

Mobility

RST 50

TECHNISCHE DATEN
BETRIEBS -
UND WARTUNGS -
HINWEISE

Malaguti

RST 50

TECHNISCHE DATEN BETRIEBS- UND WARTUNGS- HINWEISE

Fahrgestell	RST/50	Motor	Franko Morini G 304
Fahrgestellnummer	rechtes Rahmenrohr oberhalb der Schwingen- befestigung	Bauart	Einzylinder 2-Takt- Otto-Motor, Wasser- kühlung mittels Pumpe Frishölschmierung mittels Pumpe
Rahmen	Profiltrahmen aus Vierkantstahl- rohr	Hubraum	49,9 ccm
Vorderradfederung	Ölhydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, Federweg 110 mm, einstellbare Druck- stufe (Anti Dive)	Bohrung/Hub	39/41,8 mm
Hinterradfederung	200 ccm SAE10 pro Halm Zentralfederbein mit Gas- füllung, Federvorspannung stufenlos verstellbar Federweg 190 mm	Verdichtung	10,0 ± 0,5
Vorderradbremse	Hydr. Scheibenbremse 220 mm	Leistung	max. 4,98 kW/6,8 PS
Hinterradbremse	Hydr. Scheibenbremse 200 mm	Neendrehzahl	8500/Upm
Vorderrad	Druckgussrad aus Aluminium 16" x 1,85	Kraftstoff	Superbenzin 96 - 98 Okt. aus Öltank mittels Ölpumpe
Hinterrad	Druckgussrad aus Aluminium 16" x 1,85	Schmierung	2-Takt-Öl Castrol T75
Vorderreifen	2,75 x 16 mit Luftschlauch	Vergaser	Dell'Orto SHA 14-12
Hinterreifen	3,25 x 16 mit Luftschlauch	Primär-Antrieb	Zahnrad 16/60 (3/754)
Reifendruck	Vorderrad 1,7 Hinterrad 1,8	Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Tankinhalt	15 Lt. (3 Lt. Res.)	Getriebe	4-Gang klauengeschaltet im ständigen Eingriff
Öltankinhalt	1,1 Lt. (0,2 Lt. Res.)	Sekundärübersetz.	Kette 1/2 x 3/16 Rollen- durchmesser 7,75
Lampenbestückung		Hinterradübersetz.	14/34 (2,428)
Scheinwerfer	12 V 25W/25W 12 V 5W	Startvorrichtung	Kickstarter
Rücklicht	12 V 5W (Schlußlicht) 12 V 10W (Bremslicht)	Zündung	Elektronische Zündanlage mit externem Pick Up Generatorschwungradmagnet 12 V 60W
Blinker	12 V 10W	Zündzeitpunkt	1,6 mm vor dem D.T.
Amaturen	12 V 3W 12 V 1,5W	Zündkerze	W300 (Bosch W2CC) Champion N 2 C Elektrodenabstand 0,5 ± 0,6
Anzeigen	Integralbirnen mit Leuchtkopf	Getriebeöl	800 ccm Hypo 80W 90W
Abmessungen		Kühlflüssigkeit	0,9 Lt. (Wasser mit 50 % Frostschutz)
Radstand	1330 mm		
Länge max.	1910 mm		
Breite max.	600 mm		
Höhe max.	1090 mm		
Leergewicht	98 kg		
Gesamtgewicht	258 kg		



Fig. 1

- 1 Kupplungshebel
- 2 Öltank für Motorfrischölschmierung
- 3 Selbststrückstellender Seitenständer
- 4 Fußschalthebel
- 5 Demontierbare Sitzbankverkleidung
- 6 Kaltstarthebel

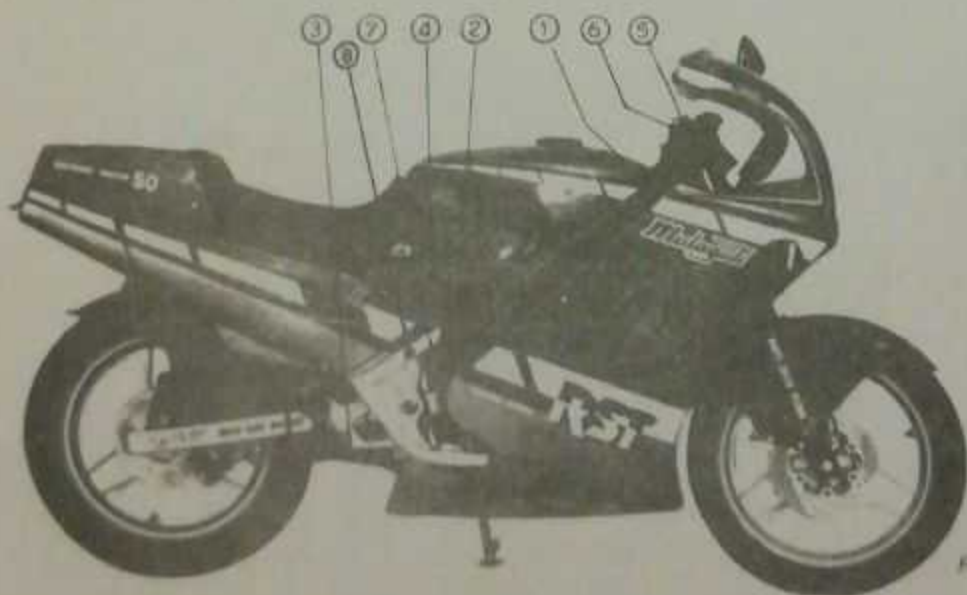


Fig. 2

- 1 Kühlwassereinfüllstutzen
- 2 Motorsicht
- 3 Fußbremshebel
- 4 Benzinmahn
- 5 Vorderradhandbremshebel
- 6 Lenksperrschloß
- 7 Helmabsperrschloß
- 8 Fahrgestellnummer

schmierung
 enstander
 verkleidung

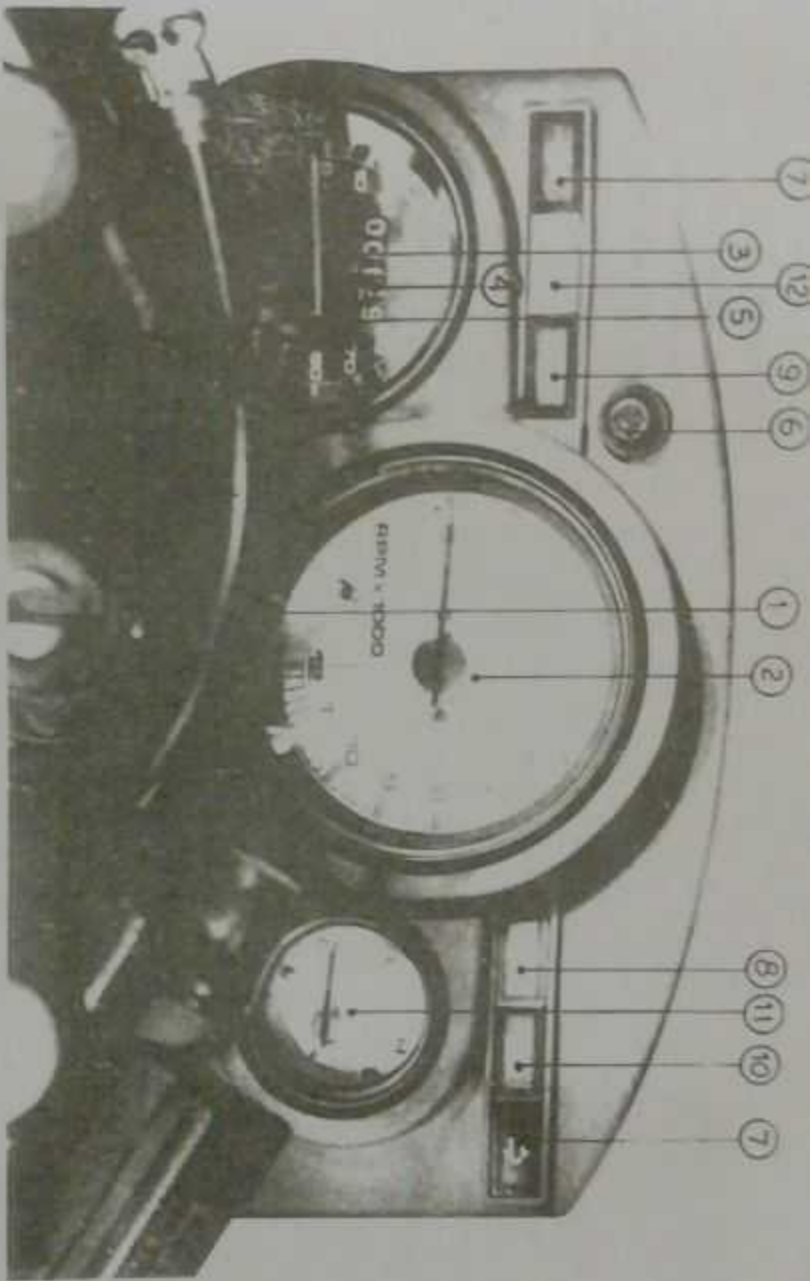


Fig. 3

- 1 Zündschloß - Lenksperrschloß
- 2 Motordrehzahlmesser
- 3 Tachometer
- 4 Kilometerzähler
- 5 Tageskilometerzähler
- 6 Tageskilometerrecksteller
- 7 Fahrtrichtungsanzeigenkontrolle
- 8 Treibstoffreservekontrolle
- 9 Leerlaufkontrolle
- 10 Distanzkontrolle
- 11 Ferntemperaturanzeige
- 12 Fernlichtkontrolle

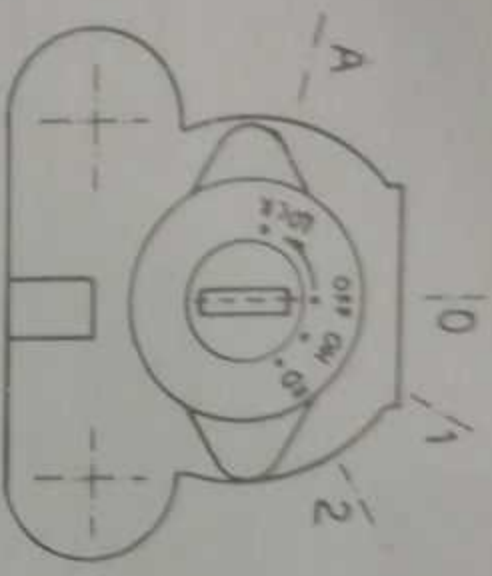


Fig. 4

- A Lichtsperrstellung (Licht aus)
- 0 Lichtsperrstellung frei (Licht aus)
- 1 Zündung aktiviert
- 2 Licht an

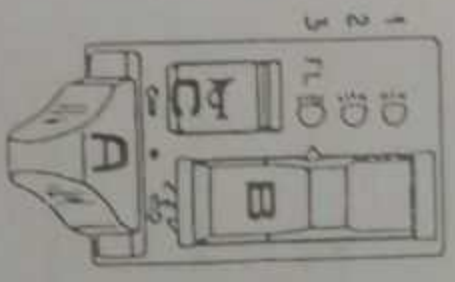


Fig. 5

- A Fabrikrichtungsschalter
- B Lichtfunktionswahlschalter
- B1 Fernlicht
- B2 Abblendlicht
- B3 Lichtblende
- C Hülse

WICHTIG: Licht nur aktiviert wenn
 Zündschlüssel im Zündschloss
 auf Pos. 2 (Licht ein)!

einflusstutzen
 bei
 andr emsnebel
 schloß
 rschloß
 nummer



FIG. 7

BENZINHAHN

- 1 Pos. Hahn geschlossen
- 2 Pos. Hahn geöffnet
- 3 Pos. Hahn Reserve geöffnet
(Reserve Benzinmenge 2 - 3 Liter)



Fig. 8

FAHRZEUG IN BETRIEB SETZEN

Benzinbahn auf Stellung ON (geöffnet) oder RES (Reserve), je nach Tankfüllmenge. Kaltstartvorrichtung am Lenker ganz nach vorne drücken. Zündschlüssel auf Pos. 1 ON (Zündung aktiviert). Kickstarter betätigen, wenn Motor anspringt nicht auf unnötig hohe Motordrehzahlen bringen. Nach einigen Sekunden bei laufendem Motor Kupplungshandhebel ziehen und mittels Fußschalthebel ersten Gang einlegen und mit mäßiger Drehzahl anfahren. Erhöhung der Motordrehzahlen erst nach einiger Einfahrtzeit bzw. bei warmem Motor.

Kaltstartvorrichtung nach einigen km Fahrtstrecke wieder in Ausgangsstellung rückführen.

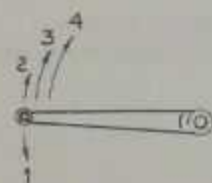


Fig. 9

SCHALTHEBEL

- 1 Pos. 1. Gang (Anfahrang)
- 2 Pos. 2. Gang
- 3 Pos. 3. Gang
- 4 Pos. 4. Gang

Leergang zwischen 1 und 2. Gang

SERVICEINTERVALE

Kilometerstand: 500 km

Getriebeölwechsel Fig. 10

Kupplungshebelspiel am Lenker einstellen Fig. 17

Kühlflüssigkeitsstandkontrolle Fig. 11

Bremsschichtungsstandkontrolle vordere Scheibenbremsanlage Fig. 15

Bremsschichtungsstandkontrolle hintere Scheibenbremsanlage Fig. 16

Öltank für Frischölschmierung auf richtige Füllmenge kontrollieren Fig. 1
sämtliche Schrauben am Fahrgestell sowie die Motorhalteschrauben auf festen Sitz kontrollieren

Kette spannen und schmieren Fig. 13

Kilometerstand: 1000 km

Elektrodenabstand der Zündkerze kontrollieren (0,5 - 0,6) Fig. 12

Bremsschichtungsstandkontrolle vordere Scheibenbremsanlage Fig. 15

Bremsschichtungsstandkontrolle hintere Scheibenbremsanlage Fig. 16

Öltank für Frischölschmierung auf richtige Füllmenge kontrollieren Fig. 1

Kette spannen und schmieren Fig. 13

Kilometerstand: 2000 km

Reinigung des Luftfiltereinsatzes Fig. 14

Zündkerze säubern und Elektrodenabstand kontrollieren Fig. 12

Bremsklötze der vorderen und hinteren Scheibenbremsanlage auf Verschleiß kontrollieren. Falls notwendig reinigen.

Ölstandkontrolle des Getriebeöls Fig. 20

sämtliche Schrauben am Fahrgestell sowie die Motorhalteschrauben auf festen Sitz kontrollieren

Kilometerstand: 3000 km

Kolben von Ölrückständen reinigen, sowie Auslaßschlitze entrußen

Zündzeitpunkt kontrollieren Fig. 22

Vergaser reinigen und einstellen



FIG. 7

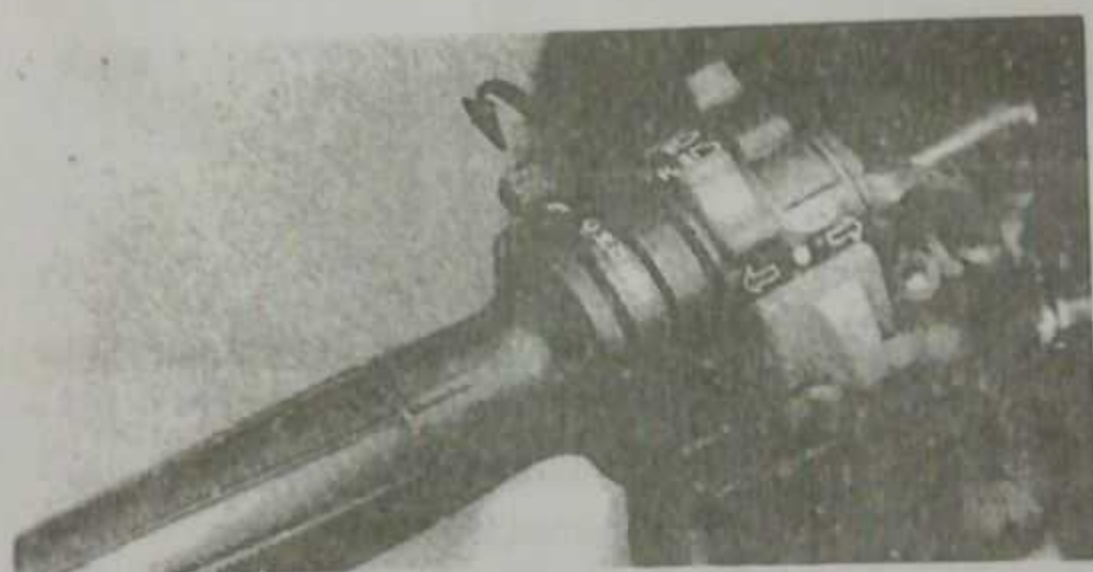
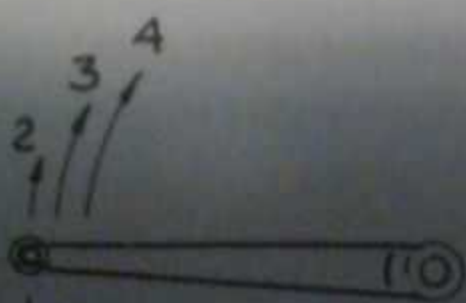


Fig. 8



GETRIEBEÖLWECHSEL

Bei betriebswarmen Motor beide Ölbleedschrauben öffnen und Öl komplett entleeren. Nach erfolgter Entleerung beide Entleerungsschrauben mit einem Drehmoment von 0,8 Nm festziehen, danach bei der am Kupplungsdeckel befindlichen Öleinfüllschraube richtige Ölmenge befüllen.

Füllmenge:

800 ccn Motoröl SAE 20/30

Überprüfung der richtigen Ölfüllmenge:

Ölmaßstab muß nach kurzer Warmlaufphase des Motors im eingeschraubtem Zustand die richtige Ölmenge am Strich des Maßstabes anzeigen.

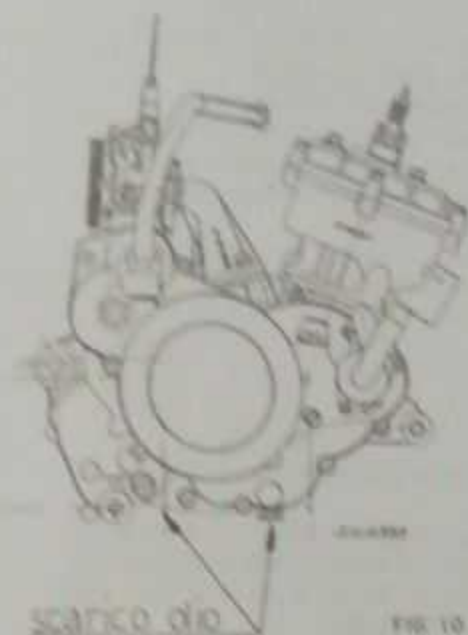


FIG. 11

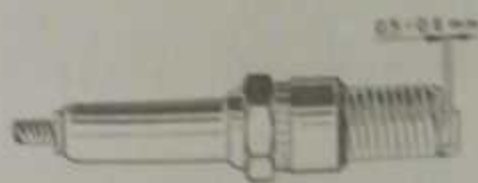


FIG. 12

KÜHLWASSERKREISLAUFSYSTEM

Kontrolle und Reinigung der aus Gummi bestehenden Dichtungen, sowie sämtlicher Dichtungen am Ausgleichsgefäß der Kühlflüssigkeit. Die Kühlflüssigkeit sollte 1 - 2 cm unter den oberen Rand des Behälters aufgefüllt sein.

WICHTIG: Bei betriebswarmen Motor niemals die Verschraubung des Kühlflüssigkeitsbehälters öffnen.

ZÜNDKERZE

Um einen einwandfreien, problemlosen Einsetz zu gewährleisten, ist es unbedingt notwendig, eine funktionsfähige, und vor allem die richtige Zündkerze zu verwenden. Die Zündkerze sollte alle 1000 km von Ruß befreit werden und der Elektrodenabstand auf 0,5 - 0,6 mm eingestellt werden.

Richtige Zündkerze für das Modell RST/50: Bosch W300

WICHTIG: Eine Zündkerze mit falschem Wärmewert führt zu Motorschäden! Champion W 2 C

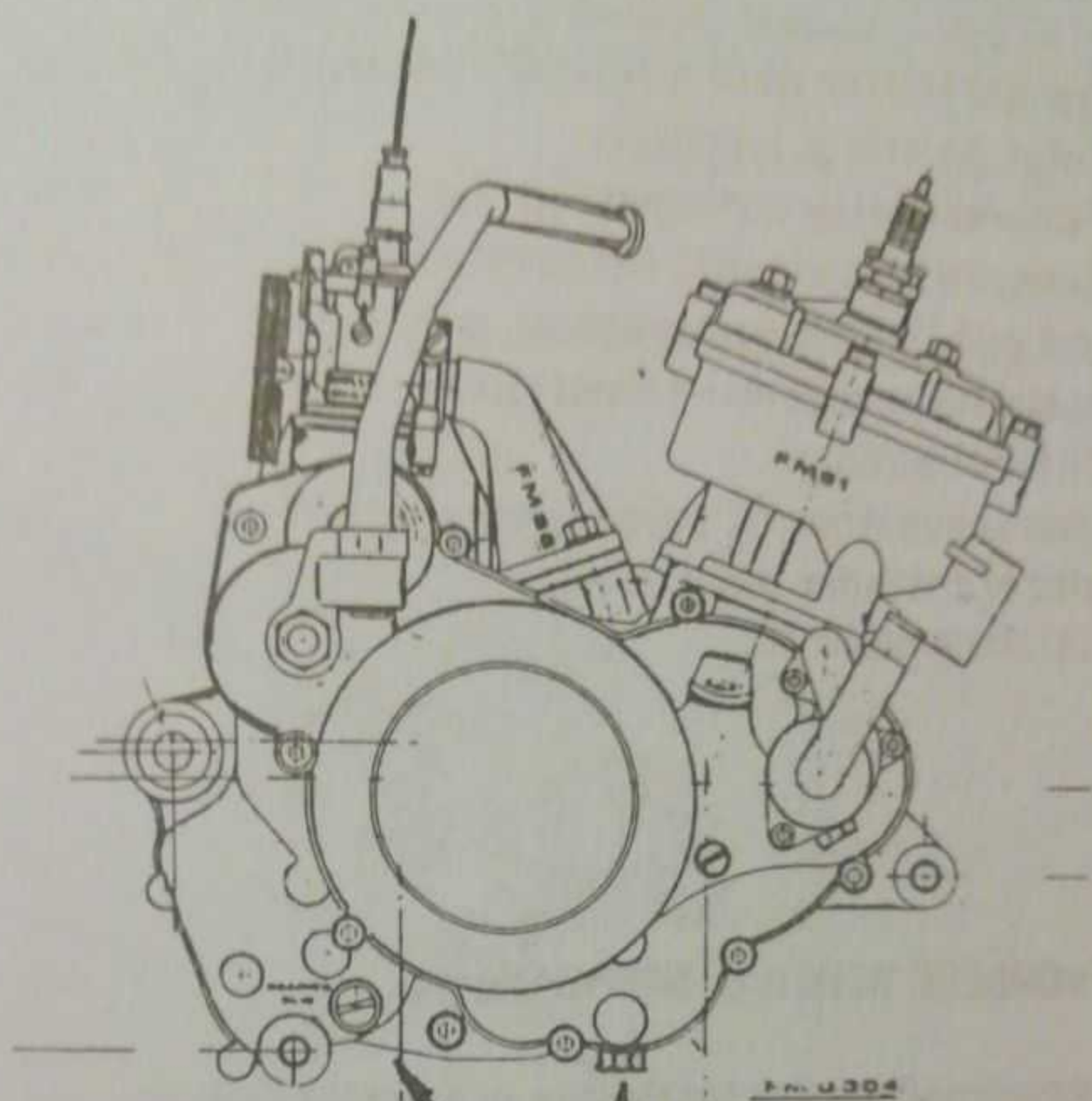
KETTENSPIGUNG UND KETTENPFLEGE

Die richtige Kettenpflege ist Voraussetzung für eine lange Lebensdauer von Kette und Antriebskettenräder. Eine schlecht gepflegte Kette führt zu einem Leistungsverlust von über 1 PS, und kann für Motorschäden und daraus verursachten Unfällen verantwortlich sein. In unbelasteten Zustand sollte die Kette ein Spiel von 2 cm aufweisen.

Zur Kontrolle Fahrzeug belasten. Kette sollte niemals straff gespannt sein.



FIG. 13



scarico olio

FIG. 10



GETRIEBEÖLWECHSEL

Bei betriebswarmen Motor beide Ölablaßschrauben öffnen und Öl kompl. entleeren. Nach erfolgter Entleerung beide Entleerungsschrauben mit einem Drehmoment von 0,8 NM festziehen, danach bei der am Kupplungsdeckel befindlichen Öleinfüllschraube richtige Ölmenge befüllen

Füllmenge:

800 ccm Motoröl SAE 20/30

Überprüfung der richtigen Ölfüllmenge:

Ölmaßstab muß nach kurzer Warmlaufphase des Motors im eingeschraubtem Zustand die richtige Ölmenge am Strich des Maßstabes anzeigen.

KÜHLWASSERKREISLAUFSYSTEM :

Kontrolle und Reinigung der aus Gummi bestehenden Dichtringen, sowie sämtlicher Dichtungen am Ausgleichsgefäß der Kühlflüssigkeit. Die Kühlflüssigkeit sollte 1 - 2 cm unter den oberen Rand des Behälters aufgefüllt sein.

WICHTIG : Bei betriebswarmen Motor niemals die Verschraubung des Kühlflüssigkeitsbehälters öffnen !

scarico olio

FIG. 10

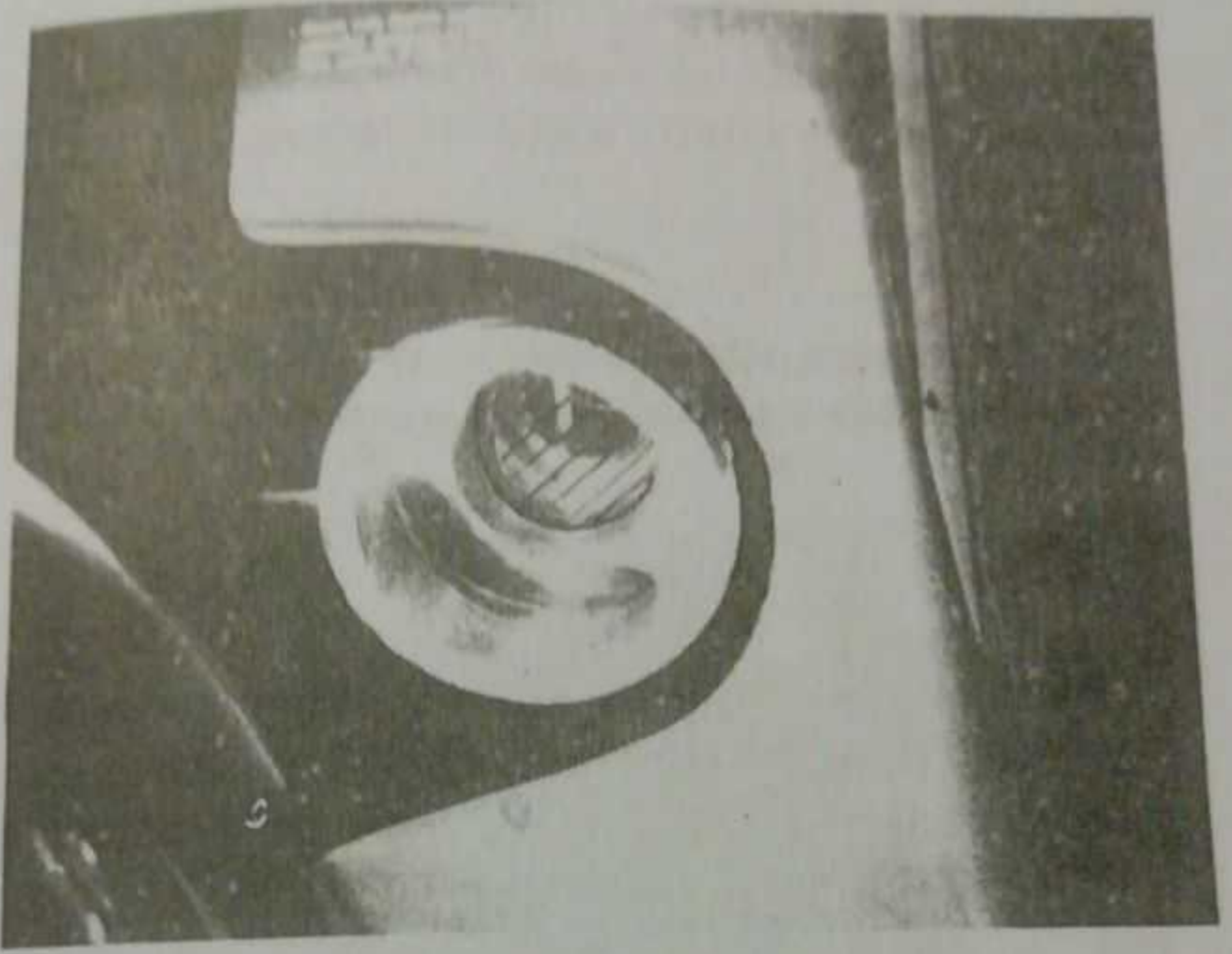


FIG. 11

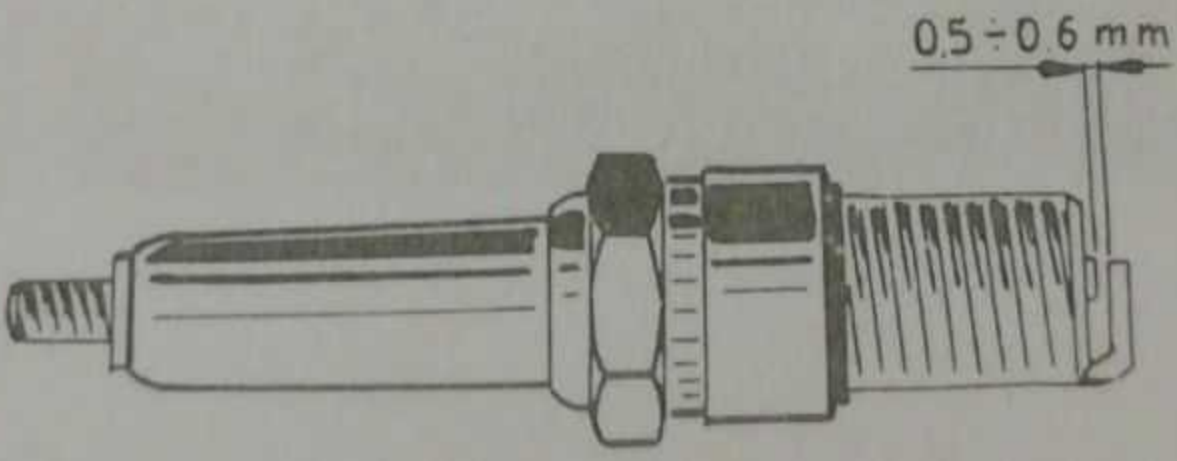


FIG. 12



FIG. 12

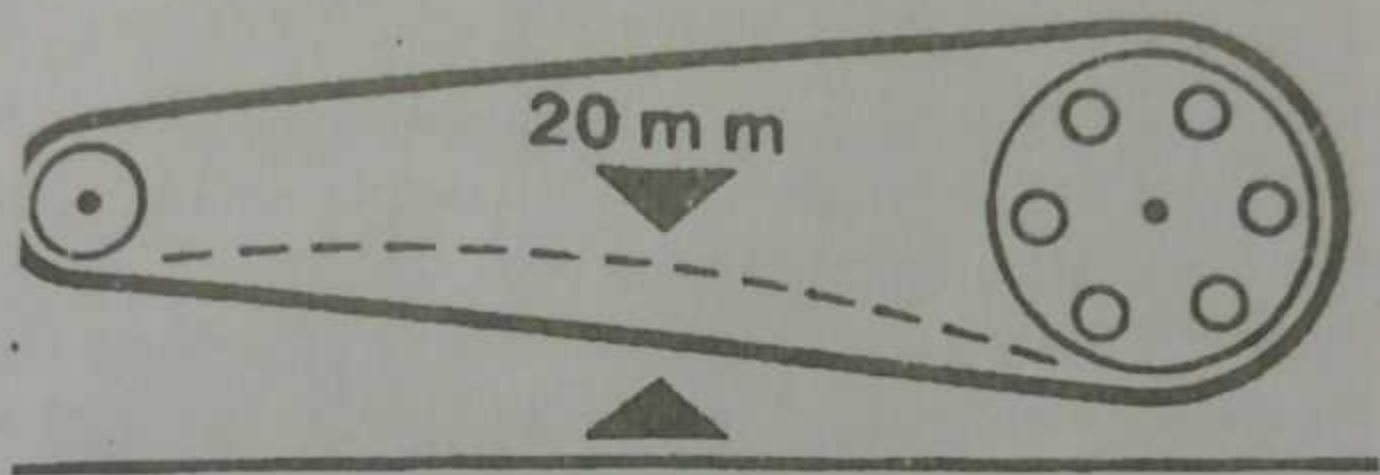


FIG. 13

ZÜNDKERZE

Um einen einwandfreien, problemlosen Einsatz zu gewährleisten, ist es unbedingt notwendig, eine funktionstüchtige, und vor allem die richtige Zündkerze zu verwenden. Die Zündkerze sollte alle 1000 km von Ruß befreit werden und der Elektrodenabstand auf 0,5 - 0,6 mm eingestellt werden.

Richtige Zündkerze für das Modell RST/50 : Bosch W300

WICHTIG : Eine Zündkerze mit falschem Wärmewert führt zu Motorschäden !

Champion N 2 C

KETTENSPIANNUNG UND KETTENPFLEGE

Die richtige Kettenpflege ist Voraussetzung für eine lange Lebensdauer von Kette und Antriebskettenräder. Eine schlecht gepflegte Kette führt zu einem Leistungsverlust von über 1 PS, und kann für Motorschäden und daraus verursachten Unfällen verantwortlich sein.

In unbelasteten Zustand sollte die Kette ein Spiel von 2 cm aufweisen.

Zur Kontrolle Fahrzeug belasten: Kette sollte niemals straff gespannt sein.



FIG. 14



FIG. 15



FIG. 16



FIG. 17

REINIGUNG DES LUFTFILTEREINSATZES

Der Luftfilter muß alle 1000 km wie folgt gereinigt werden:
 Filterkassette zerlegen (Fig. 14)
 Schaumfiltereinsetz herausnehmen und mit Benzin auswaschen, gründlich auspressen und mit einem dünnen Luftfilteröl einölen.
 Überschüssiges Öl auspressen und Filtereinsetz wieder montieren.

VORDERE SCHEIBENBREMSANLAGE

Regelmäßige Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstandes im Bremsflüssigkeitsbehälter am Lenker gewährleistet sicheres Funktionieren der Bremsanlage.
WICHTIG: Richtige Bremsflüssigkeit vom Fachhändler - niemals normales Öl!

Entlüftungsbearbeiten an der Bremsanlage nur von einer Fachwerkstätte ausführen lassen.

Die Vorderbremsbeläge dürfen auf keinen Fall unter ein Restmaß von 2 mm abgenutzt werden.

Für die hintere Bremsanlage gilt dasselbe, wie für die vordere Scheibenbremsanlage. Der Bremsausgleichsbehälter befindet sich jedoch unter der rechten Seitenverkleidung, wie auf FIG. 16 ersichtlich.

KUPPLUNGSSPIELEINSTELLUNG

Die Einstellung des Kupplungsspiels erfolgt durch die Distanzschraube am oberen Kupplungshebel. Am Hebel soll, wie aus FIG. 17 ersichtlich, ein Spiel von 3 - 4 mm eingestellt werden.
 Zu wenig Spiel kann zum Schleifen der Kupplung führen, die dadurch einem großem Verschleiß ausgesetzt wird. Bei zuviel Spiel löst die Kupplung schlecht bzw. unzureichend, dies führt in der Folge zu Getriebebeschäden.

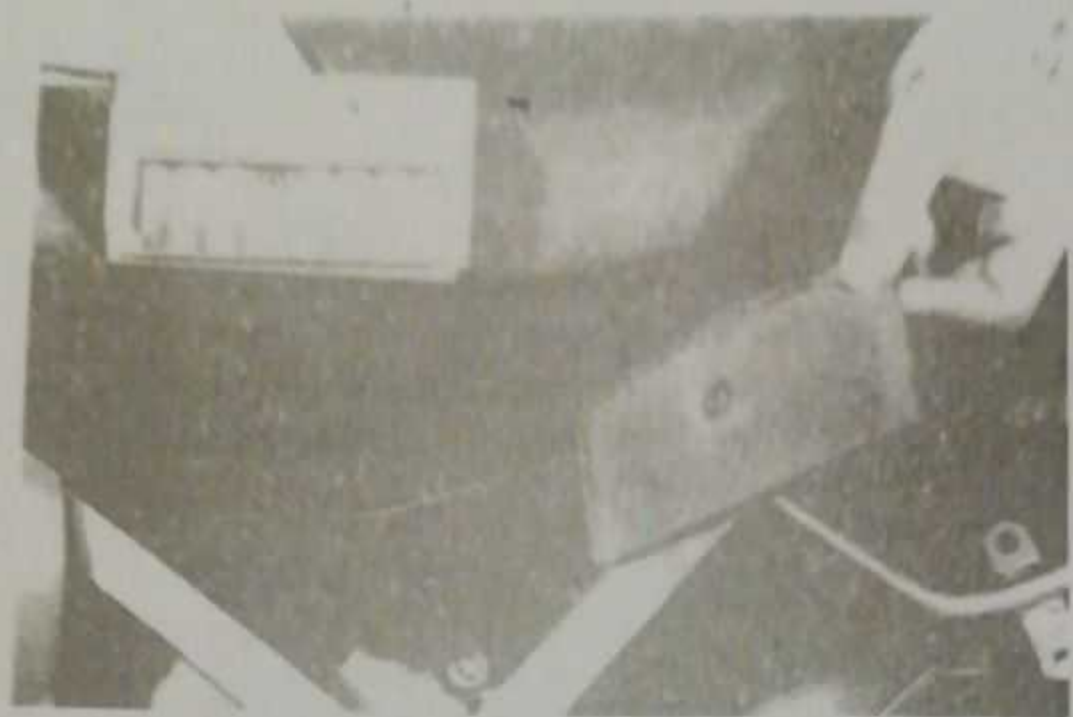


FIG 14

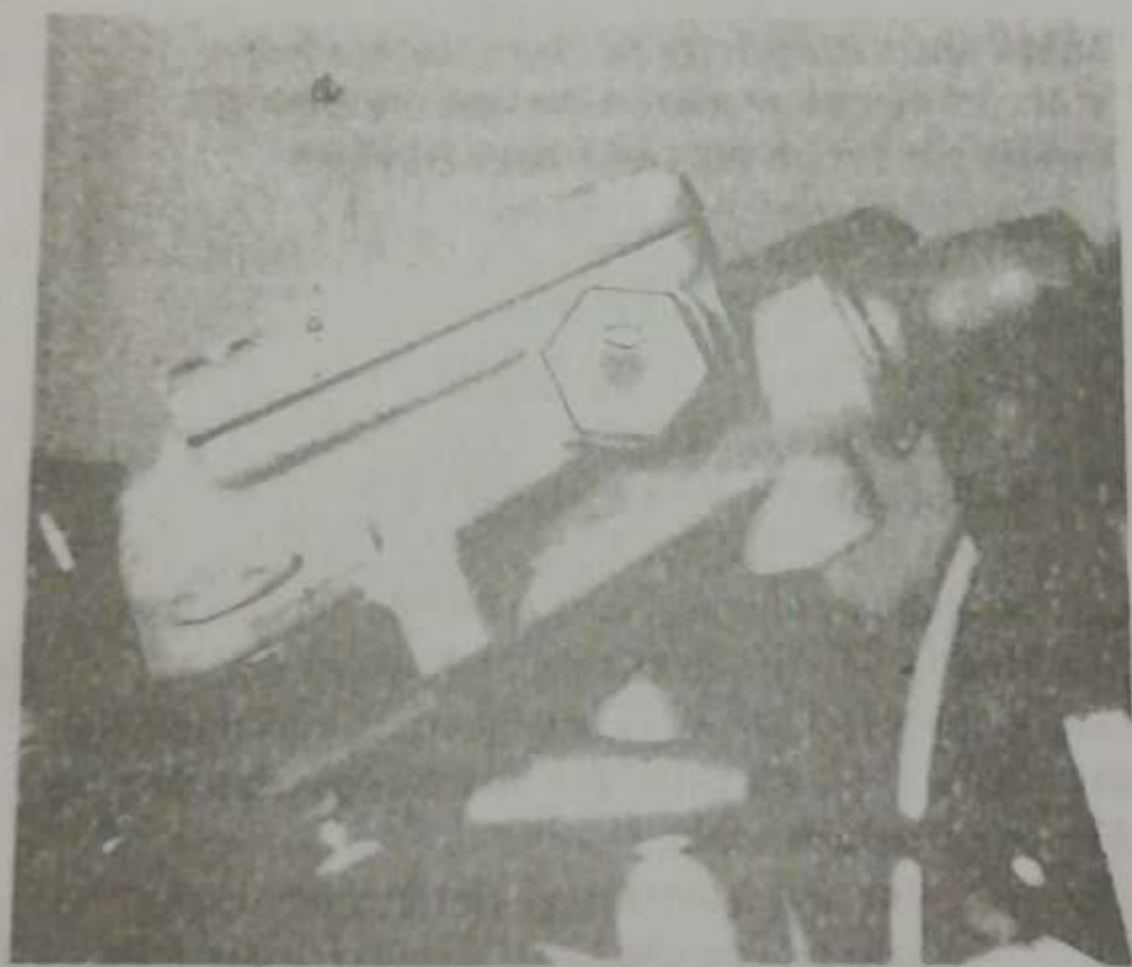


FIG. 15





FIG. 15



FIG. 16

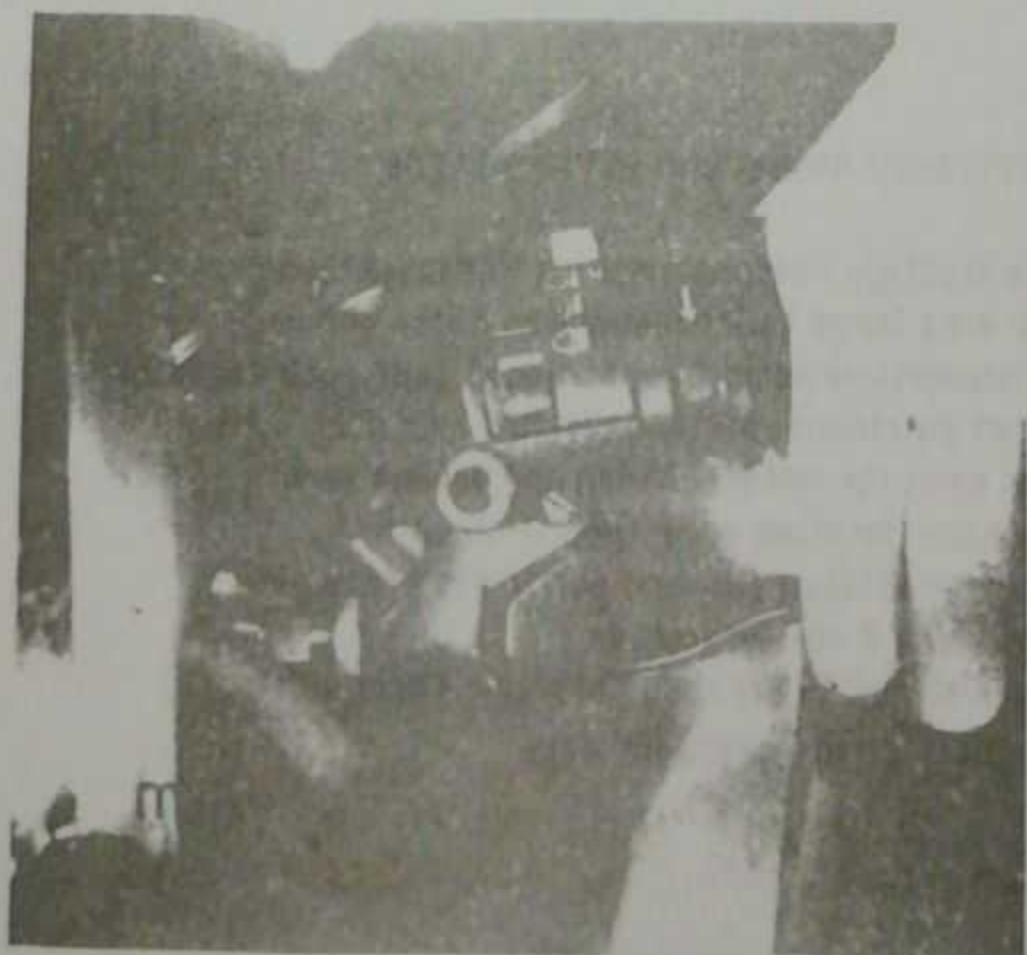


FIG. 17

REINIGUNG DES LUFTFILTEREINSATZES

Der Luftfilter muß alle 1000 km wie folgt gereinigt werden:

Filterkassette zerlegen Fig. 14

Schaumfiltereinsatz herausnehmen und mit Benzin auswaschen, gründlich auspressen und mit einem dünnen Luftfilteröl einölen.

Überschüssiges Öl auspressen und Filtereinsatz wieder montieren.

VORDERE SCHEIBENBREMSANLAGE

Regelmäßige Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstandes im Bremsflüssigkeitsbehälter am Lenker gewährleistet sicheres Funktionieren der Bremsanlage.

WICHTIG : Richtige Bremsflüssigkeit vom Fachhändler - niemals normales Öl !

Entlüftungsarbeiten an der Bremsanlage nur von einer Fachwerkstätte ausführen lassen.

Die Vorderbremsbeläge dürfen auf keinen Fall unter ein Restmaß von 2 mm abgenützt werden.

Für die hintere Bremsanlage gilt dasselbe wie für die

der Bremsanlage.

WICHTIG: Richtige Bremsflüssigkeit vom Fachhändler - niemals normales Öl!

Entlüftungsarbeiten an der Bremsanlage nur von einer Fachwerkstätte ausführen lassen.

Die Vorderbremsbeläge dürfen auf keinen Fall unter ein Restmaß von 2 mm abgenützt werden.

Für die hintere Bremsanlage gilt dasselbe, wie für die vordere Scheibenbremsanlage. Der Bremsausgleichsbehälter befindet sich jedoch unter der rechten Seitenverkleidung, wie auf FIG. 16 ersichtlich.

KUPPLUNGSSPIELEINSTELLUNG

Die Einstellung des Kupplungsspiels erfolgt durch die Distanzschraube am oberen Kupplungshandhebel.

Am Hebel soll, wie aus FIG. 17 ersichtlich, ein Spiel von 3 - 4 mm eingestellt werden.

Zu wenig Spiel kann zum Schleifen der Kupplung führen, die dadurch einem großem Verschleiß ausgesetzt wird. Bei zuviel Spiel löst die Kupplung schlecht bzw. unzureichend, dies führt in der Folge zu Getriebeschäden.

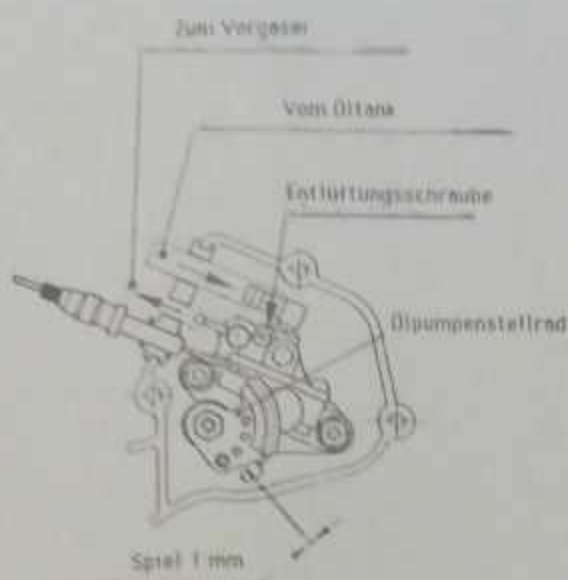


FIG. 19.

ENTLUFEN UND EINSTELLEN DER ÖLPUMPE

Bei Neumontage der Pumpe bzw. Neuinbetriebnahme des Motors zuerst Öltank kompl. befüllen. Danach Zuluftschlauch von der Pumpe abziehen und solange warten bis alle Luftbläschen aus dem Ölschlauch entwichen sind. Wenn das Öl ohne Luftblasen dem Schlauch entweicht, diesen wieder an die Pumpe anstecken. Für ein weiteres Vorgehen ist es notwendig, wie aus FIG. 19 ersichtlich, notwendig die Entlüftungsschraube aus dem Pumpengehäuse aus-zudrehen und wieder auf einen ohne Luftbläschen austretenden Ölfluß zu warten. Danach Schraube ins Pumpengehäuse wieder eindrehen. Als Fortführung unserer Arbeiten an der Einstellung der Ölpumpe, ist der Motor zu starten und am Stand laufen zu lassen, dabei gleichzeitig des Stellrad (wo Seil eingehängt ist FIG. 19) von Hand aus nach links drehen, also auf Vollförderung stellen, und zwar solange bis im dünnen Schlauch, welcher zum Vergaser führt, keine Luftblasen mehr enthalten sind. Damit sind diese Arbeiten durchgeführt und die Ölpumpe voll funktions-bereit.

Zur korrekten Synchronisation Ölpumpe - Gasschieber, ist es notwendig, daß sich Gasschieber und Ölpumpenstellrad gleichzeitig beim Drehen des Gasgriffes heben.

WICHTIG: Bei Seilzugwechsel (Gasseil) ist es unbedingt erforderlich eine Neujustierung der Ölpumpe vorzunehmen!

SCHEINWERFERBIRNEN WECHSELN

Wie aus FIG. 20 ersichtlich, Verkleidungsteil nach Öffnen bezeichneter Halteschrauben demontieren.

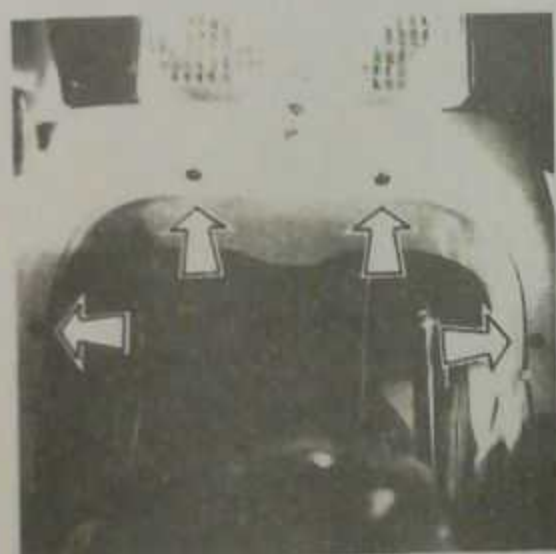


FIG. 20-21

SICHERUNGEN WECHSELN

Wie aus FIG. 21 ersichtlich seitlichen Verkleidungsdeckel öffnen und Sicherungen wechseln.



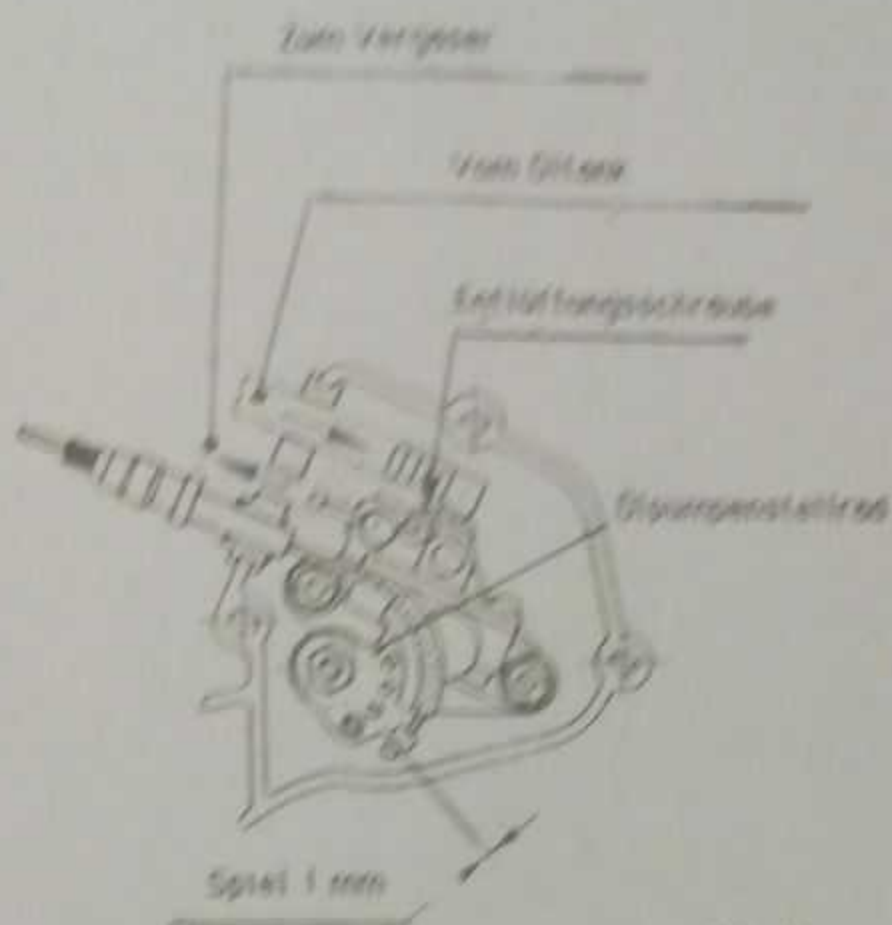
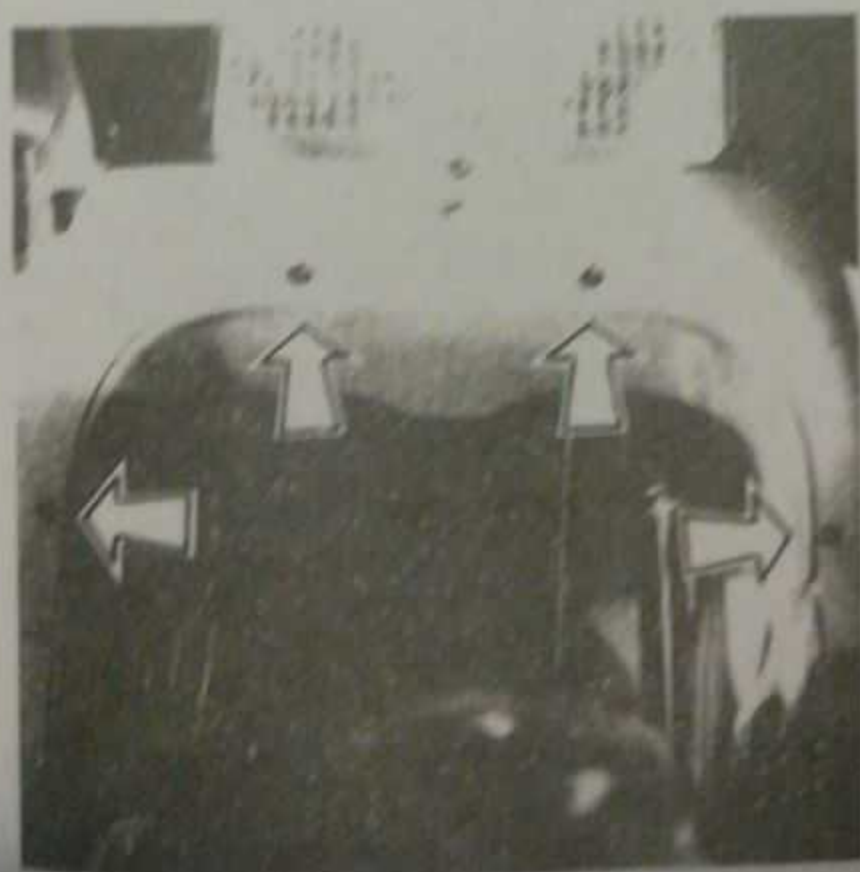


FIG. 19

ENTLUFTEN UND

Bei NeuMontage
 Ölwanne komplett be-
 schädigt werden
 wenn das Öl durch
 Pumpe anstrichen
 sichtbar, mehrere
 zugehen und er-
 warten. Danach
 Als Fortführung
 Motor zu starten
 Starten (was be-
 also auf Vollför-
 welcher zum Va-
 Damit sind dies
 bereit

Zur korrekten S
 daß sich Gesch
 Geogriffes hat
 WICHTIG. Bei
 Neu



SCHNEIDWERFER

Wie aus FIG. 20
 Halteschrauben

FIG. 20-21

ENTLÜFTEN UND EINSTELLEN DER ÖLPUMPE

Bei Neumontage der Pumpe bzw. Neuinbetriebnahme des Motors zuerst Öltank kompl. befüllen. Danach Zulaufschlauch von der Pumpe abziehen und solange warten bis alle Luftbläschen aus dem Ölschlauch entwichen sind. Wenn das Öl ohne Luftblasen dem Schlauch entweicht, diesen wieder an die Pumpe anstecken. Für ein weiteres Vorgehen ist es notwendig, wie aus FIG. 19 ersichtlich, notwendig die Entlüftungsschraube aus dem Pumpengehäuse ausdrehen und wieder auf einen ohne Luftbläschen austretenden Ölfluß zu warten. Danach Schraube ins Pumpengehäuse wieder eindrehen. Als Fortführung unserer Arbeiten an der Einstellung der Ölpumpe, ist der Motor zu starten und am Stand laufen zu lassen, dabei gleichzeitig das Stellrad (wo Seil eingehängt ist FIG. 19) von Hand aus nach links drehen, also auf Vollförderung stellen, und zwar solange bis im dünnen Schlauch, welcher zum Vergaser führt, keine Luftblasen mehr enthalten sind. Damit sind diese Arbeiten durchgeführt und die Ölpumpe voll funktionsbereit.

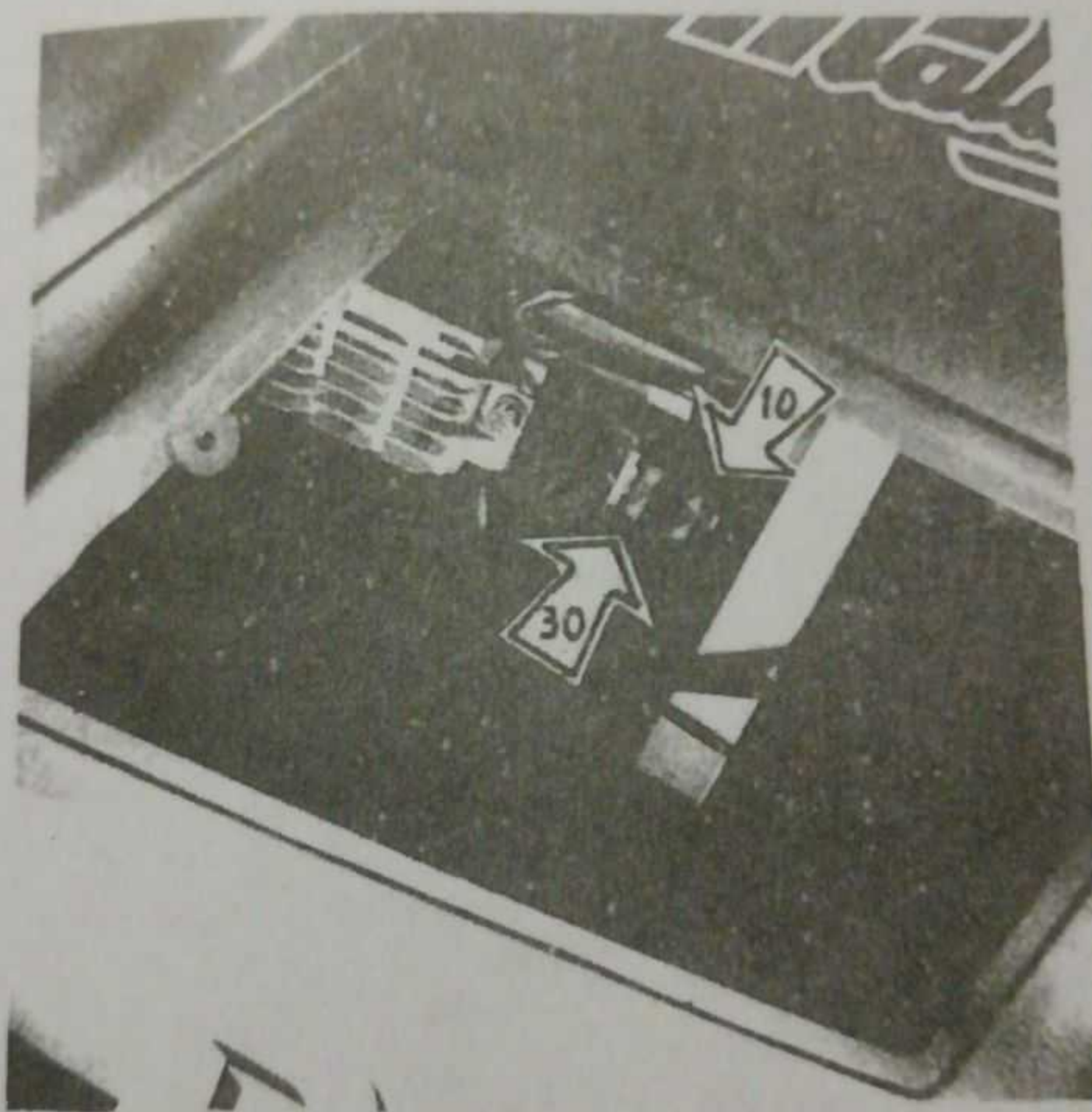
Zur korrekten Synchronisation Ölpumpe - Gasschieber, ist es notwendig, daß sich Gasschieber und Ölpumpenstellrad gleichzeitig beim Drehen des Gasgriffes heben.

WICHTIG: Bei Seilzugwechsel (Gasseil) ist es unbedingt erforderlich eine Neujustierung der Ölpumpe vorzunehmen!

SCHEINWERFERBIRNEN WECHSELN

Wie aus FIG. 20 ersichtlich, Verkleidungsteil nach Öffnen bezeichneter Halteschrauben demontieren.

FIG. 20-21



SICHERUNGEN WECHSELN

Wie aus FIG. 21 ersichtlich seitlichen Verkleidungsdeckel öffnen und Sicherungen wechseln.



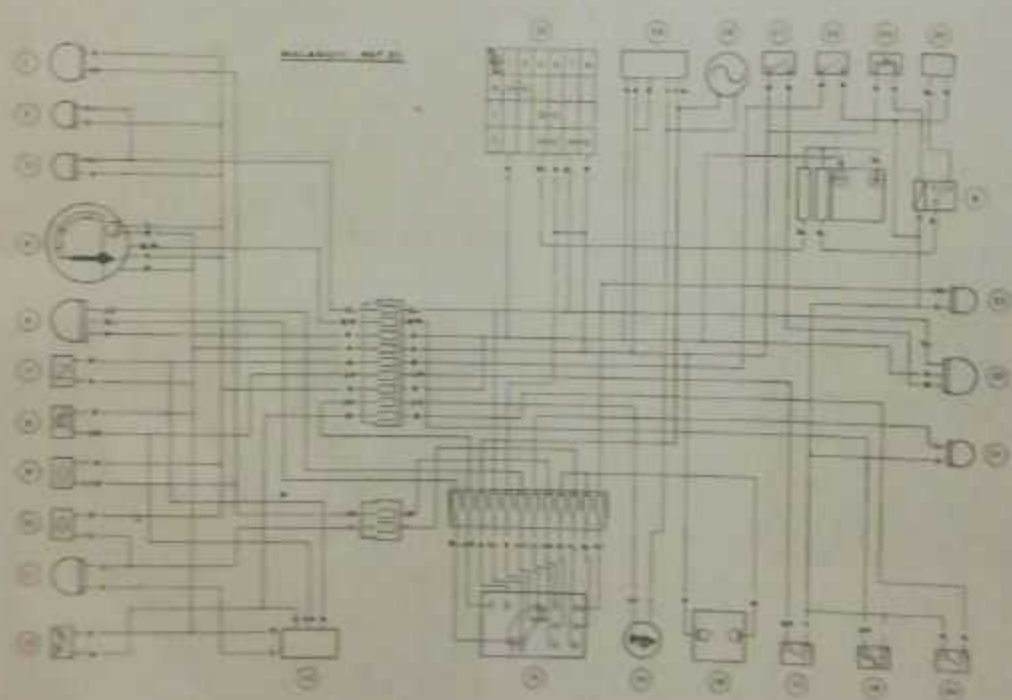
FIG. 22

EINSTELLUNG DES ZUNDEITPUNKTES

Wie aus FIG. 22 ersichtlich, ist im Stator (pick up) eine Kerbe eingeschlagen. Diese muß sich, wenn der Kolben auf 1,5 mm vor O.T. steht, mit dem Scheuloch in der Magnetscheibe (im Mittelpunkt) decken.

FIG. 22

Vorzündung
 Kolben am O.T. (oberen Totpunkt)
 Stator (pick up)
 Kerbe in Magnetscheibe
 Scheuloch mitte
 Scheuloch im Rotor



KABELFARBEN

Nero = Schwarz
 M = Braun
 R = Rot
 GR = Gelb-Rot
 AR = Orange
 V = Grün
 BL = Nur bei E-Starter
 VR = Violett

SCHALTPLAN

- 1 Blinker rechts vorne
- 2 Licht für Drehzahlmesser
- 3 Licht für Tachometer
- 4 Fernleuchtungsrelais
- 5 Scheinwerfer
- 6 Relais für E-Starter
(Nicht für Österreichausführung)
- 7 Leerlaufkontrolle
- 8 Benzinsperre
- 9 Blinkerkontrolle rechts
- 10 Blinkerkontrolle links
- 11 Blinker vorne links
- 12 Freischaltarmkontrolle
- 13 Testschalter für Fernleuchten

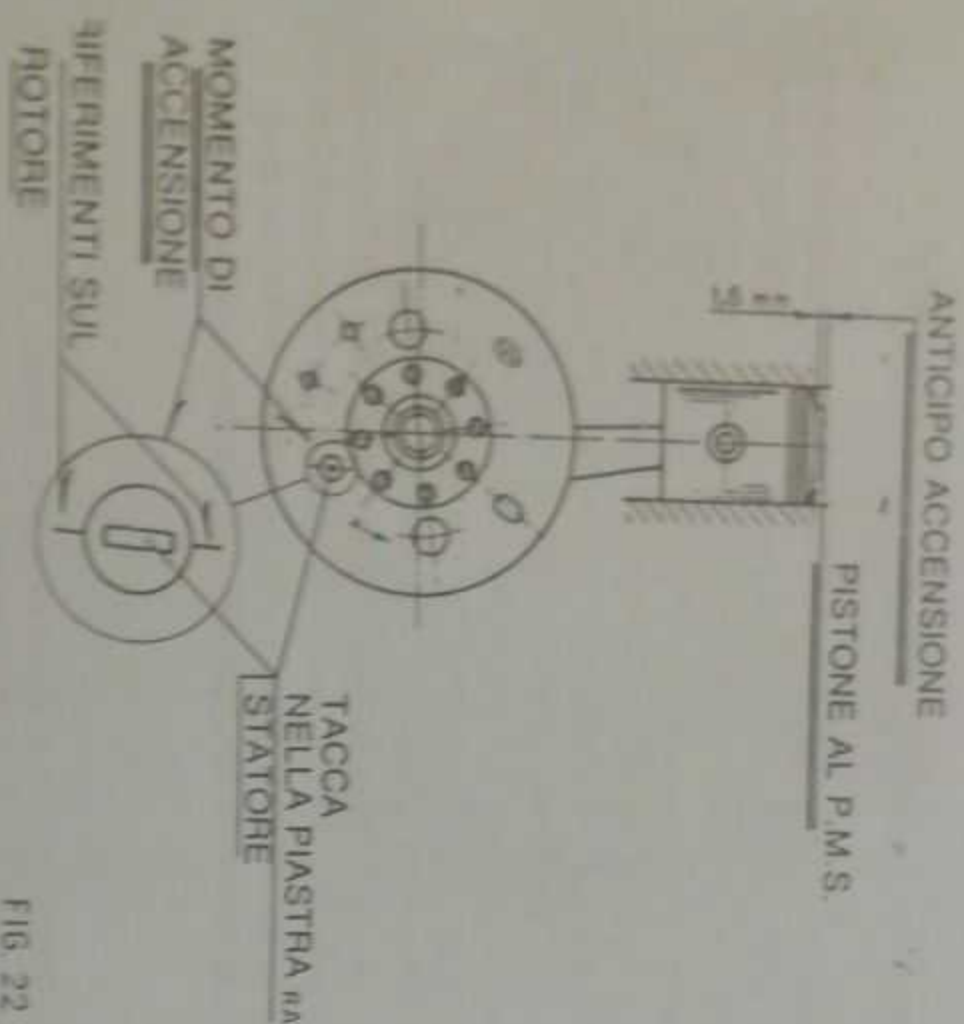


FIG. 22

EINSTELLUNG DES ZUNDEITPUNKTES

Wie aus FIG. 22 ersichtlich, ist im Steir (pick up) eine Kerbe eingeschliffen. Diese wird sich, wenn der Kolben auf 1,5 mm vor O.T. steht, mit dem Schauloch in der Magnetscheibe (im Mittelpunkt) decken.

FIG. 22

Vorzündung

Kolben am O.T. (oberen Totpunkt)

Stator (pick up)

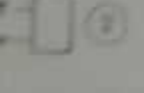
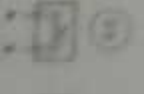
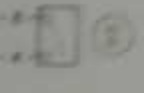
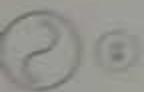
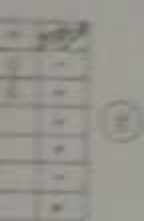
Kerbe in Magnetscheibe

Schauloch mitte

Schauloch im Rotor



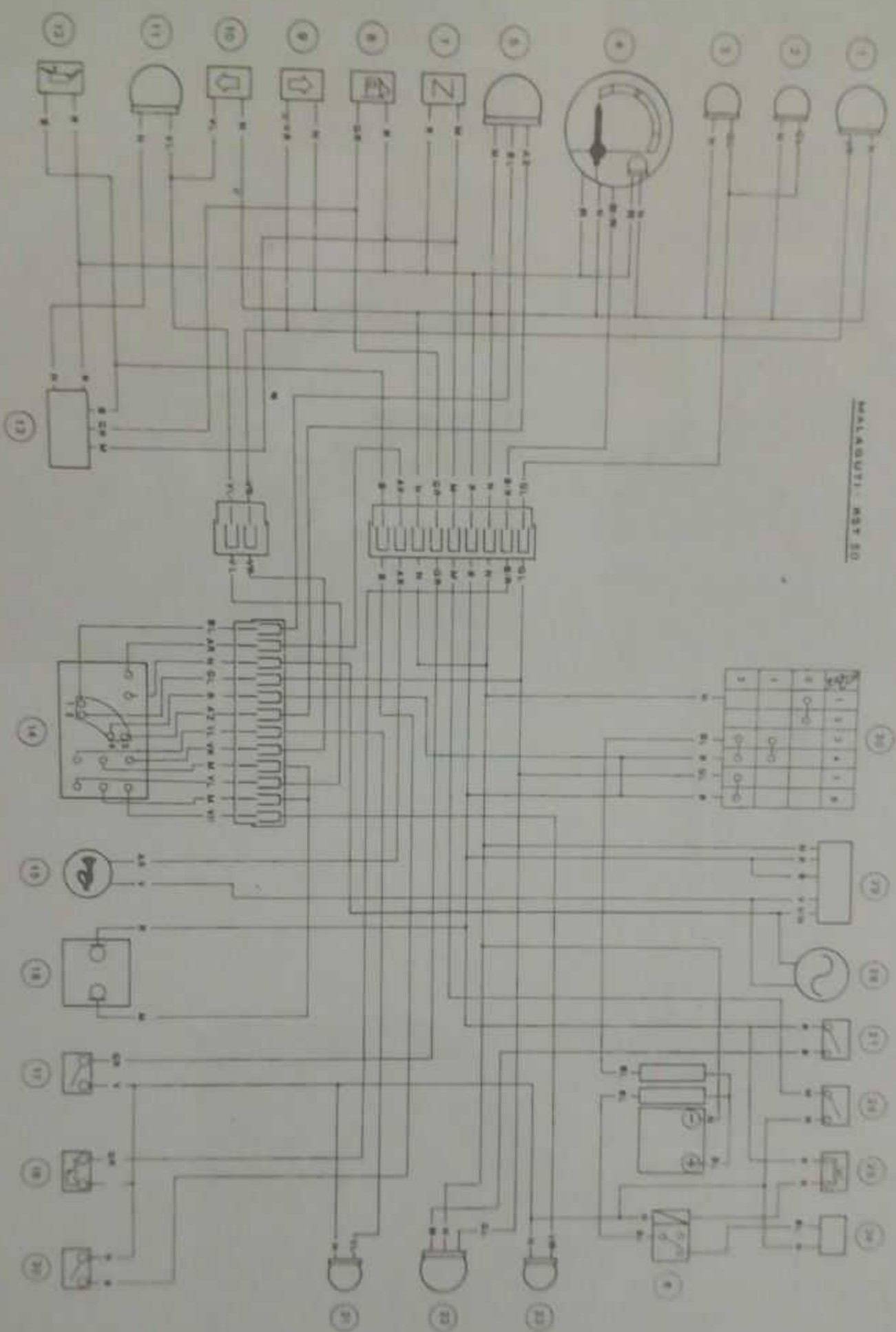
WIRTSCHAFTS-DRUCK



KABELFARBEN

WIRTSCHAFTS-DRUCK

KABELLAYOUT: MST 50



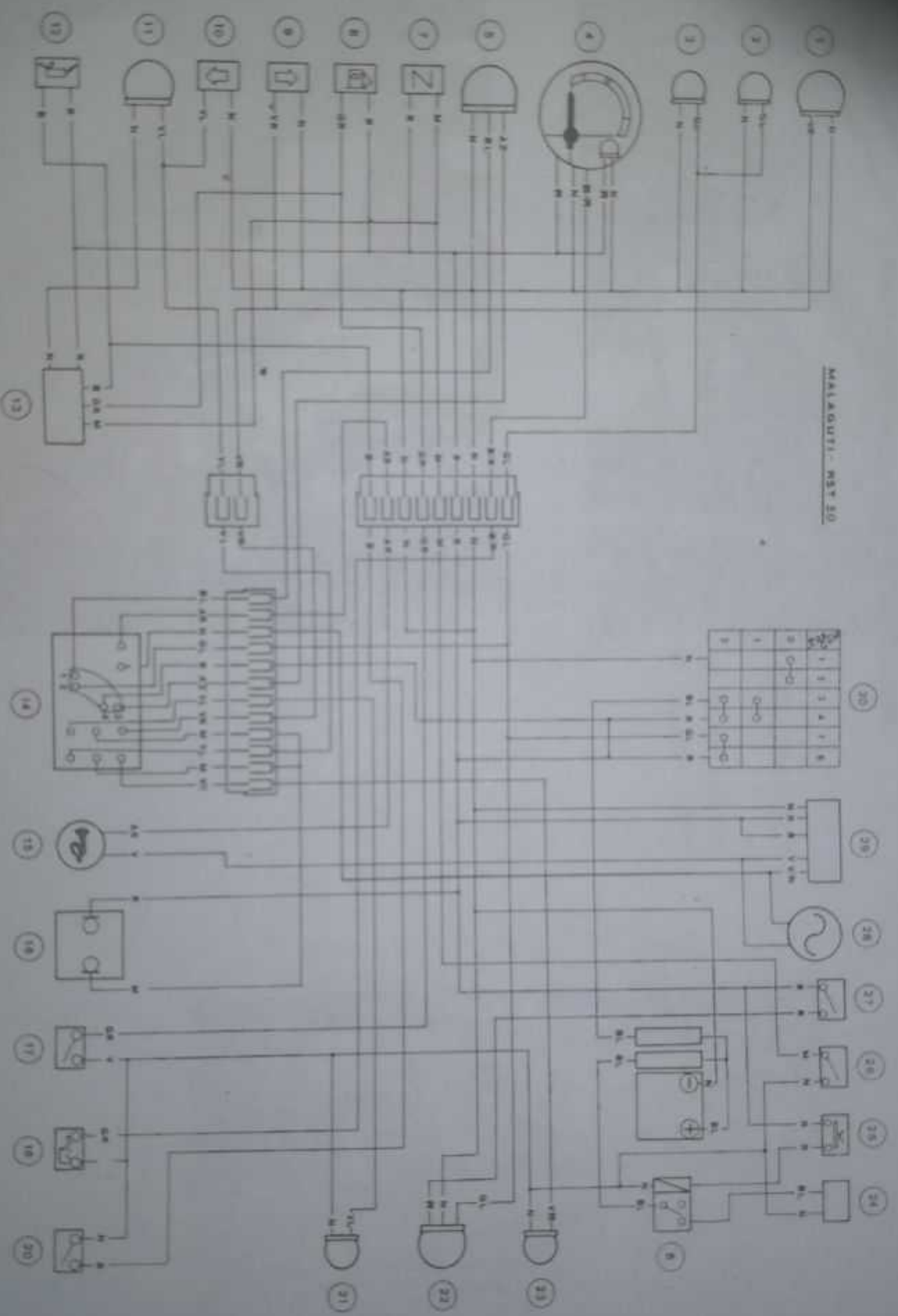
KABELFARBEN

- Nero = Schwarz
- M = Braun
- R = Rot
- GR = Gelb - Rot
- AP = Orange
- V = Grün
- BL = Nur bei E-Straße
- VR = Violett

SCHALTPLAN

- 1 Blinker rechts vorne
- 2 Licht für Drehzahlmesser
- 3 Licht für Tachometer
- 4 Fernthermometer
- 5 Scheinwerfer
- 6 Relais für E-Startler
(Nicht für Österreicherführung)
- 7 Leerlaufkontrolle
- 8 Benzinanzeige
- 9 Blinkerkontrolle rechts
- 10 Blinkerkontrolle links
- 11 Blinker vorne links
- 12 Frischöltankkontrolle
- 13 Testschalter für Kontroll-
leuchten

MALAGUTI - MST 20



KABELFARBEN

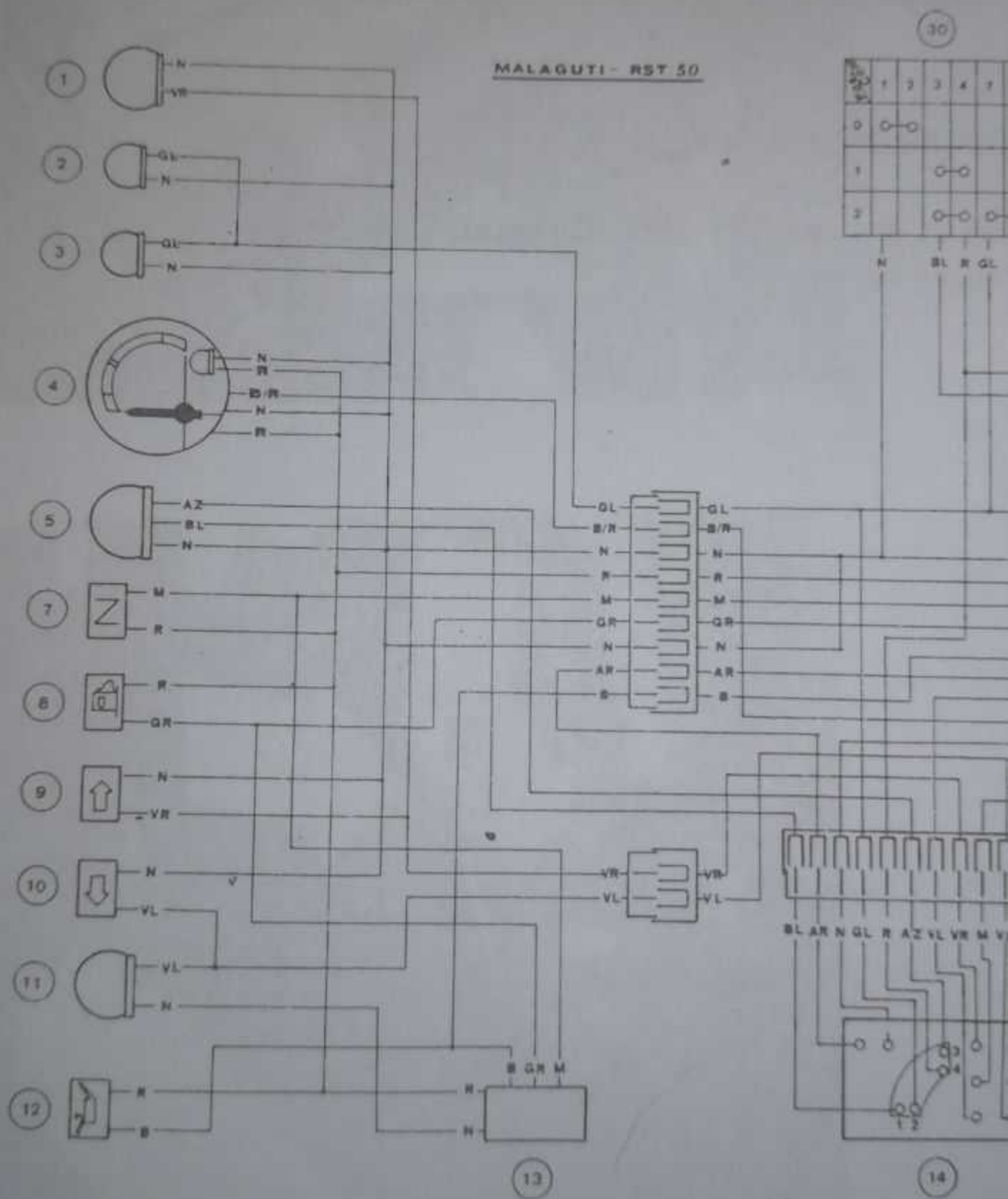
- Nero = Schwarz
- M = Braun
- R = Rot
- GR = Gelb - Rot
- AR = Orange
- V = Grün
- BL = Nur bei E-Sta
- VR = Violett

MOMENTO DI ACCENSIONE

RIFERIMENTI SUL ROTORE



FIG. 22



	1	2	3	4	7
0					
1					
2					
	N	BL	R	GL	

SCHALTPLAN

1. Blinker rechts vorne

FIG. 22

