in questo manuale. La posizione di tutte le etichette con questo simbolo e di altre avvertenze importanti è indicata alle pagine 104 e 105. Laddove necessario, questo simbolo compare anche alle pagine contenenti le informazioni appropriate.



Il manuale è suddiviso in varie sezioni. L'indice riporato sotto vi aiuterà a trovare l'inizio di ogni sezione dove, nel caso delle sezioni principali, un altro indice vi sarà d'aiuto nel trovare l'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 124.

La ringraziamo per aver scelto una motocicletta di marca Triumph. Questa motocicletta è 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 nè 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 consentirà 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, è 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.

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 simbolo 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 E' VIETO LA CONTROLLO DEL RUMORE

Si avvisano i proprietari che la legge può vietare di:

- (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, precedente alla vendita del veicolo o alla sua consegna all'acquirente finale, oppure mentre il veicolo è in uso, e di usare il:
- (b) 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 porla in un apposito contenitore a tenuta ermetica per una sicura eliminazione.
- Mai usare una condotta d'aria compressa per eliminare la polvere dai componenti.

INTRODUZIONE



AVVISO IMPORTANTE: Questa motocicletta è stata progettata per essere usata solo su strada. Quindi non è adatta all'uso fuoristrada.

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.

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.

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.

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.



AVISO IMPORTANTE: 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 – 112).

Durante la marcia del motoveicolo sia il guidatore che il passeggero dovrebbero sempre usare i poggiatesta.

Il guidatore dovrebbe mantenere il controllo del veicolo impugnando sempre il manubrio con entrambe le mani.

Questa motocicletta non è stata progettata per trainare un rimorchio. Questa motocicletta non è stata progettata per il montaggio di una motocarozzetta.



Prima di mettersi alla guida, mettere sempre casco, occhiali di protezione e guanti, e indossare calzoni ben aderenti intorno alle caviglie e una giacca di colore vivace.

Non guidare mai la moto sotto l'influsso dell'alcool o di sostanze stupefacenti.

Si fa presente ai proprietari che gli unici pezzi di ricambio, accessori e conversioni riconosciuti per qualsiasi modello Triumph sono quelli approvati ufficialmente dalla Triumph e montati da un concessionario autorizzato. La Triumph declina qualsiasi responsabilità per difetti dovuti al montaggio di ricambi, accessori o conversioni non approvati, o al montaggio, da parte di personale non riconosciuto, di ricambi, accessori o conversioni approvati. In particolare, è estremamente pericoloso montare o sostituire pezzi o accessori il cui montaggio richieda lo smontaggio o l'aggiunta di componenti del sistema elettrico o di alimentazione del carburante e altre modifiche che potrebbero influire sulla sicurezza.

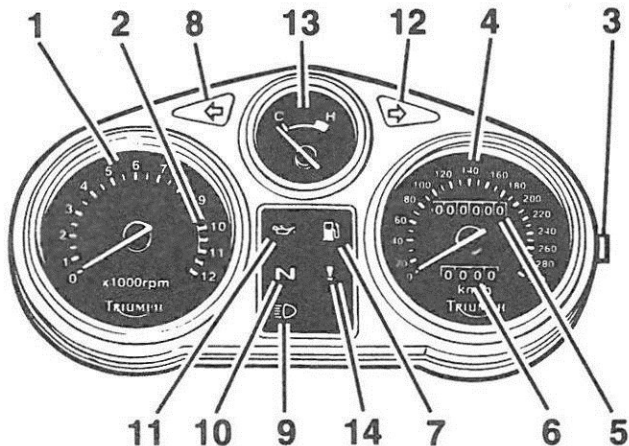
Indice

Cavalletti	Pagina 17
Chiavi	Pagina 8
Contagiri	Pagina 5
Coperchio del serbatoio della benzina	Pagina 13
Documenti	Pagina 19
Freno/Regolatori della leva della frizione	Pagina 12
Interruttori/bloccaggi	Pagina 18
Interruttori manubrio	Pagina 10
Leva del carburatore	Pagina 11
Orologio	Pagina 7
Rilevatore di temperatura	Pagina 5
Rodaggio	Pagina 20
Serbatoio della benzina	Pagina 14
Sicurezza operativa/Controlli giornalieri	Pagina 21
Spie luci	Pagina 6
Strumentazioni	Pagina 2
Tachimetro	Pagina 5
Tappo del serbatoio della benzina	Pagina 15

Modelli "Trophy" e "Trident"

Strumentazione

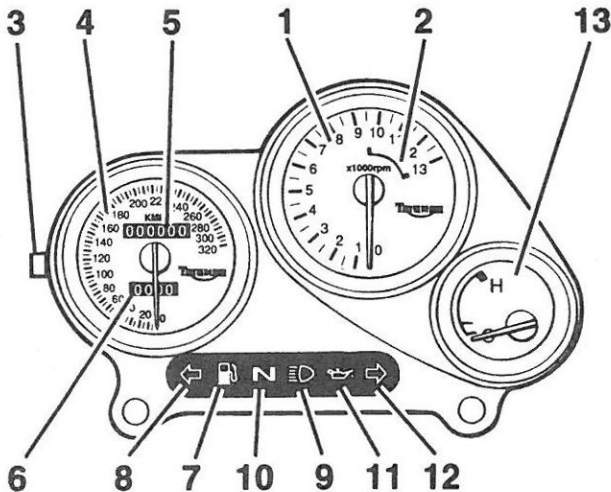
1. Contagiri
2. "Zona Rossa"
3. Pomello azzeramento contachilometri parziale
4. Tachimetro
5. Contachilometri
6. Contachilometri parziale
7. Spia riserva carburante
8. Spia indicatore direzione sinistro
9. Spia luce abbagliante
10. Spia di folle
11. Spia pressione olio
12. Spia indicatore direzione destro
13. Indicatore della temperatura del refrigerante
14. Luce di segnalazione del cavalletto laterale



Modello "Daytona" Daytona Super 3 e " Sprint"

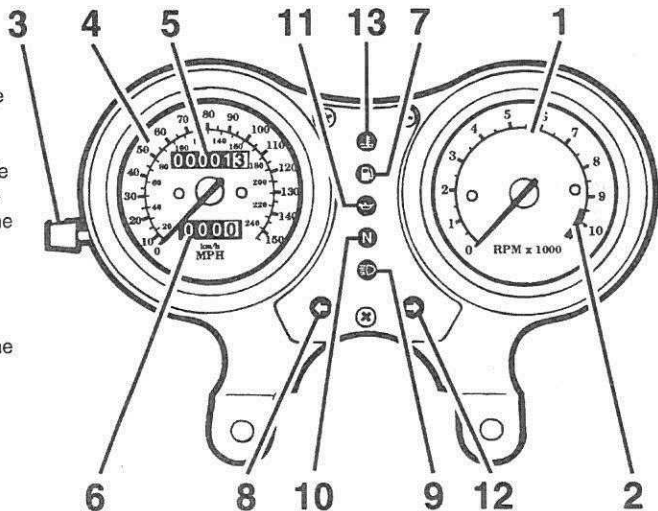
Strumentazione

1. Contagiri
2. "Zona Rossa"
3. Pomello azzeramento contachilometri parziale
4. Tachimetro
5. Contachilometri
6. Contachilometri parziale
7. Spia riserva carburante
8. Spia indicatore direzione sinistro
9. Spia luce abbagliante
10. Spia di folle
11. Spia pressione olio
12. Spia indicatore direzione destro
13. Indicatore della temperatura del refrigerante



'Modello Speed Triple**Strumentazione**

1. Contagiri
2. "Zona rossa"
3. Pomello azzeramento contachilometri parziale
4. Tachimetro
5. Contachilometri
6. Contachilometri parziale
7. Spia riserva carburante
8. Spia indicatore direzione sinistro
9. Spia luce abbagliante
10. Spia di folle
11. Spia pressione olio
12. Spia indicatore direzione destro
13. Spia alta temperatura refrigerante



Tachimetro e Contagiri

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 azzerava ruotando il pomello di azzeramento.

Sul contagiri vengono indicati i giri al minuto del motore rpm (=g/min). Sulla parte destra della superficie del contagiri 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

Indica la temperatura del refrigerante. Normalmente la lancetta dovrebbe rimanere nella zona normale. Se raggiunge la zona rossa 'H', spegnere il motore e ricercarne la causa. Sul modello Speed Triple, al posto di questo indicatore c'è una spia luminosa (vedere spie luminose a tergo).




AVVISO IMPORTANTE: Non togliere il tappo del radiatore col motore caldo. La ventola del radiatore entra in funzione automaticamente, anche con l'accensione disinserita. Tenere sempre lontano dalla ventola mani e indumenti.




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 **FOLLE:** Quando la trasmissione è in folle e l'accensione disattivata, si accende la spia di folle.

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

 **FRECCE INDICATRICI DI DIREZIONE:** Quando viene azionata, 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 spento. La spia rimane spenta 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 Capitolo Manutenzione e Regolazione per informazioni più dettagliate sull'olio del motore.



ATTENZIONE: Non far girare il motore a meno che non sia stato controllato e, se necessario, corretto il livello dell'olio. Se durante il normale funzionamento si accende la spia dell'olio, spegnere subito il motore. Non riavviare il motore finché non sia stato rettificato il guasto.





ALTA TEMPERATURA DEL REFRIGERANTE

Se si accende la spia di alta temperatura del refrigerante, spegnere subito il motore e ricercarne la causa.



ATTENZIONE: Fermare il motore se si accende la spia d'alta temperatura del refrigerante. L'uso continuato di un motore surriscaldato può risultare in gravi danni al 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', 'Super 3', 'Speed Triple' e '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, il blocco della sella e il tappo del serbatoio della benzina.

NOTA:

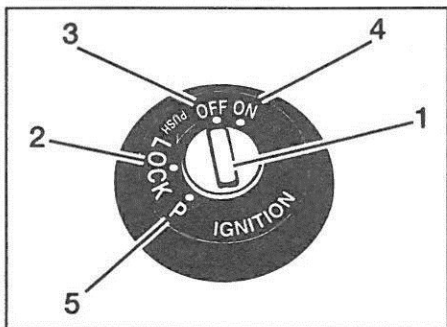
- Prima di lasciare la motocicletta disattivare sempre l'interruttore di accensione, mettendolo sulla posizione 'OFF'



ATTENZIONE: Non tenere le due chiavi insieme nello stesso portachiavi. Il concessionario Triumph può fornire chiavi sbazzate da far intagliare sul posto usando come matrice la chiave originale o di riserva. In caso di smarrimento di entrambe le chiavi, comunque, né la Triumph né i suoi concessionari autorizzati possono fornire chiavi di ricambio dalla documentazione del numero della chiave originale.

Interruttore di accensione/ blocco dello sterzo

Questo è un'interruttore a quattro posizioni, funzionante con una chiave. La chiave può venire 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 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 DESTRO



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.

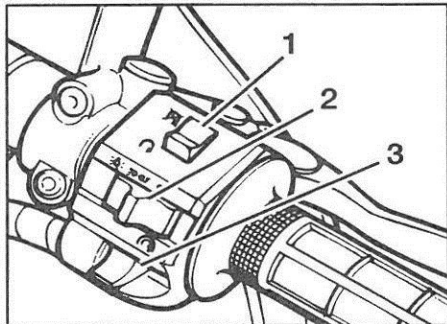
L'interruttore di arresto del motore deve essere usato solo in caso di emergenza. Se, in alcune situazioni di emergenza si deve fermare il motore, spostare l'interruttore di arresto motore sulla posizione .

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.



ATTENZIONE: Per informazioni sull'avviamento del motore, vedere la sezione "Come guidare la motocicletta".



1. Interruttore di Arresto del Motore
2. Interruttore Luce Fanale
3. Pulsante di Avviamento




Pulsante di Avviamento

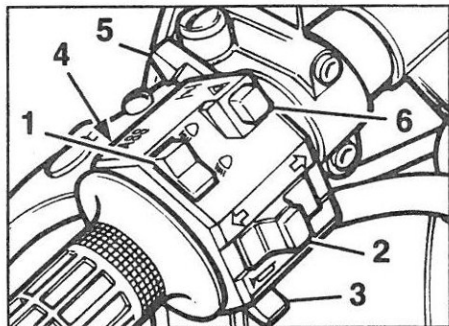
Il pulsante di avviamento mette in funzione il motore elettrico quando viene premuto con la leva della frizione tirata oppure con la trasmissione in folle. Il motore interromperà l'alimentazione se si sceglie una marcia con cavalletto laterale abbassato.

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.

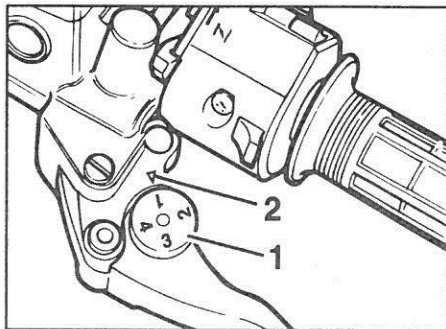
⚠ Spie di segnalazione di Pericolo

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. Segno di riferimento



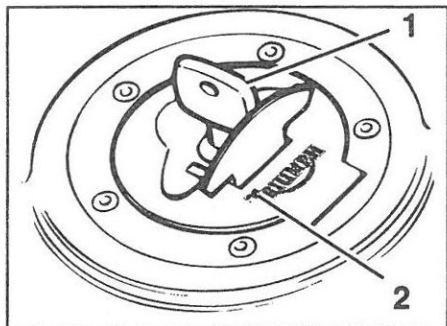
Tappo del serbatoio della benzina

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 tappo 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

Evitare di riempire il serbatoio sotto la pioggia o in condizioni polverose in quanto il materiale trasportato dall'aria potrebbe inquinare il carburante.

Tipo di carburante:

Questo motore Triumph è stato progettato per il funzionamento con benzina senza piombo di 95 RON (Research Octane Number). Se però questa non dovesse essere disponibile, si può usare, solo in caso d'emergenza, benzina PREMIUM, SUPER o FOUR STAR (quattro stelle, nel Regno Unito).



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.



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.

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.

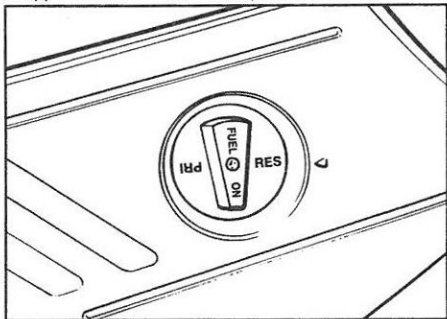
- Durante il rifornimento di carburante aver cura di non spandere della benzina sul motore, sui tubi di scappamento o sui pneumatici. Mai riempire il serbatoio fino all'orlo del bocchettone. Se il serbatoio è stato riempito fino ad un livello eccessivo, il calore può provocare l'espansione del combustibile 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 o su altre parti della motocicletta, pulire immediatamente 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 lasciarvelo 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.

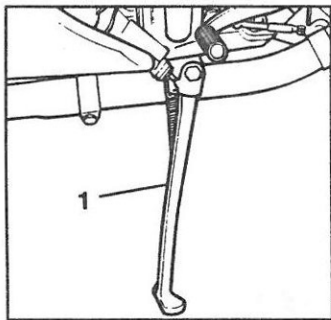
Dopo aver fatto rifornimento accertarsi che il tappo del combustibile sia posizionato su 'ON' (non su 'RES').

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.

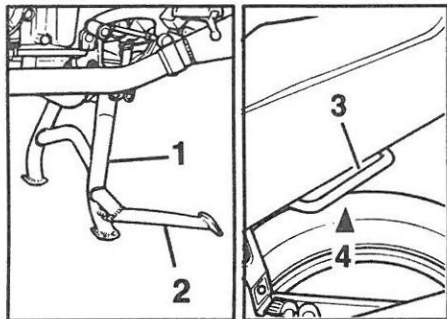


1. Cavalletto laterale

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.

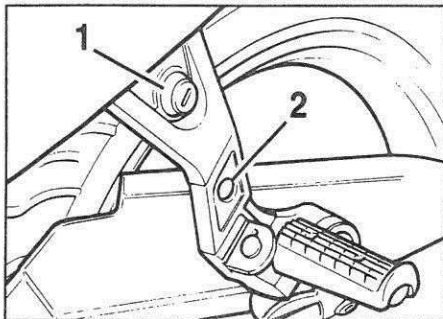
Per mettere la motocicletta in posizione verticale appoggiandola sul cavalletto centrale, premere fermamente su questo e poi sollevare la motocicletta con movimento verso l'alto e all'indietro, servendosi della maniglia del manubrio di sollevamento. No far presa sulla sella o sui pannelli laterali, tirandoli, in quanto ciò potrebbe danneggiarli.



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

Blocca-sella

Per togliere il sedile, inserire la chiave d'accensione nella serratura del sedile e girarla verso sinistra facendo pressione sulla parte posteriore del sedile. Per staccare il sedile, sollevarne il retro e farlo scorrere all'indietro. Per rimontare il sedile, innestare la sezione anteriore al serbatoio della benzina e far pressione sul retro in modo che s'inserisca nel blocca-sedile. **NOTA:** L'inserimento corretto del sedile nel blocca-sedile è indicato da un "click".



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.



AVISO IMPORTANTE: Assicurarsi che non venga superato il carico massimo di 5 kg (vedere alle pagine 32-34 e 110-112). Assicurarsi che qualsiasi carico trasportato sia bloccato saldamente e non si allenti o si stacchi durante la guida. Il sovraccarico della motocicletta o il suo uso con carico non fissato saldamente potrebbe provocare un incidente.

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.

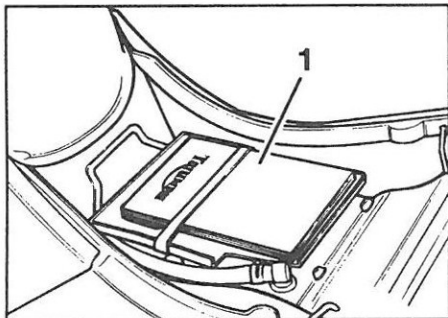
Non lasciare appoggiare il casco ai silenziatori, quando questi scottano, per evitare che esso venga danneggiato.

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

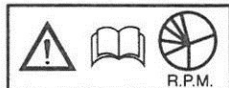
Le regolazioni e sostituzioni di parti ordinarie, le cui operazioni sono spiegate in questo manuale, possono venire eseguite usando il corredo di attrezzi fornito assieme alla moto. Gli utensili di corredo sono sistemati nella nicchia dietro la luce posteriore accessibile da sotto il sedile.



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, non partire subito o imballare il motore. Far girare il motore al minimo per un po' di tempo in modo che l'olio raggiunga 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 l'indicatore della temperatura del motore e assicurarsi che la temperatura non superi il normale. Quando il motore è nuovo, c'è un maggior attrito interno che genera più calore.
- Non lasciare che il motore "forzi" in qualsiasi marcia.

SICUREZZA DI FUNZIONAMENTO

Controlli giornalieri di sicurezza

Prima di iniziare a guidare la motocicletta controllare le seguenti parti. Il tempo richiesto per il controllo è 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 14).
- 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 120–122).
 Controllare che la pressione degli pneumatici sia corretta, secondo le specifiche dei vari modelli (Pagina 120–122).
 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 siano correttamente serrati o fissati.
- Sterzata** Funzionamento morbido (liscio) ma non allentato, da blocco a blocco. Assenza di inceppamenti con i cavi di controllo (Pagina 72).

- Freni** Usura dei cuscinetti dei freni. Ci dovrebbe essere uno spessore residuo 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 10).
- Cavalletti: laterale e centrale** Richiamo alla loro posizione completamente sollevata, tramite la tensione delle molle. Molle di richiamo non indebolite o danneggiate (Pagina 17).
- Batteria** Verifica del livello dell'elettrolita, se necessario aggiunta di acqua distillata (Pagina 85).



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

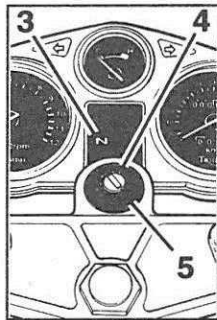
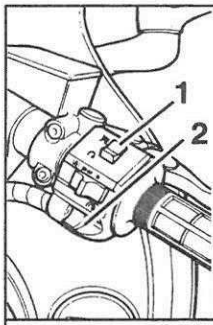
- Chiudere completamente il gas.
- Scegliere il dispositivo folle
- Girare l'interruttore di accensione fino a spegnerlo.
- Mettere la moto in posizione verticale, su una superficie solida, facendola appoggiare sul cavalletto centrale o su quello laterale.
- Bloccare lo sterzo.



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).
- Assicurarsi che la trasmissione sia in folle e che la frizione sia disabilitata.

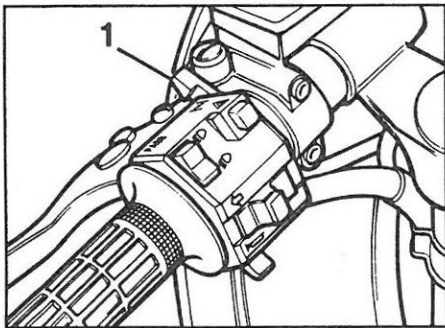


1. Interruttore di arresto del motore
2. Pulsante di avviamento
3. Spia indicatore in folle
4. Pulsante di accensione
5. Posizione ON

- 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 azionare il motorino d'avviamento continuamente per più di 5 secondi per evitare che surriscaldi e che la batteria si scarichi. Aspettare 15 secondi prima di azionare di nuovo il motorino, in modo da permettere che si raffreddi e che la batteria si ricarichi.

Non far girare a lungo il motore al minimo, in quanto ciò potrebbe provocare il surriscaldamento e, quindi, il danneggiamento del 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.

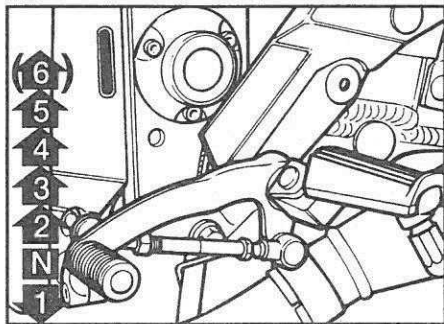


AVVISO IMPORTANTE: Le spie dell'olio dovrebbero spegnersi non appena s'avvia il motore. Se le spie rimangono accese, fermare immediatamente il motore e controllare il livello dell'olio. Far girare il motore con l'olio a bassa pressione provocherà una rapida usura del motore e probabilmente anche il grippaggio 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 la farfalla del gas e cominciare molto lentamente a rilasciare la leva della frizione.
- Man mano che la frizione inizia ad innestarsi, aprire un po' di più la farfalla del gas, per dare al motore un numero di 'giri' sufficiente ad 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:

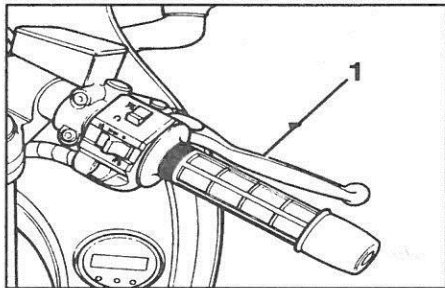
- Quando si cambia marcia usare sempre la frizione.



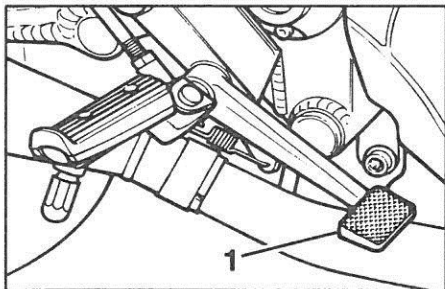
AVVISO IMPORTANTE: Quando cambia marcia scalando ad una inferiore, non cambi a quelle velocità elevate che fanno 'saltare' eccessivamente i gpm (giri/min) del motore. Questo fenomeno non solo causa danni al motore, ma può anche far slittare la ruota posteriore e provocare un incidente. In ogni marcia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

Come frenare

- Chiudere sempre completamente la farfalla del carburatore, lasciando la frizione innestata, (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.

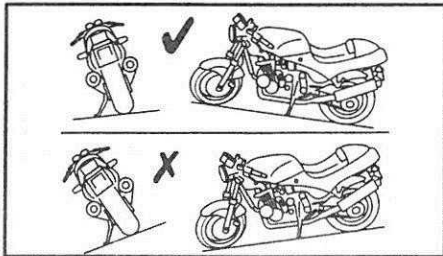
Quando si guida sul bagnato o in condizioni meteorologiche piovose, oppure su superfici soffici, le capacità di manovra e di arresto sono ridotte. In queste condizioni tutte le sue azioni dovrebbero essere eseguite senza difficoltà. Accelerazioni o frenate, o svolte improvvise, possono produrre una perdita 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, e non far rimorchiare la motocicletta. 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.
- Parcheggiare sempre su una superficie compatta e piana per impedire che la moto cada. Se si parcheggia in pendenza, la moto deve essere parcheggiata in salita per impedire che scivoli dal cavalletto. In caso di pendio laterale, parcheggiare sempre con la moto inclinata verso il cavalletto laterale e inserire la prima per impedire che la moto si muova. Non usare il cavalletto centrale. Non parcheggiare trasversalmente in pendio se il gradiente è superiore a 6° e non parcheggiare mai in discesa.



- Bloccare lo sterzo per impedire che la motocicletta possa essere rubata.



AVVISO IMPORTANTE: Non parcheggiare su terreno molle o molto in pendenza, in quanto la moto potrebbe cadere. Prima di partire, assicurarsi che i cavalletti siano completamente retratti. La benzina è estremamente infiammabile e in determinate condizioni può essere esplosiva. Se si parcheggia in un box o altro locale, assicurarsi che ci sia una buona ventilazione. Non mettere la moto vicino a fonti di combustione o scintille, comprese apparecchiature fornite di luce pilota. Dopo la guida, il motore e lo scappamento sono molto caldi. **NON** parcheggiare in luoghi in cui i passanti e i bambini potrebbero toccare la moto.

NOTA: • Se si parcheggia vicino al traffico di notte, lasciare accese le luci di posizione e della targa girando l'interruttore dell'accensione in posizione P (park). Non lasciare l'interruttore in posizione P troppo a lungo 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, gonfiatele 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, assicurarsi che il livello dell'olio raggiunga il segno superiore sull'astina dell'olio e che venga usata la qualità giusta d'olio.

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 alla 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: Dato che una motocicletta è sensibile a variazioni di peso e forze aerodinamiche, si deve fare estrema attenzione durante il trasporto di bagaglio, di un passeggero e/o di accessori aggiuntivi. Per informazioni sul montaggio di parti e accessori si rimanda all'introduzione.

Prima di mettersi alla guida, accertarsi che la moto non sia sovraccarica (per il carico massimo consentito vedere quanto indicato nelle specifiche).

Non guidare mai a velocità superiori a 130 km/h una moto dotata di accessori.

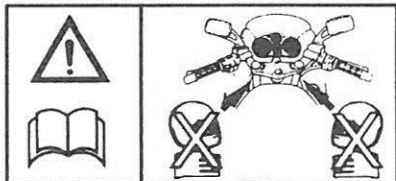
Non dimenticare che questa velocità di 130 km/h viene ridotta dal montaggio di accessori non autorizzati, carico errato, gomme consumate e stato generale della motocicletta, cattive condizioni stradali o atmosferiche.



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



AVVISO IMPORTANTE: Non riporre mai degli oggetti tra il telaio e la carenatura in quanto ciò potrebbe ostruire lo sterzo e far perdere il controllo della moto. Un peso sul manubrio o sulla forcella anteriore aumenta il peso del complessivo di sterzo e può portare alla perdita di controllo dello sterzo.



Le seguenti istruzioni di massima sono state preparate per assisterla, in tali situazioni, a 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.
4. 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 e non trasportare, 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.

QUESTA PAGINA È IN BIANCO DI PROPOSITO

Indice

Asportazione del pannello laterale	Pagina 40	Immagazzinamento	Pagina 100
Batteria	Pagina 85	Luci	Pagina 89
Cambio dell'olio e del filtro	Pagina 44	Olio motore	Pagina 42
Candele	Pagina 51	Pneumatici	Pagina 82
Carburatori	Pagina 60	Pulizia	Pagina 97
Catena di Trasmissione	Pagina 62	Sistema di alimentazione	Pagina 96
Comando del gas	Pagina 56	Sistema di raffreddamento	Pagina 47
Dispositivo antifurto	Pagina 55	Sospensioni	Pagina 73
Filtro dell'aria	Pagina 54	Sospensioni delle ruote	Pagina 72
Freni	Pagina 69	Sterzata	Pagina 72
Frizione	Pagina 61	Tabella di manutenzione	Pagina 37
Fusibili	Pagina 95	Valvola dell'aria	Pagina 58
Gioco delle valvole	Pagina 54		

Per assicurare il funzionamento sicuro e affidabile della moto, si devono eseguire le operazioni di manutenzione e le regolazioni descritte in questo capitolo, seguendo la Tabella di Manutenzione Periodica.



ATTENZIONE: Tutti gli interventi di manutenzione sono estremamente importanti e non devono essere trascurati. Le condizioni atmosferiche, il terreno e la posizione geografica influiscono sulla manutenzione. Si deve adattare la tabella alle condizioni ambientali particolari in cui viene usato il veicolo e alle esigenze individuali del 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	
	Ogni	800							
OPERAZIONE									
* Sincronizzazione del carburatore – controllo				●				●	–
Velocità in folle – controllo		●	●	●	●	●	●	●	60
Cavi della valvola a farfalla e del carburatore – controllo		●		●		●		●	56/58
Candela – ispezionare 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 dell'aria delle tubazioni di scarico – drenare		●	●	●	●	●	●	●	–
Livello elettrolita della batteria	mese	●	●	●	●	●	●	●	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.

OPERAZIONE	INTERVALLO	Dei due l'evento che si verifica per primo		+ Chilometri registrati sul contachilometri						VEDERE PAGINA
		800	5000	10000	15000	20000	25000	30000		
			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
Dadi, bulloni cuscinetti, – 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.

OPERAZIONE	INTERVALLO	Dei due l'evento che si verifica per primo	+ Chilometri registrati sul contachilometri						VEDERE PAGINA	
			5000	10000	15000	20000	25000	30000		
			800							
	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				●					–
* Coppa 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									–
* Cuscinetti forcellone oscillante – lubrificare	3 anni									
* Tubo flessibile e tubo freni/frizione sostituire	4 anni									7
* 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

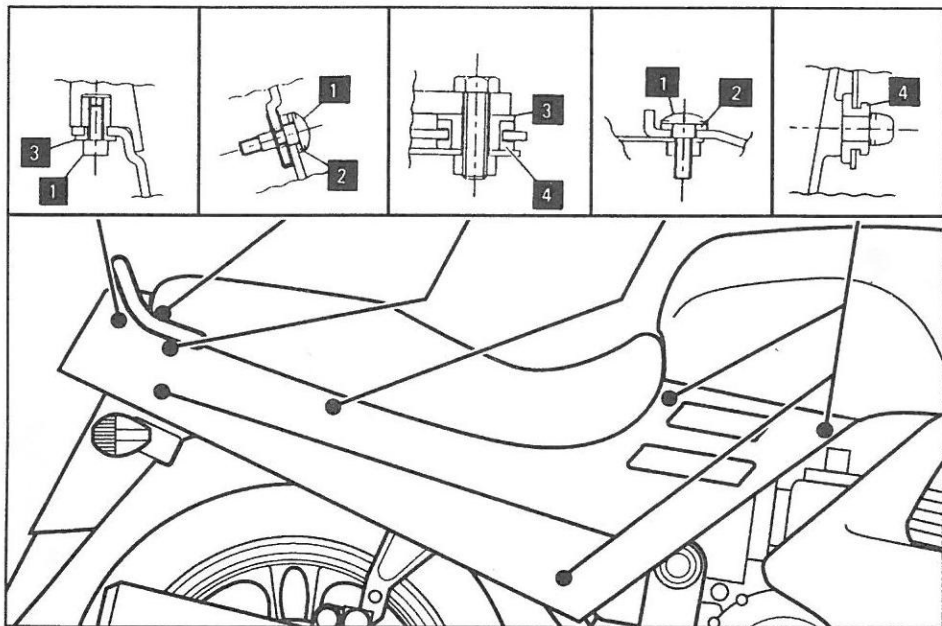
- Togliere la sella.
- Togliere la barra di appiglio e gli elementi di fissaggio che fissano i pannelli al telaio.
- Estrarre, con molta attenzione, le baionette dai loro anelli di tenuta e allo stesso tempo tenere fermi i pannelli laterali. Togliere il complessivo pannelli e coperchio.



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 Tabella di Manutenzione Periodica.



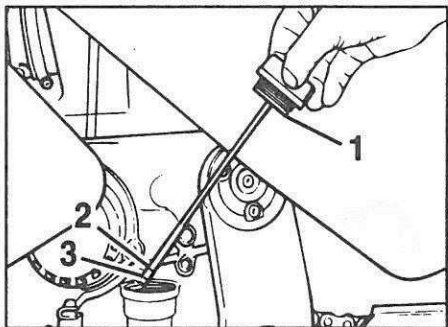
AVVISO IMPORTANTE: Il funzionamento di una motocicletta con olio del motore, in quantità insufficiente, deteriorato o contaminato provocherà un'accelerazione dell'usura che potrà provocare il grippaggio del motore o della trasmissione, incidenti e lesioni a persone.

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.

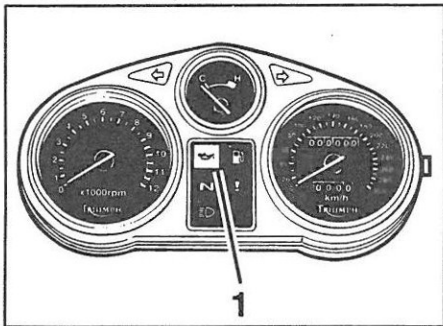
Il livello attuale è indicato quando il tappo viene avvitato al bocchettone e non quando è appoggiato alla faccia superiore.

- Se l'olio è appena stato cambiato, riempire il motore fino al segno di livello superiore. Avviare il motore e farlo girare per un po' al minimo in modo che il filtro e il radiatore dell'olio si riempiano d'olio. Fermare il motore e aspettare un minuto finché l'olio non si stabilizza. Estrarre l'asta di livello e pulirla, quindi rimetterla e misurare il livello dell'olio.



1. Astina dell'olio/tappo del bocchettone dell'olio
2. Livello superiore (massimo)
3. Livello inferiore (minimo)

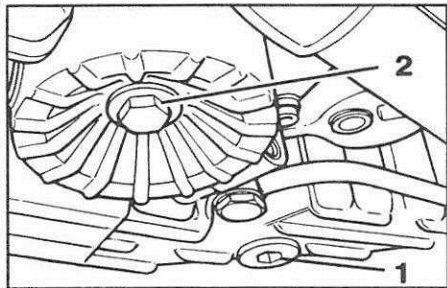
- La differenza fra il livello superiore (massimo) e quello inferiore (minimo) è di circa 0,5 litri.
- Se il livello dell'olio è troppo alto, togliere l'eccesso di olio, con una siringa o con altro dispositivo adatto allo scopo.
- Se il livello dell'olio è troppo basso, aggiungere il corretto quantitativo attraverso l'apertura del serbatoio. Usare solo un olio dalla gradazione elencata nelle specifiche.



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.

1. Spia di indicazione della pressione dell'olio



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

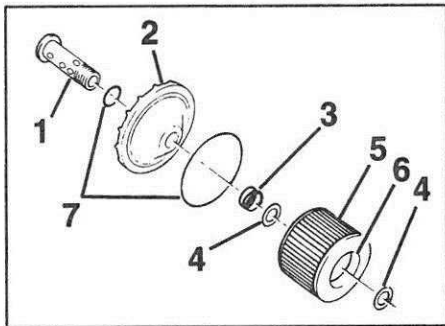
Cambio dell'olio e del filtro dell'olio

- 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, scaricare tutto l'olio.
- Togliere il bullone di fissaggio del filtro dell'olio e raccogliere il filtro.
- Sostituire l'elemento del filtro dell'olio.



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



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:

- Controllare se le guarnizioni di tenuta toroidali sono danneggiate. Se necessario, sostituire quelle danneggiate.
- Durante l'installazione del filtro dell'olio, verificare che le guarnizioni di tenuta toroidali siano montate.
- Passare un po' d'olio di motore sulla guarnizione di tenuta toroidale del bullone di fissaggio del filtro, montare il coprifiltro sul bullone e installare la molla e la rondella piatta.

- Passare un po' d'olio di motore sugli anelli di tenuta su entrambi i lati dell'elemento. Ruotare il filtro per assestare l'elemento. Assicurarsi che gli anelli di tenuta non si spostino.



ATTENZIONE: Sostituire le guarnizioni ermetiche danneggiate con altre nuove.

- Montare le altre guarnizioni piatte.
- Installare il filtro dell'olio, serrando il bullone di fissaggio a 18 Nm.
- Dopo aver scaricato completamente l'olio, montare il tappo di spurgo del motore con la relativa rondella di tenuta e serrare a 48 Nm.
- Riempire il motore con olio del tipo e grado elencato nelle specifiche.
- Avviare il motore e farlo girare al minimo. Assicurarsi che la spia della pressione dell'olio si spenga poco dopo l'avviamento. Se la spia della pressione dell'olio rimane accesa, spegnere il motore e ricercarne la causa.

- Spegnere il motore e controllare il livello dell'olio.
Regolare se necessario.



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 e Daytona Super 3 dovrà essere rodato solo con oli completamente sintetici così come precisato nella Sezione delle Specifiche tecniche (vedere alle pagine 113-5 e 123) 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 Manutenzione periodica.

Inibitori di corrosione

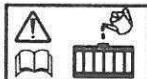
Per proteggere il sistema di raffreddamento dalla ruggine e dalla corrosione, è essenziale impiegare i prodotti chimici prescritti antiruggine ed anticorrosione, incorporati nel liquido di raffreddamento. Se si impiega liquido di raffreddamento privo di questi prodotti speciali, il sistema di raffreddamento accumula ruggine e

sedimentazioni nocive nella camicia dell'acqua e nel radiatore. E queste contaminazioni possono intasare completamente i condotti del liquido di raffreddamento, riducendo sensibilmente l'efficienza dell'intero sistema. Il liquido di raffreddamento in dotazione contiene la percentuale corretta di inibitori della corrosione.



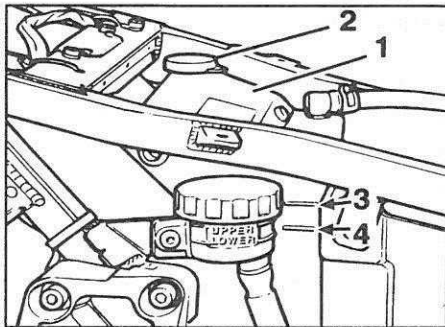
AVVISO IMPORTANTE: Usare refrigeranti contenenti sostanze anticorrosive e anticongelanti adatti a motori e a radiatori in alluminio, secondo le istruzioni del fabbricante (vedere specifiche).
L'antigelo contiene sostanze chimiche tossiche, nocive per il corpo umano. Non ingerire mai dell'antigelo.

Ispezione del livello del refrigerante



AVVISO IMPORTANTE: Controllare il livello del refrigerante quando il motore è freddo (temperatura ambiente).

- 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'



ATTENZIONE: Prima di uscire dallo stabilimento nella motocicletta viene versato un anticongelante di 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).

- 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 caso d'emergenza, si può aggiungere nel sistema di raffreddamento solo dell'acqua. Non appena possibile, comunque, si deve ristabilire la giusta concentrazione di refrigerante.



AVVISO IMPORTANTE: Non togliere il tappo del radiatore quando il motore è caldo.



ATTENZIONE: L'acqua distillata deve essere usata, nel sistema di raffreddamento assieme all'anticongelante (vedere le specificazioni 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 alette del radiatore e influire negativamente sulla sua efficienza.

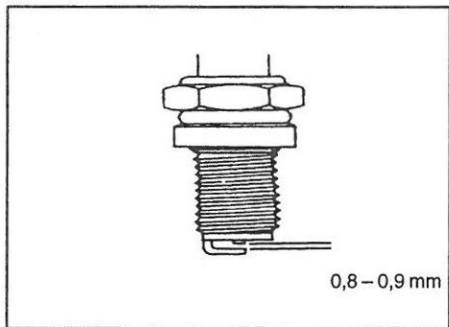
Non ostruire o deflettere il flusso d'aria che scorre attraverso il radiatore con l'installazione di accessori non autorizzati sulla parte anteriore del radiatore o dietro la ventola di raffreddamento. L'eventuale interferenza col flusso d'aria al radiatore così prodotta potrebbe produrre un surriscaldamento 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 degli spessimetri e, se sbagliata, regolarla piegando l'elettrodo esterno. Se gli elettrodi delle candele sono corrosi o danneggiati, o se l'isolante è spaccato, montare una candela di ricambio di tipo e qualità raccomandati.

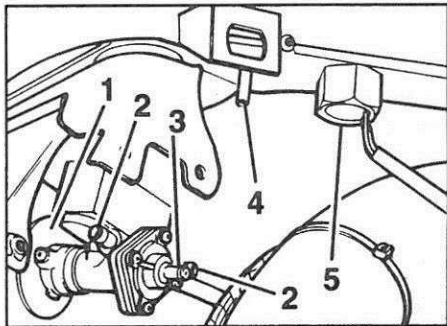


0,8-0,9 mm

Rimozione della candela

- Rimuovere il sedile.
- Rimuovere tutti e due i pannelli laterali.
- Scollegare per primo il conduttore negativo della batteria e togliere la batteria.
- Assicurarci che il 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 candelle per rimuovere tutta la sporcizia.
- Con molta attenzione estrarre le teste dalle candele.

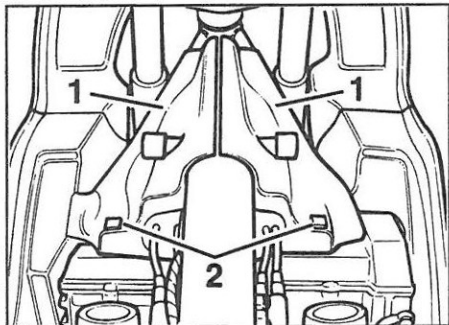
- Svitare le candele.

Staffe posteriori del serbatoio

1. Rubinetto del carburante
2. Collegamento della tubazione del carburante.
3. Collegamento del tubo di aspirazione
4. Tubo di spurgo 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 123).
- Assicurarci che la plastica di tenuta sia posizionata correttamente durante il rimontaggio dei pannelli di rivestimento.
- Assicurarci 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 di albero a camme, valvole, spessori e sedi delle valvole influisce sul gioco delle valvole, provocando la rumorosità e il cattivo funzionamento del motore.



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 di Manutenzione Periodica.

Il controllo e la regolazione devono essere eseguiti da un Concessionario autorizzato Triumph, che ha la pratica e gli attrezzi speciali necessari per questo lavoro.

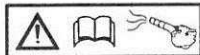
PURIFICATORE DELL'ARIA

L'elemento purificatore dell'aria è del tipo a schiuma espansa composta 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 di Manutenzione Periodica.

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, per esempio il kit antifurto Triumph reperibile presso il Concessionario Triumph.
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: _____

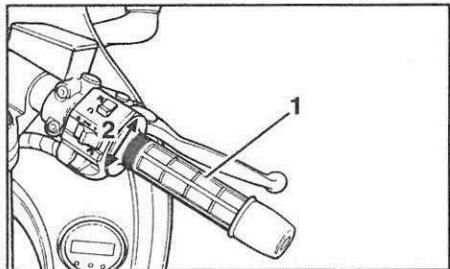
TELEFONO: _____

IMPUGNATURA DEL GAS

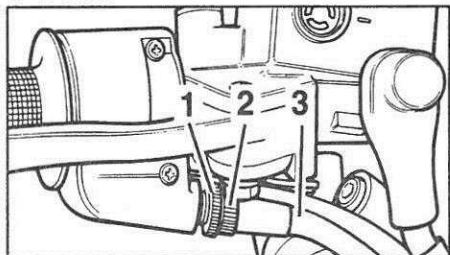
L'impugnatura del gas controlla la valvola di regolazione del gas. Se l'impugnatura ha un gioco eccessivo, provocherà un ritardo nella risposta della valvola del gas specialmente a bassa velocità del motore. Inoltre la valvola del gas potrà non aprirsi completamente a tutto gas. D'altra parte se l'impugnatura 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.



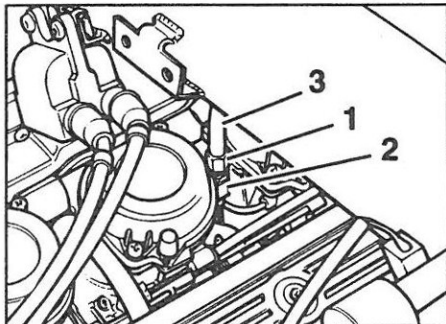
1. Impugnatura del gas
2. 2-3 mm



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

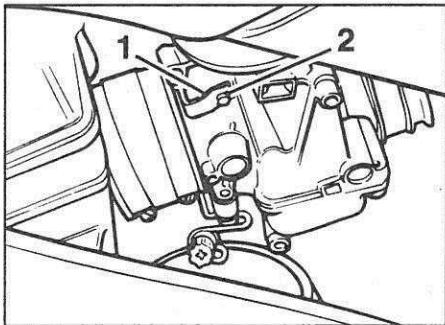
La leva del carburatore aziona un dispositivo di arricchimento della miscela, all'interno del carburatore per consentire un facile avviamento quando il motore è freddo.

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.

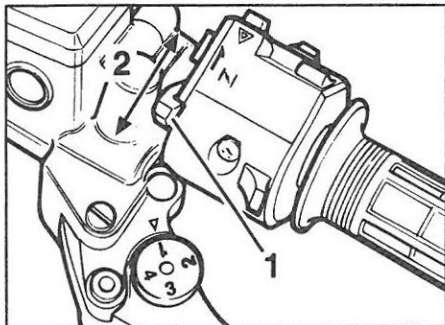
Ispezione

- 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.

- 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.



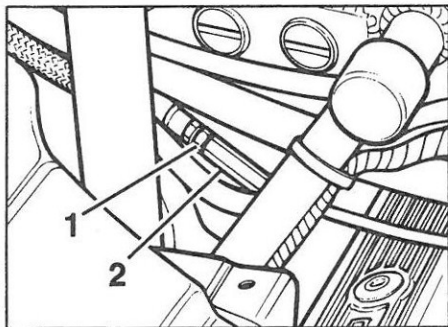
1. Leva dello stantuffo del motorino d'avviamento
2. Stantuffo d'avviamento



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 di manutenzione Periodica oppure ogni volta che la velocità minima è alterata.

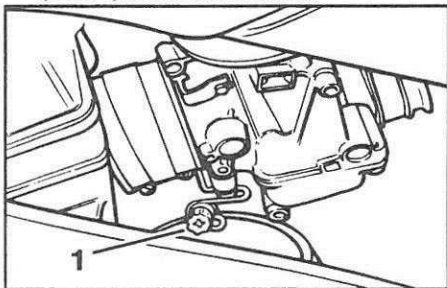
NOTA:

• Una sincronizzazione incorretta dei carburatori provoca instabilità del minimo, calo di prestazioni del motore ed elevato consumo di carburante. La sincronizzazione dei carburatori deve essere eseguita solo da un Concessionario autorizzato Triumph.

Regolazione

- Avviare il motore e farlo girare al minimo finché non venga raggiunta la temperatura normale di funzionamento.
- Regolare la velocità al minimo a 950–1.050 giri al minuto (g/min.), girando la vite di regolazione del minimo.
- Aprire e chiudere la valvola del gas varie volte per assicurare che il minimo non cambi. Regolare di nuovo se necessario.

- 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



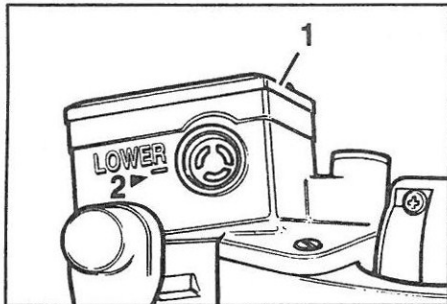
AVVISO IMPORTANTE: Il funzionamento con un cavo danneggiato può produrre condizioni di guida pericolose.


FRIZIONE

La motocicletta è fornita di frizione a funzionamento idraulico che non richiede nessuna regolazione. Si deve controllare il livello del fluido come indicato nella Tabella di manutenzione periodica.

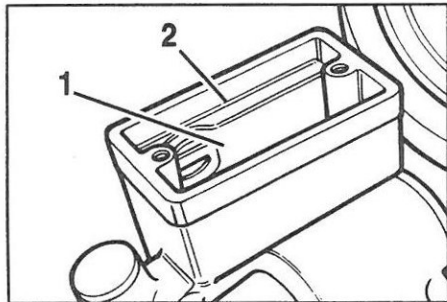
Ispezione del livello del fluido

- 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 (dentro il serbatoio).





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



Sopra

1. Serbatoio

2. Livello inferiore

Sinistra

1. Serbatoio

2. Livello superiore

CATENA DI TRASMISSIONE



Per ragioni di sicurezza e per prevenire un'usura eccessiva, si deve controllare, regolare e lubrificare la catena come indicato nella Tabella di manutenzione periodica. Se molto consumata o regolata incorrettamente (troppo allentata o troppo tesa), la catena potrebbe saltare via dai denti o rompersi. In condizioni gravose, per es. uso su fondo stradale cosparso di sale o pietrisco, il controllo, la regolazione e lubrificazione devono essere più frequenti.



AVVISO IMPORTANTE: Rompendosi o saltando via dai denti, la catena potrebbe impigliarsi nella ruota dentata del motore o bloccare la ruota posteriore, provocando gravi danni alla motocicletta e causando un incidente.
Non trascurare mai la manutenzione della catena.

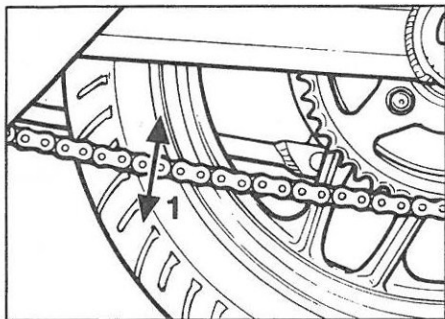
Ispezione del lasco della catena

- Sostenere la motocicletta (usando il supporto centrale, se montato), lasciando che la ruota posteriore sia sollevata da terra.



AVVISO IMPORTANTE: Per impedire che la motocicletta cada durante il controllo della catena, prima di procedere assicurarsi che sia sostenuta bene.

- Controllare e regolare l'allineamento della ruota posteriore consultando la sezione appropriata di questo manuale.
- Ruotare la ruota posteriore per determinare la posizione di massima tensione della catena e misurare il movimento verticale sul punto intermedio tra le ruote dentate della catena.
- Il movimento verticale della catena dovrebbe essere di 35–40 mm.



1. 35 – 40 mm

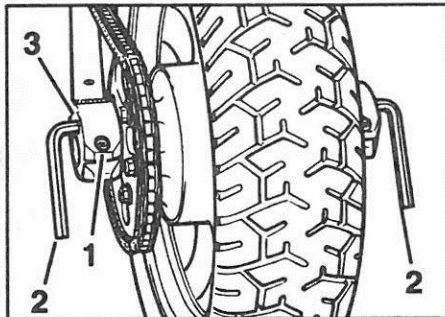
Regolazione del lento della catena



- Allentare le viti di fissaggio (a morsetto) eccentriche di destra e sinistra.
- Inserire le chiavi Allen nei fori esagonali di entrambi i regolatori eccentrici. Girare i regolatori in avanti e indietro nella stessa misura, finché la catena di trasmissione non sia regolata nel modo giusto (movimento verticale di 35–40 mm).
- Serrare le viti a morsetto dei regolatori eccentrici alla coppia specificata.
- Controllare l'allineamento della ruota posteriore e regolare se necessario.



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 posteriore e ripetere il controllo della regolazione della catena. Regolare di nuovo se al di fuori di 35–40 mm.
- Controllare l'efficacia di frenata del freno posteriore.
- Ricontrollare l'allineamento della ruota posteriore e regolare se necessario.

NOTA:

Tutti i modelli montano una catena Regina 136 ORP

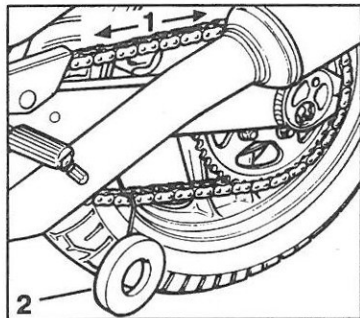
Controllo dell'usura



- Asportare il carterino copricatena.
- Allungare il tesato della catena appendendo ad essa pesi varianti da 10 a 20 kg.
- Misurare una lunghezza di 20 maglie 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 la lunghezza supera il limite massimo di servizio di 319 mm, sostituire la catena.



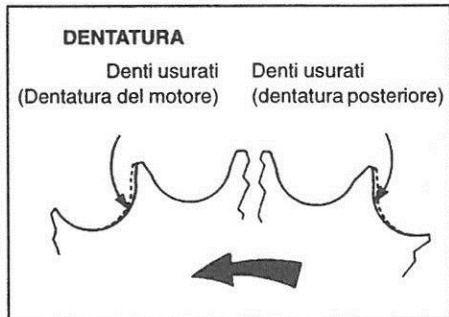
AVVISO IMPORTANTE: Usare una catena originale Triumph, come specificato nel Catalogo dei pezzi di ricambio Triumph. Le catene rispondenti alle specifiche sono "senza fine" e non devono essere divise per il montaggio. Far montare le catene da un Concessionario autorizzato Triumph.



1. Misurare su 20 maglie
2. Peso

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

- Ruotare la ruota posteriore ed esaminare la catena di trasmissione per controllare se ci sono dei rulli danneggiati, e perni e maglie allentati.
- 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

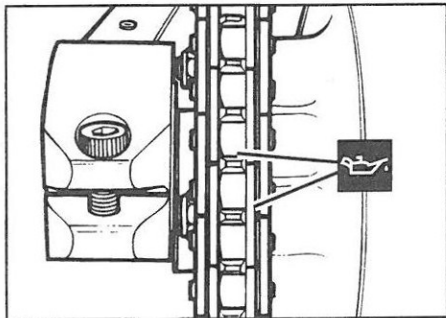


La lubrificazione è necessaria dopo la guida sotto la pioggia o su strada bagnata, oppure quando la catena sembra secca. Usare lo speciale lubrificante per catene raccomandato nelle specifiche.

- 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

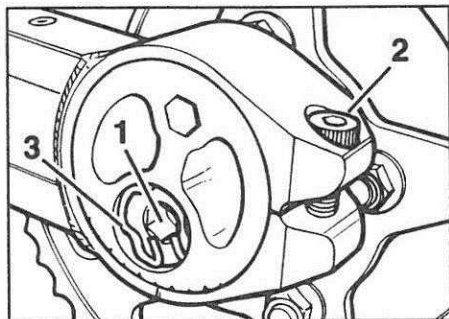
- Togliere gli anelli di sicurezza dall'albero assiale.
- Allentare il bullone dell'assale.
- Allentare i bulloni di fissaggio sinistri o destri del regolatore eccentrico, e girare il regolatore eccentrico in modo che gli incavi di sinistra e di destra del braccio articolato puntino agli stesi contrasegni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

- Per fissare i bulloni di fissaggio e il dado dell'asse serrare alla coppia specificata.
- Inserire degli anelli di sicurezza nuovi per fissare il semiassi.



WARNING: 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.

L'allineamento errato delle ruote provocherà un'usura anormale delle gomme e potrebbe risultare in condizioni di guida pericolose.



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

FRENI

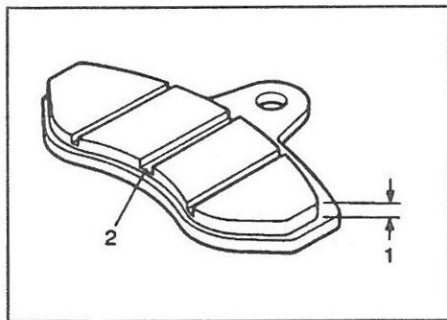
Ispezione dell'usura dei freni

Controllare l'usura dei freni in conformità con la Tabella 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 nelle pastiglie l'usura ha consumato completamente le scanalature, sostituire tutte le pastiglie delle ruote.



AVVISO IMPORTANTE: Non sostituire singole pastiglie, rimpiazzarle entrambe sulla pinza. Se sulla ruota sono montate due pinze si dovranno rimpiazzare contemporaneamente tutte le pastiglie. La sostituzione di singole pastiglie riduce l'efficienza dei freni e può provocare un incidente.



1. Spessore del Rivestimento
2. 1,5 mm

Fluido dei freni a disco

Controllare il livello del fluido dei freni e cambiare il fluido seguendo la Tabella di manutenzione periodica. Usare solo il fluido DOT 4 raccomandato nelle specifiche. Si deve anche cambiare il fluido dei freni se risulta contaminato, o si sospetta sia stato contaminato, da umidità o altri agenti inquinanti.



AVVISO IMPORTANTE: Il fluido dei freni è igroscopico, cioè assorbe l'umidità dell'aria. L'umidità assorbita riduce notevolmente il punto di ebollizione del fluido dei freni, e quindi l'efficienza dei freni. Cambiare il fluido secondo le istruzioni nella Tabella di manutenzione periodica. La mancata esecuzione di questa importante operazione di manutenzione potrebbe risultare in condizioni di guida pericolose! Non versare il fluido dei freni su un'area verniciata della moto in quanto danneggerà la superficie verniciata o di plastica.

Usare sempre fluido nuovo prelevato da un contenitore sigillato e non usare mai fluido preso da un contenitore non sigillato o già aperto. Non mischiare marche diverse di fluido.

Controllare che non ci siano perdite da raccordi, tenute e giunti dei freni.

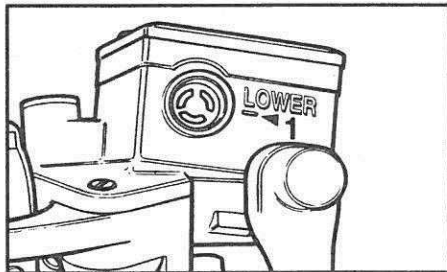
Controllare periodicamente che i tubi flessibili dei freni non siano danneggiati.

Ispezione del livello del fluido

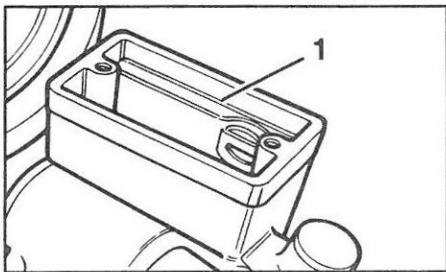
- Il livello del fluido dei freni del serbatoio deve essere tenuto fra le due linee di livello, superiore ed inferiore (tendendo il serbatoio in posizione orizzontale).
- Riempire il serbatoio fino alla linea di marcatura del livello superiore.



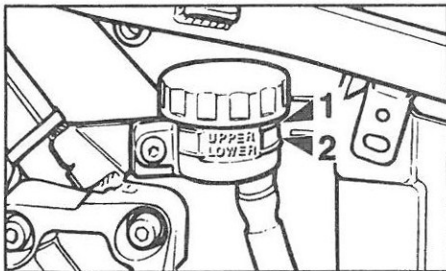
AVVISO IMPORTANTE: Se il livello del fluido di un serbatoio è diminuito notevolmente, consultare il Concessionario Triumph prima di guidare la moto.



1. Livello inferiore, freno anteriore



1. Livello superiore, Freno anteriore



1. Livello superiore, Freno posteriore
2. Livello inferiore, Freno posteriore

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 o il pedale del freno sembra "molle" all'azionamento, o se la loro corsa è troppo lunga, potrebbe esserci aria nei condotti dei freni oppure il freno potrebbe essere difettoso.

Essendo pericoloso usare la moto in queste condizioni, si deve provvedere a far rettificare il guasto dal Concessionario autorizzato Triumph prima di guidare la moto.

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 tuo Concessionario Triumph autorizzato di ricercarne le cause.

ISPEZIONI DI VERIFICA DELLA STERZATURA

Controllare periodicamente lo stato dello sterzo. Cuscinetti dello sterzo consumati o allentati provocheranno condizioni di guida pericolose.

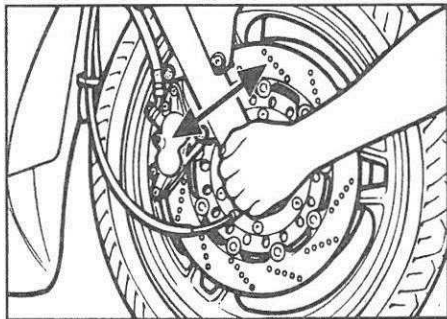
- Posizionare all'impiedi la motocicletta su una superficie, o su un terreno piani.
- Sistemare un blocco sotto il motore, per sollevare da terra la ruota anteriore.



AVVISO IMPORTANTE: Per impedire che la moto cada durante il controllo, assicurarsi che sia adeguatamente sostenuta.

Non mettere il blocco di sostegno in un punto in cui potrebbe danneggiare i tubi esterni dell'olio.

- Trattenere le parti inferiori delle forcelle frontali e cercare di spostarle in avanti e all'indietro. Se si rileva del gioco, chiedi al suo Concessionario Triumph autorizzato di ispezionare e regolare lo sterzo.

**CUSCINETTI DELLE RUOTE**

Se i cuscinetti della ruota anteriore o posteriore presentano un certo gioco nel mozzo della ruota, sono rumorosi o se la ruota non gira agevolmente, far controllare i cuscinetti delle ruote dal Concessionario autorizzato Triumph. I cuscinetti delle ruote devono essere controllati secondo quanto indicato nella Tabella 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 scorre volmente:

- 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.



AVVISO IMPORTANTE: La sospensione anteriore contiene gas pressurizzato.

Registrazione 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 valori di regolazione consigliati per la sospensione anteriore e posteriore.

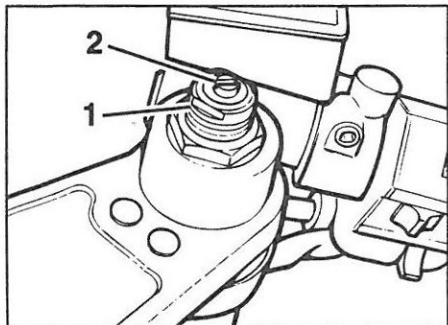


AVVISO IMPORTANTE: Nel caso di sospensioni regolabili, assicurarsi che venga mantenuto l'equilibrio giusto tra sospensione anteriore e posteriore. Per ulteriori informazioni vedere la tabella qui sotto o consultare il Concessionario Triumph.

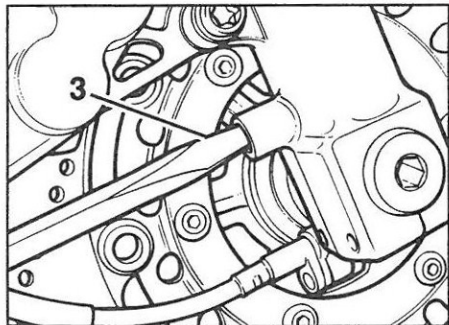
La molla di pre-carico e il regolatore dell'estensione dello smorzamento sono situati sulla parte superiore di ogni forcella. Il regolatore della compressione dello smorzamento è situato vicino alla parte inferiore di ciascuna forcella adiacente al mandrino della ruota.

CARICO	ANTERIORE			POSTERIORE	
	MOLLA DI PRECARICO	ESTENSIONE SMORZATORE	COMPRESSIONE SMORZATORE	MOLLA PRECARIO	SMORZAMENTO FORZA DI
SOLO GUIDATAORE STANDARD	5	6	6	3	2
GUIDAS OFFICE	6	9	8	2	1
PIU' 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	3-4	3-4

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



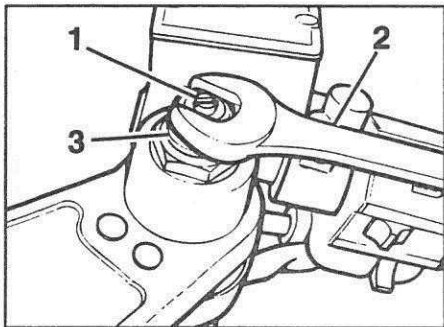
- 1. Regolatore della molla di precarico**
- 2. Regolatore della forza di ritorno**



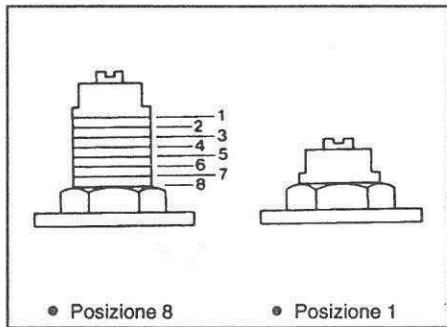
- 3. Regolatore della forza di compressione di ritorno**

Regolazione della molla di pre-carico

Per cambiare la molla di pre-carico, ruotare il regolatore in senso orario (avvitarlo), per aumentare il pre-carico, oppure in senso antiorario (svitare) per diminuire il pre-carico.



1. Molla di regolazione del pre-carico
2. Chiave da 17mm
3. Contrassegni



Registrazioni di pre-carico

NOTA:

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

Regolazione dell'estensione di ritorno

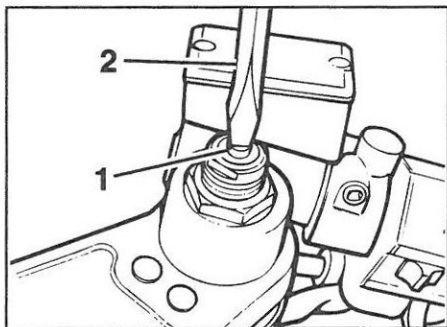
Per cambiare le forze di estensione di smorzamento, ruotare il regolatore stozzato in senso orario (avvitare) per aumentare o in senso antiorario (svitare) per diminuire. Ci sono 12 posizioni di denti d'arresto a scatto. Contare sempre gli scatti dalla posizione 1.

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.
- L'altezza del regatore di smorzamento può essere diversa da una forcella all'altra. L'altezza non indica la posizione dello scatto.



1. Regolatore della forza di ritorno
2. Cacciavite



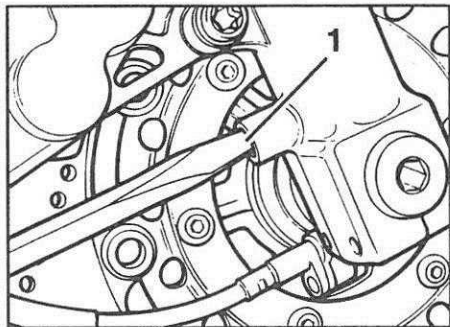
AVVISO IMPORTANTE: I regolatori dei montanti delle forcelle devono essere registrati esattamente allo stesso modo. Una differenza di regolazione tra montante sinistro e destro può influire sulla maneggevolezza e provocare quindi la perdita di controllo della moto o un incidente.

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

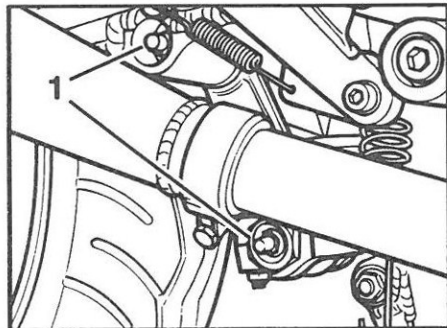
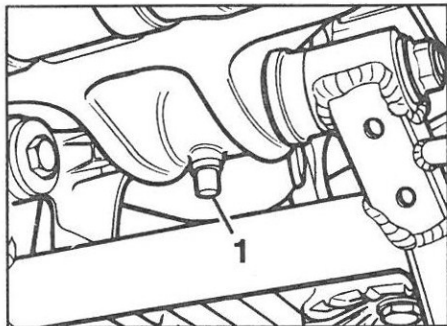
La sospensione posteriore si compone di una sola molla/smorzatore, azionata da un sistema di collegamento triplo a tasso variabile.

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

Ispezione delle sospensioni posteriori

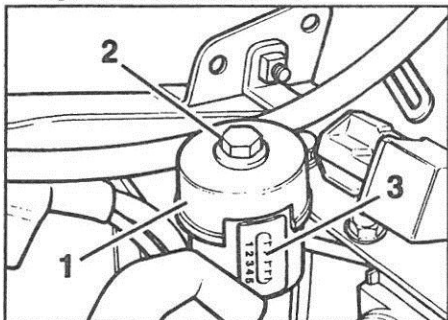
- Posizionare la motocicletta all'impiedi su una superficie piana.
- Esaminare i perni della sospensione per usura e eccessivo movimento.
- Se si rileva un movimento eccessivo, contattare il proprio Concessionario Triumph autorizzato.
- Applicare del grasso ai cuscinetti delle sospensioni usando gli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

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 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)

Sospensioni della Trident 750

Il precarico della molla di sospensione posteriore della Trident 750.

La regolazione deve essere eseguita soltanto da Concessionari Triumph autorizzati.

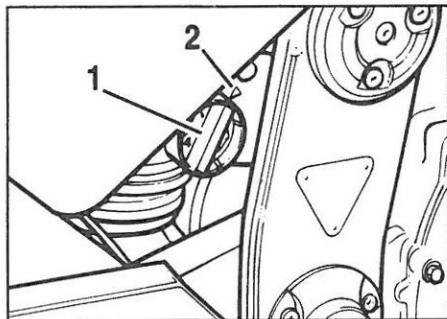
Regolazione della forza di resistenza di smorzamento

- 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).



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.



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

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

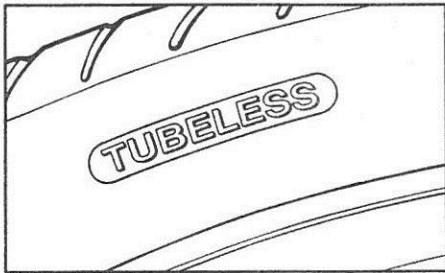
PNEUMATICI



Questa motocicletta è fornita di pneumatici senza camere d'aria, senza valvole e senza cerchioni. Usare solo pneumatici contrassegnati TUBELESS (SENZA CAMERA D'ARIA) e di valvole senza camere d'aria o di cerchioni 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 cerchione 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.



AVVISO IMPORTANTE: 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. Ispezionarli 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.

I pneumatici sottoposti ad una prova dinamometrica possono subire danni (visibili o non visibili) e devono essere sostituiti, salvo autorizzazione specifica della Triumph Motorcycles.

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 ai 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 pneumatici con pareti laterali danneggiate devono essere sostituiti.

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

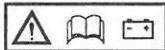


AVVISO IMPORTANTE: Non installi modelli di pneumatici con camera d'aria su cerchioni per pneumatici senza camere. Gli alloggiamenti dei cerchioni non sono predisposti per accomodare tali tipi di gomme e tali pneumatici potrebbero fuoriuscire dai cerchioni causando lo sgonfiamento delle gomme che a sua 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



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 in 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.**

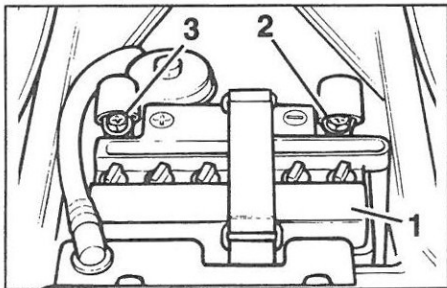
L'elettrolito è velenoso.

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

TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

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

2. Polo (-)

3. Polo (+)

Controllo del livello dell'elettrolita nella batteria

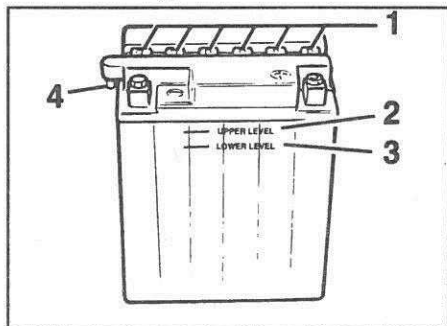


AVVISO IMPORTANTE: L'elettrolito della batteria è corrosivo e tossico. Non ingerire mai l'elettrolito o lasciare che venga a contatto con la pelle. Indossare sempre occhiali e indumenti protettivi al momento di regolare il livello dell'elettrolito.

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.

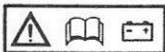
Per la batteria usare solo acqua distillata. L'acqua di rubinetto accorcerà la durata di utilizzo della batteria.

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.

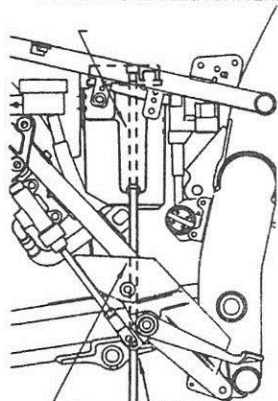
Installazione della batteria

- 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.
- 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.



SISTEMAZIONE DEL TUBO DI SFIATO
DELLA BATTERIA

SISTEMAZIONE DEL TUBO ALL'INTERNO DEL
CONTENITORE DELLA BATTERIA



SISTEMAZIONE DEL TUBO ALL'ESTERNO
DEL BRACCIO ARTICOLATO

SISTEMARE IL TUBO ALL'INTERNO
DELL'INCASTELLATURA E FISSARLO
LEGGERMENTE AD ESSA

FANALE

I modelli Trophy, Daytona, Daytona Super 3, Speed Triple, Sprint e Trident hanno tutti fanali e disposizioni della regolazione di luce diversi.

Per la sostituzione delle lampadine o della regolazione dei fanali vedere alle pagine seguenti.

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.

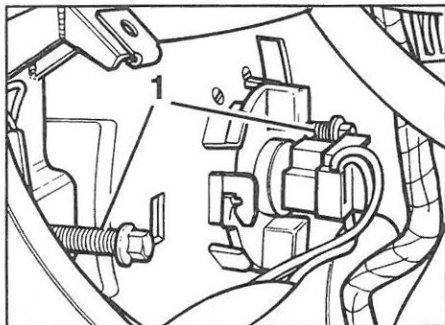
In senso antiorario per un fascio di luce ad intensità più elevata.

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.



ATTENZIONE: L'intervento sulle viti di regolazione orizzontale modifica leggermente la regolazione verticale del fascio luminoso. Analogamente, l'intervento sulle viti di regolazione verticale modifica leggermente la regolazione orizzontale. Per controbilanciare questo fatto, si dovrà considerare un'ulteriore messa a punto.

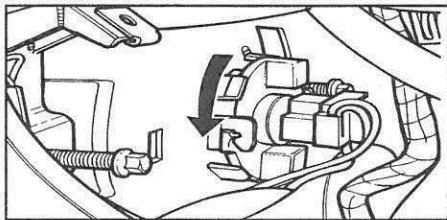


1. Viti di regolazione della luce del fanale

Sostituzione della lampadina del fanale anteriore della Trophy

La lampadina alogena si sostituisce nel seguente modo:

- Togliere le viti ed i pannelli quadro porta-strumenti.
- 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: Non ricollegare la batteria finché non sia stato portato a termine il montaggio. Ricollegare per primo il cavo positivo (rosso) della batteria, poi quello negativo (nero).



AVVISO IMPORTANTE: La lampadina si scalda durante l'uso. Prima di maneggiarla, aspettare sempre che si sia raffreddata. Cercare di non toccare la parte di vetro della lampadina. Se si tocca il vetro o se il vetro si sporca, pulirlo con alcol prima di riutilizzarlo.

Regolazione dei fanali della Daytona, Daytona Super 3 e Sprint

Ciascun faro può essere regolato individualmente ed è dotato di due viti di regolazione: una per l'assetto orizzontale e una per l'assetto verticale.

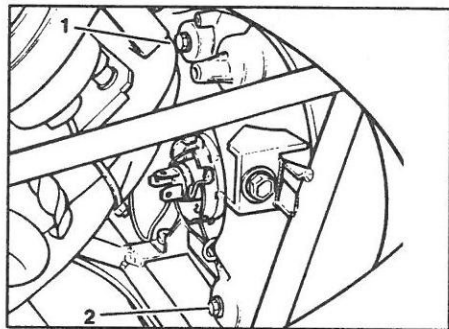
Faro destro: Girare la vite di regolazione orizzontale in senso orario per spostare il fascio luminoso verso sinistra e in senso antiorario per spostarlo verso destra.

Faro sinistro: Girare la vite di regolazione orizzontale in senso orario per spostare il fascio luminoso verso destra e in senso antiorario per spostarlo verso sinistra.

Entrambi i fari: Girare la vite di regolazione verticale in senso orario per abbassare il fascio luminoso e in senso antiorario per alzarlo.



ATTENZIONE: L'intervento sulle viti di regolazione orizzontale modifica leggermente la regolazione verticale del fascio luminoso. Analogamente, l'intervento sulle viti di regolazione verticale modifica leggermente la regolazione orizzontale. Per controbilanciare questo fatto, si dovrà considerare un'ulteriore messa a punto.



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

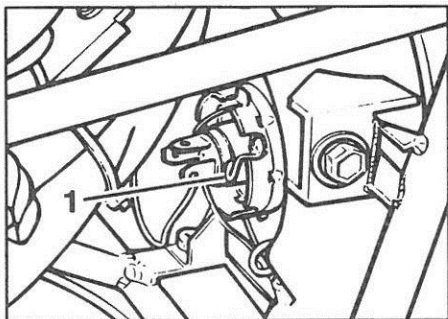
Sostituzione della lampadina del fanale anteriore della Daytona, Daytona Super 3 e Sprint

La lampadina alogena si sostituisce nel seguente modo:

- Smontare i pannelli del quadro portastrumenti.
- Staccare il connettore multipolare dalla lampadina.
- Togliere il parapolvere di gomma.
- Sganciare il fermo di filo metallico.
- Per il montaggio, invertire la procedura di smontaggio.



ATTENZIONE: Non ricollegare la batteria finché non sia stato portato a termine il montaggio. Ricollegare per primo il cavo positivo (rosso) della batteria, poi quello negativo (nero).



1. Gancio del cavo



AVVISO IMPORTANTE: La lampadina si scalda durante l'uso. Prima di maneggiarla, aspettare sempre che si sia raffreddata. Cercare di non toccare la parte di vetro della lampadina. Se si tocca il vetro o se il vetro si sporca, pulirlo con alcol prima di riutilizzarlo.

Regolazione dei fanali della Trident e Speed Triple

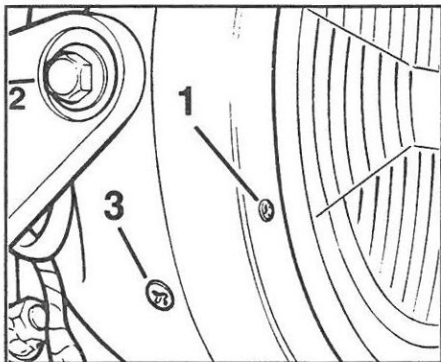
La regolazione orizzontale del fascio di luce del fanale si ottiene girando la vite posta nel cerchio del fanale.

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.



ATTENZIONE: L'intervento sulle viti di regolazione orizzontale modifica leggermente la regolazione verticale del fascio luminoso. Analogamente, l'intervento sulle viti di regolazione verticale modifica leggermente la regolazione orizzontale. Per controbilanciare questo fatto, si dovrà considerare un'ulteriore messa a punto.



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

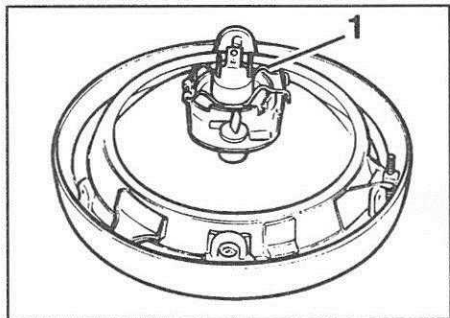
Sostituzione della lampadina del fanale della Trident e Speed Triple

La lampadina alogena si sostituisce nel seguente modo:

- Togliere le due viti. Mentre si sostiene l'unità luminosa 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.



ATTENZIONE: Non ricollegare la batteria finché non sia stato portato a termine il montaggio. Ricollegare per primo il cavo positivo (rosso) della batteria, poi quello negativo (nero).



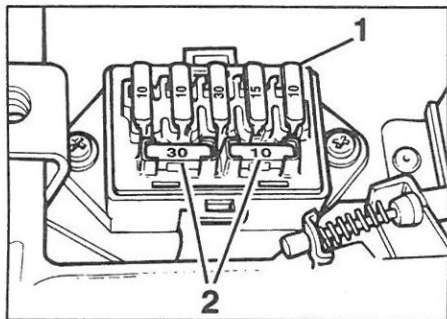
1. Blocchetto serrafilo



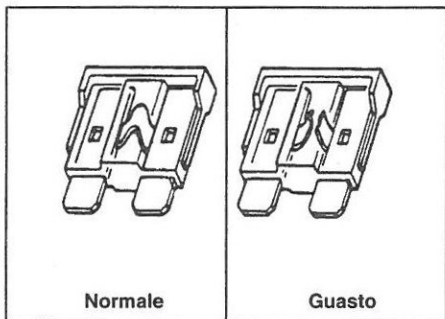
AVVISO IMPORTANTE: La lampadina si scalda durante l'uso. Prima di maneggiarla, aspettare sempre che si sia raffreddata. Cercare di non toccare la parte di vetro della lampadina. Se si tocca il vetro o se il vetro si sporca, pulirlo con alcol prima di riutilizzarlo.

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 (vedere nota)
Fusibile 3	.....	Tutti i sistemi
Fusibile 4	.....	Ventola di raffreddamento
Fusibile 5	.....	Sistema di allarme

NOTA:

- Il circuito delle luci dei freni è protetto da un fusibile in linea supplementare da 5 ampere, situato sotto il sedile, sul supporto sinistro del sedile.

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 DEL PARABREZZA

Pulire sempre il parabrezza con acqua pulita e un panno morbido. Asciugare con un panno morbido non peloso. Per rimuovere piccoli graffi, usare un lucido commerciale appropriato per materie plastiche. Se non si possono eliminare i graffi, il parabrezza deve essere sostituito.



ATTENZIONE: Prodotti chimici acidi, per esempio l'elettrolito della batteria, sono dannosi per il parabrezza. Non lasciare mai che vengano a contatto con il parabrezza.

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/frizione 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. 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.

Pulizia del sistema di scarico

Si devono pulire periodicamente tutte le parti del sistema di scarico della moto, per evitare che il loro aspetto deteriori. Queste istruzioni sono valide sia per i componenti in cromo nero che per quelli in acciaio inossidabile lucidato e in fibra di carbonio.

Nota:

Per prevenire la formazione di macchie d'acqua, si deve lasciare raffreddare il sistema di scarico prima di lavarlo.

Lavaggio

- Preparare una soluzione di acqua e sapone leggero. Non usare un sapone ad alto contenuto alcalino, del tipo comunemente usato negli impianti commerciali lavamacchine, in quanto lascia residui.
- Lavare il sistema di scarico con un panno morbido. Non usare spugne abrasive o lana d'acciaio, che danneggerebbero la finitura.
- Sciacquare bene il sistema di scarico.
- Assicurarsi che sapone o acqua non entri nei silenziatori.

Asciugatura

- Asciugare a fondo il sistema di scarico con un panno morbido. Non far funzionare il motore per asciugare il sistema di scarico o si formeranno macchie.

Protezione

- Una volta asciutto, passare sulla superficie del sistema di scarico il prodotto Motorex 645 Clean and Protect.
- **NOTA:** Non si devono usare prodotti al silicone, come WD40, in quanto provocano lo scolorimento del cromo. Similmente, evitare l'uso di prodotti per la pulizia abrasivi, per esempio Solvol Autosol, che danneggerebbero il sistema.
- Si raccomanda l'applicazione periodica del prodotto di protezione, che non solo proteggerà il sistema ma ne migliorerà l'aspetto.

Preparazione per la conservazione

- Pulire accuratamente tutto il veicolo.
- Svuotare il carburante del serbatoio 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. Spegner 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 mettere 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).

- Ridurre del 20% la pressione dei 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

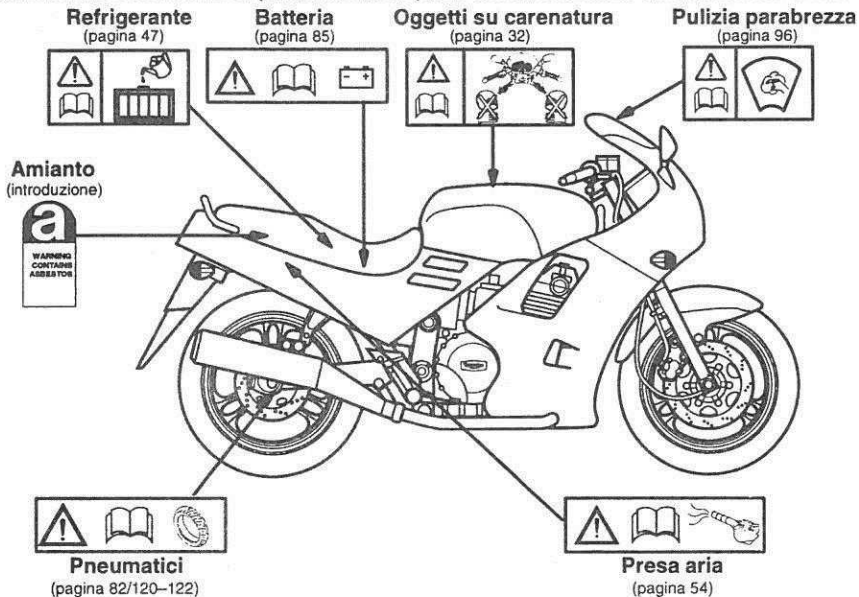
- Controllare il livello dell'elettrolito della batteria, se necessario ricaricarla, e poi installarla sulla motocicletta. Fare attenzione a che il tubo di ventilazione non sia stato pizzicato e che venga posizionato secondo le illustrazioni sull'etichetta.
- Riempire di carburante il serbatoio della 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.

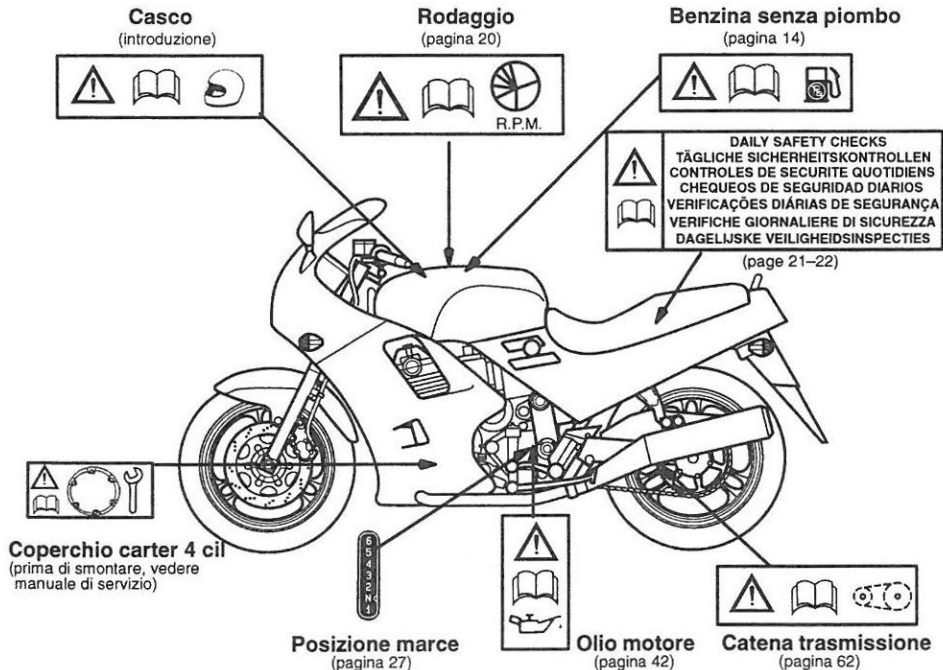
QUESTA PAGINA È IN BIANCO DI PROPOSITO

CONTENUTO

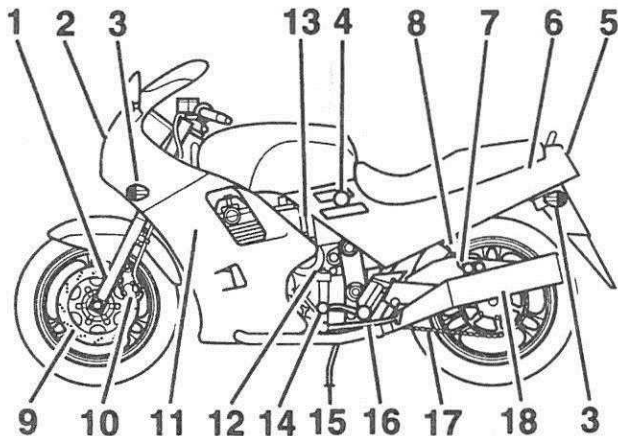
Dati tecnici	110
Etichette di avviso	104
Indice Analitico	124
Numeri di serie	109
Ubicazione delle parti	106

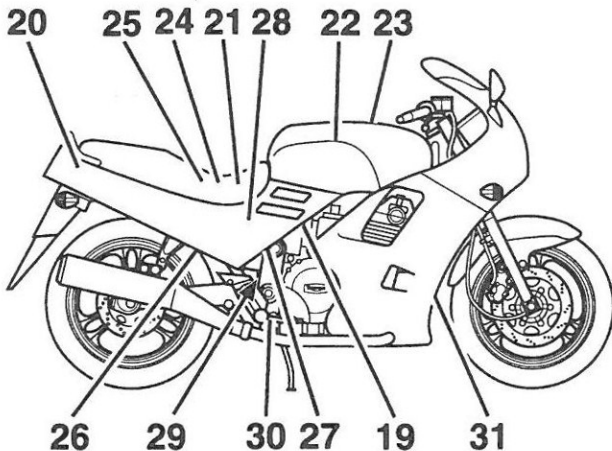
Identificazione delle Etichette principali: Posizione delle etichette di avvertenza: Le etichette specificate in queste pagine rimandano a informazioni contenute in questo manuale. Prima di guidare la moto, assicurarsi di aver letto questo manuale e di essersi attenuti a quanto indicato da queste etichette e a tutte le altre informazioni fornite.





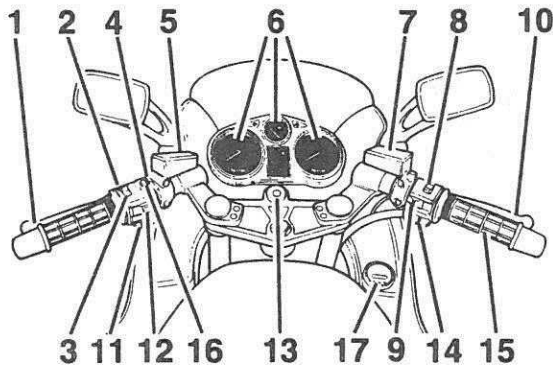
1. Forcella anteriore
2. Faro
3. Indicatori
4. Tappo del serbatoio
5. Luci di coda/ dei freni
6. Scatola dei fusibili
7. Punti di fissaggio (inoltre anche sulle mensole degli indicatori posteriori).
8. Serratura sella.
9. Freno
10. Pinza del freno.
11. Radiatore.
12. Filtro e asta dell'olio.
13. Vite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

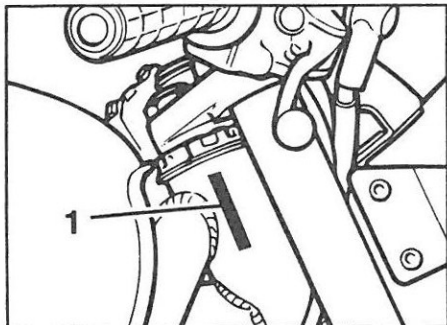




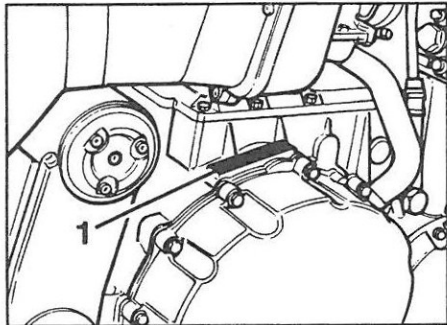
- 19. Depuratore dell'aria
- 20. Corredo utensili
- 21. Batteria
- 22. Serbatoio del carburante
- 23. Tappo del serbatoio del carburante
- 24. Serbatoio di espansione del refrigerante.
- 25. Serbatoio liquido del freno(posteriore)
- 26. Interruttore luce freno posteriore
- 27. Regolatore dello smorzamento.
- 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 coprchio della frizione.

PRESTAZIONI

Potenza massima

Coppia massima

DIMENSIONI

Lunghezza complessiva

Larghezza complessiva

Altezza complessiva

Altezza dal suolo

Interasse

Altezza del sedile

Peso secco

Massimo carico pagante

(guidatore, passeggero, bagaglio e accessori)

MOTORE

Tipo

Cilindrata

Alesaggio e corsa

Rapporto di compressione

Numerazione cilindri

Sequenza

Ordine di accensione

Sistema d'avviamento

TROPHY 1200

108 PS

a 8000gpm (g/min)

104.0 Nm

a 5000 gpm (g/min)

2152mm

760mm

1270mm

138mm

1490mm

780mm

232kg

181kg

in linea 4 cil.

1180cc

76x65mm

10,6:1

da sinistra a destra

1-2-3-4

1-2-4-3

Avviamento elettrico

TROPHY 900

98 PS

a 9000gpm (g/min)

83.0 Nm

a 6500 gpm (g/min)

2152mm

760mm

1270mm

138mm

1490mm

780mm

217kg

181kg

in linea 3 cil

885 cc

76x65mm

10,6:1

da sinistra a destra

1-2-3

1-2-3

Avviamento elettrico

TRIDENT 900 e 900 SPRINT

98 PS
 a 9000gpm (g/min)
 83,0 Nm
 a 6500gpm (g/min)

2152mm
 760mm
 1090mm (1265mm Sprint)
 138mm
 1510mm (1490mm Sprint)
 775mm
 212kg (215kg Sprint)
 181kg

in linea 3 cil.
 885cc
 76x65mm
 10,6:1
 Da sinistra a destra
 1-2-3
 1-2-3
 Avviamento elettrico

TRIDENT 750

90 PS
 a 10000gpm (g/min)
 68,0 Nm
 a 8700gpm (g/min)

2152mm
 760mm
 1090mm
 138mm
 1510mm
 775mm
 212kg
 181kg

in linea 3 cil.
 749cc
 76x55mm
 11,0:1
 Da sinistra a destra
 1-2-3
 1-2-3
 Avviamento elettrico

DAYTONA 1200

147 PS
 a 9500 gpm (g/min)
 115 Nm
 a 8000gpm (g/min)

2152mm
 690mm
 1185mm
 158mm
 1490mm
 790mm
 225kg
 181kg

in linea 4 cil.
 1180cc
 76x65mm
 12,0:1
 Da sinistra a destra
 1-2-3-4
 1-2-4-3
 Avviamento elettrico

DAYTONA 900

98.0 PS
 a 9000 gpm (g/min)
 83,0 Nm
 a 6500gpm (g/min)

2152mm
 690mm
 1185mm
 158mm
 1490mm
 790mm
 213kg
 181kg

in linea 3 cil.
 885cc
 76x65mm
 10,6:1
 Da sinistra a destra
 1-2-3
 1-2-3
 Avviamento elettrico

PRESTAZIONI

Potenza massima

Coppia massima

DIMENSIONI

Lunghezza complessiva

Larghezza complessiva

Altezza complessiva

Altezza dal suolo

Interasse

Altezza del sedile

Peso secco

Massimo carico pagante

(guidatore, passeggero, bagaglio e accessori)

MOTORE

Tipo

Cilindrata

Alesaggio e corsa

Rapporto di compressione

Numerazione cilindri

Sequenza

Ordine di accensione

Sistema d'avviamento

DAYTONA SUPER 3

115 PS

a 9500gpm (g/min)

89.0 Nm

a 8500 gpm (g/min)

2152mm

690mm

1185mm

138mm

1490mm

790mm

211kg

181kg

in linea 3 cil.

885cc

76x65mm

12,0:1

da sinistra a destra

1-2-3

1-2-3

Avviamento elettrico

TROPHY 900

98 PS

a 9000gpm (g/min)

83.0 Nm

a 6500 gpm (g/min)

2152mm

690mm

1090mm

138mm

1490mm

790mm

209kg

181kg

in linea 3 cil

885 cc

76x65mm

10,6:1

da sinistra a destra

1-2-3

1-2-3

Avviamento elettrico

LUBRIFICAZIONE

Sistema di lubrificazione

Olio motore

 Capacità olio motore
 (incluso filtro, riempimento "bagnato")

RAFFREDDAMENTO

Tipo di refrigerante

Tasso di miscelazione

Capienza del serb. refrigerante

Apertura del termostato

CARBURAZIONE

Tipo di carburatore

CARBURANTE

Tipo

 Capienza del serbatoio
 (inclusa la riserva)

Capienza della riserva

TROPHY 1200

 Lubrificazione
 forzata
 (coppa serbatoio)
 Shell Helix Plus
 Olio da Motocicletta
 10W/40
 3,5 litri

 Anticongelante
 Shell Safe Plus
 50/50
 3,0 litri
 83°C

 4xMikumi
 BST 36mm
 a scorrimento
 piatto CV

 Senza piombo
 (95 RON)
 25 litri

5 litri

TROPHY 900

 Lubrificazione
 forzata
 (coppa serbatoio)
 Shell Helix Plus
 Olio da Motocicletta
 10W/40
 3,75 litri

 Anticongelante
 Shell Safe Plus
 50/50
 2,8 litri
 83°C

 3xMikumi
 BST 36mm
 a scorrimento
 piatto CV

 Senza piombo
 (95 RON)
 25 litri

5 litri

	TRIDENT 900 e SPRINT 900	TRIDENT 750
LUBRIFICAZIONE		
Sistema di lubrificazione	Lubrificazione forzata	Lubrificazione forzata
	(coppa serbatoio)	(coppa serbatoio)
	Shell Helix Plus	Shell Helix Plus
Olio motore	Olio da Motocicletta	Olio da Motocicletta
	10W/40	10W/40
	3,75 litri	3,75 litri
Capacità olio motore		
(incluso filtro, riempimento "bagnato")		
RAFFREDDAMENTO		
Tipo di refrigerante	Anticongelante	Anticongelante
	Shell Safe Plus	Shell Safe Plus
Tasso di miscelazione	50/50	50/50
Capienza del serb. refrigerante	2,8 litri	2,8 litri
Apertura del termostato	83°C	83°C
CARBURAZIONE		
Tipo di carburatore	3xMikumi	3xMikumi
	BST 36mm	BST 36mm
	a scorrimento	a scorrimento
	piatto CV	piatto CV
CARBURANTE		
Tipo	Senza piombo	Senza piombo
	(95 RON)	(95 RON)
Capienza del serbatoio	25 litri	25 litri
(inclusa la riserva)		
Capienza della riserva	5 litri	5 litri

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

ACCENSIONE

Sistema di accensione
Tempo di accensione
Avanzamento elettronico
Limitatore giri elettronico
Candele di accensione
Distanza

TRASMISSIONE

Tipo di trasmissione
Tipo di frizione
Trasmissione primaria
Trasmissione finale
Rapporto di trasmissione primaria
Rapporto di trasmissione secondaria
Rapporto di trasmissione : 1 ^a
:2 ^a
:3 ^a
:4 ^a
:5 ^a
:6 ^a

TROPHY 1200

Digitale
Elettronico
5° BTDC a
1000gpm (g/min)
29° BTDC* a
6500gpm (g/min)
9700gpm (g/min)
NGK DPR 9EA-9
0,8-0,9 mm
(0,031-0,035 pollici)

6 velocità, Ingranaggio di presa continua
Bagnata, Multi-disco
Ingranaggio
Catena Regina 136 ORP
110 a collegamento senza fine
1,75 (105/60)
2,4 (44/18)
2,733 (41/15)
1,947 (37/19)
1,545 (34/22)
1,291 (31/24)
1,154 (30/26)
1,074 (29/27)

TROPHY 900

Digitale
Elettronico
5° BTDC a
1000gpm (g/min)
26° BTDC* a
6500gpm (g/min)
9700gpm (g/min)
NGK DPR 9EA-9
0,8-0,9 mm
(0,031-0,035 pollici)

6 velocità, Ingranaggio di presa continua
Bagnata, Multi-disco
Ingranaggio
Catena Regina 136 ORP
110 a collegamento senza fine
1,75 (105/60)
2,5 (43/17)
2,733 (41/15)
1,947 (37/19)
1,545 (34/22)
1,291 (31/24)
1,154 (30/26)
1,074 (29/27)

TRIDENT 900 e 900 SPRINT	TRIDENT 750	DAYTONA 1200	DAYTONA 900
Digitale Elettronico 5° BTDC a 1000gpm (g/min) 26° BTDC* a 6500gpm (g/min) 9700gpm (g/min) NGK DPR 9EA-9 0,8-0,9 mm (0,031-0,035 pollici)	Digitale Elettronico 5° BTDC a 1000 gpm (g/min) 35° BTDC* a 6500gpm (g/min.) 11000gpm (g/min.) NGK DPR 9EA-9 0,8-0,9 mm (0,031-0,035 pollici)	Digitale Elettronico 5° BTDC a 1000 gpm (g/min.) 26° BTDC* a 6500gpm (g/min.) 9700gpm (g/min.) NGK DPR 9EA-9 0,8-0,9 mm (0,031-0,035 pollici)	Digitale Elettronico 5° BTDC a 1000 gpm (g/min.) 26° BTDC* a 6500gpm (g/min.) 9700gpm (g/min.) NGK DPR 9EA-9 0,8-0,9 mm (0,031-0,035 pollici)
6 velocità, Ingranaggio di presa continua Bagnata, Multi-disco Ingranaggi Catena Regina 136 ORP 112 a collegamento† senza fine 1,75 (105/60) 2,7 (46/17)†† 2,733 (41/15) 1,947 (37/19) 1,545 (34/22) 1,291 (31/24) 1,154 (30/26) 1,074 (29/27)	6 velocità, Ingranaggio di presa continua Bagnata, Multi-disco Ingranaggi Catena Regina 136 ORP 114 a collegamento senza fine 1,75 (105/60) 2,8 (48/17) 2,733 (41/15) 1,947 (37/19) 1,545 (34/22) 1,291 (31/24) 1,154 (30/26) 1,074 (29/27)	6 velocità, Ingranaggio di presa continua Bagnata, Multi-disco Ingranaggi Catena Regina 136 ORP 110 a collegamento senza fine 1,75 (105/60) 2,3 (42/18) 2,733 (41/15) 1,947 (37/19) 1,545 (34/22) 1,291 (31/24) 1,154 (30/26) 1,074 (29/97)	6 velocità, Ingranaggio di presa continua Bagnata, Multi-disco Ingranaggi Catena Regina 136 ORP 110 a collegamento senza fine 1,75 (105/60) 2,5 (43/17) 2,733 (41/15) 1,947 (37/19) 1,545 (34/22) 1,291 (31/24) 1,154 (30/26) 1,074 (29/27)
(†110 Sprint) (†† 2,5 (43/17) Sprint)			

ACCENSIONE

Sistema di accensione
Tempo di accensione
Avanzamento elettronico
Limitatore giri elettronico
Candele di accensione
Distanza

TRASMISSIONE

Tipo di trasmissione
Tipo di frizione
Trasmissione primaria
Trasmissione finale
Rapporto di trasmissione primaria
Rapporto di trasmissione secondaria
Rapporto di trasmissione : 1 ^a
:2 ^a
:3 ^a
:4 ^a
:5 ^a
:6 ^a

DAYTONA SUPER 3

Digitale
Elettronico
5° BTDC a
1000gpm (g/min)
26° BTDC* a
6500gpm (g/min)
9700gpm (g/min)
NGK DPR 9EA-9
0,8-0,9 mm
(0,031-0,035 pollici)

6 velocità, Ingranaggio di presa continua
Bagnata, Multi-disco
Ingranaggio
Catena Regina 136 ORP
110 a collegamento senza fine
1,75 (105/60)
2,5 (43/17)
2,733 (41/15)
1,947 (37/19)
1,545 (34/22)
1,291 (31/24)
1,154 (30/26)
1,074 (29/27)

SPEED TRIPLE

Digitale
Elettronico
5° BTDC a
1000gpm (g/min)
26° BTDC* a
6500gpm (g/min)
9700gpm (g/min)
NGK DPR 9EA-9
0,8-0,9 mm
(0,031-0,035 pollici)

5 velocità, Ingranaggio di presa continua
Bagnata, Multi-disco
Ingranaggio
Catena Regina 136 ORP
110 a collegamento senza fine
1,75 (105/60)
2,5 (43/17)
2,733 (41/15)
1,947 (37/19)
1,545 (34/22)
1,291 (31/24)
1,154 (30/26)
N/A

TUTTI I MODELLI**IMPIANTO ELETTRICO**

Batteria	12V 14AH
Alternatore	12V 25A
Fari	12V 60/55W*
	Alogena H4
Luci di coda/dei freni	12x12V 5/21W
Luci di indicazione di direzione	12V 10W

TELAIO

Angolo di sterzaggio ruota anteriore	27°
Distanza	105mm (4,13 pollici)

* DAYTONA, DAYTONA SUPER 3 AND 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	2,9 kg/cm ²	2,9 kg/cm ²
Opzione 1		
Anteriore	Dunlop D202 J 120/70 ZR17	Dunlop D202 J 120/70 ZR17
Posteriore	Dunlop D202 G 170/60 ZR17	Dunlop D202 G 170/60 ZR17
Opzione 2		
Anteriore	Bridgestone BT54 F 120/70 ZR17	Bridgestone BT54 F 120/70 ZR17
Posteriore	Bridgestone BT54 R 170/60 ZR17	Bridgestone BT54 R 170/60 ZR17
Opzione 3		
Anteriore	N/A	N/A
Posteriore	N/A	N/A
Opzione 4		
Anteriore	N/A	N/A
Posteriore	N/A	N/A



AVVISO IMPORTANTE: 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 anteriore Daytona opzione 2 con pneumatici posteriori Daytona opzione 3.

TRIDENT 900 e 750	SPRINT 900	DAYTONA 1200	DAYTONA 900
2,5 kg/cm ²	2,5 kg/cm ²	2,5 kg/cm ²	2,5 kg/cm ²
2,9 kg/cm ²	2,9 kg/cm ²	2,9 kg/cm ²	2,9 kg/cm ²
Pirelli MTR03 Dragon GT 120/70 ZR17	Dunlop D202 J 120/70 ZR17	Bridgestone BT50-F 120/70 ZR17	Bridgestone BT50-F 120/70 ZR17
Pirelli MTR04 Dragon GT 160/60 ZR18	Dunlop D202 G 170/60 ZR17	Bridgestone BT50 Radial G 180/55 ZR17	Bridgestone BT50 Radial G 180/55 ZR17
Michelin A59X 120/70 ZR17	Bridgestone BT54 F 120/70 ZR17	Michelin TX11A 120/70 ZR17	Michelin TX11A 120/70 ZR17
Michelin M59X 160/60 ZR18	Bridgestone BT54 R 170/60 ZR17	Michelin TX23A 180/55 ZR17	Michelin TX23A 180/55 ZR17
Bridgestone BT50-F 120/70 ZR17 TL	N/A	Michelin TX11B 120/70 ZR17	Michelin TX11B 120/70 ZR17
Bridgestone BT50-R 160/60 ZR18 TL	N/A	Michelin TX23B 180/55 ZR17	Michelin TX23B 180/55 ZR17
Dunlop K455 FG 120/70 VR17 V280	N/A	Dunlop D364 120/70 ZR17	Dunlop D364 120/70 ZR17
Dunlop K455 A 160/60 VR18	N/A	Dunlop D364 180/55 ZR17	Dunlop D364 180/55 ZR17



AVVISO IMPORTANTE: 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 anteriore Daytona opzione 2 con pneumatici posteriori Daytona opzione 3.

	DAYTONA SUPER 3	SPEED TRIPLE
PNEUMATICI		
Pressione degli Pneumatici (freddo)		
Anteriore	2,5 kg/cm ²	2,5 kg/cm ²
Posteriore	2,9 kg/cm ²	2,9 kg/cm ²
Opzione 1 Anteriore	Dunlop D364 120/70 ZR17	Michelin TX11A 120/70 ZR17
Posteriore	Dunlop D364 180/55 ZR17	Michelin TX23A 180/55 ZR17
Opzione 2 Anteriore	Bridgestone BT50-F 120/70 ZR17	Bridgestone BT50-F 120/70 ZR17
Posteriore	Bridgestone BT50 Radial G 180/55 ZR17	Bridgestone BT50 Radial G 180/55 ZR17
Opzione 3 Anteriore	Michelin TX11A 120/70 ZR17	Michelin TX11B 120/70 ZR17
Posteriore	Michelin TX23A 180/55 ZR17	Michelin TX23B 180/55 ZR17
Opzione 4 Anteriore	Michelin TX11B 120/70 ZR17	Dunlop D203 Sportmax 120/70 ZR 17
Posteriore	Michelin TX23B 180/55 ZR 17	Dunlop D203 Sportmax 180/55 ZR 17



AVVISO IMPORTANTE: 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 anteriore Daytona opzione 2 con pneumatici posteriori Daytona opzione 3.

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, Sprint, Speed Triple e Daytona 900	Shell Helix Plus
oppure	Shell 4 TMS
oppure	Shell Quadro TX
Olio motore: Daytona 1200 e Daytona Super 3	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 Perni	Shell Retinax Grease LX
Catena di trasmissione	Shell Chain Lubricant
oppure	Shell Spirax EP 80

Gli oli 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 oli alternativi accettabili.

Nota: Mischiare oli di diversi tipi non è raccomandato ad eccezione di situazioni di emergenza. Qualora vengano mischiati oli di marche diverse, cambiare l'olio del motore e il filtro alla prima occasione. Gli oli per il motore della Daytona 1200 e Daytona Super 3 sono completamente sintetici e non devono essere mischiati con altri tipi di olio.

Arrestare il motore,	24	Gioco delle valvole,	54
Asportazione dei pannelli laterali,	40	Identificazione della motocicletta	
Avviare il motore,	24	e delle parti,	103
B atteria,	85	Impugnatura del gas,	56
Blocca sella,	18	Indicatore della Temperatura, ...	5
C ambiare marcia,	27	Informazioni generali,	1
Candele d'accensione,	51	Ispezioni di verifica	
Caratteristiche tecniche,	110	della sterzata,	72
Carburatore,	60	Interruttore luce fanale,	11
Catena di trasmissione,	62	Interruttori del manubrio,	10
Cavalletti,	17	K it di attrezzi,	19
Chiave,	8	L eva del carburatore,	58
Come guidare la motocicletta, ...	23	M anutenzione e regolazione, ...	35
Conservazione,	100	N umero di serie del motore, ...	109
Consigli anti-furto,	55	Numero NIV,	109
Contagiri,	5	O lio motore,	42
F anale,	88	Orologio,	7
Daytona, Daytona		P archeggio,	30
Super 3 e Sprint,	91	Partenza,	26
Trident e Speed Triple,	93	Periodo di rodaggio,	20
Trophy,	89	Pneumatici,	82
Fissaggio del casco,	19	Portadocumenti,	19
Frenare,	28	Pulizia,	97
Freni,	69	sistema di scarico,	99
Frizione,	61		
Funzionamento ad alta velocità, ..	31		
Fusibili,	95		

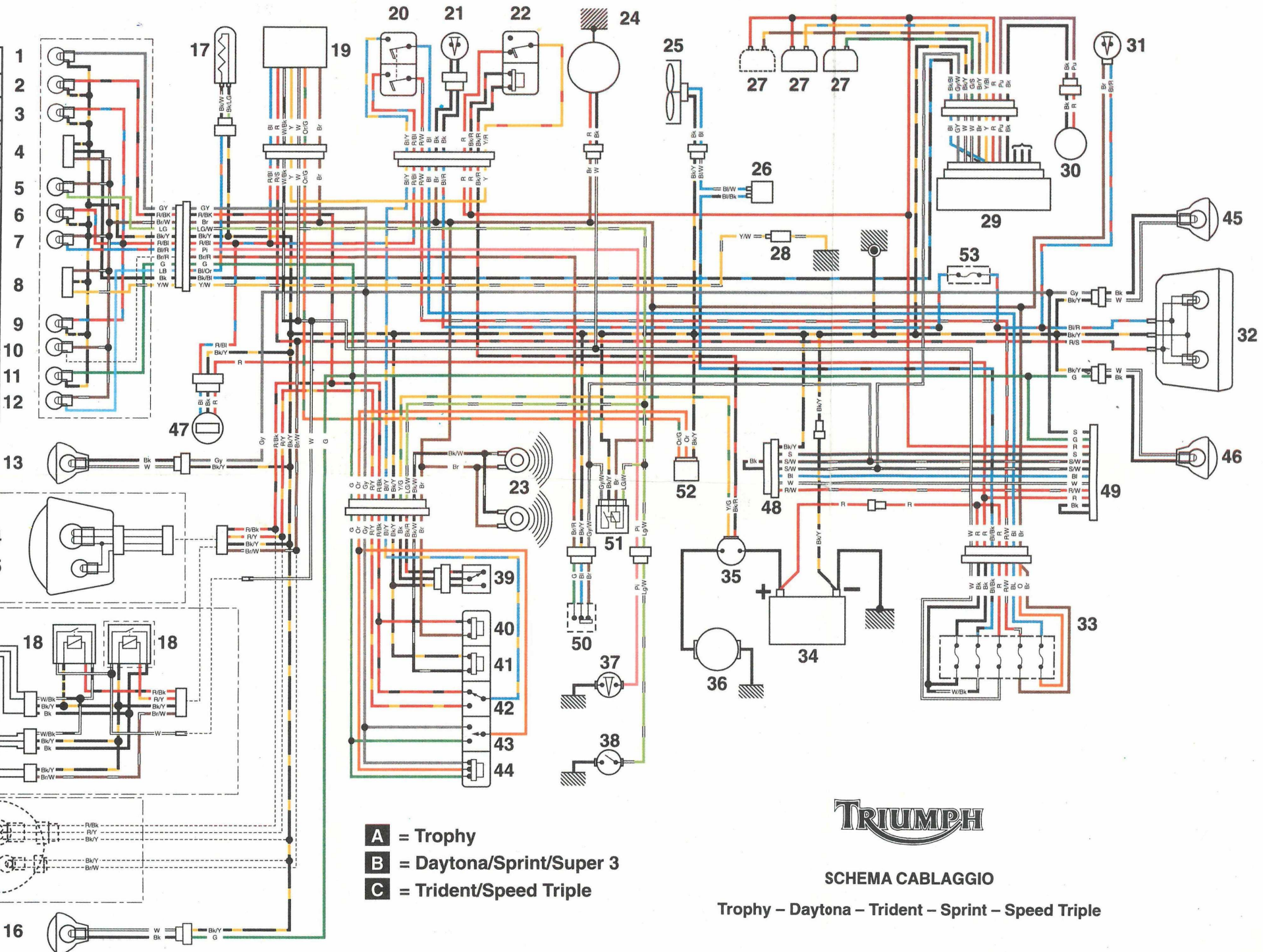
Pulizia del parabrezza,	96
Punti di fissaggio,	18
Purificatore dell'aria,	54
Sicurezza di funzionamento,	21
Sistema di raffreddamento,	47
Sospensione posteriore,	79
Sospensioni anteriore,	73
Sospensioni delle ruote,	72
Spia di Indicazione,	6
Strumentazione	
Daytona, Super 3 e Sprint,	3
Speed Triple,	4
Trophy e Trident,	2
Tachimetro,	5
Tapo del combustibile,	15
Tapo del serbatoio della benzina, .	13

Tabelo Schema Cablaggio

Numero	Description
1	Spia Indicatore di Direzione Destro
2	Spia Luci Abbagliante
3	Luce Contagiri
4	Contagiri
5	Spia Folle
6	Luce Contagiri
7	Spia Insufficienza Pressione Olio
8	Indicatore Temperatura Liquido di Raffreddamento
9	Indicatore Tempi
10	Spia Insufficienza Stampella
11	Spia Indicatore di Direzione Sinistro
12	Spia Livello Basso Carburante
13	Indicatore di Direzione Anteriore Destro
14	Proiettori
15	Luci di Posizione
16	Indicatore di Direzione Anteriore Sinistro
17	Sensore Livello Carburante
18	Relay
19	Interruttore Generale
20	Interruttore Luci
21	Interruttore Freno Anteriore
22	Interruttore Avviamento/Arresto Motore
23	Avvisatore Acustico
24	Alternatore
25	Ventola Radiatore

26	Interruttore Ventola Radiatore
27	Bobina Generale
28	Sensore Temperatura di Raffreddamento
29	Centralina Accensione
30	Sensore Accensione
31	Interruttore Stop Freno Posteriore
32	Faro Posteriore
33	Scatola Fusibili
34	Batteria
35	Relay Avviamento
36	Motorino Avviamento
37	Interruttore Pressione Olio
38	Interruttore Folle
39	Interruttore di Sicurezza
40	Avvisatore Visivo
41	Avvisatore Acustico
42	Interruttore Luce Abbagliante
43	Indicatore di Direzione
44	Indicatore di Emergenza
45	Indicatore Post Destro
46	Indicatore Post Sinistro
47	Rologio
48	Sirena Alarme
49	Centralina Alarme
50	Interruttore Stampella
51	Relay, Stampella Laterale
52	Relay Indicatore di Direzione
53	Fusibile in linea, luce arresto

Tabella Colori	
Bk	Nero
Bl	Blu
Br	Marrone
G	Verde
GY	Grigio
LB	Azzurro
LG	Verde Chiaro
Or	Aran Cione
Pi	Rosa
Pu	Porposa
R	Rosso
S	Ardesia
V	Viola
W	Bianco
Y	Giallo



- A** = Trophy
- B** = Daytona/Sprint/Super 3
- C** = Trident/Speed Triple



SCHEMA CABLAGGIO

Trophy – Daytona – Trident – Sprint – Speed Triple

Triumph Motorcycles Limited
Jacknell Road, Hinckley,
Leicestershire, LE10 3BS
England

Part No: 3852321 Issue 1.

Produced by Triumph Designs