

CAGIVA *motor S.p.A.*

Libretto uso e manutenzione
Owner's manual
SST - SXT 125

La CAGIVA Motor SpA—Varese declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente manuale e si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

To the best knowledge of CAGIVA Motor SpA—Varese, Inc. the material contained herein is accurate as of the date this publication was approved for printing. CAGIVA Motor SpA — Varese, Inc. reserves the right to change specifications, equipment, or designs at any time without notice and without incurring obligation.

CAGIVA motor S.p.A.

PRESENTAZIONE

Benvenuti nella famiglia motociclistica CAGIVA motor. La Vostra nuova motocicletta CAGIVA motor è stata progettata e costruita per essere la migliore del suo tipo. Le istruzioni di questo manuale sono state preparate per fornire una guida semplice e chiara per la manutenzione ed il funzionamento del motociclo.

Per la migliore presentazione del motociclo si raccomanda di seguire attentamente le istruzioni di questo manuale.

In questo manuale sono racchiuse le istruzioni per le più semplici e necessarie operazioni di manutenzione.

Le informazioni riguardanti le riparazioni o le manutenzioni più specifiche o di maggiore entità sono contenute nel Manuale Di Servizio CAGIVA motor. Interventi di questo genere richiedono il lavoro di meccanici esperti e l'uso di apposite attrezzature.

Il Vostro Concessionario CAGIVA motor ha i ricambi originali, l'esperienza e tutte le attrezzature necessarie per renderVi un ottimo servizio.

SOMMARIO

DATI TECNICI	Pag. 3
COMANDI	» 9
ISTRUZIONI PER LA GUIDA	» 17
MANUTENZIONE PERIODICA	» 27
MOTORE	» 30
MOTOTELAIO	» 40
PARTE ELETTRICA	» 51
INDICE ALFABETICO	» 61

YOUR OWNER'S MANUAL

Welcome to the CAGIVA motor Motorcycling Family!

Your new CAGIVA motor motorcycle is designed and manufactured to be finest in its field. The instructions in this book have prepared to provide a simple and understandable guide for your motorcycle's operation and care. Follow the instructions carefully for its maximum performance and your personal motorcycling pleasure. Your owner's manual contains instructions for owner care and maintenance of a minor nature. Information covering repair of major units such as engine, transmission, etc. is provided in the CAGIVA motor Service Manual. Work of this kind requires the attention of a skilled mechanic and the use of special tools and equipment. Your CAGIVA motor dealer has the facilities, experience and genuine parts necessary to properly render this valuable service.

TABLE OF CONTENTS

SPECIFICATION	Pag. 3
COTROLS	» 9
RIDING	» 17
SERVICE AND MAINTENANCE	» 27
ENGINE	» 30
CHASSIS	» 40
ELECTRICAL	» 51
ALFABETICAL INDEX	» 62

LIBRETTO DI GARANZIA CAGIVA MOTOR E DI MANUTENZIONE PERIODICA

In aggiunta a questo manuale, viene fornito ad ogni nuovo cliente CAGIVA motor un libretto di Garanzia e Manutenzione.

Esso contiene il Certificato di Garanzia, la cartolina di Garanzia e un certo numero di tagliandi di "Manutenzione Raccomandata".

IMPORTANTE:

La cartolina di garanzia dev'essere completata e ritornata alla Fabbrica entro 10 gg. dalla vendita del motociclo. Le operazioni di "Manutenzione Raccomandata" riportate sui tagliandi sono state preparate dal personale del Servizio Tecnico della CAGIVA motor.

Sono previsti interventi periodici, elencati in ciascun tagliando, la gestione dei quali sarà a cura e responsabilità dell'utente.

Portare sempre il Libretto quando portate il motociclo dal Vostro Concessionario per le Manutenzioni periodiche e fate firmare il tagliando di Servizio ad ogni intervento. Le spese per la Manutenzione Periodica Raccomandata, sono puramente nominali. Verrete ampiamente ripagati da un lungo uso del motociclo senza inconvenienti e difetti.

CAGIVA MOTOR OWNER'S "WARRANTY AND MAINTENANCE"

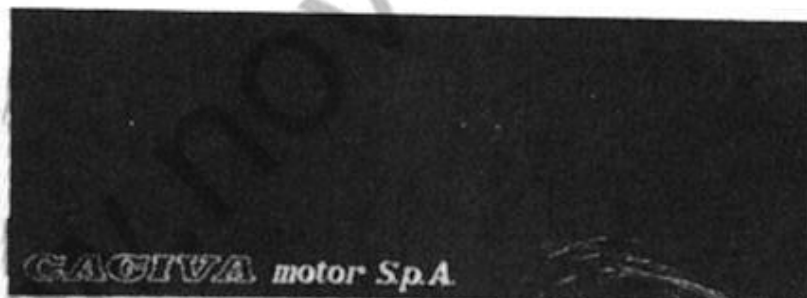
In addition to this Owner's Manual, a Warranty and Maintenance booklet is provided each new CAGIVA motor owner.

The booklet contains your new motorcycle Warranty, a Warranty Registration card, and a number of tear-out service coupons.

IMPORTANT

The Warranty Registration card must be completed and returned to CAGIVA motor within 10 days, to establish your motorcycle warranty. The approved service and maintenance procedures on each coupon and the mileage intervals have been worked out by CAGIVA motor service personnel, and cover items which are the owner's responsibility to have taken care of. Bring the coupon booklet along when you visit your dealer at the specified mileages to have your motorcycle inspected and serviced. Have your dealer sign the service coupon stubs for required proof of service during the warranty period.

Dealer charges for the recommended Service Procedures are nominal — you will be repaid with long, trouble-free service and will protect your investment in a quality CAGIVA motor product.



LIBRETTO - GARANZIA E MANUTENZIONE

DATI TECNICI

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Il numero di identificazione del motore è stampigliato sulla parte superiore del carter destro; mentre il Nr. di matricola del motociclo è stampigliato sul tubo di sterzo del telaio.

Riferite sempre il numero stampigliato sul telaio quando ordinate i ricambi o chiedete informazioni sul vostro motociclo.

Sigla designazione modello SST/SXT.

DIMENSIONI E PESO

		SST	SXT
Interasse	mm.	1370	1370
Lunghezza massima	mm.	2120	2140
Larghezza massima	mm.	830	900
Altezza minima da terra	mm.	165	220
Peso a secco	kg.	105	103

CAPACITÀ

Serbatoio carburante	lt.	10,5
Riserva	lt.	1,1
Olio nel carter	lt.	0,65
Serbatoio olio	lt.	1,5

MOTORE

Tipo	mono cilindrico	- 2 T -
Alesaggio	mm.	56
Corsa	mm.	50
Cilindrata	cm ³	123,15
Rapporto di compress.		10,8:1

SPECIFICATIONS

IDENTIFICATION DATA

The engine identification number is stamped on upper crankcase right side. The motorcycle identification serial (VIN) number is stamped on the right side of the frame at the steering head.

Always give the number stamped on the frame when ordering parts or making inquiry about your motorcycle.

Model Designation Letter SST - SXT

DIMENSIONS

		SST	SXT
Wheel Base	mm.	1370	1370
Overall Length	mm.	2120	2140
Overall Width	mm.	830	900
Ground Clearance	mm.	165	220
Dry Weight	kg.	105	103

CAPACITIES

Fuel Tank	lt.	10,5
Reserve	lt.	1,1
Transmission	lt.	0,65
Oil Tank	lt.	1,5

ENGINE

Type	Single Cylinder	2 Cycle
Bore	mm.	56
Stroke	mm.	50
Piston Displacement	cm ³	123,15
Compression Ratio		10,8:1

ACCENSIONE

Anticipo all'accensione	20° ÷ 21°
Distanza contatti rottore	mm. 0,35 ÷ 0,40
Candela tipo	Champion N 3
oppure	Magneti Marelli CW9L
Distanza elettrodi	0,6 ÷ 0,7

ALIMENTAZIONE

Carburat. Dell'Orto tipo	VHB 27 AD
Diametro diffusore	mm. Ø27
Getto massimo invernale	90
Getto massimo estivo	85
Getto starter	60
Getto minimo	50
Valvola gas	40
Spillo conico	V 15
Tacca fiss. spillo conico	II ^a
Polverizzatore	265 P
Galleggiante	10 gr.
Vite aria aperta a	1 + 3/4

TRASMISSIONE PRIMARIA

Pignone motore	z 15
Corona frizione	z 48
Rapporto di trasmissione	3,2

CAMBIO

Tipo: con ingranaggi sempre in presa.	
Rapporti di trasmissione:	
in 1° velocità	2,083
in 2° velocità	1,312
in 3° velocità	0,947
in 4° velocità	0,761
in 5° velocità	0,608

IGNITION

Ignition Timing	20 ÷ 21°
Circuit Breaker Point Gap	mm. 0,35 ÷ 0,40
Spark Plug Type	Champion N 3
or	Magneti Marelli CW9L
Gap	0,6 ÷ 0,7

CARBURETOR

Carburettor Type	DELL'ORTO VHB 27 AD
Venturi Diameter	mm. 27
High Speed Jet Winter	90
High Speed Jet Summer	85
Starting Jet	60
Low Speed Jet	50
Throttle Piston	40
Metering Pin	V 15
Metering Pin position	II ^a
Main Nozzle	265 P
Float	10 gr.
Idle Mixture Adjusting Screw	1,3/4 round

PRIMARY DRIVE

Drive Pinion Gear	z 15
Clutch Ring Gear	z 48
Ratio	3,2

TRANSMISSION

Type: Constant Mesh	
Internal Ratios:	
1st	2.083
2nd	1,312
3rd	0,947
4th	0,761
5th	0,608

TRASMISSIONE SECONDARIA		SST	SXT
Pignone uscita cambio	z	14	
Corona sulla ruota	z	59	61
Rapporto di trasmissione		4,214	4,357
Catena di trasmissione		1/2 x 7,8	

RAPPORTI TOTALI DI TRASMISSIONE		
in 1° velocità	28.06	29.04
in 2° velocità	17.67	18.29
in 3° velocità	12.76	13.20
in 4° velocità	10.25	10.61
in 5° velocità	8.19	8.47

DATI SUI PNEUMATICI

Ruota anteriore			
Tipo		Rigato	Trials
Dimensioni SST		3.00 x 19"	
Dimensioni SXT		2.75 x 21"	
Pressione di gonfiamento	Kg/cm ²	1,5	1,4
Ruota posteriore			
Tipo		Scolp.	Trials
Dimensioni		3,50 x 18"	
Pressione di gonfiamento	Kg/cm ²	1,8	1,6
Pressione di gonfiaggio con passeggero	Kg/cm ²	2	1.8

SECOND DRIVE		SST	SXT
Transmission Sproket	z	14	
Rear Wheel Sproket	z	59	61
Ratios		4,214	4,357
Chain		1/2" x 7,8	

FINAL RATIOS		
Low (First) Gear	28,06	29,04
Second Gear	17,67	18,29
Third Gear	12,76	13,20
Fourth Gear	10,25	10,61
Fifth Gear	8,19	8,47

TIRE DATA

Front Wheel			
Type		Road	Trials
Tire Size SST		3.00 x 19"	
Tire Size SXT		2.75 x 21"	
Tire Pressure	Kg/cm ²	1,5	1,4
Rear Wheel			
Type		Road	Trials
Tire Size		3,50 x 18"	
Tire Pressure Rider Only	Kg/cm ²	1,8	1,6
Tire Pressure With Passenger	Kg/cm ²	2	1.8

- 1 Coperchio di accesso alla batteria ed al filtro
aria
- 2 Vite bloccaggio sella
- 3 Carburatore
- 4 Pedale di avviamento
- 5 Tappo carica olio nel carter
- 6 Coperchio di accesso alla frizione
- 7 Pedale comando freno posteriore
- 8 Coperchio alloggiamento pompa di lubrificazione
- 9 Serbatoio olio lubrificazione motore
- 10 Vite controllo livello olio carter
- 11 Diodo Zener
- 12 Bloccasterzo

- 1 Battery Cover and air Cleaner
- 2 Seat screw
- 3 Carburettor
- 4 Starter Crank
- 5 Transmission Oil Level Plug
- 6 Clutch Access Cover
- 7 Rear Brake Pedal
- 8 Oil pump Cover
- 9 Oil Tank
- 10 Transmission Oil Level
- 11 Zener Diode
- 12 Steering Head Lock

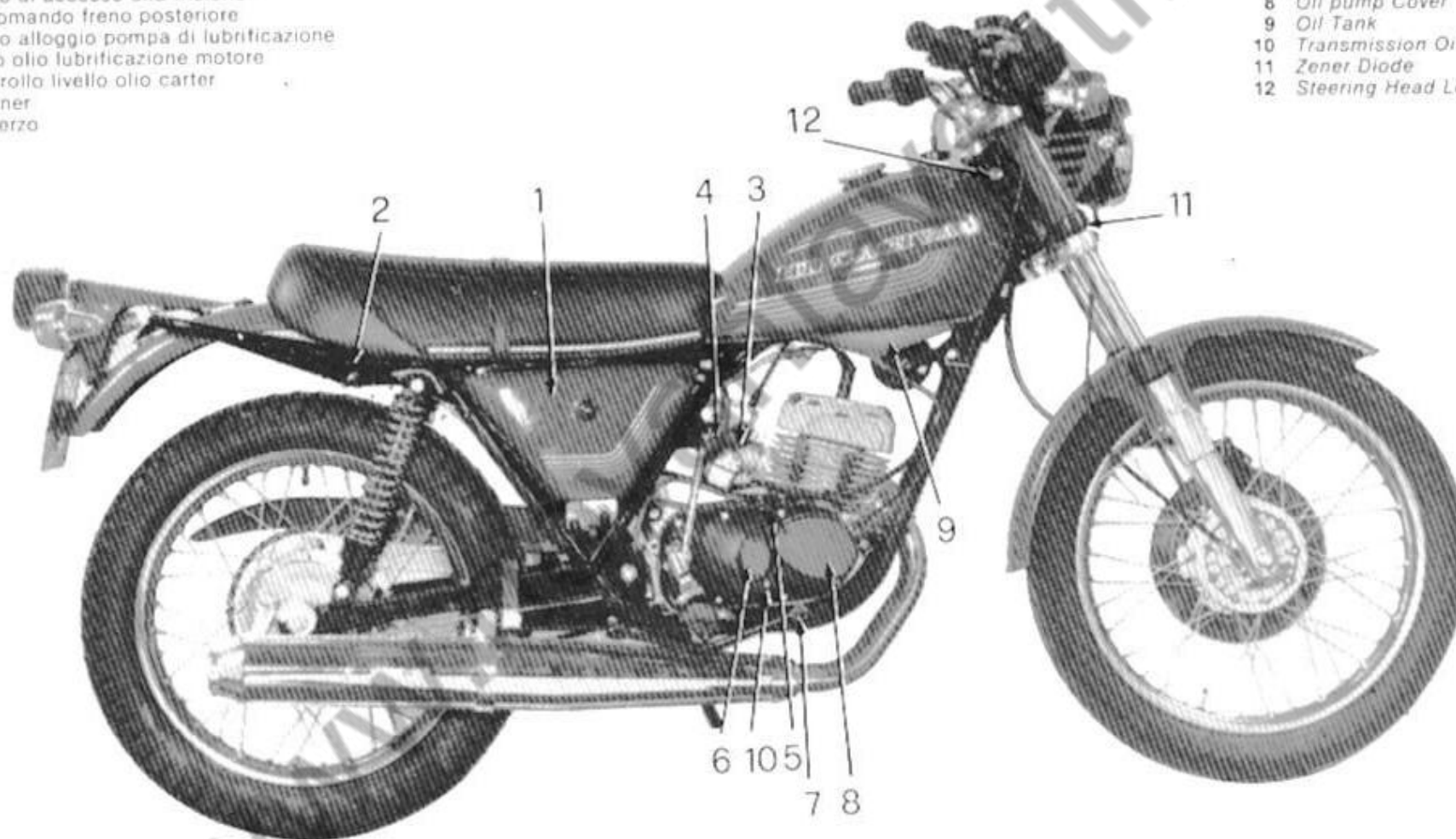


FIG. 1 - VISTA LATERALE DESTRA SST 125

FIG. 1 - RIGHT SIDE VIEW SST 125

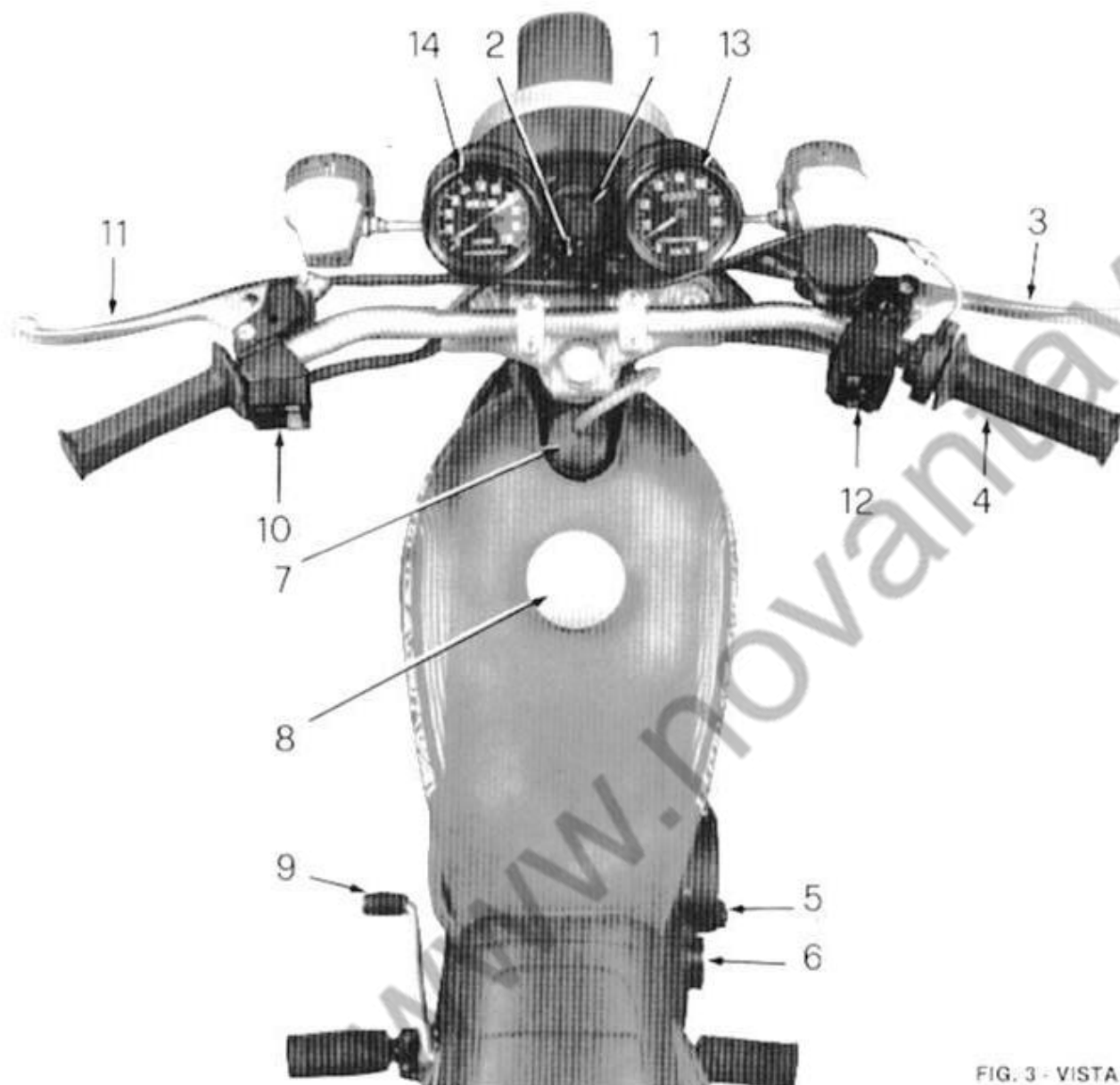
- 1 Rubinetto carburante
- 2 Coperchio di accesso all'alternatore
- 3 Pedale comando cambio
- 4 Avvisatore acustico
- 5 Tappo scarico olio



- 1 Fuel Valve
- 2 Alternator Cover
- 3 Gear Shifter Foot Lever
- 4 Horn
- 5 Oil Exhaust Plug

FIG. 2 - VISTA LATERALE SINISTRA SXT 125

FIG. 2 - LEFT SIDE VIEW SXT 125



- 1 Ignition-Light Switch
- 2 Warning Lights
- 3 Front Brake Control Lever
- 4 Throttle Control Grip
- 5 Rear Brake Pedal
- 6 Starter Crank
- 7 Oil Tank Cap
- 8 Fuel Tank Cap
- 9 Gear Shifter Lever
- 10 Switch, Lights and Horn
- 11 Clutch Control Lever
- 12 Engine Stop Switch
- 13 Speedometer
- 14 Tachometer

- 1 Interruttore di accensione
- 2 Spie indicatrici
- 3 Leva comando freno anteriore
- 4 Manopola comando gas e pompa lubrificazione motore
- 5 Pedale comando freno posteriore
- 6 Pedale di avviamento
- 7 Tappo per serbatoio olio lubrificazione motore
- 8 Tappo serbatoio carburante
- 9 Pedale comando cambio
- 10 Interruttore-deviatore luci e avvisatore acustico
- 11 Leva comando frizione
- 12 Interruttore arresto motore e lampeggiatori
- 13 Contachilometri
- 14 Contagiri

FIG. 3 - VISTA DALL'ALTO

FIG. 3 - TOP VIEW

COMANDI

RUBINETTO CARBURANTE (Fig. 4)

Il rubinetto carburante è situato sul lato sinistro, sotto il serbatoio. Il rubinetto ha tre posizioni: OFF (chiuso) con il manettino orizzontale, non permette al carburante di uscire; ON (aperto) con la punta del manettino rivolta verso l'alto, permette al carburante di uscire dal flusso principale; RES (riserva) con la punta del manettino rivolta verso il basso, permette al flusso del carburante di riserva di uscire.

STARTER CARBURATORE (Fig. 5)

Il manettino dello starter 1 viene usato per arricchire la miscela durante l'avviamento.

Alzare completamente il manettino verso l'alto per aprire; abbassare il manettino per chiudere.

Quando il motore è caldo chiudere il manettino.

Non viaggiare a lungo con lo starter aperto quando il motore è caldo.

FIG. 4 - RUBINETTO CARBURANTE

- 1 Filtro carburante
- 2 Aperto
- 3 Chiuso
- 4 Riserva

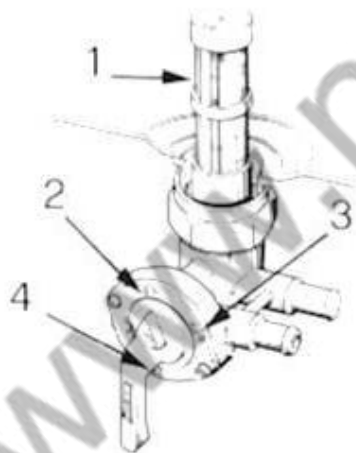


FIG. 4 - FUEL SUPPLY VALVE

- 1 Gasoline Strainer
- 2 ON
- 3 OFF
- 4 RES.

CONTROLS

FUEL SUPPLY VALVE (Fig. 4)

The fuel supply valve is located on the left side under the gas tank. The valve has three positions: OFF = horizontal position of lever: to close fuel flow; ON = upward position of lever: to allow fuel exit from main tube; RES = downward position of lever: reserve supply.

STARTING LEVER (Fig. 5)

The starting jet lever is to be used for starting operation. Pull lever (1) up to hold in open position; close throttle in idle position. When the engine warms up turn starting jet lever down in close position. Do not use starting jet for long periods or when engine is hot.



FIG. 5 - STARTER CARBURATORE

- 1 Levetta starter

FIG. 5 - STARTING LEVER

- 1 Starting Lever

INTERRUTTORE ACCENSIONE - SPIE INDICATRICI E STRUMENTI

Sul supporto portastrumenti Fig. 6 sono montati:
Il gruppo d'accensione con chiave 1; una spia ROSSA (2); una spia AMBRA (3); una spia BLU (4); il contachilometri (5); il contagiri (6).

L'interuttore d'accensione e luci è comandato a mezzo di una chiave estraibile.

Dalla posizione di OFF (spento) girare la chiave in senso destrorso.

Nella prima posizione, IGNITION, si avrà soltanto l'accensione; nella seconda posizione, LIGHTS, si avrà inserita accensione e luci; nella terza posizione, PARK, si avranno inserite le luci di posizione e di città.

La chiave può essere estratta soltanto nella posizione OFF (spento).

La spia ROSSA (2) "GEN", segnala la carica della batteria. Si accende quando la chiave viene girata in posizione "Ignition" e rimane accesa quando il motore è fermo o quando gira molto piano; si spegne appena aumentano i giri del motore e l'alternatore inizia a caricare la batteria.

Se questa spia dovesse rimanere accesa anche a regimi superiori al minimo, significa che l'alternatore non carica più normalmente.

In questo caso è necessario cercare subito la causa poichè continuando si mette fuori uso la batteria in breve tempo.

La spia AMBRA (3) "TURN", si accende quando funzionano i lampeggiatori.

La spia BLU (4) High-Beam, si accende quando è acceso l'abbagliante.

IGNITION AND LIGHT SWITCH - INDICATOR LIGHTS AND INSTRUMENTS

On the instruments panel (fig. 6) are located:

The ignition light switch (1); one RED light (2); one Amber light (3); one BLUE light (4); the Speedometer (5); the Tachometer (6).

Light and ignition switch is controlled by removable key.

From OFF position turn key right to first position for ignition engine.

To second position, to right, for LIGHTS. To third position PARK, for Parking Lights. Key can be removed from switch in OFF position only.

Generator indicator light 2 "GEN" (RED lens), turns on when the ignition switch is on, and remains lighted while the engine is stopped or running at very low speed.

The light goes off as soon as the engine speed increases and generator is charging normally. If the red light fails to go off, when engine speed is increased above idle, the generator is not charging normally and the cause should be found at once, as continued operation will result in a dead battery.

When signal switch lever is moved to the right or to the left, operates the AMBER, light 3 "TURN".

Light 4 "High-Beam" (BLUE lens) come on when high-beam is switched on.

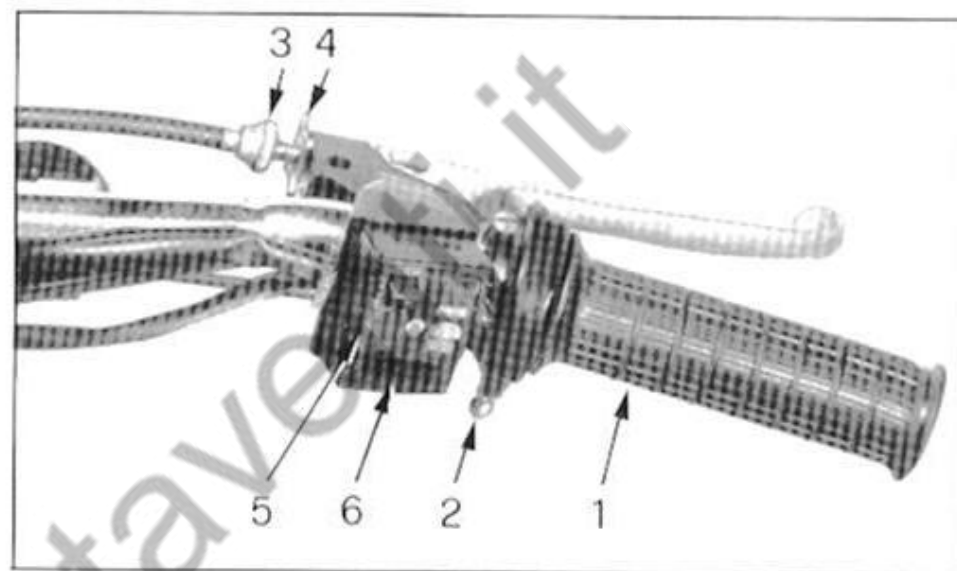
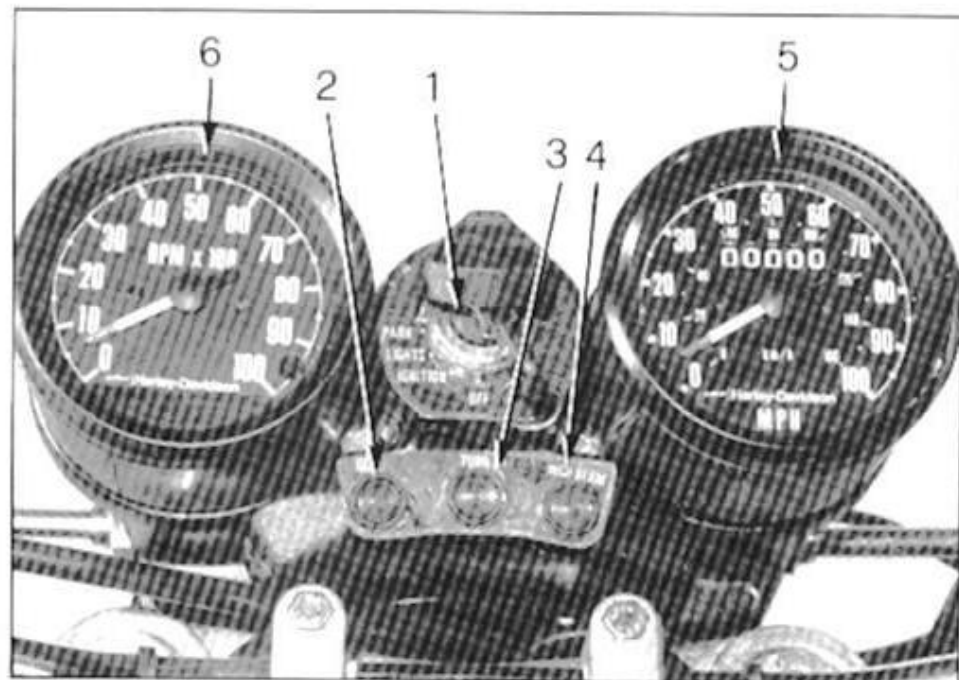


FIG. 6 - GRUPPO CHIAVE, SPIE, STRUMENTI

FIG. 6 - CONTROLS

- 1 Interruttore d'accensione con chiave
- 2 Spia ROSSA "Gen"
- 3 Spia AMBRA "Turn"
- 4 Spia BLU "High-Beam"
- 5 Contachilometri
- 6 Contagiri

- 1 Ignition and Light Switch with Key
- 2 RED light "GEN"
- 3 AMBER light "TURN"
- 4 BLUE light "High-Beam"
- 5 Speedometer
- 6 Tachometer

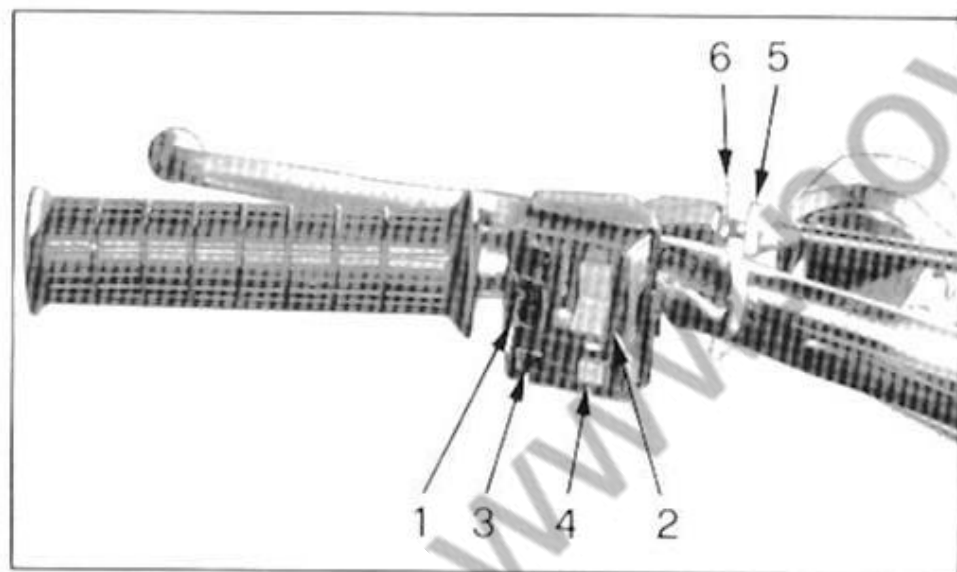


FIG. 7 - LATO SINISTRO MANUBRIO

FIG. 7 - HANDLEBAR LEFT SIDE

- 1 Deviatore luci fari
- 2 Interruttore luci di posizione
- 3 Avvisatore acustico
- 4 Sprazzo anabbagliante
- 5 Vite registro cavo frizione
- 6 Controdado

- 1 Black Lever, Light Switch
- 2 Blue Lever, Parking Light Switch
- 3 Black Button, HORN
- 4 Blue button, FLASH Low Beam
- 5 Clutch Cable Adjusting Sleeve
- 6 Adjusting Sleeve Locknut

FIG. 8 - LATO DESTRO MANUBRIO

FIG. 8 - HANDLEBAR RIGHT SIDE

- 1 Manopola com. gas
- 2 Vite fermo manopola
- 3 Vite registro freno
- 4 Dado per vite reg. freno
- 5 Levetta nera STOP motore
- 6 Levetta nera TURN lampeggio fari

- 1 Throttle Control Grip
- 2 Throttle Stop Nut
- 3 Front Brake Cable Adjusting Sleeve
- 4 Adjusting Sleeve Locknut
- 5 Black Lever, ENGINE STOP switch
- 6 Black Lever, TURN signal switch

NOTA

Quando si lascia il veicolo incustodito, togliere sempre la chiave dell'interuttore.
Prendere nota del numero della chiave per poterla richiedere in caso di sua perdita.

COMANDI ELETTRICI SUL MANUBRIO

I due interuttori deviatori situati sul manubrio hanno i seguenti comandi:

a SINISTRA (Fig. 7)

- 1 - Levetta NERA, comanda le luci:
HI = abbagliante; LO = anabbagliante.
- 2 - Levetta BLU, comanda le luci di posizione:
ON = accesa; OFF = spenta.
- 3 - Pulsante NERO = avvisatore acustico.
- 4 - Pulsante BLU = sprazzo anabbagliante.

a DESTRA (Fig. 8)

- 5 - Levetta NERA, arresto motore:
OFF = motore si spegne
ON = motore parte.
- 6 - Levetta NERA, TURN, comanda le luci di direzione:
R = lampeggiatore destro.
L = lampeggiatore sinistro.

MANOPOLA COMANDO GAS E POMPA OLIO (Fig. 8)

La manopola comando gas e pompa olio (1) si trova sulla parte destra del manubrio e comanda simultaneamente la valvola del carburatore e la pompa olio di lubrificazione del motore.

Quando si apre la manopola del gas si aumenta automaticamente la lubrificazione del motore.

Regolare bene il limitatore della corsa della manopola e serrare il dado 2, per evitare rotture del cavo del gas.

NOTE

*Always remove key from ignition switch when motorcycle is left unattended.
Keep a record of key number so it can be replaced in case of loss.*

ELECTRICAL CONTROLS ON HANDLEBAR

On handlebar are located two switches with the following controls:

on LEFT side: (fig. 7)

- 1 - Black lever, light switch:
Hi = high-beam; Lo = low-beam
- 2 - Blue lever, parking light switch:
ON = light; OFF = no light.
- 3 - Black button = HORN
- 4 - Blue button = Flash Low beam

on RIGHT side: (fig. 8)

- 5 - Black lever, Engine Stop Switch, OFF = engine stop
RUN = engine run
- 6 - Black lever, Flasher Switch,
R = right flasher
L = left flasher

CONTROL GRIP AND OIL PUMP (Fig. 8)

The control grip (1) is located on the right handlebar and it controls the throttle and the lubricating oil pump simultaneously.

*Opening the throttle increases engine lubrication.
Stop nut (2) limits travel of grip beyond throttle position to prevent damage to throttle cable.*

COMANDO FRENO ANTERIORE (3 - Fig. 3)

La leva di comando del freno anteriore è situata sulla parte destra del manubrio e viene azionata dalla mano destra.

Questa leva comanda contemporaneamente l'interuttore STOP del freno anteriore.

COMANDO FRIZIONE (11 - Fig. 3)

La leva di comando frizione si trova sulla parte sinistra del manubrio e viene azionata dalla mano sinistra.

Tirare la leva verso il manubrio per disinnestare la frizione e lasciare andare la leva verso l'esterno, sino a raggiungere la sua posizione normale, per innestare la frizione.

COMANDO CAMBIO (9 - Fig. 3)

Il pedale comando cambio è situato sulla parte sinistra del motore.

Spingendo il pedale verso il basso, a fondo corsa, si passa alla marcia inferiore successiva, mentre alzandolo, sempre a fondo corsa, si innesta la marcia superiore successiva.

Il pilota, ad ogni cambio di marcia, deve lasciare libero il pedale che tornerà nella sua posizione centrale; di seguito si procede ad innestare un'altra marcia.

La posizione di «folle» (F) si trova tra la prima e la seconda marcia. Dalla posizione di «folle» spostando il pedale verso il basso si innesta la prima marcia.

Per passare dalla prima velocità a «folle» sollevare il pedale per metà della sua corsa totale.

La posizione di «folle» si può raggiungere anche dalla

FRONT BRAKE HAND LEVER (3 - Fig. 3)

The front brake hand lever is located on the right handlebar where it may be conveniently operated with the right hand.

It controls simultaneously the front brake STOP light.

CLUTCH HAND LEVER (11 - Fig. 3)

The clutch hand lever is located on the left handlebar where it may be conveniently operated with the left hand.

Pull the lever in against the handlebar grip to release the clutch when shifting gears; release the lever slowly to its outward position to engage the clutch.

GEAR SHIFT FOOT LEVER (9 - Fig. 3)

The gear shift lever is located on the left side of the engine.

Pushing the gear shifter lever all the way down (full stroke) shifts transmission to the next lower gear, while lifting the lever all the way up (full stroke) shifts transmission to the next higher gear.

The operator must release the lever after each gear change to allow it to return to its central position before another gear change can be made.

Neutral position is between first (low) and second gears. First gear is the last gear position that can be found by pushing the lever full stroke downward.

To shift from first gear to neutral, lift lever half its full stroke. The shift to neutral can also be made from second gear by pushing lever downward half its full

seconda velocità, in questo caso abbassando il pedale per metà dalla sua corsa totale. L'avviamento del motore si effettua con il cambio in «FOLLE».

Quando il motociclo è fermo, si possono avere difficoltà nell'innestare le marce. Queste difficoltà sorgono quando gli ingranaggi del cambio non sono perfettamente in linea per l'innesto.

In questi casi procedere come segue:

MOTORE ACCESO E MOTOCICLO FERMO

Innestare molto dolcemente la frizione e nello stesso tempo applicare una leggera pressione sul pedale del cambio per innestare la marcia.

MOTORE SPENTO E MOTOCICLO FERMO

Muovere il motociclo avanti ed indietro con la frizione completamente disinnestata e nel contempo fare una leggera pressione sul pedale del cambio.

IMPORTANTE

In nessuna circostanza forzare il pedale del cambio per innestare la marcia, ciò potrebbe danneggiare il meccanismo d'innesto. Non cambiare mai la marcia senza avere prima disinnestato completamente la frizione.

stroke.

When starting the engine, it is necessary to shift transmission to neutral position.

When the motorcycle is standing still, difficulty may be experienced arise when transmission gears are not lined up to permit engagement.

In this case use following procedure:

ENGINE RUNNING AND MOTORCYCLE STANDING STILL

Engage the clutch very slightly and, at the same time, apply slight pressure to the shifter lever to make the shift.

ENGINE STOP AND THE MOTORCYCLE STANDING STILL

Move the motorcycle backward and forward with the clutch fully disengaged while maintaining a slight pressure on the shifter lever.

IMPORTANT

Do not, under any circumstances, attempt to force the shift by "roughing" the shifter lever. This may damage the shifter mechanism. Never shift gears without fully disengaging clutch.

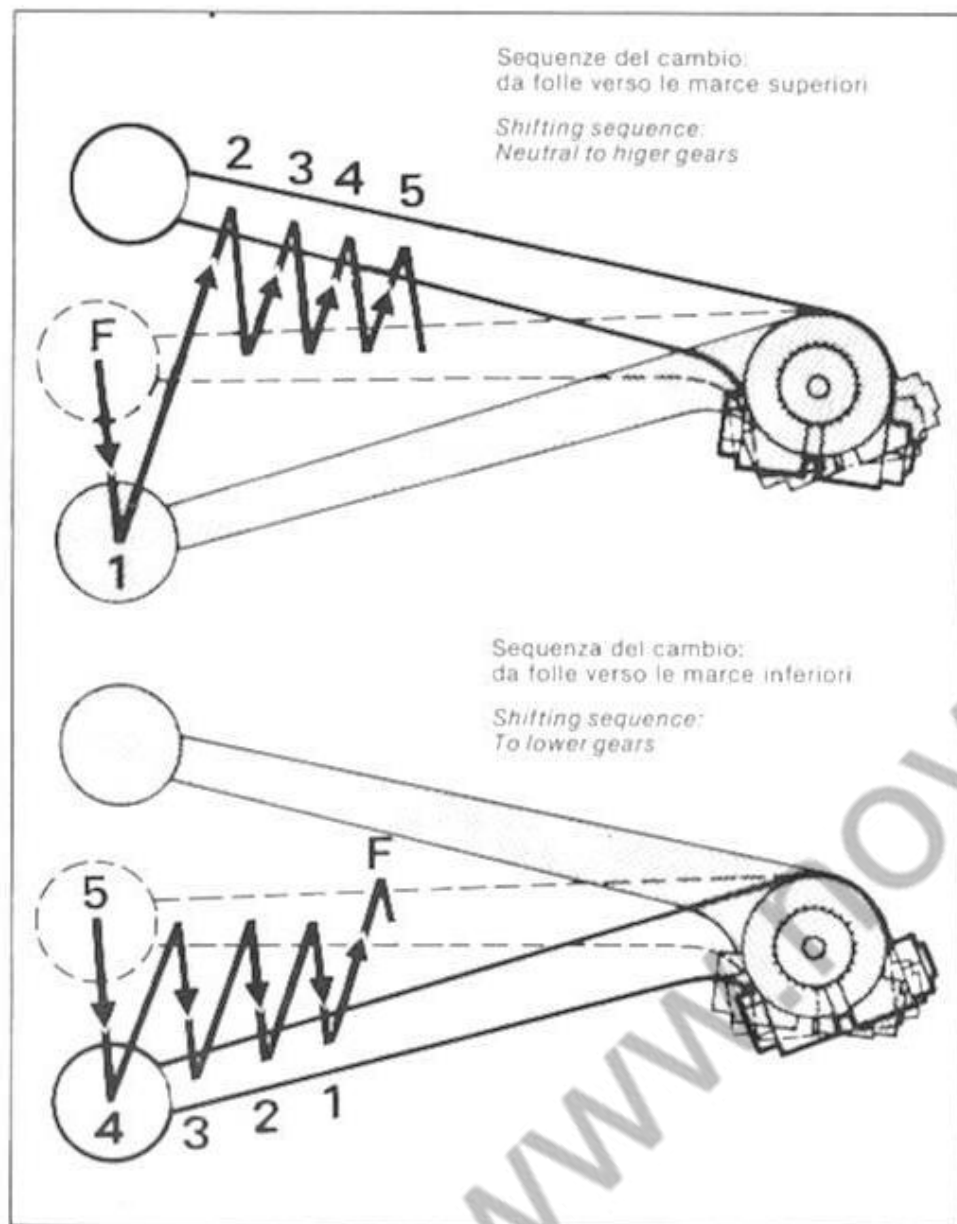


FIG. 9 - COMANDO CAMBIO FIG. 9 SHIFTER OPERATIONS

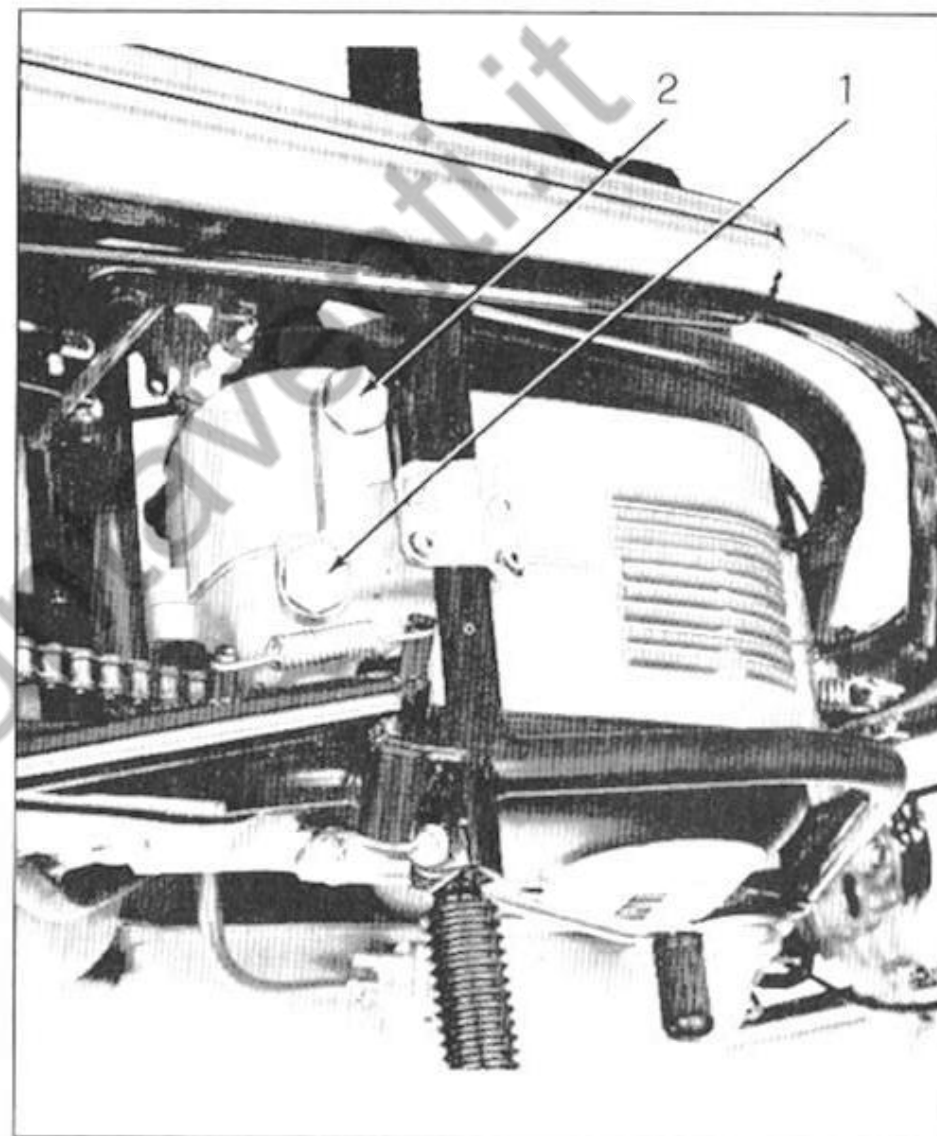


FIG. 10 - SCARICO OLIO MOTORE

- 1 Tappo scarico olio
- 2 Tappo fermo starter

FIG. 10 CRANKCASE BELOW SIDE

- 1 Drain Plug
- 2 Starter Stop

COMANDO FRENO POSTERIORE (5 - Fig. 3)

Il pedale comando freno posteriore si trova sulla parte destra del veicolo e viene azionato dal piede destro. Nell'azione frenante, il pedale, comanda contemporaneamente anche l'interruttore STOP posteriore.

IMPORTANTE

Nelle frenate fate in modo di non bloccare le ruote poiché potreste perdere il controllo del motociclo.

LEVA AVVIAMENTO (4 - Fig. 1)

Il motore si avvia con il pedale situato sul lato destro del veicolo. Il pedale di avviamento è provvisto di una molla di ritorno.

IMPORTANTE

Non eseguire mai l'avviamento del motore se nel circuito elettrico NON È INSERITA LA BATTERIA.

ANTIFURTO (blocca-sterzo) (12 - Fig. 1)

La serratura dell'antifurto è situata a destra del tubo di sterzo.

Per bloccare lo sterzo girare la ruota anteriore a sinistra e ruotare la chiave in senso orario.

NOTA

Registrare il numero stampigliato sulla chiave, in modo da avere la possibilità di una precisa richiesta in caso di smarrimento.

Bloccare sempre lo sterzo quando si lascia il motociclo incustodito.

REAR BRAKE PEDAL (5 - Fig. 3)

The rear brake foot pedal is on the right side where it may be operated by the right foot. It controls simultaneously the rear brake STOP light.

IMPORTANT

Do not apply either brake strongly enough to lock the wheels because this can cause loss of control of the motorcycle.

STARTER CRANCK (4 - Fig. 1)

The folding starter cranks are located on the right side, and has a spring return.

IMPORTANT

Never start the engine if the battery IS NOT CONNECTED TO ELECTRICAL CIRCUIT.

STEERING HEAD LOCK (12 - Fig. 1)

The steering head lock is located on the right of the steering head.

To lock, turn the front wheel to the left and turn the key.

NOTE

Make a record of key number so it can be easily replaced in case of loss.

Always lock the steering head when the motorcycle is left unattended.

TAPPO SERBATOIO CARBURANTE (8 - Fig. 3)

Il tappo del serbatoio del carburante si trova sulla parte superiore dello stesso.

Il tappo può essere tolto girandolo in senso antiorario

SERBATOIO OLIO LUBRIFICAZIONE (9 - Fig. 1)

Il serbatoio dell'olio di lubrificazione del motore si trova sotto il serbatoio benzina ed è munito di un filtro infilato nella parte terminale del tubo di entrata dell'olio nel serbatoio. Pulire il filtro periodicamente.

La capacità max del serbatoio è di 1,5 litri. Il tappo di carica è posto davanti al serbatoio benzina. (7 - Fig. 3).

ISTRUZIONI PER LA GUIDA

NOTA

Se non avete confidenza col funzionamento del motociclo, prima di guidarlo, leggete attentamente le istruzioni contenute nel paragrafo «COMANDI» (pagina 7).

ELENCO DEI CONTROLLI PRIMA DELLA GUIDA

Ogni qualvolta si intende usare il motociclo si deve effettuare un controllo generale, per accertarsi che il veicolo si trovi in condizioni efficienti.

1. Controllare il livello del carburante e dell'olio nel serbatoio e se necessario aggiungerne altro.

ATTENZIONE! NON AGGIUNGERE OLIO ALLA BENZINA.

FUEL TANK CAP (8 - Fig. 3)

The fuel tank cap is located on the top of the tank. To open cap turn counterclockwise.

LUBRICATING OIL TANK (9 - Fig. 1)

The engine lubricating oil tank is located under the gas tank and it is supplied with a filter inserted in the terminal part of the oil entry pipe in the tank. Clean the filter periodically.

Maximum capacity of the tank is 1,5 liters. The oil tank plug is located in front of gas tank. (7 - Fig. 3)

RIDING

NOTE

If you are not familiar with operating the motorcycle read paragraphs on "CONTROLS" (Pag. 7) before riding this motorcycle.

PRERIDING CHECK LIST

Before riding your motorcycle at any time, a general inspection should be made, to make sure that it is in safe condition.

1. *Check amount of fuel and oil in tanks, and add as required.*

ATTENTION: DO NOT MIX OIL WITH GASOLINE.

2. Controllare i comandi per assicurarsi che siano in perfetta efficienza. Provare i freni, la frizione, il cambio e il comando gas.
3. Controllare se lo sterzo è libero, girando il manubrio a fondo corsa in entrambi i sensi.
4. Controllare la pressione dei pneumatici. Una pressione di gonfiamento errata, compromette le buone caratteristiche di guida del veicolo, con ripercussioni negative sulla sua manovrabilità e stabilità. Controllare la pressione dei pneumatici secondo i dati indicati nella tabellina a pag. 5.
5. Controllare gli interruttori, le luci stop, il fanale anteriore e posteriore, gli indicatori di direzione; l'avvisatore acustico e le varie luci spia.

LUBRIFICAZIONE DEL MOTORE

La lubrificazione del motore viene fatta tramite una pompa olio di alta precisione situata nel coperchio destro la quale riceve il moto dall'albero motore. Questa pompa manda piccole quantità di olio direttamente nel condotto d'aspirazione del cilindro. La portata della pompa è regolata dalla manopola del gas, pertanto la quantità di olio immessa nel motore cambia con il variare del regime del motore ed è proporzionale alla velocità del motore.

Impiegate sempre olio per motore a 2 tempi di ottima qualità. Noi consigliamo l'uso di olio CASTROL Super TT.

(Regolazione pompa olio a pag. 33).

LUBRIFICAZIONE CAMBIO E TRASMISSIONE PRIMARIA (Fig. 10 pag. 15)

La lubrificazione del cambio e della trasmissione primaria, viene effettuata dall'olio contenuto nel basamento.

2. Check controls to make sure they are operating properly. Operate the front and rear brakes, throttle, clutch and shifter.
3. Check steering for smoothness by turning handlebar through the full operating range.
4. Check tire pressure. Incorrect pressure will affect handling and stability. See "Tire data" (Pag. 5) for correct inflation pressure to use.
5. Check all electrical equipment and switches including the stoplamp, headlamp, turn signals and horn, for proper operation.

ENGINE LUBRICATION

The lubrication of engine is made by a high precision oil pump located inside the right crankcase cover and driven by the engine crankshaft. This pump delivers small quantities of oil into the manifold directly to provide engine lubrication.

The delivery (flow) of the pump is regulated by the throttle control grip, therefore the quantity of oil delivered to the engine changes with the change of engine rpm and is proportional to engine speed. Always use Two-Cycle Injection Oil of good quality.

We suggest you CASTROL SUPER TT.

(Adjustment oil pump at pag.33)

TRANSMISSION LUBRICATION (Fig. 10 pag. 15)

The lubrication of the transmission is made by the oil contained in the crankcase.

Controllate il livello dell'olio ogni mese o ogni 3000 Km., a motore caldo, tenendo il motociclo in posizione verticale, togliendo la vite 10 (Fig. 1) ed aggiungendo olio dal foro di carica, dopo aver tolto il tappo situato dietro il cilindro (5 Fig. 1), fintanto che l'olio incomincia a defluire dal foro lasciato libero dalla vite 10.

Sostituite completamente l'olio ogni anno o ogni 5000 Km. Per fare ciò, svitate il tappo 1 (Fig. 10) e lasciate defluire completamente l'olio vecchio, quindi rimettete il tappo e versate l'olio fresco dal tappo di carica.

Impiegate sempre olio di buona qualità. La quantità per un rifornimento completo è di 0,65 litri (0,60 Kg.). Noi consigliamo olio CASTROL GTX 2.

Vedere "SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA" (pagg. 27-28).

IMPORTANTE

Il tappo di scarico olio si trova sotto il semicarter SINISTRO (1 - Fig. 10). NON togliere il tappo 2 (Fig. 10) poiché si tratta del perno di arresto del cricchetto di avviamento.

CARBURANTE

Fare rifornimento con benzine SUPER (98 + 100 ottani)

AVVIAMENTO DEL MOTORE

Controllare che l'interruttore 5 (Fig. 8) sia in posizione RUN.

Controllare che il rubinetto del carburante sia in posizione aperta. Girare la chiave di accensione in posizione «IGNITION» e verificare che il cambio sia in «FOLLE».

Check oil level every month or every 1500 Km. when engine is warm up. Remove oil level plug (10 Fig. 1), remove oil filler plug (5 Fig. 1) located behind cylinder, and add oil through transmission filler hole until oil overflows from oil level plug opening.

Drain transmission and refill to correct level with fresh oil at intervals of one year or 5000 Km, whichever comes first. To drain transmission, remove hex plug (1 fig. 10) located beneath transmission gear section on LEFT side of crankcase.

Always use engine oil of good quality.

To fill crankcase needs 0,65 litri (0,60 Kg.) of oil. We suggest CASTROL GTX 2.

(See "Service and Maintenance" page 27-28)

CAUTION

The oil drain plug is located beneath LEFT side of crankcase (1 - Fig. 10) DO NOT remove plug 2 (Fig. 10) below footrest support, since this located kick starter stop inside transmission.

GASOLINE

Use high octane (98/100) gasoline: PREMIUM grade gasoline.

ENGINE STARTING

See that engine stop switch 5 (Fig. 8) is in "RUN" position.

See that the fuel supply valve and ignition switch are turned on, and transmission is in NEUTRAL position.

Alzare completamente la levetta dello «starter» sul carburatore e tenere il gas al minimo.

Tenere il veicolo in posizione verticale e col piede abbassare con forza il pedale di avviamento, riaccompagandolo al ritorno. Il motore partirà al primo o al secondo colpo. Quando il motore si è riscaldato, abbassare il manettino dello «starter».

Se il motore si ingolfia, chiudere il rubinetto del carburante, chiudere lo starter ed aprire completamente il gas, indi far girare il motore col pedale d'avviamento sino a quando il motore tende a partire.

Se necessario togliere ed asciugare la candela di accensione.

IMPORTANTE

Non accelerare mai il motore dopo un avviamento a motore freddo. Il motore deve essere lasciato girare per alcuni minuti durante la stagione calda, e per un periodo più lungo durante quella fredda. In tale modo l'olio potrà circolare e raggiungere tutti i punti che richiedono lubrificazione.

PARTENZA, MANOVRA DEL CAMBIO E ARRESTO

Par partire, disinnestare completamente la frizione, tirando la leva verso la manopola. Quindi abbassare il pedale del cambio con decisione ma senza strappi, per innestare la prima velocità; rilasciare poi lentamente la leva della frizione e contemporaneamente aprire il gas gradualmente.

Dopo aver percorso qualche metro innestare la seconda velocità nel modo seguente: chiudere il gas, disinnestare la frizione ed alzare il pedale del cambio sino a fondo corsa, quindi innestare la frizione e aprire il gas. Ripete-

Pull the starting jet lever up to hold in open position and close throttle to idle position.

Holding the motorcycle in a vertical position, strongly press on the starter pedal with the foot following it back with the foot.

Engine should start after one or two strokes. When the engine warms up turn starting jet lever to close position. If engine becomes flooded, shut off the fuel supply valve, open choke and throttle fully. Turn engine over with ignition on, until engine fires. Remove spark plug and dry if necessary.

IMPORTANT

Never accelerate the engine after a cold start. The engine should be allowed to run slowly for a few minutes during the warm season and for a longer time in the winter, so that the engine can warm up and the oil can reach all the surfaces needing lubrication.

OPERATION

To get under way, fully disengage the clutch by depressing the clutch hand lever. Then push shifter lever down firmly but gently to the end of its travel to engage low gear. Then release the clutch lever slowly and, at the same time, open the throttle gradually.

Engage second gear after the motorcycle has run a few yards as follows: close the throttle, disengage the clutch and lift the gear shifter lever up to the end of its travel. Then engage the clutch and open the throttle gradually. Repeat the same operation to engage third, fourth and fifth gears.

re la stessa operazione, per innestare la terza, la quarta e la quinta velocità.

Per innestare le velocità inferiori, invertire gli spostamenti del pedale, disinnestando sempre la frizione prima di innestare la marcia, e chiudendo il gas solo parzialmente in modo che il motore acceleri quando si stacca la frizione.

Ricordare che alzando il pedale del cambio, si innesta una marcia più alta, che abbassandolo, invece, si innesta una marcia più bassa.

Per arrestare il veicolo, azionare il cambio sino ad arrivare alla prima velocità ed impiegare i freni. Poi mettere in "Folle".

È dannoso per il meccanismo del cambio arrestarsi con inserito un rapporto alto oppure azionare il cambio a motociclo fermo.

Spegnere il motore girando la chiave di accensione su "OFF".

Quando il veicolo non è usato, chiudere sempre il rubinetto del carburante, in quanto anche una minima perdita di carburante potrebbe ingolfare il motore.

ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO

Il particolare disegno, la qualità dei materiali e il modo con cui è stato costruito questo motociclo Vi garantiscono alte e sicure prestazioni fin dall'inizio. Tuttavia, durante i primi 1500 Km., per permettere un corretto assetamento degli organi più importanti, sarà opportuno, durante la guida, osservare alcune semplici regole come qui sotto indicato:

- 1- Durante i primi 100 Km non superare in quinta velocità i 50 km/h.
- 2- Fino ai 1500 km. evitare le massime velocità per i lunghi tratti.

To shift to low gears, reverse the shifting of the gear shifter lever, disengaging the clutch completely before each gear change and only partially closing the throttle so that the engine will not drag when clutch is again engaged.

Keep in mind that by lifting shifter lever up, a higher gear is engaged; by pushing down the gear shifter lever, a lower gear is engaged. When stopping operate until low gear is reached, use the brakes, and then shift until neutral position.

It is troublesome and harmful for the gear shift mechanism to stop in high gear and to try to operate the shifter lever when the motorcycle is standing still.

To stop engine turn ignition key off.

Always close the fuel supply valve when the motorcycle is not being used, because a slight fuel leak may develop which would flood the engine.

INSTRUCTIONS FOR BREAK-IN PERIOD

The sound design, quality materials, and workmanship that is built into your new CAGIVA motor will give you high performance right from the start. However, for the first few hundred Kilometers, to wear in critical parts, observe the few simple driving rules below. This will guarantee future performance and durability.

- 1- *During the first 100 Km., keep the speed below 50 Km./per hour in high gear.*
- 2- *Up to 1500 Km., vary the speed, avoiding any steady speed for long distances.*

- 3- Evitare le partenze a strappo e non far girare il motore ad alti regimi nelle marce basse. Guidare piano fintanto che il motore si è ben scaldato.

Nel periodo di rodaggio, limitare la velocità in piano a:

Per i primi 1500 km.

— in 1 ^a velocità	20 km/h.
— in 2 ^a velocità	30 km/h.
— in 3 ^a velocità	40 km/h.
— in 4 ^a velocità	55 km/h.
— in 5 ^a velocità	65 km/h.

Dopo i primi 1500 km. fino a 3000 km.

— in 1 ^a velocità	25 km/h.
— in 2 ^a velocità	35 km/h.
— in 3 ^a velocità	50 km/h.
— in 4 ^a velocità	60 km/h.
— in 5 ^a velocità	75 km/h.

Se si incontra una salita e il motore comincia a calare di giri, innestare subito la marcia inferiore, scendendo poi, se necessario, sino alla prima e procedere sempre con poco gas ad andatura ridotta. Comunque in periodo di rodaggio i percorsi con salite lunghe e dure sono da evitare.

Ricordarsi che dal modo con cui è stato effettuato il rodaggio dipendono moltissimo la successiva durata del motore e l'elevatezza delle prestazioni del motociclo.

Dopo i primi 1000 Km. di rodaggio è consigliabile portare il motociclo dal Concessionario per una adeguata assistenza e manutenzione.

Nell'impossibilità di far ciò, l'utente dovrà aver cura di effettuare o di far eseguire le sottoelencate operazioni, riservandosi, non appena possibile, una più completa assistenza da parte del Concessionario.

- 3- Avoid fast start at wide open throttle and overspeeding engine in lower gear. Drive slowly until engine warms up.

Speed limit range in the break-in period:

For the first 1500 Km.

1st (low) gear	20 Km/h
2nd gear	30 Km/h
3rd gear	40 Km/h
4th gear	55 Km/h
5th gear	65 Km/h

After first 1500 Km. until 3000 Km.

1st gear	25 Km/h
2nd gear	35 Km/h
3rd gear	50 Km/h
4th gear	60 Km/h
5th gear	75 Km/h

When climbing a hill and the engine speed decreases, immediately engage a lower gear. Do not open the throttle so far as to make the engine labor or lug. During the break-in period, the engine must never be held under a heavy load even for a short time.

Keep in mind that the future life of the engine and the quality of its performance, largely depend on a careful break-in.

After the motorcycle has been driven its first 1000 Km., it should be taken to the dealer from whom it was purchased for the following initial service operations with which the dealer is familiar. If it is impossible to take the motorcycle to a dealer at this interval, the owner should at least give the following outlined attention or arrange to have it given and then take the motorcycle to the dealer for more complete servicing later on when it is more convenient to do so.

CONTROLLI AI PRIMI 500 km.

- 1 Controllare l'apertura dei contatti e se necessario registrare a 0.35/0.40

DOPO I PRIMI 1000 km.

- 2 Controllare e registrare la catena.
Lubrificare con grasso per catene (vedi regolazione catena a pag. 40)
- 3 Cambiare l'olio nel carter e pulire il tappo magnetico (V. lubrificazione cambio e trasmissione primaria a pag. 18)
- 4 Controllare i cuscinetti dello sterzo
- 5 Pulire il filtro benzina sul carburatore.
- 6 Lubrificare tutti i punti indicati sulla SCHEDA MANUTENZIONE PERIODICA nei primi 1000 km (v. pag. 27-28)
- 7 Controllare trasmissione comando pompa olio e gas
- 8 Controllare-registrazione: freni e frizione
- 9 Controllare serraggio: dadi, bulloni e viti
- 10 Ispezionare, pulire la candela, registrare distanza elettrodi
- 11 Controllare la tensione dei raggi
- 12 Controllare il livello del liquido nella batteria
- 13 Controllare la pressione dei pneumatici
- 14 Controllare la direzione del fanale anteriore.

CONSIGLI PER UNA BUONA GUIDA

Non tenere il motore in moto per lunghi periodi se il motociclo non è in movimento.

A basse temperature, prima di partire, riscaldare bene il motore.

CHECK AT FIRST 500 Km.

- 1- *Check the breaker point gap and adjust if necessary (0.35/0.45 mm.)*

AFTER FIRST 1000 Km.

- 2- *Check the rear chain and readjust if necessary. Lubricate by chain grease. (See "Drive Chain" Pag. 40)*
- 3- *Change transmission oil and clean magnetic plug. (See "Transmission Lubrification" (Pag. 18)*
- 4- *Check fork bearing adjustment.*
- 5- *Clean the gasoline strainer on carburetor.*
- 6- *Lubricate all points indicated on "SERVICE CHART" for the first 1000 Km. (see pag. 27-28)*
- 7- *Check lubricating oil pump and throttle adjustment.*
- 8- *Check brake and clutch adjustment.*
- 9- *Check all nuts, bolts and screws and tighten if necessary.*
- 10- *Inspect and clean spark plug and adjust gap.*
- 11- *Check and tighten spokes if necessary.*
- 12- *Check electrolyte in the battery.*
- 13- *Check tire pressure and inspect tread.*
- 14- *Aim headlight.*

OPERATING TIPS

Do not run the engine for long period when standing still.

In cold weather run the engine slowly until thoroughly warm.

Non guidare mai in discesa con il cambio in «Folle», ma innestare la marcia come se si percorresse la stessa strada in salita. In questo caso il motore funzionerà come freno e si risparmierà l'usura rapida delle guarnizioni d'attrito dei freni.

INDIVIDUAZIONE DEGLI INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO

Il seguente elenco di eventuali inconvenienti di funzionamento, serve, in linea generale, per individuare la loro origine.

IL MOTORE NON VA IN MOTO

1. Pulsante sul manubrio in posizione OFF (spento).
2. Inadeguata tecnica di avviamento
3. Serbatoio carburante vuoto
4. Rubinetto carburante chiuso
5. Candela sporca
6. Motore ingolfato (vedi "avviamento motore" pag. 19)
7. La candela non dà scintilla
8. Puntine del ruttore regolate male o corrose.

IL MOTORE FA FATICA AD AVVIARSI

1. Candela in cattive condizioni o parzialmente sporca
2. Distanza delle puntine non regolare

IL MOTORE PARTE MA FUNZIONA MALE

1. Candela in cattive condizioni o parzialmente sporca
2. Distanza elettrodi candela non adeguata
3. Sfiato del serbatoio carburante otturato
4. Distanza delle puntine non regolare
5. Acqua o sporcizia nell'impianto di carburazione

Never run downhill with a gear box in neutral ; engage gears as in climbing a hill. This will allow the engine to act as a brake and reduce brake lining wear.

LOCATING OPERATING TROUBLES

The following check list will be helpful in locating most operating troubles.

ENGINE FAILS TO START

- 1- Switch on handlebar in OFF position.
- 2- Improper starting technique.
- 3- Fuel tank empty.
- 4- Fuel supply valve shut off.
- 5- Fouled spark plug.
- 6- Engine flooded (see Engine Start pag. 19).
- 7- No ignition spark.
- 8- Circuit breaker point closed or oxidized.

ENGINE START HARD

- 1- Spark plug in bad condition or partially fouled
- 2- Circuit breaker point in need of adjusting.

ENGINE START BUT RUN IRREGULARLY

- 1- Spark plug in bad condition or partially fouled
- 2- Improper spark plug gap
- 3- Fuel tank cap vent plugged.
- 4- Circuit breaker point in need of adjustment.
- 5- Water or dirt in fuel system

LA CANDELA SI SPORCA CONTINUAMENTE

1. Candela non adeguata
2. Messa a punto pompa olio inadeguata
3. Contatti del ruttore non regolati

IL MOTORE SI SURRISCALDA

1. Messa a punto pompa olio inadeguata
2. Accensione ritardata

IL MOTORE NON HA POTENZA

1. Il silenziatore deve essere pulito
2. Tubo di scarico sporco
3. Filtro aria sporco

IL MOTORE SCOPPIETTA

1. Carburante non adeguato
2. Forte deposito di carbonio sulla testa del pistone e nella camera di scoppio
3. Candela difettosa o con grado termico errato

IL CARBURATORE SI INGOLFA

1. Valvola galleggiante e/o sede valvola consumati o danneggiati
2. Sporizia o altro tra valvola galleggiante e sua sede
3. Galleggiante posto troppo in alto

L'ALTERNATORE NON CARICA

1. Filo rotto od allentato nel circuito elettrico
2. Indotti difettosi
3. Rotore smagnetizzato

SPARK PLUG FOULS REPEATEDLY

- 1- *Improper spark plug*
- 2- *Improper oil pump setting*
- 3- *Circuit breaker point in need of adjustment*

ENGINE OVERHEATS

- 1- *Improper oil pump setting*
- 2- *Ignition timing too late*

ENGINE SHOWS LOSS OF POWER

- 1- *Muffler in need of cleaning*
- 2- *Exhaust port in need of cleaning*
- 3- *Air filter in need of cleaning*

IF ENGINE KNOCKS

- 1- *Unsuitable fuel*
- 2- *Heavy deposit of carbon on the piston and in the combustion chamber*
- 3- *Defective spark plug or of wrong heat range*

IF CARBURATOR FLOODS

- 1- *Float valve and/or valve seat worn or damaged.*
- 2- *Dirt or other foreign matter between float valve and its seat*
- 3- *Float seat too High.*

IF ALTERNATOR DOES NOT OPERATE

- 1- *Loose or broken wire in alternator/rectifier circuit*
- 2- *Defective coils*
- 3- *De-energized alternator rotor*

LA BATTERIA NON CARICA

1. Raddrizzatore difettoso - Bobine difettose.
2. Fusibile bruciato

LA BATTERIA SI SURRISCALDA

1. Regolatore di tensione (diodo) bruciato

I FRENI NON FRENANO BENE

1. Freni registrati male
2. Inceppamento comando freni a causa della cattiva lubrificazione o organi danneggiati
3. Guarnizioni di attrito troppo consumate

DIFFICOLTÀ AD INSERIRE LE MARCE

1. Frizione che trascina
2. Olio trasmissione troppo denso

LA FRIZIONE SLITTA

1. Comando frizione non adeguatamente registrato
2. Carico molle insufficiente
3. Dischi frizione consumati.

LA FRIZIONE TRASCINA E NON LIBERA

1. Comando frizione non adeguatamente registrato.

IF BATTERY DOES NOT CHARGE

- 1- *Defective rectifier, diod or coil*
- 2- *Fuse broken off.*

IF BATTERY OVERHEATS

- 1- *Diode "Zener" burned*

IF BRAKES DO NOT HOLD NORMALLY

- 1- *Brake improperly adjusted*
- 2- *Brake controls binding as a result of improper lubrication or damage*
- 3- *Brake linings badly worn.*

IF TRANSMISSION SHIFT HARD

- 1- *Clutch dragging*
- 2- *Transmission oil too heavy*

IF CLUTCH SLIP

- 1- *Clutch control improperly adjusted*
- 2- *Insufficient clutch springs tension*
- 3- *Clutch discs badly worn.*

IF CLUTCH DRAGS OR DOES NOT RELEASE

- 1- *Clutch control improperly adjusted*

MANUTENZIONE PERIODICA

Per ottenere, dal Vostro motociclo, una maggiore durata e delle migliori prestazioni, è necessario dargli una adeguata assistenza per mantenerlo nelle giuste tolleranze per le quali è stato costruito.

Il concessionario CAGIVA motor conosce esattamente il tipo di assistenza che il vostro motociclo richiede, ed ha le attrezzature ed i metodi approvati dalla Casa costruttrice.

Vi raccomandiamo di rivolgervi a lui per una buona assistenza e manutenzione.

Riportiamo una «Scheda manutenzione periodica» dove sono specificati tutti i particolari che richiedono un'assistenza periodica.

Troverete, in seguito, istruzioni più dettagliate al riguardo.

IMPORTANTE

Nel vostro interesse, tutte le operazioni di assistenza e di «manutenzione raccomandata» devono essere seguite poiché vi garantiscono un sicuro e buon funzionamento del vostro veicolo.

SCHEDA MANUTENZIONE PERIODICA

DOPO I PRIMI 500 km.

Contatti Ruttore: registrare distanza

Catena: registrare tensione, lubrificare

SERVICE AND MAINTENANCE

To obtain the longest possible life and the best possible performance from your CAGIVA motor motorcycle, it is necessary to keep it adequately serviced and correctly adjustment to the tolerances to which it was manufactured.

Your CAGIVA motor dealer knows best how to perform service with factory approved methods and equipments. We recommend that you see him for service.

The list below shows items which require service at the intervals specified.

More detailed description of each procedure follows after list.

IMPORTANT

For your personal welfare, all listed service and maintenance recommendations should be followed because they affect the safe operation of your motorcycle.

SERVICE AND MAINTENANCE CHART

AFTER FIRST 500 Km.

Breaker point: adjust gap.

Rear Chain: adjust tension and lubricate.

DOPO I PRIMI 1000 km.

Olio cambio: sostituire con olio nuovo
Candela: controllare elettrodi e pulire
Catena: regolazione e lubrificazione
Raggi ruota: controllare tensione
Bulloneria: controllo e serraggio in generale
Sterzo: controllo gioco cuscinetti

OGNI 1000 km.

Catena: controllare tensione, lubrificare
Batteria: controllare livello elettrolito
Pneumatici: controllare stato e pressione
Serbatoio olio lubrificazione motore: aggiungere olio.
Candela: controllare, pulire.
Freno a disco: controllo livello olio
Rinvio contachilometri: ingrassare.

OGNI 3000 km.

Rinvio contamiglia: ingrassare
Comando gas: lubrificare
Perni camme freni: lubrificare
Perno pedale freno posteriore: lubrificare
Tenditore catena: lubrificare
Pneumatici: controllare battistrada e pressione
Trasmissioni flessibili: lubrificare
Contatti ruttore: controllo distanza puntine, goccia
olio sul feltrino.
Olio cambio: controllo livello, event. aggiungere.
Filtro aria: sostituire.

AFTER FIRST 1000 Km.

*Transmission oil: replace.
Spark Plug: clean and check gap.
Chaine: check tension, lubricate.
Spokes: check tightness.
Steering head: check bearings adjustment.
All screws and nuts: check tightness.*

EACH 1000 Km.

*Speedometer drive: grease.
Rear Chain: oil and check tension.
Battery: check electrolyte level.
Tires: check pressure and wear
Oil tank engine lubrication: check level.
Spark Plug: check gap and clean.
Front dis brake: check oil level.*

EACH 3000 Km.

*Speedometer drive: grease.
Throttle grip and cable: oil.
Brakes cam pivots: grease.
Rear brake pedal pivot: grease.
Chain roller: grease
All controls cables: oil
Breaker point: check gap, oil cam wick.
Transmission: check oil level and add if necessary.
Tires: check pressure and tread.
Air filter: replace*

OGNI 5000 km.

Candela: sostituire

Anticipo accensione: controllo

Olio cambio: sostituire

Carburatore: pulire

Guarnizioni freno: controllo usura

Silenziatore, luce di scarico: disincrostarlo

Perno gamba laterale: lubrificare.

Catena, corona, pignone: controllo usura

Pompa olio: controllo, regolazione

Filtri olio e benzina: pulire

OGNI 10.000 km.

Cuscinetti di sterzo: ingrassare e controllare.

Cuscinetti mozzu ruote: ingrassare e controllare.

Serbatoi benzina e olio: pulire

Camera scoppio, testa pistone e fasce elastiche: disincrostarlo

Carburatore: controllo e registrazione generale.

IMMAGAZZINAGGIO

Quando il motociclo viene lasciato fermo per molto tempo, come per esempio durante i mesi invernali, togliete la batteria e riponetela in un luogo asciutto e non troppo freddo (comunque con temperature non inferiori allo zero); mettetela sotto carica almeno una volta al mese e controllate il livello dell'elettrolito, aggiungendo acqua distillata se necessario. Non appoggiatela sul pavimento nudo ma frapponete un'assicella o un pezzo di cartone.

Con questi accorgimenti la vostra batteria sarà sempre pronta per l'uso.

EACH 5000 Km.

Spark Plug: replace

Oil transmission: drain and replace

Ignition timing: check.

Carburetor: clean.

Brakes lining: check for wear.

Muffler exhaust port: decarbonize.

Jiffy stand: grease.

Chain sprockets: check for wear.

Oil pump: check and adjustment.

Gasoline and oil strainers: clean.

EACH 10.000 Km

Steering head bearings: repack with grease.

Hub wheels bearings: repack with grease.

Cylinder head, Cylinder, Piston and rings: decarbonize

Carburetor: check and general adjustment.

Gasoline and oil tank: clean.

STORAGE

When the motorcycle is left standing still for a long time, for instance during the winter months, remove the battery and store in a dry place but where the temperature will not drop below zero.

Recharge at least once a month check and top up electrolyte, adding distilled water as necessary.

Do not place battery into the cold ground, but place a piece of wood or cardboard between the battery and the ground.

With this precaution your battery will always be ready to use.

MOTORE

CARBURATORE (Fig. 11)

Il carburatore, una volta ben regolato, richiede in seguito registrazioni minime; pertanto prima di registrare il carburatore si raccomanda di fare un controllo sulle altre parti del motore.

Prima di eseguire una regolazione, assicurarsi che il comando del gas sul manubrio e la trasmissione di comando siano regolati in modo tale da permettere la perfetta chiusura della valvola.

La registrazione del comando della valvola può essere fatta tramite il registro 10.

A gas chiuso e con il motore a temperatura di funzionamento, agire sulla vite 1 (fig. 11) per la regolazione della velocità al minimo: girando in senso orario la velocità aumenta, in senso contrario la velocità diminuisce.

Per regolare la miscela alle minime velocità (1200/1300 giri/minuto) agire sulla vite 11.

Per le alte velocità la miscelazione è automatica e non è possibile agire dall'esterno.

Se il motore dovesse accusare delle irregolarità causate dal carburatore; questi dovrà essere smontato e pulito.

Per questa operazione rivolgetevi al vostro Concessionario CAGIVA motor

ENGINE

CARBURETOR (Fig. 11)

The carburetor once properly adjusted require very little readjustment.

When the engine does not function properly careful inspection should be made elsewhere before adjustment.

Before making adjustments, be sure throttle control coil wire is so adjusted that throttle fully closed with outward handlebar grip movement.

Control coil wire is adjusted by means of control coil adjusting screw 10.

Close throttle, idling speed of engine is adjusted with throttle piston screw 1 (Fig. 11).

Turning to the right for faster idling speed; to the left for slower idling. Engine should be at normal operating temperature.

Adjust idle mixture screw 11 for smooth idle (1200/1300 RPM) idle speed.

*High speed mixture is automatic.
If irregular operation of engine is caused by the carburetor, it should be taken apart and cleaned.*

See your CAGIVA motor dealer for this service.

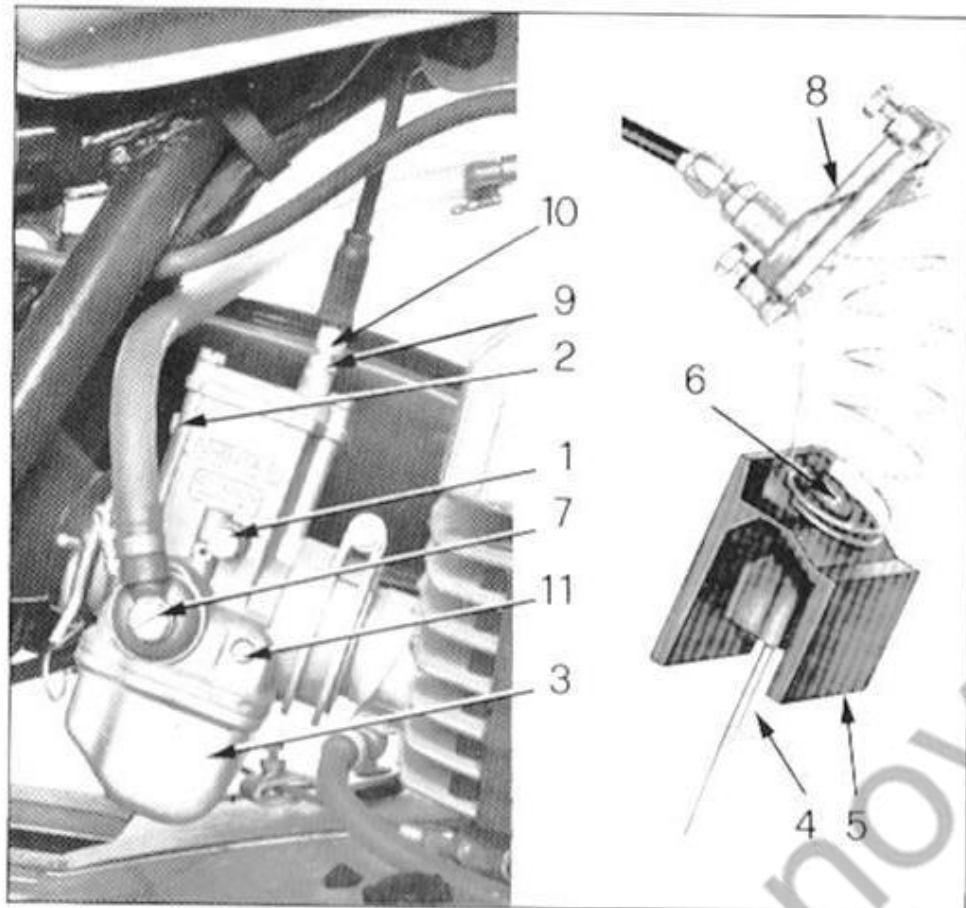


FIG. 11 - CARBURATORE

- 1 Vite regolazione valvola gas
- 2 Manettino valvola avviamento
- 3 Vaschetta galleggiante
- 4 Spillo conico
- 5 Valvola gas
- 6 Ancorina fissaggio spillo
- 7 Pipetta con filtro
- 8 Coperchio valvola gas
- 9 Controdado
- 10 Vite registro cavo
- 11 Vite regolazione miscela

FIG. 11 - CARBURETOR

- 1 Idle Speed Stop Screw
- 2 Starting Lever
- 3 Float Chamber
- 4 Needle Valve
- 5 Throttle Valve
- 6 Needle Anchor
- 7 Inlet Screen
- 8 Throttle valve Cover
- 9 Lock Nut
- 10 Adjusting Screw
- 11 Idle Mixture Adjusting Screw

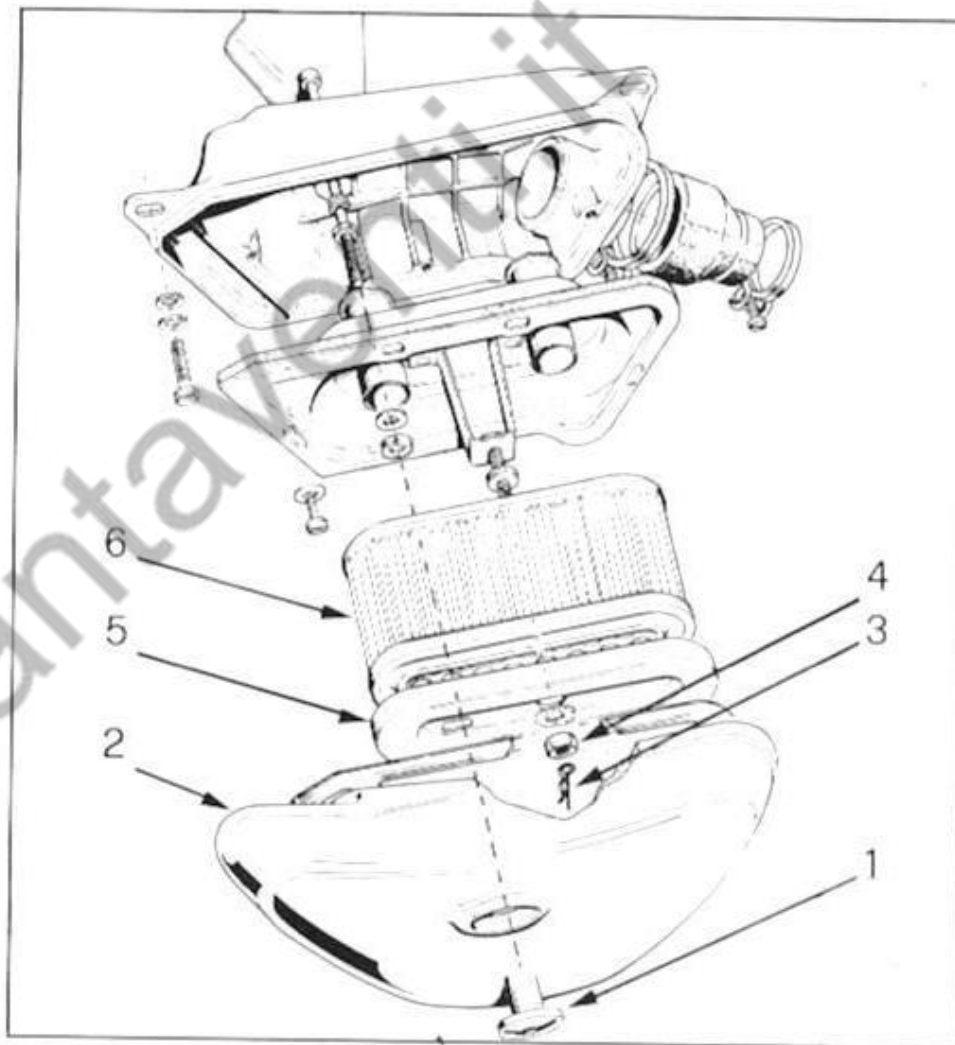


FIG. 12 - FILTRO ARIA

- 1 Vite fissaggio pannello
- 2 Pannello destro
- 3 Coppiglia
- 4 Dado
- 5 Coperchietto
- 6 Elemento filtrante

FIG. 12 - AIR FILTER

- 1 Screw grip fixing panel
- 2 Right panel
- 3 Cotter pin
- 4 Nut
- 5 Cover
- 6 Filter element

FILTRI DEL CARBURANTE

Uno dei filtri del carburante è posto tra la pipetta 7 (fig. 11) e il corpo del carburatore.

Quando la benzina non arriva al carburatore, per prima cosa occorre pulire questo filtro.

Prima di togliere il filtro chiudere il rubinetto della benzina.

Il filtro del serbatoio benzina è posto al disopra del rubinetto all'interno del serbatoio (Fig. 4).

Per pulirlo occorre svuotare il serbatoio e togliere il rubinetto.

Se dopo aver pulito i filtri il motore continua a dare segni di carburazione difettosa, si dovrà togliere il carburatore, smontarlo e pulirlo accuratamente.

Per questa operazione è consigliabile rivolgersi al concessionario CAGIVA motor il quale ha tutte le attrezzature necessarie per la regolazione e manutenzione del carburatore.

FILTRO ARIA (Fig. 12)

Per togliere il filtro aria svitare il pomolo 1, togliere il pannello destro 2, togliere la coppiglia 3, svitare il dado 4 e quindi togliere il coperchietto 5 e l'elemento filtrante 6. L'elemento filtrante dev'essere sostituito ogni 3000 km. In condizioni di funzionamento su strade molto polverose o fangose, sostituire il filtro con maggior frequenza, secondo necessità.

FUEL STRAINERS

The fuel filter screen is located at the gasoline line connection (7 - Fig. 11) on the carburetor bowl.

The screen should be removed and cleaned when the fuel supply becomes blocked.

See that gas flows freely from supply valve before closing valve to remove screen.

The fuel tank strainer is located above the fuel valve inside the tank (See fig. 4).

To clean, drain fuel from tank through hose and remove fuel valve.

If, after cleaning the fuel strainers the engine shows signs of irregular carburetion, the carburetor should be removed, disassembled and thoroughly cleaned.

Your C-m dealer is best equipped to perform all carburetor cleaning maintenance and adjustment operations.

AIR CLEANER (Fig. 12)

To remove air filter unscrew grip 1, remove right panel 2, remove cotter pin 3, unscrew nut 4, remove the cover 5 and the filter element 6.

Filter element must be replaced each 3000 Km.

If use motorcycle on dusty or muddy roads, replace filter element more frequently, as required.

IMPORTANTE

Il filtro dell'aria dev'essere tenuto sempre efficiente perchè altrimenti si avrà una diminuzione della potenza del motore, surriscaldamento ed eccessivo consumo di carburante.

POMPA OLIO LUBRIFICAZIONE MOTORE (Fig. 13)

La pompa olio è situata in un vano del coperchio del carter destro.

Per accedervi togliere il coperchietto (8 fig. 1).

Il flusso dell'olio erogato dalla pompa è immesso nel condotto di aspirazione, varia col variare dei giri del motore e secondo l'apertura della valvola del carburatore.

Valvola carburatore e pompa olio vengono comandati contemporaneamente dalla manopola del Gas, tramite una trasmissione sdoppiata.

La pompa dell'olio è **CORRETTAMENTE REGOLATA** quando la tacca di **MASSIMO FLUSSO 4** stampigliata sulla leva di comando pompa 2 è allineata con la **TACCA DI RIFERIMENTO 5** posta sul corpo della pompa e con la valvola del carburatore **COMPLETAMENTE APERTA**: (Per la regolazione della valvola vedere "CARBURATORE" Fig. 11)

Con questa regolazione il consumo dell'olio dovrebbe essere il 3,5% del consumo della benzina.

IMPORTANT

Always the air filter must be kept serviceable, since a dirt-clogged filter will cause a loss of engine power, an excessively rich mixture, overheating and excessive fuel consumption.

LUBRICATING OIL PUMP (Fig. 13)

Oil pump is located inside right crankcase cover. For inspection remove oil pump cover (8 - Fig. 1).

The amount of oil delivered to cylinder intake manifold depends on engine RPM and throttle position.

Both carburetor control cable and oil pump control cable are connected to handlebar throttle control cable through an equalizer.

The pump is PROPERLY ADJUSTED when the MAXIMUM FLOW mark 4, located on the pump control lever 2, is in line with the REFERENCE MARK on the pump body with throttle valve in FULLY OPEN POSITION.

*To adjust throttle valve, see "CARBURETOR" (Fig. 11)
Oil consumption at this setting should be 3,5% of gasoline consumption. Pump adjustment is made by operating on the adjusting sleeve 8 and locknut 7 (Fig. 13).*

The flow rate is increased by turning counterclockwise, is reduced by turning clockwise.