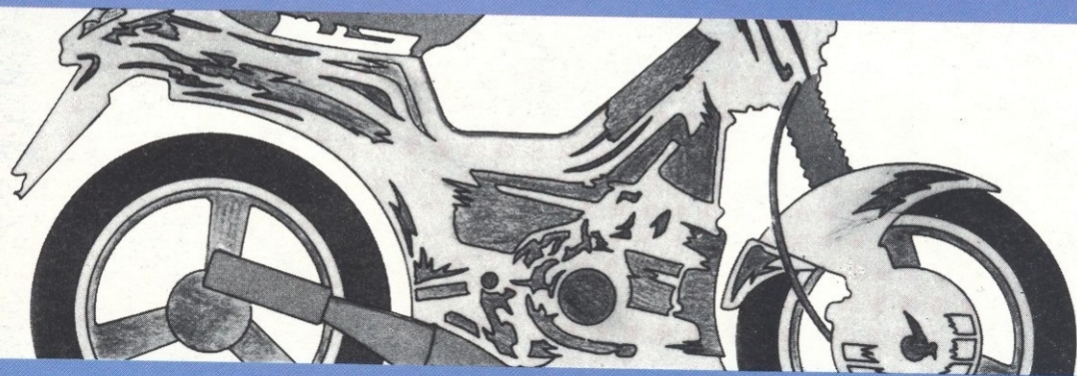


UP/TOP

FIFTY



USO E MANUTENZIONE

INTRODUZIONE

Ci congratuliamo con Te per il nuovo ciclomotore FIFTY frutto di studi e di lunghe esperienze. Questo veicolo è stato sottoposto a numerosi controlli e collaudi rigorosi per garantirti un ottimo funzionamento nel tempo.

Tuttavia la vita della moto dipende in gran parte dall'uso e dalla manutenzione che saprai fare alla stessa.

Il presente manuale contiene le informazioni e le descrizioni necessarie per il suo funzionamento e manutenzione.

Ti consigliamo, quindi, di dedicare un po' del tuo tempo alla lettura di quanto riportato nei vari capitoli, così sarai in grado di utilizzarla e mantenerla nel migliore dei modi.

Per eventuali necessità o pezzi di ricambio ti consigliamo di rivolgerti sempre ed esclusivamente ai Concessionari e Rivenditori MALAGUTI.

ATTENZIONE: l'intervento di personale non autorizzato MALAGUTI sul ciclomotore durante il periodo di garanzia, comporta il decadimento della stessa.

La Malaguti moto S.p.A. declina la propria responsabilità per eventuali errori nella compilazione del manuale di uso e manutenzione e si riserva il diritto di apportare modifiche in qualsiasi momento ai propri modelli fermo restando le caratteristiche essenziali qui descritte ed illustrate.

CONTENUTI



INFORMAZIONI GENERALI

questo capitolo fornisce tutte le informazioni utili a familiarizzare con la moto ed indica le procedure di guida, di carico, le modalità di rifornimento, i dati dei pneumatici.



CONOSCERE LA PROPRIA MOTO

sono riportati i dati tecnici ed inoltre vengono indicati tutti i dispositivi di comando e la strumentazione.



NORME PER L'USO

questo capitolo è importante in quanto indica le modalità sull'uso della moto, sui controlli da effettuarsi prima dell'utilizzo, l'avviamento del mezzo ed eventuali inconvenienti di funzionamento e loro risoluzione.



MANUTENZIONE

sono contenute le informazioni per la manutenzione ed i vari controlli della moto. Ci raccomandiamo, tuttavia, di attenerVi alle informazioni riportate.



REGOLAZIONI

vengono descritte le operazioni necessarie per le regolazioni di tipo meccanico. Tuttavia ci raccomandiamo di attenerVi alle informazioni riportate e di rivolgerVi quanto più potete ai nostri Concessionari e Rivenditori.



PARTI ELETTRICHE

questo capitolo fornisce una descrizione dei componenti elettrici presenti sulla moto e le modalità di intervento per la sostituzione di quelli più frequentemente deteriorabili. Attenersi alle informazioni descritte.

INDICE

CAP. 1 INFORMAZIONI GENERALI

1.1	Sicurezza di guida	5
1.2	Carico	6
1.3	Dati per l'identificazione	6
1.4	Rifornimenti	7
1.5	Pneumatici	7
1.6	Accessori	11

CAP. 2 CONOSCERE LA PROPRIA MOTO

2.1	Dati tecnici	12
2.2	Identificazione elementi principali	13
2.3	Cruscotto e comandi (funzioni)	14
2.4	Chiavi e avviamento	17

CAP. 3 NORME PER L'USO

3.1	Rodaggio	21
3.2	Controlli prima dell'utilizzo	23
3.3	Utilizzo del mezzo	25
3.4	Consigli per la guida	26
3.5	Inconvenienti di funzionamento (cosa fare in caso di emergenza)	26

CAP. 4 MANUTENZIONE

4.1	Manutenzione generale e cura della moto	27
4.2	Scheda di manutenzione periodica	29
4.3	Tabella dei lubrificanti	31
4.4	Smontaggio carenature	32
4.5	Controllo livello olio motore	33
4.5.1	Cambio olio motore	34
4.6	Controllo livello olio freni	35
4.6.1	Cambio olio freni	38
4.7	Controllo olio forcella	39
4.7.1	Cambio olio forcella	40
4.8	Controllo livello liquido di raffreddamento	40

Pag.

5

6

6

7

7

11

12

13

14

17

21

23

25

26

26

27

29

29

31

32

33

34

35

38

39

40

40

41

41

41

41

41

41

41

4.8.1	Sostituzione liquido	43
4.9	Filtro aria (smontaggio e pulizia)	43
4.10	Carburatore (pulizia filtri)	45
4.11	Candela	46
4.12	Messa in fase accensione	48
4.13	Controllo freni (verifica usura e sostituzione)	49
4.14	Controllo sterzo	55
4.15	Controllo biellismi e forcellone	57
4.16	Arresto prolungato (cosa fare in caso di...)	58
4.17	Controllo serraggi	59

CAP. 5 REGOLAZIONI

5.1	Regolazione minimo	61
5.2	Recupero giochi dispositivi gas e miscelazione	62
5.3	Regolazione leve freni	62
5.4	Regolazione frizione	64
5.5	Tensionamento catena di trasmissione	66
5.6	Regolazione sospensione anteriore	67
5.7	Regolazione ammortizzatore posteriore	69

CAP. 6 PARTI ELETTRICHE

6.1	Elenco componenti elettrici	71
6.2	Faro anteriore	72
6.2.1	Sostituzione lampadine	73
6.2.2	Regolazione fascio luminoso	73
6.2.3	Utilizzo orologio (Modello TOP)	76
6.3	Fanalino posteriore (sostituzione lampadina)	78
6.4	Cruscotto (sostituzione lampadine e spie)	79
6.5	Indicatori di direzione (sostituzione lampadine)	80
6.6	Fusibile e relais (sostituzione)	81
6.7	Batteria (verifica livello elettrolita)	81
6.7.1	Ricarica della batteria	82

Pag.

43

43

45

46

48

49

55

57

58

59

61

62

62

64

66

67

69

69

71

72

73

73

76

78

79

80

81

81

82

84

CAP. 1 INFORMAZIONI GENERALI



- 1.1 SICUREZZA DI GUIDA
- 1.2 CARICO
- 1.3 DATI PER L'IDENTIFICAZIONE
- 1.4 RIFORNIMENTI
- 1.5 PNEUMATICI
- 1.6 ACCESSORI



1.1 SICUREZZA DI GUIDA

Per una guida più sicura, Vi rammentiamo alcune elementari norme da tenere in considerazione per l'utilizzo del ciclomotore.

Rispettare le norme del codice stradale.

Guidare con entrambe le mani sul manubrio ed i piedi in appoggio alle apposite pedanine.

Indossare SEMPRE il casco di protezione.

Non percorrere discese con il cambio in posizione di "FOLLE" ma innestare sempre una marcia bassa per limitare l'uso dei freni.

Evitare di fare inutili serpentine e ondeggiamenti pericolosi per sé e per gli altri.

Nell'utilizzo dei freni, usarli entrambi. In una frenata improvvisa l'uso di un solo freno può causare lo slittamento del ciclomotore o fare perdere il controllo dello stesso.

Con il fondo stradale bagnato guidare con prudenza ed a velocità limitata. Nel caso di frenata, affidarsi più all'acceleratore e al cambio scalando prontamente le marce.

1.2 CARICO

Questo ciclomotore non consente il trasporto di passeggero (articolo 122 T.U.).

Il peso complessivo in ordine di marcia è di 144 Kg (ciclomotore + conducente).

Consente un carico per un peso massimo lordo di 164 Kg.

Il portapacchi ha un carico max di 5 Kg; si raccomanda in tal caso di adottare una guida particolarmente prudente.

1.3 DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Modelli TOP/UP i numeri di omologazione e di telaio sono impressi sulla piastra sinistra del supporto motore (Fig.1 Rif. N).

I dati per l'identificazione del motore (modello FRANCO MORINI) sono visibili nella parte anteriore centrale dello stesso (Fig.1 Rif. D).

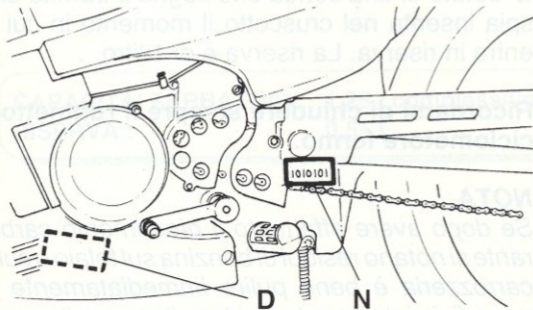


Fig. 1 (N° identificazione telaio e motore)

1.4 RIFORNIMENTI

SERBATOIO CARBURANTE (capacità e riserva)
Per l'accesso al serbatoio, sbloccare la serratura della sella con l'apposita chiave e ribaltarla come in Fig. 2; rimuovere il tappo svitandolo.

IMPORTANTE:

prima e durante il rifornimento, azionare la valvola di sfiato (Fig. 2 Rif. V).

L'operazione elimina l'eventuale sacca d'aria che limiterebbe la capacità del serbatoio.

Questa si trova nella parte posteriore al canotto di sterzo (vedi Fig. 2 Rif. V) e viene azionata semplicemente con una pressione del dito.

CAPACITA' SERBATOIO : 3,5 l complessiva
RISERVA : 1 l

Alimentare il serbatoio con benzina SUPER (durante il periodo di rodaggio utilizzare una miscela di benzina e olio in ragione del 2%).

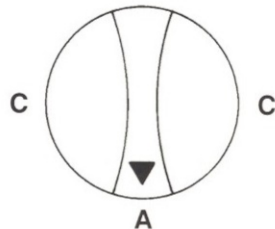


RUBINETTO CARBURANTE

Il rubinetto del serbatoio è situato nella fiancata sinistra (vedi Fig. 2 Rif. R) ed ha 2 posizioni:

A (APERTO)

C (CHIUSO)



È dotato di una sonda che segnala tramite una spia inserita nel cruscotto il momento in cui si entra in riserva. La riserva è di 1 litro.

Ricordarsi di chiudere sempre il rubinetto a ciclomotore fermo.

NOTA

Se dopo avere effettuato il rifornimento carburante si notano residui di benzina sul telaio o sulla carrozzeria è bene pulire immediatamente la superficie interessata, onde evitare con il passare del tempo spiacevoli inconvenienti estetici.

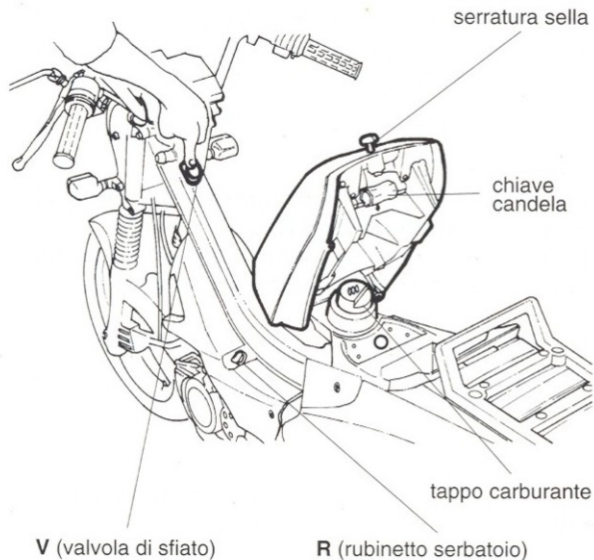


Fig. 2 (rifornimento e valvola di sfiato)

SERBATOIO OLIO

Il mezzo è provvisto di un serbatoio olio che alimenta il miscelatore posto nella parte posteriore del ciclomotore (Fig. 3 Rif. S). Per l'introduzione dell'olio è necessario sbloccare la sella con l'apposita chiave, sollevarla, quindi togliere l'apposito tappo-sonda (Rif. T) avendo cura di staccare il contatto elettrico che accende la spia della riserva quando all'interno del serbatoio sono rimasti circa 550 cc.

CAPACITA' SERBATOIO : 1,25 l complessiva
RISERVA : 0,55 l

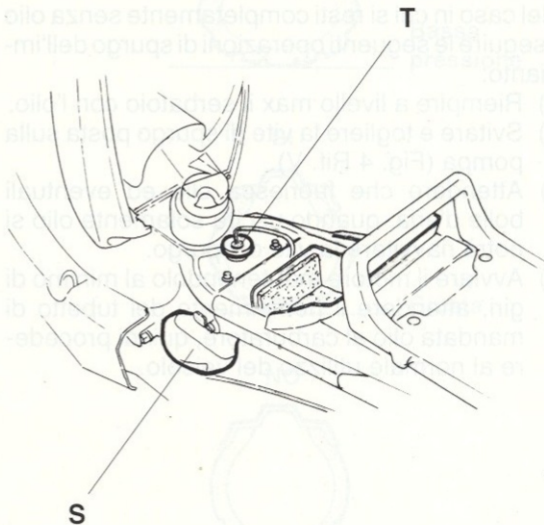


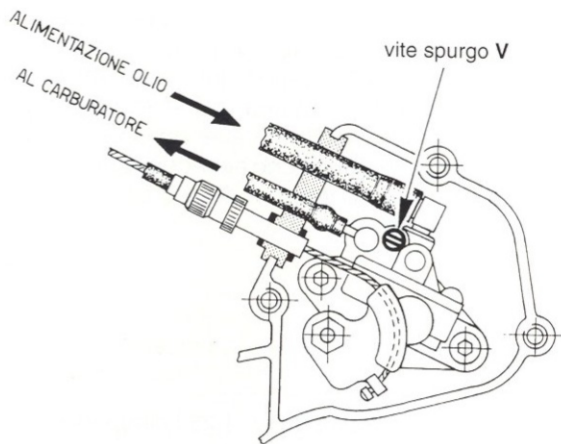
Fig. 3 (serbatoio olio)



Raccomandiamo di utilizzare olio tipo **Q8 Super City Bike**

Nel caso in cui si resti completamente senza olio eseguire le seguenti operazioni di spurgo dell'impianto:

- Riempire a livello max il serbatoio con l'olio.
- Svitare e togliere la vite di spurgo posta sulla pompa (Fig. 4 Rif. V).
- Attendere che fuoriesca olio ed eventuali bolle d'aria; quando uscirà solamente olio si potrà riavvitare la vite di spurgo.
- Avviare il motore mantenendolo al minimo di giri, attendere il riempimento del tubetto di mandata olio al carburatore, quindi procedere al normale utilizzo del veicolo.



1.5 PNEUMATICI

ATTENZIONE:

la pressione dei pneumatici deve essere controllata e regolata a "freddo".

PNEUMATICO	ANT.	POST.
Pressione Kg/cm ²	1.7	1.8
DIMENSIONI	2.75-16"	3.25-16"

NOTA

Lo spessore minimo del battistrada (ant. e post.) è di 2 mm.

L'inosservanza delle dovute prescrizioni della pressione della gomma o dei limiti di carico (vedi par. 1.2) si possono riflettere negativamente sulla guida, sul funzionamento e sul controllo del ciclomotore.

Verificare le condizioni dei pneumatici; nel caso di rotture (screpolature) o tagli sostituirli prontamente.

NO



Bassa
pressione

SI



Giusta

NO




Eccessiva

(corretto gonfiaggio dei pneumatici)



1.6 ACCESSORI

La Malaguti S.p.A., a garanzia di un ottimale funzionamento ed una maggiore durata, consiglia il montaggio dei propri accessori e ricambi commercializzati con il marchio **Malbo**.
Per effettuare la scelta ed il corretto montaggio è quindi indispensabile rivolgersi ad un concessionario MALAGUTI.

I concessionari MALAGUTI li trovi sulle pagine gialle  alla voce MOTOCICLI.

Il veicolo è predisposto per il montaggio di alcuni accessori, i quali progettati appositamente con il loro design elegante si fondono perfettamente con la linea del ciclomotore; questi sono:

- **BAULETTO POSTERIORE**
Di semplice installazione è indispensabile per il trasporto di oggetti vari.
- **SPECCHIETTO RETROVISORE DESTRO**
Di semplice installazione, aumenta la visuale posteriore sul lato destro del mezzo.

- **CONTAGIRI (Modello UP)**

Il modello UP è predisposto per il montaggio di un contagiri elettronico.

Per una corretta installazione sollevare il coperchio posto sul lato destro del cruscotto, montare la guarnizione in gomma nella sua sede, sfilare dall'interno la predisposizione del cablaggio e collegare le connessioni.

Inserire lo strumento nel suo alloggiamento esercitando una leggera pressione.

- **COPRIMOTO**

Protegge il ciclomotore durante i periodi di inattività.

CAP. 2 CONOSCERE LA PROPRIA MOTO

- 2.1 DATI TECNICI
- 2.2 IDENTIFICAZIONE ELEMENTI PRINCIPALI
- 2.3 CRUSCOTTO E COMANDI (funzioni)
- 2.4 CHIAVI E AVVIAMENTO





2.1 DATI TECNICI

DIMENSIONI

Passo mt.
Lunghezza max mt.
Larghezza max.mt.
Altezza max mt.
Peso a secco Kg

CAPACITA'

Serbatoio carburante (con riserva)
Olio nel carter
Serbatoio olio miscelatore (con riserva)
Radiatore liquido di raffreddamento

MOTORE

Tipo
N° cilindri
Alesaggio e corsa
Cilindrata cm ³
Rapporto di compressione

ACCENSIONE

Tipo
Candela tipo

Distanza elettrodi mm

FIFTY TOP

1,14
1,71
0,91
1,14
74

3,5 lt
0,7 lt
1,25 lt
0,8 lt

FMG30 M4
1
Ø 39 x 41,7
49,8
13,5:1

Elettronica
BOSCH W 2CC
Champion N2C
NGK B9ES
0,5 / 0,6

FIFTY UP

1,14
1,75
0,91
1,14
67

3,5 lt
0,7 lt
1,25 lt
\

FMG30 A
1
Ø 39 x 41,7
49,8
13,5:1

Elettronica
BOSCH W 2CC
Champion N2C
NGK B9ES
0,5 / 0,6

**ALIMENTAZIONE**

Carburatore "DELLORTO"

Getto Max

Carburante a miscela di benzina super
e olio con dosatore meccanico automatico**TRASMISSIONE**

Primaria ad ingranaggi

Secondaria a catena

Rapporto tot. motore/ruota

FRIZIONE

A dischi mult. in bagno d'olio

CAMBIO

Tipo ingran. sempre in presa

Rapp. del cambio: 1^a velocità2^a velocità3^a velocità4^a velocità**IMPIANTO ELETTRICO****FIFTY TOP**

SHA 14/12

68

SI

Z=16/60

Z=11/34

1:12,69

SI

SI

Z= 10/33

Z= 15/29

Z= 19/25

Z= 21/23

- Proiettore a sola luce anabagliante con luce di posizione anteriore incorporata.
- Luce di posiz. e stop post. con il catadiottro separato.
- Dispositivo di segnalazione acustica situato ant. sotto il proiettore.
- Indicatori di direz. ant. e post.

FIFTY UP

SHA 14/12

68

SI

Z=16/60

Z=14/34

1:11,98

SI

SI

Z= 10/33

Z= 15/29

Z= 19/25

- Proiettore a sola luce anabagliante con luce di posizione anteriore incorporata.
- Luce di posiz. e stop post. con il catadiottro separato.
- Dispositivo di segnalazione acustica situato ant. sotto il proiettore.
- Indicatori di direz. ant. e post.



PARTE CICLISTICA

Telaio

Sospensioni

Anteriore

Posteriore

FRENI

Anteriore

Posteriore

RUOTE

Tipo

Cerchio anteriore

Cerchio posteriore

16

FIFTY TOP

monotrave portante in tubo di grossa sezione e lamiera di acciaio saldata elettricamente

a forcella idraulica telescopica con perno avanzato

a forcellone oscillante con monoammortizzatore e leveraggi

a disco Ø 220 mm con trasmissione idraulica

a tamburo Ø 118 mm

a tre razze integrali in lega leggera

1,6 x 16"

1,85 x 16"

FIFTY UP

monotrave portante in tubo di grossa sezione e lamiera di acciaio saldata elettricamente

a forcella meccanica telescopica con perno avanzato

a forcellone oscillante con monoammortizzatore e leveraggi

a tamburo Ø 118 mm

a tamburo Ø 118 mm

a tre razze integrali in lega leggera

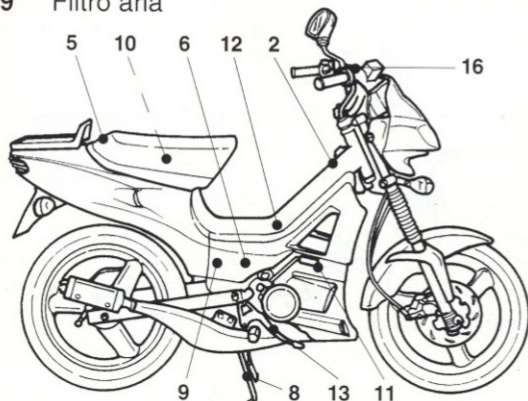
1,6 x 16"

1,85 x 16"

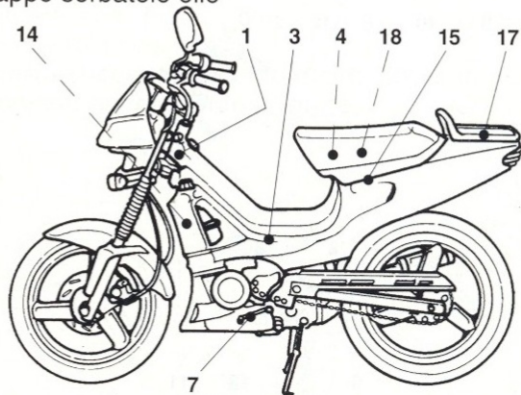
2.2 IDENTIFICAZIONE ELEMENTI PRINCIPALI

Modello TOP

- | | | | |
|---|--------------------|----|---|
| 1 | Bloccasterzo | 10 | Cassetta porta documenti |
| 2 | Valvola di sfianto | 11 | Kick starter |
| 3 | Rubinetto | 12 | Pulsante starter |
| 4 | Tappo carburante | 13 | Leva freno posteriore |
| 5 | Serratura sella | 14 | Radiatore |
| 6 | Carburatore | 15 | Attacco per casco antifurto sotto la sella |
| 7 | Leva cambio | 16 | Pulsante di avviamento elettrico per TOP A.E. |
| 8 | Cavalletto | 17 | Portapacchi |
| 9 | Filtro aria | 18 | Tappo serbatoio olio |



Vista destra

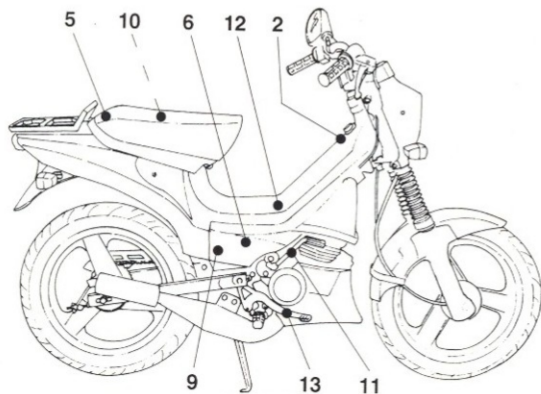


Vista sinistra

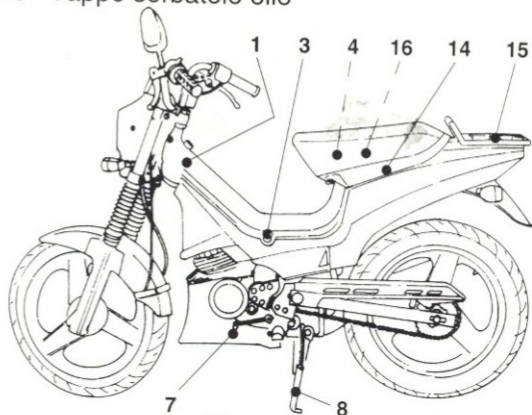


Modello UP

- | | | | |
|---|-------------------|----|--|
| 1 | Bloccasterzo | 9 | Filtro aria |
| 2 | Valvola di sfiato | 10 | Cassetta porta documenti |
| 3 | Rubinetto | 11 | Kick starter |
| 4 | Tappo carburante | 12 | Pulsante starter |
| 5 | Serratura sella | 13 | Leva freno posteriore |
| 6 | Carburatore | 14 | Attacco per casco antifurto sotto la sella |
| 7 | Leva cambio | 15 | Portapacchi |
| 8 | Cavalletto | 16 | Tappo serbatoio olio |



Vista destra



Vista sinistra

BLOCCASTERZO

E' situato nella parte sinistra del canotto di sterzo, per bloccarlo, inserire la chiave e girare in senso orario.

SERRATURA SELLA

Con la stessa chiave del bloccasterzo e interruttore principale è possibile sbloccare la serratura della sella posta nella parte posteriore. Per l'apertura, inserire la chiave e girare in senso antiorario.

LEVA CAMBIO

La leva del cambio è situata nella parte sinistra del motore. Si aziona con il piede, facendole compiere tutta la sua corsa e lasciandola successivamente ritornare in posizione di riposo prima di cambiare nuovamente rapporto. Azionando il pedale verso il basso si seleziona la marcia inferiore mentre azionandolo verso l'alto quella superiore. La posizione folle è situata tra la 1^a e la 2^a marcia posiz. N (vedi Fig. 1).

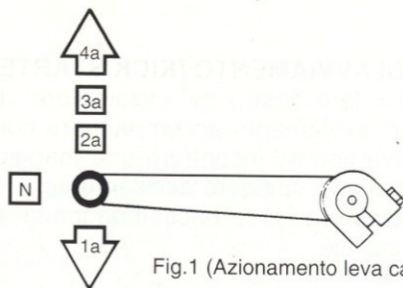


Fig.1 (Azionamento leva cambio)

PULSANTE STARTER

E' incassato sul lato destro superiore della carenatura vedi Fig. 2, per il suo funzionamento premere il pulsante.

Verrà successivamente disattivato a motore avviato accelerando a fondo.

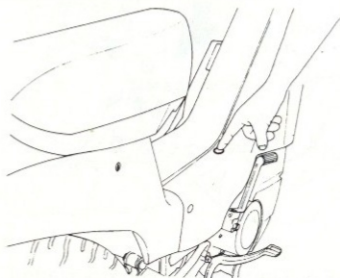


Fig. 2 (pulsante starter)



PEDALE DI AVVIAMENTO (KICK STARTER)

E' posto sul lato destro del ciclomotore vedi Fig. 3. Per l'avviamento accompagnare con il piede la leva fino ad incontrare una maggiore resistenza, quindi spingere decisamente a fine corsa; successivamente riaccompagnarla alla posizione iniziale.

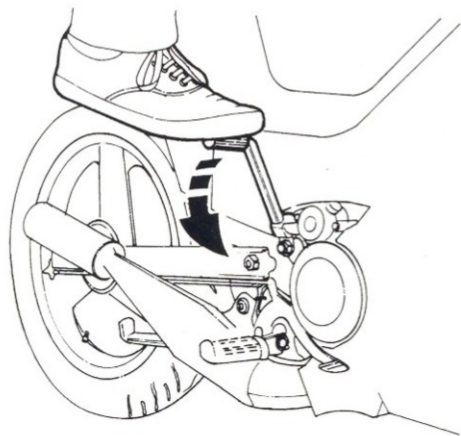


Fig. 3 (avviamento con kick starter)

PORTAPACCHI

Può essere utilizzato per un carico massimo di 5 Kg. vedi Fig. 4.

E' predisposto per l'applicazione di un bauletto portacasco (vedi Par. 1.6).



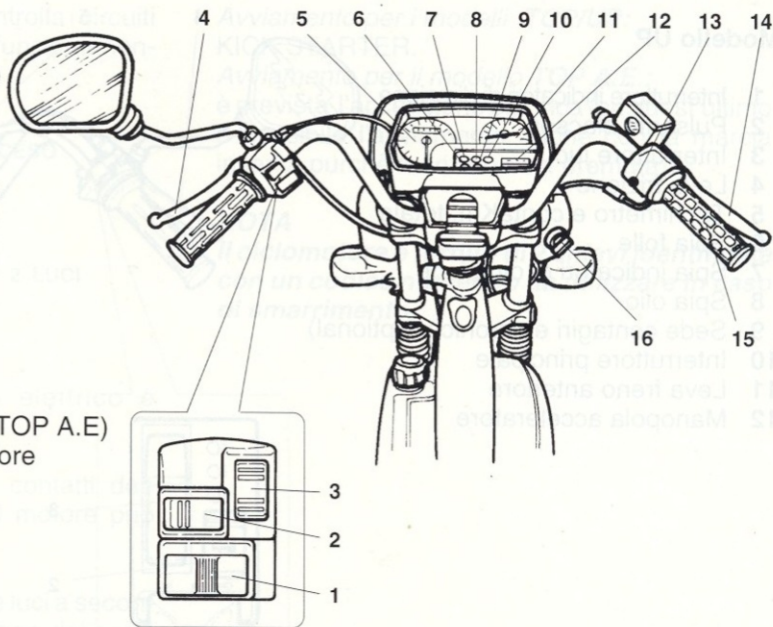
Fig. 4 (portapacchi)



2.3 CRUSCOTTO E COMANDI (funzioni)

Modello TOP

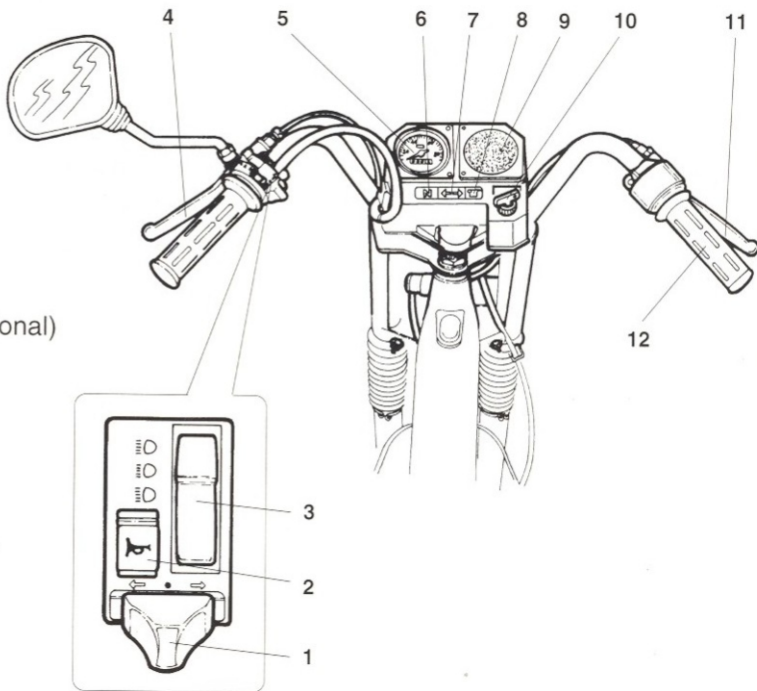
- 1 Interruttore indicatori di direzione
- 2 Pulsante clacson
- 3 Interruttore luci
- 4 Leva frizione
- 5 Tachimetro e contaKm. totale
- 6 Spia liquido radiatore
- 7 Spia indicatori di direzione
- 8 Spia riserva benzina
- 9 Spia olio
- 10 Spia folle
- 11 Contagiri
- 12 Orologio digitale
- 13 Pulsante avv. elettrico (Mod. TOP A.E)
- 14 Comando pompa freno anteriore
- 15 Manopola acceleratore
- 16 Interruttore principale





Modello UP

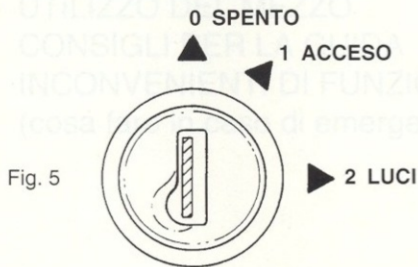
- 1 Interruttore indicatori di direzione
- 2 Pulsante clacson
- 3 Interruttore luci
- 4 Leva frizione
- 5 Tachimetro e contaKm. totale
- 6 Spia folle
- 7 Spia indicatori di direzione
- 8 Spia olio
- 9 Sede contagiri elettronico (optional)
- 10 Interruttore principale
- 11 Leva freno anteriore
- 12 Manopola acceleratore





2.4 CHIAVI E AVVIAMENTO

L'interruttore principale (Fig. 5) controlla i circuiti d'accensione e di illuminazione; il funzionamento è schematizzato in figura.



- POSIZIONE 0 :** ogni contatto elettrico è disinserito
- POSIZIONE 1 :** sono inseriti i contatti dell'accensione; il motore può avviarsi.
- POSIZIONE 2 :** si accendono le luci a seconda della posizione del commutatore (vedi paragrafo 2.3)

Avviamento per i modelli TOP/UP:
KICK STARTER.

Avviamento per il modello TOP A.E.:
è prevista l'accensione elettrica (su quest'ultimo è possibile l'avviamento anche con la marcia inserita purchè la frizione sia premuta).

NOTA

Il ciclomotore è fornito di 2 chiavi identificate con un codice numerico da utilizzare in caso di smarrimento.

CAP. 3 NORME PER L'USO



- 3.1 RODAGGIO
- 3.2 CONTROLLI PRIMA DELL'UTILIZZO
- 3.3 UTILIZZO DEL MEZZO
- 3.4 CONSIGLI PER LA GUIDA
- 3.5 INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO
(cosa fare in caso di emergenza)



3.1 RODAGGIO

Un buon rodaggio è fondamentale per garantire la successiva durata degli organi del motore, per cui si consiglia, durante i primi 500 km di percorrenza, di attenersi alle seguenti norme:

- Miscela di benzina olio al 2% (dopo il rodaggio usare esclusivamente benzina SUPER).
- Non tenere il motore ad un numero di giri elevato sia in fase di avviamento che di marcia.
- Appena il motore accenna ad uno sforzo innestare subito la marcia inferiore.
- Non mantenere a lungo la massima velocità consentita.
- Dopo i primi 500 Km di percorrenza sostituire l'olio con **Q8 T 35 80W**

3.2 CONTROLLI PRIMA DELL'UTILIZZO

Per mantenere inalterate le prestazioni del mezzo eseguire periodicamente un controllo preliminare dei seguenti punti:

DENOMINAZIONE

CONTROLLI

**Carburante
Olio motore**

Quantità adeguata.
Livello entro i limiti prescritti.

Pneumatici

Controllare la pressione/usura/danni.

Catena di trasmiss.

Controllare l'allineamento/tensionamento/lubrificazione.

Dadi, viti, bulloni

Controllare che i componenti delle sospensioni e delle ruote siano ben serrati.

Sterzo

Deve ruotare dolcemente da un estremo all'altro senza essere contrastato dai cavetti.

Freni

Controllare il funzionamento e l'usura, se necessario regolare o sostituire.

Acceleratore

Controllare se il funzionamento è dolce, se necessario lubrificare o regolare.



Frizione

controllare il funzionamento lo stato e il gioco, se necessario regolare. segnali luminosi e acustici debbono essere perfettamente funzionanti.

Luci e segnali

Liquido radiatore

controllare il livello del liquido, se necessario rabboccare con **Q8 TOP FLUID**

Modello TOP A.E

Batteria

controllare il livello del liquido, se necessario rabboccare con acqua distillata.

NOTA

Il tempo per una verifica richiede qualche minuto, ma la sicurezza che ne ricavate è di gran lunga superiore.

3.3 UTILIZZO DEL MEZZO

AVVIAMENTO

- Aprire il rubinetto del carburante.
- Inserire la chiave di accensione e ruotarla in posiz. 1 (vedi par. 2.4).
- Se il motore è freddo inserire il dispositivo di starter del carburatore (vedi par. 2.2 Fig. 2).
- Per la versione TOP A.E è possibile l'avviamento anche con la marcia inserita e la frizione tirata. Per le altre versioni mettere il cambio in posizione folle.
- Ruotare la manopola del gas di 1/3 e agire sulla leva di avviamento. Per la versione con avviamento elettrico TOP A.E premere l'apposito pulsante.
- Dopo qualche istante con il motore avviato accelerare a fondo corsa per disinserire il dispositivo di starter (se in precedenza è stato inserito). Non prolungare il funzionamento del motore con lo starter inserito onde evitare l'imbrattamento della candela.



PARTENZA

- Per partire, tirare la leva della frizione indi abbassare la leva del cambio per tutta la sua corsa e successivamente rilasciarla passando così dalla posizione folle alla prima marcia.
- La spia N che indica la posizione folle dovrà spegnersi.
- Rilasciare poi lentamente la leva della frizione accelerando contemporaneamente.

CAMBIO MARCE

Per cambiare marcia, chiudere il gas, tirare a fondo la leva della frizione e innestare il rapporto seguente, successivamente lasciare dolcemente la frizione e dare contemporaneamente gas. Nel caso si volesse percorrere una salita, rallentare, o in qualunque altro caso il motore tenda a sforzare, ripetere l'operazione sopra descritta, inserendo la marcia inferiore.

FRENI

Normalmente agire sia sul freno anteriore che sul freno posteriore scalando contemporaneamente le marce.

ARRESTO VEICOLO

Chiudere il gas, agire su entrambi i freni, scalando contemporaneamente le marce; quando il ciclomotore ha ridotto notevolmente la velocità tirare la leva della frizione.

ARRESTO MOTORE

Prima di spegnere il motore portare il cambio in posizione di "folle", quindi ruotare la chiave d'accensione in posizione "0".

A motore fermo chiudere sempre il rubinetto del carburante.



3.4 CONSIGLI PER LA GUIDA

Noi vi consigliamo di

- Non tenere a lungo il motore avviato se il ciclomotore non è in movimento.
- Riscaldare bene il motore prima di partire.
- Non scalare la marcia, con il motore ad alto regime onde causare dannosi "fuorigiri".
- Non superare la portata massima del veicolo prescritta dal costruttore.

3.5 INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO

Qualora il ciclomotore non funzionasse in modo regolare, occorre eseguire i controlli e le operazioni indicate.

Se l'inconveniente persiste, consigliamo di rivolgersi ai nostri servizi di assistenza, i quali dispongono dell'attrezzatura necessaria per l'appropriata esecuzione di qualsiasi messa a punto o riparazione.

IL MOTORE NON VA IN MOTO

- 1 Interruttore principale non attivato :
 - inserire la chiave e ruotare in senso orario.
- 2 Corpo carburatore, getto o rubinetto ostruito o sporco :
 - smontare, lavare con benzina e asciugare con aria compressa.
- 3 Motore ingolfato :
 - chiudere il rubinetto della benzina, aprire tutto il gas e insistere nella messa in moto; oppure smontare e asciugare la candela prima di avviare il motore.
 - verificare la tenuta dello spillo valvola del galleggiante.
- 4 Filtro aria otturato o sporco :
 - smontare, lavare con benzina e asciugare con aria compressa.
- 5 Manca accensione (se arriva corrente al cavo alta tensione) :
 - pulire e regolare la candela oppure sostituirla.
- 6 Manca accensione (se non arriva corrente al cavo alta tensione) :



- rivolgersi alla nostra catena di assistenza per riparazione circuiti volano magnetico o bobina alta tensione.

IL MOTORE BATTE IN TESTA

1 Autoaccensione :

- Pulire la candela, disincrostare la testa del motore.

2 Accensione troppo anticipata :

- Rivolgersi alla nostra catena di assistenza per la fasatura del volano.

IL MOTORE PERDE COLPI

1 Irregolare afflusso di miscela al carburatore:

- Verificare l'afflusso della miscela .

2 Elettrodi della candela troppo distanti :

- Ristabilire la giusta distanza fra gli elettrodi.

3 Candela sporca :

- Pulire la candela.

IL MOTORE PERDE DI POTENZA O SURRISCALDA

1 La miscela è troppo povera :

- Controllare che il getto non sia parzialmente ostruito.

2 L'accensione è ritardata o difettosa :

- Far controllare l'accensione presso il nostro servizio assistenza.

3 Luce di scarico o marmitta parzialmente ostruita :

- Pulire la luce di scarico facendo attenzione a non danneggiare il pistone. Pulire anche la marmitta o sostituirla se troppo otturata.

4 Mancanza di liquido nel radiatore (solo nel modello TOP):

- Ripristinare il livello con il liquido prescritto.

IMPIANTO FRENANTE DIFETTOSO

1 Non frena o escursione troppo lunga della leva:

- Registrare le trasmissioni nel caso dei freni a tamburo. Controllare il livello olio freno, nel modello con freno a disco; se necessario effettuarne lo spurgo. Se persiste il difetto rivolgetevi al concessionario.

CAP. 4 MANUTENZIONE

- 4.1 MANUTENZIONE GENERALE E CURA DELLA MOTO
- 4.2 SCHEDA DI MANUTENZIONE PERIODICA
- 4.3 TABELLA DEI LUBRIFICANTI
- 4.4 SMONTAGGIO CARENATURE
- 4.5 CONTROLLO LIVELLO OLIO MOTORE
 - 4.5.1 CAMBIO OLIO MOTORE
- 4.6 CONTROLLO LIVELLO OLIO FRENI
 - 4.6.1 CAMBIO OLIO FRENI
- 4.7 CONTROLLO OLIO FORCELLA
 - 4.7.1 CAMBIO OLIO FORCELLA
- 4.8 CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO
 - 4.8.1 SOSTITUZIONE LIQUIDO
- 4.9 FILTRO ARIA (smontaggio e pulizia)
- 4.10 CARBURATORE (pulizia filtri)
- 4.11 CANDELA
- 4.12 MESSA IN FASE ACCENSIONE
- 4.13 CONTROLLO FRENI (verifica usura e sostituzione)
- 4.14 CONTROLLO STERZO
- 4.15 CONTROLLO BIPELLI E FORCELLONE
- 4.16 ARRESTO PROLUNGATO (cosa fare in caso di ...)
- 4.17 CONTROLLO SERRAGGI





4.1 MANUTENZIONE GENERALE E CURA DELLA MOTO

Per un buon mantenimento del ciclomotore ed una maggiore sicurezza è necessario prestargli una adeguata assistenza.

E' opportuno per cui seguire scrupolosamente la scheda di manutenzione periodica riportata qui di seguito.



Si consiglia comunque di fare affidamento alla nostra catena di assistenza autorizzata.



Ogni modello ha in dotazione sotto la sella una chiave a tubo per candele con all'estremità opposta un cacciavite a croce necessario per smontare la carenatura (vedi Fig. 1).

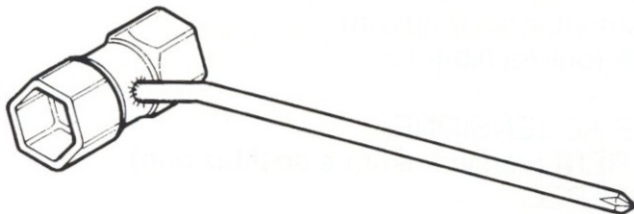


Fig. 1 (chiave in dotazione)

4.2 SCHEDA DI MANUTENZIONE PERIODICA

Operazioni di controllo e sostituzione	Vedi Cap.	Fine rodaggio (500 km)	3000 km o 6 mesi	OGNI 6000 km o 12 mesi	12000 km o 24 mesi
Pulizia o sostituzione candela	4.8	•	•		
Pulizia filtro aria	4.6		•		
Regolazione regime di minimo	5.1	•		•	
Livello olio trasmissione	4.5	sostituire	•		sostituire
* Pompa miscelatore e spurgo aria	/	•		•	
* Biellismi e forcellone	/			•	
Registrazione cuscinetti sterzo	4.11	•	•		
Freni e stato di usura ganasce	4.10	•	•		
* Cuscinetti ruote	/		•		
Pressione ed usura pneumatici	1.7	•	•		
* Centratura ruote	/		•		
Forcella ant. e ammortizzatore post.	/		•		
* Catena di trasmissione	5.5	•	•		
Livello elettrolita batteria	6.8		•		

Le operazioni di controllo contrassegnate dall'asterisco (*) devono essere effettuate presso un centro di assistenza autorizzato.



4.3 TABELLA DEI LUBRIFICANTI

Q8  **Oils**

La durata del ciclomotore dipende in gran parte dalla cura posta nella sua lubrificazione.

LUBRIFICANTI	TIPO DI LUBRIFICANTE
OLIO TRASMISSIONE	Q8 T 35 80W
OLIO MISCELATORE	Q8 SUPER CITY BIKE
LUBRIFICANTE PER CATENA	Q8 TOP CH
OLIO PER FILTRI ARIA	Q8 FILTER OIL
CIRCUITO RAFFREDDAMENTO MOTORE	Q8 TOP FLUID
SOLVENTE FILTRI ARIA	Q8 FILTER CLEANER
CIRCUITO FRENI	Q8 BRAKE FLUID DOT 4
OLIO PER STELI FORCELLA	Q8 FK - M



4.4 SMONTAGGIO CARENATURE

Modello TOP CARENATURA ANTERIORE

La carenatura è composta da due parti laterali e da una anteriore.

Nel fianchetto destro è presente una griglietta rimovibile (Fig. 2 Rif. A) per eventuali ispezioni interne, che sarà necessario togliere per procedere allo smontaggio delle carenature. Successivamente svitare con l'apposita chiave in dotazione le 2 viti presenti nella parte anteriore (Fig. 2 Rif. V1). Quindi compiere la stessa operazione con le 6 viti poste nella fiancata destra (Fig. 2 Rif. V2).

Per rimuovere la fiancata opposta, togliere le 3 viti presenti ed il tappo del radiatore (Fig. 3 Rif. V3) procedere quindi alla rimozione sfilandola verso l'alto.

Per il rimontaggio procedere nel senso inverso e prestare particolare attenzione alla griglia anteriore che dovrà andare ad incastrarsi negli appositi fermi ricavati sulle due fiancate. Anche la griglietta laterale di ispezione ha nella sua parte anteriore ricavati 3 denti, i quali dovranno fare presa nella parte interna della carenatura.

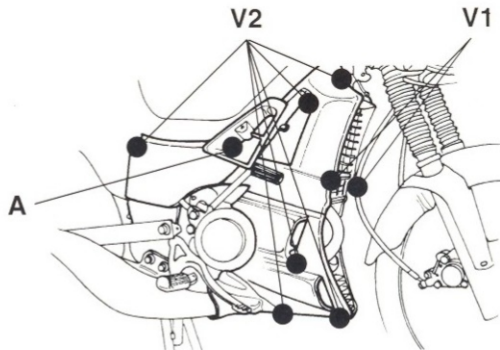


Fig. 2 (disposizione viti su fianchetto dx)

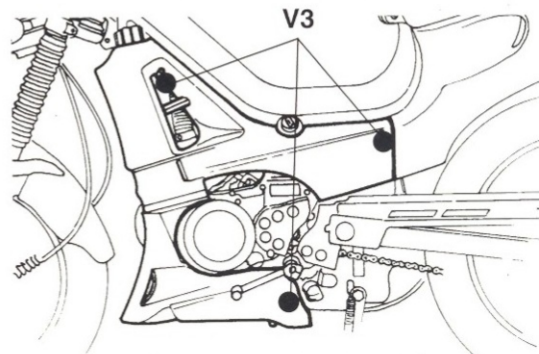


Fig. 3 (disposizione viti su fianchetto sx)



CARENATURA POSTERIORE

Per effettuare la rimozione della carenatura posteriore occorre prima smontare il portapacchi estraendone il relativo tappetino (Fig. 4 Rif. T), quindi svitare le 4 viti che lo fissano (Fig. 4 Rif. V1); prestare attenzione ai 4 distanziali. Svitare le 6 viti (Rif. V2) situate su entrambi i lati, sollevare la sella ed estrarre la carenatura divaricandola leggermente.

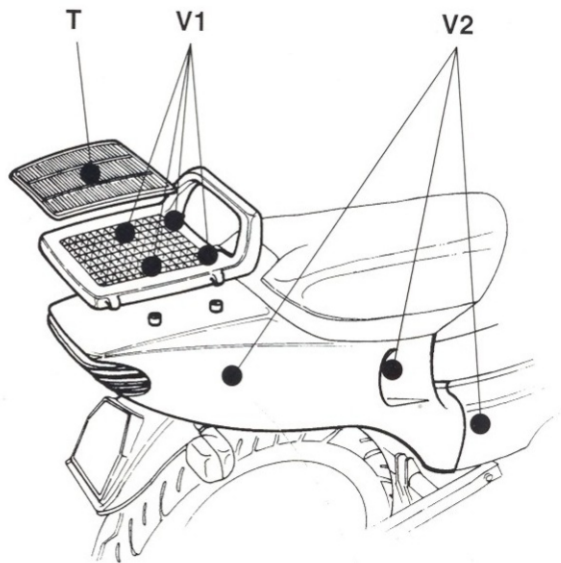


Fig. 4 (rimozione carenatura posteriore)



Modello UP

La carenatura è composta da 2 parti, una superiore ed una inferiore.

Quella inferiore è tenuta ferma da 2 viti poste una sul lato destro ed una sul lato sinistro (Fig. 5 Rif. V1), che saranno svitate con l'apposita chiave in dotazione; smontare la carenatura sfilandola verso il basso.

La parte superiore è ancorata con 4 viti, 2 per fianco (Fig. 5 Rif. V2). Dopo averle svitate, potrà essere rimossa sfilandola nel senso di marcia (inclinandone la parte anteriore verso il basso) e divaricando leggermente la parte posteriore.

NOTA

Maneggiare con cura le carenature dopo averle smontate, facendo attenzione a non segnarle; la loro superficie è verniciata.

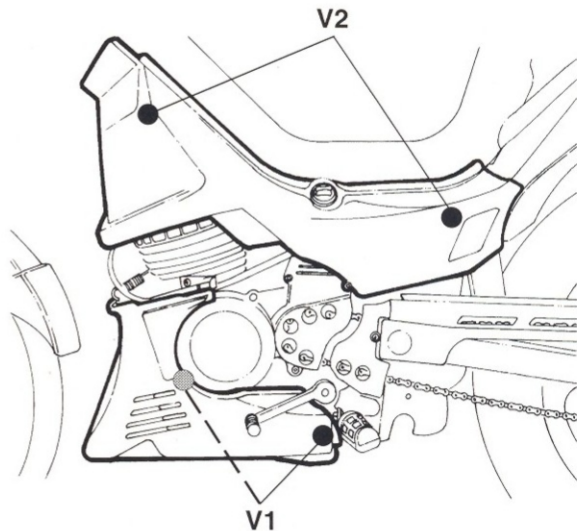


Fig. 5 (disposizione viti)



4.5 CONTROLLO LIVELLO OLIO MOTORE

Modello TOP

Per accedere al motore ed effettuare il controllo del livello dell'olio è necessario smontare la fiancata destra svitando le 8 viti come indicato nel par. 4.4. Svitare il tappo (Fig. 6) e pulire l'astina, reinserire il tappo riavvitandolo, estrarlo nuovamente e ripristinare se necessario il livello fino alla tacca incisa sull'asta (Fig. 7).

Ripetere il controllo dopo avere fatto girare il motore per alcuni minuti.

NOTA

Prestare particolare attenzione alla guarnizione.

Modello UP

Per accedere al motore ed effettuare il controllo del livello dell'olio (Fig. 8) è necessario smontare il puntone svitando le viti come nel par. 4.4. Per il controllo eseguire le stesse operazioni riportate nella versione TOP (Fig. 6-7).

Per eseguire una regolare verifica del livello, fare le suddette operazioni con il ciclomotore perfettamente orizzontale e perpendicolare al terreno.

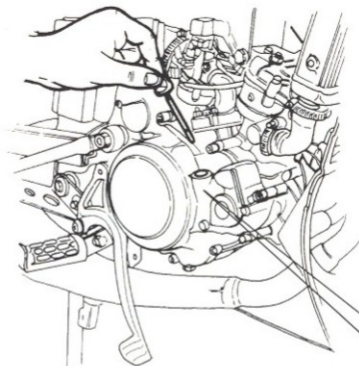


Fig. 6 (controllo olio mod.TOP)

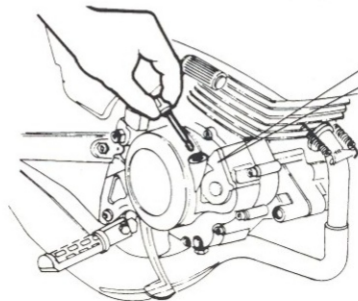
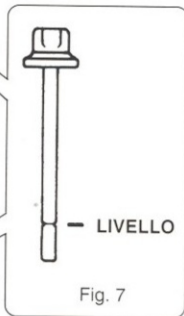


Fig. 8 (controllo olio mod. UP)





4.5.1. CAMBIO OLIO TRASMISSIONE

Modello TOP

Smontare la fiancata destra, (vedi par. 4.4) svitare i tappi (Rif. A e B Fig. 9) posti nella parte inferiore del carter destro e quello di carico, attendere quindi il completo svuotamento del carter col ciclomotore in posizione verticale.

Eeguire tale operazioni a motore caldo.

A operazione terminata richiudere i tappi di scarico controllando le rondella di tenuta.

Introdurre 0,700 Kg di olio e controllarne poi il livello.

Modello UP

Dopo avere smontato il puntone procedere come per il modello TOP.

Per una buona efficienza e durata del ciclomotore eseguire la sostituzione dell'olio trasmissione dopo i primi 500 Km e successivamente ogni 2500 Km. Si consiglia di usare olio Q8 T 35 80W

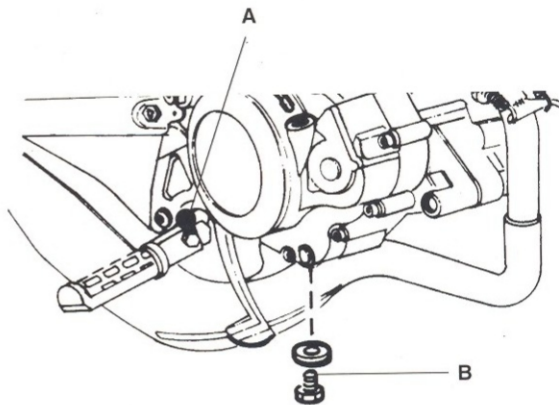


Fig. 9 (sostituzione olio)



4.6 CONTROLLO LIVELLO OLIO FRENI

Modello TOP

Il controllo dell'olio nel circuito dei freni deve essere effettuato mensilmente per mezzo della spia posta sul serbatoio olio stesso e provvedere alle necessarie aggiunte. Il livello dovrà trovarsi sempre entro i limiti MIN e MAX riportati a fianco della spia con il ciclomotore perfettamente orizzontale (Fig. 10).

Qualora il fluido risulti alterato dalla presenza di scorie o d'acqua è necessario sostituirlo integralmente. Si consiglia di usare sempre olio **Q8 BRAKE FLUID DOT 4**.

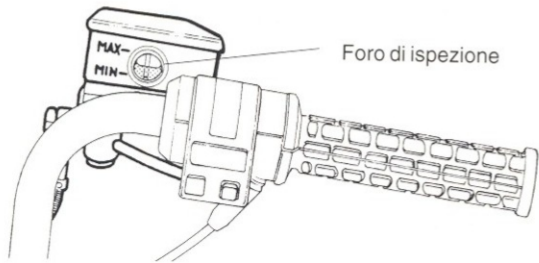


Fig. 10 (controllo livello olio)

4.6.1 CAMBIO OLIO FRENI

Fate sostituire il fluido dei freni ad un nostro assistente autorizzato ogni 10.000 Km.

Se tuttavia azionando la leva del freno si riscontra un'eccessiva elasticità, ciò è dovuto probabilmente ad una presenza d'aria all'interno del circuito o all'irregolare funzionamento del freno stesso, perciò Vi consigliamo per la Vostra sicurezza, di portare immediatamente il mezzo agli assistenti autorizzati per gli opportuni controlli.

FAI ATTENZIONE:

- Il fluido per freni è corrosivo, non lasciarlo cadere su superfici plastiche o verniciate.
- Non mescolare fluidi di qualità diverse
- Controllare che non si verifichino perdite attorno alle guarnizioni.
- Il livello del fluido nel serbatoio deve sempre essere al di sopra dell'indice di livello minimo.



4.7 CONTROLLO OLIO FORCELLA

Modello TOP

È dotato di forcella idraulica, la quantità di olio per stelo è di 120 c.c., si consiglia **Q8 FK - M**.

Modello UP

È dotato di forcella meccanica a bagno d'olio, la cui quantità è di 100 c.a. per stelo, si consiglia **Q8 FK - M**.

4.7.1 CAMBIO OLIO FORCELLA

Qualora si abbia l'impressione che la forcella funzioni in modo anomalo oppure presenti delle eccessive perdite, sarà opportuno rivolgersi ai nostri assistenti autorizzati.

Sostituire comunque l'olio della forcella ogni 10.000 Km.

4.8 CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Modello TOP

Il raffreddamento è del tipo a circolazione naturale, contiene 0,8 litri di liquido refrigerante costituito da una miscela al 50% di soluzione antigelo in acqua (si consiglia **Q8 TOP FLUID**).

Il controllo del livello deve essere effettuato a motore freddo ogni 500 Km di percorrenza nella seguente maniera :

con il ciclomotore in posizione di marcia controllare il livello svitando il tappo di carico e controllo del radiatore (Fig. 11) accertarsi che il foro del bocchettone di ingresso liquido, visibile all'interno della vaschetta (Fig. 11 Rif. F), sia coperto almeno per la sua metà dal liquido stesso, se ciò non accadesse, procedere al rabbocco, facendo salire il livello pari al filo superiore del foro del bocchettone stesso (Fig. 12), dopodichè riavvitare il tappo di carico.

ATTENZIONE:

non svitare mai il tappo di carico del radiatore a motore caldo onde evitare scottature.

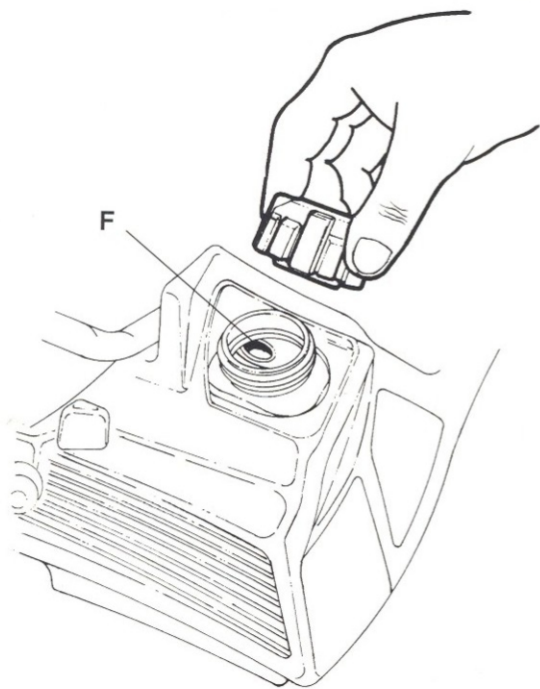


Fig. 11 (controllo livello modello TOP)

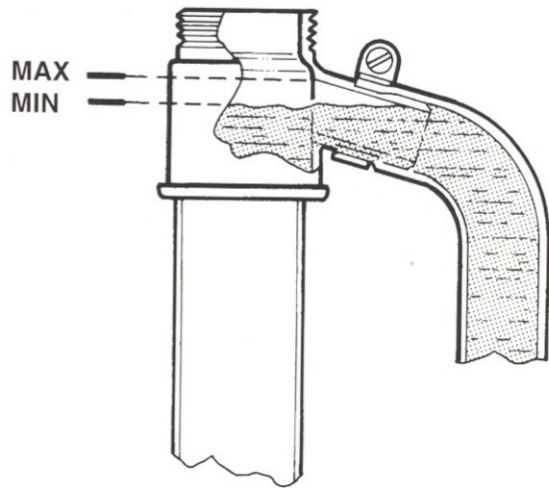


Fig. 12 (livello per rabbocco)

4.8.1 SOSTITUZIONE LIQUIDO

Il liquido di raffreddamento non necessita di alcuna sostituzione, comunque nell'eventualità occorra vuotare il circuito, è necessario smontare la carenatura (vedi par. 4.4) e svitare il tappo posto nella parte inferiore sinistra del cilindro (Fig. 13 Rif. T).

Non avviare mai il motore senza liquido nel circuito.

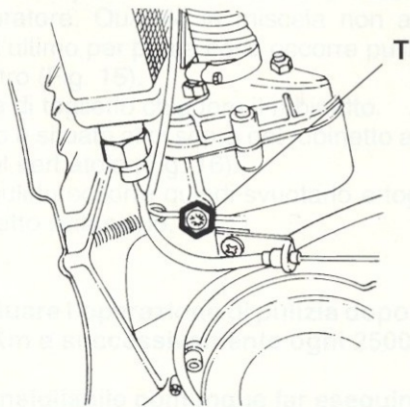


Fig. 13 (sostituzione liquido di raffreddamento)

4.9 FILTRO ARIA (smontaggio e pulizia)

Modello TOP

La cassetta filtro è posta nella parte inferiore destra del ciclomotore. Per accederle occorre smontare la fiancata destra (vedi par. 4.4).

Svitando la vite al centro del coperchio (vedi Fig. 14) e togliendolo si potrà estrarre l'elemento filtrante; quest'ultimo dovrà essere lavato con **Q8 FILTER CLEANER**.

Dopo averlo spremuto per eliminare tutto il solvente, applicare su tutta la superficie un olio per filtri (si consiglia **Q8 FILTER OIL**) facendo poi uscire l'eccedenza.

Il filtro dovrà essere bene impregnato ma non gocciolante.

Nell'installarlo, assicurarsi del perfetto contatto delle superfici della scatola per evitare qualunque aspirazione d'aria non filtrata.

IMPORTANTE:

detto elemento dovrà essere pulito mensilmente o ogni 2500 Km, ciò dipenderà dalle condizioni di utilizzo del mezzo. Per ambienti particolarmente polverosi si dovranno considerare 1500 Km.



IMPORTANTE:

il filtro aria dovrà sempre essere tenuto efficiente per non ovviare ad una perdita di potenza del motore, surriscaldamento ed eccessivo consumo di carburante. Nel caso risulti danneggiato sostituirlo immediatamente.

Modello UP

Per accedere alla cassetta filtro togliere completamente la carena superiore (vedi par. 4.4).
Per le operazioni successive vedi modello TOP.

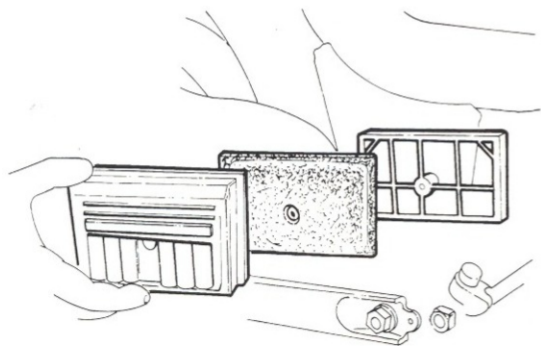


Fig. 14 (sostituzione filtro aria mod. TOP/UP)

4.10 CARBURATORE (pulizia filtri)

Il carburatore richiede una manutenzione ogni 2500 Km, che sarà opportuno fare effettuare presso l'assistenza autorizzata causa la delicatezza delle operazioni. Qui gli sarà effettuata una pulizia e revisione completa.

Sono presenti due filtri per il carburante, uno nel carburatore e l'altro nel serbatoio.

Il primo è posto fra la pipetta e il corpo del carburatore. Quando la miscela non arriva a quest'ultimo per prima cosa occorre pulire questo filtro (Fig. 15).

Prima di toglierlo chiudere il rubinetto.

L'altro è situato al di sopra del rubinetto all'interno del serbatoio (Fig. 16).

Per pulirlo occorre quindi svuotarlo e togliere il rubinetto svitandolo.

Effettuare l'operazione di pulizia dopo i primi 500 Km e successivamente ogni 2500 Km.

E' consigliabile comunque far eseguire dette operazioni ai centri di assistenza autorizzata.

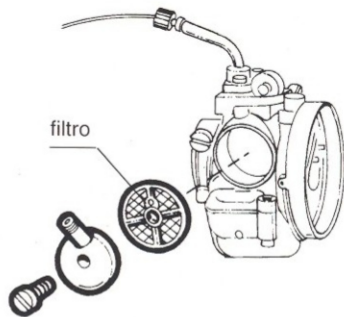


Fig. 15 (filtro del carburatore)

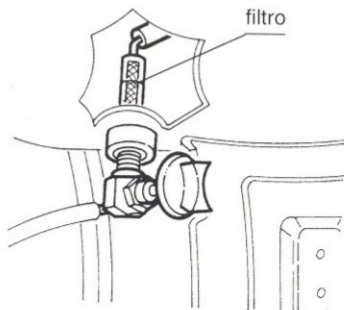


Fig. 16 (filtro del serbatoio)





4.11 CANDELA

La candela è un elemento importante.

Una buona cura della candela è importante per il funzionamento ottimale del motore.

La sua manutenzione è semplice:

basta sfilare la pipetta della corrente e togliere la candela dalla sua sede svitandola con l'apposita chiave in dotazione, **facendo attenzione alle scottature se il motore è caldo.**

E' utile esaminare lo stato della candela a motore caldo, poichè i depositi e la colorazione dell'isolante forniscono utili indicazioni sul grado termico della stessa, sulla carburazione, sulla lubrificazione e sullo stato generale del motore.

Una colorazione marrone chiaro dell'isolante attorno all'elettrodo centrale, indica infatti un corretto funzionamento di tutto ciò.

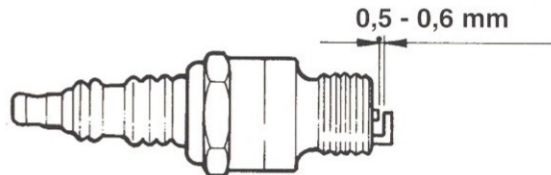
Nel caso il colore fosse completamente diverso, il motore può presentare delle anomalie.

Cercate perciò di non diagnosticare da voi l'eventuale causa, ma affidate il compito alla vostra assistenza autorizzata.

Il controllo e la manutenzione deve essere eseguito ogni 1000 Km, la sostituzione dopo 4500 Km.

Dopo averla smontata procedere con una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico.

Regolare poi la distanza degli elettrodi usando uno spessore calibrato, la distanza dovrà essere 0,5 - 0,6 mm.



Soffiarla energicamente onde evitare che eventuali residui rimossi entrino nel motore e rimontarla avvitando a mano fino in fondo, quindi con la stessa chiave stringerla moderatamente.

Ogni candela che presenti screpolature sull'isolante o elettrodi corrosi, deve essere sostituita.

ATTENZIONE:

oli di bassa qualità aumentando i depositi carboniosi, si consiglia perciò di usare **Q8 SUPER CITY BIKE**.

l'uso di candele con grado termico diverso o con filettature improprie possono compromettere gravemente il motore.

SOSTITUZIONE CANDELA**Modello TOP**

Per accedere alla candela si dovrà smontare la griglietta incassata nel fianchetto (vedi Par. 4.4), per svitare la relativa vite servirsi dell'apposita chiave in dotazione situata sotto la sella (vedi Fig. 17).

Successivamente eseguire le operazioni precedentemente descritte.

Modello UP

Per accedere alla candela non occorre smontare nulla, è sufficiente entrare, con l'apposita chiave in dotazione situata sotto la sella (vedi Fig. 17) nella carenatura superiore dalla parte anteriore.

Successivamente eseguire le operazioni precedentemente descritte.

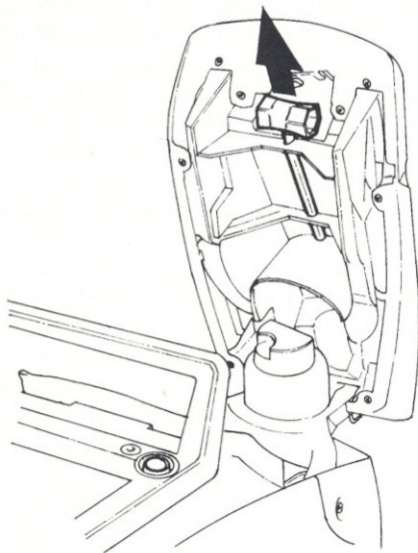


Fig. 17 (accesso alla chiave)



4.12 MESSA IN FASE ACCENSIONE

Questo controllo è da eseguire dopo i primi 1000 Km e successivamente ogni 10.000 Km **presso la nostra catena di assistenza autorizzata.**

Il volano magnete è elettronico ed è situato sul lato sinistro del motore, per accedervi sarà quindi necessario smontare il relativo coperchio di protezione. Il motore del volano è dotato di un foro del diametro di 4 mm (contrassegnato da una lettera "S") che al momento dell'accensione deve essere allineato con il corrispondente foro della piastra. All'allineamento dei due fori (momento di accensione) verificabile con una spina o una punta da trapano di diametro 4 mm, il pistone si deve trovare a 1,4 mm per le versioni TOP e UP (Fig. 18) prima del punto morto superiore (P.M.S.). Per verificare con precisione questo spostamento è necessario smontare la candela ed inserire nella sua sede un comparatore centesimale.

Qualora non si verificassero le condizioni di cui sopra, occorre togliere il rotore (servendosi dell'apposito estrattore in dotazione ai centri autorizzati), allentare le viti di fissaggio della piastra

statore e ruotarla fino ad ottenere la giusta fasatura.

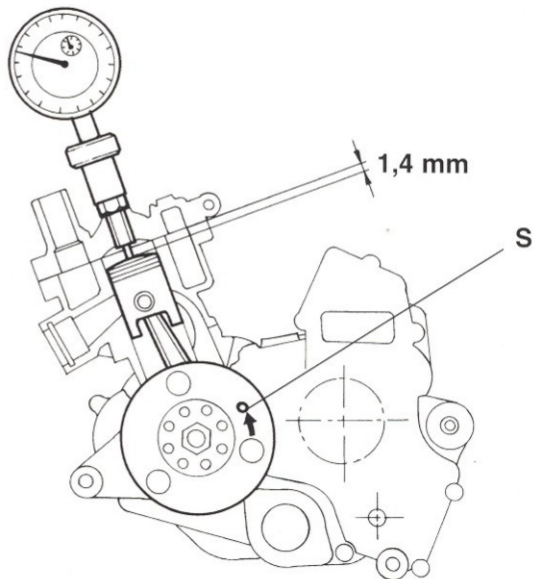


Fig. 18 (messa in fase mod.TOP/UP)



4.13 CONTROLLO FRENI (verifica usura e sostituzione)

FRENO ANTERIORE:

Modello TOP

Per verificare lo stato del freno anteriore a disco (operazione da effettuare ogni 2500 Km) è sufficiente guardare la pinza (Fig. 19) dalla parte anteriore, dove si intravederanno le estremità delle pastiglie, il cui spessore minimo (del ferodo) non dovrà essere inferiore ai 2 mm, oppure verificare che siano ancora presenti le due scanalature praticate su di esse (Fig. 20).

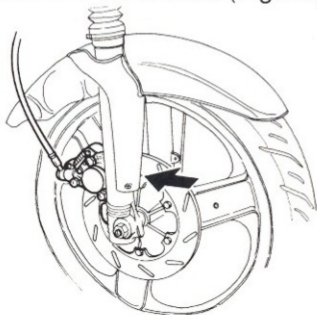


Fig. 19 (lato di ispezione pastiglie)

Nel caso il loro spessore sia vicino al limite minimo consentito, oppure siano danneggiate, procedere immediatamente alla loro sostituzione.

Per la sostituzione smontare il coperchietto (Fig. 21 Rif. C) nella parte superiore della pinza, raddrizzare le estremità delle due copiglie (Rif. P) e sfilarle, prestando particolarmente attenzione alle due molle antivibranti montate con una certa carica (Fig. 21 Rif. M).

Per rimontare il tutto, operare nel senso inverso avendo cura, a montaggio effettuato, di piegare le estremità delle due copiglie e di adagiare le pastiglie con le relative molle sui fianchi interni della pinza (**N.B.: se le copiglie sono danneggiate è meglio sostituirlle**).

E' comunque consigliabile fare eseguire queste operazioni ai nostri centri di assistenza autorizzata.

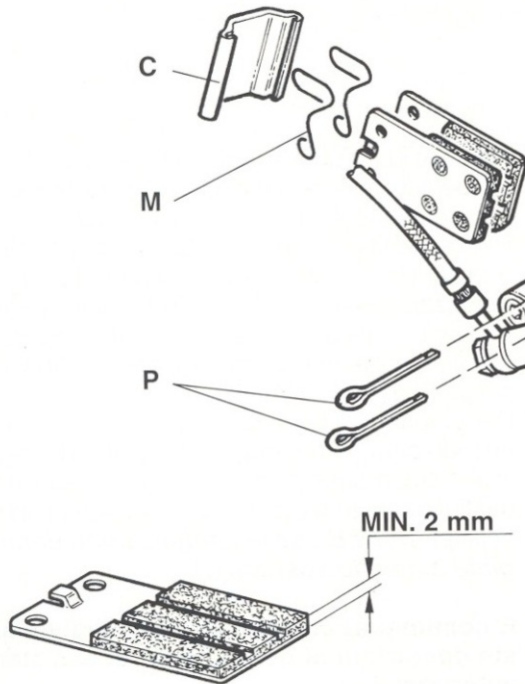


Fig. 20 (spessore minimo pastiglie)

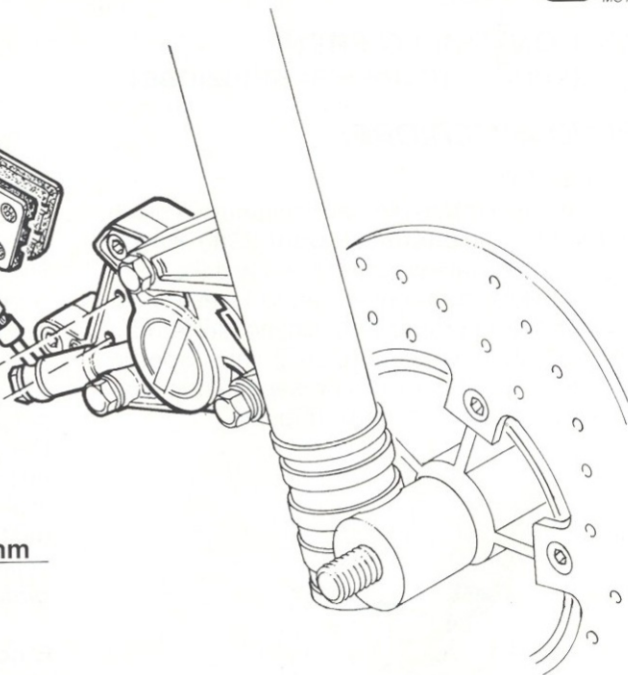


Fig. 21 (estrazione pastiglie freni)



SOSTITUZIONE DEL DISCO FRENO

Nel caso di sostituzione del disco frenante, per la rimozione della ruota anteriore procedere nel modo seguente:

mettere il ciclomotore sul cavalletto, svitare il dado del perno posto sul lato destro; allentare poi la vite (Fig. 22 Rif. A) posta all'estremità del fodero sinistro, quindi sfilare il perno e successivamente la ruota, avendo cura dei distanziali posti ai lati del mozzo e al rinvio del contachilometri.

Non azionare la leva del freno quando la ruota è smontata perchè le pastiglie verrebbero a chiudersi. Per il rimontaggio reinserire la ruota facendo attenzione alla posizione dei due distanziali (quello più alto nel lato destro) e alla linguetta del rinvio la cui estremità dovrà inserirsi nell'apposita sede sul mozzo.

Infilato il perno, inserire una spina nel foro all'estremità del perno perchè non ruoti, quindi serrare il dado. Affondare poi le forcelle due o tre volte servendosi del freno anteriore per ripristinare il parallelismo fra di loro, serrare poi la vite sul fondo del fodero sinistro.

E' comunque consigliabile fare eseguire queste operazioni ai nostri centri di assistenza autorizzata.

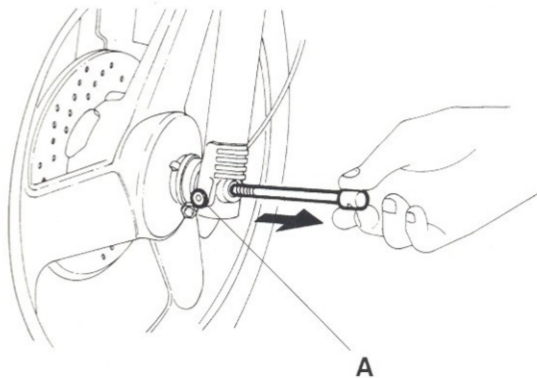


Fig. 22 (rimozione perno)



Modello UP

Per effettuare la verifica dell'usura del freno anteriore a tamburo è necessario smontare la ruota procedendo nel modo seguente:
mettere il ciclomotore sul cavalletto, rimuovere il fianchetto destro svitando la vite (Fig. 23 Rif. V) e sganciando i dentini (Rif. D) dalle relative sedi; svitare poi il dado del perno ruota (Rif. A).

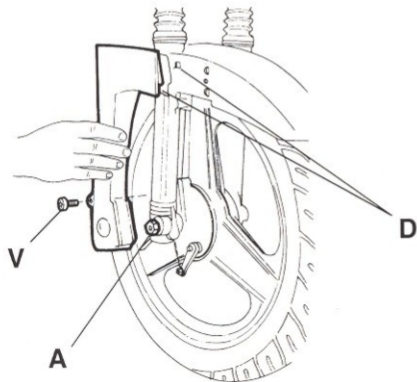


Fig. 23 (rimozione fianchetto dx)

Smontare anche il fianchetto opposto svitando la vite (Fig. 24 Rif. Z) e sganciando i dentini (Rif. D) dalle relative sedi; allentare poi la vite (Rif. S) posta all'estremità del foderino sinistro, quindi sfilare il perno (Rif. P) e successivamente la ruota, avendo cura dei distanziali posti ai lati del mozzo e al rinvio del contachilometri.

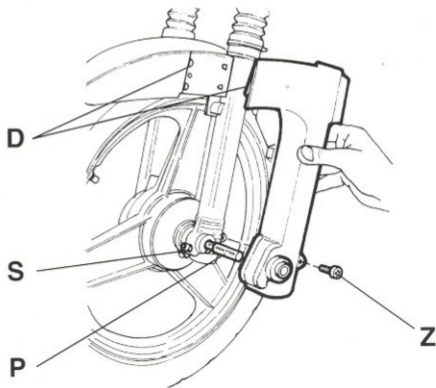


Fig. 24 (rimozione fianchetto sx)



Rimossa la ruota, estrarre il coperchio portaceppi dove alloggiavano le due ganasce, che rimarrà comunque ancorato al mezzo tramite il cavo del freno stesso. A questo punto si potrà controllare l'usura dei ferodi misurando lo spessore che non dovrà mai essere inferiore ad 1 mm (Fig. 25).

Tale operazione è da effettuare ogni 2500 Km. Nel caso si fosse raggiunto il limite minimo consentito o risultassero danneggiati, procedere immediatamente alla loro sostituzione.

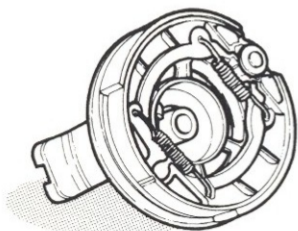


Fig. 25 (ceppo freno-spessore minimo)

Per questa operazione rivolgersi presso i nostri centri di assistenza autorizzata.

Per il rimontaggio reinserire la ruota facendo attenzione ad infilare il fermo di ancoraggio della gambina forcella destra nell'apposita sede del coperchio portaceppi, alla posizione dei distanziali e alla linguetta del rinvio contachilometri la cui estremità dovrà inserirsi nell'apposita sede sul mozzo. Infilato il perno, inserirgli una spina nel foro posto all'estremità per impedirne la rotazione, quindi serrare il dado.

Affondare poi le forcelle due o tre volte servendosi del freno anteriore per ripristinare il parallelismo fra di loro, serrare poi la vite sul fondo del foderò sinistro.

E' comunque consigliabile fare eseguire queste operazioni ai nostri centri di assistenza autorizzata.



FRENO POSTERIORE:

Per verificare l'usura del freno posteriore (**da eseguire ogni 2500 Km**) è necessario smontare la ruota. Mettere il ciclomotore sul cavalletto svitare completamente uno dei due dadi.

Sfilare il perno facendo attenzione al distanziale posto sulla sinistra (Fig. 26). Togliere il pomello di registro del freno e spingere avanti la ruota per consentire lo scarrucolamento della catena dalla corona (Fig. 27).

Sfilare la ruota ed estrarre il coperchio porta-ceppe. Controllare l'usura dei ferodi misurando lo spessore che non dovrà mai essere inferiore ad 1 mm (vedi Fig. 25).

Nel caso si fosse raggiunto il limite minimo consentito o risultassero danneggiati, procedere immediatamente alla loro sostituzione.

Per questa operazione rivolgersi ai nostri centri di assistenza autorizzata.

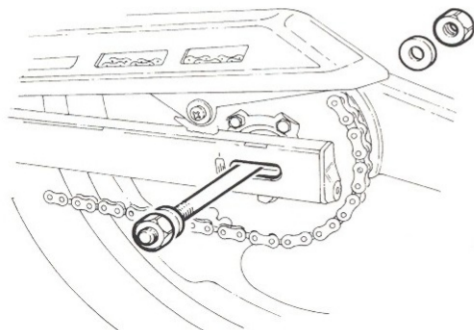


Fig. 26 (rimozione perno)

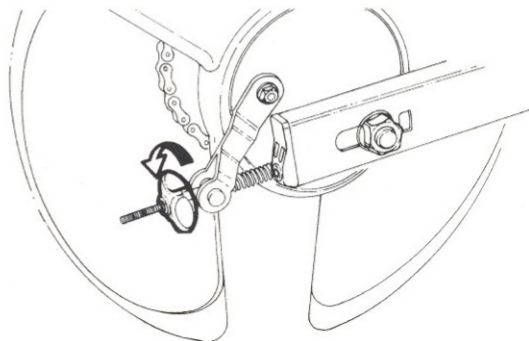


Fig. 27 (rimozione pomello di registro)



Per il rimontaggio operare nel senso inverso facendo attenzione ad infilare il fermo di ancoraggio posto all'estremità destra del forcellone nell'apposita sede del coperchio portaceppi e alla posizione dei distanziali (Fig. 28).

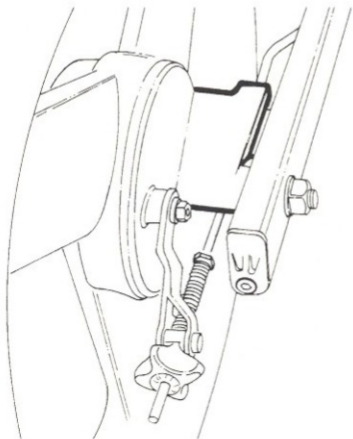


Fig. 28 (rimontaggio ruota posteriore)

4.14 CONTROLLO STERZO

Verificare il gioco dei cuscinetti del canotto sterzo periodicamente mettendo il ciclomotore sul cavalletto e scuotendo i foderi della forcella nel senso di marcia (Fig. 29). Qualora si percepisca del gioco procedere come segue:

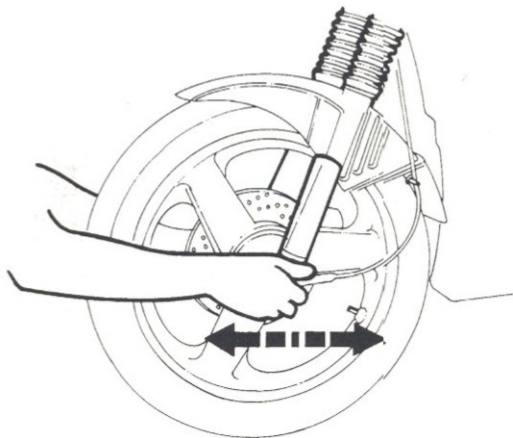


Fig. 29 (verifica gioco cuscinetti canotto)



Modello TOP

Allentare il dado D e le viti V poi avvitare la ghiera G per recuperare il gioco (Fig. 30).

Ripetere l'operazione se è ancora presente del gioco.

A lavoro ultimato serrare il dado D e poi le viti V.

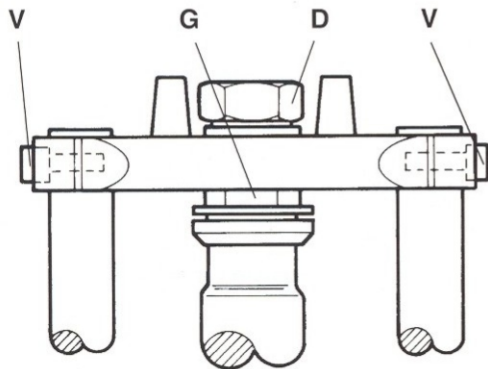


Fig. 30 (regolazione gioco sterzo mod. TOP)

Modello UP

Togliere le viti B e smontare la mascherina, togliere il dado D, allentare le viti V e sollevare il trapezio superiore T quel tanto che basta per scoprire l'esagono della ghiera G e per poter permettere l'inserimento dell'apposita chiave su di essa (Fig. 31). Le operazioni successive sono le stesse descritte per il modello TOP.

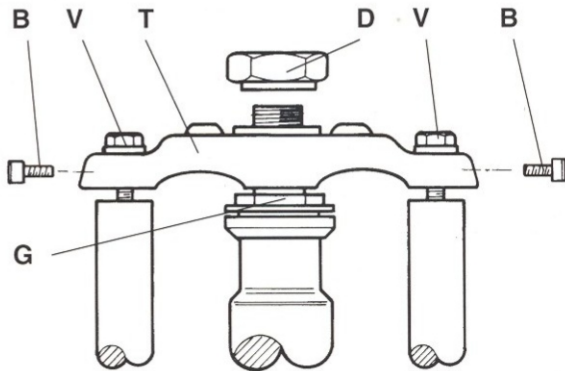


Fig. 31 (regolazione gioco sterzo mod. UP)

4.15 CONTROLLO BIPELLI E FORCELLONE

Controllare periodicamente il gioco dei biellismi della sospensione posteriore mettendo sul cavalletto il ciclomotore. Afferrare il forcellone alle estremità e oscillare dall'alto verso il basso (Fig. 32), **se si percepisce del gioco causato dall'usura delle boccole, rivolgersi presso la nostra assistenza autorizzata.**

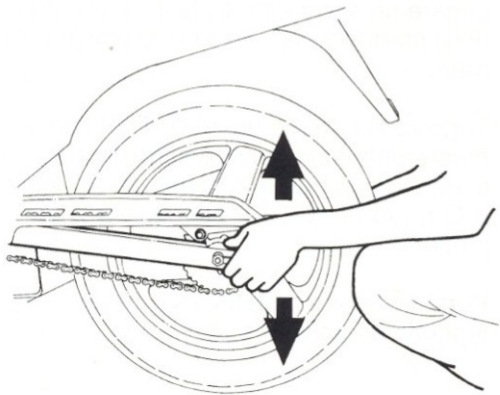


Fig. 32 (controllo biellismi)

Il gioco del forcellone si controlla spingendo e tirando lateralmente la ruota posteriore. Questo procedimento evidenzia il gioco esistente fra boccole e perno forcellone (Fig. 33), è da eseguire periodicamente.

Nel caso si riscontri del gioco controllare tutti gli organi di unione del forcellone che siano saldamente serrati. Se ciò fosse, **rivolgetevi presso i nostri centri di assistenza autorizzata.**

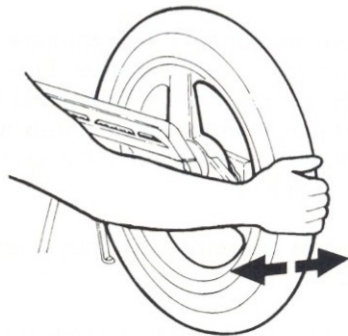


Fig. 33 (controllo gioco forcellone)



4.16 ARRESTO PROLUNGATO (cosa fare in caso di ...)

Quando il ciclomotore viene lasciato fermo per molto tempo, come per esempio durante i mesi invernali, necessita di qualche misura preventiva per proteggerlo.

Dopo aver pulito con cura il mezzo, prepararlo per il periodo di ferma nella seguente maniera:

- 1 Svuotare completamente il serbatoio e la vaschetta del carburatore.
- 2 Togliere la candela e immettere dal foro qualche goccia di olio motore, fare compiere qualche giro al motore azionando la leva di avviamento in modo che le pareti del cilindro si coprano di uno strato d'olio, quindi riavvitare la candela.
- 3 Ridurre la pressione dei pneumatici di un 20% circa.
- 4 Sollevare il ciclomotore in modo da separare le ruote dal terreno.

- 5 Coprire con un leggero strato d'olio le parti non verniciate onde prevenire la ruggine. Evitare di spargere olio sulle parti in gomma e sui freni.
- 6 Lubrificare i cavi.
- 7 Legare un sacchetto di plastica all'estremità della marmitta onde evitare all'umidità di entrare.
- 8 Togliere la batteria (modello TOP con avviamento elettrico) e conservarla in luogo asciutto non troppo freddo o troppo caldo (meno di 0°C o più di 30°C) e caricarla una volta al mese.
- 9 Porre un telone protettivo sul mezzo per proteggerlo da polvere e sporcizia.



4.17 CONTROLLO SERRAGGI

ATTENZIONE:

Se lavate il ciclomotore, usare esclusivamente la pressione naturale dell'acqua, una pressione eccessiva rischia di provocare delle infiltrazioni nei cuscinetti ruota, forcella anteriore freni e guarnizioni danneggiandoli gravemente.

Si consiglia un periodico controllo sui serraggi della bulloneria, onde evitare spiacevoli danni causati da un loro allentamento.

VITE 8.8	COPPIA Kgm
M6	1.0
M8	2.5
M10	5.0
M12	8.5

CAP. 5 REGOLAZIONI

- 5.1 REGOLAZIONE MINIMO
- 5.2 RECUPERO GIOCHI DISPOSITIVI GAS E MISCELAZIONE
- 5.3 REGOLAZIONE LEVE FRENI
- 5.4 REGOLAZIONE FRIZIONE
- 5.5 TENSIONAMENTO CATENA DI TRASMISSIONE
- 5.6 REGOLAZIONE SOSPENSIONE ANTERIORE
- 5.7 REGOLAZIONE AMMORTIZZATORE POSTERIORE





5.1 REGOLAZIONE MINIMO

La regolazione del minimo del carburatore deve essere eseguita ogni qualvolta risulti irregolare. Per una corretta regolazione avviare il motore e scaldarlo finchè raggiunga la temperatura di normale funzionamento.

Registrare il minimo su 1200-1400 giri agendo sull'apposita vite di registro posta nella destra del carburatore (Fig. 1), ruotando in senso orario i giri aumentano e nel senso opposto diminuiscono.

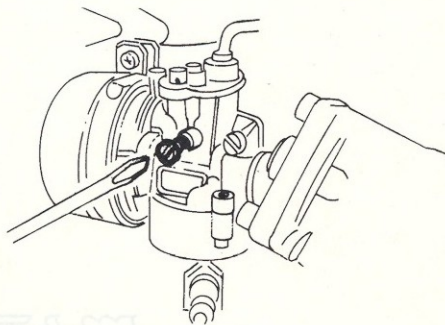


Fig. 1 (regolazione minimo)

Aprire e chiudere qualche volta l'acceleratore per controllare se il minimo resta stabile.

Se il regime di minimo richiesto non può essere ottenuto, dopo aver effettuato la regolazione sopra descritta consultate un nostro centro di assistenza autorizzata.

5.2 RECUPERO GIOCHI DISPOSITIVI GAS E MISCELAZIONE

Per la registrazione del comando dell'acceleratore controllare la corsa a vuoto della manopola, essa deve essere di $1 \div 3$ mm misurata sul bordo della manopola stessa (Fig. 2-3). Nel caso non corrispondesse a suddetto valore allentare il controdado (Fig. 2-3 Rif. C) ed intervenire sul registro (Fig. 2-3 Rif. R) posto all'ingresso del cavo nel comando gas.

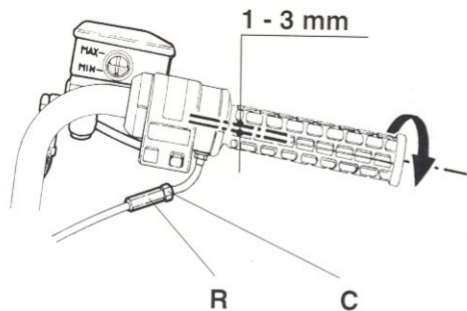


Fig. 2 (recupero gioco acceleratore mod. TOP)

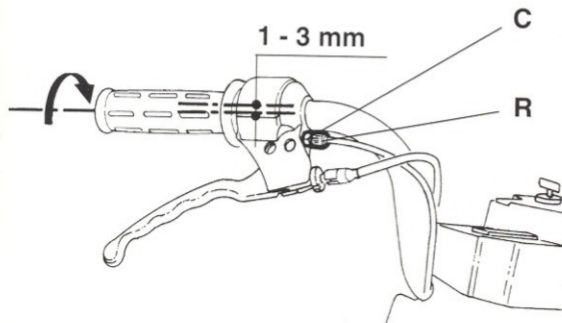


Fig. 3 (recupero gioco acceleratore mod. UP)

Per il recupero dei giochi alle trasmissioni di comando della pompa di miscelazione e della trasmissione carburatore, agire sulle rispettive regolazioni (vedi Fig. 4-5-6).

Allentare i controdadi (Rif. C) ed intervenire sui registri (Rif. R); svitandoli il gioco diminuisce, avvitandoli aumenta.

Ricordarsi poi di serrare bene il controdado.

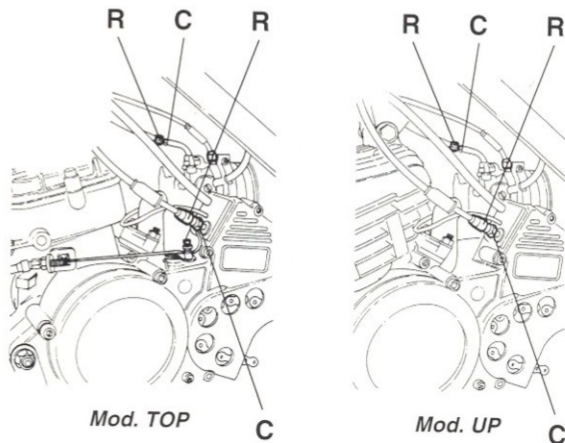


Fig. 4-5 (recupero giochi dispositivi gas e miscelazione)



NOTA

La trasmissione di comando della pompa di miscelazione deve avere un gioco di 1 mm (vedi Fig. 6); le altre regolarle con gioco di $1 \div 2$ mm. Effettuata la regolazione, assicurarsi che anche sterzando completamente, sia a destra che a sinistra, il comando del gas possa ruotare liberamente.

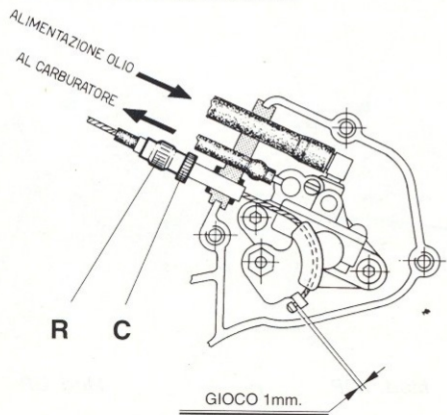


Fig. 6 (regolazione gioco miscelatore)

5.3 REGOLAZIONE LEVE FRENI

FRENO ANTERIORE

Modello TOP

E' dotato anteriormente di un freno idraulico. Esso non necessita di alcuna regolazione e la manutenzione va limitata al controllo del livello liquido freni, (vedi par. 4.6).

L'usura del disco e delle pastiglie viene automaticamente compensata e quindi non ha alcun effetto sul funzionamento dei freni, questa è la ragione per cui non occorre mai registrarlo.

Qualora si avvertisse una sensazione di morbidezza alla leva del freno, potrebbe trattarsi di presenza d'aria nel circuito idraulico.

In tal caso rivolgersi immediatamente ad un nostro centro autorizzato per un controllo e l'eventuale spurgo del circuito.

Modello UP

Anteriormente dispone di un freno a tamburo, il quale dovrà essere periodicamente controllato e se necessario regolato.

Il controllo viene eseguito misurando l'escursione a vuoto della leva comando freno, sul lato

destro del manubrio che dovrà essere di circa 5 mm (Fig. 7). Nel caso non corrispondesse a tale valore, agire sul registro posto nel comando freno, allentando il controdado C e intervenendo sul registro R.

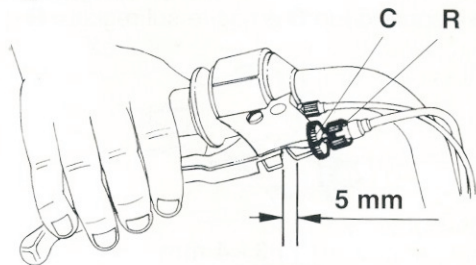


Fig. 7 (regolazione leva freno)

Qualora non fosse sufficiente questa regolazione, ricorrere all'altro registro posto sul coperchio portaceppi anteriore. Per regolare questo gioco allentare il controdado C ed agire sul registro R (Fig. 8). Svitando il gioco diminuisce, avvitando aumenta. Ricordarsi di serrare bene il controdado.

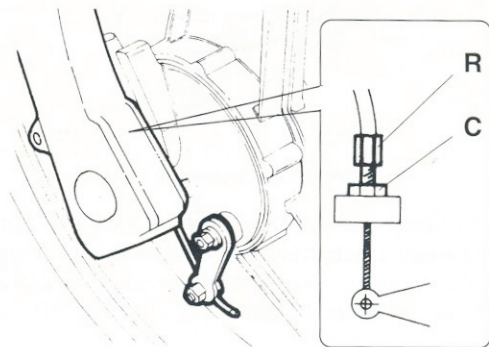


Fig. 8 (regolazione freno su portaceppi)

FRENO POSTERIORE

Il freno posteriore è del tipo a tamburo e necessita di periodici controlli. Il controllo viene eseguito misurando l'escursione a vuoto del pedale comando freno, la quale dovrà essere di circa 10-20 mm (Fig. 9).



5.4 REGOLAZIONE FRIZIONE

La frizione non richiede, normalmente, altra regolazione che quella della tensione del cavo, utilizzando il registro posto sul comando sinistro. La leva di comando deve sempre avere una corsa a vuoto di circa 3+4 mm prima di iniziare il disinnesto della frizione, che è bene controllare periodicamente (Fig. 11). Per regolare questo gioco allentare il controdado **C** ed agire sul registro **R**.

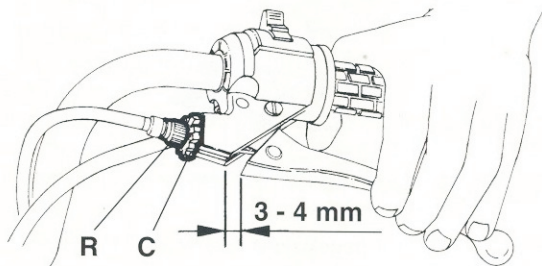


Fig. 11 (regolazione frizione)

Se dopo la registrazione, la frizione slitta sotto carico o trascina anche quando è disinnestata, deve essere smontata per le opportune verifiche. **Per questa operazione rivolgetevi ai nostri centri autorizzati.**

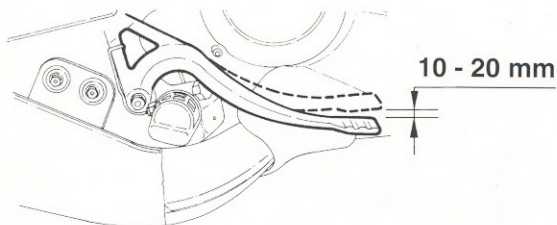


Fig. 9 (escursione comando freno)

Qualora non corrispondesse a tale valore, agire sul volantino posto nella parte terminale posteriore dell'asta freno. Ruotando in senso orario il gioco diminuirà, nel senso opposto aumenta (Fig. 10).

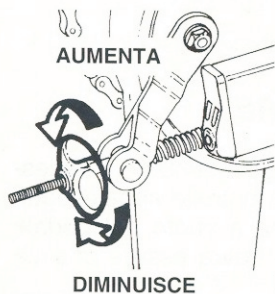


Fig. 10 (regolazione gioco freno)

5.5 TENSIONAMENTO CATENA DI TRASMISSIONE

Per una più lunga durata della catena di trasmissione è opportuno ogni 1000 Km controllare la sua tensione e se necessario regolarla. Pulirla bene togliendone tutta la sporcizia depositata e poi lubrificarla, si consiglia di usare **Q8 TOP CH.**

In condizioni di uso particolari, per esempio percorsi sotto la pioggia, in strade polverose o infangate è necessaria una più frequente pulizia e lubrificazione.

Per controllarne il corretto funzionamento mettere il ciclomotore sul cavalletto, facendo girare la ruota posteriore trovare il punto in cui la catena risulta più tesa (essa infatti si consuma in modo irregolare).

Se si trova nelle condizioni descritte in Fig. 12 è correttamente regolata, altrimenti procedere alla sua registrazione.

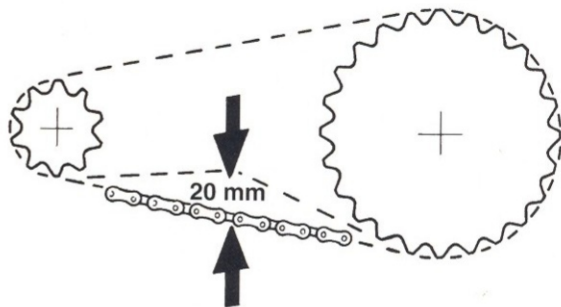


Fig. 12 (corretto tensionamento catena)

Per la registrazione lasciare il veicolo nelle condizioni sopra descritte (sul cavalletto e con la catena nel punto più teso), allentare il dado del perno ruota (Fig. 13 Rif. D) ed agire con una chiave a brugola sui tendicatena (Fig. 13 Rif. B), verificando tramite le apposite tacche di riferimento (Rif. T) che la ruota posteriore risulti allineata.

Tensionare della quantità descritta in figura.

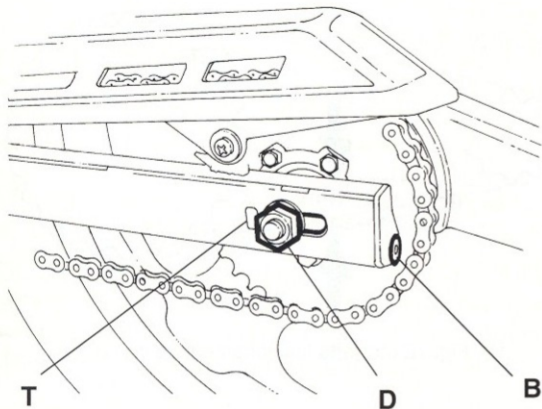
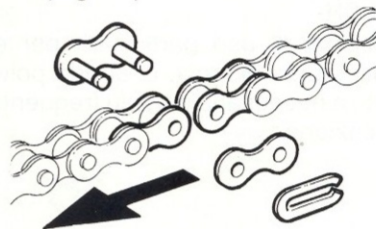


Fig. 13 (tensionamento catena)

Ad operazione ultimata serrare a fondo il dado del perno ruota ed infine stringere le due viti dei tendicatena.

Per smontare la catena dal ciclomotore, togliere il giunto dopo averne sfilata la molletta. Nel rimontarla fare attenzione che la molletta della maglia di giunzione sia installata con la parte aperta rivolta in direzione opposta al senso di rotazione (Fig. 14).



SENSO DI ROTAZIONE

Fig. 14 (montaggio giunto catena)

Controllare saltuariamente lo stato di usura della catena e verificare che non presenti eccessivi giochi o degli impuntamenti sui denti (Fig. 15) oppure maglie grippate. Se fossero presenti tali anomalie, sostituire la catena.

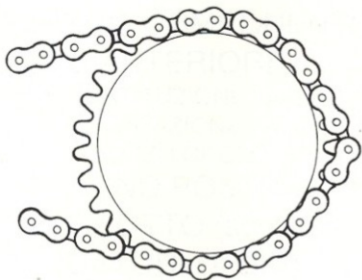


Fig. 15 (esempio di dente impuntato)

ATTENZIONE:

qualora si debba sostituire la catena di trasmissione, cambiare anche pignone e corona; viceversa non utilizzare mai una catena usata su pignone e corona nuovi.

5.6 REGOLAZIONE SOSPENSIONE ANTERIORE

La sospensione anteriore non necessita di particolari regolazioni, però è necessario che in entrambe le gambe delle forcelle si trovi la prescritta quantità di olio per un corretto funzionamento (vedi par. 4.7).

Per qualsiasi anomalia di funzionamento rivolgetevi alla nostra catena di assistenza autorizzata.

5.7 REGOLAZIONE AMMORTIZZATORE POSTERIORE

L'ammortizzatore posteriore non necessita di alcuna regolazione.

Nel caso riscontriate qualche anomalia di funzionamento **rivolgetevi al più presto presso la nostra catena di assistenza autorizzata.**

CAP. 6 PARTI ELETTRICHE



- 6.1 ELENCO COMPONENTI ELETTRICI
- 6.2 FARO ANTERIORE
 - 6.2.1 SOSTITUZIONE LAMPADINE
 - 6.2.2 REGOLAZIONE FASCIO LUMINOSO
 - 6.2.3 UTILIZZO OROLOGIO (Modello TOP)
- 6.3 FANALINO POSTERIORE (sostituzione lampadina)
- 6.4 CRUSCOTTO (sostituzione lampadine e spie)
- 6.5 INDICATORI DI DIREZIONE (sostituzione lampadine)
- 6.6 FUSIBILE E RELAIS (sostituzione)
- 6.7 BATTERIA (verifica livello elettrolita)
 - 6.7.1 RICARICA DELLA BATTERIA



6.1 ELENCO COMPONENTI ELETTRICI

l'impianto elettrico è composto dai seguenti elementi principali:

GENERATORE

Volano alternatore 12V. 85W

FARO ANTERIORE

lampada a bulbo 12V. 15W (scodellino)

FARO ANTERIORE

lampada a siluro 12V. 5W

FANALINO POSTERIORE

lampada biluce 12V. 5W
12V. 21W } BA 15d

INDICATORI DI DIREZIONE

lampada 12V 10W ba 15s

ILLUMINAZIONE STRUMENTI

lampada tuttovetro 12V. 1,2 W T5

SPIE CRUSCOTTO

integrali con la gemma 12V. 1,5W

RELAIS (mod. TOP A.E.)

12V 20/30A. Bosch 0332 204 150

BATTERIA (mod. TOP A.E.)

GB4 L - B 12V 4AH



6.2 FARO ANTERIORE

6.2.1 SOSTITUZIONE LAMPADINE

Modello TOP

Svitare le 2 viti (Fig. 1 Rif. V) ed allentare i 2 dadi (Fig. 2 Rif. D). Sfilare quindi la mascherina in avanti e disinnestare poi la connessione dei comandi luce per avere più libero l'accesso.

Sostituzione lampadina luce anabbagliante: rimuovere la cuffia di gomma dalla sua sede, ruotare lateralmente la linguetta di contatto e procedere alla sostituzione della lampadina bruciata (Fig. 3).

Sostituzione lampadina luce di posizione: sfilare il portalampada, successivamente estrarre la lampadina bruciata sostituendola (Fig. 3).

Per rimontare il tutto, procedere nel senso inverso per quanto descritto in precedenza.

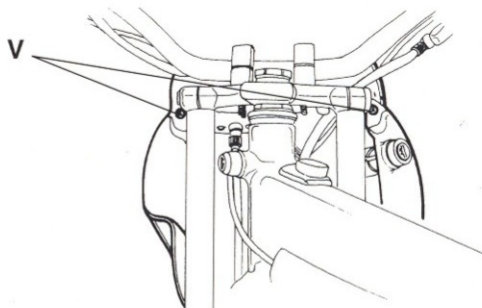


Fig. 1 (rimozione mascherina -A-)

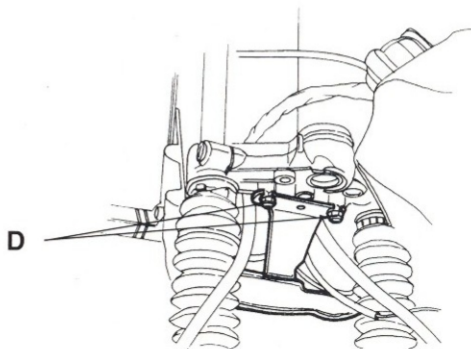


Fig. 2 (rimozione mascherina -B-)



Modello UP

Per accedere alle lampadine occorre smontare la mascherina operando nel modo seguente: Svitare le 2 viti **V** (vedi Fig. 4).

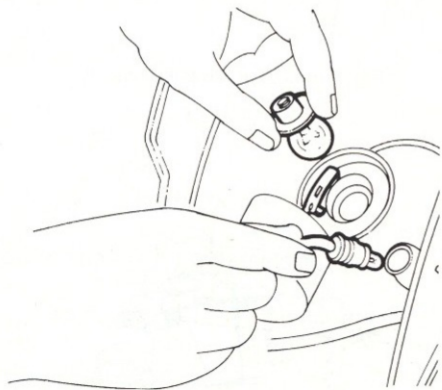


Fig. 3 (sostituzione lampadine)

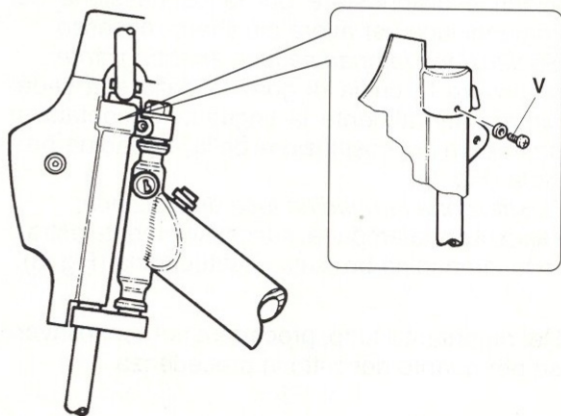


Fig. 4 (rimozione mascherina)



Sfilare quindi la mascherina in avanti divarican-
dola leggermente, togliere poi le 2 viti di fissaggio
del fanale, facendo attenzione ai 2 distanziali
posti fra questo e la mascherina.

Estrarre il fanale dalla mascherina e sfilare i 3
faston, avendo cura di contrassegnare le rispet-
tive posizioni onde evitare di invertirli (Fig. 5).
Svitare poi le 2 viti anteriori del faro ed estrarre la
parte anteriore su cui sono montate le lampadine.

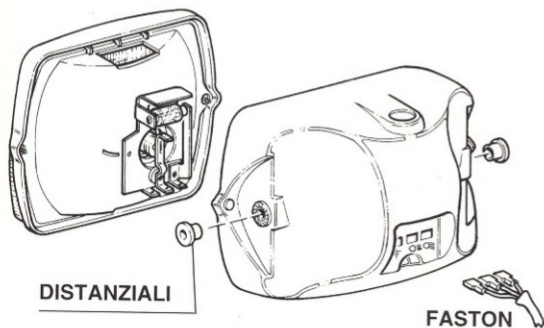


Fig. 5 (estrazione faro)

A questo punto procedere alla sostituzione della
lampadina bruciata, operando come in Figura 6.

Per rimontare il tutto, procedere nel senso inverso.
Al termine di queste operazioni sarà necessario
effettuare l'orientamento del fascio luminoso (vedi
Par. 6.2.2).

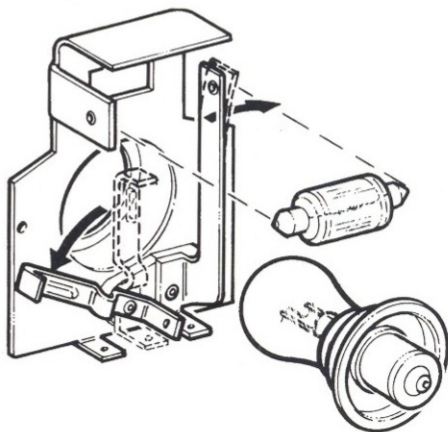


Fig. 6 (sostituzione lampadine)



6.2.2 REGOLAZIONE FASCIO LUMINOSO

L'orientamento del fascio luminoso deve essere verificato periodicamente; può essere regolato verticalmente.

Porre il mezzo a 10 m di distanza da una parete verticale e verificare che il terreno sia piano. Il ciclomotore non deve essere sul cavalletto, misurare quindi l'altezza dal centro del proiettore a terra e riportarla con una crocetta sul muro. Accendere la luce anabbagliante, sedersi sul ciclomotore e verificare che il fascio luminoso proiettato sulla parete sia poco al di sotto della retta orizzontale del proiettore (Fig. 8).

Modello TOP

Per eseguire detta regolazione agire sulla vite di registro posta sotto il fanale (Fig. 7) svitandola il fascio luminoso si abbassa, avvitandola si alza.

Modello UP

Per eseguire detta regolazione allentare le due viti laterali che fissano il faro alla mascherina ed orientarlo nel senso voluto facendo pressione con le mani contro il suo vetro.

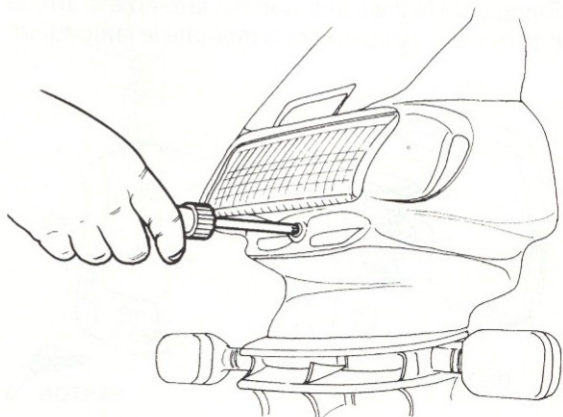


Fig. 7 (regolazione fascio luminoso mod. TOP)

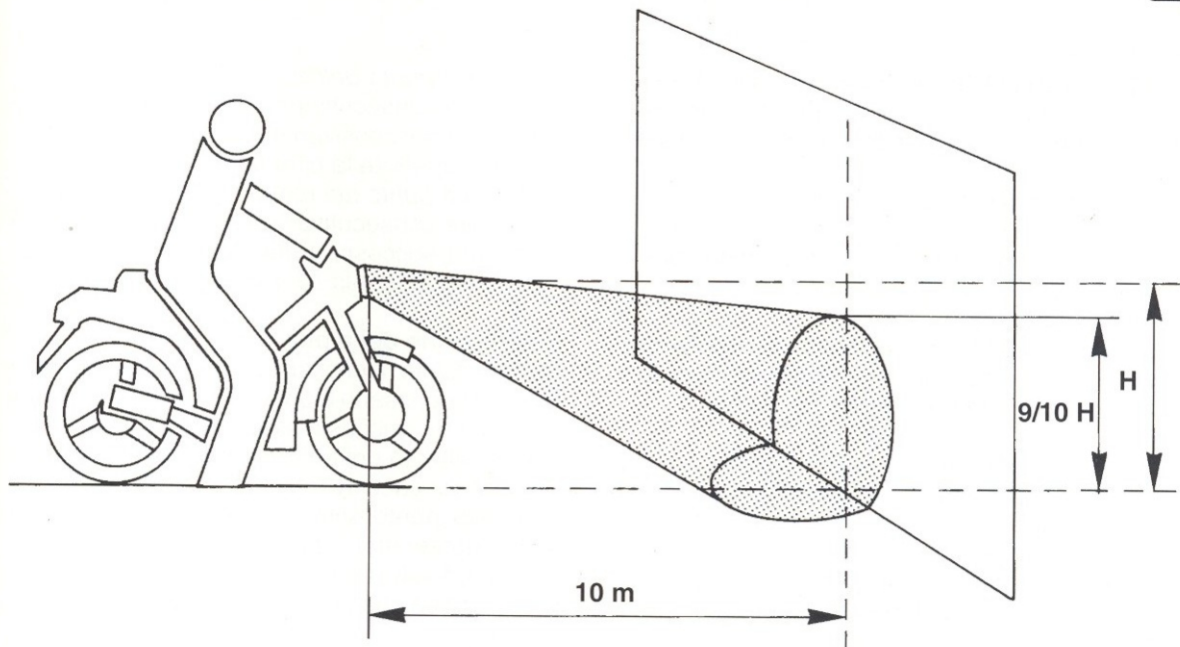


Fig. 8 (orientamento fascio luminoso)



6.2.3 UTILIZZO OROLOGIO (Modello TOP)

L'orologio situato sul cruscotto riporta fedelmente l'orario e la data. Normalmente sul quadrante è visibile l'orario.

Per le altre funzioni procedere così:

- *lettura della data e del mese*
premere 1 volta il pulsante superiore (dopo alcuni istanti riappare automaticamente l'orario)
- *lettura dei secondi*
premere 2 volte consecutivamente il pulsante superiore; per riportarlo alla configurazione iniziale premere ulteriormente il pulsante

Per la messa a punto dell'orario e del calendario si interviene sui due pulsanti alla destra del cruscotto.

- *Messa a punto del mese*
premere consecutivamente 2 volte il pulsante inferiore, successivamente selezionare col pulsante superiore la cifra esatta
- *Messa a punto della data*
premere consecutivamente 3 volte il pulsante inferiore, successivamente selezionare col pulsante superiore la cifra esatta

- *Messa a punto dell'ora*
premere consecutivamente 4 volte il pulsante inferiore, successivamente selezionare col pulsante superiore la cifra esatta
- *Messa a punto dei minuti*
premere consecutivamente 5 volte il pulsante inferiore, successivamente selezionare col pulsante superiore la cifra esatta

Sostituzione della pila

Qualora fosse necessario sostituire la pila (Fig. 9 Rif. B) è necessario montare la mascherina (vedi Cap. 6.2.1), successivamente rimuovere il coperchio situato posteriormente al cruscotto con l'aiuto di un cacciavite.

A questo punto sfilare l'orologio dalla propria sede, ruotare in senso antiorario il coperchietto (Rif. A) ed estrarre la pila esaurita (Rif. B) sostituendola con una nuova avente uguali caratteristiche.

Rimontare il tutto operando nel senso inverso. L'orologio funziona con una pila a bottone tipo AG13.



6.3 FANALINO POSTERIORE (sostituzione lampadina)

Per accedere alla lampadina delle luci di posizione e arresto è necessario rimuovere la griglia svitando le relative viti, svitare quindi le 2 viti che fissano il trasparente e successivamente sostituire la lampadina con innesto a baionetta, rimontare poi il trasparente e la griglia (Fig. 10).

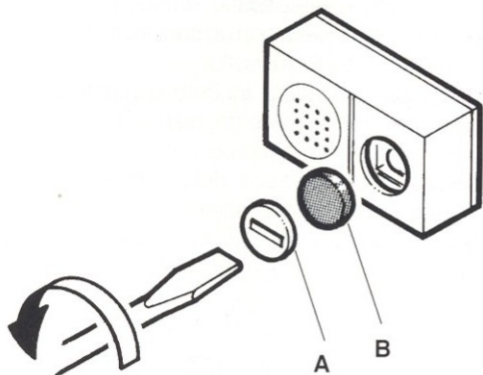


Fig. 9 (sostituzione pila orologio)

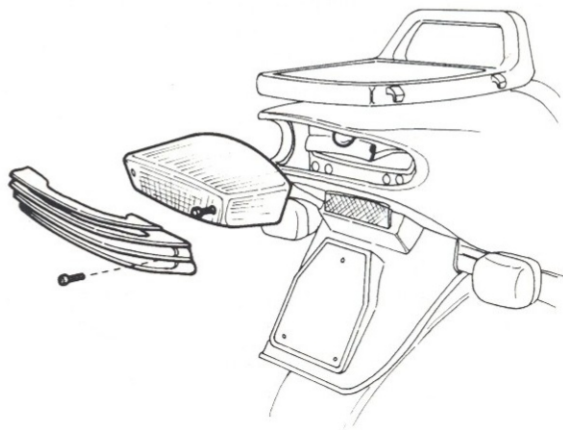


Fig. 10 (sostituzione lampadina)



6.4 CRUSCOTTO (sostituzione lampadine e spie)

Modello TOP

Per accedere alle lampadine di illuminazione degli strumenti e spie, rimovibili dalla parte inferiore del cruscotto, occorre smontare la mascherina procedendo come illustrato nel par. 6.2.1.

Servendosi di un paio di pinze, ruotare il portalampada interessato in senso antiorario e sfilarlo, successivamente estrarre la lampadina bruciata e sostituirla (Fig. 11).

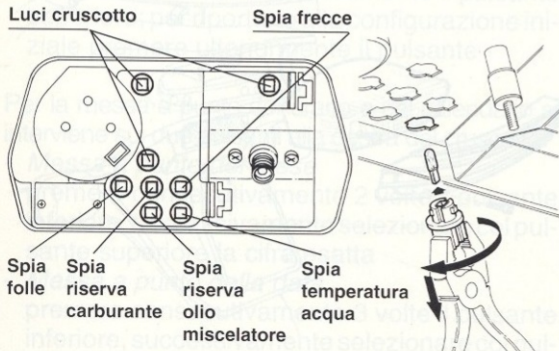


Fig. 11 (sostituzione spie, vista inferiore cruscotto)

Modello UP

Per accedere alla lampadina per l'illuminazione del contachilometri è necessario rimuoverlo sfilandolo verso l'alto facendo leva con un cacciavite fra la ghiera dello strumento ed il cruscotto.

Estrarre il portalampada inserito a pressione nella parte inferiore dello strumento, quindi sfilare la lampadina anch'essa inserita a pressione.

Per la sostituzione delle spie del cruscotto è necessario estrarle verso l'alto e sfilare i faston dai relativi terminali. Rimpiazzare poi con una nuova spia (Fig. 12).

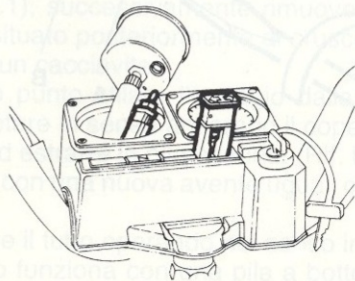


Fig. 12 (sostituzione lampadina e spie cruscotto)



6.5 INDICATORI DI DIREZIONE (sostituzione lampadine)

Per accedere alle lampadine degli indicatori di direzione anteriori e posteriori, fare leva con un cacciavite nell'apposito vano presente sul corpo indicatore quindi rimuovere il trasparente; sostituire la lampadina con innesto a baionetta e rimontare il trasparente esercitando su di esso una certa pressione (Fig. 13).

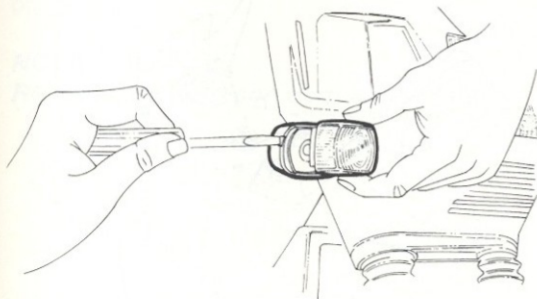


Fig. 13 (sostituzione lampadina freccia)

6.6 FUSIBILE E RELAIS (sostituzione)

Modello TOP A.E.

Per la versione con avviamento elettrico è previsto un fusibile da 10 A (Fig. 14 Rif. A) che protegge il circuito da eventuali anomalie e da un relais (Fig. 14 Rif. B) posto al suo fianco che comanda il motorino di avviamento. Per accedere agli stessi è necessario rimuovere la carenatura posteriore (vedi Par. 4.4).

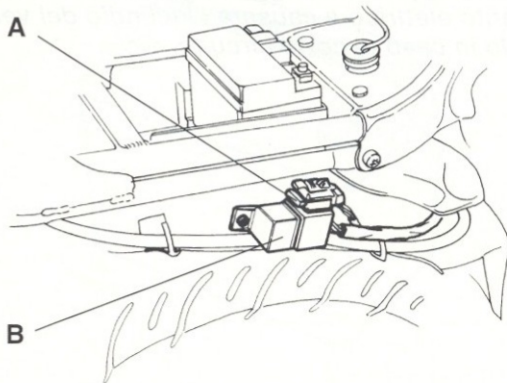


Fig. 14 (sostituzione fusibile e relais)



6.7 BATTERIA (verifica livello elettrolita)

Per la sostituzione del fusibile è sufficiente estrarlo dalla propria sede rimontandone uno di uguale capacità (10A); per il relais occorre invece svitare prima la vite che lo fissa e poi procedere come per il fusibile.

NOTA

Non sostituire il fusibile con uno di maggiore capacità; può danneggiare gravemente l'impianto elettrico e causare l'incendio del veicolo in caso di corto circuito.

Modello TOP A.E.

Per l'accesso alla batteria è necessario sollevare la sella sbloccandola con la relativa chiave (Fig. 15).

Controllare periodicamente il livello del liquido elettrolitico che deve essere mantenuto in ogni elemento fra gli indici superiore ed inferiore indicati sull'involucro della batteria stessa (Fig. 16).

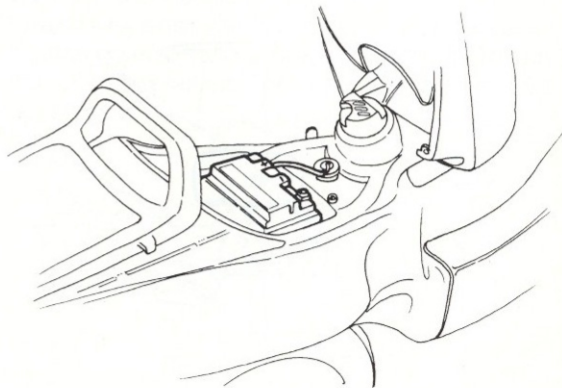


Fig. 15 (accesso batteria)



Se il livello è al di sotto del limite inferiore in qualche elemento, occorre aggiungere la quantità d'acqua distillata necessaria operando come segue: svitare i tappi degli elementi interessati e rabboccarli con acqua distillata fino a che il livello non raggiunge l'indice superiore; serrare i tappi. Verificare che il tubo di sfiato sia collegato col relativo attacco sulla batteria e fuoriesca dal vano senza pieghe e non vi siano strozzature o otturazioni.

NOTA

Rabboccare solo con acqua distillata.

ATTENZIONE:

Il liquido della batteria contiene acido solforico ed è perciò tossico, evitare quindi il contatto con la pelle, con gli occhi e gli abiti. In caso di contatto con la pelle e gli occhi risciacquare abbondantemente e consultare il medico.

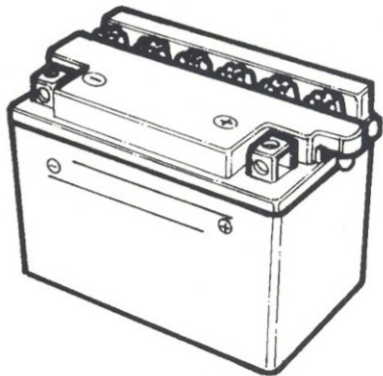


Fig. 16 (batteria)



6.7.1 RICARICA DELLA BATTERIA

Per effettuare questa operazione è consigliabile rimuovere la batteria dal suo alloggiamento scollegando i cavi, per evitare che i trasudamenti dell'elettrolita durante la ricarica vadano a danneggiare le vicine parti verniciate e togliere i tappi degli elementi.

E' buona norma ricaricare la batteria scarica con un amperaggio di 1/10 della sua potenza.

A ricarica avvenuta ricontrollare il livello dell'elettrolita e se necessario rabboccare, serrare poi i tappi. Rimontare la batteria facendo attenzione a collegare il cavo positivo BLU al polo + della batteria ed il cavo negativo NERO al polo - .

ATTENZIONE:

non avviare il motore con la batteria scollegata dai cavi.

6.7 BATTERIA (verifica livello elettrolita)

La durata della batteria dipende dalla cura che si ha di essa, per cui è importante verificare mensilmente o anche più frequentemente durante i mesi estivi il livello del liquido.

E' importante che la batteria sia mantenuta sempre completamente carica, per cui nei mesi invernali o quando il mezzo rimane fermo va posta sotto carica almeno una volta al mese.

ATTENZIONE:

se la batteria viene lasciata scarica subisce un notevole degrado.

Non invertire mai il collegamento dei cavi della batteria.