

Manuale Uso e Manutenzione

TRS *ONE*

RR ELECTRIC START

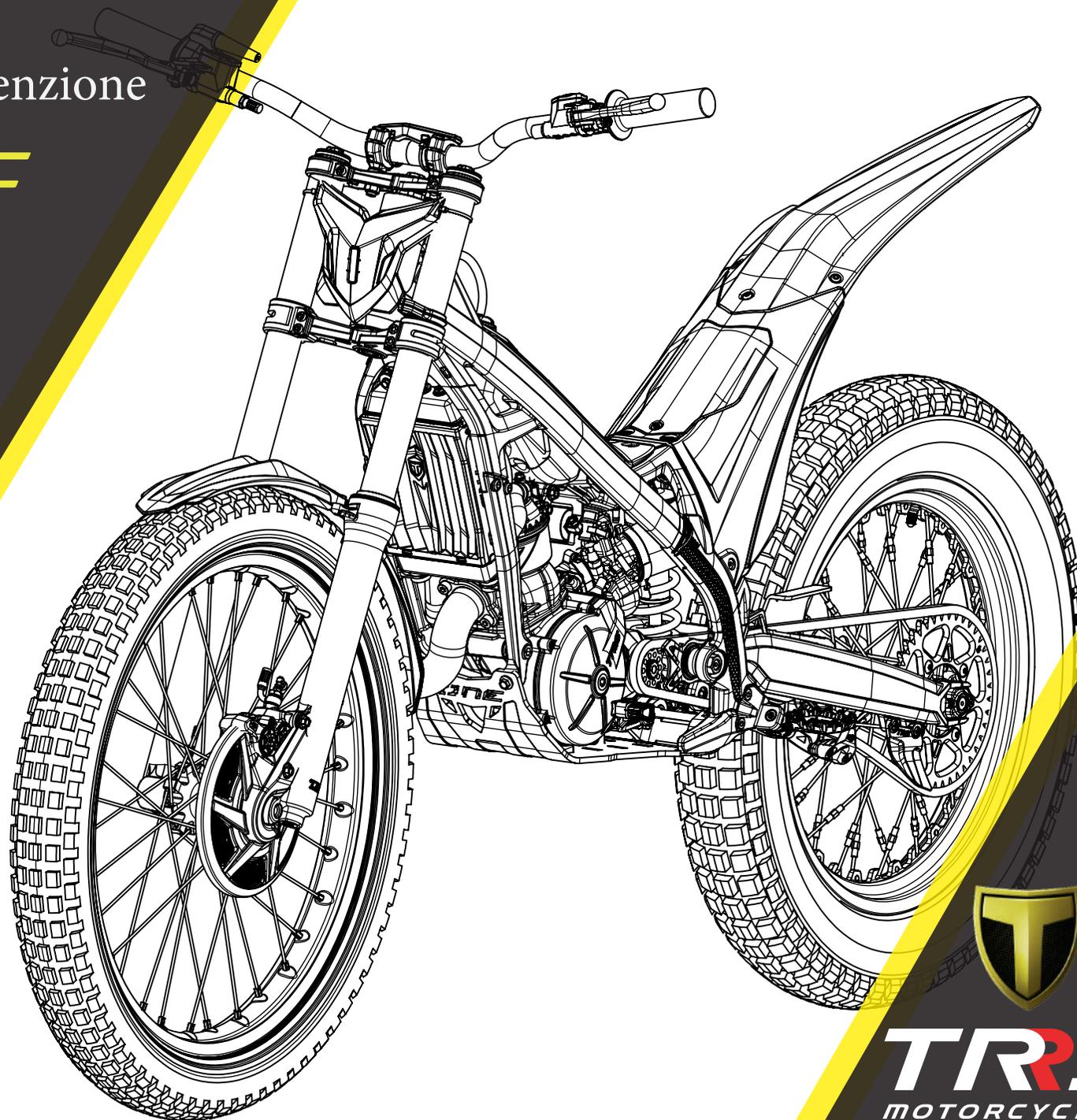
RR

GOLD ELECTRIC START

GOLD

125 - 250 - 280 - 300

Modelli 2021



TRS
MOTORCYCLES





Gentile Cliente

La ringraziamo per la fiducia accordata e ci congratuliamo con Lei, per l'acquisto della sua TRS One.

Grazie alla nostra esperienza, professionalità e passione per il Trial Le offriamo un prodotto innovativo, con prestazioni tecniche di alto livello, testato sia dai nostri Tecnici che dai nostri Piloti professionisti di alto livello che partecipano ai Campionati del Mondo.

Le soluzioni adottate conferiscono a questa moto un carattere inconfondibile, contraddistinto da semplicità costruttiva, affidabilità e design, dov'è stato curato ogni minimo dettaglio affinché il motociclo sia unico nel suo genere.

Questo manuale fornisce tutte le informazioni necessarie per un utilizzo corretto e sicuro della moto, quindi consigliamo di leggere attentamente il manuale. All'interno troverà consigli e informazioni di grande utilità per la manutenzione e la conservazione del suo motociclo TRS One.

Cordialmente,

Jordi Jorjés



Foto versione omologata come richiesto dalle normative (UE) n° 168/2013



Foto versione da competizione, il cui utilizzo non è consentito su strade pubbliche, su autostrade o comunque su qualsiasi percorso dove vige il Codice Stradale. L'uso del motociclo è esclusivamente limitato per la partecipazione a competizioni riconosciute e all'interno di un circuito chiuso.

Raccomandazioni TRRS

Prima di utilizzare per la prima volta la moto è consigliabile leggere attentamente e integralmente questo manuale dedicato al proprietario, dove sono indicate tutte le istruzioni che Le permetteranno di usare il mezzo in completa sicurezza, consentendole di provvedere autonomamente ad una buona manutenzione e conservazione ottimale del motociclo fin dal primo giorno di utilizzo.

Occorre prestare particolare attenzione alle note specificamente contrassegnate con questi simboli:



ATTENZIONE! Questo simbolo si riferisce ad aspetti che, se ignorati, possono comportare eventuali danni al motociclo. Se tali avvisi non vengono osservati, potrebbero eventualmente far decadere la garanzia del motociclo.



ATTENZIONE! Questo simbolo si riferisce ad aspetti che, se ignorati, potrebbero causare situazioni di pericolo anche fisici per l'utente.



Oltre alle note sopra indicate, nel manuale sono inclusi consigli per pilotare al meglio la sua motocicletta. Vengono inoltre riportate informazioni tecniche che Le permetteranno di perfezionare la messa a punto ottimale e personalizzata della moto consentendole di trarre i massimi benefici di guida.

TRS si riserva il diritto di apportare in qualsiasi momento, senza preavviso, modifiche a questo manuale.

TRS Motorcycles non è responsabile per qualsiasi traduzione di questo documento in altre lingue effettuata da personale ufficialmente non autorizzato.

TRS Motorcycles è responsabile della veridicità solo dei documenti scaricati direttamente dal sito ufficiale www.trsmotorcycles.com

RACCOMANDAZIONI TRRS

Prima di procedere a qualsiasi regolazione sulla moto, Le consigliamo di seguire attentamente le istruzioni riportate su questo manuale oppure in caso di dubbi rivolgersi al rivenditore TRRS autorizzato più vicino.

La consigliamo di leggere attentamente le informazioni riportate nel manuale, per familiarizzare con tutte le varie funzionalità del motociclo prima di utilizzarlo a pieni regimi.

- E' consigliato un periodo di rodaggio di almeno 8-10 ore per consentire il regolare assetamento del motore, senza utilizzarlo da subito alla massima potenza. Dosare moderatamente l'acceleratore nella prima ora di utilizzo.
- Il carburante è un liquido altamente infiammabile. Prestare attenzione durante il rifornimento e spegnere sempre il motore per precauzione.
- Prima di sfruttare il motociclo alle massime prestazioni, è importante che il motore raggiunga in qualsiasi occasione la temperatura ottimale di servizio, questo anche in condizioni ambientali con basse temperature.
- La miscela da utilizzare nel motociclo richiede olio sintetico per motori a 2 Tempi miscelato all'1% (Nils Duo Synt) che va diluito con carburante 98 ottani. Si raccomanda di non utilizzare un altro tipo di carburante senza aver prima consultato un rivenditore autorizzato TRRS.

- Questo motociclo è progettato per essere utilizzato da un solo conducente, non è consentito il trasporto di passeggeri.
- Affinché il motociclo possa funzionare al meglio e durare nel tempo, si consiglia di provvedere periodicamente alle manutenzioni indicate in questo manuale.
- Questo veicolo è progettato per una guida in massima sicurezza ed il pilota deve essere equipaggiato con gli appositi dispositivi per la sicurezza individuale (casco, stivali, protezioni, guanti ecc). Usare cautela e guidare con prudenza.



INDICE

1 Descrizione componenti.....	8	26 Carburatore.....	31
2 Scheda Tecnica TRS One – Motore.....	12	27 Miscelazione.....	31
3 Scheda Tecnica TRS One – Telaio.....	13	28 Regolazione carburatore dellorto e Keihin	31
4 Targhetta del produttore.....	14	29 Sospensione anteriore.....	33
5 Disimballaggio motociclo e messa a punto.....	15	30 Sospensione posteriore.....	33
6 Accensione e spegnimento del motore.....	16	31 Ammortizzatore posteriore Reiger a 3 vie (solo modello Gold).....	34
7 Starter.....	16	32 Catena di trasmissione.....	35
8 Cambio velocità.....	18	33 Pacco lamellare	36
9 Rubinetto benzina.....	18	34 Forcellone.....	36
10 Serbatoio carburante.....	20	35 Pedale freno posteriore.....	36
11 Pneumatici.....	21	36 Pedane.....	37
12 Impianto frenante	22	37 Silenziatore.....	37
13 Bloccasterzo.....	23	38 Pompa Frizione (olio)	37
14 Cavalletto.....	23	39 Conservazione della motocicletta.....	38
15 Manubrio e comandi	24	40 Coppie di serraggio.....	38
16 Regolazioni manubrio e comandi.....	26	41 Rimessaggio.....	39
17 Sostituzione olio.....	26	42 Operazione di manutenzione.....	40
18 Batteria avviamento elettrico.....	27	43 Omologazione.....	42
19 Candela.....	28	44 Kit Xtrack.....	43
20 Filtro aria.....	28	45 Consigli per la soluzione di possibili anomalie (domande più frequenti)....	44
21 Sistema di raffreddamento.....	29	46 Prodotti raccomandati.....	48
22 Livello liquido raffreddamento.....	29	47 Avvertenze.....	49
23 Bulbo temperatura.....	29		
24 Ripristino liquido raffreddamento.....	30		
25 Spurgo liquido di raffreddamento	30		

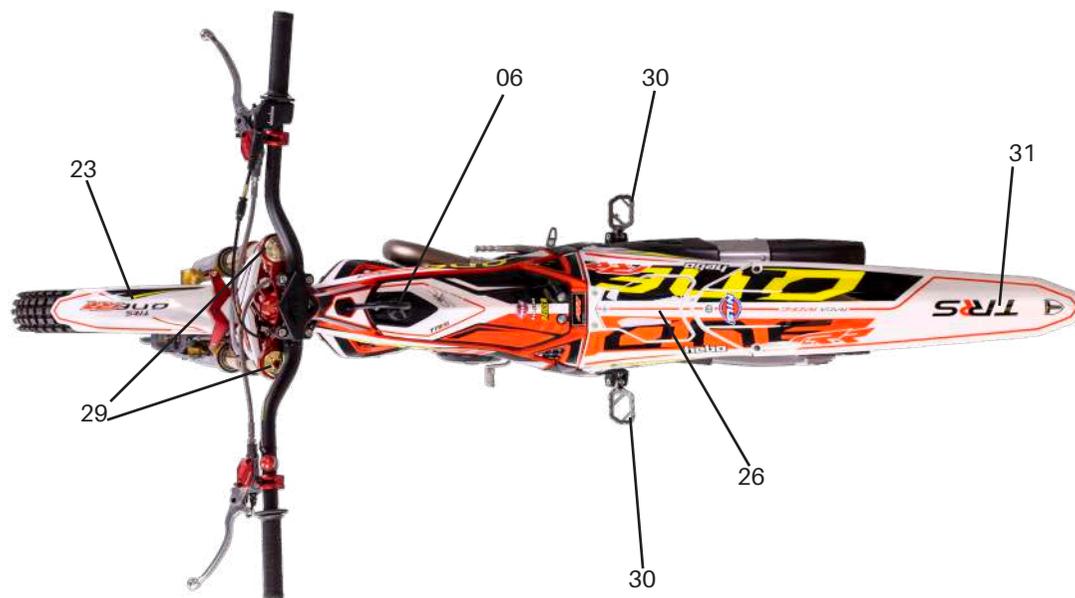
1 - DESCRIZIONE COMPONENTI



- 1- Leva frizione
- 2- Interruttore indicatori di direzione, claxon, luci
- 3- Leva freno
- 4- Comando gas
- 5- Tappo radiatore

- 6- Tappo serbatoio carburante
- 7- Pedale avviamento
- 8- Rubinetto benzina
- 9- Radiatore
- 10- Vite scarico liquido refrigerante

- 11- Pedale freno posteriore
- 12- Sfiato serbatoio carburante
- 13- Pacco lamellare
- 14- Catena di trasmissione
- 15- Pedale cambio



17- Forcella anteriore
18- Candela
19- Silenziatore
20- Forcellone
21- Curva scarico
22- Pompa acqua

23- Parafango anteriore
24- Pinza freno anteriore
25- Carter accensione
26- Coperchio filtro aria
27- Carburatore

28- Corona
29- Regolazione sospensione anteriore
30- Pedane poggiatesta
31- Parafango posteriore

32- Pignone trasmissione
33- Tappo di scarico olio motore
34- Spioncino livello olio

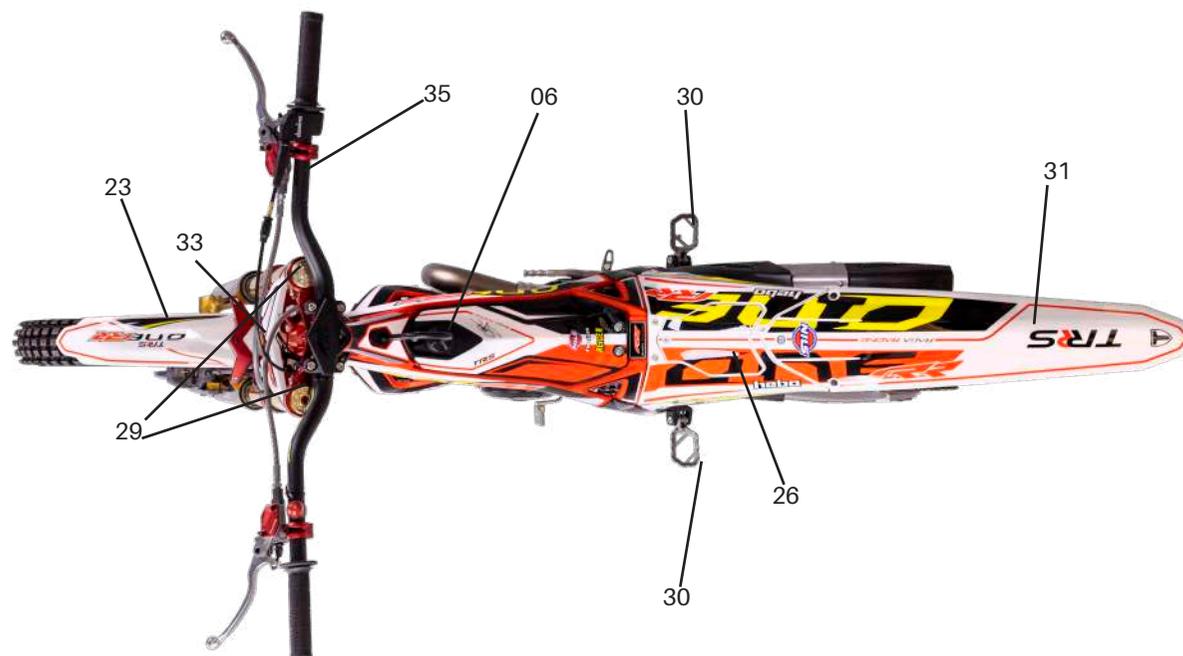
1 - DESCRIZIONE COMPONENTI



- 1- Leva frizione
- 2- Interruttore indicatori di direzione, claxon, luci
- 3- Leva freno
- 4- Comando gas
- 5- Tappo radiatore

- 1. Tappo serbatoio carburante
- 2. Pedale avviamento
- 3. Serbatoio carburante
- 4. Radiatore
- 5. Vite scarico liquido refrigerante
- 6. Pedale freno posteriore

- 12- Sfiato serbatoio carburante
- 13- Rubinetto benzina
- 14- Pacco lamellare
- 15- Catena trasmissione
- 16- Pedale cambio



17- Forcella anteriore
18- Candela
19- Silenziatore scarico
20- Forcellone
21- Curva scarico
22- Pompa acqua

23- Parafango posteriore
24- Pinza freno anteriore
25- Carter accensione
26- Coperchio filtro aria
27- Carburatore

28- Corona
29- Regolazione sospensione anteriore
30- Pedane poggiapiedi
31- Parafango posteriore

32- Pignone trasmissione
33- Batteria avviamento elettrico
34- Motorino avviamento
35- Pulsante avviamento elettrico
36- Tappo scarico olio motore
37- Spioncino livello olio motore

2 - SCHEDA TECNICA TRRS ONE - MOTORE

SCHEDA TECNICA TRRS ONE - MOTORE

Motore	2 T monocilindrico
Cilindrata	294,1 cc – 272,2 cc – 247,7 cc – 125 cc
Raffreddamento	Liquido
Alesaggio e corsa	79x60 mm (300cc) - 76x60 mm (280 cc) – 72,5x60 mm (250 cc) – 54x54,6 mm (125cc)
Accensione Frizione	CDI HIDRIA (doppia scintilla)
Frizione	A comando Idraulico (sistema TRS a 3 dischi)
Cambio	Meccanico a 5 velocità
Quantità olio motore	Motore k/starter a secco 330 cc (solo sostituzione 280 cc) Nils Clutch Trial Motore avv/elettrico a secco 430 cc (solo sostituzione 380 cc) Nils Clutch Trial
Quantità olio motore	(Solo 125) motore a secco 350 cc (solo sostituzione 330 cc) Nils Clutch Trial
Trasmissione	A catena
Carburante	2,5 l benzina 98 ottani miscelata con olio 2T all' 1%
Carburatore	Keihin PWK 28 aspirazione lamellare
Avviamento	Tramite pedale e trasmissione primaria / Avviamento elettrico e pedale
Filtro aria	Spugna
Candela	(250-280-300 cc) NGK-R BPMR6A. (125cc) NGK BR7ES

3 - SCHEDA TECNICA TRRS ONE - TELAIO

SCHEDA TECNICA TRRS ONE - TELAIO

Telaio	Doppia culla in alluminio forgiato
Forcellone	Alluminio
Sospensione anteriore	Tech in alluminio, diametro 39 mm, 175mm di corsa
Regolazioni sosp. anteriore	Estensione e precarica della molla regolabile
Sospensione posteriore	Monoammortizzatore Reiger a 2 regolazioni
Regolazioni sosp. posteriore	Precarica molla e estensione/ precarica molla, compressione e estensione 168 mm
Tipologia ruote	Cerchi di alluminio Morad a raggi
Cerchio ant. e pneumatico	1.6x21 Michelin X11 TRIAL 2,75x 21
Cerchio post. e pneumatico	2,15x18 Michelin X11 TRIAL 4.00x18TL
Freno anteriore	Disco da 185 mm e pinza a 4 pistoncini BRAKTEC
Freno posteriore	Disco 150 mm e pinza a 2 pistoncini BRAKTEC Standard 66 kg /
Peso a secco	Avviamento elettrico 68,5 kg Lunghezza x larghezza x altezza
Dimensioni	2.015 x 830 x 1.125 cm
Altezza sella	640 mm
Protezione motore	Piastra motore realizzata in alluminio 7075 striato
Pedane	Trrs grip e regolabile (+/-) 2,5 mm

TRRS Motorcycles raccomanda l'utilizzo di lubrificanti NILS

4 - STAMPIGLIATURA IDENTIFICATIVA TELAIO (posizionata sotto il serbatoio)

Tutte le motociclette prodotte dalla TRS hanno stampigliato il numero identificativo della moto inciso sulla parte destra del telaio, tale specifica è anche riportata nella scheda tecnica di omologazione fornita al cliente. Questo numero non può essere tassativamente modificato o sostituito, in quanto deve essere visionato ed essere conforme in occasione di qualsiasi controllo Tecnico e Omologativo. Consigliamo di riportarlo integralmente nello spazio qui di seguito inserito.

NUMERO DI SERIE MOTORE E CODICE CHIAVE BLOCCASTERZO

Si consiglia di riportare nello spazio qui di seguito inserito i numeri identificativi del motore e il numero del bloccasterzo, questo nel caso possa essere necessario richiederne una eventuale copia in caso di smarrimento/furto.



Si consiglia di riportare nel primo spazio vuoto il numero del telaio e negli ulteriori 2 spazi il numero del motore e della chiave del bloccasterzo. Questo Le permetterà di poter utilizzare tali dati rapidamente sia in caso di furto della motocicletta, che per l'identificazione dell'acquisto dei ricambi.



a) Posizione del numero identificativo del telaio, indicato sul forgiato laterale destro



b) Il numero di matricola del motore è situato sulla parte anteriore dei carter motore e sotto la curva dello scarico

5 - DISIMBALLAGGIO MOTO E MESSA PUNTO

ASSEMBLAGGIO PRIMA DELL'USO DEL MOTOCICLO (Avviamento elettrico)

Per motivi di sicurezza i motocicli TRRS con avviamento elettrico vengono consegnati con la messa a terra scollegata per evitare imprevisti durante il trasporto. Se trasportati per via nave o aerea, anche senza olio e carburante La invitiamo a seguire accuratamente le istruzioni di seguito riportate per la messa a punto prima di procedere al primo avviamento.

1. Il capicorda del filo della massa è protetto con nastro isolante. Procedere quindi alla rimozione del nastro ed in seguito collegare il cablaggio della massa sul telaio (fig 1) .

2. Procedere quindi con una chiave da 8 mm a fissare sulla staffa il capicorda del filo di massa tramite la vite dedicata.

NOTA: Capacità olio motore a secco totale: 430cc

Capacità di riempimento a seguito del cambio olio motore: 380cc



TRRS
MOTORCYCLES

raccomanda



6 - AVVIAMENTO E ARRESTO DEL MOTORE CON AVVIAMENTO A PEDALE / 7 - STARTER

- AVVIAMENTO E ARRESTO DEL MOTORE CON AVVIAMENTO A PEDALE
- LEVA AVVIAMENTO



a) La leva di avviamento è situata sul lato destro del motociclo.



c) Il pulsante di arresto è situato sulla parte sinistra del manubrio

Il pulsante di arresto si trova sul lato sinistro del manubrio, accessibile al nostro pollice per poterlo con una lieve pressione azionare con facilità.



d) Il pulsante di arresto a strappo è situato a sinistra del manubrio

Questo tipo di interruttore se usato correttamente aumenta sensibilmente la sicurezza del conducente, in caso di caduta la moto si arresta immediatamente. Assicurarsi quindi prima di avviarsi con il motociclo che il bracciale sia sempre infilato sul polso sinistro del conducente e regolato con l'anellino di fermo.

STARTER

Si consiglia di utilizzare sempre lo starter per l'avviamento con motore a freddo, per facilitarne la partenza e non danneggiare il motore.

Per attivarlo è necessario portare la leva nera situata sul carburatore in verticale.



f) Comando aria sul carburatore DELLORTO TRS One

AVVIAMENTO E ARRESTO DEL MOTORE CON AVVIAMENTO ELETTRICO



a) Il pulsante per l'avviamento elettrico è situato a destra del manubrio

NOTA BENE:

- 1)Prima di avviare la moto, abbassare il cavalletto.
- 2)Tenere la leva della frizione tirata
- 3)Assicurarsi che il cambio sia in posizione di folle.
- 4)Pulsante di arresto. Se la moto utilizza il dispositivo di arresto a strappo (fig. d), verificare che lo stesso sia collegato correttamente. La parte superiore rossa (calamitata) deve combaciare correttamente sulla parte nera.
- 5 a) Avviamento a motore freddo: tirare la manopola dell'aria verso l'alto, a seguito di un lieve scatto risulta in posizione corretta. (Fig.f) Dopo l'avvio del motore, riportare la leva nella posizione inferiore.
- 5 b) Motore caldo: controllare che la manopola dell'aria sia nella posizione inferiore (sbloccata) Fig. f)
- 5 c) Motore ingolfato: a seguito di una caduta del motociclo, ad un trasporto non corretto, il motore potrebbe risultare ingolfato (eccessiva quantità di benzina nel motore). Per accendere il motore, verificare che il pomello dell'aria sia in posizione inferiore. Tenere il comando del gas in posizione completamente aperta (tutto accelerato), appena riavviato il motore riportare il comando del gas in posizione normale (rotazione minima).

6) Premere il pulsante situato a destra del motociclo (avviamento elettrico) per avviare il motore.

Attenzione: non tenere premuto il pulsante di avvio per più di 4 secondi consecutivi o eseguire più di 3 tentativi in meno di 15 minuti. Se queste indicazioni non venissero seguite, potrebbero danneggiare sia la batteria che il sistema di avviamento. Nel caso di mancato avvio del motore, si consiglia di provare 3 volte l'accensione con la leva di avviamento. Nel caso in cui il motore anche in questo caso non si avvii, è necessario consultare al termine di questo documento il capitolo "Sintomi difetti e domande frequenti" per ricercare una soluzione.



c) Pulsante Stop, situato sulla sinistra del manubrio
Il pulsante di arresto si trova sul lato sinistro del manubrio, accessibile al nostro pollice per poterlo con una lieve pressione azionare con facilità.



d) Il pulsante di arresto a strappo è situato a sinistra del manubrio

Questo tipo di interruttore se usato correttamente aumenta sensibilmente la sicurezza del conducente. In caso di caduta, la moto si arresta immediatamente. Assicurarsi quindi che prima di avviarsi con il motociclo, il braccialetto sia sempre infilato sul polso sinistro del conducente e regolato con l'anellino di fermo.

STARTER

Si consiglia di utilizzare sempre lo starter per l'avviamento a motore freddo, per facilitarne la partenza e non danneggiare il motore. Questo dispositivo, se usato in modo adeguato e continuativo, impedirà eccessive usure o danni meccanici per avviamenti a basse temperature. Utilizzare quindi la leva nera posta sul carburatore.



f) Leva starter sul carburatore TRS One

CAMBIO VELOCITA' R/RR avviamento a pedale

L'inserimento delle marce (meccanico) è azionato dalla leva del cambio posta a sinistra del motociclo, con la sequenza illustrata nella fotografia sottostante.

È necessario comunque azionare contemporaneamente la leva della frizione (leva sinistra) per cambiare marcia.

La sequenza delle marce è riportata sotto come indicata nel grafico. La posizione neutra (folle) si trova tra la 1^a e la 2^a marcia.

Per inserire la prima marcia è necessario premere la leva del cambio verso il basso, per tutte le altre marce è necessario spostare la leva verso l'alto. Logicamente le marce vanno inserite una alla volta.



a) Leva cambio marce

RUBINETTO BENZINA

Il rubinetto del carburante è posizionato sul lato sinistro del telaio, situato sopra il carburatore.

La leva di comando del rubinetto usufruisce di tre posizioni:

- Destra: Chiuso (OFF)
- Centro: Aperto (ON)
- Sinistra: Riserva (RES)

Al termine dell'utilizzo del motociclo sia per il trasporto, che per periodi di inutilizzo, si consiglia di chiudere sempre il rubinetto del carburante.



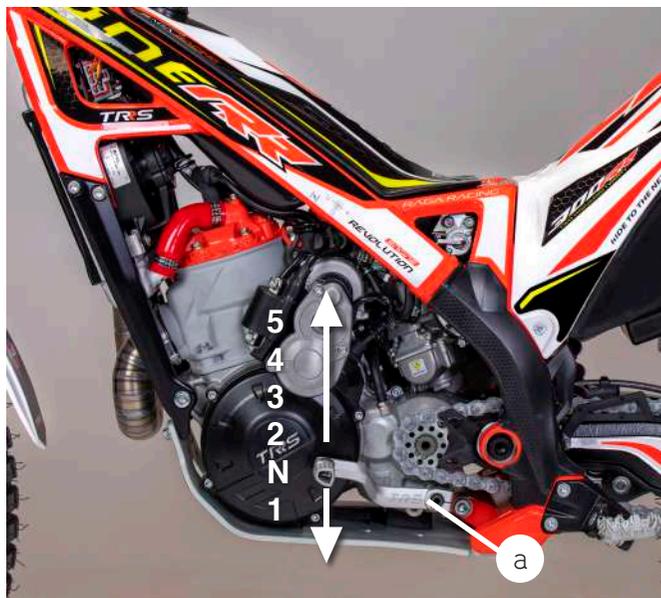
b) Rubinetto Benzina

CAMBIO VELOCITA' R/RR avviamento elettrico

L'inserimento delle marce (meccanico) è azionato dalla leva del cambio posta a sinistra del motociclo, con la sequenza illustrata nella fotografia sottostante. È necessario comunque azionare contemporaneamente la leva della frizione (leva sinistra) per cambiare marcia.

La sequenza delle marce è riportata sotto come indicata nel grafico. La posizione neutra (folle) si trova tra la 1^a e la 2^a marcia.

Per inserire la prima marcia è necessario premere la leva del cambio verso il basso, per tutte le altre marce è necessario spostare la leva verso l'alto. Logicamente le marce vanno inserite una alla volta.



a) Leva cambio

RUBINETTO BENZINA

Il rubinetto del carburante si trova sul lato sinistro del telaio, collocato dietro il triangolo centrale del telaio. La leva di comando ha due posizioni:

- Destra: Chiuso (OFF)
- Centro: Aperto (ON)

Al termine dell'utilizzo del motociclo sia per il trasporto, che per periodi di inutilizzo, si consiglia di chiudere sempre il rubinetto del carburante.



b) Rubinetto benzina

10 - SERBATOIO CARBURANTE

SERBATOIO CARBURANTE

La capacità del serbatoio è di 2,5 litri, la benzina da utilizzare deve essere senza piombo 98 ottani e miscelata con olio specifico. Il tappo del serbatoio è situato sulla parte superiore del serbatoio.



ATTENZIONE. Non miscelare mai olio vegetale con olio minerale. Si consiglia di seguire sempre le indicazioni sulle percentuali di miscelazione riportate sul manuale per una corretta combustione del motore e per evitare danni al medesimo. Per ottenere una buona miscelazione sarebbe opportuno versare prima in un recipiente l'olio necessario, diluirlo con una parte della benzina, agitare ed infine aggiungerlo alla benzina restante, evitando di farlo con basse temperature.

PNEUMATICI



Immagine della ruota posteriore TRRS

PNEUMATICI

Ruota anteriore:

2,75x21 Trial

Ruota posteriore:

4,00x18 Trial

PRESSIONI RACCOMANDATE

Ruota anteriore:

0,45 bar (0,42 bar per competizione)

Ruota posteriore:

0,35 bar (0,3 bar per competizione)

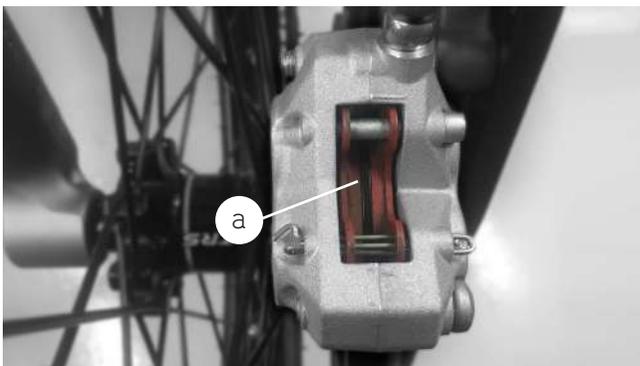
In terreni con poca aderenza si può ridurre leggermente la pressione degli pneumatici per aumentare l'aderenza e viceversa per i terreni più duri.



La corretta condizione degli pneumatici contribuisce ad aumentare la sicurezza nella guida, offrendo anche un'aderenza migliore facilitando la guida. Si consiglia quindi di mantenerli sempre con una pressione appropriata. La pressione deve essere controllata con la gomma fredda.

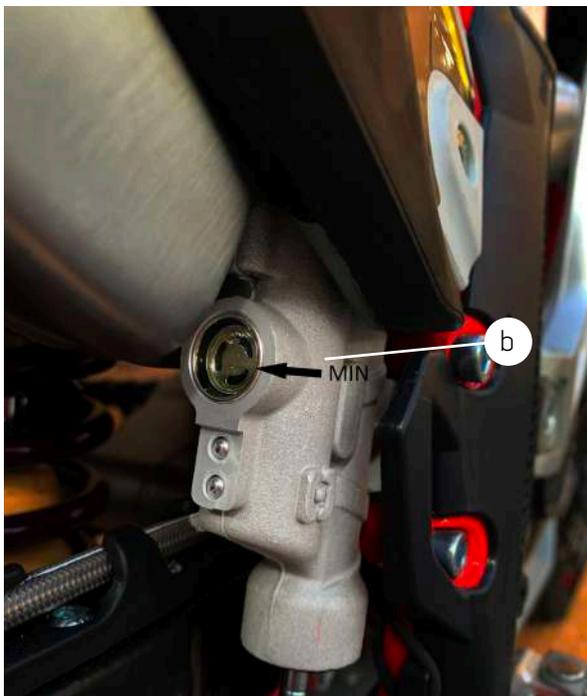
PASTIGLIE FRENI

Per garantire sempre una frenata ottimale, è necessario controllare periodicamente lo stato delle pastiglie dei freni, inizialmente lo spessore del materiale di attrito delle pastiglie nuove è di circa 3 mm. Se dopo l'utilizzo del motociclo, in fase di controllo si evidenziasse uno spessore inferiore ai 2 mm, ne sarà necessaria la sostituzione. Per provvedere alla sostituzione delle pastiglie è necessario staccare la pinza ancorata al foderò della forcella, rimuovendo la vite di bloccaggio e la clip di supporto. Prima di rimontare le pastiglie è necessario allargare i pistoncini, utilizzando una leva adeguata o un cacciavite, facendo leva tra i medesimi per ripristinare lo spazio necessario per l'alloggiamento delle nuove pastiglie. Di seguito è necessario controllare che il perno sia serrato nel modo adeguato e che la clip sia stata montata correttamente nella sede appropriata.



a) Pastiglie freno

LIVELLO OLIO POMPA POSTERIORE



b) Livello pompa freno posteriore

Tramite lo spioncino trasparente, situato sulla parte posteriore della pompa, è possibile controllare il livello dell'olio. Il livello deve essere sempre mantenuto al di sopra della linea indicata. Per accedere al serbatoio dell'olio è necessario rimuovere lo scarico. Di seguito, per eventuali rabbocchi, svitare le due viti ed estrarre il tappo facendo attenzione a non versare il liquido dei freni al di fuori del medesimo, in quanto è molto corrosivo.

LIVELLO OLIO POMPA FRENO ANTERIORE

Tramite lo spioncino trasparente situato sulla parte posteriore della pompa è possibile controllarne l'adeguato livello dell'olio, se necessario, rabboccarlo fino al livello corretto utilizzando liquido freni NILS DOT-4.



c) Livello olio pompa freno anteriore

ATTENZIONE: prima di utilizzare il motociclo occorre sempre accertarsi che l'impianto sia nuovamente in pressione e in grado di fornire l'adeguato bloccaggio delle ruote. Ciò si ottiene azionando alcune volte la leva del freno nel caso l'intervento sia stato effettuato sull'impianto anteriore o il pedale freno se l'intervento sia stato effettuato sull'impianto posteriore.

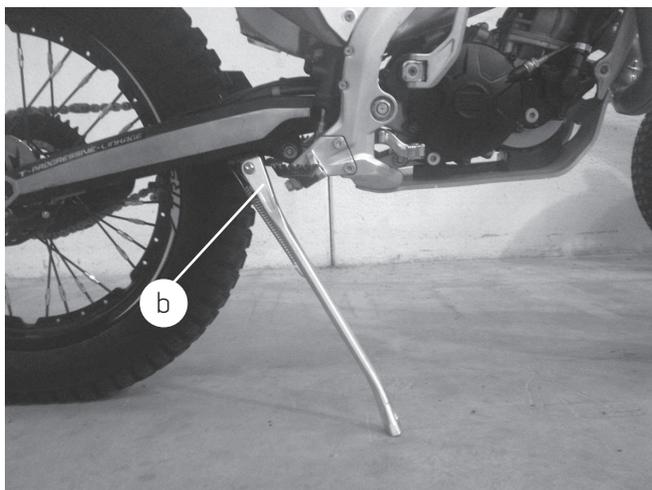
SISTEMA DI BLOCCAGGIO



a) Il bloccasterzo è inserito sulla piastra forcella e situato sotto il faro anteriore

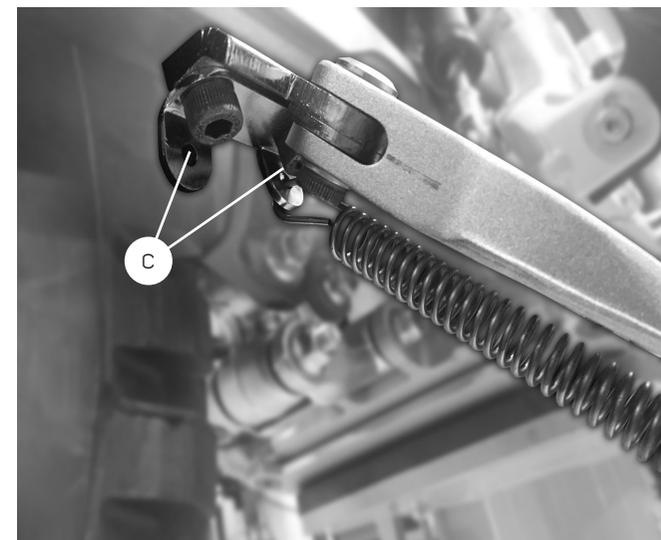
Il sistema di antifurto (bloccasterzo) si trova nella parte anteriore della moto. Permette di bloccare lo sterzo girando dapprima il manubrio completamente a destra, di seguito va premuta verso il basso la chiave e ruotata affinché non ne viene evidenziato il blocco.

CAVALLETTO



b) Cavalletto situato nella parte destra del motociclo TRS One

Sul lato destro del veicolo è ubicato il cavalletto, ancorato al forcellone e controllato da una molla. Distendere la stampella nella sua completa estensione per sostenere la moto a terra durante il parcheggio.



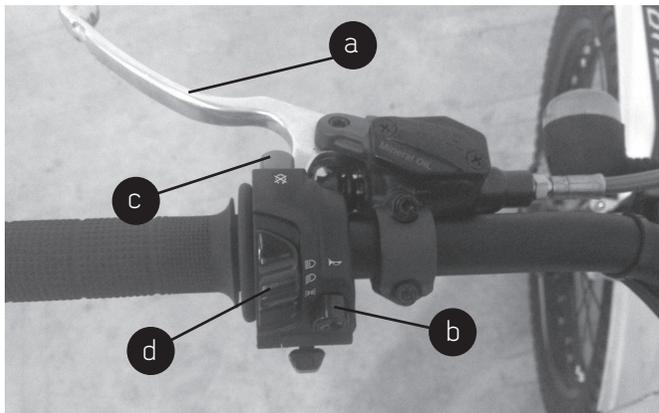
c) Fori di regolazione per il cavalletto

Sulla staffa di fissaggio del cavalletto sono stati predisposti due fori per poterlo regolare in modo desiderato. Se installato con la molla nel foro anteriore la stampella rimarrà sempre aperta e sarà necessario richiuderla prima di avviarsi.

Se installato con la molla nel foro posteriore la stampella tenderà sempre a richiudersi in automatico.

15 - MANUBRIO E COMANDI STANDARD

MANUBRIO E COMANDI STANDARD



Parte sinistra del manubrio

Comandi lato sinistro del manubrio:

- a) Leva frizione.
 - b) Pulsante avvisatore acustico
 - c) Pulsante arresto motore.
 - d) Pulsante luci anabbaglianti, abbaglianti.
- In basso pulsante indicatori di direzione (su motociclo Omologato)



Parte centrale del manubrio

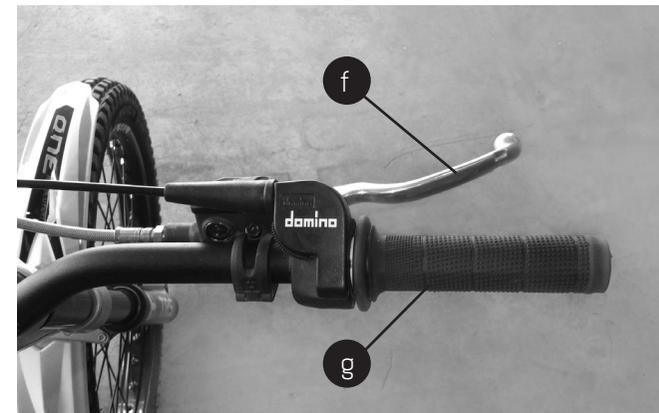
Dietro al faro sono situati ulteriori comandi (e).
(Maggiori informazioni e istruzioni sono riportate nelle sezioni successive di questo manuale).



(f) Sul retro della mascherina del faro anteriore è posizionato l'interruttore della doppia mappatura del CDI. E' possibile quindi scegliere tra le 2 posizioni:

1: bagnato 0: asciutto.

NOTA: solo nella versione Racing



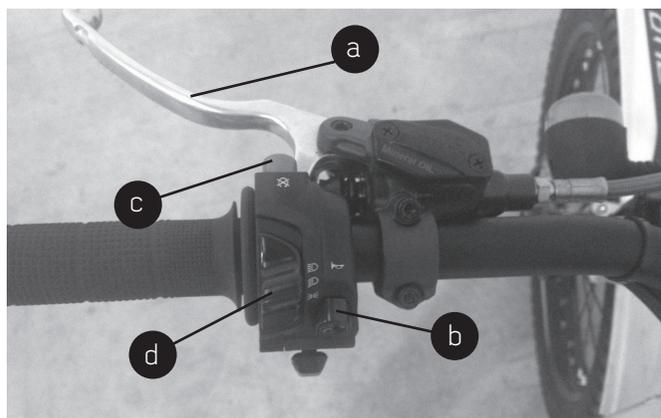
Parte destra del manubrio

Comandi lato destro del manubrio:

- f) Leva freno
- g) Comando gas

15 - MANUBRIO E COMANDI CON AVVIAMENTO ELETTRICO

MANUBRIO E COMANDI CON AVVIAMENTO ELETTRICO



Parte sinistra del manubrio

Comandi lato sinistro del manubrio:

- a) - Leva frizione.
 - b) - Pulsante avvisatore acustico
 - c) - Pulsante arresto motore.
 - d) - Pulsante luci anabbaglianti, abbaglianti.
- In basso pulsante indicatori di direzione (su motociclo Omologato)



Parte centrale del manubrio

Dietro al faro sono situati ulteriori comandi (e).
(Maggiori informazioni e istruzioni sono riportate nelle sezioni successive di questo manuale).



(f) Sul retro della mascherina del faro anteriore è posizionato l'interruttore della doppia mappatura del CDI. E' possibile quindi scegliere tra le 2 posizioni:

1: bagnato 0: asciutto.

NOTA: solo nella versione Racing

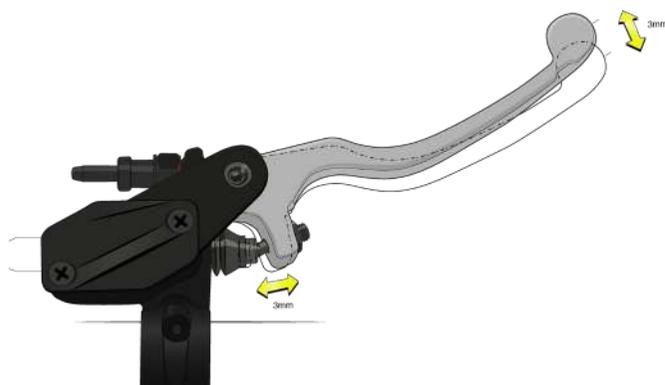


Parte destra del manubrio

Comandi lato destro del manubrio:

- g) Leva freno
- h) comando acceleratore
- i) pulsante avviamento elettrico

REGOLAZIONE LEVE MANUBRIO



Gioco massimo su entrambe le leve freno/frizione

Sia la leva della frizione che quella del freno devono mantenere **un gioco iniziale della loro corsa massima di 3 mm**. È importante che sia mantenuto questo gioco costante. Per eventuali regolazioni, utilizzare la chiave esagonale e i dadi di fermo sulle leve.

Per adattare il manubrio ad ogni tipo di guida più congeniale all'utilizzatore si può variare l'inclinazione allentando le flange di supporto situate sulla forcella. Una volta regolato a proprio piacimento è necessario serrare nuovamente le viti in modo costante, iniziando da quelle posteriori per poi proseguire su quelle anteriori.

CAMBIO OLIO MODELLO STANDARD (avviamento a pedale)

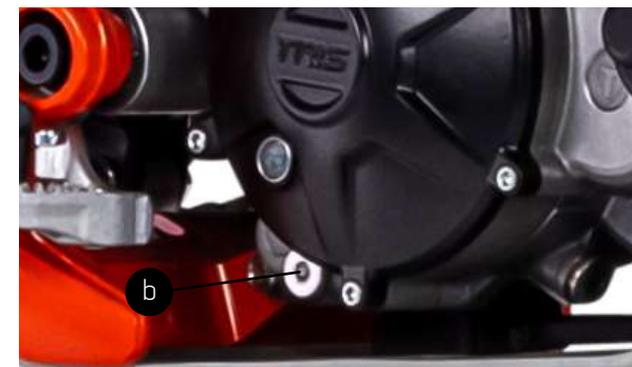


a). Il Tappo per il carico dell'olio, è posizionato nella parte superiore del carter.

Il motore con avviamento a pedale ha una capacità a secco di 330 cc di olio

Si raccomanda di non mescolare oli di tipo diverso utilizzando sempre un lubrificante dello stesso tipo. Si consiglia di utilizzare olio NILS CLUTCH TRIAL. Provvedere alla sostituzione dell'olio almeno una volta all'anno.

Nella parte inferiore del motore è ubicato il tappo di scarico dell'olio (Fig b), nella parte superiore si trova quello per il riempimento Fig (a). Per provvedere alla sostituzione dell'olio, se il motore è freddo, si consiglia di accendere il motociclo e lasciarlo girare al minimo per almeno 5 minuti. Tale operazione, riscalderà l'olio alla giusta temperatura per la sostituzione.

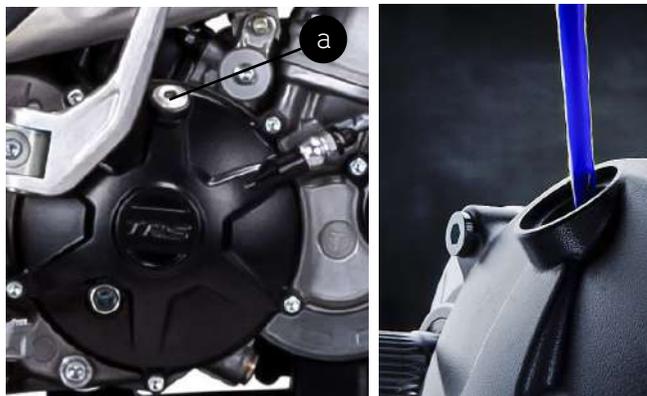


Fig(b): Tappo scarico olio situato nella parte inferiore del carter

Di seguito occorre posizionare la moto sulla stampella laterale abbassata, predisporre un contenitore sotto il tappo di scarico destro ed in seguito rimuoverlo. Tutto l'olio dovrà essere completamente scaricato. Provvedere alla pulizia del tappo, rimuovendo eventuali impurità metalliche ancorate sulla calamita. Una volta ripulito il tappo, in fase di rimontaggio, controllare le condizioni della rondella di rame sostituendola se necessario. Stringere il tappo di svuotamento in modo adeguato.

Per il nuovo riempimento si consiglia di posizionare il motociclo leggermente inclinato a sinistra (circa 5°). Svitare il tappo posizionato sul coperchio della frizione e aggiungere 280 cc di olio per frizione NILS Clutch Trial. Infine riavvitare il tappo e controllare il livello dell'olio attraverso il vetro spia sul coperchio della frizione. Il livello esatto viene evidenziato da una bolla che si crea in cima allo spioncino.

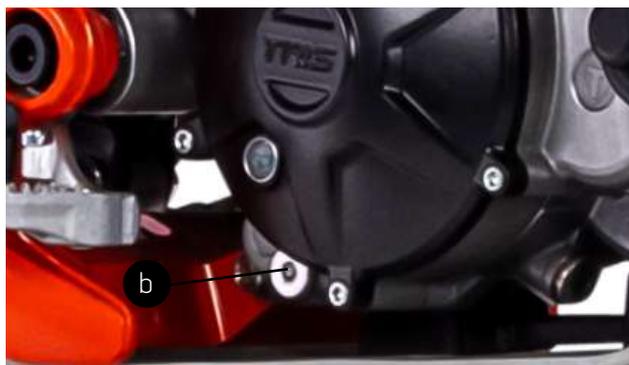
CAMBIO OLIO CON AVVIAMENTO ELETTRICO



a) Il Tappo per il carico dell'olio, è posizionato nella parte superiore del carter.

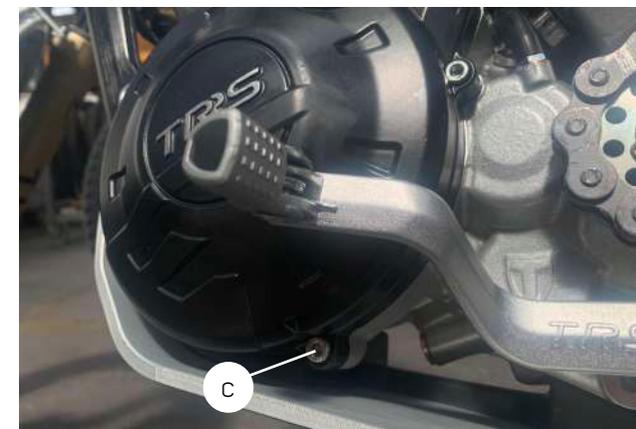
Il motore con avviamento elettrico ha una capacità a secco di 430 cc di olio

Si raccomanda di non mescolare oli di tipo diverso utilizzando sempre un lubrificante dello stesso tipo. Si consiglia di utilizzare olio NILS CLUTCH TRIAL.



Fig(b):Tappo scarico olio situato nella parte inferiore del carter

Il sistema dell'avviamento elettrico è lubrificato con il medesimo olio motore. Per provvedere alla sostituzione dell'olio, se il motore è freddo, si consiglia di accendere il motociclo e lasciarlo girare al minimo per almeno 5 minuti. Tale operazione, riscaldere l'olio alla giusta temperatura per la sostituzione. Di seguito occorre posizionare la moto sulla stampella laterale abbassata, predisporre un contenitore sotto il tappo di scarico destro ed in seguito rimuoverlo. Tutto l'olio dovrà essere completamente scaricato. Provvedere alla pulizia del tappo, rimuovendo eventuali impurità metalliche ancorate sulla calamita. Una volta ripulito il tappo, in fase di rimontaggio, controllare le condizioni della rondella di rame sostituendola se necessario. Stringere il tappo di svuotamento in modo adeguato. Nei motori con avviamento elettrico è necessario scaricare anche l'olio rimanente nel coperchio dell'accensione. Per eseguire correttamente tale operazione si consiglia di inclinare il motociclo sul lato sinistro di almeno 5°, posizionare un contenitore sotto la vite di scarico (Fig. C) e poi rimuoverla. Di seguito verificare le condizione della rondella di rame inserita sulla vite, sostituendola se necessario ed infine serrare accuratamente la vite di scarico. Per il nuovo riempimento si consiglia di mantenere il motociclo nella posizione inclinata a sinistra (circa 5°). Svitare il tappo sul coperchio della frizione e aggiungere 380 cc di olio per frizione NILS Clutch Trial. Riavvitare il tappo e controllare il livello attraverso il vetro spia sul coperchio della frizione. Il livello esatto viene evidenziato da una bolla che si crea in cima allo spioncino.



Provvedere alla sostituzione dell'olio almeno una volta all'anno.



raccomanda lubrificante



BATTERIA AVVIAMENTO ELETTRICO

La batteria fornisce la potenza adeguata per avviare il motore ed è sistemata dietro la mascherina del faro anteriore. Non è necessario nessun tipo di manutenzione. La batteria si ricarica automaticamente quando il motore è in funzione. Non è necessario caricare la batteria dall'esterno con un caricabatterie.

CANDELA



a) La candela installata come primo equipaggiamento è indicata nella scheda "caratteristiche tecniche". Il serraggio consigliato è di 11 NM.

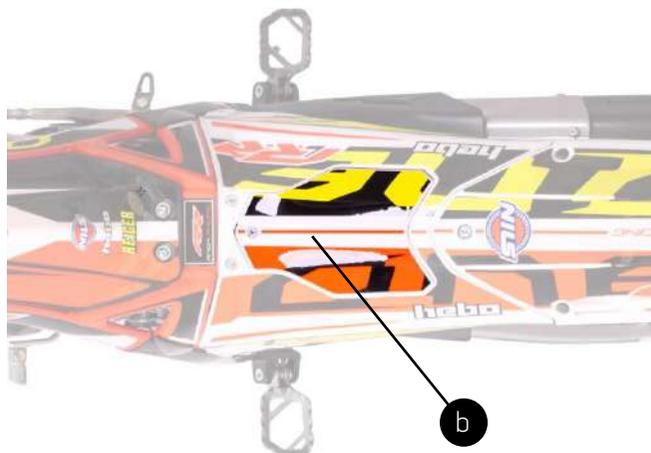
È importante mantenere la distanza stabilita dalla TRS di 1mm tra l'elettrodo e l'arco, per garantire le prestazioni ottimali del motore. Di seguito è anche molto importante valutare se la carburazione risulta adeguata:

Colore bianco: miscela povera.

Colore nero: miscela troppo grassa.

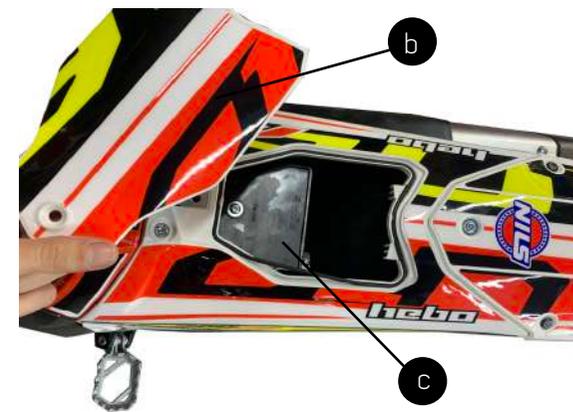


FILTRO ARIA



b) Vista superiore del coperchio scatola filtro

Si raccomanda di controllare sempre il filtro dell'aria dopo ogni uscita. La corretta manutenzione Le permetterà di sfruttare al meglio le prestazioni del motore, oltre ad allungarne sensibilmente la durata. Per accedere al filtro dell'aria è necessario rimuovere il coperchio situato sulla parte superiore della scatola del filtro rimuovendo la vite a testa svasata situata sulla parte anteriore della scatola. (fig. b). Sollevato il coperchio, nella parte superiore è ubicato un deflettore che oltre a svolgere la funzione di convogliare l'aria serve anche a limitare la sporcizia che potrebbe depositarsi direttamente sul filtro. Rimuovere quindi la vite brugola per accedere al filtro dell'aria. (figura C) Per rimuovere il filtro dell'aria (fig. D), spostare verso la parte posteriore la molla ed estrarre il filtro verso l'alto. Asportato il filtro è necessario verificare se necessita solamente di pulizia oppure di sostituzione nel qual caso vi fossero rotture oppure se la spugna fosse danneggiata.

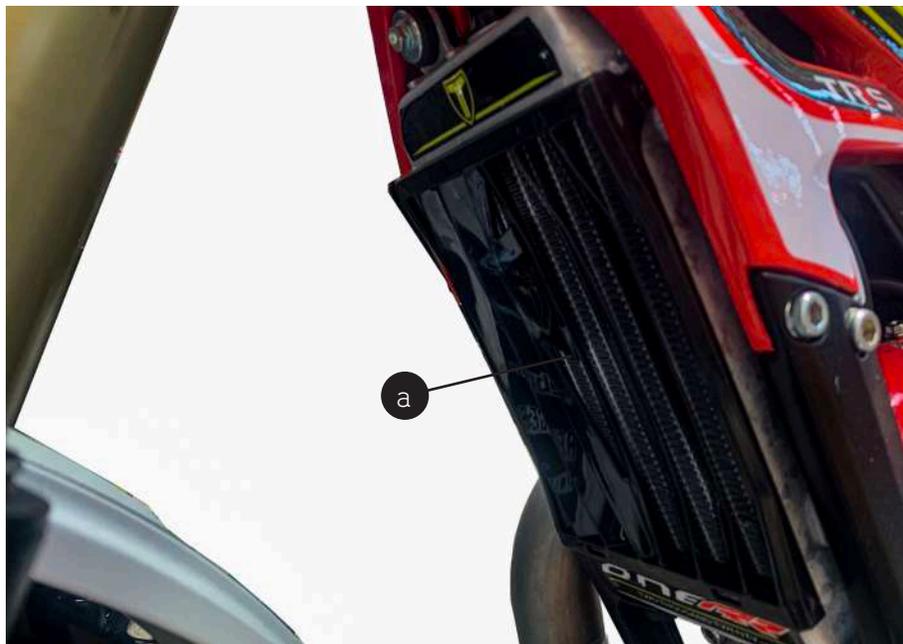


b) Sollevando il coperchio si accede al deflettore della scatola filtro
c) Deflettore scatola filtro



Di seguito ad una accurata pulizia, prima di reinstallare il filtro, si consiglia di oliarlo con l'apposito lubrificante di protezione NILS. Questa particolare operazione permetterà al filtro di catturare tutte le particelle di polvere anche le più piccole. Provvedere al rimontaggio del filtro, facendolo scorrere al centro della molla di supporto fino a metà molla. Il filtro deve rimanere al centro del manicotto di aspirazione. Assemblare il deflettore e di seguito il coperchio del filtro.

SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO



a) Radiatore TRS One

ATTENZIONE: prima di maneggiare il sistema di refrigerazione è necessario prestare la massima attenzione, in quanto il liquido potrebbe essere a una elevata temperatura e sotto pressione. In tale caso è necessario lasciare raffreddare il motore. Si consiglia di verificare periodicamente che i tubi di uscita del radiatore/motore non presentino segni di urti, crepe o perdite che possano ostacolare l'esatto funzionamento del sistema di raffreddamento. Per una adeguata manutenzione del motore, è necessario assicurarsi che il livello del liquido di raffreddamento sia corretto. Per fare ciò, svitare il tappo del radiatore situato in cima al medesimo. Utilizzare sempre fluido refrigerante (-30°C) idoneo per motori in lega leggera.

SCARICO LIQUIDO REFRIGERANTE



b) Vite per lo scarico del liquido refrigerante, situata nella parte inferiore della pompa acqua

Allentando la vite inserita nella parte inferiore della pompa dell'acqua è possibile svuotare il circuito del liquido di raffreddamento del motore. Prima è necessario però rimuovere il tappo del radiatore.



È **importante**, prima di effettuare tale operazione, attendere che la temperatura del motore scenda a temperatura ambiente per poter procedere con lo svuotamento, altrimenti l'elevata temperatura del liquido di raffreddamento potrebbe causare ustioni anche di grave entità.

SENSORE TEMPERATURA



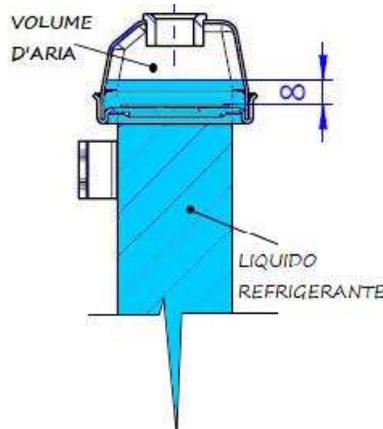
c) Sensore della temperatura inserito direttamente nel coperchio testa

Il sensore della temperatura verifica costantemente la temperatura di esercizio del motore e trasmette le adeguate informazioni alla centralina (CDI).

Seguendo i parametri preimpostati dalla centralina il ventilatore si accende e si spegne per mantenere una temperatura idonea e costante al funzionamento del motore.

LIVELLO LIQUIDO REFRIGERANTE

Come prima operazione rimuovere il tappo di riempimento nella parte superiore del radiatore, poi versare il liquido di raffreddamento fino al bordo e in seguito provvedere a spurgare l'aria tramite la vite inserita sulla testata. Per il corretto funzionamento si consiglia di non riempire il radiatore fino al tappo, ma bensì di verificare che il liquido sia a metà tra la massa radiante e il tappo. Si consiglia di utilizzare un contenitore di riempimento adatto per un migliore controllo del livello indicato.



Dettaglio sezione radiatore: coprire le alette con circa 8 mm di acqua.

Tra il tappo e il livello del liquido si deve creare obbligatoriamente una camera d'aria. Il liquido di raffreddamento inserito nel motociclo dal Produttore è una miscela permanente di glicole etilenico, diluito in acqua distillata al 50% e con additivi anticorrosivi. Una volta all'anno si consiglia di sostituire il liquido refrigerante. In fase di controllo del liquido, è necessario fare attenzione se si dovessero riscontrare possibili sfumature (macchie) sul liquido refrigerante: macchie bianche (parti in alluminio corroso), macchie marroni (parti in acciaio corrose), marroncino (perdite d'olio). Si consiglia di rispettare l'ambiente e quindi di non versare mai queste sostanze in luoghi non adeguati a tali fini.

Per la miglior resa del circuito di raffreddamento è necessario che venga completamente eliminata l'aria presente nel circuito medesimo. Mentre si provvede al ripristino del livello è quindi necessario allentare la vite situata nella parte alta della testata, fino a far fuoriuscire tutta l'aria. Di seguito serrare nuovamente la vite.



a) Tapón de llenado situado en la parte superior del radiador.

SPURGO LIQUIDO REFRIGERANTE



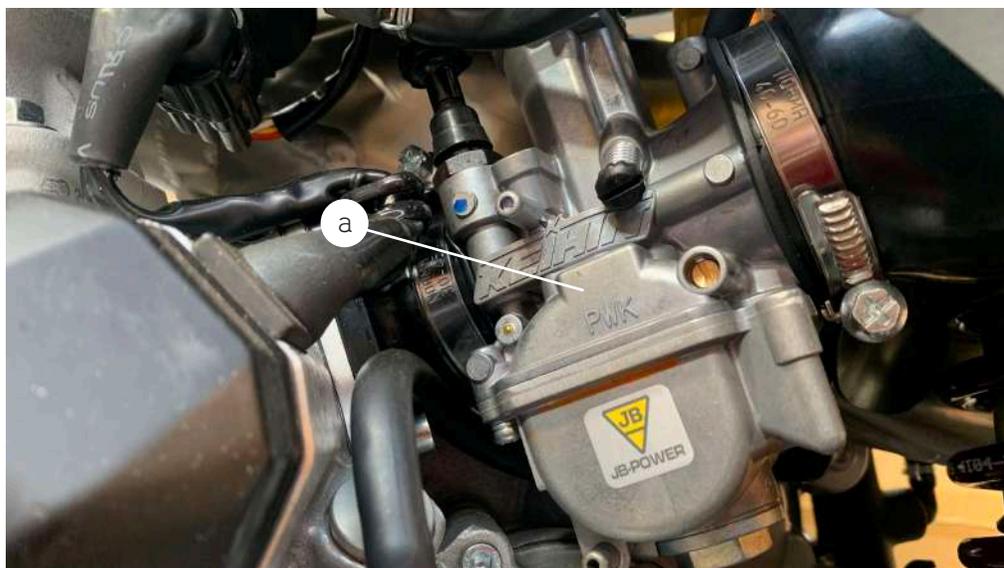
b) Vite di spurgo del liquido refrigerante, situata nella parte superiore del coperchio testa

Procedere al riempimento del radiatore, facendo attenzione però a non riempirlo fino al tappo, in modo tale che rimanga uno spazio tra il liquido e il tappo creando un vaso di espansione. Attenzione: Non aprire mai il tappo del radiatore a motore caldo. Potrebbe causare gravi ustioni.

CARBURATORE

Periodicamente si consiglia di controllare il carburatore.

Pulire i passaggi esterni ed interni con aria compressa e sgrassatore per migliorarne prestazioni e affidabilità. Verificare l'altezza del galleggiante che mantiene costante il livello della benzina nella vaschetta. La misura corretta deve essere di 17 mm entro i margini indicati. (Su carburatore KEIHIN)



a) Carburatore. Quando si maneggia il carburatore o le parti adiacenti prestare la massima attenzione. E' necessario scaricare tutto il combustibile, perché essendo facilmente infiammabile e tossico potrebbe creare anomalie o incendiarsi. Usare la massima cautela.



CARBURAZIONE MISCELA

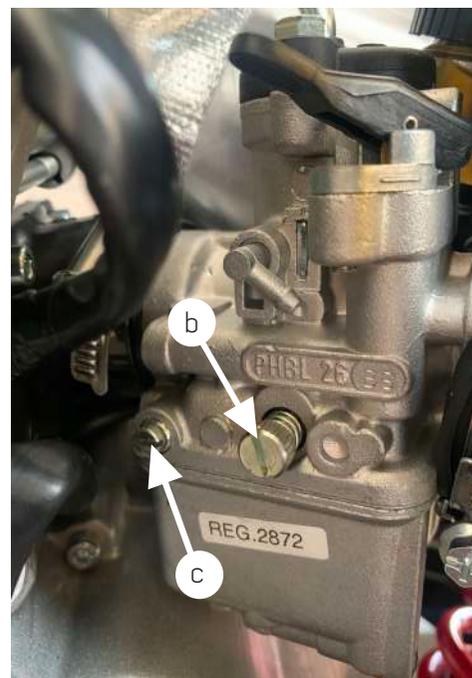
Una miscela ottimale tra benzina e aria permetterà al motore di ottenere le migliori prestazioni. Per fare ciò è necessario ottimizzare le quantità di benzina e aria che entrano dal carburatore.

Si può verificare se la qualità del mix aria/benzina che sta aspirando il motore è corretto controllando attentamente la candela. Se la candela è marrone chiaro, il mix è ottimo, se al contrario presenta un colore nero (eccesso di benzina), o bianca (eccesso di aria), la miscela che aspira il motore non è corretta.

Per effettuare tali regolazioni si può agire sulla vite dell'aria.

Visionare le indicazioni a seconda del tipo di carburatore.

REGOLAZIONE CARBURATORE DELLORTO



b) vite minimo c) vite aria

Nel carburatore sono presenti 2 viti di regolazione: vite aria e vite per il regime di minimo, che vi permetterà di variare i giri di rotazione del motore se necessario.

b) Vite di regolazione del minimo. Ruotando in senso orario si aumenta il minimo, ruotando in senso antiorario si diminuisce il minimo.

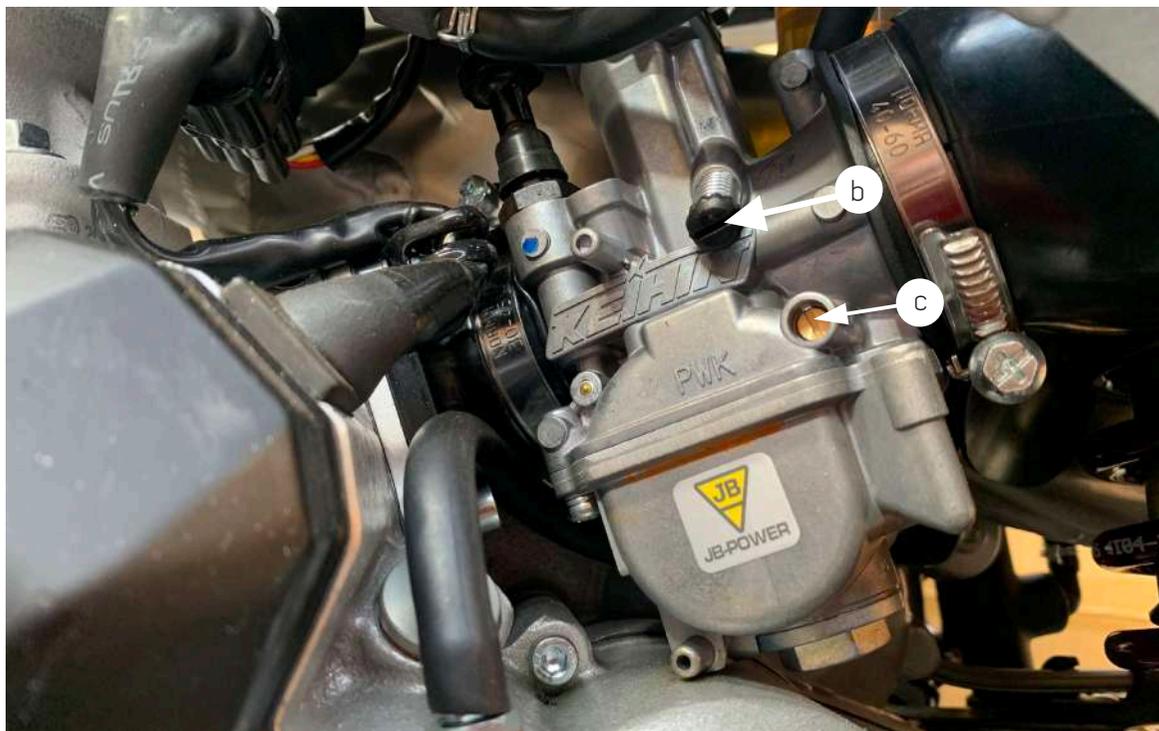
c) Vite di regolazione della miscela: Impostazione predefinita di fabbrica: 5 giri (in senso antiorario). Svitando la vite si provvede ad arricchire la miscela, avvitandola ad impoverirla.

28 REGOLAZIONE CARBURATORE KEIHIN

REGOLAZIONE CARBURATORE KEIHIN

La vite di regolazione dell'aria posizionata sulla parte bassa del carburatore (c) serve per regolare il rapporto carburante/aria in aspirazione. Tale regolazione potrebbe essere necessaria quando varia notevolmente l'altitudine di utilizzo del motociclo (metri dal livello del mare) o un discostamento elevato delle temperature meteorologiche, tali da inficiare negativamente sul rendimento del motore. Se necessario attuare una regolazione, si consiglia di annotarsi sempre, da vite tutta chiusa, quanto rimane aperta, in modo tale che se necessario si può agevolmente ritornare senza scostamenti alla carburazione precedente. Per evitare di danneggiare la vite conica non serrare mai, eccessivamente, la vite in posizione tutta chiusa.

L'impostazione predefinita dalla fabbrica della vite dell'aria è di un giro e mezzo in senso antiorario dalla posizione di chiusura totale.



Consigli per una adeguata regolazione del carburatore:

Avviare il motociclo e lasciarlo scaldare. Mentre il motore è in moto, girare leggermente la vite dell'aria nella direzione necessaria, tenendo conto che anche la minima rotazione della vite può far variare notevolmente la carburazione.

- Vite regolazione aria (figura C) – avvitando in senso orario si diminuisce il passaggio dell'aria nel circuito principale, quindi si va ad ingrassare la miscela. Svitando la vite in senso antiorario, si aumenta invece il passaggio dell'aria e quindi a smagrire la miscela.

Dopo ogni regolazione, lasciare il motore al minimo per circa 15-20 secondi, in modo che lo stesso si assesti con la nuova carburazione.

- Vite di regolazione del minimo (Fig. B)

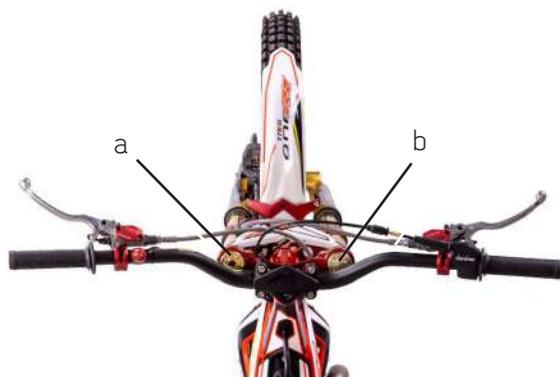
Di seguito alla regolazione della miscela si può procedere alla regolazione del minimo.

- In senso orario: Aumentano i giri del motore.
- In senso antiorario: Diminuiscono i giri del motore.

29 - SOSPENSIONE ANTERIORE

30 - SOSPENSIONE POSTERIORE

SOSPENSIONE ANTERIORE



a) Vite di regolazione precarica molla

b) vite di regolazione compressione



a) Nel lato destro è possibile regolare la compressione

b) Nel lato sinistro è possibile regolare il precarico della molla

La regolazione della forcella anteriore è impostata direttamente in Azienda; le viti di regolazione sono posizionate in cima alla forcella.

I click vengono conteggiati dalla posizione delle viti di regolazione da tutte chiuse. Aprire in senso antiorario.

a) Precarico mola: lato sinistro (chiave a brugola da 6mm) aprire di 10,5 giri.

b) Compressione: lato destro (cacciavite piatto) 30 click.

Viti di regolazione posizionate in basso nel fodero forcella:

Estensione: lato sinistro e destro (chiave a brugola da 6 mm)

Entrambi i lati: 1 giro.

CAPACITA' OLIO FORCELLA:

a) Capacità olio forcella sinistra: (fig a) con stelo tutto compresso e senza molla, il volume aria deve essere di 110 mm

b) Capacità olio forcella destra: (fig b) con stelo tutto compresso, il volume aria deve essere di 55 mm

Tipo di olio:

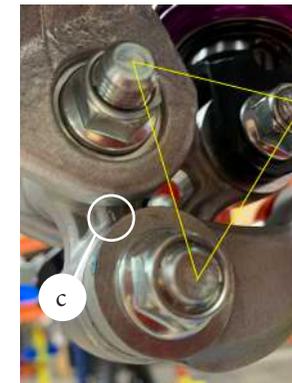
NILS SAE 5 (olio specifico per sospensioni).

AMMORTIZZATORE REIGER A 2 VIE (R/XTack/RR):

- Regolazione compressione: Vite speciale situata nella parte superiore dell'ammortizzatore (15 click).
- Regolazione estensione: Cacciavite piatto: vite di regolazione situata nella parte inferiore dell'ammortizzatore (39 click).

SOSPENSIONE POSTERIORE

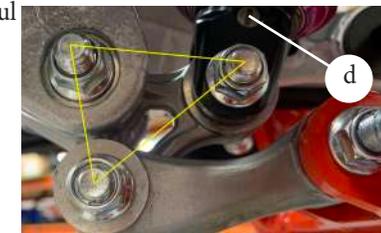
La manutenzione periodica del leveraggio a trapezio posteriore è fondamentale per garantire un corretto scorrimento e funzionalità della sospensione posteriore ed evitare usure precoci e malfunzionamenti. La manutenzione standard consiste nello smontaggio dei bulloni e nella conseguente verifica dello stato di ingrassaggio o di usura di boccole,



gabbie a rulli e paraolii. Sostituire le parti nel caso di giochi eccessivi per evitare deterioramenti anomali e perdita di funzionalità della sospensione medesima. Si raccomanda inoltre di verificare attentamente che il trapezio non sia soggetto ad usura eccessiva o interessato da incrinature particolari; verificare inoltre che i bulloni di fissaggio, boccole o gabbie a rulli non siano usurati o presentino giochi eccessivi, in caso sostituirli. In fase di rimontaggio dei materiali, nuovi o già esistenti, è molto importante ingrassare il tutto. TRRS consiglia di utilizzare NILS Performance grasso blu.

Durante la fase di rimontaggio, prestare particolare attenzione alla posizione del trapezio. Per fare ciò, si consiglia di utilizzare le immagini riportate in questo documento e prestare particolare attenzione alla freccia indicata sul trapezio, deve sempre puntare verso l'alto. figura c)

Per le coppie di serraggio delle viterie consultare la tabella d) dedicata nelle ultime pagine del manuale.



d) E' possibile regolare il freno idraulico dell'ammortizzatore tramite la vite situata nella parte inferiore.

31 - AMMORTIZZATORE REIGER 3 VIE (GOLD)

AMMORTIZZATORE REIGER 3 VIE

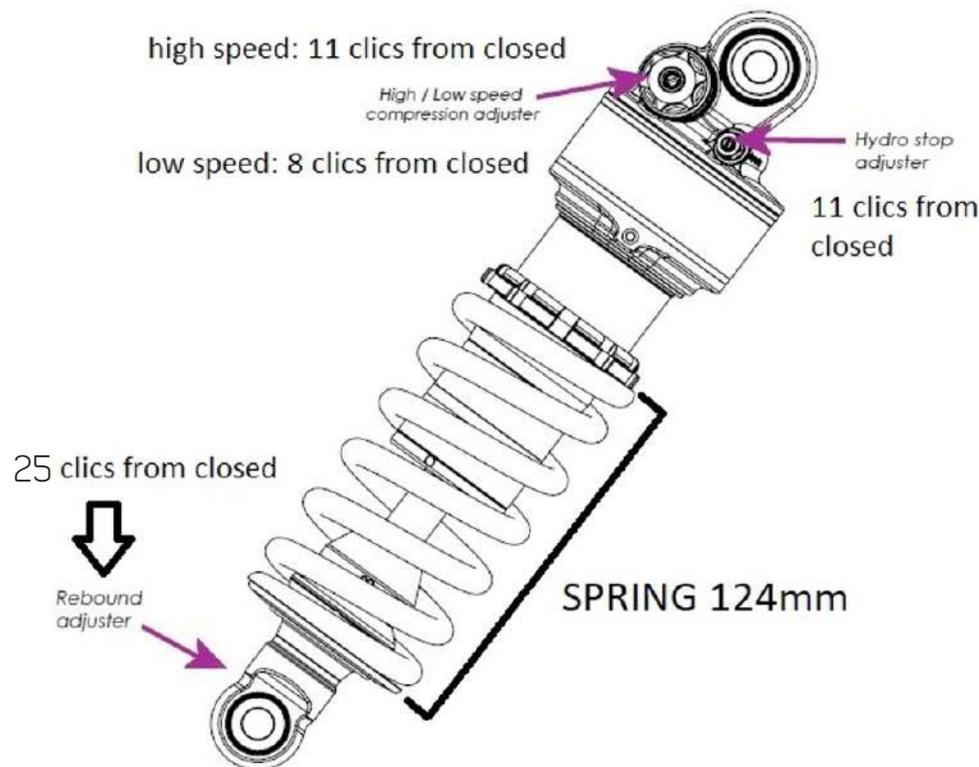
Monoammortizzatore a 3 vie assemblato di serie sul modello TRRS GOLD, edizione limitata. L'ammortizzatore è stato sviluppato e configurato dal pilota 6 volte Campione del Mondo Adam Raga.

Tutte le indicazioni fornite sulle regolazioni dei click devono considerarsi dalla posizione tutto chiuso. Questa posizione si ottiene ruotando completamente la regolazione in senso orario. Quando si agisce ruotando in senso orario, la frenatura (forza esercitata dall'ammortizzatore) aumenta.

Configurazione Racing:

- Compressione alta velocità (manopola rosa): 11 click (Massimo 15 click).
- Compressione bassa velocità (Vite con intaglio, situata all'interno della manopola rosa): 8 click (Massimo 20 click).
- Estensione vite situata nella parte inferiore dell'ammortizzatore (sopra unibol) massimo 25 click.
- Hydro stop (Vite situata accanto alla manopola rosa): massimo 11 click
- Precarico molla: 124mm.

A seconda del peso o dell'abilità del conducente potrebbe essere necessario variare le impostazioni predefinite. Prima comunque di apportare qualsiasi modifica si consiglia di verificare e annotare la configurazione iniziale, nel caso sia necessario ritornare agevolmente alla configurazione precedente.



• Compressione: svitare in senso antiorario comporta l'ottenimento di una maggiore trazione e un'ammortizzazione più morbida, ottenendo così un migliore assorbimento del retrotreno su piccoli ostacoli. Girando in senso orario si otterrà un'ammortizzazione più stabile e solida, decisamente più adatta per saltellare sulla ruota posteriore o saltare tra le pietre.

• Estensione: variando la regolazione rispetto a quella preimpostata dal costruttore, se si opta per la regolazione morbida (ruotando in senso antiorario la vite), sarà più facile sollevare la ruota posteriore, poiché la molla aiuterà spingere il telaio verso l'alto. In contropartita però, si potrà percepire una sensazione di perdita di stabilità

• Hydrostop: riduce l'impatto nel superamento di grandi ostacoli, aumentando il freno a fine corsa dell'ammortizzatore. Quindi, se si vuole ottenere la massima frenatura occorrerà fare in modo che la vite di taratura sia totalmente chiusa. Nel caso opposto, con vite tutta aperta, si otterrà una corsa uniforme su tutta l'escursione.

Nota: il numero massimo di click non deve mai essere superato, poiché potrebbe danneggiare le varie parti.

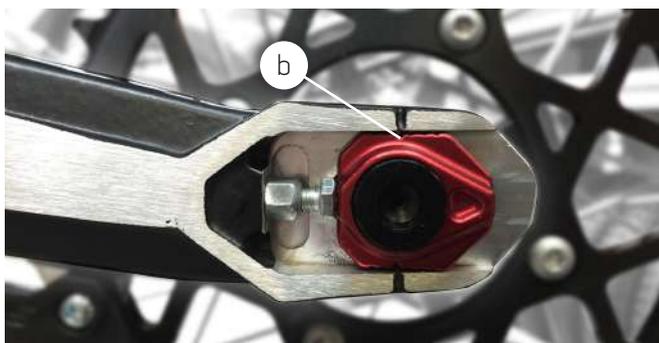
32 - CATENA DI TRASMISSIONE

CATENA DI TRASMISSIONE



a) Catena di trasmissione

I rispettivi tendicatena sono inseriti sui lati del forcellone. Per una adeguata regolazione della catena è necessario intervenire sulle due viti in modo equivalente e controllare visivamente che su entrambi i lati le tacche di riferimento siano equiparate in modo tale che la ruota sia perfettamente centrata.



c) Giunto catena

b) Di seguito alla regolazione corretta della catena di trasmissione è necessario serrare il perno ruota con forza.

È importante prestare molta attenzione durante il montaggio della maglia di giunzione della catena. La parte chiusa anteriore della forchetta deve essere montata in direzione di marcia, questo per evitare che si stacchi successivamente allo sfregamento contro un oggetto.

Per prolungare il più possibile la vita della catena e degli organi di trasmissione (pignone e corona) è necessario mantenere la catena sempre pulita e lubrificata. Si consiglia la sostituzione di quest'ultima dopo svariate regolazioni e il conseguente allungamento della stessa.

La tensione della catena corretta deve rispettare uno spazio di circa 10-15 mm tra il gommino tendicatena e la parte inferiore del forcellone. Per procedere con la regolazione è necessario allentare prima il perno della ruota posteriore e poi regolare la tensione della catena usufruendo dei bulloni di regolazione del tenditore, che sono alloggiati nel forcellone.

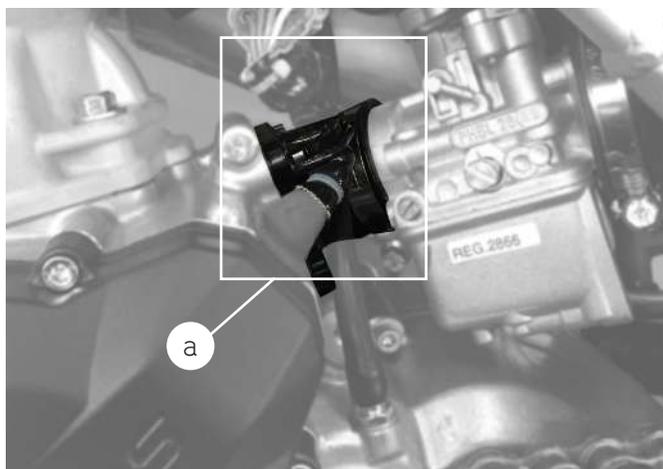
Prestare attenzione all'allineamento della ruota posteriore e serrare le viti simmetricamente, di seguito serrare nuovamente l'asse della ruota.

NOTA BENE: prestare molta attenzione a questo tipo di regolazione in quanto il perno della ruota posteriore disallineato o il dado di fermo non chiuso in modo adeguato potrebbe provocare gravi danni sia al motociclo che al conducente.

È necessario mantenere la catena ingrassata con grasso apposito per veicoli fuoristrada, per garantire una maggior scorrevolezza e la durata ottimale di tutta la trasmissione secondaria. È necessario mantenere sempre lubrificato sia il perno che il bullone di serraggio.

PACCO LAMELLARE

L'ingresso della miscela nel motore viene controllata tramite il pacco lamellare, il cui stato di conservazione influisce notevolmente sulle prestazioni del motore. Ogni volta che il carburatore viene smontato per la pulizia sarebbe necessario assicurarsi che le lamelle non siano usurate o rotte. In caso affermativo è necessario sostituire tutto il pacco con uno nuovo. Per fare ciò si consiglia di utilizzare sempre ricambi originali, in quanto lamelle di diverso tipo possono variare completamente l'erogazione del motore.



a) Pacco lamellare, situato tra carburatore e motore

FORCELLONE

Per garantire una buona manutenzione di tutto il sistema progressivo della sospensione posteriore è necessario che lo stesso venga rimosso periodicamente per eseguire l'accurata pulizia delle parti e la lubrificazione di tutti i cuscinetti, assicurandosi che tutti i componenti siano in perfette condizioni. In caso contrario, se necessario, andranno sostituiti.



b) **NOTA BENE:** Periodicamente è necessaria la manutenzione del forcellone e dei leveraggi ad esso collegati

PEDALE FRENO POSTERIORE

Nella parte superiore del pedale freno posteriore si trova la vite che permette di regolare l'altezza dello stesso rispetto alla pedana poggiapiedi. Nella parte posteriore è invece situata l'astina, munita di controdado, che consente di regolare la corsa del pedale. Di seguito alle varie regolazioni è molto importante che esista uno spazio morto di almeno 2 mm nella parte anteriore, per garantire il funzionamento regolare dell'impianto frenante.



c) Astina di regolazione del pedale freno posteriore
 d) Vite di regolazione altezza pedale freno.

PEDANE POGGIAPIEDI

Le pedane poggia piedi sono regolabili, assemblate con apposite rondelle, che possono essere sostituite a piacimento dell'utente e permettono l'avanzamento e arretramento della singola pedana da 2,5 a 5 mm. Questa modifica permette di personalizzare la motocicletta, offrendo al pilota maggior aderenza e comfort, anche a seconda della sua altezza o stile di guida.



a) Le pedane sono regolabili e possono essere avanzate o arretrate da 2,5 a 5 mm sostituendo semplicemente la posizione delle rondelle assemblate sulle parti

SILENZIATORE

La parte finale del silenziatore è removibile e permette di sostituire facilmente la fibra fonoassorbente contenuta al suo interno, allo scopo di migliorare sensibilmente le prestazioni e la silenziosità del motociclo.



b) Attenzione: con il motociclo in marcia il silenziatore raggiunge temperature elevate

NOTA BENE: solo negli scarichi utilizzati per uso competizione

SERBATOIO POMPA FRIZIONE

Periodicamente è necessario controllare il livello olio del serbatoio della pompa frizione. Come indicato sul tappo è possibile utilizzare solo olio minerale, questo, per evitare di danneggiare gli o-ring. TRRS consiglia l'utilizzo di olio minerale NILS For Clutch. Nel caso si renda doveroso lo spurgo del circuito è necessario azionare ripetutamente la leva, fino a percepire la sensazione che la frizione lavori in modo corretto. Tra il livello dell'olio e il tappo deve necessariamente sempre rimanere uno spazio di 2 mm.



c) Serbatoio pompa frizione. Utilizzare esclusivamente olii minerali per evitare di danneggiare le tenute.

MANUTENZIONE MOTOCICLETTA

La manutenzione accurata e periodica garantirà al motociclo maggior durata nel tempo e migliori prestazioni.

Occorre prestare cura ed attenzione particolare rispetto ai componenti indicati nell'elenco sottostante, in quanto necessitano di una manutenzione costante, soprattutto per quanto riguarda pulizia e lubrificazione.

- SNODI LEVE FRENO E FRIZIONE + RISPETTIVI REGISTRI
- PEDALE FRENO POSTERIORE
- LEVA DEL CAMBIO
- PEDANE E RISPETTIVI SUPPORTI
- LEVA AVVIAMENTO
- COMANDO DEL GAS
- CANOTTO STERZO
- CATENA DI TRASMISSIONE E GIUNTO
- FORCELLONE
- TENDICATENA

COPPE DI SERRAGGIO

COPPIE DI SERRAGGIO	Nm
Forcellone Telaio	40-50
Vite superiore ammortizzatore	40-50
Vite inferiore ammortizzatore	40-50
Perno ruota anteriore	40-50
Biellette leveraggi	40-50
Manubrio	25-30
Supporto parafango anteriore	7-10
Silenziatore	10-15
Perno ruota posteriore	40-50
Vite fissaggio pinza freno anteriore	25-30
Vite fissaggio curva scarico	10-15
Vite fissaggio motore	30-35
Vite fissaggio pompa freno posteriore	7-10
Candela	11
Vite pedane	25-30

COPPIE SERRAGGIO	Nm
Vite fissaggio statore	7-8
Vite fissaggio frizione	20-25
Prigioniero cilindro	25
Vite pacco lamellare	7-8
Vite molla frizione	3-4
Vite fissaggio carter	7-8
Vite coperchio pompa acqua	7-8
Vite coperchio frizione	7-8
Vite fissaggio volano magnetico	40
Vite fissaggio coperchio accensione	7-8
Tappo olio scarico	12
Vite fissaggio pedale di avviamento	12-13
Vite fissaggio leva cambio	7-8
Vite testa	12-13
Vite fissaggio pignone primario	80

RIMESSAGGIO

In determinate occasioni può risultare necessario mantenere la moto ferma per lunghi periodi, in tal caso si consiglia di effettuare le seguenti operazioni prima del rimessaggio:

- Pulizia completa del motociclo.
- Ingrassare e/o lubrificare adeguatamente i componenti che lo richiedono.
- Svuotare il serbatoio del carburante facendo attenzione al carburante, perchè infiammabile e tossico.
- Svuotare il carter motore eliminando l'olio della trasmissione esausto e rabboccarlo con olio nuovo. Si consiglia di avviare preventivamente la moto e di far girare il motore per qualche minuto per scaldare l'olio e favorirne il drenaggio.
- Coprire lo scarico con un sacchetto di plastica, proteggendolo dalle intemperie se all'esterno.
- Se presenti parti metalliche non verniciate, suscettibili ad ossidazione, coprirle con uno strato di olio.
- Evitare che le ruote tocchino il suolo, separandole con un elemento come cartone o simili.
- Proteggere il più possibile la moto da polvere e sporco coprendola con un telo.

Al momento di riavviarlo è necessario provvedere alle seguenti operazioni:

- Rimuovere le plastiche protettive posizionate.
- Verificare lo stato di lubrificazione e ingrassaggio dei componenti che lo richiedono.
- Controllare lo stato della candela.
- Regolare la pressione degli pneumatici come indicata.
- Ripristinare il carburante nel serbatoio



42 - OPERAZIONE DI MANUTENZIONE

OPERAZIONI DI MANUTENZIONE

NOTA: SI INFORMA CHE MANTENERE LA MOTOCICLETTA PULITA FACILITA L'INDIVIDUAZIONE DI EVENTUALI DIFETTI IN FASE DI REVISIONE PERIODICA

COMPONENTI	CONTROLLARE	REGOLARE	SOSTITUIRE	DETERGERE	INGRASSARE
AMMORTIZZATORE POSTERIORE	ANNUALMENTE		OGNI 2 ANNI		
OLIO SOSPENSIONE FORCELLA ANTERIORE			60 ORE		
OLIO CAMBIO	2 ORE		10 ORE		
REGOLAZIONE FRENI	AD OGNI USO	QUANDO NECESSARIO			
CANDELA	10 ORE	30 ORE	60 ORE	15 ORE	
FORCELLONE E BIELLETTE LEVERAGGI	AD OGN USO		SE DANNEGGIATI	AD OGNI USO	DOPO OGNI LAVAGGIO
CATENA DI TRASMISSIONE	AD OGNI USO	QUANDO NECESSARIO	SE DANNEGGIATA	AD OGNI USO	DOPO OGNI LAVAGGIO
CAVO COMANDO GAS	AD OGNI USO	QUANDO NECESSARIO	SE DANNEGGIATO	QUANDO NECESSARIO	DOPO OGNI LAVAGGIO
PACCO LAMELLARE	30 ORE		SE DANNEGGIATO		
CARBURATORE		QUANDO NECESSARIO	SE DANNEGGIATI	AD OGNI USO	
TELAIO			SE DANNEGGIATI	AD OGNI USO	
GETTI CARBURATORE		QUANDO NECESSARIO	SE DANNEGGIATI	10 ORE	
CUSCINETTI STERZO			SE DANNEGGIATI		
GABBIA RULLI			SE DANNEGGIATA		
CUSCINETTI RUOTA			SE DANNEGGIATI		
CUSCINETTI MOTORE			SE DANNEGGIATI		
CORONA TRASMISSIONE	30 ORE	ENTRO LE 5 ORE	SE DANNEGGIATI		DOPO OGNI LAVAGGIO
TESTA CILINDRO	60 ORE		ANNUALMENTE		
FRENI	AD OGNI USO	QUANDO NECESSARIO	SE DANNEGGIATI		
DISCHI FRENO	AD OGNI USO	ENTRO LE 5 ORE	SE DANNEGGIATI	DOPO 2 UTILIZZI	
DISCHI FRIZIONE			SE DANNEGGIATI		
FRIZIONE			SE DANNEGGIATI		
DISTANZA RUOTA SILENZIATORE	AD OGNI USO		DI SEGUITO A CADUTA		
SILENZIATORE			500 ORE		
MATERIALE FONOASSORBENTE			100 ORE		

42 - OPERAZIONE DI MANUTENZIONE

COMPONENTI	CONTROLLO	REGOLARE	SOSTITUZIONE	DETERGERE	INGRASSARE
FILTRO ARIA	AD OGNI USO		SE DANNEGGIATO	DOPO OGNI USO	DOPO OGNI LAVAGGIO
GIOCO CANOTTO STERZO	AD OGNI USO	QUANDO NECESSARIO			
TUBO FRENO		QUANDO NECESSARIO	OGNI 2 ANNI		DOPO OGNI LAVAGGIO
LIQUIDO REFRIGERANTE		QUANDO NECESSARIO	ANNUALMENTE		
LUBRIFICAZIONE GENERALE	AD OGNI USO			AD OGNI USO	DOPO OGNI LAVAGGIO
RUOTA ANTERIORE/POSTERIORE			SE DANNEGGIATI	AD OGNI USO	
PNEUMATICI	AD OGNI USO		SE DANNEGGIATI	AD OGNI USO	
LIVELLI LIQUIDO FRENI		QUANDO NECESSARIO			
PATTINO TENDICATENA			SE DANNEGGIATO		
LEVA AVVIAMENTO E CAMBIO			SE DANNEGGIATI		DOPO OGNI LAVAGGIO
PISTONE E PARAPOLVERO FREN/FRIZ.			SE DANNEGGIATI		
PISTONCINI PINZE FRENO			DI SEGUITO A CADUTA		
PISTONE E SEGMENTI	60 ORE		ANNUALMENTE		

RAGGI ANTERIORI/ POSTERIORE	20 ORE		SE DANNEGGIATI	AD OGNI USO	
SERBATOIO CARBURANTE	AD OGNI USO		SE DANNEGGIATO		
SOSPENSIONE ANTERIORE		QUANDO NECESSARIO	SE DANNEGGIATA		
GUARNIZIONE / O-RING SCARICO			SE DANNEGGIATI		
VITI E RISPETTIVI FERMI		QUANDO NECESSARIO	SE DANNEGGIATI		
TUBO CARBURANTE	AD OGNI USO	QUANDO NECESSARIO	SE DANNEGGIATO		
TUBI RADIATORE E CONNESSIONI	AD OGNI USO	QUANDO NECESSARIO	SE DANNEGGIATI		
ADESIVI PROTEZIONE TELAIO			SE DANNEGGIATI		
PROTEZIONE CARTER			SE DANNEGGIATO		

OMOLOGAZIONE

Tutti i componenti montati sul veicolo o dati in dotazione con lo stesso sono conformi a precise norme giuridiche Europee in materia di omologazione, compresi anche i rispettivi contrassegni di identificazione sulle parti interessate.

Si specifica che per la guida su percorsi dove è in vigore il Codice della Strada oppure per il superamento dell'Ispezione Tecnica del veicolo in fase di revisione/collaudo, occorre che siano sempre assemblati sul motociclo tutti i componenti obbligatori inclusi nelle specifiche omologative del mezzo.

- Porta targa
- Indicatore di velocità (contakm)
- Sistemi di illuminazione e catarifrangenti
- Indicatori di direzione
- Avvisatore acustico
- Specchi retrovisori
- Bloccasterzo
- Targhetta identificativa del produttore
- Impianto di scarico catalizzato
- Silenziatore omologato
- Getti di carburazione
- Cavalletto



NOTA IMPORTANTE:

Con il Motociclo viene fornito un KIT RACING con componenti aggiuntivi. Il cliente deve essere consapevole che il motociclo allestito nella versione RACING non rispetta le normative richieste dall'omologazione per la circolazione su strade pubbliche/private o comunque su percorsi dove vige il Codice Stradale e quindi può essere utilizzato esclusivamente in aree chiuse o in competizioni autorizzate. Si precisa che in occasione delle revisioni periodiche omologative effettuate presso centri autorizzati, il Kit Racing dovrà essere rimosso dal motociclo e sostituito con il kit di omologazione dato in dotazione dal rivenditore al momento dell'acquisto.

44 - KIT XTRACK / XTRACK MOTO

KIT XTRACK

Questo kit composto da serbatoio carburante maggiorato e sellino imbottito risulta un accessorio **RACING**, quindi una volta assemblato sul motociclo non ne permette l'utilizzo su strade pubbliche/autostrade o comunque dove vige il codice della strada. Si precisa che in occasione delle revisioni periodiche omologative effettuate presso centri autorizzati, il **KIT RACING** dovrà essere rimosso dal motociclo.

XTRACK MOTO

Il Motociclo viene fornito con il **KIT RACING** già installato, composto da serbatoio carburante maggiorato e sellino imbottito; il fit è da ritenersi unicamente un componente addizionale. Il cliente deve essere consapevole che il motociclo allestito con tale kit non rispetta le normative richieste dall'omologazione per la circolazione su strade pubbliche/autostrade o comunque su percorsi dove vige il Codice Stradale e quindi può essere utilizzato esclusivamente in aree chiuse/private o uso gara. Si precisa che in occasione delle revisioni periodiche omologative effettuate presso centri autorizzati, il **KIT RACING** dovrà essere rimosso dal motociclo e sostituito con il kit di omologazione dato in dotazione dal rivenditore al momento dell'acquisto.



45 - POSSIBILI AVARIE E DOMANDE PIU' FREQUENTI

POSSIBILI AVARIE E DOMANDE PIU' FREQUENTI

NOTA IMPORTANTE: per qualsiasi tipo di interventi sul motore o parti meccaniche che non siano di normale routine per il mantenimento e la messa a punto della motocicletta si consiglia di rivolgersi esclusivamente ad un rivenditore ufficiale TRS oppure presso un'officina autorizzata. La manomissione del motociclo o interventi eseguiti da personale non professionale o riconosciuto, possono essere pericolosi, sia per l'utente, che comportare possibili annullamenti della garanzia. Per qualsiasi malfunzionamento elettrico (sensore temperatura, ventola, regolatore di tensione, impianto elettrico) si consiglia di rivolgersi solo ad un Concessionario autorizzato.

AVARIA	POSSIBILI CAUSE	RIMEDI E SOLUZIONI
Il motore non funziona	<ul style="list-style-type: none"> • Candela sporca • Motore ingolfato • Carburante miscelato erroneamente • Batteria scarica 	<ul style="list-style-type: none"> • Pulire la candela o sostituirla. Verificare la distanza dell'elettrodo al punto 19. • Tenendo il comando del gas tutto aperto, azionare la leva della messa in moto per 5/10 volte. Di seguito avviare il motore. • Verificare eventuali ostruzioni nelle tubazioni del carburante o nel manicotto filtro aria. • Avviare la motocicletta con la leva messa in moto nell'arco di 10 minuti, riprovare eventualmente con l'avviamento elettrico. • Controllare i connettori elettrici e assicurarsi che le connessioni siano corrette.
La moto parte bene ma di seguito si arresta	<ul style="list-style-type: none"> • Alimentazione aria non corretta o motore ingolfato • Carburante insufficiente 	<ul style="list-style-type: none"> • Disinserire l'aria, controllare le tubazioni dell'alimentazione carburante. • Riempire il serbatoio carburante.
Surriscaldamento eccessivo del motore	<ul style="list-style-type: none"> • Livello liquido refrigerante insufficiente • Radiatore sporco o ostruito • Ventilatore non funzionante 	<ul style="list-style-type: none"> • Verificare livello liquido refrigerante e controllare eventuali perdite • Pulire le alette del radiatore. • Rivolgersi ad un'officina specializzata per la revisione del bulbo della temperatura, ventilatore o regolatore di tensione.
Funzionamento anomalo del motore	<ul style="list-style-type: none"> • Problema riconducibile alla candela o alla pipetta della medesima • Statore accensione inefficiente • Acqua nel carburante 	<ul style="list-style-type: none"> • Controllare entrambi i particolari. • Sostituire lo statore • Svuotare il serbatoio e riempirlo con nuovo carburante.

45 - POSSIBILI AVARIE E DOMANDE PIU' FREQUENTI

AVARIA	POSSIBILI CAUSE	RIMEDI E SOLUZIONI
Rumori anomali nel motore	<ul style="list-style-type: none"> • Accensione difettosa • Motore surriscaldato 	<ul style="list-style-type: none"> • Rivolgersi ad un'officina autorizzata. • Arrestare il motore e controllare il sistema di raffreddamento e lo scarico.
Malfunzionamento dell'erogazione del motore	<ul style="list-style-type: none"> • Verificare aspirazione • Verificare l'impianto di scarico • Getti del carburatore intasati • Cuscinetti del motore deteriorati • Frizione in avaria 	<ul style="list-style-type: none"> • Pulire il sistema di aspirazione e il filtro dell'aria. • Controllare l'impianto di scarico, pulire e se necessario sostituire il materiale fonoassorbente. • Smontare il carburatore e pulirlo. • Sostituzione dei cuscinetti. • Verificare pacco frizione e nel caso rivolgersi ad un'officina autorizzata.
Fumo bianco dall'impianto di scarico	<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di acqua nel cilindro • Cavo del gas non regolato in modo adeguato 	<ul style="list-style-type: none"> • Sostituire gli o-ring della testa. • Verificare la regolazione dell'acceleratore. • Revisionare o cambiare le guarnizioni dell'albero motore.
Fumo marrone dall'impianto di scarico	<ul style="list-style-type: none"> • Aria miscela insufficiente • Getto del massimo non corretto • Anelli di tenuta insufficienti 	<ul style="list-style-type: none"> • Pulire o sostituire il filtro dell'aria. • Verificare il getto del massimo.
Scoppiettii anomali nell'impianto di scarico	<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di residui carboniosi nella camera di combustione • Carburante inadeguato • Candela usurata o non adeguata • Guarnizioni del sistema di scarico deteriorate 	<ul style="list-style-type: none"> • Pulire la camera di combustione. • Svuotare il serbatoio e riempirlo di combustibile idoneo • Sostituire la candela con una adeguata. • Verificare lo stato delle guarnizioni.
Risposta comando frizione inadeguata	<ul style="list-style-type: none"> • Gioco leva frizione insufficiente • Frizione deteriorata • Molla frizione rotta o con carico insufficiente 	<ul style="list-style-type: none"> • Rivolgersi ad un'officina autorizzata.

45 - POSSIBILI AVARIE E DOMANDE PIU' FREQUENTI

AVARIA	POSSIBILI CAUSE	RIMEDI E SOLUZIONE
Malfunzionamento nel cambio marce	<ul style="list-style-type: none"> • Problema nelle forchette cambio, ingranaggi o nel sistema meccanico del cambio • La frizione non funziona in modo adeguato 	<ul style="list-style-type: none"> • Rivolgersi ad un'officina autorizzata
Rumori anomali del motociclo	<ul style="list-style-type: none"> • Catena di trasmissione rovinata o tensione non adeguata • Denti corona di trasmissione usurati • Mancanza di adeguata lubrificazione alla catena • Ruota posteriore disallineata • Mancanza di olio nella forcella anteriore • Molle della forcella anteriore difettose • Disco freno deteriorato • Pastiglie freno cristallizzate o scollate • Sistema dell'impianto di scarico • Danni o avarie ai cuscinetti del trapezio/biellette dell'ammortizzatore posteriore 	<ul style="list-style-type: none"> • Regolare la catena o sostituirla. • Sostituire la corona di trasmissione. • Lubrificare in modo appropriato la catena. • Riallinearla. • Inserire olio idraulico specifico per forella e verificare il livello. • Sostituire la molla della forcella anteriore • Provvedere alla sostituzione. • Ripulire le pastiglie o sostituirle. • Verificare e sostituire se necessario le guarnizioni dell'impianto di scarico. Controllare o rimpiazzarla se necessaria la fibra di vetro nell'impianto di scarico. • Sostituire le tenute o i cuscinetti della sospensione posteriore o lubrificarle.
Instabilità nella guida	<ul style="list-style-type: none"> • Canotto sterzo con serraggio inadeguato • Cuscinetti del canoto sterzo deteriorati • Canotto sterzo non in linea 	<ul style="list-style-type: none"> • Verificare il serraggio • Sostituire i cuscinetti • Rivolgersi ad un'officina autorizzata
Sospensione indurita	<ul style="list-style-type: none"> • Forcella con eccesso di olio • Forcella con olio deteriorato o viscoso • Foderi o steli deteriorati • Pressione pneumatici non adeguata • Regolazione ammortizzatore posteriore non adeguata 	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminare l'olio in eccesso - livello adeguato. • Sostituire l'olio con una nuovo e viscosità adeguata. • Rivolgersi ad un'officina autorizzata. • Ripristinare la pressione degli pneumatici in maniera adeguata. • Regolare ammortizzatore posteriore.

45 - POSSIBILI AVARIE E DOMANDE PIU' FREQUENTI

AVARIA	POSSIBILI CAUSE	RIMEDI E SOLUZIONI
Sospensione eccessivamente morbida	<ul style="list-style-type: none"> • Livello olio troppo basso, non adeguato • Olio poco viscoso, non adeguato • Ammortizzatore posteriore con errata regolazione 	<ul style="list-style-type: none"> • Inseire olio specifico e verificarne il livello • Sostituire l'olio con uno si viscosità adeguata • Rivedere le regolazioni dell'ammortizzatore posteriore • Sostituire la molla con una di durezza superiore
Vibrazioni anomale nel maubrio	<ul style="list-style-type: none"> • Pneumatici usurati • Forcellone e cuscinetti usurati • Ruota fuori bilanciamento • Ruota non allineata • Canotto sterzo, supporti manubrio o viti di fissaggio con giochi anomali 	<ul style="list-style-type: none"> • Rivolgersi ad un'officina autorizzata • Rivolgersi ad un'officina autorizzata • Rivolgersi ad un'officina autorizzata • Provvedere al serraggio rispettando le tabelle indicate
3` a_ S{W WY_ b}S fa XWS` fW	<ul style="list-style-type: none"> • BSe{Y{Vge dSfW • G {dZ{ geg dSf • 8gadgeUfVWcg{Va X{W a • >{cg{Va X{W a W W W adSfa • B{efa` U` [ba_ bW X{W a W W W adSf • E{efW S U a` dW a S{ a` [{ S W W g S f W 	<ul style="list-style-type: none"> •Sostituire le pastiglia. •Sostituire dischi impianto frenante. •Verificare impianto frenante, in caso di perdite sostituire i componenti necessari e ripristinare i livello. •Spurgare gli impianti frenanti e ripristinare i livelli con nuovo liquido adeguato. •Sostituire i pistoncini delle pompe, se necessario. •Regolare i freni.
Impianto di illuminazione fulminato	<ul style="list-style-type: none"> • Problema con il regolatore di tensione 	<ul style="list-style-type: none"> • Verificare le connessioni di tutte le lampadine e verificare il corretto funzionamento del regolatore di tensione.

46 - LUBRIFICANTI RACCOMANDATI

LUBRIFICANTI RACCOMANDATI

TRS Motorcycles raccomanda l'uso di lubrificanti e prodotti per il mantenimento a marchio NILS



SIMBOLI DI AVVERTIMENTO



SICUREZZA/ATTENZIONE

L'inosservanza alle note riportanti questo simbolo, può essere pericolosa



INTEGRITA' DEL VEICOLO

L'inosservanza alle note riportanti questo simbolo, può provocare il malfunzionamento del veicolo e l'annullamento della garanzia



PERICOLO PER LA PRESENZA DI LIQUIDO INFIAMMABILE

Consultare attentamente il libretto di uso e manutenzione



OBBLIGO DI UTILIZZARE ABBIGLIAMENTO E ACCESSORI PER LA PROTEZIONE INDIVIDUALE

L'uso del motociclo è subordinato all'uso di abbigliamento e accessori per la protezione individuale



OBBLIGO DI UTILIZZARE GUANTI PER LA PROTEZIONE INDIVIDUALE

Per provvedere alle operazioni descritte nel manuale è obbligatorio l'uso dei guanti di protezione individuale



PROIBITO L'USO DI FIAMME LIBERE O FONTI DI CALORE NON CONTROLLATE



VIETATO FUMARE



VIETATO L'USO DEL TELEFONO CELLULARE



PERICOLO SOSTANZE CORROSIVE



I liquidi contrassegnati con questo simbolo risultano eccessivamente corrosivi, manipolare con cura

PERICOLO DI AVVELENAMENTO