



CORSARO
ZZ



Introduction

- Félicitations pour le choix excellent que vous avez fait.
- Votre nouveau motorcycle est le fruit des essais les plus sévères et représente l'expression la plus évoluée de la technologie dans ce domaine.
- Le fonctionnement parfait du motorcycle au fil du temps, dépend du type d'utilisation que l'on en fait et de l'entretien correct auquel il sera soumis aux échéances programmées. À ce propos, nous vous recommandons vivement de vous en tenir à ce qui est indiqué dans le présent manuel qui devra être lu attentivement avant d'utiliser le motorcycle et devra être consulté chaque fois que des doutes surgiront. Si vous prêtez la moto (nous vous conseillons vivement de l'éviter) à quelque ami, assurez-vous qu'il a bien lu les paragraphes concernant la sécurité de conduite et l'utilisation de la moto.
- Pour les révisions, entretien extraordinaire, pièces détachées, accessoires, adressez-vous toujours et exclusivement aux Centres d'Assistance Agréés Moto Morini S.r.l.
- Le présent manuel doit être maintenu intègre pour toute la durée de vie du motorcycle et devra être remis au nouvel acheteur en cas de changement de propriété.
- Toutes les informations indiquées dans le présent manuel sont actualisées à la date d'impression.
- Moto Morini S.r.l. se réserve le droit d'apporter toutes les modifications nécessaires suite au développement évolutif de ses motorcycles, sans obligation de notification préalable.

Respectez toujours le code de la route, soyez prudents et... *Bon voyage !*

Documents en dotation au motocycle

- Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
- Carnet de garantie et révisions de contrôle.

Données d'identification du motocycle

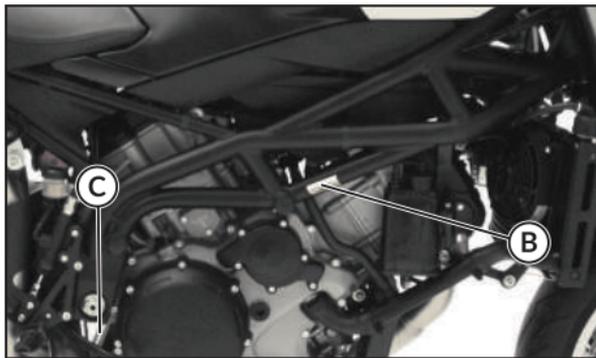
A = n° de cadre ZLM100101.....

B = plaque d'homologation

C = n° moteur FMV12*.....*

REMARQUE

L'altération des données d'identification est punie par la Loi. Ne pas enlever la plaque (B) avec l'indication des données d'homologation.





Index

Introduction	1	Commutateur à clé	22
Documents en dotation au motorcycle	2	Bouchon réservoir carburant	23
Données d'identification du motorcycle	2	Serrure selle passager	23
Remarques de consultation	5	Tableau de bord	24
Symbolique	5	Témoins du tableau de bord	25
Règles fondamentales	6	Fonctions boutons	26
Habillement	10	Fonctions afficheur	28
Conduite avec passager	10	Commandes au guidon	36
Accessoires	11	Levier commande embrayage	38
Chargement (bagages)	12	Levier commande frein avant	39
Caractéristiques techniques	13	Poignée de la commande des gaz	40
Informations générales	18	Fourche	42
Emplacement éléments principaux	18	Amortisseur arrière	44
Équipement fourni	20	Pédale de sélection des vitesses	47
Clés en dotation	21	Pédale de commande frein arrière	50
		Béquille latérale	51
		Pneus	52
		Réservoir carburant	54
		Normes pour l'utilisation	55
		Avertissements	55
		Rodage (1 000 km)	56
		Contrôles avant l'utilisation	57

Conseils pour l'utilisation et la conduite.....	58
Précautions pour la première période d'utilisation du motorcycle.....	59
Informations de pré-démarrage.....	59
Démarrage moteur	60
Mise en marche.....	63
Entretien	68
Huile moteur	71
Liquide freins-embayage.....	73
Liquide réfrigérant	75
Plaquettes de freins.....	77
Chaîne de transmission finale	78
Composants électriques.....	80
Fusibles.....	80
Batterie 12 V - 7,5 Ah au Lithium Phosphate	81
Phare avant.....	84
Clignotants	84
Feu de plaque d'immatriculation	85
Feu arrière.....	85



Remarques de consultation

Symbolique

- Pour une lecture rapide et rationnelle, on a employé des symboles mettant en évidence des situations d'attention maximale, des conseils pratiques ou de simples informations.
- Ces symboles peuvent se trouver à côté d'un texte (ils sont donc référés uniquement au texte), à côté d'une figure (ils sont référés au sujet illustré dans la figure et au texte relatif) ou dans l'en-tête de la page (ils se réfèrent à toutes les questions traitées dans cette page).

REMARQUE

Prêter attention à la signification des symboles : leur fonction est celle de ne devoir pas répéter des concepts techniques ou des mises en garde de sécurité.

	<p>ATTENTION ! Situations de danger avec des blessures personnelles graves, voire la mort.</p>
	<p>IMPORTANT Possibilité d'endommagement du motorcycle ou de ses composants.</p>
	<p>REMARQUE Question particulièrement importante.</p>
	<p>Interventions relevant de la compétence du Centre d'Assistance Agréé</p>
	<p>Opérations à effectuer avec le moteur éteint.</p>

REMARQUE

Certaines illustrations pourraient résulter différentes par rapport au motorcycle fourni.

Règles fondamentales

- Pour conduire le motorcycle, il est nécessaire d'être en possession de toutes les conditions requises par loi : âge minimum, aptitude psycho-physique, etc., en plus des documents relatifs nécessaires dans le pays spécifié : permis de conduire, carte grise, vignette de circulation, assurance, plaque d'immatriculation.
- Les bonnes conditions psycho-physiques sont essentielles pour la sécurité pendant la conduite du motorcycle. Les substances stupéfiantes, l'abus d'alcool, les psychotropes, etc., en plus des états de fatigue physique et somnolence, peuvent générer des situations de grave danger.
- Il est conseillé d'utiliser le casque conformément aux réglementations en vigueur dans le pays d'utilisation.
- Il est conseillé d'utiliser toutes les protections nécessaires, veste renforcée, bottes et gants.
- Il est conseillé de familiariser avec le motorcycle, en l'utilisant tout d'abord dans des zones à faible intensité de circulation.
- Un pourcentage assez élevé d'accidents est dû au manque d'expérience du pilote.
- Ne jamais prêter le motorcycle à des débutants ou à des personnes inexpérimentées.
- Conduire en restant assis, avec les deux mains bien fermes sur le guidon et avec les pieds correctement appuyés sur les cale-pieds correspondants. Éviter de rester debout et d'allonger les jambes pendant la conduite. Dans les longs parcours, en cas d'engourdissement des membres, s'arrêter sans tarder dans les aires de repos et effectuer quelques simples exercices physiques pour rétablir la circulation sanguine et tonifier les muscles. Ne pas conduire en état de fatigue physique ou somnolence.
- Respecter strictement la signalisation routière et les réglementations nationales et locales.



- Maintenir la distance de sécurité par rapport aux autres véhicules lorsqu'on roule en colonne.
- Toujours voyager avec les feux de croisement allumés même pendant le jour.
- Éviter des manœuvres brusques et potentiellement dangereuses pour soi et pour les autres.
- Adapter la conduite au type de chaussée.
- Adapter la conduite en fonction des charges supplémentaires sur la moto, en particulier lors de la présence d'un passager.
- Il est interdit d'effectuer des courses sur les voies publiques, avec d'autres véhicules.
- Éviter, dans la mesure du possible, d'utiliser le motorcycle dans des parcours tout-terrain.
- Avec la route mouillée ou toutefois glissante, conduire avec le maximum de concentration. Freiner en douceur et utiliser le plus possible le frein moteur.
- Voyager toujours en cherchant d'être bien visibles dans toutes les conditions. Ne pas rouler dans les « angles morts » des véhicules qui précèdent.
- Prêter la plus grande attention dans les croisements sans feu tricolore, au niveau des accès à des zones privées ou des parkings publics, dans les voies d'accès aux périphériques et aux autoroutes.
- Éteindre toujours le moteur lors du ravitaillement en carburant. Ne pas fumer lorsqu'on effectue cette opération.
- Enlever la clé de démarrage pendant les arrêts (même de courte durée) avec le motorcycle sans surveillance.
- Garer le motorcycle de manière qu'il ne puisse pas être heurté, en particulier par des piétons car le moteur, les tuyaux d'échappement et le silencieux gardent une température élevée pendant longtemps.

- Ne pas stationner sur des terrains irréguliers ou moelleux et sur l'asphalte ramolli par le soleil.
- Les variations de direction, les changements de voie, tourner dans des routes latérales, les approches pour se garer ou stationner, doivent toujours être signalés à l'avance au moyen des clignotants.
- À proximité des croisements, des stops, des feux de circulation, des passages à niveau, des nids-de-poule, des fossés, des ralentisseurs routiers et de tout type d'obstacle, ralentir en temps utile et progressivement.
- Avec le moteur coupé et la clé-commutateur en position « ON », le feu de croisement s'éteint après quelques secondes.
- Avant d'entreprendre tout type de voyage, toujours contrôler : l'état d'usure et la pression des pneus, l'état et le bon fonctionnement du système d'éclairage et du système de freinage, le niveau de l'huile moteur et le niveau du liquide de refroidissement.
- Utiliser exclusivement les produits préconisés par Moto Morini S.r.l. En cas de rétablissement du niveau, éviter de mélanger des huiles ayant des caractéristiques incompatibles entre elles.
- Ne pas effectuer même de moindres déplacements avec le casque au bras ou accroché au guidon. Le casque doit être porté chaque fois que l'on se déplace avec le motorcycle (cette règle est valable aussi pour le passager).
- Éviter les distractions pendant la conduite ou de distraire le pilote.
- Ne pas utiliser de téléphones portables ou de dispositifs audio pendant la conduite.
- Ne pas utiliser des écouteurs, mais uniquement des dispositifs homologués pour ces fonctions.
- Les modifications et les altérations (même si de moindre importance) dégagent le fabricant de toute responsabilité pour des préjudices de n'importe quelle nature et rendent nulle la garantie.

**ATTENTION !**

Ne pas rouler dans les « angles morts » des véhicules qui précèdent.

Ne pas rouler deux de front avec un autre motocycliste.

Ne pas tirer ou se faire tirer par d'autres véhicules.

Ne pas rester assis sur le motorcycle garé sur la béquille.

Ne pas placer le motorcycle sur la béquille quand le sens de marche est orienté vers une descente.

Ne pas démarrer le moteur à l'intérieur de locaux fermés.

Ne pas circuler sur les marchepieds, sous les arcades, sur les prés des parcs publics, etc...

Ne pas garder dans la poche des objets pointus ou fragiles pendant la marche.

Ne pas voyager en cas de conditions météorologiques défavorables (températures proches de 0°C, glace, neige, fortes pluies, etc...).

Habillement

- L'habillement idéal est constitué de vêtements protecteurs, adhérents, de couleur claire ou réfringente de façon à être toujours parfaitement visibles même en conditions de mauvaise visibilité. Éviter les extrémités pendantes, les blousons déboutonnés, les gants trop épais ou trop étroits et les chaussures inadéquates.

Conduite avec passager

- La conduite avec passager en selle est affectée considérablement. Le poids agit directement sur les pneus pour lesquels, il sera nécessaire d'augmenter la pression et sur l'amortisseur arrière qui devra être calibré de manière opportune. Le freinage est sensiblement allongé et les virages doivent être abordés avec des raccords plus amples, des inclinaisons réduites et ouvertures des gaz plus modérées. Il est indispensable en outre d'adopter un degré de prudence plus élevé.
- Le pilote et le passager doivent porter obligatoirement le casque, homologué et opportunément bouclé. Le casque doit être de la taille idéale, intègre et avec la visière parfaitement propre.
- À chaque voyage, instruire préalablement le passager (même rapidement) sur le comportement qu'il devra adopter : ne pas effectuer de déplacements brusques pendant la marche, ne pas appuyer les pieds au sol pendant les arrêts de courte durée par exemples les arrêts aux balises de stop ou aux feux de circulation, ne pas « se pencher » latéralement pendant la marche pour regarder devant, ne pas tourner la tête en arrière et surtout ne pas contrebalancer l'inclinaison du pilote lorsqu'il aborde un virage.
- L'appréhension manifeste du passager doit nécessairement amener à une conduite modérée et très prudente.

**ATTENTION !**

Ne pas transporter des personnes âgées, handicapées, des enfants ou des animaux.
Ne pas transporter des enfants sur le réservoir du motorcycle.

Accessoires

- Moto Morini S.r.l. se dégage de toute responsabilité pour des préjudices de n'importe quelle nature, occasionnés par l'emploi d'accessoires non prévus, non homologués et de toute façon non compatibles avec les caractéristiques structurales du motorcycle ou bien non installés selon les spécifications techniques de chaque fabricant de l'accessoire en question ou de Moto Morini S.r.l. (exemple : pare-brise, porte-bagages, coffre arrière, valises latérales, carénages, blocs optiques supplémentaires, etc...).
- L'utilisateur du motorcycle est responsable du choix, de l'installation et de l'emploi pratique des accessoires. Il est important de vérifier pendant l'installation que les dispositifs de signalisation visuelle et acoustique ne sont pas couverts, que la course des suspensions n'est pas limitée ainsi que l'angle de braquage, de ne pas gêner l'utilisation des commandes et que la garde au sol n'est pas réduite ainsi que l'inclinaison dans les virages.
- Toujours vérifier que les accessoires résultent correctement ancrés au motorcycle en particulier en prévision de longs voyages.
- Tous les accessoires qui modifient les encombrements latéraux et/ou frontaux peuvent générer l'instabilité du véhicule même s'il s'agit d'éléments d'origine Moto Morini. Il est conseillé dans ces cas de ne pas dépasser 130 Km/h, même lorsque cela est possible.

REMARQUE

Utiliser toujours des accessoires d'origine Moto Morini S.r.l., installés par le Centre d'Assistance Technique Agréé.

Chargement (bagages)

- Les bagages doivent être placés de telle façon que leur poids total résulte également réparti sur les deux côtés du véhicule, le plus près possible de son barycentre. Les bagages doivent résulter solidaires du véhicule et pendant les arrêts de voyage, il est bonne règle de contrôler leur ancrage correct. Un bagage fixé de manière inégale peut rendre le motocycle instable et conduire à des situations extrêmement dangereuses.



ATTENTION !

Ne pas placer sur les côtés du motocycle des bagages trop encombrants ; ils pourraient heurter des obstacles ou des personnes en causant la perte de contrôle du motocycle.

Ne pas fixer d'objets d'aucune sorte sur le guidon.

Ne pas fixer d'objets d'aucune sorte sur le garde-boue avant et à proximité de la fourche.

Cela entraînerait un comportement inévitable de manœuvrabilité réduite et le flux d'air au radiateur serait compromis avec le risque grave de surchauffe du moteur.

Ne pas transporter des bagages, des objets divers qui dépassent excessivement du porte-bagages et couvrant les dispositifs d'éclairage ou de signalisation.

Ne pas dépasser les limites maximales de poids pouvant être supporté par le porte-bagages.

La surcharge est toujours une source de danger lors de la conduite du motocycle.

Ne pas excéder avec le chargement sur le réservoir, notamment en hauteur.



Caractéristiques techniques

Moteur

Bicylindrique en « V » 4T - 4 soupapes par cylindre

Cylindrée totale 1 187 cm³

Alésage par course..... 107 x 66 mm

Rapport de compression 11,9:1

Puissance 99,2 kW - 135 CV à 8 500 trs/mn.

Couple 125 Nm à 6 750 trs/mn.

Distribution

Double arbre à cames en tête (à chaîne silencieuse)

Alimentation

Injection électronique  **ATHENA** avec corps à papillons Ø 54 mm.

Échappement

Double silencieux, catalyseur à 3 voies et 2 sondes LAMBDA.

Jeu aux Soupapes

Admission	0,20 - 0,25 mm
Échappement	0,25 - 0,30 mm

Lubrification

Huile :	 Power Synt 10W50
Capacité* : à la vidange.....	3 200 cm ³ avec remplacement du filtre 3 400 cm ³

Refroidissement

Par liquide. Thermostat début ouverture : 73 - 77° C

Transmission

- Boîte de vitesse à 6 rapports.
- Réduction primaire 31/55
- Réduction finale 17/42
- Rapports : 1^{ère} - 13/36 - 2^{ème} - 17/32 - 3^{ème} - 20/30 4^{ème} - 22/28 - 5^{ème} - 23/26 - 6^{ème} - 24/25.
- Transmission primaire : pignons à denture droite.
- Transmission finale : chaîne.
- Embrayage : multidisque en bain d'huile

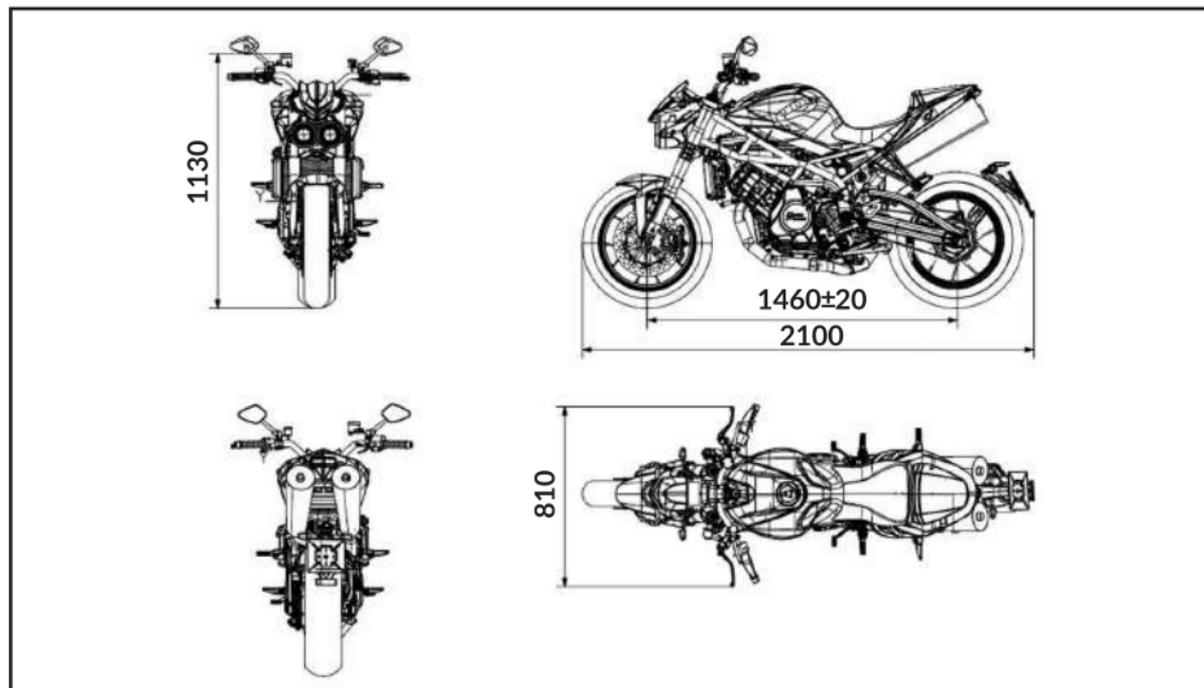


Homologation

Euro 4

Véhicule

- Cadre : treillis en tubes d'acier à diamètre variable ALS 450
Bras oscillant : moulé sous pression en alliage d'aluminium - Entraxe : 1 450 mm - Inclinaison colonne : 25° Chasse : 103 mm - Angle de braquage : 34°
- Suspension avant : fourche  UPSIDE-DOWN à réglages multiples. Tubes Ø 46 mm. - Course : 135 mm
- Roue avant : Alliage léger à 6 branches - 3,50 x 17" - Pneu : 120/70 ZR 17"
- Suspension arrière : monoamortisseur  à réglages multiples - Course : 130 mm
- Roue arrière : Alliage léger à 6 branches - 6,00"x17" - Pneu 190/55 ZR17"
- Freins  avant : double disque Ø 320 mm. Étriers à 4 pistons et 2 plaquettes.
arrière : monodisque Ø 220 mm. Étriers à 2 pistons et 2 plaquettes.
- Réservoir carburant, capacité : 19,7 l.
- Poids à sec **kg. 197**

Dimensions hors tout



Circuit Électrique

- Batterie : 12V - 7,5 Ah
- Instrumentation : afficheur LCD multifonction.
- Bougies : NGK CR9EB - Distance électrodes : 0,7 - 0,8 mm

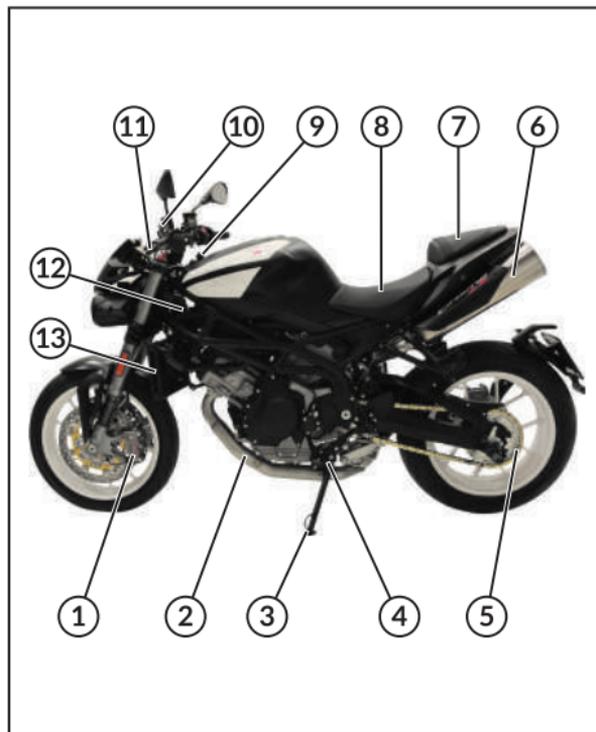
Liquides / Lubrifiants

- Carburant : Essence sans plomb R.O.N. 95
- Liquide réfrigérant : COOLANT M3.0
- Huile moteur :  POWER SYNT 10W50
- Huile système de freinage et embrayage : BRAKE FLUID DOT 5.1

Informations générales

Emplacement éléments principaux (côté gauche)

N.	Description
1	Étrier de frein avant gauche
2	Collecteur d'échappement (cylindre avant)
3	Béquille latérale
4	Levier sélecteur de vitesses
5	Chaîne de transmission
6	Silencieux gauche
7	Selle passager
8	Selle pilote
9	Commutateur clé
10	Réservoir liquide embrayage
11	Levier d'embrayage
12	Vase d'expansion Liquide de refroidissement moteur
13	Radiateur - Liquide de refroidissement moteur





(côté droit)

N.	Description
1	Étrier de frein arrière
2	Catalyseur
3	Collecteur d'échappement (cylindre arrière)
4	Levier de frein arrière
5	Radiateur d'huile boîte de vitesses
6	Étrier de frein avant droit
7	Ensemble phares
8	Levier de frein avant
9	Réservoir liquide frein avant
10	Bouchon réservoir carburant
11	Réservoir liquide frein arrière
12	Silencieux droit



Équipement fourni

- Le motorcycle est livré avec l'équipement suivant :
 - clés Allen : 2,5 - 3 - 5 clé Allen 4 (sous la selle passager)
 - tournevis inversible : cruciforme - à tête plate
 - clé TX 30
 - clé bougie
 - pince réglable

L'équipement fourni avec la moto se trouve dans la partie inférieure de la selle passager.





Clés en dotation

- Le motorcycle est fourni avec N° 2 clés identiques, toutes les deux avec codification.

REMARQUE

Séparer les deux clés et en conserver une dans un lieu sûr.



IMPORTANT

Il est conseillé d'utiliser un porte-clés en matériau souple, pour éviter de rayer les parties esthétiques du motorcycle.

REMARQUE

Avec les clés on fournit une plaquette indiquant le code imprimé, nécessaire en cas de demande d'une autre clé.

- En cas de perte d'une clé, procéder à une déclaration de perte et éventuellement se rendre auprès d'un Centre Assistance Technique pour le remplacement des loqueteaux des clés.



Commutateur à clé

- Il est positionné entre le guidon et le réservoir carburant.

Fonctions :

A = OFF : alimentation électrique coupée

B = ON : alimentation électrique pour le démarrage

C = Blocage de direction

D = Blocage de direction et feu de stationnement



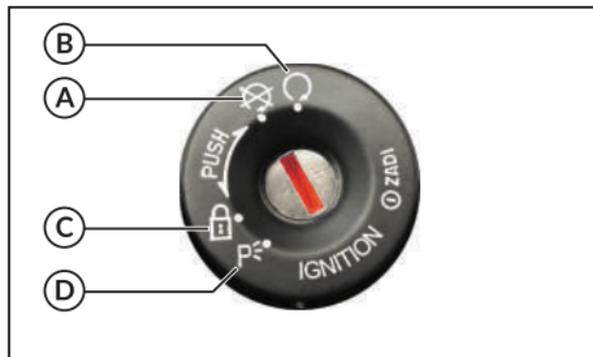
IMPORTANT

Appuyer la clé vers le bas, afin de la faire tourner pour accéder aux différentes fonctions.



IMPORTANT

En cas d'utilisation de la fonction (D), il faut tenir compte de la durée du stationnement pour éviter de décharger excessivement la batterie.





Bouchon réservoir carburant

Ouverture

- Soulever la languette de protection et la basculer vers l'arrière.
- Insérer et tourner la clé dans le sens des aiguilles d'une montre, puis basculer vers l'arrière le bouchon.



IMPORTANT

Après chaque ravitaillement, vérifier que le bouchon résulte correctement fermé.



Serrure selle passager

Ouverture

- Insérer et tourner la clé dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au déclic de la serrure.
- Exercer une pression et soulever la selle dans le sens de marche, en libérant les éléments d'accrochage situés dans la partie avant.



Tableau de bord





Témoins du tableau de bord (fonctions spécifiques)

Témoins	Description
	CLIGNOTANTS - Il clignote lorsque le signal de virage à gauche ou à droite est activé ou bien en cas d'activation de la fonction « Hazard », feux de détresse.
	FEU DE ROUTE - Il s'allume quand le commutateur du phare avant est en position feu de route.
	RÉSERVE CARBURANT - Il s'allume quand dans le réservoir il reste environ 2,5 litres d'essence.
N	NEUTRAL - Il s'allume quand le levier sélecteur de vitesse est au point mort.
	DIAGNOSTIC MOTEUR/VÉHICULE Il s'allume lors de présence d'erreurs « moteur » et/ou « véhicule ». Dans certains cas, il peut causer un blocage du moteur.
	ABS S'il est allumé en mode clignotant, il indique que le système ABS est désactivé, s'il est allumé fixe il indique que l'ABS ne fonctionne pas.

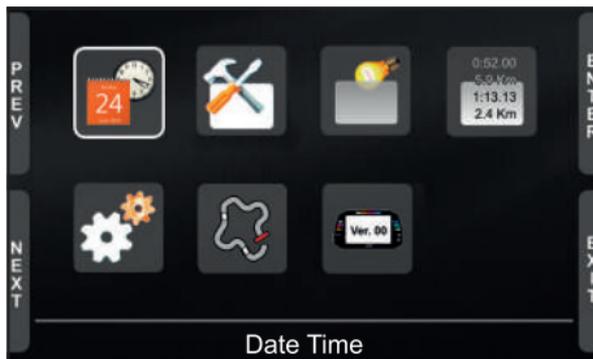
Fonctions boutons

1. MENU / ◀ PREVIEW
2. ▶ NEXT
3. MEM / OK
4. VIEW / QUIT

MENU

Bouton permettant d'accéder à la configuration d'une série de fonctions :

- Date Time (pour régler date et heure courante)
- Configuration Paramètres
- Backlight (pour régler l'intensité du rétro-éclairage de l'afficheur)
- Counters (Compteur kilométrique, Compteurs partiels)
- GPS & TRACKS (option associée à l'enregistreur de donnée)
- System Info (pour afficher la version du Système installé)





Dans la page-écran MENU sur les côtés sont affichées au niveau des boutons, les fonctions dynamiques :

- PREV
- NEXT
- ENTER
- EXIT

◀ PREVIEW / ▶ NEXT

Boutons permettant d'effectuer le défilement des différentes fonctions et d'identifier la fonction que l'on souhaite régler à l'intérieur du MENU de Configuration.

MEM / OK

Bouton qui active la touche dynamique ENTER et ouvre le sous-menu de la fonction à régler, à l'intérieur du sous-menu la touche commute en CHANGE pour configurer les paramètres, et en OK pour confirmer la modification effectuée.

VIEW / QUIT

Bouton pour effectuer le défilement des pages-écrans principales et bouton avec fonction de touche « en arrière » dans les sous-menus ou de sortie « EXIT » pour revenir à l'affichage par défaut du tableau de bord.

Fonctions afficheur

L'entrée dans le menu de Configuration est possible seulement avec le moteur éteint, avec la clé d'allumage en position ON, en appuyant sur le bouton « MENU », l'afficheur montre la page-écran de Configuration ;

à ce stade, en agissant de nouveau sur le bouton « MENU / ◀ » et « ▶ », on effectue le défilement des différentes fonctions, après avoir identifié la fonction que l'on souhaite régler, il suffira d'appuyer sur le bouton MEM / OK (dynamique ENTER), et on entrera dans le mode de réglage correspondant. Une fois le réglage terminé, le retour au mode opérationnel standard sera possible en appuyant sur le bouton VIEW / QUIT au niveau de la fonction EXIT.

REMARQUE

Une fois entrés dans le menu de réglage, si 20 secondes s'écoulent sans que le bouton soit appuyé, ou bien si le véhicule est mis en marche ou si le dessous de clé est commuté en position OFF, le système sera porté automatiquement au mode opérationnel standard.



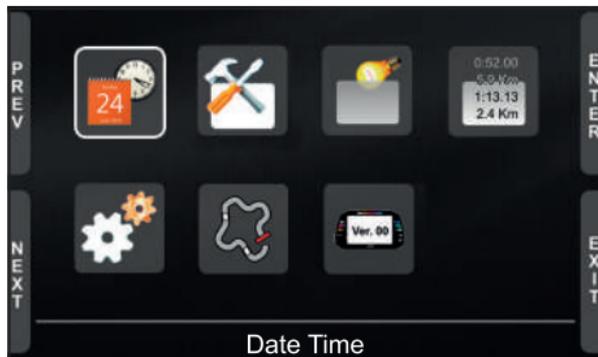
Réglage date et heure courante (Date Time)

Identifier la fonction « Date Time » et appuyer sur le bouton « MEM / OK » pour afficher les informations relatives.

Il est possible de régler l'heure courante selon le fuseau horaire, l'heure d'été et le format 12h/24h.

Sélectionner le paramètre à configurer en effectuant le défilement de la liste du sous-menu avec les boutons « ◀ », « ▶ » et appuyer sur MEM / OK pour valider la fonction, sélectionner avec les boutons « ◀ » et « ▶ » le paramètre à configurer et le confirmer en appuyant sur le bouton MEM / OK, en exécutant la commande on revient automatiquement au mode de défilement du sous-menu pour configurer le paramètre suivant.

Procéder d'une manière analogue pour régler la date. Après avoir activé le champ, choisir le format. Pour revenir au menu de Configuration, appuyer sur le bouton au niveau de la fonction EXIT.



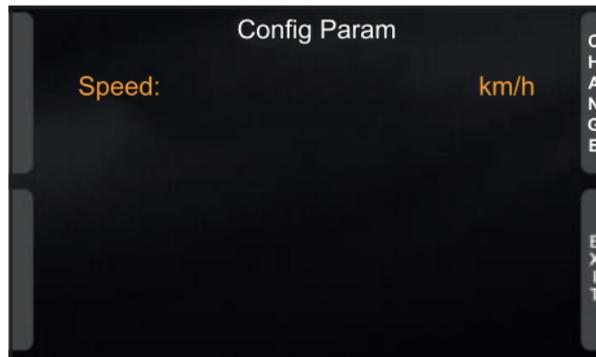
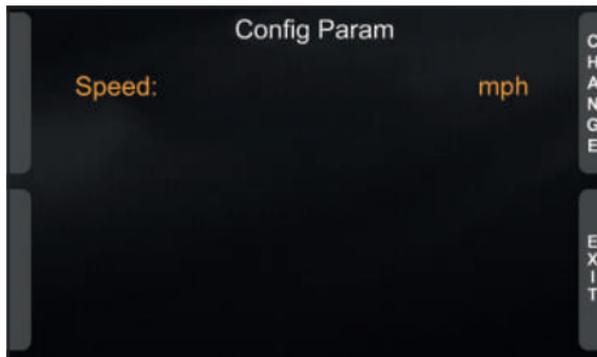
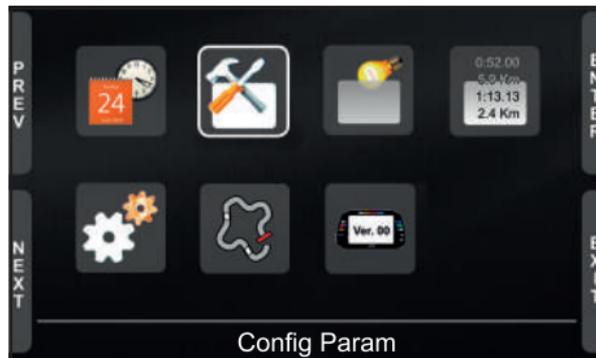
Date Time



Configuration Paramètres

Entrer dans la fonction (Config Param) pour modifier les unités de mesure que l'on souhaite afficher.

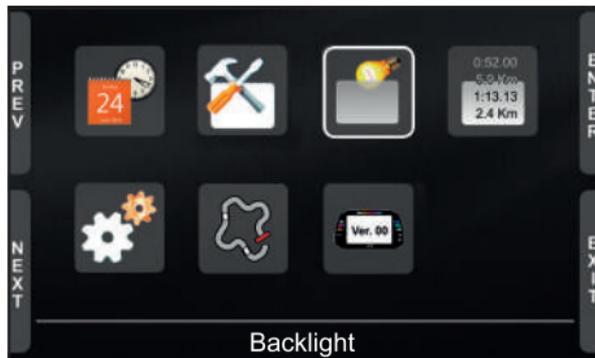
Pour programmer manuellement les unités de mesure, il faut appuyer sur MEM / OK (touche dynamique CHANGE) qui commute entre km/h ou mph. Une fois que le réglage souhaité est affiché, appuyer sur VIEW / QUIT pour revenir à la page principale où l'unité de mesure sélectionnée sera visible.





Réglage rétroéclairage (Backlight)

Appuyer sur le bouton « MEM / OK » au niveau de l'icône BACKLIGHT, pour activer le sous-menu, où on a la possibilité de sélectionner le mode de fonctionnement entre AUTO et MANUEL, ce dernier offre la possibilité d'augmenter ou de diminuer l'intensité de rétroéclairage du tableau de bord en pourcentage à l'aide des boutons « ◀ » et « ▶ » jusqu'à la valeur souhaitée, appuyer sur MEM / OK pour confirmer et revenir au MENU de Configuration.

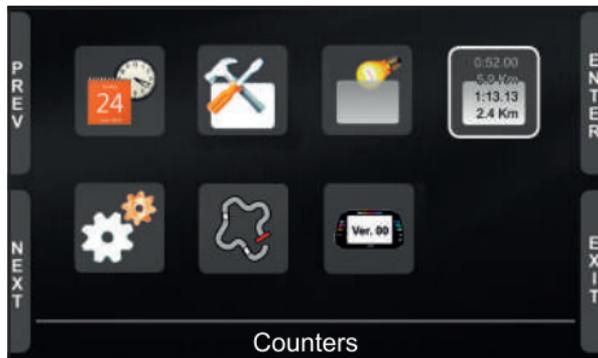


Compteur Kilométrique (Counters)

Dans le sous-menu des compteurs kilométriques (Odomètre) on affiche le compteur kilométrique (System) permettant de compter et de visualiser la distance totale parcourue par le véhicule.

La valeur du compteur kilométrique est mémorisée de façon permanente et il n'est pas possible d'effectuer la remise à zéro.

Quatre compteurs kilométriques partiels sont disponibles pour l'utilisateur, dénommés « User » qui déterminent la distance et le temps de parcours, dans ce cas, ces valeurs peuvent être réinitialisées à l'aide des boutons « ◀ » et « ▶ » pour faire défiler la liste et sélectionner la chaîne de caractères souhaitée, appuyer sur MEM / OK pour remettre à zéro.

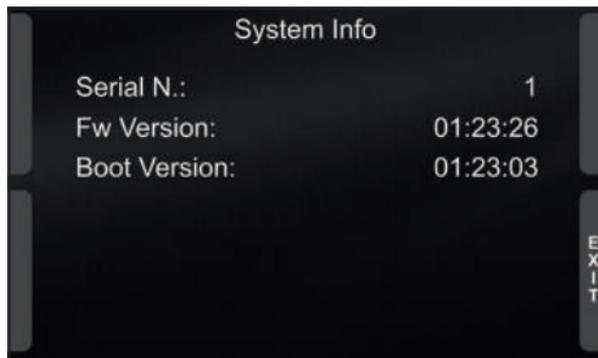


The screenshot shows a list of counter data for four users. The data is as follows:

Counters			
System:	363:59 /	25726 km	*Active*
engine 1:	48:34 /	8170 km	Stop
Usr 2:	48:34 /	8170 km	Stop
Usr 3:	363:59 /	25726 km	*Active*
Usr 4:	315:25 /	17555 km	*Active*

Système Info

Pour afficher la version du Système installé.

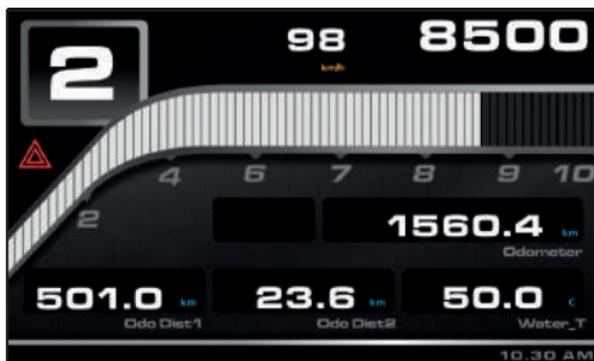


Il y a de différents lay-out de la page-écran principale que l'on peut choisir à l'aide du bouton VIEW / QUIT.

Les informations disponibles dans la page-écran principale sont :

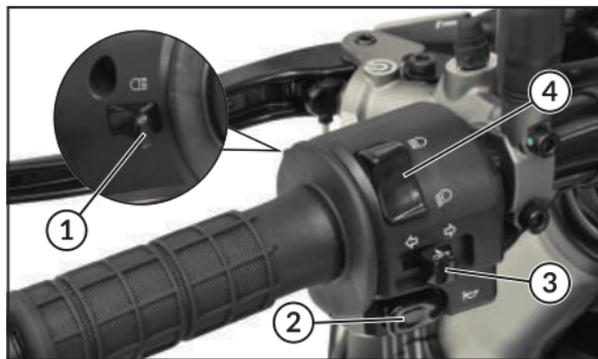
1. Graphique à barres tours moteur
2. Indication de vitesse enclenchée
3. Vitesse du véhicule
4. Tours moteur
5. Indication température liquide moteur
6. Température air ambiant extérieur
7. Compteur kilométrique
8. Compteur kilométrique partiel 1
9. Compteur kilométrique partiel 2
10. Indicateur de charge batterie
11. Horloge





Commandes au guidon (Côté gauche)

1. « APPEL DE PHARES »
2. AVERTISSEUR SONORE
3. CLIGNOTANTS :
off/gauche/droite
4. COMMUTATEURS FEUX :
feu de croisement/feu de route



REMARQUE

Au démarrage du moteur, le feu de croisement s'allume automatiquement.
L'allumage du feu de route est possible seulement avec le moteur allumé.

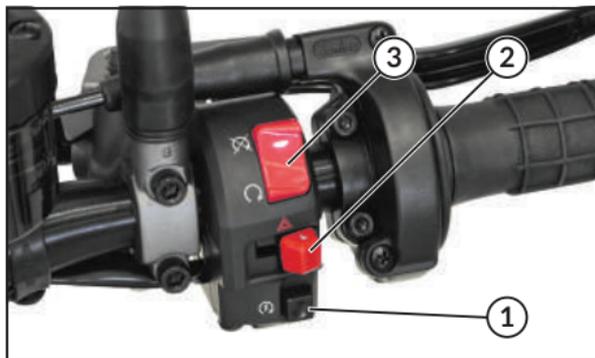


(Côté droit)

1. DÉMARRAGE MOTEUR
2. FEUX DE DÉTRESSE (HAZARD)
3. INTERRUPTEUR « ON/OFF »

En OFF, avec la clé d'allumage tournée sur ON sur le commutateur, le moteur s'éteint, mais le circuit électrique reste activé.

Si on utilise l'interrupteur, avant de démarrer de nouveau le motorcycle, en plus de remettre dans la position ON l'interrupteur, il faut remettre en OFF la clé d'allumage sur le commutateur.



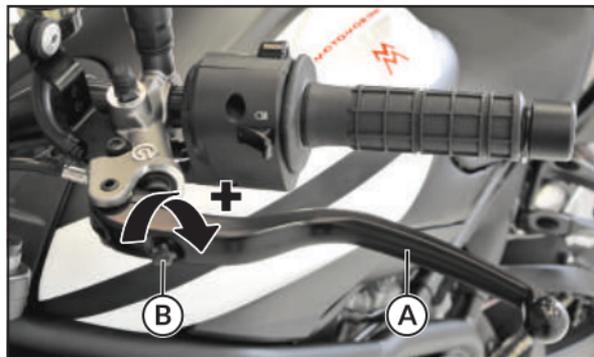
Levier commande embrayage

- Le levier (A) sert à débrayer.
- En tirant le levier vers le guidon, la transmission du mouvement du moteur à la boîte de vitesses est interrompue et, donc à la roue arrière.



IMPORTANT

Pour ne pas détériorer prématurément les composants de l'embrayage, ne pas tirer le levier avec le moteur en accélération.



Réglage de la position

- La distance du levier de commande d'embrayage de la poignée est réglable en fonction de la taille de la main, de l'épaisseur du gant ou pour des exigences particulières et des habitudes de conduite du pilote. Le réglage est effectué en intervenant sur la vis prévue à cet effet (B). En serrant la vis, le levier s'éloigne de la poignée ; en desserrant la vis, le levier s'approche de la poignée.

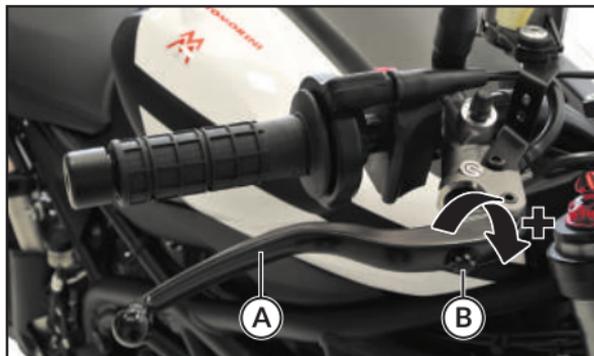


Levier commande frein avant

- En tirant le levier (A) vers la poignée de la commande des gaz, les deux étriers de frein avant sont actionnés.

Réglage de la position

- Comme pour le levier de la commande d'embrayage, le levier de frein aussi peut être réglé en fonction de la taille de la main ou de l'épaisseur du gant en agissant sur les vis correspondantes (B). En serrant la vis, le levier s'éloigne de la poignée ; en desserrant la vis, le levier s'approche de la poignée.

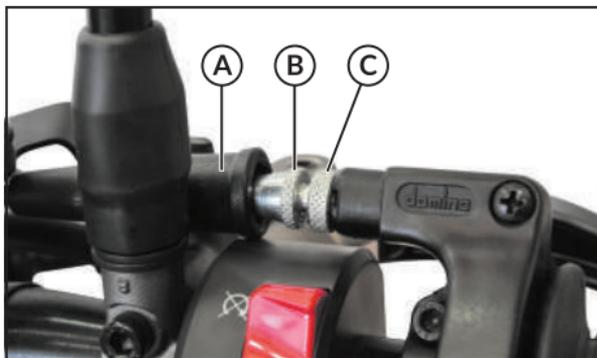


Poignée de la commande des gaz

- La poignée de la commande des gaz est située sur le côté droit du guidon et commande l'ouverture des vannes du corps à papillons.

Réglage de la commande des gaz

- La commande de la transmission aux vannes du corps à papillons, est effectuée au moyen d'un câble d'acier qui n'est pas sujet à une usure importante mais simplement à un allongement modéré.



Pour le réglage du jeu :

- Sortir en partie la coiffe de protection (A).
- Desserrer l'écrou annulaire (C).
- Agir sur l'élément de réglage (B) pour rattraper le jeu.
- Serrer l'écrou annulaire (C).
- Remettre en place la coiffe de protection (A).

REMARQUE

Le jeu optimal est en fonction des habitudes de conduite.

**REMARQUE**

Ne pas tendre excessivement le câble afin de ne pas varier le régime de ralenti du moteur.

REMARQUE

Laisser trop de jeu ou ne pas le rattraper, pourrait provoquer le décrochage du câble de la poignée de la commande des gaz.

Fourche

REMARQUE

Les tubes de la fourche, sont calibrés pour un poids standard d'environ 75 kg. Il est possible d'effectuer des variations en fonction d'un poids plus élevé ou d'exigences de conduite particulières.



Réglages

Précharge du ressort

- La précharge du ressort (pour les deux tubes) est déterminée par la rotation de l'élément de réglage (A). Le réglage d'origine, correspond à 4 déclics à partir de la position de l'élément de réglage totalement dévissé.

REMARQUE

Le réglage effectué sur le tube gauche doit être identique à celui du tube droit.





Compression (Élément de réglage (B) - Tube Gauche)

- À l'aide de l'élément de réglage (B), positionné sur le tube gauche de la fourche, il est possible de régler la vitesse de compression. Le réglage d'origine, correspond à 26 déclics (« clics ») dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position de l'élément de réglage totalement vissé (fond de course).

REMARQUE

En tournant l'élément de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (B), on diminue la vitesse de compression (l'amortisseur devient plus rigide).

Détente (Élément de réglage (B) - Tube Droit)

- À l'aide de l'élément de réglage (B), positionné sur le tube droit de la fourche, il est possible de régler la vitesse de détente. Le réglage d'origine, correspond à 24 déclics (« clics ») dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position de l'élément de réglage totalement vissé (fond de course).

REMARQUE

En tournant l'élément de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (B), on diminue la vitesse de détente de la fourche (l'amortisseur devient plus rigide).



IMPORTANT

Pour déterminer la condition de départ du réglage, visser la vis de réglage en fin de course, en comptant les déclics (« clics ») effectués.

Amortisseur arrière

- L'amortisseur arrière est doté d'éléments de réglage extérieurs permettant d'adapter l'assiette du motorcycle aux différentes conditions de charge.

REMARQUE

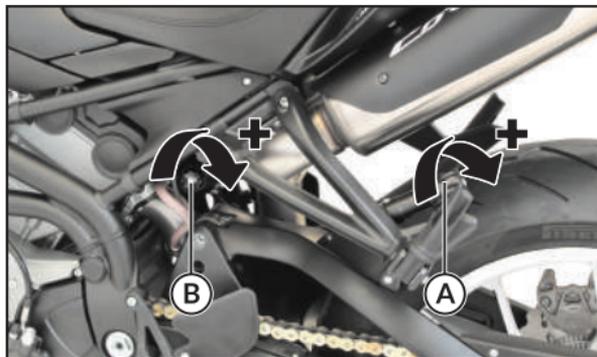
À l'origine, l'amortisseur arrière est calibré pour un poids du pilote de kg. 75.



Réglages

Précharge du ressort

- L'élément de réglage (A) de précharge du ressort est positionné au niveau du repose-pied gauche passager. Il permet de régler la précharge du ressort extérieur de la façon suivante :
- EN VISSANT (dans le sens des aiguilles d'une montre) la précharge AUGMENTE
- EN DÉVISSANT (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre) la précharge DIMINUE

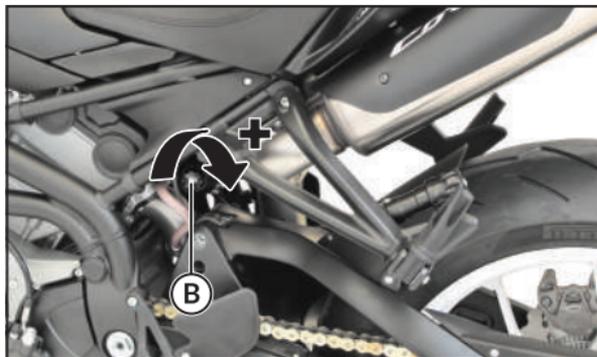




Compression

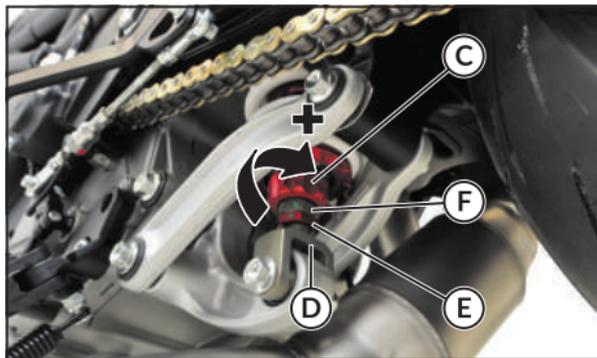
Il est conseillé de noter les réglages éventuels effectués sur l'amortisseur arrière.

- En agissant dans le sens des aiguilles d'une montre sur la molette (B) la vitesse de compression de l'amortisseur est progressivement « ralentie ».
- En agissant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, elle est « augmentée ».
- Le réglage d'origine, correspond à 6 déclics dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position de la molette vissée en fin de course.



Détente

- La molette de réglage (C) permet de régler la vitesse en phase de détente (retour) de l'amortisseur.
- En tournant la molette dans le sens des aiguilles d'une montre, la vitesse de détente est progressivement ralentie.



- En tournant la molette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, la vitesse de détente est progressivement augmentée.
- Le réglage d'origine, correspond à 19 déclics dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position de la molette complètement vissée.

Réglage entraxe

Afin de varier la hauteur de la selle du pilote, il est possible d'intervenir de la façon suivante :

- Dévisser le contre-écrou (E), présent sur le tube (D) de l'amortisseur arrière.
- Dévisser l'écrou (F) à petites étapes, en montant sur la selle à chaque fois et en vérifiant que la hauteur obtenue est celle souhaitée.
- Visser le contre-écrou (E) jusqu'en butée.

REMARQUE

L'entraxe de l'amortisseur arrière est réglé en premier lieu avec 3 filets visibles sur le tube. Il est conseillé d'effectuer uniquement l'abaissement en hauteur de la selle. En cas de réglages successifs, si l'on veut soulever la selle, ne pas dépasser les 3 filets visibles (réglage initial).

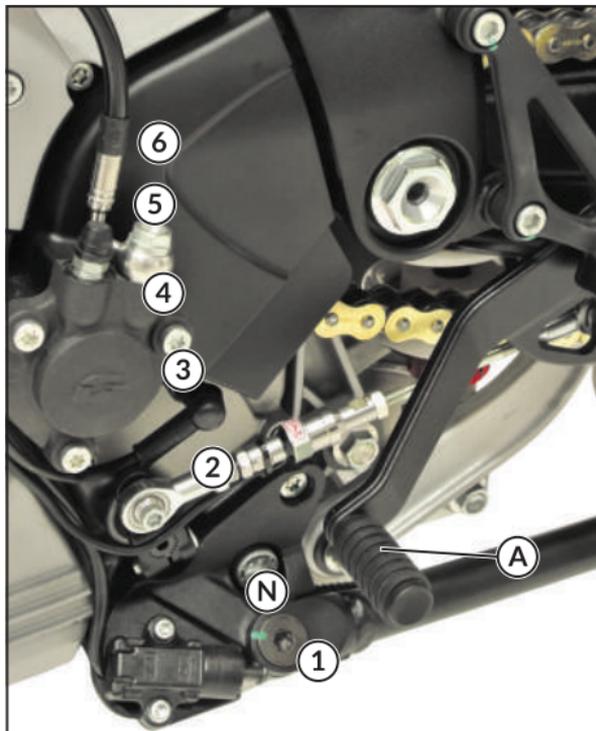


ATTENTION !

À la suite de chaque variation des suspensions, il est conseillé de procéder à vitesse modérée, afin de se familiariser avec la nouvelle assiette du motocycle.

Pédale de sélection des vitesses

- À chaque déplacement de la pédale (A) vers le haut ou vers le bas, on a chaque fois l'enclenchement d'une vitesse.

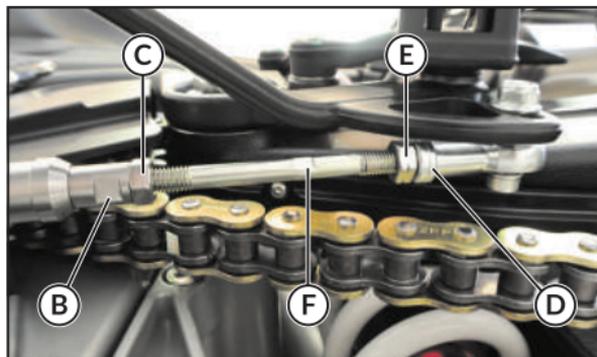


Réglage de la position

- La position de la pédale de sélection de vitesse est en fonction des exigences du pilote.

Pour le réglage, procéder comme il a été décrit ci-après :

- Maintenir bloquée la cellule de charge en agissant sur la rainure (B) correspondante, ensuite dévisser le contre-écrou (C).
- Maintenir bloqué le tirant en agissant sur la rainure (D) correspondante, ensuite dévisser le contre-écrou (E).
- En agissant sur la tige de renvoi au niveau de la rainure (F) il est possible de diminuer ou d'augmenter l'entraxe afin de soulever ou d'abaisser la position de la pédale de sélection de vitesses.
- Vérifier, en montant sur la selle, que la position obtenue est celle souhaitée.
- Serrer jusqu'en butée les contre-écrous (C) et (E), en maintenant bloquées les extrémités respectives (B) et (D).



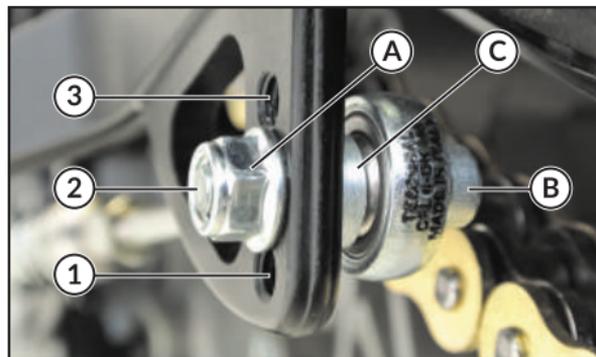


Il est possible, en outre, de régler le type de course que l'on veut faire parcourir à la pédale de sélection de vitesses, et donc la sensibilité du sélecteur de vitesses. Le réglage est obtenu en variant le trou fileté de fixation du levier de renvoi (1), (2) ou (3), en gardant à l'esprit que :

POSITION	COURSE	LEVIER
1	Court	Dur
2	Moyen	Moyen
3	Long	Doux

La position peut être changée à volonté. Pour changer de trou, procéder comme il a été décrit ci-après :

- Dévisser l'écrou de fixation (A).
- Desserrer la vis (B) en agissant dans la partie arrière du levier.
- Reposer les composants au niveau du trou souhaité, remettre en place l'entretoise (C) afin de ne pas en varier la géométrie.

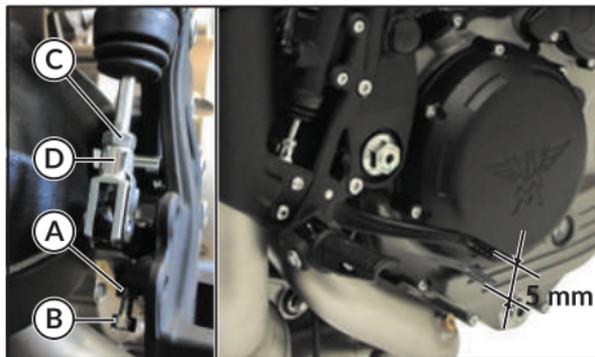


Pédale de commande frein arrière

- En agissant sur la pédale on actionne de manière oléohydraulique le frein de la roue arrière.

Réglage position pédale frein arrière

- Régler la garde au sol de la pédale du frein arrière en dévissant le contre-écrou (A) et en agissant sur l'élément de réglage (B) jusqu'à porter le levier dans la position souhaitée.
- Vérifier, en montant sur la selle, que la position obtenue est celle souhaitée.
- Serrer le contre-écrou (A).
- Après le réglage de la hauteur, vérifier que le jeu à vide de la pédale de frein résulte au moins de 5 mm. Dans le cas contraire desserrer le contre-écrou (C), agir sur l'élément de réglage (D) jusqu'à atteindre la mesure indiquée, ensuite serrer de nouveau le contre-écrou (C).





Béquille latérale



IMPORTANT

Avant d'actionner la béquille latérale, vérifier la consistance et la régularité de la surface d'appui ; terrain herbeux, boue, avec faible stabilité, asphalte ramolli par le soleil, etc., ces situations peuvent causer des chutes graves du motorcycle. En cas de pentes longitudinales, stationner avec la roue avant orientée vers le haut.

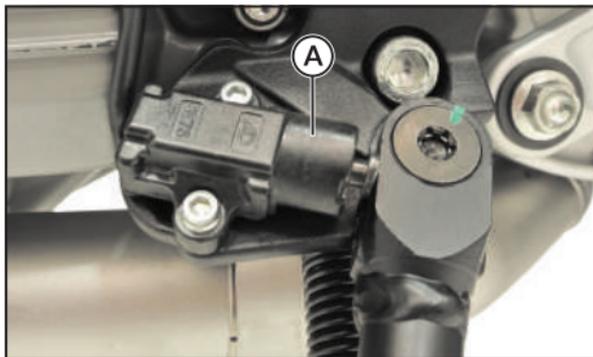
En cas de pente transversale ou de dos-d'âne, ouvrir la béquille dans le point plus à plat.

Contrôler périodiquement le fonctionnement correct des ressorts de rappel et du capteur de sécurité (A).



ATTENTION !

Ne pas rester assis sur la selle, quand le motorcycle se trouve appuyé sur la béquille latérale.

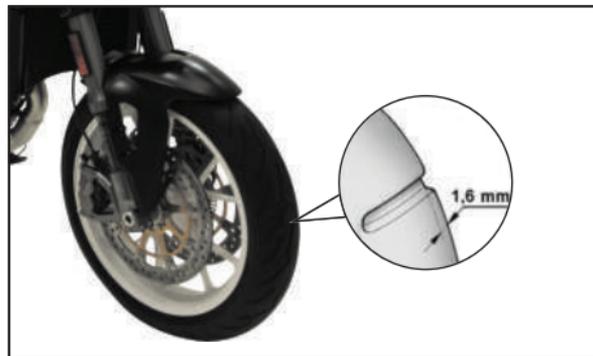


Pneus

Type : Tubeless Dimensions :

- avant 120/70 ZR 17 M/C (58W) TL
- arrière 190/55 ZR 17 M/C (75W) TL

	PRESSION (bars)	
	Avant	Arrière
Utilisation seulement avec pilote	2,4	2,5
Utilisation avec pilote et passager	2,4	2,9



REMARQUE

Le contrôle et le rétablissement de la pression des pneus doit être effectué avec le « pneu froid ».



REMARQUE

La pression correcte des pneus en fonction de la charge, donc du poids total du motorcycle, est un facteur extrêmement important pour garantir une conduite en sécurité.



IMPORTANT

Vérifier les conditions des pneus avant d'effectuer tout type de voyage, en présence de coupures, craquelures, gonflements, etc..., il faut les remplacer immédiatement.



ATTENTION !

L'épaisseur minimale prévue par la loi de la bande de roulement des deux pneus est de 1,6 mm.

Réservoir carburant

Ravitaillement

- Ouvrir le bouchon du réservoir, seulement après avoir éteint le moteur et avoir placé le motocycle sur la béquille.
- Ne pas fumer ou allumer des flammes libres pendant le ravitaillement.

Réservoir carburant	Litres
Capacité totale	19
Réserve	4,00



IMPORTANT

Essuyer immédiatement tout déversement de carburant sur le réservoir et sur les parties du motocycle. L'autonomie du véhicule en réserve, est affectée par le type de conduite et de parcours.



Normes pour l'utilisation

Avertissements

- Le propriétaire du motorcycle est personnellement responsable du maintien en conditions parfaites de son motorcycle.
- Un entretien insuffisant, le fait qu'il reste inutilisé pendant longtemps, l'exposition prolongée aux agents atmosphériques, etc..., peuvent procurer de graves dommages et compromettre aussi bien le bon fonctionnement que la durée de vie du motorcycle.
- Les fuites de liquide et la perte de pression des pneus peuvent avoir de graves conséquences. Il est donc très important d'effectuer un contrôle approfondi des principaux composants du motorcycle avant son utilisation.
- Le fonctionnement irrégulier éventuel du motorcycle, doit conduire le pilote à arrêter immédiatement la marche ou à éteindre le moteur. Contacter un Centre d'Assistance et/ou le Service de Dépannage, conventionné.

Rodage (1 000 km)



IMPORTANT

Un bon rodage est essentiel pour la durée de tous les organes en mouvement en garantissant un fonctionnement parfait au fil du temps.
Pendant la période de rodage, il est conseillé de ne pas voyager avec la poignée de la commande des gaz constamment à la même ouverture.



ATTENTION !

Après les premiers 1 500 km, se rappeler d'effectuer la 1ère révision.



Contrôles avant l'utilisation

Description	Contrôles
CARBURANT	Quantité appropriée
HUILE MOTEUR	Niveau optimal et absence de fuites
LIQUIDE RÉFRIGÉRANT	Niveau optimal et absence de fuites
PNEUS	Pression - Usure - Dommages éventuels
DIRECTION	Rotation libre dans les deux sens
SUSPENSIONS	Réglage et absence de fuites
FREINS	Fonctionnement - Usure - Absence de fuites
CHAÎNE	Tension correcte et lubrification
COMMANDE DES GAZ	Le fonctionnement doit résulter « doux » et sans jeux. Au besoin, lubrifier ou régler
FEUX ET DISPOSITIFS DE SIGNALISATION	Vérifier le bon fonctionnement

Conseils pour l'utilisation et la conduite

- Laisser chauffer le moteur pendant quelques minutes, avant chaque départ, en le laissant « tourner » au ralenti.
- Ne pas garder le moteur en marche pendant trop longtemps lorsqu'on est arrêté.
- Ne pas démarrer le moteur dans des endroits fermés ou non suffisamment aérés. Les gaz d'échappement sont très toxiques.
- Ne pas effectuer des départs « pleins gaz » et ne pas tourner trop brusquement la poignée des gaz.
- Ne pas cabrer la moto et ne pas procéder en « zigzag ».
- Sur les voies non goudronnées, sur les parcours accidentés, sur les routes glissantes à cause de la pluie, etc., utiliser les freins avec une extrême prudence, utiliser de préférence le « frein moteur ».
- Toujours signaler avec les clignotants, les déplacements sur la route, lorsqu'on tourne à droite ou à gauche, les changements de voies, etc.
- Ne pas accélérer avec les freins tirés.
- En conditions normales de revêtement routier, utiliser de préférence les freins avant.
- Après un long parcours, en conditions de température ambiante élevée, il est conseillé de laisser le moteur au ralenti pendant quelques instants avant de l'éteindre.



Précautions pour la première période d'utilisation du motorcycle

Jusqu'à 800 km - Ne pas dépasser les 5 500 tours, avec toutes les vitesses enclenchées.



IMPORTANT

Il est conseillé de varier fréquemment le régime de tours du moteur, sans jamais excéder dans la limite prescrite. Il est conseillé en outre, de contrôler souvent la tension et la lubrification de la chaîne.



IMPORTANT

Pour permettre au matériau de friction de s'adapter parfaitement (plaquettes-disques de frein) éviter des actions de freinage violentes et prolongées.

De 800 à 1 000 km - Ne pas dépasser les 7 500 tours, avec toutes les vitesses enclenchées.



IMPORTANT

Dès que l'on atteint les premiers 1 500 km, il faut effectuer la première révision exclusivement auprès d'un centre d'assistance agréé MOTO MORINI.

Informations de pré-démarrage



IMPORTANT

Avant de démarrer le moteur pour la première fois, il est conseillé de familiariser avec les commandes, étant donné que pendant la conduite, tous les mouvements devront être effectués de façon « naturelle » et sans distractions de quelque sorte que ce soit.



ATTENTION !

Ne jamais démarrer le moteur dans des espaces clos. Les gaz d'échappement sont très toxiques et peuvent provoquer la perte de conscience voire la mort.

Démarrage moteur

- Le démarrage du moteur peut être effectué avec la béquille baissée, à condition que la boîte de vitesses soit au point mort et que le levier d'embrayage soit tiré.
- Pour démarrer le moteur avec la vitesse enclenchée, il faut tirer le levier d'embrayage et la béquille doit être nécessairement soulevée.

REMARQUE

Le circuit de démarrage ne nécessite d'aucun dispositif « starter » à commande manuelle. Le boîtier électronique, en fonction de la température, de l'humidité, de la pression atmosphérique et de la température interne du moteur, gère le démarrage du moteur en déterminant automatiquement le régime de ralenti le plus approprié.



Pour démarrer le moteur :

- Tourner la clé en position « ON ».
- Appuyer sur le bouton de démarrage (A) et le relâcher immédiatement sans toucher la poignée des gaz.



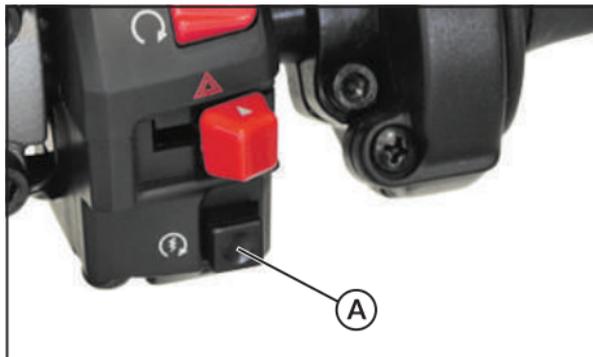
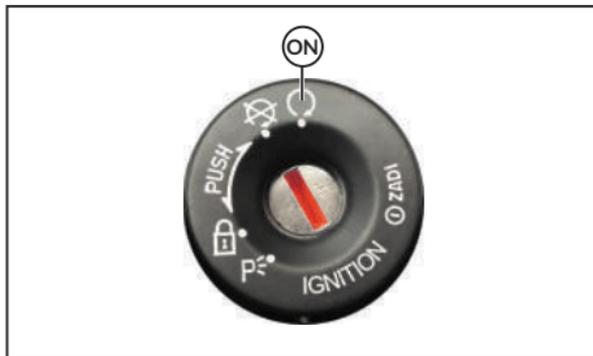
IMPORTANT

Le témoin qui indique la pression de l'huile doit s'éteindre au bout de quelques secondes après le démarrage du moteur. S'il reste allumé, éteindre immédiatement le moteur et contrôler le niveau de l'huile. Si le niveau de l'huile est correct, consulter le service assistance Moto Morini S.r.l.



IMPORTANT

Ne pas faire tourner le moteur à un régime trop élevé. L'huile doit se réchauffer graduellement pour atteindre tous les points prévus par la lubrification.



**ATTENTION !**

Le témoin  s'éclaire au premier démarrage, au moment de l'allumage du motocycle. Dès que les 5 km/h sont dépassés le témoin s'éteint. S'il reste allumé, éteindre immédiatement le moteur puis procéder au redémarrage du motocycle. Si le témoin ne s'éteint toujours pas, s'adresser au service assistance Moto Morini S.r.l.

Même s'il est conseillé de maintenir toujours actif le système, il est possible de désactiver l'ABS (Antiblock Braking System).

Pour procéder à la désactivation agir de la façon suivante :

- Arrêter la moto.
- Introduire la clé dans le commutateur et la tourner pour placer le tableau de bord en mode ON.
- Maintenir enfoncée la touche ABS-OFF jusqu'à ce que la LED clignote 3 fois.

REMARQUE

La LED qui clignote à basse fréquence indique que l'ABS est désactivé.

Pour réactiver le système ABS exécuter de nouveau la procédure ; à la fin de la procédure, la LED reste éteinte.

**ATTENTION !**

Après la désactivation, le système ABS ne se réactive pas de nouveau au redémarrage de la moto.



Mise en marche

Départ et accélération

- Après avoir démarré le moteur comme il a été décrit précédemment, le laisser « tourner » au ralenti pendant quelques minutes. Pour partir, tirer à fond de course le levier de l'embrayage et avec la partie avant de la plante du pied gauche, agir fermement (vers le bas) sur le levier sélecteur de vitesses de façon à enclencher la première vitesse. Le levier sélecteur, au moment du relâchement, reviendra dans sa position initiale.
- Accélérer progressivement et en même temps relâcher avec modération, le levier d'embrayage.
- Pour passer à la deuxième vitesse, fermer la poignée de la commande des gaz, tirer le levier de l'embrayage, soulever le levier sélecteur de vitesses avec le dessus du pied, relâcher le levier de l'embrayage et en même temps accélérer. Cette manœuvre doit être répétée pour toutes les autres vitesses. Pour rétrograder, relâcher la commande des gaz, tirer le levier d'embrayage, accélérer brièvement pour optimiser la synchronisation des pignons de la boîte de vitesses, puis enclencher la vitesse inférieure et relâcher le levier d'embrayage.



IMPORTANT

Les commandes doivent être manœuvrées avec rapidité. Dans les longs parcours, en montagne, quand le moteur s'apprête à réduire le nombre de tours, on doit rétrograder en enclenchant la vitesse inférieure sans tarder.

Décélération et freinage

- Sauf dans des cas d'obstacles imprévus, les freins ne doivent pas être utilisés de manière trop agressive, pour ne pas provoquer le blocage des roues avec l'inévitable perte de contrôle du motorcycle.
- Ralentir en utilisant le frein moteur et en rétrogradant, puis freiner en agissant de manière modulaire sur les deux freins.
- Sur les routes rendues glissantes par la pluie, ou avec des nids-de-poule, des fossés, des rapiécages grossiers du revêtement routier, du gravillon, etc., l'action de freinage doit être nécessairement « adaptée ». Dans ces cas en effet, où l'adhérence résulte sans aucun doute compromise, il est indispensable d'utiliser les freins avec modération et attention maximale.
- Sur les parcours avec de longues et fortes pentes, utiliser le changement de vitesse et la capacité de freinage du moteur. Actionner les freins de manière alternée et pour de courtes distances ; une utilisation continue causerait une inévitable surchauffe du matériau de friction avec une réduction considérable de la capacité de freinage.

Arrêt

- En fermant la poignée des « gaz », on obtient un ralentissement progressif. Rétrograder en agissant sur le levier d'embrayage, mettre la boîte de vitesses au point mort (entre la première et la seconde) puis arrêter le motorcycle en agissant sur les freins.



IMPORTANT

Ne pas laisser la clé en position ON avec le moteur coupé pour ne pas endommager les composants électriques.



Stationnement

- Positionner le motorcycle sur la béquille latérale.
- Bloquer le guidon avec le dispositif verrouillage de direction.
- Ne pas garer le motorcycle à proximité de sources de chaleur.
- Pendant les arrêts de courte durée, en conditions de mauvaise visibilité, laisser les feux de stationnement allumés.
- Ne pas oublier les feux allumés pendant trop longtemps pour ne pas décharger la batterie.
- Ne pas laisser la clé d'allumage avec le motorcycle sans surveillance même si pour quelques minutes seulement.
- Ne pas garer le véhicule sur des feuilles sèches, de la matière plastique ou des surfaces en bois, étant donné que la température élevée du pot d'échappement catalytique, pourrait générer des situations dangereuses.
- Éviter de garer le véhicule sous les arbres. Pendant certaines saisons en effet, on peut avoir la chute de résidus résineux, de fruits ou de feuilles contenant des substances chimiques nocives pour les peintures et les composants en matière plastique.

Nettoyage général



IMPORTANT

- Ne pas laver le motorcycle immédiatement après l'avoir utilisé. L'eau en évaporant à cause du contact avec les surfaces encore chaudes, déterminerait la formation de taches.
- Ne pas effectuer le lavage en plein soleil en particulier en été, étant donné que le shampooing pourrait s'essuyer avant le rinçage en causant des dommages à la peinture.
 - Éviter les jets d'eau ou d'air à haute pression ou les jets de vapeur sur les parties électriques, sur les prises d'air, sur les extrémités des silencieux d'échappement, sur le tableau de bord, sur les dispositifs de commande situés sur le guidon.

**IMPORTANT**

Au cas où des parties du moteur, résulteraient particulièrement encrassées, utiliser un produit dégraissant spécifique, en évitant tout contact avec les parties peintes, la chaîne, la couronne, les disques de frein, etc. Pour le nettoyage des parties en caoutchouc ou en plastique, ne pas utiliser absolument des solvants ou des diluants.

REMARQUE

Pour maintenir au fil du temps le brillant des surfaces métalliques et peintes, nettoyer et laver le motorcycle périodiquement s'il est utilisé dans des zones ou dans des conditions de : pollution atmosphérique, salinité et humidité de l'atmosphère, emploi de sel ou de produits chimiques antigel dans la période hivernale. Prêter attention que sur la carrosserie ne restent pas de résidus de poussières industrielles, taches de goudron, insectes morts, etc...

Pour éliminer la saleté qui s'est déposée sur les parties peintes, utiliser un jet d'eau à basse pression, mouiller avec soin et éliminer la boue et les autres résidus, avec une éponge très souple imbibée d'eau et de shampooing pour carrosserie. Toujours utiliser des produits spécifiques de bonne qualité, biodégradables en évitant les détergents et les solvants trop agressifs. Rincer à l'eau tiède et propre et essuyer parfaitement toutes les surfaces, avec une peau de chamois.

**ATTENTION !**

Après le lavage, les freins pourraient avoir un comportement anormal. L'efficacité du freinage pourrait être momentanément compromise à cause de la présence d'eau sur les surfaces de friction du système de freinage. Les disques de frein doivent être nettoyés avec des solvants ne contenant pas de substances huileuses : acétone ou trichloréthylène.



Longue inactivité

- Avant de mettre au garage le motorcycle en prévision d'une longue inactivité, par exemple dans la période hivernale, il faut effectuer les opérations suivantes :
 - Nettoyage général
 - Soutenir le motorcycle d'en bas afin de soulever les pneus du sol et les dégonfler.
 - Enlever la batterie qui devra être maintenue constamment chargée (contrôle et recharge une fois par mois).
 - Couvrir le motorcycle avec une housse appropriée pour en préserver la peinture et le protéger de l'humidité. Éviter l'emploi de bâches en matière plastique ou imperméables.

Entretien

Entretien programmé

Interventions qui devront être effectuées par le Réseau d'Assistance Moto Morini.

	Km	1 500	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000
Huile moteur		S	S	S	S	S	S
Filtre à huile		S	S	S	S	S	S
Filtre à huile (à crépine)		C	C	C	C	C	C
Filtre à air		C	C	C	C	C	C
Filtre carburant						S	
Commande et câble poignée des gaz (**) seulement câble		C	C	C	C	C	S**
Synchr. Vanne à papillon		C	C	C	C	C	C
Bougies				S		S	
Réglage soupapes			C		C		C
Chaînes distribution						S	
Commandes oléohydrauliques (freins-embayage)		C	C	C	C	C	C
Durites oléohydrauliques (freins-embayage)		C	C	S (48*)	C	S (96*)	C



Tubulures refroidissement	C	C	C	C	C	C
Liquide freins-embayage	C	S (24*)	S (48*)	S (72*)	S (96*)	S (120*)
Plaquettes de freins	C	C	C	C	C	C
Disques de freins	C	C	C	C	C	C
Huile fourche			S (48*)		S (96*)	
Fourche		C	C	C	C	C
Suspension arrière		C	C	C	C	C
Jeu de la direction	C	C	C	C	C	C
Paliers de roues		C	C	C	S	C
Chaîne de transmission	Lubrifier tous les 700 km					
Liquide réfrigérant	C	S (24*)	S (48*)	S (72*)	S (96*)	S (120*)
Électroventilateur	C	C	C	C	C	C
Système d'éclairage et signalisation	C	C	C	C	C	C
Serrage tuyaux d'échappement et silencieux	C	C	C	C	C	C
Serrage écrous du cadre	C	C	C	C	C	C
Serrage boulons des roues	C	C	C	C	C	C

S - Remplacement. Indique les composants ou les produits à remplacer avec d'autres pièces neuves.

C - Contrôle et/ ou réglage. Indique les interventions de contrôle, nettoyage, réglage, rétablissement des niveaux des liquides, etc.

(*) La valeur entre parenthèses indique un intervalle temporel exprimé en mois. Le remplacement est prescrit lorsqu'on atteint l'intervalle kilométrique ou bien temporel.

Entretien ordinaire

Il faut tenir le plus grand compte de ces interventions qui devront être effectuées par le propriétaire scrupuleusement ; de celles-ci dépendront en grande partie le bon fonctionnement et la durée de vie du motorcycle.

REMARQUE

Normalement les opérations d'entretien ordinaire peuvent être effectuées par l'utilisateur, mais souvent elles nécessitent d'une préparation technique de base et d'outils spécifiques ; en cas de doutes sur les interventions à effectuer, il est conseillé de s'adresser au centre d'assistance agréé Moto Morini S.r.l. qui sera en mesure d'offrir un service soigné, fiable et compétent. Avant de commencer tout type d'intervention ou de simple contrôle, placer le véhicule à plat, sur un sol solide, dans un lieu à l'abri mais bien aéré et vérifier que le moteur et le système d'échappement résultent suffisamment refroidis, pour éviter de se brûler.



Les interventions d'entretien marquées par ce symbole, relèvent de la compétence exclusive d'un personnel spécialisé et doivent être effectuées auprès d'un centre d'assistance agréé Moto Morini S.r.l. ou dans certains cas, auprès d'un atelier spécialisé. Le non-respect de cette condition, dégage le fabricant de toute responsabilité et détermine, en plus de rendre toute prétention non exigible à l'égard du fabricant, la déchéance de la garantie si encore en cours, vu qu'il s'agit en substance d'une « altération du véhicule ». Moto Morini s.r.l., en outre déconseille d'effectuer directement soi-même ces opérations en tenant compte du fait qu'elles pourraient avoir comme conséquence des blessures très graves voire la mort.



Huile moteur

Contrôle niveau tous les km : **1 000**

- Le contrôle du niveau de l'huile moteur doit être effectué avec le moteur froid ou bien avec le moteur chaud, mais après avoir attendu quelques minutes pour laisser l'huile se stabiliser à l'intérieur du carter. Maintenir le motorcycle perpendiculaire par rapport au sol.
- Le niveau peut être contrôlé à travers le hublot de regard sur le côté droit du carter d'huile, il est correct lorsqu'il résulte au centre du hublot.
- Si le niveau résulte au-dessous de la ligne médiane de l'indicateur, procéder à faire l'appoint en utilisant le goulot supérieur (T).
- Utiliser l'huile :  Power Synt 10W50



**IMPORTANT**

Pendant les arrêts lors de longs voyages, contrôler le niveau de l'huile.

**IMPORTANT**

Pendant les ravitaillements de l'huile moteur, si un entonnoir ou un outil semblable est utilisé, vérifier qu'il est parfaitement propre. L'entrée de corps étrangers ou de l'eau dans le moteur peut provoquer de graves dommages.

- Après avoir fait l'appoint, fermer le bouchon de remplissage, démarrer le moteur et le laisser « tourner » au ralenti pendant quelques minutes, en vérifiant qu'il n'y a pas de fuites d'huile et que le témoin sur le tableau de bord s'éteint après quelques secondes du démarrage du moteur ; dans le cas contraire, éteindre le moteur et effectuer les vérifications opportunes.
- Contrôler de nouveau le niveau de l'huile après environ trois minutes de l'extinction du moteur.

**ATTENTION !**

Ne pas mélanger des huiles avec des caractéristiques incompatibles entre elles, pour ne pas provoquer des dommages au moteur. Au cas où le type d'huile prescrit ne serait pas disponible, en utiliser un compatible. La compatibilité peut être généralement vérifiée sur les tableaux spécifiques disponibles dans les stations-service et dans les magasins spécialisés. Moto Morini S.r.l., décline toute responsabilité pour des dommages de quelque nature que ce soit occasionnés par l'huile avec des caractéristiques différentes par rapport à celles prescrites.



Liquide freins-embayage



Brake Fluid DOT 5.1



IMPORTANT

Contrôle à km **1 000-10 000** puis tous les **10 000** km

Les freins sont les organes qui davantage garantissent la sécurité lors de la conduite, ils doivent donc être toujours parfaitement efficaces. Le motorcycle est doté de freins à disque à actionnement oléohydraulique sur les deux roues.



ATTENTION !

Le liquide pour freins et embayage est très corrosif et peut provoquer de graves préjudices personnels et des dommages au motorcycle. Le niveau ne doit jamais être au-dessous du repère « MIN », marqué sur les réservoirs respectifs.

Un niveau insuffisant du liquide de freins, peut rendre inefficace le système de freinage.



IMPORTANT

Utiliser exclusivement le liquide prescrit prélevé du récipient scellé. Faire attention à ne pas faire entrer des corps étrangers, de l'eau, etc. avec le liquide.

Au cas où on devrait ou on souhaiterait changer la marque, il est indispensable de vidanger tout le circuit. Cette opération relève de la compétence exclusive d'un personnel spécialisé. Ne jamais mélanger de liquides ayant des caractéristiques différentes et probablement incompatibles entre elles.

Contrôle des niveaux (liquide de freins et embrayage)

- Incliner le motorcycle de façon que le liquide contenu dans les différents réservoirs, résulte horizontal.

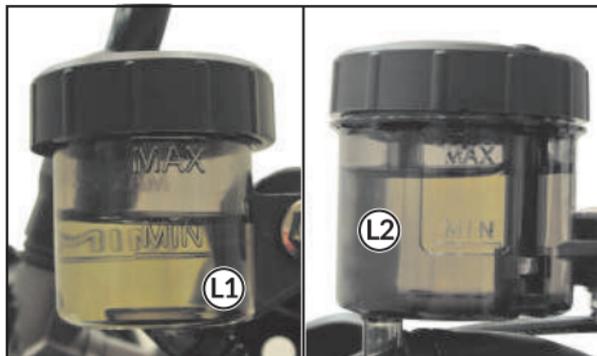
Indicateurs de niveau (L) :

- L1 - embrayage
- L2 - frein avant
- L3 - frein arrière



ATTENTION !

En cas de diminution du niveau du liquide de freins, ne pas utiliser le motorcycle et ne pas faire l'appoint, mais s'adresser immédiatement à un Centre d'Assistance Agréé Moto Morini. L'augmentation du niveau du liquide d'embrayage est normalement déterminé par l'usure de l'embrayage. Se maintenir constamment à la moitié entre les indications de niveau minimum et maximum.

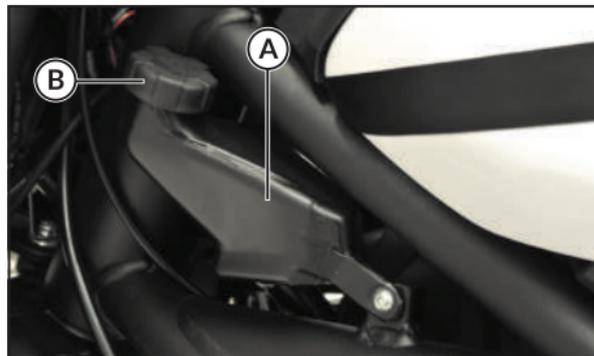


Liquide réfrigérant

- Le vase d'expansion du liquide réfrigérant (A), se trouve entre la fourche et le réservoir de carburant.

Contrôle niveau :

- Le contrôle du niveau du liquide réfrigérant à l'intérieur du réservoir doit être effectué avec le moteur froid et avec le motorcycle perpendiculaire par rapport au sol.
- Le niveau correct du liquide est compris entre les repères « MIN-MAX » pouvant être visualisés sur la surface extérieure du réservoir, sur le côté droit du motorcycle.
- Les ajouts éventuels de liquide, doivent être effectués en enlevant le bouchon (B).
- Utiliser le liquide :  Coolant M3.0.





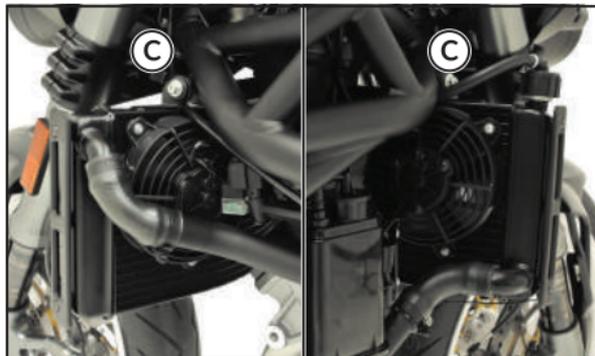
ATTENTION !

Ne pas faire l'appoint avec de l'eau
sinon dans des situations d'urgence.

REMARQUE

Le circuit de refroidissement comprend deux
électroventilateurs (C) qui interviennent
automatiquement pour refroidir le radiateur au
cas où la température du liquide atteindrait des
niveaux trop élevés.

Les électroventilateurs sont protégés par un
fusible.



ATTENTION !

Au cas où on constaterait une
consommation anormale de réfrigérant,
ou bien des fuites du circuit de
refroidissement, ne pas utiliser le
motocycle et s'adresser immédiatement
à un Centre d'Assistance Agréé Moto
Morini S.r.l.

Plaquettes de freins

Contrôle de l'usure

Contrôle : tous les 2 000 km



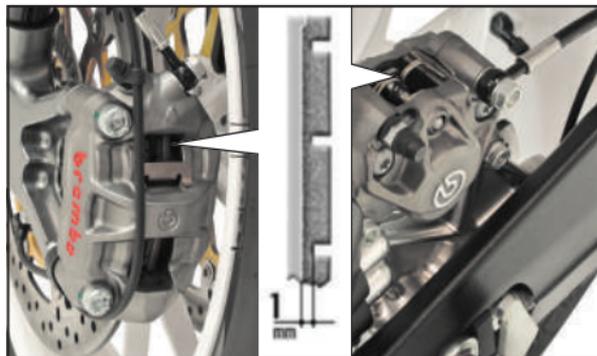
IMPORTANT

L'utilisation répétée du motorcycle sur des parcours poussiéreux, sur des routes mouillées, des parcours tortueux et des routes de montagne, prévoit un contrôle plus fréquent de l'état d'usure des plaquettes.

- Le contrôle est effectué sans devoir enlever les plaquettes.
- Sur le matériau de friction des plaquettes avant, il y a des rainures qui servent comme indicateurs d'usure.
- Lorsque les plaquettes sont encore en bonnes conditions, les rainures doivent résulter bien visibles.



L'épaisseur minimale du matériau de friction des plaquettes est de 1 mm. Si une seule résulte excessivement usée, il faut les remplacer toutes les deux. Toujours utiliser des plaquettes d'origine.



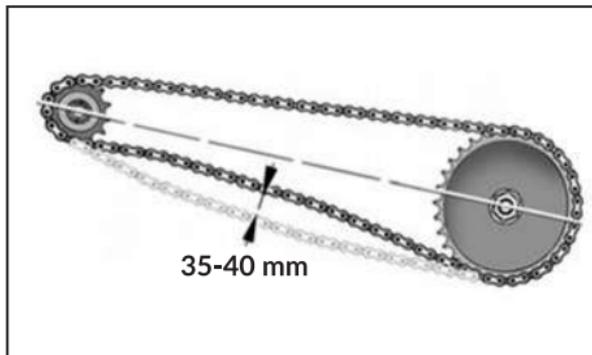
Chaîne de transmission finale

REMARQUE

Les seules opérations admises pour l'utilisateur, sont limitées au contrôle de la tension et à la lubrification de la chaîne de transmission finale.

Contrôle tension tous les km

- Placer le motorcycle en ordre de marche, à plat sans pilote et la béquille soulevée.
- Appuyer du bas vers le haut sur la chaîne, au niveau de la partie médiane du bras oscillant.
- La chaîne correctement tendue, doit accomplir une excursion maximale de 35-40 mm. Au cas où il y aurait une excursion plus grande, il faut effectuer le réglage de la tension auprès d'un Centre d'Assistance Agréé Moto Morini ou un atelier spécialisé de confiance.



**ATTENTION !**

Une tension erronée de la chaîne peut déterminer une usure prématurée du pignon, de la couronne et évidemment de la chaîne elle-même.

Lubrification tous les 700 km (ou plus fréquemment en cas de longs parcours sur des routes poussiéreuses ou mouillées).

Lubrifier avec des produits spécifiques, en suivant scrupuleusement les modes d'emploi indiqués sur l'emballage du produit.

Utiliser



MOTOREX CHAIN LUBE ROAD

Composants électriques

Fusibles

- Déposer la selle du passager.
- Agir sur les languettes latérales et ouvrir le couvercle de la boîte à fusibles.
- Avant de remplacer un fusible, chercher d'identifier la cause et de résoudre le problème qui a fait sauter le fusible.
- Identifier et extraire le fusible « grillé » et le remplacer avec un autre identique ayant le même ampérage.



ATTENTION !

Ne pas remplacer les fusibles avec d'autres d'ampérage supérieur étant donné que cela pourrait endommager gravement le circuit électrique et provoquer des incendies à cause des courts-circuits.



N°	Ah	Fonctions
1	10	ABS MR
2	25	ABS VR
3	5	ABS commutateur clé
4	7,5	Feux de position
5	10	Sonde Lambda
6	10	Pompe à eau
7	15	Ventilateur refroidissement



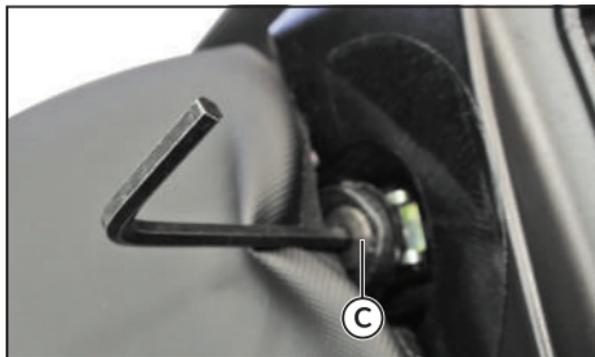
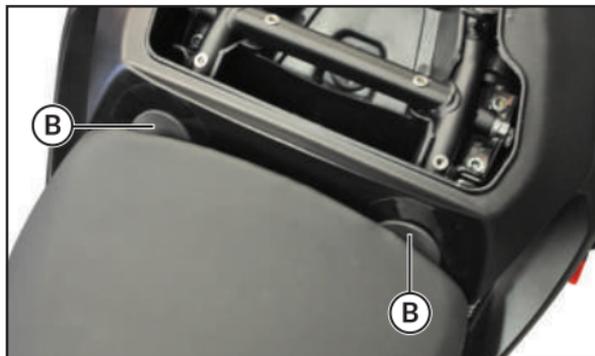
Batterie 12 V - 7,5 Ah au Lithium Phosphate

Pour accéder à la batterie, procéder de la façon suivante :

- Ouvrir la selle du passager et la déposer.
- Enlever les deux bouchons de fermeture des trous d'accès des vis de fixation selle pilote.
- Extraire la clé Allen (A) qui se trouve sous la selle passager.



- Desserrer les deux vis arrière de fixation selle pilote.
- Déposer la selle pilote.





Recharge de la batterie

REMARQUE

La batterie peut être rechargée seulement avec des chargeurs de batterie spécifiques pour batteries au lithium, disponibles auprès de votre concessionnaire Moto Morini.



ATTENTION !

Ne pas charger ou laisser la batterie à proximité de sources de chaleur ou de flammes libres.
Tenir hors de portée des enfants.

Dépose de la batterie

- Desserrer les vis de fixation des câbles, sur les bornes de la batterie.
- Extraire la batterie.



ATTENTION !

Pour l'inclinaison particulière de la batterie à l'intérieur du logement correspondant, il n'est possible de la remplacer qu'avec une autre de type scellé.



ATTENTION !

Ne jamais ouvrir la batterie, ne pas ajouter d'eau distillée ou d'électrolyte.

Repose de la batterie

- Introduire la batterie dans le compartiment prévu à cet effet, de manière verticale.
- Placer les câbles sur les bornes et les fixer avec les vis.
- Incliner la batterie et l'introduire dans son logement.

**IMPORTANT**

Prêter attention à l'orientation des bornes et à la polarité des câbles.

ROUGE = positif (+)

Noir = négatif (-)

Phare avant**Réglage du faisceau lumineux**

Périodiquement ou en cas d'exigences particulières, faire contrôler le faisceau lumineux émis par le phare avant par un centre d'assistance agréé Moto Morini S.r.l. ou par un garage électricité-auto de confiance.

- Le réglage est effectué en intervenant sur la vis prévue à cette effet.

Clignotants

Les clignotants fonctionnent avec un jeu de LED non remplaçables. Si le clignotant ne fonctionne pas, même si le circuit résulte intègre, il faut remplacer le clignotant complet, auprès d'un centre d'assistance agréé Moto Morini.



Feu de plaque d'immatriculation

L'éclairage de la plaque d'immatriculation fonctionne avec un jeu de LED non remplaçables. Si le phare ne fonctionne pas, même si le circuit résulte intègre, il faut remplacer le bloc d'éclairage complet, auprès d'un centre d'assistance agréé Moto Morini.

Feu arrière

Le feu arrière fonctionne avec un jeu de LED non remplaçables. Si le feu ne fonctionne pas, même si le circuit résulte intègre, il faut remplacer le feu arrière complet, auprès d'un centre d'assistance agréé Moto Morini.

CORSARO


Les informations et les données fournies dans cette publication sont sujettes à des mises à jour périodiques pour les intégrer avec les évolutions techniques du véhicule et pour corriger des inexactitudes éventuelles. Ces modifications seront intégrées dans les nouvelles éditions de la publication et pourront être effectuées à tout moment sans préavis.

Moto Morini S.r.l. Via Beri, 24 - 27020 Trivolzio (PV) - Italie
Phone +39 0382 193881 - Fax +39 0382 930496
www.motomorini.eu

Français
M3544091
Édition de Mai 2017





www.motomorini.eu